

LETTERA APERTA

al Presidente della Repubblica, al Presidente del Consiglio, ai Presidenti di Camera e Senato ed ai Presidenti delle Regioni.

PREMESSA

Non è più possibile continuare ad accettare che l'Italia vada a due velocità. Non è più possibile continuare ad accettare che in Sicilia e Calabria si costruiscano strade provinciali ed opere marginali mentre al nord si investano miliardi in alta velocità, alta capacità, *Expo*, *Gronde*, tunnel, varianti, passanti, *Mose* o si punti sulle Olimpiadi. Il divario infrastrutturale e di servizi è divenuto insostenibile e compromette qualsiasi ipotesi di sviluppo dell'intero Mezzogiorno e con esso quello dell'intero Paese.

1. Un'occasione irripetibile

La pandemia, pur nella sua violenza e forza distruttrice, ha creato un'opportunità unica per l'Italia e per il Mezzogiorno in particolare che solo qualche mese fa sarebbe apparsa mera utopia. Le risorse rese disponibili dall'Unione Europea sono consistenti (un nuovo *piano Marshall*) e sono l'occasione per ridisegnare il Paese a partire dalla riorganizzazione sanitaria, dalla semplificazione burocratica e dalla perequazione infrastrutturale. Oggi si ha quindi l'occasione irripetibile di annullare in un sol colpo le disuguaglianze e, diciamo, le ingiustizie di una politica che ha guardato al Meridione sempre come problema e mai come risorsa.

#SENONORAQUANDO

2. L'Europa ci chiama ad una precisa responsabilità: essere europei, protagonisti del nostro futuro

Lo Stato Italiano si è indebitato, anche con l'aiuto dell'Unione Europea, per sostenere i redditi delle famiglie e delle imprese. Si stima che il debito pubblico raggiungerà il 180% del PIL. Una grande opportunità sarà offerta dalla disponibilità delle risorse del *Recovery fund*, 209 miliardi di euro per la ricostruzione del nostro Paese attraverso finanziamenti a fondo perduto e prestiti a carico dell'Unione Europea. Il Governo, come dichiarato il 25.07.2020 dalla Ministra alle Infrastrutture De Micheli, porterà dal 34% al 40% la clausola che prevede che tali risorse vadano investite nel Sud. Si tratta quindi di circa 83,6 miliardi di euro che dovranno essere destinati allo sviluppo del Mezzogiorno e quindi, in quota parte, anche a Sicilia e Calabria.

	Italia	Meridione (clausola 40%)	Sicilia (24,39 % Meridione)	Calabria (9,76 % Meridione)	Sicilia - Calabria (34,15 % Meridione)
Popolazione	60.000.000	20.500.000	5.000.000	2.000.000	7.000.000
<i>Recovery fund</i>	€. 209.000.000.000	€. 83.600.000.000	€. 20.390.243.902	€. 8.156.097.561	€. 28.546.341.463
<i>Mes</i>	€. 37.000.000.000	€. 14.800.000.000	€. 3.609.756.098	€. 1.443.902.439	€. 5.053.658.537
Totale	€. 246.000.000.000	€. 98.400.000.000	€. 24.000.000.000	€. 9.600.000.000	€. 33.600.000.000

Si tratta di risorse poderose ma, come ha sottolineato il Governatore della Banca D'Italia, Ignazio Visco, dobbiamo sempre tenere a mente che «*i fondi europei non potranno mai essere "gratuiti": un debito dell'Unione europea è un debito di tutti i Paesi Membri*». L'Italia, quindi, «*contribuirà sempre in misura importante al finanziamento delle iniziative comunitarie*», essendo la terza economia dell'Unione Europea. Se le risorse saranno indirizzate verso impieghi produttivi, in grado di generare nuove imprese, maggiore ricchezza e quindi più introiti derivanti dalle tasse, il debito accumulato non costituirà un problema e la nostra capacità di fare fronte agli impegni assunti, nei confronti delle famiglie e delle istituzioni finanziarie, non sarà messa in discussione. Certo, se noi impiegheremo queste risorse in spese improduttive, mero sostegno ai redditi, assistenza e "clientela", allora sarà per sempre compromessa ogni ipotesi di sviluppo delle nostre regioni.

Lo Stato e le singole Regioni, mai come in questo momento storico, sono quindi chiamati ad assumersi la responsabilità delle proprie scelte.

