



Meeting per l'amicizia fra i popoli  
43° edizione, 20-25 agosto 2022  
Una passione per l'uomo

Trascrizione non rivista dai relatori

## TALK "IL CAMBIAMENTO POSSIBILE". MUOVERSI BENE PER VIVERE INSIEME

Domenica, 21 agosto 2022, ore: 19.00

Partecipano

**Pietro D'Arpa**, Vice President Supply Chain Europe Procter&Gamble; **Andrea Gibelli**, Presidente FNM Group; **Alessandro Morelli**, Viceministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili; **Enrico Pagliari**, Coordinatore area tecnica ACI; **Alessandro Perego**, Professore ordinario di Logistics Management e Direttore del Dipartimento di Ingegneria Gestionale del Politecnico di Milano. Conducono **Enrico Castelli** e **Irene Elisei**.

Introduce

**Enrico Castelli** e **Irene Elisei**.

**Irene Alisei**: Buonasera!

**Enrico Castelli**: Buonasera, buonasera a tutti, seconda puntata di Talk, lo spazio di approfondimento curato dalla Fondazione per la Sussidiarietà. Oggi la puntata è dedicata a trasporti e mobilità. Buonasera Irene Alisei.

**Irene Alisei**: Buonasera Enrico Castelli.

**Enrico Castelli**: Allora, eccoci qua, i due anni precedenti eravamo solo sul palco in maniera televisiva, oggi siamo in streaming sul sito del Sussidiario, di Askanews, naturalmente sul sito del Meeting, ma siamo anche con un pubblico presente e quindi ringrazio tutti coloro che ci hanno voluto seguire così in presenza. Il titolo di questa sera è "Muoversi bene per vivere insieme", il titolo che abbiamo scelto per questa sera perché, al di là di cifre, investimenti di cui parleremo in lungo e largo in questa serata, stiamo parlando di un bisogno primario delle persone, il diritto di muoversi, di spostarsi, qualcosa che ha che fare in fondo con la libertà stessa delle relazioni. Persone, ma anche merci perché le grandi infrastrutture incidono pesantemente, lo andremo a capire meglio anche stasera perché i prezzi della logistica stanno esplodendo e quindi decidere come, in che modo trasportare persone e merci rappresenta una scelta un po' strategica in questo Paese, vero Irene?

**Irene Alisei**: È sicuramente il tema centrale di questa sera, ne parliamo con alcuni dei protagonisti di quella che è la mobilità in questo momento, chi può aiutarci a leggere la mobilità di oggi e del futuro. Vi presento subito allora i nostri ospiti: in studio abbiamo il Professor Alessandro Perego, docente ordinario di logistica al Politecnico di Milano e Presidente di AMAT che è l'agenzia del Comune di Milano per l'ambiente, la mobilità e il territorio.

**Alessandro Perego**: Buonasera a tutte e tutti!

**Irene Alisei**: Buonasera, grazie per essere con noi. Accanto a lui, lo avete già intravisto, c'è Pietro D'Arpa, che è il Vicepresidente della supply chain di Procter & Gamble, buonasera.



Meeting per l'amicizia fra i popoli  
43° edizione, 20-25 agosto 2022  
Una passione per l'uomo

*Trascrizione non rivista dai relatori*

**Pietro D'Arpa:** Buonasera.

**Irene Alisei:** Il nostro parterre di ospiti si arricchisce anche di altre due presenze in collegamento, do subito il bentrovato ad Alessandro Morelli che è il Viceministro alle Infrastrutture e alla Mobilità, bentrovato!

**Alessandro Morelli:** Buonasera a tutti voi e grazie!

**Irene Alisei:** Buonasera, grazie per essere con noi. E ancora Enrico Pagliari, coordinatore dell'area tecnica di ACI Automobile Club Italia eccolo qua, buonasera bentrovato!

**Enrico Pagliari:** Buonasera, buonasera a tutti.

**Irene Alisei:** Grazie nostri ospiti. Allora iniziamo subito in media res con quella che è una fotografia che riusciamo a scattare della mobilità di oggi e lo facciamo con l'aiuto della grafica mostrandovi alcuni dati che sono stati elaborati nella ricerca della Fondazione per la Sussidiarietà. Le andiamo a vedere insieme. Partiamo soprattutto da quello che è il nostro modo di spostarci, cioè come lo facciamo. I dati a cui facciamo riferimento in questo momento sono quelli relativi al 2019: abbiamo percorso come italiani mille miliardi di km, sicuramente tanta strada, come l'abbiamo fatta? Lo vedete per oltre il 70 per cento con i nostri mezzi privati e poi ancora a grande, grandissima distanza abbiamo utilizzato i trasporti collettivi e poi appena un 5 e 7 per cento il trasporto sulle ferrovie, eppure nel PNRR, nel Piano nazionale di ripresa e resilienza ci sono investimenti per oltre 60 miliardi, 62 in particolare, destinati ai trasporti, alla mobilità proprio sul ferro, cioè sulle ferrovie. Allora, partendo da qui io con una provocazione vorrei coinvolgere subito nel dialogo il Viceministro Morelli: possiamo davvero lasciarci alle spalle l'automobile in questo momento Viceministro? A partire da questi dati e con le prospettive del PNRR?

**Alessandro Morelli:** Ma diciamocelo serenamente, dobbiamo guardare la realtà: oggi, dire oggi che possiamo lasciarci indietro l'automobile sarebbe oggettivamente una cosa abbastanza strana, però dobbiamo pensare a quello che è il nostro futuro, dobbiamo porre quelle basi... (anche perché quando si parla di infrastrutture, si sa, si parla di progettualità che durano anni, a volte decine di anni) quindi il percorso che oggi dobbiamo tracciare per porre quelle basi necessarie proprio per fare in modo che nel futuro dell'Italia ci sia e ci siano dei collegamenti, soprattutto collegamenti ferroviari, efficienti ed efficaci. Efficaci perché devono dare delle risposte ai nostri concittadini. Abbiamo visto come sta cambiando la mobilità, i dati che avete riportato dal MIMS sono dati eloquenti però, dicevo, abbiamo visto come è cambiata la mobilità in questi decenni, grazie all'alta velocità ferroviaria. Molti di noi hanno due opportunità di scelta per un tragitto che è abbastanza normale tra Milano e Roma e le due opportunità sono: prendere l'aereo da Linate oppure scegliere l'alta velocità ferroviaria.

**Irene Alisei:** Certo.

**Alessandro Morelli:** Ci è cambiata la vita e questa è una grande opportunità.



Meeting per l'amicizia fra i popoli  
43° edizione, 20-25 agosto 2022  
Una passione per l'uomo

Trascrizione non rivista dai relatori

**Irene Alisei:** Ne parliamo ampiamente durante il nostro dialogo, ma dato che, come Lei diceva, in diversi contesti è difficilissimo trovare un'alternativa all'automobile, non sarebbe, in questo momento almeno, quindi subito nel breve più realistico, incentivare l'efficienza dell'auto, ovviamente?

