Tivoli

«Rivogliamo il nostro parroco»

ROMA. I fedeli di Tivoli, il paese alle porte di Roma, famoso per la villa dell'imperatore Adriano e i sorprendenti giochi d'acqua dei giardini di villa d'Este, sono in subbuglio. Di fronte alla chiesa di S.Biagio ieri ci sono state contestazioni, proteste ed anche una manifestazione. Motivo di tanta agitazione il trasferimento del parroco della chiesa, Don Giovanni Fenili, disposto dal vescovo di Palestrina, Pietro Garlato, che è anche amministratore apostolico per la diocesi di Tivoli. La polizia è invervenuta già dalle 9 e 30 della mattina, nel timore che ci fossero incidenti. A chiedere l'intervento della forza pubblica è stato Don Pino Salvatori, parroco della vicina chiesa del Sacro Cuore, che celebra la messa in attesa di un parroco stabile. Poco prima della funzioneil religioso si è spaventato: un vero e proprio presidio di fedeli, fautori di don Giovanni Fenili, circondavano l'altare. Soprattutto due donne sembravano intezionate a non muoversi dalla loro posizione e perciò il sacercete, infastidito dalla loro presenza, ha chiesto l'aiuto della forza pubblica. L'intervento della polizia però non è stato sufficiente a riportare la calma a Tivoli. Fuori dalla chiesa sono continuata grida e contestazioni, tanto che è stato nessario, a quanto riferiscono le agenzie, un secondo intervento per impedire che i più scalmanati partecipassero alle funzioni successive tenute da un altro parroco esterno Don Felipputti.

Tornata in libertà a fine agosto in attesa di parere della Cassazione Gigliola Guerinoni lancia altri messaggi, nuove accuse

A Emilio Fede, in diretta, dice: «Ho subito un attentato in prigione» Ma altrove parla, piuttosto di violenze sessuali e abusi

«In carcere ho rischiato la morte»

Gigliola Guerinoni

«In carcere sono sfuggita a morte sicura. Mi ha salvato il mio legale, Alfredo Biondi. Non invento: io questo attentato l'ho vissuto»: Gigliola Guerinoni, in libertà dal 31 agosto e in attesa della decisiva sentenza della Cassazione sul processo per l'omicidio di Cesare Brin, torna alla ribalta. In più sedi (ieri su Italia 1 in diretta) allude, con versioni diverse, contraddittorie, a violenze subite in carcere.

SIMONE TREVES

ROMA. Studio aperto di Italia 1, ore 19. Emilio Fede chiede all'intervistata, Gigliola Guerinoni: è vero che durante la detenzione ha subito violenze, abusi? «Violentata, no. Che la gente non fraintenda, per carità...» è la risposta. «Si può essere violentati anche psicologicamente. L'abuso che ho subito riguarda mia figlia: ho aspettato un anno per poterla vedere in carcere, e agli arresti domiciliari potevo trascorrere con lei quattro ore alla settimana» conclude. Ma poi Gigliola Guerinoni aggiunge la storia, più forte, dell'«attentato» sfiorato fra le mura del penitenziario, della «morte sicura» evitata grazie all'intervento del suo legale, l'effervescente principe del foro genovese, e vice-presidente liberale della Camera Alfredo Biondi. Non regala maggiori dettagli perché, insiste, «non sono una donna libera»: se la Cassazione esaudirà le sue speranze, promette a Emilio Fede (il conduttore appare smarrito, sembra un equilibrista cui facciano traballare il filo sotto i piedi) lo studio di Berlusconi potrà trasmettere per primo il suo racconto della faccenda, finalmente per esteso. Altra denuncia, altra versione, c'era nel pezzo d'intervista d'archivio mandato in onda poco prima: lì la donna condannata con il compagno Ettore Geri per l'assassinio del farmacista di Cairo Montenotte raccontava più in dettaglio la tormentosa storia dei suoi rapporti con la figlia Soraya durante la detenzione («quando me l'hanno fatta vedere, dopo un anno, c'erano otto guardie, e un vetro fra noi due: non potevo toccarla») e della «strumentalizzazione» -accusa- anche dell'altro figlio, Fabio: «Gli hanno portato via dai cassetti quattro lettere che gli avevo mandato dal carcere di Imperia. Non c'era niente. Perchè l'hanno fatto? Per cattiveria». E rivelava: «In carcere hanno abusato di me. Come picchiare con un bastone un cane legato». Altra verità ancora, altra denuncia, per finire, nel colloquio con un giornalista apparso domenica su un quotidiano: qui ecco mostrate bruciature di sigarette ai polsi, si aprono squarci su «uomini» che «anche durante la detenzione» volevano il suo corpo «con le buone o con le cattive».

