



ASSOCIAZIONE
PER LA LOGISTICA
SOSTENIBILE

Si ringrazia per
la collaborazione



ASSOLOMBARDA

LOGISTICA SOSTENIBILE

un progetto win-win
per imprese ed ambiente

keynote speaker

AMARTYA K. SEN

Premio Nobel per l'Economia

Milano, 29 novembre 2006

Assolombarda

Auditorium Gio Ponti

I RELATORI



◀ **APERTURA LAVORI E
SALUTO DI BENVENUTO**

◀ **INTRODUZIONE
AL CONVEGNO**

relatore **Giulio Aguiari**

Nato nel 1939, ha operato in Olivetti, Montedison e nelle Partecipazioni Statali. Negli ultimi vent'anni, con una propria società di consulenza ha svolto interventi nell'area Operations, soprattutto presso imprese di grandi dimensioni.

Attualmente svolge principalmente attività di docenza in vari master italiani ed esteri.

Nel 2003 è stato eletto Vice Presidente e Incoming President di ELA – European Logistics Association – che raggruppa oltre 100.000 esperti di logistica dei vari Paesi europei.

Ha pubblicato circa 100 articoli sui temi manageriali ed il libro *La Logistica nell'economia senza frontiere*.

Nel marzo 2005, insieme a noti logistici italiani, ha fondato SOS-LOGistica, Associazione per la Logistica Sostenibile e ne è l'attuale Presidente.

titolo **Scenari di sostenibilità logistica**

relazione

profilo **SOS-LOGistica**

società



Nel marzo 2005 si è costituita, con sedi a Milano e Genova, SOS-LOGistica (Associazione per la Logistica Sostenibile) con il proposito di dare spazio e visibilità ad un tema di grandissima attualità internazionale. I cittadini dei Paesi avanzati sopportano infatti sempre meno i disagi di traffico e di ambiente connessi con la consegna delle merci. L'obiettivo è di realizzare una Supply Chain "lunga" che comprenda cioè, anche le compatibilità ambientali ed i problemi di mobilità, per una più completa ed efficace catena del valore.

I soci sono esperti di logistica, informatici, docenti universitari, tecnici dell'innovazione e dell'ambiente, imprenditori. Per Logistica Sostenibile si intende una logistica che mira ad offrire le condizioni di servizio ed economiche richieste dal mercato, ricercando al contempo tutte le più opportune soluzioni dal punto di vista di ambiente e di mobilità, connessi con il trasporto, la consegna ed il riciclaggio dei prodotti e delle merci. La Logistica Sostenibile vuole, in definitiva, promuovere una logistica più efficiente e nello stesso tempo più rispettosa della qualità della vita. Ciò in base alla profonda convinzione che nella maggioranza dei casi "inquinare costa" e la ricerca della soluzione più economica per le operazioni non è affatto conflittuale con la ricerca delle soluzioni più corrette sotto il profilo ambientale.

Queste tematiche risultano inoltre particolarmente significative per il sistema delle P.M.I. del nostro Paese (dove, come noto, il 98% del prodotto interno è realizzato da imprese con meno di 50 addetti) con i ben noti aspetti delle diseconomie di costo ed ambientali legate alle difficoltà di fare sistema.

OBIETTIVI

SOS-LOGistica ha per oggetto lo sviluppo e la divulgazione delle conoscenze relative a:

- Logistica del Territorio (o City Logistics)
- Reverse Logistics
- Soluzioni organizzative e tecniche per la logistica del "ultimo miglio", connesse anche agli sviluppi ed alle problematiche dell'e-commerce
- Esperienze applicative di intermodalità Ferrovia/Strada ed Autostrade del Mare
- Utilizzo ottimale delle infrastrutture di mobilità già esistenti e correlazioni con nuove infrastrutture in essere o previste
- Riprogettazione dei prodotti e dei processi per ridurre l'impatto ambientale senza incidere sul costo finale totale del prodotto o del servizio presso il cliente finale
- "Casi" ed esperienze realizzati da P.A. ed imprese internazionali in relazione alle tematiche citate
- Ruoli ed esperienze dell'I.C.T. sia come strumento di integrazione delle informazioni sia e soprattutto come attivatore di nuovi processi di razionalizzazione logistica complessiva (rintracciabilità interna e di filiera, ottimizzazione della mobilità e delle relative infrastrutture).

Non esiste attualmente in Europa (ed a nostra conoscenza nel mondo), pur nella sovrabbondanza di iniziative sul tema della logistica, un'associazione focalizzata su tutti gli specifici aspetti connessi a queste problematiche.

www.sos-logistica.org
info.convegno@sos-logistica.org

abstract

relazione

Con questo Convegno intendiamo evidenziare come politiche di progettazione, produzione e distribuzione "sostenibili" non solo siano ormai indispensabili per l'ambiente, ma anche convenienti.

In particolare, per le economie dei Paesi avanzati che, tra l'altro, possono e devono per questa via distinguersi, aggiungendo valore, dai Paesi nuovi competitori, ormai difficilmente battibili sul fronte dei prezzi e prossimi ad essere competitivi anche sul fronte della qualità.

Through this Conference we aim at underlining that "sustainable" policies for engineering, production and distribution are not only crucial from an environmental point of view, indeed, they are profitable too.

In particular, for the Advanced Countries' economies that thanks to this added value approach, could and should distinguish themselves from the new competing Countries, hardly beaten today on the front of prices and close to being competitive also on the front of quality.

relatore

Roberto Polli

Nato a Milano nel 1945, Laurea in Economia all'Università Bocconi con successiva esperienza di ricercatore.

Dal 1972 inizia una lunga attività di imprenditore e manager in aziende prevalentemente nel settore alimentare in prodotti di marca con distribuzione nazionale e di import export.

In questi anni partecipa attivamente alla vita del sistema Confindustriale ricoprendo vari ruoli, prima Presidente del Gruppo Giovani Imprenditori di Assolombarda, responsabile del Giornale nazionale dei Giovani Imprenditori, poi Presidente regionale, più volte membro del Direttivo e della Giunta di Assolombarda e di Confindustria.

E' stato Vicepresidente di Assolombarda, Presidente di Assoservizi SpA e quindi Presidente di Piccola Industria Assolombarda.

Nel 1994 viene chiamato dall'Amministrazione comunale alla Presidenza della Centrale del Latte azienda municipalizzata, società che viene portata ad uno stabile attivo e successivamente alla privatizzazione.

Dal settembre 2002 viene nominato Direttore Generale di Assolombarda.

E' consigliere di alcune organizzazioni di volontariato fra cui Sodalitas e l'Associazione Italiana Leucemie di Milano.

profilo
ente**Assolombarda**

ASSOLOMBARDA

Assolombarda è l'associazione delle imprese industriali e del terziario dell'area milanese. E' una delle più antiche organizzazioni imprenditoriali d'Italia e, per dimensioni, la più rappresentativa nel sistema Confindustria.

Luogo privilegiato di aggregazione, espressione e tutela degli interessi imprenditoriali, conta oggi circa 6.000 imprese associate. La sua base è costituita da imprese nazionali e internazionali, piccole medie e grandi, produttrici di beni e servizi in tutti i settori merceologici, per un totale di 316.000 addetti sul territorio provinciale e altre centinaia di migliaia nel resto del Paese.

Scopo di Assolombarda è lo sviluppo dell'industria e dell'imprenditorialità sul territorio. A questo fine, l'Associazione favorisce la collaborazione tra le aziende associate e svolge un'azione di tutela e rappresentanza degli interessi delle imprese nei confronti della Istituzioni, della Pubblica Amministrazione, del mondo politico e sindacale e della società in generale.

Assolombarda, inoltre, si pone come punto di riferimento per i propri associati fornendo un servizio di informazione e assistenza su tutti gli aspetti strategici e gestionali della vita aziendale.

www.assolombarda.it

estratto

dell'intervento

Sono lieto di portare il mio saluto in apertura di questo convegno, così come sono lieto che sia Assolombarda ad ospitarlo: la logistica rientra tra le priorità strategiche del sistema confindustriale per il rilancio della competitività del Paese. (Per noi, per le imprese, la logistica è un fattore fondamentale di competitività e di costo, perché costituisce l'ossatura che permette e rende efficienti gli scambi tra Paesi, tra regioni e tra imprese).....

Inoltre, non dimentichiamo che il settore della logistica e dei trasporti, che rappresenta più o meno il 7% del PIL europeo e il 5% dei posti di lavoro, apporta un contributo fondamentale al funzionamento dell'intera economia europea.

In particolare, nel nostro Paese, il settore dei trasporti e della logistica comprende complessivamente quasi 153.000 imprese e più di 875.000 addetti. Eppure, i ritardi nella dotazione e nella qualificazione delle reti di comunicazione su base regionale, nazionale ed europea sono evidenti.....

Sciogliere il nodo infrastrutturale è quindi un passaggio necessario per affrontare il tema della logistica.....

Il tutto, naturalmente, partendo dal presupposto che il concetto dello sviluppo sostenibile debba stare alla base delle politiche infrastrutturali e logistiche... Che il fine della maggiore produzione di beni e servizi sia coniugato con il minor uso di risorse e la minor produzione di rifiuti e inquinamento. Che si persegua il benessere non solo delle generazioni presenti, ma anche di quelle future.

In questo senso, non c'è antitesi tra infrastrutture e ambiente, ma integrazione e armonia.....

relatore

Edoardo Croci

Nato a Milano il 15 Novembre 1961.

- 1987 - Laurea con 110 e lode in Discipline economiche e Sociali all'Università Bocconi di Milano
- 1991/92 - Perfezionamento post laurea in economia e management alla New York University

Competenze

- Definizione di politiche dei trasporti, della mobilità e ambientali finalizzate alla miglior fruibilità della città ed alla difesa della salute del cittadino.
- Pianificazione trasporti, traffico, viabilità e parcheggi, d'intesa con gli Assessori allo "Sviluppo del territorio" e "Infrastrutture e Lavori Pubblici".
- Sviluppo, d'intesa con Provincia e Regione, di piani integrati per la mobilità e il trasporto pubblico urbano ed extraurbano.
- Definizione delle politiche tariffarie per il trasporto pubblico.
- Promozione e sviluppo di iniziative per ridurre il traffico cittadino e per migliorare la qualità ambientale (tariffe di ingresso per i veicoli inquinanti dei non residenti, car-sharing, car-pooling, politiche temporali della città, ecc.)
- Promozione di politiche per l'ecologia ambientale relativa all'inquinamento atmosferico e acustico (campagne informative, controllo caldaie, teleriscaldamento, risparmio energetico, ecc.)
- Coordinamento con la Regione per lo sviluppo delle politiche ambientali relative all'inquinamento atmosferico e acustico.
- Controllo della qualità dei servizi erogati da ATM e MM.

Principali Attività scientifiche

- Vice direttore dello IEFÉ - Università Bocconi, presso cui svolge attività di ricerca in materia economica e politica ambientale da 20 anni.
- Docente titolare del corso di "Economia e Diritto internazionale dell'ambiente" - Master in economia e management ambientale - Università Bocconi e del corso di "Istituzioni di economia" - Corso di laurea in Scienze Umane dell'ambiente del territorio e del paesaggio.
- Docente coordinatore del Modulo economico gestionale del Master in "Gestione e recupero delle risorse ambientali" - Università Milano Bicocca
- Membro dell' EAERE (European Association of Environment and Resource Economist)

Principali attività istituzionali

- 1998/2005 - Membro del Consiglio Direttivo del Parco Nazionale del Gran Paradiso
- 1999/2003 - Presidente dell'ARPA - Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale della Lombardia
- 2000/2005 - Subcommissario di Governo - Commissariato per la realizzazione degli impianti di depurazione a Milano
- 2001 - Consulente scientifico e membro del gruppo di lavoro del CNEL sugli accordi volontari per la qualità e la sicurezza alimentare
- 2001/2003 - Vice presidente di FERDANE (European Federation of regional Energy and Environment Agency) con delega alle attività in materia di Sviluppo Sostenibile e Agenda 21
- Dal 2002 - Membro della "Cabina di regia" del MIUR per la gestione del Sesto Programma quadro comunitario per la Ricerca Scientifica per il settore Sviluppo Sostenibile, cambiamento globale ed ecosistemi
- Dal 2005 - Membro della Commissione Del MATT per il riordino, il coordinamento, l'integrazione della legislazione in materia ambientale (Legge delega ambientale)

Principali attività editoriali

- Autore di numerose pubblicazioni scientifiche in materia di economia e politica ambientale
- Membro del Comitato di redazione della rivista "Economia delle fonti di energia e dall'ambiente"

relatore

Giorgio Calò

Nato a Monza il 26 maggio 1933, imprenditore impegnato nello studio dell'opinione pubblica e successivamente nella politica per promuovere il rispetto dei diritti, la legalità e la trasparenza nella vita pubblica italiana.

Percorso formativo

- 1958 Laurea in Economia e Commercio all'Università Statale degli Studi di Genova

Attività professionali

- 1958 -1962 Responsabile del servizio Organizzazione e Procedure Amministrative del gruppo Total
- 1962 - 1977 Direttore Generale della filiale italiana del gruppo francese di consulenza direzionale Metra
- 1977 - 2002 Fondatore e Presidente di un importante Istituto di ricerche di mercato e sondaggi di opinione

Altre attività professionali di settore

- 1985 -2001 Collaborazione con il Laboratorio di Marketing della Facoltà di Economia e Commercio dell'Università di Parma per seminari e visite guidate in aziende
- 1991 Costituzione di ASSIRM, Associazione tra Istituti di Ricerche di Mercato, Sondaggi di Opinione e Ricerca Sociale

Iter politico

- 1998 Cofondatore di Italia dei Valori
- 1999 Coordinatore Regionale dei Democratici per la Lombardia
- 1998-1999 Componente della Direzione e dell'Esecutivo Nazionale dei Democratici In Europa con Prodi
- Legislatura Europea 1999 -2004 Deputato componente delle Commissioni Affari Costituzionali e Trasporti-Politiche Regionali, Componente dell'Ufficio di Presidenza del Gruppo parlamentare ELDR (European Liberal Democrats)
- Elezioni Politiche 2001 Capolista di Italia dei Valori nel collegio proporzionale Lombardia 1
- 2001-2006 Componente dell'Ufficio di Presidenza di Italia dei Valori e Portavoce Nazionale del Partito
- 2004-2006 Assessore alla provincia di Milano con delega a Provveditorato, Servizi Informativi, Rapporti con le province limitrofe
- 2006 Deputato eletto nella circoscrizione Lombardia 1
- 2006 Componente dell'Ufficio di Presidenza della Camera
- **2006 Sottosegretario al Ministero delle Comunicazioni**

abstract

relazione

L'intervento di apertura del Sottosegretario dott. Giorgio Calò affronterà i seguenti temi:

- la crescita e lo sviluppo del Paese hanno bisogno di fondarsi sulle compatibilità tra i diversi fattori che giocano un ruolo determinante per le attività aziendali
- la sostenibilità è un concetto di crescente importanza per far fronte all'utilizzo delle risorse scarse: energia, aria, territorio
- il Governo apprezza lo sforzo che la Logistica Sostenibile intende proporre per assicurare lo sviluppo senza danneggiare l'ambiente
- sarà importante cogliere gli stimoli provenienti dagli esempi che le imprese più avanzate stanno facendo per affrontare i temi della scarsità trasformandoli in opportunità
- il Governo intende promuovere investimenti orientati alla sostenibilità per utilizzare maggiormente le risorse rinnovabili.

