



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

Trascrizione non rivista dai relatori

MARE NOSTRUM: IL MEDITERRANEO, NUOVO NODO DI CONNESSIONI

Lunedì 22 agosto, ore 17.00

Partecipano

Andrea Agostinelli, Presidente Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio; **Enrico Giovannini**, Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili; **Luigi Lucà**, Amministratore Delegato Toyota Motor Italia; **Gianpiero Strisciuglio**, Amministratore Delegato Mercitalia; **Alberto Viano**, Amministratore Delegato LEASEPLAN.

Introduce

Marco Piuri, Direttore Generale FNM e Amministratore Delegato Trenord.

Marco Piuri: Buon pomeriggio e benvenuti a questo incontro “Mare nostrum: il Mediterraneo, nuovo nodo di connessioni”. È un incontro che vuole affrontare un tema che ha una lunga storia da un certo punto di vista ma che richiede oggi di essere riletto e reinterpretato. L'Italia ha una collocazione geografica, fisica unica perché è una piattaforma fisica dentro il mar Mediterraneo e che ha rappresentato storicamente un punto di connessione e un ponte tra terre e culture diverse. Lo è stato storicamente nelle epoche dei Romani col Mare Nostrum ma lo è e lo può essere ancora di più oggi. Ed è questo il dibattito che oggi vogliamo affrontare per capire come e dove possiamo svolgere un ruolo sempre più determinante e cruciale in termini di connessioni, non solo all'interno dell'Europa ma su scala globale, con riferimento ai movimenti, ai flussi delle merci e delle persone. È un dibattito che oggi affrontiamo con un panel molto qualificato perché abbiamo innanzitutto il ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibile Enrico Giovannini che ringraziamo della sua presenza e questo panel affronterà il tema grazie ai contributi di quattro attori che rappresentano quattro realtà differenti. Perché potremmo discuterne con Andrea Agostinelli che è Presidente Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio e quindi con una delle realtà portuali più importanti del nostro Paese, con Gianpiero Strisciuglio Amministratore Delegato Mercitalia quindi a capo del polo della logistica e trasporto dei beni e delle cose del gruppo Ferrovie dello Stato, con Luigi Lucà, che è collegato via video, Amministratore Delegato Toyota Motor Italia e quindi in questo caso un produttore di veicoli, veicoli pesanti e nell'ambito dell'automotive, e per chiudere con Alberto Viano, Amministratore Delegato Leaseplan e quindi con una società che offre su scala globale servizi legati alla mobilità a partire dall'automotive. Grazie ancora della presenza, abbiamo deciso grazie alla disponibilità del ministro di stravolgere i protocolli istituzionali quindi introdurrà e farà un primo intervento di quadro, di scenario indicando le strategie e i punti essenziali il ministro Giovannini, farà un po' spazio per i quattro contributi e una ripresa del ministro anche sulla base delle sollecitazioni che gli saranno arrivate. Ministro, prego.

Enrico Giovannini: Grazie mille, buon pomeriggio, buon pomeriggio a tutte e a tutti. Grazie per questo nuovo invito a essere qui e a visitare, partecipare a un evento veramente straordinario. L'etimologia della parola Mediterraneo è mare naturalmente in mezzo alle terre. È un qualcosa che ci richiama l'idea che il mare di per sé non è da solo ma in particolare il mar Mediterraneo ha senso,



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

Trascrizione non rivista dai relatori

vive in quanto collocato all'interno di un, anzi, di vari territori. Lo dico subito perché, anche nella campagna elettorale o comunque nei mesi scorsi, qualcuno invocava il ministero del mare come se il mare potesse essere sganciato dal resto di ciò che avviene sulla terraferma o sulle terreferme. La domanda da cui vorrei partire è se il mar Mediterraneo ha un valore in sé o se in realtà ha un valore culturale strategico politico economico in funzione dell'evoluzione delle società che insistono in qualche modo sul mar Mediterraneo. L'importante forse è visualizzare come le società sono organizzate perché dalla Spagna fino alla Croazia per poi proseguire in Grecia e poi naturalmente l'Italia e poi Cipro, abbiamo l'Unione Europea. Quindi tutta la zona nord e in parte est è Unione Europea. Poi abbiamo la Turchia, poi abbiamo i Paesi Siria, Libano, Israele, e poi abbiamo i Paesi del nord Africa con le loro differenze. Io credo sia importante partire da qui per capire che l'Italia da sola, anche rispetto al proprio ruolo culturale, politico, economico non ha molto senso, ma ha senso in primo luogo se inserita appieno nell'unione europea. E quindi immediatamente la domanda che ci dobbiamo porre è come l'Italia si connette al resto dell'unione europea perché da sola non necessariamente svolge quella funzione che vorremmo svolgesse. A sud c'è quello che Luca Caracciolo e Limes tempo fa chiamarono caosland, cioè la terra del caos, legata in qualche modo al tema del cambiamento climatico, perché tutta la fascia equatoriale, sub o la parte più vicina a noi, è interessata in modo drammatico dal cambiamento climatico, ancora più drammatico di quanto noi siamo interessati dal cambiamento climatico. Ed è importante realizzare questo cambiamento perché, ed è la prima affermazione che vorrei fare, il mare non è soltanto un luogo su cui viaggiano le navi, le merci, le persone, ma il mare ha un valore intrinseco straordinario che per troppo tempo abbiamo dimenticato. Mi piace ricordarlo perché vedo qui delle persone del Corpo delle Capitanerie di porto, della Guardia costiera che dipendono dal ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili perché uno dei loro compiti è proprio la salvaguardia della qualità del mare. Allora io non vorrei che dimenticassimo questo aspetto perché la vita nel Mediterraneo, da un punto di vista marino, sottomarino, è fondamentale per capire che cosa succede nelle società che si affacciano e purtroppo sappiamo che ci sono dei rischi estremamente gravi. Perché è così importante il cambiamento climatico? Perché sono partito da qui? Perché un anno fa secondo diversi esperti il Mediterraneo rischiava di essere spazzato via o almeno veder ridotto pesantemente il proprio ruolo grazie allo scioglimento della calotta artica che sostanzialmente apre la strada per le navi per far circumnavigare dalla Cina e la Russia e arrivare al nord Europa invece di passare da Suez. Basta questo accenno per dirvi quanto il nostro futuro è incerto e quanto noi non possiamo pensare all'Italia come a una piattaforma semplicemente logistica di arrivo delle merci perché il cambiamento climatico potrebbe spiazzarci in modo molto consistente. E allora i ragionamenti che abbiamo fatto in questo anno, anno e mezzo, ci hanno spinto nella programmazione del PNRR e non solo, a immaginare l'Italia non tanto e non solo come luogo di arrivo delle merci, ma come luogo di trasformazione e di partenza delle merci. Questo richiede un cambiamento di ottica molto rilevante, abbiamo qui il presidente dell'autorità portuale che, tra l'altro, ricomprende Gioia Tauro, lo dirà certamente lui successivamente, Gioia Tauro è il porto europeo al numero uno nel cosiddetto trans-shipment cioè arrivano le super porta container che portano le merci e a Gioia Tauro quel flusso viene smistato in giro per tutto il Mediterraneo. Lo dico perché bisogna superare gli stereotipi. Pensare ad esempio che le merci arrivino in Sicilia o a Gioia Tauro e poi si fanno tutta l'Italia in treno e poi proseguono in treno verso la Germania, verso i Paesi del centro Europa, a fronte di consentire alle porta container di arrivare a Genova e a Trieste, è un non senso. Sapete una porta container quanti treni carica? Poi ho qui l'amministratore delegato di Mercitalia: cento? Cento treni una porta container. Lo dico semplicemente perché, al di là degli slogan, programmare il sistema di mobilità