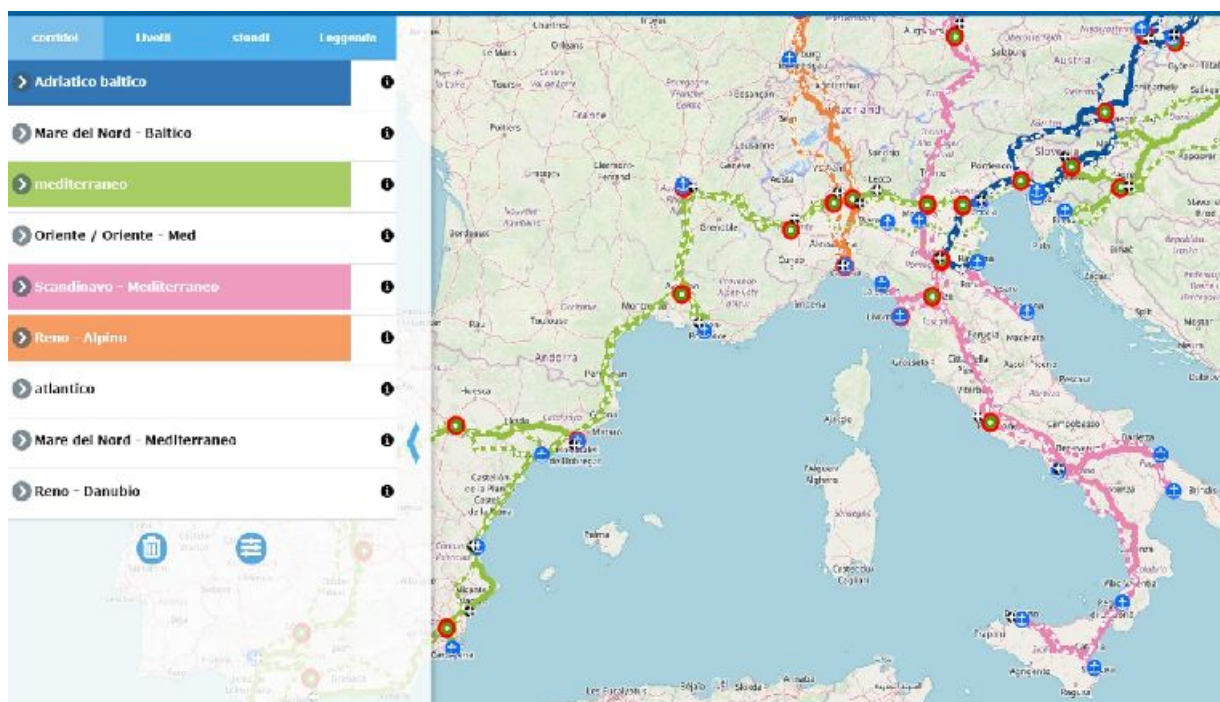
3. Un destino comune: Sicilia e Calabria porta d'accesso al continente Europeo

La geografia delle relazioni commerciali internazionali ha subito un brusco cambiamento alle soglie del XXI secolo. Il 50% circa della produzione mondiale, oggi, proviene dai Paesi del Sud Est Asiatico e i nuovi protagonisti della scena mondiale - Cina, India, Korea, Giappone - promuovono investimenti nelle infrastrutture di trasporto e nella logistica in Africa e in Europa per favorire sbocchi commerciali per i loro prodotti (la nuova *via della seta* lanciata dai Cinesi). I flussi mercantili provenienti dal *Far East* e diretti in Europa passano per il *Canale di Suez* – la cui capacità nel 2015 è stata raddoppiata - e, invece di "toccare" i porti dell'Europa Mediterranea, doppiano lo Stretto di Gibilterra, superano la Manica e raggiungono i grandi scali del *Northern Range*. Le conseguenze dal punto di vista economico e ambientale sono negative; più distanza, più tempo e quindi più costi, più inquinamento atmosferico derivante dall'aumento del percorso. Secondo studi autorevoli la riduzione dei tempi di navigazione porterebbe a una riduzione di ben il 50% dell'inquinamento da CO₂. Il Mediterraneo, dunque, a distanza di cinque secoli dalla scoperta dell'America, ritorna a ricoprire un ruolo fondamentale nei flussi del commercio mondiale. Il bacino del Mediterraneo registra il transito del 19% dell'intero traffico mondiale, abbraccia 25 Stati di tre Continenti diversi e nel 2021 rappresenterà un mercato potenziale di oltre 500 milioni di persone. L'Africa, poi, registra un ritmo di crescita – sia dal punto di vista economico che demografico – enormemente superiore a quello di qualsiasi altro continente del mondo e, tra poche decine d'anni, rappresenterà un mercato di valore straordinario. Si prevede che, nel 2100, la popolazione africana supererà i 4,1 miliardi - più della somma di Cinesi e Indiani - con un interscambio con l'Europa che rivaleggerà con quello del Continente Asiatico. L'Italia, e il *Mezzogiorno* in particolare, per la loro posizione strategica possono essere cerniera tra i tre blocchi geografici costituiti dal *Medio Oriente*, dal Nord Africa e dall'Europa. Le prime due in forte espansione, la terza in declino. E' interesse del nostro Paese, del *Meridione* ed in particolare di Sicilia e Calabria, cogliere l'epocale sfida che si profila all'orizzonte.

