

Rassegna del 16/04/2019

ASSOCIAZIONI ANCE

16/04/2019	Corriere della Sera	29	Botta e risposta Ance-sindacati	Ri.que.	1
16/04/2019	Sole 24 Ore .export	32	Italia-Emirati: Pmi e startup nuove chiavi di partnership	Miraglia Roberta	2

SCENARIO

16/04/2019	Adige	18	A22, altro ultimatum di Toninelli	Do.S.	5
16/04/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	8	L'algorithm non frena navi e passeggeri - Più crociere e passeggeri l'algorithm non frena le navi Vtp, quattro milioni di utili	Bottazzo Francesco	6
16/04/2019	Gazzettino	7	Mose, i lussi del generale In 8 anni spesi 5 milioni - Mose, i lussi dell'ex generale Si alla confisca dei suoi beni	Pederiva Angela	8
16/04/2019	Gazzettino Treviso	2	Terraglio Est: il sottopasso elimina-ingorghi - Terraglio Est e sottopasso per togliere 700 auto l'ora	Calia Paolo	10
16/04/2019	Gazzettino Treviso	3	Strade provinciali 4 milioni in due anni	Favaro Mauro	13
16/04/2019	Gazzettino Venezia	4	Mose, il decreto scomparso	Brunetti Roberta	14
16/04/2019	Giornale di Vicenza	31	L'errore sul Ponte - Esposto sul Ponte «Angoli sbagliati Non è più lo stesso»	Saretta Enrico	16
16/04/2019	Nuova Venezia	18	Utili di 4 milioni Spagna, nuovo presidente: «Investiremo» - Vtp distribuisce oltre 4 milioni di utile in dividendi per i suoi grandi azionisti	Favarato Gianni	19
16/04/2019	Nuova Venezia	2	San giobbe cambia volto Mega Hotel Hilton del gruppo marseglia - Ecco il progetto del gruppo Marseglia Mega hotel Hilton anche a San Giobbe	Tantucci Enrico	21
16/04/2019	Nuova Venezia	3	Domani assemblea pubblica sul progetto a San Leonardo	E.T	24
16/04/2019	Nuova Venezia	24	Galan, conto svuotato dai Venuti - Il conto croato con il tesoro di Galan svuotato dalla moglie di Venuti	Mion Carlo	25
16/04/2019	Nuova Venezia	24	Baita: «Così funzionavano gli appalti» In aula anche il sindaco di Milano Sala	R.d.R	26
16/04/2019	Nuova Venezia	34	Autostrada del Mare a Roma dossier sul tavolo di Toninelli	Cagnassi Giovanni	27
16/04/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	14	Regione e Spv litigano sugli adesivi anti-uccelli lungo la Pedemontana	...	28

Costruzioni

Botta e risposta Ance-sindacati

(ri.que.) Per diversi mesi costruttori e sindacati hanno fatto fronte comune. Il collante: la richiesta di sbloccare le infrastrutture. Ora però il fronte si è rotto. Pietra dello scandalo è il decreto sblocca-cantieri. La Fillea-Cgil parla di «decreto sbloccaporcate» (il riferimento è alle gare al massimo ribasso) e promette una mobilitazione. Ance ribatte su Twitter: «Un sindacato serio dovrebbe battersi per lo sblocco dei cantieri».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Italia-Emirati: Pmi e startup nuove chiavi di partnership

Più spazio all'innovazione nella partnership Italia-Emirati Arabi Uniti. Rinnovabili, gestione rifiuti, startup tecnologiche, biomedicale sono i settori

su cui puntare insieme ai comparti tradizionali. È l'obiettivo della missione del Governo italiano negli Emirati.

Roberta Miraglia — a pag. 32

Italia-Emirati: Pmi e startup nuove chiavi di partnership

La missione. Di Maio guida delegazione di 147 aziende, tre quarti piccole e medie. Memorandum sull'innovazione

**Panucci: grandi opportunità per le nostre imprese
Mattioli: lì c'è visione del futuro**

Roberta Miraglia

Più spazio all'innovazione nella partnership tra Italia ed Emirati Arabi Uniti. Energie rinnovabili, gestione dei rifiuti, startup tecnologiche, biomedicale sono i settori su cui puntare insieme ai comparti tradizionali quali infrastrutture, agrifood, beni di lusso.

È l'obiettivo della missione di sistema del Governo italiano negli Emirati, Paese che tra un anno e mezzo ospiterà Expo 2020 Dubai, e che ha portato ieri alla firma di un memorandum di intesa tra il vicepremier e ministro dello Sviluppo Economico Luigi Di Maio e il ministro dell'Economia degli Eau Sultan bin Saeed Al Mansouri, per promuovere la cooperazione e gli investimenti nel settore di startup e Pmi innovative. Un altro MoU è stato siglato tra la Joint Italian Arab Chamber ed Etihad Credit Insu-

rance, agenzia emiratina per l'assicurazione del credito.

Di Maio guida, da domenica a oggi, un'ampia delegazione a cui partecipano 147 aziende, 8 associazioni imprenditoriali, e 7 banche. Tra i promotori, il ministero degli Esteri, con il sottosegretario Manlio Di Stefano, Confindustria, Ice, Abi, il Commissario generale di sezione per l'Italia per Expo 2020 Dubai. «Per affrontare una congiuntura non favorevole, l'Italia deve investire di più in export e innovazione» ha dichiarato Di Maio nel corso del Forum ospitato a Dubai. «Perciò convocheremo dei tavoli tecnici per approfondire il dossier esportazioni ma anche per arrivare a Dubai 2020 con risultati concreti». Al Mansouri ha ricordato il rapporto consolidato che vede l'Italia al quarto posto come partner commerciale degli Emirati.

«In questa regione alle imprese italiane si aprono grandi opportunità - ha commentato Marcella Panucci, direttore generale di Confindustria -. I temi della missione sono stati innovazione e sostenibilità perché gli Emirati hanno una visione e obiettivi di lungo periodo di diversificazione della loro economia e per la transizione alle fonti di energia rinnovabili

e sono interessati alle nuove tecnologie. Abbiamo incontrato il presidente della Dubai Electricity & Water Authority e portato con noi 58 imprese che fanno parte dei settori dell'economia circolare dove vantiamo eccellenze, dall'Ict al trattamento delle acque e dei rifiuti. C'è molto interesse per la robotica, l'intelligenza artificiale, per le startup e le Pmi innovative e in questi campi si cercherà di agevolare partnership tra aziende emiratine e italiane. Esistono ancora vincoli sulla proprietà delle imprese perché qui per investire fuori dalle free zone è necessario un partner che detenga la maggioranza ma di recente la legge è stata modificata e le autorità sono impegnate ad attuarla».

La "Vision" è il punto di forza degli Emirati, secondo Licia Mattioli, vicepresidente per l'internazionalizzazione di Confindustria. «Gli Eau - ha



dichiarato - sono un Paese con una visione molto chiara del proprio futuro. Dove le idee migliori, le tecnologie più avanzate e le competenze italiane possono trovare spazi importanti nella realizzazione di quei progetti che puntano a renderlo il Paese più innovativo al mondo». La numerosa partecipazione delle aziende italiane a questa missione «dimostra la volontà di sfruttare appieno l'opportunità che da questi due giorni nascono partnership tecnologiche».

L'Italia si presenta con un'«offerta di filiera» ha detto Carlo Ferro, presidente dell'Ice. «Ci sono imprese grandi, medie e piccole. Delle aziende partecipanti, tre quarti sono Pmi e due terzi non hanno partecipato negli ultimi anni a missioni di sistema. C'è l'opportunità di estendere la collaborazione a nuovi campi». Per esempio nell'information technology dove il nostro Paese arriva solo 23° tra gli esportatori. Di qui il memorandum su startup e Pmi innovative: gli Eau forniscono il loro supporto al Fondo nazionale innovazione per gli investimenti in startup della farmaceutica, dell'ingegneria meccanica e della tecnologia finanziaria. L'Italia favorirà l'accesso di imprese emiratine ai Centri di competenza di Industria 4.0.

La visita ai cantieri di Expo ha poi spostato l'attenzione sulle opere infrastrutturali. «Abbiamo portato progettisti e piccole imprese. Gli italiani hanno un know-how importante dopo l'esperienza di Expo Milano» ha detto Gaetano Vecchio, presidente gruppo Pmi internazionali dell'Ancc. «L'importante - ha aggiunto - è capire quanto Expo 2020 rilancerà un'economia che ha subito un rallentamento».

Anche le banche daranno il loro contributo: gli istituti che operano in Italia, ha indicato Guido Rosa, presidente del Comitato Abi per l'internazionalizzazione, hanno messo a disposizione un plafond di circa 9 miliardi per le imprese italiane che vogliono investire negli Eau. E Intesa Sanpaolo, ha spiegato Francesco Guido, direttore regionale per il Sud Italia, ha presentato le zone economiche speciali italiane agli investitori emiratini.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Sace

Accordo sul credito e progetti allo studio per 5 miliardi

Per mettere in sicurezza il business e farlo crescere le imprese italiane che operano sul mercato emiratino da oggi hanno uno strumento in più, grazie all'accordo di riassicurazione siglato ieri da Alessandro Decio, amministratore delegato di Sace Simest e Massimo Falcioni, ad di Etihad Credit Insurance (Eci), l'agenzia di credito all'esportazione degli Emirati operativa da febbraio 2018.

Negli Eau i progetti allo studio per Sace Simest, il polo dell'export e dell'internazionalizzazione del Gruppo Cdp, ammontano a cinque miliardi di dollari e nuove opportunità arriveranno con l'Expo. L'accordo - firmato alla presenza del vicepremier e ministro dello Sviluppo economico italiano, Luigi Di Maio, e del ministro dell'Economia e vicepresidente del Cda di Eci, Sultan bin Saeed Al Mansouri - è il primo passo concreto di un'intesa più ampia firmata lo scorso anno con cui le due società di credito all'esportazione hanno avviato la cooperazione a sostegno di interscambio e investimenti.