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

Trascrizione non rivista dai relatori

di trasporto all'interno di una situazione così complessa è un'operazione molto molto difficile. E allora che cosa abbiamo provato a fare in questo anno e mezzo? Giustamente questa sessione non parla della logistica come una delle caratteristiche fondamentali della piattaforma logistica. Tanti anni fa qualcuno diceva: ma veramente dobbiamo vivere su una piattaforma logistica? Anche se sul Mediterraneo? Ora, essere semplicemente una piattaforma logistica in cui le merci passano per andare altrove non lascia molto valore sulla piattaforma. Dunque, abbiamo fatto una serie di assunzioni forti da cui nasce tutto il piano per i porti nel PNRR: l'interconnessione di undici porti, undici aeroporti, nove centri intermodali con la ferrovia, etc. Primo elemento: il gigantismo navale non si arresterà. Questo pone un problema molto importante perché vuol dire banchine sempre più lunghe, vuol dire servizi sempre più avanzati, e quindi non può essere un qualcosa che va bene per tutti i porti e per tutte le destinazioni. Quindi una specializzazione dei porti è un elemento importante al di là degli slogan. Secondo elemento: noi non vogliamo essere solo una piattaforma di passaggio, vogliamo produrre merci, magari esportarle, magari attrarre quelle aziende che a causa delle crisi geopolitiche stanno tornando in Italia per farle produrre nei retro-porti. Per cui tutto l'investimento sulle connessioni dei retro-porti, sulle zone economiche speciali nel Mezzogiorno per attirare nuovi produttori ed evitare di produrre solo in Pianura Padana, per fare un esempio. Terzo elemento: non possiamo pensare ai porti separatamente dagli aeroporti o dalle ferrovie e così via. Dunque l'interconnessione, l'intermodalità è necessaria, indispensabile come ho detto prima, e questo vale per i corridoi sud-nord, o per esempio il terzo valico di Genova, vuol dire far uscire le merci dal porto di Genova per ferrovia invece che coi TIR o gli autocarri con tutto l'inquinamento che questo può ridurre. Ma vuol dire anche est-ovest, e quindi gli investimenti, pensate all'Italia, per completare la T di alta velocità, portando l'alta velocità da Torino fino a Venezia e poi in basso oltre Salerno per arrivare fino a Reggio Calabria. Ma poi le direttrici orizzontali Napoli-Bari, Roma-Pescara, Orte-Falconara e poi da Battipaglia verso Taranto. Cioè creare una rete merci, passeggeri, interconnessa, che consenta per esempio di attirare nuove forme di turismo, nuove forme di attività manifatturiere. E arrivo alla conclusione. Per tutto questo servono tre ingredienti fondamentali su cui in questo anno e mezzo abbiamo provato a lavorare intensamente, chi è interessato di più a questi aspetti può vedere l'allegato infrastrutture-mobilità del documento di economia e finanza. Primo elemento: investimenti. Il nostro ministero, del PNRR, del piano complementare, è responsabile per 61 miliardi, è la fetta più grande di tutto il PNRR diviso per ministeri, ma questo non basta, ed è la buona notizia, perché stanno per arrivare 50 miliardi del Fondo sviluppo e coesione, 80 miliardi dei Fondi europei ordinari, i cosiddetti fondi per la coesione, quindi insieme 130 miliardi che vanno programmati nel corso fondamentale del prossimo anno. Grande opportunità per completare quello che, nonostante l'ampiezza del PNRR, non siamo riusciti a finanziare. Ma questo dipende dalle Regioni. Quindi le Regioni avranno la possibilità di avere finanziamenti ulteriori che potranno o distribuire a pioggia, come nel passato e sappiamo che non sono stati risultati molto positivi, oppure concentrarli per potenziare e creare un effetto volano con tutte le infrastrutture del PNRR. Secondo elemento: pianificazioni. In questi 18 mesi abbiamo fatto il piano quinquennale fondamentale delle ferrovie, delle strade e autostrade, delle piste ciclabili. Stiamo per completare lo spazio marittimo cioè come si usa il mare attorno all'Italia, magari per fare degli impianti eolici off-shore, oppure per altre finalità, il piano degli aeroporti. Insomma l'idea è che entro la fine del nostro mandato possiamo consegnare al Paese queste diverse pianificazioni e l'avvio di un processo che da 11 anni questo Paese ha scelto di non fare e cioè un piano generale dei trasporti e della logistica. Aggiungerei: e si vede! Quindi investimenti, pianificazione e infine, e con questo concludo, riforme. Col presidente e autorità portuali abbiamo