Qualsiasi visione strategica del ruolo dell'Italia nel panorama Euro-Mediterraneo non può prescindere da queste valutazioni.

4. Serve un piano per le infrastrutture

Per intercettare i flussi di traffico crescenti è, quindi, necessario sostenere significativi investimenti nel campo dell'alta velocità e capacità, della realizzazione dei corridoi europei TEN-T e, soprattutto, la connessione dei corridoi alle ZES, ai sistemi portuali, alle Città Metropolitane, agli aeroporti, connessioni che renderebbero intere aree del Sud e del Paese in grado di competere e di attrarre, **anche con la realizzazione di regimi fiscali di vantaggio pensati *ad hoc* con l'Unione Europea**, l'insediamento di nuove imprese.



Il sistema meridionale, poi, conta circa 20,5 milioni di abitanti, di cui quasi 7 milioni tra Sicilia e Calabria, ed il trasporto ferroviario rappresenta il principale *asset* della connettività. E' quindi necessario realizzare infrastrutture adeguate che consentano agli *hub* di integrarsi nella filiera logistica del trasporto *door to door* e potenziare la rete ferroviaria portando AV/AC (*Alta Velocità/Alta Capacità*) fino in Sicilia. Il divario di infrastrutture tra il Sud e il Nord, anche in ambito portuale deve essere colmato. Senza gli adeguati investimenti infrastrutturali non arriveranno capitali per investimenti privati e quindi non si fermerà il fenomeno del progressivo impoverimento. Il completamento dell'ex Corridoio Berlino - Palermo - oggi Helsinki-La Valletta - e la realizzazione, all'interno del corridoio, del Ponte sullo Stretto sono essenziali per il Paese e per il nostro Mezzogiorno per diventare cerniera e piattaforma logistica del Mediterraneo. Una ulteriore sfida, in questa prospettiva è quella dei processi d'internazionalizzazione d'impresa e del grado di integrazione dei comparti produttivi legati a sistemi portuali e logistica. Il raddoppio del Canale di Suez, nell'agosto 2015, ha aperto incredibili scenari di sviluppo poiché ha di fatto quasi raddoppiato anche i traffici delle merci che transitano nel Mediterraneo. Queste merci tramite il canale di Suez transitano da Gibilterra ed arrivano in Europa attraverso il porto più ricco d'Europa, quello di Rotterdam. E' facile, dunque, comprendere come il Meridione, se adeguatamente infrastrutturato, potrebbe divenire il più grande *competitor* di Rotterdam giacché i tempi ed i costi di trasporto e consegna delle merci, tra il Mediterraneo ed il Continente europeo, potrebbero essere decisamente più bassi. L'obiettivo, quindi, deve essere quello di creare le condizioni per tornare ad essere *baricentro del Mediterraneo* intercettando una parte rilevante delle merci provenienti da Oriente e dal Canale di Suez. Solo

per comprendere la dimensione del valore di questo tipo di mercato ricordiamo che il traffico merci di Rotterdam genera circa il 6% (circa 45 miliardi di euro/anno) del *PIL* dei Paesi Bassi. Per tali ragioni appare limitativo il ruolo disegnato dal Piano Strategico della Portualità e della Logistica agli scali portuali Calabresi e Siciliani; le merci imbarcate/sbarcate nei porti Siciliani e Calabresi devono rimanere nell'ambito portuale in quanto agli scali dell'estremo Sud (Taranto incluso) competono esclusivamente funzioni di scambio *mare-mare* (*transshipment*) rendendo il porto avulso dal territorio circostante. Collegare, quindi, il sistema portuale di *Gioia Tauro* e quello di *Catania - Augusta* e quello di *Messina - Reggio* è strategico per il Paese e il Mezzogiorno.

