

**2021**

**REPORT DI  
SOSTENIBILITÀ  
PSA ITALY**

## Crediti

**Redazione:** Paola Cavassa e Tiziana Gianuzzi

**Estrazione dei dati:** Team di Lavoro di PSA Genova Pra',  
PSA SECH e PSA Venice-Vecon

**Direzione creativa:** Studio Blinking City

**Art Direction e graphic design:** Gabriella Carpentiero

**Fotografie:** Gianluca Giannone e Andrea Mignò

## Si ringraziano

Rimorchiatori Riuniti Porti di Genova e Venezia

Corpo Piloti dei Porti di Genova e Venezia

Gruppo Antichi Ormeggiatori dei Porti di Genova e Venezia

Associazione Amici della Lanterna

## Copyright

© 2022 PSA Genova Pra', PSA SECH e PSA Venice-Vecon per  
i contenuti testuali

© 2022 Blinking City per i contenuti fotografici

© 2022 Caroline Lim per l'illustrazione "Cultura FISH"

Stampato da Arti Grafiche Larovere srl, Milano,  
nel mese di luglio 2022

Questo libro è stampato su Alga Carta Favini, la carta che ricicla le alghe sovrabbondanti provenienti da ambienti marini della Laguna di Venezia e di altre parti del mondo. La cover utilizza Shiro Echo Favini, carta riciclabile, biodegradabile, certificata FSC™ e a zero emissioni grazie alla neutralizzazione della CO<sub>2</sub> residua.



# LETTERA DELL'AMMINISTRATORE DELEGATO AGLI STAKEHOLDER

---

Signori Stakeholder,

è trascorso un anno dalla pubblicazione del primo report di sostenibilità del Gruppo PSA a Genova, che per la prima volta era redatto congiuntamente dai due terminal PSA Genova Pra' e PSA SECH. Sono orgoglioso quest'anno di annunciarvi che **anche il terminal PSA Venice-Vecon fa il suo ingresso nel report di sostenibilità congiunto**. Finalmente la famiglia PSA in Italia sta raccogliendo i frutti di un grande lavoro di integrazione che porta tutti i nostri siti produttivi ad agire ed interagire come membri di un unico grande gruppo terminalistico.

L'anno appena trascorso, il 2021, è stato senz'altro unico nel suo genere. La difficile ripresa economica in uno scenario pandemico mitigato - ma certamente non ancora superato - ha rafforzato la nostra convinzione che solo attingendo al comune know-how, agendo in team e condividendo gli stessi obiettivi, possiamo uscire vincenti da un mercato locale e globale che pone ogni giorno nuove e inesplorate sfide. L'anno finanziario che ci lasciamo alle spalle, seppur caratterizzato dalle incertezze del mercato in cui operiamo, ha visto il nostro business dare prova di solidità, affidabilità e resilienza, principi cardine dei rapporti che costruiamo quotidianamente con tutti i nostri Stakeholder.

I buoni risultati economici che abbiamo raggiunto grazie alla dedizione, l'impegno e la professionalità della nostra forza lavoro, con il supporto e la fiducia dei nostri azionisti, dei clienti, delle rappresentanze sindacali e di tutte le Autorità locali e nazionali, ci hanno permesso di continuare a coltivare le nostre politiche di responsabilità sociale.

Molto abbiamo fatto e ancora di più siamo pronti a fare in futuro in tema di innovazione, responsabilità sociale,

protezione dell'ambiente e partnership di fiducia con i nostri fornitori e clienti.

Promuoviamo ambiziosi progetti di digitalizzazione dei servizi e solide strategie d'investimento per il rinnovo del nostro equipment. Siamo alla ricerca di nuove soluzioni green sia per il nostro core business di operatore portuale, sia per il trasporto su rotaia delle merci che movimentiamo. Incessante è il nostro impegno per la salvaguardia della salute e della sicurezza delle persone che operano nei nostri siti, per il benessere del tessuto sociale nel quale operiamo e per la soddisfazione dei nostri clienti.

Nel documento che leggerete traspariranno tutto l'impegno e la dedizione che PSA Genova Pra', PSA SECH e PSA Venice-Vecon hanno profuso e troverete prova tangibile del successo delle iniziative sin qui promosse.

Desidero ringraziare tutti coloro che hanno contribuito e ancora collaboreranno all'affermazione del gruppo PSA Italy come operatore portuale e logistico di riferimento, nonché come azienda promotrice di soluzioni creative per essere impresa sociale a beneficio dell'intera comunità.

---

**Roberto Ferrari**  
**Amministratore Delegato PSA Genoa Investments**  
**Amministratore Delegato PSA Venice-Vecon**

---

# 00.

## SOMMARIO

	LETTERA DELL'AMMINISTRATORE DELEGATO AGLI STAKEHOLDER	4
<b>1</b>	<b>PRESENTAZIONE DI PSA ITALY</b>	<b>10</b>
	1.1 Assetto proprietario e corporate governance	28
	1.2 Mercato di riferimento	35
<b>2</b>	<b>L'IMPRONTA SOSTENIBILE DI PSA ITALY</b>	<b>52</b>
	2.1 Coinvolgimento degli Stakeholder in PSA Italy	60
	2.2 Analisi di materialità di PSA Italy	71
	2.3 La metodologia di rendicontazione	75
	2.4 Obiettivi di sostenibilità in PSA Italy	77
<b>3</b>	<b>LA SOSTENIBILITÀ ECONOMICA</b>	<b>78</b>
	3.1 Lo stato patrimoniale	80
	3.2 I risultati di gestione	82
	3.3 Valore economico diretto generato e distribuito	85
	3.4 La remunerazione e gli incentivi	88
	3.5 Distribuzione del valore - impatti economici	96
<b>4</b>	<b>LA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE</b>	<b>106</b>
	4.1 Impatti ambientali diretti	110
	4.2 Impatti ambientali indiretti	174
	4.3 Riduzione degli impatti	180
<b>5</b>	<b>LA SOSTENIBILITÀ SOCIALE</b>	<b>186</b>
	5.1 Evoluzione e composizione del personale	189
	5.2 Ricerca e selezione	198
	5.3 Formazione	200
	5.4 Qualifica, selezione e valutazione dei fornitori	206
	5.5 Salute e sicurezza sul lavoro in PSA Italy	208
	5.6 Gestione merci pericolose	225
	5.7 Incidenti sul lavoro e malattie professionali in PSA Italy	237
	5.8 La security in PSA Italy	249
<b>6</b>	<b>GRI CONTENT INDEX</b>	<b>250</b>
	6.1 Contenuti standard e indicatori GRI	252
	6.2 Motivazioni di non-applicabilità degli indicatori GRI	262
	6.3 Funzioni responsabili	264

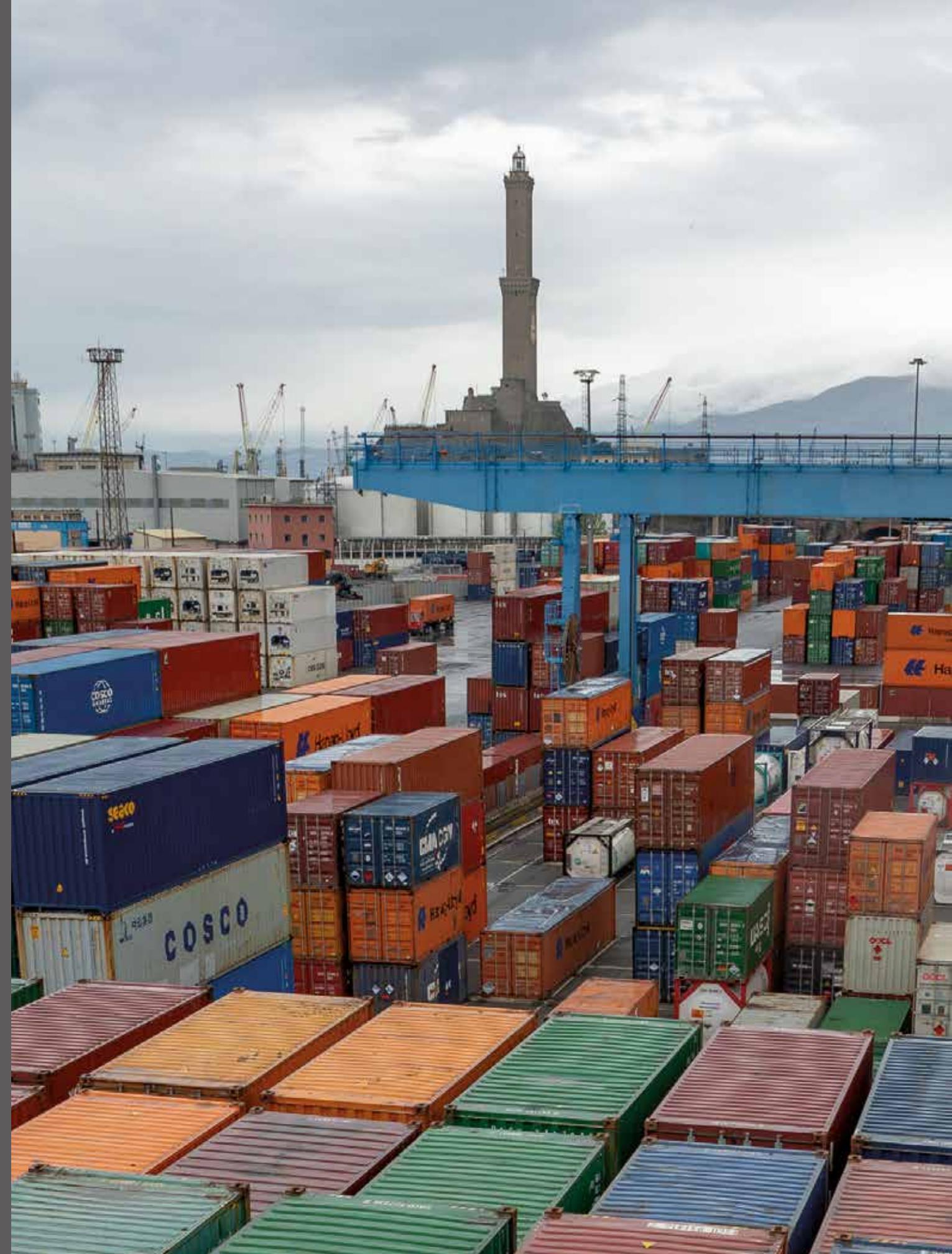
# Mission

“

PSA International e le sue  
sussidiarie in tutto il mondo  
puntano a fornire servizi portuali  
di prim'ordine, sviluppare soluzioni  
innovative per il transito sicuro delle  
merci e co-creare una "Internet  
of Logistics", sempre al fianco dei  
propri clienti e partner.

”

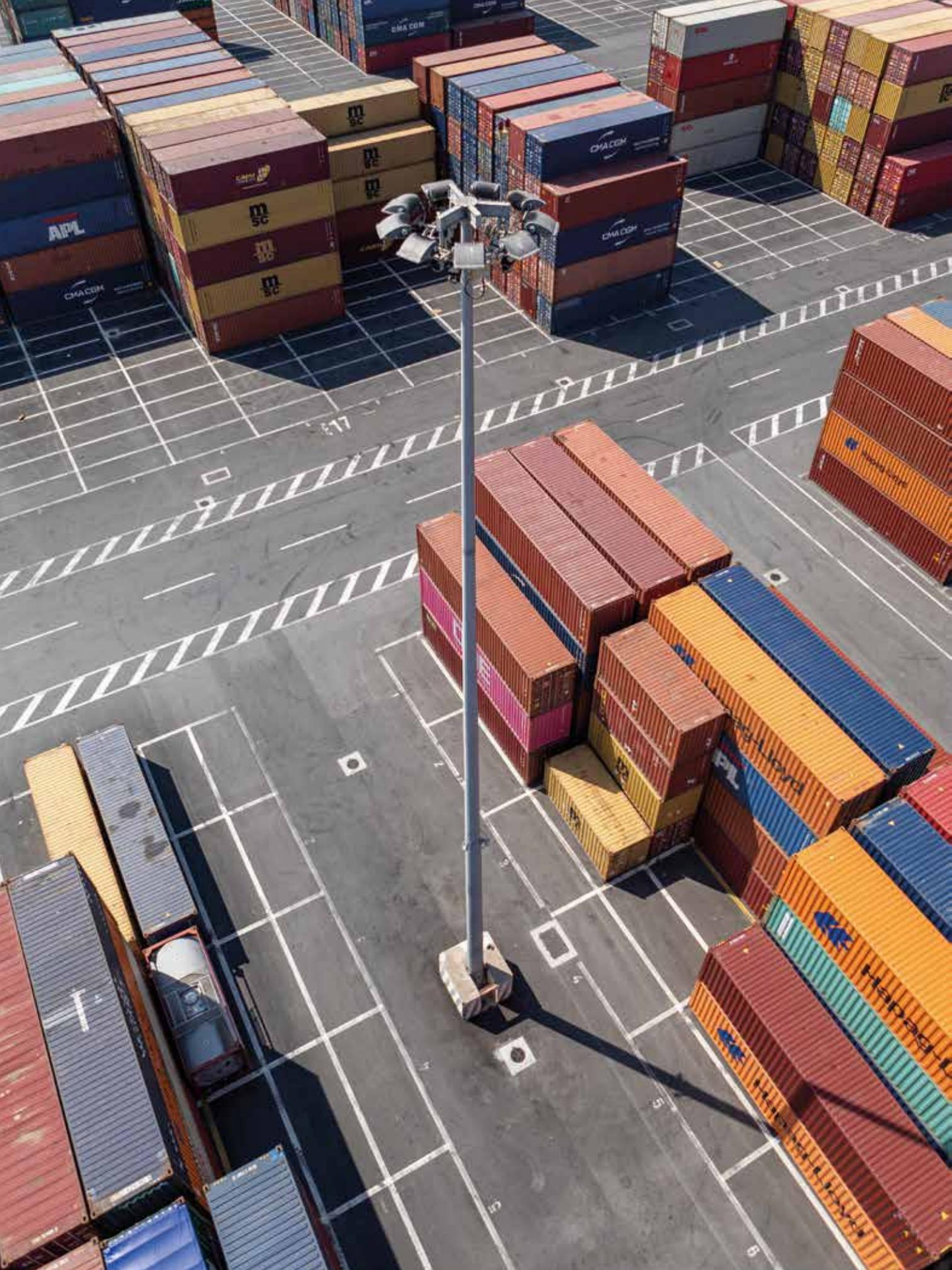
PSAI's Official Boilerplate



01.

**PRESENTAZIONE  
DI PSA ITALY**





**I**l marchio PSA Italy, nato a luglio 2021, ha la finalità di mettersi al servizio del settore della logistica, attivando relazioni commerciali con il proprio mercato di riferimento, con l'obiettivo di ricercare soluzioni innovative che identifichino in PSA Italy un operatore di riferimento in grado di rispondere ai bisogni del mercato e a supporto dell'economia nazionale ed internazionale.

Il marchio include al momento nel Porto di Genova due organizzazioni unite dall'unica regia PSA, ossia SECH e Genova Pra', con l'intento di includere anche PSA Venice-Vecon e tutte le ulteriori eventuali acquisizioni di PSA sul suolo nazionale, per poter così servire sempre meglio e in maniera sempre più efficiente e integrata la propria clientela globale. La Società di diritto belga denominata

**PSA Genoa Investments NV**

(costituita dal gruppo PSA International al 62% e da GIP al 38%) rappresenta la fusione tra due realtà terminalistiche, PSA Genova Pra' S.p.A. (PSA GP) e Terminal Contenitori Porto di Genova S.p.A. (PSA SECH), operanti nel settore portuale da più di 25 anni, al fine di mettere in campo la dovuta sinergia per consolidare la leadership nell'Alto Tirreno.

PSA, dagli anni '70 fino al 1996 (in qualità di Port of Singapore Authority) ha gestito e sviluppato le operazioni commerciali presso il porto di Singapore; nel 1997, a seguito del trasferimento delle funzioni di regolamentazione alla locale autorità marittima, è stata costituita PSA Corporation Limited per la sola gestione del terminal container, poi divenuta, nel dicembre 2003, PSA International Pte Ltd, che oggi agisce come holding terminalistica di riferimento in 26 nazioni.

Gruppo Investimenti Portuali (GIP) è una holding fondata nel 1993 da quattro famiglie genovesi che si ponevano l'obiettivo di diventare parte attiva della catena logistica di merce containerizzata, nonché punto di riferimento in Italia; dal 2017 GIP è stata acquisita da due fondi infrastrutturali specializzati (l'inglese Infracapital e la francese InfraVia), che hanno contribuito a svilupparla ulteriormente.

**PSA Venice-Vecon** è il terminal di eccellenza del Porto di Venezia ed è situato al centro della Laguna di Venezia (45°26' N; 12°20' E) al Molo B di Porto Marghera.

Il traffico containerizzato si affaccia per la prima volta a Venezia alla fine degli anni '60 con navi di tipo convenzionale o adattate; nei primi anni '70 la banchina del Molo B di Marghera viene attrezzata per creare un reparto operativo specifico che si occupi di movimentare merce in container. Nel 1987, sulla scia di esperienze già maturate all'estero, l'allora Provveditore dott. Alessandro di Cioè decide di dar vita a una società per azioni a cui affidare la gestione del terminal contenitori in veste di impresa portuale che opera in regime di concessione demaniale pluriennale. Le attività svolte dalle tre società ruotano quindi attorno al ciclo completo delle operazioni portuali conformemente all'oggetto delle rispettive concessioni demaniali, costituendo un fondamentale anello nella catena logistica, mediante movimentazione, imbarco, sbarco, custodia, deposito e trasbordo contenitori da un vettore all'altro.

Qui di seguito i factsheet e i punti salienti della storia delle tre società sino ad oggi:

# TIMELINE DEI TRE TERMINAL

## PSA SECH

Nascita del terminal SECH (brand di Terminal Contenitori Porto di Genova S.p.A.) sotto l'egida di GIP

## PSA Genova Pra' (già VTE - Voltri Terminal Europa S.p.A.)

FIAT Impresit costituisce una società di servizi portuali chiamata SINPORT, che progetta e in parte realizza il terminal VTE

Prima nave porta contenitori presso il Terminal VTE

VTE entra a far parte del Gruppo PSA International

## PSA Venice-Vecon

Nasce Vecon S.p.A., controllata direttamente dall'allora Provveditorato del Porto di Venezia

SINPORT si aggiudica la concessione del terminal container per 25 anni, bandita dall'autorità portuale di Venezia, per un'area di 185.000 mq e di una banchina da 510 m, con un accosto per navi Roro da 30 m

Vecon entra a far parte del Gruppo PSA International

Scambio azionario tra GIP e PSA (SECH: GIP 60%, PSA 40%), con gestione indipendente dei due poli industriali

Infracapital e Infravia, fondi specializzati in infrastrutture, acquisiscono GIP dai precedenti proprietari

PSA diventa azionista di maggioranza (PSA 62%, GIP 38%) ed inizia la fase di integrazione tra i due terminal contenitori

Realizzazione del nuovo brand PSA Italy

Scambio azionario tra GIP e PSA (PSA Genova Pra': PSA 60%, GIP 40%), con gestione indipendente dei due poli industriali

PSA diventa azionista di maggioranza (PSA 62%, GIP 38%) ed inizia la fase di integrazione tra i due terminal contenitori

Realizzazione del nuovo brand PSA Italy

Vecon completa il processo di espansione per complessivi 283.000 mq in un'area denominata "CiPi Sartori"

PSA Venice-Vecon è sottoposta al controllo diretto di PSA Investments NV (65,33%) e GIP (34,67%)

Realizzazione del nuovo brand PSA Italy

1987

1992

1993

1994

1997

1998

1998

2008

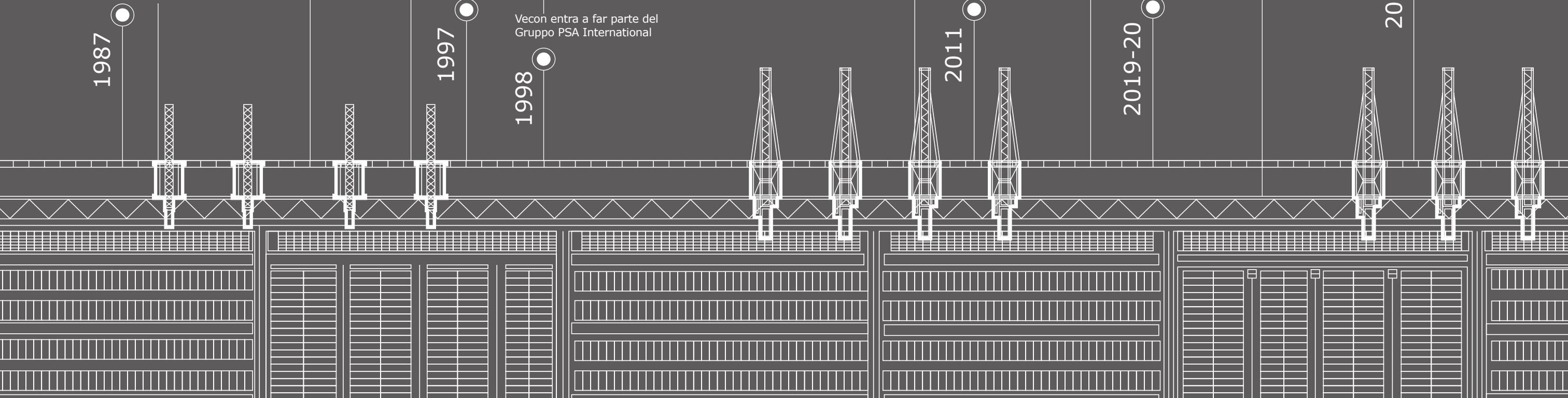
2011

2017

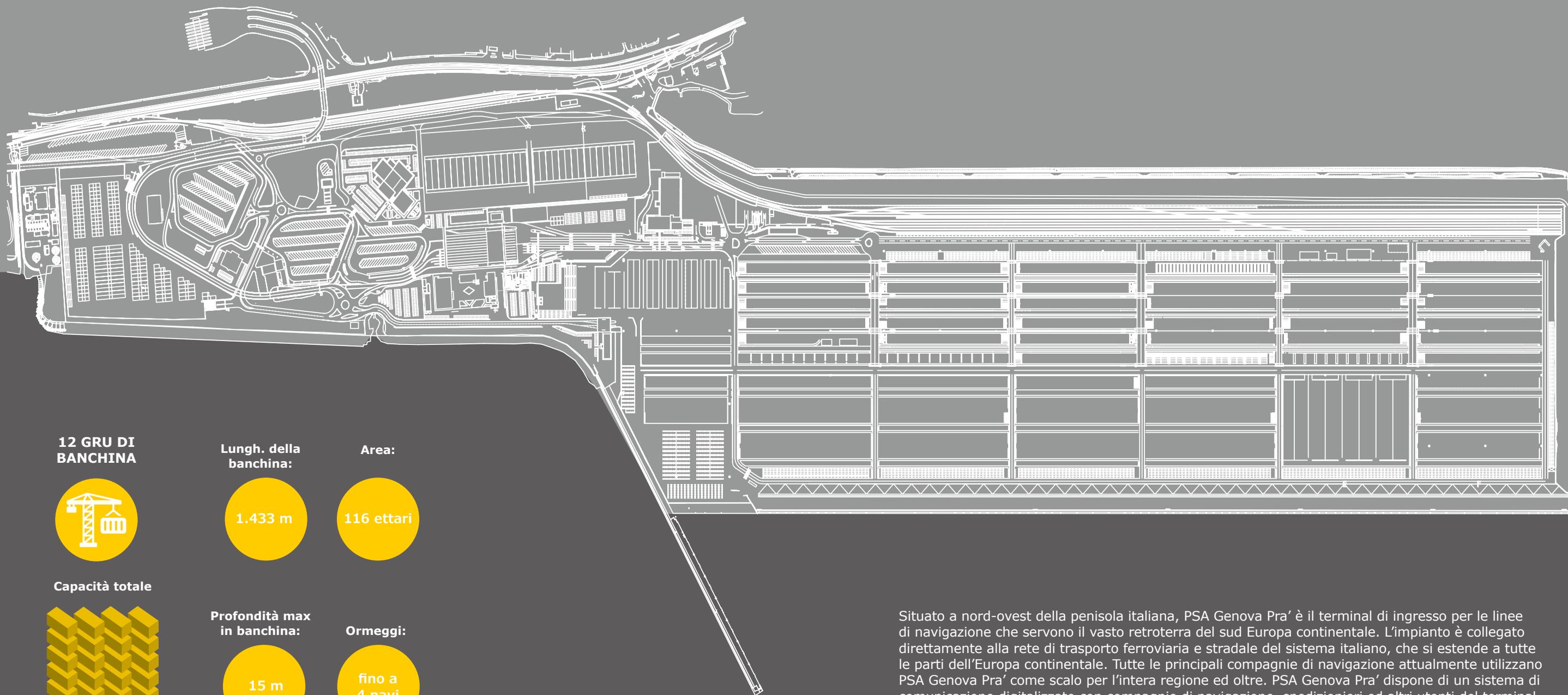
2019-20

2020

2021



# PSA GENOVA PRA' CONTAINER TERMINAL



12 GRU DI  
BANCHINA



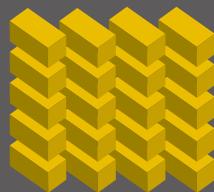
Lungh. della  
banchina:

1.433 m

Area:

116 ettari

Capacità totale



2.000.000 di TEU

Profondità max  
in banchina:

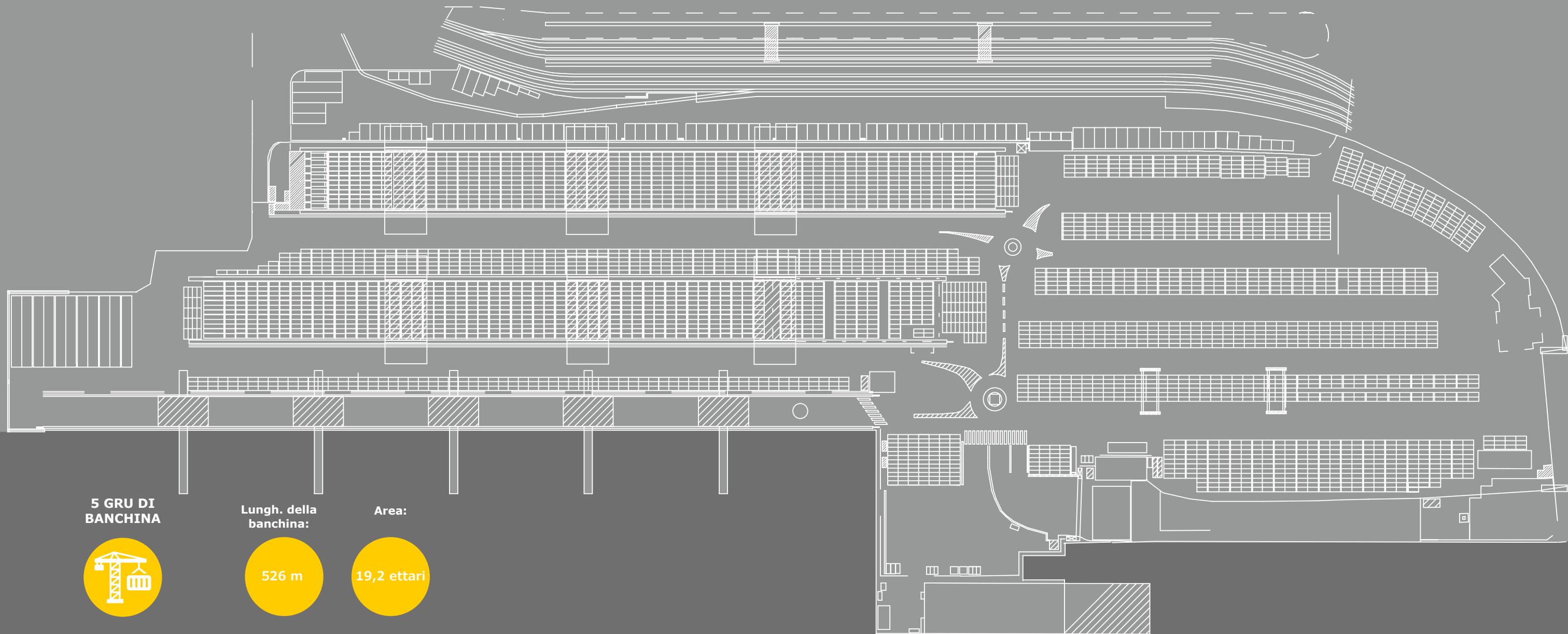
15 m

Ormeggi:

fino a  
4 navi

Situato a nord-ovest della penisola italiana, PSA Genova Pra' è il terminal di ingresso per le linee di navigazione che servono il vasto retroterra del sud Europa continentale. L'impianto è collegato direttamente alla rete di trasporto ferroviaria e stradale del sistema italiano, che si estende a tutte le parti dell'Europa continentale. Tutte le principali compagnie di navigazione attualmente utilizzano PSA Genova Pra' come scalo per l'intera regione ed oltre. PSA Genova Pra' dispone di un sistema di comunicazione digitalizzato con compagnie di navigazione, spedizionieri ed altri utenti del terminal, fornendo ad essi la possibilità di tracciare i propri contenitori in tempo reale; i contenitori di import ed export ricevono inoltre uno sdoganamento rapido al porto. PSA Genova Pra' è attualmente dotato di 12 gru di banchina, di cui otto gru afferenti alla tipologia super post panamax.

# PSA SECH CONTAINER TERMINAL



**5 GRU DI  
BANCHINA**



**Lungh. della  
banchina:**

**526 m**

**Area:**

**19,2 ettari**

**Capacità totale**



**550.000 di TEU**

**Profondità max  
in banchina:**

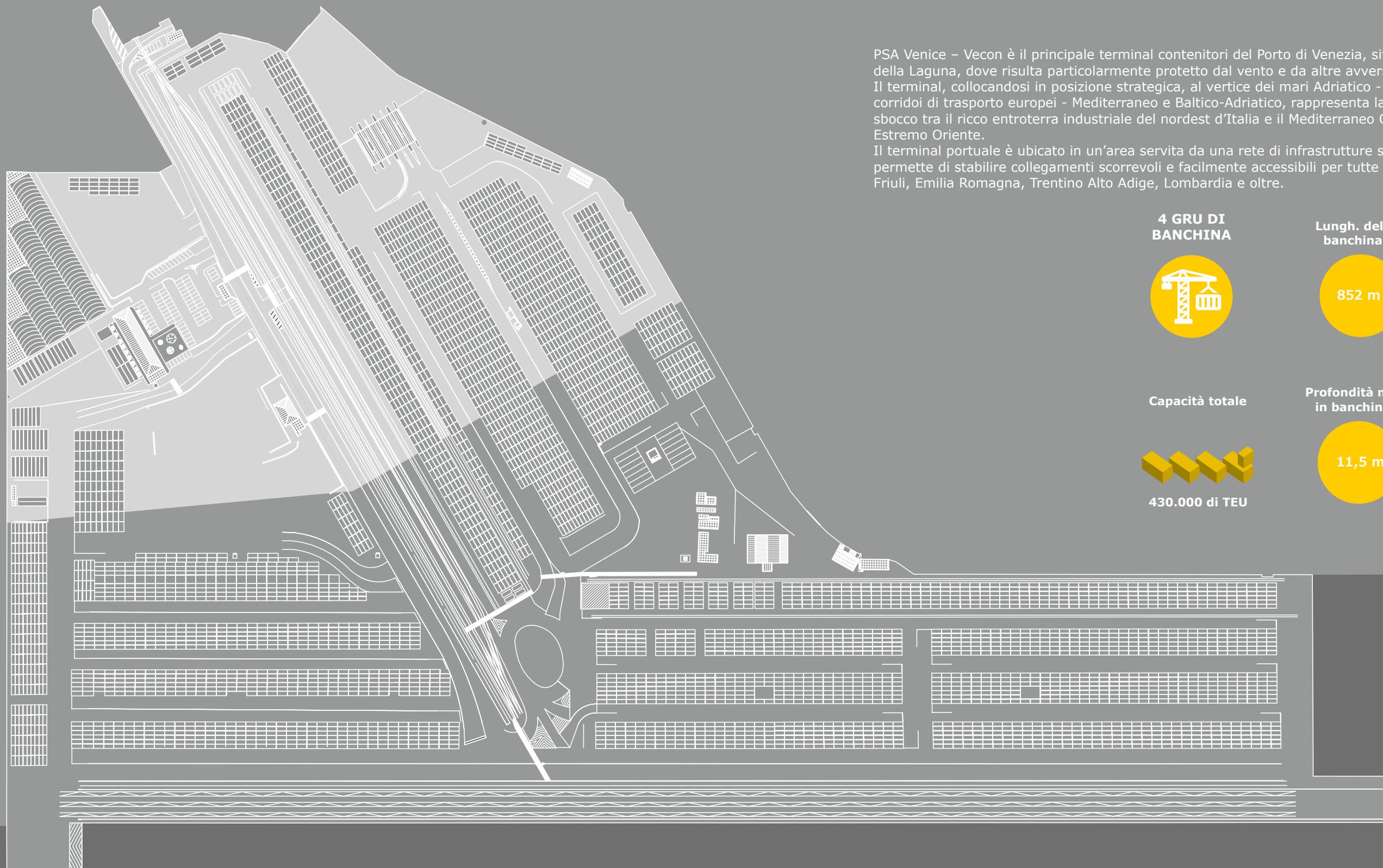
**15 m**

**Ormeggi:**

**fino a  
2 navi**

PSA SECH è situato presso Calata Sanità, nel cuore del porto di Genova. La posizione ideale del porto in cui opera e la sua ubicazione, che consente una prossimità strategica agli accessi via mare, ferrovia e terra, costituiscono una base ottimale per le operazioni di sbarco e imbarco e per i collegamenti terrestri con i nodi logistici, favorendo logiche di penetrazione verso le aree produttive del nord Italia e sud Europa. A partire dall'estate 2020 PSA detiene una quota del 62% nella società.

# PSA VENICE-VECON CONTAINER TERMINAL



PSA Venice – Vecon è il principale terminal contenitori del Porto di Venezia, situato al centro della Laguna, dove risulta particolarmente protetto dal vento e da altre avversità meteo-marine. Il terminal, collocandosi in posizione strategica, al vertice dei mari Adriatico - all'incrocio di due corridoi di trasporto europei - Mediterraneo e Baltico-Adriatico, rappresenta la porta naturale di sbocco tra il ricco entroterra industriale del nordest d'Italia e il Mediterraneo Orientale, Medio ed Estremo Oriente.

Il terminal portuale è ubicato in un'area servita da una rete di infrastrutture stradali capillare che permette di stabilire collegamenti scorrevoli e facilmente accessibili per tutte le aziende di Veneto, Friuli, Emilia Romagna, Trentino Alto Adige, Lombardia e oltre.

**4 GRU DI  
BANCHINA**



**Lungh. della  
banchina:**

852 m

**Area:**

28 ettari

**Capacità totale**



430.000 di TEU

**Profondità max  
in banchina:**

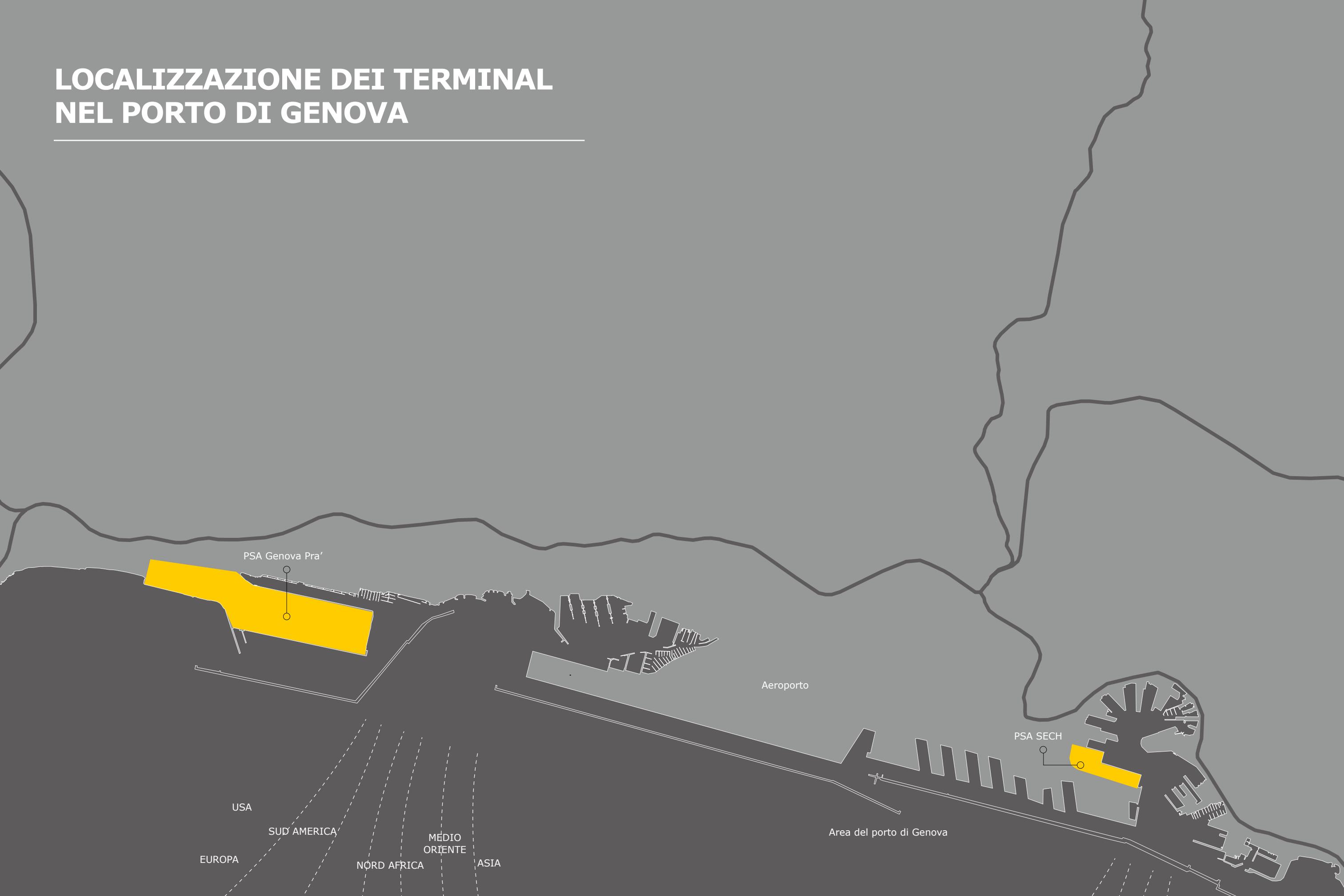
11,5 m

**Ormeggi:**

fino a  
4 navi

# LOCALIZZAZIONE DEI TERMINAL NEL PORTO DI GENOVA

---



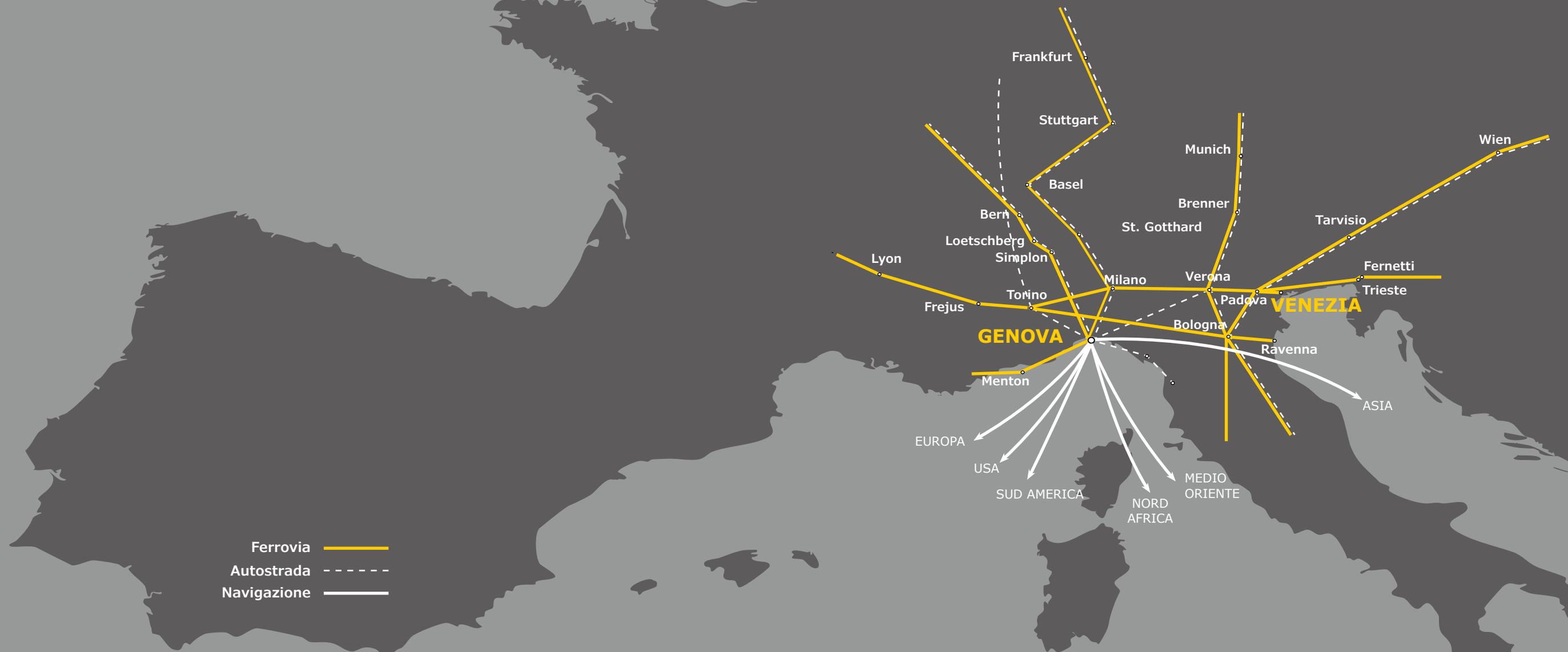


Area del porto di Venezia

# LOCALIZZAZIONE DEL TERMINAL NEL PORTO DI VENEZIA

---

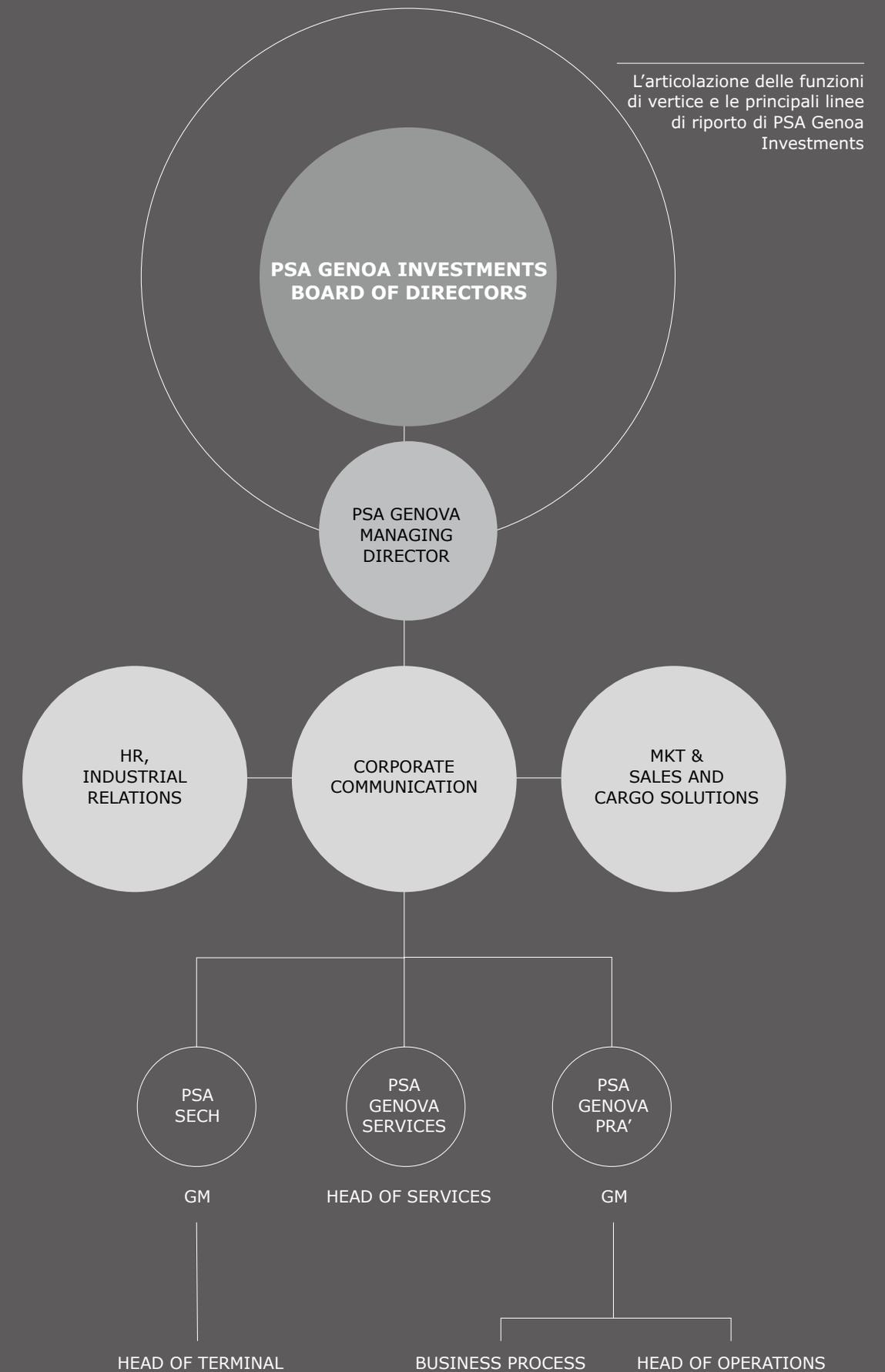
# CONNESSIONI



## 1.1 ASSETTO PROPRIETARIO E CORPORATE GOVERNANCE

**P**SA Genova Pra' e PSA SECH - ognuna contraddistinta dall'altra per natura storica, valori tradizionali, prassi e metodologie operative - sono unite per mezzo di un contratto di Rete di Imprese (PSA Genova Services), con l'obiettivo di sviluppare una piattaforma logistica meglio rispondente alle varie esigenze dei clienti, oltre che mirare alla piena

soddisfazione degli stessi con servizi innovativi e di alta qualità. In conseguenza della ristrutturazione di cui sopra è stata definita la nuova organizzazione, che farà leva sulla professionalità e l'esperienza di ciascun dipendente. L'articolazione delle funzioni di vertice e le principali linee di riporto sono rappresentate nella seguente figura:



In PSA Genoa Investments esiste un sistema di procure e deleghe ripartito tra i consiglieri del C.d.A. delle due società, i Direttori Generali (Roberto Goglio per PSA Genova Pra' e Roberto Ferrari per PSA SECH), e i dirigenti, in base al valore delle operazioni. Nel 2021 PSA Genova Pra' impiega 660 dipendenti diretti, mentre PSA SECH ne impiega 228, la maggior parte dei quali impiegati nelle

attività operative di movimentazione di contenitori e di manutenzione ordinaria e straordinaria dei mezzi di piazzale e di banchina di cui sono dotati i terminal. Il rapporto di collaborazione con la Compagnia Unica, ad oggi ancora intenso, permette alle società di poter avere la flessibilità richiesta dalla tipologia di attività.

La partecipazione ad associazioni è riassunta nella seguente tabella:

#### PARTECIPAZIONE AD ENTI E ASSOCIAZIONI PSA GENOVA INVESTMENTS

ENTE/ASSOCIAZIONE	COMMISSIONI/ CARICHE SOCIALI	NOME
Confindustria	Vice Presidente	Giulio Schenone
	Consigliere	Giuseppe Gilberto Danesi
	Consigliere	Roberto Ferrari
Assiterminal	Normativa e Finance	Roberto Ferrari, Francesco Parodi
	HR e Relazioni Industriali	Massimo Lavezzini, Thomas Bertacchini
	QHSE e operatività	Francesco Parodi
	IT & Digital	Enrico Rossi Ferrari
Confetra	Membro Commissione Porti	Massimo Lavezzini
	Membro della Commissione Infrastrutture	Fausto Ferrera



**I**l Consiglio di Amministrazione di PSA Genova Pra' in carica nel 2021 si compone di sette membri: il Presidente Giuseppe Gilberto Danesi e sei Consiglieri, Nikolaus Roessner (Vice Presidente), David Yang, Hak Sen Vincent Ng, Sacha Denys, Olivier Laroche e Giulio Schenone. Il Consiglio di Amministrazione di PSA SECH in carica nel 2021 si compone di sette membri: il Presidente Giuseppe Gilberto Danesi e sei Consiglieri, Stephen Nelson (Vice Presidente), David Yang, Hak Sen Vincent Ng, Sacha Denys, Olivier Laroche e Giulio Schenone. Il Collegio Sindacale di entrambe le

società si compone di tre membri effettivi: il presidente Dott. Claudio Valz e i sindaci Dott. Paolo Fasce e Dott. Enrico Giuseppe Maresca. L'Organo di Vigilanza sull'applicazione del modello di gestione per la prevenzione dei reati ex D.lgs. 231/2001 è formato da tre membri per PSA Genova Pra' (Ing. Guido Torrielli, Presidente; Avv. Francesco Brignola e Avv. Pietro Barbieri) e da tre membri per PSA SECH (Dott. Guido Leonardi, Presidente, Avv. Francesco Brignola e Avv. Pietro Barbieri). I Bilanci 2021 di PSA Genova Pra' e PSA SECH sono certificati dalla società di revisione KPMG S.p.A.

L'articolazione delle funzioni di vertice e le principali linee di riporto di PSA Venice-Vecon



Per quanto riguarda il terminal di Venezia, la partecipazione ad associazioni è riassunta nella seguente tabella:

#### PARTECIPAZIONE AD ENTI E ASSOCIAZIONI PSA VENICE-VECON

ENTE/ASSOCIAZIONE	COMMISSIONI/CARICHE SOCIALI	NOME
ADSP	Rappresentante Operatori Portuali art. 16 e 18 in commissione consultiva	Daniele Marchiori
Assiterminal	Membro commissione consultiva terminalisti	Daniele Marchiori
	Membro commissione Normativa e Finance	Chiara Bortolami
	Membro commissione HR e relazioni Industriali	Chiara Bortolami
	Membro commissione IT e Digital	Mirco Tamborra
	Membro commissione QSSE e Operatività	Luca Buoso
Confindustria	Consigliere sezione porto	Daniele Marchiori
Venice Port Community	Membro Associazione	Daniele Marchiori
ITS Marco Polo	Socio sostenitore	Chiara Bortolami
	Socio sostenitore	Luca Buoso
Sistema Operativo Integrato (SOI)	Rappresentante terminalisti	Luca Buoso

Il Consiglio di Amministrazione di PSA Venice-Vecon si compone di sette membri: il Presidente Giuseppe Danesi, Nikolaus Roessner (Vice Presidente), l'Amministratore Delegato Roberto Ferrari, e i Consiglieri, David Yang, Hak Sen Vincent Ng, Giulio Schenone e Olivier Laroche. Il Collegio Sindacale si compone di tre membri effettivi: il Presidente dott. Claudio Valz e i Sindaci Dott. Giancarlo

Tomasin e Prof. Lorenzo De Angelis. L'Organo di Vigilanza sull'applicazione del modello di gestione per la prevenzione dei reati ex D.lgs. 231/2001 è formato da tre membri: Dott.ssa Elena Bonafè, Presidente, Avv. Pietro Barbieri e Dott. Aldo Tassoni. Il Bilancio 2021 di PSA Venice-Vecon è certificato dalla società di revisione KPMG S.p.A.

## 1.2 MERCATO DI RIFERIMENTO

**I**l settore dello shipping, e in particolare del container, appare in lenta ma graduale ripresa a seguito della pandemia da COVID-19; il mare rimane il primo protagonista negli scambi commerciali e l'Asia continua a essere la principale player nel segmento container\*.

In questo contesto, il trasporto marittimo nel 2021 ha segnato una crescita del 6,5 % rispetto all'anno precedente; i primi 30 porti leader al mondo, hanno raggiunto i 450 MTEU movimentati contro i 421 milioni di TEU del 2020. Shanghai ha continuato a costruire il suo primato come porto container più trafficato del mondo registrando il suo dodicesimo anno al vertice, così come il suo dodicesimo anno di crescita, aprendo così un divario di quasi 10 milioni di TEU sul suo concorrente più vicino, cioè Singapore\*\*.

Le classifiche relative dei primi otto porti non sono cambiate durante l'anno, ma c'è una new entry nella Top 10 con i porti gemelli di Los Angeles/Long Beach saliti alla nona posizione, registrando una crescita del 15,8% nel 2021.

Il trasporto marittimo, infatti,

\* Fonte Alphaliner, Weekly newsletter n°7, 2022.

\*\* Fonte Alphaliner, Weekly newsletter n°8, 2022.

continua a rappresentare il principale veicolo dello sviluppo del commercio internazionale: il 90% delle merci viaggia via mare. Secondo gli studi condotti da SRM, il 12% del PIL globale è legato proprio al trasporto marittimo e alla logistica.

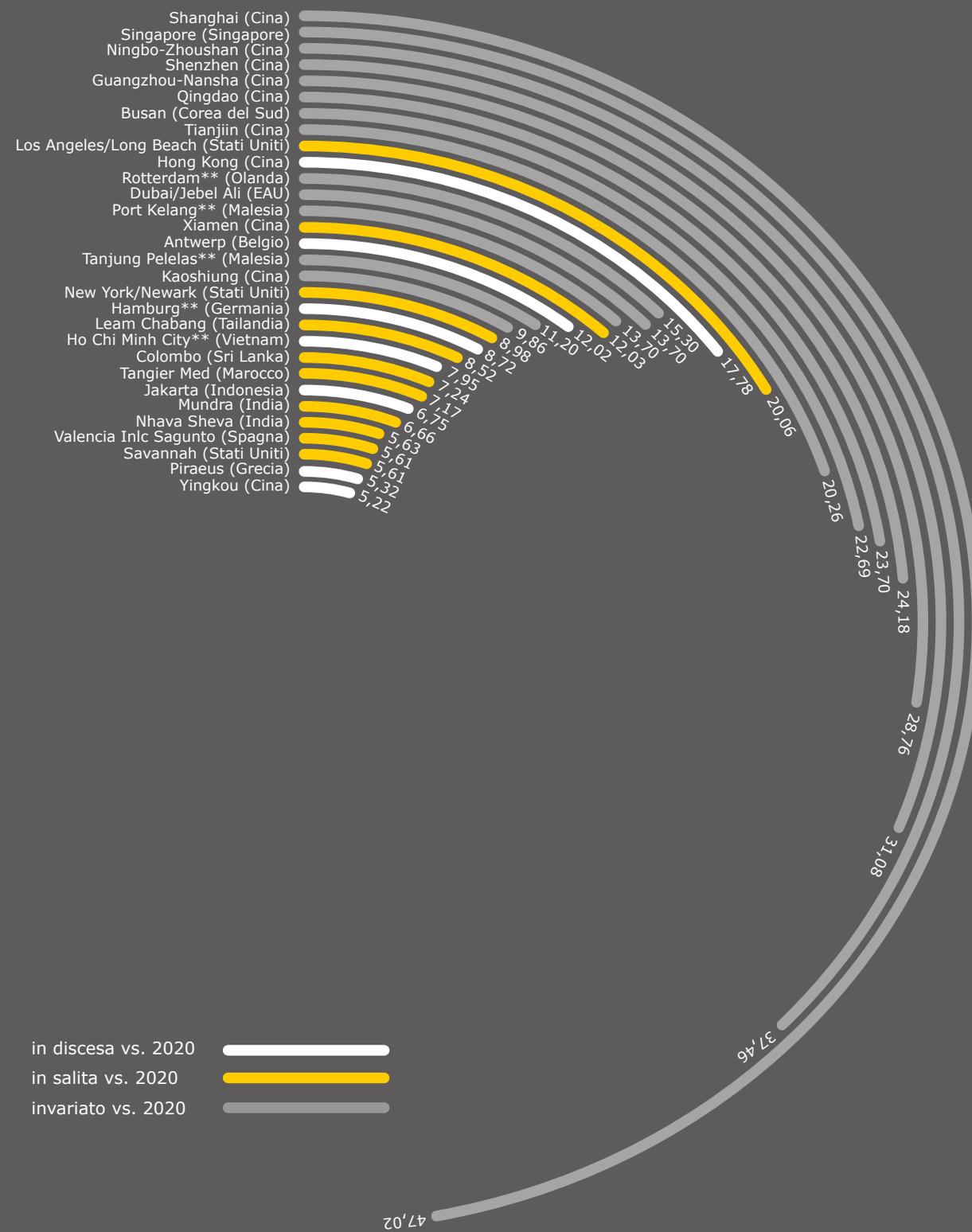
Per il 2025, secondo lo studio riportato da SRM, la movimentazione container a livello mondiale crescerà a ritmi del 4,8% medio annuo e raggiungerà 1 miliardo di TEU (Europa +3,9%, Africa +4,9%, Far East +5,3%, Middle East +4% e Nord America +3,6%). Il Canale di Suez, nell'anno della pandemia ha mostrato una notevole resilienza superando il miliardo di tonnellate di merci, con un numero di transiti pari a quasi 19mila navi. È dunque rimasto uno snodo strategico per i traffici nel Mediterraneo continuando a rappresentare il 12% del traffico mondiale.

Il fenomeno del "blank sailing" ha caratterizzato ancora i primi sei mesi del 2021, causando la cancellazione di un numero elevato di viaggi per la mancanza di carico che ha riguardato tutte le principali rotte strategiche. Hanno inciso negativamente sui traffici marittimi

la mancanza dei contenitori vuoti, il rialzo dei noli e le congestioni nei porti; è stata registrata infatti una minore qualità del servizio di trasporto containerizzato: ad esempio, a novembre 2021 solo il 34% delle navi è arrivato in orario nel porto di destinazione, con una media dei ritardi delle navi di 7,3 giorni\*\*\*. La crescita della domanda di trasporto ha portato una riduzione al minimo storico del numero di navi non operative che, a fine 2021, si è attestato intorno allo 0,6% della capacità disponibile sui servizi principali, anche su quelli operati con le navi di maggiori dimensioni. La mancanza di disponibilità in termini di capacità offerta ha contribuito all'incremento dei noli che secondo Drewry sono passati da 1.700 USD per i 40' del 2019 fino ad un massimo di oltre 10.000 USD a settembre 2021, con un tasso di crescita rispetto allo stesso periodo del 2019 del 309%. I noli hanno raggiunto livelli record sulle principali rotte e non mostrano ancora segni di rallentamento; prosegue inoltre il gigantismo navale e sulle grandi rotte, compresa quella del Mediterraneo (Asia-Europa), dominano

le tre grandi Alleanze tra carrier. Un ulteriore dato interessante mostra che, secondo le stime, la capacità globale dei terminal container mondiali dovrebbe crescere ad un tasso medio annuo del 2,1% nei prossimi cinque anni, pari a 25 milioni di TEU in più all'anno. In questo contesto, PSA International ha movimentato complessivamente 91,5 milioni di TEU nei suoi terminal in tutto il mondo per l'anno che termina il 31 dicembre 2021. Il volume del gruppo è aumentato dell'5,6% rispetto al 2020, con il terminal PSA di Singapore che da solo contribuisce per 37,2 milioni di TEU (+1.6%), oltre ad altri terminal PSA all'esterno della città stato che valgono 55 milioni di TEU (+ 8.6%). Come per molti terminalisti in tutto il mondo, i volumi complessivi di PSA International sono stati influenzati positivamente dalla ripresa post-pandemia e hanno mostrato volumi simili al 2019 o hanno persino battuto i precedenti record mensili. Nel complesso, questo ha portato ad un risultato nel 2021 del tutto paragonabile e addirittura superiore a quello del 2019.

\*\*\* Fonte report SRM: Port Infographics 1/2022.



\*\* variazione basata su stime. La classifica Alphaliner include stime per i porti che non hanno ancora pubblicato i dati annuali, pertanto la classifica potrebbe variare.

Primi 25 porti nel mondo per traffico containerizzato, anno 2021 (dati preliminari). I dati sono espressi in milioni di TEU. - Fonte: Alphaliner - Weekly Newsletter - n.8 2022

**R**estringendo il campo, il Mediterraneo rappresenta ancora una via privilegiata di transito per i traffici containerizzati concentrando il 27% dei circa 500 servizi di linea mondiali via nave. Confrontando i dati di alcuni porti del Mediterraneo (Barcellona e Genova) con i porti del Northern Range (Anversa e Rotterdam) si è assistito a una crescita percentuale più consistente rispetto allo stesso periodo del 2019, un +5,7%. Per quanto riguarda il Canale di Suez, il 2021 ha costituito un anno da record. L'informazione è stata resa nota dall'Autorità egiziana che gestisce il transito annunciando entrate record, nonostante la pandemia di COVID-19 e il blocco di sei giorni del traffico nel canale, causato dall'insabbiamento della gigantesca nave da carico Ever Given, nel marzo 2021. Il Canale, che collega il Mar Rosso con il Mediterraneo, rappresenta circa

il 10% del commercio marittimo globale. Nel 2021, circa 1,27 miliardi di tonnellate di merci sono state spedite attraverso il canale, per un controvalore di 5,5 miliardi di euro in tasse di transito, il 13% in più rispetto all'anno precedente e le cifre più alte mai registrate. Il numero di navi transitato è salito dalle 18.830 nel 2020 a 20.694, pari a 56 navi al giorno in più. La Società del Canale di Suez ha annunciato un aumento dei pedaggi di transito del 6% a partire dal 2022 sulle portacontainer che transiteranno nel Canale; questa scelta potrebbe portare alla riduzione dell'utilizzo del canale e spingere le compagnie a sfruttare nuovamente il fenomeno dello "slow steaming", già utilizzato durante il 2020. Alla luce di quanto sopra, qui di seguito un maggior insight sui volumi movimentati dai porti del Mediterraneo nel 2021 e il delta sull'anno precedente.

	PORTO*	PAESE	TEU (M)	Δ '21/'20 (%)
1	<i>Tangier Med</i>	Morocco	7,17	24
2	Valencia	Spagna	5,60	3,25
3	<i>Pireo</i>	Grecia	5,3	-2,2
4	<i>Algeciras</i>	Spagna	4,79	-6,6
5	Ambarli	Turchia	4,53	5,0
6	Barcellona	Spagna	3,53	19,3
7	<i>Gioia Tauro</i>	Italia	3,14	-1,5
8	<i>Marsaxlokk</i>	Malta	3,00	25
9	<b>Genova</b>	<b>Italia</b>	<b>2,55</b>	<b>8,7</b>
10	Mersin	Turchia	2,00	4,4

Primi 10 porti Mediterraneo per traffico containerizzato, anno 2021 (dati preliminari) - Fonte: Dati AP dei porti mediterranei e successive rielaborazioni.

\* Porti di trasbordo in corsivo,

	2019	2020	2021
Gioia Tauro	2.522.874	3.193.360	3.146.533
<b>Genova</b>	<b>2.615.375</b>	<b>2.352.769</b>	<b>2.557.847</b>
La Spezia	1.409.381	1.173.660	1.375.626
Livorno	789.833	716.233	791.356
Trieste	789.640	776.022	757.255
Napoli	681.929	643.540	652.599
<b>Venezia</b>	<b>593.070</b>	<b>528.676</b>	<b>513.814</b>
Salerno	414.220	377.886	419.012
Savona-Vado	54.542	146.081	223.265
Ravenna	218.138	194.868	212.926
Ancona	176.193	158.677	167.338
Cagliari	151.405	68.406	109.653
Civitavecchia	112.249	106.695	100.248
<b>TOTALE</b>	<b>10.528.849</b>	<b>10.436.873</b>	<b>11.027.472</b>

Traffico container nei principali porti italiani, anni 2019-2021 (dati preliminari in TEU) - Fonte: Dati AP e Assoporti (sbarco/imbarco/trasbordo).

**P**er quanto riguarda i porti italiani, riportiamo i dati relativi ai principali scali dello stivale, dai quali manca all'appello il traffico residuale delle banchine non menzionate in tabella. Nel 2021 il totale dei TEU complessivamente imbarcati e sbarcati in Italia è stato di circa 11 milioni, una crescita del 5,8 % rispetto al 2020; di questi traffici, poco più di 3 milioni sono stati movimentati presso il porto di transhipment di Gioia Tauro. Negli altri porti di transhipment risulta, invece, azzerato il traffico in trasbordo. Segnale positivo, ma, allo stesso tempo, una battaglia ancora da vincere, quella della movimentazione dei contenitori. Se, da una parte, la crescita dei volumi in TEU movimentati su navi feeder rispetto al 2020 è incoraggiante, il comparto del transhipment resta comunque in attesa di nuovi operatori che ne avviino il definitivo rilancio. Eccetto il porto di Civitavecchia e Venezia, che rispetto al 2020 hanno registrato un decremento dei volumi nel traffico contenitori, tutti gli altri terminal hanno registrato una crescita in media del 5/10%, andando in alcuni casi come Livorno (che ha acquisito quote di mercato portando presso le proprie banchine un servizio proveniente dall'America)

e Savona-Vado a superare i volumi registrati nel 2019.