L'Italia deve proporsi di ridurre drasticamente la propria dipendenza energetica ricorrendo con decisione alle fonti rinnovabili e puntando sull'efficienza della Logistica e della Mobilità delle persone.

In particolare, come responsabile delle Poste, il Sottosegretario Giorgio Calò intende promuovere la Logistica urbana (city logistics) contribuendo ad ottimizzare le soluzioni per l'"Ultimo Miglio" in vista di una sicura crescita dell'e-commerce.

◀ **CULTURA D'IMPRESA
E SVILUPPO
COMPATIBILE:
inquadramento
generale**

Moderatore

Lanfranco Senn

Direttore CERTeT,

Università Bocconi Milano

moderatore Lanfranco Senn

Laureato in Economia e Commercio presso l'Università Bocconi dove è Professore ordinario di Economia Regionale, direttore del CERTeT (Centro di Economia Regionale dei Trasporti e del Turismo), responsabile dell'area Economia della SDA (Scuola di Direzione Aziendale).

Si è specializzato in Regional Science presso l'Università di Pennsylvania, a Filadelfia, dove ha conseguito il Master of Arts.

Già Presidente dell'Associazione Italiana di Scienze Regionali, è membro di numerosi Istituti di Ricerca, Comitati Scientifici e Centri Studi che si occupano di economia territoriale, economia dei servizi e del turismo, nonché editorialista e collaboratore di Riviste in cui vengono indagati e analizzati tali argomenti. In questi e in altri campi ha diretto numerose ricerche e programmi di sviluppo per conto della Comunità Europea, di Amministrazioni pubbliche ed organismi privati.

E' autore di numerose pubblicazioni scientifiche in italiano, inglese e francese in: economia regionale, economia urbana, economia dei trasporti e delle infrastrutture, economia dei servizi, economia industriale, economia dell'istruzione, economia della cooperazione, tecniche econometriche per l'analisi economica.

**profilo**
ente

CERTeT - Centro di Economia Regionale, dei Trasporti e del Turismo" dell'Università "L. Bocconi" di Milano.

Costituito nel 1995, il CERTeT nasce dalla volontà dell'Università Bocconi di stabilire una proficua collaborazione tra Università e mondo esterno, mettendo a disposizione di soggetti istituzionali nazionali ed internazionali rigorosi strumenti operativi; il CERTeT opera prevalentemente nel campo della ricerca in ambito territoriale, con particolare riferimento all'economia regionale, dei trasporti, del turismo e alla valutazione di politiche regionali, locali e di coesione comunitaria.

Nel settore degli studi di economia dei trasporti il CERTeT si occupa di analisi di mercato, studi di settore, valutazioni e pianificazione di sistemi di trasporto (ferroviari, stradali, aerei e marittimi), con particolare riguardo alle tematiche infrastrutturali e dei servizi.

Il CERTeT collabora alla didattica e al coordinamento del MEMIT - Master Universitario in Economia e Management dei Trasporti, della Logistica e delle Infrastrutture dell'Università Bocconi.

Il direttore del CERTeT è il prof. Lanfranco Senn, professore ordinario di Economia Regionale presso l'Università Bocconi, il vice-direttore è il Dr. Oliviero Baccelli, il responsabile dell'Area Trasporti è il Dr. Roberto Zucchetti.



relatore **Marco Settembri**

Nato nel 1959; dal 2003 Presidente e Amministratore Delegato Sanpellegrino S.p.A.; dal 09/2006 Presidente Nestlé Italia.

- 09/2006 Presidente e capo mercato Nestlé Italia
- 2003 Presidente e Amministratore Delegato Sanpellegrino S.p.A.
- 2002 Direttore Generale Nestlé Purina Petcare Sud-Europa, Italia
- 2000 Regional Manager, Friskies Southern Europe, Italia
- 1998 Managing Director, Friskies Italia & Greece, Italia
- 1995 European Marketing Director Friskies Europe, Francia
- 1994 European marketing Coordinator Petcare, Nestec Svizzera
- 1991 Group Product Manager Pet Food Nestlé Italiana
- 1989 Product Manager, Cat food, Nestlé Italiana
- 1987 Product Manager, Breakfast & Drinks, Nestlé Italiana
- 1985 Trainee Product Manager, Vick. Int. Procter & Gamble, Italia

titolo **La cultura d'impresa al servizio dello Sviluppo Sostenibile**

relazione

profilo **Sanpellegrino**

società



Sanpellegrino è la più grande e significativa realtà nel campo delle bevande in Italia, con numerose acque minerali, aperitivi analcolici, bibite e tè freddi.

Tra le bibite ricordiamo le apprezzatissime aranciate Sanpellegrino: la Dolce, l'Amara e la Rossa, lo storico Chinò, la Limonata, il Pompelmo, la Cedrata e l'Acqua Brillante Recoaro e Five; mentre tra gli aperitivi l'intramontabile Sanbitter, Smile e Gingerino.

I suoi prodotti, l'acqua minerale S.Pellegrino in particolare, sono presenti in oltre 120 paesi attraverso filiali e distributori sparsi nei cinque continenti.

Gli otto brand di acque minerali di Sanpellegrino Nestlé Waters Italia (S.Pellegrino, Levissima, Acqua Panna, Nestlé Vera, Lora di Recoaro, S.Bernardo, Claudia, Pejo) corrispondono ad altrettante fonti distribuite sul territorio italiano.

Sanpellegrino, in qualità di principale produttore di acque minerali, è da sempre impegnata nella valorizzazione di questo bene primario per il Pianeta con l'obiettivo di renderlo disponibile e di qualità per tutte le generazioni presenti e future.

Lavorare con responsabilità e passione per il benessere di milioni di persone di oggi e di domani in modo sostenibile per tutelare, rendere disponibile e valorizzare una risorsa che è vita: questa è la missione che guida e ispira tutte le attività di Sanpellegrino.

Sicurezza e garanzia per un'acqua minerale di qualità e rispetto e salvaguardia per le fonti e l'ambiente circostante sono in sintesi i cardini principali su cui ruota l'universo della nostra azienda.

www.sanpellegrino.it
www.sanpellegrino.com
www.nestle-waters.com

abstract
relazione

L'acqua: una risorsa fondamentale del Pianeta, un bene rinnovabile ma non inesauribile.

Proteggere l'acqua significa impegnarsi a salvaguardare l'ecosistema attraverso politiche di sviluppo sostenibile: filiera produttivo/distributiva eco-compatibile ma non solo; è necessario diffondere e condividere una "cultura del rispetto dell'ambiente" all'interno delle aziende e nei territori in cui si opera quotidianamente. Sanpellegrino è da anni impegnata in azioni e iniziative che dimostrano concretamente come la missione di business di un'azienda debba essere guidata da un preciso indirizzo di responsabilità sociale e da una forte cultura d'impresa.

relatore **Walter R. Stahel**

Walter R. Stahel is founder-director of the Product-Life Institute in Geneva and head of the Risk Management research programme of the Geneva Association, the leading think-tank of the insurance industry world-wide. Stahel is Visiting Professor at the School of Engineering, University of Surrey, UK, and teaches sustainability at the University Pforzheim, Germany. His latest book *The Performance Economy* shows business models that combine the Lisbon objectives of the European Union – higher growth and more jobs – with the need for a substantially reduced resource consumption.

<http://performance-economy.org>



titolo **New logistics challenges in a performance economy**

relazione

profilo **The Product-Life Institute**

ente

THE PRODUCT-LIFE INSTITUTE, GENEVA

The Product-Life in Geneva, founded in 1983, is an independent institute which lives exclusively from consulting and contract research (studies, in-house seminars, teaching workshops and conference contributions), i.e. from selling our knowledge and time. The researchers of the institute work together or independently in their function as consultants to industrial companies, government authorities and universities. For many studies, we form project teams with other researchers and institutions. Our main focus is to develop innovative strategies and policies to foster the move towards a more sustainable society, for both industry and government.

<http://product-life.org>

abstract

relazione

The dominating industrial economy is focused on the optimisation of production and related material flows up to the Point of Sale (POS) as its principal means to create wealth. More resource throughput means more wealth – a situation which is still valid in situations of a scarcity of goods and services. Highly industrialised countries, however, need to develop economic models in which wealth creation and resource consumption are decoupled, and which achieve this economic optimisation over the full life cycle of goods – production, utilisation and re-marketing of goods and molecules.

The Performance Economy (Stahel, 2006) is such economic model which bridges the gap between the 2010 Lisbon Objectives of the European Union - higher growth and more jobs - and the sustainability objective to considerably reduce the resource consumption - energy and materials - especially of industrialised countries:

Figure 1: the objectives of the Performance Economy

The presentation will show the business models, the metrics, the opportunities and the impact for different economic sectors. It will show that logistics will become a key capability in the Performance Economy

relatore **Cecilia Eckelmann Battistello**

Nata a Vicenza nel 1950. Dal 1973 CONTSHIP GROUP

- 2003 - Appointed Chairman of Porto Industriale di Cagliari (Cagliari International Container Terminal)
- 2000 - Appointed Chairman of Contship Italia (holding company) and Medcenter Container Terminal (Gioia Tauro)
- 1998 - Resigned from Contship Containerlines Ltd and appointed chairman of United Feeder Services, Limassol
- 1996 - Chairman & Chief Executive Officer
- 1993 - Appointed Deputy Chairman, Contship Containerlines Ltd
- 1988 - Appointed Managing Director of Contship Containerlines Limited
- 1985 - Appointed Director of Contship Holdings nv and Contship UK Ltd
- 1973 - Joined Contship SA Head Office in Cadenazzo, Switzerland
- 1971 - Joined family office furniture company in Milan and appointed Sales Manager
- From 2005 - Present: Chairman of FEPORT (Federation of European Private Port Operators)

profilo **Contship Italia Group****società**

Il business principale del Gruppo Contship Italia è rappresentato dagli investimenti nei Terminal Marittimi e da tutte quelle attività accessorie che portano valore aggiunto al "core business" quali il trasporto intermodale e i servizi di logistica e distribuzione container. Contship Italia è parte del più importante gruppo terminalista Europeo (Eurokai – Amburgo). Nel 2005, Contship Italia ha movimentato 5,6 milioni di Teu (twenty equivalent unit) con un fatturato consolidato di oltre 311 milioni di € e 2250 impiegati.

Contship Italia opera direttamente nei porti di:

- La Spezia, La Spezia Container Terminal – LSCT
- Livorno, Terminal Darsena Toscana – TDT
- Gioia Tauro, Medcenter Container Terminal – MCT
- Ravenna, Terminal Contenitori Ravenna – TCR
- Salerno, Salerno Container Terminal –SCT
- Cagliari, Cagliari International Container Terminal – CICT
- Tangeri, Eurogate Tanger (start up)

I servizi di trasporto intermodale sono offerti dalle controllate:

- Sogemar, Milano
- Hannibal (JV tra Contship Italia e Trenitalia con base a Milano)

Le società di trasporto intermodale offrono un elevato numero di connessioni giornaliere attive tra i Terminal Marittimi ed i principali mercati nazionali ed europei (nel 2005 sono stati trasportati via treno oltre 235.000 TEU).

Il Gruppo Contship Italia offre inoltre servizi logistici a valore aggiunto quali Container freight station, Manutenzione equipment, Gestione inland terminal, Servizi doganali e Groupage attraverso specifiche società direttamente controllate.

www.contshipitalia.com

relatore

Giuseppe Smeriglio

Nato a Pinerolo (TO) nel 1958; diploma in Ragioneria e studi in Economia e Commercio interrotti prima del conseguimento della Laurea per motivi familiari.

Esperienze lavorative:

- 1980-1986: impiegato presso la Ediltras piccola azienda di trasporti del Pinerolese
- dal 1986 al settembre 2004 presso la TNT Traco S.p.A. (ora TNT Global Express S.p.A.) in qualità di Assistente del Direttore Tecnico (1986) ed in seguito come Direttore Operativo (1988); Direttore di Esercizio (1994); Direttore Generale (1996); Amministratore Delegato (1998) di TNT Central Services, TNT Sameday S.p.A. (con il nuovo ruolo di Amministratore Delegato mantiene la gestione day to day coordinando il lavoro dei Capi Filiale ed in seguito anche dei Business Managers, coprendo quindi anche per lunghi periodi la funzione di Direttore Generale contemporaneamente a quella di Amministratore Delegato); Presidente e Amministratore Delegato di TNT Global Express S.p.A., Trasplex Sud s.r.l
- **dal settembre 2004 al 17 novembre 2006 Direttore Generale Trenitalia Logistica**
- Sempre per il Gruppo Ferrovie dello Stato ha ricoperto la carica di:
 - Presidente della Società Ecolog (specializzata nella gestione dei rifiuti)
 - Presidente della Società Hannibal (Joint-venture tra Trenitalia e società Contship Italia specializzata nei trasporti intermodali marittimi)
 - Vice Presidente di Cemat (società specializzata nel trasporto combinato)
 - Presidente del Consorzio Train (costituito tra Enea, FS, Uniontrasporti per la ricerca applicata allo sviluppo dell'intermodalità)
- Ha ricoperto la carica di Presidente di Confetra (Confederazione Generale dei Trasporti e della Logistica) dal 2003 al 2005 e continua a far parte del Comitato di Presidenza.
- E' Vice Presidente del Freight Leaders Club, Associazione di Industrie, MTO e Operatori logistici per lo sviluppo dell'intermodalità.
- E' Presidente dell'Associazione Provinciale Aziende Industriali Trasporti e Ausiliari del Traffico c/o Unione Industriale di Torino.
- E' inoltre Past President di Fedit (Federazione Italiana Trasportatori) e di CUEA (Consorzio Universitario di Economia Aziendale) di Pinerolo.



titolo

Il ruolo dell'intermodalità per competere e per la sostenibilità

relazione

relatore **Giampio Bracchi**

Ha conseguito la laurea con lode in Ingegneria Elettronica presso il Politecnico di Milano nel 1967, e ha successivamente perfezionato gli studi nel settore dell'innovazione aziendale e dell'automazione dei sistemi informativi presso l'Università di California di Berkeley.