**Alessandro Morelli:** Noi stiamo lavorando proprio su questo, infatti per quanto riguarda il tema PNRR, come sapete perfettamente, l'Europa ha imposto che tutti gli investimenti fossero dedicati proprio al ferro, ai porti, insomma a quella... diciamo a quel sistema che interconnette il Paese in maniera molto solida e quindi, diciamo, la cosiddetta cura del ferro in particolare. Ma il Governo italiano, il Governo Draghi ha deciso di investire molto anche sulle strade, quindi per quanto riguarda Anas sono stati posti in essere una serie di commissariamenti molto importanti, penso, (e faccio solo questo esempio per riportare uno dei casi, dei tanti casi, stiamo parlando di una sessantina di commissariamenti per quanto riguarda il settore stradale) la famosa statale 106 jonica che purtroppo è rinomata come l'autostrada, la statale della morte che invece noi vorremmo trasformare in una normale statale italiana ed europea, di livello europeo, proprio finalmente cancellando quella che è una nomea chiaramente drammatica.

**Enrico Castelli:** Grazie Morelli. Enrico Pagliari, Lei è direttore dell'area automotive dell'ACI. Io un po' tra virgolette diciamo, La considero un portavoce degli automobilisti in fondo, ma vi sentite un po' traditi di questa scelta così strategica che è stata fatta sul ferro?

**Enrico Pagliari:** Diciamo ci aspettavamo qualche cosa in più, ma in termini di multi modalità, perché gli utenti che si spostano stanno un po' cambiando le abitudini, diciamo sono costretti spesso a prendere la macchina, però se ci fossero delle alternative valide, sicuramente si appoggerebbero. Questa è una tendenza non solo italiana, ma anche mondiale: spostarsi con più modi di trasporto dove ovviamente c'è l'auto, ma c'è il trasporto pubblico, c'è il ferro. Sul discorso dei finanziamenti, degli investimenti previsti per il ferro ci saremmo aspettati qualcosa di più di investimenti per la manutenzione delle strade. Si parla spesso di sostenibilità, mobilità sostenibile, per noi una mobilità è sostenibile soprattutto se è sicura, primo posto mettiamo la sicurezza, e una strada ben mantenuta, assicura dei gradi di sicurezza superiori a una strada non mantenuta e soprattutto dove magari non ci sono segnaletiche stradali che ti aiutano, in quelle condizioni critiche come può essere la notte o in condizioni di maltempo. In più ecco ci saremmo aspettati come manutenzione, come nodi di interscambio per favorire quella intermodalità cui accennavo prima.

**Enrico Castelli:** Ne parleremo ancora tra poco, ma abbiamo detto tanti fondi per le ferrovie ma dove e come saranno utilizzati? Vediamo insieme questa prima scheda.

**(proiezione video)** *Sotto gli Appennini Liguri si lavora ormai da dieci anni, l'obiettivo di questa opera è quello di velocizzare i collegamenti tra Milano e Genova per percorrere la distanza tra i due capoluoghi in un'ora o anche meno: è la cosiddetta variante del Terzo Valico. I lavori ad oggi sono arrivati a circa il 50 per cento e dovrebbero essere ultimati nel 2024 anche grazie ai fondi del PNRR che ha tra i capitoli più corposi quello relativo alle infrastrutture per una mobilità sostenibile. L'obiettivo è quello di incrementare la rete dei trasporti in tutta Italia per velocizzare gli spostamenti sia delle merci che delle persone. Il Piano di ripresa e resilienza di competenza al Ministero dei Trasporti prevede uno stanziamento di 61 miliardi e 300 milioni di euro di cui quasi 42 serviranno per rendere il sistema italiano delle infrastrutture più moderno, digitale e sostenibile. Verranno quindi*



Meeting per l'amicizia fra i popoli  
43° edizione, 20-25 agosto 2022  
Una passione per l'uomo

Trascrizione non rivista dai relatori

*implementate le opere per il trasporto su gomma, ma la maggior parte degli interventi riguarderà i treni ed il focus principale sarà nel Sud Italia dove verranno incrementati i collegamenti. Alcune opere in questa direzione sono già avviate, i cantieri attualmente aperti sono il nodo di Genova e il Terzo Valico dei Giovi, l'alta velocità Brescia-Verona-Vicenza-Padova, l'itinerario Napoli-Bari e quello Palermo-Catania. La Commissione Nazionale per il Dibattito Pubblico, istituita presso il Ministero delle Infrastrutture, ha approvato anche le linee guida per il procedimento abbreviato per le opere PNRR prioritarie per le quali è obbligatorio il dibattito pubblico. Tra queste: linea ferroviaria Orte-Falco-nara, l'interporto d'Abruzzo sulla Roma-Pescara, interventi sull'alta velocità Salerno-Reggio Calabria. Ferrovie dello Stato presentando i punti strategici del Piano Industriale 2022-2031 si impegna ad investire oltre 190 miliardi nei prossimi 10 anni per potenziare le infrastrutture del Paese. Il piano è rivolto per il 60 per cento alle regioni del Centro-Sud, con l'aumento dell'offerta di treni del 20 per cento, sia per l'alta velocità che per i treni regionali e poi il raddoppio della quota di trasporto merci su rotaia. È un piano che dovrebbe garantire 40 mila nuove assunzioni.*

**Enrico Castelli:** Morelli, è difficile coniugare alte velocità con il trasporto regionale?

**Alessandro Morelli:** No assolutamente, anzi, le due cose devono andare proprio a braccetto. È chiaro che in questo momento stiamo investendo su quella che è veramente la rete arteriosa, poi c'è quella venosa e cioè appunto il trasporto ferroviario regionale. Ci sono delle aziende locali che sono veramente efficienti, riescono a dare un servizio capillare su tutte le Regioni, bisogna implementare quelle che sono difficoltà su alcune linee. Ci tengo però perché, e anzi vi ringrazio per il bel servizio che avete appena esposto, a sottolineare come il Terzo Valico sia sicuramente fondamentale per velocizzare il trasporto tra Milano e Genova, appunto si parlava addirittura di un'ora di viaggio tra due importantissimi centri dell'Italia, ma soprattutto il Terzo Valico permetterà al porto di Genova di essere il porto europeo d'eccellenza e quindi di fare aprire veramente quella grande sfida verso i porti del Nord Europa evitando alle navi, molte navi che oggi devono circumnavigare l'Europa e arrivare fino al nord appunto passando da Gibilterra e di scaricare su Genova e quindi di permettere alle merci di passare verso il Centro Europa dando una grande opportunità di sostegno economico ai nostri territori.

**Irene Alisei:** Noi di porti parleremo peraltro ampiamente, lo facciamo tra un istante. Prima però abbiamo parlato, o meglio, finora abbiamo parlato di persone. Ora vogliamo guardare invece anche a come si spostano le merci, quelle che arrivano anche fino a casa nostra e qui arrivo anche a D'Arpa, ovviamente, perché nel servizio, proprio al termine, abbiamo sentito che l'obiettivo, con gli ingenti investimenti che stanno arrivando, si vuole arrivare a raddoppiare il trasporto merci sulle ferrovie. D'Arpa prima di venire da Lei vorrei farvi ascoltare quello che ai microfoni del nostro Enrico ha dichiarato Umberto Ruggerone che è il Presidente di Assologistica, associazione di Confindustria che si occupa proprio di mobilità delle merci. Enrico ha chiesto se puntare sul ferro come fa il PNRR è la scelta vincente in questo momento. Sentiamo.