Il sistema portuale di Genova non ha mai interrotto la sua attività anche durante i momenti più critici della pandemia, assicurando un fondamentale servizio logistico per le regioni del Nord Italia e del Sud Europa; nel 2021 infatti ha registrato 64.485.116 tonnellate, pari al +10,3% rispetto al 2020 (-5,3% rispetto al 2019). Tale incremento ha coinvolto la quasi totalità delle tipologie di traffico, dai container (+7,1%), al traffico convenzionale (+12,4%), fino alle rinfuse solide e agli olii minerali, che chiudono l'anno con un aumento rispettivamente del 16,5% e dell'11,5%.

L'anno appena trascorso ha rappresentato per il settore del trasporto di merci in container un sostanziale ritorno alle condizioni di traffico del 2019, antecedente lo scoppio della pandemia da COVID-19.

Il Sistema Portuale di Genova e Savona-Vado mantiene il proprio ruolo di leadership consolidata nella movimentazione di container, con 2.781.112 TEU movimentati nell'anno (incluso anche i movimenti registrati da Savona-Vado, 223.265 TEU) segnando un nuovo record, non solo confrontando il dato con il 2020

#### PSA GENOVA PRA' E PSA SECH NEL PORTO - DATI 2020/2021\*

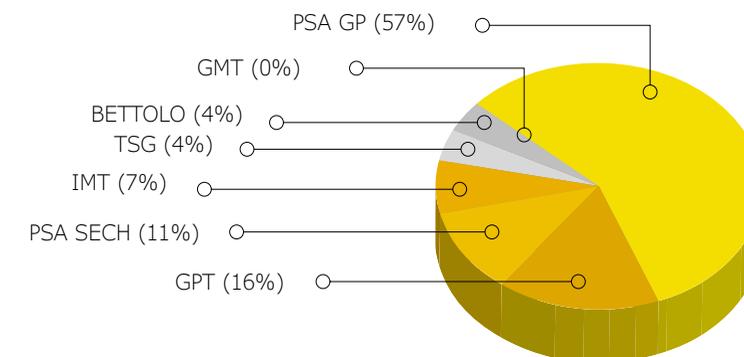
\* Fonte: Dati AdSP MaLO

TML	TEU 2020	TEU 2021	Δ 2021/2020	QUOTA DI MERCATO 2020 (%)	QUOTA DI MERCATO 2021 (%)
<b>PSA GP</b>	1.387.016	1.454.582	4,9%	59%	57%
<b>GPT</b>	351.472	419.537	19,4%	15%	16%
<b>PSA SECH</b>	270.002	287.363	6,4%	11%	11%
<b>IMT</b>	246.518	189.516	-23,1%	10%	7%
<b>TSG</b>	86.789	98.499	13,5%	4%	4%
<b>BETTOLO</b>	10.327	107.730	943,2%	0%	4%
<b>GMT</b>	645	619	-4,0%	0%	0%
<b>TOTALE</b>	2.352.769	2.557.846	8,7%	100%	100%

(+11.3%) ma soprattutto con il 2019 (+4.2% pari a 111.195 TEU). Eccezion fatta per IMT, dove i volumi registrati nel 2021 risultano essere inferiori rispetto a quelli del 2020, tutti gli altri terminal contenitori situati nel porto vecchio, e non solo, hanno registrato una crescita rispetto

al 2020, che complessivamente cuba per un +8,7%. Si segnala inoltre che, il 2021 segna anche il primo anno completo di attività del "Genoa Mediterranean Gateway" di Calata Bettolo a Genova, che supera i 100.000 TEU movimentati in un anno.

#### PSA GENOVA PRA' E PSA SECH NEL PORTO, DATI 2021



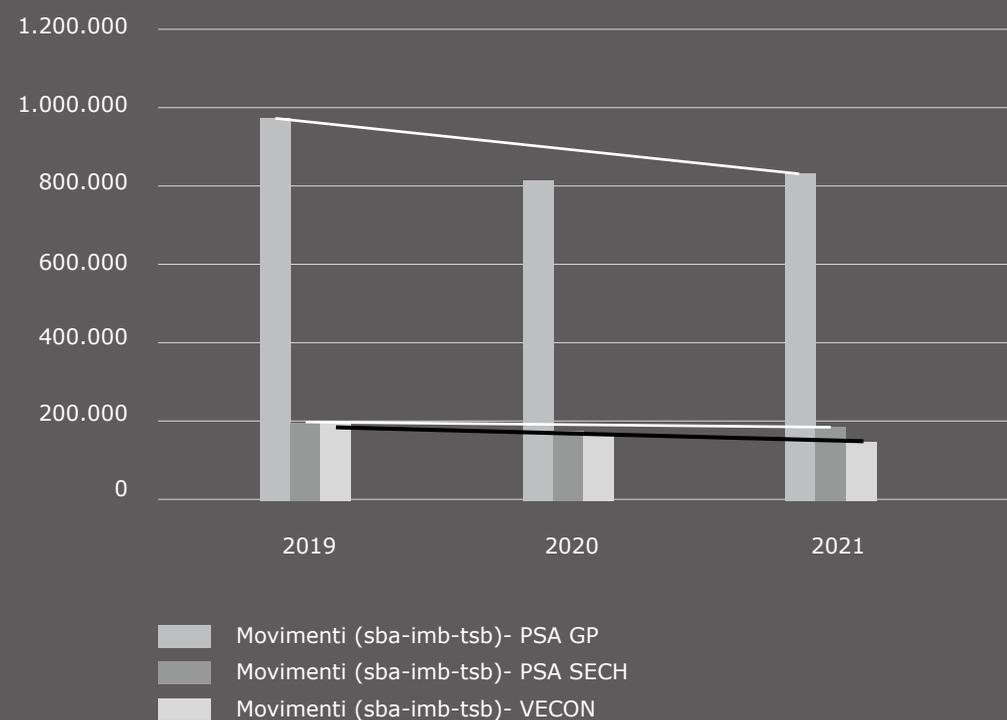
**I**n particolare, per PSA Genova Pra' l'anno 2021 è stato caratterizzato da una lenta e graduale ripresa dei traffici e dei volumi, registrando una crescita del 4,9% rispetto all'anno precedente. Pur mantenendo, come scelta necessaria ed inevitabile, alti i livelli di controllo sui protocolli applicati per evitare il crearsi di focolai di contagio, il terminal ha ripreso, nel corso del 2021 ad operare in pieno regime. Le shipping line, grazie all'incremento dei noli, soprattutto nella rotta che collega Genova a Shanghai, hanno visto crescere il loro fatturato; tale risultato è stato anche conseguenza della scelta da parte delle shipping line di ricorrere ad un elevato numero di blank sailing – rotte cancellate per mancanza di carico – con l'obiettivo di contenere i costi, aumentare il numero di contenitori trasportati per ogni scalo, avere un'alta percentuale di occupazione della stiva della nave. Accanto al fenomeno dei blank sailing, per le navi operative, invece, abbiamo assistito a una inaffidabilità delle schedule, con arrivo delle navi quasi sempre al di fuori delle finestre concordate e non di rado generando arrivo di navi dello stesso servizio in maniera ravvicinata. Ovviamente, tale scelta ha avuto ripercussioni anche sui terminal che se da una parte hanno visto un maggior volume di traffico, hanno tuttavia dovuto far fronte ad una più complicata programmazione

della gestione degli spazi e delle risorse impiegate - sia forza lavoro che mezzi - come conseguenza di un maggior numero di contenitori movimentati per singola toccata. Spostando il focus su PSA SECH, l'anno appena concluso è stato caratterizzato da un andamento altalenante per quanto concerne i volumi registrati; alla forte spinta di ripresa nei primi due trimestri dell'anno, si è assistito poi a una flessione nel quarto trimestre dell'anno; alla base di questa flessione è da segnalare il mancato rinnovo della concessione per l'area cosiddetta "Rugna", nella quale venivano stoccati i vuoti, ciò ha portato a una forte limitazione della capacità operativa del terminal, di fatto impedendo di gestire i volumi di traffico della prima metà del 2021. Questa situazione, in aggiunta alle code che si sono verificate fuori dai gate in prossimità della chiusura nave, ha spinto il management a dirottare a PSA Genova Pra' il servizio MD1 di THE Alliance, nel frattempo cresciuto enormemente a livello di volumi di traffico (circa 4.000 movimenti per scalo contro i 1.600 circa di quando il servizio fece il percorso inverso). In totale nel 2021 PSA SECH ha realizzato 181.148 movimenti (imbarco/sbarco/ trasbordo), in crescita del 10,3% rispetto al 2020, anno caratterizzato dalla pandemia da COVID-19.



## TOTALE MOVIMENTI PSA GENOVA PRA', PSA SECH E PSA VENICE-VECON, TREND 2019-2021 (IMBARCO/SBARCO/TRASBORDO)

### TOTALE MOVIMENTI 2019-2021



### VOLUMI DI TRAFFICO

TERMINAL IN NUMERI	2019			2020			2021		
	PSA GP	PSA SECH	PSA VECON	PSA GP	PSA SECH	PSA VECON	PSA GP	PSA SECH	PSA VECON
Navi approdate	678	268	296	573	231	295	523	161	274
Totale movimenti (sb/imb/tsb)	972.405	198.952	189.211	833.351	164.219	155.189	861.745	172.534	132.197
TEU (sb/imb/tsb)	1.604.305	311.749	310.054	1.387.016	270.002	254.672	1.454.582	287.364	218.731
Camion serviti	521.901	145.162	146.755	452.502	131.988	127.798	432.039	134.655	112.905
Turnaround time medio dei camion (minuti)	37,0	21,0	14,3	34,1	20,3	15,4	32,6	20,3	17,2
TEU scaricati/ricaricati da treno	196.916	33.084	-	192.959	21.449	-	232.629	21.791	-
Dwell time contenitori in importazione	5,7	7,1	6,5	4,9	6,2	5,9	5,7	7,4	6,4



## TREND TRAFFICI 2021 VS. 2020 PSA GENOVA PRA'

### ACT PSA GENOVA PRA' - 2021 VS 2020

MESE (TEU)	GEN	FEB	MAR	APR	MAG	GIU	LUG	AGO	SET	OTT	NOV	DIC
2020 ACT mensile	136.655	144.481	109.716	107.998	94.226	92.714	112.020	121.118	110.141	118.214	119.725	120.008
2021 ACT mensile	123.495	115.840	134.540	128.820	142.185	132.434	113.701	140.802	99.639	105.690	108.150	109.286
Delta %	-10%	-20%	23%	19%	51%	43%	2%	16%	-10%	-11%	-10%	-9%
YTD	GEN	FEB	MAR	APR	MAG	GIU	LUG	AGO	SET	OTT	NOV	DIC
2020 YTD ACT	136.655	281.136	390.852	498.850	593.076	685.790	797.810	918.928	1.029.069	1.147.283	1.267.008	1.387.016
2021 YTD ACT	123.495	239.335	373.875	502.695	644.880	777.314	891.015	1.031.817	1.131.456	1.237.146	1.345.296	1.454.582
Delta %	-10%	-15%	-4%	1%	9%	13%	12%	12%	10%	8%	6%	5%

## TREND TRAFFICI 2021 VS. 2020 PSA SECH

### ACT PSA SECH - 2021 VS 2020

MESE (TEU)	GEN	FEB	MAR	APR	MAG	GIU	LUG	AGO	SET	OTT	NOV	DIC
2020 ACT mensile	24.653	14.748	21.992	18.704	18.329	26.331	18.999	25.257	27.735	26.549	21.379	25.326
2021 ACT mensile	17.249	22.686	26.283	33.605	22.656	25.299	31.436	23.670	29.421	19.343	17.388	18.328
Delta %	-30%	54%	20%	80%	24%	-4%	65%	-6%	6%	-27%	-19%	-28%
YTD	GEN	FEB	MAR	APR	MAG	GIU	LUG	AGO	SET	OTT	NOV	DIC
2020 YTD ACT	24.653	39.401	61.393	80.097	98.426	124.757	143.756	169.013	196.748	223.297	244.676	270.002
2021 YTD ACT	17.249	39.935	66.218	99.823	122.479	147.778	179.214	202.884	232.305	251.648	269.036	287.364
Delta %	-30%	1%	8%	25%	24%	18%	25%	20%	18%	13%	10%	6%

## TREND TRAFFICI 2021 VS. 2020 PSA VENICE-VECON

### ACT PSA VENICE-VECON - 2021 VS 2020

MESE (TEU)	GEN	FEB	MAR	APR	MAG	GIU	LUG	AGO	SET	OTT	NOV	DIC
2020 ACT mensile	20.706	27.803	24.814	21.575	19.600	20.938	24.284	19.371	19.121	20.242	18.708	17.510
2021 ACT mensile	15.886	19.472	19.183	19.082	19.583	19.390	17.858	18.203	17.150	19.360	15.257	18.307
Delta %	-23%	-30%	-23%	-12%	0%	-7%	-26%	-6%	-10%	-4%	-18%	5%
YTD	GEN	FEB	MAR	APR	MAG	GIU	LUG	AGO	SET	OTT	NOV	DIC
2020 YTD ACT	20.706	48.509	73.323	94.898	114.498	135.436	159.720	179.091	198.212	218.454	237.162	254.672
2021 YTD ACT	15.886	35.358	54.541	73.623	93.206	112.596	130.454	148.657	165.807	185.167	200.424	218.731
Delta %	-23%	-27%	-26%	-22%	-19%	-17%	-18%	-17%	-16%	-15%	-15%	-14%

**A**nche per ciò che riguarda i porti di Venezia e Chioggia del Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, il 2021 è segnato da un complessivo recupero di traffici rispetto al primo anno segnato dalla pandemia. Lo scorso anno il Porto di Venezia ha movimentato oltre 24 milioni e 204 mila tonnellate segnando un + 7,9% di volumi totali rispetto al 2020, con il settore commerciale a trainare la ripresa (+14,2%), mentre il Porto di Chioggia ha superato 1 milione di tonnellate movimentate, segnando un aumento del 16,7% di volumi totali rispetto al 2020. Nel dettaglio, esaminando i dati nel periodo gennaio - dicembre 2021 di tutti gli altri settori che caratterizzano lo scalo lagunare e confrontandoli con lo stesso periodo del 2020, nel porto veneziano le rinfuse liquide hanno registrato una leggera sofferenza segnando 8 milioni 415 mila tonnellate transitate (-1,8%), quelle solide invece hanno riacquisito il segno positivo registrando quasi 6

milioni 440 mila tonnellate transitate (+30,4%), mentre il general cargo hanno registrato 9 milioni 350 mila tonnellate (+5%). Si tratta di dati ampiamente condizionati dalle dinamiche nazionali e internazionali legate agli approvvigionamenti energetici, basti pensare che tra le rinfuse solide i carboni fossili e le ligniti hanno conosciuto un aumento del 105%. Mentre continua la crescita dei prodotti metallurgici con 2 milioni 144 mila tonnellate transitate (+42,7%). Di segno opposto, invece, sempre tra le rinfuse solide, i cereali e le derrate alimentari che perdono rispettivamente 62 mila 843 tonnellate (-18,8%) e 88 mila 244 tonnellate (-5,6%) che scontano ancora il calo delle attività produttive legate ad alcuni tra i settori più colpiti dalle restrizioni da COVID-19 e in particolare dai mutamenti in atto nella logistica agroalimentare sempre più orientata verso il trasporto su ferro e gomma per gli approvvigionamenti provenienti dai Paesi dell'Est Europa.

### PSA VENICE-VECON NEL PORTO - DATI 2020/2021\*

\* Fonte: Dati AdSP MaS

TML	TEU 2020	TEU 2021	%	Δ 2021/2020
<b>PSA VENICE</b>	254.672	218.731	43%	-14,1%
<b>TIV</b>	274.392	295.083	57%	7,5%
<b>TOTAL</b>	529.064	513.814	15.250	-2,9%

**C**ome già evidenziato nella tabella precedente, risulta in calo il settore container che perde complessivamente 15.250 TEU (-2,9%), dato condizionato da molteplici fattori già esposti (rialzo dei noli marittimi, blank sailing) a cui si aggiungono le caratteristiche di accessibilità nautica che limitano l'accesso al Porto prevalentemente a servizi feeder che trasbordano i container in porti hub a servizi diretti in collegamento per l'area del Mediterraneo. Nel dettaglio, i due terminal container dello scalo lagunare, tuttavia presentano andamenti di traffico differenti, il terminal TIV infatti chiude con un segno positivo di +7,5% dovuto principalmente ad una scelta strategica del suo principale operatore, nonché proprietario (MSC), di posizionarsi su Venezia nel post pandemia con una presenza diversa rispetto ad altre compagnie. PSA Venice-Vecon, invece, vede scendere il traffico del 14,1% con traffici in import sostanzialmente allineati ai volumi dell'anno precedente, mentre l'export risulta in calo del -18% per le ragioni sopra esposte. Per PSA Venice-Vecon, nonostante la riduzione di traffico è stato un anno avvincente e ricco di iniziative di successo. Nel corso dell'anno, infatti, è stato pubblicato il nuovo sito web, ricco di contenuti aggiornati che hanno consentito al terminal di farsi conoscere meglio dalle aziende del territorio, sempre alla ricerca di informazioni

soprattutto in un momento così delicato a seguito della pandemia. Nello stesso periodo, inoltre, nel quadro del "Progetto speciale per la digitalizzazione delle procedure doganali nei porti nazionali", il terminal di Venezia ha sviluppato un nuovo processo per eseguire il controllo radiometrico di semilavorati metallici contestualmente alle operazioni di sbarco. In prossimità della banchina è stato installato un portale, gestito da tecnici qualificati, che consente il controllo immediato dei carichi di materiali come semilavorati in acciaio, ferro e leghe metalliche, l'individuazione delle anomalie radiometriche e la pronta gestione in caso di emergenza. In questo modo i vantaggi per la clientela sono molteplici, sia in termini di tariffa, sia in termini di tempi di attesa per l'espletamento delle formalità. Soluzione, infine, con importanti benefici ambientali: snellendo la procedura ed effettuando il controllo allo sbarco si evitano delle ulteriori movimentazioni e spostamenti del container (circa 10.000 all'anno) con un notevole risparmio di emissione di CO2. Un piccolo, ma concreto passo in avanti per raggiungere gli "Obiettivi di Sviluppo Sostenibile dell'Agenda 2030". Ultimo tassello di novità su Venezia è stata l'attivazione, a maggio 2021, di un vasto magazzino coperto, che contribuirà nel tempo a sviluppare attività accessorie del terminal meglio specificate nel paragrafo relativo alle Cargo Solutions di PSA.

## CARGO SOLUTIONS

Le Cargo Solutions di PSA International sono una nuova frontiera per i terminal del Gruppo, il cui obiettivo è quello di creare servizi a valore aggiunto da offrire alla clientela e soluzioni innovative che vanno a migliorare la capacità di gestire i propri flussi di merci e container con maggiore efficienza, agilità e resilienza.

Nel corso degli ultimi anni i terminal del Gruppo PSA, anche in Italia hanno dimostrato capacità di adattarsi ai cambiamenti e colto l'opportunità di investire e sviluppare "Cargo Solutions" complementari allo sbarco ed imbarco container, questo allo scopo di offrire un sempre maggior ventaglio di servizi che potessero nel corso degli anni fidelizzare la clientela operante nel proprio Porto di riferimento.

In seguito, vengono elencate le principali attività in corso nei terminal italiani di PSA.

### Cargo Solutions = Rail Services

In particolare, il collegamento ferroviario tra PSA Genova Pra' e Basilea rappresenta il primo esperimento svolto dal terminal PSA Genova Pra' in tal senso: è proprio l'organizzazione terminal ad offrire i servizi di logistica avanzata, estendendo così il proprio gate all'Europa centrale.

Il servizio si fonda sull'interlocuzione unica che l'organizzazione del terminal riesce ad offrire al cliente, coprendo tutti gli aspetti collegati al transito via porto: aspetto commerciale, documentale, doganale e di organizzazione del trasporto su ferro e su gomma.

Il servizio si pone, quindi, in un'ottica di sviluppo, portando il terminal a conoscere meglio le esigenze della propria clientela e a strutturare la propria offerta estesa per fidelizzare gli utenti finali del trasporto marittimo e ancorare il più possibile i traffici al terminal PSA Genova Pra'.

La prestazione di servizi ad alto valore aggiunto, inoltre, in relazione ad ulteriori tratte ferroviarie come il collegamento ferroviario con Piacenza si pone, invece, in un'ottica differente: l'organizzazione del terminal offre un servizio amministrativo a supporto di un singolo cliente che, da solo, non avrebbe potuto strutturare in breve tempo un dispaccio dei container import/export verso questo scalo intermodale non ancora utilizzato dagli operatori marittimi; da settembre 2021, questo servizio è passato sotto il controllo di un altro MTO, con l'intento di non renderlo più mono-caricatore, ma aprire anche ad altre compagnie.

La finalità è comunque la medesima del servizio PSA Genova Pra' - Basilea: fidelizzare la shipping line in questione e difendere la posizione di PSA Genova Pra' rispetto ai progetti di sviluppo concorrenti implementati dai partner del cliente.

### Cargo Solutions = Empty Depot Activities

A Venezia, invece, collegata all'attività di sbarco ed imbarco dei container, in aree interne al terminal ma separate dall'area di sbarco vengono svolte attività di manutenzione, lavaggio, riparazione per tutte le compagnie di navigazione. Questa attività ha consentito alle linee di incrementare la loro competitività su piazza, potendo offrire subito dopo lo sbarco delle unità vuote una rapida "vendita" al mercato ed una minore rotazione dell'equipment che prima doveva transitare necessariamente per depositi esterni con notevoli costi di trasferimento prima di essere reso disponibile all'esportatore.

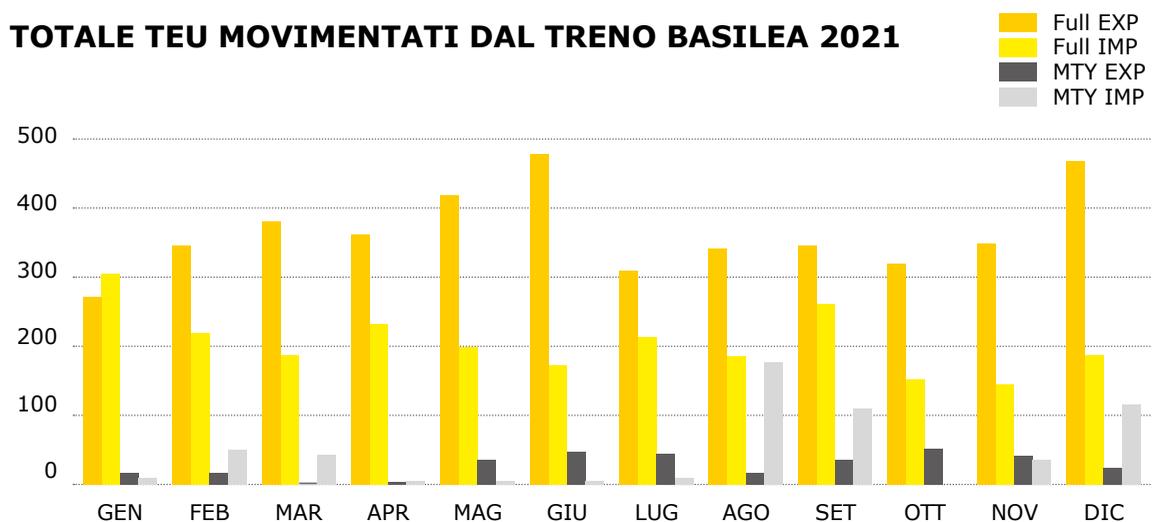
In parallelo, la medesima attività viene svolta anche sui container refrigerati con servizi di pulizia, lavaggio ed ispezione pre-carico svolte rapidamente e all'interno del terminal nelle aree in concessione.

### Cargo Solutions = Stuffing / Unstuffing Services / Warehousing

Altra attività accessoria in continua espansione anche in periodo di pandemia ed offerta dal terminal di PSA Venice-Vecon e tra quelle maggiormente richieste da parte della clientela è quella relativa al riempimento e svuotamento dei container. La presenza di attrezzature, personale dedicato, spazi adeguati e coperti e la disponibilità di container vuoti di tutte le compagnie, consente al terminal di rappresentare un punto di riferimento del territorio per questo genere di attività.

La manipolazione del carico rappresenta un importante elemento distintivo e di valore aggiunto, rimane pertanto un tema di primario interesse nel quale PSA ha inteso investire anche nel corso del 2021, dove su Venezia è stata installata una tendostruttura all'interno dei propri spazi doganali consentendo al terminal di allargare ulteriormente il pacchetto Cargo Solutions, potendo contare su uno spazio coperto di 2.000 metri quadri per le merci che richiedono stoccaggio e servizi di movimentazione e consolidamento in area coperta.

## TOTALE TEU MOVIMENTATI DAL TRENO BASILEA 2021



# 02.

**L'IMPRONTA  
SOSTENIBILE  
DI PSA ITALY**



La sostenibilità sta rapidamente diventando una componente essenziale dei business aziendali moderni e il mondo delle spedizioni di merce in container e della logistica non fa eccezione. Le politiche ambientali, sociali e di governance (ESG) sono ormai un requisito fondamentale per tutte le società. I terminal di PSA Italy, nella conduzione del loro business, gestiscono numerose tipologie di rischio, che, se non adeguatamente monitorate, possono generare impatti significativi di natura patrimoniale, economico-finanziaria, sociale, ambientale e reputazionale, deteriorando l'immagine aziendale nei confronti di tutti gli Stakeholder. Per le tre società è quindi fondamentale disporre di sistemi di gestione e di controllo interno in grado di riconoscere, prevenire o minimizzare gli impatti di tutti i rischi insiti nello svolgimento delle attività, assicurando l'efficacia delle azioni intraprese, nonché il rispetto delle normative cogenti. L'architettura dei sistemi di gestione e dei controlli interni di PSA Genova Pra', PSA SECH e PSA Venice-Vecon è improntata, quindi, sull'individuazione e sul riesame periodico dei fattori interni ed esterni del contesto in cui operano le organizzazioni, identificando tutte le parti interessate e le loro aspettative; in particolare i requisiti rilevanti vengono considerati come obblighi di conformità e pertanto monitorati nel tempo ed associati a obiettivi di

miglioramento continuo del sistema di gestione. Tra le aspettative, particolare riguardo è riservato a quelle relative ai lavoratori, con i quali si mantiene un canale aperto e continuo di comunicazione, come dettagliato nei capitoli a seguire. PSA Genova Pra', PSA SECH e PSA Venice-Vecon hanno, pertanto, adottato un insieme di regole, procedure e misure organizzative volte a consentire l'identificazione, la misurazione, la gestione e il monitoraggio dei principali rischi, determinandone inoltre il grado di accettabilità attraverso una gestione coerente con gli obiettivi strategici individuati. La direzione, infatti, definisce e riesamina periodicamente traguardi e obiettivi, al fine di migliorare le prestazioni del sistema di gestione integrato, in coerenza con la politica aziendale ed i requisiti applicabili. I sistemi di gestione dei terminal di PSA Italy applicano l'approccio per processi, che incorpora il concetto di P-D-C-A (Plan, Do, Check, Act) e di risk-based thinking, permettendo così di valutare i fattori che possono far deviare i processi dai risultati attesi e di mettere in atto controlli preventivi per minimizzare gli effetti negativi e massimizzare le opportunità quando si presentano. Il processo di pianificazione tiene pertanto conto degli aspetti ambientali significativi, così come dei rischi rilevanti in materia di salute e sicurezza sul lavoro, degli obblighi di conformità, dei fattori rilevanti del contesto e dei requisiti rilevanti delle parti interessate.

## PSA GROUP HSSS\* POLICY

**At the heart of PSA lies a strong, unwavering commitment to provide our people with a safe, secure & healthy work place & to promote sustainable development in communities we operate in.**

**As an Industry leader, we will continually upgrade our HSSS practices & performance & be an exemplary corporate partner on HSSS matters.**

\* HSSS: Health, Safety, Security, Sustainability

# PSA HSS MANAGEMENT SYSTEM

## STANDARDS & 8 ELEMENTS



Tutto questo è stato tradotto, per i terminal di PSA Italy, in un sistema di gestione integrato conforme agli standard UNI EN ISO 9001:2015 (sistema di gestione della qualità), UNI ISO 45001:2018 (sistema di gestione della salute e sicurezza) e UNI EN ISO 14001:2015 (sistema di gestione ambientale); la certificazione per quest'ultima norma volontaria è stata ottenuta da PSA SECH nel 2021. PSA SECH, dal 2018, ha implementato un sistema conforme alla norma UNI ISO 37001:2016 (sistema di gestione anticorruzione). Dal 2015 al 2019 il sistema integrato aziendale di PSA Genova Pra' è stato inoltre certificato in conformità

ai requisiti della norma UNI CEI EN 50001 sull'energia; anche PSA Venice-Vecon ha conseguito tale certificazione a partire dal 2015. Il sistema di gestione dei tre terminal è stato nel tempo adeguato ai requisiti richiesti dagli Standard del Gruppo PSA, rispetto ai quali ne viene monitorata la conformità. PSA Genova Pra', PSA SECH e PSA Venice-Vecon hanno inoltre adottato il modello di organizzazione, gestione e controllo ex D.lgs. 231/01 e di gestione della sicurezza dei dati sensibili e personali ai sensi della legge 196/2003, integrato con le modifiche introdotte dal D.lgs. 10 agosto 2018, n. 101.

## CYBERSECURITY E PRIVACY

I terminal di PSA Italy attribuiscono primaria importanza alla protezione contro gli attacchi informatici e alla gestione dei rischi da essi derivanti. Le aziende digitalizzate, infatti, sono quotidianamente esposte ad effetti generati da attacchi informatici di varia tipologia, tra i quali malware, phishing, denial-of-service, tra molti altri. Uno dei rischi che ne possono conseguire è la violazione della sicurezza dei dati, l'eventuale compromissione della riservatezza e dell'integrità sia delle informazioni aziendali che di quelle affidateci dagli Stakeholder. I terminal sono, pertanto, impegnati nella salvaguardia delle risorse digitali attraverso l'adozione dei più aggiornati standard di sicurezza informatica e la puntuale conformità a tutte le leggi in vigore. Per gestire i rischi per la sicurezza informatica e per salvaguardare le risorse digitali, le aziende hanno implementato un sistema di gestione della sicurezza informatica e aderito alla politica e agli standard definiti dal gruppo PSA. I terminal di PSA Italy sono inoltre responsabili dell'implementazione dei regolamenti di sicurezza informatica nazionali ed europei.

Dal momento che la sicurezza informatica è responsabilità di tutti, ad ogni livello e funzione, nel 2021, è stata attuata un'iniziativa volta a rafforzare la consapevolezza della sicurezza informatica tra i dipendenti. È stata, quindi, condotta una campagna di "phishing" tramite invio di una e-mail con mittente apparentemente attendibile e contenuto allettante, che invitava l'utente a introdurre le proprie credenziali. Gli esiti sono stati soddisfacenti: è stata soprattutto confortante la segnalazione tempestiva, da parte di alcuni dipendenti, relativa alla ricezione dell'e-mail sospetta, fondamentale per la prevenzione e la pronta gestione di ogni eventuale incidente di cybersecurity.

Si segnala che, nel 2021, non si sono verificati incidenti relativi a perdite e a furti di dati degli Stakeholder o reclami riguardanti la violazione della privacy dei clienti.

**I**l codice etico che PSA Genova Prà (dal 2012), PSA SECH (dal 2011) e PSA Venice-Vecon (dal 2012) hanno adottato è la testimonianza di un operato quotidiano coerente con i principi di correttezza, onestà e legalità, che sono alcuni dei valori guida di chi lavora e collabora con le organizzazioni, teso ad evitare qualsiasi azione dettata da ragioni improprie o di tipo personale. Inoltre, adempiendo a quanto previsto dal codice ISPS (codice internazionale di sicurezza marittima per le navi e le infrastrutture portuali), entrato in vigore il 1° luglio 2004, PSA Genova Prà, PSA SECH e PSA Venice-Vecon hanno sviluppato un piano di security che prevede la preparazione, la prevenzione e

l'adozione di specifiche procedure di risposta per ogni scenario valutato nel Port Facility Security Plan (PFSP). A completamento di quanto sopra si aggiunge l'ottenimento, per tutte le società, della certificazione AEOF, indispensabile per bilanciare l'esigenza di un maggiore controllo e sicurezza delle spedizioni con la necessità di facilitare il commercio legittimo. Tale sistema è periodicamente sottoposto a valutazione e revisione, in relazione all'evoluzione dell'operatività aziendale e del contesto di riferimento. Anche gli organismi di vigilanza presenti nei terminal eseguono controlli periodici sull'operato aziendale, affinché siano sempre rispettate le norme cogenti e volontarie applicabili, quali ad esempio il codice etico ed i sistemi di

gestione adottati.

Nel 2021 non sono stati accertati né segnalati casi di corruzione riferiti o riferibili alle società.

Nel periodo considerato inoltre non sono state intraprese azioni legali, né vi sono azioni legali pendenti e/o concluse relative a comportamenti anti-competitivi o violazioni delle normative in materia di antitrust e concorrenza. Sui siti internet di PSA Genova Prà ([www.psagp.it](http://www.psagp.it)), PSA SECH ([www.psasech.it](http://www.psasech.it)) e PSA Venice-Vecon ([www.vecon.it](http://www.vecon.it)) sono consultabili i documenti relativi alle certificazioni aziendali conseguite, alle politiche integrate di sistema, ai modelli organizzativi ex D.lgs. 231/01. Sul sito [www.psaitaly.com](http://www.psaitaly.com) sono altresì presenti i riferimenti ai codici etici e alla sezione dei report di

sostenibilità dei terminal.

Sotto il profilo della sostenibilità ambientale, sono le problematiche green che rimangono al primo posto nella catena di approvvigionamento delle attività marittime, soprattutto per quanto riguarda la pulizia di aria ed acqua.

Ora la grande sfida è focalizzata sul cambiamento climatico e sulla spinta a migliorare l'impronta di anidride carbonica delle spedizioni, riducendo, ed eventualmente eliminando, i gas serra (GHG) come la CO<sub>2</sub>. In tal senso, PSA Italy si impegna sul fronte delle tematiche afferenti al clima, che sono dettagliate al paragrafo 4.3 Riduzione degli impatti, tramite una politica degli investimenti mirata alla riduzione degli impatti ambientali.



## 2.1 COINVOLGIMENTO DEGLI STAKEHOLDER IN PSA ITALY

STAKEHOLDER	ESIGENZE DEGLI STAKEHOLDER	MODALITÀ DI COINVOLGIMENTO	FREQUENZA DI COINVOLGIMENTO
INVESTITORI	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Diffusione di cultura e valori in materia economica, sociale e ambientale.</li> <li>• Conformità legislativa alle norme cogenti e volontarie.</li> <li>• Creazione di valore in materia economica, sociale e ambientale.</li> <li>• Corporate governance allineata alle best practice.</li> <li>• Ascolto e informazione tempestiva e simmetrica agli azionisti.</li> <li>• Garanzia di business continuity.</li> <li>• Assenza di incidenti con sanzioni e danno reputazionale.</li> <li>• Adozione di sistemi di anticipazione e controllo dei rischi.</li> <li>• Capacità di attrarre nuovi clienti.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Incontri dedicati.</li> <li>• Valutazione ed approvazione del Report di Sostenibilità.</li> </ul>	Più di una volta l'anno.
LAVORATORI	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Solidità economica, buon clima aziendale e organizzazione del lavoro.</li> <li>• Tutela dell'integrità fisica, salute, sicurezza dei dipendenti e della dignità della persona.</li> <li>• Assenza di conflitti e rivendicazioni.</li> <li>• Non discriminazione e pari opportunità.</li> <li>• Investimento nella crescita professionale, formazione.</li> <li>• Partecipazione, comunicazione e consultazione.</li> <li>• Riconoscimento del ruolo, delle capacità e del merito individuale.</li> <li>• Applicazione rigorosa del CCNL e della contrattazione integrativa aziendale per le parti ad essa delegata dal CCNL.</li> <li>• Gestione delle relazioni sindacali con RSU e Segreterie territoriali in conformità con le disposizioni del CCNL.</li> <li>• Accessibilità ai terminal.</li> <li>• Conformità legislativa alle norme cogenti e volontarie.</li> <li>• Diffusione di cultura e valori in materia economica, sociale e ambientale.</li> <li>• Attività di benchmarking.</li> <li>• Condivisione delle politiche aziendali.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Indagine sul benessere organizzativo.</li> <li>• Comunicazioni attraverso la intranet aziendale, applicazioni e totem dedicati.</li> <li>• Focus group su argomenti specifici.</li> <li>• Confronto con segreterie territoriali OOSS stipulanti il CCNL, RSU e RLS.</li> <li>• Newsletter.</li> <li>• Pubblicazione del Report di Sostenibilità sulla rete intranet ed internet.</li> </ul>	Più di una volta l'anno.

STAKEHOLDER	ESIGENZE DEGLI STAKEHOLDER	MODALITÀ DI COINVOLGIMENTO	FREQUENZA DI COINVOLGIMENTO
FORNITORI	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Opportunità di competere in base alla qualità e al prezzo.</li> <li>• Processi d'acquisto trasparenti e rispetto degli impegni contrattuali.</li> <li>• Qualificazione dei fornitori anche con certificazioni di qualità, ambientali e sociali.</li> <li>• Prevenzione antimafia e antiriciclaggio verso i fornitori.</li> <li>• Servizio efficiente e di qualità, teso al miglioramento continuo.</li> <li>• Efficacia dei piani di emergenza.</li> <li>• Conformità legislativa alle norme cogenti e volontarie.</li> <li>• Formazione, informazione e tutela della salute e sicurezza.</li> <li>• Comunicazione tempestiva, chiara, completa ed efficace.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Visite presso i fornitori.</li> <li>• Incontri dedicati di negoziazione o riguardanti i comportamenti da tenere all'interno dei terminal.</li> <li>• Partecipazione ad occasioni di incontro quali meeting, expo e convegni.</li> </ul>	Più di una volta l'anno.
SPEDIZIONIERI	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Efficienza operativa e qualità servizio di risposta.</li> <li>• Completezza e affidabilità dell'informazione.</li> <li>• Localizzazione e accessibilità dei terminal.</li> <li>• Comunicazione tempestiva, chiara, completa ed efficace.</li> <li>• Tutela della salute e sicurezza.</li> <li>• Efficacia dei piani di emergenza.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rapporti quotidiani.</li> <li>• Incontri periodici/tavoli istituzionali.</li> </ul>	Più di una volta l'anno.
TRASPORTATORI	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Efficienza operativa e qualità servizio di risposta.</li> <li>• Comunicazione tempestiva, chiara, completa ed efficace.</li> <li>• Formazione e informazione.</li> <li>• Localizzazione e accessibilità dei terminal.</li> <li>• Diffusione di cultura e valori in materia economica, sociale e ambientale.</li> <li>• Efficacia dei piani di emergenza.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rapporti quotidiani.</li> <li>• Incontri periodici</li> <li>• Tavoli istituzionali.</li> </ul>	Più di una volta l'anno.
CLIENTI	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Servizio efficiente e di qualità teso al miglioramento continuo con particolare attenzione all'ambiente e alla sicurezza.</li> <li>• Affidabilità rispetto agli impegni contrattuali.</li> <li>• Diffusione di cultura e valori in materia economica, sociale e ambientale.</li> <li>• Comunicazione tempestiva, chiara, completa ed efficace.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Indicatori di performance (VPR).</li> <li>• Incontri periodici.</li> <li>• Analisi customer satisfaction.</li> <li>• Analisi contenzioso.</li> <li>• Invio dell'ultimo Report di Sostenibilità.</li> </ul>	Più di una volta l'anno.
AUTORITÀ E ORGANISMI DI CONTROLLO	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Conformità legislativa alle norme cogenti e volontarie.</li> <li>• Approccio collaborativo, anche attraverso la partecipazione a tavoli istituzionali, per facilitare il compito regolatorio.</li> <li>• Garanzia di business continuity.</li> <li>• Assenza di incidenti con sanzioni e danno reputazionale.</li> <li>• Collaborazione ad iniziative di interesse comune.</li> <li>• Comunicazione tempestiva, chiara, completa ed efficace.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rapporti quotidiani.</li> <li>• Incontri periodici.</li> <li>• Tavoli istituzionali.</li> <li>• Flussi informativi.</li> </ul>	Più di una volta l'anno.

STAKEHOLDER	ESIGENZE DEGLI STAKEHOLDER	MODALITÀ DI COINVOLGIMENTO	FREQUENZA DI COINVOLGIMENTO
SERVIZI TECNICO NAUTICI	<ul style="list-style-type: none"> <li>Comunicazione tempestiva, chiara, completa ed efficace.</li> <li>Localizzazione e accessibilità dei terminal dall'esterno.</li> <li>Formazione e informazione.</li> <li>Controllo dei processi in condimeteo avverse.</li> <li>Approccio collaborativo per agevolare lo svolgimento del lavoro.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rapporti quotidiani.</li> <li>Incontri dedicati.</li> </ul>	Più di una volta l'anno.
ISTITUTI E ENTI DI FORMAZIONE	<ul style="list-style-type: none"> <li>Scambi informativi per una migliore formazione scolastica degli alunni.</li> <li>Collaborazione con le Università per l'elaborazione di progetti specifici calati sulla realtà del terminal.</li> <li>Lezioni frontali da parte del personale del terminal.</li> <li>Visite presso i terminal.</li> <li>Alternanza scuola lavoro presso il terminal.</li> <li>Collaborazione e compartecipazione a programmi formativi.</li> <li>Tutela della salute e sicurezza.</li> <li>Efficacia dei piani di emergenza.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rapporti quotidiani.</li> <li>Incontri dedicati.</li> </ul>	Più di una volta l'anno.
ENTI PREVIDENZIALI E ASSISTENZIALI	<ul style="list-style-type: none"> <li>Riduzione del fenomeno infortunistico.</li> <li>Monitoraggio continuo dell'andamento degli infortuni e delle malattie professionali.</li> <li>Assicurare il rispetto dei diritti previdenziali ed assicurativi.</li> <li>Comunicazione tempestiva, chiara, completa ed efficace.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rapporti quotidiani.</li> <li>Incontri periodici.</li> <li>Tavoli istituzionali.</li> </ul>	Più di una volta l'anno.
ASSOCIAZIONI DI CATEGORIA	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rappresentanza degli interessi e delle posizioni proprie in modo trasparente, rigoroso e coerente.</li> <li>Collaborazione e ad iniziative di interesse comune.</li> <li>Garanzia di massima chiarezza nei rapporti.</li> <li>Diffusione di cultura, valori e attenzione nell'Organizzazione in materia economica, ambientale e sociale.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Iniziative di collaborazione e partnership.</li> <li>Tavoli istituzionali.</li> <li>Partecipazione diretta a comitati tecnici e organismi direttivi.</li> <li>Organizzazione di seminari, workshop, indagini mirate.</li> <li>Invio dell'ultimo Report di Sostenibilità e richiesta feedback.</li> </ul>	Più di una volta l'anno.
ONLUS E ORGANIZZAZIONI NO PROFIT	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sostegno a iniziative di valore sociale, umanitario e culturale.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Iniziative di collaborazione e partnership.</li> </ul>	Più di una volta l'anno.
MEZZI DI INFORMAZIONE	<ul style="list-style-type: none"> <li>Portare a conoscenza della collettività i risultati raggiunti dai terminal.</li> <li>Diffusione pubblica e veritiera delle informazioni.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Articoli di giornale.</li> <li>Conferenze stampa.</li> <li>Visite in terminal per articoli e servizi televisivi.</li> </ul>	Almeno una volta l'anno.

STAKEHOLDER	ESIGENZE DEGLI STAKEHOLDER	MODALITÀ DI COINVOLGIMENTO	FREQUENZA DI COINVOLGIMENTO
PRESTATORI D'OPERA	<ul style="list-style-type: none"> <li>Garantire buone condizioni lavorative e il rispetto di tutte le norme inerenti la salute e sicurezza sul lavoro.</li> <li>Formazione e informazione.</li> <li>Rispetto degli impegni contrattuali.</li> <li>Favorire la partecipazione dei prestatori d'opera alla vita aziendale.</li> <li>Conformità legislativa alle norme cogenti.</li> <li>Efficacia dei piani di emergenza.</li> <li>Localizzazione e accessibilità dei terminal.</li> <li>Comunicazione tempestiva, chiara, completa ed efficace</li> <li>Diffusione di cultura e valori in materia economica, sociale e ambientale.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rapporti quotidiani.</li> <li>Iniziative di collaborazione e partnership.</li> <li>Tavoli istituzionali.</li> <li>Partecipazione diretta a comitati tecnici e organismi direttivi.</li> </ul>	Più di una volta l'anno.
SINDACATI	<ul style="list-style-type: none"> <li>Collaborazione e mantenimento delle relazioni sindacali nel pieno rispetto delle normative contrattuali.</li> <li>Assenza di conflitti e rivendicazioni.</li> <li>Assenza di infortuni, incidenti e malattie professionali</li> <li>Conformità legislativa alle prescrizioni cogenti.</li> <li>Definizione orari e turni di lavoro (organizzazione del lavoro).</li> <li>Comunicazione tempestiva, chiara, completa ed efficace.</li> <li>Tutela della salute e sicurezza.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rapporti quotidiani.</li> <li>Tavoli istituzionali.</li> <li>Partecipazione diretta a comitati tecnici e organismi direttivi.</li> </ul>	Più di una volta l'anno.
COLLETTIVITÀ	<ul style="list-style-type: none"> <li>Concorrere all'ottenimento del benessere economico, sociale e ambientale nel contesto di riferimento.</li> <li>Rafforzamento del legame con il porto.</li> <li>Tutela della salute e sicurezza.</li> <li>Efficacia dei piani di emergenza.</li> <li>Assenza di immissioni da PSA.</li> <li>Localizzazione e accessibilità dei terminal.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Partecipazione ad occasioni di incontro quali expo e convegni.</li> <li>Giornate di apertura dei terminal a visite.</li> </ul>	Più di una volta l'anno.
BANCHE	<ul style="list-style-type: none"> <li>Affidabilità e rispetto degli obblighi contrattuali/finanziari.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Incontri dedicati.</li> </ul>	Almeno una volta l'anno.
ASSICURAZIONI	<ul style="list-style-type: none"> <li>Affidabilità e rispetto degli obblighi contrattuali/assicurativi.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Incontri dedicati.</li> </ul>	Almeno una volta l'anno.
MEZZI DI SOCCORSO	<ul style="list-style-type: none"> <li>Localizzazione e accessibilità dei terminal.</li> <li>Efficacia dei piani di emergenza.</li> <li>Comunicazione tempestiva, chiara, completa ed efficace.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Flussi informativi.</li> </ul>	Più di una volta l'anno.
AZIENDE LIMITROFE	<ul style="list-style-type: none"> <li>Assenza di incidenti con sanzioni e danno reputazionale.</li> <li>Efficacia dei piani di emergenza.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Flussi informativi.</li> </ul>	Più di una volta l'anno.

Seguono alcune delle iniziative attuate dai terminal di PSA Italy nel 2021.

### NEWSLETTER AZIENDALE

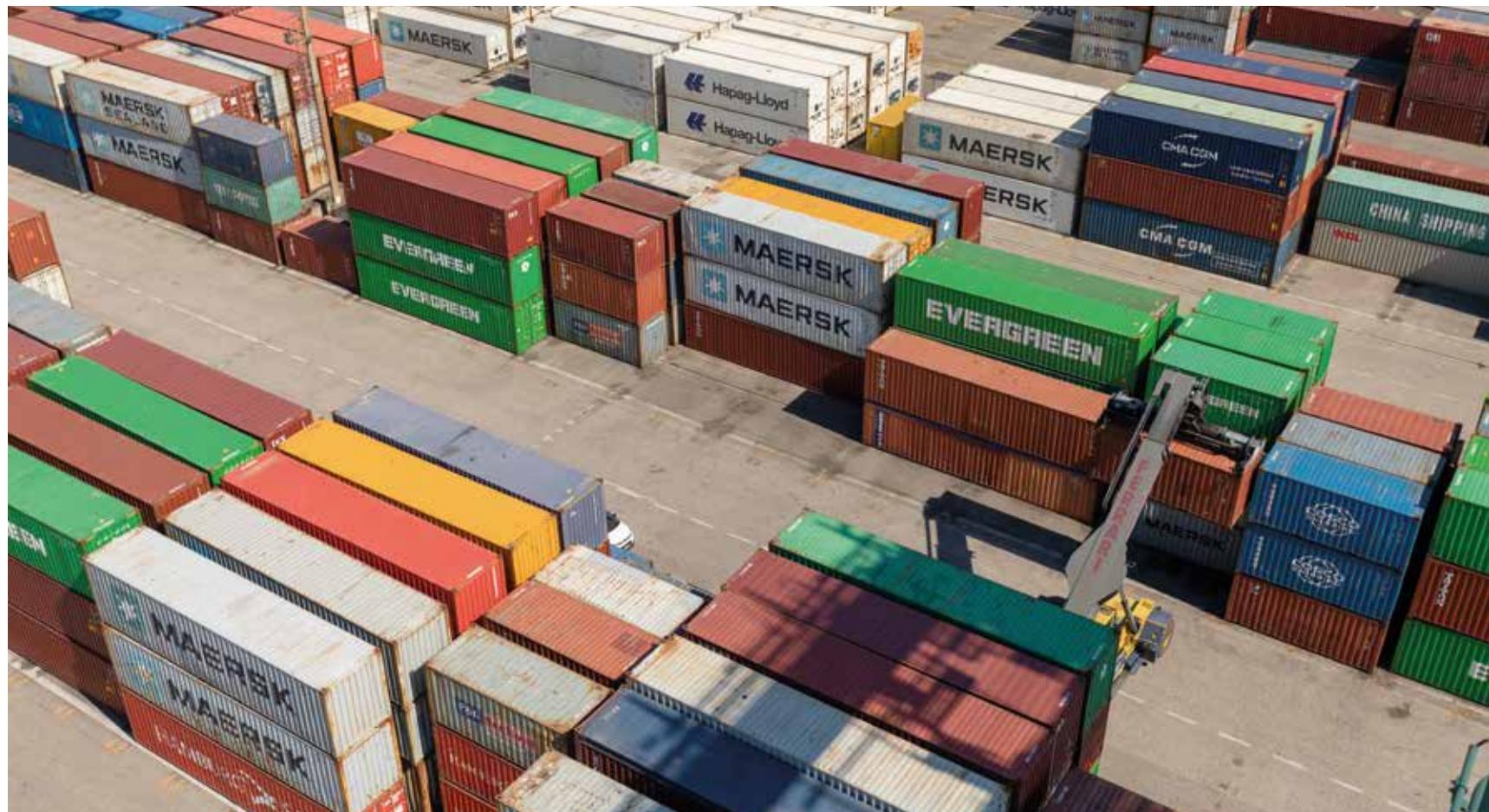
Un gruppo di dipendenti di PSA Genova Pra' e PSA SECH, tramite lo strumento del comitato trasversale di redazione, elabora trimestralmente la newsletter aziendale che, in modo chiaro e trasparente, informa tutti i lavoratori circa le iniziative in corso ed il loro stato di avanzamento. L'intento è quello di condividere progetti e risultati aziendali, rafforzare il senso di appartenenza dei lavoratori e favorire la collaborazione fra reparti, poiché è chiaro che il contributo dei dipendenti sia imprescindibile ai

fini del raggiungimento di migliori performance aziendali. Ad aprile 2022 si celebrerà il primo anno di vita della newsletter aziendale congiunta dei due terminal genovesi e si sta al momento lavorando per creare la prima newsletter di PSA Italy, che includa anche le notizie elaborate da PSA Venice-Vecon, così da massimizzare il contenuto informativo verso i dipendenti delle tre aziende, rafforzandone al contempo l'integrazione e le sinergie.

### NON SOLO SOSTENIBILITÀ, MA ANCHE SOCIALITÀ: È NATA LA PAGINA LINKEDIN DI PSA ITALY

Il 22 luglio 2021, per celebrare le nozze di carta tra PSA Genova Pra' e PSA SECH, è stata inaugurata la pagina LinkedIn di PSA Italy, unico canale social ufficiale per i due terminal genovesi dove è possibile trovare post e articoli che parlano delle varie attività dei due terminal. Il futuro sviluppo della pagina prevede l'allargamento del progetto a PSA

Venice-Vecon, che già dispone di una propria pagina, onde poter favorire l'ampliamento della community PSA in Italia, naturalmente sempre nel rispetto delle linee guida globali contenute all'interno del "The Code" in materia di comunicazione sui canali social e sui profili social personali dei dipendenti PSA.



### IL PRIMO REPORT DI SOSTENIBILITÀ CONGIUNTO DI PSA GENOVA PRA' E PSA SECH HA VISTO LA LUCE

A metà luglio 2021 ha visto la luce il primo Report di Sostenibilità congiunto per PSA Genova Pra' e PSA SECH, frutto del lavoro di un team di colleghi trasversale alle due organizzazioni. Parallelamente all'emissione del documento è stato pubblicato un video sui dieci temi di sostenibilità più "popolari" per le due aziende sul sito di PSA Italy. Il documento comprende tutti gli obiettivi di sostenibilità raggiunti dai terminal nel 2020 e nei due anni precedenti, nonché quelli futuri, testimoniando l'importanza di fare impresa in modo sostenibile e responsabile, avendo sempre

presente e radicato nella strategia di business il territorio in cui operano le due strutture.

Per celebrare il raggiungimento di un obiettivo così ambizioso, il 22 luglio, ad un anno esatto dall'autorizzazione alla ristrutturazione degli assetti societari delle due organizzazioni da parte di Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, si è tenuta una conferenza stampa presso il Complesso Monumentale della Lanterna, scelto non a caso quale simbolo dell'unione delle due organizzazioni sotto un'unica regia, quella di PSA. Successivamente all'evento



sopra citato, si è provveduto alla distribuzione del documento agli Stakeholder interni ed esterni. Obiettivo successivo è stato quello di redigere un Report di Sostenibilità di

## SITI WEB IN EVOLUZIONE

Il 2021 ha visto la costituzione di una nuova veste grafica per i siti web di PSA SECH e di PSA Venice-Vecon, a testimonianza della progressiva integrazione delle business unit e della continua ricerca di modalità di comunicazione comuni verso l'esterno, nonché di un maggior allineamento con le specifiche grafiche previste dal Gruppo. È stato altresì creato un sito di raccordo, ossia il sito di PSA Italy, che racchiude tutte le attività comuni

PSA Italy che includesse le tre realtà di PSA In Italia, per dare maggior risonanza alle sinergie create dai tre terminal PSA a livello nazionale.

e sinergiche dei tre terminal PSA su suolo nazionale e non solo. Da questo sito è comunque sempre naturalmente possibile raggiungere le singole pagine delle tre aziende, dove vengono declinate in dettaglio le relative specificità. Curiosando sulla sezione "News" del sito, inoltre, si è rimandati al Magazine di PSA Italy, dove sono riportate tutte le notizie che riguardano le attività più significative svolte dai tre terminal.

## BENEFICENZA IN MOVIMENTO, OSSIA LA NOSTRA CHARITY WEEK

La sfida "Moving for Charity", per la prima volta organizzata a livello di Region EMA, ha riscosso molto successo: ad ogni chilometro percorso a piedi, correndo, nuotando o svolgendo qualsiasi altra attività misurabile tramite applicazione dedicata è stato associato il valore di un euro ed il ricavato è stato devoluto da PSA Italy ad associazioni che si occupano di infanzia e che operano localmente sul territorio in cui le tre aziende svolgono le proprie operazioni. Il leitmotiv della sfida è stato non solo una vena salutista, ma la volontà di percorrere,

complessivamente come Region, almeno tanti chilometri quanti sono quelli che separano il terminal più ad ovest sulla mappa della Region EMA PSA (Ashcroft) dal terminal localizzato più ad est (Mersin). Non è mancato il risvolto ludico della sfida, che ha dato vita a diverse storie e che hanno visto coinvolti circa un centinaio dei nostri dipendenti, che non si sono risparmiati: grazie agli sforzi di tutti i partecipanti il numero dei chilometri totali percorsi è stato più che doppiato, pertanto andando ad accrescere il valore delle donazioni.

## READY, GREEN...GO!

Dal 13 al 18 settembre 2021 PSA Italy ha partecipato alla "PSA Go Green Week", iniziativa nata per favorire la sostenibilità ambientale e che coinvolge tutte le Business Unit della Region EMA. In particolare, durante la settimana sono state organizzate tre giornate dedicate ad alberi, alimentazione e lotta alla plastica in mare che, con azioni concrete, si sono poste l'obiettivo di favorire una maggiore attenzione agli impatti ambientali negativi generati dalle nostre abitudini e stili di vita, dentro e fuori dal luogo di lavoro. Nell'ambito della settimana del "Go Green", i dipendenti dei tre terminal

di PSA Italy si sono dedicati, durante il "Tree Day", alla piantumazione di piante e fiori per creare spazi verdi, sul luogo di lavoro, che possano, al contempo, compensare le emissioni di CO<sub>2</sub> ed essere area ricreativa per i lavoratori. Per l'occasione, inoltre, i dipendenti hanno potuto scegliere di gustare, durante il "Veggie Day", menù vegetariani, per la pausa pranzo, avvicinandosi ad un'alimentazione sana ed equilibrata, libera da ogni sfruttamento, a beneficio della tutela ambientale, derivante anche dalla diminuzione del consumo di carne nei pasti quotidiani.

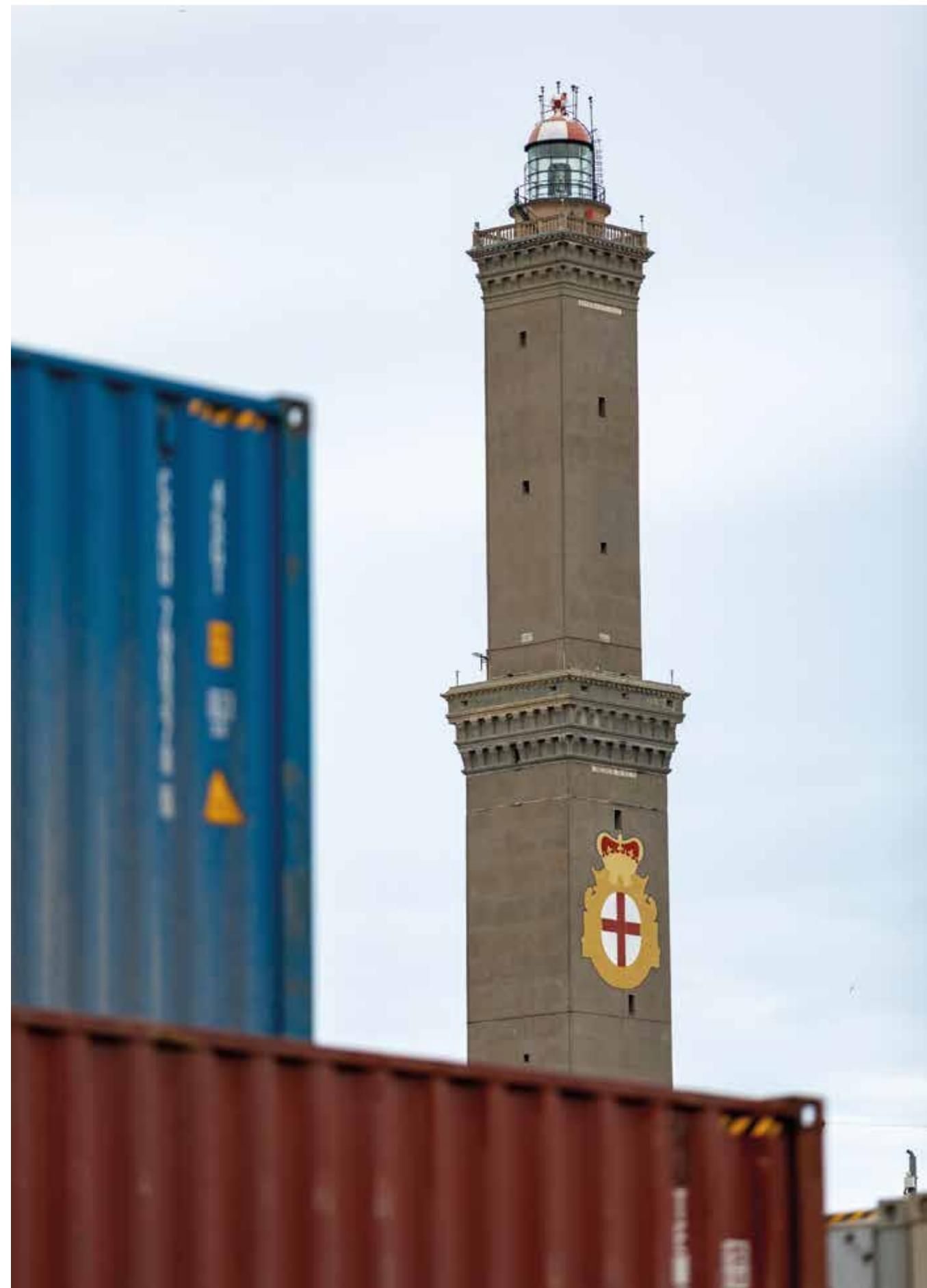
## INNOVARE E CONDIVIDERE - iCAN E INNOVATION AWARDS

L'innovazione tecnologica rappresenta, per i terminal di PSA Italy, un fattore chiave per la realizzazione della strategia di sostenibilità. Ciò comporta una politica degli investimenti orientata alle opzioni tecnologicamente innovative disponibili sul mercato e alla realizzazione di progetti che prevedano il coinvolgimento dei dipendenti per suggerire soluzioni sostenibili. Il progetto PSA Innovation Awards nasce nel 2013 con lo scopo di stimolare tutti i dipendenti a suggerire idee innovative per il miglioramento dei processi aziendali, sia dal punto di vista lavorativo che della sicurezza.

Milestone del progetto è la nascita della piattaforma iCAN nel 2016, che ha dato vita a una vera e propria community, offrendo l'opportunità a tutte le persone che lavorano nelle aziende PSA di presentare, commentare, suggerire e votare le varie idee proposte, con il fine di rendere migliore la vita lavorativa di tutti i giorni. Prima della nascita della piattaforma, il gruppo iCAN aveva una visione più concentrata sulla parte hardware del terminal, che puntava principalmente ad un miglioramento delle attrezzature di lavoro. Dopo i numerosi investimenti fatti, la realizzazione di un nuovo design del terminal PSA Genova Pra' e le diverse campagne di formazione, l'attenzione del personale ha iniziato

ad orientarsi anche verso l'interno dell'azienda, andando ad interessare diversi reparti, anche quelli non a stretto contatto con l'operatività, tuttavia ugualmente importanti per la cura degli altri aspetti necessari all'attività dell'azienda.

Nel 2020 nasce il gruppo "Italy iCAN & Inno Team", ad oggi composto da persone facenti parte delle tre business unit italiane (PSA Genova Pra', PSA SECH e PSA Venice-Vecon), con esperienze che spaziano dall'operatività alle analisi dei processi di lavoro, alle risorse umane, al marketing, alla comunicazione, alla safety. Scopo di questa nuova realtà è cercare di raggiungere il maggior numero di persone che lavorano nelle aziende del Gruppo localizzate in Italia. Sino ad oggi potevano partecipare su iCAN solamente le persone che erano dotate di e-mail aziendale, ma grazie al nuovo team anche le persone che non hanno un tale indirizzo possono inviare le proprie idee ad un "robot" che, previa verifica, ha il compito di caricarle sulla piattaforma. Il team settimanalmente commenta le idee ricevute e, se ritenute eleggibili, le promuove al livello superiore. Alla fine dell'anno tutte le idee presentate e votate dal maggior numero di persone potranno essere premiate e implementate.





