

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
1	Informare	28/11/2007	<i>CONVEGNO SUL TEMA "LOGISTICA SOSTENIBILE: PUBBLICO E PRIVATO POSSONO VINCERE INSIEME"</i>	2
2	Avvisatore Marittimo	29/11/2007	<i>LOGISTICA SOSTENIBILE A GENOVA</i>	4
8	Finanza&Mercati	30/11/2007	<i>STIGLITZ: "NON E' L'EURO L'ALTERNATIVA"</i>	5
1	Avvisatore Marittimo	01/12/2007	<i>LOGISTICA, LE DISTANZE CONTANO</i>	6
13	Il Corriere Mercantile	01/12/2007	<i>"LOGISTICA SOSTENIBILE NELLA NUOVA ECONOMIA"/INCENTIVI PER LA TUTELA DELL'AMBIENTE</i>	7
13	La Repubblica - Ed. Genova	01/12/2007	<i>LOGISTICA, QUESTA SCONOSCIUTA: ITALIA A RISCHIO EMARGINAZIONE</i>	8

Convegno sul tema “Logistica sostenibile: pubblico e privato possono vincere insieme”

Si svolgerà venerdì a Genova

Venerdì prossimo, presso la Sala delle Grida del Palazzo della Borsa di Genova, si svolgerà un convegno sul tema “Logistica sostenibile: pubblico e privato possono vincere insieme” organizzato da SOS-LOGistica - Associazione per la Logistica Sostenibile.

All'incontro - hanno sottolineato gli organizzatori - parteciperanno tra gli altri Joseph Stiglitz, premio Nobel per l'Economia e già vice presidente della Banca Mondiale, ed Edward De Bono, guru del “Lateral Thinking”.

Programma provvisorio

- ore 8.30 Registrazione partecipanti
- 9.00 Apertura dei lavori e saluti di benvenuto di
- P. Odone, presidente della Camera di Commercio di Genova
 - A. Repetto, presidente della Provincia di Genova
- 9.15 Introduzione al convegno a cura del chairman G. Aguiari, presidente SOS-LOGistica
Saluto di M. Vincenzi, sindaco del Comune di Genova e presentazione del “Progetto Genova”
S. Illuminato, direttore generale INFO/RAC-MAP, UNEP, Convenzione di Barcellona,
Introduzione alla Strategia Mediterranea per lo Sviluppo Sostenibile
- 10.00 Sostenibilità: un'opportunità per aggiungere valore a prodotti e processi
Moderatore: G. Leonida, vice presidente SOS-LOGistica
- Edward De Bono, fondatore del Lateral Thinking
 - R. Canevari, head of Global supply chain and procurement Nestlé Waters
 - J. Fenton-Jones, Global procurement and sustainability director GAZELEY
 - M. Michielsen, director Government and regulatory affairs Europe /
 - L. Rossi, director Sales, customer service S. Eastern Europe CHEP
 - C. Luzzatto, director Marketing & Business Development ANSALDO Energia Spa Gruppo Finmeccanica