Nello specifico, l'accordo con-

sentirà a Sace BT, società del Polo specializzata nell'assicurazione del credito a breve termine, di riassicurare le polizze emesse da Eci, a favore di controllate di aziende italiane operanti negli Eau, mettendo a loro disposizione un importante strumento a protezione del fatturato e a sostegno di un'efficace gestione dei flussi. «Con Etihad credit insurance abbiamo costruito da tempo una partnership strategica, lavorando insieme per rafforzare il sostegno agli investimenti e all'interscambio tra i nostri Paesi, aumentando le opportunità e mitigando i rischi a cui si espongono le aziende italiane che operano (e opereranno sempre più) su questo importante mercato» ha dichiarato Decio.

Falcioni ha sottolineato che «l'Italia e gli Eau hanno sempre goduto di una lunga e fruttuosa relazione» e che Eci collaborerà «con Sace nel sostenere le imprese italiane per aumentare la loro presenza nel mercato locale».

Finora i progetti del Polo hanno spaziato dall'energia alle infrastrutture, dai trasporti alla logistica fino all'agribusiness. La speranza, ha aggiunto Decio, è che il Forum economico e la missione di sistema possano «spingere ulteriormente e rendere più concrete alcune possibilità sul tavolo e generarne delle nuove». Ci sono già, ha concluso, «una lettera di intenti per Expo e contatti per il nuovo aeroporto».

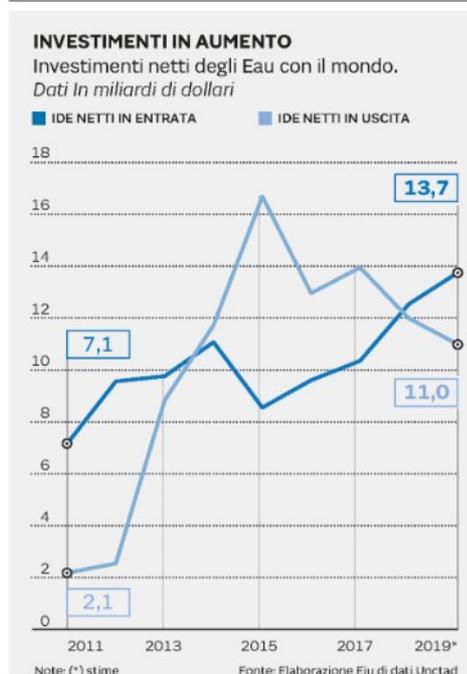
Al tavolo di lavoro comune avviato da Sace ed Eci sono stati a suo tempo individuati alcuni settori di collaborazione: energie rinnovabili, automotive, meccanica e food. Nella cooperazione si inserisce anche l'interesse emiratino di sfruttare le eccellenze di società locali maturate nel settore del turismo per investimenti nel Belpaese.

—R. Mi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

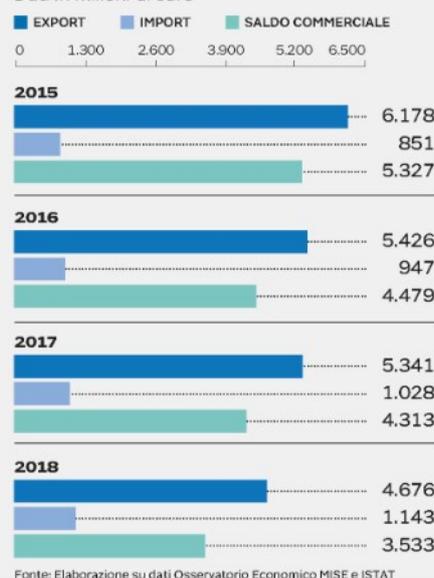
L'intesa con Etihad Credit Insurance, agenzia emiratina, anche in vista di Expo 2020 Dubai

Un hub in crescita



L'INTERSCAMBIO

La bilancia commerciale italiana con gli Eau.
Dati in milioni di euro





Dubai. Il vicepremier e ministro Luigi Di Maio. Accanto a lui il ministro dell'Economia degli Eau, Sultan bin Saeed Al Mansouri

AUTOSTRADA

Il ministro mette fretta. Ma serve definire il pedaggio ambientale

A22, altro ultimatum di Toninelli

IL MINISTRO

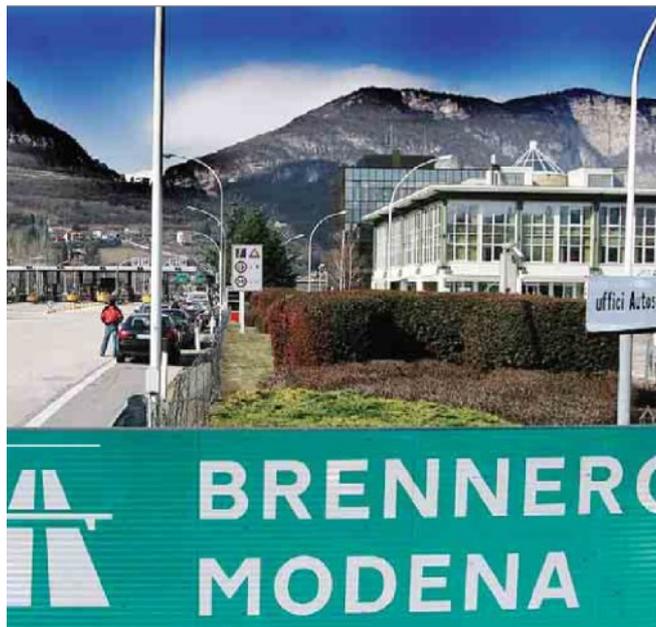
Accordo non più negoziabile. Senza intesa, la concessione va messa a gara

Daniilo Toninelli

Gli ultimatum, penultimatum o comunque li si chiami, del ministro **Daniilo Toninelli** su A22 non si contano più. Ieri, dal ministro 5 Stelle, è arrivato l'ennesimo. «Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti attende ancora dagli enti locali interessati un riscontro sul Piano economico finanziario e sull'accordo di cooperazione per l'affidamento in house della concessione dell'Autostrada A22» è l'incipit della nota serale. Che prosegue: «Giovedì scorso (mercoledì in realtà, ndr), durante il costruttivo confronto tra il Ministro Daniilo Toninelli e il presidente Arno Kompatscher, che aveva ricevuto pieno mandato a negoziare dagli altri soci pubblici di Autobrennero Spa, si è arrivati vicini a un punto di convergenza. Per il Ministero quell'accordo resta valido e non più negoziabile, dati anche i tempi stringenti fissati dall'Europa, oltre i quali, in assenza di un'intesa, la concessione dovrà essere messa a gara. Questa Amministrazione è disposta, per la buona riuscita dell'affidamento pubblico della concessione nel rispetto della normativa europea, a convocare un Cipe

straordinario già per questa settimana così da formalizzare l'intesa. Si auspica, da parte degli enti locali interessati, lo stesso intento di chiudere e fare in fretta: non si vorrebbe che il ritardo nell'invio di quanto atteso sia la premessa a riaprire nuovamente le trattative, come in un infinito gioco dell'oca. Non si dispone di nuovo tempo per ulteriori trattative, stanti le tempistiche chieste dall'Europa, e dunque un atteggiamento dilatorio avrebbe come risultato unicamente la messa a gara della concessione, scelta a quel punto obbligata per non incorrere in un'infrazione comunitaria». L'intesa è stata raggiunta sull'idea di applicare la tariffa ambientale per coprire 350 milioni, indispensabili a finanziare l'acquisto di Interbrennero, la realizzazione dell'autostrada Cispadana, del centro intermodale di Isola della Scala e l'ampliamento del porto di Valdarò. Autobrennero e soci pubblici (Regione) hanno fatto di conto e simulato scenari: con un aumento di 7 centesimi del pedaggio (da 0,18 a 0,25 euro per i mezzi di classe 3, 4 e 5 (i Tir), in 25 anni si potrebbe ammortizzare i 350 milioni, che il Mit non riconosce nel Pef. Ma è una novità assoluta, ci sono molti aspetti da definire, non ultimo il fatto che il pedaggio ambientale finisce per legge allo Stato, che poi lo deve (come?) girare ad Autobrennero. Ecco, per tutto questo serve tempo, ed è quello che la Regione oggi scriverà a Toninelli, in risposta al suo metter fretta. La trattativa è tutt'altro che chiusa.

Do. S.



La sede di Autostrada spa in via Berlino e l'ingresso al casello di Trento centro dell'A22. Ieri sera è arrivato l'ennesimo ultimatum del ministro Toninelli



L'algoritmo non frena navi e passeggeri

Più crociere anche nel 2019. Spagna nuovo presidente Vtp, quattro milioni di utili

VENEZIA Oltre 130 mila passeggeri in più rispetto al 2017, nonostante l'algoritmo della Capitaneria di porto che limita gli accessi in laguna delle navi troppo grandi e più inquinanti. E nel 2019 i numeri saranno ancora in crescita (del 5 per cento) grazie alla ripresa del traffico nel Mediterraneo e al ruolo di Venezia. La Venezia terminal passeggeri ieri ha nominato il suo nuovo presidente (Fabrizio Spagna) e distribuito quattro milioni di dividendi ai propri soci.

a pagina 8

Più crociere e passeggeri l'algoritmo non frena le navi Vtp, quattro milioni di utili

Spagna presidente: alternativa, fare presto. Venezia vuole le quote

● Ieri l'assemblea dei soci ha approvato il bilancio di Vtp. Il cda ha nominato anche il nuovo presidente in

sostituzione di Gianni Mion, è Fabrizio Spagna, presidente di Veneto Sviluppo

● Positivi i dati di traffico: nel 2018 sono stati registrati 130 mila passeggeri in più rispetto

all'anno precedente. Per il 2019 l'incremento previsto è del cinque per cento

VENEZIA Oltre 130 mila passeggeri in più rispetto al 2017, nonostante l'algoritmo della Capitaneria di porto che limita gli accessi in laguna delle navi troppo grandi e più inquinanti. Ma il traffico crocieristico come ha sottolineato Clia (l'associazione delle compagnie) ha ripreso a marciare su tutto il Mediterraneo e Venezia con il suo ruolo di home port ha raccolto quasi tutto il traffico dell'Adriatico e il 60 per cento del Mediterraneo Orientale.

