



Convegno AEM: l'Ing. Saccà presenta un progetto innovativo *Il Ponte ME-RC sullo Stretto* *per unire l'Europa alla Sicilia*

Introduzione

L'idea che è possibile realizzare un ponte sullo Stretto di Messina lungo la linea di congiungimento diretta tra Messina Centro e Villa San Giovanni/Catona e non più a circa 11 km più a nord in corrispondenza del punto più stretto è nata solo dopo aver esaminato il progetto relativo all'attraversamento stradale del Sulafjorden predisposto nel 2015 da RAMBOLL & SWECO per la Norwegian Public Roads Administration (Statensvegvesen) nell'ambito del progetto di adeguamento dell'autostrada E39.



PONTE ME-RC



Tra le 43 alternative esaminate per superare tale tratto di mare largo 4100 m e profondo 450 m circa è stata presa in considerazione la soluzione di realizzare un ponte sospeso a due campate da 2000 m con fondazione fissa lungo il corridoio 2 utilizzando la tecnologia GBS (Gravity Basic Structure).

Le strutture GBS possono essere progettate per resistere non solo al carico verticale delle campate, ma anche alle spinte orizzontali dovute a fortissimi venti, alle spinte dovute alle alte onde marine oceaniche, a possibili intensi terremoti, a urti navali e a urti persino contro iceberg.

LA PUGLIA RICORDA ALDO MORO

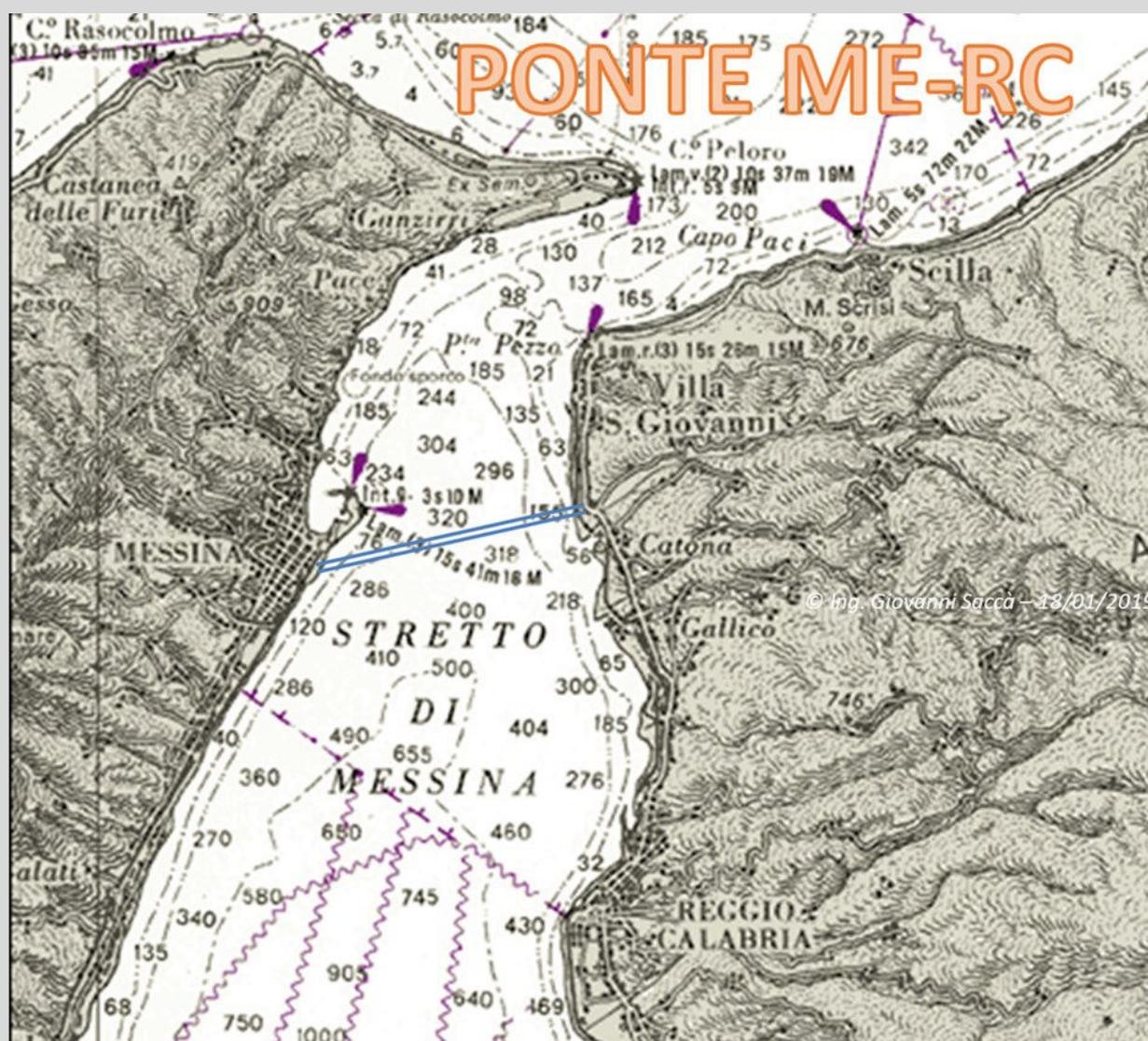
Il ponte sullo Stretto di Messina

Come noto per superare lo Stretto di Messina sono state fatte numerose ipotesi e progetti, la maggior parte delle quali localizzati nella zona più stretta ovvero in corrispondenza della “Sella dello Stretto” dove si raggiunge la distanza minima tra la costa della penisola italiana e la Sicilia (Scilla e Cariddi).

Purtroppo, la soluzione prescelta dalla Società Stretto di Messina del ponte a campata unica da 3.300 m non è stata mai realizzata in quanto il CIPE non ha approvato il “Progetto Definitivo”, il contratto per la sua realizzazione è stato dichiarato decaduto per effetto della Legge 221/12 e la Società Stretto di Messina S.p.A. è stata posta in liquidazione, ma non ancora chiusa del tutto per le problematiche evidenziate dalla Corte dei Conti con Deliberazione 29 ottobre 2018, n.23/2018/G.

Nel DEF 2017 allegato «Infrastrutture», nell’ambito degli interventi prioritari ferroviari è stato previsto che con il potenziamento della “Direttrice Napoli – Palermo”, facente parte del corridoio TEN-T Scandinavo-Mediterraneo, debba essere predisposto uno Studio di Fattibilità finalizzato a verificare le possibili opzioni di attraversamento sia stabili che non stabili dello Stretto.

Tale intervento è stato inserito anche nel DEF 2018 allegato «Connettere l’Italia» interventi per il Mezzogiorno, che dichiara, tra l’altro, che per l’attraversamento dello Stretto è in corso una fase di progettazione di fattibilità: “Le opzioni da considerarsi per la verifica di fattibilità del collegamento, stabile o non stabile, dell’attraverso lo Stretto di Messina, faranno riferimento alternativamente alla modalità stradale, ferroviaria o marittima”.



Il ponte ME-RC (Messina - Reggio Calabria)

Esaminando la profondità dello Stretto di Messina, utilizzando le tecnologie GBS, si può constatare che è possibile realizzare ponti analoghi a quello progettato sul Sulafjorden lungo più corridoi.

