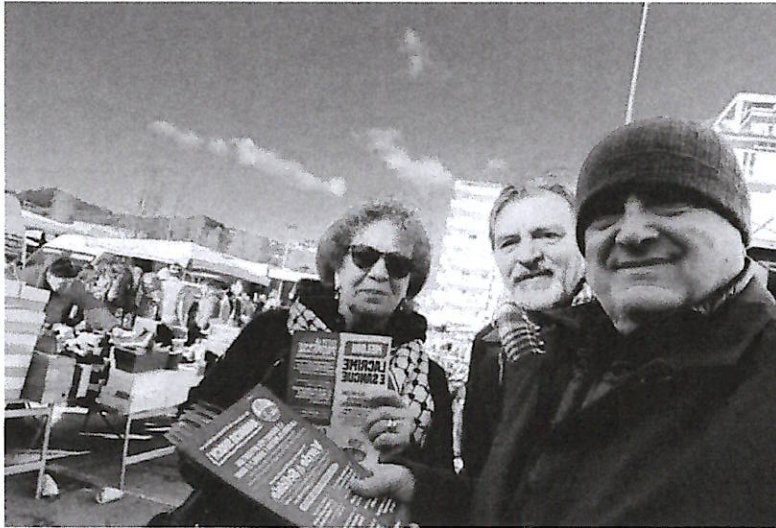


Il fatto - Tra le bancarelle ben assortite di pesce si nota un piccolo capannello di persone: c'è l'ex senatore

La seconda vita di Andrea De Simone, torna all'attivismo politico dopo lo stop



Andrea De Simone, Titti Santulli e un attivista salernitano

Capita che il cronista, impegnato per gli acquisti natalizi al mercato di Torriione, incontri gli attivisti di Sinistra Italiana mentre distribuiscono volantini contro la manovra finanziaria del governo. E tra le bancarelle ben assortite di pesce si nota un piccolo capannello di persone: c'è l'On. Andrea De Simone intento a dialogare affabilmente con alcuni clienti del banco, interessati a capire di più i

contenuti del foglio in distribuzione. Un ritorno alle origini, dunque? Dopo anni di importanti impegni istituzionali ed un periodo di ritiro dalla scena politica, ritorna prepotentemente in campo il vecchio militante, come quelli che una volta incontravi nei quartieri periferici e nei luoghi di lavoro. Quelli che ogni domenica mattina bussavano alle porte per diffondere l'Unità, che, non a

“
Tra i cittadini anche la segretaria provinciale Titti Santulli
”

La politica deve tornare tra la gente, solo così si può riconquistare la fiducia

caso, concorreva con le più grandi testate dell'epoca per tiratura di copie. Al cronista tornano in mente quelle immagini mentre osserva De Simone che ascolta e dialoga con la gente. All'uscita, verso via Robertelli, vedi la sindacalista impegnata, Titti, che con un altro militante consegna con garbo il foglio che contiene i numeri di un provvedimento che "taglia sanità, scuola ed ambiente". Il foglio è ben fatto e contiene le proposte per "tasse più giuste su chi ha un patrimonio di oltre 5 milioni di euro, sulla necessità di investire 40 miliardi di euro sulla sanità pubblica, 5 miliardi sulla scuola, 4 miliardi per contrastare i cambiamenti climatici ed altre importanti risorse per il trasporto pubblico locale e per aiutare lavoratori, pensionati e studenti a pagare l'affitto". Ad appena pochi giorni dall'annuncio dell'incarico alla guida dell'organizzazione campana, ecco che il plurivotato De Simone torna alla

"militanza di base" come si diceva una volta. Al netto delle posizioni politiche e del giudizio sulla scelta compiuta, una cosa è certa: se la politica torna tra la gente e si dispone all'ascolto, la strada intrapresa da Andrea De Simone può contribuire a recuperare la distanza tra popolo e partiti che negli ultimi anni si è accentuata con una disaffezione che aumenta sempre di più. Il cronista si avvicina ed ha modo di ascoltare il pescivendolo che saluta l'on. De Simone: "Fatti vedere più spesso, la prossima volta avvisa prima, vediamo in tempi meno impegnativi per noi, mo' è Natale, non perdiamoci di vista Andrea". La promessa, se abbiamo ascoltato bene, è quella di "non perdersi di vista" come hanno fatto in tanti in questi ultimi anni. Ed allora buon ritorno al lavoro, Andrea, come ti ha chiamato il vecchio pescivendolo di Torriione.