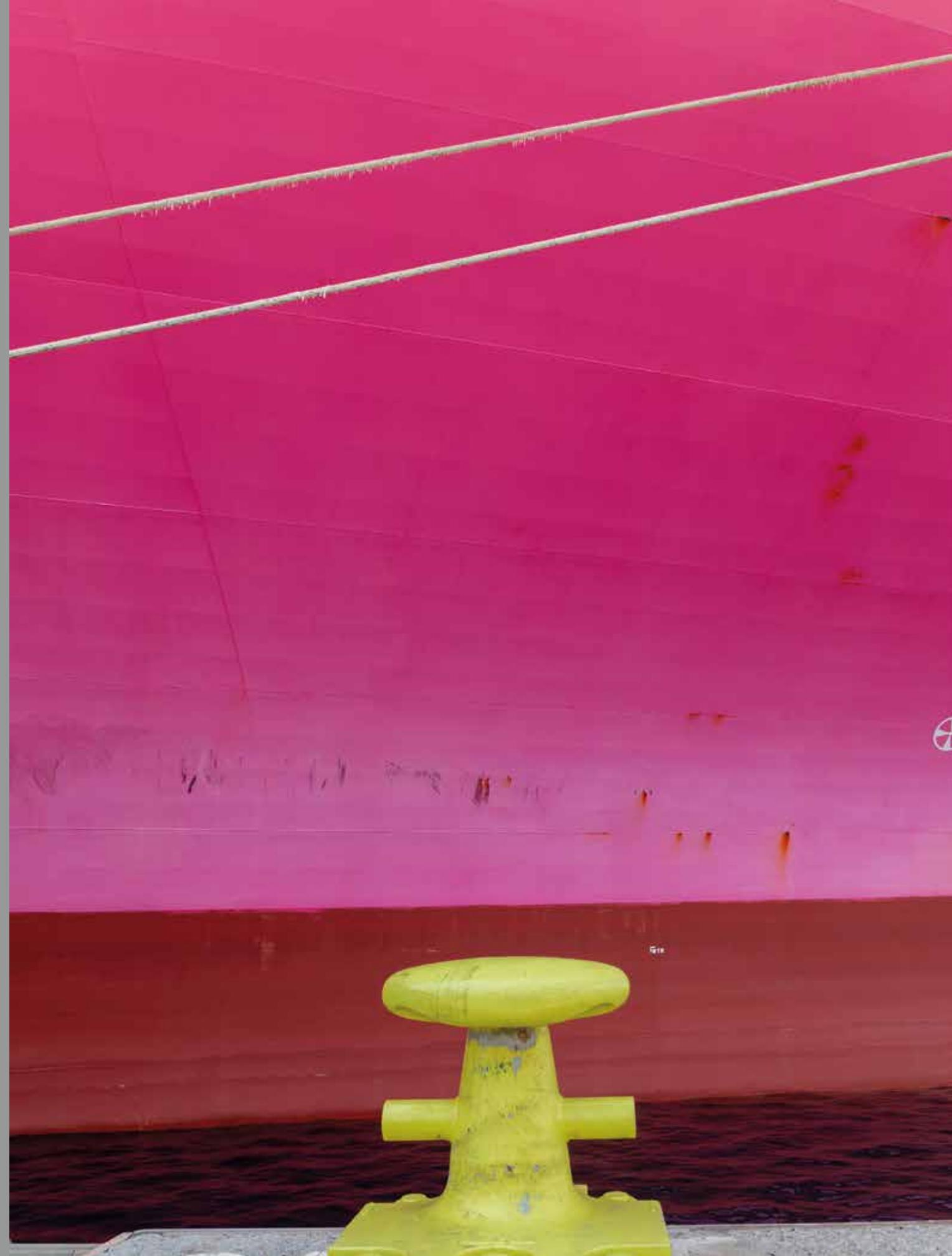
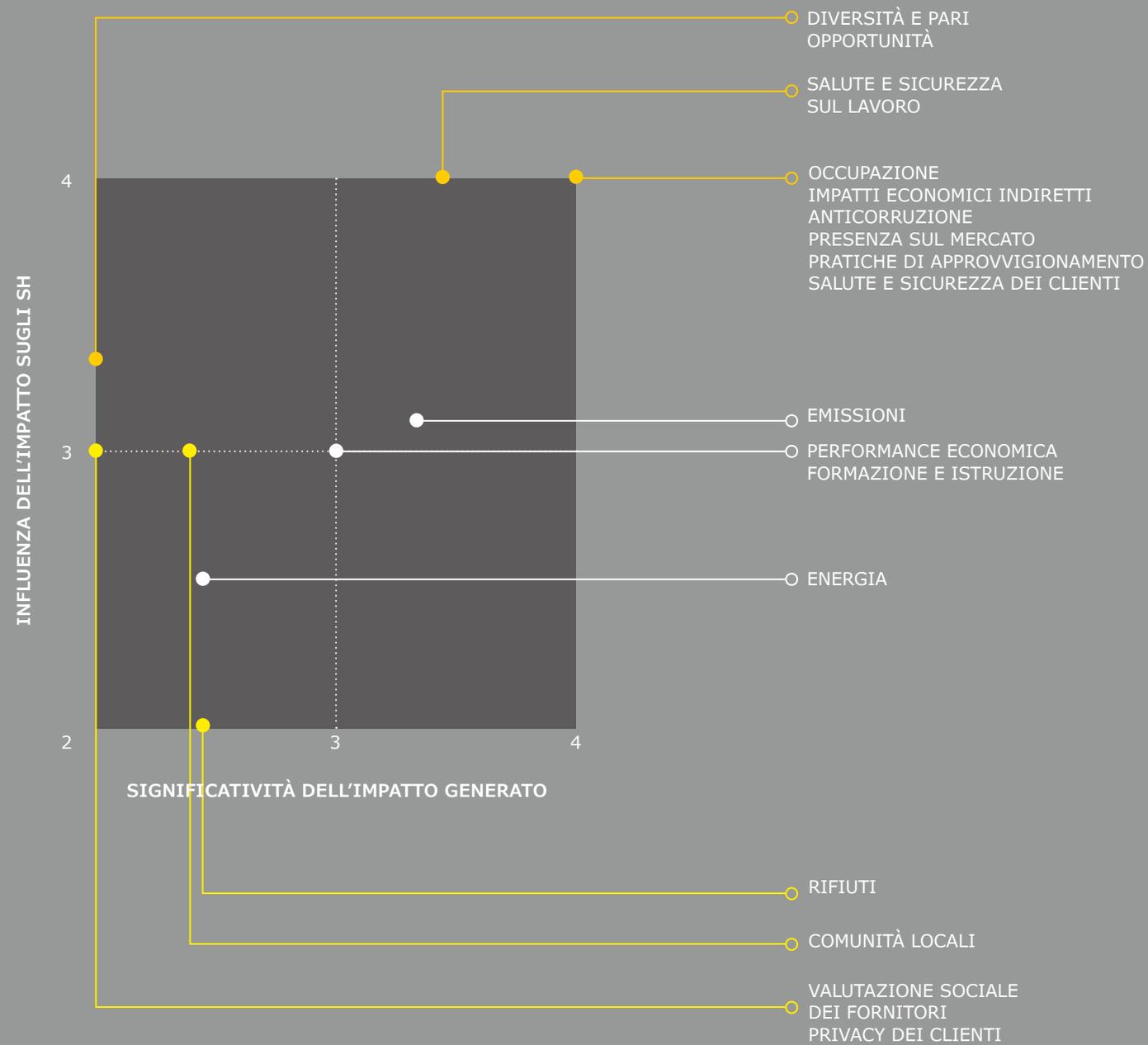
PSA Venice-Vecon: servizi di stuffing e unstuffing dei container.



## 2.2 ANALISI DI MATERIALITÀ DI PSA ITALY

TEMI MATERIALI GRI	COLLEGAMENTO CON SDGS (COMPASS, SETTEMBRE 2020)
201-Performance economiche	2 ZERO HUNGER, 5 GENDER EQUALITY, 7 AFFORDABLE AND CLEAN ENERGY, 8 DECENT WORK AND ECONOMIC GROWTH, 9 INDUSTRY, INNOVATION AND INFRASTRUCTURE, 13 CLIMATE ACTION
202-Presenza sul mercato	1 NO POVERTY, 5 GENDER EQUALITY, 8 DECENT WORK AND ECONOMIC GROWTH
203-Impatti economici indiretti	1 NO POVERTY, 2 ZERO HUNGER, 3 GOOD HEALTH AND WELL-BEING, 5 GENDER EQUALITY, 7 AFFORDABLE AND CLEAN ENERGY, 8 DECENT WORK AND ECONOMIC GROWTH, 9 INDUSTRY, INNOVATION AND INFRASTRUCTURE, 10 REDUCED INEQUALITIES, 11 SUSTAINABLE CITIES AND COMMUNITIES, 17 PARTNERSHIPS FOR THE GOALS
204-Pratiche di approvvigionamento	12 RESPONSIBLE CONSUMPTION AND PRODUCTION, 8 DECENT WORK AND ECONOMIC GROWTH
205-Anticorruzione	16 PEACE, JUSTICE AND STRONG INSTITUTIONS
302-Energia	7 AFFORDABLE AND CLEAN ENERGY, 8 DECENT WORK AND ECONOMIC GROWTH, 12 RESPONSIBLE CONSUMPTION AND PRODUCTION, 13 CLIMATE ACTION
305-Emissioni	3 GOOD HEALTH AND WELL-BEING, 12 RESPONSIBLE CONSUMPTION AND PRODUCTION, 13 CLIMATE ACTION, 14 LIFE BELOW WATER, 15 LIFE ON LAND
306-Rifiuti	3 GOOD HEALTH AND WELL-BEING, 6 CLEAN WATER AND SANITATION, 8 DECENT WORK AND ECONOMIC GROWTH, 11 SUSTAINABLE CITIES AND COMMUNITIES, 12 RESPONSIBLE CONSUMPTION AND PRODUCTION, 15 LIFE ON LAND
401-Occupazione	3 GOOD HEALTH AND WELL-BEING, 5 GENDER EQUALITY, 8 DECENT WORK AND ECONOMIC GROWTH, 10 REDUCED INEQUALITIES
403-Salute e sicurezza sul lavoro	3 GOOD HEALTH AND WELL-BEING, 8 DECENT WORK AND ECONOMIC GROWTH, 16 PEACE, JUSTICE AND STRONG INSTITUTIONS
404-Formazione ed istruzione	4 QUALITY EDUCATION, 5 GENDER EQUALITY, 8 DECENT WORK AND ECONOMIC GROWTH, 10 REDUCED INEQUALITIES
405-Diversità e pari opportunità	5 GENDER EQUALITY, 8 DECENT WORK AND ECONOMIC GROWTH, 10 REDUCED INEQUALITIES, 16 PEACE, JUSTICE AND STRONG INSTITUTIONS
414-Valutazione sociale dei fornitori	5 GENDER EQUALITY, 8 DECENT WORK AND ECONOMIC GROWTH, 16 PEACE, JUSTICE AND STRONG INSTITUTIONS
416-Salute e sicurezza dei Clienti	16 PEACE, JUSTICE AND STRONG INSTITUTIONS
418-Privacy dei Clienti	16 PEACE, JUSTICE AND STRONG INSTITUTIONS

# MATRICE DI MATERIALITÀ DI PSA ITALY



Nel 2021 si è dato inizio al percorso per la redazione del primo report di sostenibilità congiunto delle tre organizzazioni di PSA in Italia (PSA Genova Pra', PSA SECH e PSA Venice-Vecon) raccolte sotto l'egida di PSA Italy, stilato in conformità con quanto previsto dalle Linee Guida GRI 2016 (ultima edizione, con modifiche 2020). Poiché si è prioritizzata l'attività di integrazione di PSA Venice-Vecon all'interno delle dinamiche del documento, si è deciso che le novità 2021 in tema Universal Standard GRI troveranno accoglimento a partire dal report del prossimo anno. Tale attività ha consentito di definire la matrice di materialità per l'anno oggetto di analisi, che individua i temi rilevanti intesi come quegli

aspetti in cui le organizzazioni generano significativi impatti economici, sociali e ambientali e che, influenzando aspettative, decisioni e azioni degli Stakeholder, sono da questi percepiti come rilevanti. Attraverso l'analisi di materialità sono stati identificati i temi su cui i terminal si impegnano maggiormente a sviluppare azioni concrete e iniziative coerenti. I temi identificati sono il risultato dell'analisi del contesto globale, del dialogo con parte del management dei tre terminal, nonché con alcuni interlocutori esterni. Nonostante si riscontrino alcuni scostamenti minori rispetto alla precedente edizione del documento, dovuti all'aggregazione dei dati di PSA Genova Pra', PSA SECH e PSA



Venice-Vecon, che per la prima volta redige un report di sostenibilità, l'analisi di materialità corrente ad ogni buon conto conferma i temi dell'anno passato, con la sola

eccezione degli aspetti GRI 413 - Comunità locali (in entrata), GRI 418 - Privacy dei Clienti (in entrata) e GRI 308 - Valutazione ambientale dei fornitori (in uscita).

## 2.3 LA METODOLOGIA DI RENDICONTAZIONE

L'intento di PSA Italy è quello di garantire la massima trasparenza consentendo, altresì, la comparabilità nel tempo e nello spazio (benchmarking) delle informazioni contenute nel report. Le tre organizzazioni per la prima volta hanno avviato insieme una rendicontazione a più ampio spettro e hanno condotto il progetto ricorrendo alla costituzione di un team di lavoro interno e trasversale alle tre società. I contenuti del report e il loro livello di approfondimento sono, quindi, stati definiti considerando i principi di rendicontazione, come segue:

PRINCIPI DI RENDICONTAZIONE PER LA DEFINIZIONE DEI CONTENUTI DEL REPORT	PRINCIPI DI RENDICONTAZIONE PER LA DEFINIZIONE DELLA QUALITÀ DEL REPORT
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inclusività degli stakeholder</li> <li>• Contesto di sostenibilità</li> <li>• Materialità</li> <li>• Completezza</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Accuratezza</li> <li>• Equilibrio</li> <li>• Chiarezza</li> <li>• Comparabilità</li> <li>• Affidabilità</li> <li>• Tempestività</li> </ul>

“Il presente report è stato redatto in conformità ai GRI Standards: opzione Core”.

La società ha rendicontato anche alcuni indicatori richiesti dalla comprehensive option (c.d. livello omnicomprensivo/globale), al fine di massimizzare il contenuto informativo verso gli Stakeholder. Il periodo di riferimento del presente report di sostenibilità di PSA Italy è il 2021 – dal 1° gennaio al 31 dicembre, salvo diversa indicazione – e sono riportati anche i dati del biennio precedente in modo tale da consentire un’analisi su base triennale, così come richiesto dalle linee guida GRI. Il periodo di riferimento del report precedente, solo per PSA SECH e PSA Genova Pra’, è il 2020. PSA SECH ha inoltre redatto il report di sostenibilità a partire dal 2013. I dati sono stati calcolati sulla base delle informazioni disponibili all’interno della contabilità e dei sistemi di gestione dei tre terminal; alcuni dati sono il frutto di stime, in tal caso sono chiaramente riportate le ipotesi di calcolo. Per quanto riguarda le informazioni di origine esterna è riportata di volta in volta la fonte in nota. PSA Italy ha deciso di non assoggettare il rapporto di sostenibilità 2021 a verifica da parte di un ente esterno certificatore, ma di procedere alla registrazione o invio del medesimo al GRI, così come previsto dalle linee guida 2016: ogni organizzazione che utilizzi le linee guida è, infatti, tenuta a comunicare al GRI l’utilizzo dello Standard mediante invio di

una copia del report all’indirizzo standards@globalreporting.org o registrandolo al sito www.globalreporting.org/standards. La struttura del report è stata definita con l’obiettivo di rendere agevole la lettura per tutti gli Stakeholder a cui è indirizzato; i capitoli sono divisi in base alle macroaree di interesse, così come definite nelle linee guida GRI: sostenibilità economica, ambientale e sociale. Inoltre, è stato dato risalto alla corrispondenza tra singoli topic GRI e relativi SDGs, sulla base del documento “Compass 2022”. Per facilitare la ricerca di informazioni puntuali al cap. 6.1 Contenuti Standard e Indicatori GRI sono elencati tutti gli indicatori e i contenuti generali richiesti dalle Linee Guida con indicazioni delle pagine in cui tali argomenti vengono trattati. Nel capitolo successivo vengono poi elencati gli indicatori non applicabili o non materiali con la relativa motivazione. Novità di quest’anno è l’analisi condotta fra i temi ritenuti materiali da PSA Italy per il 2021 e da PSAI nel Report 2020 e nella Survey 2020 e 2021, dal cui confronto emerge un sostanziale allineamento. Le differenze di materialità individuate sono state comunque gestite, in modo da garantire la massima uniformità a PSAI, riportando all’interno del report PSA Italy 2021 dei riquadri di approfondimento descrittivi delle modalità di presidio e altre informazioni ritenute di rilievo anche per questi aspetti.

## 2.4 OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ IN PSA ITALY

Per l’anno 2022 i tre terminal di PSA Italy hanno definito obiettivi allineati ai Targets & Commitments della capogruppo PSA. Oltre ad obiettivi specifici per ogni azienda, le tre organizzazioni hanno individuato e condiviso macro-obiettivi di valenza comune, volti a perseguire il miglioramento continuo dei sistemi di gestione aziendale. Trattasi, in molti casi, di progetti di ampio respiro, con durata anche pluriennale, pertanto articolati in traguardi approvati dalla direzione, raggiungibili nel breve o medio periodo e rendicontati, per l’anno 2021, nel presente report di sostenibilità. Seguono gli ambiti di intervento comune per i tre terminal:

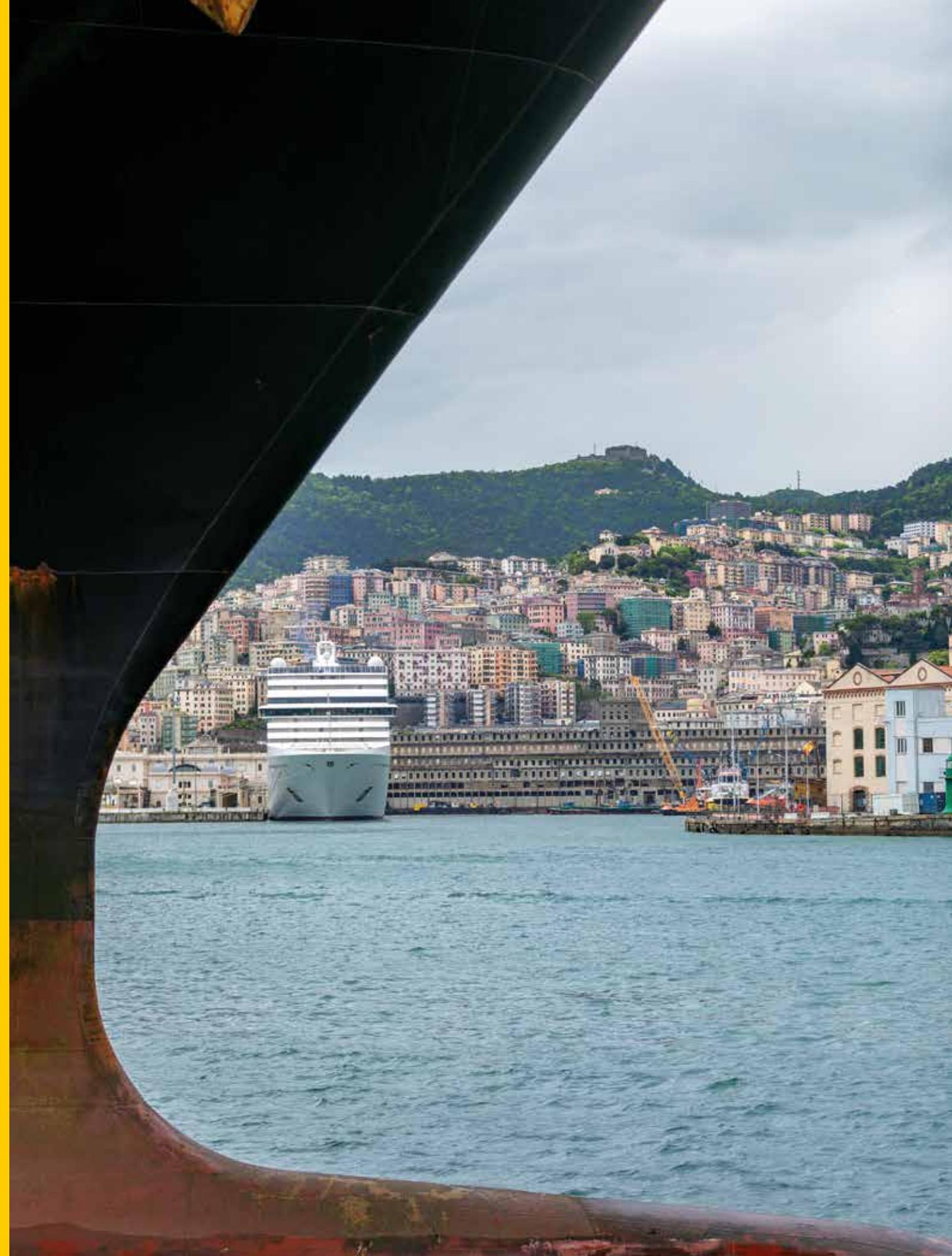
### AMBITI DI INTERVENTO COMUNE PER I 3 TERMINAL

OBIETTIVO	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE
1. Miglioramento delle prestazioni ambientali	x	x	x
2. Diminuzione degli incidenti e frequenza infortunistica	x	x	x
3. Miglioramento della partecipazione, coinvolgimento dei lavoratori e promozione del senso di appartenenza	x	x	x
4. Miglioramento dell’efficienza dei processi aziendali	x		x
5. Miglioramento dei processi produttivi	x	x	x
6. Miglioramento del rapporto con gli stakeholder esterni all’azienda	x	x	x
7. Miglioramento del servizio offerto ai clienti interni	x		
8. Ammodernamento delle infrastrutture, dei servizi e degli edifici presenti nei terminal	x	x	x
9. Ammodernamento delle attrezzature e impianti presenti nei terminal	x	x	x
10. Cybersecurity	x	x	x
11. Integrazione dei processi aziendali a seguito della nascita di PSA Genova Investments	x	x	
12. Miglioramento dell’efficienza della risposta del terminal in occasione di eventuali emergenze		x	x
13. Prevenzione della corruzione		x	

Si precisa che, al raggiungimento dei traguardi di breve o medio periodo, in cui sono articolati i macro-obiettivi definiti per il miglioramento delle performance, le attività ritenute idonee entrano a fare parte delle prassi e delle procedure aziendali definite nel sistema di gestione integrato e smettono di essere monitorate come attività di miglioramento.

03.

**LA SOSTENIBILITÀ  
ECONOMICA**



**P**er PSA Italy la sostenibilità economica consiste nel processo di tenere in considerazione gli aspetti ambientali, sociali e di governance (ESG), portando ad un aumento degli investimenti in attività e progetti economici sostenibili. In sostanza, una strategia di investimento sostenibile integra l'analisi finanziaria con quella ambientale, sociale e di buon governo, al fine di creare valore per tutti gli Stakeholder. Tale obiettivo può essere raggiunto sia attraverso investimenti diretti in progetti rilevanti sostenibili, sia attraverso investimenti indiretti

ad associazioni, organizzazioni o enti che in prima linea si occupano di generare un impatto sociale positivo. Peraltro, il raggiungimento dell'obiettivo sociale genera anche un ritorno più ampio e indiretto a livello di comunità, rendendo senz'altro più efficiente anche l'investimento pubblico in servizi di welfare. Gli investimenti previsti per le società PSA Genova Pra', PSA SECH e PSA Venice-Vecon nel quinquennio 2022-2026 sono focalizzati su impianti ed infrastrutture capaci per quanto possibile di gestire in maniera sostenibile le fonti energetiche e di ridurre le emissioni.

### 3.1 LO STATO PATRIMONIALE

**L**a solidità della struttura patrimoniale ed una buona marginalità costituiscono la base per poter concretamente perseguire la sostenibilità. Le aziende nascono per creare profitto e non può esserci sviluppo sostenibile senza creazione di valore e solidità economica. Qui di seguito viene dettagliata la struttura patrimoniale di PSA Genova Pra', PSA SECH e PSA Venice-Vecon, con evidenza delle fonti e degli impieghi degli esercizi 2019, 2020 e 2021.

#### STATO PATRIMONIALE PSA GENOVA PRA'

IMPIEGHI	2019	2020	2021	FONTI	2019	2020	2021
Immobilizzazioni immateriali	2.841	3.662	3.249	PATRIMONIO NETTO (N)	60.688	64.133	67.415
Immobilizzazioni materiali	159.663	153.357	148.700				
Immobilizzazioni finanziarie	16.790	17.790	18.790	PASSIVITÀ CONSOLIDATE	27.748	104.521	24.381
Rimanenze	2.619	2.724	2.904				
Liquidità differite (Ld)	53.816	47.413	54.569	PASSIVITÀ CORRENTI (Pc)	163.749	82.803	147.953
Liquidità immediate (Li)	16.456	26.512	11.537				
<b>TOTALE IMPIEGHI</b>	<b>252.185</b>	<b>251.458</b>	<b>239.749</b>	<b>TOTALE FONTI</b>	<b>252.185</b>	<b>251.458</b>	<b>239.749</b>

#### STATO PATRIMONIALE PSA SECH

IMPIEGHI	2019	2020	2021	FONTI	2019	2020	2021
Immobilizzazioni immateriali	5.897	5.552	31.515	PATRIMONIO NETTO (N)	10.118	8.701	46.266
Immobilizzazioni materiali	18.845	17.135	15.661				
Immobilizzazioni finanziarie	9	13	22	PASSIVITÀ CONSOLIDATE	3.016	2.593	2.602
Rimanenze	739	722	603				
Liquidità differite (Ld)	11.277	10.366	12.088	PASSIVITÀ CORRENTI (Pc)	23.698	22.861	11.681
Liquidità immediate (Li)	65	366	660				
<b>TOTALE IMPIEGHI</b>	<b>36.832</b>	<b>34.154</b>	<b>60.549</b>	<b>TOTALE FONTI</b>	<b>36.832</b>	<b>34.154</b>	<b>60.549</b>

#### STATO PATRIMONIALE PSA VENICE VECON

IMPIEGHI	2019	2020	2021	FONTI	2019	2020	2021
Immobilizzazioni immateriali	323	3.957	3.261	PATRIMONIO NETTO (N)	9.943	12.153	12.975
Immobilizzazioni materiali	8.264	6.595	5.177				
Immobilizzazioni finanziarie	5.003	4.003	3.003	PASSIVITÀ CONSOLIDATE	4.599	2.742	464
Rimanenze	684	687	694				
Liquidità differite (Ld)	5.579	4.404	4.361	PASSIVITÀ CORRENTI (Pc)	6.291	6.317	6.881
Liquidità immediate (Li)	980	1.566	3.823				
<b>TOTALE IMPIEGHI</b>	<b>20.833</b>	<b>21.212</b>	<b>20.320</b>	<b>TOTALE FONTI</b>	<b>20.833</b>	<b>21.212</b>	<b>20.320</b>

## 3.2 I RISULTATI DI GESTIONE

Nel 2021 le società di PSA Italy hanno registrato nel complesso una ripresa in termini di fatturato e di margini operativi, pur permanendo in tutto il mondo gli effetti sull'economia dell'epidemia causata dal virus COVID-19 e delle conseguenti decisioni di implementare misure restrittive al fine di arginarne la diffusione.

Per quanto riguarda il mercato di riferimento, gli armatori hanno mantenuto limitata la capacità di stiva, con relative cancellazioni di toccate ed in alcuni casi di interi servizi; ciò ha portato da un lato ad un marcato innalzamento delle rate di nolo, dall'altro all'estrema irregolarità degli scali. Tale trend, ancora in corso, rende impegnativa la gestione delle operazioni dei terminal portuali, con problematiche nell'accosto alle banchine e sovraffollamento dei piazzali. Nel terminal PSA Genova Pra' il valore della produzione (euro 171.655 mila) ha evidenziato un incremento del 21% rispetto all'esercizio precedente, principalmente dovuto ad un effetto combinato di maggiori volumi di traffico contenitori rispetto al 2020 (+ 5,5%) e di un maggior ricavo medio per unità movimentata, dovuto soprattutto alla voce soste. Tale fenomeno, conseguenza della maggiore irregolarità nell'arrivo delle navi, è iniziato nella seconda parte del 2021 e si è accentuato particolarmente negli ultimi tre mesi dell'esercizio.

Sia l'aumento dei volumi che la maggiore irregolarità nell'arrivo delle navi hanno influito in maniera proporzionale anche sui costi

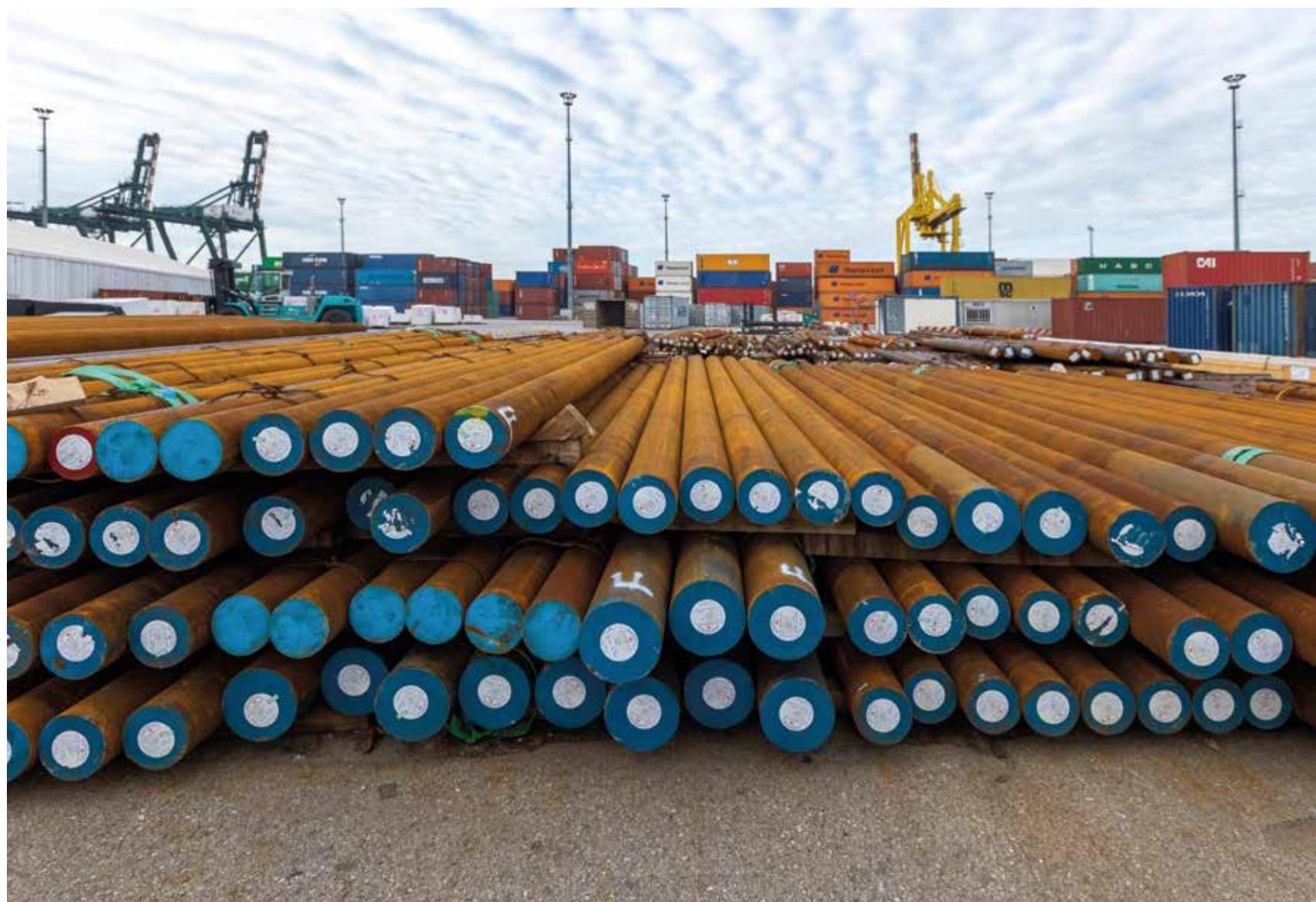
strettamente connessi all'attività di movimentazione portuale, che hanno registrato un deciso aumento. Tra questi si evidenziano l'aumento dei costi per mano d'opera portuale temporanea, diretta conseguenza dell'aumento dei volumi e della congestione nei piazzali. Si registra anche un aumento nei carburanti e nell'energia elettrica, i cui costi sono cresciuti già nella seconda parte dell'esercizio.

È continuato nel corso dell'anno il servizio di treni, lanciato nell'ottobre 2018, dal terminal verso la Svizzera (Basilea - Frenkendorf), il primo treno dedicato ai container che collega la Liguria direttamente con la Federazione Elvetica. Nel corso dell'esercizio sono stati trasportati 7.708 TEU, con un incremento del 45% rispetto all'anno precedente. Il terminal PSA SECH nell'esercizio trascorso ha segnato, rispetto all'esercizio precedente, un aumento pari al 6% dei volumi movimentati e pari al 17% del fatturato. Nel corso dell'anno, il servizio IMEX (Eastbound e Westbound) e il servizio feeder hanno scalato il terminal in maniera continuativa, pur con le irregolarità determinate dalla congestione presente in numerosi porti, in primo luogo Pireo. Il servizio MD1 di THE Alliance ha scalato regolarmente PSA SECH fino al mese di giugno; nella seconda metà dell'anno, a seguito dell'incremento della dimensione del servizio e dei volumi movimentati per toccata, alcune navi sono state lavorate da PSA Genova Pra'. Per quanto concerne PSA Venice-Vecon, l'esercizio 2021 ha registrato una diminuzione dei traffici pari

al 14,1% rispetto all'esercizio precedente, a seguito dell'effetto combinato di: 1) congestione del Pireo e del Mar Mediterraneo che hanno causato il ritardo nell'arrivo di alcune navi e la perdita di alcune toccate (tali traffici sono stati parzialmente recuperati da servizi feeder) di alcuni dei principali clienti, quali Cosco, Hapag-Lloyd ed Evergreen; 2) strategia delle compagnie di navigazione di offrire una limitata capacità di stiva al fine di attuare una strategia orientata all'aumento delle tariffe, con

conseguenze dirette sul minore traffico in export; 3) carenza di contenitori vuoti nell'area del Mar Mediterraneo e del Mar Adriatico; 4) lenta partenza del servizio "TMX 3" della compagnia di navigazione CMA, a partire da luglio 2021; 5) sospensione del servizio Far East, a partire dal mese di maggio 2020. I ricavi caratteristici hanno registrato nell'esercizio una diminuzione del 7,7%; a fronte di ciò, il reddito operativo è cresciuto del 20%, grazie ad una crescita dei ricavi unitari e ad una decisa riduzione dei costi.

PSA Venice-Vecon: servizi di manipolazione del carico.



## 3.3 VALORE ECONOMICO DIRETTO GENERATO E DISTRIBUITO

La riclassificazione del valore economico generato e distribuito di seguito riportata mette in evidenza l'effetto economico che l'attività di PSA Genova Pra', PSA SECH e PSA Venice-Vecon hanno prodotto sulle principali categorie di Stakeholder, ovvero:

- i propri dipendenti, attraverso le remunerazioni salariali;
- i finanziatori, attraverso la distribuzione di dividendi e la remunerazione degli istituti di credito;
- i fornitori, attraverso la spesa per approvvigionamenti ed investimenti;
- la Pubblica Amministrazione, attraverso il pagamento delle imposte;
- la collettività, attraverso l'erogazione di contributi a favore di realtà non profit operanti nei contesti locali.

PSA Venice-Vecon: i magazzini coperti per i servizi di stoccaggio, movimentazione e consolidamento del carico.

### CONTI ECONOMICI

CONTO ECONOMICO	PSA GP			PSA SECH			PSA VENICE		
	2019	2020	2021	2019	2020	2021	2019	2020	2021
<b>VOCI</b>									
Ricavi	163.862.839	138.888.732	165.629.731	34.611.316	29.884.982	35.028.270	29.481.321	24.192.971	22.491.231
Altri ricavi operativi	2.186.020	3.035.850	6.025.041	1.090.562	2.059.334	2.324.962	309.438	307.588	131.134
Materie prime e materiali di consumo	-5.997.126	-4.733.394	-6.061.612	-1.072.175	-867.620	-1.104.056	-841.686	-616.824	-617.598
Costi per servizi	-54.712.307	-46.712.233	-51.759.083	-11.946.630	-10.318.051	-12.542.210	-7.221.369	-5.756.236	-5.450.219
Altri costi operativi	-18.326.637	-16.211.829	-18.233.595	-2.032.315	-1.859.845	-1.956.213	-2.748.426	-2.717.751	-2.410.791
Costi del personale	-43.200.302	-43.540.795	-45.812.338	-16.880.557	-16.074.005	-16.472.388	-6.899.030	-6.938.387	-6.375.396
<b>Margine operativo lordo</b>	<b>43.812.487</b>	<b>30.726.331</b>	<b>49.788.144</b>	<b>3.770.201</b>	<b>2.824.794</b>	<b>5.278.365</b>	<b>12.080.248</b>	<b>8.471.361</b>	<b>7.768.360</b>
Ammortamenti e accantonamenti accantonamenti	-15.098.139	-16.426.424	-16.219.845	-3.710.425	-3.954.384	-4.844.875	-3.053.697	-4.255.408	-2.727.713
<b>Utile operativo</b>	<b>28.714.348</b>	<b>14.299.907</b>	<b>33.568.299</b>	<b>59.776</b>	<b>-1.129.590</b>	<b>433.490</b>	<b>9.026.551</b>	<b>4.215.953</b>	<b>5.040.646</b>
Gestione finanziaria	5.399.915	-157.853	-43.082	-159.551	-166.108	-24.208	-23.066	-1.851	14.516
Partite extra-gestionali	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Utile prima delle imposte</b>	<b>34.114.263</b>	<b>14.142.054</b>	<b>33.525.217</b>	<b>-99.775</b>	<b>-1.295.698</b>	<b>409.282</b>	<b>9.003.485</b>	<b>4.214.102</b>	<b>5.055.163</b>
Imposte	-8.431.732	-3.696.277	-10.243.573	292.149	-121.126	-138.524	-2.890.951	-1.750.261	-1.832.686
<b>Utile netto di esercizio</b>	<b>25.682.531</b>	<b>10.445.777</b>	<b>23.281.644</b>	<b>192.374</b>	<b>-1.416.823</b>	<b>270.758</b>	<b>6.112.534</b>	<b>2.463.841</b>	<b>3.222.477</b>



**DISTRIBUZIONE DEL VALORE AGGIUNTO AGLI STAKEHOLDER**

CONTO ECONOMICO	PSA GP		
	2019	2020	2021
<b>VOCI</b>			
<b>Valore economico generato</b>	<b>166.110.684</b>	<b>141.964.911</b>	<b>171.702.525</b>
Ricavi	166.048.859	141.924.582	171.654.772
Proventi (finanziari e straordinari)	61.825	40.329	47.753
<b>Valore economico distribuito</b>	<b>124.128.498</b>	<b>113.809.871</b>	<b>130.707.868</b>
Costi operativi	78.683.333	67.511.162	75.370.372
Remunerazione dei dipendenti	41.826.908	42.151.481	44.293.953
Remunerazione dei finanziatori	-5.166.212	304.657	116.053
Remunerazione della Pubblica Amministrazione	8.431.732	3.696.277	10.243.573
Remunerazione della Comunità locale	352.737	146.294	683.917
<b>Valore economico trattenuto in azienda</b>	<b>41.982.186</b>	<b>28.155.040</b>	<b>40.994.657</b>
Ammortamenti e svalutazione	15.098.139	16.426.424	16.219.845
Accantonamenti e riserve	27.209.314	11.729.917	24.620.334

PSA SECH			PSA VENICE		
2019	2020	2021	2019	2020	2021
<b>35.738.000</b>	<b>31.944.324</b>	<b>37.356.580</b>	<b>29.795.799</b>	<b>24.525.964</b>	<b>22.640.148</b>
35.701.878	31.944.316	37.353.232	29.790.759	24.500.559	22.622.365
36.122	8	3.348	5.040	25.405	17.783
<b>31.459.442</b>	<b>29.032.965</b>	<b>32.113.446</b>	<b>20.244.434</b>	<b>17.406.427</b>	<b>16.336.328</b>
15.213.201	13.214.291	15.942.173	10.580.932	8.846.755	8.373.259
16.268.478	15.494.387	15.830.421	6.698.938	6.737.929	6.140.754
195.673	166.116	27.556	28.106	27.257	3.267
-292.149	121.126	138.524	2.890.952	1.750.261	1.832.686
74.239	37.046	174.772	45.506	44.225	-13.638
<b>4.278.558</b>	<b>2.911.358</b>	<b>5.243.134</b>	<b>9.551.365</b>	<b>7.119.537</b>	<b>6.303.820</b>
3.161.825	3.253.055	4.119.447	3.053.697	4.255.408	2.727.713
1.116.733	-341.697	1.123.687	6.449.125	2.680.799	3.459.619

## 3.4 LA REMUNERAZIONE E GLI INCENTIVI

I lavoratori delle società di PSA Italy sono inquadrati in contratti collettivi nazionali di lavoro: per i dipendenti aventi qualifica di “quadri”, “impiegati” e “operai” (circa il 98% del totale) si fa riferimento al CCNL dei lavoratori dei porti, per i “dirigenti” (il restante 2%) al CCNL per dirigenti di aziende industriali. La remunerazione si basa prevalentemente sul contratto nazionale di primo livello e sul contratto integrativo aziendale, mentre in parte minore è stabilita sulla base della responsabilità e del ruolo ricoperto dal management che riporta direttamente al Direttore Generale. La contrattazione integrativa (o di secondo livello), in particolare, assume un ruolo importante nel determinare la remunerazione complessiva. Integrando il contratto collettivo nazionale di lavoro, essa si pone il duplice obiettivo di creare efficienza organizzativa per l'azienda, da un lato, e di portare retribuzione aggiuntiva ai lavoratori, dall'altro. Partendo dai suddetti presupposti il vigente contratto integrativo aziendale in PSA Genova Pra' si

incentra, prevalentemente, sul riconoscimento al personale di un meccanismo retributivo incentivante che è collegato a due indicatori: la presenza lavorativa su base individuale e la produttività media mensile, calcolata sui movimenti medi delle gru di banchina. Allo stesso modo, PSA Venice-Vecon applica riconoscimenti legati alla presenza, produttività e flessibilità, anche al fine di limitare il tasso di assenteismo e ottenere l'efficienza organizzativa. Anche in PSA SECH l'aumento della produttività riveste un ruolo fondamentale in questo senso, così come la diminuzione dell'assenteismo effettivo. Nonostante la presenza dell'emergenza epidemiologica da COVID-19 in PSA SECH nel corso dell'anno 2021, quest'ultimo indice è tornato ai minimi livelli, migliore anche di quelli del proprio recente passato, come si può evincere dalle cifre riportate nella tabella sottostante. L'obiettivo per gli anni a venire resta quello di consolidare il target raggiunto.

I contenuti della contrattazione integrativa aziendale di PSA Genova Pra' prevedono:

- un premio di produttività basato su due indicatori: uno è la presenza lavorativa, l'altro è il risultato di produttività medio mensile delle gru di banchina;
- un importo annuo pro capite erogato sotto forma di welfare, che consente al personale di utilizzare tutta una serie di beni e servizi defiscalizzati attraverso un apposito portale web.

In PSA SECH la suddivisione dei premi è più capillare, risultando così composta:

- un premio di produttività, erogato per le ore di effettiva presenza al lavoro ed eventualmente maggiorato a seguito del raggiungimento di determinati valori mensili di resa media;
- un premio di professionalità, erogato solo a favore di lavoratori con almeno il 50% delle ore lavorabili;
- un premio legato alla presenza, che prevede l'erogazione di un importo aggiuntivo rispetto alla normale retribuzione per ogni turno/giornata di effettiva presenza al lavoro;
- il riconoscimento di permessi aggiuntivi alle ferie, in caso di incidenza pari a zero di infortuni nell'anno ed un tasso di assenteismo inferiore al 5%.

In PSA Venice-Vecon la suddivisione dei premi è come di seguito evidenziata:

- premi di efficienza – sono collegati alla presenza lavorativa su base individuale e la produttività media mensile, calcolata sui movimenti medi delle gru di banchina;
- premi di efficienza - collegati ad indicatori MMBF e numero di TEU movimentati nel mese;
- premi squadre miste - legati al numero di TEU e disponibilità di operare su base volontaria in squadre composte da personale interno/esterno;
- premi gestione containers reefer – collegati al numero di TEU movimentati nel mese e numero di collegamenti/scollegamenti contenitori a temperatura controllata;
- premio di produzione variabile – premio annuo legato solo alla quantità dei TEU movimentati nell'anno;
- Indennità di approntamento – indennità riconosciuta al personale operativo/manutenzione per un periodo di tempo di inizio turno anticipato rispetto a quello ordinario;
- un importo annuo pro capite erogato sotto forma di welfare, che consente al personale di utilizzare tutta una serie di beni e servizi defiscalizzati attraverso un apposito portale web.

### TASSO DI ASSENTEISMO EFFETTIVO

LAVORATORI DIPENDENTI	2019			2020			2021		
	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE
Tasso di assenteismo effettivo (Absentee Rate)	8,26	7,12	5,93	8,17	7,7	5,36	7,93	6,30	5,11

\* Tasso di assenteismo effettivo (Absentee Rate): (Ore assenza - Permessi retribuiti/Ore lavorabili)\*100



**P**SA SECH, in seguito alla tragedia del crollo del ponte Morandi e delle conseguenti serie difficoltà da parte di molti genovesi nel poter raggiungere il proprio posto di lavoro e tenuto conto dell'assenza di un servizio pubblico interno al porto di Sampierdarena che potesse consentire lo spostamento del personale ivi operante in condizioni di sicurezza, aveva istituito un servizio

di bus navetta (dal lunedì al venerdì) per aiutare quella parte del personale dipendente che doveva raggiungere il posto di lavoro attraverso l'uso dei mezzi pubblici. Visto l'apprezzamento del personale e nonostante il ripristino della viabilità della zona attraverso la ricostruzione del nuovo ponte Genova San Giorgio, la società ha deciso di mantenere comunque attivo il servizio di bus navetta.

**P**SA Genova Pra', in occasione dello stesso evento, ha immediatamente attivato diverse iniziative a favore dei dipendenti:

- parcheggi gratuiti nel silos vicino alla stazione centrale di Genova per permettere ai dipendenti di lasciare l'auto e di prendere il treno evitando il traffico dovuto al crollo del ponte;
- abbonamento gratuito per utilizzo mezzi pubblici (treno + bus) in tutto il comune di Genova;
- un servizio di bus navetta dal centro al terminal negli orari in cui non vi erano treni disponibili (sera tardi e mattina presto);
- un servizio navetta dal terminal alla stazione più vicina ogni 20 minuti dalle 05.40 alle ore 22.00 di tutti i giorni della settimana;
- ampliata flessibilità di orario per il personale su orario giornaliero.

**N**ell'intento di adottare concretamente misure volte a favorire l'articolazione flessibile nei tempi e nei luoghi del lavoro subordinato (secondo il dettame della legge 81 del mese di maggio del 2017) nel 2018, per la prima volta nel corso della propria storia, PSA SECH ha introdotto la possibilità di compiere la propria prestazione lavorativa secondo la modalità denominata "lavoro agile" (smart working), formalizzando in tal senso un accordo con una lavoratrice alla quale si è aggiunto, nel corso del 2019, un altro lavoratore. Quanto accaduto nel 2020, con lo scoppio della pandemia, ha portato ad un improvviso aumento dell'utilizzo di questa metodologia di lavoro grazie alla possibilità fornita ai datori di lavoro privati - in una fase di emergenza come quella specificata - di ricorrere allo smart working in forma semplificata, prescindendo quindi dagli accordi individuali

richiesti dalla normativa vigente. Per stabilizzare questa nuova metodologia di lavoro all'interno della propria realtà, la società ha deciso di procedere, con largo anticipo rispetto alla dichiarazione di fine periodo emergenziale, ad una formalizzazione di accordi individuali con i dipendenti interessati (attualmente il 22% del personale in forza). A gennaio 2019, dopo un'analisi dettagliata sulla fattibilità nei diversi reparti, anche PSA Genova Pra' ha lanciato il progetto, in via sperimentale e su base volontaria, dello smart working. Il gruppo di aderenti inizialmente è stato di 54 dipendenti, che poi si è allargato, anche vista la pandemia COVID-19, a 110 lavoratori nel 2020. L'azienda ha dotato tutti i lavoratori in smart working di un laptop e di un telefono cellulare in modo che tutti fossero raggiungibili facilmente. Tale progetto ha riscosso grande soddisfazione da parte dei dipendenti ed è riuscito

ad attenuare l'impatto critico sia del crollo del Ponte Morandi che della successiva pandemia sulla produttività del personale coinvolto. In termini di remunerazione totale, ovvero includendo tutti gli elementi di valore (stipendio, benefit, premi ecc.) che il lavoratore percepisce in cambio del proprio

lavoro in azienda, il rapporto tra la remunerazione dell'individuo più pagato nell'organizzazione (esclusi i dirigenti) rispetto alla media della remunerazione di tutti i dipendenti (il più pagato escluso) è pari a 1,91 per PSA Genova Pra', 1,47 per PSA SECH e 1,50 per PSA Venice-Vecon.

### RAPPORTO FRA RETRIBUZIONE CORRISPOSTA IN ENTRATA E RETRIBUZIONE MINIMA PREVISTA LOCALMENTE

%	2019			2020			2021		
	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE
Uomini	1,20	1,31	1,26	1,19	1,30	1,27	1,15	1,31	1,24
Donne	1,21	1,24	1,15	1,20	1,25	1,16	1,15	1,26	1,17

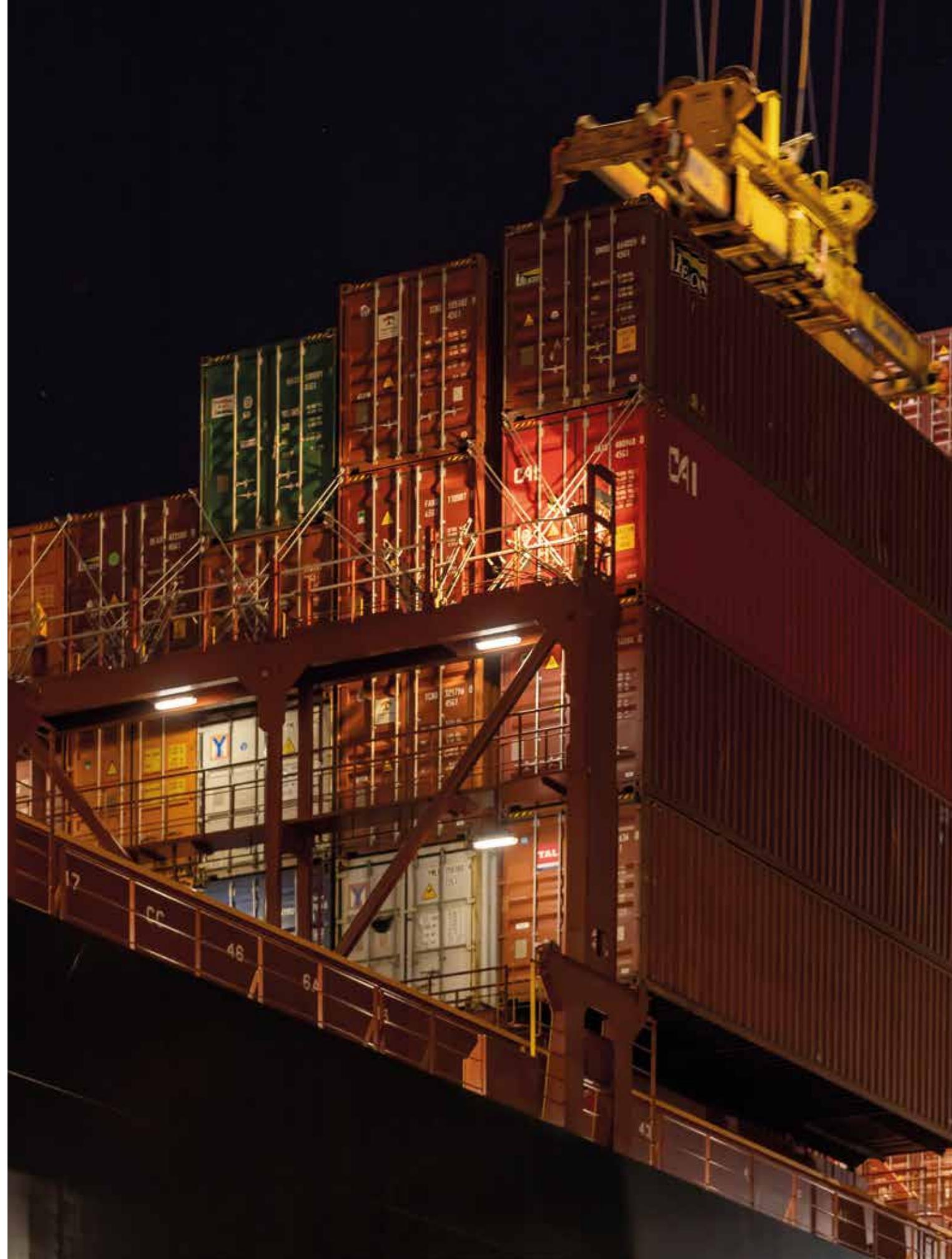


## BENEFICI DOVUTI AL MOMENTO DELLA CESSAZIONE DEL RAPPORTO DI LAVORO

**P**er quanto concerne la copertura degli oneri pensionistici in PSA SECH non esistono piani aziendali a benefici definiti, né l'azienda propone al proprio personale specifiche coperture pensionistiche integrative oltre a quella prevista dal contratto collettivo nazionale, introdotta a partire dal 2005, e attualmente identificata nel Fondo Previdenziale Priamo a cui tutti i dipendenti possono aderire facendovi confluire il trattamento di fine rapporto maturato con una contribuzione aggiuntiva paritetica dipendente-azienda dell'1% degli elementi retributivi validi al calcolo del TFR. Per quanto riguarda PSA Venice-Vecon i dipendenti hanno facoltà di scegliere di destinare il TFR maturato nella modalità prevista dall'articolo 2120 del Codice Civile o a Fondi di Previdenza Complementare aperti, oppure al Fondo Solidarietà Veneto che è un fondo pensione intercategoriale, equivalente a Priamo per quanto riguarda la contribuzione aggiuntiva paritetica dipendente-azienda. Oltre ai piani pensionistici di legge garantiti dal versamento dei contributi obbligatori INPS, ai lavoratori è riconosciuto quindi, al momento della cessazione del

rapporto di lavoro, il trattamento di fine rapporto a coloro i quali non hanno aderito alla previdenza integrativa, mentre a chi vi ha aderito la possibilità di ricevere dal Fondo Priamo/Solidarietà Veneto una rendita vitalizia e/o riscatto della posizione previdenziale maturata. Nei casi previsti, inoltre, è riconosciuta al dipendente, l'indennità sostitutiva di preavviso. Oltre a quanto già descritto per PSA SECH, PSA Genova Pra' il 14/12/2018 ha costituito un Fondo Bilaterale, a seguito di accordo sindacale del 30/03/2018, finalizzato ad agevolare l'esodo su base volontaria del personale al compimento dei 63 anni di età anagrafica. Il fondo prevede di erogare ai dipendenti che abbiano scelto tale soluzione un importo mensile pari al trattamento pensionistico lordo ipoteticamente spettante alla data di ingresso nel Fondo; un importo una tantum pari a quanto necessario per il versamento di un anno di contribuzione volontario all'INPS da parte dell'aderente. La composizione e la movimentazione del TFR e degli altri fondi del personale al 31 dicembre 2021 è dettagliata di seguito:

%	2019			2020			2021		
	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE
Trattamento di fine rapporto	1.373.394	612.079	454.106	1.389.314	579.618	452.158	1.518.385	641.967	458.621
Altro (indennità sostitutive, IMA, ecc.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-



## 3.5 DISTRIBUZIONE DEL VALORE - IMPATTI ECONOMICI

L'impatto economico delle aziende di PSA Italy non si esaurisce con la produzione e distribuzione di valore aggiunto; obiettivo delle due società non è, infatti, solo quello di produrre utili per i soci, ma anche quello di creare opportunità di lavoro e crescita economica per la comunità locale. Per quanto riguarda le infrastrutture le tre organizzazioni si sono concentrate, in particolare, su interventi volti a migliorare la produttività e ad innalzare i livelli di sicurezza all'interno dei terminal migliorando le

condizioni di lavoro del personale. Per quanto concerne gli investimenti in attività formative delle società, essi abbracciano in modo continuo l'intera vita professionale e sono finalizzati a creare valore per le persone attraverso l'accrescimento e la diversificazione delle competenze (employability) e per le aziende attraverso la crescita delle proprie risorse, in coerenza con la mission e la strategia di business. Il dettaglio degli investimenti nell'ultimo triennio è riportato nella tabella seguente.

### INVESTIMENTI IN FORMAZIONE FINANZIATA E NON FINANZIATA

€	2019			2020			2021		
	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE
FORMAZIONE FINANZIATA	73.672	19.285	4.505	41.035	15.586	22.647	30.360	27.580	4.947
Di cui:									
Fondi privati	73.672	19.285	4.505	41.035	15.586	22.647	30.360	27.580	4.947
Fondi pubblici	0	0	0	0	0	0	0	0	0
FORMAZIONE NON FINANZIATA	96.322	34.823	31.854	28.194	42.327	16.517	54.969	45.927	38.673
<b>TOTALE FORMAZIONE</b>	<b>169.994</b>	<b>54.108</b>	<b>36.359</b>	<b>69.229</b>	<b>57.913</b>	<b>39.164</b>	<b>85.329</b>	<b>73.507</b>	<b>43.620</b>



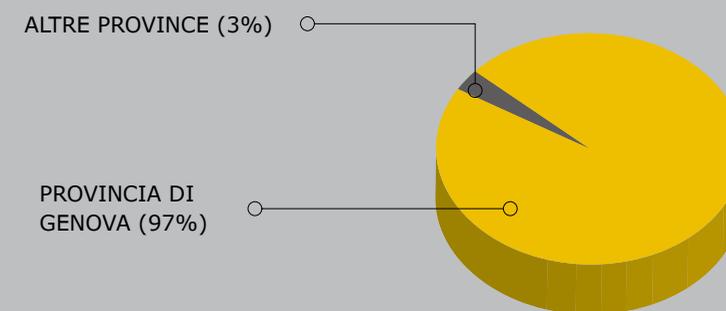
La tabella seguente riporta i costi relativi alla formazione erogata, suddivisi per area tematica di investimento.

### COSTI PER TIPOLOGIA DI FORMAZIONE

€	2019			2020			2021		
	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE
Formazione manageriale	8.900	2.546	9.915	10.864	0	22.647	15.292	0	21.041
Formazione sulla sicurezza	28.889	17.239	8.936	22.183	10.217	7.123	16.706	15.660	9.548
Aggiornamento professionale	132.205	34.323	17.508	36.182	47.696	9.394	53.331	57.847	13.031
<b>TOTALE</b>	<b>169.994</b>	<b>54.108</b>	<b>36.359</b>	<b>69.229</b>	<b>57.913</b>	<b>39.164</b>	<b>85.329</b>	<b>73.507</b>	<b>43.620</b>

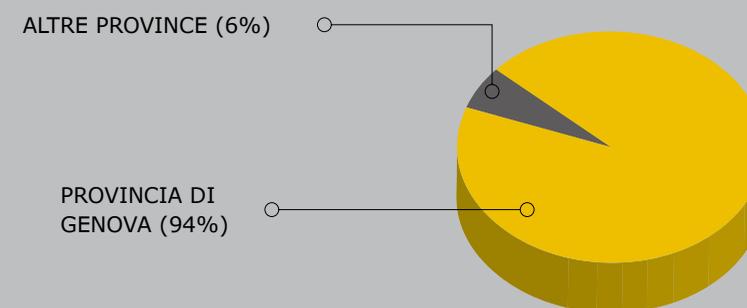


### DISTRIBUZIONE DIPENDENTI PSA GENOVA PRA' PER PROVENIENZA



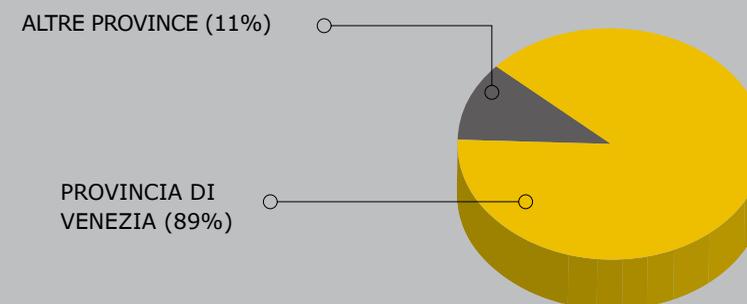
**P**SA Genova Pra' nel 2021 ha impiegato 660 dipendenti, quasi totalmente provenienti dalla provincia di Genova (96,21%). La voce "altre province" (3,79%) include le province di Alessandria (1,82%) e di Savona (1,21%). A seguito del contratto di rete tra PSA Genova Pra' e PSA SECH è stato effettuato per alcuni lavoratori il trasferimento della sede di lavoro: i reparti di Finance, Procurement, Corporate CSR e Servizi Generali sono stati distaccati presso il terminal di PSA SECH.

### DISTRIBUZIONE DIPENDENTI PSA SECH PER PROVENIENZA



**P**SA SECH nel 2021 ha impiegato complessivamente 228 dipendenti, quasi totalmente provenienti dalla provincia di Genova (93,86%), come rappresentato nel grafico seguente. La voce "altre province" (6,14%) include le province di Alessandria, Cuneo, La Spezia e Savona. La prima linea dirigenziale di entrambe le realtà proviene quasi interamente dal contesto regionale, con la sola eccezione di un dirigente di PSA Genova Pra', di nazionalità brasiliana, che lavora in Svizzera sempre per conto di PSA Genova Pra'.

### DISTRIBUZIONE DIPENDENTI PSA VENICE-VECON PER PROVENIENZA



**P**SA Venice-Vecon impiega complessivamente 83 dipendenti, quasi totalmente provenienti dalla provincia di Venezia (89,41 %), come rappresentato nel grafico seguente. La voce "altre province" (10,59%) include le province di Padova e Treviso.

**P**er i terminal l'assunzione di posizioni di responsabilità rappresenta lo sbocco naturale di un percorso professionale interno, grazie al quale il dipendente sviluppa un forte senso di identità ed appartenenza all'azienda. Si attribuisce grande importanza a questo aspetto, definendo percorsi di carriera individuali e piani di sviluppo ad hoc mirati che consentano alle persone di poter arrivare a ricoprire ruoli di sempre maggiore responsabilità.

Oltre che dei propri dipendenti, PSA Genova Pra' e PSA SECH si avvalgono delle prestazioni della Compagnia Unica fra i Lavoratori delle Merci Varie (CULMV), mentre PSA Venice-Vecon dalla Compagnia Lavoratori Portuali

di Venezia, gli unici soggetti abilitati a fornire manodopera in quanto autorizzati ex art. 17 legge 84/94.

Per quanto concerne gli **approvvigionamenti**, nel 2021 la spesa per servizi e materiali di consumo è stata di 80,3 milioni di euro per PSA Genova Pra', 16 milioni di euro per PSA SECH e 6 milioni di euro per PSA Venice-Vecon. L'analisi per area geografica di provenienza evidenzia una netta prevalenza dei fornitori localizzati sul territorio italiano (oltre il 95% sul totale degli acquisti effettuati).

Di seguito è riportato il dettaglio delle quote percentuali di spesa sul totale degli acquisti effettuati nel triennio 2019-2021 per le tre aziende.



### RIPARTIZIONE SPESE PER APPROVVIGIONAMENTI PSA GENOVA PRA'

	2019	%	2020	%	2021	%
GENOVA	60.158.853	71,71%	44.736.562	61%	50.492.349	63%
Resto della Provincia	837.294	1,00%	828.383	1%	535.960	1%
Resto della Regione	1.002.997	1,20%	696.880	1%	853.976	1%
Resto d'Italia	6.523.415	7,78%	22.536.335	31%	21.967.317	27%
CEE	3.513.862	4,19%	4.546.635	6%	1.879.436	2%
Extra CEE	11.852.227	14,13%	416.957	1%	4.664.637	6%
<b>TOTALE</b>	<b>83.888.647</b>	<b>100%</b>	<b>73.761.752</b>	<b>100%</b>	<b>80.393.678</b>	<b>100%</b>

### RIPARTIZIONE SPESE PER APPROVVIGIONAMENTI PSA SECH

	2019	%	2020	%	2021	%
GENOVA	10.933.890	65,43%	10.454.137	71%	10.927.675	68%
Resto della Provincia	185.846	1,11%	140.973	1%	60.159	0%
Resto della Regione	170.113	1,02%	119.510	1%	72.518	0%
Resto d'Italia	5.158.609	30,87%	3.490.100	24%	4.013.797	25%
CEE	72.293	0,43%	268.074	2%	404.301	3%
Extra CEE	191.261	1,14%	156.345	1%	578.091	4%
<b>TOTALE</b>	<b>16.712.012</b>	<b>100%</b>	<b>14.629.139</b>	<b>100%</b>	<b>16.056.542</b>	<b>100%</b>

### RIPARTIZIONE SPESE PER APPROVVIGIONAMENTI PSA VENICE-VECON

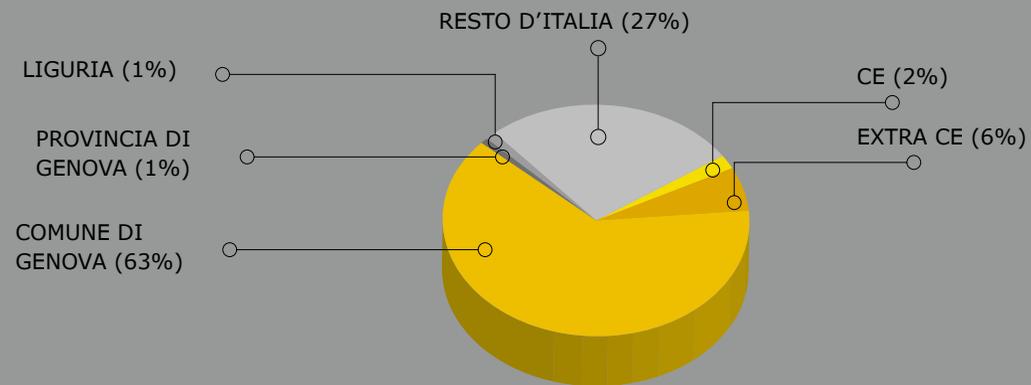
	2019	%	2020	%	2021	%
VENEZIA	6.356.887	78,63%	4.948.460	77,07%	3.938.245	64%
Resto della Provincia	195.377	2,42%	184.107	2,87%	110.967	2%
Resto della Regione	413.486	5,11%	325.041	5,06%	287.770	5%
Resto d'Italia	1.090.766	13,49%	874.138	13,61%	1.574.698	26%
CEE	14.527	0,18%	78.921	1,23%	73.844	1%
Extra CEE	13.510	0,17%	10.297	0,16%	105.459	2%
<b>TOTALE</b>	<b>8.084.553</b>	<b>100%</b>	<b>6.420.964</b>	<b>100%</b>	<b>6.090.982</b>	<b>100%</b>

A testimonianza del forte radicamento delle due organizzazioni nel territorio, il grafico mette in evidenza come gli acquisti presso fornitori localizzati nella provincia di Genova rappresentino per PSA Genova Pra' e PSA SECH rispettivamente il 63% ed il 68% delle

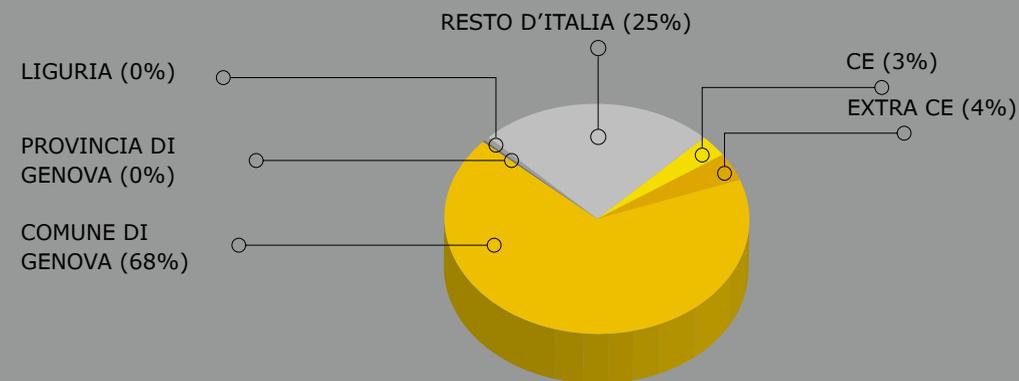
forniture effettuate in Italia, per un valore pari a € 51.028.310 ed a € 10.987.934.