Sono aumentati i passeggeri ma anche le navi (+36 per un totale di 502), e il trend sarà lo stesso anche quest'anno — a vedere le previsioni del Seatrade Cruise di Miami appena concluso — con crescita del traffico del 5 per cento grazie all'incremento del nu-

mero degli approdi (+4%). Vtp (la società che gestisce il terminal di Venezia) infatti sta lavorando su crociere medio-piccole anche grazie alla collaborazione delle compagnie (Aida Cruises, Costa Crociere, Msc, Norwegian Cruise Line e Royal Caribbean International, i primi cinque clienti). (Tutti numeri che la Venezia terminal passeggeri ha messo nero su bianco a nel bilancio approvato ieri. E' stata anche l'occasione per il cambio al vertice con la nomina di Fabrizio Spagna, presidente di Veneto Sviluppo, al posto di Gianni Mion, dimissionario, alla presidenza. Un segno di continuità considerando che Spagna, come azionista di maggioranza di Vtp (Veneto Sviluppo ha il 51 per cento di Apvs che controlla il 53% della

spa), già conosceva la situazione della società. «Penso comunque di essere un traghettatore — precisa — Voglio sottolineare però che l'estromissione delle navi dal canale della Giudecca e dal bacino di san Marco è un obiettivo auspicabile a breve — sottolinea —. Vorrei però ricordare che noi siamo solo concessionari, le scelte le devono fare gli altri, non a caso abbiamo lavorato per quanto



era stato deciso nel Comitato-
 ne del dicembre del 2017».

Vtp infatti nell'ottobre scorso ha presentato all'Autorità di sistema portuale e agli enti competenti le linee guida del project financing di una nuova stazione alternativa alla Marittima, senza necessità di un contributo pubblico. Ma la decisione rimane ancora sospesa, lo sanno bene i soci della Venezia terminal passeggeri che ieri hanno deliberato la distribuzione degli utili: qualcosa come 4,4 milioni di euro che Veneto Sviluppo (quasi un milione), compagnie di crociera, Save e Camera di Commercio hanno potuto incamerare. «Vtp rimane una partecipazione strategica, la più importante di Veneto sviluppo — sottolinea non a caso Spagna — Il bilancio è stato estremamente positivo, abbiamo una opzione Put (di 19 milioni di euro, ndr) che scade a marzo 2021 che ci tutela ad un'eventuale svalutazione nel tempo».

La scadenza del novembre 2018 infatti è stata prorogata di due anni e mezzo, anche perché il sindaco Luigi Brugnaro sarebbe intenzionato a far parte della compagine societaria attraverso la Città metropolitana («Mi pare una cosa naturale che Venezia voglia acquisire un ruolo — sottolinea il neo presidente — bisognerà capire in che termini e con che condizioni, ma è oggetto di riflessione»), e perché il futuro è ancora estremamente incerto. Sul tavolo ci sono ora i tre progetti individuati dal ministro alle Infrastrutture Danilo Toninelli (il terminal a San Niccolo, alla piattaforma del Mose a Malamocco e a Chioggia) su cui il Porto di Venezia sta lavorando per presentare ormai entro un mese il progetto preliminare al ministero. Le compagnie su questo tema si sono già espresse bocciando le prime due ipotesi e aprendo sulla terza anche se i dubbi su Chioggia sono molti. Vtp dal canto suo sta alla finestra, limitando ulteriori investimenti sulla Marittima.

Francesco Bottazzo

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I numeri

Traffico	2017		2018		Differenza		Differenza %	
	Tocate	Passeggeri	Tocate	Passeggeri	Tocate	Passeggeri	Tocate	Passeggeri
Crociere	466	1.427.812	502	1.560.579	36	132.767	7,7	9,3
Fluviali	93	18.823	100	20.227	7	1.404	7,5	7,5
Aliscafi	359	99.702	391	99.793	32	91	8,9	0,1
TOTALE	918	1.546.337	993	1.680.599	75	134.262	8,2	8,7

Fonte: bilancio di esercizio Venezia Terminal Passeggeri S.p.A.

L'Ego - Hub



Mose, i lussi del generale In 8 anni spesi 5 milioni

Scandalo Mose, la Cassazione ha respinto i ricorsi del generale Emilio Spaziante e dei suoi familiari contro la requisizione di circa 200.000 euro e quattro case, frutto secondo il Tribunale di Milano della corruzione per cui l'ex comandante della Finanza aveva

patteggiato 4 anni, con l'accusa di aver rivelato informazioni riservate sulle indagini a carico del Consorzio. I giudici hanno accertato che, negli otto anni e mezzo esaminati, il militare e la famiglia hanno speso 5 milioni, a fronte di entrate dichiarate per 2,1.

Pederiva a pagina 7

Mose, i lussi dell'ex generale Sì alla confisca dei suoi beni

►La Cassazione rigetta i ricorsi di Spaziante ►Requisiti 200mila euro e 4 immobili all'alto
«Dal 2005 al 2013 spese per oltre 5 milioni» ufficiale che patteggiò 4 anni per le tangenti

**L'INCHIESTA SULL'EX
NUMERO 2 DELLA GDF
AVEVA RISCONTRATO
BARCHE DI PREGIO,
AUTO SPORTIVE, HOTEL
DA MILLE EURO A NOTTE**

LA SENTENZA

VENEZIA Non bastasse la raffica di sequestri scaturita dall'inchiesta sul presunto tesoro di Giancarlo Galan, lo spettro dello scandalo Mose torna ad aleggiare anche attraverso una sentenza. Si tratta del verdetto con cui la Cassazione rigetta i ricorsi del generale di corpo d'armata Emilio Spaziante e dei suoi familiari contro la requisizione dei loro beni: circa 200.000 euro in contanti e quattro case situate fra Lazio e Marche, frutto secondo il Tribunale di Milano della corruzione per cui l'ex comandante in seconda della Guardia di finanza aveva patteggiato 4 anni reclusione e 500.000 euro di confisca, con l'accusa di aver rivelato informazioni riservate sulle indagini a carico del Consorzio Venezia Nuova. I giudici hanno accertato che, negli otto anni e mezzo esaminati, il militare, i due figli e la compagna hanno speso oltre 5 milioni di euro, a fronte di entrate dichiarate per poco più di 2,1.

IL TENORE DI VITA

Del resto era stata la stessa Procura di Venezia, negli atti poi inviati a Milano per competenza territoriale, a sottolineare «l'elevatissimo tenore di vita» di Spaziante: «Dalla scheda patrimoniale risultano auto sportive,

barche di lusso, villa con piscina, prestigiosi immobili, nonché la frequentazione di costosissimi alberghi per i suoi spostamenti in Italia. Soggiorni settimanali a Milano in hotel da mille euro a notte». Dopo la sentenza irrevocabile del 5 novembre 2014, il decreto del 12 febbraio 2015 aveva assoggettato a sequestro preventivo e contestualmente a confisca 201.850 euro (poi scesi in appello a 197.600) che erano stati sotterrati in giardino, nonché quattro unità immobiliari situate fra Roma e Piore (Macerata), intestate rispettivamente allo stesso generale, alla figlia Francesca, al figlio Daniele e alla compagna Carmela Clima. Abitazioni che, secondo i magistrati lombardi, erano state comprate «appena qualche anno prima rispetto alle condotte oggetto della pronuncia a carico di Spaziante, utilizzando disponibilità del tutto sproporzionate rispetto ai redditi e alle attività dichiarate, per cui può legittimamente operare la presunzione di illiceità delle risorse utilizzate».

I CONTI

L'ex comandante interregionale dell'Italia Centrale e i congiunti si erano però opposti a questa ricostruzione, ad esempio rimarcando per la residenza intestata allo stesso finanziere «l'acquisto avvenuto nove anni prima dell'emissione del decreto di confisca e quattro anni prima della contestazione del reato». Per la Cassazione, invece, il 2006 (anno in cui fu comprata la casa di Spaziante) «non risulta talmente lontano» dal 2010-2011 (periodo di commissione del reato-spia). Inoltre fra il 1° gennaio

2005 e il 30 giugno 2013 le uscite dell'intero nucleo familiare ebbero una consistenza «più che doppia» rispetto alle entrate.

Gli «ermellini» hanno fatto i conti alla famiglia: «Al momento dell'acquisto di immobile (avvenuto il 25 giugno 2008 al prezzo di euro 730.000) Carmela Clima aveva un reddito annuo inferiore ad euro 50.000; Francesca Spaziante era ancora a carico del padre al momento (10 aprile 2006) in cui acquistò la proprietà di immobile al prezzo di euro 220.000 e solo a partire dall'anno 2009 iniziò a percepire redditi di consistenza tale da consentire accumulazione del risparmio; Daniele Spaziante, dal 1° gennaio 2005 fino al 2012, aveva dichiarato redditi complessivamente pari ad euro 4.657 e, il 13 luglio 2007 ed il 20 marzo 2009, acquistò la proprietà di immobili al prezzo complessivo di euro 120.000». Come fu possibile? Per il generale e i suoi, grazie a «prestiti leciti fatti da facoltosi imprenditori da tempo amici di famiglia». Per la Cassazione, grazie alle tangenti del Mose, per cui ora quei beni devono andare allo Stato.

Angela Pederiva

© RIPRODUZIONE RISERVATA





FIAMME GIALLE Il generale di corpo d'armata Emilio Spaziantè era ai vertici della Guardia di finanza

Terraglio Est: il sottopasso elimina-ingorghi

► **Flussi di traffico calcolati da 21 sensori E spunta la soluzione**

Veneto Strade ha effettuato uno studio sui flussi di traffico lungo le strade a sud della città. A marzo, attraverso 21 sensori distribuiti nei punti più critici, ha contato le auto di passaggio nelle ore di punta. Il risultato: attualmente, senza Terraglio Est, dalle 8 alle 9 la viabilità principale e quella secondaria, fatte delle piccole strade di Sant'Antonino, è intasata. Ipotizzando invece la realizzazione dell'ulti-

mo tratto di Terraglio Est, percorso da 700 auto l'ora, la situazione cambierebbe: la riduzione di auto sarebbe significativa su tutta la rete attorno. Veneto Strade ha ipotizzato due soluzioni per via Sant'Antonio: la prima un'intersezione con il Terraglio Est attraverso una rotonda, la seconda con un sottopasso. L'amministrazione comunale sarebbe più propensa per questa alternativa, il sottopasso, ritenuta più conveniente. Oggi a Venezia i sindaci di Treviso, Casier, Silea e Preganziol esamineranno i dati assieme ai tecnici di Veneto Strade.