- 12.00 Sviluppo prodotti/servizi e Reverse Logistics: casi esemplari
Moderatore: R. Provedei, vice presidente SOS-LOGistica
- A Grando, direttore SDA Bocconi
 - R. Manisera, studioso del mondo giapponese
 - F. Oriolo, direttore marketing - Mercato Italia IVECO Spa
 - M. Ronco, Operations and B.D. Director ITALOG Srl Grupp Alpha
 - P. Barzoni, presidente e A.D. PALM Spa
- 13.15 Lunch
- 14.15 Scenari di sviluppo e la sfida della sostenibilità
M. Margiocco, Il Sole-24 Ore introduce
Joseph E. Stiglitz, premio Nobel per l'Economia, già v. presidente della World Bank
- 15.00 Casi esemplari di intermodalità
Moderatore: L. Senn, presidente Metropolitana Milanese
- G. Gallanti, presidente ESPO - European Sea Ports Organisation
 - G. Smeriglio, president4e INTERPORTO ROMANO
 - P. Maggioni, diretto Ambiente EUROVIX / D.Ciulli, LSCT - QSE manager La Spezia Container Terminal Spa
 - G. Porta, A.D. I.LOG, Progetto Metrocargo, Premio Internazionale delle Comunicazioni "Cristoforo Colombo" 2007
- 16.15 Question Time - Modera: F. Capocaccia, vice presidente SOS-LOGistica
Joseph Stiglitz e Edward De Bono dialogheranno con alcuni interlocutori del mondo imprenditoriale, accademico e della P.A.
F. Profumo, rettore Politecnico di Torino; E. Cascetta, assessore ai Trasporti Regione Campania; S. Versace, presidente Gianni Versace Spa; R. Illy, presidente Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia; E. Musso, ordinario Trasporti Università di Genova; M. Lazzoni, amministratore delegato VOLVO Italia Spa
- 17.15 Considerazioni e proposte
Moderatore: M. Margiocco, Il Sole-24 Ore
- C. Battistello, presidente CONTSHIP Italia e presidente Ass. Terminalisti Europei
 - R. Illy, presidente Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia
 - S. Illuminato, direttore generale INFO/RAC-MAP
 - L. Grillo, Commissione Lavori Pubblici e Comunicazioni del Senato
 - C. Burlando, presidente della Regione Liguria
- Conclude il ministro dei Trasporti
- 18.15 Termine previsto dei lavori

IL CONVEGNO**Logistica sostenibile a Genova**

“**L**ogistica sostenibile, pubblico e privato possono vincere insieme”. E' il convegno internazionale organizzato domani, a Genova, da Sos-Logistica, associazione che promuove la sostenibilità per le imprese, con la partecipazione straordinaria di Joseph Stiglitz, premio Nobel per l'Economia e già vice presidente della Banca Mondiale.

All'iniziativa parteciperanno, tra gli altri, Edward De Bono, guru del Lateral Thinking, che racconterà

come la sostenibilità sia, oltre che necessaria, anche motore di attrattività e innovazione nelle economie avanzate; Alberto Grado, direttore di Sda Bocconi; Francesco Profumo, rettore del Politecnico di Torino; Riccardo Illy, presidente della Regione autonoma Friuli Venezia Giulia.

Come già avvenuto nelle precedenti edizioni, anche quest'anno il convegno ospita una trentina di relatori tra manager, scienziati e amministratori pubblici. In questa occasione, l'iniziativa affronterà il rapporto tra pubblica amministrazione, impresa, efficienza e sostenibilità ambientale. In particolare si parlerà di come ottenere e incentivare il risparmio logistico. “L'ottimizzazione dei percorsi e delle modalità non impedirà che forti aumenti della domanda siano ancora soddi-

sfatti dalla strada - spiegano gli organizzatori - e che ingorghi, inquinamenti e incidenti continuino a connotare negativamente la qualità della vita e dell'economia, senza un opportuno ridisegno dei processi”. A questa sfida si accompagna- no gli obiettivi prioritari dei trasporti sostenibili. Incentivare l'intermodalità in modo da utilizzare trasporti a basso impatto ambientale (ferrovia e autostrade del mare anziché strada). Aumentare l'efficienza del trasporto, in modo da utilizzare meglio energia e strada. Ridurre i ritorni a vuoto, ottimizzare i percorsi, localizzare intelligentemente fornitori e magazzini, contenere un just in time parossistico. Riprogettare non solo il trasporto ma anche, e dall'inizio, il prodotto, con la filosofia “end of life” è possibile ottimizzare la logisti-

ca non solo del prodotto ma anche dei rifiuti che produce (reverse logistics).

Il convegno è organizzato presso il Palazzo della Borsa, Sala delle Grida, di via XX Settembre 44, a Genova. I lavori inizieranno alle ore 9. A fare gli onori di casa, il presidente della Regione Liguria, Claudio Burlando, e il sindaco di Genova, Marta Vincenzi.

