

IL PARERE DELL'ESPERTA, CONSULENTE PER LA SANITÀ DI ASSARMATORI

«In nave? È il viaggio più sicuro»

La best practice per affrontare contagi si è sviluppata nel mondo marittimo: ecco come

Isabella Susy De Martini

■ La Best Practice per affrontare contagi è nata e si è sviluppata nel Mondo Marittimo più che a terra. La necessità di prevenirli ed affrontarli, si è infatti resa necessaria con i grandi flussi migratori dell'inizio del secolo scorso, per contrastare le epidemie di tifo, colera ed altre patologie infettive. Termini come quarantena e passaporto sanitario hanno, come ben sappiamo, le loro radici in quel periodo storico. Da allora le Navi sono diventate un modello per quanto riguarda l'alto standard in materia di salute, protezione dell'Ambiente, sicurezza e prevenzione, sotto la guida dell'IMO (International Maritime Organization) che ne garantisce standard di eccellenza. Oltre ad un luogo sicuro le Navi da Crociera sono quindi diventate una magnifica opportunità di vacanza attraverso la quale visitare il Mondo intero in sicurezza.

L'impatto improvviso e devastante del Virus Covid19 e l'impatto mediatico attirato da alcune Navi vittime dell'epidemia, ha penalizzato molto ingiustamente, la reputazione guadagnata a pieno titolo in decenni di straordinario impegno da parte delle Compagnie di Navigazione.

La prevenzione e l'attenzione alla salute pubblica sulle Navi hanno, infatti, sempre avuto qualche marcia in più rispetto a ciò che avviene a terra, proprio per i controlli stringenti e più facilmente applicabili in un ambiente confinato. Una rigorosa selezione e preparazione dell'equipaggio, training continui, ispezioni e audit regolari non hanno paragoni con ciò che avviene a terra. Gli standard di pulizia sono quasi ossessivi e di routine.

Prendiamo ad esempio la battaglia, combattuta e vinta, a Bordo, con un altro Virus: il Norovirus, che causa gastroenteriti. Come per il Coronavirus ci si può contagiare attraverso una persona malata,



La professoressa Isabella Susy De Martini è medico, è stata docente Universitario sia negli Usa sia in Italia ed ex parlamentare europea. Ora svolge l'attività di medico di bordo per passione. Risiede a New York e collabora con le più importanti Compagnie di Navigazione oltre ad essere consulente per la Sanità di Assarmatori. È Membro di Wista e socia del Propeller Club di Venezia

superfici, acqua o cibo. Bene, attraverso rigorose procedure, in atto a Bordo di tutte le Navi, la percentuale su 74 Milioni di passeggeri che hanno contratto l'infezione fra il 2008 e il 2014 è stata dello 0,002%, mentre la percentuale di chi lo contrae a terra è del 6% della popolazione generale.

Battaglia vinta attraverso la partecipazione ad un programma chiamato Vessel Sanitation Program (VSP) del Center for Disease Control (CDC) di Atlanta, al quale le Compagnie di Crociera aderiscono. Ma si continua a vigilare, giornalmente, attraverso le Autorità sanitarie locali dei vari Paesi anche nei

confronti di altre patologie, quali la Legionella, la SARS e la MERS. In ognuna di queste evenienze le Navi hanno sempre dimostrato di avere superato ogni minaccia, e di essere il luogo più sicuro dove passare le proprie vacanze e dove lavorare.

Non c'è dubbio che questa nuova Pandemia rappresen-

ti una grande sfida e che siano in corso cambiamenti nelle pratiche e nelle procedure, per tutelare, ancora una volta, con la migliore 'Best Practice' passeggeri ed equipaggi. Ma anche questa battaglia sarà vinta per primi dalla Gente di Mare, così come sempre dimostrato dalla Storia della Medicina e della Marineria, perché noi Marittimi siamo persone abituate da millenni a regole, solidarietà e discipline ferree, che disciplinano ogni aspetto della vita di Bordo.

L'Italia sta dando un grande esempio in questa circostanza, con la ripartenza delle Navi MSC e Costa, due Compagnie che hanno generosamente investito sulla sicurezza di passeggeri ed equipaggio, adottando misure straordinarie. L'effettuazione di tamponi a tutti, prima dell'imbarco, e la decisione di consentire escursioni a terra solo sotto uno stretto controllo sanitario, si fanno dimostrando un'arma vincente per rassicurare clientela, stampa e non da ultimo i Governi che devono autorizzare l'approdo.