5. Quali interventi realizzare

Il Piano *#italiaveloce* prodotto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che viene considerato dalla Ministra De Micheli come l'occasione per una nuova stagione di pianificazione strategica delle infrastrutture e dei trasporti è, con una lista di 130 opere prioritarie e strategiche, la base del *Recoveryplan* sulla quale il Governo sta lavorando per definire la strategia per l'impiego dei 209 miliardi di euro garantiti col *Recovery fund*. Esiste, però, nel documento una evidente contraddizione tra l'analisi completa degli strumenti strategici transnazionali e la scelta della strategia e delle infrastrutture da realizzare operata dal piano. Tali opere infatti non costruiscono un quadro dello sviluppo possibile del Paese coerente con gli scenari strategici di sviluppo transnazionale sia in termini di impegno di spesa che di valore strategico degli interventi previsti ed al contempo non hanno la forza di realizzare quella perequazione infrastrutturale nel Meridione più volte sollecitata e richiamata dall'Unione Europea. A conferma di ciò basti pensare che tra le predette opere prioritarie e strategiche è stata inserita in Sicilia quella che è stata definita pubblicamente "alta velocità" ma che in realtà non è altro che la realizzazione del doppio binario (velocità massima di 160 km/h anziché di 350 km/h) sulla linea *Palermo - Catania* e *Catania - Messina*; progetto già finanziato dal Governo Monti nel febbraio 2013. Altro esempio ed identiche considerazioni anche per la *Caltanissetta - Agrigento* o la *Vittoria - Comiso* o la *Libertinia - Licodia* individuate, incredibilmente, come assi stradali strategici per lo sviluppo della Sicilia. Eppure dopo la brillante opera di mediazione portata a compimento dal Governo Italiano sui *Recovery fund* e gli ingenti impegni assunti dall'Unione Monetaria Europea nei confronti del nostro Paese, appare evidente che i progetti e i piani che saranno presentati dal Governo dovranno essere coerenti con le priorità europee e con le raccomandazioni che la commissione invia ai Paesi. Per tale ragione chiediamo al Governo nazionale di assumere un preciso impegno replicando il "modello Genova" e nominando "Commissari" per ogni grande opera, o sistema di infrastrutture, in modo da velocizzare, sia in fase progettuale che esecutiva, l'attuazione proprio di quegli interventi infrastrutturali già individuati come strategici dal nostro Paese di concerto con la Commissione Europea. Ci riferiamo al completamento ed alla realizzazione delle "infrastrutture sostenibili" previste nei quattro Corridoi della *Rete transeuropea di trasporto (TEN-T)** che attraversano l'Italia (*Scandinavo Mediterraneo, Adriatico Baltico, Mediterraneo e Reno Alpino*).

* https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t_en

In particolare l'obiettivo del corridoio *Scandinavo Mediterraneo (Helsinki - La Valletta ex Berlino - Palermo)* è quello di riportare l'Europa, tramite il nostro Paese, al centro del Mediterraneo attuando una perequazione infrastrutturale capace di dare finalmente pari opportunità e dignità a tutti i territori del Sud. Per farlo vanno "semplicemente" completate, dove già avviate, o interamente realizzate in tutto il territorio nazionale le seguenti infrastrutture al servizio dei quattro corridoi:

- **AV/AC** (da Augusta fino ai confini con Francia, Svizzera, Austria e Slovenia);
- **Attraversamento stabile dello Stretto di Messina (Ponte);**
- **ZES** ed i necessari adeguamenti delle quindici **AdSP** (Autorità di Sistema Portuale);
- **Rafforzamento ed integrazione dei sistemi aeroportuali esistenti;**
- **Digitalizzazione e Banda Larga.**

In questo scenario è quindi imprescindibile parlare di *Ponte sullo Stretto* poiché si tratta di un pezzo fondamentale di una visione strategica transnazionale che mira a ridurre drasticamente le emissioni di CO2 "connettendo" e modernizzando il Paese nel campo delle infrastrutture sostenibili, in quello della digitalizzazione e dando una concreta opportunità di crescita e rilancio a tutto il Meridione. L'obiettivo Europeo è, tramite il corridoio *Scandinavo Mediterraneo*, quello di tramutare la Sicilia e la Calabria nelle principali porte di accesso del Mediterraneo per il continente Europeo e nei fatti anche il principale *competitor* di Rotterdam, primo porto Europeo per traffici mercantili.