Sos-Logistica è nata nel 2005 e, dopo pochi mesi di vita, ha organizzato a Torino il suo primo convegno internazionale con l'intervento del celebre professore americano Jeremy Rifkin, uno dei padri delle teorie sull'idrogeno. L'associazione promuove la trasformazione dei processi e dei prodotti secondo una logica di sostenibilità per la riduzione degli sprechi, l'ottimizzazione dei consumi e la diffusione del riciclo.



Stiglitz: «Non è l'euro l'alternativa»

JACOPO DETTONI

«Stiamo entrando in un periodo d'instabilità finanziaria»: parola di Joseph Stiglitz, premio Nobel 2001 per l'Economia, intervenuto ieri a Vienna all'European Colloquia, organizzato da Pioneer Investments (Sgr di Unicredit).

«Credo sia necessario ripensare gli equilibri valutari mondiali - sostiene Stiglitz - Per secoli tutto è ruotato intorno all'oro. Poi intorno al dollaro. Un sistema che ora sta scricchiolando». Anche in America, dunque, non passano inosservate le considerazioni di Paesi, quelli dell'area Opec su tutti, sul ruolo del dollaro come principale moneta di fatturazione del petrolio e, soprattutto, prima riserva valutaria. «L'alternativa euro - ribatte l'econo-

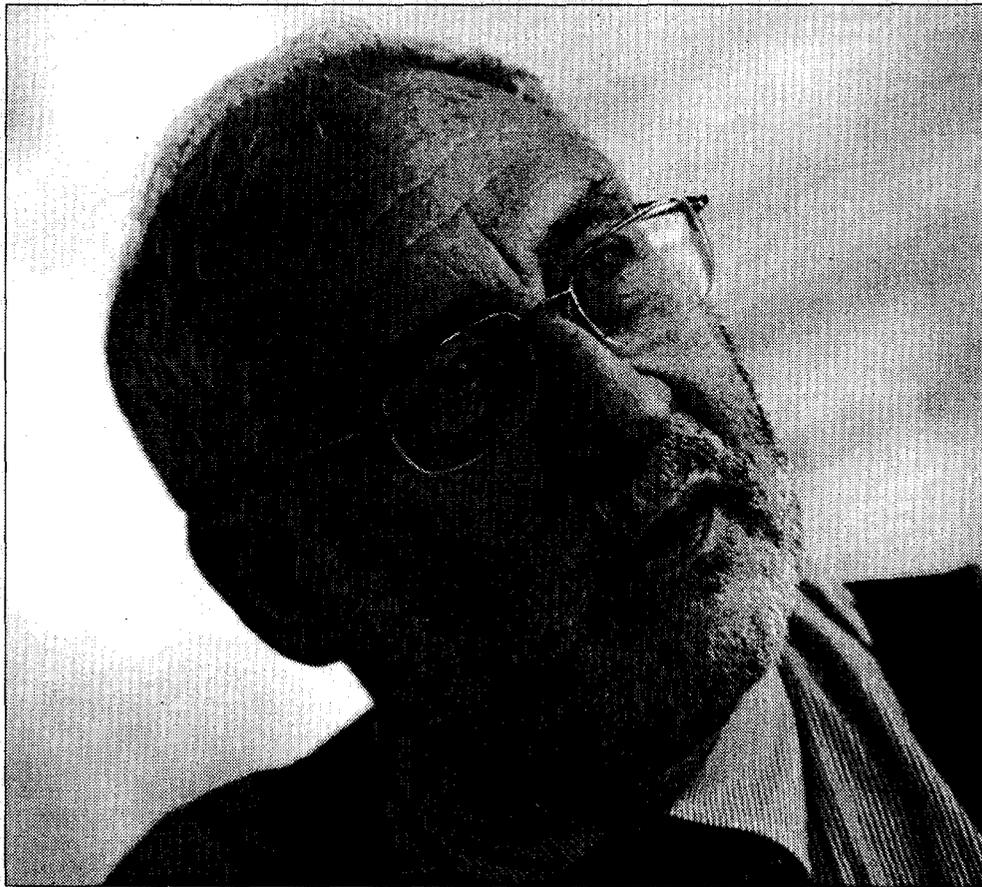
mista - credo possa produrre sola nuova instabilità. Una soluzione preferibile potrebbe essere l'adozione di un modello multilaterale, meglio se orchestrato dall'Fmi».