VERSO L'EXPO

Il Padiglione Italia a Dubai viaggia con Costa

Progetti di partnership turistica per la compagnia di crociere che ha casa a Savona

■ Il Padiglione Italia approda Expo 2020 Dubai dopo aver viaggiato a bordo delle navi di Costa Crociere. L'accordo tra la compagnia italiana e il Commissariato per la partecipazione dell'Italia a Expo Dubai 2020 è stato siglato qualche tempo fa a bordo dell'ammiraglia «green» Costa Smeralda, da Mario Zanetti, direttore generale di Costa Crociere, e dal commissario Paolo Glisenti, alla presenza dell'ambasciatore degli Emirati Arabi Uniti in Italia, S.E. Omar Obaid Alshamsi. La partnership consentirà di raccontare il nostro Paese e le sue meraviglie a un pubblico italiano ed internazionale, promuovendo i valori di sviluppo sostenibile espressi dal Padiglione Italia a Expo Dubai. «Essere presenti al Padiglione Italia

a Expo 2020 Dubai è per noi motivo di grande orgoglio, oltre che un altro segno tangibile e concreto della ripartenza del turismo e del Sistema Paese. Le nostre navi portano nel mondo la bellezza dell'Italia e siamo lieti di poter proseguire questo racconto a Dubai, in un'occasione così importante di rinascita, con tanti altri brand protagonisti del meglio dell'Italia», osserva Mario Zanetti. «L'Expo sarà luogo di incontro e di confronto su temi cruciali per il futuro come lo sviluppo di un turismo sostenibile ed inclusivo, del quale la nostra Compagnia intende essere leader ed esempio per tutto il settore, per contribuire a creare valore per l'economia e per le nostre destinazioni nel segno dell'innovazione, del rispet-

to delle culture e dell'ambiente». «L'Expo di Dubai, dal prossimo primo ottobre, sarà un'occasione importante per confermare e rafforzare la leadership dell'Italia nell'area del Mediterraneo allargato che va dalle nostre coste sino agli approdi del Golfo arabico: un crocevia storico e contemporaneo di relazioni e scambi tra Oriente e Occidente, che a Expo Dubai avrà un irripetibile momento di incontro», è il parere del commissario Paolo Glisenti. «Nel Padiglione italiano, dedicato all'Italia che nei secoli è ancor oggi naviga verso nuove terre di saperi, di conoscenza e di cultura, accoglieremo i tanti croceristi che ci vorranno raggiungere, condividendo la loro esperienza e la loro felicità per aver di nuovo solcato le magnifiche rotte del Mare Nostrum».

La bellezza dell'Italia, fatta di paesaggi, sapori, atmosfere, sintesi di creatività, sostenibilità e competenze multisettoriali, è al centro del progetto di partecipazione del nostro Paese alla prossima Esposizione Universale. Nel caso di Costa Crociere si tratta di bellezza italiana che viaggia sul mare. Da oltre 70 anni, infatti, le navi di Costa sono ambasciatrici nel mondo del nostro Paese, a cominciare proprio da Costa Smeralda, ammiraglia che si caratterizza per l'arredamento rigorosamente «made in Italy», per essere l'unica nave ad avere un vero e proprio museo dedicato al design italiano, e per offrire un'esperienza di vacanza all'insegna dell'ospitalità e della gastronomia italiana. Costa Crociere è impegnata anche sul fronte della sostenibilità, valore chiave del Padiglione Italia a Expo Dubai, che aprirà le porte il primo ottobre 2021. In linea con gli obiettivi dell'Agenda 2030 dell'Onu, la