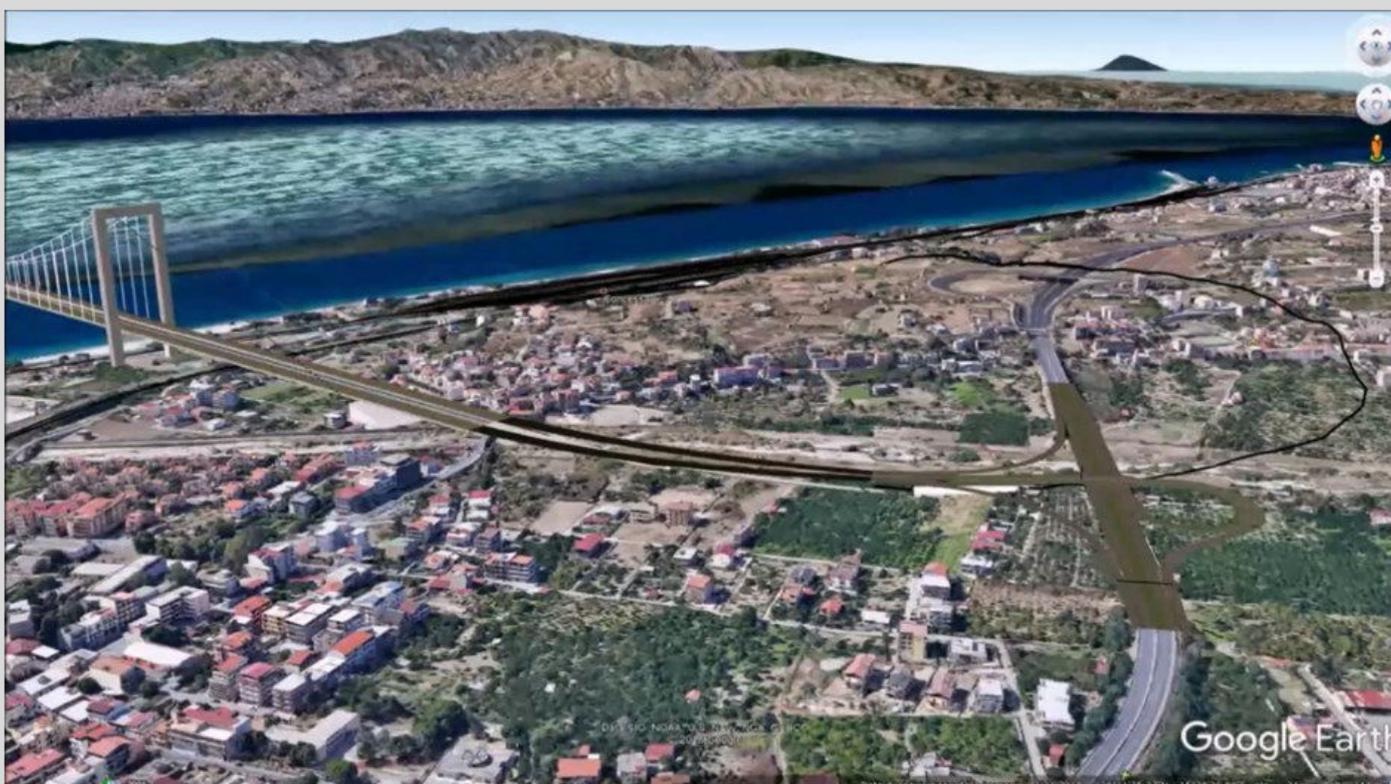
Tra le numerose possibilità ho preso in considerazione quella in grado di ridurre al minimo i tempi di collegamento tra le città metropolitane di Messina e di Reggio Calabria in modo da massimizzarne l'uso e l'utilità per le popolazioni locali, che dovrebbero essere i principali fruitori di tale opera.*

Il ponte deve eliminare, per quanto possibile, l'attuale ostacolo sia economico che temporale, che impedisce lo sviluppo dell'area metropolitana dello Stretto e più in generale della Sicilia e della Calabria.

Nel caso specifico del ponte ME-RC, localizzato tra Messina Scalo e Villa S.Giovanni Scalo/ Catona, è necessario attraversare un tratto di mare profondo al massimo 320 m. I due piloni centrali dovrebbero essere realizzati in un'area quasi pianeggiante denominata "Messina Valley" in luoghi profondi 300 m, che sono molto meno dei 450 m del Sulafjorden norvegese. La distanza tra le coste, lungo la direttrice scelta evidenziata con doppia linea azzurra, è di 6.620m.

Dato che il ponte oltre che stradale deve essere anche ferroviario e che attualmente non esiste al mondo alcun ponte di tale tipo che abbia una campata maggiore di 1.408 m, per superare la distanza di 6.620 m bisognerebbe realizzare un ponte di tipo ibrido sospeso strallato costituito da 5 campate da 1.324 m utilizzando 4 piloni GBS. L'attuale record di ponte stradale e ferroviario, che ha la campata da 1.408 m, è detenuto dal ponte Yavuz Sultan Selim, il "terzo ponte sul Bosforo", inaugurato il 26 agosto 2016.

Continua a pag. 4



* Youtube "Ponte ME-RC & TPL dello Stretto di Messina"