Stiglitz torna quindi agli *special drawing rights* che proprio il Fondo monetario istituì nel '69 a supporto degli accordi di Bretton Woods. Avrebbero dovuto emergere come importante riserva valutaria, ma il loro utilizzo nelle transazioni internazionali non è mai decollato. Ma sono stati in molti, nel tempo, a sottolinearne la validità. Anche George Soros vi dedicava ampio spazio nel suo *On Globalization*. Senza contare che, «sebbene il focus principale di un modello multilaterale - aggiunge Stiglitz - non possa che essere quello della stabilità finanziaria, potrebbe anche profilarsi come strumento di

supporto alle economie emergenti». Restano irrisolti i problemi interni all'economia Usa, perché «la debolezza del dollaro, fa sì che l'America importi inflazione - sottolinea Stiglitz - soprattutto dall'Europa. Senza contare gli effetti sul livello dei prezzi dovuti all'attuale spolvero del petrolio». Per altro, sono in molti a credere che i grandi esportatori di greggio abbiano interesse nel mantenere i livelli attuali di prezzo, proprio per il minor potere d'acquisto della divisa Usa sui mercati valutari.

«Se poi lo yuan venisse rivalutato - conclude - verrebbe importata ancora maggiore inflazione. D'altro canto, in questo momento, solo attraverso la debolezza del dollaro si può sostenere l'economia, grazie al vantaggio che ne traggono le grandi multinazionali sul mercato globale».



STIGLITZ: CON IL PETROLIO A 100 DOLLARI BISOGNA TAGLIARE SUI TRASPORTI**Logistica, le distanze contano**

L'attuale modello di crescita economica è da rivedere. I Paesi industrializzati, così come quelli in via di sviluppo devono rifare i loro piani per il futuro.

E' questo in sostanza il messaggio di Joseph Stiglitz, premio Nobel per l'Economia ed ex vp della Banca Mondiale, al convegno organizzato a Genova da Sos-Logistica (SosLog), associazione che promuove lo sviluppo sostenibile per le imprese. Stiglitz prova a dare delle soluzioni, proprio a partire dal mondo

della logistica.

Prima di tutto, agire sul lungo termine. "Sappiamo che la globalizzazione è stata spinta dalla riduzione del costo dei trasporti - spiega Stiglitz - ma con il petrolio a 100 dollari al barile, e senza combustibili che rappresentino una seria alternativa, i prezzi per muovere le merci sono destinati a salire sempre di più". Quindi, non basterà più provare ad abbattere le distanze con navi, camion, treni e aerei. Entreranno in gioco i centri di produzione, che "dovranno essere per forza vicini ai luoghi dove vengono

reperate le materie prime". In pratica, si elimina un anello della catena.

Così, anche infrastrutture e luoghi di consumo vanno ripensati in un unico sistema, e non più come dei punti su una mappa geografica, da collegare a caso, in maniera confusa.

Stiglitz fa un esempio pratico: "Gli Stati Uniti fondano la loro economia sulle autostrade. Quando questa grande rete venne inaugurata, circa 60 anni fa, venne salutata come un enorme successo. Però queste lunghe arterie di collegamento hanno

prodotto una grande espansione urbana. Case e quartieri, i luoghi di consumo, sono cresciuti sempre più lontani dai centri di produzione. E oggi gli Usa hanno il più alto rapporto tra emissioni inquinanti e Pil, il loro sistema logistico è inefficiente" proprio perché non esiste una relazione armonica tra i vari momenti della supply chain.

Discorso affascinante, ma sul breve periodo, cosa si può fare? "Inutile affidarsi alla buona volontà dei singoli Stati - dice Stiglitz - L'unico metodo è agire in maniera coercitiva. Molto interessante ad esempio la proposta della Francia, che però sta subendo l'opposizione da parte dell'Unione Europea. I francesi chiedono che vengano imposti dei dazi sulle merci che provengono da Paesi che non aderiscono al protocollo di Kyoto".