compagnia ha infatti aperto la strada dell'innovazione sostenibile per tutto il settore crocieristico, introducendo come prima al mondo nuove tecnologie per ridurre l'impatto ambientale della propria flotta. Un esempio è l'utilizzo, proprio a bordo di Costa Smeralda, del gas naturale liquefatto, la tecnologia più avanzata al mondo nel settore marittimo per abbattere le emissioni. Costa sta inoltre avviando la sperimentazione di batterie e celle combustibili per raggiungere il traguardo delle crociere a «emissioni zero». L'aspetto ambientale è integrato in un piano più ampio di sostenibilità, che mira a promuovere forme di turismo sempre più inclusive ed attente alle esigenze dei territori e delle comunità locali, portando gli ospiti alla scoperta di destinazioni di grande valore culturale, ma ancora poco conosciute, come ad esempio i Borghi d'Italia, con programmi per preservarne la bellezza e le tradizioni locali, anche attraverso l'attività della Costa Crociere Foundation. Per permettere ai propri ospiti, italiani e internazionali, di vivere l'esperienza di Expo e di visitare il Padiglione Italia, nel corso del prossimo inverno, dal 17 dicembre 2021 sino a metà marzo 2022, Costa posizionerà nel Golfo Arabico la sua nuova nave Costa Firenze, costruita da Fincantieri a Marghera e dedicata al Rinascimento fiorentino. Le crociere, della durata di una settimana, visiteranno Emirati Arabi Uniti, Qatar e Oman, con tappe ad Abu Dhabi, Doha, Muscat e una lunga sosta di più giorni a Dubai. Pacchetti specifici per la visita del Padiglione Italia a Expo Dubai saranno resi disponibili agli ospiti con modalità e tempi di accesso che offriranno la migliore esperienza possibile.

La deputata Manuela Gagliardi (Coraggio Italia)

«Il Ministero inquadri nel Ssn l'assistenza ai naviganti»

■ «Il Ministero inquadri nel Ssn il servizio di assistenza sanitaria ai naviganti (Usmaf-Sasn)»: è l'appello della deputata ligure di Coraggio Italia, Emanuela Gagliardi, che ha posto la questione in commissione Affari sociali alla Camera. Il servizio di assistenza sanitaria ai naviganti (marittimi e aeronaviganti), da alcuni anni è accorpato all'Usmaf che è il gestore degli uffici di sanità marittima, aerea e di frontiera. Questi enti svolgono funzioni di fondamentale importanza, costituiscono la prima frontiera sanitaria contro il rischio di importazione di malattie infettive connesso ai movimenti internazionali di persone e mezzi di trasporto ed erogano prestazioni sanitarie di medicina generale, specialistica e assisten-

za farmaceutica al personale navigante. Svolgono funzioni medico-legali per l'accertamento dell'idoneità psicofisica dei naviganti, dei marittimi e della sussistenza dei requisiti psico-fisici per il conseguimento delle patenti di guida e nautiche, nei loro ambulatori inoltre, si effettuano esami diagnostici di tipo strumentale ed interventi di chirurgia. «Pur essendo questi servizi gestiti direttamente dal Ministero della Salute il personale, circa 90 elementi tra infermieri, tecnici radiologi, tecnici di laboratorio e fisioterapisti, non è assunto nel ruolo sanitario alle dipendenze del servizio sanitario nazionale, ma opera con accordi nazionali di convenzione rinnovati ogni quattro anni», spiega la deputata - Ne consegue che que-

sti operatori sanitari, nonostante abbiano tutti i doveri dei dipendenti di ruolo del Ministero, dalla timbratura in ingresso e in uscita all'obbligo di svolgere gli ordini che ricevono, non godano dei medesimi diritti e delle tutele sociali tipiche. Riteniamo che il Ministero della salute non possa consentire questo trattamento discriminatorio, soprattutto in un momento particolare come quello attuale in cui il personale sanitario di frontiera assume un ruolo di fondamentale importanza di contrasto al Covid. La preoccupazione di questi lavoratori è fondata perché il tavolo delle trattative è fermo al 2020 e non vi sono elementi per ritenere che qualcuno si stia attivando per migliorare la loro situazione».

Recovery plan Grandi reti e porti



LA DOMANDA
GLI INVESTIMENTI PER I PORTI
DELLE ZES DEL CENTRO-SUD

Quali sono gli investimenti previsti dal Pnrr per gli interventi infrastrutturali nelle aree portuali delle Zone economiche speciali (Zes) del centro-sud della penisola?

Ecco gli interventi finanziati dal Pnrr per i porti delle Zes: porti di Vasto e Ortona (Zes Abruzzo, 62,9 milioni); porto di Salerno (Zes Campania, 1,36 milioni); porto di Manfredonia (Zes Adriatica Puglia-Molise, 89 milioni); porto di Taranto (Zes Ionica Interregionale Puglia-Basilicata); porti di Gioia Tauro,

Reggio Calabria e Villa San Giovanni (Zes Calabria, 1.117 milioni); porti di Augusta, Ripporto, Sant'Agata di Militello e Gela (Zes Sicilia Orientale, 52,2 milioni); logistica portuale e molo di servizio (Zes Sicilia Occidentale, 60 milioni); porto di Cagliari (Zes Sardegna, 10 milioni).