Di seguito, facendo riferimento esclusivamente alla quota parte di risorse alle quali hanno diritto percentualmente Sicilia e Calabria, si riporta una stima degli impegni finanziari legati ai succitati interventi (21, 6 miliardi di euro) cui si sommano disponibilità per circa 7 miliardi di euro per ulteriori interventi oltre la quota di finanziamenti vincolati del *Mes* pari a circa 5 miliardi di euro per un totale di 33,6 miliardi di euro:

	OPERE	km	costo €
1	<i>Ponte sullo Stretto</i>	3,7	€ 3.900.000.000,00
2	<i>Opere connesse Ponte sullo Stretto</i>	18	€ 2.300.000.000,00
3	<i>Alta Velocità - Alta Capacità Cosenza - Reggio Calabria</i>	250	€ 5.500.000.000,00
4	<i>Alta Velocità - Alta Capacità Messina - Catania - Augusta</i>	150	€ 3.300.000.000,00
5	<i>Alta Velocità - Alta Capacità Catania - Palermo</i>	150	€ 3.300.000.000,00
6	<i>Interventi Autorità di Sistema Portuale Siciliana Occidentale Palermo</i>		€ 600.000.000,00
7	<i>Interventi Autorità di Sistema Portuale Siciliana Orientale Augusta</i>		€ 600.000.000,00
8	<i>Interventi Autorità di Sistema Portuale Dello Stretto Gioia Tauro</i>		€ 600.000.000,00
9	<i>Rafforzamento ed integrazione dei sistemi aeroportuali (Catania, Reggio C., Lamezia T.)</i>		€ 1.000.000.000,00
10	Digitalizzazione e Banda Larga		€ 500.000.000,00
Totale Parziale			€ 21.600.000.000,00
11	Fondi Europei vincolati sanità - <i>MES</i>		€ 5.053.658.537,00
12	Altri Investimenti		€ 6.946.341.463,00
TOTALE			€ 33.600.000.000,00

6. Conclusioni

Per tutti gli argomenti sinteticamente richiamati in precedenza, ed apparendo oramai evidente come non sia più possibile immaginare un'Italia a due velocità, chiediamo quindi al Governo di attuare le principali strategie di sviluppo già condivise con l'Unione Europea. Ci riferiamo alla visione sin qui rappresentata, la sola capace di garantire al Mezzogiorno parità di infrastrutture, servizi e dignità. Una visione in grado di costruire un'identità economica specifica, forte ed efficace, che contribuisca a “rafforzare il potenziale di crescita e la creazione di posti di lavoro” di tutto il Paese. Chiediamo quindi che, per scongiurare l'ennesima sperequazione degli ultimi decenni a favore del Nord Italia, sia garantita al Meridione la quota del 40% (83,6 miliardi di euro) delle risorse europee già definite (209 miliardi di euro del *Recovery fund*) e, anche, la quota parte dei 37 miliardi di euro di fondi vincolati ad interventi sulla sanità (*Mes*) nel caso, da noi auspicato visti i ritardi e le carenze strutturali ed infrastrutturali del sistema sanitario del Meridione, in cui il governo decidesse di attivarli. L'obiettivo è la realizzazione più spedita di quelle opere che possano rendere l'intero Paese competitivo e più efficiente. Per farlo è necessario ridurre l'ormai insostenibile divario di dotazione infrastrutturale e di servizi che incide pesantemente sulla qualità della vita, sulla capacità produttiva e occupazionale e sulla reale garanzia dei diritti politici e sociali della popolazione del Meridione. Infrastrutture e servizi che non sono in alternativa agli altri investimenti sulla *green economy*, sull'innovazione, sulla ricerca, sulla rigenerazione urbana, sull'inclusione e coesione sociale. Le infrastrutture di connessione tra i territori dell'Unione Europea sono infatti fondamentali per lo sviluppo dei territori, sono strutture invariante a qualsiasi ipotesi di sviluppo. Infrastrutture materiali ed immateriali, dunque, che costituiscono la rete sulla quale viaggiano le merci, le persone, le idee e la rivoluzione tecnologica. E sono indispensabili per consentire al Meridione di mettersi in gioco senza ricorrere più a forme di assistenzialismo. Chiediamo, quindi, ai destinatari della presente lettera aperta di fissare un incontro ufficiale per poter discutere delle questioni esposte con una delegazione di rappresentanti del nostro movimento, spontaneo e trasversale, che continua ad avere sostegno ed adesioni da tutti i settori della società.