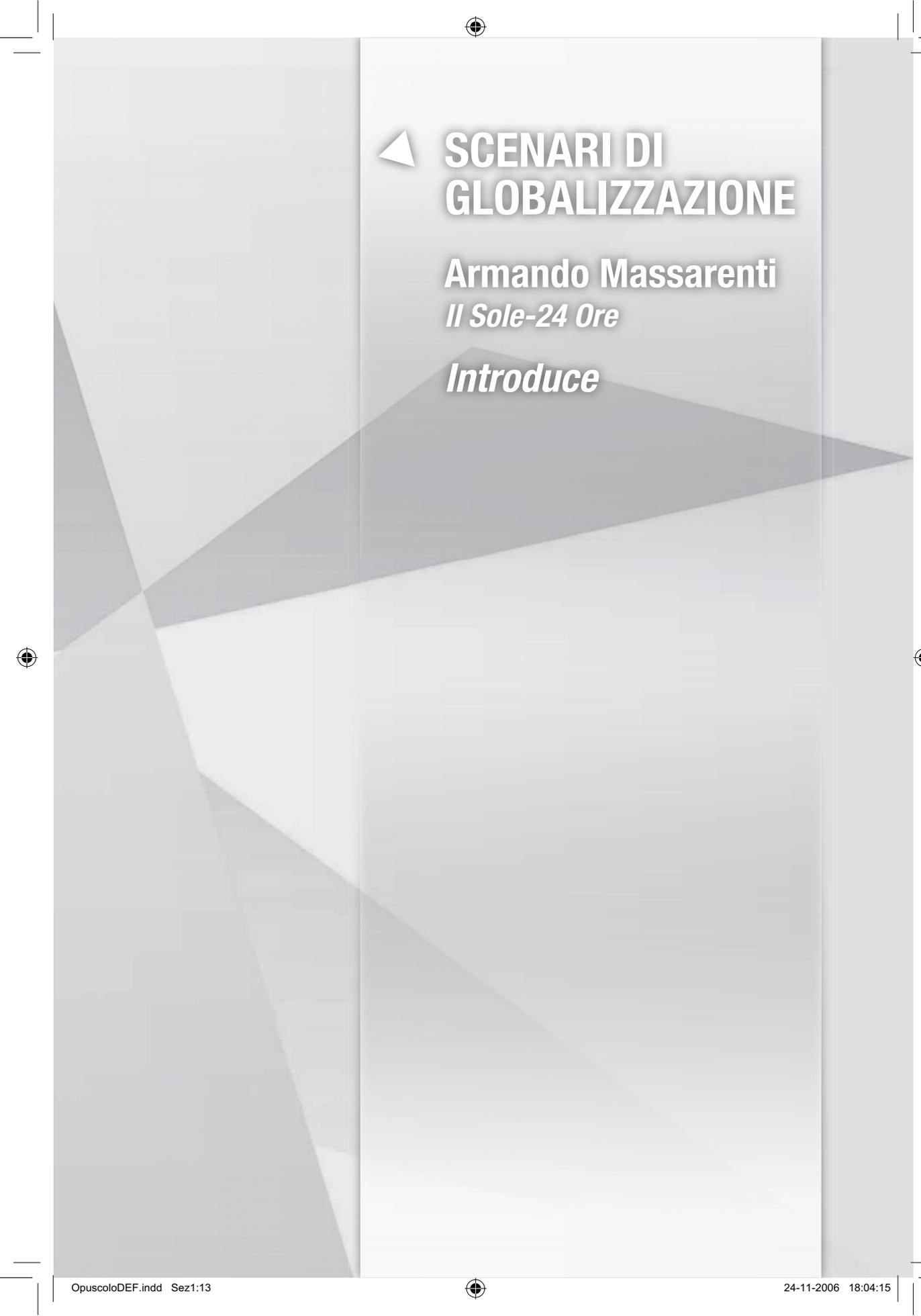
- Dal 1967 ha intrapreso la carriera universitaria presso il Politecnico di Milano, dove è dal 1980 professore ordinario di "Sistemi Informativi".

Dal 1990 al 2002 ha ricoperto l'incarico di pro-rettore delegato;

Dal 2002 è Presidente della Fondazione Politecnico di Milano.

Ha svolto attività di docenza istituzionale nei settori dell'applicazione delle tecnologie dell'informazione nelle aziende e nella Pubblica Amministrazione e dell'innovazione finanziaria.

- Ha condotto svariati studi, ricerche e progetti realizzativi, nelle aree dell'innovazione, dei sistemi informativi e del commercio elettronico, i cui risultati si trovano riportati in 15 libri e 200 pubblicazioni scientifiche italiane e internazionali.
- E' attualmente membro dei consigli di amministrazione di alcune aziende industriali e finanziarie, fra cui Banca Intesa (della quale è vice-presidente), Associazione Bancaria Italiana e CIR; è presidente di Intesa Private Banking, Autostrade Milano Serravalle-Milano Tangenziali e di RDB.
- Nel settore della finanza innovativa è membro dei consigli di amministrazione di CDB Webtech e Technostrat e presidente dell'AIFI, l'associazione italiana del private equity e venture capital.
- E' membro del Consiglio Scientifico dell'Istituto della Enciclopedia Italiana Treccani, presidente della commissione per la valutazione dei progetti di e-government presso il Dipartimento per l'innovazione e le tecnologie della Presidenza del Consiglio, e coordinatore del rapporto annuale sul sistema finanziario italiano della Fondazione Rosselli.
- E' stato consigliere della Presidenza del Consiglio dei Ministri, con specifico incarico per il riordino e l'automazione del settore pubblico, membro del Comitato Tecnico-Scientifico del Fondo Nazionale per la Ricerca Applicata e del Comitato per la Programmazione della Regione Lombardia.
- E' stato anche membro dei consigli di amministrazione di INPS, CARIPOLO, Teknecomp, Sorin Biomedica e Finlombarda Gestioni SGR, presidente di Intesa Leasing e di Istituto Scientifico Breda, vice-presidente di Lombardia Informatica e membro del Comitato Tecnico-Scientifico della Centrale dei Bilanci.
- E' "Trustee emeritus" della Fondazione "Very Large Data Bases" di Los Angeles, e membro del Comitato "Information Systems" della International Federation for Information Processing, del quale è stato a lungo anche presidente mondiale.
- E', o è stato, membro dei comitati di redazione delle riviste internazionali "Information Systems", "Information and Management" e "Decision Support Systems", e ha collaborato ai quotidiani "Il Sole-24 Ore" e "Corriere della Sera" e ai periodici "L'Impresa", "Mondo economico" e "Tempo Economico".



◀ **SCENARI DI
GLOBALIZZAZIONE**

Armando Massarenti
Il Sole-24 Ore

Introduce

moderatore **Armando Massarenti**

E' responsabile della pagina «Scienza e filosofia» del supplemento culturale «Il Sole 24 Ore- Domenica». Si occupa storia e filosofia della scienza, filosofia morale e politica, etica applicata.

E' autore del volume "Il lancio del nano e altri esercizi di filosofia minima" (Guanda, Parma, settembre 2006) e, con Antonio Da Re, di «L'etica da applicare» (Milano, 1991).

Insieme a Gilberto Corbellino e Pino Donghi ha curato e in parte scritto il volume "Biblioetica. Istruzioni per l'uso" (Einaudi, 2006) dal quale Luca Ronconi ha tratto l'omonimo spettacolo teatrale andato in scena a Torino, per il progetto Domani delle Olimpiadi invernali 2006.

Ha curato e introdotto, tra l'altro, la «Storia dell'astronomia» di Giacomo Leopardi (La vita felice, Milano 1997), «Rifare la filosofia» di John Dewey (Donzelli, Roma 1998); «Laicismo indiano» (Feltrinelli, Milano, 1998), del premio Nobel per l'economia Amartya K. Sen; «L'ingranagio della libertà» di David Friedman (Liberilibri, Macerata 1997).

Nel 1996 ha redatto (insieme a Carlo Flamigni, Maurizio Mori e Angelo M. Petroni) il «Manifesto di bioetica laica».



relatore

Amartya K. Sen.**Premio Nobel per l'Economia 1998**

MOTIVAZIONE DEL PREMIO:

“per il suo contributo all'economia del welfare”

Professore Emerito, Harvard University, USA

**Principali topics**

Teoria delle scelte sociali; economia dello sviluppo; etica ed economia; etica degli affari.

Profilo professionale

Il Prof. Amartya Sen, di nazionalità indiana, è uno dei massimi esperti al mondo di economia del welfare, nonché una delle voci internazionali più autorevoli impegnata nella lotta a povertà e disuguaglianza. Ha insegnato Economia alla Jadavpur University di Calcutta, alla Delhi School of Economics, alla Cambridge University e alla London School of Economics. Nel 1977 è stato designato Professore di Economia alla Oxford University e nel 1980 Drummond Professor di Politica Economica sempre ad Oxford. Nel 1987 è diventato, invece, Professore di Economia e Filosofia ad Harvard dove poco dopo è stato designato Lamont University Professor e dal 1998 ha insegnato anche al Center for Population and Development Studies di Harvard e alla Faculty of Arts and Sciences (FAS).

Sen è stato Presidente di numerose associazioni quali: l'Econometric Society nel 1984, l'International Economic Association dal 1986 al 1989, l'Indian Economic Association nel 1989 e l'American Economic Association nel 1994. Nel 1998 ha lasciato l'insegnamento ad Harvard per diventare Master del Trinity College (il principale e più famoso college della Cambridge University), che viene nominato dal Primo Ministro e designato dal monarca britannico. Nel 2003 è ritornato alla Harvard dove è stato onorato del titolo di Professore Emerito, diventando Lamont University Professor Emeritus.

E' membro della British Academy dal 1977 e della Econometric Society. E' anche membro onorario dell'American Academy of Arts and Sciences e membro dell'American Philosophical Association. Nel corso della sua carriera ha ricevuto più di 60 lauree ad honorem ed è stato insignito di diversi premi, tra i quali, nel 1998, il Premio Nobel per l'Economia poco dopo essere passato da Harvard al Trinity College. La Royal Swedish Academy ha menzionato, in particolare, l'eccellenza del suo lavoro sul welfare e la teoria della scelta sociale.

Profilo Accademico

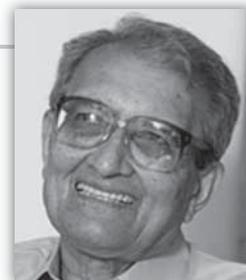
- B.A., Presidency College, Calcutta, 1953
- B.A., Trinity College, Cambridge, 1955
- H.A., Trinity College, Cambridge, 1959
- Ph.D., Trinity College, Cambridge, 1959

Principali Pubblicazioni

- La democrazia degli altri, Mondadori, 2004
- Globalizzazione e libertà, Mondadori, 2002
- Lo sviluppo è libertà, Mondadori, 2000
- Tenore di vita. Tra benessere e libertà, Marsilio, 1993
- Risorse, valori, sviluppo, Bollati Boringhieri, 1992

relatore **Amartya K. Sen.****Nobel Laureate in Economic Sciences 1998**

REASON FOR THE PRIZE:

“for his contributions to welfare economics”*Professore Emerito, Harvard University, USA*Main topics

Welfare economics; social choice theory; decision theory; economic measurement; development economics, moral and political philosophy.

Professional profile

Professor A. Sen, a citizen of India, considered the world's top expert in welfare economics and a leading global voice for the alleviation of poverty and inequality, had taught Economics at Jadavpur University in Calcutta, at the Delhi School of Economics, at the University of Cambridge, at the London School of Economics. He was appointed Professor of Economics at Oxford University in 1977, and became Professor of Economics and Philosophy at Harvard in 1987 and Lamont University Professor shortly thereafter. He has also held visiting appointments at Harvard at the Harvard Center for Population and Development Studies and in the FAS. Sen served as President of the Econometric Society, of the International Economic Association, of the Indian Economic Association, and of the American Economic Association. In 1998 he left his professorships in Economics and Philosophy at Harvard University to become Master of Trinity College. In 2003 he returned to Harvard which honored Sen with emeritus status, making him the Lamont University Professor Emeritus.

Fellow of the British Academy and of the Econometric Society, he is also a foreign honorary member of the American Academy of Arts and Sciences and of the American Philosophical Association. During his career he has received more than 60 honorary degrees and been awarded many prizes, including, in 1998, the Nobel Prize: the Royal Swedish Academy specifically mentioned the excellence of his work in welfare economics and social choice theory.

Sen's books have been translated into all the major languages of the world. In addition to economic and social choice theory, Sen has contributed to political, moral, and legal philosophy; the causation and prevention of famines, inequalities related to class and gender; development economics; axiomatic choice theory; decision theory.

Education

- B.A., Presidency College, Calcutta, 1953
- B.A., Trinity College, Cambridge, 1955
- H.A., Trinity College, Cambridge, 1959
- Ph.D., Trinity College, Cambridge, 1959

Selected works

- *On Economic Inequality, Extended Edition, Clarendon Press, Oxford, 1997*
- *India: Economic Development and Social Opportunity, with J. Dreze, Clarendon Press, Oxford 1995*
- *The Quality of Life, with Martha Nussbaum, Clarendon Press, Oxford, 1993*
- *Hunger and Public Action, with J. Dreze, Clarendon Press, Oxford, 1989*
- *Resources. Values and Development, Basil Blackwell, Oxford, 1984*
- *Poverty and Famines: An Essay on Entitlement and Deprivation, Clarendon Press, Oxford, 1981*



**CASI ESEMPLARI DI
PROCESSI E PRODOTTI
SOSTENIBILI**
(prima parte)

Moderatore

Giuseppe Ricca
Amministratore Delegato CSST

moderatore **Giuseppe Ricca**

Nato a Imperia nel 1939, laurea in Ingegneria Elettronica.

Esperienze lavorative:

- 1966/1969 - Ricerche Marketing Industriale Somea/Metra International
- 1969/1975 - Fiat capogruppo marketing strategico
- 1975/1980 - Fiat Auto Responsabile area Marketing Commerciale
- 1981/1983 - Fiat Deutschland Direttore Marketing
- 1983/1987 - Iveco Direttore Marketing Centrale
- 1987/1992 - Iveco Direttore Parts and Service
- 1992/1996 - Iveco General Manager MercatolItalia
- 1996/1998 - Iveco Commercial General Manager Heavy Truck B.U.
- 1998/1999 - Iveco Responsabile Planning e Sviluppo Aree Strategiche
- Dal 2000 Amministratore Delegato del CSST

profilo
società **CSST**

CSST, Centro Studi sui Sistemi di Trasporto, è una società di ingegneria che opera dal 1969, in ambito nazionale ed internazionale, nei settori della ricerca, della pianificazione e della ingegneria applicate ai sistemi di trasporto e del traffico viaggiatori e merci.

CSST è un'azienda con Sistema Qualità certificato secondo UNI EN ISO 9001-2000, Reg. N. 2006-A. CSST è membro di TTS-Italia (Telematica per i Trasporti e la Sicurezza), Associazione Nazionale che raggruppa gli operatori del settore.

CSST sviluppa soluzioni integrate di pianificazione per la gestione di sistemi di trasporto e la progettazione di infrastrutture, studi di fattibilità tecnico-economico-finanziaria e di impatto ambientale, sistemi di controllo e di supervisione del traffico, sistemi informativi, piani di logistica strategica ed operativa, studi per la sicurezza stradale, progetti di organizzazione delle aziende del settore e programmi di formazione.

Le attività svolte da CSST coprono le seguenti aree tematiche:

ITS, INTELLIGENT TRANSPORT SYSTEMS

CSST progetta e realizza sistemi automatici di controllo e gestione del traffico urbano, extraurbano ed autostradale; sistemi di supervisione per l'integrazione delle informazioni sullo stato del traffico, di coordinamento delle strategie di gestione e per l'offerta di dati per portali informativi di pubblica consultazione; sistemi per l'informazione in tempo reale all'utenza; sistemi di controllo centralizzato dello stato dei veicoli in servizio; sistemi per la gestione e il controllo centralizzato dei parcheggi; metodologie per la valutazione dei sistemi ed in particolare delle tecnologie innovative a bordo degli autoveicoli.

Nell'ambito degli studi sull'impatto del traffico sull'ambiente CSST sviluppa: valutazioni delle emissioni e della diffusione degli inquinanti e del rumore; studi di fattibilità per sistemi innovativi di trasporto a basso impatto ambientale; localizzazione degli impianti, monitoraggio e valutazione delle prestazioni.