**(proiezione video, Enrico Castelli intervista Umberto Ruggerone- Presidente Assologistica)**

**Umberto Ruggerone:** È una strategia vincente, è una scommessa che ci auguriamo tutti che sia vincente, perché oggi nel nostro Paese il comparto delle merci che viene trasportato su ferro è ancora troppo, troppo ridotto rispetto ai nostri partner europei. Ma io voglio dire, a prescindere da questi



Meeting per l'amicizia fra i popoli  
43° edizione, 20-25 agosto 2022  
Una passione per l'uomo

Trascrizione non rivista dai relatori

*paragoni, è troppo ridotto per quelli che sono gli indubbi vantaggi che trasportare merci su ferro rappresenta rispetto al tutto gomma.*

**Enrico Castelli:** *È una prospettiva di medio lungo termine, intanto però non si può fare a meno della gomma, il 90 per cento quasi delle merci viene trasportato su gomma, cosa state facendo per rendere più sostenibile questo questo traffico merci?*

**Umberto Ruggerone:** *La gomma servirà sempre, è imprescindibile la presenza della gomma soprattutto nell'ultimo miglio. Quello che bisogna incentivare è il traffico delle merci su ferro, sulle medie e lunghe distanze. Questo, ad esempio, ci consentirebbe molto rapidamente e in maniera strutturale di risolvere il problema della carenza degli autisti. Se potessimo trasferire su ferro enormi volumi che oggi vanno sulle nostre autostrade, ci sarebbe anche bisogno di meno autisti che oggi mancano.*

**Enrico Palazzi:** *Perché in Italia si fa così fatica a sviluppare l'intermodalità dei trasporti, quali sono i nodi da sciogliere Presidente?*

**Umberto Ruggerone:** *Allora, c'è un ottimo piano di potenziamento della rete ferroviaria che sta sviluppando RFI, il problema è quello che mancano i terminal, cioè sostanzialmente si sta creando una condizione di, immaginiamo, un'autostrada senza caselli. I terminal sono fondamentali, in Italia non c'è stata una politica di sviluppo di terminal in questi ultimi anni, la legge sugli interporti è del 1990, non ha avuto un seguito e a questo punto mancano le strutture che sono in grado di mettere in comunicazione la rete ferroviaria; quindi, il trasporto intermodale verso cui tutta l'Europa sta andando e il mondo della produzione dove c'è bisogno di avere dei punti di carico. Ecco in Italia siamo carenti su questo aspetto, non c'è stata una politica pubblica (? parola non chiara al min 20:39) in questo senso e per quanto riguarda i privati gli investimenti che ci sono nel nostro Paese sono sostanzialmente di realtà straniere.*

**Enrico Castelli:** *Quindi gli stranieri sono arrivati, vuol dire che il business può rendere?*

**Umberto Ruggerone:** *Assolutamente sì, anche parecchio.*

**ALESSANDRO MORELLI:** Bravo!

**Irene Alisei:** *L'avete sentito fuori campo? Ma era il Viceministro Morelli che era particolarmente d'accordo. Sì, La sentiamo e poi torneremo anche a Lei su questo. Però D'Arpa volevo chiederLe se è d'accordo con la visione che abbiamo appena sentito e se davvero è impraticabile, almeno nel brevissimo periodo un'alternativa alla gomma.*

**Pietro D'Arpa:** *Beh il problema dell'intermodalità innanzitutto è legato alle infrastrutture e quindi quello che abbiamo appena sentito dire è assolutamente corretto: bisogna investire nelle infrastrutture; quindi, gli investimenti di cui stiamo parlando vanno sicuramente nella direzione giusta. Infrastrutture sia nella rete ferroviaria, sia nello sviluppo dei terminali intermodali in Italia, ma non è soltanto un problema italiano, è un problema europeo. Esiste però un altro elemento da tenere in considerazione: pur nella ristrettezza dell'attuale situazione infrastrutturale, è possibile utilizzare meglio le infrastrutture che noi abbiamo. Possiamo lavorare sulla efficienza operativa per estrarre*



Meeting per l'amicizia fra i popoli  
43° edizione, 20-25 agosto 2022  
Una passione per l'uomo

Trascrizione non rivista dai relatori

più capacità e quindi, lavorando insieme all'impresa, aumentare anche nel breve termine la percentuale di trasporto intermodale. Come Procter&Gamble noi stiamo investendo tantissimo in questo ambito a livello europeo e mi piace sottolineare che negli ultimi tre anni la quota di intermodale della Procter&Gamble a livello europeo è cresciuto del 50 per cento.

**Irene Alisei:** E poi avete su questo anche con Trenitalia già ad esempio delle collaborazioni, cioè siete già nel mezzo...

**Pietro D'Arpa:** Sì, sì mi piace anche sottolineare questo che stiamo lavorando con le autorità preposte al trasporto intermodale in maniera molto positiva, gli approcci sono stati molto aperti, troviamo una disponibilità notevole. Quindi siamo convinti che nei prossimi 12-18 mesi possiamo incrementare la percentuale di trasporto intermodale in Italia. I problemi strutturali appena accennati rimangono questo va detto.

**Enrico Castelli:** Comunque qualcosa si può già fare subito.

**Pietro D'Arpa:** Esatto.

**Enrico Castelli:** Migliorare... Professor Perego, allora Lei è un esperto di logistica, Politecnico di Milano. L'abbiamo chiamata e l'abbiamo invitata, La ringraziamo per aver accettato il nostro invito, perché per noi rappresenta, come dire, un punto di osservazione esterno: non è un operatore, Lei guarda e studia questi processi e la domanda che volevamo farLe è: il PNRR, fondi che ci sono, fondi del PNRR, come e a quali condizioni potranno riuscire a colmare i ritardi che l'Italia, come noto e come è emerso, ha. Grazie.

**Alessandro Perego:** Benissimo, allora mi permetto di riprendere e sintetizzare alcune delle cose che sono già emerse in modo molto chiaro. Abbiamo visto due dati fondamentali. Per quanto riguarda gli spostamenti nazionali di persone, oltre 70 per cento è su gomma, per la logistica oltre il 90 per cento. Quindi per le merci è ancora peggio. È chiaro che non si deve demonizzare la gomma, l'abbiamo capito perfettamente, la gomma è fondamentale. La gomma è fondamentale, però un eccesso di utilizzo della gomma ha le conseguenze che vediamo: una serie evidentemente di elementi di congestione che rendono inefficiente la logistica e da un certo punto di vista ognuno di noi ha l'esperienza di quanto negativo sia uno sfruttamento eccessivo di spazi dato la gomma, ad esempio, nelle città. Benissimo, quindi è ovvio che va percorso un cammino di riequilibrio modale. Cosa serve per questo? Servono tre cose fondamentali. La prima è già chiaramente emersa: bisogna investire evidentemente nel modo e nei modi che ad oggi hanno ottenuto un peso e una quota inferiore. Quindi bisogna investire correttamente, ad esempio, in ferro come si è detto e in porti, eccetera... nel trasporto pubblico locale (adesso aggiungiamo anche questa componente). Quindi è corretto investire in quella direzione. Basta il PNRR? Certamente no. Bisogna investire con questo tenore per dieci anni, per quindici anni, bisogna tenere nel tempo questo tasso di investimento sennò facciamo qualche piccolo passo avanti, ma non risolviamo alla radice il problema. Certo il PNRR va nella direzione giusta. Ma che tipo di investimento? Questa è la cosa fondamentale che gli interlocutori precedenti hanno già toccato: quando parliamo di trasporto diverso dalla gomma parliamo di trasporto multimodale. Sono forme di trasporto che naturalmente richiedono di mettere insieme più modi di trasporto: ferro con la gomma, per quanto riguarda ad esempio la logistica; nave con la gomma,