Messina lì, 31.07.2020

COMITATO SCIENTIFICO

Coordinatore Alessandro Tinaglia (Architetto), Coordinatore Prof. Michele Limosani (Economista), Fernando Rizzo (Avvocato), Giovanni Mollica (Ingegnere), Prof. Enzo Siviero (Ingegnere), Prof. Dario Caroniti (Filosofo), Giuseppe Falzea (Architetto), Emilio Fragale (Avvocato), Giacomo Guglielmo (Ingegnere), Antonio Perna (Giornalista), Giuseppe Ruggeri (Medico), Davide Savasta (Ingegnere).

PRIMI FIRMATARI

Rete Civica per le Infrastrutture, Coordinamento Regionale Sicilia futura - Italia Viva, Forza Italia, Diventerà Bellissima, Ora - Sicilia al centro, Vox Italia, Fratelli d'Italia, Lega Messina, Cisl Messina, Uil Messina, Confcommercio Messina, Sicindustria, FAI - Confrtrasporto Nazionale, Fidapa, ADOC Sicilia, Claai, Casartigiani dei Nebrodi, Movimento dei Forconi, Consiglio Notarile di Messina, Ordine Architetti e PPC Messina, Ordine Ingegneri Messina, Istituto Nazionale di Bioarchitettura, Capitale Messina, Movimento Cristiano Lavoratori, Cittadinanzattiva Messina, Movimento 24 agosto Nazionale, Movimento dei tavolini, Associazione Ferrovie Siciliane, Comitato pro Ferrovia Valle Alcantara, Comitato Pro raddoppio SS 284, Rivista Galileo, Sicilia Autonoma, Duo Onlus, organizzazioni studentesche "Sud", "I Figli di Ippocrite" e "Athena". Change.org: Alessandro Tinaglia, Michele Limosani, Fernando Rizzo,