Nell'ambito della sicurezza stradale CSST offre prodotti e servizi per l'informatizzazione della raccolta dati, le statistiche sull'incidentalità, l'individuazione e lo studio dei "punti neri"; l'analisi preventiva della sicurezza delle infrastrutture.

PIANIFICAZIONE DEI TRASPORTI

CSST redige piani di traffico e piani della mobilità urbana e piani di trasporto alle diverse scale territoriali; disegna e dimensiona reti di trasporto integrate; elabora piani di risanamento delle aziende di trasporto pubblico e programmi di formazione dei quadri aziendali; predispone piani di riorganizzazione funzionale della rete stradale, piani di ristrutturazione della rete di trasporto pubblico, piani dei parcheggi, piani di riassetto della segnaletica fornisce supporto ai "mobility managers" nella redazione dei "mobility plans". CSST elabora inoltre studi di fattibilità tecnico-economica e finanziaria per progetti di grandi infrastrutture di trasporto a diverse scale territoriali; progetti di massima ed esecutivi di strade, ferrovie, sistemi di trasporto rapido di massa, parcheggi, autostazioni, centri merci; studi per la localizzazione di infrastrutture con rilevante impatto ambientale.

LOGISTICA

CSST offre i seguenti servizi: studi macroeconomici con l'elaborazione di quadri previsivi e di scenari, l'analisi della domanda e dell'offerta di trasporto, proposte di interventi volti alla razionalizzazione del trasporto delle merci alle diverse scale territoriali; sviluppo di modelli per l'ottimizzazione della catena logistica: modelli di localizzazione di facilities, vehicle routing; modelli di ripartizione modale; progettazione, sviluppo e valutazione di sistemi innovativi applicati alla gestione del trasporto merci: sistemi telematici per la gestione delle flotte di veicoli e sistemi di comunicazione; studi relativi ai nuovi modelli distributivi delle merci legati all'introduzione dell' "e. commerce"

www.csst.it

relatore **Peer Witten**



Born in 1945 and grew up in Bremen. He studied economics in Göttingen and Hamburg. After his doctorate in 1976 he joined Otto.

Since 1984 Peer Witten was member of the Executive Board of the Otto Group, the leading multi-channel mail order group in the world. After more than 20 years in the Executive Board he changed into the Supervisory Board of the Otto Group in May 2005.

Peer Witten was in charge of logistics of the Otto Group worldwide, furthermore he coordinated the tourism activities of the Otto Group since 1999. Today Peer Witten is still member of several advisory and supervisory boards.

In 1990 Peer Witten was assigned to the advisory board of the Bundesvereinigung Logistik (BVL), the German Logistics Association. Two years later he became chairman of this board. In 1998 Peer Witten was assigned to the executive board of the BVL and one year later he has been elected as president of BVL. In addition he is chairman of the Jury of the European Award of Logistics Excellence.

In October 2003 Peer Witten was nominated honorary professor for "International Logistics of Distribution" at the Otto-von-Guericke-University in Magdeburg.

The senate of the hanseatic city of Hamburg appointed Peer Witten to the Chairman of the Logistics Innovation Board in December 2005.

Peer Witten was awarded with the Federal Cross of Merit on December 16th 2005.

titolo **Citizenship and Sustainability – No Contradiction to Successful Business**
relazione

profilo **BVL German Logistics Association**

associazione



BVL is a nonprofit Association founded in 1978

- Expert network of the German logistics sector
- Over 7,200 members from the top echelons of industry, commerce, services, science and politics
- Around 150 honorary officials
- 26 regional groups throughout Germany
- 23 accredited research offices

Objectives and network

- Promoting an understanding of logistics among the public at large
- Furthering and advancing logistics topics
- Acting as a bridge between industry and science
- National and international forum for the exchange of ideas and experience
- BVL member companies include leading players from industry, commerce and services
- Integrated in the international network of the European Logistics Association (ELA)

www.bvl.de

relatore **Lars Langenius**



Education

- Chalmers Institute of Technology 1986-1988
- Master of Science in Mechanical Engineering May 1988

Employment

- Volvo Car Corporation 1 of September 1988
- Volvo Car Corporations trainee program 1988-1989
- Production engineer material handling at Volvo Torslanda Plant 1/9 1988 - 31/12 1990
- Logistic engineer Volvo Car Purchasing 1/1 1991- 31/12 1992
- Purchaser Volvo Car Purchasing 1/1 1993 - 20/3 1995
- Purchasing Manager Volvo Car Purchasing 20/3 1995 - 21/9 1998
- VCC Purchasing manager, Nedcar Netherlands 21/9 1998 - 1/5 2000
- Material manager Volvo Car Body Components Olofström 1/5 2000 - 31/12- 2001
- Region manager and vice President Volvo Logistic Corporation 1/1 2002

titolo **Logistic efficiency and environmental focus goes hand in hand**

relazione

profilo **Volvo Logistics**

società



Volvo Logistics designs, handles and develops business logistic systems for the automotive and transport industries worldwide.

Volvo Logistics works integrated with the customers in order to optimize and improve the complete supply chain.

Volvo Logistics is owned by AB Volvo and the main customers are AB Volvo group companies and Volvo Car Corporation. Examples of other customers are Nissan, Land Rover, Jaguar and suppliers to the AB Volvo Group.

Volvo Logistics is represented in Europe, North and South America and East Asia, close to it's customers' largest plants or logistic hubs.

abstract

relazione

Increased transports in Europe cause problems with congestion and have a negative impact on the environment.

Efficient logistic solutions goes hand in hand with improving the environment and the traffic situation in Europe.

A few examples will be presented showing how Volvo Logistics works with intermodular logistic set ups between Scandinavia and central Europe, how logistics can improve by using modular combinations, environmental demands that Volvo Logistics set on the transporters and how environmental impact is calculated for different logistic set ups within Volvo Logistics.

By constantly developing the logistic set up and set clear environmental demands on the carriers, Volvo Logistics achieve cost efficient logistic solutions with an as limited as possible environmental impact.

relatore **Giovanni Leonida**

62 anni, laurea in ingegneria chimica (100/100) Politecnico Milano. Successivi studi in elettronica ed in logistica. Abilitato all'esercizio della professione (esame di Stato). Iscritto allo Albo degli Spedizionieri di Milano. Abilitato come preposto di Azienda di Autotrasporto.

Ha pubblicato due libri tecnici di grande successo e circa 100 articoli su giornali e riviste

Attualmente: Co-fondatore e AD di Clicklogistic Srl. Vicepresidente di SOS-Logistica e di Assologistica (anche Past President). Docente in Master di Logistica (Bocconi e Politecnico di Milano).

Esperienza precedenti (in ordine di tempo) in Olivetti (direttore produzione elettronica), A.T. Kearney Management Consultants, Zanussi (direttore acquisti e logistica), Zanussi-Electrolux (direttore pianificazione strategica), Seleco (direttore generale), di consulenza e di sviluppo infrastrutture (Cargo City di Malpensa).

Nel 1992 ha fondato ed avviato Tecnologistica (la maggior azienda italiana di logistica a valore aggiunto, ora confluita in TNT Logistics) e successivamente Malpensa Logistica Europa (handler aeroportuale).

Attualmente imprenditore nelle aree "inesplorate" a cavallo fra prodotto, logistica e ambiente (Clicklogistic Srl).



titolo **La logistica dei distretti**

relazione

profilo **Clicklogistic**

società



Clicklogistic Srl è stata fondata nel 2001 da un gruppo di persone (professionisti esperti di logistica, software e TLC) con l'obiettivo di fare business contribuendo a migliorare l'ambiente ("dove c'è un problema c'è un'opportunità").

Ha sviluppato e gestisce il servizio ESALOG (www.esalog.com) di incontro di domanda ed offerta di trasporto strada, rimediando alle inefficienze attuali (telefonate, tempo perso, percorrenze a vuoto, insaturazioni, ecc.) dovute alla estrema frammentazione sia della domanda che dell'offerta. Utilizza un software proprio originale (tutto in tempo reale ed "event driven") per minimizzare i percorsi a vuoto e le ore perse.

Inoltre opera anche come 4PL per piccole-medie imprese, prendendo in gestione tutta la loro logistica e razionalizzandola prima di eseguirla o farla eseguire da altri fornitori specializzati.

Per al sua attività ha ricevuto numerosi premi, incluso quello per Progetti, prodotti e soluzioni innovative per la mobilità sostenibile" di Assolombarda (gennaio 2006).

www.clicklogistic.com

abstract

relazione

Il modello italiano dei distretti, di solito costituiti da una molteplicità di piccole e medie imprese collegate orizzontalmente e verticalmente all'interno di una filiera produttiva, è stato per anni uno dei punti di forza della nostra economia (45% dell'export).

Oggi questo modello è in difficoltà: interazioni avvengono su un territorio molto più ampio e le supply chain sono sempre più costose e rischiose. In generale, si tratta di PMI, che hanno già costi di logistica molto alti (9-10% sul fatturato, il doppio di una grande azienda) e che sono fra i maggiori responsabili della bassa saturazione dei mezzi stradali in circolazione (35-45% di vuoto).

A fronte di questa domanda frammentata di servizi logistici (oltre 500.000 aziende) vi è un'offerta altrettanto frammentata (130.000 aziende). Oltre ai costi elevati per le aziende, anche quelli sociali sono alti: spreco di carburante, congestione, inquinamento. I tentativi di razionalizzare l'offerta sono falliti; bisogna razionalizzare la domanda.

Una sperimentazione condotta dallo ITL (Istituto Trasporti e Logistica, Regione Emilia Romagna) ha dimostrato che ciò può portare ad una riduzione di costi (e quindi di spreco) del 18-42%, anche utilizzando tecniche ampiamente collaudate nel mondo della logistica. A supporto di ogni distretto servirebbe quindi una piattaforma logistica di supporto, in parte fisica ed in parte virtuale. Tuttavia, pur riconoscendo una "strategicità" alla logistica, i responsabili delle PMI sono in prevalenza contrari all'uso di tecniche di "logistica collaborativa" che potrebbero dare un notevole miglioramento sia al loro conto economico che all'ambiente.

relatore **Flavio Boscacci**



Professore Ordinario di Economia Applicata presso il Politecnico di Milano, dove insegna nel Corso di Studi in Urbanistica e nel Corso di Studi in Architettura. E' stato Visiting Research Assistant presso la Cornell University (NY) e l'Università di California Davis (CA). E' Membro del Collegio docenti del Dottorato di Ricerca e Progetti Urbani e del Collegio docenti dell'Alta Scuola Politecnica (A.S.P.)

Dirige il Laboratorio di Economia, Logistica e Territorio (LabELT) presso il DiAP/Politecnico dove vengono sviluppati temi di ricerca e professionali nel campo delle discipline regionali, con applicazioni nei settori delle infrastrutture, della mobilità, della logistica e della valutazione economica dei progetti.

E' membro del Comitato Direttivo del Consorzio Interuniversitario per le ricerche nel campo dei Trasporti e della Logistica (NITEL) e del Comitato promotore del Progetto interuniversitario "Milano Sistema Europa".

Ha competenza degli aspetti gestionali dell'economia e della finanza, con esperienze specifiche negli organismi di controllo e di amministrazione di alcune qualificate imprese italiane nei settori della finanza e dell'industria.

Ha pubblicato una ventina di volumi a carattere scientifico con Il Mulino, FrancoAngeli, Gangemi, Egea, Guerini, Polipress, oltre a numerosi articoli scientifici in collane e riviste nazionali e internazionali.

titolo **Lo spazio della logistica**

relazione

profilo **Politecnico di Milano**

ente



Il Politecnico di Milano è un'università scientifico-tecnologica che forma ingegneri, architetti e designer. In università lavorano più di 1200 docenti e ricercatori, e studiano circa 39.000 studenti distribuiti su 7 sedi: Milano-Leonardo e Milano-Bovisa, Como, Lecco, Cremona, Mantova e Piacenza.

L'Ateneo da sempre punta sulla qualità e sull'innovazione della didattica e della ricerca, sviluppando un rapporto fecondo con la realtà economica e produttiva attraverso la ricerca sperimentale e il trasferimento tecnologico. La ricerca è sempre più legata alla didattica e costituisce un impegno prioritario che consente al Politecnico di Milano di raggiungere risultati di alto profilo internazionale e di realizzare l'incontro tra università e mondo delle imprese.

Questo impegno si sviluppa in tre direzioni principali:

- potenziare ricerche di punta, al fine di assicurare una forte visibilità internazionale;
- sviluppare collaborazioni con le imprese, al fine di consentire alla ricerca di essere alimentata dai problemi reali e al contempo favorire il trasferimento dei risultati della ricerca verso le applicazioni;
- rinnovare l'offerta formativa a fronte dell'evoluzione scientifica e tecnologica, al fine di garantire ai giovani non solo una formazione avanzata ma anche gli strumenti per una crescita professionale continua.

Il Politecnico di Milano è oggi riconosciuto come una tra le prime università tecniche europee e partecipa ai principali tavoli di concertazione e di scambio con i corrispondenti atenei d'Europa.

La consapevolezza di questa posizione di leadership ha portato l'Ateneo a potenziare la propria politica di internazionalizzazione: oggi il Politecnico ha numerosi programmi di scambio e di doppia laurea e 11 corsi di Laurea Specialistica/Magistrale interamente in inglese.

<http://www.diap.polimi.it/docenti/boscacci.html>

<http://www.diap.polimi.it/lab/labelt/>

abstract

relazione

Governi e imprese europei hanno accelerato gli investimenti nel settore delle infrastrutture e della logistica territoriale perché questo tipo di servizi è ritenuto strategico sia per la competitività dell'economia che per la riduzione delle esternalità negative da traffico e, dunque, per il miglioramento delle condizioni di vita della popolazione. Ad accompagnamento dei progetti in via di realizzazione ed in vista di altri già programmati, la nuova logistica sta disegnando una nuova struttura territoriale, caratterizzata da basi logistiche regionali e differenti raccordi con gli ambiti urbani e i sistemi produttivi localizzati.

Questo "sdoppiamento" delle strutture della mobilità va a configurare uno spazio della logistica funzionale ai grandi mutamenti dei traffici internazionali ed anche, se ben guidato, alle esigenze di sostenibilità insite nell'obiettivo strategico di consolidamento del sistema policentrico continentale.

relatore **Primo Barzoni**



Nato a Viadana (MN) nel 1954 ed è Presidente e Amministratore Delegato della Palm S.p.A.

Consigliere di amministrazione di Conai, nel direttivo API Mantova (Associazione PMI), nel direttivo Confidapi e in PEFC Italia. Socio del CRILL, AIDAF, UCID E ISVI. Vice presidente Rilegno fino a maggio 2004 e nel direttivo Assolegno. L'esperienza maturata in 25 anni di guida alla Palm S.p.A., creata e fondata con il gruppo familiare, unito a passione e ricerca, ha permesso di conseguire una crescita sistemica nel mercato italiano dei pallets e degli imballaggi in legno tramite l'innovazione dei prodotti. Viene data piena rilevanza al sistema qualità e alle certificazioni (FSC e PEFC) orientate all'ecosostenibilità della materia prima utilizzata.