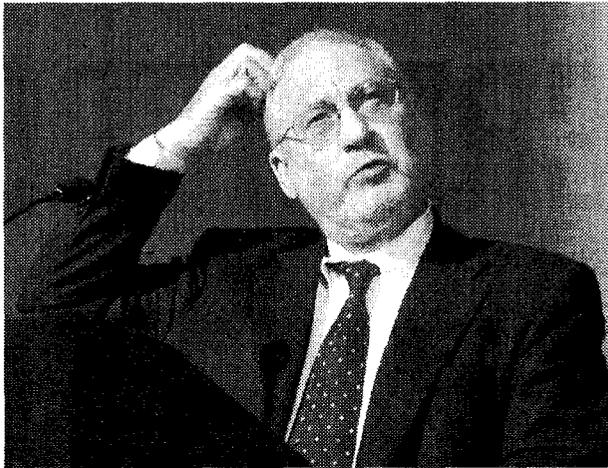
Oppure sanzioni commerciali, ad esempio quando si accerta che determinati beni di consumo sono stati ottenuti in maniera particolarmente dannosa per l'ambiente.

Deve cambiare l'intero modello economico: "Negli ultimi cento anni la produzione è stata centrata sul risparmio della forza lavoro. Ma con Stati sovrappopolati, bisogna invertire la tendenza", cioè creare occupazione non spingendo troppo sulla tecnologia, e lasciare più spazio alle persone. Un modello inaugurato proprio dai Paesi più affollati e in crescita del mondo: Cina e India.

Infine, incentivi per impedire la deforestazione "perché le foreste sono un bene di tutto il mondo, chi le possiede deve essere premiato" e una "tassa sulle emissioni inquinanti. Non si può più pensare ad aria e acqua come risorse gratuite, scontate".

Alberto Quarati

IL NOBEL STIGLITZ



Joseph Stiglitz è intervenuto ad un convegno a Genova parlando della necessità di costruire un nuovo modello economico che limiti lo sfruttamento delle risorse naturali. «Aria e acqua, i due beni più preziosi, sono trattati come se fossero a costo zero, ma ora non sarà più possibile, dovremo trovare il modo per farli pagare. E dovremo pensare a come progettare le nostre città minimizzando il costo ambientale del trasporto merci e come localizzare le produzioni. Viviamo in un mondo unico, dobbiamo pensare a pianificarlo. Non possiamo cambiare pianeta se questo non avrà più risorse»

«Logistica sostenibile nella nuova economia»

Il mondo non è in grado di sostenere i nostri stili di vita. Visto che abbiamo solo la terra non possiamo usarla per fare esperimenti e, in caso andassero male, spostarci su un'altro pianeta. Il premio Nobel dell'economia, Joseph Stiglitz, a Genova per parlare di "Logistica sostenibile", disegna prima il quadro più generale di una crescita sostenibile e di un modello economico che non può più ignorare il problema dello sfruttamento delle risorse naturali. Non ci sono più solo i Paesi occidentali a sfruttare l'ambiente, le economie emergenti di Cina e India, protagoniste di un tumultuoso sviluppo, rappresentano anche un fortissimo incremento nell'utilizzo delle risorse. «Aria e acqua, i due beni più preziosi, sono sempre stati trattati come se fossero a costo zero, ma ora non sarà più possibile, dovremo trovare il modo per farli pagare» spiega Stiglitz che ha una serie di idee da proporre, un sistema di sanzioni e incentivi per difendere il pianeta. Pensare ad una tassa globale sul carbonio, ad esempio, spostare la tassazione dal lavoro all'inquinamento potrebbe essere la base per un accordo globale secondo Stiglitz.