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

Trascrizione non rivista dai relatori

fatto delle riforme ad esempio di settore che consentono di chiarire chi è responsabile dello sviluppo del porto, se il Comune, l'autorità portuale, la Regione. Con le Ferrovie abbiamo fatto una riforma per cui il piano, il contratto di programma quinquennale è stato siglato in sette mesi invece che due, tre anni. E potrei continuare. Riforme, pianificazione, investimenti: questa è la triade che ci consente di essere un Paese normale, se volete, un Paese che pensa al proprio futuro e che cerca di realizzarlo. E certo è faticoso, serve avere una prospettiva di medio e lungo termine che travalichi le decisioni di un singolo governo, perché altrimenti si smonta con la mano destra quello che uno fa con la mano sinistra o viceversa. Ma c'è, ed è l'ultima frase, un altro elemento, non dobbiamo essere naif: le infrastrutture da sole non bastano, servono operatori di mercato. Per questo è così importante che il gruppo Ferrovie dello Stato abbia deciso quest'anno di riorganizzarsi con quattro pilastri: le infrastrutture ferroviarie e stradali, il traffico passeggeri, il traffico merci e la rigenerazione urbana, su cui non sono entrato. Avere un operatore molto forte, come appunto speriamo Mercitalia diventi ulteriormente, vuol dire entrare nel grande business internazionale che può consentire al nostro Paese di non essere solo appunto una piattaforma fisica ma una piattaforma economica attraverso cui non passano solo merci e passeggeri ma diventi un luogo in cui lo sviluppo, anche sostenibile dal punto di vista ambientale ovviamente e sociale riducendo le disuguaglianze, diventi la realtà. Grazie.

Marco Piuri: Grazie ministro Giovannini perché in poco tempo ha tratteggiato una visione strategica molto chiara, una precisazione che è più di una precisazione, quindi una piattaforma evoluta che vuol dire una rete di connessioni che non consenta solo il passaggio e la movimentazione ma consenta anche di creare valore nelle diverse modalità. Questa è una visione chiarissima e allora la palla passa al presidente Agostinelli che si trova a fare il presidente di una autorità portuale creata nel 2021 quindi è una start-up, se vogliamo metterla in questi termini, che gestisce cinque porti, il principale dei quali citato è Gioia Tauro. Dentro a questo quadro la sfida dell'autorità portuale qual è?

Andrea Agostinelli: Innanzitutto grazie. Io ho otto minuti per riassumere sette anni di un'esperienza emozionante. Mi consenta due ringraziamenti, al dottor Alessandro Guerri che è un mio dirigente che ha condiviso questo intervento e un ringraziamento particolareggiato al ministro. Vedete proprio perché il ministro ha tagliato il nodo di Gordio un anno e mezzo fa dopo sette anni e mezzo di commissariamento dell'autorità portuale di Gioia Tauro. Absit iniuria verbis, non è assolutamente un accenno polemico ma il ministro Giovannini in dieci giorni ha dato una governance al porto di Gioia Tauro che necessitava. E un altro ringraziamento va al ministro Giovannini, vedete, è per il suo metodo, per il suo metodo di lavoro. Vedete si fa un gran parlare dell'agenda Draghi, fra due giorni sarà qui il diretto interessato ma dell'agenda Giovannini non parla nessuno ma vi posso assicurare che è serratissima, che è durissima e che a me ha insegnato molto questo metodo di lavoro che io spero di non rimpiangere. Grazie ministro. Gioia Tauro nel 2019 ha superato una crisi profondissima durata dieci anni con una macelleria sociale di 400 licenziamenti in fondo, nel 2018. E fu una procedura amministrativa condivisa con il governo di allora, una procedura mai più percorsa nel panorama portuale nazionale di mettere praticamente alla porta un concessionario inadempiente e di fare entrare nuovi soggetti interessati. Ebbene da quel momento il porto di Gioia Tauro è composto da due terminal. Uno naturalmente è il più grande terminal contenitore d'Europa e l'altro è un grande terminal automobilistico gestito in maniera maggioritaria da Grimaldi. Bene, ci sono stati nuovi investimenti, c'è il rinascimento del porto di Gioia Tauro, noi abbiamo tutte le



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

Trascrizione non rivista dai relatori

caratteristiche per avere un porto di rilevanza internazionale. Abbiamo le macchine nuove, è stato costruito negli anni 80 questo porto. Abbiamo i fondali, come il ministro accennava, abbiamo il primato del trans-shipment, abbiamo il primato nella connettività. Ebbene, vedete alle mie spalle che scorrono alcune immagini, alcuni video delle meraviglie di questo porto che pochi conoscono. È vero, da solo un biennio abbiamo inaugurato anche una ferrovia portuale. È vero che una nave feeder porta 500 treni ma da 25 anni mancava una ferrovia portuale e il ministro ci ha fatto l'onore di visitarla proprio il giorno del primo o del secondo treno che partiva. Noi faremo alla fine di quest'anno, lo dico con un certo orgoglio, 900 convogli ferroviari in arrivo o in partenza dai nostri terminal contenitori e automobilistici, e mi sembra un dato non irrilevante, anche se il ministro chiaramente ha ragione: basta una nave per portare, non lo so, una quantità di treni imprecisata. Abbiamo tutte le caratteristiche, abbiamo tutte le migliori caratteristiche, certo ci manca il retro-porto, abbiamo il retro-porto più vasto d'Italia però non voglio dilungarmi in discorsi che ci porterebbero molto lontani, io ho anche molto poco tempo. Il discorso del mancato sviluppo della zona economica speciale ad esempio. L'avvicendamento dei commissari, ad esempio. Voi dovete solo sapere che il nostro competitor a livello Mediterraneo è Tangeri in Marocco dove il re Hassan del Marocco in illo tempore con un tratto di penna fondò la sua ZES marocchina che oggi vanta 73 mila dipendenti e tutte le principali aziende europee investono nel retro-porto di Tangeri che rimane un nostro competitor e un nostro obiettivo. Noi quest'anno credo che sfioreremo i tre milioni e mezzo di contenitori e per noi sarà un record e credo che l'autorità portuale abbia fatto e abbia assolto in pieno la sua funzione. Noi offriamo al sistema portuale nazionale, se mi consentite il paragone forse irriverente, il primo esempio di un porto nord europeo, se vogliamo, no? Perché il nostro porto è perfettamente infrastrutturato, ha i fondali, e quindi ha la ferrovia, ha delle prospettive e soprattutto, è un porto, lo diceva ieri il presidente Signorini da questo palco che, contrariamente a Genova che è incastonata in un centro cittadino, Gioia Tauro sorge in una zona assolutamente non antropizzata, sorge nella piana di Gioia Tauro, Reggio Calabria è a 65 chilometri. Bene, però noi abbiamo il compito anche di sviluppare altri porti della zona ionica, Corigliano come hanno già detto, Crotone, Vibo Valentia marina. E allora cosa possiamo fare? E allora permettetemi anche qui una suggestione un po' visionaria. Noi abbiamo pensato di utilizzare i porti ionici che sono desolatamente vuoti. Guardate il porto di Corigliano è stato costruito negli anni 80, oggi riceve 75 navi all'anno, una nave ogni 5 giorni, sono navi che poi trasportano merci poverissime, si parla di rottame di ferro, cippato di legno. Questo è il traffico del porto di Corigliano e anche del porto di Crotone. Bene, noi poi, perfettamente integrati in un disegno di sostenibilità, stiamo avviando degli studi molto approfonditi per utilizzare le banchine di questi porti, per la produzione delle turbine che saranno asservite ai parchi marini eolici off-shore, come anticipava anche il signor Melis. E quindi il vento, vedete, il vento che soffia costante in Calabria, noi lo immaginiamo come un'opzione di riscatto per la nostra regione esattamente anche in accoppiata con un rigassificatore di cui si parla, un rigassificatore perfettamente istruito che dovrebbe sboccare proprio nel porto di Gioia Tauro. Dicevo il vento come base energetica, come lo fu vedete nella prima rivoluzione industriale, il primo triangolo industriale Milano-Torino-Genova, era l'energia idroelettrica che alimentava le fabbriche del nord, per noi potrebbe essere il vento. E allora noi osiamo immaginare da un parte Gioia Tauro che è la nostra piccolissima Rotterdam che dal sud alimenta il nord, e l'eolico off-shore di ultima generazione come un'occasione per garantire al sud un vantaggio energetico, creare una nuova filiera industriale e generare quantitativi enormi di energia perfettamente rinnovabile. E quindi dare anche un'opportunità irripetibile a un territorio che ne ha bisogno, perché vedete il porto di Corigliano è una meravigliosa cattedrale nel deserto, assolutamente vuoto. E quindi è