Meeting per l'amicizia fra i popoli  
43° edizione, 20-25 agosto 2022  
Una passione per l'uomo

Trascrizione non rivista dai relatori

nave col ferro e con la gomma; o in città, ad esempio, diverse tipologie di trasporto pubblico locale, privato, eccetera. Il problema del multimodale sono esattamente i punti di interscambio tra un modo e l'altro; quindi, bisogna investire sulla interconnessione tra modi di trasporto. Sia sui punti di interconnessione fisica, quelli che abbiamo chiamato, ad esempio interporti o le stazioni in cui si passa da un modo di trasporto all'altro, per esempio dal trasporto pubblico locale alla bicicletta, per fare un esempio. E anche, però, nei nodi di interscambio di tipo informativo, per cui magari dopo si parlerà della cosiddetta "Mobility as a Service", cioè piattaforme che favoriscono l'integrazione tra diversi modi di trasporto. E ultimo elemento fondamentale: non consideriamo, per cortesia, né i cittadini né le imprese come dei soggetti esterni al problema. Anche i nostri comportamenti come cittadini e come imprese sono fondamentali per determinare il riequilibrio modale. Quando dobbiamo usare la macchina perché è importante usiamo la macchina, ma quando non serve usare la macchina perché ci sono alternative, siamo ben noi che dobbiamo scegliere quelle alternative. La stessa cosa vale ovviamente per le imprese.

**Enrico Castelli:** Grazie, grazie Professore perché quest'ultimo aspetto credo che possa essere considerato anche decisivo se vogliamo veramente cambiare accelerando i tempi di questo cambiamento, altrimenti se aspettiamo che, come dire, lo Stato faccia tutto, non riusciremo risolvere i problemi. Finora abbiamo parlato di ferro e di gomma. L'Italia però è circondata dai mari e allora non potevamo non parlare dei porti. Per la verità ai porti il PNRR destina veramente poche risorse. Abbiamo cercato di capire chi è uno dei massimi esperti di portistica italiana. Qual è lo stato dei porti italiani e che cosa c'è dietro ai porti? Vediamo questo servizio.

**(proiezione video)** *In Italia la ripresa post pandemia è stata più lenta. Anche per questo, seppur con qualche riserva, si guarda ai finanziamenti previsti dal PNRR come una grande possibilità di ammodernamento e di sviluppo per l'intero settore.*

**Zeno D'Agostino (Presidente Autorità Portuale Trieste):** *Diciamo che da soli chiaramente non riescono a fare quello che serve nei porti italiani, però fanno chiaramente molto e aiutano, almeno per quanto ci riguarda, questo processo importante che noi portiamo avanti da tempo, l'integrazione di una visione e di pianificazione pubblica che si integra chiaramente invece con una grande mole di investimenti di privati.*

*Nella classifica dei porti nazionali nel 2021 in testa c'è Trieste, con 55 milioni di tonnellate che distanzia a Genova a quota 48, seguita da Gioia Tauro, Livorno e Cagliari. Trieste e Genova sfruttano la loro posizione di porta per i commerci che partono dall'Oriente e sono destinati al cuore occidentale dell'Europa nel caso di Genova e dal Nord ed Est nel caso di Trieste. È con questi numeri che il sistema italiano va all'attacco dei giganti portuali in Germania ed Olanda.*

**Zeno D'Agostino:** *L'Italia in generale, della portualità, almeno alcuni porti sono già avviati a recuperare un gap nei confronti del Nord Europa, insomma io guardo un po' quello che facciamo a Trieste, le merci che passano dal nostro porto ormai fanno riferimento a un bacino di mercato che va dal Belgio fino alla Polonia, l'Ungheria, la Slovacchia insomma quindi un po' alla volta stiamo entrando su destinazioni ferroviarie, intermodali attraverso i nostri treni che vanno sempre di più verso il nord della Germania; Genova sta facendo tante cose, La Spezia... insomma diciamo che... Venezia... quindi ecco, da questo punto di vista, quel gap si sta riducendo sempre di più.*



Meeting per l'amicizia fra i popoli  
43° edizione, 20-25 agosto 2022  
Una passione per l'uomo

Trascrizione non rivista dai relatori

*Ma nuove sfide già si affacciano e saranno decisive per continuare a crescere nel futuro. È necessario un cambio di passo perché, secondo molti osservatori, lo sviluppo di porti, traffico di merci e persone non potrà non tener conto di sempre maggiore attenzione all'energia e all'ambiente.*

**Zeno D'agostino:** *Noi abbiamo uno slogan che "il futuro del porto non è il porto" e abbiamo fatto dei ragionamenti abbastanza importanti a livello europeo sul fatto di come si debba iniziare veramente a vedere ciò che sta sotto il mare come una grande risorsa. Questo è legato anche a un ruolo più green del porto, è quindi legato per esempio alla transizione energetica, noi oggi avremo molto a che fare con la produzione energetica, non solo come consumo. È chiaro che quindi il mare è una grande risorsa da questo punto di vista. E poi il porto visto come hub tecnologico e quindi, insomma, siccome il punto di riferimento delle reti globali, della tecnologia sono i cavi sottomarini e anche lì torniamo sotto i mari nella visione... Ecco quindi quel "futuro del porto non è il porto" significa un po' questo e su questo noi stiamo investendo.*

**Irene Alisei:** Non dimentichiamo quello che è il tema di oggi, cioè provare a capire la mobilità del futuro, ma parliamo di una mobilità che può diventare realtà nel brevissimo termine e allora su questo Viceministro vorrei tornare da Lei perché mi sono segnata un paio di passaggi di quello che il Presidente D'Agostino diceva, cioè un porto inteso come hub tecnologico, un ruolo del porto nella transizione energetica insomma può avere anche questo scopo. Non è sicuramente così che conosciamo i nostri porti italiani. È un'eccezione quella di Trieste oppure in qualche modo è apripista, indica una strada?