E il sistema logistico è un pezzo del processo di produzione integrato. Anche la logistica dovrà cambiare e diventare

Incentivi per la tutela dell'ambiente

Non punizioni ma incentivi per ridurre le emissioni in atmosfera, per fermare il collasso del pianeta. È l'opinione di Edward De Bono, fondatore del "lateral thinking", guru della comunicazione che è stato con il Nobel per l'Economia Joseph E. Stiglitz, il protagonista del convegno di ieri a palazzo della Borsa su "Logistica sostenibile. Pubblico e privato possono vincere insieme". Una giornata intensa in cui si è discusso di scenari di sviluppo e della sfida della sostenibilità anche con esperti di intermodalità, politici e soprattutto operatori portuali, ferroviari, responsabili della logistica di grandi aziende, che hanno raccontato la loro esperienza per ridurre l'impatto sull'ambiente. L'assessore ai Trasporti della Liguria Luigi Merlo e il presidente della Regione Friuli Venezia Giulia, Riccardo Illy, hanno sottolineato i ritardi nelle infrastrutture. «Siamo in ritardo, è inutile negarlo. E il governo ha sbagliato puntando sulla portualità per rimediare alla crisi economica del Meridione» ha accusato Merlo ribadendo che Genova e Gioia Tauro dovrebbero diventare hub nazionali come ha proposto il ministro dei Trasporti.

sostenibile poiché il nuovo modello di sviluppo economico mondiale non potrà prescindere dal rispetto dell'ambiente e da un nuovo modo di gestire la produzione. Stiglitz parte dall'emergenza ambientale, strettamente legata alla produzione economica e alla logistica: «Le risorse che oggi diamo per scontate stan-

do iniziando a scarseggiare per l'inquinamento e il riscaldamento globale. Bisogna trovare nuove risorse o sfruttare in modo sostenibile quelle attuali, ma per innovare qualcosa bisogna darle un prezzo altrimenti nessuno è spinto a trovare nuove soluzioni».

Il sistema di produzione e il punto di

consumo osserva Stiglitz dovranno essere vicini alle risorse naturali utilizzate nella produzione, così si ridurranno i trasporti. Mentre la gestione e la progettazione del prodotto, fatte con risorse intellettuali, potranno essere dislocate in qualsiasi luogo.

Dovrà esserci sempre più attenzione a dove viene ubicato il processo di produzione: «Sempre più vicino alle fonti e al punto di consumo» dice l'economista. «L'assemblaggio dovrà avvenire vicino ai punti di consumo e cambieranno i sistemi di produzione. Le idee possono essere prodotte ovunque nel mondo, per cui la progettazione e la gestione dei beni e della logistica può essere ubicata in qualsiasi posto». Sarà necessario progettare le città valutando come minimizzare il costo ambientale del trasporto delle merci e pensare a come localizzare le produzioni: «Viviamo in un mondo unico, dobbiamo pensare a pianificarlo».

E chi gli parla di Genova, della carenza di collegamenti ferroviari, il Nobel risponde: «Forse se esistesse un sistema per cui si deve pagare per il traffico generato, una parte gli introiti potrebbero essere utilizzati per nuove infrastrutture».

[m.z.]



Convegno alla Borsa con il premio Nobel Stiglitz: "Voi potreste essere il tramite ideale fra la Cina e l'Europa"

Logistica, questa sconosciuta: Italia a rischio emarginazione

Illy: "Se non cambiano le cose, è finita"

COSTANTINO MALATTO

IL TITOLO del convegno era girato in positivo, "Logistica sostenibile, pubblico e privato possono vincere insieme", ma certo il quadro che ne è uscito, almeno per quel che riguarda l'Italia, è stato piuttosto desolante. Non difficile da prevedere, in una città che paga prezzi salatissimi in termini di inquinamento e di disagi ai ritardi nella realizzazione delle infrastrutture per i trasporti. Una situazione complessiva sintetizzata da Riccardo Illy, presidente della Regione Friuli Venezia Giulia: «Se non cambiano le cose, previsione difficile da sostenere, l'Italia è destinata a giocare un ruolo sempre più marginale nella logistica internazionale. Scontiamo ancora oggi una politica dei trasporti influenzata per anni dalla Fiat e dalla decisione di privilegiare il trasporto su gomma.

Quando, con tremila chilometri di coste, sarebbe molto più sensato puntare sul cabotaggio marittimo».