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

Trascrizione non rivista dai relatori

strategico secondo me pensare per i porti calabresi anche una nuova funzione industriale. Per non più considerare il porto commerciale con il parametro del quantitativo delle merci movimentate in quel porto, perché sarebbe un calcolo molto arido in Calabria dove da una parte domina Gioia Tauro, che è primatista lo abbiamo visto nel trans-shipment, nel trasbordo, e dall'altra abbiamo il deserto, il deserto di Crotona, il deserto di Corigliano Calabro. Ecco, pensare ad una nuova funzione industriale vuol dire che per ciascun parco eolico off-shore noi potremmo impiegare 200 operai specializzati nei 5 anni della fase di produzione e 100 operai specializzati nella fase di gestione del parco marino off-shore che dura 25 anni. E questa è un'opportunità che ci affascina e che stiamo studiando molto attentamente. Io credo che il tempo sia tiranno, vi lascio a queste meravigliose immagini delle navi, le più grandi navi del mondo, sia quelle porta contenitori, 401 metri, ora ne vedete una, vedete una nave di Grimaldi, è una delle più grandi navi porta macchine che solca nei nostri mari e che arrivano perfettamente numerose nel porto di Gioia Tauro. Vi ringrazio per la vostra attenzione.

Marco Piuri: Grazie al presidente Agostinelli, perché ha declinato uno dei concetti che prima il ministro Giovanni ha citato quando ha parlato di sviluppo del sistema portuale e di specializzazioni e di creazione di valore sul territorio. Ha toccato due temi, il tema dei retro-porti, che è un tema che non riguarda solo Gioia Tauro o i porti del sud, riguarda tutti i porti italiani.

Andrea Agostinelli: Noi calabresi bisogna avere prima di tutto in mente il discorso occupazionale. Anch'io ho seguito il ministro, il ministro vola altissimo, e anch'io ho letto Fernand Braudel che nel 1987 scrisse un libro meraviglioso sulla capacità del Mediterraneo di connettere civiltà e culture diversissime. Noi abbiamo problemi molto stringenti occupazionali e quindi destinare un intero porto a questo sarà una grande idea.

Marco Piuri: Assolutamente, no ma appunto, il tema del retro-porto che vuol dire investimenti ferroviari e vuol dire allestimento di aree che consentano quel tipo di creazione di valore a cui faceva riferimento il ministro. E poi la palla passa necessariamente a Strisciuglio quindi a Mercitalia per capire dentro a questo quadro che cosa Mercitalia sta facendo o sta pensando di fare

Gianpiero Strisciuglio: Buon pomeriggio a tutti, grazie. Bè, anch'io parto dal nostro Paese, dalla sua caratteristica di cerniera fra il Mediterraneo come piattaforma ovviamente privilegiata con la sua portualità ma anche con una dotazione importante dal punto di vista infrastrutturale su cui c'è tanto sviluppo in campo. Non dimentichiamoci che il nostro Paese è attraversato da ben 4 corridoi della rete TEN-T, quindi dal punto di vista ferroviario è un po' il fulcro del trasporto da nord a sud, da sud a nord, da est a ovest. Ed è evidente che ancora più questo valore può crescere e cresce con la connessione e con la portualità. Naturalmente come diceva l'onorevole ministro la portualità è fondamentale con la sua specificità, con la sua varietà e con la caratterizzazione che ognuno dei porti ha. Bene, è chiaro che Ferrovie crede tantissimo in questo e il suo piano, il piano di Ferrovie fonda tantissimo le sue radici anche sullo sviluppo della portualità e in generale sullo sviluppo della logistica e del trasporto ferroviario delle merci. Lo fa attraverso un'organizzazione nuova e dedicata come diceva ovviamente il ministro, abbiamo un polo della logistica dedicato a ovviamente sviluppare la quota di trasporto ferroviario delle merci. Oggi siamo nel nostro Paese attorno all'undici per cento, nel nostro piano decennale l'obiettivo è di raddoppiare questa quota con una