**Alessandro Morelli:** Ma guardi innanzitutto dobbiamo ricordare che abbiamo di fronte un mercato che è quello che ci propone nuovi modelli di economia, soprattutto di carburanti, strumenti energetici che veramente si sta aprendo a nuove tecnologie oggi in fase sperimentale e penso per esempio all'idrogeno che è un tema sul quale anche alcune aziende locali di trasporto pubblico stanno investendo, non solo dal punto di vista economico, ma anche sperimentando. L'esempio principale viene dalla Valle Camonica dove Ferrovie Nord Milano sta perseguendo questa sperimentazione dove appunto ci sarà il primo percorso di un treno a idrogeno con, purtroppo ancora un idrogeno che non è totalmente green, ma chiaramente la transizione prevede proprio dei passaggi per arrivare a un obiettivo finale che è quello dell'idrogeno verde. Dunque, dicevo, oggi stiamo facendo una serie di investimenti molto importanti per quanto riguarda i porti. Ricordo, per esempio, la diga foranea di Genova che, insomma, vale oltre un miliardo di euro, proprio per dare ancora maggior respiro a uno di quei porti, assieme a Trieste, come dimostrano già i dati attuali che sono rivolti verso l'Europa. Quindi l'Italia in questo momento sta dando, sta investendo su Trieste e Genova in particolare, ma sono anche altri porti, penso alla diga Europa del porto di Livorno, degli investimenti dicevo per dare all'Europa, non solo all'Italia dei nuovi punti di approdo fondamentali perché appunto si possa creare quel mercato positivo, perché alla fine, giustamente, è stato fatto riferimento ai cittadini, alle scelte dei cittadini, alle scelte delle imprese. Ricordiamoci che le imprese seguono le loro scelte e guardano al loro futuro sulla base dei bilanci: se costa meno portare le proprie merci, far passare le proprie merci attraverso il porto di Genova, quello di Trieste o Gioia Tauro evidentemente le aziende andranno in quella direzione e questo è il nostro obiettivo.





Meeting per l'amicizia fra i popoli  
43° edizione, 20-25 agosto 2022  
Una passione per l'uomo

Trascrizione non rivista dai relatori

**Irene Alisei:** Chiaro. È una questione di convenienza anche, se parliamo di intermobilità c'è sicuramente una questione di convenienza. I porti possono essere protagonisti riguardo a questo, sono sicuramente anche oggetto di una trasformazione, D'Arpa vorrei venire da Lei perché il Presidente D'Agostino parlava del porto in particolare guardando anche alla trasformazione digitale che può interessarlo, può svilupparlo ancora di più. Se parlo di digitalizzazione, questo come ha cambiato il vostro lavoro, anche in termini di organizzazione?

**Pietro D'Arpa:** Sì, di digitalizzazione ormai si parla da alcuni anni, non è sicuramente un tema nuovo e noi in Procter & Gamble lavoriamo molto intensamente e investiamo parecchio nella digitalizzazione. La digitalizzazione sta cambiando radicalmente il modo con cui operiamo nel campo dei trasporti. In particolare, un esempio che vorrei fare è quello della pianificazione dei trasporti. Oggi attraverso algoritmi e piattaforme digitali è possibile pianificare i trasporti in maniera tale da adattare gli ordini a specifici mezzi di trasporto. Non è vero che più veloce è sempre meglio, in alcuni casi il trasporto su strada è preferibile, in altri casi il treno, la nave eccetera. In passato questo si è fatto in maniera manuale, oggi è possibile farlo in maniera digitale, in realtime. Questo ha liberato, diciamo, delle opportunità per l'intermodale che prima non erano visibili.

**Enrico Castelli:** Grazie, grazie D'Arpa, allora Dottor Pagliari, non ci siamo dimenticati di Lei, adesso arriva il Suo momento per parlare di porti, e non vorrei tirarla in ballo con l'ACI, insomma però tra un po' arriva Suo momento, non s'offenda. Volevo chiudere questo discorso ai porti. Ingegnere Perego, Professor Perego: porti e retroporti, i porti non sono il futuro del porto, ma nel porto dice D'Agostino, ci faccia capire meglio, cosa vuol dire tutto questo discorso qua. I porti sono strategici e in che modo possono essere strategici?

**Alessandro Perego:** Ma, ci sono due modi di leggere quanto ha detto D'Agostino. Un primo che l'ha richiamato anche precedentemente è: chiaramente il porto di Genova è la porta verso l'Europa, quindi le merci che transitano, che arrivano dall'Asia, che transitano al Canale di Suez su grandi navi portacontainer, quando arrivano al porto di Genova devono arrivare a essere distribuite in tutta Europa più efficacemente e anche più efficientemente di quanto non si faccia dai porti del Nord Europa, Anversa per fare un esempio, Amburgo, porti che richiedono cinque giorni in più di navigazione per essere raggiunti. Quindi è un paradosso che l'Italia con i suoi porti del nord Tirreno, del nord Adriatico non sia capace di intercettare di più questi flussi, ma per farlo, e torniamo al punto di prima, bisogna investire nella multimodalità, cioè nei punti di interconnessione tra il porto e il resto del sistema, altrimenti il porto rimane un oggetto a sé stante, chiuso in se stesso. Poi Zeno D'Agostino in realtà parlava anche di un altro modo di intendere il porto, cioè leggeva il porto come un luogo, un hub in cui si può anche fare innovazione tecnologica, si può in qualche modo intercettare, affrontare il problema energetico e tante altre cose che ha chiaramente sviluppato lui.

**Enrico Castelli:** Perfetto, allora arriviamo all'ultima parte del nostro dialogo di oggi. Parliamo un po' del nostro muoverci nelle nostre città, piccole o grandi che siano, aree metropolitane o aree appenniniche, insomma. Diciamo che Milano è stata selezionata insieme ad altre due città italiane per sperimentare questo nuovo termine, l'ho detto a incominciare ad entrare nella testa, io ho fatto fatica, si chiama si dice MaaS, "Mobility as a Service". Allora per questo riceverà anche i soldi del PNRR, si tratta di un progetto per favorire l'integrazione di servizi di trasporto: biciclette, treni, auto... insomma un rassemblement di metodi di trasporto per facilitare la mobilità. Come funziona,



Meeting per l'amicizia fra i popoli  
43° edizione, 20-25 agosto 2022  
Una passione per l'uomo

Trascrizione non rivista dai relatori

come si incomincia a pensare di farla funzionare? Lo capiamo in questo servizio di Annalisa Pomponio e Luciano Piscaglia. Poi arriviamo a Lei Dottor Pagliari.

**(proiezione video)** *All'inizio ha suscitato polemiche, ma dopo 2 anni la pista ciclabile di viale Monza a Milano ha vinto la sfida: nelle ore di punta le auto circolanti sono diminuite del 7 per cento, mentre le biciclette sono aumentate del 276 per cento ed è cresciuto l'uso dei monopattini e del bike sharing.*

*“È dal 2009 che uso la bici, il bike sharing da quando l'hanno creato”.*

*“Per andare e tornare dal lavoro, per muovermi in città quando mi serve, per uscire la sera, per tutto”.*

*“Allora il bike sharing l'utilizzo spesso, non dico tutti i giorni, ma quasi. Sia per spostamento lavorativo che poi di mio, personale”.*

Sono aspetti dei nuovi modelli di mobilità che si stanno diffondendo nelle aree ad alta densità. È quel che propone ad esempio Trenord con un servizio che permette di arrivare a Milano in treno e poi proseguire in città con il car sharing elettrico.