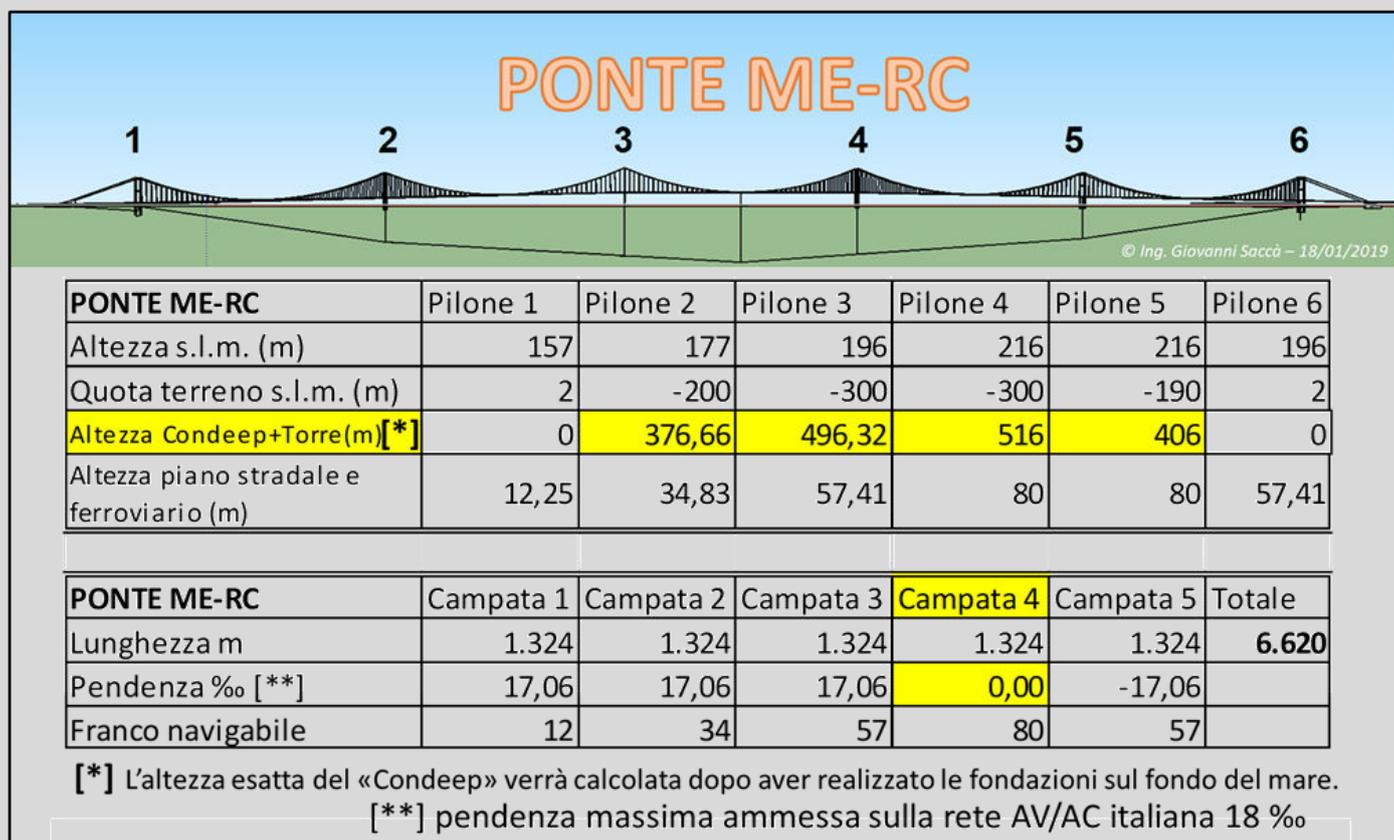
<https://www.youtube.com/watch?v=mlhXQmVIWso&t=1s>

http://www.corteconti.it/export/sites/portalecdc/_documenti/controllo/sez_centrale_controllo_amm_stato/2018/delibera_23_2018_g.pdf

IL PONTE ME-RC

Data la profondità del mare lungo la direttrice prescelta si dovrebbero realizzare 4 con-deep+torre di altezze comprese tra i 400 e i 500 m. Da notare che i grandi spazi presenti in corrispondenza delle quattro Torri+Condeep consentirebbero la realizzazione sia di luoghi panoramici turistici, sfruttabili commercialmente, che di luoghi sicuri da utilizzare in caso di emergenza.

A causa della posizione obbligata della nuova stazione di Messina Centrale presso l'attuale Messina Scalo (localizzata subito dopo la galleria di base dei Peloritani), bisognerà rendere navigabile per le grandi navi la quarta campata lato Sicilia, in modo che la pendenza risulti circa del 17



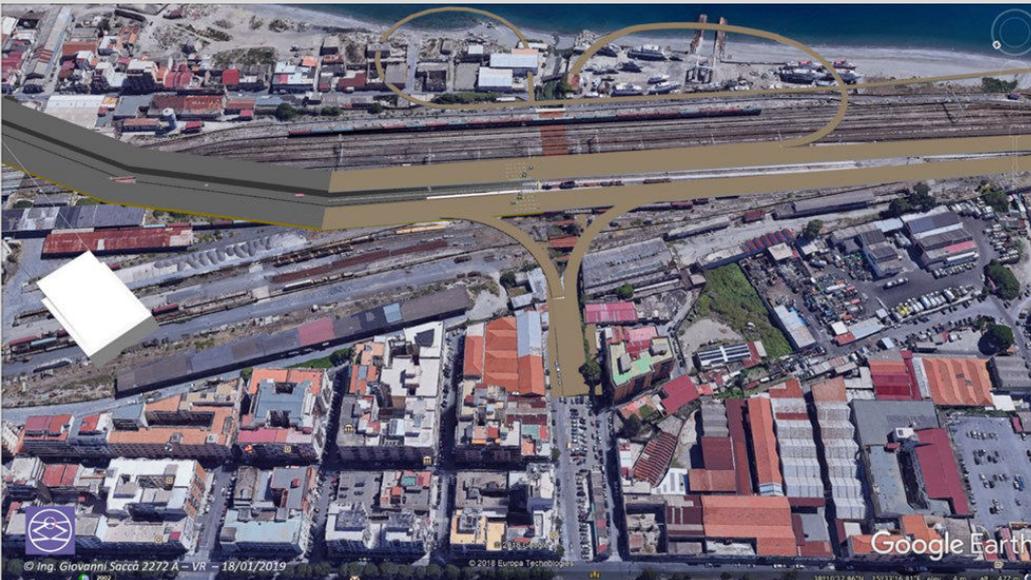
Stima di massima delle dimensioni principali del Ponte ME-RC

Sul ponte ME-RC potrebbe essere realizzata oltre alla linea ferroviaria a doppio binario anche una autostrada a tre corsie per ogni senso di marcia per fare fronte non solo al traffico a lunga percorrenza, ma anche a quello futuro della città metropolitana dello Stretto. Data la breve distanza tra le due città dello Stretto si potrebbe pensare di attivare anche un servizio metropolitano ferroviario suburbano tra le due coste in modo da collegare in tempi rapidissimi tramite il ponte oltre al centro delle due città anche tutte le località comprese tra Rosarno e Melito di Porto Salvo in Calabria e tutte le località comprese tra Giampilieri e Barcellona Pozzo di Gotto in Sicilia. I treni Regionali Veloci potrebbero collegare le principali città siciliane con le principali città calabresi, i treni viaggiatori a lunga percorrenza AV potrebbero collegare le città siciliane con le principali città nazionali e i treni merci AC i porti e interporti siciliani con i principali interporti nazionali. Tutto ciò creerà le condizioni per rilanciare l'economia dell'Area allargata dello Stretto semplificando i movimenti delle persone che potrebbero spostarsi quotidianamente tra le loro abitazioni e i punti di interesse dell'altra città, alla ZES annessa al Porto di Gioia Tauro, all'aeroporto dello Stretto "Tito Minniti", alle aree turistiche e produttive/ZES di Milazzo/Barcellona e di Giampilieri/Taormina, all'aeroporto internazionale di Catania, ecc.

Nelle immediate vicinanze del pilone posto sulla costa siciliana si potrebbe realizzare uno svincolo autostradale collegato con il centralissimo viale Europa.

L'autostrada, dal ponte ME-RC, continuerebbe in viadotto seguendo il vecchio percorso dell'ex

ferrovia Messina-Palermo in modo sopraelevato, per consentire l'utilizzo della vecchia ferrovia come linea metropolitana (linea verde).