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

Trascrizione non rivista dai relatori

serie di azioni importanti che possiamo sostanzialmente suddividere anche in questo caso in tre set di azioni. Il primo è evidentemente la rivisitazione dei modelli di business. Sicuramente la capacità di sfruttare lo sviluppo infrastrutturale ma anche il processo di trasformazione del Paese prestando il servizio in favore di questa trasformazione, è chiaro che possiamo rilanciare un po' il ruolo del Paese nel contesto europeo. Mercitalia ha anche un'importante presenza all'estero per esempio. Quindi è evidente che attraverso un operatore che oggi è il terzo operatore di trasporto ferroviario in Germania ed è fra i più importanti nel nord Europa. È chiaro che questa è una grande opportunità, la possibilità di connettere il Paese che va ovviamente incontro ad un importante auspicato sviluppo delle infrastrutture e ad un ruolo importante e determinante su cui abbiamo la grande focalizzazione del nostro piano. Seconda voce importantissima chiaramente gli investimenti, che sono necessari anche e soprattutto per gli operatori. Mercitalia e il polo della logistica nel suo piano decennale ha due miliardi e mezzo di investimenti su asset ma soprattutto su materiale rotabile e sull'equipment. È chiaro che il rinnovo della flotta, in un'ottica ovviamente green e di maggiore sostenibilità ed efficienza, rappresenta un punto fondamentale per guadagnare posizionamento competitivo e dunque portare la nostra quota di trasporto ferroviario degli standard europei, oggi in Italia siamo ai livelli più bassi. Terzo punto, mi ricollego alla visione di sistema. È evidente che l'integrazione fra gli operatori con le proprie caratteristiche, con le proprie specificità e specializzazioni rappresenta una grande opportunità. Per questo nel nostro piano abbiamo una grandissima attenzione sullo sviluppo delle partnership. Lo sviluppo di accordi e di visione di sistema che chiaramente possa sostanzialmente portare sviluppo nel suo complesso al sistema. Ci siamo mossi e ci stiamo muovendo ovviamente sia con accordi ovviamente con il mondo dello shipping ma è evidente la grande attenzione sulle infrastrutture del primo e ultimo miglio, sia portuali, operiamo ovviamente su Gioia Tauro, l'abbiamo fatto in un periodo anche difficile, adesso auspichiamo lo sviluppo, ci stiamo lavorando intensamente, ringrazio anche il presidente dell'attenzione che ci sta dedicando, ed è evidente che sia sulle infrastrutture portuali come dicevo ma anche le infrastrutture in-land, i retroporti e la connessione fra le strutture portuali e retroportuali rappresenta il completamento un po' della catena logistica. È chiaro che tutto questo è finalizzato a creare valore e restituire competitività ad un settore che ovviamente nel lungo periodo ha sicuramente questa grande fiducia nello sviluppo delle infrastrutture e della progettualità portata avanti e avviata con PNRR ma che da subito ha bisogno di una grande focalizzazione da parte di tutti gli operatori per traghettare un po' il Paese verso questa fase di maggiore sviluppo delle infrastrutture.

Marco Piuri: Grazie a Strisciuglio che ha deciso così dato una visione che io trovo particolarmente interessante perché nel quadro che il ministro Giovannini ha descritto, ecco allora Mercitalia si propone, sta proponendo, sta facendo un ruolo quasi da integratore di sistema, perché da una parte diciamo movimentata dall'altra parte interviene sul gate o sui ponti e va a creare questo tipo di connessione fisica insieme a quella dei servizi. Questo mi sembra il messaggio più...

Gianpiero Strisciuglio: Hai sintetizzato benissimo, è proprio il ruolo a cui ambiamo e siamo sicuri di poterlo interpretare al meglio anche e soprattutto in una chiave internazionale dove possiamo portare appunto anche la produzione e la distribuzione non solo nel nostro Paese ma ovviamente anche su scala internazionale. Oggi è chiaro che l'arena competitiva è l'arena europea, quanto meno



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

Trascrizione non rivista dai relatori

per chi fa ferroviario. Con l'integrazione con lo shipping ovviamente dà una dimensione ancora più ampia.

Marco Piuri: Grazie. A questo punto ci spostiamo e abbiamo i due interlocutori che guardano invece al mondo dei veicoli su strada, pesante, automotive e quant'altro, e la parola va a Lucà quindi Toyota che è stato il primo operatore su scala globale a investire pesantemente per fare la prima auto ibrida e che oggi è impegnato sull'idrogeno. Il ministro Giovannini ha citato molto chiaramente, col riferimento al Mare Nostrum, il tema ambientale. Un tema ambientale di sostenibilità che è un tema proprio complessivo. Allora, Toyota che cosa ha da dirci o che tipo di contributo sta portando in questa direzione?

Luigi Lucà: Innanzitutto buongiorno a tutti, mi auguro che mi sentiate e vi chiedo innanzitutto scusa per non poter essere oggi là insieme a voi. Ho sentito alcune parole chiave che cercherò di ricollegare durante il mio intervento che sono: interconnessione, operatori e partnership. Comincio da operatori, in modo tale da spiegare anche qual è il nostro ruolo in questo intervento. Ecco, quello che cercherò di spiegare è che cosa un operatore come Toyota può portare e come può contribuire a questa trasformazione in atto e quali sono allo stesso tempo le aspettative e le esigenze che un operatore globale e internazionale come Toyota può avere nei confronti di un sistema-paese. Ovviamente il sistema-paese, l'Italia, che sta affrontando così come tutti gli altri Paesi europei la sfida energetica e cercando di realizzare i due obiettivi più importanti che sono il "Fit for 55" per la riduzione della CO2 ma anche il "REPower EU" nell'ottica di una maggiore indipendenza energetica. Da questo punto di vista l'Italia nel bacino mediterraneo è molto ben posizionata. Abbiamo già un tasso di rinnovabili che è particolarmente elevato tra energia idroelettrica ma anche, in prospettiva, solare ed eolica, così come è stato fra l'altro accennato prima. Ecco, però queste energie rinnovabili hanno sicuramente una caratteristica che è la caratteristica di essere intermittenti e non necessariamente sempre stabili e non sempre disponibili. Quindi è necessario un vettore energetico. Ecco questo vettore energetico noi riteniamo possa essere che sia uno dei vettori energetici chiave per il futuro sia l'idrogeno, motivo per il quale a livello globale è ormai da più di 25 anni che stiamo investendo sulla tecnologia delle celle a combustibile, quindi dell'idrogeno che entra in reazione elettrochimica con l'ossigeno e genera elettricità per muovere un po' di tutto, anche le macchine. E questo ovviamente va a pari passo con lo sviluppo dell'energia rinnovabile, dal nostro punto di vista. La nostra visione è quella di andare oltre lo zero quindi "Beyond zero", questo è il claim che troverete spesso comunicato da parte di Toyota a livello europeo, a livello globale e in Italia. Che cosa vuol dire andare oltre lo zero? È quello di creare una società che vada oltre lo zero quindi che non si limiti solamente alle zero emissioni ma che abbia un approccio olistico più ampio e che investa in benessere della società all'interno della quale opera, attraverso anche altre soluzioni di mobilità. Venendo al tema della elettrificazione così come era stato citato prima, noi abbiamo ovviamente investito per anni sulle soluzioni a bassissime emissioni che sono quelle dell'ibrido, del full-hybrid così come del plug-in full hybrid. Oggi ci stiamo focalizzando anche sul futuro che sono l'elettrico e l'idrogeno, quindi le celle a combustibile, per quanto riguarda la combustione a zero emissioni. La vettura che rappresenta meglio la nostra tecnologia a zero emissioni, quindi le celle a combustibile, è la Toyota Mirai. È una vettura che esiste dal 2014 e che abbiamo nel 2021 rinnovato, quindi c'è una seconda generazione, è capace di percorrere 650 chilometri e per fare un pieno ha bisogno di 5 minuti di rifornimento. La Mirai in giapponese vuol dire futuro, però è un futuro che è già presente



