



ONE FLAG
TEAM
SOUL
contship italia group

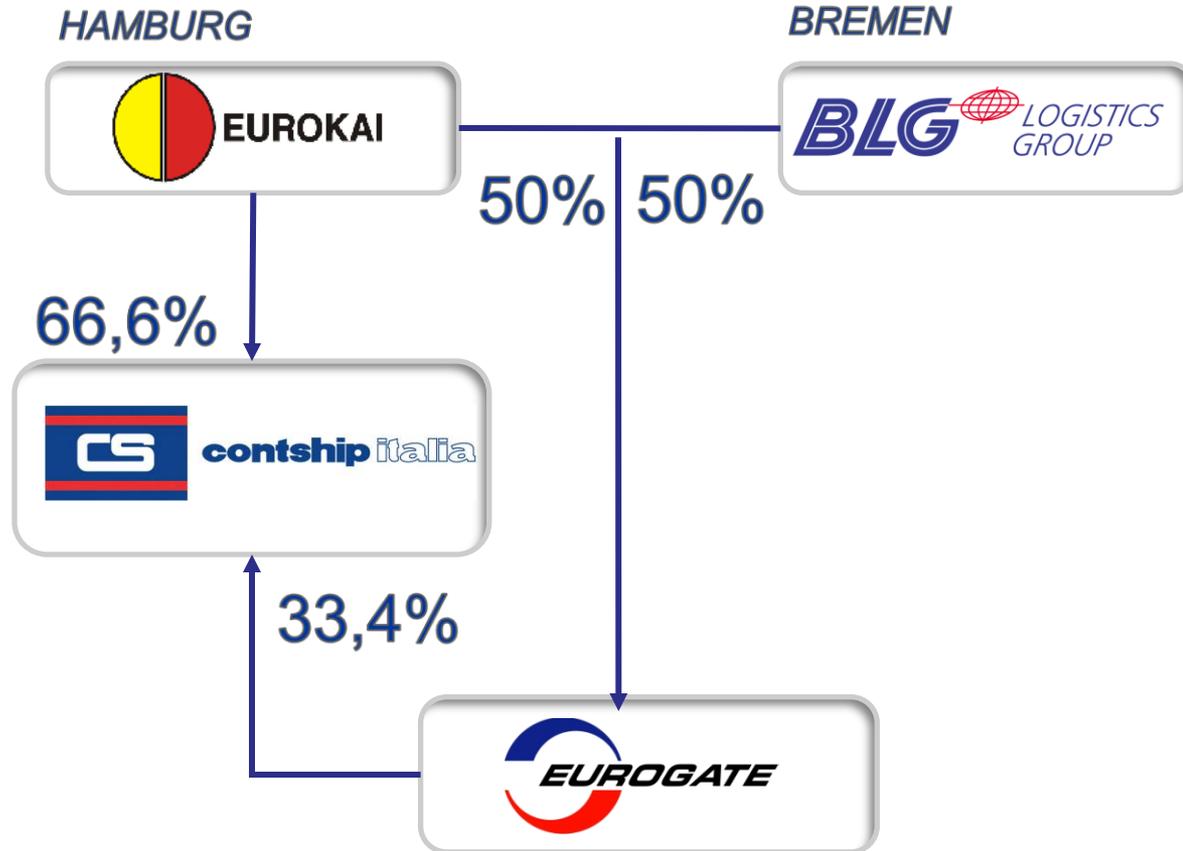
SOS LOG 2009 – Considerazioni e proposte per uno sviluppo sostenibile in ambito portuale