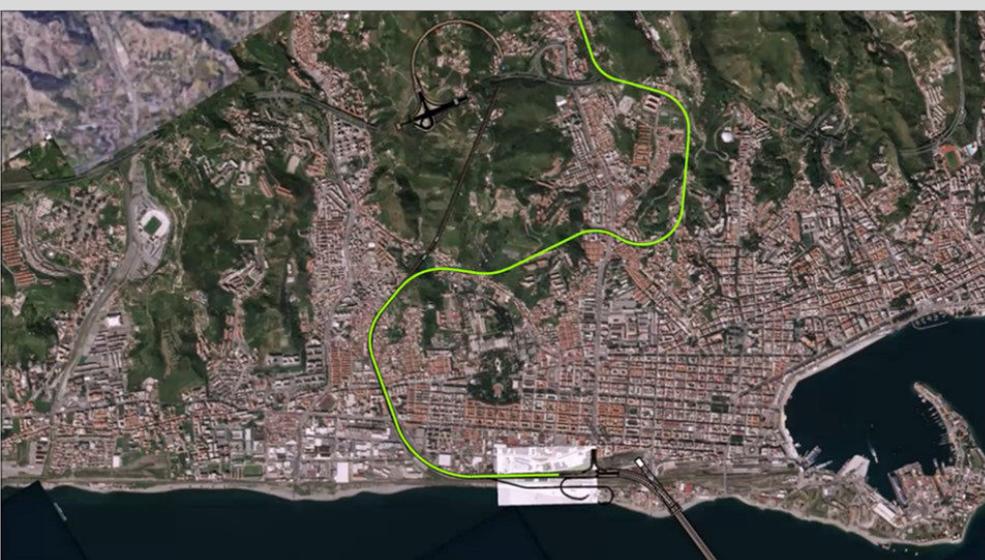


La galleria dell'Angelo verrebbe utilizzata per la metropolitana, mentre sopra verrebbe realizzata la galleria autostradale. Subito dopo, superata in viadotto via del Santo, l'autostrada proseguirebbe in galleria sino alla E45 dove verrebbe realizzato lo svincolo Messina Ponte tra gli svincoli di Messina Centro e Messina Gazzi.

La nuova stazione di Messina Centrale dovrebbe essere realizzata a Maregrossa, attualmente utilizzata come Messina Scalo, nella stessa area già individuata sino al 2005 per la realizzazione della stazione di "Messina Ponte sullo Stretto". Dalla nuova stazione ferroviaria, seguendo la costa, utilizzando la linea ferroviaria si giunge a Catania, mentre utilizzando la galleria di base dei Peloritani si giunge a Palermo.

Tra l'altro la nuova stazione ferroviaria di Messina Centrale, essendo di transito ovvero non più di testa, non avrà più la necessità di avere nelle vicinanze depositi locomotive e scali dove parcheggiare materiali rotabili viaggiatori e merci. I treni regionali e metropolitani potrebbero utilizzare gli impianti ferroviari di Reggio Calabria, liberando ampi spazi a Messina. L'area dell'ex Officina Grandi Riparazioni di Messina potrebbe essere riutilizzata per il deposito e la manutenzione dei materiali rotabili delle linee metropolitane.

L'area compresa tra Gazzi e la Zona Falcata diventerà centralissima e di pregio, pertanto sarà necessaria la predisposizione di un apposito studio urbanistico da inserire nel Piano Regolatore Generale della città di Messina per far fronte alla progettazione di alberghi, spazi commerciali e residenziali, strutture ricettive e congressuali, strade e piazze, zone destinate a parcheggio multipiano.



Con la realizzazione del Ponte ME-RC sarà necessario ridisegnare il water front della città visibile dal ponte e le aree attraversate dalla nuova bretella autostradale dovranno essere adeguatamente riqualificate in quanto diventeranno parte integrante del nuovo centro della città, nonché biglietto da visita di Messina, della Sicilia e simbolo positivo dell'Italia intera.

IL PONTE ME-RC

Il progetto Ponte ME-RC renderà appetibili commercialmente molte aree inserite dal progetto "CAPACITY" come aree da riqualificare. In particolare, saranno interessati dai lavori collaterali al ponte ME-RC i seguenti ambiti territoriali: Gazzi, Fondo Saccà, Camaro, Zona Falcata, Fondo Fucile e Villaggio Santo.

Pertanto, la realizzazione del ponte ME-RC non è importante solo per l'attraversamento dello Stretto, ma anche per il risanamento della città di Messina, che da quando è stata colpita dal terremoto del 28 dicembre del 1908 continua a soffrire per problemi legati all'emergenza abitativa di migliaia di persone.

Alla luce di ciò, la realizzazione del Ponte ME-RC rappresenta un capovolgimento dei termini in quanto trasforma gli interventi di riqualificazione urbana in un investimento strategico di importanza internazionale che modifica in modo permanente il valore delle aree coinvolte.

Il tracciato della linea metropolitana da realizzare a Messina è stato scelto in modo da essere sufficientemente lontano dal mare e contemporaneamente in modo da mantenere la centralità, evitando allo stesso tempo di costituire intralcio alle attività commerciali. Le fermate della metropolitana dovrebbero essere ricavabili in spazi già disponibili o facilmente disponibili a seguito di espropri di limitata entità. In tale contesto l'attuale linea tranviaria (linea gialla) cambierebbe il percorso da Villa Dante verso la nuova stazione di Messina Centrale in quanto non sarebbe più necessario giungere all'attuale capolinea sud posto allo ZIR, già servito dalla nuova linea metropolitana rossa tramite la fermata del Policlinico e tramite la fermata ferroviaria di Messina Fiumara Gazzi.

Con l'occasione sarà possibile modificare il tracciato dell'attuale linea tranviaria anche nella zona centrale in modo da aumentarne in modo significativo la velocità commerciale. In particolare, giunti all'attuale stazione ferroviaria, ovvero in Piazza della Repubblica, si potrebbe proseguire diritti sino al porto e realizzare una fermata in corrispondenza dell'attracco delle navi veloci. Poi, rettificando il confine dell'area portuale, si potrebbe spostare il tracciato sino alla fermata Municipio in modo da eliminare le attuali problematiche connesse con le attività commerciali poste lungo il porto. Dalla fermata Municipio il tram potrebbe continuare secondo l'attuale tracciato sino al capolinea del Museo o potrebbe proseguire sino all'Annunziata in modo da trovare corrispondenza con la linea metropolitana.

Spostandoci sulla costa calabra, possiamo analizzare gli effetti che si avranno sul Trasporto Pubblico Locale della Città Metropolitana di Reggio Calabria a seguito della realizzazione del ponte ME-RC.

I collegamenti sia autostradali che ferroviari in Calabria non prevedono modifiche significative e quindi risultano molto semplici da realizzare. In particolare, per la parte autostradale è necessario costruire un viadotto di collegamento tra il pilone calabro del ponte ME-RC e l'autostrada del Mediterraneo, lungo circa 1 km e un nuovo svincolo autostradale subito dopo quello di uscita per Villa San Giovanni.

Per quanto riguarda la ferrovia è necessario ricordare il tracciato del ponte con la ferrovia esistente in modo da poter proseguire sia verso la stazione di Villa San Giovanni e quindi verso nord, sia verso Reggio Calabria e oltre. Il servizio metropolitano proveniente dal ponte, proseguendo verso Reggio Calabria, potrebbe utilizzare le attuali stazioni e fermate ferroviarie.