Violenza sessuale, tentata violenza, attentato, «semplici» maltrattamenti durante la detenzione? Se violenza è stata (e non sembra un'ipotesi assurda, la vendetta su una donna ormai identificata, grazie ai cliché, come una «mantide», una divoratrice), l'ipotesi che getta sembra chiara: ad opera di personale di sorveglianza, gli unici «uomini» che circolino in un carcere femminile. Se attentato: da chi, per quali motivi? Gigliola Guerinoni manda messaggi dello stesso tenore - la prigionia è stata un calvario, fa capire, quasi fatale- ma contraddittori. L'ex-gallerista della Val Bormida respira, dal 31 agosto, la prima libertà (per decorrenza dei termini) dopo 4 anni: da quando fu incriminata per quel «caso» Brin che si è già lasciato dietro sei condanne per altrettante persone coinvolte. Libertà a scadenza: in quest'autunno la Cassazione si pronuncerà sui vari gradi di questo processo. Che lei, imputata, dichiara sempre «tutto indiziario, senza che si sia ravvisato un movente». Ma si svolgerà anche l'appello per il presunto omicidio del suo primo marito, Gustini, dal quale in primo grado è stata assolta. Alle soglie di una condanna inappellabile, o di una prima riabilitazione, Gigliola Guerinoni torna in scena, dunque, ed usa, come può (manifesta frequenti timori: su di lei pesano già due processi per calunnia) i mezzi di informazione. La fuga rocambolesca di fine agosto dallo chalet di Pian Martino, sotto gli occhi dei cronisti. Questa «diretta» (l'ha chiesta lei stessa) dallo studio berlusconiano. Dove appare tesissima, aggravata, ma abbigliata -come una visibile professione d'innocenza- in bianco: il contrario della «dark lady», il personaggio che, insiste anche qui, le hanno cucito addosso i media a tutti i costi. Quale sia la verità giudiziaria (quella ribadita da due corti, o un'altra) su Italia 1 appare -e ciò colpisce- una persona che lotta per uno scopo tragicamente serio, salvarsi, mentre Fede e l'altro ospite, Paolo Pillitteri, fanno salotto, civile, impegnato certo, sulla Croazia. Mentre urgono le pubblicità di rasoi Gillette e baby-shampo Johnson. Quanto al processo di cui è stata imputata, Gigliola Guerinoni contesta la scarsità di sopralluoghi e riscontri: «Alla fine hanno dovuto accettare la mia verità. Brin non è stato ucciso in casa. Ma quando ho chiesto una perizia sui muri, per cercare le prove della collutazione che, lo insisto, c'è stata, mi hanno detto solo 'Già, si poteva fare'».

Quattrocento incidenti l'anno

I soldi per la superstrada tra Cagliari e Sassari «scippati» dai Mondiali

GIUSEPPE CENTORE

CAGLIARI. È uno dei primi, e peggiori, biglietti da visita per il turista. La dorsale che collega Cagliari con Sassari conosciuta come «Carlo Felice»,da anni è sotto il fuoco delle critiche. Gli incidenti gravi spesso mortali, oltre quattrocento l'anno, ne fanno una delle strade più pericolose della penisola. Gli incidenti sono a volte più numerosi della media nazionale. Di recente anche un vescovo ha puntato l'indice contro l'insipienza degli uomini preposti al suo controllo: «Quanti morti dovremo ancora piangere?».

«Questa domanda, evidentemente, non è giunta all'orecchio del ministro dei Lavori pubblici Giovanni Prandini» ha detto il segretario regionale del Pds Salvatore Cherchi, presente alla manifestazione del Pds. Nel triennio '85-'87, per l'isola, erano stati infatti assegnati 290 miliardi per la viabilità, di cui 100 proprio per rendere più sicura la «131». «E invece – afferma Mario Pinna, senatore e segretario della commissione Lavori pubblici di Palazzo Madama – quei denari poi confluiti in quel pacchetto di novemila miliardi destinati ai Mondiali ed alle celebrazioni colombiane. La Sardegna, unica regione priva di autostrade, è esclusa dai piani dell'Anas, ma il riequilibrio attraverso una quota aggiuntiva di risorse per le strade statali, manca del tutto». E così, la quasi totalità del trasporto in Sardegna ricade sulla «131». La ferrovia, priva di elettrificazione e con percorsi tortuosi, non fa testo. Rimane quell'unica strada, che nonostante sia «super», è sempre più affollata di auto, camion, carri ed animali.