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

Trascrizione non rivista dai relatori

oggi. Ma il nostro impegno non si ferma alle autovetture, le autovetture rappresentano un esercizio importante in quanto quello più immediato e di diretto contatto con il grande pubblico. Però l'investimento di Toyota si allarga anche ad altri campi: quello degli autobus, quello del trasporto pesante, dei treni, anche della navigazione, dei carrelli elevatori e anche delle centrali per la produzione di elettricità. Un focus particolare e accento particolare noi l'abbiamo messo sugli autobus che sembrano essere, anzi sicuramente guardando ai recenti sviluppi e anche investimenti indicati nel PNRR. Per questo motivo abbiamo fatto una partnership con Caetano Bus. Per chi non conoscesse Caetano Bus è quella che fa sostanzialmente il co-bus e che vedete in quasi tutti gli aeroporti del mondo, è la società che opera in Portogallo e che produce in Portogallo dove abbiamo un investimento come Toyota e con loro sviluppiamo l'autobus Toyota Caetano a idrogeno. Questo autobus sarà disponibile in varie versioni e il line-up si espanderà nel corso degli anni. Entro qui subito sul tema della partnership: non è possibile operare nel nuovo mondo della trasformazione, che sia essa la transizione ecologica, sia essa una completa trasformazione industriale, se non si fa attraverso delle partnership importanti. Ecco, in futuro noi immaginiamo una serie di partnership non solo per quanto riguarda il trasporto delle persone negli autobus, abbiamo fatto un accordo per esempio con Daimler, quindi con Mercedes per la produzione in futuro di autobus a idrogeno, e stiamo parlando con tantissimi altri interlocutori perché questo percorso non si può assolutamente fare da solo. Tra l'altro tutte le iniziative che abbiamo fatto in Italia: basti pensare alla stazione che abbiamo appena inaugurato di rifornimento di idrogeno a Venezia l'abbiamo fatta in piena partnership con ENI così come abbiamo una partnership in piedi con SNAM, quindi i più grandi operatori in Italia sul piano della transizione energetica. Per noi l'idrogeno e l'elettrico rappresentano due realtà complementari che devono essere unite e crescere insieme, per entrambe il tema fondamentale è quello dello sviluppo della infrastruttura. Il nostro investimento sull'elettrico lo abbiamo annunciato anche di recente, l'abbiamo confermato con più di trenta modelli elettrici a batteria che saranno lanciati entro il 2030 con 16 di questi che sono già in pieno sviluppo e che saranno disponibili già a partire dal prossimo anno. Però quello che ci preme oggi sottolineare, il tema su cui ci volevamo concentrare oggi è la mobilità leggera a idrogeno. L'idrogeno, ovviamente oggi il suo miglior impiego è nel trasporto pesante, ma non solo. Per esempio il trasporto collettivo non di linea rappresenta per noi sicuramente un'opportunità nel senso che a Parigi abbiamo realizzato e realizzeremo entro il 2024 un servizio di taxi con 600 vetture a idrogeno. Quando c'è un'utilizzazione intensa delle vetture, in questo caso, l'idrogeno può giocare un ruolo fondamentale. Da questo punto di vista abbiamo anche un'iniziativa a Copenaghen. Il tema fondamentale è le infrastrutture di rifornimento, oggi in Italia ci sono solo due distributori di idrogeno ed è necessario un approccio integrato. Bisogna che queste stazioni di rifornimento a idrogeno siano realizzate in luoghi dove possono servire più utenti che possano essere gli autobus, le autostrade o le aree portuali. Ad oggi è stato fatto moltissimo, ci sono 40 stazioni per trasporto pesante e leggero che sono previste nel PNRR, però ci sono altri decreti come per esempio quello relativo al rinnovo al parco di autobus che hanno una destinazione d'uso che è bloccante. Vuol dire che quando un comune decide di rinnovare il proprio parco di autobus oppure viene creata una stazione per il rifornimento, questa può essere destinata esclusivamente all'uso dell'autobus: è un'opportunità persa perché questa stessa stazione di rifornimento non può rifornire le autovetture leggere e non può rifornire il trasporto pesante e viene meno quel discorso che era stato fatto prima della interconnessione.



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

Trascrizione non rivista dai relatori

Marco Piuri: Grazie. È emerso un tema infrastrutturale ulteriore legato al tema della transizione energetica e della sostenibilità. Io chiedo scusa al dottor Viano, gli chiedo di stare nei tempi. Qui abbiamo invece un operatore globale che si occupa, diciamo, di noleggio ma non solo, di veicoli perché lo sviluppo che Leaseplan definisce, poi lui ha anche un ruolo a livello confindustriale, è quello del care services che deve avere una visione di servizio globale. Dottor Viano prego.