Ai porti una dote di 4 miliardi, in prima fila Genova e Trieste

Logistica. Il potenziamento delle tratte ferroviarie Milano-Venezia, Verona-Brennero e Liguria-Alpi migliorerà i collegamenti tra i ricchi mercati europei e gli scali dell'Alto Tirreno e dell'Alto Adriatico

Marco Morino

«I circa 4 miliardi previsti dal piano sui porti è una cifra che non si è mai vista». Parole pronunciate dal ministro delle Infrastrutture, Enrico Giovannini, lo scorso 20 maggio in audizione alla Camera. Breve riepilogo: allo sviluppo dei porti, della logistica e dei trasporti marittimi, il Pnrr assegna 3,8 miliardi di euro. In questa cifra sono compresi un ampio ventaglio di interventi. Si va dal potenziamento dell'ultimo/penultimo miglio ferroviario e stradale (porti di Venezia, Ancona, Civitavecchia, Napoli, Salerno), all'aumento dell'accessibilità marittima nei porti (tra cui Vado Ligure, Ravenna e Taranto). Dall'elettrificazione delle banchine, alla valorizzazione del ruolo delle Zone economiche speciali (Zes) vicino alle aree portuali nel Sud, fino a

Porto di Trieste.

Lo scalo giuliano è un caso virtuoso di logistica integrata: storicamente il porto di Trieste ha puntato sui collegamenti ferroviari come leva per la crescita.

processi autorizzativi più snelli. Intanto Rfi è impegnata da tempo, con propri investimenti, sia a Genova sia a Trieste. L'ambizione del Gruppo Fs, ora sostenuta anche dal Pnrr, è di trasformare entro il 2024 Genova e il suo porto nel cuore logistico d'Europa. Il Gruppo Fs ha previsto 13,4 miliardi di investimenti per potenziare i collegamenti di sistema portuale di Genova e di tutta la Liguria con le principali linee ferroviarie del Nord Italia e con il resto d'Europa. Di particolare rilevanza il collegamen-

to dell'ultimo miglio tra il Terzo valico e il porto storico di Genova, per velocizzare l'ingresso e l'uscita dei container spediti via treno. A Trieste i treni merci annuali sono saliti da 6mila del 2015 ai sommi del 2020. Rfi è già impegnata in una serie di investimenti nell'area portuale di Trieste, tra cui il potenziamento della stazione Campo Marzio, la principale infrastruttura a servizio del bacino portuale a ridosso delle banchine di carico e scarico.



La sfida. Un pacchetto di misure per porti e navi più sostenibili

Dalle banchine alle navi: così il Recovery taglia le emissioni degli scali

Gli interventi green Focus su aree e attività

Celestina Dominelli

Più finanziamenti sparsi su più voci anche se sufficientemente efficientemente e la riduzione dei consumi energetici di strutture e attività portuali e l'obiettivo dell'intervento ribattezzato "porti verdi". Se, invece, si allarga lo sguardo ad altri aspetti strettamente collegati al miglioramento complessivo della performance energetica degli scali italiani, va chiarito subito che le misure sono diverse e distribuite tra il Piano nazionale di ripresa e resilienza e il Fondo complementare. Tanti i ruoli che documentano però l'assenza nel Recovery Plan di una strategia d'insieme sulle strutture portuali della penisola e che limitano a riprendere le linee di intervento di progetti già noti come "Italia Veloce" e "Porti d'Italia" messi a punto dal precedente esecutivo.

Porti verdi

Il Pnrr prevede innanzitutto 270 milioni di euro di prestiti per promuovere la sostenibilità ambientale delle aree portuali e renderle compatibili con i contesti urbani, anche con interventi di potenziamento dell'efficienza energetica e di sviluppo del fuso di energia rinnovabile negli scali. Il progetto "Porti verdi", come si chiarisce negli allegati tecnici del Piano trasmessi a Bruxelles, si sviluppa nei porti delle Aree portuali di sistema portuale del centro-nord: Mar Ligure Occidentale (porti di Genova, Prà, Savona e Vado Ligure), Mar Ligure Orientale (La Spezia e Marina di Carrara), Mar Tirreno Settentrionale (Livorno, Capraia, Piombino, Rio Marina, Portoferraro e Cavo), Mar Tirreno Centro-Settentrionale (Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta), Mare di Sardegna (Cagliari, Olbia, Golfo Aranci, Porto Torres, Oristano, Portovesme, Santa Teresa Gallura), Mar Adriatico Centrale (Ancona, Falconara, Pescara, Pesaro, San Benedetto del Tronto e Ortona), Mar Adriatico Centro-Settentrionale (Ravenna), Mar Adriatico Orientale (Trieste), Mar Adriatico Settentrionale (Venezia e Chioggia).