Lo stesso vale per PSA Venice-Vecon, che nel 2021 ha acquistato beni e servizi presso fornitori localizzati nella provincia di Venezia per un totale di € 4.049.212.

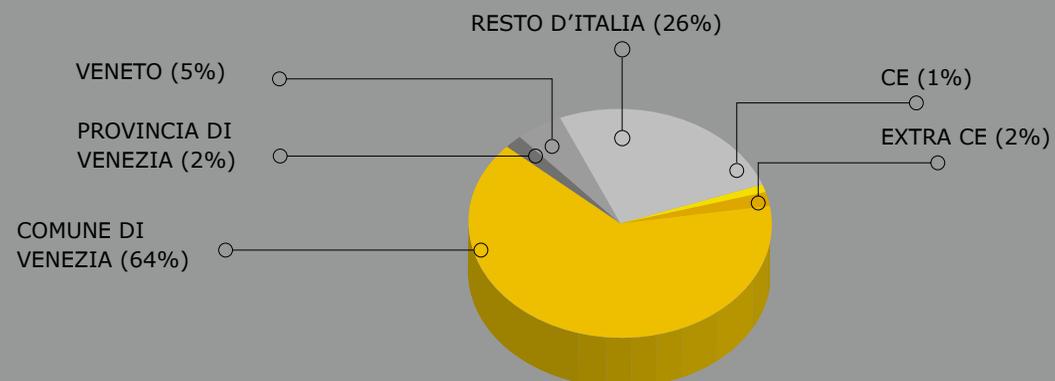
### VALORE FORNITURE PER AREA GEOGRAFICA PSA GENOVA PRA'



### VALORE FORNITURE PER AREA GEOGRAFICA PSA SECH



### VALORE FORNITURE PER AREA GEOGRAFICA PSA VENICE-VECON



**I**l nuovo assetto societario dei due terminali genovesi ha inoltre portato con sé sinergie nella scelta dei fornitori qualificati; l'insieme delle spese generate da forniture comuni è infatti pari al 32% nell'anno di riferimento e obiettivo è quello di riguardare un 40% nel 2022.

Il forte legame delle tre società parte di PSA Italy con il territorio e la vicinanza ai cittadini si rispecchiano inoltre nelle scelte di sostegno a realtà no profit operanti nei contesti locali. Le tabelle seguenti riportano il dettaglio degli importi investiti nel triennio dalle tre organizzazioni.

### SPONSORIZZAZIONI E LIBERALITÀ PSA GP

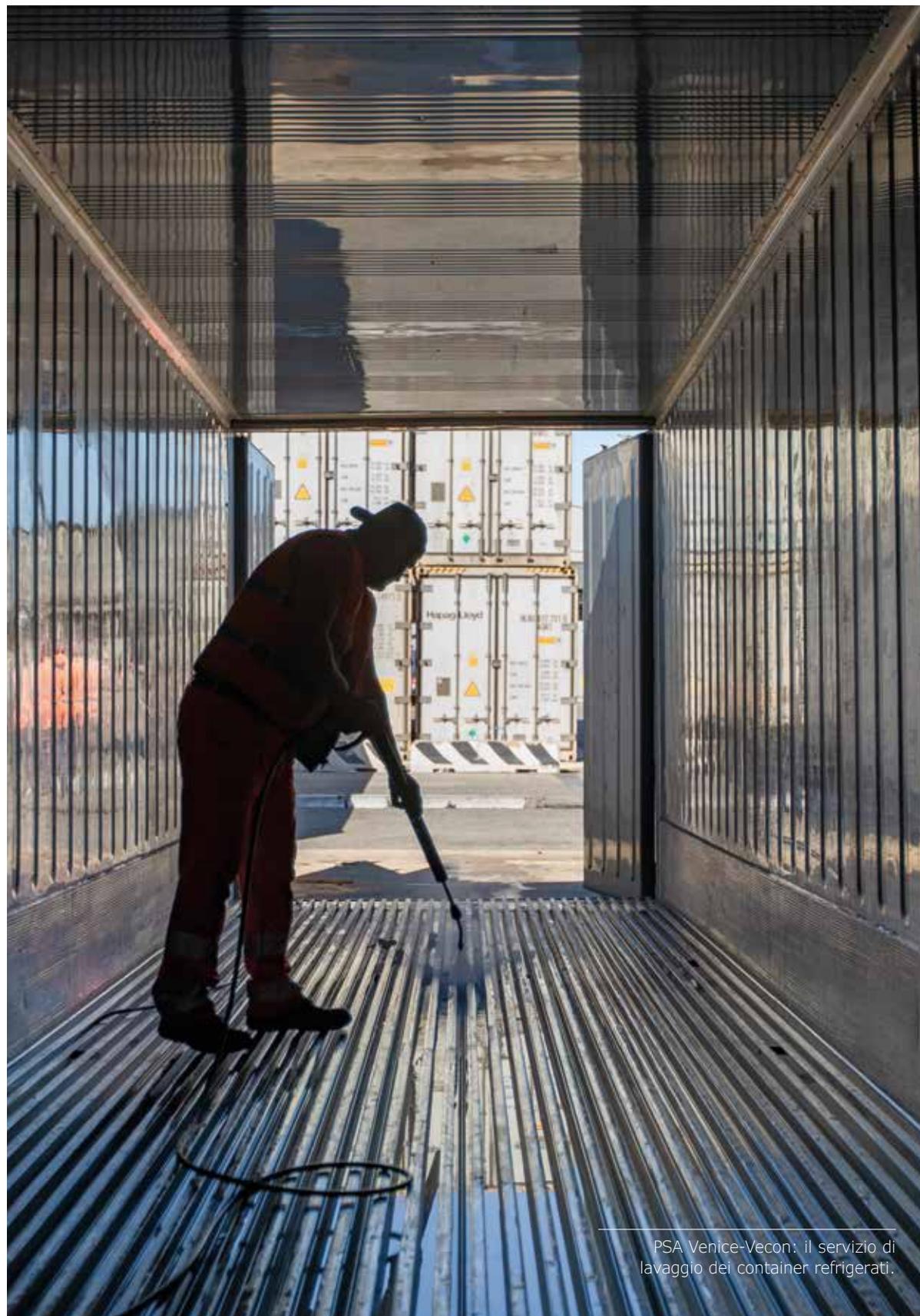
€	2019	2020	2021
TOTALE	404.111	89.392	219.936

### SPONSORIZZAZIONI E LIBERALITÀ PSA SECH

€	2019	2020	2021
TOTALE	48.389	46.232	10.000

Qui di seguito un elenco delle principali sponsorizzazioni e liberalità di PSA Genova Pra' e PSA SECH nel 2021:

- donazione a "Il Porto Dei Piccoli Onlus": organizzazione no-profit per i bambini malati ospedalizzati e non, che organizza animazione domiciliare/ospedaliera e attività legate al mare (<http://www.ilportodeipiccoli.org/>);
- sponsorizzazione "Associazione Tutti Per Atta": associazione no-profit per ragazzi e genitori con figli malati terminali. I dipendenti di PSA Genova Pra' e PSA SECH hanno acquistato abbigliamento, pagandone una parte, mentre un'altra parte è stata pagata dalle società, al fine di sostenere l'associazione. Ciò è stato possibile anche grazie ad una delegazione di dipendenti che ha partecipato attivamente ad uno dei trail benefici organizzati dalla stessa associazione, il tutto nell'ambito della Challenge "Moving for Charity" organizzata durante la Charity Week;
- sponsorizzazione "Associazione Music Art": donazioni ad associazione dedicata alla realizzazione di eventi musicali pubblici tenuti nella storica "Villa de Mari" di Pra';
- partnership con "Stelle Nello Sport": questa sponsorizzazione mira a promuovere la pratica dello sport come un sano modo di fare rete tra la popolazione più giovane della regione. A settembre, il nostro senior



PSA Venice-Vecon: il servizio di lavaggio dei container refrigerati.

marketing manager ha premiato tre talenti sportivi liguri, ovvero i tre vincitori del Trofeo PSA, condividendo i valori aziendali di diffusione della cultura dello sport tra i giovani e di valorizzazione del territorio;

- sponsorizzazione “Amici Della Lanterna”: PSA Genova Pra’ e PSA SECH hanno dedicato una donazione alla conservazione della Lanterna di Genova, monumento storico risalente all’alto medioevo, che lo rende il faro più antico e più alto d’Europa, parte del Patrimonio dell’UNESCO. Il faro si trova proprio nel mezzo del porto commerciale, circondato da terminal container e altre strutture commerciali; diventa, quindi, importante preservarlo, mantenerne viva la memoria e mettere in luce l’importanza della nostra storia e delle nostre radici;
- sponsorizzazioni a varie squadre sportive locali: queste sono state realizzate per sottolineare la vicinanza di PSA al mondo giovanile, dove lo sport è visto come un’opportunità di crescita e diffusione di una sana cultura tra i giovani;
- contributo a “Music For Peace”: organizzazione senza fini di lucro dedicata alla spedizione di aiuti umanitari in aree difficili del mondo (Afghanistan, Siria, Palestina, ecc.) attraverso la diffusione della musica come modo per unire le persone e abbattere le barriere;
- donazione di Natale 2021: la donazione di PSA Genova Pra’ e PSA SECH di Natale è stata destinata alla filiale locale dell’“Associazione Nazionale Genitori perSone con Autismo” (ANGSA), per cui le aziende hanno donato un importo fisso per ciascuno dei propri dipendenti e lavoratori, solitamente destinato ad acquistare per loro i regali di Natale, così da aiutare materialmente i bisognosi e anche, in un’ottica di sostenibilità, limitare gli inutili sprechi di cibo e altri materiali, che di solito si verificano durante le festività. I dipendenti hanno ricevuto una cartolina commemorativa di Natale, stampata su carta ecologica, per ricordare a tutti i membri della famiglia PSA il loro grande cuore.

### SPONSORIZZAZIONI E LIBERALITÀ PSA VENICE-VECON

€	2019	2020	2021
TOTALE	8.366	6.705	7.035

Per PSA Venice-Vecon si elencano di seguito le iniziative in ambito CSR del 2021:

- sponsorizzazione di club sportivo locale di basket: Reyer Citycamp-giovanile;
- partecipazione all’iniziativa del Gruppo PSA “Moving for Charity” con donazione all’Associazione designata “Casa del Fanciullo”;
- donazione spesa e raccolta alimentare per aiuti a famiglie in difficoltà a seguito della pandemia da COVID-19;
- donazione a Telethon.

04.

**LA SOSTENIBILITÀ  
AMBIENTALE**



## THE RIO DECLARATION ON ENVIRONMENT AND DEVELOPMENT

**“Al fine di proteggere l’ambiente, l’approccio precauzionale deve essere ampiamente applicato dagli Stati in base alle loro capacità. In caso di minacce di danno grave o irreversibile, la mancanza di piena certezza scientifica non deve essere utilizzata come motivo per rinviare misure efficaci in termini di costi per prevenire il degrado ambientale”.**

Nazioni Unite – Principio 15 di “The Rio Declaration on Environment and Development”.

Nessuno dei terminal è soggetto ai vincoli derivanti dal Protocollo di Kyoto né a schemi di emission trading.

Nell’ambito dei propri sistemi di gestione i terminal di PSA Italy individuano gli aspetti ambientali delle proprie attività, prodotti e servizi che possono tenere sotto controllo e quelli sui quali si può esercitare un’influenza.

Nel corso del 2021 i tre terminal non hanno riportato sanzioni significative, anche non monetarie, per il mancato rispetto di leggi e/o regolamenti ambientali.

## LA TUTELA DELL’AMBIENTE MARINO PER PSA ITALY

In qualità di operatore terminalistico globale e partner principale di molte autorità portuali, PSA si impegna a incoraggiare attivamente la conservazione della natura, la riduzione degli inquinanti e la corretta gestione dei rifiuti ovunque operi. Nell’ambito di PSA Italy, in particolare, il terminal di PSA Venice-Vecon presenta la peculiarità di essere localizzato all’interno di uno degli ecosistemi lagunari più estesi (550 Km<sup>2</sup> di superficie) e più importanti d’Europa e dell’intero bacino del Mediterraneo. La laguna di Venezia è stata, infatti, designata come Patrimonio mondiale dell’umanità dall’UNESCO; trattasi di un’area umida naturale che presenta un’immensa biodiversità biologica, faunistica e floristica, con alcune specie animali e vegetali rare o minacciate d’estinzione. La conservazione della natura, nel particolare contesto della laguna veneta, rappresenta quindi una priorità nell’esercizio delle attività umane e operative del terminal PSA Venice-Vecon, non potendo quest’ultimo prescindere dall’impegno volto alla tutela dell’equilibrio dinamico dell’ecosistema lagunare. L’eccezionale valenza di questo territorio merita di essere valorizzata e protetta\*. La Laguna di Venezia e i corpi idrici ricadenti all’interno del bacino scolante ad essa afferente sono, quindi, identificate come aree sensibili sottoposte a specifica tutela; l’area è stata individuata con il “Piano per la prevenzione dell’inquinamento ed il risanamento delle acque del bacino idrografico immediatamente sversante nella laguna di Venezia – Piano Direttore 2000”, la cui delimitazione è stata approvata con deliberazione del Consiglio regionale n. 23 del 7 maggio 2003. Nel contesto sopra definito, l’attività svolta da PSA Venice-Vecon non interferisce con l’ambiente idrico, se non mediante le acque di seconda pioggia regolamentate dall’autorizzazione Concessione 50/SAMA rep. 900115, di recente volturazione da parte dell’Autorità Portuale di Venezia. Le acque meteoriche di dilavamento dei piazzali, su cui circolano i mezzi, possono trasportare sostanze inquinanti (essenzialmente idrocarburi e tensioattivi). Le aree pavimentate sono dotate di un sistema di raccolta delle acque di dilavamento, si ritiene pertanto che la possibilità di contaminazione sia molto remota.

\* Fonte: <https://www.comune.venezia.it/it/content/tutele-e-vincoli-protezione-laguna-venezia>

## 4.1 IMPATTI AMBIENTALI DIRETTI

**G**li aspetti ambientali diretti che sono associati alle attività, ai prodotti e ai servizi dei tre terminal di PSA Italy, sui quali si ha un controllo di gestione diretto, sono quelli che scaturiscono dai cicli di scarico e carico nave - ferrovia - camion e da quelle accessorie a monte e a valle. Ad essi si affiancano gli impatti ambientali indiretti, collegati ad attività di fornitori interni ed esterni e di clienti e sulle quali i terminal hanno un potere di intervento indiretto e di intensità variabile.

Alla luce di quanto sopra, possiamo considerare i seguenti aspetti ambientali diretti significativi collegati all'attività dei tre terminal, pur nel rispetto delle singole peculiarità:

- consumo di risorse, inteso come consumo di combustibili e di energia elettrica. Il consumo dei mezzi in dotazione ai terminal è riconducibile all'utilizzo diretto da parte del personale e da parte di terzi;
- produzione di rifiuti. I rifiuti prodotti sono in parte urbani e in parte speciali. I primi (carta, vetro, plastica e indifferenziato) derivano dalle attività assimilate a quelle domestiche, quali le attività di ufficio e consumo di alimenti e come tali i rifiuti sono conferiti al servizio pubblico di raccolta. I rifiuti speciali sono conferiti a trasportatori e smaltitori autorizzati, mediante contratto. Nell'ambito delle proprie attività ogni terminal mantiene un deposito temporaneo di rifiuti, la cui gestione avviene secondo l'art. 183 del D.lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii.;
- emissioni in atmosfera, ripartite in:
  1. emissioni convogliate;
  2. emissioni diffuse.
- effetto visivo e impatto luminoso verso l'esterno, rilevanti per PSA Genova Pra' in condizioni anomale e di emergenza e per PSA SECH, solo in condizioni di emergenza;
- scarichi idrici, aspetto che assume significatività per i terminal, in condizioni di emergenza;
- incidenza sul traffico, rilevante per PSA Genova Pra' e PSA SECH, in casi eccezionali e di emergenza;
- immissioni al suolo, sottosuolo, mare, rilevante per PSA SECH in condizioni di emergenza.

PSA Genova Pra': una gru elettrica di piazzale.



## L'EFFETTO VISIVO E L'IMPATTO LUMINOSO PER I TERMINAL

L'effetto visivo e l'impatto luminoso assumono valenza per PSA Genova Pra', poiché il terminal è ben visibile dalle circoscrizioni adiacenti, sia per le dimensioni dell'area sia per la tipologia dei mezzi impiegati e delle navi che possono attraccare in banchina.

L'impatto luminoso influisce sia sull'ambiente antropizzato sia sull'ecosistema, sull'orientamento degli animali (uccelli migratori, falene notturne) e, in generale, sui ritmi circadiani nelle piante, negli animali e nell'uomo.

Il terminal risulta soprattutto ben visibile in orario notturno, quando le necessità operative H24 richiedono un livello di luminosità adeguato, garantito sia con torri faro dislocate sui piazzali, sia con sistemi di illuminazione installati direttamente a bordo degli impianti e dei mezzi operativi. L'impatto visivo del terminal risulta, inoltre, fortemente accentuato in condizioni di anomalie di funzionamento, che vedono crescere fortemente l'incidenza del traffico a livello locale; analogamente potrebbe risultare compromesso il normale assetto visivo nei confronti del contesto locale, in caso di particolari condizioni di emergenza, che potrebbero coinvolgere la superficie marina o il piazzale in caso di coinvolgimento di merci pericolose. Per evitare tale possibilità sono presenti rigide procedure operative e di gestione delle situazioni emergenziali.

La mitigazione dell'effetto visivo del terminal è favorita da alcuni elementi territoriali di notevole rilevanza:

- la presenza della fascia di rispetto, lungo tutto il canale di calma e del canale di calma stesso, che separano fisicamente il terminal dalla circoscrizione cittadina;
- la vicinanza del terminal all'autostrada, alla ferrovia e ad altre strutture portuali ed aeroportuali, che quindi presentano, da sole, un notevole impatto visivo e diluiscono, pertanto, l'impatto luminoso del terminal PSA Genova Pra'.

L'impatto visivo dei terminal PSA SECH e PSA Venice-Vecon sul contesto urbano non è significativo in quanto le aree ricadono in zone operative; il sito rientra, infatti, in classe VI "aree esclusivamente industriali". L'impatto riguarda per PSA SECH le installazioni più alte (gru di banchina), visibili dal contesto cittadino adiacente al porto. Per PSA Venice-Vecon, l'impatto luminoso sull'area circostante, benchè non rilevante, riguarda invece la potenziale produzione di luce notturna dalle torri faro, che rimangono accese solo nelle ore di lavoro, e dagli orioni delle torri medesime, costantemente attivi durante la notte.

Altri aspetti, sempre associabili all'attività dei terminal, ma non significativi per la bassa intensità di impatto sull'ambiente sono i seguenti:

- emissioni acustiche;
- prelievo di risorsa idrica;
- emissioni elettromagnetiche;
- emissioni odorigene.

## ACQUA: PRELIEVO, CONSUMO E SCARICHI IDRICI PER I TERMINAL

I terminal si impegnano per ridurre la propria impronta idrica. L'uso e lo scarico dell'acqua rispettano i requisiti e le linee guida delle autorità di regolamentazione locali. Le iniziative di riduzione del consumo di acqua includono l'installazione di impianti idraulici e sanitari efficienti dal punto di vista idrico, processi di monitoraggio e sessioni di sensibilizzazione dei dipendenti sulla conservazione dell'acqua.

I terminal non producono acqua; per quanto riguarda il consumo idrico all'interno dei terminal, va considerato che la risorsa viene attinta prevalentemente da fornitori di terze parti o municipalizzate. L'acqua prelevata non proviene da aree a stress idrico, non attingendo ad acque di superficie, sotterranee o di mare e viene classificata come acqua dolce. L'acqua viene utilizzata principalmente per le attività operative, come manutenzioni e riparazioni e per l'uso civile in edifici, quali uffici e mense.

## 4.1.1 CONSUMO DI RISORSE

**I**l consumo di risorse nei terminal è fortemente proporzionato all'attività operativa, pur mantenendosi una base di consumo fisiologica anche nei periodi di minore produzione, correlata ad esempio all'illuminazione dei piazzali e alla giacenza in piazzale dei contenitori reefer.

Le principali risorse sfruttate in entrambi i terminal sono:

- energia elettrica;
- carburante;
- acqua.

Si evidenzia anche il consumo di materiali, quali la carta ad uso ufficio e le bevande, spesso imbottigliate, che hanno richiesto interventi per la riduzione degli impatti ambientali.

### 4.1.1.1 RISORSE ENERGETICHE

**I**n termini di consumi energetici, l'attività svolta dai terminal presenta differenti necessità, riconducibili ai seguenti vettori energetici: energia elettrica, gas naturale, gasolio, benzina. Fonte principale di consumo sono gli impianti, i mezzi e le attrezzature di supporto alle attività amministrative ed operative.

Per quanto riguarda PSA Genova Pra', le utenze energetiche dell'azienda vengono raggruppate nelle tre aree funzionali di riferimento:

- attività principali: comprendono le attività e le relative utenze energetiche esclusive del processo produttivo (imbarco e sbarco da navi, carico e scarico da camion, carico e scarico da treni, movimentazione container, parco reefer);
- servizi ausiliari: comprendono le attività e le relative utenze energetiche non strettamente di processo, ma necessarie e di supporto allo svolgimento dello stesso (circolazione interna, condizionamento CED, gruppi elettrogeni, compressione aria);
- servizi generali: comprendono le attività e le relative utenze energetiche di carattere generale, cioè non connesse direttamente alla produzione, né a servizio della stessa (illuminazione, condizionamento estivo-invernale, consumi di forza elettromotrice, mensa e trasformatori di tensione).

A partire dall'anno 2015 PSA Genova Pra' ha avviato un progetto di

rinnovamento globale del terminal, con l'acquisto di nuove gru di banchina di tipo gooseneck, la sostituzione degli impianti di piazzale con l'installazione delle gru elettriche (Electric Rubber Tyred Gantries), la sostituzione di due impianti gru di ferrovia, l'ampliamento del parco ferroviario e infine la sostituzione dei mezzi semoventi (reachstacker) con motore TIER5FINAL, più efficiente; il rinnovamento del parco mezzi ha comportato una riorganizzazione del ciclo nave, correlata anche alla riduzione dei consumi di gasolio.

Di seguito la consistenza della flotta di PSA Genova Pra' per vettore energetico nell'ultimo triennio.

FLOTTA PSA GP	ALIMENTAZIONE A GASOLIO	ALIMENTAZIONE ELETTRICA	ALIMENTAZIONE BENZINA
<b>2021</b>	10 RTG di piazzale 31 reachstacker (noleggio) 92 trattori portuali 11 forklift + front loader (carrellone da vuoti) 16 carrelli elevatori (muletti) 2 piattaforme elevabili (PLE) 2 furgoni 2 cassonati 1 autobotte 2 spazzatrici 5 autovetture operative (noleggio) 3 autovetture di proprietà (civil engineering)	21 E-RTG (gru di piazzale) 12 gru di banchina 4 RMG (gru ferrovia) 14 carrelli elevatori (muletti) 3 transpallet 2 piattaforme elevabili (PLE) 1 autovettura operativa (noleggio)	27 autovetture operative (a noleggio)
<b>2020</b>	10 RTG di piazzale 34 reachstacker (noleggio) 97 trattori portuali 12 forklift + front loader (carrellone da vuoti) 16 carrelli elevatori (muletti) 3 piattaforme elevabili (PLE) 7 autovetture operative (noleggio)	21 E-RTG (gru di piazzale) 12 gru di banchina 4 RMG (gru ferrovia) 17 carrelli elevatori (muletti) 2 piattaforme elevabili (PLE) 2 autovetture operative (noleggio)	26 autovetture operative
<b>2019</b>	10 RTG di piazzale 41 reachstacker (noleggio) 97 trattori portuali 12 forklift + front loader (carrellone da vuoti) 16 carrelli elevatori (muletti) 3 piattaforme elevabili (PLE) 6 autovetture operative (noleggio)	21 E-RTG (gru di piazzale) 12 gru di banchina 3 RMG (gru ferrovia) 14 carrelli elevatori (muletti) 2 piattaforme elevabili (PLE) 2 autovetture operative (noleggio)	26 autovetture operative

La potenza elettrica in **PSA Genova Pra'** si distribuisce nelle seguenti principali aree funzionali:

- gru di banchina (QC) - per il carico e scarico dei contenitori dalle navi;
- gru di piazzale (E-RTG) - per il carico e scarico di contenitori da camion;
- gru di ferrovia (RMG) - per il carico e scarico di contenitori e merci da treni;
- allaccio di container refrigerati (reefer);
- illuminazione (stradale, torri faro);
- palazzine.

Di seguito la consistenza della flotta di PSA SECH per vettore energetico:

FLOTTA PSA SECH	ALIMENTAZIONE A GASOLIO	ALIMENTAZIONE ELETTRICA	ALIMENTAZIONE BENZINA
<b>2021</b>	6 RTG 23 trattori portuali (per i quali sussistono 28 semirimorchi) 15 semoventi, di cui 2 in leasing 9 forklift 1 PLE 3 veicoli aziendali di proprietà 16 autovetture in leasing	5 gru di banchina 6 RMG 4 forklift 1 PLE	1 autovettura in leasing
<b>2020</b>	6 RTG 23 trattori portuali (per i quali sussistono 28 semirimorchi) 15 semoventi, di cui 2 in leasing 9 forklift 1 PLE 3 veicoli aziendali di proprietà 17 autovetture in leasing	5 gru di banchina 6 RMG 4 forklift 1 PLE	1 autovettura in leasing
<b>2019</b>	6 RTG 23 trattori portuali (per i quali sussistono 28 semirimorchi) dei quali 12 in leasing 19 semoventi, di cui 2 in leasing 8 forklift 2 PLE 4 veicoli aziendali di proprietà 16 autovetture in leasing	5 gru di banchina 6 RMG 4 forklift 1 PLE	/

In **PSA SECH**, il consumo energetico è dovuto a:

- utilizzo delle gru di banchina/RMG/RTG;
- utilizzo dei mezzi rotabili (forklift, motrici con rimorchio, semoventi);
- allaccio contenitori a temperatura controllata (reefer);
- illuminazione a piazzale;
- attività di ufficio;
- attività ausiliarie.

Anche PSA SECH negli ultimi anni ha intrapreso alcune iniziative di rinnovamento del proprio parco mezzi, a cominciare dalla demolizione di due vecchie RTG, avvenuta nel primo trimestre del 2019, sposando nella sostituzione dei mezzi, inoltre, politiche di risparmio energetico ed altre azioni volte alla riduzione degli impatti, meglio dettagliate al paragrafo 4.3 Riduzione degli Impatti.

Di seguito la consistenza della flotta di PSA Venice-Vecon per vettore energetico nell'ultimo triennio.

FLOTTA PSA VENICE	ALIMENTAZIONE A GASOLIO	ALIMENTAZIONE ELETTRICA	ALIMENTAZIONE BENZINA
<b>2021</b>	2 RTG di piazzale 11 reachstacker 17 trattori portuali 9 forklift (1 a noleggio) 2 front loader 1 piattaforma elevabile (PLE) 2 autovetture operative	4 gru di banchina 1 E-RTG (gru di piazzale)	11 autovetture operative (2 a noleggio)
<b>2020</b>	2 RTG di piazzale 11 reachstacker 17 trattori portuali 9 forklift (1 a noleggio) 2 front loader 1 piattaforma elevabile (PLE) 2 autovetture operative	4 gru di banchina 1 E-RTG (gru di piazzale)	11 autovetture operative (2 a noleggio)
<b>2019</b>	2 RTG di piazzale 11 reachstacker 17 trattori portuali 9 forklift (1 a noleggio) 2 front loader 1 piattaforma elevabile (PLE) 2 autovetture operative	4 gru di banchina 1 E-RTG (gru di piazzale)	11 autovetture operative (2 a noleggio)

In **PSA Venice-Vecon**, la potenza elettrica si distribuisce nelle seguenti principali aree funzionali:

- gru di banchina (QC) - per il carico e scarico dei container dalle navi;
- gru di piazzale (E-RTG) - per il carico e scarico di container da camion;
- allaccio di container refrigerati (reefer);
- illuminazione (stradale, torri faro);
- palazzina uffici.

Nel corso degli ultimi anni PSA Venice-Vecon, ha iniziato un progetto di rinnovamento che prevede la sostituzione dell'equipment presente con attrezzature sempre più all'avanguardia e sostenibili, meglio dettagliate al paragrafo 4.3 Riduzione degli Impatti.

In **PSA Genova Pra'** i dati del triennio forniscono evidenza e si allineano agli interventi di sostituzione degli impianti gru RTG diesel con moderni impianti elettrici E-RTG, di cui si è trattato in precedenza. Il calo dei consumi di gasolio non operativo risulta fortemente correlato all'elettrificazione di una nuova area di stoccaggio per contenitori reefer e alla dismissione dei generatori a gasolio inizialmente messi in uso a tale scopo, tuttavia troppo onerosi in termini di consumi.

#### CONSUMO DI ENERGIA ALL'INTERNO DI PSA GENOVA PRA' (Espresso in kWh, litri, m<sup>3</sup>)

	FONTI CONSUMO ENERGETICO	U.M.	2019	2020	2021
PSA GP	<b>A) CONSUMI ENERGIA ELETTRICA TOTALI</b>	<b>kWh</b>	<b>25.561.450</b>	<b>23.292.320</b>	<b>25.784.483</b>
	<b>B) CONSUMI GASOLIO TOTALI</b>	<b>[litri]</b>	<b>4.720.773</b>	<b>3.600.933</b>	<b>3.763.484</b>
	Gasolio non operativo	[litri]	200.478	40.775	37.797
	Gasolio operativo	[litri]	4.520.295	3.560.158	3.763.484
	<b>C) METANO CALDAIA</b>	<b>[m<sup>3</sup>]</b>	<b>266.710</b>	<b>274.813</b>	<b>302.111</b>
	<b>D) BENZINA</b>	<b>[litri]</b>	<b>51.385</b>	<b>44.372</b>	<b>46.954</b>

#### CONSUMO DI ENERGIA ALL'INTERNO DI PSA GENOVA PRA' (Espresso in G joule = 10<sup>9</sup> joule)

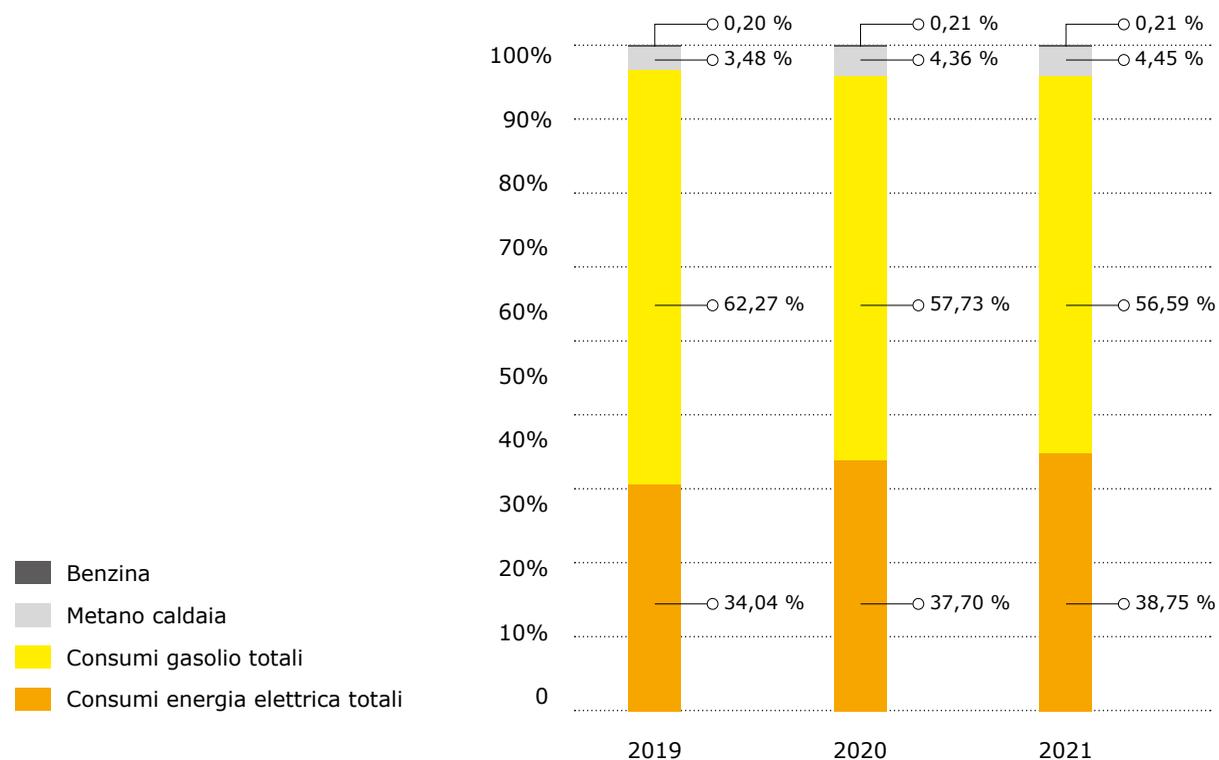
	FONTI CONSUMO ENERGETICO	U.M.	2019	2020	2021
PSA GP	<b>A) CONSUMI ENERGIA ELETTRICA TOTALI</b>	<b>GJ</b>	<b>92.021</b>	<b>83.852</b>	<b>92.824</b>
	<b>B) CONSUMI GASOLIO TOTALI</b>	<b>GJ</b>	<b>168.338</b>	<b>128.406</b>	<b>135.550</b>
	Gasolio non operativo	GJ	7.149	1.454	1.348
	Gasolio operativo	GJ	161.189	126.952	134.202
	<b>C) METANO CALDAIA</b>	<b>GJ</b>	<b>9.416</b>	<b>9.702</b>	<b>10.665</b>
	<b>D) BENZINA</b>	<b>GJ</b>	<b>549</b>	<b>474</b>	<b>501</b>
	<b>TOTALE ENERGIA (A+B+C+D)</b>	<b>GJ</b>	<b>270.324</b>	<b>222.433</b>	<b>239.541</b>

Nell'anno 2021 i consumi risultano in leggero aumento rispetto all'anno precedente, seppur non superino quelli del 2019. A contribuire di più a tale lieve aumento è il maggior consumo di energia elettrica dovuta ad un maggior impiego delle E-RTG e ad una ritaratura degli strumenti di misura su tali mezzi. I dati confermano una redistribuzione dei vettori energetici, seppur rimanga preponderante ancora il consumo di gasolio. La variabilità dei consumi elettrici è condizionata principalmente dalla movimentazione delle merci (con apporto maggiore dovuto alle gru di banchina) e dai contenitori reefer. Anche per l'anno 2021 il maggior contributo energetico per PSA Genova Pra' è rappresentato dai consumi di gasolio (circa il 56% del fabbisogno totale), seppur in progressiva diminuzione a favore di un aumento del consumo di energia elettrica (circa 39%) a seguito della dismissione delle gru gommate diesel sostituite dalle E-RTG elettriche. Segue il contributo energetico del metano che si mantiene pressoché costante (4%), utilizzato solamente per uso di condizionamento invernale e usi della mensa.



PSA Venice-Vecon: il portale radiometrico situato in prossimità della banchina.

### RIPARTIZIONE DEI CONSUMI ENERGETICI NEL TRIENNIO 2019-2021 PER PSA GENOVA PRA'



PSA Venice-Vecon: il portale radiometrico in prossimità della banchina.

### VARIAZIONE NEI CONSUMI DI ENERGIA ALL'INTERNO DI PSA GENOVA PRA'

(Espresso in G joule = 10<sup>9</sup> joule)

	FONTI CONSUMO ENERGETICO	U.M.	2020	2021	Δ 2021/2020
PSA GP	A) CONSUMI ENERGIA ELETTRICA TOTALI	GJ	83.852	92.824	8.972
	B) CONSUMI GASOLIO TOTALI	GJ	128.406	135.550	7.144
	Gasolio non operativo	GJ	1.454	1.348	-106
	Gasolio operativo	GJ	126.952	134.202	7.250
	C) METANO CALDAIA	GJ	9.702	10.665	964
	D) BENZINA	GJ	474	501	28
	<b>TOTALE ENERGIA (A+B+C+D)</b>	<b>GJ</b>	<b>222.433</b>	<b>239.541</b>	<b>17.107</b>

### VARIAZIONE NEI CONSUMI DI ENERGIA ALL'INTERNO DI PSA GENOVA PRA'

(Espresso in kWh, litri e m<sup>3</sup>)

	FONTI CONSUMO ENERGETICO	U.M.	2020	2021	Δ 2021/2020
PSA GP	A) CONSUMI ENERGIA ELETTRICA TOTALI	kWh	23.292.320	25.784.483	2.492.163
	B) CONSUMI GASOLIO TOTALI	[litri]	3.600.933	3.763.484	162.551
	Gasolio non operativo	[litri]	40.775	37.797	-2.978
	Gasolio operativo	[litri]	3.560.158	3.763.484	203.326
	C) METANO CALDAIA	[m <sup>3</sup> ]	274.813	302.111	27.298
	D) BENZINA	[litri]	44.372	46.954	2.582

In **PSA SECH**, come si può notare nelle tabelle sottostanti, tutti i vettori energetici appaiono in ripresa ad eccezione del metano, a causa prevalentemente del progressivo allentamento delle misure di lockdown nazionale, adottate per contenere la diffusione del COVID-19 e della conseguente maggiore operatività.

Per il secondo anno è inserito a sistema il consumo di benzina della nuova autovettura ad uso del reparto reefer, inserita nella flotta a decorrere dal marzo 2020.

### CONSUMO DI ENERGIA ALL'INTERNO DI PSA SECH (Espresso in kWh, litri, m<sup>3</sup>)

	FONTI CONSUMO ENERGETICO	U.M.	2019	2020	2021
PSA SECH	<b>A) CONSUMI ENERGIA ELETTRICA TOTALI</b>	kWh	<b>6.096.660</b>	<b>5.423.875</b>	<b>5.499.656</b>
	<b>B) CONSUMI GASOLIO TOTALI</b>	[litri]	<b>856.850</b>	<b>671.700</b>	<b>697.620</b>
	Gasolio non operativo	[litri]	103.660	65.801	63.345
	Gasolio operativo	[litri]	753.190	605.899	634.275
	<b>C) METANO CALDAIA</b>	[m <sup>3</sup> ]	<b>43.149</b>	<b>25.336</b>	<b>24.236</b>
	<b>D) BENZINA</b>	[litri]	<b>0</b>	<b>964</b>	<b>1.399</b>

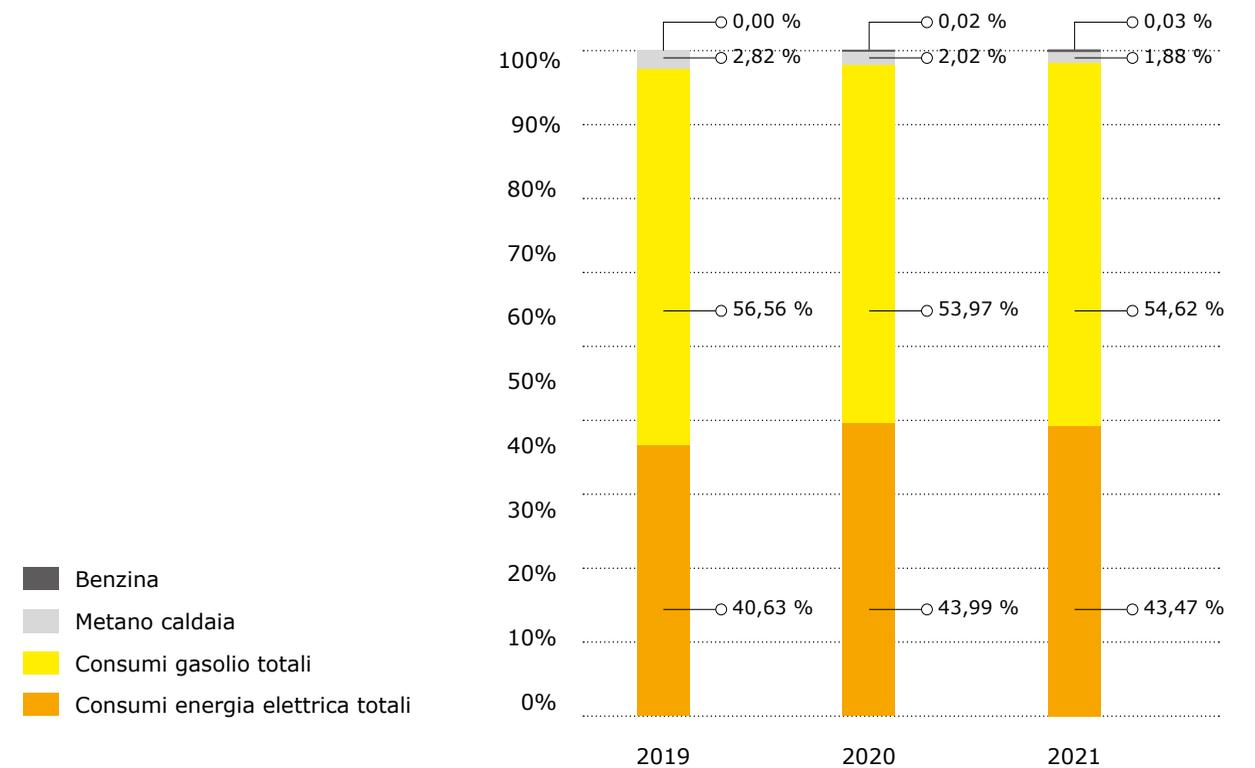
### CONSUMO DI ENERGIA ALL'INTERNO DI PSA SECH (Espresso in Gjoule<sup>16\*</sup> = 10<sup>9</sup> joule)

\* 1KWh = 3,6 Gj, 1l gasolio = 35,65 Gj. Fonte dei fattori di conversione usati: "Bilancio Energetico Nazionale 2007"

	FONTI CONSUMO ENERGETICO	U.M.	2019	2020	2021
PSA SECH	<b>A) CONSUMI ENERGIA ELETTRICA TOTALI</b>	GJ	<b>21.948</b>	<b>19.526</b>	<b>19.799</b>
	<b>B) CONSUMI GASOLIO TOTALI</b>	GJ	<b>30.554</b>	<b>23.952</b>	<b>24.876</b>
	Gasolio non operativo	GJ	3.696	2.346	2.259
	Gasolio operativo	GJ	26.858	21.606	22.618
	<b>C) METANO CALDAIA</b>	GJ	<b>1.523</b>	<b>894</b>	<b>856</b>
	<b>D) BENZINA</b>	GJ	<b>0</b>	<b>10</b>	<b>15</b>
	<b>TOTALE ENERGIA (A+B+C+D)</b>	<b>GJ</b>	<b>54.026</b>	<b>44.383</b>	<b>45.546</b>



### RIPARTIZIONE DEI CONSUMI ENERGETICI NEL TRIENNIO 2019-2021 PER PSA SECH



**VARIAZIONE NEI CONSUMI DI ENERGIA ALL'INTERNO DI PSA SECH**(Espresso in G joule = 10<sup>9</sup> joule)

	FONTI CONSUMO ENERGETICO	U.M.	2020	2021	Δ 2021/2020
PSA SECH	<b>A) CONSUMI ENERGIA ELETTRICA TOTALI</b>	GJ	19.526	19.799	273
	<b>B) CONSUMI GASOLIO TOTALI</b>	GJ	23.952	24.876	924
	Gasolio non operativo	GJ	2.346	2.259	-88
	Gasolio operativo	GJ	21.606	22.618	1.012
	<b>C) METANO CALDAIA</b>	GJ	894	856	-39
	<b>D) BENZINA</b>	GJ	10	15	5
	<b>TOTALE ENERGIA (A+B+C+D)</b>	<b>GJ</b>	<b>44.383</b>	<b>45.546</b>	<b>1.163</b>

**VARIAZIONE NEI CONSUMI DI ENERGIA ALL'INTERNO DI PSA SECH**(Espresso in kWh, litri e m<sup>3</sup>)

	FONTI CONSUMO ENERGETICO	U.M.	2020	2021	Δ 2021/2020
PSA SECH	<b>A) CONSUMI ENERGIA ELETTRICA TOTALI</b>	kWh	5.423.875	5.499.656	75.781
	<b>B) CONSUMI GASOLIO TOTALI</b>	[litri]	671.700	697.620	25.920
	Gasolio non operativo	[litri]	65.801	63.345	-2.456
	Gasolio operativo	[litri]	605.899	634.275	28.376
	<b>C) METANO CALDAIA</b>	[m <sup>3</sup> ]	25.336	24.236	-1.100
	<b>D) BENZINA</b>	[litri]	964	1.399	435

**N**el 2021 per **PSA Venice-Vecon** si è registrato un consumo complessivo di energia primaria composto per il 36,13% dai consumi di energia elettrica, per il 63,38% dai consumi di gasolio e per il restante 0,5% dalla somma dei consumi di GPL e carburanti per auto di servizio. Nel 2021 si rileva una diminuzione sia di consumi di energia elettrica che di gasolio correlato ad un altrettanto netta diminuzione del numero di TEU movimentati nello stesso periodo. Normalizzando detti consumi sulla base del numero di TEU movimentati, si evidenzia un leggero peggioramento della prestazione complessiva (circa 8%), dovuto principalmente alla forte diminuzione dei volumi movimentati e di conseguenza una maggiore incidenza dei costi energetici fissi. Segue il contributo energetico del GPL, utilizzato solamente per uso di acqua sanitaria e riscaldamento spogliatoi, e della benzina per le autovetture utilizzate per spostamenti interni.

**CONSUMO DI ENERGIA ALL'INTERNO DI PSA VENICE-VECON**(Espresso in kWh, litri, m<sup>3</sup>)

	FONTI CONSUMO ENERGETICO	U.M.	2019	2020	2021
PSA VENICE	<b>A) CONSUMI ENERGIA ELETTRICA TOTALI</b>	kWh	3.133.407	2.825.056	2.789.891
	<b>B) CONSUMI GASOLIO TOTALI</b>	[litri]	705.212	552.785	494.092
	Gasolio non operativo	[litri]	21.172	13.227	13.365
	Gasolio operativo	[litri]	684.040	539.558	480.727
	<b>C) GPL CALDAIA</b>	[m <sup>3</sup> ]	2.551	2.837	2.829
	<b>D) BENZINA</b>	[litri]	3.344	2.986	3.585



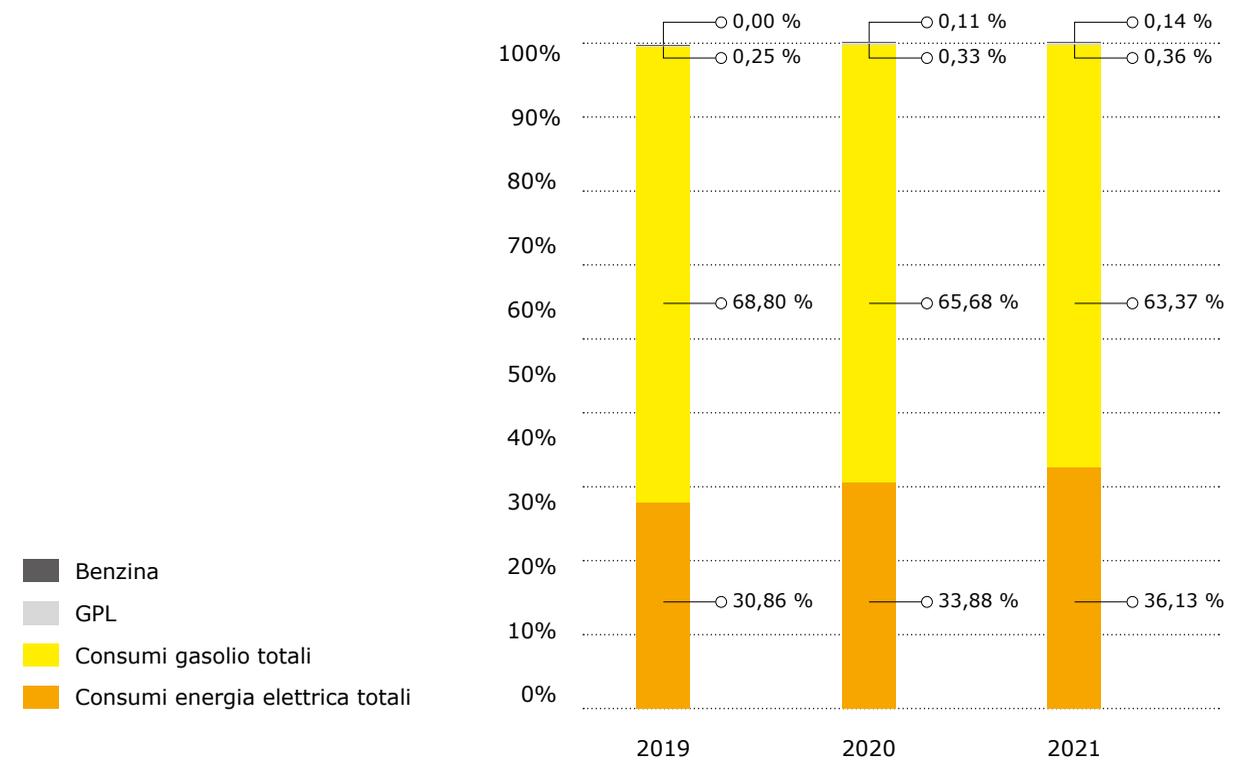
### CONSUMO DI ENERGIA ALL'INTERNO DI PSA VENICE-VECON (Espresso in Gjoule<sup>16\*</sup> = 10<sup>9</sup> joule)

\* 1KWh = 3,6 Gj, 1l gasolio = 35,65 Gj. Fonte dei fattori di conversione usati: "Bilancio Energetico Nazionale 2007".

	FONTI CONSUMO ENERGETICO	U.M.	2019	2020	2021
PSA VENICE	<b>A) CONSUMI ENERGIA ELETTRICA TOTALI</b>	<b>GJ</b>	<b>11.280</b>	<b>10.170</b>	<b>10.044</b>
	<b>B) CONSUMI GASOLIO TOTALI</b>	<b>GJ</b>	<b>25.147</b>	<b>19.712</b>	<b>17.619</b>
	GASOLIO NON OPERATIVO	GJ	755	472	477
	GASOLIO OPERATIVO	GJ	24.392	19.240	17.142
	<b>C) GPL CALDAIA</b>	<b>GJ</b>	<b>90</b>	<b>100</b>	<b>100</b>
	<b>D) BENZINA</b>	<b>GJ</b>	<b>36</b>	<b>32</b>	<b>38</b>
	<b>TOTALE ENERGIA (A+B+C+D)</b>	<b>GJ</b>	<b>36.553</b>	<b>30.014</b>	<b>27.801</b>

I dati del consumo interno di energia in PSA Venice-Vecon riguardanti il triennio 2019 - 2021 sono in linea con quanto detto in precedenza. La riduzione del gasolio operativo nel corso del triennio è sicuramente correlata alla riduzione del numero di contenitori movimentati nell'arco temporale di riferimento.

### RIPARTIZIONE DEI CONSUMI ENERGETICI NEL TRIENNIO 2019-2021 PER PSA VENICE VECON



### VARIAZIONE NEI CONSUMI DI ENERGIA ALL'INTERNO DI PSA VENICE-VECON (Espresso in G joule = 10<sup>9</sup> joule)

	FONTI CONSUMO ENERGETICO	U.M.	2020	2021	Δ 2021/2020
PSA VENICE	<b>A) CONSUMI ENERGIA ELETTRICA TOTALI</b>	GJ	<b>10.170</b>	<b>10.044</b>	<b>-127</b>
	<b>B) CONSUMI GASOLIO TOTALI</b>	GJ	<b>19.712</b>	<b>17.619</b>	<b>-2.093</b>
	GASOLIO NON OPERATIVO	GJ	472	477	5
	GASOLIO OPERATIVO	GJ	19.240	17.142	-2.098
	<b>C) GPL CALDAIA</b>	GJ	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>0</b>
	<b>D) BENZINA</b>	GJ	<b>32</b>	<b>38</b>	<b>6</b>
	<b>TOTALE ENERGIA (A+B+C+D)</b>	GJ	<b>30.014</b>	<b>27.801</b>	<b>-2.213</b>

### VARIAZIONE NEI CONSUMI DI ENERGIA ALL'INTERNO DI PSA VENICE-VECON (Espresso in kWh, litri e m<sup>3</sup>)

	FONTI CONSUMO ENERGETICO	U.M.	2020	2021	Δ 2021/2020
PSA VENICE	<b>A) CONSUMI ENERGIA ELETTRICA TOTALI</b>	kWh	<b>2.825.056</b>	<b>2.789.891</b>	<b>-35.165</b>
	<b>B) CONSUMI GASOLIO TOTALI</b>	[litri]	<b>552.785</b>	<b>494.092</b>	<b>-58.693</b>
	GASOLIO NON OPERATIVO	[litri]	13.227	13.365	138
	GASOLIO OPERATIVO	[litri]	539.558	480.727	-58.831
	<b>C) GPL CALDAIA</b>	[m <sup>3</sup> ]	<b>2.837</b>	<b>2.829</b>	<b>-8</b>
	<b>D) BENZINA</b>	[litri]	<b>2.986</b>	<b>3.585</b>	<b>599</b>

**I**n PSA Genova Pra' l'indicatore di intensità di energia, calcolato in relazione alle unità box movimentate nel triennio, risulta in leggero aumento rispetto all'anno 2020 ma si mantiene in linea con i valori del triennio.

### INTENSITÀ DI ENERGIA DI PSA ITALY\*

\* GRI richiede la rendicontazione in Joule, PSAI richiede i dati in kWh. Necessaria doppia rendicontazione in GJ e kWh/Throughput

	INTENSITÀ DI ENERGIA	U.M.	2019	2020	2021
PSA GP	Totale consumi (centrale termica esclusa, Gjoule)	GJ	260.908	212.732	228.875
	Denominatore (totale unità movimentate)	[unit]	1.547.672	1.329.962	1.386.888
	<b>INTENSITÀ DI ENERGIA PER CONTAINER MOVIMENTATO (GJ/UNIT)</b>	<b>GJ/unit</b>	<b>0,17</b>	<b>0,16</b>	<b>0,17</b>

	INTENSITÀ DI ENERGIA	U.M.	2019	2020	2021
PSA GP	Totale consumi (centrale termica esclusa, kWh)	kWh	72.474.975	59.092.619	63.576.978
	Denominatore (totale unità movimentate)	[unit]	1.547.672	1.329.962	1.386.888
	<b>INTENSITÀ DI ENERGIA PER CONTAINER MOVIMENTATO (kWh/UNIT)</b>	<b>kWh/unit</b>	<b>46,83</b>	<b>44,43</b>	<b>45,84</b>

**I**n PSA SECH il medesimo indicatore di intensità risente, in maniera simile allo scorso anno, del numero di contenitori reefer giacenti, che si mantiene intorno alle 10.000 unità in tutto il triennio (14.834 nel 2019, 10.114 nel 2020 e 10.270 nel 2021), senza avere alcuna attinenza con le prestazioni energetiche operative del terminal. Come si può notare, l'allentamento delle misure contenitive legate alla pandemia ha avuto come conseguenza un lieve incremento dei box movimentati. A questo è chiaramente associato un incremento dei consumi, risultato ne è che l'intensità di energia resta pressoché costante, tenendo conto che essa risente di tutti i consumi del terminal non legati strettamente ai movimenti (illuminazione piazzali, giacenza reefer, alimentazione palazzine, ecc.). In PSA SECH, infatti, non è possibile eseguire un'analisi più accurata, non essendo ancora disponibili contatori separati per tipologia di utenza.

	INTENSITÀ DI ENERGIA	U.M.	2019	2020	2021
PSA SECH	Totale consumi (centrale termica esclusa, Gjoule)	GJ	52.502	43.488	44.690
	Denominatore (totale unità movimentate)	[unit]	190.952	164.529	171.326
	<b>INTENSITÀ DI ENERGIA PER CONTAINER MOVIMENTATO (GJ/UNIT)</b>	<b>GJ/unit</b>	<b>0,27</b>	<b>0,26</b>	<b>0,26</b>

	INTENSITÀ DI ENERGIA	U.M.	2019	2020	2021
PSA SECH	Totale consumi (centrale termica esclusa, kWh)	kWh	14.584.107	12.080.201	12.414.025
	Denominatore (totale unità movimentate)	[unit]	190.952	164.529	171.326
	<b>INTENSITÀ DI ENERGIA PER CONTAINER MOVIMENTATO (kWh/unit)</b>	<b>kWh/unit</b>	<b>76,38</b>	<b>73,42</b>	<b>72,46</b>

**I**n PSA Venice-Vecon l'indicatore di intensità di energia, calcolato in relazione alle unità box movimentate, risulta in decrescita per quanto riguarda il biennio 2019 - 2020, e in aumento nel 2021. Rispetto allo scorso biennio l'indicatore senz'altro risente del numero di contenitori reefer giacenti. Infatti, se anche il numero di contenitori movimentati nel corso del 2021 è stato inferiore di circa il 15% rispetto al 2020, il numero di contenitori reefer è invece aumentato di quasi il 10%, avendo effetti negativi sull'intensità energetica, pur non avendo nessuna attinenza con le prestazioni energetiche del terminal.

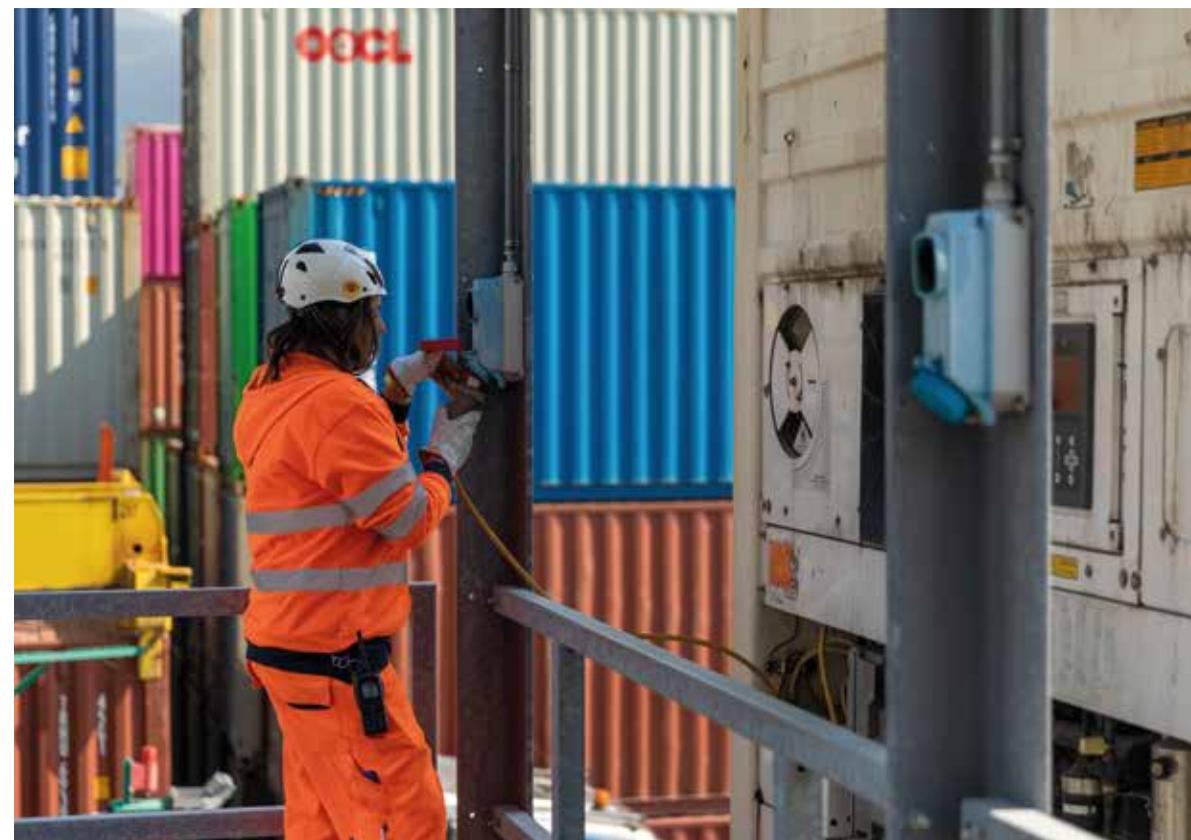
	INTENSITÀ DI ENERGIA	U.M.	2019	2020	2021
PSA VENICE	Totale consumi (centrale termica esclusa, Gjoule)	GJ	36.463	29.914	27.701
	Denominatore (totale unità movimentate)	[unit]	189.211	155.189	132.197
	<b>INTENSITÀ DI ENERGIA PER CONTAINER MOVIMENTATO (GJ/UNIT)</b>	<b>GJ/unit</b>	<b>0,19</b>	<b>0,19</b>	<b>0,21</b>

	INTENSITÀ DI ENERGIA	U.M.	2019	2020	2021
PSA VENICE	Totale consumi (centrale termica esclusa, kWh)	kWh	10.128.722	8.309.464	7.694.705
	Denominatore (totale unità movimentate)	[unit]	189.211	155.189	132.197
	<b>INTENSITÀ DI ENERGIA PER CONTAINER MOVIMENTATO (kWh/unit)</b>	<b>kWh/unit</b>	<b>53,53</b>	<b>53,54</b>	<b>58,21</b>

## 4.1.2 PRODUZIONE DI RIFIUTI

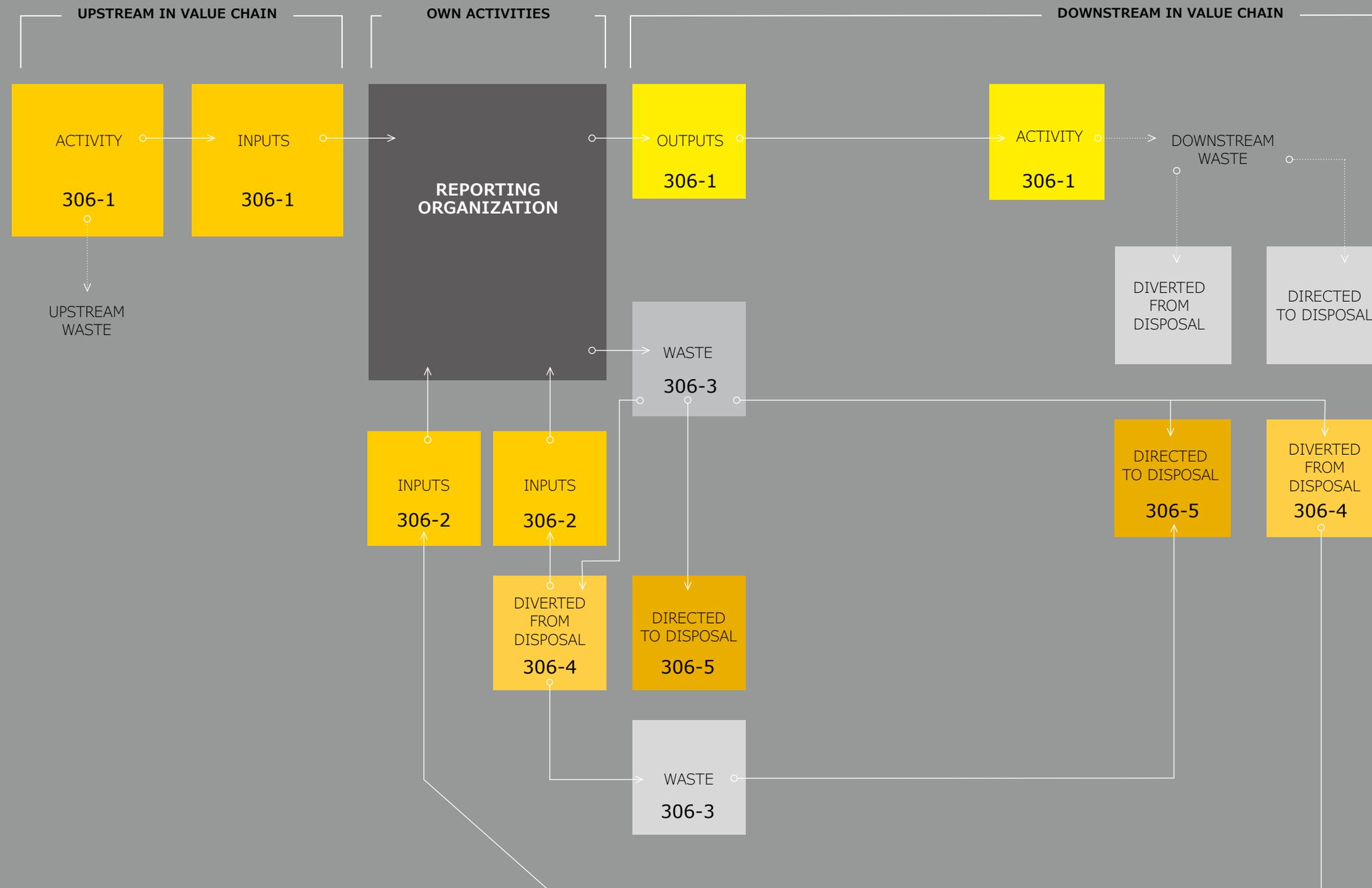
**T**utte le attività relative alla gestione dei rifiuti e gli adempimenti normativi (cogenti e volontari) sono regolate all'interno di specifiche procedure del sistema di gestione dei terminal di PSA Italy.