IL PONTE ME-RC

Subito dopo la fermata di Pentimele si potrebbe realizzare un bivio da cui derivare una linea ferroviaria metropolitana passante, che sottopassi tutto il centro della città sino a giungere all'aeroporto dello Stretto "Tito Minniti" ed alla stazione di S. Gregorio dove si potrebbe riconnettere alla linea ferroviaria attuale. In tal modo potrebbero essere attivati servizi metroferroviari veloci tra le due città metropolitane dello Stretto. Anche questo tracciato, così come la nuova linea metropolitana ipotizzata a Messina, servirebbe il centro storico, le principali scuole, gli uffici e i centri commerciali.



L'insieme di tutte queste proposte progettuali potrebbe diventare negli anni futuri fonte di sviluppo per il rilancio dell'area dello Stretto e del Mezzogiorno. Influenzando sulle aree dismesse e riqualificando i waterfront delle due coste, si darà notevole impulso alla realtà economica, sociale e culturale dell'intera area metropolitana.

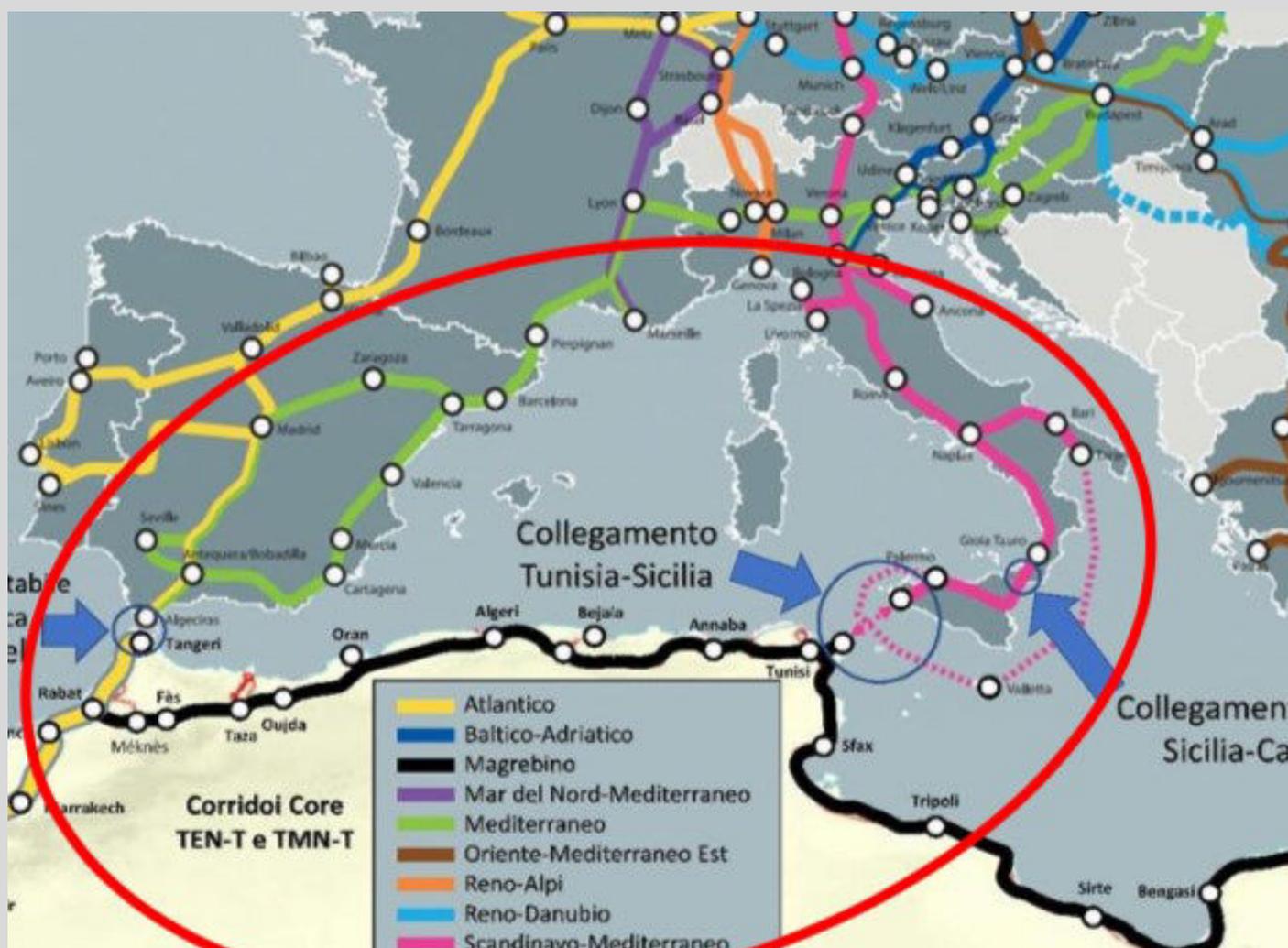
Ricordiamo, per concludere, che il corridoio Scandinavo-Mediterraneo, uno dei quattro corridoi TEN-T che attraversano l'Italia, nella sua parte finale da Napoli a Palermo deve necessariamente attraversare lo Stretto.

Le reti TEN-T (Trans-European Networks - Transport) sono un insieme di infrastrutture di trasporto integrate, previste dalla Comunità Europea per sostenere il mercato unico, garantire la libera circolazione delle merci e delle persone e rafforzare la crescita, l'occupazione e la competitività dell'Unione europea. Oggi la priorità a livello europeo è quella di assicurare la continuità dei Corridoi, realizzando i collegamenti mancanti, assicurando collegamenti tra le differenti modalità di trasporto, eliminando i colli di bottiglia esistenti. Nel caso specifico, la realizzazione dell'attraversamento stabile eliminerebbe la condizione di insularità della Sicilia. Come citato nel trattato di Maastricht del 7 febbraio 1992 *“le reti TEN-T mirano a favorire l'interconnessione delle reti infrastrutturali nazionali e la loro interoperabilità, tenendo conto in particolare della necessità di collegare alle regioni centrali dell'Unione le regioni insulari, prive di sbocchi al mare e periferiche.”*

Confidando nella felice e tempestiva conclusione sia della fase di Studio di Fattibilità dell'attraversamento stabile dello Stretto, previsto dal DEF 2017 e dal DEF 2018, che della conseguente predisposizione del Piano Regolatore Generale che comprenda sia la regolamentazione della realizzazione del nuovo waterfront sia la riqualificazione delle aree attraversate dai nuovi tracciati ferroviari e stradali, sia la riorganizzazione del TPL dell'Area Metropolitana dello Stretto, possiamo concludere che gli interventi ipotizzati consentiranno una drastica riduzione dei tempi di

IL PONTE ME-RC

percorrenza tra le circoscrizioni più popolate delle due città, riducendo in modo significativo la necessità di utilizzare le auto private, contribuendo in modo determinante a fare recuperare alle città metropolitane di Messina e di Reggio Calabria molte posizioni nella classifica della vivibilità tra le città d'Italia e d'Europa oltreché contribuire in modo decisivo al rilancio sociale ed economico di una parte significativa del Sud Italia. Considerato che complessivamente le due città metropolitane hanno un numero di abitanti pari a circa 885.000, il numero di passeggeri/giorno che fruiranno del servizio pubblico dovrebbe attestarsi su valori tali da giustificare l'investimento, così come normalmente avviene in tutte le città metropolitane europee di pari dimensioni. Non bisogna dimenticare che l'unione delle due città metropolitane darebbe vita ad una città che per popolazione sarà la 7° città d'Italia e la 3° del sud Italia.