Calia alle pagine II e III



LA SOLUZIONE studiata da Veneto Strade sarà presentata a Venezia

I nodi della viabilità

Terraglio Est e sottopasso per togliere 700 auto l'ora

► Studio di Veneto Strade sul traffico nella zona sud la nuova arteria alleggerirebbe tutta la rete viaria

► Ipotizzata anche la rotonda in via Sant'Antonino più scorrevoli via Pasteur e via Stretta oggi intasate

**UTILIZZATI 21 SENSORI
DATI RACCOLTI A MARZO
A DOSSON CIRCA 300
VEICOLI IN MENO
BENEFICI ANCHE
NELLA ZONA DI SILEA**

**OGGI A VENEZIA
INCONTRO
TRA I SINDACI
INTERESSATI
AL TRACCIATO
E LA REGIONE**

LO STUDIO

TREVISO La prima fotografia certifica un dato di fatto, sperimentato sulla propria pelle da centinaia di trevigiani ogni giorno: nelle ore di punta, soprattutto alla mattina, la viabilità nell'area di Treviso sud diventa un inferno. La viabilità primaria - Terraglio, tangenziale e via Sant'Antonino - e quella secondaria praticamente si bloccano per l'elevato numero di auto. Le due schermate successive prospettano invece altrettante soluzioni: la presenza del Terraglio Est nord (quello che arriva fino a Treviso passando per Sant'Antonino) realizzato con una rotonda all'altezza di via Sant'Antonino oppure con un sottopasso. In entrambi i casi la situazione

migliora nettamente. La rete viaria, primaria e secondaria, si sgrava di un notevole volume di traffico. E tra Terraglio Est versione rotonda e quella versione sottopasso, la seconda si fa preferire. E realizzare il sottopasso è la soluzione preferita anche dalla giunta trevigiana che, a quanto pare, sull'argomento ha sciolto ogni dubbio. Questa la sintesi dello studio sui flussi di traffico effettuato da Veneto Strade a marzo e che oggi verrà presentato ai sindaci chiamati a Venezia per discutere di questo progetto. Casier, Preganziol, Casale, Treviso e Silea avranno quindi i dati necessari per prendere una decisione su tracciato e tempi.

I DATI

A marzo Veneto Strade ha di-

tribuito 21 sensori lungo le strade di Treviso sud, soprattutto nei punti più critici, per contare le auto di passaggio. Come riferimento è stato preso un venerdì mattina dalle 8 alle 9 e sono state, appunto, contate le auto di passaggio. Questi un po' di numeri: 1395 auto all'ora sul sovrappasso della Tangenziale in direzione autostrada e 1835 in direzione Paese; 1070 sulla bre-



tella di Silea dirette al casello di Treviso Sud, 996 in uscita dal casello in direzione città; 732 auto in via Roma a Dosson; 683 in via Sant'Antonino in marcia verso Treviso e 441 verso Casale. Più tutta la viabilità minore, con via Pasteur e via Stretta, definita dai tecnici di Veneto Strade "l'attuale Terraglio est" perché utilizzata come viabilità alternativa e che conta 148 auto l'ora, totalmente saturata.

LA SOLUZIONE

Di fronte a questo mega ingorgo - qualcuno ha calcolato che in Tangenziale ogni giorno si forma una lunga catena di auto lunga otto chilometri senza soluzione di continuità - Veneto Strade indica il Terraglio Est come soluzione. Pur senza dare consigli diretti, lasciando quindi ogni valutazione in mano ai sindaci, la forza dei numeri indica nel Terraglio Est più sottopasso d'ingresso a Sant'Antonino come il mix migliore per alleggerire la situazione. Il motivo è semplice: il traffico locale e

quello diretto all'autostrada non si mescolerebbero come invece accadrebbe con la rotatoria. I numeri sono questi, sempre tenendo come punto di riferimento l'orario 8-9 di mattina e la giornata di venerdì: il Terraglio Est sarebbe percorso da circa 700 auto l'ora. In via Sant'Antonino la situazione non cambierebbe più di tanto, ma i benefici sarebbero invece evidenti in altre vie. Via Pasteur, oggi trafficatissima, avrebbe 162 auto in meno in direzione Treviso e 183 in direzione via Sant'Antonino; strada Stretta verrebbe liberata dal traffico con 151 auto in meno in una direzione e 69 nell'altra; in Tangenziale le auto in meno ogni ora sarebbero 162 verso l'autostrada e 66 verso Paese. Per Dosson, e quindi per Casier, il miglioramento sarebbe ancora più evidente: in via Roma si registrerebbero meno 246 auto l'ora dirette verso il centro del paese; in strada Zermanesa il numero si ridurrebbe di 67 unità in direzione Treviso e 142 verso Dosson. Nel complesso respi-

rerebbe di più anche l'area di Silea con un calo di 76 auto l'ora sulla bretella in direzione del casello e di 46 mezzi verso la città.

L'ALTERNATIVA

L'opzione con la rotatoria a districare il traffico tra Terraglio Est e via Sant'Antonino è sicuramente più vantaggiosa rispetto alla situazione attuale ma, almeno per la giunta trevigiana, meno conveniente rispetto al sottopasso. Lungo via Sant'Antonino non cambierebbe molto, ma le vie secondarie si alleggerirebbero di più col sottopasso. Si ragiona sempre nell'ottica di qualche decina di auto in meno all'ora e di un beneficio maggiore anche per la zona di Silea e, soprattutto, per la Tangenziale. Siamo, comunque, ancora a livello di raccolta dati e di studi. Per sottopasso e rotatoria non sono stati preparati progetti né fatte le necessarie verifiche di fattibilità sul campo. Per una decisione finale, insomma, c'è ancora tempo.

Paolo Calia



LA RICERCA Veneto Strade dice che il Terraglio Est andrà a risolvere alcuni i nodi della viabilità

Strade provinciali 4 milioni in due anni

IL BANDO

TREVISO Quasi 3,9 milioni per sistemare le strade provinciali. È il fondo che la Provincia distribuirà ai Comuni nei prossimi due anni. E alla fine, grazie al cofinanziamento degli stessi municipi, da qui al 2020 verranno avviati cantieri per almeno 8 milioni. «Finalmente la Provincia riparte», ha detto ieri Stefano Marcon, numero uno del Sant'Artemio, aprendo l'assemblea dei sindaci convocata per la presentazione del bando dedicato all'assegnazione dei contributi. L'ente provinciale è tornato ad aprire le casse grazie al trasferimento stabile che garantirà quasi 10 milioni all'anno fino al 2033. Al momento per la sistemazione delle strade sono stati stanziati 1 milione 860 mila euro per l'anno in corso e 2 milioni per il prossimo.



PRESIDENTE Stefano Marcon ha aperto un bando per i comuni

LA CLASSIFICA

La Provincia è pronta a dar vita a una graduatoria per cofinanziare un intervento per Comune: fino al 50% delle spesa complessiva e comunque non oltre i 200mila euro a testa. Ammesso che arrivi sempre il contributo massimo, alla fine ne beneficeranno una ventina di Comuni. I municipi hanno tempo fino al 15 maggio per presentare i progetti. Ieri Marco Serena, sindaco di Villorba, ha chiesto di portare il termine al 31 maggio. Ma non c'è tempo. Di conseguenza solo gli enti che hanno già dei progetti pronti possono puntare a strappare il contributo. «In altre parole – ha punto Flavio Dall'Agnol, sindaco di Borso – si sa già chi prenderà il cofinanziamento». Il presidente della Provincia, però, ha subito respinto le critiche: «Abbiamo oltre 30 proposte. Ma questo non vuol dire aver già deciso a chi assegnare i contributi». «Finalmente – tira le fila Marcon – con i recenti finanziamenti arrivati dal governo si sono potute destinare risorse alla viabilità, che soffre da alcuni anni».

Mauro Favaro



Mose, il decreto scomparso

► Nessuna traccia dei soldi che dovevano essere inseriti nello "sblocca-cantieri" ► Lavori in stallo e tensioni tra commissari e imprese minori per pagamenti e tempi

I 221 MILIONI DI CONTRATTI AFFIDATI A DICEMBRE SONO IN FASE PROGETTUALE, OPERAI FERMI

INCERTEZZE ANCHE SUL FRONTE OCCUPAZIONE, SALTA L'INCONTRO CON I SINDACATI CONFEDERALI

LA GRANDE OPERA

VENEZIA Mose sempre più al palo. A Roma, dove lo sblocca-cantieri "dimentica" definitivamente i finanziamenti per la grande opera e la sua futura struttura di gestione. E a Venezia, dove crescono i malumori delle imprese medio-piccole che dovrebbero far ripartire i cantieri, così come dei lavoratori del Consorzio Venezia Nuova in stato agitazione per l'incertezza sul loro futuro.

DECRETO SFUMATO

La notizia di queste ore è l'approdo del sofferto decreto sblocca-cantieri alla pubblicazione in Gazzetta ufficiale. Una norma in cui inizialmente erano stati inseriti anche tre passaggi veneziani: per il recupero degli ultimi 400 milioni di finanziamenti del Mose, per l'istituzione di una "struttura per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna" per la sua gestione, ma anche per lo sblocco dei 265 milioni di Legge speciale destinati a Venezia e ai Comuni di gronda.