Alberto Viano: Grazie. È anche una fortuna alla fine poter intervenire dopo aver ascoltato il produttore leader, uno dei produttori leader sicuramente avanzato in termini tecnologici. Per cui bene così e cercherò a questo punto di focalizzarmi. Quattro cose su Leaseplan. Leaseplan nasce in Olanda e c'è un grande punto che io credo che dobbiamo seguire: se la civiltà è nata nel Mediterraneo e la scoperta dell'America ha spostato il centro verso l'Atlantico e oggi si va verso il Pacifico, io credo che non basti dire che il Mediterraneo è un punto di unione e sia necessario rilanciare. La nostra azienda, ne parlerò tra pochissimi minuti, ha fatto anche uno studio che mostra quanto sia avanzata l'infrastruttura di ricarica per la gestione di vetture elettriche in questo caso, e guarda un po' i Paesi mediterranei anche in Europa che sono un po' fanalino di coda, con l'Italia e la Spagna che si superano a vicenda ma a distanze abissali dai nord europei, dal Regno Unito e dall'Olanda stessa. Leaseplan è un'azienda multinazionale nata in Olanda nata nel '63. In Italia oggi gestiamo circa 150 mila vetture e abbiamo circa 2 milioni di vetture gestite a livello globale. Oggi siamo davvero gli unici ad avere un footprint globale e siamo presenti in partnership anche in Oceania e nelle Americhe. Quello che volevo dire oggi io è il cogliere questa opportunità cercando di stare all'interno del tema dello sviluppo del Mediterraneo, è che ci sono grandissime opportunità. Ho sentito parlare di logistica, ho ascoltato con estremo interesse. La logistica ha bisogno di un sistema industriale e il sistema industriale ha bisogno di servizi. Il nostro settore è esattamente quel tratto di unione tra i servizi e il sistema industriale perché è il sistema di mobilità per le persone che oggi propone quei contratti di utilizzo che sono i contratti che consentono agli utilizzatori appunto non di dover acquistare una vettura ma di prenderne il servizio per il tempo che serve e/o anche in termini di utilizzo esclusivo. Quali vantaggi dà oggi il settore in cui opera Leaseplan che io rappresento, e sono anche presidente di Aniasa, la società che riunisce tutti i noleggiatori, gli operatori di car sharing e digital mobility. Ecco, questo settore oggi è quello che propone i contratti che hanno maggior già successo presso le aziende e che stanno avanzando anche presso i privati proprio perché consentono di spostare la gestione del rischio sull'oggetto. Il dottor Lucà ci illustrava come ci stiamo spostando dalla combustione interna pura all'ibrido, dall'ibrido verso l'elettrico e in futuro anche verso l'idrogeno. Chiaramente questo determina un'incertezza. Io penso che alcuni di noi sono molto affezionati alle auto che abbiamo, alcune di queste auto possono avere oltre dieci anni. Ricordiamo che in Italia il parco auto ha un'anzianità media di circa 12 anni per il trasporto persone, anche di più per la parte commerciale. Ebbene oggi sappiamo che l'anzianità degli oggetti vetture per trasporto persone e dei veicoli commerciali non raggiungerà più quei livelli perché ci sono evoluzioni tecnologiche. Sappiamo che le auto a combustione interna, almeno in Europa, non saranno più commercializzabili dal 2035, molti costruttori hanno dichiarato di voler anticipare quella data addirittura al 2030, ragione per cui è del tutto logico che oggi qualcuno si ponga il dubbio di dire va bene ma io devo acquistare un'automobile e non avrà un valore in futuro. Ebbene quell'incertezza su quel valore futuro è il nostro settore e sono gli strumenti di noleggio che consentono di superarla, consentono in effetti di dire io prendo l'uso con un costo comparabile o inferiore, sicuramente molto più certo e non ho il tema del valore residuo, del valore dell'usato. Questo non è ottenuto grazie a grandi magie ma semplicemente grazie alla capacità di un settore



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

Trascrizione non rivista dai relatori

come quello del noleggio, dove appunto si supera la proprietà per arrivare al servizio, di saturare maggiormente l'utilizzo dell'auto. Noi abbiamo fatto uno studio con Bain quest'anno che dimostra ancora una volta come le vetture soprattutto utilizzate dai privati in Italia, ma è un dato che in Europa si discosta di poco, è inferiore al 5 per cento, ebbene i noleggiatori sono in grado di saturare l'utilizzo dell'oggetto molto di più, ragione per cui il ciclo di valore dell'auto si accorcia e in quel senso si riduce il rischio che una tecnologia diventi obsoleta nel giro di quattro, cinque, otto, dieci anni, oggi 12 anni, come le auto euro 3 o euro 4 che ancora circolano. E per tornare più verso il nostro settore o meglio il tema del nostro intervento che è l'economia del Mediterraneo, c'è qualche buona notizia. Le buone notizie sono che i grandi operatori internazionali, pur se in grande misura sono società multinazionali e non italiane, investono molto in Italia. Il nostro settore in Italia è un settore in continua crescita, è un settore che è stato capace anche di crescere in modo anticiclico durante il periodo della recessione 2008-2012 e che ha mostrato dati di tenuta sul lungo termine, di sofferenza ma di rapida ripresa sul noleggio a breve termine nel corso dell'ultima crisi economica dovuta al Covid, ebbene questi operatori, che siano nazionali o multinazionali, come la nostra Leaseplan, hanno continuato a investire, hanno continuato a crescere e aumentato la penetrazione non solo sul settore più maturo che è quello già delle aziende che hanno una grande preferenza oggi chiaramente per il noleggio e per tutte le forme, come dicono gli inglesi asset light cioè dove l'asset non è acquisito ma solo l'utilizzo, ma sta aumentando il proprio successo proprio tra i piccoli imprenditori, gli small medium enterprise, le partite IVA e infine i privati. Per cui quello che è straordinariamente importante è che pur un'economia che ha dimostrato qualche difficoltà, che è l'economia del Mediterraneo, insomma Spagna, Italia, ma anche Francia pur diversamente, hanno effettivamente risentito grandemente dell'impatto dovuto al rallentamento Covid, allo stesso modo stanno dimostrando una buona vitalità e una capacità in un settore come quello dei servizi che favorisce questo tipo di transizione di mostrare dati di crescita uguali o superiori a quelli del centro e del nord Europa. E per questo volevo semplicemente appunto sollecitare questo punto e fare una piccolissima domanda al ministro già che abbiamo la possibilità di farla ed è a che punto siamo sulla realizzazione delle infrastrutture di ricarica e sulle infrastrutture a idrogeno come ha anticipato anche il dottor Lucà che abbiamo visto hanno uno stanziamento importante di più di 700 milioni che però sono nella mission 3 del PNRR. E grazie.