Al di fuori dei rifiuti sotto riportati, i terminal non trattano né trasportano, importano, esportano i rifiuti pericolosi. Il personale interno è stato informato della corretta gestione, ai fini del conferimento dei rifiuti nei contenitori dedicati, sia tramite informative periodiche che tramite corsi di formazione sul sistema di gestione.





# DIAGRAMMA DI PROCESSO: PRODUZIONE E GESTIONE DEI RIFIUTI

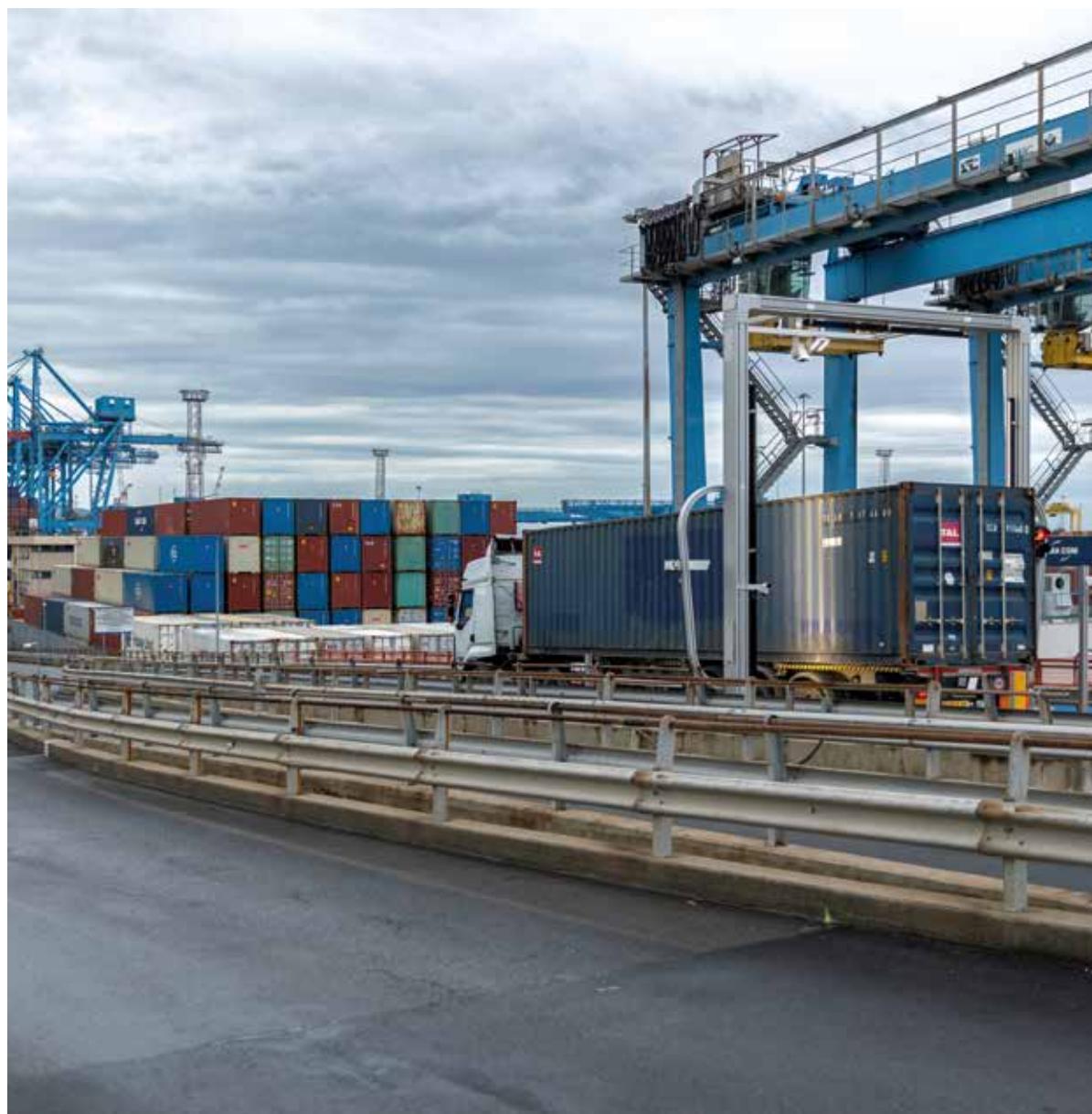


## 4.1.2 PRODUZIONE DI RIFIUTI IN PSA GENOVA PRA'

La produzione di rifiuti nel terminal è correlata principalmente alle attività di manutenzione svolte nel sito, con una percentuale di rifiuti pericolosi variabile negli anni.

Si riporta di seguito la tabella di dettaglio della classificazione dei rifiuti prodotti nel triennio, completa del trattamento al quale sono destinati.

PSA-SECH: leggendo i dati dei camion e container in entrata, il portale OCR consente l'automazione del gate in ingresso.



### PESO TOTALE DEI RIFIUTI PSA GENOVA PRA' PER TIPO

CODICE CER*	DESCRIZIONE	2019 (kg)	2020** (kg)	2021 (kg)	RECUPERO	SMALTIMENTO
02 03 04	Scarti inutilizzabili per il consumo o la trasformazione	0	0	0	R13	
04 02 22	Rifiuti da fibre tessili lavorate	0	0	0	R13	
08 01 11*	Pitture e vernici di scarto contenenti solventi organici o altre sostanze pericolose	180	0	0	R13	
08 03 18	Toner per stampa esauriti, diversi da quelli di cui alla voce 080317	120	156	160	R13	
12 01 12*	Cere e grassi esausti	0	0	0	R12	
12 01 15	Fanghi di lavorazione	0	0	25	R13	
13 02 05*	Scarti di olio minerale per motori, ingranaggi e lubrificazione, non clorurati	45.932	49.509	41.090	R12	
13 08 02*	Altre emulsioni	33.500	1.040	9.680		D9
14 06 03*	Altri solventi	0	0	0,12		D15
15 01 01	Imballaggi Carta e cartone	22.780	8.775	16.920	R13	
15 01 03	Imballaggi in legno	44.000	50.280	26.672	R13	
15 01 06	Imballaggi in materiali misti	6.200	3.120	0	R13	
15 01 10*	Imballaggi contenenti residui di sostanze pericolose o contaminati da tali sostanze	4.004	3.506	5.153	R13	
15 02 02*	Assorbenti, materiali filtranti stracci e indumenti protettivi, contaminati da sostanze pericolose	6.165	5.566,30	3.690	R13	
15 02 03	Assorbenti, materiali filtranti, stracci e indumenti protettivi, diversi da quelli di cui alla voce 15 02 02	1.978	1.807	2.350	R13	
16 01 03	Pneumatici Fuori Uso	0	0	0	R13	
16 01 07*	Filtri dell'olio	2.881	2.346	3.335	R13	

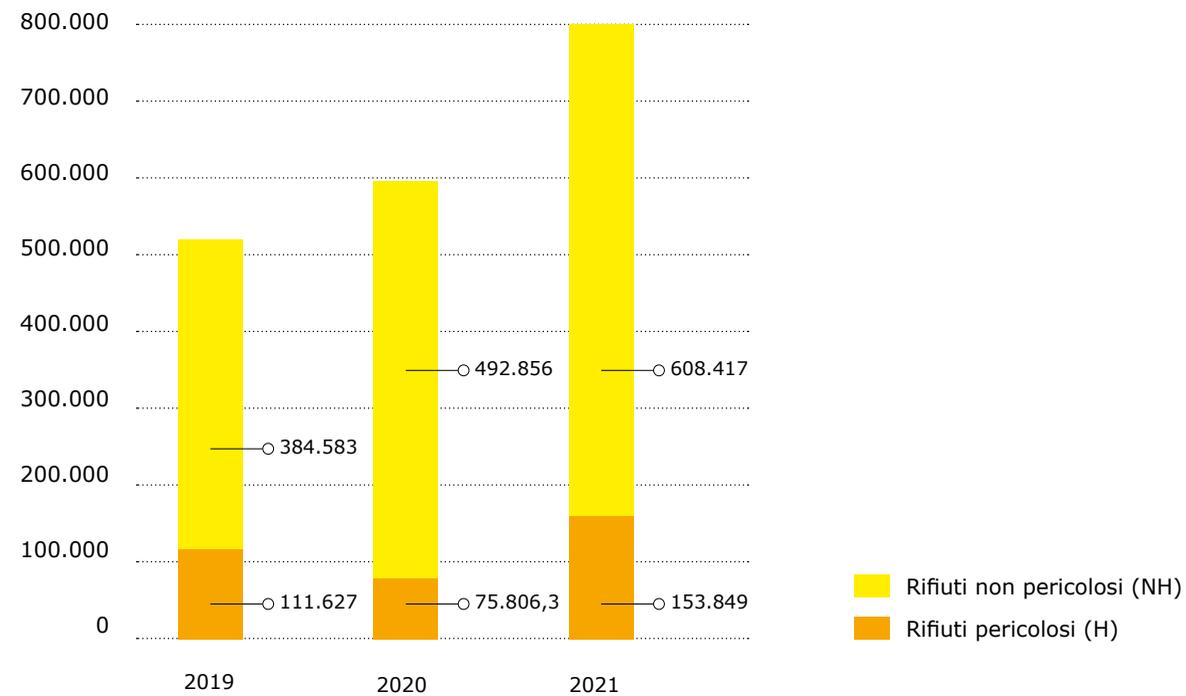
\* rifiuto pericoloso.

\*\* alcuni valori relativi all'anno 2020 sono stati aggiornati a seguito di chiusura dei conteggi annuali.

CODICE CER*	DESCRIZIONE	2019 (kg)	2020** (kg)	2021 (kg)	RECUPERO	SMALTIMENTO
16 01 21*	Componenti pericolosi diversi da quelli di cui alle voci da 160107 a 160111, 160113 e 160114	622	712	360	R13	
16 01 22	Componenti non specificati altrimenti			25	R13	
16 02 09*	Trasformatori e condensatori contenenti PCB	0	0	0		D9
16 02 11*	Apparecchiature fuori uso, contenenti clorofluoro carburi, HCFC, HFC.	550	1.848	245	R13	
16 02 13*	Apparecchiature fuori uso, contenenti componenti pericolosi diversi da quelli di cui alle voci 160209 e 160212	220	215	73.140	R13	
16 02 14	Apparecchiature fuori uso, diverse da quelle di cui alle voci da 160209 a 160213	360	375	2.285	R13	
16 02 15*	Componenti pericolosi rimossi da apparecchiature fuori uso	35	0	0	R13	
16 05 04*	Gas in contenitori a pressione (compresi gli halon), contenenti sostanze pericolose	0	43	7		D15
16 05 05	Gas in contenitori a pressione, diversi da quelli di cui alla voce 16 05 04*	0	185	0		D15
16 06 01*	Batterie al piombo	10.280	9.167	8.821	R13	
16 06 02*	Batterie al Nichel-cadmio	0	0	0	R13	
16 06 04*	Batterie alcaline	350	0	0	R13	
16 07 08*	Rifiuti contenenti olio	0	634	8.080	R13	
16 10 02	Rifiuti liquidi acquosi, diversi da quelli di cui alla voce 161001	0	0	0		D13
17 01 01	Cemento	9.000	0	0	R13	
17 02 02	Vetro in lastre	460	0	0	R13	
17 01 07	Miscugli di cemento, mattoni, mattonelle diversi da 170106	160	0	540	R13	

CODICE CER*	DESCRIZIONE	2019 (kg)	2020** (kg)	2021 (kg)	RECUPERO	SMALTIMENTO
17 02 03	Plastica	150	260	0	R13	
17 04 05	Ferro acciaio	104.620	94.200	69.140	R13	
17 04 11	Cavi, diversi da quelli di cui alla voce 170410	660	0	0	R12	
17 06 03*	Altri materiali isolanti contenenti o costituiti da sostanze pericolose	6.666	961	0		D15
17 06 04	Materiali isolanti diversi da quelli di cui alle voci 17 06 01* e 17 06 03*	0	480	0	R13	
17 09 04	Rifiuti misti dell'attività di costruzione e demolizione, diversi da quelli di cui alle voci 17 09 01*, 17 09 02* e 17 09 03*	1.140	1.020	297.360	R13	
18 01 03*	Rifiuti che devono essere raccolti e smaltiti applicando precauzioni particolari per evitare infezioni	2	19	8		D15
19 12 04	Plastica e gomma	0	0	0	R13	
20 01 01	Carta e cartone	13.720	11.693	13.420	R13	
20 01 10	Abbigliamento	100	0	75		D15
20 01 21*	Tubi fluorescenti ed altri rifiuti contenenti mercurio	240	240	240	R13	
20 01 23*	Apparecchiature fuori uso contenenti clorofluorocarburi	0	0	0	R13	
20 01 39	Plastica	70	60	880		D15
20 01 40	Metallo	15	0	0		D15
20 02 01	Rifiuti biodegradabili	0	0	0	R13	
20 03 01	Rifiuti urbani non differenziati	131.680	120.345	115.745		D15
20 03 03	Residui della pulizia stradale	47.260	190.300	59.460	R13	
20 03 07	Rifiuti ingombranti	110	9.800	3.360	R13	

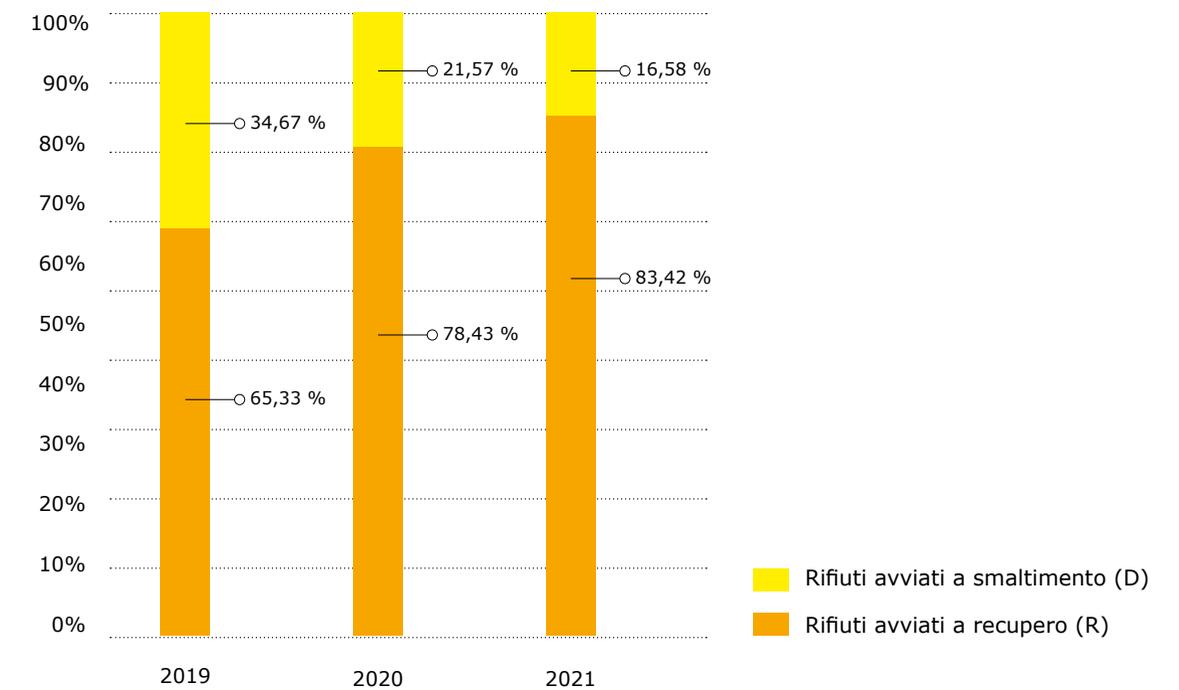
### PRODUZIONE ANNUALE DI RIFIUTI IN PSA GENOVA PRA'



### PESO TOTALE DEI RIFIUTI PER MODALITÀ DI SMALTIMENTO IN PSA GENOVA PRA'

	U.M.	2019	2020	2021
Rifiuti avviati a recupero (R)	Kg	324.177	446.009	635.871
	%	65,3%	78,4%	83,4%
Rifiuti avviati a smaltimento (D)	Kg	172.033	122.653	126.395
	%	34,7%	21,6%	16,6%
<b>TOTALE</b>	<b>kg</b>	<b>496.210</b>	<b>568.662</b>	<b>762.266</b>

### ANDAMENTO DELLA % DI RIFIUTI AVVIATI A SMALTIMENTO E RECUPERATI IN PSA GENOVA PRA'



L'analisi dei dati dell'ultimo triennio evidenzia, per PSA Genova Pra', un progressivo aumento della produzione annuale di rifiuti.

La maggior produzione di rifiuti nell'anno 2021 è dovuta soprattutto al ritiro dei new jersey ammalorati in calcestruzzo, che hanno notevolmente influenzato i numeri totali finali, così come risulta in netto aumento la produzione di rifiuti pericolosi dovuta principalmente ad uno smaltimento di vecchi trasformatori in disuso. Globalmente nel triennio si rileva una crescita percentuale dei rifiuti destinati a recupero, rispetto a quelli mandati a smaltimento.

Restano sostanzialmente immutati gli smaltimenti delle sostanze oleose, mentre sono notevolmente aumentati

gli smaltimenti delle "altre emulsioni", dovuti soprattutto allo smaltimento di un'unica partita di oli emulsionati di circa 8.000 litri proveniente da un sequestro doganale.

I "residui di pulizia stradale" scendono dai precedenti 190.000 kg a meno di 60.000 kg annui, a causa della riduzione delle ore di lavorazioni di pulizia stradale. Subiscono una minima riduzione i valori sugli smaltimenti dei "rifiuti urbani non differenziati", che però è significativa in quanto denota un andamento decrescente nel triennio, che conferma una maggiore attenzione del personale di PSA Genova Pra' nel conferimento differenziato del materiale destinato allo smaltimento.

### OPERAZIONI CUI SONO DESTINATI I RIFIUTI PERICOLOSI IN PSA GENOVA PRA'

	U.M.	2019	2020	2021
<b>RIFIUTI PERICOLOSI (H)</b>	<b>kg</b>	<b>111.627</b>	<b>75.806</b>	<b>153.849</b>
<b>OPERAZIONI DI SMALTIMENTO</b>				
Avviati a inceneritori (con recupero di energia)	kg	0	0	0
Avviati a inceneritori (senza recupero di energia)	kg	0	0	0
Avviati in discarica	kg	0	0	0
Avviati ad altre operazioni di smaltimento (cod. D9, D13 e D15)	kg	40.168	2.063	9.695
<b>OPERAZIONI DI RECUPERO</b>				
Avviati ad operazioni di preparazione per il riutilizzo	kg	0	0	0
Avviati ad operazioni di riciclo	kg	0	0	0
Avviati ad altre operazioni di recupero (R12 -R13)	kg	71.459	73.743	144.154

### OPERAZIONI CUI SONO DESTINATI I RIFIUTI NON PERICOLOSI IN PSA GENOVA PRA'

	U.M.	2019	2020	2021
<b>RIFIUTI NON PERICOLOSI (NH)</b>	<b>kg</b>	<b>384.583</b>	<b>492.856</b>	<b>608.417</b>
<b>OPERAZIONI DI SMALTIMENTO</b>				
Avviati a inceneritori (con recupero di energia)	kg	0	0	0
Avviati a inceneritori (senza recupero di energia)	kg	0	0	0
Avviati in discarica	kg	0	0	0
Avviati ad altre operazioni di smaltimento (cod.D9, D13 e D15)	kg	131.865	120.590	116.700
<b>OPERAZIONI DI RECUPERO</b>				
Avviati ad operazioni di preparazione per il riutilizzo	kg	0	0	0
Avviati ad operazioni di riciclo	kg	0	0	0
Avviati ad altre operazioni di recupero (R12 -R13)	kg	252.718	372.266	491.742

## 4.1.2.2 PRODUZIONE DI RIFIUTI IN PSA SECH

I rifiuti prodotti dal terminal PSA SECH sono generati prevalentemente dall'attività di manutenzione dei mezzi rotabili e delle gru, che è effettuata da personale diretto e che vede la produzione di alcune tipologie ricorrenti (e.g. oli, batterie, stracci, filtri, pezzi di ricambio, materiale di consumo), ma anche dall'attività di ufficio. Il personale che si occupa della manipolazione dei rifiuti è stato destinatario di specifici corsi. Il terminal si avvale di fornitori qualificati alla raccolta e alle operazioni di recupero (prevalentemente R13 per la messa in riserva di rifiuti, prima di sottoporli a una delle altre operazioni di recupero e R9 per la rigenerazione o altri reimpieghi degli oli) e smaltimento degli stessi (tipicamente D9, D14 e D15, operazioni di deposito preliminare, prima di una delle operazioni di smaltimento), a seconda del tipo di rifiuto in essere. Come desumibile dalla tabella sotto riportata, nel 2021 è in diminuzione di circa il 26%, rispetto all'anno precedente, il totale dei rifiuti prodotti, di questi diminuisce meno sensibilmente il dato assoluto in kg dei rifiuti avviati a recupero, i quali conseguentemente incidono in percentuale superiore rispetto al 2021 (dal 70,10% al 78,30%). Sono

in netto calo e quasi dimezzati i rifiuti inviati a smaltimento (di circa 20 tons), che tornano su valori simili al 2019, più aderenti alle attività del terminal (smaltimento reflui fosse settiche, interventi di pulizia ordinaria, ecc.). Analizzando rapidamente le altre voci resta significativa la produzione dei CER 170405, 170407 e 170411 (metalli e cavi) provenienti dalle demolizioni di contenitori e da manutenzioni di mezzi ed attrezzature. Da notare, inoltre, una significativa diminuzione dei rifiuti contenenti olio, in quanto la quantità prodotta nel 2020 aveva risentito della sostituzione dell'impianto di lavaggio dei mezzi. A queste quantità si sommano le percentuali di rifiuti urbani non differenziati che vengono raccolti all'interno del terminal in appositi cassonetti e ritirati dall'azienda municipalizzata incaricata. Nello specifico ci si riferisce a:

- rifiuti non differenziati, avviati allo smaltimento;
- imballaggi in carta e in plastica, inviati a recupero.

PSA SECH non è tenuta a conservare contabilità di tali tipologie di rifiuto, che viene raccolto dal gestore del servizio municipale insieme a quello prodotto dagli altri insediamenti

portuali, di conseguenza non sono disponibili dati quantitativi a riguardo. Dall'analisi dei dati emerge anche un importante decremento della frazione merceologica pericolosa, la quale incide poco più del 20%

del totale, imputabile soprattutto alla diminuzione del CER 160121\* relativo alla demolizione di tubi in gomma con anima di acciaio per olio idraulico e motore delle semoventi, con residui pericolosi.

### PESO TOTALE DEI RIFIUTI PSA SECH PER TIPO

CODICE CER*	DESCRIZIONE	kg 2019	kg 2020	kg 2021	RECUPERO	SMALTI-MENTO
07 02 13	Rifiuti plastici	0	485	0	R13	
08 03 18	Toner per stampa esauriti, diversi da quelli di cui alla voce 080317	35	72	86	R13	
12 01 12*	Cere e grassi esausti	0	0	0		D15
13 01 10*	Oli minerali per circuiti idraulici non clorurati	8.300	2.800	6.770	R12	
13 02 05*	Scarti di olio minerale per motori, ingranaggi e lubrificazione, non clorurati	7.920	5.750	5.880	R12	
13 07 01*	Olio combustibile e carburante Diesel	2.610	0	0	R9	
15 01 01	Carta e cartone	4.320	0	2.520	R13	
15 01 03	Imballaggi in legno	6.280	3.240	8.300	R13	
15 01 06	Imballaggi in materiali misti	0	400	0	R13	
15 01 10*	Imballaggi contenenti residui di sostanze pericolose o contaminati da tali sostanze	273	1.265	317	R12	
15 01 10*	Imballaggi contenenti residui di sostanze pericolose o contaminati da tali sostanze	0	0	82	R13	
15 01 11*	Gas in contenitori a pressione (compresi gli halon), contenenti sostanze pericolose	93	98	96	R13	
15 02 02*	Assorbenti, materiali filtranti stracci e indumenti protettivi, contaminati da sostanze pericolose	2.114	4.487	4.655	R13	
15 02 03	Assorbenti, materiali filtranti, stracci e indumenti protettivi, diversi da quelli di cui alla voce 15 02 02	147	0	220	R13	
15 02 03	Assorbenti, materiali filtranti, stracci e indumenti protettivi, diversi da quelli di cui alla voce 15 02 02	0	12.483	196		D14

\* = rifiuto pericoloso.

CODICE CER*	DESCRIZIONE	kg 2019	kg 2020	kg 2021	RECUPERO	SMALTI-MENTO
16 01 03	Pneumatici Fuori Uso	5.240	0	0	R13	
16 01 07*	Filtri dell'olio	725	764	629	R13	
16 01 12	Pastiglie per freni diverse da quelle di cui alla voce 160111	0	12	2	R13	
16 01 19	Plastica	0	70	0	R13	
16 01 20	Vetro da veicoli fuori uso	460	0	0	R13	
16 01 21*	Componenti pericolosi diversi da quelli di cui alle voci da 160107 a 160111, 160113 e 160114	280	11.963	326	R13/R12	
16 01 22	Componenti non specificati altrimenti	0	8.440	0	R13	
16 02 11*	Apparecchiature fuori uso, contenenti cloro fluoro carburi, HCFC, HFC.	0	70	0	R13	
16 02 13*	Apparecchiature fuori uso, contenenti componenti pericolosi diversi da quelli di cui alle voci 160209 e 160212	46	95	20	R13	
16 02 14	Apparecchiature fuori uso, diverse da quelle di cui alle voci da 160209 a 160213	1.260	2.005	1.199	R13	
16 03 03*	Rifiuti inorganici contenenti sostanze pericolose	0	320	0		D15
16 03 05*	Rifiuti organici contenenti sostanze pericolose	2.200	520	0		D15
16 03 06	Rifiuti organici diversi da quelli di cui alla voce 16 03 05	0	0	0		D15
16 06 01*	Batterie al piombo	2.340	2.476	2.647	R13/R12	
16 06 04	Batterie alcaline	0	0	14	R13	
16 07 08*	Rifiuti contenenti olio	5.200	11.980	6.690	R9	
16 07 08*	Rifiuti contenenti olio	0	0	92		D9
16 10 02	Rifiuti liquidi acquosi, diversi da quelli di cui alla voce 161001	2.800	2.500	1.480		D9/D13
16 10 03*	Concentrati acquosi, contenenti sostanze pericolose	1.720	0	0		D15
17 01 07	Miscugli di cemento, mattoni, mattonelle diversi da 170106	140	0		R13	
17 02 01	Legno	0	2.220	0	R13	
17 02 02	Vetro in lastre	0	0	0	R13	
17 02 03	plastica	0	0	240	R13	
17 02 04*	vetro, plastica e legno contenenti sostanze pericolose o da esse contaminati			121	R13	

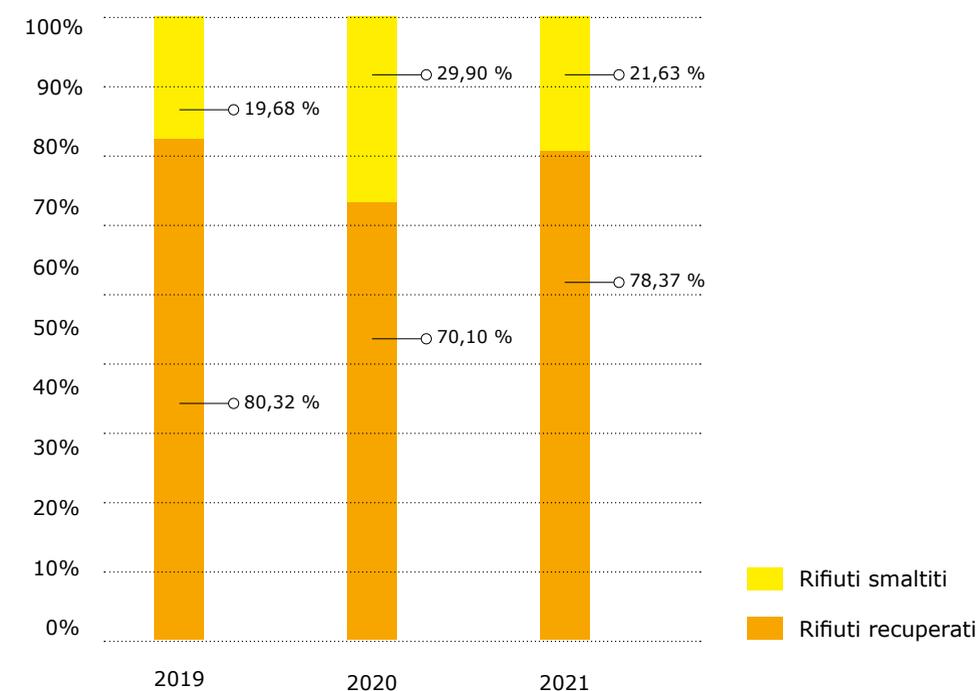


CODICE CER*	DESCRIZIONE	kg 2019	kg 2020	kg 2021	RECUPERO	SMALTIMENTO
170402	Alluminio	0	0	180	R13	
17 04 05	Ferro e acciaio	47.890	49.900	30.320	R13	
17 04 07	Metalli misti	1.280	0	11.540	R13	
17 04 11	Cavi, diversi da quelli di cui alla voce 170410	2.510	1.405	920	R13	
17 06 04	materiali isolanti, diversi da quelli di cui alle voci 17 06 01 e 17 06 03	0	0	2.120	R13	
18 01 03*	Rifiuti che devono essere raccolti e smaltiti applicando precauzioni particolari per evitare infezioni	0	5	0		D15
19 08 14	Fanghi prodotti da altri trattamenti delle acque reflue industriali, diversi da quelli di cui alla voce 19 08 13*	0	230	300		D15
20 01 01	Carta e cartone	6.910	0	0	R13	
20 01 21*	Tubi fluorescenti ed altri rifiuti contenenti mercurio	34	13	0	R13	
20 01 23*	Apparecchiature fuori uso contenenti CFC	70	0	0	R13	
20 01 38	Legno diverso da 200137	3.180	0	0	R13	
20 02 01	Rifiuti biodegradabili	0	140	0	R13	
20 03 03	Residui della pulizia stradale	0	0	680	R13	
20 03 03	Residui della pulizia stradale	0	880	0		D9
20 03 04	Liquami delle fosse settiche	20.680	13.500	20.360		D9
20 03 06	Prodotti dalla pulizia delle acque di scarico	0	17.320	3.140		D9
20 03 07	Rifiuti ingombranti	2.160	1.800	6.080	R13	

### PESO TOTALE DEI RIFIUTI PER MODALITÀ DI SMALTIMENTO IN PSA SECH

	U.M.	2019	2020	2021
Rifiuti avviati a recupero (R)	kg	111.817	111.950	92.654
	%	80,32%	70,10%	78,37%
Rifiuti avviati a smaltimento (D)	kg	27.400	47.758	25.568
	%	19,68%	29,90%	21,63%
<b>TOTALE</b>	<b>kg</b>	<b>139.217</b>	<b>159.708</b>	<b>118.222</b>

### ANDAMENTO DELLA % DI RIFIUTI AVVIATI A SMALTIMENTO E RECUPERATI IN PSA SECH



### OPERAZIONI CUI SONO DESTINATI I RIFIUTI PERICOLOSI IN PSA SECH

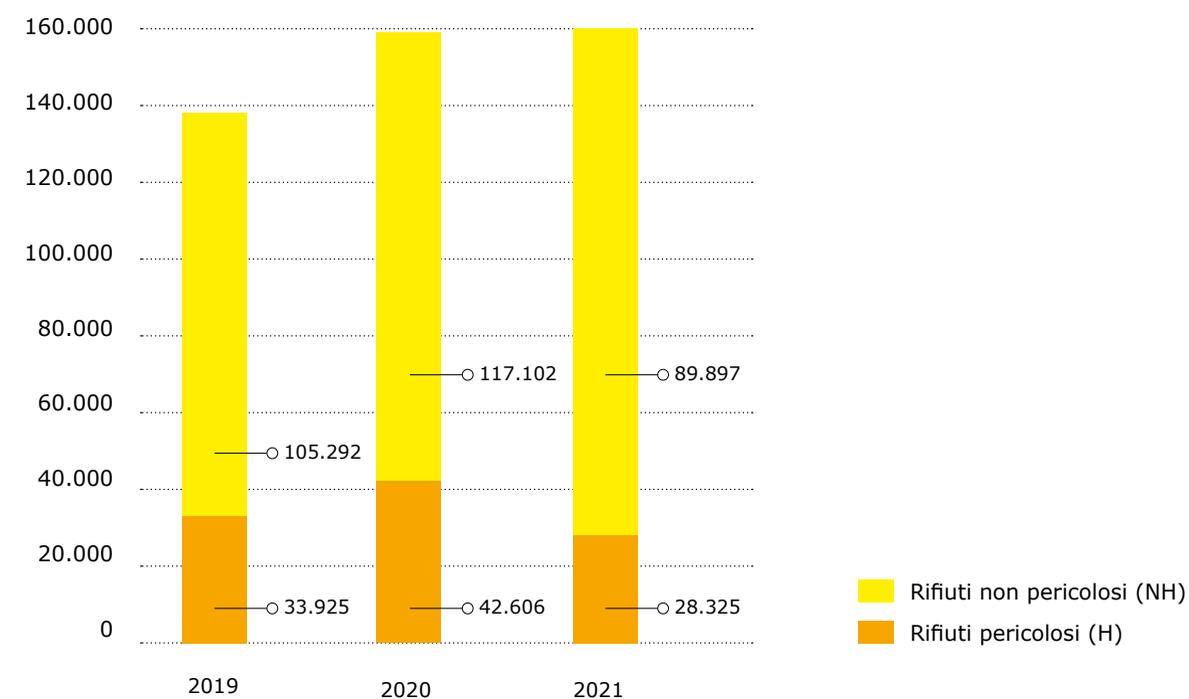
	U.M.	2019	2020	2021
<b>RIFIUTI PERICOLOSI (H)</b>	<b>kg</b>	<b>33.925</b>	<b>42.606</b>	<b>28.325</b>
<b>OPERAZIONI DI SMALTIMENTO</b>				
Avviati a inceneritori (con recupero di energia)	kg	0	0	0
Avviati a inceneritori (senza recupero di energia)	kg	0	0	0
Avviati in discarica	kg	0	0	0
Avviati ad altre operazioni di smaltimento (cod. D9, D13, D14 e D15)	kg	3.920	845	92
<b>OPERAZIONI DI RECUPERO</b>				
Avviati ad operazioni di preparazione per il riutilizzo (cod. R09)	kg	7.810	11.980	6.690
Avviati ad operazioni di riciclo	kg	0	0	0
Avviati ad altre operazioni di recupero (R12 -R13)	kg	22.195	29.781	21.543

### OPERAZIONI CUI SONO DESTINATI I RIFIUTI NON PERICOLOSI IN PSA SECH

	U.M.	2019	2020	2021
<b>RIFIUTI NON PERICOLOSI (NH)</b>	<b>kg</b>	<b>105.292</b>	<b>117.102</b>	<b>89.897</b>
<b>OPERAZIONI DI SMALTIMENTO</b>				
Avviati a inceneritori (con recupero di energia)	kg	0	0	0
Avviati a inceneritori (senza recupero di energia)	kg	0	0	0
Avviati in discarica	kg	0	0	0
Avviati ad altre operazioni di smaltimento (cod. D9, D13, D14 e D15)	kg	23.480	46.913	25.476
<b>OPERAZIONI DI RECUPERO</b>				
Avviati ad operazioni di preparazione per il riutilizzo	kg	0	0	0
Avviati ad operazioni di riciclo	kg	0	0	0
Avviati ad altre operazioni di recupero (R12 -R13)	kg	81.812	70.189	64.421



### PRODUZIONE ANNUALE DI RIFIUTI IN PSA SECH





### 4.1.2.3 PRODUZIONE DI RIFIUTI IN PSA VENICE-VECON

Per PSA Venice-Vecon la produzione più importante dal punto di vista quantitativo risulta essere quella relativa a: imballaggi in legno (+ 24% rispetto al 2020), residui della pulizia stradale (+ 37% rispetto al 2020), ferro e acciaio (raddoppiati rispetto al 2020) e imballaggi in materiali misti (diminuiti del 65% rispetto allo scorso anno), derivanti per lo più dalla pulizia dei contenitori. L'analisi dei dati dell'ultimo triennio di PSA Venice-Vecon evidenzia una diminuzione del 5% circa della produzione annuale complessiva dei rifiuti, dovuta anche al calo dei volumi dei contenitori movimentati. La riduzione nella produzione di rifiuti, nel corso del triennio 2019-2021, è stata costante per i rifiuti non pericolosi; è stato invece altalenante l'andamento relativo ai rifiuti pericolosi, in quanto nel 2020 si è verificato un aumento del 13%

circa rispetto al 2019, mentre nel 2021 è stata rilevata una diminuzione netta del 42% rispetto all'anno precedente. Per quanto riguarda gli imballaggi in legno e in materiali misti, la produzione di rifiuti è imputabile all'intensificarsi delle attività di stuffing e unstuffing di merci containerizzate (tubi, marmi), nonché all'installazione di una tendostruttura di grandi dimensioni, adibita a deposito di materiale siderurgico in conto terzi. Nel 2021 la produzione di residui derivanti dalla pulizia stradale è invece aumentata per la maggior frequenza delle pulizie di piazzale, dovuta alla crescente movimentazione di merci in area stuffing e unstuffing. Per quanto concerne la produzione dei rifiuti di ferro e acciaio, la medesima è derivata principalmente dallo smaltimento di contenitori non più utilizzabili.

### PESO TOTALE DEI RIFIUTI IN PSA VENICE-VECON PER TIPO

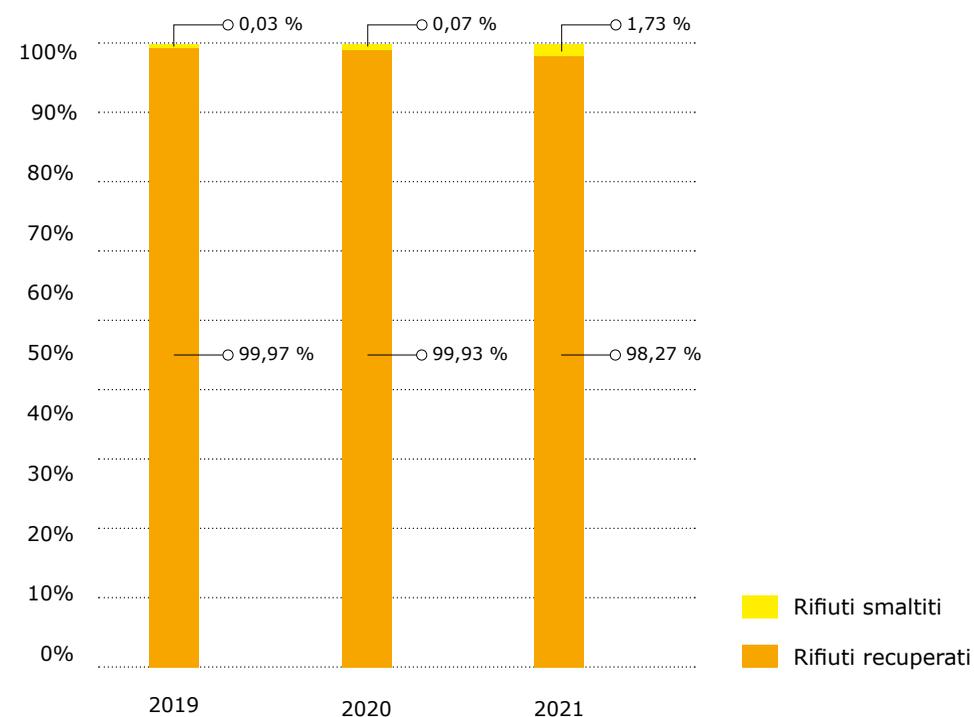
CODICE CER*	DESCRIZIONE	kg 2019	kg 2020	kg 2021	RECUPERO	SMALTIMENTO
07.02.13	Rifiuti Plastici	0	5.980	0	R13	
08.01.21*	Residui di pittura o di sverniciatori	69	5	67	R13	
13.01.05*	emulsioni non clorurate	41	90	0		D15
13.01.10*	Oli minerali per circuiti idraulici, non clorurati	849	437	237	R13	
13.02.05*	Oli minerali per motori, ingranaggi e lubrificazione, non clorurati	7.141	4.813	4.043	R13	
15.01.03	imballaggi in legno	51.890	66.800	69.130	R13	
15.01.06	Imballaggi in materiali misti	20.630	32.900	11.280	R13	
15.01.10*	Imballaggi contenenti residui di sostanze pericolose o contaminati da tali sostanze	48	174	122	R13	
15.02.02*	Assorbenti, materiali filtranti (inclusi filtri dell'olio non specificati altrimenti), stracci e indumenti protettivi, contaminati da sostanze pericolose	368	308	263	R13	
15.02.03*	Assorbenti, materiali filtranti, stracci e indumenti protettivi, diversi da quelli di cui alla voce 150202	118	115	102	R13	
16.01.07*	Filtri dell'olio	307	327	265	R13	
16.01.12	Pastiglie per freni, diverse da quelle di cui alla voce 160111	60	114	37	R13	
16.01.14*	Liquidi antigelo contenenti sostanze pericolose	48	42	0	R13	
16.01.21*	Componenti pericolosi diversi da quelli di cui alle voci da 160107 a 160111, 160113 e 160114	252	165	329	R13	
16.02.13*	apparecchiature fuori uso, contenenti componenti pericolosi (1) diversi da quelli di cui alle voci 160209 e 160212	340	0	0	R13	
16.02.14	Apparecchiature fuori uso, diverse da quelle di cui alle voci da 160209 a 160213	460	0	0	R13	
16.02.16	Componenti rimossi da apparecchiature fuori uso diversi da quelli di cui alla voce 160215	120	0	0	R13	
16.05.04*	Gas in contenitori a pressione (compresi gli halon), contenenti sostanze pericolose	26	25	48	R13	
16.06.01*	Batterie al piombo	958	1.296	1.545	R13	
17.04.05	Ferro e acciaio	19.170	3.010	9.420	R13	
19.08.01	Residui vagliatura lavaggi	0	80	0	R13	
20.01.01	Carta e Cartone	0	1.400	4.380	R13	
20.01.21*	tubi fluorescenti	0	0	12	R13	
20.03.03	Residui della pulizia stradale	36.790	18.380	27.180	R13	
20.03.03	Residui della pulizia stradale	0	0	2.250		D15

\* = rifiuti pericolosi.

### PESO TOTALE DEI RIFIUTI PER MODALITÀ DI SMALTIMENTO IN PSA VENICE-VECON

	U.M.	2019	2020	2021
Rifiuti avviati a recupero (R)	kg	139.644	136.371	128.460
	%	99,97%	99,93%	98,28%
Rifiuti avviati a smaltimento (D)	kg	41	90	2.250
	%	0,03%	0,07%	1,72%
<b>TOTALE</b>	<b>kg</b>	<b>139.685</b>	<b>136.461</b>	<b>130.710</b>

### ANDAMENTO DELLA % DI RIFIUTI AVVIATI A SMALTIMENTO E RECUPERATI IN PSA VENICE-VECON



### OPERAZIONI CUI SONO DESTINATI I RIFIUTI PERICOLOSI IN PSA VENICE-VECON

	U.M.	2019	2020	2021
<b>RIFIUTI PERICOLOSI (H)</b>	<b>kg</b>	<b>10.565</b>	<b>7.797</b>	<b>7.033</b>
<b>OPERAZIONI DI SMALTIMENTO</b>				
Avviati a inceneritori (con recupero di energia)	kg	0	0	0
Avviati a inceneritori (senza recupero di energia)	kg	0	0	0
Avviati in discarica	kg	0	0	0
Avviati ad altre operazioni di smaltimento (cod. D9, D13, D14 e D15)	kg	41	90	0
<b>OPERAZIONI DI RECUPERO</b>				
Avviati ad operazioni di preparazione per il riutilizzo (cod. R09)	kg	0	0	0
Avviati ad operazioni di riciclo	kg	0	0	0
Avviati ad altre operazioni di recupero (R12 -R13)	kg	10.524	7.707	7.033

### OPERAZIONI CUI SONO DESTINATI I RIFIUTI NON PERICOLOSI IN PSA VENICE-VECON

	U.M.	2019	2020	2021
<b>RIFIUTI NON PERICOLOSI (NH)</b>	<b>kg</b>	<b>129.120</b>	<b>128.664</b>	<b>123.677</b>
<b>OPERAZIONI DI SMALTIMENTO</b>				
Avviati a inceneritori (con recupero di energia)	kg	0	0	0
Avviati a inceneritori (senza recupero di energia)	kg	0	0	0
Avviati in discarica	kg	0	0	0
Avviati ad altre operazioni di smaltimento (cod. D9, D13, D14 e D15)	Kg	0	0	2.250
<b>OPERAZIONI DI RECUPERO</b>				
Avviati ad operazioni di preparazione per il riutilizzo	kg	0	0	0
Avviati ad operazioni di riciclo	kg	0	0	0
Avviati ad altre operazioni di recupero (R12 -R13)	kg	129.120	128.664	121.427

### 4.1.3 EMISSIONI IN ATMOSFERA

Tutta l'area dei terminal di **PSA Italy** è interessata dalla presenza di emissioni **convogliate**.

Le emissioni convogliate presenti all'interno del terminal **PSA Genova Pra'** sono rappresentate da:

- emissioni da impianti termici del terminal.

Il condizionamento termico invernale viene garantito mediante caldaie a gas naturale, presenti presso le diverse palazzine dislocate nel terminal.

Gli impianti termici sono sottoposti ai controlli periodici di legge da parte dell'appaltatore terzo responsabile; è fatto ricorso a manutentori di comprovata esperienza per eseguire le attività di controllo degli impianti. PSA Genova Pra' monitora i quantitativi di gas refrigeranti rilasciati in atmosfera per cause fisiologiche degli impianti, in seguito a danni puntuali sui

refrigeranti caricati dal terminal negli impianti di condizionamento (civili o dei mezzi), oltre che per le sostituzioni di impianti. Attualmente gli impianti civili utilizzano tutti gas R404A, mentre sui mezzi operativi è usato il gas HFC-134a. Eventuali ricariche di gas fluorati sono riportate nel registro telematico regionale (CAITEL).

Di seguito si riporta dettaglio della situazione in PSA Genova Pra' con l'elenco delle macchine installate; non è riportato il dettaglio degli impianti presenti sui mezzi operativi. Il terminal dispone dell'attrezzatura necessaria per rigenerare i fluidi di condizionamento dei mezzi operativi minimizzando, in questo modo, il reintegro di nuovi gas all'interno degli impianti di condizionamento stessi.

#### SITUAZIONE CLIMATIZZATORI PSA GENOVA PRA'

ANNO	TOT CLIMA	kg TOTALI DI GAS CONTE-NUTI	TON CO <sub>2</sub> EQUIVA-LENTI	CONDIZIO-NATORI SMONTATI E SOSTI-TUITI	CONDIZIO-NATORI AGGIUNTI	CONDIZIO-NATORI ELIMINATI E NON SOSTITUITI	GAS R22 ALIENATO (kg)	GAS R22 RESIDUO (kg)
2019	27	415,67	973,63	0	0	0	0	0
2020	28	419,15	980,94	0	1	0	0	0
2021	30	433,75	1.000,95	2	2	2	0	0

Nel terminal sono presenti, inoltre, un piccolo impianto solare termico ed un impianto fotovoltaico per la produzione di acqua calda ed energia elettrica nella palazzina dei capituono, in prossimità della banchina internazionale.

- emissioni da attività che prevedono l'uso di solventi, di verniciatura e saldatura.

In officina vengono svolte operazioni di pulizia superficiale dei metalli, attività di verniciatura di oggetti vari in metallo e vetro e attività di saldatura e taglio termico di oggetti e di superfici metalliche. Le attività sono soggette ad autorizzazione da parte delle autorità competenti e sono gestite come ivi prescritto.

In **PSA SECH** le emissioni convogliate sono rappresentate da:

- emissioni da centrale termica, ad esse si sommano le emissioni in condizioni anomale o di emergenza degli impianti di climatizzazione.

In PSA SECH la centrale termica è adibita al riscaldamento dell'acqua sanitaria per gli spogliatoi\*, mentre il riscaldamento degli uffici è garantito da un sistema di pompe di calore, utilizzate in modalità condizionamento nella stagione estiva. Tale soluzione riduce sensibilmente il consumo di combustibili tradizionali (gasolio o metano), nonché di emissioni, tuttavia deve essere tenuto sotto controllo per la presenza di sostanze dannose per l'ozono (ODS), in quanto

le pompe di calore veicolano GAS del tipo R32, R410A, R134A, R22 e R407C. In PSA SECH l'alimentazione della centrale termica adibita al riscaldamento dell'acqua sanitaria per gli spogliatoi è a metano. Ai sensi del DPR 74/2013, tutti gli impianti sono dotati dei libretti di impianto, sia per le centrali termiche che per i climatizzatori. Rapporti di efficienza energetica vengono effettuati ad ogni stagione termica, o ogni due, a seconda della periodicità imposta dalla normativa. Conseguentemente, in PSA SECH, le macchine residue veicolanti il gas refrigerante R22 vengono sostituite a necessità, senza ricorrere a manutenzione/riempimenti, così come consentito dalla normativa. Per queste apparecchiature viene mantenuto il libretto di impianto ai sensi della precedente normativa DPR 147/2006, al fine di accertare l'assenza di perdite. Dal 2020 è proseguita, inoltre, l'azione di rimozione di queste apparecchiature, per cui in PSA SECH il numero complessivo di macchine veicolanti gas R22 è sceso a tre. Di seguito si riporta il dettaglio delle macchine installate in PSA SECH; i vari indicatori riferiti alla situazione climatizzatori mostrano valori confrontabili con quelli degli anni precedenti, considerato il fatto che, rispetto al 2019 e 2020, il numero di climatizzatori è aumentato di nove unità. Si segnala, inoltre, una positiva diminuzione della quantità di gas alienato.

\* In PSA SECH la caldaia è funzionale anche al riscaldamento dei medesimi e dei due uffici del reparto manutenzione.

PSA Genova Pra': nuova area reefer modulabile.

### SITUAZIONE CLIMATIZZATORI PSA SECH

ANNO	TOT CLIMA	kg TOTALI DI GAS CONTENUTI	TON CO <sub>2</sub> EQUIVALENTI	CONDIZIONATORI SMONTATI E SOSTITUITI	CONDIZIONATORI AGGIUNTI	CONDIZIONATORI ELIMINATI E NON SOSTITUITI	GAS R22 ALIENATO (kg)	GAS R22 RESIDUO (kg)
2019	181	212,865	402,711	9	1	0	1,15	6,49
2020	181	204,71	380,59	7	2	2	0,92	3,47
2021	190	219,34	396,75	9	2	2	0,85	3,47

- emissioni da attività di saldatura, da parte dell'attività di manutenzione meccanica interna, regolate da quanto previsto dall'art. 272 D.lgs 152/2006 e D.G.R. 1260/2010;
- emissioni da attività di lavorazioni meccaniche dei metalli e/o trattamenti superficiali e/o altre lavorazioni dei metalli, da parte dell'attività di manutenzione meccanica, regolate da quanto previsto dall'art. 272 D.lgs 152/2006 e D.G.R. 1260/2010.

In **PSA Venice-Vecon** le emissioni convogliate sono rappresentate da:

- emissioni da centrale termica; la palazzina Sartori viene climatizzata da un impianto a volume refrigerante variabile (VRV). Inoltre, è installata una caldaia alimentata a GPL per la produzione di acqua calda sanitaria e il riscaldamento degli spogliatoi. Il capannone

della zona officina è riscaldato da pannelli radianti. Tutti gli edifici che prevedono la presenza di personale sono dotati di unità di raffrescamento/riscaldamento in pompa di calore. Le sale CED sono raffrescate da condizionatori. Nel 2014 vi è stata la sostituzione delle macchine refrigeranti a servizio della Palazzina Sartori passando dal fluido refrigerante R22 a R410A. L'azienda ha affidato la manutenzione degli impianti a ditta esterna e relativo personale, dotati entrambi di qualifica frigoristi (certificato e patentino come previsto dalla legislazione vigente). In merito all'efficienza energetica secondo il DPR 74/2013, alcune apparecchiature ricadono nell'adempimento della verifica dell'efficienza energetica ogni quattro anni.



Di seguito si riporta dettaglio della situazione in PSA Venice-Vecon con l'elenco delle macchine installate:

### SITUAZIONE CLIMATIZZATORI PSA VENICE

ANNO	TOT CLIMA	kg TOTALI DI GAS CONTENUTI	TON CO <sub>2</sub> EQUIVALENTI	CONDIZIONATORI SMONTATI E SOSTITUITI	CONDIZIONATORI AGGIUNTI	CONDIZIONATORI ELIMINATI E NON SOSTITUITI	GAS R22 ALIENATO (kg)	GAS R22 RESIDUO (kg)
2019	48	207,421	485,473	0	0	0	0	0
2020	49	209,421	488,193	0	1	0	0	0
2021	50	212,421	494,785	0	1	0	0	0

- emissioni da attività di saldatura, da parte dell'attività di manutenzione meccanica interna, regolate da quanto previsto dall'art. 272 D.lgs 152/2006 e D.G.R. 1260/2010;
- emissioni da attività di lavorazioni meccaniche dei metalli e/o trattamenti superficiali e/o altre lavorazioni dei metalli, da parte dell'attività di manutenzione meccanica, regolate da quanto previsto dall'art. 272 D.lgs 152/2006 e D.G.R. 1260/2010.

## APPROFONDIMENTO SULLA NORMATIVA RELATIVA AGLI IMPIANTI DI CLIMATIZZAZIONE

Il Regolamento CE 2037/2000 (recepito in Italia dal DPR n. 147 del 2006) ha vietato, dal 2012, l'immissione sul mercato e il riempimento in caso di perdite di gas R22. Il successivo Regolamento CE 517/2014 sui gas fluorurati ad effetto serra mira a ridurre ulteriormente le emissioni, attraverso una pluralità di misure: norme relative al contenimento, all'uso, al recupero e alla distruzione dei gas fluorurati ad effetto serra, condizioni riguardanti la collocazione sul mercato di certi tipi di prodotti o di dispositivi che contengono o si basano su gas fluorurati ad effetto serra (divieti), usi specifici di questi gas (divieto di manutenzione insieme ad alcuni gas), limiti quantitativi di collocazione sul mercato degli HFC\* (eliminazione). A decorrere dal 24 gennaio 2019 è entrato in vigore il DPR n. 146/2018, recante esecuzione del regolamento (UE) n. 517/2014 sui gas fluorurati a effetto serra, che abroga e sostituisce il DPR n. 43/2012. Questo comporta, per i terminal, il venir meno dell'obbligo relativo alla comunicazione ad ISPRA, entro il 31 maggio di ogni anno, delle informazioni riguardanti le quantità di emissioni in atmosfera di gas fluorurati (la cd. "dichiarazione F-Gas"). In sostituzione di questo adempimento, è stata istituita la Banca Dati (articolo 16 del DPR n. 146/2018) in materia di raccolta e conservazione delle informazioni relative alle attività di controllo delle perdite, nonché le attività di installazione, assistenza, manutenzione, riparazione, smantellamento delle apparecchiature contenenti gas fluorurati ad effetto serra. A partire dal 24 settembre 2019, a seguito dei primi interventi utili di controllo delle perdite, di manutenzione, di assistenza, di riparazione e/o di smantellamento delle apparecchiature già installate alla data di entrata in vigore del DPR n. 146/2018, i terminal, per mezzo dei propri fornitori, hanno comunicato per via telematica, alla nuova Banca Dati, le informazioni obbligatorie previste dalla nuova normativa. Da notare che, a differenza di quanto prevedevano le precedenti prescrizioni, ad essere coinvolte sono tutte le macchine veicolanti gas e non solo quelle che superano 3 kg o 5 Tons di CO<sub>2</sub>.

\* HFC: Fluido refrigerante.

Le aree dei tre terminal di **PSA Italy** sono interessate anche dalla presenza di emissioni **diffuse**, sia di tipo diretto, riconducibili principalmente alle emissioni di gas di scarico provenienti dai mezzi di movimentazione, sia di tipo indiretto, riconducibili al traffico degli autotreni, oltre che alla mobilità dei dipendenti (tragitti casa-lavoro e spostamenti interni). Le emissioni provenienti da attività di terzi che operano nel sito sono trattate nel paragrafo dedicato (4.2 impatti indiretti). I tre terminal di PSA Italy monitorano i consumi dei mezzi operativi, il consumo di energia elettrica, di metano e GPL, per valutare periodicamente le emissioni in termini di GHG (Green House Gases); in questo modo le emissioni correlate alle emissioni diffuse, dirette e indirette, dovute al consumo di gasolio e di energia elettrica, possono essere quantificate in termini di produzione di tonnellate di CO<sub>2</sub> equivalente e di

gas ad effetto serra. La produzione di tali sostanze dipende, oltre che dalla tipologia di diesel utilizzato, dalle condizioni di utilizzo e dalle tecnologie impiegate (soprattutto con riferimento a NM-VOC, CO, TSP)\*; si ricorda, quindi, come i valori riportati siano utili, a livello indicativo, per valutare l'andamento nel tempo degli stessi, al fine di avere un'indicazione sul potenziale inquinante del parco macchine, anche se possono differire in maniera significativa dalle reali emissioni in atmosfera. La pluralità di mezzi e di condizioni di utilizzo degli stessi non permette al momento una stima più accurata ai fini del report.

Di seguito la tabella di quantificazione delle emissioni di GHG derivanti dalla combustione dei motori diesel e benzina dei macchinari di piazzale e delle altre attrezzature e dall'utilizzo di metano e GPL per riscaldamento e produzione di acqua sanitaria. La fonte, cui fa riferimento il gruppo PSA, è il GHG Protocol for Stationary Combustion.

\* NM-VOC: composti organici volatili non metanici; CO: monossido di carbonio; TSP: polveri totali sospese.

FATTORI DI EMISSIONE GRUPPO PSA*	CO <sub>2</sub> [kg/l]	CH <sub>4</sub> [kg/l]	N <sub>2</sub> O [kg/l]	TOT CO <sub>2</sub> eq [kg/l]
	2,6765	0,0101	0,0057	2,6923

\* CH<sub>4</sub>: metano; N<sub>2</sub>O: monossido di diazoto.

Per quanto riguarda gli altri inquinanti (NO<sub>x</sub>, NM-VOC, CO, NH<sub>3</sub> e TSP), i fattori di conversione sono stati ricalcolati ed affinati rispetto alla precedente edizione del report utilizzando quanto pubblicato da EMEP/ EAA Air Pollutant Emission Inventory Guidebook 2019; tali fattori sono stati

applicati ai soli motori a combustione interna (diesel e benzina). Per il calcolo delle tonnellate di inquinanti si passa attraverso la densità del gasolio e della benzina, secondo quanto indicato dalla circolare MISE 18/12/2014.

FATTORI DI EMISSIONE EMEP/ EAA 2019*	NO <sub>x</sub> [kg/kg]	NM-VOC [kg/kg]	NH <sub>3</sub> [Kg/kg]	TSP [kg/kg]
	0,0334	0,0019	0,0000	0,0009

\* NO<sub>x</sub>: ossidi di azoto; NM-VOC: composti organici volatili non metanici; CO: monossido di carbonio; NH<sub>3</sub>: ammoniacca; TSP: polveri totali sospese.

		PSA GP			PSA SECH			PSA VENICE		
		2019 (T)	2020 (T)	2021 (T)	2019 (T)	2020 (T)	2021 (T)	2019 (T)	2020 (T)	2021 (T)
DIESEL	NO <sub>x</sub>	131,54	100,34	104,87	23,88	18,72	19,44	19,65	15,40	13,77
	NM-VOC	7,57	5,77	6,03	1,37	1,08	1,12	1,13	0,89	0,79
	CH <sub>4</sub>	47,74	36,42	38,06	8,67	6,79	7,06	7,13	5,59	5,00
	CO <sub>2</sub>	12.635,11	9.637,87	10.072,93	2.293,35	1.797,80	1.867,17	1.887,49	1.479,52	1.322,43
	CO	29,88	22,79	23,82	5,42	4,25	4,42	4,46	3,50	3,13
	NH <sub>3</sub>	0,05	0,04	0,04	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01
	N <sub>2</sub> O	27,11	20,68	21,61	4,92	3,86	4,01	4,05	3,17	2,84
	TSP	3,71	2,83	2,95	0,67	0,53	0,55	0,55	0,43	0,39
	TOT CO <sub>2</sub> EQ	12.709,97	9.694,97	10.132,61	2.306,94	1.808,45	1.878,24	1.898,68	1.488,29	1.330,27

		PSA GP			PSA SECH			PSA VENICE		
		2019 (T)	2020 (T)	2021 (T)	2019 (T)	2020 (T)	2021 (T)	2019 (T)	2020 (T)	2021 (T)
BENZINA	NO <sub>x</sub>	0,33	0,29	0,30	0,00	0,01	0,01	0,02	0,02	0,02
	NM-VOC	0,38	0,33	0,35	0,00	0,01	0,01	0,02	0,02	0,03
	CH <sub>4</sub>	0,47	0,41	0,43	0,00	0,01	0,01	0,03	0,03	0,03
	CO <sub>2</sub>	116,74	100,80	106,67	0,00	2,19	3,18	7,60	6,78	8,14
	CO	3,22	2,78	2,94	0,00	0,06	0,09	0,21	0,19	0,22
	NH <sub>3</sub>	0,04	0,04	0,04	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	N <sub>2</sub> O	0,27	0,23	0,24	0,00	0,01	0,01	0,02	0,02	0,02
	TSP	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	TOT CO <sub>2</sub> EQ	117,48	101,44	107,35	0,00	2,20	3,20	7,64	6,83	8,20

		PSA GP			PSA SECH			PSA VENICE*		
		2019 (T)	2020 (T)	2021 (T)	2019 (T)	2020 (T)	2021 (T)	2019 (T)	2020 (T)	2021 (T)
METANO/GPL	NO <sub>x</sub>	N.D.**	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.
	NM-VOC	N.D.	N.D.	N.D.						
	CH <sub>4</sub>	1,25	1,29	1,42	0,20	0,12	0,11	0,02	0,02	0,02
	CO <sub>2</sub>	502,74	518,01	569,47	81,33	47,76	45,68	7,61	8,47	8,53
	CO	N.D.	N.D.	N.D.						
	NH <sub>3</sub>	N.D.	N.D.	N.D.						
	N <sub>2</sub> O	0,24	0,24	0,27	0,04	0,02	0,02	0,00	0,00	0,00
	TSP	N.D.	N.D.	N.D.						
	TOT CO <sub>2</sub> EQ	504,23	519,55	571,16	81,58	47,90	45,82	7,63	8,49	8,55

\* Solo PSA Venice-Vecon utilizza GPL invece che metano.

\*\* N.D. = consumo ed emissioni non riferiti a mezzi operativi, ma a riscaldamento.

**N**essuno dei tre terminal utilizza nell'erogazione dei propri servizi sostanze qualificate come ODS\*. Scindendo le emissioni di GHG, per i tre terminal, prodotte direttamente (Scope 1) dalle emissioni indirette (Scope 2), correlate all'utilizzo di energia elettrica prodotta al di fuori dei siti, si ricavano le seguenti tabelle.

\* ODS: Ozone-Depleting Substances, principalmente di gas clorofluorocarburi (CFC), responsabili dell'assottigliamento delle fasce di ozono.