Tutto stralciato, come si ricorderà, poco prima dell'approvazione del Consiglio dei ministri del 20 marzo scorso. In quell'occasione, però, era stata usata la formula "salvo intese" che consente modifiche fino alla pubblicazione in Gazzetta ufficiale. Uno spiraglio, insomma, che ora si chiude. Fonti del ministero delle Infrastrutture ieri confermavano

che i temi veneziani, alla fine, non sono rientrati. E a questo punto bisognerà attendere la conversione del decreto o qualche altra norma.

ASSEMBLEA AGITATA

Un'altra fumata nera per il futuro della grande incompiuta, mentre crescono le tensioni anche tra i commissari del Cvn e le cosiddette imprese minori. Lo si è visto il mese scorso, quando i commissari del Cvn, Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola, hanno convocato all'Arsenale tutte le imprese coinvolte, oltre ovviamente al provveditore alle Opere pubbliche, Roberto Linetti. Era la prima volta che accadeva. Mantovani e le altre grandi, in crisi e in guerra legale con i commissari, non si sono fatte vedere. C'erano, però, le cosiddette imprese minori - da Kostruttiva, a San Marco, a Salmistrari... - che a dicembre hanno firmato contratti per 221 milioni di lavori (308 milioni, comprendendo progetti ed oneri), tra le opere alle bocche di porto da completare, l'Arsenale da sistemare, le compensazioni ambientali in laguna.

In assemblea la richiesta dei commissari è stata quella di velocizzare al massimo i tempi. Di fatto, gli operai sono ancora fermi. Siamo in fase di progettazione, che poi dovrà passare al vaglio dello stesso Consorzio e del comitato tecnico del Provveditorato. Le aziende, da par-

te loro, hanno lamentato i tempi del Cvn, tra attese e difficoltà di rapporto. Ma il problema, sembra di capire, è legato soprattutto all'erogazione dei finanziamenti. Molte aziende avrebbero voluto un acconto del 20% sui lavori. Richiesta respinta dai commissari, disposti ad anticipare solo il 20% sui progetti. Divergenze e malumori, tra gli imprenditori che ora dovranno restare esposti con parecchio denaro. Circo stanza che per imprese medio piccole, senza la forza finanziaria delle grandi società, può diventare un guaio. E il rischio, ancora una volta, è che quando partiranno davvero i lavori non avranno il ritmo sperato.

LAVORATORI IN AGITAZIONE

In questo clima difficile anche il nodo occupazione si complica. I commissari hanno pronta la bozza di riorganizzazione di Cvn, Thetis e Comar, elaborata con i consulenti esterni. Volevano presentarla ai confederali, ma l'incontro è saltato per un «equivoco». Dopo aver respinto, per mesi, le richieste di incontro delle Rsu, i commissari volevano farle partecipare direttamente all'incontro con i confederali. Ma i sindacati hanno risposto picche. Prima avranno un incontro con i lavoratori, sempre più preoccupati per lo stallo dei lavori e l'incertezza sul futuro.

Roberta Brunetti

© RIPRODUZIONE RISERVATA





ARSENALE Uno dei cantieri del Mose, ora affidato alle imprese minori, che attende la ripresa dei lavori

BASSANO. Allarme per le altezze delle stilate modificate rispetto al progetto originario di Palladio

L'errore sul Ponte

di **ENRICO SARETTA**

È giallo sulla ricostruzione delle nuove stilate del Ponte degli Alpini, le prime due sul lato Bassano. A occhio nudo è difficile accorgersene, ma non impossibile: si può notare che le nuove "saette" - gli elementi diagonali tipicamente palladiani - che compongono la parte superiore delle stilate hanno un angolo diverso e sembrano terminare in un punto più basso rispetto alle

altre due non ancora interessate dal restauro. In questo modo, la composizione dei piloni del ponte non è più omogenea ma appare diversa rispetto alla struttura del monumento pre-restauro. Ce n'è abbastanza da far partire alla carica le voci più critiche sul progetto e in particolare l'architetto Antonio Guglielmini, che ha notato l'anomalia e ha steso un esposto da presentare al ministero per i Beni culturali.

● PAG 31



Il Ponte di Bassano sottoposto a lungo restauro: ora è giallo sui piloni

IL RESTAURO. L'architetto Guglielmini: «Tradite le saette palladiane»

Esposto sul Ponte «Angoli sbagliati Non è più lo stesso»

«Stilate, ribassato l'innesto della parte superiore
Così non vengono rispettate le armonie originali
Ho scritto alla Soprintendenza: non può accettarlo»

L'assessore ai lavori pubblici Campagnolo ha chiesto chiarimenti alla Inco

Enrico Saretta

È giallo sulla ricostruzione delle nuove stilate del Ponte degli Alpini, le prime due sul lato Bassano. A occhio nudo è difficile accorgersene, ma non impossibile: guardando bene si può notare che le nuove "saette" - gli elementi diagonali tipicamente palladiani - che compongono la parte superiore delle stilate hanno un angolo diverso e sembrano terminare in un punto più basso rispetto alle altre due non ancora interessate dal restauro. In questo modo, la

composizione dei piloni del ponte non è più omogenea ma appare diversa rispetto alla struttura del monumento antecedente all'avvio del restauro.

Ce n'è abbastanza da far partire alla carica le voci più critiche sul progetto e in particolare l'architetto Antonio Guglielmini, che ha notato l'anomalia e ha steso un esposto da presentare al ministero dei Beni Culturali. Sono dure le accuse dell'architetto, in passato consigliere di Bassano ConGiunta durante l'amministrazione Cimatti.

«Alla fine anche la Inco ha clamorosamente sbagliato l'unica cosa che non doveva e non poteva toccare: la geometria della struttura - attacca Guglielmini -. Se si guardano le due stilate nuove confrontandole con le due esistenti, si nota infatti che è stato abbassato sensibilmente il pun-

to di imposta delle saette sulle colonne di almeno 30-40 centimetri, mentre è rimasto praticamente invariato il punto di attacco superiore».

Di conseguenza, prosegue l'architetto, tra le due saette non c'è più l'angolo di 90 gradi, «come è sempre stato fino ad ora e come le buone regole del costruire impongono».

«Questo significa che anche la geometria delle stilate risulterà cambiata - prosegue -. La parte superiore dei rostri partirà da un livello più basso e anche la loro forma



risulterà così cambiata. Non bastava aver modificato per sempre lo schema strutturale dello storico ponte con l'inserimento di elementi strutturali estranei alla sua storia, ora è modificata anche la sua geometria».

Ecco quindi che Guglielmini lo dice chiaro e tondo: quello della Inco è stato «un errore».

«Una cosa del genere non può passare nell'indifferenza totale facendo finta di nulla -

tuona l'architetto -. Questa modifica al punto di attacco delle saette è un chiaro, grave e imperdonabile errore che avrà ripercussioni nell'immagine del ponte. Possibile che la direzione lavori non se ne sia accorta? Bisogna porvi rimedio, stiamo parlando di un bene monumentale».

La palla passa ora alla Soprintendenza, alla quale Guglielmini invierà l'esposto: «La Soprintendenza avrà pu-

re autorizzato le scelte progettuali - chiude - ma non può di certo accettare e autorizzare un errore».

I rilievi di Guglielmini questa volta non sono passati inosservati all'Area Lavori Pubblici. Ieri mattina l'assessore Roberto Campagnolo ha interpellato l'ingegnere della Inco Gianni Michelon per chiedergli di verificare al più presto se tutto sia stato effettivamente fatto a regola d'arte. ●

Il consulente

«Giusto valutare tutto solo a posa terminata»

«L'inclinazione delle saette può variare, l'importante è che i cosiddetti filagnoni siano tutti alla stessa altezza».

Il consulente dell'Amministrazione per il progetto di restauro, l'ingegnere Gianmaria De Stavola, invita alla calma e a non parlare di struttura snaturata. Secondo l'ingegnere, è prematuro tirare conclusioni simili a quelle presentate dall'architetto Guglielmini, innanzitutto perché la ricostruzione delle prime due stilate non è ancora stata completata.

«Mancano ancora i filagnoni, e cioè le grandi travi orizzontali su cui si appoggiano le saette - afferma De Stavola - per cui prima di valutare la struttura delle stilate bisogna che sia terminata la posa dei legni. Ciò che è veramente importante, però, è che questi filagnoni siano tutti alla stessa quota e quindi anche che la struttura dei rostri sia uguale, mentre l'inclinazione dei saettoni può variare. Questo perché il ponte aveva ceduto in misura diversa nei quattro punti di aggancio delle stilate. La posa delle saette dovrà quindi necessariamente tenere conto del diverso grado delle deformate che c'erano prima -



L'ingegner Gianmaria De Stavola

prosegue De Stavola - e anche delle condizioni dei vari legni. Pure l'inclinazione dei saettoni delle stilate 3 e 4 potrà essere diversa. Alla fine non si percepiranno diversità nella struttura del ponte rispetto a prima».

