



**ONE** FLAG  
TEAM  
SOUL  
contship italia group

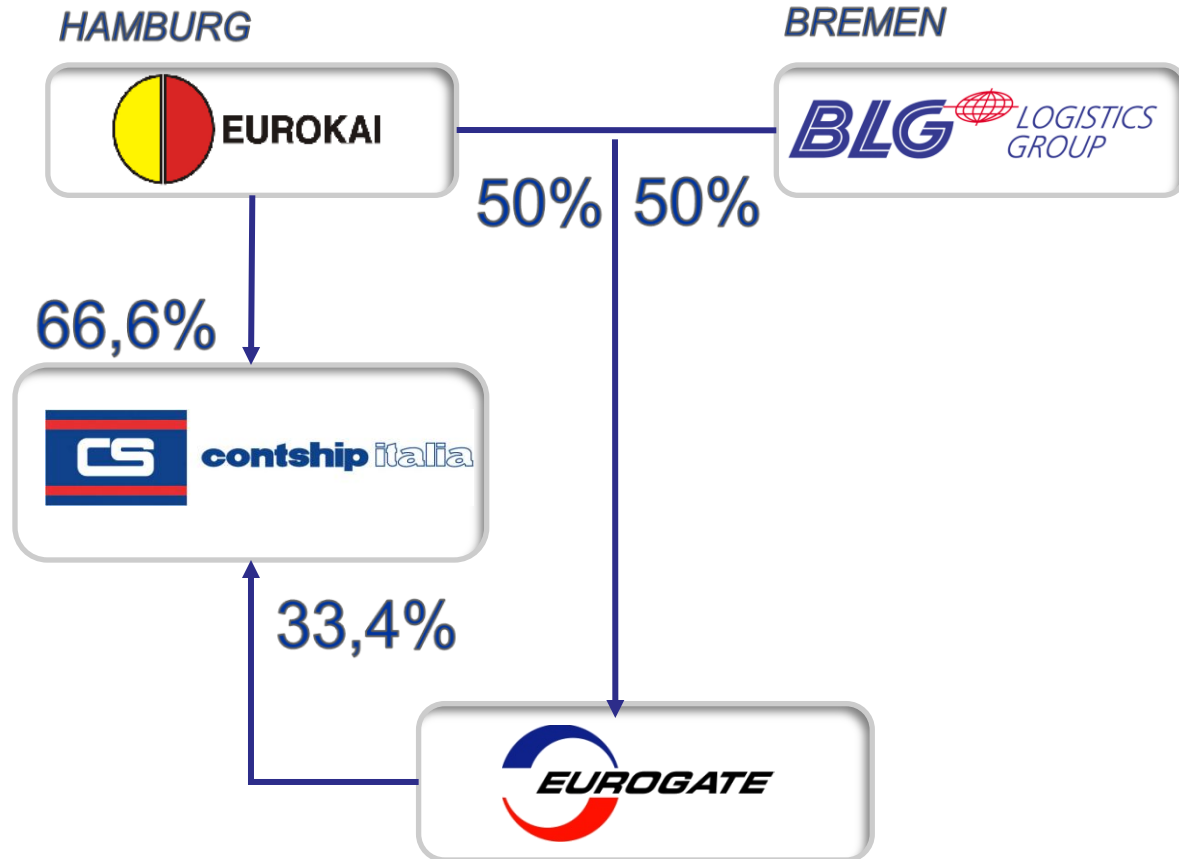
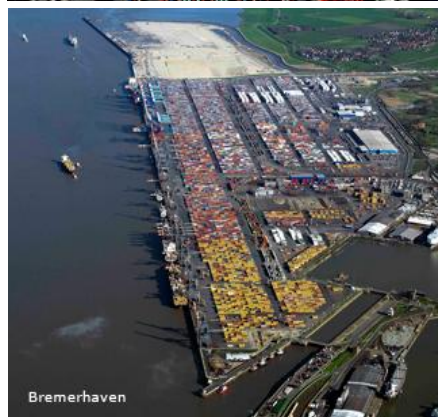
# SOS LOG 2009 – Considerazioni e proposte per uno sviluppo sostenibile in ambito portuale

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



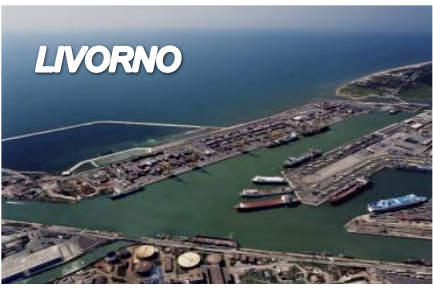
CAGLIARI



GIOIA TAURO



TANGIER



LIVORNO



RAVENNA



# 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 CO<sub>2</sub>**

**Partecipazione ad un gruppo  
informale per lo sviluppo di  
modelli di calcolo delle emissioni  
di CO<sub>2</sub>**

**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 CO<sub>2</sub>
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 CO<sub>2</sub>
4. **COST SAVING:** ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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**