### EMISSIONI DI GHG (SCOPE 1)

SITO	EMISSIONI DI GHG*	U.M.	2019	%	2020	%	2021	%
PSA GP	Da gasolio	[tCO <sub>2</sub> eq]	12.709,97	57,86%	9.694,97	53,74%	10.132,61	92,44%
	Da benzina	[tCO <sub>2</sub> eq]	117,48	0,53%	101,44	0,56%	107,35	0,98%
	Da metano	[tCO <sub>2</sub> eq]	504,23	2,30%	519,55	2,88%	571,16	5,21%
	Da fluidi refrigeranti	[tCO <sub>2</sub> eq]	274,66	1,25%	109,20	0,61%	150,35	1,37%
PSA SECH	Da gasolio	[tCO <sub>2</sub> eq]	2.306,94	52,46%	1.808,45	85,44%	1.878,24	96,01%
	Da benzina	[tCO <sub>2</sub> eq]	0,00	0,00%	2,20	0,10%	3,20	0,16%
	Da metano	[tCO <sub>2</sub> eq]	81,58	1,86%	47,90	2,26%	45,82	2,34%
	Da fluidi refrigeranti	[tCO <sub>2</sub> eq]	15,11	0,34%	73,13	3,45%	28,99	1,48%
PSA VENICE	Da gasolio	[tCO <sub>2</sub> eq]	1.898,68	64,61%	1.488,29	61,31%	1.330,27	64,17%
	Da benzina	[tCO <sub>2</sub> eq]	7,64	0,26%	6,83	0,28%	8,20	0,40%
	Da GPL	[tCO <sub>2</sub> eq]	7,63	0,26%	8,49	0,35%	8,55	0,41%
	Da fluidi refrigeranti	[tCO <sub>2</sub> eq]	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%

\* I dati per gli anni 2019 e 2020, pubblicati negli scorsi report per PSA Genova Pra' e PSA SECH, sono stati ricalcolati sulla base dei fattori di conversione in tCO<sub>2</sub>eq forniti dal gruppo PSA successivamente alla pubblicazione del report. A partire dal 2019 il dato di emissione di GHG raccolto considera anche il contributo dei fluidi refrigeranti da riempimenti/dismissioni di impianti, seppur di contributo minimale rispetto agli altri.

### EMISSIONI INDIRETTE DI GHG (SCOPE 2)

SITO	EMISSIONI DI GHG	U.M.	2019		2020		2021	
			EMISSIONI DI GHG DA E.E. EFFETTIVE	% EMISSIONI DI GHG DA E.E. COMPENSATE	EMISSIONI DI GHG DA E.E. EFFETTIVE	% EMISSIONI DI GHG DA E.E. COMPENSATE	EMISSIONI DI GHG DA E.E. EFFETTIVE	% EMISSIONI DI GHG DA E.E. COMPENSATE
PSA GP*	da energia elettrica	[tCO <sub>2</sub> eq]	8.359,00	0,00%	7.617	0,00%	7.942,00	100,00%
PSA SECH**	da energia elettrica	[tCO <sub>2</sub> eq]	1.994,00	0,00%	1.774	89,57%	1.694,00	100,00%
PSA VENICE***	da energia elettrica	[tCO <sub>2</sub> eq]	1.025,00	0,00%	920	0,00%	859,00	15,48%

\* Per il 2021 PSA Genova Pra' ha compensato a zero i consumi di energia con l'acquisto di certificati di garanzia dell'origine rinnovabile delle fonti utilizzate dagli impianti di produzione.

\*\* Per il 2020 PSA SECH ha compensato circa il 90% dei consumi di energia elettrica con l'acquisto di certificati di garanzia dell'origine rinnovabile delle fonti utilizzate dagli impianti di produzione; per il 2021 in PSA SECH tale percentuale è salita al 100%, abbattendo a zero le emissioni di GHG con l'acquisto di energia.

\*\*\* Per il 2021 PSA Venice-Vecon ha compensato circa il 15% dei consumi di energia elettrica con l'acquisto di certificati di garanzia dell'origine rinnovabile delle fonti utilizzate dagli impianti di produzione.

**P**er i tre terminal di **PSA Italy** tutti gli indicatori di prestazione energetica risentono, fra le altre cose, del numero di contenitori refrigerati giacenti, le cui unità sono mantenute in temperatura mediante colonnine elettriche allacciate in parte alla rete ed in parte a generatori a gasolio noleggiati ed aggiunti a tal scopo. Nel triennio 2019 - 2021 gli allacci hanno registrato sensibili variazioni, con consumi che sono dipesi dall'efficienza energetica, dai quantitativi e dai tempi di sosta dei contenitori a temperatura controllata, che hanno controbilanciato le riduzioni ottenute con le misure di risparmio energetico adottate.

### UNITÀ REEFER

	2019	2020	2021
PSA GP	42.344	36.202	32.165
PSA SECH	14.834	10.114	10.270
PSA VENICE	13.327	9.810	10.893



### EMISSIONI DI GHG (SCOPE 1 + 2)

SITO	EMISSIONI DI GHG*	U.M.	2019	2020	2021
<b>PSA GP</b>	Totale emissioni GHG (E.E. + gasolio + benzina + metano + fluidi refrigeranti)	[tCO <sub>2</sub> eq]	21.964,93	18.041,75	10.961,47
<b>PSA SECH</b>	Totale emissioni GHG (E.E. + gasolio + benzina + metano + fluidi refrigeranti)	[tCO <sub>2</sub> eq]	4.397,23	2.116,68	1.956,24
<b>PSA VENICE</b>	Totale emissioni GHG (E.E. + gasolio + benzina + metano + fluidi refrigeranti)	[tCO <sub>2</sub> eq]	2.938,58	2.427,40	2.073,01

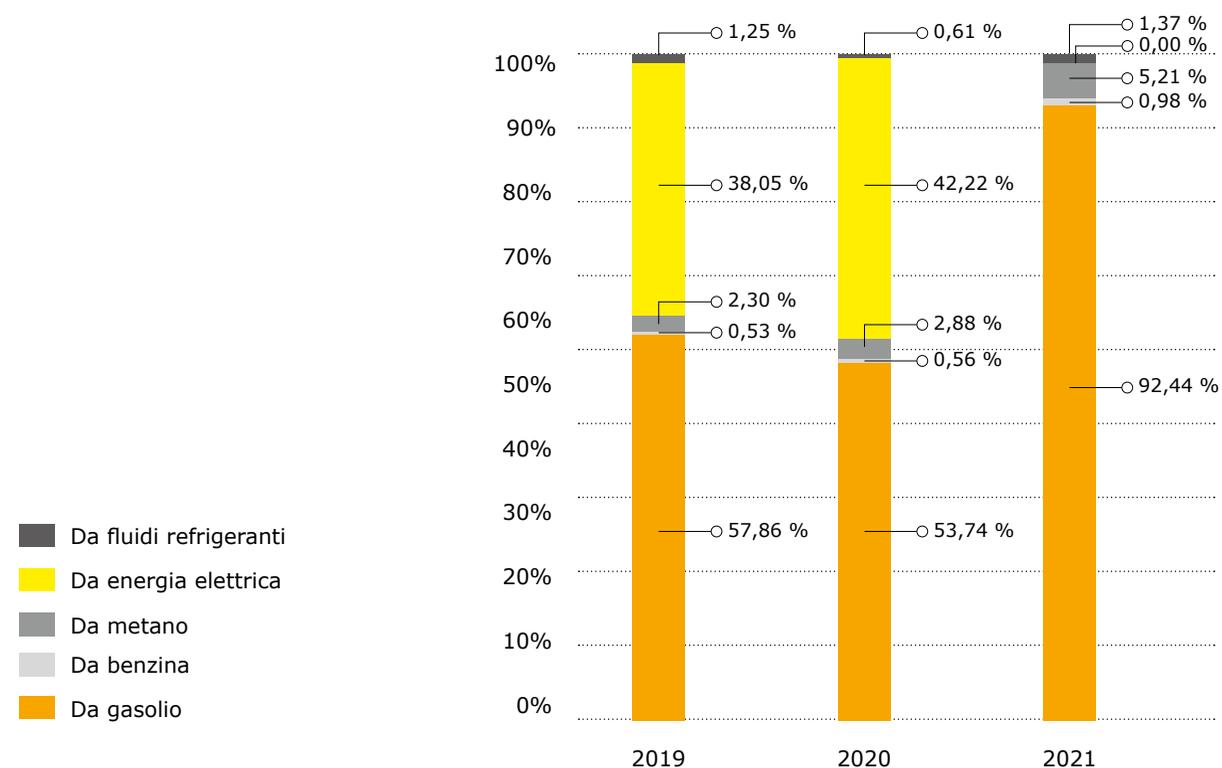
\*A partire dal 2019 il dato di emissione di GHG raccolto considera anche il contributo dei fluidi refrigeranti da riempimenti/dismissioni di impianti, seppur di contributo minimale rispetto agli altri.

Nel terminal di **PSA Genova Pra'** il contributo delle emissioni dirette (Scope 1) rimane in linea con quello dell'anno precedente seppur in lieve aumento, l'emergenza Coronavirus aveva impattato maggiormente nel primo semestre 2020, ad inizio della pandemia. L'andamento delle emissioni di GHG dell'anno 2021 è

stato fortemente influenzato dalla riduzione a zero delle emissioni di energia elettrica (Scope 2), dovuta all'acquisto di certificati di origine, che garantiscono l'uso di fonti energetiche rinnovabili senza emissione di CO<sub>2</sub>. Ne consegue una riduzione di tutti gli indici di emissione rapportati ai TEU e ai box movimentati.

PSA Genova Pra': servizio navetta di collegamento con la stazione ferroviaria.

### PERCENTUALE DI EMISSIONI DI GHG PSA GENOVA PRA' (SCOPE 1 + SCOPE 2)



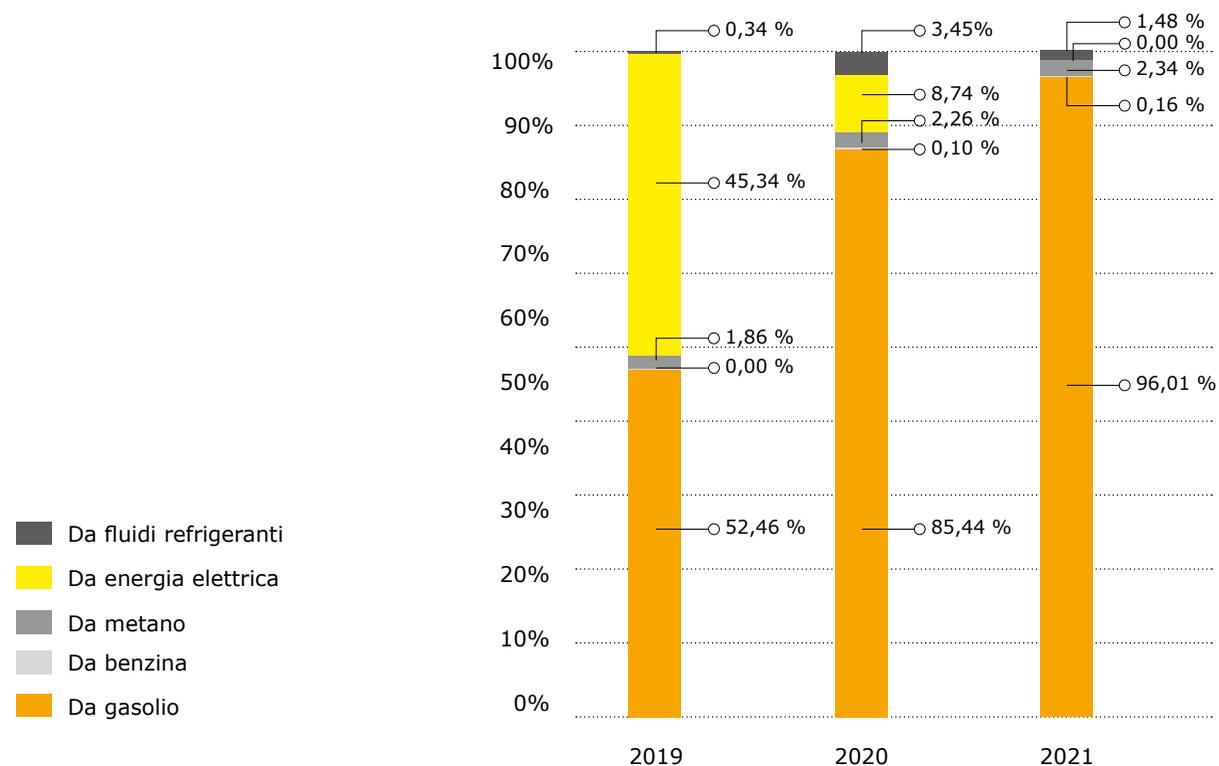
Per **PSA SECH** il dato assoluto delle emissioni di GHG è stato ricalcolato dal 2020 tenendo conto della percentuale di energia elettrica coperta dai certificati verdi di origine\*, che attestano la produzione proveniente da fonti rinnovabili e, conseguentemente, senza emissione di CO<sub>2</sub>. In PSA SECH, infatti, questa buona prassi è adottata dal 2020, ma solo nel 2021 si è giunti alla copertura del 100% dell'energia acquistata (Scope 2), pertanto le relative emissioni

di CO<sub>2</sub> possono essere ritenute sul piano teorico nulle; ne consegue una ulteriore riduzione di tutti gli indici di emissione rapportati ai TEU e ai box movimentati. Per quanto riguarda le emissioni dirette (Scope 1) il contributo maggiore è dato dal gasolio. I vari indicatori, ad eccezione dei gas refrigeranti che sono in netto calo, sono in linea con le quantità prodotte nel corso del 2020.

\* La Garanzia di Origine (GO) è una certificazione elettronica che attesta l'origine rinnovabile delle fonti utilizzate dagli impianti qualificati IGO dal GSE (Gestore dei Servizi Energetici).



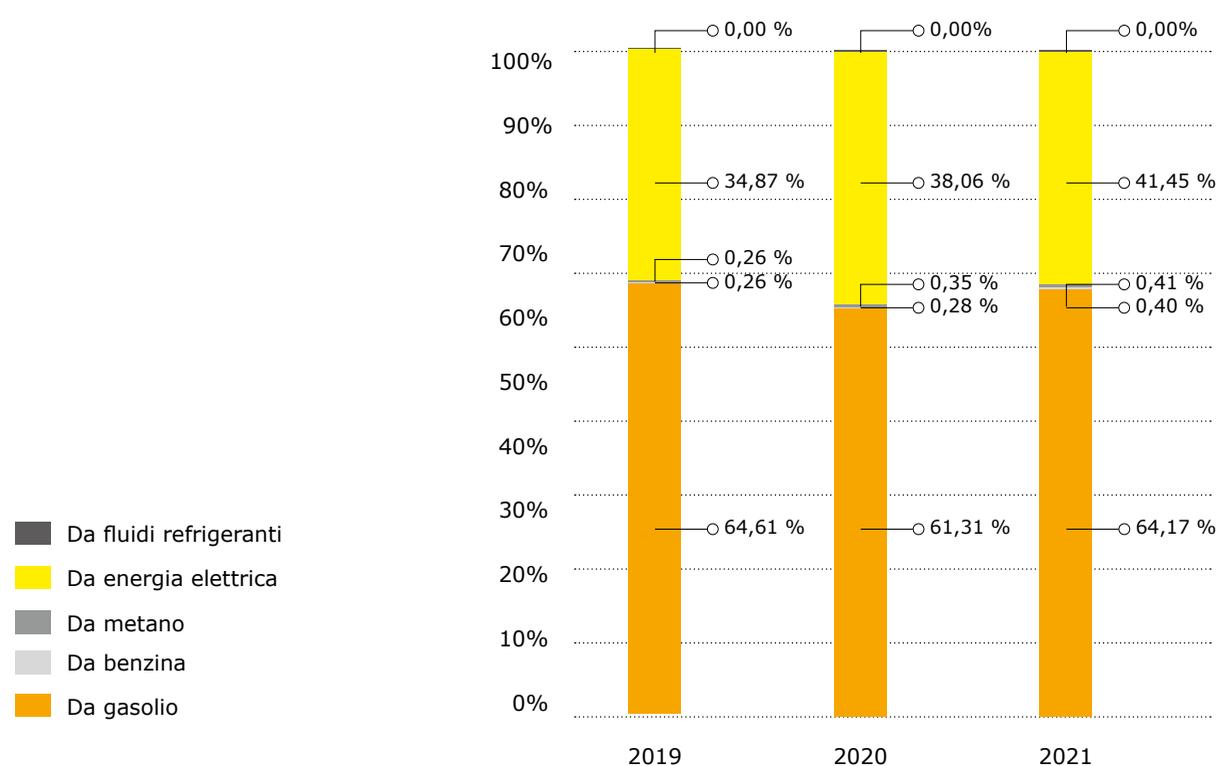
**PERCENTUALE DI EMISSIONI DI GHG PSA SECH (SCOPE 1 + SCOPE 2)**



**P**er **PSA Venice-Vecon** l'andamento delle emissioni di GHG rapportato ai TEU e ai box movimentati risulta costante. Preponderante resta sempre il contributo delle emissioni dirette (Scope 1), che registrano un lieve aumento rispetto all'anno precedente, mentre il dato relativo alle emissioni indirette (Scope 2) ha registrato un miglioramento della prestazione energetica generale di sito. Nel corso del 2021, il terminal ha acquistato certificati di Garanzia d'origine (GO) dal proprio fornitore di

energia elettrica ed ha così coperto il consumo di energia elettrica della palazzina uffici e delle torri faro. Nel breve termine è previsto l'acquisto di certificati di garanzia d'origine (GO) anche per la copertura dei consumi di energia elettrica delle attività operative, afferenti alla nuova cabina elettrica di PSA Venice-Vecon. L'alimentazione delle utenze non connesse a quest'ultima è fornita da quattro contatori alimentati in bassa tensione, connessi direttamente alla rete del distributore locale.

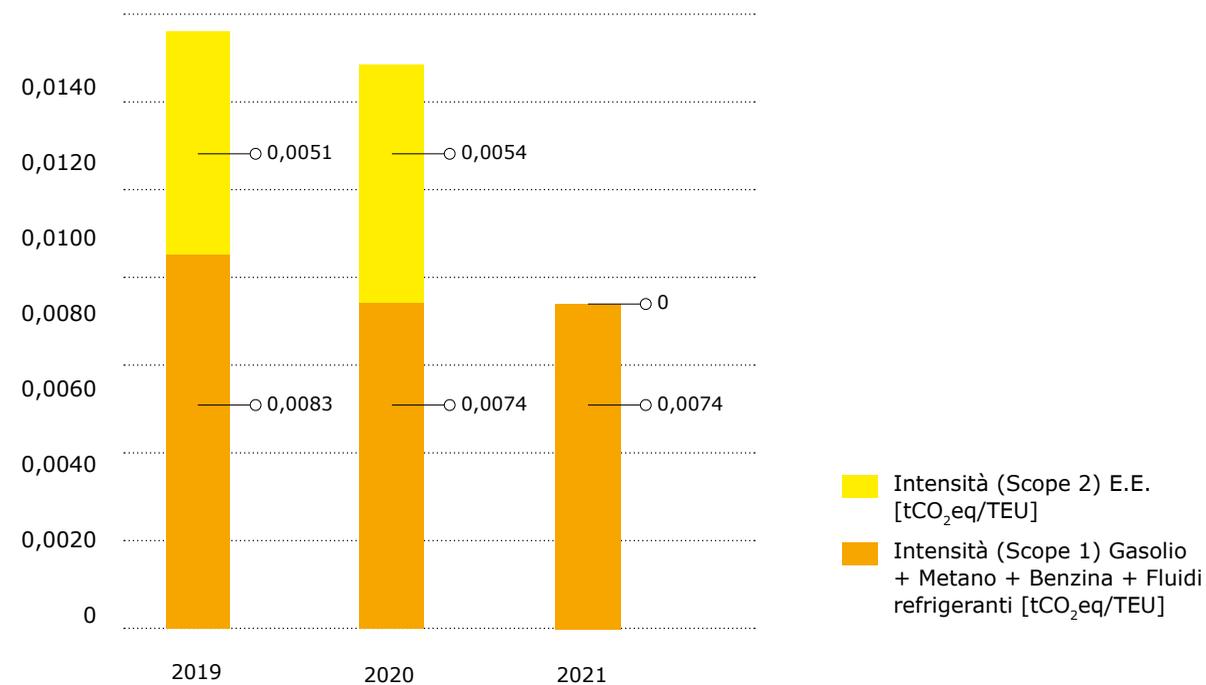
**PERCENTUALE DI EMISSIONI DI GHG PSA VENICE (SCOPE 1 + SCOPE 2)**



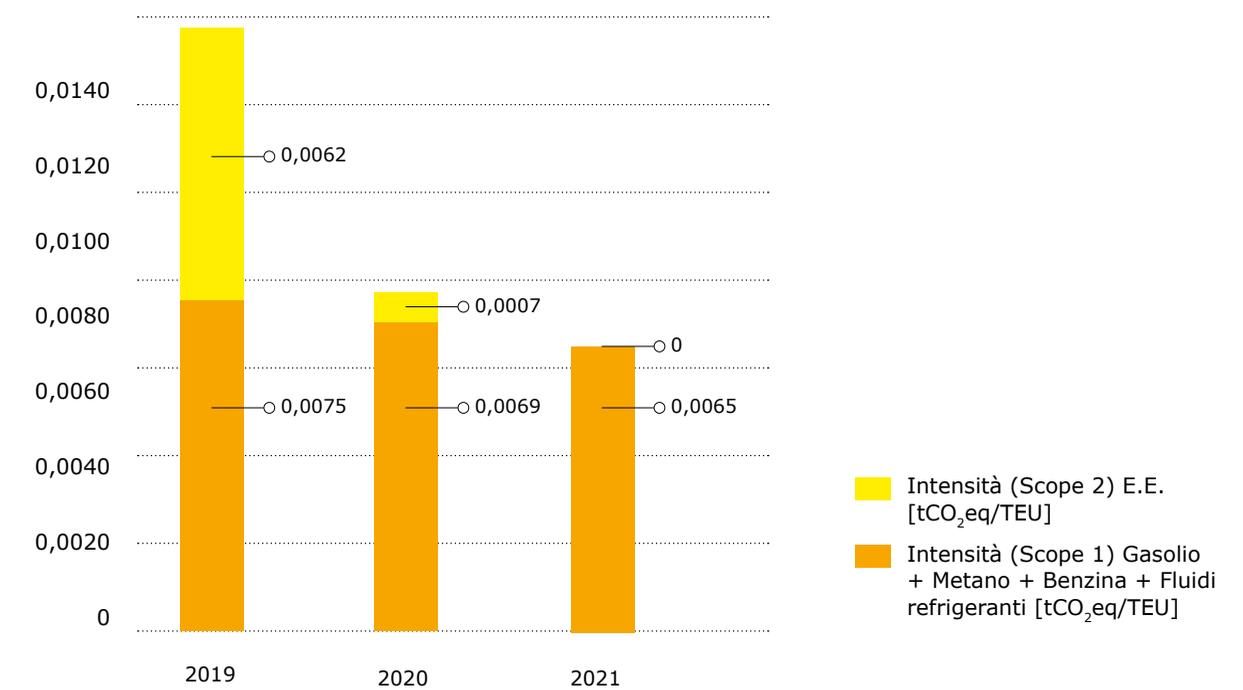
## INTENSITÀ DELLE EMISSIONI DI GHG

SITO	INTENSITÀ DI EMISSIONE GHG/TEU	U.M.	2019	2020	2021
PSA GP	Intensità (Scope 1) Gasolio + Metano+ Benzina + Fluidi refrigeranti	[tCO <sub>2</sub> eq/TEU]	0,0083	0,0074	0,0074
	Intensità (Scope 2) E.E	[tCO <sub>2</sub> eq/TEU]	0,0051	0,0054	0
	<b>Intensità totale (Scope 1 + 2) GP</b>	<b>[tCO<sub>2</sub>eq/TEU]</b>	<b>0,0135</b>	<b>0,0128</b>	<b>0,0074</b>
	Denominatore [tot. TEU]	[TEU]	1.632.069	1.407.308	1.484.580
PSA SECH	Intensità (Scope 1) Gasolio + Metano+ Benzina + Fluidi refrigeranti	[tCO <sub>2</sub> eq/TEU]	0,0075	0,0069	0,0065
	Intensità (Scope 2) E.E	[tCO <sub>2</sub> eq/TEU]	0,0062	0,0007	0,0000
	<b>Intensità totale (Scope 1 + 2) SECH</b>	<b>[tCO<sub>2</sub>eq/TEU]</b>	<b>0,0136</b>	<b>0,0075</b>	<b>0,0065</b>
	Denominatore [tot. TEU]	[TEU]	322.517	281.985	303.213
PSA VENICE	Intensità (Scope 1) Gasolio + GPL+ Benzina + Fluidi refrigeranti	[tCO <sub>2</sub> eq/TEU]	0,0062	0,0059	0,0062
	Intensità (Scope 2) E.E	[tCO <sub>2</sub> eq/TEU]	0,0033	0,0036	0,0033
	<b>Intensità totale (Scope 1 + 2) VENICE</b>	<b>[tCO<sub>2</sub>eq/TEU]</b>	<b>0,0095</b>	<b>0,0095</b>	<b>0,0095</b>
	Denominatore [tot. TEU]	[TEU]	310.054	255.136	218.731

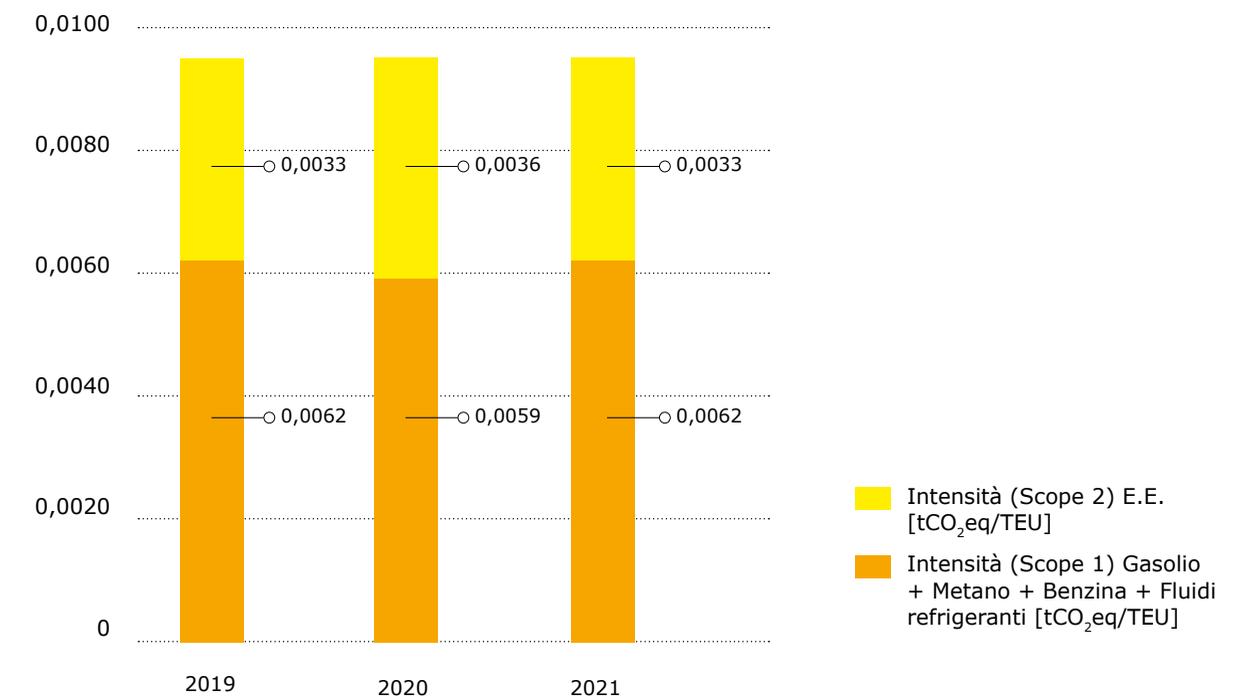
## INTENSITÀ DI EMISSIONI GHG/TEU PSA GENOVA PRA'



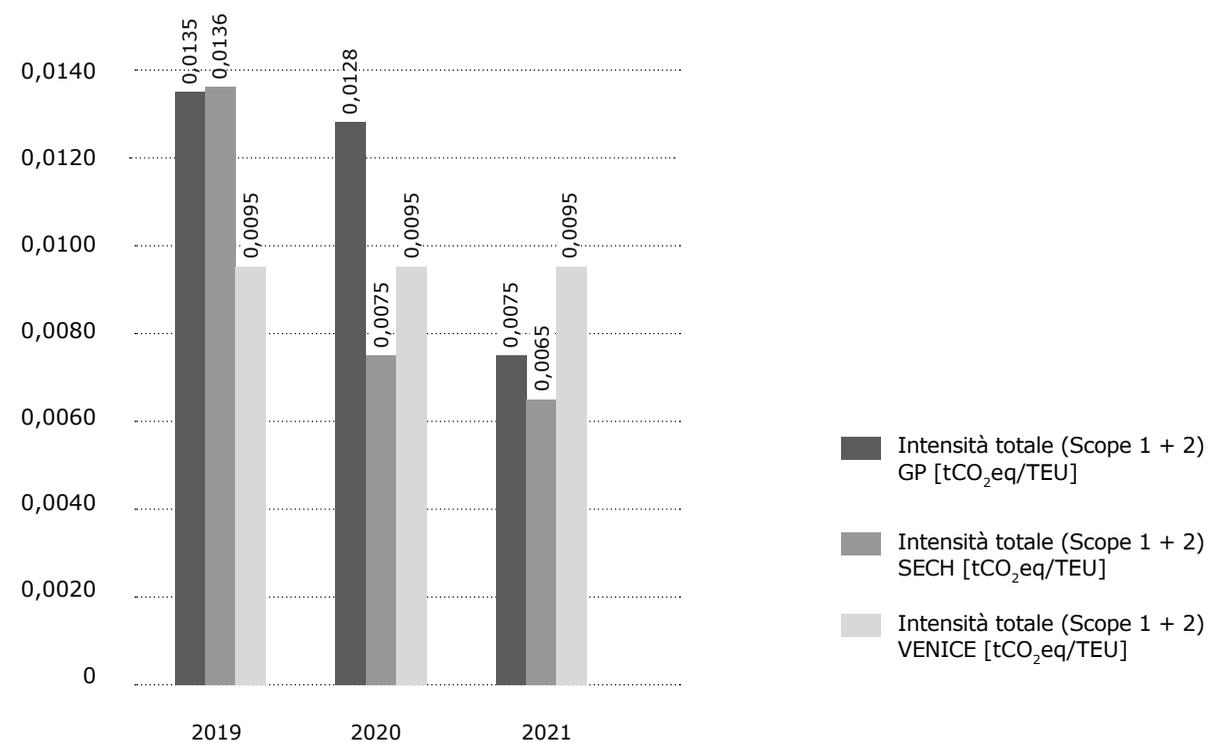
## INTENSITÀ DI EMISSIONE GHG/TEU PSA SECH



## INTENSITÀ DI EMISSIONI GHG/TEU PSA VENICE-VECON



## INTENSITÀ DI EMISSIONI TOTALI PSA ITALY (tCO<sub>2</sub>eq/TEU)



## INTENSITÀ DI EMISSIONI GHG/UNIT

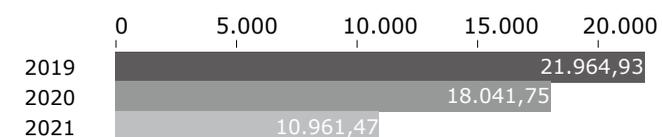
SITO	INTENSITÀ DI EMISSIONI GHG/UNIT	U.M.	2019	2020	2021
PSA GP	Intensità (Scope 1) Gasolio + Metano + Benzina + Fluidi refrigeranti	[tCO <sub>2</sub> eq/unit]	0,0088	0,0078	0,0079
	Intensità (Scope 2) E.E.	[tCO <sub>2</sub> eq/unit]	0,0054	0,0057	0,0000
	<b>Intensità totale</b>	<b>[tCO<sub>2</sub>eq/unit]</b>	<b>0,0142</b>	<b>0,0136</b>	<b>0,0079</b>
	Denominatore (tot. unit)	[unit]	1.547.672	1.329.962	1.386.888
PSA SECH	Intensità (Scope 1) Gasolio + Metano + Benzina + Fluidi refrigeranti	[tCO <sub>2</sub> eq/unit]	0,01259	0,01174	0,01142
	Intensità (Scope 2) E.E.	[tCO <sub>2</sub> eq/unit]	0,01044	0,00112	0,00000
	<b>Intensità totale</b>	<b>[tCO<sub>2</sub>eq/unit]</b>	<b>0,02303</b>	<b>0,01287</b>	<b>0,01142</b>
	Denominatore (tot. unit)	[unit]	190.952	164.529	171.326
PSA VENICE	Intensità (Scope 1) Gasolio + GPL + Benzina + Fluidi refrigeranti	[tCO <sub>2</sub> eq/unit]	0,01012	0,00969	0,01019
	Intensità (Scope 2) E.E.	[tCO <sub>2</sub> eq/unit]	0,00542	0,00595	0,00549
	<b>Intensità totale</b>	<b>[tCO<sub>2</sub>eq/unit]</b>	<b>0,01553</b>	<b>0,01564</b>	<b>0,01568</b>
	Denominatore (tot. Unit Box)	[unit]	189.211	155.189	132.197

Segue evidenza della riduzione di emissioni GHG registrate nei tre terminal di PSA Italy.

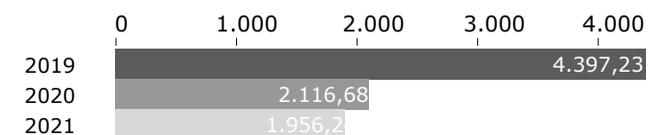
## RIDUZIONE DELLE EMISSIONI DI GREENHOUSE GASES (GHG)

SITO	EMISSIONI CO <sub>2</sub>	U.M.	2019	2020	2021
PSA GP	<b>Emissioni tot</b>	<b>[tCO<sub>2</sub>eq]</b>	<b>21.964,93</b>	<b>18.041,75</b>	<b>10.961,47</b>
	Delta	[tCO <sub>2</sub> eq] assolute	-1.306,67	-3.923,18	-7.080,28
		[%]	-5,44%	-17,86%	-39,24%
PSA SECH	<b>Emissioni tot</b>	<b>[tCO<sub>2</sub>eq]</b>	<b>4.397,23</b>	<b>2.116,68</b>	<b>1.956,24</b>
	Delta	[tCO <sub>2</sub> eq] assolute	330,00	-2.280,56	-160,44
		[%]	9,70%	-51,86%	-7,58%
PSA VENICE	<b>Emissioni tot</b>	<b>[tCO<sub>2</sub>eq]</b>	<b>2.939,00</b>	<b>2.423,61</b>	<b>2.072,93</b>
	Delta	[tCO <sub>2</sub> eq] assolute	330,00	-514,97	-350,68
		[%]	6,41%	-17,52%	-14,47%

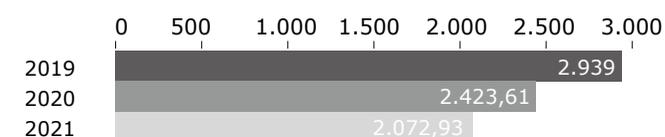
## EMISSIONI TOTALI DI tCO<sub>2</sub>eq IN PSA GENOVA PRA'



## EMISSIONI TOTALI DI tCO<sub>2</sub>eq IN PSA SECH



## EMISSIONI TOTALI DI tCO<sub>2</sub>eq IN PSA VENICE



## 4.2 IMPATTI AMBIENTALI INDIRETTI

Le **emissioni diffuse indirette**, legate ai mezzi in ingresso e uscita, non sono quantificabili per oggettiva indisponibilità dei dati; al fine di fornire un'indicazione di massima sul traffico pesante, si riportano nella tabella a seguire i dati degli accessi dei vettori.

	SITO	2019	2020	2021
NAVI	PSA GP	678	573	523
	PSA SECH	268	231	161
	PSA VENICE	296	295	274
CAMION	PSA GP	521.901	452.502	432.039
	PSA SECH	145.163	131.988	134.655
	PSA VENICE	146.755	127.798	112.905
TRENI	PSA GP	4.433	4.674	5.460
	PSA SECH	733	484	526
	PSA VENICE	1	29	8

Analogamente, per **tutti i terminal**, non si dispone dei dati circa la mobilità del personale dipendente o terzo che opera nei siti. Quest'ultima è coordinata, per i terminal genovesi, dal piano degli spostamenti casa-lavoro, in quanto le aziende sono soggette alla nomina del Mobility Manager\*, di cui le aziende dispongono dal 2021. Questa figura, ai sensi del Decreto 12 maggio 2021, ha l'incarico di ottimizzare il più possibile la mobilità aziendale, promuovendo la riduzione dell'uso

del mezzo di trasporto individuale e attivando una migliore organizzazione degli orari per limitare la congestione del traffico.

In tutti i terminal, tuttavia, sono condotte indagini ambientali mirate alla caratterizzazione della qualità dell'aria, relative alla concentrazione di polveri, sostanze organiche volatili e fumi di combustione, condotte durante lo svolgimento delle normali attività, allo scopo di valutare l'esposizione dei lavoratori ai vari composti chimici, derivanti

\* Per PSA Venice-Vecon non sussiste l'obbligo di nominare questa figura, poiché il numero totale di dipendenti è al di sotto della soglia minima richiesta (>=100 dipendenti).

dalle emissioni prodotte dagli scarichi di combustione dei mezzi operativi, dalla degradazione del manto stradale e del consumo dei pneumatici, dai fumi delle navi presenti in banchina e dalle vasche di colmata in riempimento.

Di seguito l'elenco degli agenti considerati:

- monossido di carbonio (CO);
- polveri sottili (PM<sub>10</sub>) in PSA SECH;
- polveri respirabili;
- biossido di azoto (NO<sub>2</sub>);
- biossido di zolfo (SO<sub>2</sub>);
- composti organici volatili (COV) in PSA Genova Pra'.

Si è proceduto a verificare lo scostamento dal TLV (Threshold

Limit Value o valore limite di soglia\*\*) delle varie sostanze oggetto della valutazione e, per quanto concerne i gas, alla verifica che mostra quante volte viene superato il valore pari a un decimo del TLV durante il campionamento. Per le polveri sono stati confrontati i risultati ottenuti con i valori di riferimento (il TLV per quanto concerne le polveri respirabili e i limiti riferiti alle aree urbane come da D.M. del 25-11-1994 per quanto concerne il PM<sub>10</sub>). Nella seguente tabella si riepilogano i valori di riferimento su cui sono state basate le valutazioni.

\*\* Si riferiscono alle concentrazioni ambientali delle sostanze chimiche aerodisperse e indicano le concentrazioni al di sotto delle quali si ritiene che la maggior parte dei lavoratori possa rimanere esposta ripetutamente giorno dopo giorno, per una vita lavorativa, senza effetti negativi per la salute

### VALORI DI RIFERIMENTO

SOSTANZA	TLV-TWA*	1/10 DEL TLV-TWA
Ossido di carbonio	25 ppm	2.5 ppm
Anidride solforosa	2 ppm	0.2 ppm
Biossido di azoto	3 ppm	0.3 ppm
Polveri respirabili	3 mg/m <sup>3</sup>	0.3 mg/m <sup>3</sup>
PM <sub>10</sub> **	40 µg/m <sup>3</sup>	-

\* Valore limite di soglia.

\*\* Non esiste per il PM<sub>10</sub> un valore di TLV. Per questo è stato preso come riferimento il limite riferito alle aree urbane come da D.M. del 25-11-1994

Nel terminal di **PSA Genova Pra'** sono stati effettuati nel tempo frequenti controlli delle polveri aerodisperse, ai fini della tutela della salute dei lavoratori in diversi ambienti di lavoro; gli ultimi monitoraggi sono stati effettuati nel giugno 2018 e non hanno rilevato livelli significativi dei parametri. Nel terminal di **PSA SECH**, l'analisi è stata condotta nel corso del 2017; sono state individuate sette aree sensibili presso le quali sono stati posizionati e mantenuti gli strumenti di misura. L'indagine ha rilevato valori di concentrazione inferiori ai limiti presi a riferimento per tutti i parametri osservati.

Per quanto riguarda le **ulteriori impatti ambientali indiretti**, **PSA Genova Pra'** affida a terzi alcuni servizi di rilievo, esercitando sui fornitori influenza a livello contrattuale; nel terminal pertanto operano numerosi esterni, in particolare partecipa alla realizzazione del ciclo portuale il personale in forza alla Compagnia Portuale CULMV Paride Batini, con la presenza media di circa 280 persone al giorno, alle quali si aggiungono circa 50 persone al giorno di altre ditte appaltatrici che operano nel solo reparto manutentivo. Lo svolgimento dell'attività operativa prevede l'interfaccia con numerosi altri operatori o enti, per primi gli autotrasportatori. Di seguito l'elenco delle principali attività esternalizzate:

- attività nell'ambito dei cicli operativi (es. rizzaggio, guida di mezzi, attività di verifica a magazzino,

affidati anche a personale della Compagnia Portuale CULMV);

- manutenzione ordinaria e straordinaria degli impianti del terminal (riscaldamento, condizionamento, illuminazione degli edifici di proprietà);
- manutenzione ordinaria e straordinaria sui mezzi operativi effettuata in officina da terzi;
- sostituzione e montaggio pneumatici dei mezzi operativi da parte di ditta terza;
- servizio di pesatura di container in area retroportuale;
- controllo e manutenzione presidi antincendio e di emergenza e gruppi elettrogeni;
- servizi generali di pulizia dei luoghi di lavoro e di mensa aziendale.

Nello svolgimento dell'attività quotidiana, inoltre, PSA Genova Pra' si interfaccia con ditte terze, sulle quali ha possibilità di esercitare, anche parzialmente, la sua influenza; tali ditte operano attività di:

- trasporto di contenitori, in entrata e in uscita dal terminal effettuati dall'utenza;
- trasporto di materie ausiliarie e rifiuti effettuati da terzi;
- servizio navetta dei dipendenti in entrata/uscita dal terminal e trasporto navetta interno per personale che monta/smonta dal turno di lavoro;
- Dogana, Guardia di Finanza, Capitaneria di Porto, Polizia di Frontiera marittima ed aerea, Ormeggiatori.

L'elenco di cui sopra identifica i principali soggetti sui quali PSA Genova Pra' ha possibilità, talvolta



solo parziale, di esercitare la sua influenza relativamente alla gestione degli aspetti rilevanti di sostenibilità ambientale e sociale. Uno degli impatti significativi indotti dalla forte presenza di terzi nell'area portuale, avvertito anche dalla cittadinanza limitrofa, soprattutto in condizioni di operatività non ordinarie, è l'incidenza sul traffico locale che genera ricadute sull'ambiente in termini di emissioni diffuse e rumore. L'incidenza sul traffico è fortemente associata al transito e sosta dei mezzi di autotrasporto, ma anche alla mobilità dei dipendenti e dei fornitori terminalistici. In condizioni normali di operatività il terminal non incide in maniera problematica sulla viabilità urbana, disponendo di due accessi

(sia cittadino che autostradale dedicato) ed avendo anche messo in funzione un sistema informatico per regolare il traffico dell'autotrasporto. In condizioni anomale di attività, invece, correlate ad esempio a scioperi o emergenze di varia natura, la viabilità urbana ed autostradale soffre dell'incidenza dei mezzi diretti alla zona portuale; il terminal ha pertanto individuato procedure di gestione ed aree straordinarie di parcheggio per mitigare gli impatti ambientali correlati alla presenza contemporanea di tanti automezzi.

Anche gli impatti ambientali indiretti di **PSA SECH** sono dovuti ad attività correlate a quelle del terminal e demandate a terzi o legate a soggetti a monte e a valle del processo

principale, ossia lungo la filiera produttiva.

Sono tali le seguenti attività:

- manutenzione di mezzi meccanici e di sollevamento;
- manutenzione degli pneumatici;
- supporto alla movimentazione/trasporto;
- servizio di trasporto navetta da/per sottobordo, piazzali e raccordo ferroviario;
- servizi portuali a bordo nave (di rizzaggio/derizzaggio a bordo);
- manovre dei carri ferroviari;
- controllo/verifica (accessi, ispezione tecnica di varco, reefer);
- vigilanza privata per il varco di ingresso e notturna;
- pulizia uffici;
- pulizia piazzali e smaltimento rifiuti;
- lavaggio mezzi;
- trasporti in/out via camion/ferrovia/nave;
- flussi dei dipendenti casa/lavoro;
- flussi dei visitatori e fornitori in/out dai terminal.

Rispetto al 2019 si segnala l'internalizzazione del servizio di allaccio/slaccio/monitoraggio reefer, che dal 2020 è effettuato da personale interno, formato e qualificato. Su queste attività il livello di controllo gestionale del terminal è indiretto e dipende dalla capacità di influenza che PSA SECH possiede su quel particolare processo o fornitore: sui processi e sulle attività svolti internamente al sito, il terminal ha un livello di controllo maggiore (ad esempio su clausole contrattuali,

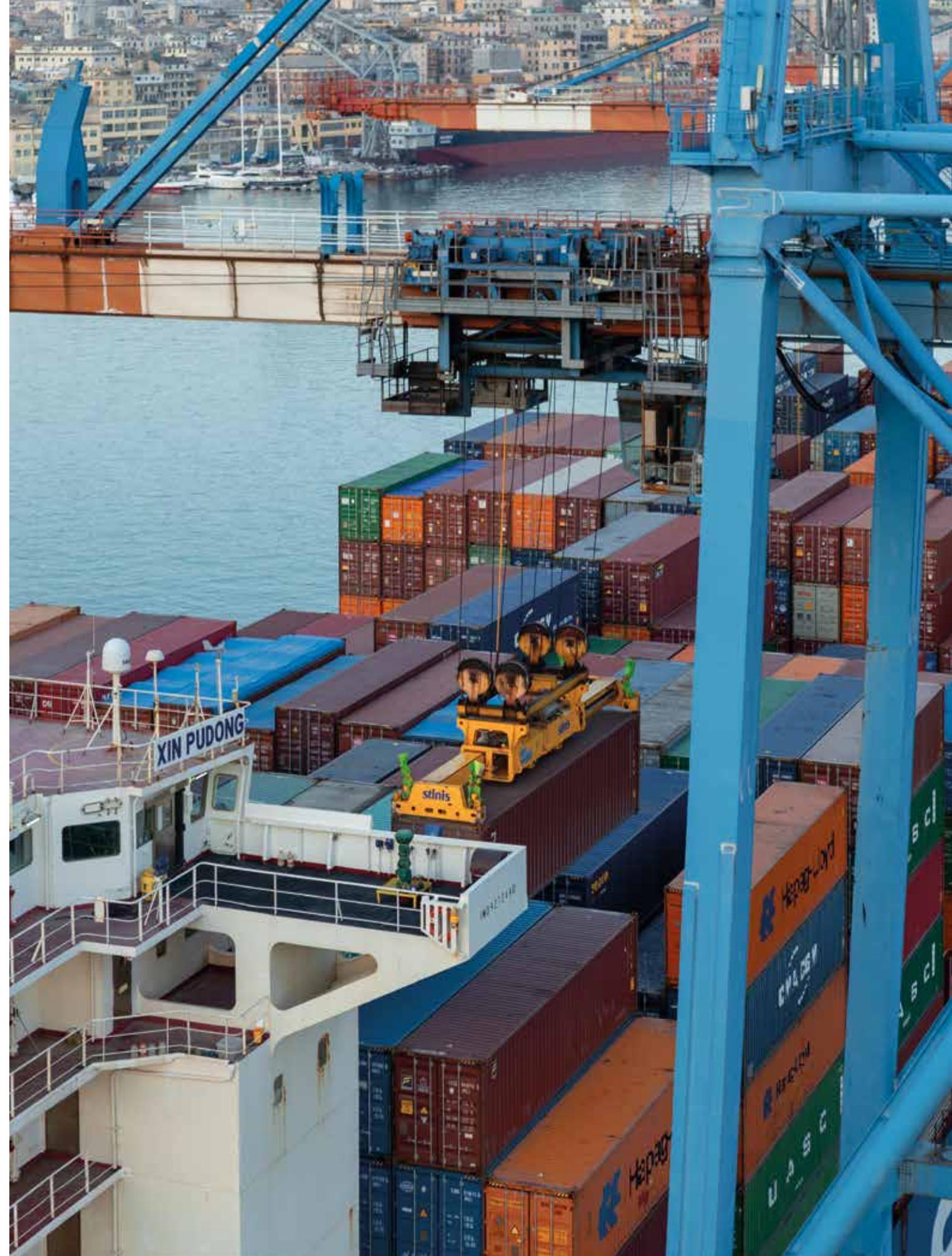
audit, sopralluoghi, ecc.), mentre per le attività tenute al di fuori delle aree del terminal (es. trasporti da/verso i terminal) il potere di intervento è poco significativo, poiché le attività sono indipendenti dal core business e fuori dall'area di influenza dell'organizzazione.

Le attività di logistica a monte e a valle del processo (da attività nave, camion, treno, spostamenti casa-lavoro dei dipendenti) sono fuori dal controllo gestionale dell'organizzazione: su di esse non è possibile effettuare controlli e misurazioni attendibili dei consumi.

Anche per **PSA Venice-Vecon** gli impatti ambientali indiretti sono dovuti ad attività correlate a quelle del terminal e demandate a terzi o legate a soggetti a monte e a valle del processo principale, quindi fuori dal controllo gestionale dell'organizzazione.

Tali attività sono le seguenti:

- officina meccanica;
- supporto alla movimentazione/trasporto;
- vigilanza privata per il varco di ingresso e notturna;
- pulizia uffici;
- pulizia piazzali e smaltimento rifiuti;
- lavaggio mezzi;
- trasporti in/out via camion/ferrovia/nave;
- flussi dei visitatori e fornitori in/out dai terminal.



## 4.3 RIDUZIONE DEGLI IMPATTI

### CAMBIAMENTO CLIMATICO\*

Il mondo sta affrontando una crisi climatica globale senza precedenti. L'aumento delle emissioni di anidride carbonica (CO<sub>2</sub>) ha comportato un aumento delle temperature globali di circa 1° C dai tempi preindustriali alla fine del XIX secolo. Se le emissioni globali di CO<sub>2</sub> non verranno ridotte, l'aumento delle temperature globali avrà impatti devastanti.

PSA ha definito dei traguardi per la riduzione delle emissioni, del tipo Scope 1 e 2, per limitare l'aumento della temperatura globale a 1,5°C al di sopra delle temperature preindustriali. Rispetto al 2019, preso come anno di riferimento, il gruppo PSA si impegna, quindi, a ridurre le emissioni di anidride carbonica del 50% entro il 2030 e del 75% entro il 2040, per raggiungere zero emissioni entro il 2050.

I terminal di PSA Italy, conformemente alla visione del gruppo PSA, mirano, quindi, ad agire sul fronte del clima, caposaldo della crescita sostenibile per il settore portuale e logistico. Decarbonizzazione, risparmio energetico, risparmio idrico e riduzione dei rifiuti rappresentano, infatti, solo alcuni dei traguardi perseguiti, unitamente a scelte logistiche più ecologiche, grazie alla più intensa collaborazione con i partner presenti all'interno della filiera.

\* Fonte: <https://globalpsa.sharepoint.com/sites/dept-crc/SitePages/Vision.aspx>

### DECARBONIZZAZIONE, COMPENSAZIONE DELLE EMISSIONI, CURA DELL'AMBIENTE E NON SOLO

I tre terminal di PSA Italy hanno deciso di collaborare con la B-Corp Treedom per la piantumazione di alberi in diverse aree del mondo con il fine di portare non solo benefici ambientali, ma anche economici e sociali.

La collaborazione con Treedom è nata a seguito della filosofia del Gruppo PSA, che è quella di perseguire obiettivi di sviluppo sostenibile attraverso la protezione della biodiversità e la lotta alle emissioni di CO<sub>2</sub>. Treedom è una B-Corp (azienda che, oltre ad avere obiettivi di profitto, risponde ai più alti standard di performance sociali e ambientali, trasparenza e accountability) che da oltre dieci anni sviluppa progetti agroforestali insieme ad agricoltori locali in diverse zone del mondo. La decisione di collaborare è stata presa per realizzare un progetto eco-sostenibile.

Il progetto portato avanti è quello di piantare alberi, insieme a Treedom, in aree del mondo che mostrano uno sfruttamento estremo delle riserve forestali, in modo da contribuire ad assorbire CO<sub>2</sub> dall'atmosfera e provare a compensare l'impronta di PSA Italy sul pianeta.

Ad oggi il nostro gruppo italiano ha piantumato 300 alberi, pari a 76 tonnellate di CO<sub>2</sub> assorbita. Il progetto è quello di portare avanti nel tempo questa iniziativa per creare la "Foresta di PSA Italy", con l'obiettivo di donare un albero a ciascuno degli oltre 900 lavoratori delle tre organizzazioni.

La foresta si alimenterà attraverso una continua piantumazione. Il progetto è vivo e si sviluppa attraverso una sempre crescente sensibilità collettiva. Non a caso, il sito di Treedom rende visibile il progresso nel tempo di ogni iniziativa agroforestale a cui gli alberi partecipano e per questo motivo abbiamo deciso di collegare e rendere pubblica la pagina Treedom customizzata della nostra foresta sul sito di PSA Italy: <https://www.psaitaly.com/it/content/sostenibilita>. Questo gesto vuole far sì che si crei una cultura aziendale sempre più consapevole dell'importanza della sostenibilità ambientale.

### 4.3.1 RIDUZIONE DEGLI IMPATTI IN PSA GENOVA PRA'

**D**a anni PSA Genova Pra' valuta e monitora per mezzo del sistema di gestione integrato aziendale gli impatti sulle matrici ambientali, redigendo piani di miglioramento dedicati.

L'azienda dispone di un completo sistema di monitoraggio dei consumi elettrici, alimentato da un vasto numero di multimetri, gestiti attraverso una rete informatica centralizzata; è pertanto possibile controllare in maniera dettagliata i consumi energetici di elettricità, rifornita da ditte terze.

PSA Genova Pra' redige ed aggiorna periodicamente la sua diagnosi energetica, come previsto dal D.lgs. 102/2014, al fine di identificare possibili misure di miglioramento delle proprie prestazioni energetiche e ridurre gli impatti ambientali.

A seguire si riporta una breve descrizione delle principali misure attuate per la riduzione degli impatti ambientali nel triennio passato:

- ammodernamento del parco mezzi e degli impianti gru, con progressiva riduzione dei consumi di risorse;
- sostituzione progressiva delle luci sulle torri faro, passando dalla tecnologia a tubi fluorescenti a quella a LED. La sostituzione progressiva avviene periodicamente e continuerà anche nei prossimi anni;
- conversione di un parco di stoccaggio per contenitori refrigerati, dall'alimentazione a gasolio a quella elettrica, con rilevante riduzione del gasolio consumato e delle emissioni di CO<sub>2</sub>;
- continuazione del progetto di messa in servizio delle prese di potenza lungo la banchina, a cura dell'Autorità di Sistema Portuale locale, al fine di consentire l'allaccio delle navi ormeggiate alla rete elettrica e ridurre le emissioni in atmosfera da combustibili da parte delle navi in fase di ormeggio;
- costanti interventi di riduzione della plastica e sensibilizzazione del personale al corretto conferimento dei rifiuti;
- acquisto di energia coperta dalla Garanzia di Origine rinnovabile (G.O.) dal fornitore, con la conseguente riduzione delle emissioni dovute alla produzione di energia elettrica;
- installazione, in alcune palazzine, di pannelli fotovoltaici che forniscono una piccola quota parte di energia all'edificio su cui sono installati.

### 4.3.2 RIDUZIONE DEGLI IMPATTI IN PSA SECH

**C**on l'ingresso nel mondo PSA, il terminal ha rivisto la propria posizione dal punto di vista normativo circa l'obbligo di redigere la diagnosi energetica prevista dal D.lgs. 102/2014, al fine di identificare possibili misure di miglioramento delle proprie prestazioni energetico-ambientali; tale diagnosi sarà portata a conclusione nel 2022, tuttavia terrà conto anche degli impatti prodotti nel 2021, sulla cui mitigazione sono stati comunque mantenuti, anche negli anni precedenti, specifici obiettivi, di seguito elencati:

- corpi illuminanti, interventi che hanno riguardato prevalentemente:
  - RMG: il montaggio di nuovi proiettori a LED su ciascuna delle sei gru ha permesso di conseguire un risparmio quantificabile in circa 31 kW;
  - gru di banchina (PT): l'installazione di nuovi proiettori sulle cinque gru di banchina ha permesso di conseguire un risparmio di circa 28 kW;
  - torri faro (TF), sono stati portati a termine degli interventi di sostituzione con ammodernamento delle torri faro, agendo anche sui proiettori. Al termine degli interventi, la potenza si è ridotta, con un risparmio di 68,6 kW;
  - area uffici per entrambe le palazzine, ha avuto luogo la sostituzione dei neon adibiti all'illuminazione interna. L'intervento ha riguardato tutte le plafoniere con tubi fluorescenti, a cui si sono sostituiti i tubi con tecnologia a LED. Sono stati contestualmente sostituiti i proiettori sul tetto della palazzina amministrativa (risparmio circa 1kW) e quelli del parcheggio aziendale (per un risparmio di circa 200W).
- Sostituzione mezzi ed attrezzature, la flotta di PSA SECH è stata progressivamente integrata con nuove semoventi, progettate per ridurre le emissioni di ossidi di azoto NOx mediante il sistema di Riduzione Catalitica Selettiva (SCR), che consiste nella miscelazione ai gas di scarico di una soluzione acquosa contenente l'urea quale agente riducente.
- Allestimento di un impianto solare termico annesso al PIF/PED, per una superficie totale pari a circa 12 mq. Per la produzione di acqua calda sanitaria si è stimata l'energia risparmiata, calcolando la produzione di 800 litri di acqua al giorno solamente con pannelli solari (quindi senza utilizzare gas metano o energia elettrica), ottenendo così un valore di energia pari a circa 11.500 kWh/anno.
- Implementazione del gate automatico in entrata, in produzione dal mese di novembre 2021. Tale innovazione permette la riduzione dei tempi di permanenza dei camion al gate, consentendo una minor congestione dei

- flussi in entrata, con ulteriori ricadute positive dovute a minori emissioni.
- **Acquisto di energia rinnovabile**, nel corso del 2021 il terminal ha rinnovato la scelta di acquisto di energia coperta dalla Garanzia di Origine rinnovabile (G.O.) dal fornitore. Si è scelto di fissare la copertura al 100% di energia, migliorando il valore del 2020 che prevedeva una percentuale green sul totale acquistato di 89,54%.
  - **Risorse e materie prime**, iniziative che hanno riguardato:
    - **carta riciclata**, acquisto che, nel 2021, ha interessato circa il 13% del totale;
    - **bocconi di acqua**, che hanno sostituito, anche per il 2021, l'uso delle bottigliette di plastica per il personale impiegato negli uffici. Attraverso questa iniziativa, si stima di diminuire la produzione di rifiuti plastici di circa 100.000 bottigliette all'anno, con un risparmio sulle emissioni stimabile in 5 tonnellate di CO<sub>2</sub> equivalenti.

### 4.3.3 RIDUZIONE DEGLI IMPATTI IN PSA VENICE-VECON

**P**SA Venice-Vecon monitora gli impatti sulle matrici ambientali, disponendo di un completo sistema di controllo dei consumi elettrici, alimentato da un vasto numero di multimetri, gestiti attraverso un sistema informatico centralizzato.

Tra il 2020 e il 2021, alcune evoluzioni sia a livello di gruppo che a livello locale, hanno permesso la realizzazione di alcune importanti opportunità di miglioramento per il terminal:

- dal 2020 il servizio di radio protezione è stato affidato, secondo il D.lgs. n. 101/2020, a soggetto esperto ed abilitato; l'installazione del portale adibito ai controlli radiometrici sulla merce ha permesso di ridurre le verifiche manuali a piazzale dei contenitori, riducendone la movimentazione del 50%. Questo ha inciso positivamente, oltre che sui rischi interferenziali, anche sui tempi di sosta e la messa a disposizione dei contenitori al cliente, permettendo al terminal di riportare una riduzione dei consumi e delle conseguenti emissioni di CO<sub>2</sub>.
- Nel corso del 2021, il terminal ha acquistato una quota di energia coperta dalla Garanzia di Origine rinnovabile (G.O.) ed ha rinnovato tale scelta programmando l'estensione della copertura per il 2022.

PSA Genova-Pra': i pannelli solari sulla palazzina spogliatoio.



05.

**LA SOSTENIBILITÀ  
SOCIALE**



## LA NOSTRA CULTURA FISH

La nostra cultura Fish! e Fish+ è il cuore del nostro impegno comune per rendere PSA un luogo di lavoro fantastico. Lo scopo finale è creare un ambiente lavorativo in linea con il nostro manifesto aziendale "INSIEME, FIANCO A FIANCO", perché è ciò che facciamo fianco a fianco che ci caratterizza come operatore portuale d'eccellenza.

Alla base della filosofia FISH! risiedono i quattro principi FISH - Sii presente, Gioca, Allieta la loro giornata e Scegli il tuo atteggiamento.

### SII PRESENTE

Impegno e dedizione per la costruzione di grandi squadre e partnership

### GIOCA

Spirito di gruppo e lavoro di gruppo per rafforzare lo spirito di avventura e d'innovazione.

Deve essere uno stimolo per ciascuno di noi per portare al lavoro non solamente le nostre competenze e abilità, ma anche i nostri cuori e la nostra anima.

### SCEGLI IL TUO ATTEGGIAMENTO

Un eccellente customer service per andare oltre l'affidabilità e rispettare il nostro impegno per l'eccellenza, sempre "INSIEME, FIANCO A FIANCO".

### ALLIETA LA LORO GIORNATA

Approccio positivo per creare legami, attraverso l'ascolto, la comprensione e la comunicazione.

FISH+ trae le sue origini dalla filosofia FISH! Mira alla creazione di un ambiente lavorativo che supporti altissime performance attraverso l'attuazione dei principi FISH! di Passione, Supporto, Autodisciplina e Fiducia.

### PASSIONE

Passione e scopi condivisi permettono agli individui, sia singolarmente sia in squadra, di sapere quale sia la giusta rotta da seguire per ottenere i risultati desiderati.

### SUPPORTO

Per aiutarsi vicendevolmente per raggiungere il successo ed obiettivi sempre più elevati.

### AUTO-DISCIPLINA

Per essere quanto più possibile allineati e dare concretezza alle nostre promesse.

### FIDUCIA

Per impegnarsi a credere negli altri e nel nostro potenziale per raggiungere insieme grandi traguardi.

I principi FISH! e FISH+ guidano il nostro comportamento, trasformano il nostro ambiente lavorativo ed evidenziano il nostro convincimento che una forza lavoro motivata è uno degli ingredienti chiave per un business di successo.



Illustrazioni di Caroline Lim © 2021 Caroline Lim. Riproduzione autorizzata dal possessore del copyright. Riproduzione vietata senza permesso

## 5.1 EVOLUZIONE E COMPOSIZIONE DEL PERSONALE

### COMPOSIZIONE DEL PERSONALE PSA ITALY

COMPOSIZIONE DEL PERSONALE	2019			2020			2021		
	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE
<b>TOTALE DIPENDENTI</b>	<b>662</b>	<b>236</b>	<b>87</b>	<b>658</b>	<b>229</b>	<b>85</b>	<b>660</b>	<b>228</b>	<b>83</b>
<b>PER SESSO</b>									
Uomini	613	212	73	609	206	72	605	206	70
Donne	49	24	14	49	23	13	55	22	13
<b>PER ETÀ</b>									
Di età inferiore ai 30	5	4	10	6	5	8	12	6	8
Tra i 30 e i 50 anni	479	118	51	436	104	49	358	105	48
Oltre i 50	178	114	26	216	120	28	290	117	27
Età media del personale	46	49	44	47	49	44	48	50	44
<b>PER CATEGORIA PROFESSIONALE</b>									
Dirigenti	9	5	1	12	5	1	13	6	1
Quadri	17	8	6	15	7	6	10	6	6
Impiegati	184	122	30	192	126	30	204	126	28
Operai	452	101	50	439	91	48	433	90	48
<b>PER TIPO DI CONTRATTO</b>									
A tempo indeterminato	647	235	78	643	228	80	656	226	77
A tempo determinato	15	0	3	15	0	0	1	0	1
Apprendisti	0	1	6	0	1	5	3	2	5
Full time	649	228	85	645	222	83	646	220	81
Part time	13	8	2	13	7	2	14	8	2

**TOTALE DI UOMINI E DONNE PER BU PER CATEGORIA  
DI DIPENDENTI PSA ITALY**

NUMERO	2019			2020			2021		
	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE
<b>Dirigenti</b>	<b>9</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>12</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>13</b>	<b>6</b>	<b>1</b>
Uomini	8	5	1	10	5	1	11	6	1
Donne	1	0	0	2	0	0	2	0	0
<b>Quadri</b>	<b>17</b>	<b>8</b>	<b>6</b>	<b>15</b>	<b>7</b>	<b>6</b>	<b>10</b>	<b>6</b>	<b>6</b>
Uomini	14	7	5	13	5	5	9	4	5
Donne	3	1	1	2	2	1	1	2	1
<b>Impiegati</b>	<b>184</b>	<b>122</b>	<b>30</b>	<b>192</b>	<b>126</b>	<b>30</b>	<b>202</b>	<b>126</b>	<b>28</b>
Uomini	142	99	18	152	105	20	153	106	10
Donne	42	23	12	40	21	10	49	20	18
<b>Operai</b>	<b>452</b>	<b>101</b>	<b>50</b>	<b>439</b>	<b>91</b>	<b>48</b>	<b>435</b>	<b>90</b>	<b>48</b>
Uomini	449	101	48	436	91	46	432	90	46
Donne	3	0	2	3	0	2	3	0	2
<b>TOTALE</b>	<b>662</b>	<b>236</b>	<b>87</b>	<b>658</b>	<b>229</b>	<b>85</b>	<b>660</b>	<b>228</b>	<b>83</b>

**PERCENTUALE DI UOMINI E DONNE PER BU PER CATEGORIA  
DI DIPENDENTI PSA ITALY**

PERCENTUALE	2019			2020			2021		
	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE
<b>Dirigenti</b>	<b>1%</b>	<b>2%</b>	<b>1%</b>	<b>2%</b>	<b>2%</b>	<b>1%</b>	<b>2%</b>	<b>3%</b>	<b>1%</b>
Uomini	1%	2%	1%	2%	2%	1%	2%	3%	1%
Donne	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
<b>Quadri</b>	<b>3%</b>	<b>3%</b>	<b>7%</b>	<b>2%</b>	<b>3%</b>	<b>7%</b>	<b>2%</b>	<b>3%</b>	<b>7%</b>
Uomini	2%	3%	6%	2%	2%	6%	1%	2%	6%
Donne	0%	0%	1%	0%	1%	1%	0%	1%	1%
<b>Impiegati</b>	<b>28%</b>	<b>52%</b>	<b>34%</b>	<b>29%</b>	<b>55%</b>	<b>35%</b>	<b>31%</b>	<b>55%</b>	<b>34%</b>
Uomini	21%	42%	21%	23%	46%	24%	23%	46%	12%
Donne	6%	10%	14%	6%	9%	12%	7%	9%	22%
<b>Operai</b>	<b>68%</b>	<b>43%</b>	<b>57%</b>	<b>67%</b>	<b>40%</b>	<b>56%</b>	<b>66%</b>	<b>39%</b>	<b>58%</b>
Uomini	68%	43%	55%	66%	40%	54%	65%	39%	55%
Donne	1%	2%	2%	2%	0%	2%	0%	0%	2%



**ENTRATE E USCITE DIPENDENTI PSA ITALY**

ENTRATE E USCITE	2019			2020			2021		
	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE
<b>Totale dipendenti</b>	<b>662</b>	<b>236</b>	<b>87</b>	<b>658</b>	<b>229</b>	<b>85</b>	<b>660</b>	<b>228</b>	<b>83</b>
<b>DIPENDENTI ENTRATI NELL'ANNO</b>	<b>18</b>	<b>1</b>	<b>6</b>	<b>8</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>16</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
Uomini	18	1	4	7	2	1	6	2	2
Donne	0	0	2	1	0	0	10	0	1
Di età inferiore ai 30	6	1	6	1	1	0	7	2	2
Tra i 30 e i 50 anni	11	0	0	4	1	0	7	0	1
Oltre i 50	1	0	0	3	0	1	2	0	0
<b>DIPENDENTI USCITI NELL'ANNO</b>	<b>7</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>12</b>	<b>9</b>	<b>3</b>	<b>12</b>	<b>3</b>	<b>5</b>
Uomini	7	3	2	11	8	2	11	2	5
Donne	0	0	1	1	1	1	1	1	0
Di età inferiore ai 30	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tra i 30 e i 50 anni	3	0	1	7	2	1	4	0	3
Oltre i 50	4	3	2	5	7	2	8	3	2

La forza lavoro di PSA SECH, rimasta pressoché stabile nel corso degli ultimi anni, ha subito un calo a partire dal 2018 a causa delle uscite di alcuni dipendenti non compensate da altrettante assunzioni per poi stabilizzarsi nuovamente con i numeri attuali. Nella quasi totalità dei casi, analogamente a quanto accaduto in PSA Genova Pra', si è trattato di persone che hanno cessato la propria attività lavorativa a causa del raggiungimento dell'età pensionistica.