Eppure, come ha sottolineato il premio Nobel 2001 per l'Economia Joseph Stiglitz «l'Italia potrebbe essere il tramite ideale tra la Cina e l'Europa». L'economista americano è d'accordo che la sostenibilità ambientale è una delle emergenze dei nostri tempi, ma non è d'accordo sul metodo con il quale la si gestisce. Occorre, dice Stiglitz, una politica che privilegi l'educazione e gli incentivi. «Questi — dice l'economista — sono molto più funzionali dei divieti. Come recita un detto delle mie parti "Si può portare il cavallo all'acqua, ma non si può obbligarlo a bere". Inoltre la sostenibilità ambientale deve far parte del sistema educativo fin dalle elementari fino all'università. Perché vi sono dei concetti semplici, che possono

essere insegnati anche ai bambini. E altri più complessi che devono far parte dell'insegnamento superiore».

Anche Edward De Bono, inventore delle tecniche del Pensiero Laterale e sostenitore della Creatività, è a favore degli incentivi per i paesi virtuosi che favoriscono la sostenibilità ambientale. Così come Illy, il quale propone di sostituire i limiti

alle emissioni propri del Protocollo di Kyoto con una politica basata sui "saldi" ambientali, vale a dire sulla differenza tra emissione di anidride carbonica e nuova forestazione.

Oggi che, come dice Fabio Capocaccia, presidente di Infotransport, la logistica ha uno sviluppo decisamente superiore a quello del Pil, trovare un equilibrio ambientale nel settore dei trasporti è fondamentale. Una parte del convegno è stata dedicata proprio all'illustrazione di alcuni dei sistemi che hanno questo obiettivo. «Ma se il costo dei trasporti fosse inesistente — avverte

Stiglitz — i salari diventerebbero identici dappertutto. E la "globalizzazione perfetta" porterebbe ad una spinta degli stipendi verso il basso».

Al convegno era presente anche l'assessore Merlo che ha affrontato

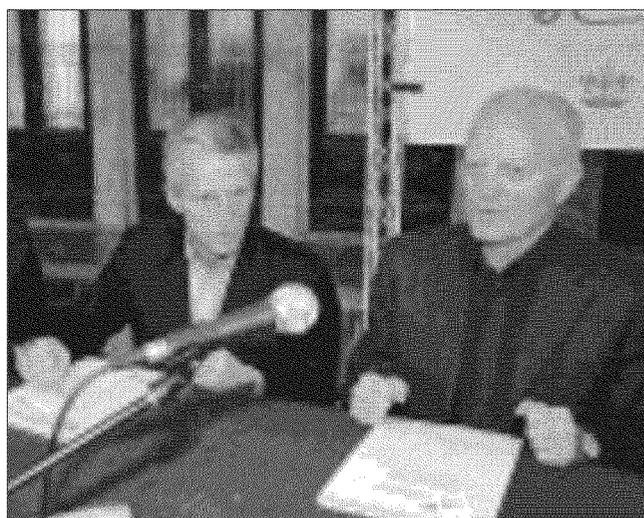
il tema logistica e portualità: «Il governo ha sbagliato puntando sulla portualità per rimediare alla crisi economica del Meridione. I porti hanno bisogno dell'auto-

nomia finanziaria. La riforma della 84/94 dovrà essere una legge quadro, non una legge dettagliata, che lasci ampia autonomia gestionale alle Autorità portuali e soprattutto conferisca in concreto l'autonomia finanziaria. Se quello di cui si è parlato oggi non si realizzerà in breve tempo, la condanna all'isolamento e alla perdita di competitività dell'Italia nei confronti del mondo industrializzato è assicurata».



“La politica privilegi l'educazione e gli incentivi, molto più funzionali dei divieti”

Pessimista l'assessore Merlo: “O si cambia subito o perderemo ancora competitività”



**IL CONVEGNO
ORGANIZZATO
IERI ALLA
BORSA**

A sinistra
Riccardo Illy,
presidente
della Regione
Friuli Venezia
Giulia e Santo
Versace,
presidente del
gruppo
Versace
A destra
de Bono con il
Nobel Stiglitz