Secondo la tabella di marcia fissata dal Recovery, entro la fine del 2022 dovrà scattare l'assegnazione dei lavori - che, secondo l'orientamento emerso finora al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibile, avverrebbe tramite gara e senza il ricorso a partnership pubblico-private - da almeno 7 Autorità di sistema portuale sulla base di progetti integrati, mentre il completamento dei lavori da parte di tutte le autorità è fissato entro la fine del 2024. L'obiettivo è conseguire, a fine Piano, una riduzione annuale del

20% delle emissioni di CO₂ nelle aree portuali interessate.

Elettrificazione delle banchine

Accanto a questo, però, ci sono altre misure funzionali a ridurre l'impatto ambientale degli scali, la cui copertura è prevista dal Fondo complementare finanziato con l'ultimo scostamento di bilancio. Da lì, infatti, arrivano, per cominciare, 700 milioni per l'elettrificazione delle banchine (cold ironing), su cui comunque interviene anche il Piano che prevede una riforma per spingere questo tassello con la definizione e approvazione di procedure semplificate per realizzare infrastrutture dedicate alla fornitura di energia elettrica da terra alle navi durante la fase di ormeggio. Un passaggio, quello normativo, su cui è all'opera, insieme al Mims, anche Terna che si pone come soggetto attivo nel garantire l'infrastruttura di rete. La società ha poi condotto numerosi studi su più di 35 porti italiani e ha concluso che gli interventi di sviluppo portuali a complemento negli ultimi anni permettono di soddisfare il

Si punta a sviluppare un sistema portuale competitivo, collegato alle grandi linee di comunicazione europee

specifici interventi previsti per i porti di Genova (500 milioni per la nuova diga foranea, di cui si prevede la nomina di un commissario straordinario) e Trieste (500 milioni per lo sviluppo del porto e del suo sistema logistico). Previsti anche interventi per lo sviluppo dei porti minori del Sud, anche in chiave turistica per la navigazione da diporto.

Genova e Trieste meritano una riflessione a parte, perché all'interno del Pnrr assumono un ruolo di particolare rilevanza per la logistica italiana e il traffico delle merci. La seconda componente della Missione 3 è incentrata sul settore dell'intermodalità e della logistica. In particolare, si intende sviluppare un sistema portuale competitivo, collegato alle grandi linee di comunicazione europee. In quest'ottica si prevede il completamento dei valichi alpini (a partire da Gattardo e Brennero) e dei collegamenti Ten-T con i porti dell'Alto Tirreno e Alto Adriatico (Genova e Trieste). Il Pnrr prevede che nel Nord Italia siano potenziate, per il trasporto passeggeri e per il trasporto merci, le tratte ferroviarie Milano-Venezia (4,6 miliardi), Verona-Brennero (900 milioni) e Liguria-Alpi (4 miliardi), migliorando così i collegamenti d'oltralpe con i porti di Genova e Trieste, che rivestono una grande importanza per la connettività con i traffici esteri.

Nel caso del porto ligure parliamo del corridoio Genova-Rotterdam che, ha nella galleria ferroviaria del Terzo valico il suo naturale completamento, in direzione sud e quindi verso il Mediterraneo, di un asse lungo circa 4 mila chilometri che abbraccia l'area più industrializzata e popolata d'Europa. Nel caso del porto di Trieste siamo in presenza di uno scalo dove la vocazione ferroviaria e l'integrazione logistica tra la modalità marittima (nave) e il trasporto su ferro (treno) sono già fortissimi. E anzi ha continuato ad ampliarsi anche nel periodo della pandemia con il rafforzamento di alcune linee dirette in Austria e il lancio di un nuovo servizio ferroviario verso Norimberga in Germania.