Mancano, nei punti di attraversamento, i cavalcavia per le auto ed i pedoni, per cui gli incroci sono quasi tutti a raso; non vi sono le reti laterali per impedire l'accesso agli animali che pascolano ai lati della carreggiata; è assente la corsia di emergenza, e non vi sono strade laterali su cui scaricare il traffico locale; la segnaletica ed il manto stradale, infine, ricevono i lavori di manutenzione sempre in ritardo. Non sorprendono, dunque, le venticinque vittime in incidenti stradali nello scorso anno. Un colpo di sonno, il salto di corsia, il più delle volte significano la morte per gli automobilisti. I sedici chilometri di barriere spartitraffico, rispetto agli oltre 240 complessivi, rappresentano poco o niente, e non hanno certo evitato la continua mattanza di questi anni.

«Il dipartimento Anas della Sardegna, che il ministro vuole inefficiente – ha continuato il senatore Pinna – in dieci anni ha cambiato altrettanti dirigenti. Il risultato è l'assenza di progettazione ed una manutenzione insufficiente». Naturalmente, in tutti gli appalti affidati dal ministero, nessuna impresa sarda è presente, ma è la sicurezza il problema maggiore. Fra qualche giorno, con la vendemmia, la «131» sarà percorsa da decine di trattori, che l'attraverseranno in ogni direzione. Bisognerà ricominciare a contare il numero degli incidenti mortali?

A Riccione il convegno «Il camionista dell'anno»

Rivoluzione telematica per i Tir Le cabine saranno dei mini-uffici

La telematica sarà presto al servizio degli autotrasportatori italiani. A Riccione si è tenuta la sesta edizione del «Camionista dell'anno». Le cabine dei Tir si preparano ad essere trasformate in veri e propri «uffici viaggianti», dotati di telefono, telefax, computer e segreterie telefoniche per ricevere e trasmettere informazioni. Un satellite fornirà tutte le informazioni sul traffico e sulle variazioni meteorologiche.

DAL NOSTRO INVIATO
CLAUDIO NOTARI

RICCIONE. I Tir si aprono alle tecnologie. Presto gli autoveicoli industriali assomiglieranno sempre più a sofisticatissimi mini-uffici viaggianti. Dal telefono cellulare al fax, al computer accanto al volante, la rivoluzione delle telecomunicazioni e dell'informatica consentirà non solo un notevole aumento della produttività, ma una maggiore sicurezza sulla strada. Basterà premere un tasto per mettersi in contatto con la famiglia, i colleghi e i partners commerciali. La possibilità di telefonare dalla cabina di guida servirà anche ad evitare furti e rapine, che sono sempre più frequenti, quasi settemila all'anno.

A Riccione, nei giorni scorsi, si è svolta la sesta edizione del «Camionista dell'anno». Parlamentari, scienziati, tecnici delle telecomunicazioni, industriali hanno ipotizzato lo scenario del camion del futuro.

Saranno impiegati satelliti per avere una mappa aggiornata dei veicoli che si spostano, per evitare furti, per ragguagli sulla situazione del traffico, sulle variazioni meteorologiche, sulla viabilità alternativa. Usando la telematica si potranno evitare viaggi «a vuoto» (in Italia toccano nei ritorni il 60%), riducendo sensibilmente il numero delle ore sulla strada.

«La Sip – ha sostenuto l'ingegnere Nicola Schinaia – è fortemente interessata ad estendere nell'autotrasporto i sistemi di telefonia mobile integrati da prestazione telematica». Il cellulare si trasforma in un vero e proprio telefono d'ufficio con l'abbinamento all'apparecchio del fax, di videotel, di computer per consultare banche dati, per memorizzare gli ordini, il portafogli-clienti, la stesura di preventivi, per ottenere all'istante la mappa di una città o di un percorso sconosciuti, l'elenco dei centri d'assistenza, delle stazioni di carburante. Si tratta di strumenti che consentono al camionista di svolgere con maggiore professionalità il lavoro. È stato già ipotizzato un pacchetto per realizzare in embrione un ufficio mobile che comprende l'autotelefono, il kit che consente di collegare terminali di diversa natura dando e ricevendo informazioni. La spesa non è eccessiva: tre milioni.

Linda Piva, responsabile della Confindustria per i trasporti, si è soffermata sul problema della sicurezza del carico, fornendo dati allarmanti. In Italia l'anno scorso sono stati commessi settemila furti (camion e merce), in Germania appena 250. Si tratta di un fenomeno molto esteso. C'è una zona attorno a Napoli, chiamata «il triangolo delle Bermude», dove spariscono la maggior parte degli autotreni con l'intero carico.