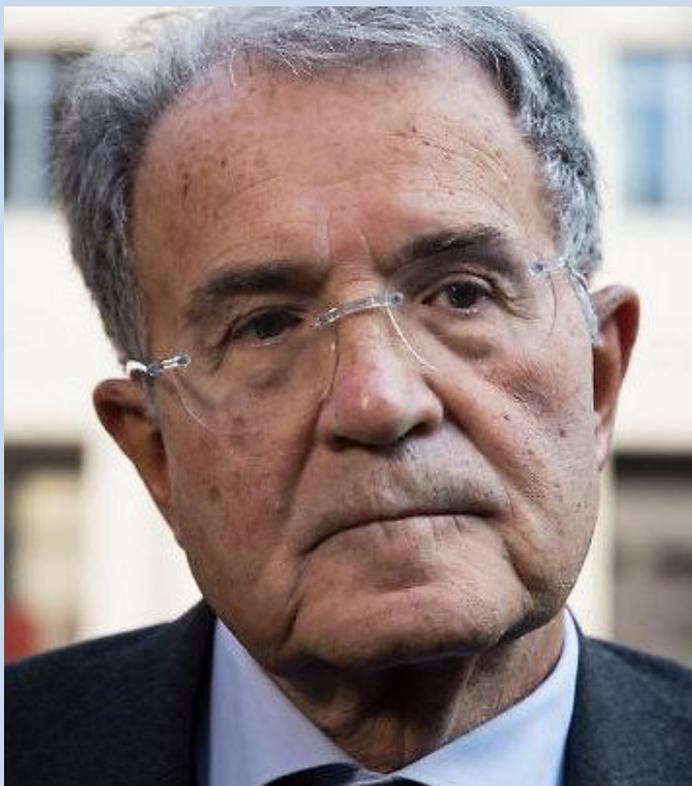


**I Cittadini chiedono al Governo,
al Parlamento e alle Regioni, la nascita della
MACROREGIONE CENTRO-OCCIDENTALE
DEL MEDITERRANEO**

Esporre la bandiera europea il 21 Marzo

Nelle nostre case abbiamo bisogno di **due bandiere**, quella **europea** e quella **italiana**. Una accanto all'altra. **La bandiera europea serve a garantirci il futuro**, perché di fronte a giganti come gli Usa e la Cina o siamo in Europa o non ce la facciamo neanche a garantire la nostra bandiera tricolore. Che rappresenta la nostra identità, il nostro welfare, il **nostro stile di vita**. Paradossalmente i sovranisti non comprendono che **indebolendo l'Europa** indeboliscono anche la **sovranità degli Stati membri**».

Romano Prodi, due volte presidente del Consiglio italiano e presidente della Commissione Ue dal 1999 al 2004, rilancia l'iniziativa di esporre dal 21 marzo una bandiera europea in ogni balcone, perché è il primo giorno di primavera. E perché è l'anniversario della nascita di **San Benedetto**, non a caso patrono d'Europa: **nel secolo più buio** e tragico del disfacimento dell'impero romano ha fatto appello ai nostri valori comuni, partendo dalla religione, per **ricostruire l'anima e la stessa economia dell'Europa** di allora. Non dimentichiamoci che furono i benedettini a iniziare le bonifiche in tutte le terre d'Europa e a dare il via alla **moderna agricoltura**».



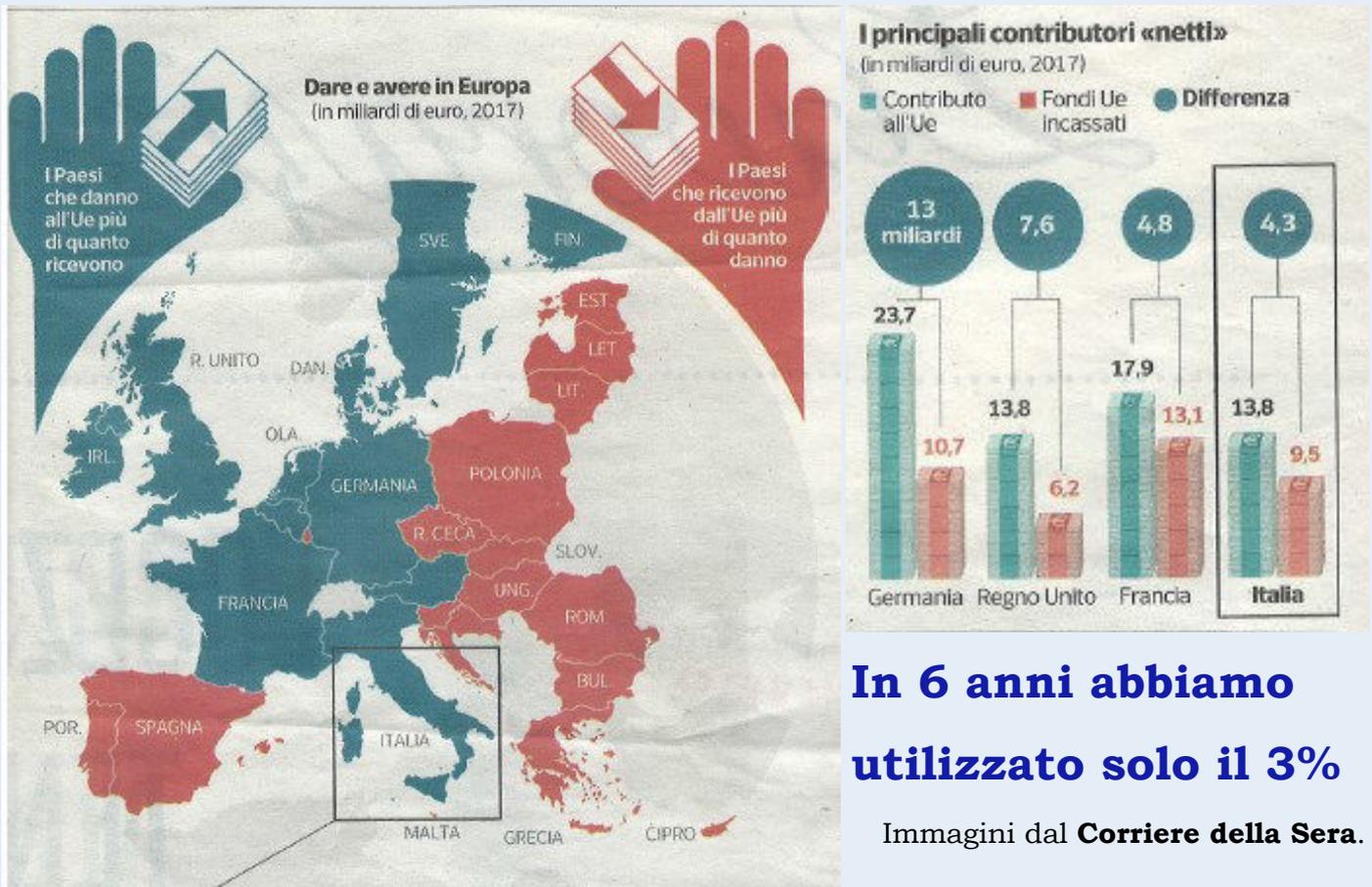
**Appello al Governo, al Parlamento e alle Regioni
per l'attuazione della**

MACROREGIONE DEL MEDITERRANEO

Fondi Unione Europea:

Speso appena 1 miliardo su 43

Da utilizzare entro il 2020 per non perderli



In 6 anni abbiamo utilizzato solo il 3%

Immagini dal **Corriere della Sera**.