Il fatto - Oggi, il progetto è sospeso, ma rimane simbolo di un'Italia divisa. Parla il Ceo di Smet

Un ponte che divide l'Italia? Intervista al Cavaliere Domenico De Rosa

Il Ponte sullo Stretto di Messina è un progetto infrastrutturale che da decenni alimenta il dibattito pubblico in Italia. L'opera dovrebbe collegare la Sicilia con la Calabria, attraversando lo Stretto di Messina, un tratto di mare di circa 3,3 chilometri. Il progetto ha suscitato entusiasmi e critiche ed è stato al centro di discussioni politiche, economiche e ambientali. La storia del progetto affonda le radici nel XX secolo, ma solo negli anni '90 prese forma un'ipotesi concreta: un ponte sospeso con una campata principale di 3.300 metri. Nel 2001, durante il governo Berlusconi, venne approvato un piano dettagliato e creata la "Società Stretto di Messina", incaricata della realizzazione. Tuttavia, il progetto si scon-

trò con ostacoli quali opposizione ambientalista, sicurezza sismica, costi elevati e crisi economiche. Il ponte, con torri alte 400 metri, avrebbe ridotto i tempi di attraversamento dagli attuali 30-40 minuti a meno di 10 minuti, favorendo lo sviluppo del Sud. Nonostante ciò, le controverse su impatto ambientale, sicurezza e sostenibilità economica ne hanno ostacolato il progresso. Oggi, il progetto è sospeso, ma rimane simbolo di un'Italia divisa tra modernità infrastrutturale e realtà socio-politiche. È in questo contesto che abbiamo intervistato il Cavaliere Domenico De Rosa, CEO del Gruppo SMET, per esplorare le implicazioni attuali del ponte e delle recenti dotazioni finanziarie previste

per questa infrastruttura. Quest'anno, la manovra finanziaria ha previsto un'ingente dotazione per il Ponte sullo Stretto di Messina. Qual è la sua opinione in merito? «Come imprenditore del Mezzogiorno, non posso che accogliere positivamente l'enorme investimento destinato alle infrastrutture, soprattutto quando localizzate nel Sud del Paese. Questa parte d'Italia soffre ancora di un pesante ritardo infrastrutturale rispetto al Nord e al resto dell'Europa. Il Ponte sullo Stretto di Messina rappresenta la voce più significativa di questa manovra, con una dotazione economica di oltre 13 miliardi di euro. È un intervento che arriva in un momento storico in cui

l'industria è in frenata da troppo tempo e le prospettive sono preoccupanti, se non inquietanti. Il rischio più grande è che, pur avendo programmato e finanziato quest'opera, essa possa rimanere incompiuta a causa delle potenziali instabilità politiche che potrebbero influenzare il governo». Parliamo dell'utilità concreta di questa infrastruttura: quale sarà l'impatto sul trasporto merci? «Dal punto di vista del trasporto intermodale, ritengo che ormai siano poche le merci che attraversano lo Stretto di Messina su gomma. Le autostrade del mare hanno già risolto questo problema in modo eccellente. Non è solo la Sicilia a beneficiare di queste rotte: basti pensare alle linee di ca-



botaggio nazionale che collegano il Nord e il Sud del Paese, come Salerno-Genova o Bari-Venezia. Inoltre, esistono numerosi collegamenti internazionali nel Mediterraneo che consentono di unire località lontane in modo semplice e competitivo per l'industria dell'export». Il dibattito sul ponte, quindi, rimane aperto. Mentre la politica programma e finanzia, il vero nodo resta garantire che questa infrastruttura non resti un sogno incompiuto.