Ad attirare i ladri sono soprattutto i prodotti alimentari: carni fresche, parmigiano reggiano, prosciutti. Segue a ruota l'abbigliamento: tessuti, pelletterie, scarpe. Vengono presi di mira i campionari, i cui modelli vengono riprodotti per il mercato abusivo. Il valore di un solo carico della Benetton è valutato attorno agli ottocento milioni.

La rivoluzione tecnologica alle porte è molto importante se si pensa che in Italia il settanta per cento delle merci viene trasportato su gomma, mentre sulle ferrovie viaggia soltanto il dodici per cento della merce con un calo di quasi la metà rispetto a venti anni fa. Addirittura, per i carburanti le autocisterne sfiorano il novanta per cento. Se si fermano i trasporti su strada, si blocca l'economia del paese. Ormai l'autotrasporto è diventato una parte strutturale della produzione, un vero e proprio pezzo della catena di montaggio.

Molto dibattuto il tema della sicurezza. I camionisti, dati alla mano (Statistica degli incidenti stradali dell'Istat e dell'Aci, edizione '90), puntualizzano: i veicoli pesanti costituiscono il 15% del parco auto, ma il chilometraggio medio percorso annualmente è superiore di cinque volte a quello delle autovetture. In Italia, nell'ultimo anno su 532.164 incidenti, 406.625 sono stati provocati da autovetture, 46.476 da autotreni, camion e motocarri. Su 6.410 morti, 3.992 sono stati addebitati agli automobilisti, 515 ai camionisti, 1.370 ai motociclisti. Ma della sicurezza stradale si discuterà più ampiamentealla prossima Conferenza nazionale del traffico che si svolgerà a Stresa.

Un satellite per snellire il traffico e proteggere gli autisti dai furti

RICCIONE Un satellite per controllare il sistema di trasporto stradale. Presto sarà messo in funzione, anche per l'autotrasporto, il sistema di localizzazione dei veicoli che utilizza satelliti orbitanti e geostazionanti. Ciò consente di intervenire in qualsiasi tipo di soccorso, gestione rapida dell'autotrasporto ed anche contro furti e rapine, fornendo una valida protezione ai camionisti, al carico e ai veicoli contro atti criminosi.

Come funziona? Il sistema Tas (Transport Alarm System) è già operativo. Impiega i satelliti Gps (Global Position System) per la localizzazione del veicolo, inviando i dati alla centrale operativa, che visualizza la posizione del mezzo con un sistema cartografico su tutto il territorio e procede all'intervento. Il Tas, attraverso la centrale, permette un collegamento con tutti i centri operativi d'intervento e di assistenza (polizia, vigili del fuoco, ospedali, centri di manutenzione, di raccolta dati sul traffico, di gestione). Il messaggio viene trasmesso in tempo reale al veicolo e ai centri d'assistenza.

Per ora si opera per la marina mercantile. Sono già state fatte prove sul campo con esito positivo con i mezzi blindati per i valori del ministero delle Poste. Il sistema è già in produzione e può essere utilizzato su larga scala per l'autotrasporto. □ C.N.

Caserta «brucia» dalla voglia di Università

L'Università napoletana si sdoppia e a Caserta tutti vogliono l'ateneo e non solo per questioni di «prestigio». Intanto slitta la conferenza provinciale sul tema, perché oggi si svolgerà la conferenza regionale, in preparazione della decisione del consiglio regionale. Intanto il Vescovo di Caserta, monsignor Nogaro, ha lanciato una petizione affinché la città venga scelta come sede del nuovo rettorato.

DAL NOSTRO INVIATO
VITO FAENZA

CASERTA L'iniziativa è insolita: il vescovo di Caserta, monsignor Nogaro, ha iniziato la raccolta di firme a favore dell'università nella città. Le adesioni alla petizione non sono state chieste solo nelle chiese della diocesi, ma anche casa per casa. La petizione parla genericamente di «Università a Caserta», in realtà l'iniziativa del vescovo tende a sollecitare i politici della provincia a prendere decisioni, a superare contrasti, a non perdere l'occasione, dal momento che anche che la conferenza provinciale sull'ipotesi di un ateneo casertano è slittata.