Nel 2003 ha fondato Palm W&P onlus, impresa sociale, nata per favorire l'inserimento dei ragazzi diversamente abili nel mondo del lavoro.

titolo **Favorire una Green Supply Chain per la difesa degli ecosistemi**

relazione

profilo **Palm S.p.A.**

società



Palm S.p.A. è un'azienda familiare che opera da venticinque anni nella Progettazione e Produzione di pallet e imballaggi in legno utilizzati nei processi di movimentazione e trasporto e nella Green Supply Chain delle imprese. Da subito si pone sul mercato con un approccio innovativo nella progettazione e realizzazione di qualsiasi tipo di pallet e imballaggi in legno progettati ad hoc, oltre alla produzione di pallet Eur-Epal (pallet europeo standard di interscambio nazionale e internazionale). Qualità, presenza nel territorio, sicurezza nell'organizzazione aziendale e innovazione nei processi e nei prodotti oltre ad un'attenzione alle risorse umane ispirate alla RSI, sono i motivi che hanno permesso a Palm di affermarsi e consolidare la propria posizione e reputazione sul mercato. Ne è un punto forte la sua propensione e abilità ad adattarsi alle varie esigenze dei clienti capendo e anticipando le loro necessità e sviluppando soluzioni su misura. La qualità della materia prima impiegata deriva da foreste gestite con i criteri internazionalmente riconosciuti dell'FSC (Forest Stewardship Council) e PEFC (Programme for Endorsement Forest Certification Schemes). L'esperienza di Palm spa nel campo degli imballaggi e l'applicabilità dei concetti di sostenibilità, è conseguente al fatto che il legno si pone come il materiale più ecologico e rigenerabile che il nostro pianeta ci offre, questo significa poter esercitare una attività economica nel pieno rispetto del mondo che ci circonda. Le principali linee di prodotto sono: Pallet progettati ad hoc, Pallet EUR-EPAL, Casse e Gabbie Pallettizzate, Imballaggi Speciali.

info@palm.it, www.palm.it, www.ecoimprese.it

abstract

relazione

Palm S.p.A., forte di un'esperienza di 25 anni, è tra i primi produttori nazionali di pallet e imballaggi in legno. Il nostro obiettivo è offrire ai clienti un valore che va oltre il prodotto; i nostri punti di forza sono:

- **Ecoprogettazione:** il metodo di progettazione è coerente con i principi dell'eco-design, che permette di ridurre il rapporto peso/volume a parità di portata riducendo il costo d'acquisto e l'impatto ambientale; i prodotti sono progettati anche per ottimizzare il costo logistico complessivo (Magazzini, Movimentazioni e Trasporto);
- **Logistica:** i nostri servizi sono in grado di far fronte alle esigenze di consegna (tempi e quantità), di smaltimento e di riutilizzo dei pallet usati attraverso camion a basso impatto ambientale;
- **Responsabilità ambientale:**
 - **Certificazioni di prodotto:** viene utilizzata materia prima legnosa proveniente da foreste gestite in modo sostenibile secondo i criteri dell'FSC e del PEFC.
 - **Promozione dei valori ambientali:** attraverso il Network "Imprese Amiche dell'Ambiente" e il marchio "Trasportato su Pallet Ecosostenibile" è possibile accrescere l'immagine e il valore presso i clienti come azienda sensibile ed attiva nella tutela e salvaguardia dell'ambiente.
 - **Uso di energia rinnovabile:** Palm utilizza energia elettrica da fonte rinnovabile ed è socio del consorzio da cui si rifornisce.
 - **Sviluppo del territorio:** l'azienda attraverso il progetto "pallet a km 0" favorisce l'utilizzo di legname autoctono locale proveniente da boschi gestiti in maniera ambientalmente sostenibile al fine di abbattere i costi ambientali dovuti al trasporto del legname proveniente da paesi lontani.
- **Responsabilità sociale:** Palm S.p.A. ha favorito la nascita della Palm Work & Project Coop. Soc. ONLUS che cura la segreteria del Network "Imprese Amiche dell'Ambiente" e di Asso SCAI (Associazione per la Competitività Ambientale d'Impresa) e ha la missione di favorire l'armonia tra ecologia, economia e società e di favorire l'inserimento lavorativo di giovani diversamente abili.

relatore **Marco Poggio**



Nato nel 1970

- Dal giugno 2006 ad oggi: GEODIS Züst Ambrosetti
DIRETTORE SVILUPPO COMMERCIALE – Sede di Milano
Definizione della strategia commerciale del Gruppo, Coordinamento della forza commerciale.
- Giugno 2004 – Giugno 2006: Gruppo GEODIS
DIRETTORE MARKETING - Sede di Parigi
Definizione dei nuovi prodotti / servizi, Definizione della strategia commerciale del Gruppo, Supporto all'organizzazione della forza commerciale europea.
- Gennaio 2002 - Giugno 2004: GEFCO-GRUPPO PSA (Peugeot-Citroen)
- Gennaio 2003 - GIUGNO 2004: KEY-ACCOUNTS DIRECTOR - Sede di Parigi
- Gennaio 2002 - Gennaio 2003: AUTOMOTIVE EUROPEAN MARKET MANAGER - Sede di Parigi
- Marzo 1997 - Dicembre 2001: CAT- GRUPPO ALBATEAM (Autologic-TNT-Wallenius-Renault) precedentemente GRUPPO RENAULT.
- Maggio 2000 - Dicembre 2001: BIKE CAT PRODUCT MANAGER - Sede di Parigi
- Marzo 1997 - Aprile 2000: CAT Italia - Filiale del gruppo. RESPONSABILE COMMERCIALE e OPERATIVO - Sede di Milano
- Settembre 1996 - marzo 1997: RASIMELLI E COLETTI. RESPONSABILE COMMERCIALE - Filiale di Saronno

titolo **Geodis Züst Ambrosetti per lo Sviluppo Sostenibile - A Total Ecologistics Resource**

relazione

profilo **Il Gruppo Geodis**

società



Quinto operatore logistico in Europa con un fatturato pari 3,6 miliardi di Euro, 23.800 dipendenti e un network presente in 120 Paesi, il Gruppo Geodis è un pioniere nel settore della Reverse Logistics. Grazie all'elevata esperienza acquisita a livello europeo, Geodis garantisce la raccolta dei prodotti a fine vita, la diagnosi, l'eventuale ricondizionamento per rivendita o lo smontaggio per recupero di componenti e materie prime.

Lo sviluppo della Reverse Logistics all'interno del Gruppo Geodis è un importante elemento di completamento dell'offerta ai propri clienti, a garanzia di una copertura globale della supply chain.

GEODIS ZÜST AMBROSETTI

L'attività di Reverse Logistics in Italia viene svolta a Busnago, a nord-est di Milano, in un sito appositamente concepito per l'attività di eco-logistics e composto da circa 5600 mq coperti e 2300 mq di piazzale attrezzato.

Le caratteristiche strutturali del sito sono del tutto allineate, oltre che alle convenzionali normative provinciali e regionali in materia di acque, fognature e scarichi (aspetti da non sottovalutare per chi come Geodis Züst Ambrosetti tratta rifiuti) anche e soprattutto ai dettami assai più stringenti previsti dal citato Decreto RAEE che dispone caratteristiche funzionali specifiche, proprio per assicurare che tale tipologia di attività si svolta nel massimo rispetto dell'ambiente.

In linea con la politica di rispetto ambientale Geodis Züst Ambrosetti, il sito di Busnago è in corso di certificazione ISO 14001. Il processo di certificazione è previsto concludersi entro la fine dell'anno 2006.

Geodis Züst Ambrosetti vanta un'esperienza ventennale nel settore della Reverse Logistics ed è in grado di gestire con risorse proprie tutte le attività di movimentazione sia fisica che documentale/amministrativa, e dispone inoltre delle reti di raccolta e del centro di trattamento idonei sia per il B2B e che il B2C.

Un riconoscimento ufficiale – l'AWARD SPECIALE ASSOLOGISTICA per la sezione SVILUPPO SOSTENIBILE – ha recentemente premiato e confermato il valore delle scelte di sviluppo di Geodis Züst Ambrosetti nel settore della REVERSE LOGISTICS.

www.zust.it
info@zust.it

abstract

relazione

IL CONTESTO

Ogni cittadino europeo produce ogni anno dai 17 ai 20 kg di rifiuti elettrici ed elettronici di diverso tipo e dimensione: dai "grandi" macchinari come computer, stampanti, decoder, condizionatori e televisori, fino ai piccoli dispositivi come sveglie e cellulari.

Tale volume è destinato a crescere nei prossimi anni in misura esponenziale per due motivi:

1. l'aumento della disponibilità di prodotti ad elevata tecnologia a prezzi accessibili per larghe fasce di popolazione;
2. la rapida evoluzione tecnologica che rende questi stessi prodotti – in particolare quelli elettronici – presto obsoleti, trasformandoli velocemente in rifiuti (si stima, ad esempio, che la vita media di un personal computer sia oggi inferiore ai 3 anni).

La "storia" (passato, presente e futuro) del trattamento dei rifiuti elettrici ed elettronici (RAEE) si riassume facilmente in:

- IERI: discarica
- OGGI: recupero, riciclo
- DOMANI: design to disassembly

◀ **Introduce e coordina**

moderatore **Renzo Provedel**



Laurea in ingegneria elettronica al Politecnico di Torino, ha sviluppato la sua carriera tecnica e manageriale nel Gruppo FIAT e nel gruppo ILVA.

In Fiat è stato responsabile dei Sistemi Informativi della Corporate Fiat e coordinatore delle politiche ICT per l'intero Gruppo.

Nel Gruppo IVECO è stato Responsabile operativo, a livello mondiale, della Logistica Ricambi introducendo nuovi modelli di gestione e portando gli indicatori di prestazione nei servizi e nella gestione delle scorte ai migliori standard internazionali.

Nel settore siderurgico, gruppo ILVA, ha gestito la ristrutturazione del settore informatico, delle telecomunicazioni e dell'automazione industriale, diventando poi il responsabile delle principali leve di cambiamento: organizzazione, formazione, tecnologie ICT, comunicazione interna. In questo gruppo ha poi realizzato lo spin-off delle attività ed infrastrutture di telecomunicazioni, sviluppando una delle più estese e complesse reti private del settore manifatturiero europeo; è stato anche coordinatore di una venture tra Ilva ed Enea per l'innovazione di impianti siderurgici.

Oggi è attivo come imprenditore nella net economy. La missione dell'azienda che ha fondato, Fareimpresa, è facilitare l'innovazione e lo sviluppo di nuove imprese nei settori ICT e Logistica. È Consulente per le strategie e il disegno organizzativo di grandi imprese manifatturiere e di servizi nelle aree ICT e Logistica.

È Past President e Consigliere di associazioni nei settori dell'ICT (Fida, Aica), della Logistica (SOSLOG), dello sviluppo della Persona (SCOA, scuola di Coaching). Utilizza nel suo lavoro con le persone esperienze di Coaching e di Scienze Cognitive.

Ha partecipato alla progettazione e docenza di Master per la Logistica in diverse Università italiane.

titolo **Un modello di creazione del valore per capire l'impresa sostenibile**

relazione

profilo **Fareimpresa**

società



Fareimpresa, la passione per l'innovazione. L'innovazione è la competenza chiave dell'azienda e della sua rete di professionisti, Concerto, e viene applicata a tre linee di business: Partnership professionale e networking di competenze per lo sviluppo di imprese innovative, Consulenza per l'innovazione ed il ridisegno organizzativo, Informazione per catturare le idee dal mondo.

I Clienti sono grandi e medie aziende private e pubbliche amministrazioni locali.

I settori economici elettivi sono la Logistica sostenibile, i Sistemi informativi, l'ICT, la Comunicazione, lo Sviluppo delle persone.

Alcuni progetti realizzati: creazione d'impresa (nei settori Telecomunicazioni e Calcolo ad alta prestazione), sviluppo di una Logistica strategica in un Distretto industriale, ridisegno di sistemi informativi nella Pubblica Amministrazione (enti previdenziali), creazione di competenze (percorsi formativi strutturati per facilitare l'innovazione), scenari strategici (settore Alimentare), focus informativi di settore (agenzie per l'innovazione ICT), strategie commerciali (settore ICT), applicazioni innovative sul Web per grandi comunità (Università).

In tutti gli interventi si utilizzano metodologie attive di coinvolgimento ed apprendimento organizzativo – action learning – per creare un ciclo virtuoso di "innovazione – soluzione espressione".

www.concerto-net.com

abstract

relazione

L'impresa sostenibile non è solamente un "concetto" o un obiettivo di lungo termine, ma una possibilità a breve termine nel mondo reale se adottiamo un punto di vista operativo, noi diciamo "logistico". Da questa visione nasce una rappresentazione semplice e complessa al tempo stesso delle relazioni tra i diversi segmenti che creano valore nei processi logistici. Il modello che viene presentato spiega questo approccio e permette di classificare le idee innovative, le best practice, le scelte tecniche nei processi che i relatori di SOSLOG presentano nel Convegno internazionale del 29 novembre.

◀ **CASI ESEMPLARI DI
PROCESSI E PRODOTTI
SOSTENIBILI**
(seconda parte)

Moderatore

Massimo Merlino

*Università di Bergamo,
Direttore "Logistica Management"*

moderatore **Massimo Merlino**

Nato a Trieste nel 1940, Laurea in Ingegneria Chimica a Genova, dove frequenta poi Economia mentre lavora nell'industria petrolifera.

E' consulente di management dal 1970 nelle aree di Logistica, Strategia e Change Management, partner internazionale di Andersen Consulting dal 1987 al 1996.

Dal 1987 è Professore Associato a Udine, Genova e infine a Bergamo, dove insegna Gestione Aziendale, Economia del Cambiamento Tecnologico ed Entrepreneurship.

Autore di un centinaio di lavori scientifici, tra cui il suo ultimo libro "L'Economia delle 24 ore", ed. Olivares, 2000.

E' fondatore e direttore della rivista "Logistica Management" dal 1982.

Membro di svariate Associazioni scientifiche e professionali quali AIRO, AILLOG, AIMG, ha recentemente promosso la nascita di Assochange, Associazione di imprese nell'area del Change Management.

Appassionato di viaggi, cinema, teatro, opera lirica, architettura, urbanistica, geopolitica.



profilo
ente



Università degli Studi di Bergamo

La Facoltà di Ingegneria nasce nel 1991 con l'attivazione del corso di laurea in Ingegneria gestionale, istituito sotto l'impulso delle esigenze prospettate dal mondo economico locale e dalle possibilità di creare ampie sinergie con la Facoltà di Economia. Negli ultimi anni, grazie anche alla riforma, la Facoltà si è arricchita di nuovi corsi di laurea, ampliando ulteriormente l'offerta formativa anche con un corso unico nel panorama italiano come quello in Ingegneria tessile.

In pochi anni la Facoltà è cresciuta per numero di iscritti (ne conta più di 2200), dotandosi di nuove strutture come il campus e laboratori d'avanguardia realizzati con la collaborazione di imprese del territorio.

www.unibg.it

Fonte:

http://www.unibg.it/struttura/struttura.asp?cerca=r_ingegneria

relatore **Jonathan Fenton-Jones**

Commercial Director of Gazeley, joined Gazeley in 1999 and has worked on many industry-changing innovations including Gazeley's G.Track (a 10 week new build delivery system) and EcoTemplate (the award winning sustainable development design concept).