Quando accaduto si sarebbe potuto evitare soltanto in un modo, «e cioè ricostruendo il ponte da zero. Cosa che non è stata possibile per la normativa dei beni sottoposti a tutela architettonica come il Ponte degli Alpini». Nonostante le rassicurazioni di De Stavola, l'assessore ai lavori pubblici Campagnolo ha confermato che l'Amministrazione procederà con delle verifiche. **E.S.**

Controlli immediati

Tecnici in sopralluogo «Variazione inevitabile»

I rilievi dell'architetto Guglielmini hanno colpito nel segno. Ieri mattina, infatti, i tecnici del Comune sono usciti in sopralluogo al cantiere del ponte un po' per curiosità e un po' per verificare se quanto affermato dall'ex consigliere comunale fosse suffragato da fatti concreti. Strumenti alla mano, i tecnici hanno misurato i nuovi angoli di inclinazione delle prime due stilate. Fonti vicine alla Direzione lavori sostengono comunque che l'obiettivo della Inco non doveva essere arrivare ad un angolo di 90 gradi. Dagli uffici comunali, infatti, riferiscono che in realtà nella storia del ponte l'angolo non sarebbe mai stato realmente retto, almeno non di recente. Lo stato di fatto delle stilate, negli anni, aveva registrato un'inclinazione variabile dagli 82 agli 87 gradi, a seconda delle deformate. L'impresa si sarebbe quindi prefissata di arrivare più vicino possibile a una quota di 86 gradi che sarà quasi un angolo retto. Ed è la linea guida che dovrebbe essere mantenuta anche durante il restauro delle altre due stilate, quelle sul lato Angarano. Stilate su cui si metteranno le mani il prossimo inverno. In ogni caso sulle



I lavori sul Ponte

osservazioni di Guglielmini il Comune ha intenzione di ragionare a fondo. Ora i lavori proseguiranno con nuovi rilievi al laser scanner, per verificare le condizioni del ponte. A fine aprile, poi, inizierà la rimozione della tura dal Brenta. Serviranno all'incirca tre settimane. Il resto della primavera e dell'estate sarà utilizzato per lavori sull'impalcato e sulla balaustra. Si è deciso di non procedere con il restauro delle altre due stilate in estate perché questa finestra è più breve rispetto a quella invernale. Di conseguenza, in caso di imprevisti si avrebbe avuto meno tempo a disposizione per trovarvi soluzione. **E.S.**



L'architetto Antonio Guglielmini ha lanciato l'allarme



Nella foto di Guglielmini, la riga rossa indica il nuovo allineamento della base delle saette, ribassato rispetto all'originale (riga gialla)

IL BILANCIO VTP

Utili di 4 milioni
Spagna, nuovo
presidente:
«Investiremo»

Bilancio di Vtp: 4 milioni di utili. Spagna, nuovo presidente: «Siamo pronti a investire in infrastrutture». FAVARATO / APAG.18

APPROVATO IL BILANCIO

Vtp distribuisce oltre 4 milioni di utile in dividendi per i suoi grandi azionisti

La società controllata dalla Regione e dalle compagnie di crociera ha incrementato il numero di passeggeri nel 2018

Gianni Favarato

L'assemblea degli azionisti di Vtp spa, la società che gestisce in concessione il terminal passeggeri di Santa Marta dove approdano tutte le navi da crociera che è ancora controllata con una maggioranza indiretta dalla Regione Veneto, ha nominato ieri nuovo presidente Fabrizio Spagna – in sostituzione di Gianni Mion che mantiene la carica di direttore generale – e ha approvato ieri il bilancio consuntivo del 2018 che si è chiuso positivamente con un utile netto di 4.378.000 euro, interamente distribuito ai soci azionisti del Venice Terminal passeggeri.

Sul nome di Fabrizio Spagna – che già è presidente di Veneto Sviluppo spa – c'è stata una totale convergenza di tutti gli azionisti di Vtp: Apvs che ha il 39% delle azioni (che a sua volta compartecipata al 51% dalla società della Regione, Veneto Sviluppo e al 48% dalla società Venezia Investimenti di cui fanno parte tre grandi compagnie crocieristiche come Costa, Msc e Royal Caribbean); Save spa di Enrico Marchi con il 22,18%; Finpax spa (passata di recente sotto il controllo di Venezia Investimenti) anch'essa con il 22,8% delle azioni e, infine, la Camera di Commercio con il 2,64%. Il bilancio approvato ieri è stato chiuso con un incremento

si delle navi da crociera approdate al terminal di Santa Marta. Il 2018, infatti, tra crociere marittime e fluviali e aliscafi, si è chiuso con 1.680.599 passeggeri movimenti (nel 2017 erano stati 1.546.337) per complessivi 993 approdi dei quali 502 hanno riguardato le navi da crociera, a fronte dei 918 approdi totali del 2017 dei quali 466 riguardavano navi da crociera. E' evidente, quindi, che anche nel bilancio del 2018 le crociere hanno continuato a rappresentare il segmento trainante con uno share del 93%, seguito da aliscafi (6%) e navi fluviali (1%). L'anno scorso i passeggeri movimentati sono stati 1.560.579, con una variazione positiva del 9% (+132.767 unità), mentre gli scali registrati sono stati 502, pari ad un incremento dell'8% rispetto all'anno precedente (+36 approdi). Un andamento – come si spiega nella relazione allegata al bilancio consuntivo – in linea con il ritorno alla crescita del Mediterraneo dopo un 2017 segnato da una contrazione di operatività (-4,2%) dovuta sia alla crescente competizione di mercati emergenti sia alla delicata situazione geopolitica creatasi in Turchia dopo gli attentati del 2016. Nonostante i positivi risultati, nel bilancio Vtp fa presente, comunque, il «persistere per lo scalo lagunare di vincoli dimensionali che non

hanno consentito e tuttora non consentono al primo porto di imbarco e sbarco dell'Adriatico e del Mediterraneo Orientale di esprimere in pieno il proprio potenziale infrastrutturale e organizzativo».

I primi cinque «clienti» di Vtp nel 2018 sono stati Aida Cruises, Costa Crociere, Msc Crociere, Norwegian Cruise Line e Royal Caribbean International. Nella relazione di presentazione del bilancio Vtp ha fatto altresì presente, ancora una volta, che anche nel 2018 lo scalo di Venezia ha continuato ad «operare al di sotto della propria capacità tecnico-nautica accogliendo solo unità di piccole e medie dimensioni, un tipo di naviglio condizionato dal limite di tonnellaggio (96.000 tonnellate di stazza lorda), adottato volontariamente dalle compagnie di crociera sin dal 2015 e poi sostituito – a far data dal 1 luglio 2018 – dall'entrata in vigore di nuovi valori soglia definiti dall'ordinanza della Capitaneria di Porto che ha definito un algoritmo che tiene conto della stazza delle navi ma anche dei carburante utilizzati e



delle conseguenti emissioni inquinanti, oltre alla forma dello scafo e l'idrodinamica, nonché lo spostamento d'acqua, l'onda generata, il dislocamento e gli apparati di sicurezza per la navigazione. In merito alla campagna di riduzione delle emissioni inquinanti e dei consumi energetici ed in particolare di razionalizzazione dell'illuminazione, Vtp ha ribadito di voler garantire il massimo impegno, come ha già fatto confermando l'accordo Venice Blue Flag (a basso tenore di zolfo (0,1 % rispetto al limite di 3,5% vigente in Italia) e installando lampade a Led nei locali del terminal. —

 BY-NC-ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



Il terminal crocieristico di Vtp a Santa Marta



Ecco il progetto del gruppo Marseglia Mega hotel Hilton anche a San Giobbe

Albergo a 5 Stelle con il marchio Canopy nell'area dell'ex Orto Botanico: 230 stanze e volume di 58 mila metri cubi

Il piano all'esame del Comune Saranno ripristinate anche le aree verdi Enrico Tantucci

VENEZIA - Il nuovo hotel a cinque stelle nell'area dell'ex Orto Botanico di San Giobbe all'esame del Comune.

Il gruppo Marseglia - che ha acquisito l'area prima di proprietà della società San Giobbe srl di Giuseppe Malaspina, poi fallita, che l'aveva a sua volta acquistata dall'Enel per un progetto di residenze e parco urbano mai decollato - ha infatti presentato in questi giorni al Comune il progetto (predisposto da un pool di progettisti e tecnici tra cui l'architetto Diego Baldo e i professori Stefano Stanghellini, Patrizio Giulini e Valentina Cosmi) con la richiesta di variante al Prg per ottenere appunto la trasformazione alberghiera dell'area da anni in avanzato stato di degrado proprio perché abbandonata, usufruendo di una delle possibili deroghe che devono comunque passare al vaglio del consiglio comunale. Sarà ancora Hilton, come già per il Molino Stucky, ad affiancare il gruppo Marseglia gestendo eventualmente il nuovo albergo con il marchio Canopy, più legato alla realtà locale e per ora presente solo a Reykjavik in Islanda e a Zagabria in Croazia. La nuova struttura alberghiera dovrebbe avere 230 stanze tra camere e residenze per gli ospiti, con un volu-

me complessivo di oltre 58 mila metri cubi, di cui oltre 6.500 di ampliamento di superficie. Prevista anche la realizzazione di due piscine, una coperta e una scoperta, una spa con una palestra sotterranea e anche sale per congressi ricavate negli spazi dell'ex refettorio. Il progetto del gruppo Marseglia prevede anche il ripristino dell'ex Orto Botanico e delle aree verdi del complesso, che verrebbero restituite all'uso pubblico oltre a quello dei clienti del nuovo hotel.

L'investimento complessivo tra acquisizione dell'area e trasformazione alberghiera ammonterebbe a circa 100 milioni di euro. Il beneficio pubblico proposto al Comune tra opere pubbliche, ripristino alle aree verdi, saldo dei crediti arretrati della precedente proprietà e circa un milione di euro di contributo straordinario - in base alla nuova delibera "blocca alberghi" del Comune, che lo prevede in caso di via libera alle trasformazioni ricettive - ammonterebbe in tutto a circa 7,3 milioni di euro. Tra le novità previste, nuove infrastrutture di collegamento, quali la passerella pedonale che verrebbe realizzata sul rio della Crea per collegare l'area della stazione ferroviaria e il nuovo ponte sul rio di San Giobbe. Le due opere, secondo i proponenti - insieme con i percorsi pedonali interni all'area verde - migliorerebbero di molto la percorribilità pedonale del sestiere.

Attualmente per raggiungere la stazione ferroviaria di Santa Lucia dal ponte dei Tre Archi sono necessari 12 minuti per percorrere 800 metri. Con le nuove opere di collegamento, la stazione sarebbe invece raggiungibile in 5 minuti, con un percorso complessivo di 350 metri. Previsti inoltre l'estensione e il potenziamento della rete antincendio, che attualmente termina al ponte delle Guglie, e la mitigazione dei campi elettromagnetici generati dalla vicina cabina dell'Enel.