In corsa, per avere nel proprio territorio almeno una facoltà, sono tutti i grandi centri della provincia: Aversa, S.Maria, Capua, Maddaloni e naturalmente Caserta. A parte il «prestigio» che potrebbe dare l'insediamento di una facoltà, c'è anche da fare i conti con l'«affare» che il secondo ateneo potrebbe rappresentare per questa zona. Se si decidesse di creare «ex novo» le strutture universitarie, si dovrebbero avere a disposizione 400.000 metri quadrati; ma anche se si utilizzassero dei «palazzi storici», le spese di adattamento degli edifici sarebbero ugualmente consistenti. Appaltatori e costruttori quindi sono sul «piede di guerra» per orientare la scelta sulle proprie zone di «competenza».

Non è soltanto una questione che riguarda le costruzioni: la presenza di un ateneo (o di una facoltà) rappresenta comunque un business: mense, forniture, pulizia, personale non docente, fitto di appartamenti ai fuori sede, rappresentano settori ai quali si pensa poco, ma che costituiscono tutte insieme dei guadagni «indotti» che nessuno vuol perdere. A questi interessi si devono aggiungere quelli strettamente «politici»: la provincia di Caserta è dominata da anni dalla Dc, ma nonostante questa egemonia è scesa all'ultimo posto nella graduatoria delle province italiane. Ottenere il secondo ateneo sarebbe dunque un buon colpo per attutire le conseguenze del degrado vissuto anno dopo anno da questa provincia.

I nodi su quale proposta formulare sorgono proprio nell'ambito della Dc (un partito che in questa provincia supera ampiamente la maggioranza assoluta nei principali centri): la scelta di una città piuttosto che un'altra può favorire o meno una corrente e, con le elezioni politiche alle porte, nessuno vuol favorire i «concorrenti», anche perchè la preferenza unica non permette più alleanze strategiche. Contrasti abbastanza profondi, che sono stati confermati in una recente intervista dallo stesso presidente della provincia, il dc Angelo Pascariello, che fa capo alla corrente basista guidata qui dal sottosegretario Santonastaso, che ha dichiarato «Non vedo contrasti irrisolvibili, nè con la Dc casertana, ne col sindaco Gasparin (anche lui Dc ndr)», segno che lo scontro in atto non è soltanto «formale».

Il ministro per l'Università, Antonio Ruberti, di recente ha partecipato a un convegno a Capua; parlando del secondo ateneo ha affermato che non è stata presa alcuna decisione e ha lasciato intendere che i giochi sono tutti aperti. Lui originario di Aversa – e lo ha sottolineato proprio per far capire che non c'erano state ancora decisioni – non faceva il «tifo» per nessuno e non aveva firmato alcun decreto in attesa, appunto, delle decisioni del consiglio regionale.

Arrivare al secondo ateneo è un'esigenza: quello di Napoli sta scoppiando con i suoi 100.809 iscritti e crea difficoltà di tutti i tipi. Non si può più attendere per decentrare. Il «toto» ateneo, avviato da qualche tempo, parla di una facoltà di medicina a Nola o a Avellino (magari collegata all'università di Salerno), di un polo scientifico ad Aversa (corso di laurea in ingegneria aereonautica e architettura) di un polo umanistico a S. Maria Capua Vetere e Capua, mentre a Caserta andrebbe il rettorato e un paio di facoltà; a Maddaloni (dove c'è uno dei migliori licei linguisti del meridione) una facoltà di lingue (o una scuola universitaria per interpreti). Ma saranno queste le sedi che il manuale Cencelli sfomerà in questa occasione?

AMMINISTRAZIONE DELLA PROVINCIA DI REGGIO EMILIA

Pubblicazione ai sensi art. 20 legge 19 marzo 1990, n. 55

Appalto per l'esecuzione dei lavori di «ampliamento e razionalizzazione della strada provinciale n. 46 Rolo-Rio Saliceto» per un valore a base d'asta di L. 1.260.000.000