**Marco Piuri** (amministratore delegato Trenord, Direttore Generale FNM): *In particolare noi abbiamo scelto questo percorso, questa modalità, quindi attraverso e-vai, perché riteniamo che innanzitutto la scelta dell'elettrico, quindi un car sharing completamente elettrico e quindi in termini di sostenibilità la scelta probabilmente più interessante, la seconda il fatto che abbiamo scelto un modello di car sharing che vuole collegare non solo punti all'interno di grandi aree metropolitane, ma anche piccoli comuni e quelle che vengono denominate le “aree interne”.*

*Favorito anche dalla ripresa dopo la fase più acuta della pandemia e dall'aumento dei costi dell'energia, è un progetto di integrazione del trasporto pubblico tradizionale con i nuovi servizi in condivisione.*

**Marco Piuri:** *La sfida è quella di provare a lavorare sugli orari della vita, provare a ridefinire gli orari nei quali noi ci muoviamo per fare le cose che dobbiamo fare e provare a creare modelli di servizio e modelli di trasporto differenti da quelli attuali. Noi crediamo che qui sta la sfida vera di una combinazione fra servizi che hanno, diciamo così, un orario e sono rigidi (tipicamente il treno, tipicamente l'autobus pubblico) e servizi invece di carattere flessibile, che possano essere, diciamo, prenotati dagli utenti e possano integrarsi variamente.*

*Si cerca di rispondere nel modo più efficace alla domanda dei cittadini di avere a disposizione una gamma di servizi di mobilità sempre più completa e flessibile, integrando grazie alla tecnologia diversi modelli. È il concetto di Maas, Mobility as a Service. Qui sta lavorando ad esempio l'ATM di Milano.*

**Carole Ciliberti** (Direttore Smart Mobility ATM): *La vita dei cittadini cambierà in meglio nel senso che sarà possibile accedendo ad un'unica app digitale, quindi quella del MaaS, a tutti i servizi di mobilità disponibili nell'area metropolitana. Quest'app accompagnerà l'utente in tutto il suo percorso di viaggio, dal momento della pianificazione, l'acquisto del biglietto integrato e l'utilizzo dei*



Meeting per l'amicizia fra i popoli  
43° edizione, 20-25 agosto 2022  
Una passione per l'uomo

Trascrizione non rivista dai relatori

*mezzi, l'accesso ad informazioni in tempo reale nel caso in cui si verificasse una qualche disruption del servizio. Quindi è di fatto un accompagnatore della mobilità a 360 gradi.*

*Un modo innovativo di pianificare gli spostamenti, quindi usando semplicemente il proprio smartphone.*

**Carole Ciliberti:** *L'obiettivo è quello di fornire un'esperienza agli utenti finali di mobilità che sia semplificata, integrata e personalizzata. E il tutto viene garantito andando ad integrare la mobilità pubblica e privata.*

**Irene Alisei:** Allora Pagliari, vorrei chiederLe di un progetto che è simile al MaaS e che state anche voi sviluppando, ma proprio per capirci, per intenderci vorrei chiedere aiuto al Professor Perego che riesce a spiegare concetti difficili in parole semplici. Se noi parliamo di MaaS, non è qualcosa che riguarda solo Milano, ma è una tipologia di progetti?

**Alessandro Perego:** Assolutamente sì, certamente, è stato già abbastanza bene spiegato, cioè è un'app sostanzialmente che prende la prospettiva dell'utente. L'utente entrando in questa app riesce a: informarsi, pianificare, organizzare, gestire, pagare un trasferimento, un trasporto multimodale, cioè unendo diverse tipologie di forme di trasporto già esistenti. Sembrerebbe una cosa semplice, uno potrebbe dire: "Ma perché non c'è già?". Degli esempi ci sono già, chiaramente, ma la difficoltà sta nell'integrazione che sta dietro, perché bisogna essere capaci poi di integrare, diciamo così, le funzioni di pianificazione, di tariffazione dei singoli operatori, cioè è la frammentazione dei servizi che rende difficile fornire questa app. Ecco, le sperimentazioni che si stanno facendo, si stanno facendo in tutta Italia in tantissime città.

**Irene Alisei:** E sperimentazione che arriverà anche in Italia per quanto riguarda il mondo di ACI, Pagliari perché anche voi, è corretto no, vi state muovendo in questa direzione, ci aiuta a capire appunto di cosa si tratta e quando arriva?

**Enrico Pagliari:** Certo. Sono parecchi anni che stiamo ragionando su questo utente che sta cambiando, cioè la mia generazione aveva il desiderio di possedere l'auto, invece adesso il desiderio delle nuove generazioni è quello di spostarsi in qualsiasi modo e quindi, vi dicevo, c'è questo discorso della multimodalità. Con gli altri Automobile Club del mondo in ambito FIA abbiamo sviluppato un applicativo, come diceva prima il Professore, in grado proprio di integrare i vari sistemi e forti della nostra esperienza di infomobilità dove già raccogliamo semplicemente le informazioni dei vari sistemi di mobilità che sono presenti in un'area, in una città: trasporto pubblico, situazione delle strade, condizioni meteorologiche, sistema ferroviario regionale, addirittura orari di aerei o di traghetti, tutto quello che è presente nell'area abbiamo cercato di diffonderlo con la nostra attività che abbiamo chiamato, brandizzato come Luceverde, anche Milano ce n'era una, ce ne era una a Roma e così un po' in tutta Italia. Adesso vogliamo fare un passaggio ulteriore, cioè oltre ad informare, far sì che l'utente una volta che è informato della situazione dell'area in cui vuole spostarsi, vogliamo fornirgli le alternative che ha a disposizione per spostarsi. L'utente, come dicevate prima, utilizzando il suo telefonino, la sua applicazione, indica che devo andare da un punto "a" a un punto "b". Questo applicativo sarà in grado di fornirgli tutte le alternative possibili e lui potrà scegliere in base alle sue convenienze. La piattaforma che abbiamo sviluppato in ambito FIA si chiama CityTrips, è già



Meeting per l'amicizia fra i popoli  
43° edizione, 20-25 agosto 2022  
Una passione per l'uomo

Trascrizione non rivista dai relatori

funzionante in Spagna in tre città Valencia, Barcellona, la prima dove è stato testato perché nasce con, diciamo, la grossa spinta dei nostri colleghi dell'Automobile Club di Catalogna, anche a Madrid è diffusa ma, paradossalmente, è presente anche in America Latina che uno dice, magari è una situazione peggiore, invece a Santiago del Cile funziona questa applicazione come funziona in Australia. Noi contiamo entro l'anno di applicarla almeno ad una città italiana, stiamo lavorando molto su Milano, stiamo partecipando alla manifestazione di interesse della dell'ATM, a breve in questi giorni si concluderà la manifestazione interesse, presenteremo la nostra offerta, ma stiamo lavorando anche su Genova dove cercheremo di integrare inizialmente tutte le informazioni del trasporto pubblico associate a tutti i sistemi di sharing presenti: bike sharing, car sharing eccetera.

**Irene Alisei:** Siete in rampa di lancio insomma.

**Enrico Pagliari:** Sì, io incrocio le dita, ma spero che entro l'anno possiamo fornire una prova concreta di un sistema che io ho visto, ho provato nelle altre città, credetemi, è semplice da utilizzare e molto valido. Il problema è quello che diceva il Professore, mettere insieme tutte le informazioni di operatori privati, pubblici con interessi diversi e spesso non è facile.