Nel 2021 in PSA Genova Pra' il turn over è così avvenuto:

Assunzioni:

- 6 impiegati con precedente contratto staff leasing in incremento organico;
- 1 dirigente con sede lavoro Basilea (assunzione fine 2020) in incremento organico;
- 1 impiegato in incremento organico;
- 1 impiegato con precedente distacco da PSA SECH;
- 1 dirigente in sostituzione dirigente uscito;



- 3 impiegati in sostituzione di impiegati usciti;
- 3 apprendisti in incremento organico.

Cessazioni:

- 1 dirigente in pensionamento;
- 1 dirigente dimissioni volontarie;
- 1 dirigente distaccato in PSA Turchia;
- 4 impiegati in pensionamento;
- 2 impiegati dimissioni volontarie;
- 2 operai in pensionamento;
- 1 operaio deceduto.

Nel 2021 in PSA Venice-Vecon il turn over è rimasto pressoché invariato: sono stati sostituiti lavoratori che hanno raggiunto l'età pensionistica o dimissionari e gli incrementi si riferiscono a contratti di apprendistato.

In tutte le società i contratti a tempo indeterminato rappresentano la principale forma contrattuale utilizzata.

**TASSO DI TURNOVER COMPLESSIVO PSA ITALY**

TASSO DI TURNOVER COMPLESSIVO (%)*	2019			2020			2021		
	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE
<b>TOTALE</b>	<b>3,82</b>	<b>1,68</b>	<b>0,11</b>	<b>3,04</b>	<b>4,75</b>	<b>0,05</b>	<b>4,10</b>	<b>2,20</b>	<b>0,11</b>
Uomini	3,82	1,68	0,07	2,74	4,31	0,03	2,58	1,76	0,09
Donne	0,00	0,00	0,04	0,3	0,43	0,01	1,66	0,44	0,02
Di età inferiore ai 30	0,92	0,42	0,07	0,15	0,43	-	1,06	0,88	0,02
Tra i 30 e i 50 anni	2,14	0,00	0,01	1,67	1,29	0,01	1,66	0,00	0,07
Oltre i 50	0,76	1,24	0,02	1,22	3,02	0,03	1,52	1,32	0,02

\* Tasso di turnover complessivo: entrati + usciti nel periodo/organico medio del periodo.

**TASSO DI TURNOVER POSITIVO PSA ITALY**

TASSO DI TURNOVER POSITIVO (%)*	2019			2020			2021		
	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE
<b>TOTALE</b>	<b>2,76</b>	<b>0,42</b>	<b>0,07</b>	<b>1,23</b>	<b>0,84</b>	<b>0,01</b>	<b>2,42</b>	<b>0,87</b>	<b>0,05</b>
Uomini	2,76	0,42	0,05	1,07	0,84	0,01	0,91	0,87	0,03
Donne	0,00	0,00	0,02	0,16	0,00	0,00	1,51	0,00	0,02
Di età inferiore ai 30	0,92	0,42	0,07	0,15	0,42	0,00	1,06	0,87	0,02
Tra i 30 e i 50 anni	1,68	0,00	0,00	0,61	0,42	0,00	1,06	0,00	0,03
Oltre i 50	0,15	0,00	0,00	0,46	0,00	0,01	0,30	0,00	0,00

\* Tasso di turnover positivo: entrati nel periodo/organico a inizio periodo.

**TASSO DI TURNOVER NEGATIVO PSA ITALY**

TASSI DI TURNOVER NEGATIVO (%)*	2019			2020			2021		
	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE
<b>TOTALE</b>	<b>1,07</b>	<b>1,26</b>	<b>0,04</b>	<b>1,84</b>	<b>3,81</b>	<b>0,03</b>	<b>1,82</b>	<b>1,31</b>	<b>0,05</b>
Uomini	1,07	1,26	0,02	1,68	3,39	0,02	1,67	0,87	0,05
Donne	0,00	0,00	0,01	0,15	0,42	0,01	0,15	0,44	0,00
Di età inferiore ai 30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Tra i 30 e i 50 anni	0,46	0,00	0,01	1,07	0,85	0,01	0,61	0,00	0,03
Oltre i 50	0,61	1,26	0,02	0,77	2,97	0,02	1,21	1,31	0,02

\* Tasso di turnover negativo: usciti nel periodo/organico a inizio periodo.

**TASSO DI COMPENSAZIONE TURNOVER PSA ITALY**

TASSO DI COMPENSAZIONE TURNOVER (%)*	2019			2020			2021		
	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE
<b>TOTALE</b>	<b>38,89</b>	<b>33,33</b>	<b>2,00</b>	<b>66,67</b>	<b>22,22</b>	<b>0,33</b>	<b>75,00</b>	<b>66,67</b>	<b>1,00</b>
Uomini	38,89	33,33	1,33	58,33	25,00	0,33	68,75	100,00	0,60
Donne	0,00	0,00	0,67	8,33	0,00	0,00	6,25	0,00	0,40
Di età inferiore ai 30	0,00	33,33	2,00	8,33	0,00	0,00	0,00	0,00	2,00
Tra i 30 e i 50 anni	16,67	0,00	0,00	33,33	50	0,00	0,25	0,00	1,00
Oltre i 50	22,22	0,00	0,00	25,00	0,00	0,33	0,50	0,00	0,00

\* Tasso di compensazione del turnover: entrati nel periodo/usciti nel periodo.

All'interno di PSA Genova Pra' e PSA SECH il valore del turnover del personale (in modo particolare quello negativo) ha subito una variazione dovuta, come descritto in precedenza, da uscite del personale

non del tutto coperte da nuove assunzioni. Per PSA Venice-Vecon la variazione è dovuta ad assunzioni di personale in contratto di apprendistato.



## CONGEDI PARENTALI PSA ITALY

CONGEDI PARENTALI	2019					
	PSA GP		PSA SECH		PSA VENICE	
Genere	M	F	M	F	M	F
<b>N° di lavoratori aventi diritto al congedo parentale</b>	<b>324</b>	<b>6</b>	<b>90</b>	<b>7</b>	<b>6</b>	<b>3</b>
N° di lavoratori che ha usufruito del congedo parentale	59	6	13	0	6	3
N° di lavoratori rientrati dal congedo parentale nell'anno di riferimento	59	6	13	0	6	3
N° di lavoratori rientrati al lavoro al termine del congedo parentale e ancora impiegati nei 12 mesi successivi	59	6	13	0	6	3
Percentuale (%) dei lavoratori rientrati al lavoro al termine del congedo parentale e ancora impiegati nei 12 mesi successivi	100	100	100	0	100	100

2020						2021					
PSA GP		PSA SECH		PSA VENICE		PSA GP		PSA SECH		PSA VENICE	
M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F
<b>283</b>	<b>6</b>	<b>90</b>	<b>7</b>	<b>6</b>	<b>5</b>	<b>189</b>	<b>10</b>	<b>90</b>	<b>7</b>	<b>3</b>	<b>2</b>
49	6	11	2	6	5	74	3	5	0	2	2
49	6	11	2	6	5	74	3	5	0	3	2
49	6	11	2	6	5	74	3	5	0	3	2
100	100	100	0	100	100	100	100	100	0	100	100

PSA Venice-Vecon: un momento di formazione di un operatore reach stacker.

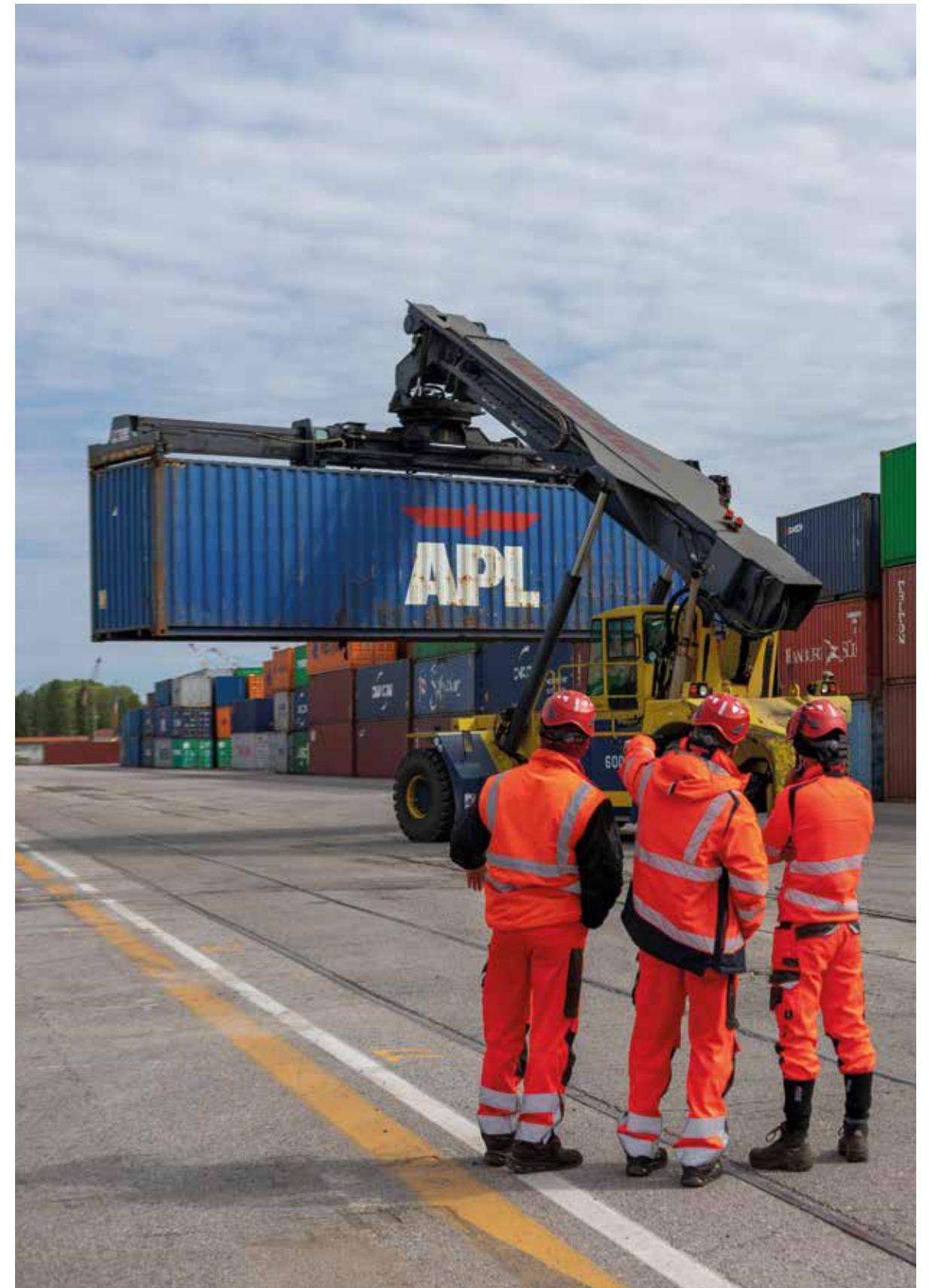
## 5.2 RICERCA E SELEZIONE

Le risorse umane sono un essenziale bene aziendale; la loro crescita rappresenta un fattore fondamentale e irrinunciabile per lo sviluppo dei terminal. Il processo di ricerca e selezione mira ad assicurare alle aziende le competenze necessarie per offrire un servizio di qualità alla nostra clientela: esso è gestito dalla direzione del personale, che presidia anche i rapporti con scuole, università e centri per l'impiego. Le modalità di ricerca e selezione impiegate dalle società rispondono ai principi del codice etico adottato sia da PSA Genova Pra' che da PSA SECH e PSA Venice-Vecon, alle norme di legge in materia di lavoro, dei Contratti Collettivi Nazionali di Lavoro (CCNL Porti e CCNL Dirigenti di aziende industriali) in tutti i loro istituti disciplinati e allo stretto rispetto dei presupposti stabiliti dalla legge. La politica delle società garantisce nell'accesso all'impiego pari opportunità a uomini e donne, senza

discriminazione alcuna per ragioni di sesso, appartenenza etnica, nazionalità, lingua, religione, opinioni politiche, orientamenti sessuali, condizioni personali e sociali in linea con la normativa applicabile e, in particolare, con il codice delle pari opportunità (D.lgs. 198/06). Il personale è assunto unicamente in base a regolari contratti di lavoro, non essendo tollerata alcuna forma di lavoro irregolare, né per cittadini italiani né stranieri. Il candidato deve essere reso edotto di tutte le caratteristiche attinenti il rapporto di lavoro. Il riconoscimento di aumenti retributivi o di altri strumenti d'incentivazione e l'accesso a ruoli ed incarichi superiori (promozioni) sono legati, oltre che alle norme stabilite dalla legge e dal contratto collettivo di lavoro di settore, ai meriti individuali dei dipendenti, tra i quali la capacità di esprimere comportamenti e competenze organizzative improntati ai principi etici di riferimento delle società.

### COMPOSIZIONE DEL PERSONALE (% PER TITOLO DI STUDIO)

COMPOSIZIONE DEL PERSONALE (% PER TITOLO DI STUDIO)	2019			2020			2021		
	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE
Laurea	N.D.	10,6	11	N.D.	10,9	9	N.D.	11	9
Diploma	N.D.	44,4	50	N.D.	45	50	N.D.	45,6	50
Qualifica professionale	N.D.	17	9	N.D.	17,5	9	N.D.	18	8
Scuola elementare/media	N.D.	28	17	N.D.	26,6	17	N.D.	25,4	16





## 5.3 FORMAZIONE

La formazione aziendale è diventata un elemento di sempre maggiore rilevanza per conseguire il successo nelle imprese ed è evidente che, in qualsiasi ambiente lavorativo e produttivo, per operare in maniera coesa ed efficiente è necessario essere compatti e far sì che tutti i dipendenti, dal primo all'ultimo, sentano di prendere parte ad un progetto comune. Si ritiene che, anche dal punto di vista psicologico, la formazione aziendale assolvano un compito indispensabile,

in termini di utilità e beneficio, su un duplice asse: per il lavoratore, perché si sente valorizzato e rilevante per l'andamento dell'impresa e per l'azienda, perché in questo modo il dipendente lavorerà con maggiore impegno e motivazione. Le risorse umane sono senza dubbio lo strumento dotato di maggiore influenza per la crescita delle aziende e l'importanza della formazione aziendale si evince poiché, attraverso lo sviluppo personale e professionale dei singoli, si vanno ad apportare delle migliorie su tutta la linea lavorativa.

In seguito alle attività formative, la creatività e lo spirito d'iniziativa ne traggono giovamento, la capacità di trovare soluzioni cooperative aumenta e i dipendenti acquisiscono maggiore consapevolezza circa il significato e l'importanza del loro ruolo in azienda; non va sottovalutata quindi l'importanza della formazione

aziendale, perché permette una crescita positiva dei dipendenti di PSA Genova Pra', PSA SECH e di PSA Venice-Vecon che si traduce in uno sviluppo generale delle imprese. Di seguito sono riportate alcune tabelle che rappresentano un quadro dettagliato della formazione delle tre aziende:

### ORE MEDIE DI FORMAZIONE PSA ITALY

ORE MEDIE DI FORMAZIONE	2019			2020			2021		
	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE
<b>Totale ore erogate</b>	<b>19.147</b>	<b>3.999</b>	<b>1.970</b>	<b>8.251</b>	<b>2.575</b>	<b>1.131</b>	<b>9.765</b>	<b>2.737</b>	<b>2.798</b>
• Di cui docenza interna	13.554	568	592	5.360	181	302	6.886	112	299
<b>Media ore per dipendente*</b>	<b>N.D.</b>	<b>20</b>	<b>23</b>	<b>N.D.</b>	<b>27</b>	<b>89</b>	<b>N.D.</b>	<b>25</b>	<b>32</b>
Media ore per totale dipendenti**	29	17	23	13	11	13	15	12	34
<b>Media ore per categoria dipendente</b>									
• Dirigenti	N.D.	58	8	7	56	34	12	79	50
• Quadri	N.D.	63	43	14	77	35	22	76	52
• Impiegati	N.D.	18	8	13	12	6	15	12	30
• Operai	N.D.	11	29	12	3	15	15	3	34
<b>Media ore per genere dipendente</b>									
• Uomini	N.D.	17	24	12	10	13	15	11	28
• Donne	N.D.	19	15	16	25	14	16	23	55
<b>Copertura % dei dipendenti</b>	<b>N.D.</b>	<b>86%</b>	<b>100%</b>	<b>N.D.</b>	<b>42%</b>	<b>100%</b>	<b>N.D.</b>	<b>48%</b>	<b>100%</b>

\* Dipendenti che hanno ricevuto formazione.

\*\* Dipendenti che hanno ricevuto formazione.

## COSTI PER LA FORMAZIONE

COSTI PER LA FORMAZIONE	2019					
	PSA GP		PSA SECH		PSA VENICE	
	€	%	€	%	€	%
Costo formazione finanziata	73.672	43	19.285	35	4.505	12
Costo formazione non finanziata	96.322	57	34.823	65	31.854	88
<b>TOTALE</b>	<b>169.994</b>	<b>100</b>	<b>54.108</b>	<b>100</b>	<b>36.359</b>	<b>100</b>

COSTI PER LA FORMAZIONE	2020						2021					
	PSA GP		PSA SECH		PSA VENICE		PSA GP		PSA SECH		PSA VENICE	
	€	%	€	%	€	%	€	%	€	%	€	%
Costo formazione finanziata	41.035	59	15.586	27	22.647	58	30.360	36	27.580	38	4.947	11
Costo formazione non finanziata	28.194	41	42.327	73	16.517	42	54.969	64	45.927	62	38.673	89
<b>TOTALE</b>	<b>69.229</b>	<b>100</b>	<b>57.913</b>	<b>100</b>	<b>39.164</b>	<b>100</b>	<b>85.329</b>	<b>100</b>	<b>73.507</b>	<b>100</b>	<b>43.620</b>	<b>100</b>

## COSTI PER TIPOLOGIA DI FORMAZIONE

COSTI PER TIPOLOGIA DI FORMAZIONE (€)	2019			2020			2021		
	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE
Formazione manageriale	8.900	2.546	9.915	10.864	0	22.647	15.292	0	21.041
Formazione sulla sicurezza	28.889	17.239	8.936	22.183	10.217	7.123	16.706	15.660	9.548
Aggiornamento professionale	132.205	34.323	17.508	36.182	47.696	9.394	53.331	57.847	13.031
<b>TOTALE</b>	<b>169.994</b>	<b>54.108</b>	<b>36.359</b>	<b>69.229</b>	<b>57.913</b>	<b>39.164</b>	<b>85.329</b>	<b>73.507</b>	<b>43.620</b>

I dati di cui sopra tengono conto di tutti i finanziamenti ricevuti direttamente dalla società, escludendo quella formazione finanziata la cui titolarità rimane in capo ad enti di formazione accreditati che permettono di erogare attività formative al personale dipendente senza costi diretti parte azienda per la docenza. Ovviamente è sempre a carico dell'azienda il costo degli allievi.

All'interno degli investimenti economici fatti nell'arco dell'ultimo triennio sulla formazione, **PSA Genova Pra'** è riuscita ad utilizzare finanziamenti da fondi interprofessionali privati e da fondi pubblici così dettagliati:

- 2019: finanziati € 73.672, al 100% da fondi interprofessionali privati

(Fondimpresa e Fondirigenti);

- 2020: finanziati € 41.035, al 100% da fondi interprofessionali privati (Fondimpresa).
- 2021: finanziati € 30.360, al 100% da fondi interprofessionali privati (Fondimpresa e Fondirigenti).

**PSA SECH**, per sua parte, è riuscita ad utilizzare finanziamenti da fondi interprofessionali privati e da fondi pubblici, così dettagliati:

- 2019: finanziati € 19.285, al 100% da fondi interprofessionali privati (Fondimpresa e Fondirigenti);
- 2020: finanziati € 15.586, al 100% da fondi interprofessionali privati (Fondimpresa);
- 2021: finanziati € 27.580, al 100% da fondi interprofessionali privati (Fondimpresa);

Per quanto riguarda **PSA Venice-Vecon**, invece, la Società è riuscita ad utilizzare finanziamenti da fondi interprofessionali privati, così dettagliati:

- 2019: finanziati € 4.505, da fondi interprofessionali privati (Fondimpresa);
- 2020: finanziati € 22.647, al 100% da fondi interprofessionali privati (Fondimpresa);
- 2021: finanziati € 4.947, al 100% da fondi interprofessionali privati (Fondimpresa).

## ORE EROGATE PER TIPOLOGIA DI CORSO

ORE EROGATE PER TIPOLOGIA DI CORSO (€)	2019			2020			2021		
	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE
Formazione manageriale	2.560	423	355	1.104	646	481	253	0	434
Formazione sulla sicurezza	5.328	898	1.495	1.656	489	415	4.053	821	1.194
Aggiornamento professionale	11.259	2.678	120	5.492	1.440	235	5.459	1.916	1.170
<b>TOTALE</b>	<b>19.147</b>	<b>3.999</b>	<b>1.970</b>	<b>8.252</b>	<b>2.575</b>	<b>1.131</b>	<b>9.765</b>	<b>2.737</b>	<b>2.798</b>

## MODALITÀ DI EROGAZIONE

MODALITÀ EROGAZIONE (%)	2019			2020			2021		
	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE
% Aula	100	100	100	88	35	100	83	26	77
% On Line	0	0	0	12	65	0	17	74	23

Relativamente al terminal PSA Genova Pra' durante l'anno 2021, a causa del perdurare dell'emergenza epidemiologica da COVID-19, rispetto alla pianificazione approvata ad inizio 2021, si sono resi necessari diversi aggiustamenti. A tal proposito, alcuni corsi non sono stati pianificati a causa dell'impossibilità di effettuarli in presenza, mentre altri corsi interaziendali esterni sono stati posticipati ad inizio 2022 per carenza nel numero di iscritti.

In particolare, non si sono potuti organizzare alcuni corsi obbligatori

che prevedono, per loro natura, oltre alla presenza fisica anche l'impossibilità di mantenere la distanza di sicurezza (es. corsi per rischi da ambienti confinati). Si è comunque riusciti a portare a termine un corso interno per abilitare cinque nuovi gruisti iniziato nell'autunno 2020, e sono stati attivati e portati a termine n. 3 corsi interni per abilitare 14 nuovi operatori RTG/RMG.

Sfruttando i mesi in cui l'emergenza era meno pressante, si sono potuti recuperare dal 2020 alcuni

corsi obbligatori, tra i quali quelli relativi agli Addetti Emergenza, ovvero, i corsi di aggiornamento Primo Soccorso + BLS-D e di aggiornamento Antincendio. Anche i corsi di lingua inglese sono proseguiti regolarmente, sia quelli one to one che i gruppi sono stati convertiti in modalità virtuale. Nonostante il permanere dell'emergenza epidemiologica da COVID-19, PSA SECH ha continuato a svolgere le attività formative programmate completando molti dei percorsi formativi previsti in fase di progettazione e presenti all'interno del relativo piano di formazione. È utile evidenziare come le ore di formazione manageriale e l'aggiornamento professionale siano espressione della volontà aziendale, mentre le ore di formazione sulla sicurezza sono anche di tipo obbligatorio. Per l'anno 2022, infatti, sono previste diverse attività formative, alcune delle quali derivanti dagli obblighi previsti dagli Accordi Stato-Regioni sulla salute e sicurezza negli ambienti di lavoro. Continuando un cammino iniziato ormai da anni, si è protratto l'impegno di PSA SECH in tema di formazione e di prevenzione. Il numero di addetti alle emergenze è cresciuto e si è reso quanto mai necessario proseguire il loro percorso in tema di prima formazione o aggiornamento obbligatorio. Nel corso dell'anno 2020 una parte consistente dell'attività formativa era stata rivolta all'ambito manageriale (soprattutto attraverso due appositi

corsi, Project management e Team building). L'intenzione è quella di riprendere il tema nell'anno 2022, mentre per il 2021, tra le varie attività programmate e poi svolte, si era invece deciso di coinvolgere un numero consistente di dipendenti in corsi di formazione sulla privacy e sulla cybersecurity. Confermando quanto successo nel recente passato, anche nel 2021 sono stati erogati corsi di lingua inglese presso TILC (The International Language Centre), frequentati da personale PSA SECH di vari reparti. Sulla scorta delle esperienze vissute a seguito della pandemia, dal 2021 PSA Venice-Vecon ha adottato la modalità online per lo svolgimento di più del 20% delle ore di formazione rivolte ai dipendenti, ottenendo così il raddoppio delle ore di formazione rispetto all'anno precedente. Questo ha permesso all'azienda di raggiungere e superare i livelli di formazione pre-COVID, rispettando gli obblighi di aggiornamento obbligatorio e di formazione previsti dagli Accordi Stato-Regioni sulla salute e sicurezza negli ambienti di lavoro. Come si evince dalla tabella sopra riportata, nel corso dell'anno 2021 una parte consistente dell'attività formativa di PSA Venice-Vecon è stata rivolta alla sicurezza, seguita dai corsi di aggiornamento professionale (rinnovo patenti, abilitazione alla guida e conduzione mezzi, ecc.) e, infine, alla formazione manageriale, attraverso corsi di inglese, public speaking, counselling program.

## 5.4 QUALIFICA, SELEZIONE E VALUTAZIONE DEI FORNITORI

**C**ollaborare con fornitori qualificati ed affidabili aiutano le nostre organizzazioni a soddisfare tempestivamente ed efficacemente le esigenze dei clienti, anello-chiave nella supply chain. La qualificazione dei fornitori, ossia la loro valutazione iniziale, selezione e rivalutazione periodica viene mantenuta attiva da PSA Italy mediante procedure documentate, al fine di garantire che i servizi, le attrezzature e i prodotti approvvigionati soddisfino gli aspetti connessi alla qualità, sicurezza, sostenibilità economica, sociale ed ambientale. Le società tengono sotto controllo i processi di approvvigionamento,

affinché avvengano nel pieno rispetto dei criteri di trasparenza e pari opportunità di accesso, accertandosi dunque che fornitori e appaltatori soddisfino i requisiti di professionalità, legalità, affidabilità ed economicità per poter operare nelle aree dei terminal. Ogni fornitura o prestazione è soggetta a giudizio dalle funzioni aziendali che ne hanno effettivamente usufruito, analizzando eventuali non conformità emerse, compilando appositi moduli di valutazione e verificando la validità delle certificazioni in base al tipo di attività da espletare, nonché all'adempimento degli obblighi di sicurezza e tutela ambientale.

### FORNITORI COINVOLTI

NUMERO DI FORNITORI COINVOLTI (ATTIVI ANNO 2021)		
PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE
724	387	463

### CATEGORIE DI FORNITORI COINVOLTI E RELATIVO VALORE DI SPESA

	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE
CATEGORIE DI FORNITORI COINVOLTI (ANNO 2021)	VALORE DI SPESA (€)	VALORE DI SPESA (€)	VALORE DI SPESA (€)
Beni	N.D.	2.326.152,32	852.590
Servizi	N.D.	12.728.461,50	2.179.023
Consulenze	N.D.	251.634,79	200.741
Appalti	N.D.	750.293,58	2.858.628
<b>TOTALE</b>	<b>N.D.</b>	<b>16.056.542,20</b>	<b>6.090.982</b>



## 5.5 SALUTE E SICUREZZA SUL LAVORO IN PSA ITALY

PSA Italy promuove con impegno la cultura della sicurezza al fine di garantire l'efficienza operativa, proteggere le persone che operano nei terminal e prevenire danni a mezzi e attrezzature.

I terminal di PSA Italy perseguono questi scopi attraverso:

- una forte leadership e cultura in materia di sicurezza;
- la collaborazione con tutti gli Stakeholder sia interni che esterni alle aziende parte del brand e l'impegno a diffondere la cultura della sicurezza anche all'esterno dell'ambito lavorativo;
- la formazione continua del personale;
- tecnologie e dispositivi di protezione sempre efficaci ed efficienti;
- sistemi di gestione certificati.

### IL SISTEMA DI GESTIONE PER LA SALUTE E LA SICUREZZA

I tre terminal di PSA Italy attribuiscono importanza, non solo alla qualità dei servizi erogati, quindi all'attenzione posta alle esigenze del cliente, ma anche al rispetto dell'ambiente e alla tutela di tutti gli Stakeholder. Tutte le aziende del gruppo hanno scelto di operare secondo lo standard UNI ISO 45001:2018 rispondendo all'esigenza di migliorare in modo continuo le prestazioni di salute e sicurezza.

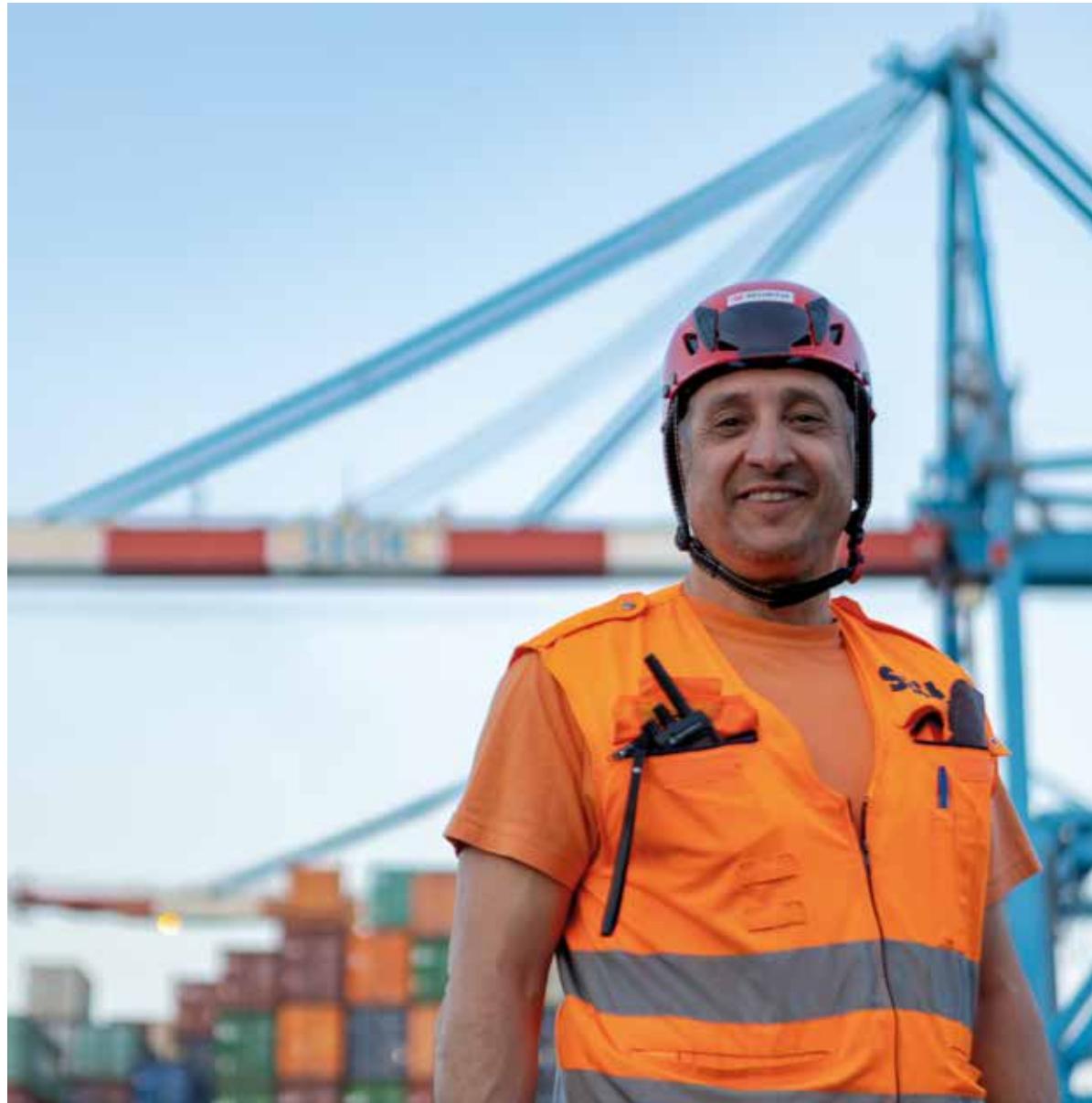
I terminal di PSA Italy implementano, inoltre, un sistema di controlli volto

ad accertare la conformità del sistema di gestione per la salute e sicurezza allo standard di riferimento e alla normativa cogente, oltre che a verificare:

- l'attuazione e l'efficacia delle misure di prevenzione e protezione pianificate in esito all'attività di valutazione dei rischi;
- l'approntamento delle risorse e dei mezzi adeguati al mantenimento e miglioramento continuo del sistema di gestione.

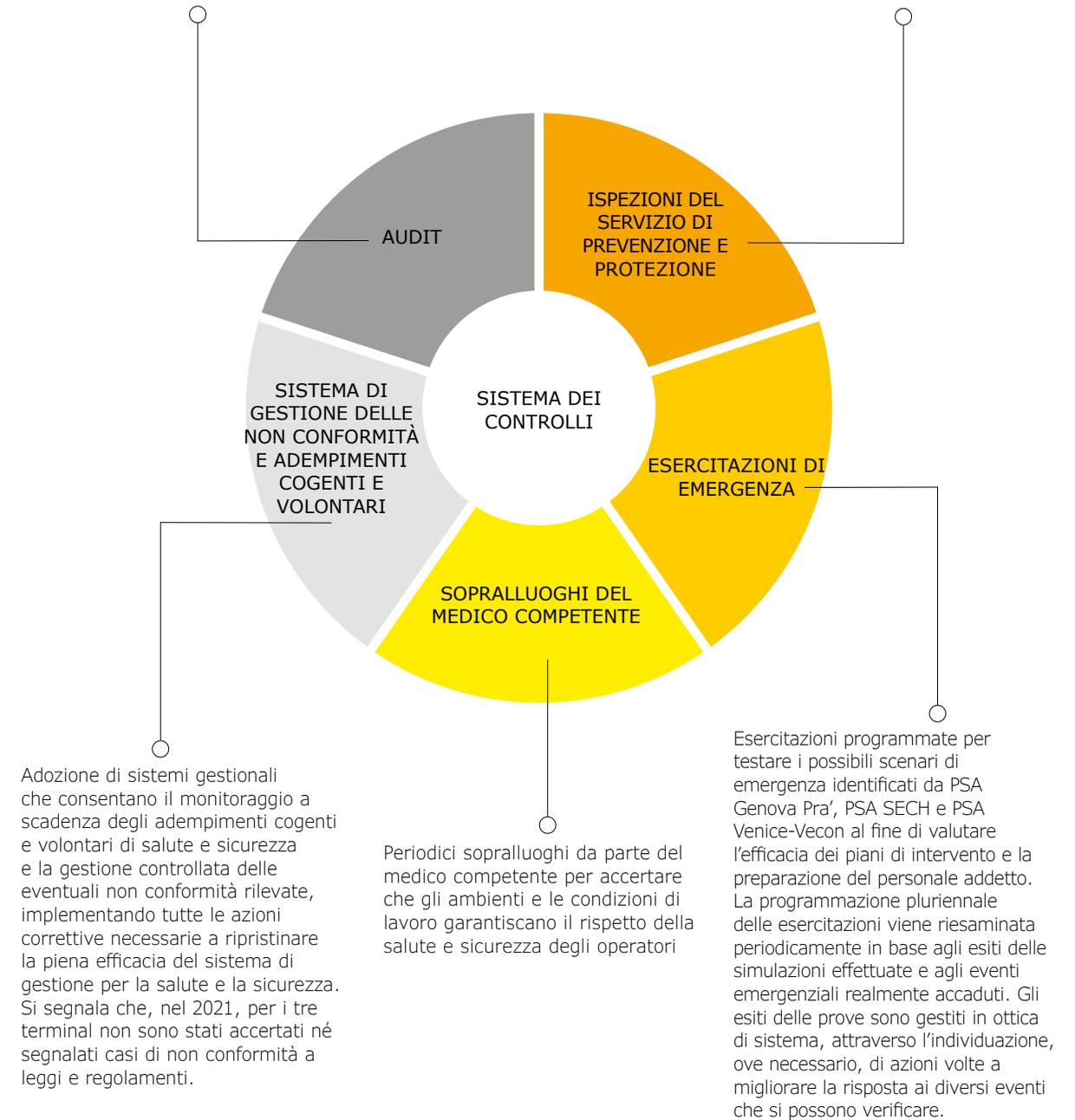
Le "safety walk" sono un ottimo strumento per misurare la diffusione della cultura della sicurezza nei terminal. La possibilità di osservare come lavorano le persone, permette, infatti, di comprendere come essa venga percepita dai lavoratori. Nei terminal di PSA Italy, le "safety walk" consistono in sopralluoghi delle aree operative, che vengono effettuati da dirigenti o responsabili, anche in orario notturno. L'attività rappresenta un metodo per raccogliere informazioni per i futuri piani di miglioramento aziendali.

Tale sistema di controlli, implementato dai terminal di PSA Italy, consente di identificare i servizi e le attività non conformi ed è articolato principalmente in:



Audit di prima parte condotti da personale interno e/o esterno qualificato e audit di terza parte condotti da organismi di certificazione indipendenti e accreditati

Periodiche e sistematiche ispezioni degli ambienti di lavoro, condotte da personale interno al servizio di prevenzione e protezione, per accertare il rispetto delle prescrizioni e condizioni di salute e sicurezza, in tutti i luoghi e nello svolgimento di tutte le attività aziendali



## LA VALUTAZIONE E GESTIONE DEI RISCHI IN MATERIA DI SALUTE E SICUREZZA

PSA Italy attua e mantiene processi mirati alla continua identificazione ed eliminazione dei pericoli per ridurre al minimo i rischi per la salute e sicurezza degli operatori. Tali processi prendono in considerazione, oltre che le attività aziendali di routine, anche le attività non di routine, incidenti, situazioni di emergenza e cambiamenti organizzativi.

Una volta terminate le fasi di identificazione dei pericoli e di valutazione dei rischi, i terminali adottano misure preventive e protettive efficaci per garantire la tutela della salute e sicurezza dei lavoratori e di tutti coloro i quali accedono alle aree aziendali.

### COVID-19

Tutto ha avuto inizio il 31/12/19, quando la Commissione Sanitaria Municipale di Wuhan (CINA), ha segnalato all'OMS riscontrati casi di polmonite ad eziologia ignota. Il 01/01/2020, il CDC Cinese ha riferito di aver identificato un nuovo Coronavirus come agente causale ed è stata resa pubblica la sequenza genomica. I Coronavirus sono una grande famiglia di virus respiratori che possono causare malattie che vanno dal comune raffreddore fino alla sindrome respiratoria mediorientale (MERS) e alla SARS. La continua evoluzione del fenomeno ed il quadro epidemiologico internazionale venutosi a creare hanno fatto sì che dal mese di febbraio 2020 il nostro Paese si trovi insieme a tanti altri a dover affrontare una situazione molto difficile legata alla diffusione del virus. Le azioni per limitarne la diffusione sono state definite in diversi decreti della Presidenza del Consiglio dei Ministri, i quali hanno via via imposto regole sempre più severe e restrittive. Le nostre aziende hanno recepito da subito le nuove direttive, adottando provvedimenti organizzativi e protocolli gestionali che tutelassero i lavoratori, prevedendo misure specifiche tra le quali: la distribuzione di mascherine, guanti e kit per l'igienizzazione, l'allestimento di postazioni di controllo temperatura e strumenti per garantire il distanziamento sociale, l'incentivazione dello smart working e delle modalità di riunione a distanza. Dall'inizio della pandemia possiamo dire di aver operato al meglio, limitando il più possibile le conseguenze per la salute, riuscendo a mantenere continuità nell'erogazione del nostro servizio che riveste chiave strategica nell'economia nazionale. Quanto sopra ha naturalmente impattato anche sulla sorveglianza sanitaria la quale, ricordiamo, rappresenta una delle misure di prevenzione per i lavoratori esposti a rischi per la salute cagionabili da agenti di natura fisica, chimica, biologica o ergonomica.

## PARTECIPAZIONE, CONSULTAZIONE E COMUNICAZIONE DEI LAVORATORI IN MATERIA DI SALUTE E SICUREZZA

PSA Italy stabilisce processi atti a promuovere la comunicazione, partecipazione, consultazione e coinvolgimento dei lavoratori, in materia di salute e sicurezza, sia in forma diretta sia indiretta attraverso i RLS aziendali; le modalità comunicative aziendali avvengono nel rispetto della diversità di genere, lingua, cultura, alfabetizzazione e disabilità.

### LE NOSTRE STORIE – COME IL COVID-19 HA CAMBIATO LA PERCEZIONE DELLA NOSTRA SICUREZZA

Dal mese di febbraio 2020 il nostro modo di percepire la sicurezza individuale è stato drasticamente cambiato dagli eventi scatenati dalla pandemia.

Ognuno di noi ha vissuto all'esterno e nel suo intimo una storia diversa con una visione personale di quello che stava accadendo e delle regole che venivano imposte. PSA Italy, come il resto del mondo, è stata travolta da questo evento ma, forti dei nostri valori, siamo riusciti a far fronte comune e ad organizzarci per andare avanti senza interrompere un servizio all'economia del paese che avrebbe potuto peggiorare ulteriormente la situazione. Le percentuali di infortunio nel gruppo (LTIF) si sono ulteriormente abbassate, segno che la nostra attenzione alla sicurezza è aumentata. Abbiamo confermato quanto sia importante mantenere sempre ed ovunque comportamenti corretti, volti ad evitare di mettere in pericolo la nostra vita e quella di chi ci circonda.

In collaborazione con Italia Loves Sicurezza, PSA Italy ha promosso una raccolta di storie per far sì che quanto vissuto nell'ultimo anno e mezzo rimanga a testimonianza futura dimostrandoci, ancora una volta, che il comportamento del singolo può contagiare l'intera collettività.

Ad ognuno di noi è stata data la possibilità di scrivere la propria storia su quanto abbiamo vissuto nell'anno 2020. Alcuni colleghi hanno deciso di firmare i loro racconti, altri hanno preferito restare anonimi, ma la voglia di esternare i sentimenti e le paure è stata condivisa da tutti.

Queste storie sono state raccolte in un libro, la cui lettura permetterà di scoprire nuovi punti di vista sulla percezione dei rischi sul luogo di lavoro che, inevitabilmente, si riversa in ambito sociale e familiare, a testimonianza della sua importanza nelle nostre vite. Questa pubblicazione vuole rappresentare un altro tassello che il gruppo PSA ha inserito nel suo più generale quadro della "sicurezza e prevenzione" aziendale, nel solco dell'iniziativa "Valuing Lives" – Dare Valore alla Vita – e nello spirito del movimento "Italia Loves Sicurezza".

Le attività di consultazione implicano la definizione di processi comunicativi che:

- assicurino che i lavoratori acquisiscano la necessaria consapevolezza relativamente a:
  - politica e obiettivi per la salute e sicurezza sul luogo di lavoro;
  - importanza del proprio contributo all'efficacia ed al miglioramento delle prestazioni del sistema di gestione per la salute e sicurezza e delle implicazioni e delle conseguenze potenziali derivanti dal non essere conformi alle prescrizioni legali e ai requisiti del sistema;
  - rilevanza della partecipazione attiva nell'analisi degli incidenti che li riguardano e dei risultati delle analisi delle relative cause; i terminal assicurano infatti che i lavoratori, a tutti i livelli, siano incoraggiati a segnalare situazioni pericolose, in modo da poter adottare misure preventive e intraprendere azioni correttive;
  - importanza del loro coinvolgimento e del personale presente in PSA Genova Pra', PSA SECH e PSA Venice-Vecon

## SORVEGLIANZA SANITARIA

La sorveglianza sanitaria rappresenta una delle misure di prevenzione per i lavoratori esposti a rischi per la salute cagionabili da agenti di natura fisica, chimica, biologica o ergonomica.

Le visite sanitarie vengono effettuate secondo uno scadenziario definito

durante le attività di audit, per accertare la conformità ai requisiti del sistema di gestione;

- conoscenza dei rischi presenti nel contesto in cui operano;
- importanza di rispettare le procedure e istruzioni di sicurezza in vigore;
- corretta individuazione dei pericoli, dei rischi per la salute e sicurezza;
- capacità di allontanarsi da situazioni lavorative che ritengono rappresentino un pericolo grave e immediato per la loro vita o salute.
- favoriscano il dialogo e gli scambi, con la finalità di mettere a disposizione dei lavoratori e dei RLS le informazioni necessarie, per fornire un feedback informato che deve essere preso in considerazione dai terminal prima di prendere una decisione in termini di salute e sicurezza dei lavoratori;
- prescrivano adeguati comportamenti in materia di salute e sicurezza nei confronti degli Stakeholder interni ed esterni, quali ad esempio: lavoratori diretti ed indiretti, fornitori, appaltatori e visitatori.

dal medico competente di concerto con i datori di lavoro dei terminal, il medico competente, in possesso dei requisiti previsti dalla legge, effettua le visite mediche in ambienti idonei attrezzati per l'esame dei vari aspetti di funzionalità fisica e psico-attitudinale dei lavoratori.



Gli esiti della visita medica vengono allegati alla cartella sanitaria e di rischio ed in base ad essi il medico competente esprime un giudizio relativo alla mansione specifica, che può essere di: idoneità; inidoneità parziale, temporanea o permanente, con prescrizioni o limitazioni; inidoneità temporanea; inidoneità permanente.

L'attività del medico competente non si esaurisce con la sorveglianza sanitaria dei lavoratori, egli infatti collabora con il datore di lavoro e con il servizio di prevenzione e protezione alla valutazione dei rischi e alla attuazione delle misure per la tutela della salute e della integrità psico-fisica dei lavoratori; collabora inoltre all'organizzazione del servizio di primo soccorso, con particolare riguardo alla definizione dei presidi medico-chirurgici a disposizione degli addetti al primo soccorso.

Partecipa all'attività di informazione e formazione dei lavoratori ed è l'unico

autorizzato a fornire informazioni ai lavoratori circa i risultati degli accertamenti diagnostici e della sorveglianza sanitaria ed alla consegna della documentazione medica, a richiesta o alla cessazione del rapporto di lavoro. È importante sottolineare che la cartella sanitaria di rischio contiene dati sensibili e va quindi trattata nel rispetto del segreto professionale e delle previsioni del D.lgs. 196/2003 in materia di protezione dei dati personali.

Oltre alle attività di sorveglianza sanitaria sopra descritte, PSA Genova Pra', PSA SECH e PSA Venice-Vecon hanno sottoscritto assicurazioni private al fine di garantire a tutti i lavoratori l'accesso a prestazioni sanitarie, anche al di fuori dell'attività lavorativa, con la finalità di preservare la salute grazie a programmi di check up annuali e ulteriori visite ed esami per accertamenti diagnostici.

## FORMAZIONE DEI LAVORATORI IN TEMA DI SALUTE E SICUREZZA

È compito di PSA Genova Pra', PSA SECH e PSA Venice-Vecon attuare un'attività di informazione, formazione e addestramento coerente con le politiche aziendali, i principi etici contenuti, la legislazione applicabile in materia, le norme di adozione volontaria, gli impegni sottoscritti e le azioni correttive relative alla prevenzione del ripetersi di non conformità, incidenti ed infortuni. È compito di PSA Genova Pra', PSA SECH e PSA Venice-Vecon assicurare

che i lavoratori siano competenti, compresa la capacità di identificare i pericoli; a tal fine i due siti pianificano, organizzano, attuano e verificano l'apprendimento e l'efficacia delle attività di informazione, formazione e addestramento, internamente o mediante soggetti esterni qualificati. I terminal erogano ai lavoratori la formazione in tema di sicurezza, in conformità a quanto previsto dall'Accordo Conferenza Stato Regioni n. 221 del 21 dicembre

2011, ai sensi del D.lgs. 9 aprile 2008 n. 81, che disciplina la durata, i contenuti minimi e le modalità della formazione obbligatoria in tema di sicurezza, dell'aggiornamento dei lavoratori, dei preposti e dei dirigenti, nonché la formazione facoltativa dei soggetti di cui all'articolo 21, comma 1, del medesimo D.lgs. n. 81/08. Nel dettaglio, i terminal erogano le seguenti tipologie di formazione in materia di salute e sicurezza garantendo anche gli aggiornamenti previsti secondo i dettami normativi:

- formazione generale, della durata di 4 ore riguarda tutti i lavoratori e verte sui concetti generali della sicurezza sul lavoro (art. 37, D.lgs. n. 81/2008). Tale formazione è erogata una tantum a tutto il personale.
- formazione specifica è riferita alle mansioni, ai rischi a queste associati ed alle relative misure e procedure di prevenzione e protezione, che sono caratteristiche del settore o comparto di appartenenza dell'azienda. La durata della formazione specifica si aggiunge a quella generale ed è variabile di 4, 8 o 12 ore a seconda che sia indirizzata rispettivamente alle mansioni a basso, medio o alto rischio. È ammessa la formazione e-learning per i lavoratori, solo relativamente alla parte generale (4 ore) e non per la parte specifica. Questa formazione viene aggiornata ogni 5 anni sottoponendo i lavoratori a 6 ore di corso.
- formazione per i preposti è della durata minima di 8 ore,

viene erogata in aggiunta a quella ricevuta come lavoratore e comprende lo sviluppo delle seguenti tematiche:

- principali soggetti del sistema di prevenzione aziendale;
- relazioni tra i vari soggetti interni ed esterni del sistema di prevenzione;
- definizione e individuazione dei fattori di rischio;
- incidenti e danni;
- tecniche di comunicazione e sensibilizzazione dei lavoratori;
- valutazione dei rischi dell'azienda, con particolare riferimento al contesto in cui il preposto opera;
- individuazione misure tecniche, organizzative e procedurali di prevenzione e protezione;
- modalità di esercizio della funzione di controllo dell'osservanza da parte dei lavoratori.

Tale formazione viene aggiornata ogni 5 anni sottoponendo i lavoratori a 6 ore di corso.

- formazione per i dirigenti della durata minima di 16 ore, divisa in 4 moduli:
  - modulo giuridico - normativo;
  - gestione ed organizzazione della sicurezza;
  - individuazione e valutazione dei rischi;
  - comunicazione, formazione e consultazione dei lavoratori.

Tale formazione viene aggiornata ogni 5 anni sottoponendo i dirigenti a 6 ore di corso.

- formazione per i rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza, ai sensi

articolo 37 comma 11 del D.lgs. 81/2008 e s.m. e i. che prevede una formazione iniziale di almeno 32 ore e un aggiornamento annuale di 8 ore.

- formazione obbligatoria delle risorse ricoprenti ruoli di preparazione e risposta alle emergenze divisa in:

- formazione addetti al primo soccorso, erogata secondo quanto disposto dal D.M. 388/03. Questa ha una durata di 16 ore e viene aggiornata ogni 3 anni attraverso un corso di 6 ore. Gli addetti al primo soccorso sono formati all'utilizzo del defibrillatore automatico esterno (DAE) ed inseriti nella rete regionale dei soggetti abilitati. La formazione specifica sul BLS (Basic Life Support) viene aggiornata ogni 2 anni, come previsto dalla normativa.

- formazione addetti antincendio. Tale formazione, erogata secondo quanto disposto dal D.M. 10/3/98, ha una diversa durata, variabile tra le 4 e le 16 ore in base alla tipologia di azienda e di rischio relativo alla mansione ricoperta. Viene rinnovata ogni 3 anni mediante un corso che varia dalle 2

ore (rischio basso) alle 8 ore (rischio elevato).

- formazione relativa all'utilizzo di mezzi ed attrezzature, necessaria ai fini del rilascio del titolo abilitativo alla conduzione dei medesimi, disciplinata dall'Accordo Conferenza Stato Regioni n. 53 del 22 febbraio 2012, che regola le modalità per il riconoscimento dell'abilitazione alla guida delle attrezzature di lavoro, i soggetti formatori, la durata, gli indirizzi ed i requisiti minimi di validità della formazione, in attuazione dell'articolo 73 comma 5 del D.lgs. 81/2008 e s.m.e i. Nei terminal i mezzi che ricadono nel campo di applicazione di questa normativa sono: forklift, piattaforme di lavoro mobili ed elevabili e le semoventi. Trattasi, anche in questo caso, di formazione che deve essere aggiornata ogni 5 anni.
- formazione per l'abilitazione alla conduzione di altri mezzi e attrezzature presenti nei terminal e la cui formazione non rientra nell'Accordo Conferenza Stato Regioni n. 53 del 22 febbraio 2012, ma viene erogata nel rispetto di procedure interne ed ai sensi di quanto previsto dal D.lgs. 81/08.



## 5.5.1 L'APPROCCIO DI PSA GENOVA PRA'

**D**urante il 2021, nell'ottica del miglioramento continuo delle prestazioni di salute e sicurezza, PSA Genova Pra' ha attuato, inoltre, le seguenti iniziative:

- **Migliorato la partecipazione ed il coinvolgimento dei lavoratori e promosso il senso di appartenenza all'azienda.**

- Nel mese di gennaio 2021 il Gruppo PSA ha ripetuto l'ormai usuale "Settimana della Sicurezza", il cui tema di quest'anno era "Dare valore alla vita"; durante questa settimana sono stati condivisi con i lavoratori i videomessaggi di sensibilizzazione sulla safety, promossi dal gruppo PSA.
- È stato adottato un documento integrato, per le due unità operative PSA Genova Pra' e PSA SECH, coerente con la politica (Health, Safety, Security, Environment) del Gruppo PSA.
- È stato implementato l'utilizzo dei monitor aziendali per inviare comunicazioni connesse ad aspetti comportamentali che incidono sulla salute e sicurezza sul posto di lavoro.
- Sono state messe a disposizione delle procedure aziendali via web ai lavoratori, tramite applicativo per telefonia mobile.
- È stato fornito a tutti i lavoratori un libro specialistico, scritto appositamente per PSA da esperti del settore (ovvero psicologi del lavoro e delle organizzazioni, medici del lavoro, ecc.), che affronta l'argomento del telelavoro a 360 gradi, sia dal punto di vista normativo che in termini di gestione del tempo e dello stress, fornendo indicazioni utili in tal senso.
- Il 20 luglio 2021 sono stati premiati le colleghe e i colleghi che hanno compiuto 20 anni di anzianità in PSA Genova Pra', con la consegna di una targa commemorativa per celebrare lo speciale traguardo. Per l'occasione è stato organizzato un evento nei piazzali antistanti la palazzina direzionale in PSA Genova Pra' (naturalmente in linea con le restrizioni in essere per contrastare la diffusione di COVID-19). A premiare i dipendenti sono stati i dirigenti responsabili a cui i partecipanti fanno capo, al cospetto dell'amministratore delegato Roberto Ferrari e del direttore generale Roberto Goglio.
- È stato somministrato a dirigenti, quadri e prime linee dei reparti operativi, l'annuale questionario richiesto dal Gruppo PSA "Understanding Your Culture" volto a monitorare quanto la cultura della sicurezza sia calata in azienda. Il questionario ha confermato una percezione maggiormente proattiva ovvero i valori e la leadership in materia di sicurezza guidano i comportamenti futuri.

- **Miglioramento dell'efficienza della risposta del terminal in occasione di eventuali emergenze.**

In aggiunta a quanto già attuato, è stato implementato un sistema di avviso dei trasportatori presenti nel terminal in caso di allerta o evacuazione, mediante avviso inviato tramite notifica su applicativo e/o sms.

## 5.5.2 L'APPROCCIO DI PSA SECH

**D**urante il 2021, nell'ottica del miglioramento continuo delle prestazioni di salute e sicurezza, PSA SECH ha, inoltre, attuato le seguenti iniziative:

- **Migliorato la partecipazione ed il coinvolgimento dei lavoratori e promosso il senso di appartenenza all'azienda.**

- **Iniziativa "Safety Week"**: nel mese di gennaio 2021 il Gruppo PSA ha ripetuto l'ormai usuale "Settimana della Sicurezza", il cui tema di quest'anno era "Dare valore alla vita"; durante questa settimana sono stati condivisi con i lavoratori i videomessaggi di sensibilizzazione sulla safety, promossi dal gruppo PSA.
- È stato adottato un documento integrato, per le due unità operative PSA Genova Pra' e PSA SECH, coerente con la politica (Health, Safety, Security, Environment) del Gruppo PSA.
- È stato implementato l'utilizzo dei monitor aziendali per inviare comunicazioni connesse ad aspetti comportamentali che incidono sulla salute e sicurezza sul posto di lavoro.
- da dicembre 2018 si svolgono gli incontri dei "gruppi di miglioramento"; questo progetto consente a colleghi provenienti da diversi reparti di creare sinergie favorevoli alla collaborazione e condivisione di idee con l'intento di migliorare l'organizzazione e la produttività all'interno delle aree nelle quali ciascuno opera ogni giorno. Le iniziative di miglioramento che scaturiscono da questi incontri vengono costantemente comunicate ai lavoratori attraverso varie modalità, che spaziano dalla newsletter aziendale alla visualizzazione tramite una serie di monitor installati in diverse postazioni del terminal.

- **DPI**

Nel 2021 l'attività sui DPI ha continuato ad interessare a causa dello scenario pandemico, la ricerca e selezione di presidi che proteggessero i lavoratori dal virus. Per quanto attiene, invece, i DPI tradizionali distribuiti

ai lavoratori, il lavoro dell'ufficio sicurezza si è concentrato nel riesame della dotazione in essere, che ha coinvolto i RLS aziendali ed ha individuato margini di miglioramento principalmente circa il vestiario. Alcuni capi invernali sono stati sostituiti con altri più performanti e si è infine giunti ad una rivisitazione del catalogo di abbigliamento dei dipendenti di PSA SECH che riporta per ciascuna mansione gli indumenti ad alta visibilità previsti. Tali modifiche saranno portate a regime nel corso del 2022, quando è previsto un progetto per l'adozione di nuove e migliori modalità gestionali di consegna del vestiario.

#### • Dotazioni di emergenza

Nel corso del 2021 da segnalare è il rinnovo della pratica di prevenzione incendi del locale trasformatori, attività 48.1.B, seguita da tecnico esterno qualificato coadiuvato dal reparto manutenzione.

Altra importante novità è stata l'allestimento del sistema di Tracking, Laser 4th Tier RMG, vale a dire un sistema di sicurezza per gru di piazzale (transtainer) che permette di lavorare in 4° tiro evitando di urtare con i contenitori agganciati allo spreader, quelli stoccati a parco. Il sistema opera rilevando tramite laser gli ostacoli durante la traslazione del carrello ed è stato oggetto nel corso dell'anno a diverse modifiche ed affinamenti, per renderlo maggiormente performante. L'urto di contenitori stoccati nei parchi serviti dagli RMG rappresenta infatti una delle situazioni incidentali più frequenti per PSA SECH e tale iniziativa si prefigge di abbatterne l'incidenza.

#### • Formazione

È proseguito anche nel 2021 l'impegno di PSA SECH in tema di formazione obbligatoria sulla sicurezza e sulle attrezzature; tuttavia, poiché per PSA SECH formazione non significa soltanto assolvere all'obbligo previsto da leggi e norme, nel corso dell'anno l'azienda ha offerto ai propri dipendenti l'opportunità di crescere e tenersi aggiornati, per mantenere sempre adeguate le proprie abilità e competenze rispetto all'evoluzione dell'attività lavorativa. Fra le iniziative di crescita che l'organizzazione ha offerto ai propri lavoratori, si segnalano anche i corsi per l'abilitazione alla guida di mezzi esclusi dall'Accordo Stato Regioni (carroponti ferrati, carroponti gommati, gru di banchina), nonché quelli rivolti all'abilitazione alle mansioni operative (checker, tecnico gate, stivatore). Tali corsi prevedono una nutrita sezione sulle regole comportamentali di sicurezza cui attenersi durante la mansione e sulle principali misure di prevenzione e gestione del rischio.



### 5.5.3 L'APPROCCIO DI PSA VENICE-VECON

**D**urante il 2021, nell'ottica del miglioramento continuo delle prestazioni di salute e sicurezza, PSA Venice-Vecon ha attuato le seguenti iniziative:

- **Migliorato la partecipazione ed il coinvolgimento dei lavoratori e promosso il senso di appartenenza all'azienda.**
  - Iniziativa "Safety Week".  
In occasione della "Settimana per la Sicurezza sul Lavoro", celebrata come ogni anno dal gruppo PSA International, contemporaneamente in tutti i terminal nel mondo, PSA Venice-Vecon ha organizzato:
  - l'iniziativa "Dare valore alla vita" - "Valuing lives", che consiste nella realizzazione di un breve video in cui ogni dipendente, insieme ai familiari, ha liberamente espresso un messaggio sulle seguenti tematiche:
    - "Il significato della salute e sicurezza al tempo del COVID"
    - "La tua sicurezza vista da un familiare"
    - "Gli occhi della sicurezza, non solo i tuoi"
    - "Consigli: health & safety"
    - "Costruiamo la sicurezza assieme"
    - "La sicurezza? Dipende da me"
    - "La sicurezza di domani".
  - La campagna di gruppo "Take5 Reboot", lanciata dal Gruppo PSA che sprona tutti i lavoratori ad utilizzare la metodologia Take 5, facendo particolare attenzione ai primi tre punti della metodologia:
    - fermarsi e riflettere prima di svolgere un'attività;
    - individuare i pericoli associati all'attività stessa;
    - valutare i rischi che questa comporta.
- **Migliorato l'efficienza della risposta in occasione di eventuali emergenze.**
  - Aggiornamento della procedura di emergenza: l'installazione in PSA Venice-Vecon di un portale di radio protezione per la sorveglianza dei container contenenti semilavorati metallici, rottame ferroso ed altri prodotti e/o materiali metallici, ha reso opportuno aggiornare il piano di emergenza del terminal allineandolo a quanto previsto dal D.lgs. 101/2020, della direttiva 2013/59/Euratom, e dal "Piano di intervento per la messa in sicurezza in caso di rinvenimento o di sospetta presenza di sorgenti orfane nel territorio di Venezia del 2013- UTG prefettura di Venezia". Sempre nel corso dell'anno, al fine di ampliare i propri servizi da offrire ai clienti, sono stati portati a termine i lavori per l'installazione di un nuovo deposito tendostruttura, dotata degli spazi necessari allo stoccaggio delle merci, principalmente semilavorati metallici, da

immagazzinare per l'import e l'export (obiettivo 169).

- In aggiunta a quanto già attuato, implementazione di un sistema di avviso dei trasportatori presenti nel terminal in caso di allerta o evacuazione, mediante avviso inviato tramite notifica su applicativo e/o sms.
- Svolgimento, nel 2021, di due esercitazioni per testare vari scenari del piano di emergenza del terminal. Tali simulazioni sono state l'occasione per l'addestramento del personale di pronto soccorso portuale e operativo dei vigili del fuoco con specialità SAF (Speleo Alpino Fluviale), che ha effettuato alcune manovre di soccorso in quota, sulle gru di banchina.