Milano, 3 Dicembre 2009

Nereo Marcucci – Amministratore Delegato

Daniele Ciulli – Quality Safety Environment Manager

SHAREHOLDERS AND PARTNERS





ONE FLAG TEAM SOUL
contshipitalia group



LA SPEZIA



SALERNO



CAGLIARI



GIOIA TAURO



TANGIER



LIVORNO



RAVENNA



EUROGATE
BREMERHAVEN

EUROGATE
HAMBURG

CS LSCT
LA SPEZIA

CS TCR
RAVENNA

CS TDT
LIVORNO

CS CICT
CAGLIARI

CS SCT
SALERNO

CS MCT
GIOIA TAURO

EUROGATE **CS**
TANGIER

MARITIME CONTAINER TERMINALS

ITALY (2008) 5,7 mio TEU

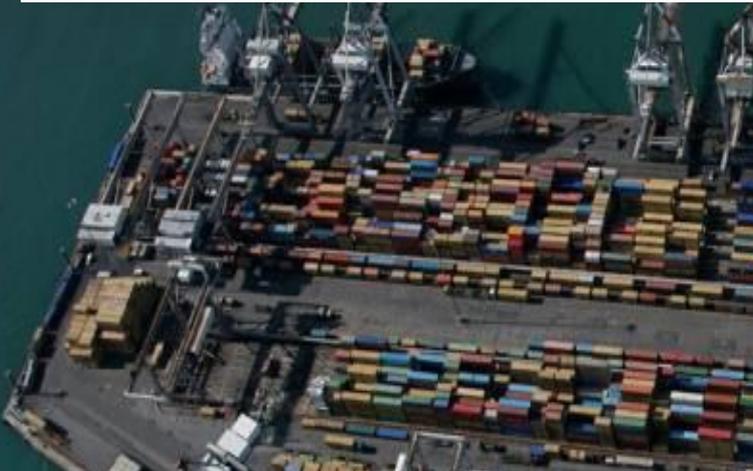
GERMANY (2008) 8,2 mio TEU

CONTESTO STABILE PER PENSARE IL FUTURO (SOSTENIBILE)!

**Fare business nel contesto marittimo-portuale
significa disegnare scenari futuri sempre più
complessi.**

**Per farlo bene abbiamo bisogno di un contesto
stabile e condiviso**

**Alcune iniziative recenti modificano
il contesto in cui operiamo in modo
inaspettato e senza la necessaria
condivisione con gli operatori**



SECURITY PORTUALE



***CONTROLLO DEL CARICATORE
SULLA REGOLARITA'
AMMINISTRATIVA DEGLI
AUTOTRASPORTATORI***



***CONTROLLI SUL PESO
DELLE MERCI***



***CONTROLLO DELLA
TRACCIABILITÀ DEI RIFIUTI***

ALLARGARE I NOSTRI ORIZZONTI

Uscire da una portualità autoreferenziale per **aprirsi alle esperienze internazionali**

Utilizzabili solo con navi/banchine attrezzate ed in abbinamento fisso

COLD IRONING

Energia elettrica da fonti rinnovabili

Sono i risultati dello studio del **WORLD PORT CLIMATE INITIATIVE (WPCI)** a cui partecipano le Port Authority dei **55 porti mondiali** (nessuno italiano)

Non c'è compatibilità economica nel normale ambito commerciale

Risultati ottenibile con l'impiego di fuel desolforizzato e sistema di incentivi legati all'ESI

CONTSHIPITALIA PER UNO SVILUPPO COMPATIBILE

**Successo significa soddisfazione degli
Stakeholder**

La possibilità di poter sviluppare il
business e renderlo profittevole dipende
anche dalla **capacità di ridurre gli impatti
ambientali**

Sviluppo di una **managerialità
orientata all'ambiente**
Implementazione di **Sistemi di
Gestione Ambientale** in tutti i
Marine Terminal

IL PROGETTO CONTSHIP PER LA MISURAZIONE DELLA CO₂

Partecipazione ad un gruppo
informale per lo sviluppo di
**modelli di calcolo delle emissioni
di CO₂**

Siamo partiti da un prudente scetticismo
Perché misurare il carbon footprint?

Non è obbligatorio

Non ci sono incentivi/disincentivi

Non c'è pressione dagli
stakeholder

Ci siamo resi conto del **diverso approccio** alla problematica all'estero e delle **motivazioni** per sviluppare modelli di misurazione

1. **ETICA:** non esiste gestione ambientale senza un controllo sulle emissioni di CO₂
2. **IMPATTO SUL SETTORE:** l'innalzamento del livello dei mari potrebbe avere conseguenze enormi sulle infrastrutture portuali (e quindi sugli investimenti)
3. **CARBON TAX:** esistono concrete possibilità che venga introdotta su scala internazionale una tassazione legata alle emissioni di CO₂
4. **COST SAVING:** ridurre le emissioni di CO₂ è anche un'opportunità di ridurre i consumi e di conseguenza i costi
5. **GRANDI BUYER:** i grandi buyer su scala internazionale (i clienti dei nostri clienti), stanno prendendo in considerazione le emissioni di CO₂ lungo la catena logistica quale elemento di scelta del fornitore

CONCLUSIONI E PROPOSTE

Se si vuole **accelerare** il percorso verso una logistica sostenibile c'è necessità di determinare un **sistema di incentivi** che orienti le scelte manageriali e che si ripagherebbe attraverso:

- **Riduzione dei costi ambientali**
- **Riduzione dei costi per la salute**
- **Maggiore competitività**
- **Maggiore crescita economica**

In ambito portuale questo potrebbe essere realizzato attraverso una politica di **GREEN LEASE** legato ad un **ENVIRONMENTAL PORT INDEX**