**Enrico Castelli:** Teniamo lì questa considerazione per il Viceministro Morelli, dopo veniamo a Lei ma, Dottor D'Arpa allora, una volta la logistica si pensava che con la mobilità cittadina non c'entrasse più, i tir erano fuori, sbattuti fuori eccetera, eccetera. Oggi l'e-commerce ha rivoluzionato di nuovo tutto, rientra dalla finestra il problema logistico. Come vede questo progetto e questa tendenza sulla quale si sta lavorando, almeno nelle grandi realtà metropolitane?

**Pietro D'Arpa:** Ma, sicuramente la tendenza è quella giusta: io abito a Ginevra, vengo da Ginevra e abbiamo una app di cui si parlava poc'anzi molto simile. Io vado tutti i giorni in ufficio in treno o in bus, tutti i giorni, andata e ritorno, non sono mai stato, non ho mai avuto un giorno di ritardo.

**Enrico Castelli:** E ma lì è la Svizzera, il regno degli orologi insomma è facile, hanno i soldi possono fare tutto.

**Pietro D'Arpa:** È la Svizzera, ma non è magico, cioè è possibile e questo è il messaggio che voglio dire. Però tornando alla sua domanda specifica sul... sì la crisi pandemica che abbiamo attraversato negli ultimi anni ha accelerato lo sviluppo delle vendite online e questo è vero e ha reso il problema della logistica sostenibile nelle nostre città ancora più acuto. Ci sono degli esempi a livello europeo, non soltanto a livello europeo, ma anche a livello europeo, di hub logistici costruiti in prossimità delle periferie delle grandi città dove i tir, i grandi camion arrivano, scaricano i loro prodotti e poi li con mezzi che in genere possono andare a trazione elettrica distribuiscono nelle città. Ci sono degli esempi, per esempio in Olanda nell'area di Utrecht e anche Maastricht. Questi sono esempi molto indicativi perché, anche se l'area che coprono non è enorme, sono dei test che possono essere riapplicati in tantissime realtà. Ovviamente ci sono delle specificità, non tutte le città hanno la stessa struttura urbanistica, ci sono delle complessità che vanno affrontate, però questa idea di hub periferici e che impediscano quindi ai tir e ai grandi camion di entrare nelle città risolve tanti problemi, problemi di inquinamento, ma anche problemi di traffico e di sicurezza stradale. Questa è una direzione su cui pensiamo si debba andare si possa investire. Come dicevo, ci sono tanti esempi positivi.



Meeting per l'amicizia fra i popoli  
43° edizione, 20-25 agosto 2022  
Una passione per l'uomo

Trascrizione non rivista dai relatori

Ci sono anche esempi che non hanno funzionato, però anche questi sono istruttivi per capire cosa dobbiamo fare per migliorare e cambiare.

**Enrico Castelli:** A proposito di cosa dobbiamo fare così il Professor Perego darà qualche elemento anche alla risposta al Morelli, abbiamo capito una cosa oggi, che muoversi non è semplice, non è semplice mettere insieme tutti gli attori e i protagonisti del movimento e la realtà italiana è molto complicata, si può parlare di Milano che è diverso da Genova che è diverso da Trieste, Catania, Bari eccetera e allora che cosa può aiutare la risoluzione di problemi estremamente complessi come abbiamo capito, cioè qual è il metodo che può portare a non, continuamente, a litigare per esempio, perché sappiamo tutti: centro logistico, no, nessuno lo vuole, è fuori casa, vuol dire inquinamento... quindi come uscire da questo collo di imbuto?

**Alessandro Perego:** Il metodo è informato e partecipato. Iniziamo da informato. Bisogna avere i dati, bisogna avere i dati. Facciamo l'esempio della città di Milano, giusto per capirci, mettiamo insieme trasporto persone e trasporto merci. Sul trasporto persone ci sono tanti dati, relativamente alla città di Milano. Ogni giorno ci sono centinaia di migliaia di veicoli che mandano i loro dati dal navigatore satellitare e si stimano i tempi di percorrenza media di ogni tratto stradale, si misura la congestione giorno per giorno nelle diverse vie della città di Milano. Allo stesso modo su Milano raccoglie dati da tantissime fonti diverse, ma sul trasporto delle merci mancano ancora dati. Il trasporto passeggeri e il trasporto merci sono due temi intrinsecamente legati, soprattutto nella città, ma non solo nella città. Quindi in primo luogo bisogna avere le informazioni e i dati, e avere informazioni e dati non è sufficiente per qualificare l'informato, bisogna anche osservare, osservare quello che succede davvero nella città; quindi, non pensare di calare dall'alto un modello o una soluzione, bisogna guardare quello che davvero succede e poi dialogare con le parti. Adesso vi porto questo esempio eclatante perché per me è stata un'esperienza di vita eccezionale. Due anni di pandemia, tavolo di lavoro del prefetto di Milano, si sono ridefiniti i tempi e gli orari della città di Milano per consentire agli studenti delle scuole superiori di andare a scuola in modo sicuro, quindi favorendo sostanzialmente la fascia mattutina degli studenti e questo si è fatto coinvolgendo tutte le parti, sono state coinvolte tutte le associazioni del lavoro, i professionisti, i sindacati, la scuola, le università, tutte le parti in un dialogo, i commercianti, si sono trovate delle soluzioni che in fin dei conti hanno consentito alla città di lavorare bene, non solo per gli studenti delle superiori, ma anche per tutte le altre categorie che hanno potuto esprimere le loro esigenze e tutto sommato trovare una soluzione di equilibrio ragionevole per tutti. Penso che questo sia il metodo.

**Irene Alisei:** Ragionevole, ragionevole è una parola importante per andare a cercare di tirare un po' le fila perché, ripetendo il titolo del nostro incontro "Muoversi bene per vivere insieme" per vivere, per vivere bene in qualche modo insieme c'è anche una questione culturale, cioè questo passaggio di cui stiamo parlando quindi l'intermobilità, un porto che va in qualche modo anche rivisitato, c'è un passaggio culturale che dobbiamo fare un salto. In una battuta Professore.

**Alessandro Perego:** No assolutamente, mi ricollego a quello che dicevo prima, cioè io ritengo fondamentale il ruolo nostro, il ruolo nostro come cittadini e come imprese. Dobbiamo in qualche modo, da una parte giocare con una domanda, esprimere un'esigenza, un'aspettativa. Dall'altra però essere noi protagonisti del cambiamento in prima battuta.



Meeting per l'amicizia fra i popoli  
43° edizione, 20-25 agosto 2022  
Una passione per l'uomo

Trascrizione non rivista dai relatori

**Irene Alisei:** Torno da Pagliari in collegamento perché vorremmo appunto, partendo da questo e pensando appunto di vivere bene insieme... ad esempio un concetto molto semplice è: sostituiamo l'auto inquinante con l'auto elettrica per vivere appunto meglio. C'è però anche qui un problema, cioè noi abbiamo, ad esempio, il parco macchine più vecchio, più vetusto d'Europa, è corretto?