Ditte invitate alla gara: CONSORZIO COOPERATIVE PRODUZIONE E LAVORO di REGGIO EMILIA, C.f.C. - CONSORZIO fra COSTRUTTORI S.r.l. di REGGIO EMILIA, COSTRUIRE S.c.r.l. di GUALTIERI (R.E.); - * CORRADINI S.r.l. di CASALGRANDE (R.E.); C.S. COSTRUZIONI STRADALI E IDRAULICHE S.R.L. di REGGIO EMILIA; UNIECO S.c.r.l. di REGGIO EMILIA; * TURCHI CESARE & C. S.a S. di RUBIERA (R.E.); ORION S.c.r.l. di CAVRIAGO (R.E.); C.A.M.A.R. S.c.r.l. di CASTELNOVO MONTI (R.E.); COOP. CARRETTIERI LA RINASCITA di CASTELNOVO SOTTO (R.E.); COFA R. S.c r.l. di CASTELNOVO MONTI (R.E.) C.E.A.G. S.r.l. di VILLA MINOZZO (R.E.); BACCHI COSTRUZIONI S r l di BORETTO (R.E.); COOPERATIVA CATTOLICA COSTRUZIONI EDILI di REGGIO EMILIA; DALL'AGLIO AMOS & C S.A.S. di CAVRIAGO (R.E.); TAZZIOLI & MAGNANI di CIVAGO (R.E.) S.E.P.S.A. di REGGIO EMILIA, BARONI DOMENICO S.n.C. di CARPINETI (R.E.); SARATI STRADE S.p.A. di BORZANO di ALBINEA (R.E.); P.A.L. S.n.C. di ROTEGLIA (R.E.); EMILSTRADE S.r.l di REGGIO EMILIA, SOC. COOP. NAZIONALE DI LAVORO DI BAISO S.r.l. di BAISO (R.E.); * COOPERATIVA MURATORI DI REGGIOLO di REGGIOLO (R.E.); FRATELLI COTTAFAVA S.a.S. di RUBIERA (R.E.); COSTRUZIONI IDRAULICHE E STRADALI - C.I.S. S.p.A. di S. NICOLÒ ROTTOFRENO (PC); C.D.F. S.r.l di PIACENZA; BONVICINI Geom. RENATO di FERRIERE (PC); IDROPADANA S.r.l. di PIACENZA; COSTRUZIONI GRENTI S r.l. di SOLIGNANO (PR); Impresa GALUZZI S.r.l. di VIAZZANO (PR); * S.O.V.E. COSTRUZIONI S.p.A. di VIAROLO (PR); GHIDINI ORIBIO S.p.A. di S. POLO DI TORRILE (PR); * SANTI ITALO & FIGLI S P.A di PARMA, CO STRA.D.A. S.r.l. di PARMA; CONCARI CAV. LAV. PIERO di PARMA, * MOVIMENTO TERRA E COSTRUZIONI - MO.TE CO. Srl di PARMA; COSTRUZIONI MAGRI GEOM. ANSELMO S p A di PARMA; FELICE TIRRI di TORRILE (PR); CONSORZIO IMPRESE EDILI PARMENSI - C.I.E.P. di PARMA; GRIMALDI & C. S.r l. di PARMA; PERACCHI ENZO di PELLEGRINO PARMENSE (PR); RICCOBONI S r l di PARMA; SCAVITER S.r.l. di PARMA; * SPOTTI SERGIO & RABELLO di VIAROLO - TRECASALI (PR); * GIMA COSTRUZIONI S.r.l. di PARMA; * EDIL FARNESE COSTRUZIONI Srl di PARMA; OPPIMITTI COSTRUZIONI Srl di PESSOLA VARSI (PR); DALLARA IMPR. COSTRUZIONI Sas di VARANO DE' MELEGARI (PR); ING. PAVESI & C. S r.l di BOGOLESE di CHIOZZOLA (PR); COSTRUZIONI SAN MARCO S.r.l. di BOGOLESE di CHIOZZOLA (PR); S.E.I.A. -S.r.l. di ALBERI FONTANINI (PR); I.C.I. S r.l. di PARMA; SIGMA; SIGMA COSTRUZIONI S.r.l. di PARMA; R.C. REGGIANI CALCESTRUZZI di MIRANDOLA (MO); CROVETTI CARLO di PIEVEPELAGO (MO); ANSELMI CAVE GHIAIA di SASSUOLO (MO); MINGHELLI S.a.S. di MODENA; COSTRUZIONI EDILMONTANARI di MODENA; PALTRINIERI GIANNI & C. di MODENA; BERGAMINI FRANCO & C. di MODENA; ANSALONI SERGIO di MODENA, PAVIMENTAZIONI STRADALI di ARLETTI LORENZO & C. di MODENA; SO.CO.GEN. S.p.A. di PIEVEPELAGO (MO), CO.M.I.S.A. di MODENA; ICSTA di R. Reggiani & C. di MIRANDOLA (MO); C.M.E. - CONS. MODENESE EDILI di MODENA; F.LLI BARALDI di S. PROSPERO (MO); F.LLI GAMBUZZI & C. di PORTILE (MO); IDRO-SCAVI di RIVARA S/FELICE S/P (MO); PIACENTINI COSTRUZIONI S.p.A di MODENA ACEA COSTRUZIONI S.p.A. di MIRANDOLA (MO); SCIANTI Dott. Ing. Valerio SCIANTI Geom. Giuseppe di MODENA; SO.L.E.S.A. di MODENA; F.LLI MUNARI di Romualdo Srl di MONTEFIORINO (MO), * I M SCA T S.n.C. di MIRANDOLA (MO); CONSORZIO COOPERATIVE COSTR. di BOLOGNA; AGES - STRADE S.p.A. di CASTENASO (BO); CONS. NAZ.LE COOP. PRODUZIONE E LAVORO «CIRO MENOTTI» CCM di BOLOGNA; S.A.S.I.S.I. S.a.S. di Galletti Ing. Stefano di OZZANO EMILIA (BO); GALLETTI SERGIO di OZZANO EMILIA (BO); COOP. C.E.P R.A. di SAN LAZZARO DI SAVENA (BO); LOLLI ASFALTI Srl di BOLOGNA; C.AR.E.A. - Cons. Artigiani Edili ed Affini di BOLOGNA, C I S E. di QUARTO INFERIORE (BO), CO.RE.STRA. S.p.A. di ZOLA PREDOSA (BO); C.E.R - CONS. EMILIANO ROMAGNOLO FRA COOP. PROD. LAV. di BOLOGNA, COOP. EDIL-STRADE IMOLSE C E S I. di IMOLA (BO), PESARESI GIUSEPPE S.p.A di RIMINI (FO); POZZI IEDALGO - AMEDEO - OTELLO - S n.C. di SANTARCANGELO di ROMAGNA; (FO); SOCIETÀ COOPERATIVA BRACCIANTI RIMINESE di RIMINI (FO); L'EDILSTRADA S r l. di RIMINI (FO); ROMAGNOLA STRADE S.p.A. di BERTINORO (FO); MULAZZANI ITALINO di MONTEGRIDOLFO (FO); ESCAVAZIONI MECCANICHE S.r.l. di RIMINI (FO); IMPRESA MATTEI S.r.l. di VILLA VERUCCHIO (FO); CESAM COSTRUZIONI S.p.A. di FERRARA F.LLI CERVELLATI COSTRUZIONI di FERRARA; MAZZANTI S.p A. di ARGENTA (Ferrara); CONS. PADANO DELLE COOP.VE G MATTEOTTI di FERRARA; NARDINI GEOM. ITALO di FERRARA, LAURO S P A. di BORGOSESIA (Vercelli), CAVEBIT S.p.A. di BORGOSESIA (Vercelli), CATTANEO S.p.A. di TRONTANO (NO); SOC. COOP A R L SELCIATORI E POSATORI -STRADE E CAVE di MILANO; C.E.I. S S r.l di LODI (MI); FALCIOLA ANGELO & C. S.P.A. di MILANO; STRADASFALTI S.r.l. di MILANO; BINACCHI S p.A di LONATO (BS), GAMBARA ASFALTI S.r.l. di GAMBARA (BS), CREMONA STRADE S r l. di CREMONA, FABIO MORENI S r l. di CREMONA; I.C.S.I.T , S.a s. di REVERE (MN); VALLAN S.r.l. di GOITO (MN); C.S.M. COSTRUZIONE STRADE MANUFATTI -S.r.l. di GOITO (MN), * FRANZONI CALCESTRUZZI STRADE MANUFATTI di GOITO (MN), CAPILUPPI OLINDO di BUSCOLO di CURTATONE (MN); BORGHI S.r.l di MANTOVA, ARALDI ONELIO S n.c. di MANTOVA, MILANI CRISTOFORO S.r.l. di MARMIROLO (MN); CON-BIT S.n.C. di POZZOLO (MN); FRANZONI & BERTOLETTI di MARMIROLO (MN); NUOVE STRADE S r l di POZZOLO di MARMIROLO (MN); SCARPARO COSTRUZIONI S p.A. di ESTE (PD); ING. CARLO BROETTO di SELVE di TEOLO (PD); MARINELLI COSTRUZIONI S p.A di Sant'Urbano (PD), COSTRUZIONI FINESSO S.r.l. di PADOVA; F.LLI CAPPAROTTO S n.C di MESTRINO (PD); RUZZA PAOLO di MEGLIADINO SAN FIDENZIO (PADOVA); CASTELLIN di MONSELICE (PD); F.LLI GALIAZZO S.n.C. di PADOVA, COSTRUZIONI ING. PIERINO