An ardent environmentalist, Jonathan is passionate about converging business issues with environmental solutions. He heads Gazeley's sustainable development team and is responsible for successfully integrating new commercially viable design technologies and materials with 'green thinking'. He also oversees Gazeley's 'virtual team' of contractors and suppliers.

Prior to joining Gazeley Jonathan worked for top architectural and design consultancies in the UK and USA. He studied Interior Design at Kingston University, graduating with a First Class Honours degree - winning the national gold medal for his degree project.

While running his own London-based design company Jonathan acted for an impressive client list including BMW, Honeywell, Boots, Fiat and Alfa Romeo. Major projects included the concept design for the Granada Studios Tour in Manchester (UK) and a seven year private commission to redevelop The Great House estate on the Caribbean island of Mustique.



titolo **Time for Change**

relazione

profilo **Gazeley**

società

Gazeley, società di proprietà del gruppo WalMart, è nata nel 1987 in Inghilterra e ha sviluppato oltre 4,6 milioni di metri quadrati di edifici ad uso logistico e industriale per società internazionali e fornitori di servizi logistici in 7 diversi paesi (inclusa la Cina). La missione aziendale di Gazeley è quella di sviluppare spazi per la logistica su scala globale fortemente improntati ad un modello di sviluppo sostenibile.

Il concept su cui si sviluppa il modello di Magna Park si è affermato con successo in Inghilterra, Francia, Belgio, Spagna, Germania e Italia, con piani futuri di espansione verso i mercati emergenti di Cina, Brasile, Russia e India. In Italia, Gazeley ha avviato i lavori di costruzione del Magna Park di Monticelli d'Ongina (Piacenza) e di Anagni (a sud di Roma). Recentemente, ha vinto il Premio "Logistico dell'anno 2006", promosso da Assologistica per lo sviluppo sostenibile.

www.gazeley.com

abstract

relazione



As a leading developer of logistics buildings, Gazeley recognise the responsibility they have to reduce the negative environmental impacts caused by their development activities.

Although much of the world's energy use, resource depletion and environmental degradation is caused by the creation of buildings and their infrastructure, Gazeley see that their development responsibilities extend beyond mitigating negative impacts on the physical environment to embracing beneficial impacts on the well-being of people, communities and economic systems.

Gazeley aspire to be co-creators of a sustainable world, caring about the legacy that they will leave for future generations. Gazeley's response is to deliver environmentally beneficial initiatives on every one of their developments - wherever in the world they are. These initiatives include the use of recyclable materials and renewable energy technologies which Gazeley provide at no cost to Customers, and which make their buildings cheaper to operate. Gazeley look for every opportunity to benefit from Government incentives which enable them to deliver more renewable technologies on their buildings. For example in Germany, Spain and Italy Gazeley's buildings can be fitted with large solar power generators on the roof.

We benchmark and measure our environmental performance by:

- CO2 reduction
- Energy use reduction
- Water use reduction
- Increased use of recyclable materials
- Increased use of renewable technologies
- Waste reduction
- Increase in site bio-diversity.

Many of Gazeley's Customers are encouraging them to assist in finding new ways to address the environmental challenges we all face. In the future, it is probable that legislation will be put in place to ensure that organisations operate with environmental responsibility.

At Gazeley, we believe it is essential to embrace that responsibility before it is enforced - and to prepare for the future".

relatore **Paolo Cipriani**

Nato a Rimini nel 1966, Laurea in Scienze Politiche conseguita presso l'Università degli Studi di Bologna

Esperienze lavorative:

- Da Marzo 2002 ad oggi: CHEP Sales Manager
- Novembre 1997-Febbraio 2002: DUN & BRADSTREET
Direct Sales Manager
- Marzo 1992-Ottobre 1997: EUROP ASSISTANCE Area Manager



titolo **Pallet pooling in a sustainable environment**

relazione

profilo **Pallet and Container Pooling Services**

società



CHEP is the global leader in pallet and container pooling services serving many of the world's largest companies. With an unprecedented combination of supply chain cost reduction, size, scale, superior technology and global reach, CHEP issues, collects, conditions and reissues more than 285 million pallets and containers from a global network of service centres, helping manufacturers and growers transport their products to distributors and retailers. Combining superior technology, decades of experience and an unmatched asset base, CHEP handles pallet and container supply chain logistics for customers in the consumer goods, produce, meat, home improvement, beverage, raw materials, petro-chemical and automotive industries. CHEP services are based on a unique combination of customer-driven operating solutions, quality products, sophisticated control systems and a well-managed global service centre infrastructure, which enables its customers to reduce the need for capital expenditures and concentrate their day-to-day operations on their core business competencies.

CHEP partners with customers to develop pooling solutions that ensure reduced product damage, offer enhanced delivery efficiencies, eliminate waste and reduce supply chain costs, adding exceptional value for its customers. With global partners that include, Procter & Gamble, SYSCO, ESSO, Shell, Kellogg's, Kraft, Nestlé, Ford and GM, CHEP is known for Handling the World's Most Important Products. Everyday.

CHEP is committed to reducing environmental waste and increasing customer savings through proper stewardship of all natural resources. The company's pallet and container pooling system eliminates more than six million tons of wood packaging from landfills by recycling wood and nails. Components that cannot be repaired or reused are recycled for fuel, mulch and animal bedding.

CHEP employs more than 7,700 employees in 44 countries. CHEP, a Brambles company, benefits from more than four decades of industry experience worldwide. Brambles is a leading global support services group, providing a variety of industrial and business services, including pallet and container pooling and information management.

www.chep.com

abstract

relazione

Pooling system as a tool to protect environment. How CHEP by providing pooled pallets and containers helps its customers to contribute to environment protection by reducing waste materials, reducing deforestation, promoting reutilisation and recycling while meeting the latest EU regulations. Challenges ahead. Case Study with San Pellegirino - Nestlé Waters Italy.

testimonial **Roberto Canevari**

Roberto Canevari. Attualmente Direttore Supply Chain Sanpellegrino - Nestlé Waters Italy, con la responsabilità di tutto il business nazionale e di quello internazionale per i marchi Sanpellegrino e Panna; in questa veste ricopre anche il ruolo di direttore di Fastlog, società di logistica del gruppo Nestlé in Italia.

Ha iniziato la sua carriera in Nestlé Italiana, nell'area Finanza e Controllo, passando poi all'ambito progettuale e ricoprendo via via tutti i ruoli nel campo delle Operations, fino ad assumere dal 1998 la posizione di Supply Chain Manager della Divisione Prodotti Freschi.

Dopo un'esperienza di 5 anni come Supply Director in Reckitt Benckiser, è rientrato in Nestlé nel 2005.



relatore **Benito De Filippis**

Da luglio 2006 Consulente Senior per attività e progetti Strategici di Fiat Auto. Prima di questa data ha ricoperto l'incarico di Senior Vice President After Sales per tutti i marchi di Fiat Auto, provenendo dal gruppo Daimler Chrysler dove, tra gli altri, ha assunto i ruoli di Direttore Generale Reti e Filiali, Vice Presidente Sales and Marketing Mercedes-Benz Vans, Direttore Generale Veicoli Industriali e Commerciali e Direttore Generale Italia After Sales.



relatore **Michele Ziosi**

Nel Gruppo Fiat dal 2001 dove si è occupato di Marketing in Germania nel settore macchine da costruzione (Case New Holland) e successivamente di Business Development in Francia nel Settore Energia (2HEnergy - IVECO Aifo). Dal 2004 si occupa di Politiche Ambientali nell'ambito delle Relazioni Istituzionali di Fiat Auto. Ha svolto in precedenza attività di studio e ricerca all' ENEA su temi legati allo sviluppo sostenibile.



titolo **Veicoli a fine ciclo vita una risorsa per l'Impresa e l'Ambiente**

relazione

profilo **Fiat Auto**

società



Tra i pionieri dell'industria automobilistica, Fiat ha costruito la sua prima vettura nel 1899. Da allora sono stati prodotti quasi 87 milioni di vetture e veicoli commerciali leggeri e molti dei suoi modelli hanno segnato tappe fondamentali nella storia dell'automobile.

Fiat Auto opera sui mercati internazionali con quattro marchi innovativi nei contenuti, nello stile e nelle soluzioni industriali: Fiat, caratterizzata da creatività, versatilità e praticità; Lancia che si propone come marchio elitario ed esclusivo; Alfa Romeo che unisce in un design unico sportività, tecnologia ed eleganza; Fiat Veicoli Commerciali Leggeri che sono un punto di riferimento per esperienze di lavoro più produttive, facili e gratificanti. Per completare la gamma di prodotti e servizi offerti, Fiat Auto ha integrato nella sua attività il finanziamento delle vendite e ha sviluppato un'ampia gamma di programmi di supporto ai clienti e alla rete di vendita.

Gli stabilimenti di Fiat Auto sono dislocati in Italia, Polonia, Brasile e Argentina. L'attività produttiva è svolta anche attraverso joint-venture e accordi di licenza in Francia, Turchia, Egitto, Sud Africa, India, Cina e Vietnam. I modelli della Fiat Auto hanno conquistato undici volte il titolo di "Auto dell'anno", il più ambito riconoscimento attribuito all'industria automobilistica nel mondo. Il premio è andato otto volte alla Fiat, due all'Alfa Romeo e una alla Lancia. Il continuo, forte impulso al rinnovamento dei prodotti dei brand della Fiat Auto prevede il lancio di 29 veicoli, tra modelli inediti e restyling, nel triennio 2005-2007.

abstract

relazione

La Direttiva Europea 2000/53/CE sui veicoli fuori uso è stata adottata dal Parlamento e dal Consiglio Europeo il 18 settembre 2000, allo scopo di migliorare il recupero (attraverso il riciclaggio/riuso) dei veicoli a fine vita (End of Life Vehicle) e di ottimizzare le performance ambientali di tutti i soggetti economici coinvolti nella filiera del riciclaggio veicoli, in particolare i costruttori, i demolitori ed i frantumatori. Da allora, quasi tutti gli Stati Membri dell'UE hanno emanato leggi per attuare tale Direttiva.

La normativa in vigore prevede il ritiro gratuito per l'ultimo proprietario del veicolo da demolire e si applica a tutti i mezzi per il trasporto di passeggeri dotati al massimo di nove posti, per un peso totale ammesso di 3,5 t. Tale clausola verrà applicata a tutto il parco circolante a partire dal 1 gennaio 2007.

Al fine di ottemperare alle suddette disposizioni legislative in Italia i costruttori stanno organizzando reti di raccolta e trattamento dei veicoli a fine vita. La costituzione di una rete efficiente, capillare sul territorio, caratterizzata da elevati standard qualitativi è la condizione sine qua non perché si pervenga all'ottimizzazione del processo di trattamento degli ELVs.

Per i costruttori automobilistici oggi, produrre veicoli per una mobilità veramente sostenibile significa, non solo la riduzione delle emissioni allo scarico o gli investimenti su propulsioni alternative, ma implica anche una progettazione di veicoli ed un trattamento degli stessi al termine del loro ciclo di vita che assicurino il massimo recupero dei materiali, la minima quantità possibile di rifiuti residui e un ottimale recupero energetico. Si assicurerebbe così una vera e propria chiusura e valorizzazione ambientale/economica del ciclo produttivo.

I veicoli alla fine del ciclo di vita contengono materiali come l'acciaio, le plastiche, le gomme e ogni anno in Italia vengono demoliti 1,5 Milioni di veicoli per un totale di più di 1,2 Milioni di tonnellate di materiale da smaltire; questi dati fanno riflettere sul fatto che insito nei veicoli a fine vita sussiste un potenziale economico altissimo distribuito su tutti gli attori della filiera. Potenziale che deve essere però valorizzato individuando opportuni e sostenibili canali di sbocco. Tale sostenibilità deve essere supportata da un apparato logistico consono alla realtà economica del Paese, ponendo interrogativi su come realizzare la movimentazione di grandi quantità di materiali dal punto di vista sia ambientale che economico.

L'introduzione poi di sistemi avanzati di post-frantumazione già in fase di sviluppo ed industrializzazione in alcuni Paesi del Nord Europa potranno garantire anche un utilizzo a valore positivo dello scarto derivato dal trattamento finale degli ELVs (noto anche come Fluff) sia attraverso il riciclo che altresì attraverso il recupero energetico di tale frazione finale. Qualora queste realtà prendessero auspicabilmente piede anche in Italia si dovrà ancora una volta prevedere una movimentazione logistica intelligente ed economicamente sostenibile che non comprometta gli sforzi di miglioramento sull'impatto ambientale.

L'obiettivo finale è quello di creare un circolo virtuoso per cui i veicoli non muoiono alla fine del loro ciclo di vita, ma sono bensì una risorsa e la premessa fondamentale per una mobilità verde, vincente per lo sviluppo dell'impresa e dell'Ambiente.

relatore **Daniel Nordmann**

Born in 1955, Swiss. CEO of SBB Cargo. Executive MBA in Logistics Management from University of St. Gallen and degree in industrial psychology from the School of Applied Psychology (HAP), Zurich. In 1998 he joined SBB as head of HR. Two years later, Daniel Nordmann was named CEO of SBB Cargo and became a member of the executive board of SBB.



titolo **Reliable crossborder rail transport**

relazione

profilo **SBB Cargo**

società

 SBB CFF FFS Cargo

SBB Cargo is the subsidiary of Swiss Federal Railways (SBB) responsible for freight and Switzerland's leading provider of rail freight services. The company is based in Basel and has been headed since December 2000 by Daniel Nordmann. Every day, over 4800 employees guarantee top-quality logistics in a wide range of different areas.

SBB Cargo provides vital freight services to large sections of the economy. Last year, it generated 11.48 billion net tonne-km of traffic and carried a total of 56.2 million net tonnes. The lion's share of SBB Cargo traffic is transalpine freight on the north-south axis through Switzerland – hardly surprising as the Gotthard line is the most heavily used freight route through the Alps. Rail accounts for 65% of transalpine traffic in Switzerland, the highest percentage in Europe.

Around 35% of the freight transported by SBB Cargo crosses the border between Switzerland and Italy. SBB Cargo intend to maximise the quality and reliability of these services, which is why SBB Cargo established the wholly owned subsidiary SBB Cargo Italia in January 2003 with its head office in Gallarate and a sales office in Milan. Already, 260 trains per week are operating in Northern Italy under the management of SBB Cargo Italia. Production is being substantially expanded in stages and our range of activities continuously extended.

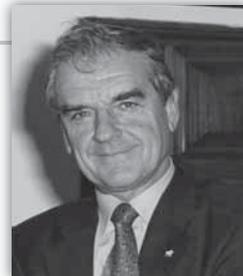
www.sbbcargo.com

abstract

relazione

Transalpine European railfreight has undergone a fundamental transformation. Only three years ago, responsibility for freight services on the North-South axis to and from Italy was shared between at least three national rail companies. This was evident in the quality - everyone was in charge, but no one was answerable. The bad timekeeping that used to be a feature of the "old days" will soon be consigned to the past. Nowadays an increasing number of customers have the choice of several different rail offerings. SBB Cargo was one of the drivers of competition on the route between Germany and northern Italy. It was the first railfreight operator to establish subsidiaries in Germany and Italy. These are locally managed but controlled from SBB Cargo headquarters in Basel. By using integrated production and management systems, the company is able to assume full responsibility for reliable cross-border transport. SBB Cargo's 700 locomotive drivers operate 215 trains every day in Germany, Switzerland and Italy. The punctuality of cross-border services is around 80 percent and prices are more competitive. SBB Cargo has thus ushered in a new age in transalpine freight operations. Along with its competitors it will ensure that the market share of rail - a sustainable, environment-friendly form of transport - continues to grow.

relatore **Fabio Capocaccia**



Ingegnere Elettronico, ha assunto incarichi manageriali presso Olivetti, SGSFairchild, Ansaldo, Selenia, Elsag, nei settori informatica, elettronica, automazione: ha trascorso due anni in USA.