**Enrico Pagliari:** È corretto, siamo arrivati a: 12 anni e 2 mesi è l'ultimo dato per le nostre statistiche come età media dei veicoli. Ed è stato un crescendo dal 2010 dove siamo partiti da una vecchietta di 8 anni e 4 mesi, siamo arrivati a 12 e la cosa sta peggiorando. Ben vengano gli incentivi per rinnovare il parco auto, quelli che favoriscono soprattutto le auto meno impattanti, più sostenibili quelle ibride, quelle elettriche perché intanto un veicolo nuovo inquina di meno, ma è anche più sicuro. Noi abbiamo dei veicoli, più del 50 per cento dei veicoli del nostro parco, sono un 40 milioni di autovetture, 20 milioni hanno più di dieci anni, un veicolo di 10 anni rispetto a un veicolo nuovo in caso di incidente ha una probabilità di rimanere morti o gravemente feriti quattro volte superiore. Quindi non è soltanto un problema di impatto ma...

**Irene Alisei:** È una necessità.

**Enrico Pagliari:** È una necessità, proprio come diceva Lei, vivere meglio, vivere più sicuri, inquinare di meno eccetera... Quello che abbiamo notato questi due o tre anni di incentivi un po', diciamo, compromessi, mi permetto di dire, dalla pandemia, però non hanno favorito questo rinnovo che ci aspettavamo anche noi. Sostanzialmente, voi sapete, ci sono le categorie da euro 0 a euro 6 (5 e 6, come mi dicevano sono 40 per cento, 45 per cento del parco) questi incentivi hanno favorito il ricambio, ma di euro 5 e euro 6, cioè si è comprata la macchina, intanto, chi se lo poteva permettere, le auto che volevamo che fossero eliminate: 0, 1, 2, 3 e 4 sono rimaste, non dico uguali ma, insomma, è cambiato poco lo scenario. Questo noi lo abbiamo già fatto presente al Ministero, dicendo di incentivare non solo l'acquisto di veicoli nuovi sostenibili, ma anche il ricambio di veicoli più vecchi con un veicolo meno vecchio, quindi lasciare un usato molto vecchio e acquistare un usato molto nuovo, per esempio, da euro 5 in su. Questa miglioria per cercare di risolvere quest'anomalia che si è determinata.

**Enrico Castelli:** Viceministro Morelli, allora Pagliari Le ha alzato la palla, siamo in campagna elettorale non esageri con le promesse, a dire che adesso auto gratis a tutti perché sarebbe un po' fuori luogo al termine di questo dibattito che mi è sembrato molto serio e molto approfondito, ma vengo Lei sul tema di fondo che è anche rilanciato ai nostri ospiti in studio, cioè il momento decisionale, come costruirlo, perché su un tema così importante come le infrastrutture il ruolo centrale è decisivo, però la capacità di dialogo in una realtà territoriale mi sembra fondamentale. Tre minuti per Lei e chiudiamo.

**Alessandro Morelli:** Guardi è La ringrazio anche per lo spunto, siamo in campagna elettorale e quindi parliamo di fatti e non di parole. I fatti sono molto semplici da ricordare in questi tre minuti perché io sono orgoglioso del fatto che, sentite dal mio accento, sono milanese, quindi conosco perfettamente la realtà che è stata citata, viale Monza, ma potrei citare altre vie: Buenos Aires in particolare, Corso Sempione, eccetera, eccetera... insomma vie che sono note, alcune di queste sono note a livello nazionale e l'aumento del numero di, diciamo, mobilità dolce è così importante,



Meeting per l'amicizia fra i popoli  
43° edizione, 20-25 agosto 2022  
Una passione per l'uomo

Trascrizione non rivista dai relatori

come segnalato dal vostro servizio, anche perché si è resa praticamente impossibile la vita all'automobilista. Dunque, se devo impiegarmi un'ora ad attraversare corso Buenos Aires, francamente sì, avete perfettamente ragione, lascio la macchina e vado a piedi. Ma questo è un obbligo e dal nostro punto di vista è una cosa assolutamente sbagliata, cioè questo percorso deve essere un percorso culturale sicuramente di grandi investimenti che deve vedere assieme una serie di iniziative messe sul campo per guardare a un obiettivo di medio lungo periodo. Quindi, dicevo, fatti e non parole: nei fatti proprio sulla città di Milano e per coadiuvare il lavoro di chi sta compiendo questa transizione è stata... in questa legislatura sono stati portati i 900 milioni di euro che collegheranno, permetteranno il collegamento col prolungamento della M5 di una linea metropolitana fino a Monza; sono stati investiti anche attraverso il PNRR miliardi per il prolungamento di altre tre linee; ed è stata messa, diciamo, una importante pietra per quanto riguarda la progettazione della M6 e quindi una nuova linea di metropolitana. Perché questo? Perché se noi pensiamo all'intermodalità solo al centro delle nostre città, quindi al monopattino da utilizzare tra Loreto e la piazzale Cadorna, francamente abbiamo una visione piuttosto distorta di quella che deve essere intermodalità sulla scelta dei nostri concittadini e non sull'**hobby (? parola non chiara a 57:29)** perché noi dobbiamo collegare già le città dell'hinterland, oltre alle città che renderanno le nostre grandi città delle vere e proprie metropoli regionali. Dunque per questa ragione, guardando con positività a quelle che sono le scelte da fare anche nell'ottica di dare risposte ai nostri giovani perché chiaramente quello che stiamo mettendo oggi in campo, i frutti di quello che stava mettendo oggi in campo si vedranno tra 5 e 10 anni, stiamo parlando di linee metropolitane quindi lavori che, come sappiamo, impiegano molti anni per vedere la loro realizzazione, ma tutto questo deve essere fatto in una maniera veramente intermodale, non ideologica, guardando a un obiettivo che è un obiettivo sicuramente comune. Visto che è stato giustamente citato, la Dottoressa citava la parola "ragionevole", tutto deve essere fatto con ragionevolezza, purtroppo abbiamo visto come, Pagliari ce lo ha ricordato, l'età media delle auto circolanti sta aumentando, questo significa non che la gente è cattiva e non vuole comprare un'auto nuova, molto semplicemente non ha la possibilità di comprare un'auto nuova perché tutti quanti se avessero questa opportunità lo farebbero e scelte ideologiche come quella per esempio di bloccare le auto euro 5 nelle nostre metropoli è dal mio punto di vista un grave errore, perché colpisce le fasce più deboli della nostra società, non per ragioni ambientali di altissimo livello, ma semplicemente perché ideologicamente si vuole impedire ad alcuni nostri concittadini di andare in giro per le città.

**Enrico Castelli:** Grazie Morelli!

**Irene Alisei:** Grazie per il Suo intervento e grazie ovviamente ai nostri ospiti e al pubblico che ci ha seguito in sala e a voi da casa.

**Enrico Castelli:** Appuntamento a domani, terza puntata dedicata al futuro, ricerca e università, decisiva, una puntata decisiva per i nostri giovani per capire dove stiamo andando col mondo universitario e col mondo della ricerca italiana. Grazie ancora e buona serata!

**Irene Alisei:** A domani, vi aspettiamo!