PARASPORO di PADOVA; C.E.S. - COSTRUZIONI EDILI STRADALI; S n c di BRUGINE (PADOVA); F.LLI GALLO S.r.l. di PADOVA CO VE.CO. di MARGHERA VENEZIA; C.I MO.TER. S.r.l di ROVIGO, SO GE.CO. S.p.A di ROVIGO PIERANTONI S p.A. di ALBETTONE (VI); C.F.P. S r.l. di MAROSTICA (VI); ECO GEST. S r l. di ALBETTONE (VI); CALLEGARI CAV GIUSEPPE BRUNO di MAROSTICA (VI); VENETA SCAVI S r l. di Preganziol (TV); GRIGUOL VITTORIO S n C di PASIANO di PORDENONE; SICEM GENOVA S.p A di GENOVA EDILFORESTE S A S. di GENOVA, LAMBERTI ALFIO S.r.l. di MIGNANEGO (GE); SOC EDILIZIA TIRRENA S.E.T. S.P A. di LA SPEZIA; IMMOBILIARE SANTO STEFANO di LA SPEZIA, * GEOM. GIUSEPPE LUCCHINI di LA SPEZIA; GHIRONI S P A di LA SPEZIA; ICOSE S p.A. di SAVONA; NEGRO F LLI di ARMA DI TAGGIA (IM); C E.S.A.F. S.r l di FIRENZE; COMM. GEOM. M VESCOVI di FIRENZE; BARTOLOMEI S p A di CAPEZZANO PIANORE (LU), C.B.V. SOLEX - CENTRO BITUMI VALLESINA S p.A. di SENIGA S. QUIRICO (AN); FEAN DI FERRETTI LUIGI & C. di CASTELRAIMONDO (MC); COSTRUZIONI RESPARAMBIA di CAMERINO (MC), GABIANELLI MARCO di SANT'ANGELO IN LIZZOLA (Pesaro e Urbino); URBINATI GIUSEPPE & FIGLI di PESARO; S.A.C E.P. S r l di ROMA, DEL PONTE & C S.n.C. di POSCIANO (PE), * GEOM GIUSEPPE DELLA CAGNA di PESCARA; EDIL.GE.MA. S p.A di NAPOLI; ROM ED COSTRUZ. E APPALTI di NAPOLI, * EURO STRADE S r l di NAPOLI, * SCHIAVONE MATTIA di CASAL DI PRINCIPE (CE), ANGRISANI SALVATORE di ROCCAPIEMONTE (SA); * COSTRUZIONI GENERALI CITARELLA S.r l. di NOCERA SUPERIORE (SA), * MEZZOGIORNO COSTRUZIONI di MAIORI (SA) * ITALCOSTRUZIONI S.r l di NOCERA INFERIORE (SA); IMPREDIL MERIDIONALE S r.l. di GIOIA TAURO (R C); GRIMI FRANCESCO di MELICUCCO (R.C.), ANTONIO SICILIANO di ANTONIMINA (R.C), * MARINO IMPIANTI S n.c di S. LORENZO (R C.); * SILVESTRO ANTONIO GIUSEPPE di MAROPATI (R C); * GEOM. ROBERTO FERLAINO di LAMEZIA TERME (CZ); GENTILE GEOM. FIORE di ISOLA CAPO RIZZUTO (CZ), BRUNO UMBERTO di TITO SCALO (PZ); BRUNO GIUSEPPE di TITO SCALO (PZ), * ABETE MARIO di MANDURIA (TA), SCHIAVONE GEOM. PIETRO di FOGGIA; STRANO GIUSEPPE di PATERNO (CT), SOC. CALCESTRUZZI VAL D'ENZA di MONTECCHIO EMILIA (R E); EUROSTRADE di BAISO (R.E), CHIARI & PIA S r l di PARMA, I G.F. di Monguzzi di LISSONE (MI); FRANCHI UMBERTO di CAMPOMARINO (CB) COMPARINI MELZO S r.l. di MELZO (MI), COMPARINI F.LLI S r.l di TRUCCAZZANO (MI)

Hanno partecipato alla gara le imprese indicate con l'asterisco. È stata eseguita una licitazione privata ai sensi dell'art 1 lett a) della legge 2.2 73, n 14 e l'Amministrazione ha dichiarato inaccettabili perché giudicate anomale ai sensi dell'art 5 della citata legge 4 e 11 imprese prime classificate. L'aggiudicazione definitiva è stata disposta a favore della ditta EDILFARNESE di Parma offerente l'aumento percentuale del 19,03%

IL PRESIDENTE **Ascanio Bertani**