- Dall'85 al 2004 presso il Porto di Genova (Direttore Generale, Commissario, Segretario Generale) realizza il rilancio del porto dopo anni di crisi.
- Presidente di ASSOPORTI dal '94 al '96, e di MedCruise (Associazione dei Porti Crocieristici nel Mediterraneo) per due mandati.
- Attualmente: Consulente presso RAM (Rete autostrade Mediterranee) che ha costituito nel 2004; da luglio 2006 Consigliere del Ministro dei Trasporti per le Autostrade del Mare. Professore Associato di Impianti Elettronici Industriali.
- Presidente di INFOTRANSPORT, Vice Presidente di SOS-LOGistica e dell'Istituto Internazionale delle Comunicazioni. Membro dell'EIRAC (European Intermodal Research Advisory Committee) presso la CEE a Bruxelles.

titolo **Le Autostrade del Mare: una modalità ambientalmente sostenibile**

relazione

abstract

relazione

La relazione parte da una riaffermazione del trasporto marittimo come alternativa, ambientalmente compatibile, al traffico stradale.

Va certamente considerato anche l'inquinamento marino prodotto dalle navi, ma è opportuno sottolineare quanto sia più grave l'effetto dei trasporti su strada. Nel Libro Bianco "trasporti al 2010: è tempo di decidere" la Commissione Europea (CE) ha previsto un massiccio incremento (di circa il 40% nel 2010) dei trasporti infracomunitari e questo ulteriore peso, senza iniziative che correggano le tendenze in atto, graverà ancora in misura preponderante sulla componente stradale.

Per quanto riguarda la situazione italiana, si può fare riferimento alla ripartizione modale dell'anno 2000 che vedeva, nel trasporto oltre i 500 chilometri, un ruolo della strada pari all'87%, della ferrovia pari all'11% e del mare pari all'1,5%. Dal 2000 al 2004, questo 1,5%, è passato al 3,5%, dato che dimostra una significativa tendenza positiva, ulteriormente confermata nel 2005 con una quota del 4.5%. La grande speranza nel trasporto merci è affidata quindi, nel breve termine, all'alternativa marittima, la sola in grado di aumentare la propria quota, contribuendo ad assorbire almeno in parte l'incremento del traffico complessivo..

In linea con questa strategia sono nati piani nazionali ed europei per le Autostrade del Mare: nella lista delle Reti Trans europee approvate dal Parlamento Europeo nell'aprile 2004, tra i 30 progetti prioritari uno, il progetto 21, è dedicato interamente alle Autostrade del Mare.

Il Governo italiano ha svolto, negli ultimi tempi, un'azione importante nella pianificazione nazionale vista essenzialmente come estensione al nostro Paese dei collegamenti infra-europei: il Corridoio 5 percorrerà trasversalmente il Nord Italia dal Friuli al Tirreno; il corridoio Nord-Sud non si fermerà a Napoli ma verrà prolungato fino a Palermo; un terzo corridoio, inizialmente non previsto, collegherà Genova con Rotterdam e Anversa, e infine le Autostrade del Mare (asse 21) vedranno il nostro Paese nel ruolo di protagonista.

La CE non definisce, a livello di Autostrade del Mare, percorsi precisi come nel caso dei corridoi terrestri. Si limita ad identificare quattro grandi aree di sviluppo: Baltico, Mare del Nord e due aree Mediterranee, con l'Italia al centro di queste due ultime.

Per comprendere l'importanza dell'alternativa marittima nei confronti del traffico stradale dobbiamo ricordare che, per quest'ultimo, l'inquinamento, la congestione e l'incidentalità rappresentano un costo annuo che si può stimare per il nostro Paese intorno ai 50 miliardi di euro.

Nel marzo del 2004 è stata costituita (in anticipo sulle risoluzioni del Parlamento Europeo) una società pubblica denominata RAM (Rete Autostrade Mediterranee) preposta al coordinamento, alla pianificazione ed allo sviluppo del trasferimento di autotreni su nave. Essa non ha compiti operativi, a differenza di ANAS e Ferrovie dello Stato, ma come queste ultime ha una missione importante: promuovere il miglioramento dell'assetto dei trasporti nel nostro Paese.

Oggi, in Italia, le Autostrade del Mare sono una realtà, come dimostrato da oltre 2 milioni di autotreni trasportati nel 2005, e dal numero di linee marittime già attivate (oltre 150). Le navi ordinate dagli armatori italiani, e in fase di costruzione presso cantieri prevalentemente italiani sono una ventina, per un importo complessivo di circa 1.7 miliardi di Euro.

Tuttavia le linee sono ancora caratterizzate da un ridotto coefficiente di utilizzazione delle stive (le navi viaggiano per metà vuote) che potrebbe far sorgere problemi di economicità di gestione a carico degli armatori.

Per aumentare il carico, è stata approvata una legge che stabilisce un incentivo a favore dei camionisti che scelgono la rotta marittima: l'approvazione, dopo una lunga istruttoria, da parte della Commissione Europea del Regolamento Attuativo di tale incentivo (noto con il nome di "Ecobonus") rende assai prossima la data di attivazione del provvedimento.

◀ QUESTION TIME

Moderatore

Francesco Bogliari

Direttore de "L'Impresa"

*Amartya Sen dialogherà
con alcuni interlocutori
del mondo imprenditoriale,
accademico e della
Pubblica Amministrazione*

moderatore **Francesco Bogliari**

Nato nel 1953 a Città di Castello (Perugia), laurea in Filosofia, presso l'Università di Pisa, borsista di Storia economica, Fondazione Einaudi Torino, Master in Direzione d'azienda, Sda Bocconi Milano, iscritto all'ordine dei giornalisti dal 1984



Esperienze professionali

- 1981-1983: Redattore, poi caporedattore (collezionabili e libri da edicola) Fabbri Editori.
- 1984-1991: direttore editoriale, poi direttore della Divisione Libri gruppo Il Sole 24 Ore.
- 1991-1999: direttore Divisione Economia e Manualistica Sperling & Kupfer; amministratore delegato Sperling International (società commerciale del gruppo). Dal 1996, dopo l'acquisto della società da parte di A. Mondadori, diventa anche direttore responsabile e manager dei mensili di economia Espansione (che rilancia dopo la sospensione del 1995), Giornale della Banca, Giornale delle Assicurazioni.
- 1999-2001: direttore comunicazione e relazioni esterne Touring Club Italiano.
- 2001-2005: socio e amministratore delegato Libri Scheiwiller.
- 2003-oggi: socio e amministratore delegato Libri Scheiwiller Periodici.
- Gennaio 2003-dicembre 2006 direttore del bimestrale L'Impresa. Rivista Italiana di Management, pubblicato da Libri Scheiwiller Periodici su licenza del Sole 24 Ore.
- Da giugno 2006: direttore del mensile Business People.
- Da gennaio 2006: direttore scientifico Etas, il marchio di economia e management del gruppo Rcs.
- Come giornalista (esperto di tematiche di economia e management, storia economica, cultura ed editoria) ha collaborato a varie testate tra cui Il Mondo, La Voce, Il Sole 24 Ore, Mondo Economico, La Nazione, Il Giorno, L'Editore, Media 2000.
- Dal 1998 insegna Management delle imprese editoriali alla Scuola di perfezionamento in giornalismo della Luiss di Roma.

relatore

Francesco Profumo

Nato a Savona nel 1953. Laurea al Politecnico di Torino in Ingegneria Elettrotecnica nel 1977. Dal 1978 al 1984, ha lavorato come Ingegnere Progettista, presso l'Ente Ricerca e Sviluppo della Società Ansaldo a Genova. Nel 1984 si è trasferito al Dipartimento di Ingegneria Elettrica Industriale del Politecnico di Torino. Attualmente è Professore Ordinario di Macchine ed Azionamenti Elettrici presso il Politecnico di Torino e Professore Incaricato all'Università di Bologna.

I suoi interessi scientifici si concentrano sulla conversione dell'energia e su strutture per l'attuazione del moto non convenzionali. In particolare, in oltre 20 anni di attività di ricerca, si è occupato della ideazione e della progettazione di sistemi innovativi nel campo dei sistemi integrati elettronici/elettromeccanici, dei controlli digitali per l'automazione industriale, dell'elettronica di potenza, dei componenti elettronici di potenza, degli azionamenti elettrici ad elevate prestazioni.

Ha pubblicato oltre 230 lavori su riviste scientifiche internazionali di settore e sugli atti di conferenze internazionali. E' membro attivo dell'IEEE-Industry Applications Society – Industrial Drives Committee (Stati Uniti), di cui è attualmente il Presidente.

Nel primo semestre 2006 è stato il Technical Co-Chairman della Conferenza IPEMC '06 a Shanghai (Cina). E' membro del Consiglio di Amministrazione dell'EPE Association. È inoltre membro del Comitato di Gestione del Laboratorio HySy_Lab (Hydrogen System Laboratory), costituito nel 2002 dall'Environmental Park (Torino), dalla Provincia di Torino, dall'ATM, dalla Sapio e dal Politecnico di Torino.

Ha vinto inoltre il premio per il miglior lavoro alla Conferenza IEEE-IAS (Stati Uniti) nel 1992 ed alla Conferenza IPEC a Niigata (Giappone) nel 2005

E' stato Coordinatore o partner di numerosi Progetti finanziati dalla Commissione Europea e di Progetti e Contratti finanziati da Enti ed aziende pubbliche e private in Italia.

Dall'autunno 2003 è stato il Preside della I Facoltà di Ingegneria del Politecnico di Torino e dal 1° ottobre 2005 è il Rettore del Politecnico di Torino.

Egli è inoltre valutatore per numerosi programmi della Commissione Europea e per i Progetti CAMPUS della Conferenza dei Rettori Italiani.

profilo
ente**Politecnico di Torino**

Il Politecnico di Torino è un istituto universitario statale a carattere scientifico-tecnologico istituito nel 1859. Il Politecnico forma architetti, ingegneri, disegnatori industriali e designer grafici e virtuali. Rilascia i titoli accademici di laurea e laurea specialistica ed è sede di diversi corsi di dottorato di ricerca e master. La sede centrale di ingegneria si trova in corso Duca degli Abruzzi, mentre la sede centrale di architettura è sita presso il Castello del Valentino. Il Politecnico di Torino ha inoltre varie sedi decentrate in Piemonte e centri d'ascolto per le lauree a distanza in Italia. Il Politecnico di Torino intrattiene rapporti con diverse università, soprattutto europee ed americane, sia attraverso la partecipazione a reti universitarie che grazie ad accordi bilaterali per il conseguimento di doppie lauree, ad esempio con il master TOP-UIC (Chicago) ed il progetto ALPIP (America Latina Piemonte Politecnico) o la rete CLUSTER, oltre alla partecipazione ai progetti dell'Unione Europea come Socrates/Erasmus. Nel 2004 il Politecnico di Torino ed il Politecnico di Milano fondano l'Alta Scuola Politecnica.

Storia

Il Regio Politecnico di Torino nasce come istituzione nel 1906, ma le sue origini sono più lontane. La Scuola di Applicazione per gli Ingegneri, sorta con la Legge Casati nel 1859 e il Museo Industriale Italiano, nato sotto l'egida del Ministero dell'Agricoltura dell'Industria e del Commercio nel 1862, ne furono i diretti ascendenti. La prima, istituita nell'ambito dell'Università, apriva la ricerca e la formazione superiore agli studi tecnici; il secondo guardava più direttamente al contesto di un Paese che si affacciava alla nuova realtà industriale.

Nel 1859 la residenza sabauda del Valentino, oggi proprietà del Politecnico, viene ceduta alla Scuola di Applicazione per gli Ingegneri. Sul modello delle grandi scuole politecniche europee, nei primi anni del Novecento il Regio Politecnico di Torino si mosse in più direzioni intessendo relazioni sia con il mondo scientifico europeo, sia con l'industria locale e nazionale. Nasce l'Aeronautica e i nuovi laboratori, dalla Chimica all'Architettura. Nel novembre del 1958 viene inaugurato il grande complesso di corso Duca degli Abruzzi.

Nel 1986 nasce la scuola per esperti della produzione industriale, nel 2000 diventa Laurea. Nasce come scuola d'élite, primo esempio di laurea "europea", coordinata tra Atenei diversi.

Il 3 ottobre 2005 è iniziato il primo corso italiano di Systems Design. Il corso è un master di secondo livello, improntato sulla teoria dei sistemi industriali e sul concetto Zerì: trasformare il materiale di scarto di un'attività nella materia prima di un altro.

da: Wikipedia link: http://it.wikipedia.org/wiki/Politecnico_di_Torino
www.polito.it

relatore

Ennio Cascetta**Assessore ai Trasporti della Regione Campania**

Nato nel 1953 a Napoli, ove risiede. Laureato in ingegneria civile e dei trasporti. Docente universitario. Titolare della Cattedra di teoria dei sistemi di trasporto alla Facoltà di ingegneria presso l'Università degli studi di Napoli Federico II.

- È docente di corsi di specializzazione presso il Massachusetts Institute of Technology – MIT di Boston.
- Già Direttore del progetto finalizzato “Trasporti 2” del Consiglio Nazionale delle Ricerche.
- Già Coordinatore scientifico in ambito nazionale della redazione del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica – PGT e Coordinatore in ambito locale per la redazione del Piano Comunale dei Trasporti di Napoli.
- Già membro del Comitato scientifico nominato dai Ministeri dei Lavori pubblici, dei trasporti e del bilancio per lo studio di fattibilità economica e territoriale del ponte sullo stretto di Messina.
- È stato consulente dei Comuni di Genova, Palermo, Venezia, Roma e di alcune Regioni italiane in materia di pianificazione e progettazione di sistemi di trasporto.
- È autore di numerosi saggi e di oltre cento pubblicazioni sulla letteratura internazionale e italiana.

Profilo politico e istituzionale

Dal 2005 collabora con la “Fabbrica del Programma” di Romano Prodi. Dal maggio 2000 all'aprile del 2005 è Assessore regionale ai trasporti, viabilità, porti e aeroporti, demanio marittimo. Nel 2004 è Presidente di Federmobilità, forum nazionale delle amministrazioni locali della mobilità.

Dal maggio 2005 è Assessore regionale tecnico a trasporti e viabilità, porti e aeroporti, demanio marittimo. Dal giugno 2005 è coordinatore della Commissione Infrastrutture, Mobilità e Territorio della Conferenza delle Regioni e delle Province autonome

relatore **Marco Monticelli**

Vice Presidente di Iveco, il produttore di veicoli commerciali del Gruppo Fiat. La responsabilità di Monticelli include le relazioni istituzionali, le regolamentazioni tecniche e non tecniche, la promozione del brand Iveco e l'ufficio stampa centrale.

Nato nel 1959, Monticelli ha conseguito la laurea in filosofia presso l'Università di Roma "La Sapienza" ed un MBA presso la Sogea di Genova.