Marco Piuri: Grazie a Viano. Io adesso volevo chiedere un'operazione difficile al ministro e cioè di provare in 5 minuti, che abbiamo davanti il monitor, a trarre delle conclusioni o comunque a raccogliere alcuni spunti. Grazie ministro.

Enrico Giovannini: Benissimo. Cominciamo con la questione delle infrastrutture. Noi siamo responsabili di quelle sulle autostrade e tra un paio di settimane dovremmo avere il quadro degli investimenti di tutti i concessionari perché negli investimenti sulle reti autostradali sono di competenza dei concessionari, non sono competenze dello Stato. Chi invece ha la competenza di finanziare gli altri investimenti sulle colonnine di ricarica, in particolare il ministro Cingolani, su cui si sta appunto procedendo come le statistiche dimostrano. Ma non c'è dubbio, siamo indietro anche perché i produttori nazionali per anni hanno detto che l'elettrico non avrebbe mai rappresentato una soluzione adatta. Quindi abbiamo accumulato un bel po' di ritardo purtroppo su queste cose. Diverso è il tema delle stazioni di ricarica dell'idrogeno. Come è stato ricordato precedentemente, quelle 40 stazioni che vanno realizzate, il bando è già uscito e attendiamo la manifestazione



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

Trascrizione non rivista dai relatori

d'interesse ma ho preso nota delle indicazioni rispetto all'uso esclusivo per ciò che riguarda in particolare le infrastrutture per il trasporto pubblico locale. E 4 minuti e 10 secondi quindi 4 idee al massimo si possono discutere. Primo punto: l'Italia non luogo dove passano merci, passeggeri ma come luogo dove si vive e si produce. Questa è un'impostazione radicalmente diversa rispetto all'idea dell'Italia come piattaforma logistica, perché vuol dire essere in grado di offrire un'alta qualità della vita, senza tutto l'inquinamento che abbiamo nelle nostre città, in particolare nel nord del nostro Paese, con infrastrutture digitali all'altezza ovunque della sfida. Vuol dire avere spazi per ricevere, per esempio, le imprese che tornano in Europa, anche perché la pressione sulla sostenibilità fa sì che far viaggiare le merci da una parte all'altra del mondo non è necessariamente il modo migliore per guadagnare clienti, vista la quantità di emissione incorporata nei prodotti. Quindi una possibile trasformazione, ed è il secondo punto, a patto che questo Paese sia in grado di programmare, di pianificare, cosa che non è proprio il nostro punto di forza. L'unione europea, grazie al PNRR, ci ha insegnato come fare. Sarebbe un peccato veramente gravissimo non usare questo metodo per gli altri finanziamenti di cui parlo e non usare la sinergia che è stata creata tra il governo centrale e gli enti locali in questi 18 mesi proprio per decidere cosa fare. Terzo punto: la velocità. Qualcuno dice che dobbiamo ripensare il PNRR. Ecco, abbiamo tempi strettissimi di realizzazione ma soprattutto abbiamo tempi strettissimi perché la competizione si fa anche con i tempi per la chiarezza di dove si va, non tra un anno o tra cinque anni ma, domani mattina perché se gli operatori devono decidere dove investire lo decidono in tempi rapidi. Bisogna avere quella flessibilità, quelle riforme che abbiamo provato a fare per consentire agli enti locali, ai porti, alle ferrovie di programmare e mettere in campo gli investimenti in tempi rapidi. Ultima considerazione da fare: la dimensione degli operatori. L'ho citata precedentemente, noi abbiamo troppe imprese di piccola dimensione. Abbiamo bisogno che il nostro sistema manifatturiero cresca, così come quello del turismo. Insomma abbiamo bisogno di imprese più forti, più grandi, più leader di mercato. Abbiamo delle opportunità importanti, ma abbiamo bisogno di imprenditori che credano in tutto questo. E dunque quella passione, di cui parla anche questo titolo, per le persone, sia una passione per l'Italia. Ci sono tanti imprenditori già in questa direzione, altri un po' alla finestra, se mi posso permettere, le incertezze sono molte, la politica può aiutare a mettere da parte queste incertezze se riuscirà ad accelerare la realizzazione del PNRR a rafforzare con i nuovi fondi europei e nazionali la programmazione che abbiamo fatto e poi imparare da questa lezione a come mettere l'Italia veramente in condizione di essere un nodo straordinario di connessione tra tutto il Mediterraneo. Grazie.

Marco Piuri: Grazie. Le conclusioni le ha fatte il ministro, io mi limito ad una considerazione sola ma in linea con quello che stava dicendo. E cioè che ancora una volta ce ne fosse stato bisogno si capisce che il nostro Paese ha delle potenzialità enormi. Ce l'ha per posizione, ce l'ha per vocazione, ce l'ha per storia, ce l'ha per capacità. Si tratta di consentire, di attivare sempre di più queste potenzialità, e credo che stasera ne abbiamo avuto un esempio assolutamente positivo con attori primari che ci hanno raccontato quello che ci hanno raccontato. Ecco, c'è bisogno però di una visione strategica, c'è bisogno di qualcuno che sappia gestire la governance in maniera adeguata e abbia quella capacità di pianificazione, insomma di programmazione che il ministro ha più volte richiamato. Ci auguriamo che tutto questo non venga meno. Il Meeting è un evento del tutto unico, è l'esito sorprendente e sempre nuovo di una straordinaria collaborazione umana. Una civiltà non cresce senza cultura, dialogo e bellezza ne sono la linfa vitale. Il Meeting è da sempre luogo di cultura. Ciascuno di noi può contribuire a far continuare questa grande storia. Lungo la fiera trovate le



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

postazioni Dona ora che hanno il cuore rosso. Le donazioni possono avvenire solamente a questi desk dove ci sono i volontari che indossano queste magliette. Importante novità: la fondazione Meeting da quest'anno è un ente del terzo settore quindi le donazioni, chi sosterrà il Meeting può usufruire dei benefici fiscali. Io ringrazio ancora una volta i nostri relatori Andrea Agostinelli, Luigi Lucà, Gianpiero Strisciuglio, Alberto Viano e ovviamente il ministro Giovannini. Grazie e buona serata.