La previsione del gruppo Marseglia, se arriverà il via libera del Comune alla Variante a fini ricettivi dell'area, è quella di tre anni di tempo per l'apertura dell'albergo dall'inizio dei lavori. Si tratta di fatto del primo grande caso - dall'adozione della famosa delibera "blocca alberghi" - di una richiesta di nuova apertura alberghiera di grandi dimensioni in cambio di un dichiarato beneficio d'uso pubblico che starà ora a Ca' Farsetti valutare nel dettaglio. Per quanto riguarda la ricostituzione dell'ex Orto Botanico, l'area verde sarà ripristinata, fanno sapere i proponenti, tenendo conto delle mutate condizioni ambientali e climatiche di questa parte di San Giobbe. —

BY NINO ALGUNI / I RITTI RISERVATI



IL GRUPPO PUGLIESE

Dall'olio vegetale al fotovoltaico fino allo sviluppo immobiliare

VENEZIA. Il gruppo Marseglia, che opera in Italia, partendo dalla Puglia, dal 1974, con un fatturato di circa 700 milioni annui, dopo l'esperienza trentennale di leader mondiale nella lavorazione e nella commercializzazione degli oli vegetali, ha diversificato la propria attività agli inizi degli anni Duemila nel settore della produzione energetica, fino alla produzione di biodiesel provenien-

te da olio vegetale (olio di semi di girasole, soia, palma e colza) che, opportunamente pre trattato, viene utilizzato come carburante ecologico nei motori diesel in sostituzione del gasolio convenzionale, fino a farlo diventare il primo esportatore in Italia di biocarburante.

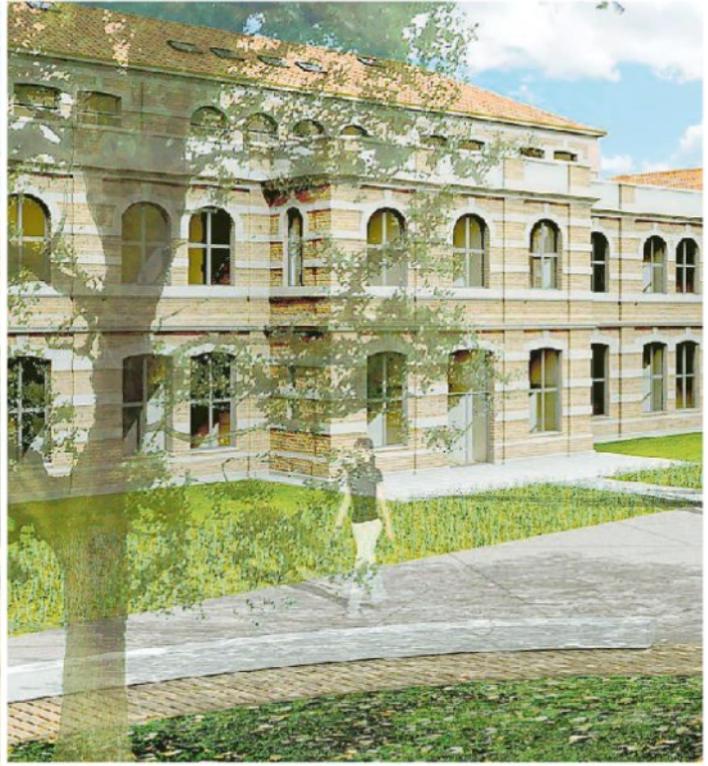
Successivamente ha investito anche nel settore del fotovoltaico e successivamente è appunto entrato nel set-

tore alberghiero, non come gestore ma come proprietario di nuove strutture su cui investe. Ma la società pugliese è presente anche nei settori immobiliare, turistico e finanziario.

Piena la sintonia del gruppo Marseglia con il marchio Hilton, a cui ha affidato la gestione del Molino Stucky, anche dopo l'uscita di scena del Gruppo Caltagirone, di cui ha acquisito i debiti accumu-

lati con le banche. La stessa operazione, con il marchio Hilton Canopy, è appunto in corso ora per l'area dell'ex Orto Botanico di San Giobbe e potrebbe essere ripetuta anche per l'hotel Ca' Sagredo, altro cinque stelle ormai nell'orbita dell'imprenditore pugliese che, anche in questo caso, ha acquisito i debiti accumulati con le banche dal precedente proprietario Malaspina.

A Marseglia, che si finanzia direttamente senza bisogno di prestiti bancari grazie agli introiti del biocarburante, fa poi capo anche l'immobile milanese di corso Matteotti che ospita l'Hotel Boscolo, il Rosamarina di Ostuni (Brindisi) e il Mercure Hotel degli Ulivi di Siena. —



Com'è e come diventerà l'area di San Giobbe, se il Comune approverà il progetto del gruppo Marseglia. Sotto, la pianta dell'area

Progetto della Struttura Ricettiva Alberghiera come elemento di riqualificazione dell'Area ex Orto Botanico per il miglioramento dei servizi a livello Comunale

► Nuovi punti di connessione pedonale

Connessioni pedonali dopo intervento



Hotel Ca' Sagredo, nell'orbita del Gruppo Marseglia

LE REAZIONI

Domani assemblea pubblica sul progetto a San Leonardo

Iniziativa della Municipalità con il presidente Martini intitolata "L'orto che non c'è". Invitati il sindaco Brugnaro e l'assessore De Martin

VENEZIA. Sul progetto del nuovo hotel nell'area dell'ex Orto Botanico di San Giobbe la parola anche ai cittadini. La Municipalità di Venezia, Murano e Burano con il suo presidente Giovanni Andrea Martini ha organizzato per domani alle 18 in sala San Leonardo un'assemblea pubblica dal titolo "L'orto che non c'è" per condividere con la cittadinanza riflessioni e timori sul destino dell'area dell'ex orto botanico di San Giobbe.

«Quest'area», sottolinea Martini, «è una delle prime della città a essere dedicate a verde pubblico all'inizio del XIX secolo. Il piano regolatore tuttora vigente ha introdotto il vincolo di recupero dell'antico Orto a "parco pubblico" e la riconversione dei manufatti industriali a usi residenziali. Da fonti diverse si è appreso che l'attuale proprietà avrebbe l'intenzione di realizzare in quest'area un ennesimo albergo; più di mille cittadini hanno firmato una petizione contro questa ipotesi che richiederebbe l'autorizzazione di un cambio di destinazione d'uso da parte dell'amministrazione comunale. La municipalità di Venezia, Murano e Burano ha indetto l'assemblea per cercare di far luce sul futuro di quest'area, attualmente in stato di abbandono. Sono stati invitati il sindaco Brugnaro e l'assessore all'Urbanistica De Martin». Non però, almeno per il momento, il proponente, l'imprenditore pugliese Marse-

I contrari hanno avviato una raccolta firme. Accordo della società con la parrocchia

glia con i suoi progettisti, che aveva chiesto appunto un incontro al presidente della Municipalità proprio per illustrare nel dettaglio le caratteristiche dell'intervento che il nuovo proprietario dell'area di San Giobbe intende proporre al Comune con una richiesta di variante. Ma Martini, pur dichiarandosi disponibile a incontrare successivamente l'imprenditore, ha scelto prima appunto di sentire direttamente a voce dei residenti, che sarebbero in generale contrari a un nuovo insediamento alberghiero nell'area di San Giobbe, come dimostra anche la raccolta firme già avviata. Qualcuno ha anche già proposto che sia la vicina università di Ca' Foscari, con il suo polo di Economia si San Giobbe, a farsi carico del recupero dell'ex orto botanico, ma si tratta appunto di un'area privata che ha ora un nuovo proprietario, con cui è inevitabile dover concordare qualsiasi tipo di iniziativa.

Da parte sua, il gruppo pugliese Marseglia ha già raggiunto un pre accordo con la parrocchia di San Giobbe, con cui l'area confina, in accordo con la Congregazione dei Padri Canossiani. È previsto tra l'altro anche il rifacimento del campo di calcio, di quello di calcetto, di quello di basket, la realizzazione di una sala teatro e la sistemazione della pavimentazione di fronte alla chiesa, per un importo complessivo di 490 mila euro. -

E.T.



GLI SVILUPPI DELL'INCHIESTA

Galan, conto svuotato dai Venuti

Le autorità croate: la moglie del commercialista ha prelevato il milione e mezzo della tangente. Ma resta il mistero su dove siano finiti tutti i soldi

Per le autorità croate è stata Alessandra Farina, moglie del commercialista Paolo Venuti e amica di famiglia di Galan, a svuotare il conto nella filiale croata di Veneto Banka dell'ex

governatore del Veneto, un milione e mezzo frutto delle tangenti. Di quei soldi sono rimasti solo duemila euro. Il problema, però, è che dalla Croazia non si fa cenno a dove siano finiti

quei soldi. Se non si spiegherà come la donna abbia prelevato il denaro e, soprattutto, dove sia finito, sarà difficile recuperare il tesoro di Galan. **DE ROSSI, FERRETTI, MION / APAG 24**

CAPITALI ALL'ESTERO / L'INCHIESTA

Il conto croato con il tesoro di Galan svuotato dalla moglie di Venuti

Lo affermano le autorità di Zagabria: Alessandra Farina era intestataria del deposito bancario nella filiale di Veneto Banka

Carlo Mion

Se le autorità croate non spiegheranno come ha prelevato i soldi dal conto Alessandra Farina, il famigerato tesoretto di Giancarlo Galan, sarà difficile recuperarlo. Oltre un milione e mezzo di euro svaniti nel nulla. Se da una parte, infatti, i croati hanno spiegato, con precisione svizzera come sono arrivati i soldi, oltre a dire che a chiudere il conto intestato alla moglie di Paolo Venuti è stata la stessa donna non hanno aggiunto altro. Lì dentro sono rimasti solo 2.000 euro. Poi i croati non hanno fornito altre informazioni.

La questione non è di poco conto. Il procuratore aggiunto di Venezia Stefano Ancilotto e la Guardia di Finanza insistono a dire che quel milione e mezzo di euro sono i soldi che Giancarlo Galan ha intascato con le mazzette prese per l'affare Mose, mentre l'ex Presidente del Veneto sostiene che il tesoro non esista. Se le autorità croate non collaborano maggiormente, di quei soldi l'Italia sentirà solo l'odore.

Un milione e mezzo, soldi che Giancarlo Galan avrebbe destinato alla figlia. Denaro che, invece, la moglie Sandra Persegato voleva investire.