Fondo per lo sviluppo e la coesione

Patti per il Sud, speso il 2%

Il Fondo per lo sviluppo e la coesione

Programmazione 2014-2020 - Stato di attuazione al 31/10/18. In mln di euro

PROGRAMMAZIONE	RISORSE PROGRAMMATE	IMPEGNI	AVANZAM.	PAGAMENTI	AVANZAM.
Patti per lo sviluppo	14.360,28	859,55	5,99%	276,63	1,93%
Piani operativi-piani stralcio	16.950,00	1.113,44	6,57%	156,61	0,92%
Piani operativi territoriali	162	-	-	-	-
Contratto istituzionale di sviluppo	109,79	1,25	1,14%	1,2	1,09%
Altri interventi	547,71	408,6	74,6%	58,03	10,59%
Totale	32.129,78	2.382,84	7,42%	492,47	1,53%

Fonte: «Monitoraggio politiche di coesione» della Ragioneria generale dello Stato



Clima: Tutti uniti per salvare il Pianeta!

La marcia dei ragazzi



Siamo tutti colpevoli!



La cementificazione si mangia il futuro dell'agricoltura

Riteniamo che serva una programmazione realmente lungimirante e che prima di coprire in modo irreversibile altro suolo con asfalto e cemento sia necessario potenziare le infrastrutture già disponibili. Stiamo riscontrando che manca una presa di coscienza attenta e puntuale rispetto agli scenari che stiamo delineando per il nostro futuro e per quello delle generazioni a venire.

Difendere tutto ciò significa non solo preservare l'agricoltura ma difendere anche il luogo, l'identità, la comunità e i suoi valori. L'ambiente in cui viviamo e il paesaggio che ci circonda è l'espressione della nostra cultura, un patrimonio che abbiamo costruito con anni di fatiche e di esperienze. Pertanto quello che stiamo sacrificando è molto di più di un bene materiale, rappresenta la nostra storia. E' comprensibile e legittima la necessità di fare scelte che diano risposte in termini occupazionali, ma siamo sicuri che stiamo perseguendo lo sviluppo che vogliamo? Ci rendiamo conto che stiamo sconvolgendo anche gli equilibri sociali oltre che ambientali.

Su queste domande ci devono portare a una riflessione ed il timore che si stia affermando la convinzione che la ripresa economica passi esclusivamente dalla sola infrastruttura territo-



riale. Non si stanno seriamente prendendo in considerazione altre opzioni, meno impattanti.

Nella pianura stiamo vedendo come la presenza di opere viarie abbia portato ad una crescita esponenziale di poli logistici e di poli di smistamento per il commercio on line.

Questo naturalmente significa introiti per le amministrazioni comunali coinvolte e posti di lavoro, aspetti che sono senza dubbio importantissimi ma che rischiano di essere sminuiti nel loro significato se non siamo in grado di capire che non possiamo privilegiare una sola opportunità di sviluppo (peraltro per alcune realtà hanno una occupazione di suolo dichiaratamente sproporzionata rispetto al reale ritorno occupazionale) affidandola a un tipo di commercio non più fatto di rapporti umani e di forme di confronto che contribuiscono alla crescita della persona. E' uno sviluppo durevole o è solo un accaparramento di rendite?

La sensazione è che stiamo costruendo un avvenire effimero, sacrificando la nostra storia e il nostro modo di vivere oltre che il nostro territori.

A cura di Francesco Forte



La terra è gravemente malata, è colpa di tutti!

Draghi sovranità non significa indipendenza

L'Unione europea restituisce ai suoi paesi la sovranità nazionale che avrebbero oggi altrimenti perso" ha detto Draghi a Bologna, e spiegato: "La tensione tra i benefici dell'integrazione e i costi associati con la perdita di sovranità nazionale "sia "solo apparente".

È errata la convinzione che per riappropriarsi della sovranità bisogna indebolire le strutture politiche dell'Unione europea, perché "nasce da una confusione tra sovranità e indipendenza", con la seconda che non garantisce la prima, la vera sovranità "si riflette non nel potere di fare le leggi, come vuole una definizione giuridica di essa, ma nel migliore controllo degli eventi in maniera da rispondere ai bisogni fondamentali dei cittadini".

"Porsi al di fuori dell'Ue può si condurre a

maggior indipendenza ma non necessariamente a una maggiore sovranità.

"Diminuisce dal 57% nel 2007 al 42% di oggi la considerazione che i cittadini europei hanno delle istituzioni dell'Unione", ha continuato, "peraltro questo declino è parte di un fenomeno più generale che vede diminuire la fiducia in tutte le istituzioni pubbliche. Quella verso i governi e i parlamenti nazionali oggi si attesta appena al 35%".

E prende l'esempio, "estremo ma efficace, di quei paesi che sono totalmente al di fuori dell'economia globale: essi sono indipendenti - spiega il governatore - ma certamente non sovrani in un senso pieno della parola, dovendo ad esempio spesso contare sull'aiuto alimentare che proviene dall'esterno per nutrire i propri cittadini".

Attuazione della Macroregione del Mediterraneo Centro-Occidentale già illustrata nel P.E



AICCRE Federazione della Puglia ha lanciato questa petizione

Ridurre il divario tra Nord e Sud dare lavoro ai Paesi che si affacciano sul Mediterraneo. Utilizzare il raddoppio del Canale di Suez e aiutare i porti Italiani e quindi la disoccupazione del Sud. Accelerare la realizzazione del Ponte sullo stretto utilizzando il progetto predisposto dall'ing. Giovanni Saccà e illustrato a Messina presentati i Sindaci di Reggio C e di Villa S.Giovanni e l'ass.Previti di Messina e l'assenza del Presidente Musumeci.

Un Ponte che farà fare un passo avanti al Mediterraneo e al SUD.

Firma la petizione: <http://chng.it/9cPbhcYsDC>

Regioni: autonomia differenziata

L'economista **Gianfranco Viesti**, ha dedicato all' autonomia un saggio, "**Verso la secessione dei ricchi**" della casa editrice **Laterza**, caricabile gratuitamente.

Le osservazioni di Viesti si concentrano sull'iniziativa delle tre regioni del Nord, per "ottenere, sotto forma di quote di gettito dei tributi che vengono trattenute, risorse pubbliche maggiori rispetto a quelle oggi spese dallo stato a loro favore".

Secondo Viesti, attribuire maggiori risorse a Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna significa ridurre i finanziamenti alle altre regioni, attribuendo così un ulteriore vantaggio economico al Nord. Ma, scrive Viesti, aggregare i cittadini sulla base della loro appartenenza territoriale è, oltre che giuridicamente sbagliato, ideologicamente arbitrario: a beneficiare della spesa pubblica e a pagare le imposte non sono infatti i territori regionali, ma i singoli cittadini, sulla base della loro condizione di benessere o di bisogno, indipendentemente da dove sono nati o risiedono.