Dopo due anni come ricercatore dell'Università di Roma, ha iniziato la propria carriera nel settore della grande distribuzione alla Rinascente di Milano nel 1986 in qualità di progettista dei processi di distribuzione nell'ambito della Direzione Sistemi Informativi.

Nel 1987, Monticelli è nominato Amministratore Delegato della G&O Trans, una società di Genova attiva nel settore della Tecnologia dell'Informazione nei Trasporti. Con G&O Trans ha sviluppato sistemi pionieristici di Telematica nei Trasporti, come ad esempio un sistema di ottimizzazione del trasporto terrestre dei contenitori dal Porto di Genova e un sistema di freight exchange a livello europeo, quest'ultimo in collaborazione con Iveco e IBM.

Dal 1991 al 1994 è stato responsabile della Divisione Trasporto Merci e Logistica del Centro Studi sui Sistemi di Trasporto SpA (CSST). Al CSST sviluppa studi di fattibilità per infrastrutture ferroviarie e stradali, piani di trasporto e di traffico, studi economici e trasportistici, nonché vari progetti di telematica applicata ai sistemi di trasporto. In questo periodo, è Responsabile Scientifico del progetto "Sistemi di Modelli per l'Ottimizzazione della Catena Logistica", nell'ambito del Progetto Finalizzato Trasporti del Consiglio Nazionale delle Ricerche. Dalla fine del 1994 Monticelli è attivo come consulente free lance a Parma e sviluppa studi economici e coordina progetti dimostrativi di tecnologie avanzate.

Monticelli entra in Fiat S.p.A. all'inizio del 1998 nell'area del Controllo Direzionale e Sviluppo Strategico, con l'incarico di seguire le Politiche del Trasporto. Nel 2000 entra in Iveco e un anno dopo è nominato Direttore delle Relazioni Istituzionali e Regolamentazioni a livello globale.

È attualmente membro del Joint Committee e del Commercial Vehicle Technical Committee di ACEA, l'associazione europea dei costruttori di automobili e veicoli commerciali, nonché rappresentante di Iveco nell'International Road Transport Union (IRU) e in Anfia. È inoltre Consigliere di Amministrazione del CSST SpA.

Monticelli ha partecipato in qualità di relatore a numerose conferenze nazionali ed internazionali, ha pubblicato due libri e più di 50 articoli scientifici sul settore dei trasporti.

profilo **Iveco**
società**IVECO**

Iveco progetta, costruisce e commercializza un'ampia gamma di veicoli commerciali leggeri, medi e pesanti, mezzi cava/cantiere, autobus urbani e interurbani e veicoli speciali per applicazioni quali l'antincendio, le missioni fuori strada, la difesa e la protezione civile.

Con i suoi 32.000 dipendenti, Iveco produce in 43 stabilimenti ubicati in 18 paesi del mondo, con tecnologie di eccellenza sviluppate in 15 centri di ricerca. Oltre che in Europa l'azienda è presente in Cina, in Russia e in Turchia, in Australia e in Argentina, in Brasile e Sud Africa. Oltre 4.500 punti di assistenza in più di 100 Paesi garantiscono supporto in tutte le aree geografiche in cui c'è un veicolo Iveco al lavoro.

www.iveco.it

relatore

Giulio Ballio

Rettore del Politecnico di Milano dal 2002. Laureato in Ingegneria Aeronautica presso il Politecnico di Milano, vi svolge la sua attività di didattica e di ricerca fino al 1975 quando diviene titolare della cattedra di Scienza delle Costruzioni presso la Facoltà di Ingegneria della Università di Pavia. Nel 1983 viene richiamato nel Politecnico di Milano sulla cattedra di Costruzioni in Acciaio di cui è oggi titolare.

La sua attività universitaria è documentata da circa 100 pubblicazioni, da conferenze e lezioni a corsi di perfezionamento, per lo più rivolte alle Costruzioni in Acciaio. Il libro "Strutture in Acciaio", coautore F.M. Mazzolani, pubblicato in Italia nel 1979, è stato tradotto in lingua inglese nel 1983 col titolo *Theory and Design of Steel Structures*; nel 1988 è stato pubblicato in Cina.

La sua attività di ingegnere strutturista è documentata da progetti e consulenze, relativi a costruzioni in cemento armato, in acciaio, in legno e in muratura, a strutture per telecomunicazioni e per astronomia, alla diagnostica e al consolidamento di costruzioni esistenti, alla analisi di dissesti ed incidenti strutturali. Ha operato il recupero di edifici monumentali quali la Torre del Parco a Milano, il Ponte dell'Accademia a Venezia, la Torre Fraccaro a Pavia, ed ha diretto i lavori di posizionamento mediante elicottero della Statua di San Gaudenzio in cima alla guglia alta 110 metri della omonima basilica in Novara.

profilo
ente**Politecnico di Milano**

Il Politecnico di Milano è un'università scientifico-tecnologica che forma ingegneri, architetti e designer. In università lavorano più di 1200 docenti e ricercatori, e studiano circa 39.000 studenti distribuiti su 7 sedi: Milano-Leonardo e Milano-Bovisa, Como, Lecco, Cremona, Mantova e Piacenza.

L'Ateneo da sempre punta sulla qualità e sull'innovazione della didattica e della ricerca, sviluppando un rapporto fecondo con la realtà economica e produttiva attraverso la ricerca sperimentale e il trasferimento tecnologico. La ricerca è sempre più legata alla didattica e costituisce un impegno prioritario che consente al Politecnico di Milano di raggiungere risultati di alto profilo internazionale e di realizzare l'incontro tra università e mondo delle imprese.

Questo impegno si sviluppa in tre direzioni principali:

- potenziare ricerche di punta, al fine di assicurare una forte visibilità internazionale;
- sviluppare collaborazioni con le imprese, al fine di consentire alla ricerca di essere alimentata dai problemi reali e al contempo favorire il trasferimento dei risultati della ricerca verso le applicazioni;
- rinnovare l'offerta formativa a fronte dell'evoluzione scientifica e tecnologica, al fine di garantire ai giovani non solo una formazione avanzata ma anche gli strumenti per una crescita professionale continua.

Il Politecnico di Milano è oggi riconosciuto come una tra le prime università tecniche europee e partecipa ai principali tavoli di concertazione e di scambio con i corrispondenti atenei d'Europa.

La consapevolezza di questa posizione di leadership ha portato l'Ateneo a potenziare la propria politica di internazionalizzazione: oggi il Politecnico ha numerosi programmi di scambio e di doppia laurea e 11 corsi di Laurea Specialistica/Magistrale interamente in inglese.

www.polimi.it



◀ **CONSIDERAZIONI
E PROPOSTE
OPERATIVE**

relatore

Gian Francesco Imperiali

Nato a Napoli nel 1952 Presidente ABB S.p.A.

Dopo la laurea in ingegneria conseguita nel 1978 al Politecnico di Milano, inizia la sua carriera alla SAE, società italiana di impiantistica entrata a far parte di ABB nel 1988, quando il gruppo venne costituito.

- Dal 1980 al 1985 è General Manager di Power Lines Ltd, in Nigeria
- Dal 1985 al 1986 è il responsabile in Iraq della SAE
- Dal 1986 al 1989 è Amministratore Delegato in Arabia Saudita di SAECO Ltd. e, dopo la fusione di SAE con SADELMI, anche di SST Ltd.
- Dal 1989 al 1992 è in Italia come responsabile delle Operations della Business Area Linee di Trasmissione e General Contracting di ABB SAE SADELMI per India, Francia, Austria, Cina, Grecia e Nigeria.
- Dal 1993 al 1994 dirige in Italia la Business Unit General Contracting di ABB SAE SADELMI
- Dal 1994 al 1998 è responsabile per il Gruppo ABB a livello mondiale dell'area mediorientale che include Iran, Iraq, Israele, Giordania, Libano, Palestina e Siria.
- Dal 1998 al 1999 è Country Manager ABB in Egitto.
- Dal 2000 è Amministratore Delegato di ABB S.p.A. e Country Manager del Gruppo ABB in Italia.
- Attualmente riveste la carica di Presidente di ABB S.p.A.
- Dal luglio 2005 è Vice Presidente di ASSLOMBARDA per il Settore Infrastrutture e Territorio.
- Già Presidente ANIE - Federazione Nazionale Imprese Elettrotecniche ed Elettroniche.

profilo

ABB

società



ABB è leader nelle tecnologie per l'energia e l'automazione che consentono alle utility ed alle industrie di migliorare le loro performance riducendo al contempo l'impatto ambientale. Le società del Gruppo ABB impiegano circa 107.000 dipendenti in oltre 100 Paesi.

Ordini 2005: 23.581 milioni di dollari - Ricavi 2005: 22.442 milioni di dollari

Il Gruppo è quotato presso le borse di New York (NYSE), Zurigo (Virt-X) e Stoccolma (Stockholm Exchange).

ABB è organizzata in cinque divisioni denominate Power Products, Power Systems, Automation Products, Process Automation e Robotics a cui si aggiungono le attività nel settore downstream realizzate dalla società ABB Lummus Global.

ABB in Italia

Nell'ambito della nuova organizzazione del Gruppo ABB, che, a partire dal 1° gennaio 2006, ha visto la creazione di otto regioni, l'Italia è la base della Mediterranean region di cui fanno parte, oltre al nostro Paese, 17 Paesi fra cui Francia, Spagna, Grecia, Turchia, Portogallo, Paesi Balcanici, Malta, Israele e Maghreb.

La responsabilità della regione è affidata ad Hanspeter Faessler, il quale dal 1° gennaio 2006 ha assunto anche la responsabilità di Country Manager di ABB Italia ed Amministratore Delegato di ABB S.p.A., con base a Sesto San Giovanni (Milano).

Anche in Italia ABB è presente con le divisioni Power Products, Power Systems, Automation Products, Process Automation e Robotics, che impiegano circa 6.300 persone, incluso il personale temporaneo (dato al 31.12.2005), in diverse unità produttive concentrate soprattutto in Lombardia e nel Lazio.

Ordini 2005: 1.832 milioni di euro - Ricavi 2005: 1.671 milioni di euro

Le società italiane di ABB sono attive sia nel nostro Paese che all'estero, dove realizzano il 53 per cento del loro fatturato.

www.abb.com

www.abb.it

relatore

Filippo Luigi Penati

Presidente con deleghe a rapporti istituzionali e comunicazione, Sportello unico per le imprese, Demanio, patrimonio e edilizia varia. Accordi di programma con Stato, Regione ed Enti Locali, Grandi eventi ed Expo 2015 e le relative relazioni internazionali, Tavolo Milano. Filippo Penati nato a Monza il 30 dicembre 1952, è sposato e ha due figli, Simone e Ilaria.

- Di professione insegnante, è stato vice presidente regionale dell'Associazione cooperative.
- Dall '85 al '93 è stato assessore al Bilancio e all'urbanistica al Comune di Sesto San Giovanni ed eletto sindaco nel 1994, riconfermato nel 1998 (e fino al 2001) con il 56 % di voti di preferenza al primo turno.
- Nel '99 è stato candidato alle elezioni europee nella circoscrizione Nord-Ovest dove ha ottenuto 15 mila voti di preferenza.
- E' stato segretario della Federazione metropolitana dei Democratici di sinistra dal 1999 al 2004.
- E' stato eletto Presidente della Provincia di Milano il 27 giugno 2004.
- Fa parte della Direzione nazionale dei Democratici di sinistra e del Consiglio federale della Federazione.

profilo
ente**Provincia di Milano**

La Provincia di Milano è l'ente territoriale intermedio tra Regione e Comune ed è titolare di funzioni proprie o conferite con legge dello Stato e della Regione Lombardia.

Tra le funzioni, quella più significativa è rappresentata dal ruolo di coordinamento di tutti i Comuni che fanno parte della comunità provinciale. La Provincia, infatti, in collaborazione con i Comuni promuove, coordina e realizza opere di rilevante interesse provinciale sia nel settore economico, produttivo, commerciale e turistico, sia in quello sociale, culturale e sportivo.

La Provincia è composta dal Presidente (eletto dai cittadini), dalla Giunta Provinciale (nominata dal Presidente) e dal Consiglio Provinciale (eletto dai cittadini). I comuni della Provincia di Milano sono 189.

www.provincia.milano.it

relatore

Alessandro Bianchi**Ministro dei Trasporti.**

Nato a Roma nel 1945. Laurea nel 1970 in Ingegneria Civile Trasporti presso l'Università di Roma La Sapienza. Dal 1987 al 1994 è Professore associato di Pianificazione Urbanistica; nel 1994 diventa Professore ordinario di Urbanistica. E' stato titolare della cattedra di Pianificazione del Territorio dal 1987 al 1994 e di Fondamenti di Urbanistica dal 1995, presso la Facoltà di Architettura dell'Università di Reggio Calabria. Dal 1995 al 1999 è stato direttore del Dipartimento di Architettura e Analisi della Città Mediterranea dell'Università di Reggio Calabria.

E' Rettore dell'Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria dal 1999.

Dal 1993 al 1998 ha coordinato il Piano Territoriale Regionale della Calabria.

Dal 1998 è Coordinatore del dottorato di ricerca in Pianificazione e Progettazione della Città Mediterranea, dell'Università di Reggio Calabria; dirige la collana Immagini di Città, della Rubbettino Editore; è Presidente onorario dell'INU-Sezione Calabria; è Segretario Generale della Conferenza dei Rettori.

Nel 2006 gli è stato affidato il Ministero dei Trasporti nel secondo governo Prodi

Principali attività scientifiche e pubblicazioni

- Analisi dello sviluppo urbano nazionale e delle sue interdipendenze con il sistema dei trasporti. Area dello Stretto di Messina (Progetto Finalizzato Trasporti C.N.R., 1982-86)
- Rapporto annuale sulla situazione economica e territoriale del Lazio (IRSPEL, 1985-87)
- Problemi e prospettive dell'assetto urbano e territoriale nelle regioni meridionali (SVIMEZ, 1986-88)
- Atlante informatizzato dei beni architettonici e ambientali della Calabria (Ministero B.C.A., 1989-1991)
- Mappa del rischio ambientale della Calabria (CNR, 1991-'92)
- Le nuove forme del piano (MURST 40%, 1994, responsabile locale)
- Frammenti sulla città, l'urbanistica e dintorni (Rubbettino, 1998)
- Le città del mediterraneo (CNR, 2001, responsabile nazionale)
- La rivoluzione urbana (Rubbettino, 2005)

Fonte: www.governo.it/Governo/Biografie/ministri/bianchi_alessandro_it.html











MAIN SPONSOR



VOLVO TRUCKS. DRIVING PROGRESS

MEDIA PARTNERS



SPONSOR



IVECO



SOS-LOGistica

- ▲ **Milano** Via Cornalia 19 c/o Serdocks
- ▲ **Genova** Via Pertinace c/o Istituto delle Comunicazioni, Villa Piaggio
- ▲ **web** www.sos-logistica.org
- ▲ **e-mail** info.convegno@sos-logistica.org



SOS-LOGistica, associazione sensibile all'ambiente, ha scelto di affidare la stampa di questo opuscolo a GAM EDIT srl, la 1^a Litografia Ecosostenibile che adotta un ciclo produttivo "ECO OFFSET" (a basso impatto ambientale). Un gesto concreto per la salvaguardia del nostro pianeta.
www.gamedit.it