Come utilizzare quei soldi aveva fatto anche discutere il commercialista Paolo Venuti e sua moglie. Il

commercialista condannato per riciclaggio voleva investire per conto della moglie di Galan in gelaterie in India, ma non lo ha fatto perché sua moglie Alessandra, a cui era intestato il conto, aveva detto no.

Perché lei aveva promesso all'ex esponente di Forza Italia, durante una cena in un ristorante di Arquà Petrarca, che i soldi sarebbero andati a sua figlia.

In quel momento, siamo nel 2014, né Galan e tantomeno la moglie conoscono la cifra esatta depositata nel conto corrente aperto alla Veneto Banka di Zagabria. Quando la Procura di Venezia chiede spiegazioni sui soldi finiti in Croazia le autorità locali spiegano che il denaro è arrivato attraverso alcuni bonifici eseguiti attraverso una banca Svizzera. In origine il conto si chiamava Memoria. Era un cosiddetto "conto passante" dove transitavano i soldi in nero che i clienti dello studio Penso e Venuti, consegnavano ai commercialisti per riciclarli all'estero.

Gli inquirenti sono convinti, inoltre, che la pista di Dubai dove diversi clienti dello stesso studio hanno investito sul mercato immobiliare, non sia stata seguita per piazzare il tesoretto di Galan. Anche perché molti degli imprenditori veneti ci avevano rimesso più di qualche milione di euro. —

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



L'ex Presidente della Regione Veneto Giancarlo Galan



PROCESSO EXPO

Baita: «Così funzionavano gli appalti» In aula anche il sindaco di Milano Sala

Piergiorgio Baita è tornato in un'aula di giustizia, dopo l'inchiesta Tangenti Mose: questa volta al Tribunale di Milano, nell'ambito del processo sui presunti appalti pilotati per la realizzazione di Expo 2015. L'ex presidente di Mantovani è così stato interrogato ieri subito dopo il sindaco di Milano, Giuseppe Sala.

Baita e l'ex dg di Ilspa Antonio Rognoni sono accusati di turbativa d'asta, mentre il primo cittadino (all'epoca amministratore delegato di Expo) deve rispondere - assieme al suo ex "braccio destro" Angelo Paris - di falso, in relazione alla retrodatazione di due verbali per sostituire in corso d'opera due componenti della commissione di gara per la Piastra dell'esposizione, realizzata poi dalla cordata Mantovani. Un contenzioso da 30 milioni di euro in spese suppletive e premi concessi per recuperare ritardi.

«L'ingegner Baita ha quasi



Piergiorgio Baita

tenuto una lezione di appalti pubblici al Tribunale», commenta soddisfatto il suo legale, l'avvocato Luigi Rampinelli, «ha spiegato tutto e nessuno gli ha fatto alcuna domanda. Ha spiegato che si relazionava con il Responsabile unico del progetto, avanzando richieste ragionate sulla base degli atti, dei documenti, degli aggiornamenti dei lavori del cantiere. Ha, anzi, aggiunto che quando andavano gli



Giuseppe Sala

amministratori ufficiali della società facevano richieste maggiori senza senso. Questo è il punto». Prossima udienza il 13 e 22 maggio per le conclusioni, poi la sentenza.

Da parte sua, il sindaco Sala ha spiegato di non aver mai avuto la consapevolezza della retrodatazione dei verbali relativi alla commissione di gara per la Piastra dei Servizi, in quanto erano solo due dei tantissimi atti che come ad e

poi commissario di Expo aveva firmato fidandosi del controllo dei manager e dei tecnici della sua squadra. «Assunsi la carica di ad di Expo a metà del 2010 e nel 2013 divenni commissario unico del governo - ha ricordato Sala all'inizio - a 5 anni dall'apertura di Expo non c'era nulla. C'erano la resa e la demoralizzazione del personale: la situazione era veramente tragica. Capii in fretta che il problema non erano le risorse finanziarie che c'erano, ma le risorse umane. La maggior parte delle persone che lavoravano in Expo - ha chiarito Sala - erano state indirizzate dai soci (tra Regione e Comune di Milano, ndr) e il sospetto era che non fossero proprio persone adatte all'opera. Chiesi di fare mettere in piedi la procedura per cui si ribaltasse la logica, il diritto di verificare se sul mercato ci fossero persone migliori di quelle segnalate». —

R.D.R.



SAN DONÀ

Autostrada del Mare a Roma dossier sul tavolo di Toninelli

Il progetto bocciato da molti residenti è stato riproposto da Forcolin al ministro Basciano (Pd): «No a piani contestati, ma sovrappassi sulla Treviso Mare»

Cereser: «Basta cemento e pedaggi ma due direttrici dai caselli esistenti»

Giovanni Cagnassi

SAN DONÀ. Via del Mare, la società che dà il nome all'autostrada progettata tra Meolo a Jesolo, è sul tavolo del ministro Danilo Toninelli, ma i sindaci, soprattutto del centrosinistra, sono ancora scettici e premono per altre "vie" verso i litorali. Il vice governatore del Veneto, Gianluca Forcolin, ha di recente preso in mano la questione rilanciando la necessità di questa arteria veloce verso il mare, ricordando gli ostacoli del passato, ma anche la volontà del presidente Zaia di riprovarci. La società originaria, con imprenditori del litorale e basso Piave, esiste ancora e l'assessore regionale Elisa De Berti sta lavorando per ripartire da Roma con il progetto di finanzia. La Regione ha sollecitato il Ministero dei Trasporti a riproporre la questione al Comitato interministeriale per la programmazione economica (Cipe) per ottenere il via libera della Corte dei Conti.

Questo, infatti, è il presupposto necessario per la fase di gara, presumibilmente richiedendo ai due operatori economici che hanno presentato offerta di aggiornarla, tenuto conto del fatto che sono trascorsi circa 5 anni dalla originaria offerta.

La questione è ora all'attenzione del capo di gabinetto del ministro Toninelli.

Dalla direzione regionale del Partito Democratico,

Francesco Basciano analizza la mossa e si scaglia contro Forcolin: «Non ha senso riproporre quel progetto ormai superato contestato dalla maggioranza dei residenti. Bastano alcuni sovrappassi in corrispondenza delle rotatorie tra la Treviso mare e la bretella per Noventa e le principali arterie verso il mare saranno più fluide, veloci e sicure, senza necessità di nuovo cemento, oltretutto a pagamento».

La sindaca di Meolo, Loretta Aliprandi, aveva già evidenziato la necessità di collegare al litorale il nuovo casello di Meolo, altrimenti inutile, ma puntando su un adeguamento della Treviso Mare, strada già presente e gratuita, quindi ideale, una volta sistemata, per raggiungere la costa di Jesolo, Eraclea e Cavallino Treporti. Per quest'ultima località turistica, in ogni caso, dovrà essere concepita una viabilità ad hoc dalla rotatoria ex Bennet oggi Tosano, così come per l'ultimo tratto verso il lido di Jesolo che rischia altrimenti di diventare il solito imbuto. Anche il sindaco di San Donà, Andrea Cereser, indica il pollice verso sull'autostrada del Mare. «Oggi non ha senso parlare di superstrada con pedaggio», commenta il primo cittadino sandonatese, «mentre dobbiamo anche pensare al casello di Noventa e al suo collegamento al litorale. Possiamo intervenire con due direttrici dai rispettivi caselli, Meolo e Noventa appunto, verso il mare. L'azione della Regione dovrebbe essere concentrata qui per non perdere altro tempo». —

BY NCD AL GUINI DIRITTI RISERVATI



Auto in coda sulla via del mare: da anni si studia una soluzione



IL CASO

Regione e Spv litigano sugli adesivi anti-uccelli lungo la Pedemontana

TREVISO. L'appalto è milionario anzi, miliardario. Eppure non è proprio il caso di dire che "non si bada a spese" se gli ultima velenosa stoccata in tema di Pedemontana riguarda gli adesivi a forma di uccellino che servono a tenere lontani i volatili evitando che si schiantino contro le barriere trasparenti antirumore.

A sollevare il caso sono state delle fotografie postate in rete dalla Lipu Vicenza, in cui si mostrano vari uccelli ritrovati morti nei pressi delle barriere della superstrada. A prendere la palla al balzo il consigliere Pd Andrea Zanonbi, rispolverando una battaglia esattamente di un anno fa, quando chiese conto di quali tutele si intendevano adottare per la fauna, posto che il cantiere – pur prevedendo dei corridoi di transito – tagliava e taglia a metà mezzo Veneto. Obiettivo? Gli adesivi a forma di uccellino, quelli che ben si vedono anche in autostrada e servono ad evitare le collisione dei volatili nelle vetrare trasparenti delle barriere che corrono ai lati della carreggiata.

L'interrogazione presentata a maggio 2018 ha avuto risposta ufficiale a fine marzo quando l'assessore De Berti ha spiegato che le sagome sono state messe «solamente sui pannelli presenti nelle

aree di tutela ambientale (ovvero le zone cosiddette Sic e Zps)». Una scelta che a quanto pare ha fatto innervosire, oltre agli ambientalisti, la stessa Regione.

Di ieri infatti la nota con la quale, stretta tra le minacce di denuncia da parte di Zanonbi e foto online, ha deciso di puntare il dito contro il Concessionario, ovvero il consorzio Spv. «Le sagome di rapaci anticollisione sono state richieste al concessionario SPV Spa da oltre un anno su tutte le barriere trasparenti, anche in base alle osservazioni avanzate dalla LIPU di Vicenza» ha messo nero su bianco la Regione, «con la stessa Lipu (quella che in rete ha pubblicato le foto degli uccelli morti, ndr) sono stati condivisi la metodologia di segnalamento e grado di infittimento». Visto che i controlli hanno permesso di verificare come gli adesivi fossero stati attaccati solo su una parte delle barriere, la Regione, «ha richiesto nuovamente di completare gli interventi con il posizionamento delle sagome dei rapaci su tutti i pannelli di tutto il tracciato della Superstrada». La risposta? ;

Tutta da chiarire, ma la Regione parla apertamente di «manifesta ritrosia ad adempiere». Perché? Gli adesivi costano? O non era nei piani di progetto? —