La protesta dei medici - L'ordine dei Medici ha affisso un manifesto per ricordare il diritto alla salute uguale per tutti gli Italiani.



La Cgil, insieme a Cisl e Uil, ha chiesto un confronto con governo e Regioni – si dice contraria, indicando la definizione di uguali livelli di assistenza per tutte le regioni, vista la disparità esistente oggi, tra Nord e Sud. Il segretario Maurizio Landini scrive "così facendo si rischiano di acuire diseguaglianze e ingiustizie sociali".

L'appello di 130 storici, paesaggisti, soprintendenti, intellettuali hanno firmato un appello contro l'autonomia regionale su alcuni temi delicati di ambiente, urbanistica, beni culturali. "Un vento di follia sta investendo il Paese", si legge, "quanto resta dello Stato viene sbriciolato a favore di Regioni che, in quasi mezzo secolo, hanno spesso dimostrato inerzia, incapacità, opacità a danno della comunità, della Nazione italiana". Inoltre: "E' un atto costituzionale che assesta un colpo mortale allo Stato unitario, destinato a portare al massimo il caos politico-amministrativo del Paese anche nei suoi rapporti con l'UE e col resto del mondo". Preoccupa in particolare il fatto che "fra le prime competenze rivendicate in esclusiva vi sono Ambiente, Beni Culturali, Urbanistica (ma non solo)". Ciò che preoccupa i firmatari dell'appello è che alle tre

Regioni: Autonomia differenziata

regioni che "pretendono mano libera su ambiente, paesaggio, beni culturali", si possano aggiungere altre Regioni che "chiedono già di avere più autonomia e più competenze esclusive" Tale disegno è assolutamente, drammaticamente inaccettabile", dicono i firmatari dell'appello e concludono: "Eleviamo la più forte e argomentata protesta contro una operazione che smantella lo stesso Stato regionale, dissolve un governo centrale già debole che invece negli Stati regionali è forte e deciso. Un vento di follia sta investendo il Paese, quanto resta dello Stato viene sbriciolato a favore di Regioni che, in quasi mezzo secolo, hanno spesso dimostrato inerzia, incapacità, opacità a danno della comunità, della Nazione italiana".

DE LUCA GUIDA LA PROTESTA

Il presidente della Campania Vincenzo **De Luca**, in una conferenza stampa, ha fatto un appello al Pd e al Movimento 5 stelle: **“Verifichiamo chi vuole difendere in maniera civile il sud e chi tradisce il Sud”**, poi “in primo luogo alla forza politica che ha avuto larghi consensi nel Sud e che in questo momento è silente, impressionata dal voto in Abruzzo, in letargo”. De Luca infine ha affermato di aver chiesto al governo che la Campania possa sedere al tavolo della trattativa sull'autonomia: “E il governo non ci ha ancora risposto. Non siamo degli intrusi ma soggetti cointeressati in maniera vitale alle decisioni che si prendono in relazione a Veneto, Lombardia ed Emilia”.

IL PONTE SULLO STRETTO

Nel convegno promosso dall'**Associazione Europea del Mediterraneo** e il Comitato **MMO**, i Comuni di **Messina, Reggio C** e **Villa San Giovanni** dicono SI al progetto illustrato dall'ing. Giovanni **Saccà**.

L'Onorevole Nello **Musumeci**: “il Governo regionale è favorevole, senza se e senza ma.”



Umanitàeuropamondo

periodico dell'aitef e dell'aem, aiccre puglia, aic, fapi.

Proprietà **Aitef Onlus** CF 80435210580 www.aitefnazionale.it

direttore responsabile: Giuseppe **Mangolini**,

direttore: Giuseppe **Valerio**

Vice direttore: Monica Paola **Monaco**

Impaginazione e gestione website: Thomas **Petrelli**

CdA: Giuseppe **Abbati**, Giovanni **Oranges**, Giuseppe **Valerio**, Gino **Sciotto**,

Luisa **Longo**, Giuseppino **Santoianni**, Francesco **Forte**, Monica Paola **Monaco**

REGISTRAZIONE TRIBUNALE di Roma N. 83/2017 del 11/05/2017

REDAZIONE DI ROMA - Via Barberini,11 Tel. 0666541513

Ignazio **Accettura** ignazio.accettura@yahoo.it, Cell. 3203845127

Francesco **Forte** fnp.codicep@gmail.com, Cell. 3479520272

Valeriano **Valerio** valeriano.valerio@libero.it,

Corrispondenti da

AREZZO Elisabetta **Giudrinetti** stampaeg@virgilio.it,

BARI Via Marco Partipilo 61 aiccrepuglia@libero.it, aitefpuglia@libero.it,

Andrea **Stano** Tel/fax 080/5216124

BOJANO Mina **Cappussi**, minacappussi@gmail.com,

CAGLIARI Viale Sant'Amentrace 272, Antonino **Casu** Cell. 3701192621

aitef.sardegna@gmail.com,

CAMPOBASSO Mattiaccio **Gianclaudio** Cell. 3206163275 globurare822@yahoo.it,

CASTROVILLARI Vincenzo **Zaccaro** Cell. 3282310300 cogeza@libero.it,

L'AQUILA Via Fiore Paris 4, Stefano **Tinari** Cell. 3347683195 stefanotinari52@gmail.com,

Roberta **Pacifico** robe.pacifico@gmail.com Cell. 3309671855

MARSALA Tiziana **Piazza** Cell. 3395209640 tizianapiazza.t@gmail.com,

MESSINA Fortunata **Sciotto** Tel. 090/674049 Via Acqua del Conte 5

segreteria.fapi@gmail.com,

NAPOLI Fabio **Altiero** faltiero@gmail.com,

PADOVA Fiorella **Mori** Galleria Ognissanti, 25 padova.aic@aicnazionale.com, Tel.049/8076000
fax. 049/8074145

POTENZA Antonio **Caivano** Cell. 3803552518 antoniocaivano1@virgilio.it,

TERMOLI Lidia **Perrella** Cell. 3200557249 perrella.lidia@libero.it,

TREVISO Strada Scudetto 29 Dorianò **Annibale** Tel. 0422431446

treviso.aic@aicnazionale.com,

VICENZA Luigino **Rossetto** Via Roma 35/a Tel. 0424533966 Fax. 0422231671

vicenza.aic@aicnazionale.com,

Bucarest Stefano **Rinaldi**, aitefromania@gmail.com,

Buenos Aires Roberto **Mauro**, robertoangelmauro@gmail.com,

Friburgo Pino **Maggio** pinomaggio@gmx.de

Londra Giovanni **Laudadio**, giovanni.laudadio@unilever.com,

Mendoza Pedro **Baziuk**, gerencia@ccimendoza.com,

Monaco Marco **Balice**, marcobalice@gmail.com,

Sidney Carlo **Schiliro**, carlo.schiliro@csitconsulting.com.au,

Washington DC Carmelo **Cicala**, melocicala@aol.com.

Tutti i collaboratori e i corrispondenti svolgono un'attività volontaria e non retribuita.