Giovanni Mollica, Enzo Siviero, Dario Caroniti, Giuseppe Falzea, Emilio Fragale, Giacomo Guglielmo, Antonio Perna, Giuseppe Ruggeri, Davide Savasta, Sandra Guddo, Salvatore Bartolotta, Patrizia Berardi, Sergio Bertolami, Giuseppe Giuffr , Raffaella Sisti, Antonio Raffaele Russo, Renato Murabito, Angela Vecchio, Marco Auteri, Vincenzo Tringale, Paola Sarasso, Katia Oteri, Clara Stella Vicari Aversa, Rodolfo Ferrari, Domenico Cannistr , Paolo Nocolosi, Salvatore Ragusa, Francesco Attardi, Maria Giuseppa Leanza, Francesco Lo Re, Giovanni Borrometi, Claudio De Simone, Angelo Annino, Giancarlo Quattrone, Simona Genitore, Claudio Basile, Giovanni Borrometi, Giovanni Pino, Giovanni Scivoli, Jessica Riccioli, Salvatore Giunta, Domenico Staiti, Gabriele Cantone, Conti Giovanni, Vita Scibilia, Claudia Riccioli, Giovanni Siclari, Rossana Arcano, Chiara Cavarra, Gianmarco Calap , Roberta Maga da, Nino Panasiti, Alberto Parisi, Francesca Tita, Flavio Leotta, Veronica Milazzo, Geanina Antemir, Fabio Bonasera, Giusy Chirieleison, Sandrine Gon alves, Adriano Denaro, Valentina Abbate, Loris Sapia, Emiliano Ceraulo, Antonino Campo, Giovanna Barresi, Elisabeth Lupica, Giovanni Repici, Caterina Leonardi, Alessandra Caminiti, Daniela Micali, Alessandro Barbera, Giacomo Gotti, Davide Crea, Emanuele Martorana, Leonardo Campochiaro, Martino Aliffi, Sara Agnello, Mariagrazia Triolo, Daniele Puglisi Allegra, Elina Cucinotta, Giovanni Maiorana, Giovanni Messina, Chiara Quartarone, Giuseppe Navarra, Massimo Scarafia, Rocco Mercurio, Andrea Vadala', Marianna Grasso, Andrea Di Natale, Antonio Sindona, Angelo Mirabelli, Michele Oteri, Antonella Florio, Iolanda Muro, Stefano Dell'oca, Simone Butera, Rosario Perillo, Daniela Napoli, Giovanna Lopresti, Angelo Papalia, Giuseppe Liuzzo, Maria Gabriella Panarello, Marina Cucinotta, Alberto Asaro, Daria Rotolo, Giuseppe Sacc , Francesco La Fata, Patrizia Occhipinti, Luigi Landolfi, Santo Arizzi, Federica Mavilia, Marco Serpico, Paolo Carilli, Andrea Alizzi, Roberto Di Maria, Ennio Saija, Angelo Di Maggio, Raffaele Talamo Rossi, Marco Sturniolo, Marcello Raffaele, Fabio Spuria, Alfredo Mangano, Giuseppe Cucuzzella, Luigi Bille, Patrizia Procacciante, Luigi Bill , Sergio Sturniolo, Arianna Messina, Rosaura Lovecchio, Giusi Alba Drag , Rosario Piro, Bianca Licciardello, Alberto Pistone, Haller Tornello, Daniele Marinetti, Maria Rita Arcidiacono, Santi Curr , Flavia Savoca, Carlo Mirabella, Davide Caruso, Vito Bellone, Rossana Savoca, Andrea Sindona, Elena Lo Presti, Maria Distefano, Chiara Malatino, Salvatore Trotta, Salvo Pace, Emilio Passaniti, Francesco Pellican , Antonio Duca, Giuseppe Rapisarda, Ada Borin Ferronetti, Antonio Messina, Marco Scravaglieri, Antonio Carnazza, Andrea Tartaglia, Salvatore Cannav , Silvana Pappalardo, Alessio Bombaci, Maria Anna Lazzaro, Carmelo Mondello, Francesco Nicosia, Cristoforo Lauria, Vito Scaduto, Elsa Geraci, Elisa Aloisi, Gian Franco Cavallini, Giovanni Liotta, Roberta Palmisciano, Benedetto Ferro, Onofrio Profiti, Giuseppe Giacobbe, Sergio Tinaglia, Maurizio Vita, Giuseppe Spampinato, Randazzo Vincenzo, Daniela Cannistr , Antonino Costa, Girolamo Pecora, Giuseppe Marco Paonessa, Marco Spadaro, Francesca Costantino, Nazzareno Caffo, Rosario Terranova, Antonino Maurizio Borrello, Giovanni Scarpino, Alessandro Parasiliti Provenza, Amedeo Parasiliti, Laura Alfieri, Lidia Lo Schiavo, Rosaria Scandurra, Giuseppe Siragusa, Benedetta Midili, Antonio Menditto, Nunzio Oliviero, Alfonso Trignano, Giovanni Sarra, Piero Giacobello, Ignazio Nicastro, Giovanni Caminiti, Maria Aparecida Manhone, Dora Tangari, Antonino Genovese, Alessandra Turiano, Luigi Costa, Monica Grieco, Katia Militello, Francesca Mercurio, Franca Pilati, Giuseppe Puzzaghera, Pietro Scaffidi Argentina, Ines Di Nardo, Giuseppe Rovito, Gianfranco Furnari, Angela Ambrosoli, Lorenzo Baglieri, Leandro Napolitano, Cristina Guadagnino, Rocco Iofrida, Claudio Bardus, Diego Salvatore, Massimo Puleo, Santino Nastasi, Gabriele Sindoni, Rita Viola, Carmelo Bisignano, Maurizio Cappuccio, Graziana Dipaola, Costantino Micali, Francesco Incardona, Giuseppe Alfredo Papa, Michele Cal , Eugenio Andrea Micali, Alfonso Giordano Guerra, Maria Battaglia, Gaetana Vaccaro, Diego P., Paolo Ugg , Claudia Genitore, Gaia Gucciardi, Filippo Milone, Pietro Roccaro, Andrea Catania, Pasquale De Marco, Michele Gabriele Zumbino, Luca Impellizzeri, Simon Hodgson, Epifanio Giorgianni, Stefano Denaro, Giuseppe Tomasello, Angelo Bacchelli.