A Rete Ferroviaria Italiana (Rfi, Gruppo Fs) spetta la grande responsabilità di realizzare le opere del Pnrr in tempo utile, come fattore di successo dell'economia e della competitività e per questo occorrono



L'analisi

UNA VERA SVOLTA NELLA MOBILITÀ È POSSIBILE SOLO CON PROGETTI INNOVATIVI E RIFORME CORAGGIOSE

di Maurizio Maresca

Un'isola-diga da 28 miliardi a Copenaghen per la promozione della mobilità sostenibile. Un corridoio fluviale che assicura un passaggio costante per alimentare Parigi dai porti di Anversa, Amburgo e Rotterdam. Il tunnel sotto il Fehmarn Belt (conclusione 2029) che unisce la Germania e il porto di Amburgo alla Danimarca. Dopo Loechberg, Gattardo e Ceneri, una serie di tunnel fra Ginevra e Zurigo che, spostando di circa 150 chilometri a nord l'asse del corridoio Mediterraneo, collegano Lione, Vienna e Budapest. Si tratta di progetti ambiziosi che danno la sensazione del futuro della mobilità europea.

È utile ricordare che i Paesi membri dell'Unione sono tenuti, non solo ad attuare le norme europee, anche se di soft law, ma anche a collaborare con le autorità dell'Unione e ad adottare le misure nazionali necessarie per assicurare il successo delle politiche europee (articolo 4, 3 del Trattato sull'Unione Europea). L'Italia ha ignorato la politica di cui allo Spazio Unico Europeo della Mobilità declinato nel Libro bianco del 2011 e ripreso con la Comunicazione della Commissione del 9 dicembre del 2020 dopo il Green Deal: ma neppure ha attuato il regolamento 1315 del 2013 che stabilisce le reti di coesione in particolare ritardando le connessioni verso la Francia (Lione-Torino), l'Austria (il Brennero) e la Slovenia (della Venezia Lubiana non si parla più mentre il nostro

Paese è "circumnavigato" da Austria e Slovenia con i trafori di Koralm e Semmering e la Koper Divaca). Persino il Terzo Valico del Giovi, un'opera ormai vecchia di corridoio Reno Alpi fra Genova, Torino e Milano non sarà consegnata prima del 2026.

Quanto ai porti, di cui al regolamento 1315, Livorno, La Spezia, Genova e Savona/Vado, con alcune riforme potrebbero costituire un sistema da 10-15 mila teu (tonnellate equivalenti unitarie) in grado di alimentare i corridoi Scandinavo Mediterraneo (Brennero) e Reno Alpi (Genova-Rotterdam); ma si sta perdendo l'Alto Adriatico con la crisi di Venezia e il difetto di capacità di Trieste e Ravenna (eppure il Nord Est è davvero centrale per la politica europea della mobilità e il Brennero costituirà una sfida).

La distanza del nostro Paese dalle regole europee si misura, poi, se si ha riguardo alla logistica terrestre. Mentre Svizzera e Austria sono riuscite a imporre, con "bastone e carota", il cosiddetto "shifting modale", sostanzialmente aiutando l'industria a riconvertirsi, l'incidenza del ferro e del mare in Italia, malgrado le misure di marebonus e ferrobonus del 2016, è davvero minima.

Nel Pnrr manca un'idea tecnologica che risponda ai bisogni di mobilità di un mondo molto cambiato

Sulle autostrade, è sufficiente ricordare che il nostro Paese non rispetta, per scudati i termini dall'aprile 2019, la direttiva 54 del 2004, che stabilisce requisiti minimi per la sicurezza delle gallerie.

L'auspicio sarebbe di usare il Next Generation Eu per "metterci in riga" e, magari, provare a dare una risposta innovativa alla sfida europea della mobilità riassunta negli strumenti di cui sopra. I progetti del Pnrr sono, tuttavia, molto vecchi e senza alcuna idea tecnologica che risponda ai bisogni di mobilità di un mondo molto cambiato. L'idea di creare un fondo complementare non soggetto ai termini europei è corretta. Ma questo fondo deve essere destinato a progetti e riforme che guardano davvero lo sviluppo della mobilità delle persone e delle merci, la crescita e l'innovazione: come, ad esempio, la levitazione magnetica tra le città del nord, che cambierebbe l'economia e la vita del paese. La navigazione del Po sul modello francese, una moderna infrastruttura portuale/retro portuale/ferroviaria che regga il passaggio del Brennero. Insomma cambiare il nostro Paese non è solo fare (un po' di) quello che avremmo dovuto fare vent'anni fa, ma avere il coraggio di guardare alle nuove generazioni con progetti innovativi e riforme coraggiose; per attuare, anche in Italia, una stagione nuova nella mobilità di merci e persone che assicuri benessere e competitività.