#### • Formazione

- Nel corso dell'anno i continui sopralluoghi operativi e le attività di formazione hanno permesso di sensibilizzare maggiormente i lavoratori sulle tematiche della sicurezza sul lavoro e l'importanza delle segnalazioni di anomalie su equipment e nearmiss come strumento di prevenzione.
- Per il 2021, PSA Venice-Vecon ha mantenuto le abilitazioni previste dall'ordinanza AdSP MAS n° 16/2018, erogando i corsi di aggiornamento per ogni singola abilitazione del personale operativo. Tale attività di formazione ed addestramento è ad integrazione delle precedenti elencate e anche queste hanno una scadenza quinquennale.
- PSA Venice-Vecon, nel 2022, ha previsto di riprendere le attività relative al tavolo di lavoro chiamato "Officina delle idee HSSE", interrotte nel 2021 a causa della pandemia COVID-19. L'obiettivo di questo gruppo di lavoro è quello di coinvolgere i lavoratori sugli aspetti lavorativi e di confrontarsi sull'implementazione delle misure di sicurezza, energetiche, ambientali e sul miglioramento dei processi.

## 5.6 GESTIONE MERCI PERICOLOSE

**A**l fine di consentire la segregazione delle unità di carico, PSA Genova Pra', PSA SECH e PSA Venice-Vecon dispongono di parchi dedicati allo stoccaggio dei contenitori utilizzati per il trasporto di merci considerate pericolose (IMO). I terminal garantiscono la

conformità alla normativa nazionale, internazionale e alle raccomandazioni dettate dall'IMO nelle "Revised Recommendations on the Safe Transport of Dangerous Cargoes and Related Activities in Port Areas". I contenitori di merce pericolosa in ingresso vengono sottoposti ad una serie di controlli atti a verificarne

l' idoneità necessaria all'accettazione; in particolare vengono effettuati i seguenti riscontri:

- assenza di danni superficiali;
- presenza di idonea segnalazione con pittogrammi delle caratteristiche di merce contenuta;
- assenza di colaggi;
- integrità e rilevazione del sigillo per imputazione dati a sistema.

I contenitori IMO ritenuti idonei vengono stoccati a piazzale nei parchi dedicati; tali aree sono monitorate dal personale tecnico-operativo dei terminal e presidiate H24 dal servizio integrativo antincendio, in conformità, per Genova, a quanto disposto anche dall'ordinanza dell'A.P., n. 4/2001.

All'interno di tali aree dedicate allo stoccaggio di merci pericolose, i contenitori devono essere posizionati nel rispetto delle relative classi di pericolosità e dei vincoli di segregazione, imposti per questioni di compatibilità tra i diversi materiali stoccati nei contenitori. Sono escluse dalla sosta le merci pericolose appartenenti alle seguenti classi di pericolosità: esplosivi - classe 1 (eccetto la classe 1.4 S), materie infettanti - classe 6.2 e radioattivi/materiali fissili - classe 7, che possono essere accolte per sbarco e imbarco diretto senza sosta e nel rispetto di quanto previsto dalle ordinanze locali. Le procedure prevedono che venga costantemente monitorato l'assetto del parco IMO, la corretta segregazione e la presenza

di eventuali anomalie. La presenza di merci pericolose all'interno di un deposito temporaneo portuale è, infatti, soggetta a continui mutamenti, essendo costantemente influenzata dall'attività di movimentazione (carico/scarico) che avviene al suo interno. Pertanto, l'analisi di rischio è dinamica e viene gestita tramite un software dedicato, Hacpack, che risulta essere utilizzato in molti altri terminal italiani, e consente di valutare costantemente il rischio in base alla tipologia di merce, alla classe di pericolosità, all'imballaggio, al peso di ogni singolo collo e al peso complessivo del carico dei contenitori presenti a parco. Inoltre, il software è anche in grado di fornire in tempo reale le schede di sicurezza delle merci presenti in deposito per consentire di gestire celermente e correttamente eventuali interventi in emergenza, sia per gli aspetti ambientali che per quello di salute e sicurezza per i lavoratori. I terminal di PSA Genova Pra', PSA SECH e PSA Venice-Vecon, inoltre, si sono dotati di apposite procedure e sistemi di monitoraggio, al fine di garantire la gestione delle merci pericolose e la risposta alle emergenze. A tal proposito, i terminal assicurano la formazione specifica di tutto il personale dipendente, nonché l'informazione a tutto il personale terzo che accede presso le proprie aree, circa i rischi presenti, i comportamenti da tenere e le procedure di emergenza adottate.

## TOTALI IMDG CARGO PSA ITALY 2019 - 2021

IMO PER CICLO	2019			2020			2021		
	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE
Import	10.521	1.913	202	9.724	2.247	47	10.846	2.641	12
Export	12.876	5.040	857	11.948	3.130	962	11.662	4.805	822
<b>Totale contenitori*</b>	<b>23.397</b>	<b>6.953</b>	<b>1.059</b>	<b>21.672</b>	<b>5.377</b>	<b>1.009</b>	<b>22.508</b>	<b>7.446</b>	<b>834</b>
CSC/NSN/TSC**	1.785	228	0	1.487	216	0	1329	434	0
<b>TOTALE</b>	<b>25.182</b>	<b>7.181</b>	<b>1.059</b>	<b>23.159</b>	<b>5.593</b>	<b>1.009</b>	<b>23.837</b>	<b>7.880</b>	<b>834</b>

\* Per questioni di sicurezza l'unità di misura presa in considerazione è il contenitore e non il peso o volume delle sostanze transitate.

\*\* CSC: camion stoccaggio camion; NSN: nave stoccaggio nave; TSC: treno stoccaggio camion.

## 5.6.1 PARCO MERCI PERICOLOSE IN PSA GENOVA PRA'

**I**l terminal PSA Genova Pra' dispone di due aree adiacenti per lo stoccaggio delle merci pericolose secondo le classi di segregazione compatibili; le aree sono coperte da una rete idrica antincendio, oltre che da presidi antincendio mobili. Nel terminal è inoltre disponibile un mezzo mobile antincendio, che il personale addetto alle emergenze del reparto operativo è abilitato ad utilizzare.

Al fine di evitare spandimenti di

sostanze al suolo, nel terminal sono presenti due vasche MAFI trasportabili per la messa in posa di contenitori che presentano colaggi o perdite; nelle vicinanze del parco IMO è custodito un container movimentabile contenente tutto il materiale per la gestione di eventuali emergenze. Nella tabella a seguire si riportano i dati percentuali di transito delle merci pericolose nel terminal nel triennio in esame, che dal 2021 sono suddivisi in sottoclassi.

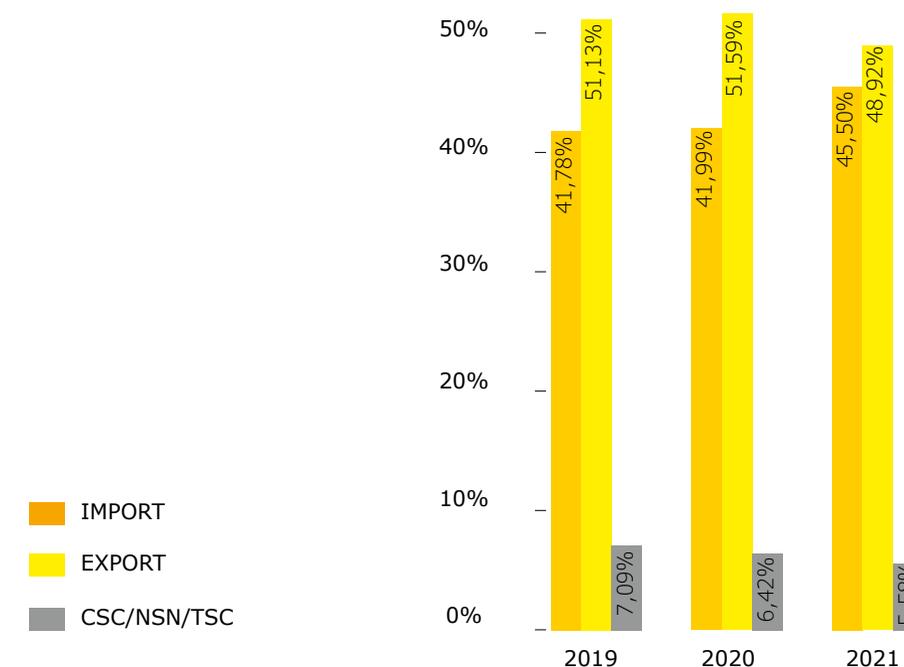
### SCOMPOSIZIONE MERCI PERICOLOSE PER CLASSI DI PERICOLOSITÀ IMPORT/EXPORT (%) PSA GENOVA PRA'

CLASSI	DESCRIZIONE	IMPORT (%)			EXPORT (%)			TRANSHIPMENT (%)		
		2019	2020	2021	2019	2020	2021	2019	2020	2021
1.4	Esplosivi	0	0	0	0	0,01	0	0	0,07	0
2	Gas*	6,13	0	0	12,69	0	0	10,32	0	0
2.1	Gas Infiammabili	N.D.	2,58	2,20	N.D.	6,29	6,23	N.D.	8,63	6,92
2.2	Gas non infiammabili/non tossici	N.D.	2,81	2,54	N.D.	5,17	4,92	N.D.	4,66	3,50
2.3	Gas tossici	N.D.	0,06	0,03	N.D.	0,25	0,15	N.D.	0,49	0,47
3	Liquidi infiammabili	27,72	28,55	25,98	44,97	47,53	50,91	37,41	32,57	22,47
4	Sostanze infiammabili*	4,34	0	0	2,15	0	0	9,45	0	0
4.1	Solidi infiammabili, materie autoreattive ed esplosivi desensibilizzati	N.D.	2,94	4,04	N.D.	0,71	0,39	N.D.	3,62	4,04
4.2	Materie soggette ad accensione spontanea	N.D.	0,32	0,33	N.D.	0,50	0,51	N.D.	0,35	0,86
4.3	Sostanze che, a contatto con l'acqua emettono gas infiammabili	N.D.	1,89	0,47	N.D.	0,62	0,67	N.D.	1,88	1,01
5	Comburenti e perossidi organici*	3,25	0	0	3,75	0	0	4,35	0	0
5.1	Sostanze ossidanti	N.D.	2,37	1,82	N.D.	2,19	2,30	N.D.	6,19	12,21
5.2	Perossidi organici	N.D.	0,68	0,53	N.D.	1,36	0,73	N.D.	0,70	0,70
6.1	Sostanze tossiche	7,26	5,71	6,83	2,96	3,26	2,47	3,77	1,95	9,10
8	Sostanze corrosive	23,70	20,98	20,61	14,15	14,95	13,72	15,49	10,79	17,19
9	Materie e oggetti pericolosi diversi	27,59	31,12	34,57	19,33	17,16	17,01	19,20	28,11	21,54

\* Le suddivisioni per le classi IMO 2, 4 e 5 sono disponibili dal 2020; i dati sono accorpate per il 2019.

Analizzando i dati si riscontra che la parte rilevante del traffico IMO in PSA Genova Pra' è composta da liquidi infiammabili (classe 3), da sostanze corrosive (classe 8) e da altri materiali pericolosi (classe 9). Le percentuali, di cui al grafico seguente, evidenziano come sia preponderante la percentuale di contenitori pericolosi in export rispetto ai contenitori IMO in import e agli altri cicli, che assumono minimale rilevanza sul totale degli accessi al terminal.

### ANDAMENTO PERCENTUALE DEL NUMERO DI CONTENITORI IMPORT/EXPORT/ALTRI CICLI RISPETTO AL TOTALE PSA GENOVA PRA'





## 5.6.2 PARCO MERCI PERICOLOSE IN PSA SECH

**I**l parco IMO di PSA SECH ha una capacità di stoccaggio di 549 TEU; PSA SECH dispone di un impianto antincendio asservito a tale area. Per impedire che la fuoriuscita di prodotti da un contenitore o da una cisterna possa produrre uno sversamento di sostanze sul suolo, all'interno del parco merci pericolose PSA SECH ha allestito una vasca di raccolta, suddivisa in quattro sezioni, con una superficie complessiva di circa 60 metri quadri ed i muri perimetrali costruiti in cemento armato. La vasca è capace di alloggiare quattro contenitori da 20 piedi o due contenitori da 40 piedi ed il relativo contenuto ed è dotata di tubazioni e valvole di intercettazione che permettono l'aspirazione diretta dell'eventuale prodotto presente in una delle sezioni. Il personale addetto alle emergenze continua ad essere debitamente formato sulle procedure previste dal IMDG Code, nonché circa l'utilizzo delle attrezzature installate, a seguito delle prove pratiche eseguite direttamente sul campo durante i corsi antincendio a rischio elevato. Dall'analisi statistica riferita al triennio 2019-2021 si può

notare come, anche nel 2021, la movimentazione in export di materiale infiammabile di classe 3 contribuisca, da sola, per oltre il 40% del totale. Aggiungendovi anche la classe 8 (in leggero aumento rispetto al 2020, da 16,97% a 17,98%) e la classe 9 (in leggera diminuzione rispetto al 2020, da 22,30% a 20,50%) si arriva ad oltre l'80% dell'export totale, indicando come questo mercato sia dominato da queste tre tipologie di classi IMO. Per quanto riguarda l'import la rappresentazione dei volumi è più variegata, anche se si può facilmente vedere dalla tabella di riferimento come, anche per questo mercato, i maggiori volumi di contenitori si registrino per la classe 3 (39,95%) e 9 (25,63%). Importanti sono anche le classi 8, 5 e 6. La classe 8, tuttavia, subisce una notevole flessione rispetto al 2020, dal 17,40% al 13,75%, a favore di un aumento delle classi 5 e 6. Infine, relativamente al ciclo di transhipment, i volumi maggiori si hanno nuovamente per le classi 3 (25,86%), 8 (22,74%) e 9 (17,13%), coprendo da sole quasi i due terzi del volume di container trasportato attraverso questo ciclo.

### SCOMPOSIZIONE MERCI PERICOLOSE PER CLASSI DI PERICOLOSITÀ (%) PSA SECH

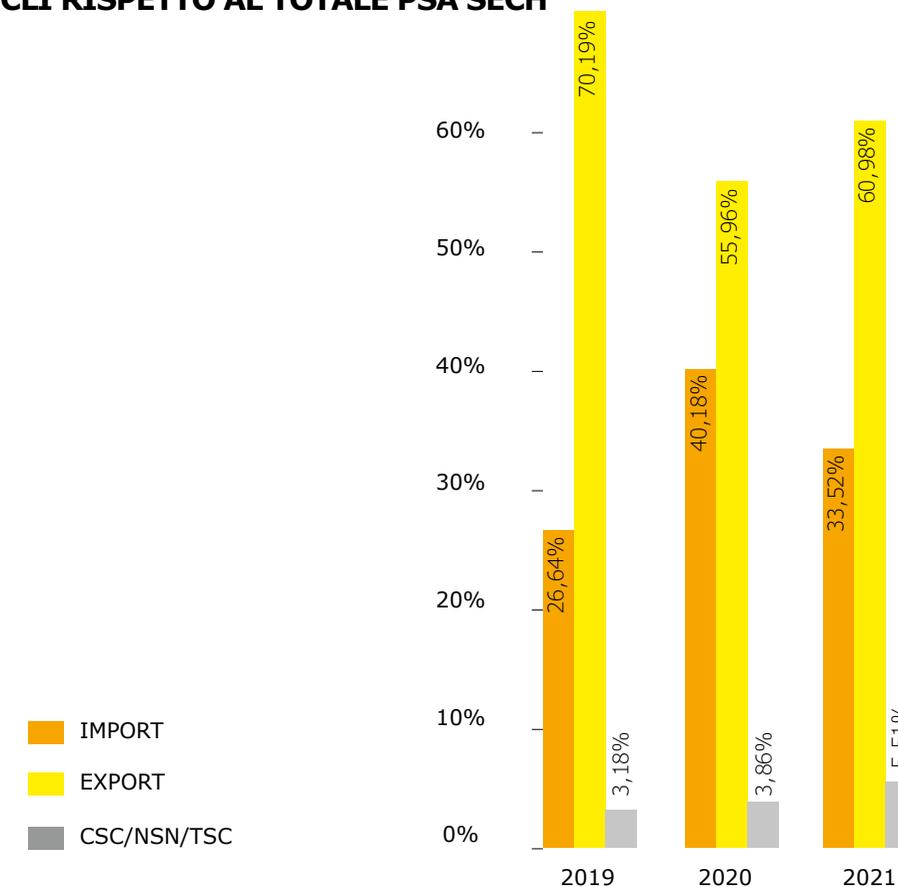
CLASSI	DESCRIZIONE	IMPORT (%)			EXPORT (%)			TRANSHIPMENT (%)		
		2019	2020	2021	2019	2020	2021	2019	2020	2021
1	Esplosivi	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2	Gas	0	0,04	0,04	0,06	0,06	0,06	0	0	0
2.1	Gas Infiammabili	2,14	1,38	2,42	2,98	3,07	5,77	3,50	2,33	6,54
2.2	Gas non infiammabili/non tossici	4,23	4,32	2,84	6,59	6,20	4,41	4,89	9,30	5,92
2.3	Gas tossici	0,26	0,27	0,27	0,24	0,22	0,23	0	0	0,31
3	Liquidi infiammabili	48,72	37,56	39,95	50,42	43,45	42,35	27,97	19,77	25,86
4.1	Solidi infiammabili, materie autoreattive ed esplosivi desensibilizzati	2,72	2,14	2,35	0,38	0,42	0,77	5,59	6,98	9,97
4.2	Materie soggette ad accensione spontanea	0,05	0,13	0,15	0,08	0,32	0,17	1,40	1,16	1,25
4.3	Sostanze che, a contatto con l'acqua emettono gas infiammabili	0,52	0,67	0,38	0,55	0,22	0,29	2,80	2,33	1,25
5.1	Sostanze ossidanti	2,82	3,16	5,26	2,06	2,65	3,66	5,59	5,23	4,67
5.2	Perossidi organici	0	0,13	0,53	0,42	1,31	0,87	1,40	2,91	0,62
6.1	Sostanze tossiche	5,18	5,56	6,44	1,94	2,81	2,93	4,20	4,07	3,74
8	Sostanze corrosive	11,19	17,40	13,75	16,82	16,97	17,98	9,79	22,67	22,74
9	Materie e oggetti pericolosi diversi	22,17	27,24	25,63	17,46	22,30	20,50	32,87	23,25	17,13

Esaminando l'andamento percentuale dei contenitori IMO a seconda del ciclo di trasporto (import, export o altri cicli), si vede come sia preponderante la quantità di contenitori in export (60,98%),

seguita da una comunque rilevante quantità di contenitori destinati all'import (33,52%). Decisamente meno importante la quantità di contenitori appartenenti agli altri cicli, che superano di poco il 5,5%.



### ANDAMENTO PERCENTUALE DEL NUMERO DI CONTENITORI IMPORT/EXPORT/ALTRI CICLI RISPETTO AL TOTALE PSA SECH



## 5.6.3 PARCO MERCI PERICOLOSE IN PSA VENICE-VECON

**P**er PSA Venice-Vecon il traffico di contenitori di merci pericolose rappresenta una parte residuale del volume complessivo movimentato. Tali contenitori vengono posizionati nell'area dedicata, che è variabile in funzione della quantità e tipologia di classe di pericolosità che definisce il rischio. Il terminal si è dotato di attrezzature di emergenza per il primo intervento e per il contenimento di colaggi o fuori uscite accidentali di prodotti

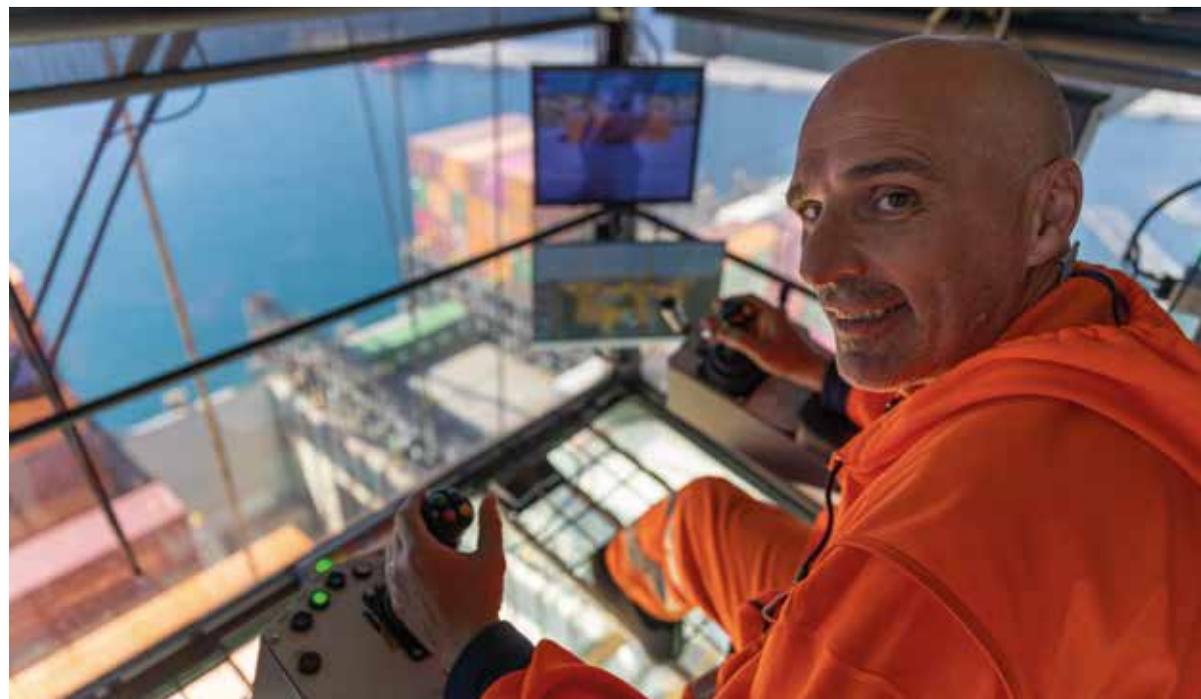
presenti all'interno dei contenitori; PSA Venice-Vecon dispone, inoltre, di una rete antincendio con gruppi schiumogeni e di due vasche di contenimento, una mobile e una fissa, in prossimità del deposito dei contenitori di merci pericolose. Da quando l'azienda ha iniziato ad operare come terminal contenitori (1988) ad oggi, non vi sono stati incidenti che abbiano comportato la fuoriuscita di sostanze pericolose dai contenitori movimentati.



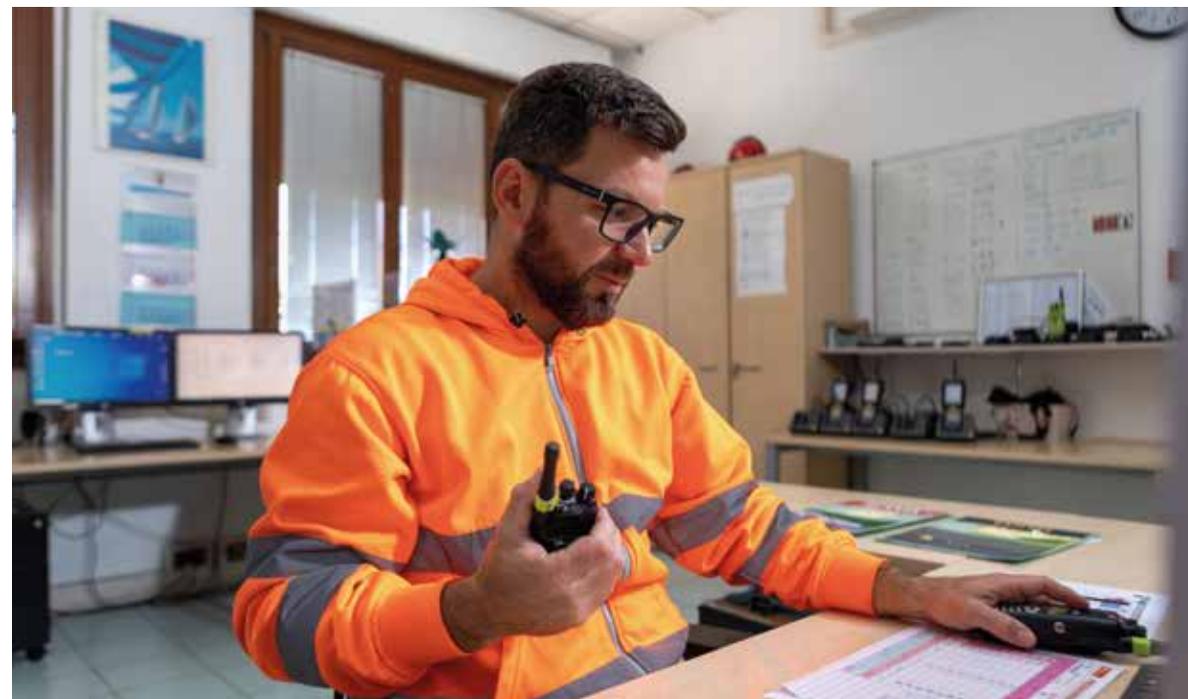
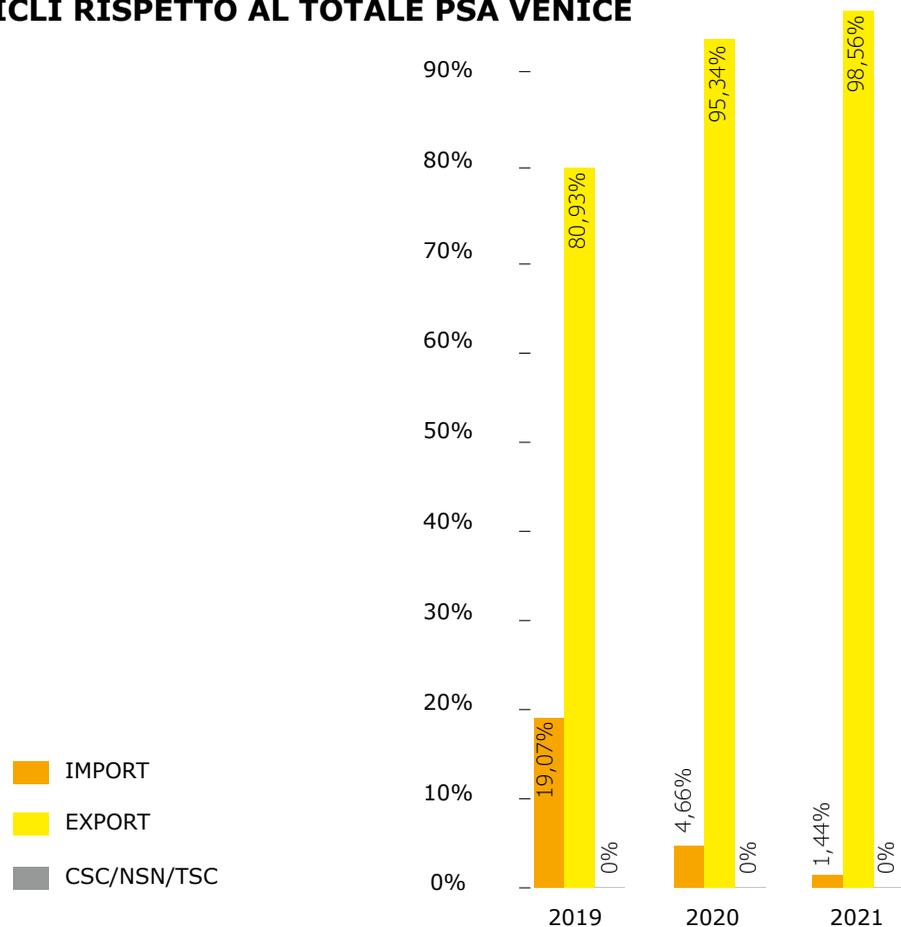
### SCOMPOSIZIONE MERCI PERICOLOSE PER CLASSI DI PERICOLOSITÀ (%) PSA VENICE-VECON

CLASSI	DESCRIZIONE	IMPORT (%)			EXPORT (%)			TRANSHIPMENT (%)		
		2019	2020	2021	2019	2020	2021	2019	2020	2021
1	Esplosivi	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2	Gas	0	3,9	0	7,8	7,0	8,1	0	0	0
2.1	Gas Infiammabili	1,5	3,9	0	1	0,8	1,6	0	0	0
2.2	Gas non infiammabili/non tossici	1	2	0	6,4	7,5	5,8	0	0	0
2.3	Gas tossici	0	0	0	0	0,1	0	0	0	0
3	Liquidi infiammabili	39,2	33,3	50,0	36,2	34,5	38,9	0	0	0
4.1	Solidi infiammabili, materie autoreattive ed esplosivi desensibilizzati	0	0	0	0,6	0,8	0,7	0	0	0
4.2	Materie soggette ad accensione spontanea	0,5	0	0	0,1	0	0	0	0	0
4.3	Sostanze che, a contatto con l'acqua emettono gas infiammabili	0	3,9	0	0	0	0	0	0	0
5.1	Sostanze ossidanti	2,5	2	0	3,3	2,1	3,9	0	0	0
5.2	Perossidi organici	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6.1	Sostanze tossiche	0	0	0	1,6	1,0	1,5	0	0	0
8	Sostanze corrosive	27,5	39,2	33,3	22,9	26,4	19,3	0	0	0
9	Materie e oggetti pericolosi diversi	27,9	11,8	16,7	20,2	20	20,1	0	0	0

Come sopra evidenziato, una discreta parte delle merci movimentate appartiene alle classi 3, 8 e 9; il rischio connesso al trasporto per l'anno 2021 può essere considerato di importanza medio-alta.



**ANDAMENTO PERCENTUALE DEL NUMERO DI CONTENITORI IMPORT/EXPORT/ALTRI CICLI RISPETTO AL TOTALE PSA VENICE**



## 5.7 INCIDENTI SUL LAVORO E MALATTIE PROFESSIONALI IN PSA ITALY

**P**SA Genova Pra', PSA SECH e PSA Venice-Vecon tutelano la salute e sicurezza dei lavoratori secondo la norma UNI ISO 45001:2018, standard riconosciuto a livello internazionale. In seguito al verificarsi degli incidenti, in particolare, i terminal avviano approfondite attività di indagine, necessarie ad assicurare la ricostruzione della dinamica degli eventi, l'individuazione delle cause radice e la definizione delle azioni da

attuare per evitare il ripetersi delle medesime tipologie di incidente. PSA monitora l'andamento infortunistico dei terminal facenti parte del gruppo attraverso l'indicatore Lost Time Injury Frequency Overall che indica il numero totale di infortuni afferenti all'attività lavorativa, occorsi a dipendenti PSA e a lavoratori esterni, per milione di ore lavorate. Per il 2021 seguono i dati relativi ai tre terminal di PSA Italy.

### LOST TIME INJURY FREQUENCY OVERALL

2021	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE
LTIF	7,90	1,94	4,20

## 5.7.1 INFORTUNI SUL LAVORO E MALATTIE PROFESSIONALI

### INFORTUNI SUL LAVORO DEI LAVORATORI DIPENDENTI

LAVORATORI DIPENDENTI	2019			2020			2021		
	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE
N° di infortuni sul lavoro*	33	10	0	14	6	0	16	5	0
- di cui gravi**	11	2	0	8	2	0	2	0	0
- di cui mortali	0	0	0	0	0	0	0	0	0

\* Numero infortuni rendicontati ad INAIL in accordo alla normativa nazionale.

\*\* Per infortuni gravi si intendono quelli superiori a 39 giorni di assenza dal lavoro. Il terminal PSA SECH non dispone del dato relativo ai giorni di assenza dal lavoro del personale esterno non dipendente.

### INFORTUNI SUL LAVORO DEI LAVORATORI NON DIPENDENTI

LAVORATORI DIPENDENTI	2019			2020			2021		
	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE
N° di infortuni sul lavoro	4	4	0	5	1	0	7	2	1
- di cui gravi*	N.D.	N.D.	0	N.D.	N.D.	0	N.D.	N.D.	0
- di cui mortali	0	0	0	0	0	0	0	0	0

\* Per infortuni gravi si intendono quelli superiori a 39 giorni di assenza dal lavoro. Il terminal PSA SECH non dispone del dato relativo ai giorni di assenza dal lavoro del personale esterno non dipendente.



**KPI: INFORTUNI SUL LAVORO**

LAVORATORI DIPENDENTI	2019			2020			2021		
	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE
Tasso incidenza ( <i>Incidence Rate</i> )	50,53	42,55	0	21,57	25,97	0	24,73	22,12	0
Indice di frequenza infortuni ( <i>Frequency Rate</i> )	34,49	26,38	0	14,50	17,05	0	16,35	14,06	0
Indice di frequenza infortuni mortali ( <i>Fatal Frequency Rate</i> )	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Indice di frequenza infortuni gravi ( <i>High- consequence work- related injuries index</i> )	11,49	5,28	0	8,28	5,68	0	2,04	0	0
Indice di frequenza infortuni non gravi ( <i>Recordable work-related injuries</i> )	22,99	21,10	0	6,21	11,37	0	14,31	14,06	0
Tasso di gravità infortuni ( <i>Severity Rate</i> )	1,15	0,74	0	0,89	0,55	0	0,47	0,11	0
Durata media ( <i>Average Duration</i> )	33,45	28,00	0	61,71	32,33	0	28,87	7,60	0

I tassi di infortunio seguono i seguenti metodi di calcolo, in coerenza con quanto indicato dalle linee guida GRI:

- **Tasso di incidenza (*Incidence Rate*):**  $n^{\circ}$  infortuni \* 1000/ $n^{\circ}$  dipendenti - Questo indice, a partire dal Report di Sostenibilità 2018, è stato calcolato utilizzando un moltiplicatore pari a 1.000 anziché pari a 100, per ottenere un valore allineato ai parametri di legge, anziché un dato che fino ad oggi era stato ritenuto maggiormente rappresentativo se comparato alle dimensioni dei terminal.
- **Indice di frequenza infortuni (*Frequency Rate*):** (totale infortuni/totale ore lavorate) \* 1.000.000. Questo indice, a partire dal Report di Sostenibilità 2018, viene calcolato utilizzando un moltiplicatore pari a 1.000.000 anziché pari a 100.000, per ottenere un valore allineato ai parametri di legge, anziché un dato che fino ad oggi era stato ritenuto maggiormente rappresentativo se comparato alle dimensioni dei terminal.
- **Tasso di gravità infortuni (*Severity Rate*):** (totale di giorni persi/ totale ore lavorate) \* 1.000 - Rispetto ad altri indicatori, questo indice è calcolato utilizzando un moltiplicatore pari a 1000 per ottenere un valore rappresentativo se comparato alle dimensioni dei terminal.
- **Durata media (*Average Duration*):**  $n^{\circ}$  giorni di assenza dal lavoro dovuti a infortunio/ $n^{\circ}$  infortuni.

In PSA Genova Pra', PSA SECH e PSA Venice-Vecon non si sono verificati casi di **malattie professionali** per il triennio di riferimento.

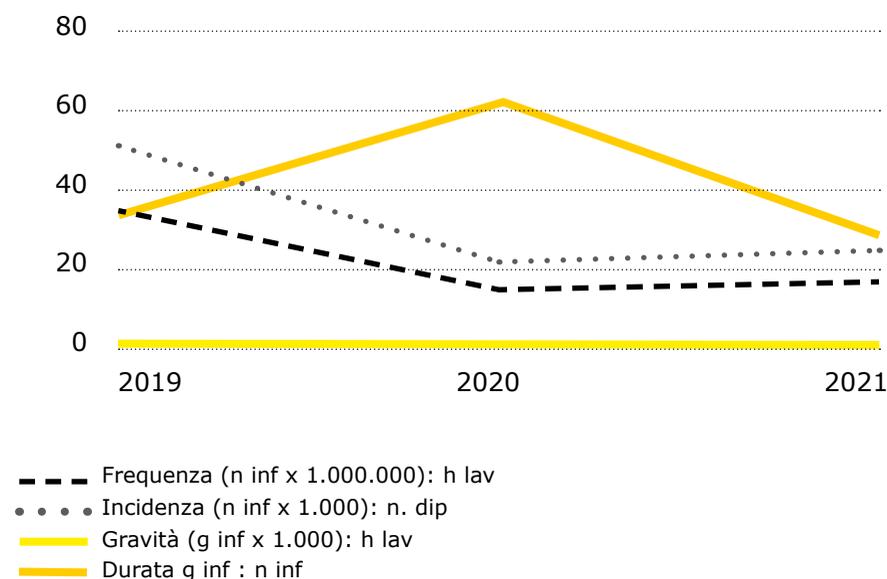


## 5.7.1.1 ANALISI DEGLI INFORTUNI PSA GENOVA PRA'

**F**acendo riferimento in modo più puntuale agli infortuni occorsi ai **dipendenti di PSA Genova Pra'**, nell'anno 2021, il numero degli infortuni denunciati all'INAIL (incidenti

in itinere esclusi) risulta paragonabile a quello del 2020 e inferiore agli anni precedenti: 16 nel 2021, 14 nel 2020 e 33 nel 2019.

### ANDAMENTO INFORTUNISTICO PSA GENOVA PRA'



Nel 2021 si sono verificati inoltre 7 infortuni, occorsi a **personale non dipendente**, ma operante in terminal. In particolare, sono occorsi incidenti con il coinvolgimento di mezzi e problematiche legate a "piede in fallo". Gli infortuni inoltre hanno originato prevalentemente contusioni (37,5%) e distorsioni (31,2 %).

Tutti gli eventi sono stati sottoposti ad analisi, al fine di identificarne le cause ed eventuali misure di prevenzione e protezione aggiuntive quali ad esempio:

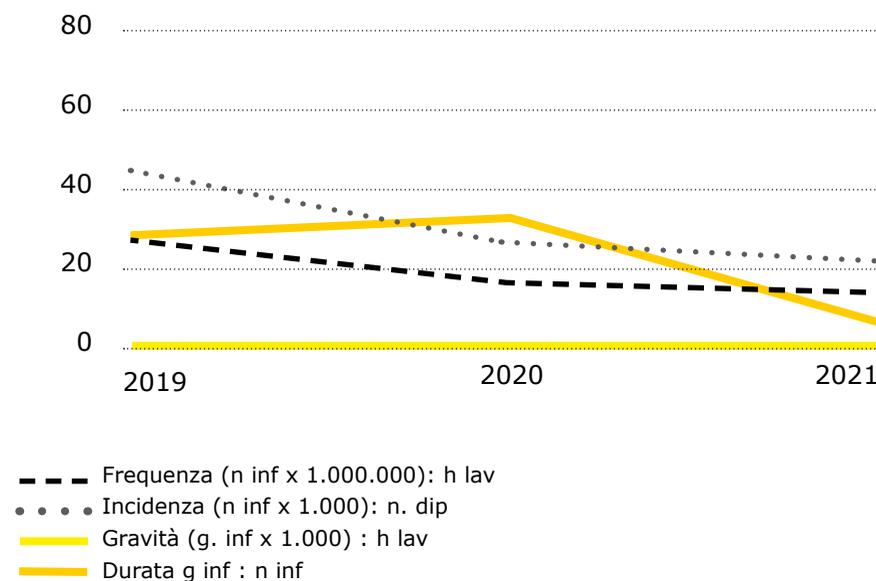
- modifiche da apportare ad attrezzature;
- definizione di istruzioni operative specifiche;
- sensibilizzazione del personale coinvolto negli eventi infortunistici;
- implementazione misure tecniche aggiuntive per migliorare la sicurezza delle attrezzature o macchine.

## 5.7.1.2 ANALISI DEGLI INFORTUNI PSA SECH

**I**n PSA SECH nel 2021 si sono verificati 7 infortuni, di cui 5 occorsi a **personale dipendente** e 2 a **personale esterno**, ma nessuno di questi è risultato essere un infortunio grave. Anche PSA SECH ha iniziato a valorizzare il valore dell'LTIF Overall adottato dal gruppo; nel 2021 questo indice si è stabilito a

1,94 contro un obiettivo che in prima istanza era stato fissato a 16. Si tratta di un ottimo risultato anche se l'unico infortunio valorizzato è stato potenzialmente molto critico, come si descriverà in seguito. Si riportano i dati relativi all'andamento infortunistico di PSA SECH nel triennio 2019-2021:

### ANDAMENTO INFORTUNISTICO PSA SECH



I dati statistici di frequenza (14%), incidenza (22%), gravità (0,11%) e durata (7,6) sono tutti inferiori ai valori del 2020, rispettivamente (17%; 26%; 0,55%; 32), a riconferma del buon andamento infortunistico aziendale. In particolare, si segnala il notevole decremento della durata (da 32 a 7,6). nel 2021 gli infortuni interni in PSA SECH hanno originato esclusivamente traumi (60%), ferite lacero contuse (20%) e contusioni (20%).

Tutti gli eventi sono stati sottoposti ad analisi, al fine di identificarne le cause ed eventuali misure di prevenzione e protezione aggiuntive che si sono

limitate alle seguenti:

- sensibilizzazione del personale coinvolto negli eventi infortunistici;
- comunicazione dedicata ai lavoratori sui temi di salute e sicurezza, tramite cartellonistica, video e messaggi di testo sugli strumenti aziendali a disposizione del personale.

Tutti gli eventi sono stati contraddistinti da una bassa entità ed hanno comportato prognosi molto brevi (38 giorni in tutto).

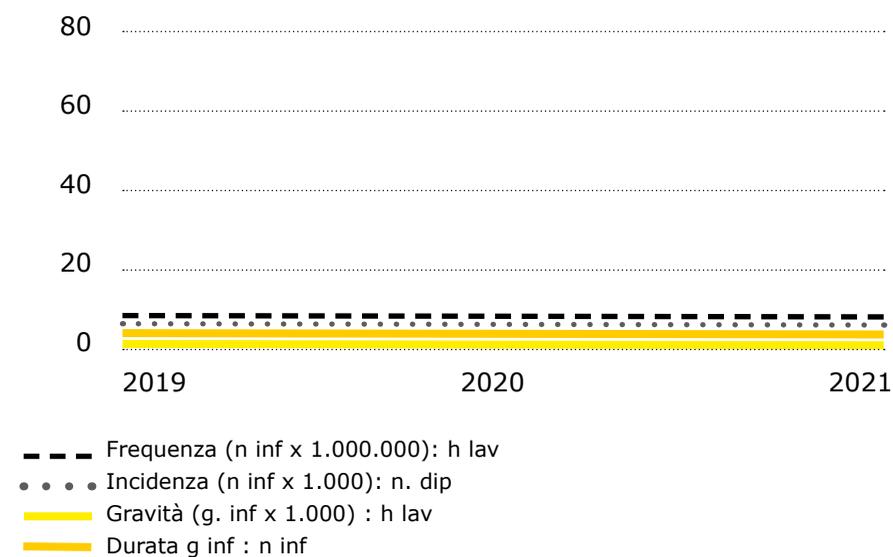
Si segnala che uno dei due incidenti occorsi a **personale esterno** (entrambi operatori CULMV) – seppur non grave – è degno di essere riportato in quanto potenzialmente fatale. Il conducente di un trattore portuale, a causa di un probabile colpo di sonno, perdendo il controllo del mezzo è caduto in mare oltrepassando con il mezzo la banchina. Fortunatamente l'operatore è riuscito a divincolarsi e ad uscire dal gabbiotto di guida per essere poi tratto in salvo. Risulta evidente come, in caso di intrappolamento o per una qualsiasi altra ragione che avrebbe impedito l'uscita dell'operatore dal gabbiotto, l'incidente avrebbe avuto conseguenze ben più gravi. A seguito di questo evento si è deciso di attivare uno studio per offrire ai manovratori uno strumento che, riconoscendo situazioni di pericolo, lo avvisi della potenziale deriva del mezzo prevenendo l'uscita dalla sede stradale. Il sistema poggia su rilevazioni di tipo satellitare e lo studio è molto complesso a causa della schermatura offerta dalle navi, per tale ragione l'attività non è ancora conclusa, ma si stanno conducendo i test.



### 5.7.1.3 ANALISI DEGLI INFORTUNI PSA VENICE-VECON

In PSA Venice-Vecon non si sono verificati infortuni a **personale dipendente** nel triennio di riferimento. Nel corso del 2021 si è verificato un infortunio a **personale non dipendente** avviato al terminal, ai sensi dell'art. 17 della legge 84/1994; trattasi dell'unico infortunio occorso nell'ultimo quinquennio.

#### ANDAMENTO INFORTUNISTICO PSA VENICE-VECON



### 5.7.2 NEARMISS

L'attenzione dei terminal di PSA Italy è rivolta anche all'individuazione dei **mancati infortuni**, cioè di quegli eventi per i quali, per una fortunosa circostanza, non si sono manifestate conseguenze sulle persone, ma che se queste favorevoli condizioni non si fossero verificate, avrebbero potuto avere degli esiti, talvolta anche di una certa gravità.

L'analisi dei nearmiss rappresenta un importante strumento di prevenzione, PSA Genova Pra', PSA SECH e PSA Venice-Vecon, pertanto, analizzano e trattano i quasi infortuni con l'obiettivo di identificare nuovi potenziali pericoli e prevedere

misure adeguate ed efficaci che possano evitare il ripetersi di tali eventi.

In particolare, a fronte dei nearmiss occorsi nel 2021, **PSA Genova Pra'** ha avviato le seguenti azioni correttive:

- richiamo di alcuni lavoratori dipendenti o esterni, tramite rispettiva figura di riferimento, al fine di sensibilizzare circa il rispetto delle corrette procedure di lavoro;
- sensibilizzazione degli operatori focalizzata sulla corretta applicazione della metodologia di gestione dei rischi Take 5;
- sensibilizzazione degli operatori sull'uso dei DPI, e monitoraggio affinché gli stessi vengano correttamente indossati;
- esecuzione di controlli specifici sui mezzi onde verificarne l'integrità ed il funzionamento delle sicurezze predisposte;
- definizione nuove procedure di lavoro;
- implementazione misure tecniche aggiuntive per migliorare la sicurezza delle attrezzature o macchine.

Per quanto concerne **PSA SECH**, le azioni più significative scaturite dai nearmiss occorsi nel 2021 sono state le seguenti:

- invio di segnalazione per sensibilizzare il RSPP di CULMV a seguito del quasi investimento di un addetto SPP da parte di un manovratore di trattore portuale;
- miglioramento nella gestione ed archiviazione delle schede di sicurezza seguito rinvenimento a parco IMO di un contenitore sporco di colaggio da parte del personale di guardia ai fuochi;
- valutazione di migliorie gestionali relative al canale radio a seguito di un evento che ha coinvolto un addetto frigorista, quasi colpito da un cavo in tensione.

Per **PSA Venice-Vecon**, le azioni più significative messe in evidenza dai nearmiss hanno riguardato:

- richiamo di alcuni lavoratori dipendenti o esterni, tramite rispettiva figura di riferimento, al fine di sensibilizzare circa il rispetto delle corrette procedure di lavoro;
- sensibilizzazione degli operatori focalizzata alla corretta applicazione della metodologia di gestione dei rischi Take 5;
- sensibilizzazione degli operatori sull'uso dei DPI e monitoraggio, affinché gli stessi vengano correttamente indossati;
- esecuzione di controlli specifici sui mezzi, onde verificare l'integrità ed il funzionamento delle sicurezze predisposte.



## 5.8 LA SECURITY IN PSA ITALY

### LA SECURITY IN PSA ITALY (KEEPING OUR PORTS SAFE AND SECURE)

La gestione della security nei tre terminal PSA da sempre riveste fondamentale importanza in considerazione del fatto che i terminal portuali nel mondo sono esposti a potenziali furti, a tentativi di ingresso da parte di clandestini, luogo di transito per i traffici internazionali di droga o di rifiuti illegali.

In seguito al tragico evento dell'11 settembre 2001 ed all'emanazione nel 2004 del Codice Internazionale di Security - ISPS Code, i terminal hanno ulteriormente innalzato il loro livello di attenzione volto anche alla gestione di potenziali attacchi terroristici.

I terminal PSA, al fine di mantenere sempre alto il livello di professionalità ed il rispetto delle norme di security, nel corso del 2021 ha coinvolto professionisti esperti in materia per condurre un Threats, Vulnerabilities Readiness Assessment (TVRA) al fine di valutare le minacce e le vulnerabilità relative al terrorismo e agli incidenti correlati, nonché la loro prontezza nella gestione di tali incidenti ed eventuali necessità di modifiche da apportare ai propri piani di security (PFSP).

Il personale interno dei terminal PSA con compiti di security partecipa a corsi formazione specifica, nel rispetto di quanto disposto e previsto dalle norme internazionali e nazionali, e vengono svolti interventi di familiarizzazione con tutto il resto del personale aziendale al fine di ottenere la maggior consapevolezza possibile del problema da parte di tutti i dipendenti.

Le linee guida a cui i terminal PSA fanno riferimento per l'erogazione delle sopra citate attività formative in materia di security sono gli IMO Model Course 3.24 e 3.25 - nati per favorire l'adozione della convenzione internazionale sugli standard di addestramento, certificazione e tenuta della guardia per i marittimi (STCW) del 1978 - e il Codice ISPS scheda 6 del Programma Nazionale di Sicurezza Marittima (PNSM). Come regola aziendale e come previsto dalle norme di riferimento, anche le aziende fornitrici di servizi di security devono operare presso i terminal con personale debitamente formato ai sensi dell'ISPS Code.

In particolare, per quanto attiene i controlli di security sulle persone e sui relativi effetti personali, questi sono eseguiti rispettando i diritti e la dignità fondamentali della persona umana, nel rispetto del genere e delle diverse sensibilità culturali e religiose.

I PFSO, i Deputy PFSO dei terminal PSA, nonché le risorse esterne utilizzate per ottemperare al servizio di security mantengono le proprie competenze con la partecipazione a sessioni formative periodiche di aggiornamento conformi ai modelli IMO e alla scheda 6 del PNSM.

La formazione e l'addestramento del personale dei terminal in tema di security, oltre che dall'erogazione dei sopracitati corsi, è assicurata in continuità anche da esercitazioni ed addestramenti, indagine degli incidenti, nonché dalle informazioni ed indicazioni scaturite durante gli audit.



06.

**GRI CONTENT INDEX**

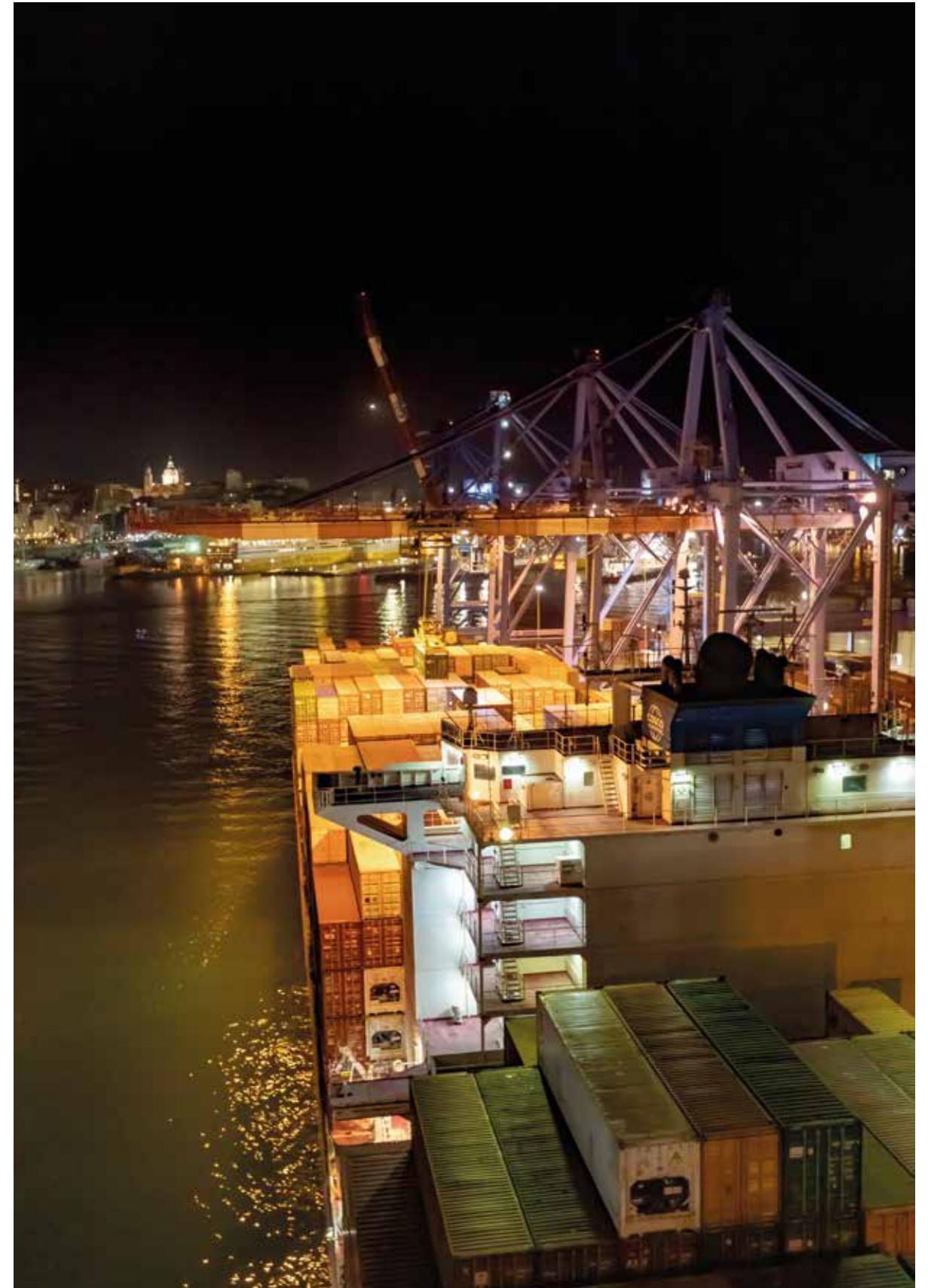


## 6.1 CONTENUTI STANDARD E INDICATORI GRI

**D**i seguito sono riportati l'indice dei contenuti generali (GRI 102 - General Disclosures 2016), il dettaglio degli indicatori che esprimono come PSA Italy presidia ogni argomento materiale (GRI 103 - Management Approach 2016) e l'elenco degli indicatori pubblicati relativi ad ogni aspetto materiale individuato dalle due Organizzazioni (Topic-Specific Standards Disclosures, GRI 200 - Economic, GRI 300 - Environmental; GRI 400 - Social). Al fine di facilitare la lettura e la ricerca degli indicatori di interesse, viene riportato per ogni elemento il codice GRI, con eventuale identificazione dell'area di interesse (e.g. Strategia e Analisi, Governance, Economica, Ambientale, etc.) e il paragrafo del report in cui è possibile reperire l'informazione collegata.

Con riferimento ai contenuti generali, la colonna Core/Comprehensive evidenzia i punti richiesti dal livello di applicazione **core option**.

Alcuni contenuti relativi alla comprehensive option non sono stati rendicontati per il 2021 ("NR" in tabella).



## GRI 102 - GENERAL DISCLOSURES

SEZIONE	CORE/ COMPREHENSIVE	GRI DISCLOSURE	SDG #	DESCRIZIONE	PARAGRAFO
PROFILO DELL'ORGANIZZAZIONE	Core	102 - 1		Nome dell'organizzazione.	1
	Core	102 - 2		Attività, marchi, prodotti, servizi.	1
	Core	102 - 3		Luogo della sede principale.	1
	Core	102 - 4		Luogo delle attività.	1
	Core	102 - 5		Proprietà e forma giuridica.	1, 1.1
	Core	102 - 6		Mercati serviti.	1.2
	Core	102 - 7		Dimensione dell'organizzazione.	1.2, 3.1, 3.2, 3.3, 5.1
	Core	102 - 8	8	Informazioni sui dipendenti e gli altri lavoratori.	3.4, 3.5, 5.1, 5.2
	Core	102 - 9		Catena di fornitura.	3.5
	Core	102 - 10		Modifiche significative all'organizzazione e alla sua catena di fornitura.	1.1, 3.1, 3.5
	Core	102 - 11		Principio di precauzione.	4
	Core	102 - 12		Iniziative esterne.	3.5
	Core	102 - 13		Adesione ad associazioni.	1.1
	STRATEGIA	Core	102 - 14		Dichiarazione di un alto dirigente.
Comprehensive		102 - 15		Impatti chiave, rischi ed opportunità.	NR
ETICA & INTEGRITÀ	Core	102 - 16	16	Valori, principi, standard e norme di comportamento.	Mission, 1,2, 5.2
	Comprehensive	102 - 17	16	Meccanismi per avere suggerimenti e consulenze su questioni etiche.	2
GOVERNANCE	Core	102 - 18		Struttura della governance	1.1
	Comprehensive	102 - 19		Delega dell'autorità.	1.1
	Comprehensive	102 - 20		Responsabilità a livello esecutivo per temi economici, ambientali e sociali.	1.1
	Comprehensive	102 - 21	16	Consultazione degli Stakeholder su temi economici, ambientali e sociali.	2.1, 5.5
Comprehensive	102 - 22	5, 16	Composizione del massimo organo di governo e dei suoi comitati.	1.1	

SEZIONE	CORE/ COMPREHENSIVE	GRI DISCLOSURE	SDG #	DESCRIZIONE	PARAGRAFO	
GOVERNANCE	Comprehensive	102 - 23	16	Presidente del massimo organo di governo.	1.1	
	Comprehensive	102 - 24	5, 16	Nomina e selezione del massimo organo di governo.	NR	
	Comprehensive	102 - 25	16	Conflitti di interessi.	NR	
	Comprehensive	102 - 26		Ruolo del massimo organo di governo nello stabilire finalità, valori e strategie.	1.1	
	Comprehensive	102 - 27	4	Conoscenza collettiva del massimo organo di governo.	NR	
	Comprehensive	102 - 28		Valutazione della performance del massimo organo di governo.	NR	
	Comprehensive	102 - 29	16	Identificazione e gestione degli impatti economici, ambientali e sociali.	2.1, 2.2, 2.4	
	Comprehensive	102 - 30		Efficacia dei processi di gestione del rischio.	2, 3, 4, 5	
	Comprehensive	102 - 31		Riesame dei temi economici, ambientali e sociali.	2, 2.2, 3, 4, 5	
	Comprehensive	102 - 32		Ruolo del massimo organo di governo nel reporting di sostenibilità.	2.1	
	Comprehensive	102 - 33		Comunicazione delle criticità.	2, 3, 4, 5	
	Comprehensive	102 - 34		Natura e numero totale delle criticità.	NR	
	Comprehensive	102 - 35		Politiche retributive.	3.4	
	Comprehensive	102 - 36		Processo per determinare la retribuzione.	3.4	
	Comprehensive	102 - 37	16	Coinvolgimento degli Stakeholder nella retribuzione.	3.3, 3.4	
	Comprehensive	102 - 38		Tasso della retribuzione totale annua.	3.4	
	Comprehensive	102 - 39		Percentuale di aumento del tasso della retribuzione totale annua.	3.4	
	COINVOLGIMENTO DEGLI STAKEHOLDER	Core	102 - 40		Elenco dei gruppi di Stakeholder.	2.1
		Core	102 - 41	8	Accordi di contrattazione collettiva.	3.4
Core		102 - 42		Individuazione e selezione degli Stakeholder.	2.1	
Core		102 - 43		Modalità di coinvolgimento degli Stakeholder.	2.1	
Core		102 - 44		Temi e criticità chiave sollevati.	2.1	

SEZIONE	CORE/ COMPREHENSIVE	GRI DISCLOSURE	SDG #	DESCRIZIONE	PARAGRAFO
PRATICHE DI RENDICONTAZIONE	Core	102 - 45		Soggetti inclusi nel bilancio consolidato.	2.1
	Core	102 - 46		Definizione dei contenuti del report e perimetri dei temi.	2.2, 6.1
	Core	102 - 47		Elenco dei temi materiali.	2.2, 6.1
	Core	102 - 48		Revisione delle informazioni.	2.2
	Core	102 - 49		Modifiche nella rendicontazione.	2.3
	Core	102 - 50		Periodo di rendicontazione.	2.3
	Core	102 - 51		Data del report più recente.	2.3
	Core	102 - 52		Periodicità della rendicontazione.	2.3
	Core	102 - 53		Persone da contattare per domande riguardanti il report.	6.3
	Core	102 - 54		Dichiarazione sulla rendicontazione in conformità ai GRI Standard.	2.3
	Core	102 - 55		Indice dei contenuti GRI.	6.1, 6.2
	Core	102 - 56		Assurance esterna.	2.3

### GRI 103 - MANAGEMENT APPROACH

GRI DISCLOSURE	SDG #	DESCRIZIONE	PARAGRAFO
103 - 1	12, 13, 14, 15	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro.	2.2
103 - 2	1, 5, 8, 12, 13, 14, 15, 16	La modalità di gestione e le sue componenti.	2, 3, 4, 5
103 - 3	12, 13, 14, 15	Valutazione delle modalità di gestione.	2, 3, 4, 5

### GRI 200 - ECONOMIC TOPIC-SPECIFIC STANDARD DISCLOSURES

ASPETTO	INDICATORI GRI (CODICE E DESCRIZIONE)	SDG #	PARAGRAFO
PERFORMANCE ECONOMICHE	201 - 1: Valore economico direttamente generato e distribuito.	2, 5, 7, 8, 9	3.2, 3.3, 3.5
	201 - 2: Implicazioni finanziarie e altri rischi e opportunità dovuti al cambiamento climatico.	13	NR
	201 - 3: Piani pensionistici a benefici definiti e altri piani di pensionamento.		3.4
	201 - 4: Assistenza finanziaria ricevuta dal governo.		3.5
	PRESENZA SUL MERCATO	202 - 1: Rapporti tra il salario standard di un neoassunto per genere e il salario minimo locale.	1, 5, 8
202 - 2: Proporzioni di senior manager assunti dalla comunità locale.		8	3.5
IMPATTI ECONOMICI INDIRETTI	203 - 1: Investimenti infrastrutturali e servizi finanziati.	2, 5, 7, 9, 11	2.4, 3.4
	203 - 2: Impatti economici indiretti significativi.	1, 2, 3, 8, 10, 17	1.2, 3.5
PRATICHE DI APPROVVIGIONAMENTO	204 -1: Proporzioni di spesa verso fornitori locali.	12, 8	3.5
ANTI-CORRUZIONE	205 - 1: Operazioni valutate per i rischi legati alla corruzione.	16	2
	205 - 2: Comunicazione e formazione in materia di politiche e procedure anticorruzione.	16	2
	205 - 3: Episodi di corruzione accertati e azioni intraprese.	16	2
COMPORTEMENTO ANTI- CONCORRENZIALE	206 -1: Azioni legali per comportamento anticoncorrenziale, antitrust e pratiche monopolistiche.	16	NR
IMPOSTE	207 - 1: Approccio alla tassazione.	1, 10, 17	NR
	207 - 2: Tax governance, controllo e gestione del rischio.	1, 10, 17	NR
	207 - 3: Coinvolgimento degli Stakeholder e gestione di problematiche relative alla tassazione.	1, 10, 17	NR
	207 - 4: Rendicontazione per paese	1, 10, 17	NR

## GRI 300 - ENVIRONMENTAL TOPIC-SPECIFIC STANDARD DISCLOSURES

ASPETTO	INDICATORI GRI (CODICE E DESCRIZIONE)	SDG #	PARAGRAFO
<b>MATERIALI</b>	301 - 1: Materiali utilizzati per peso e volume.	8, 12	NR
	301 - 2: Percentuale di materiali riciclati utilizzati per produrre i prodotti e i servizi primari dell'organizzazione.	8, 12	NR
<b>ENERGIA</b>	301 - 3: Prodotti recuperati o rigenerati e relativi materiali di imballaggio.	8, 12	NR
	302 - 1: Energia consumata all'interno dell'organizzazione.	7, 8, 12, 13	4.1, 4.1.1
	302 - 2: Consumo di energia all'esterno dell'organizzazione.	7, 8, 12, 13	4.2
	302 - 3: Intensità energetica.	7, 8, 12, 13	4.1.1
	302 - 4: Riduzione del consumo di energia.	7, 8, 12, 13	4.1.1.1, 4.3.1, 4.3.2, 4.3.3
	302 - 5: Riduzione del fabbisogno energetico di prodotti e servizi.	7, 8, 12, 13	4.3.1, 4.3.2, 4.3.3
<b>ACQUA E SCARICHI IDRICI</b>	303 - 1: Interazione con l'acqua come risorsa condivisa.	6, 12	NR
	303 - 2: Gestione degli impatti correlati allo scarico di acqua.	6	NR
	303 - 3: Prelievo idrico.	6	NR
	303 - 4: Scarico di acqua.	6	NR
	303 - 5: Consumo di acqua.	6	NR
<b>BIODIVERSITÀ</b>	304 - 1: Siti operativi di proprietà, detenuti in locazione, gestiti in (o adiacenti ad) aree protette e aree a elevato valore di biodiversità esterne alle aree protette.	6, 14, 15	NR
	304 - 2: Impatti significativi di attività, prodotti e servizi sulla biodiversità.	6, 14, 15	NR
	304 - 3: Habitat protetti o ripristinati.	6, 14, 15	NR
	304 - 4: Specie elencate nella "Red List" dello IUCN e negli elenchi nazionali che trovano il proprio habitat nelle aree di operatività dell'organizzazione.	6, 14, 15	NR
<b>EMISSIONI</b>	305 - 1: Emissioni dirette di greenhouse gas (GHG - Scope 1)	3, 12, 13, 14, 15	4.1.3
	305 - 2: Emissioni indirette di greenhouse gas (GHG - Scope 2)	3, 12, 13, 14, 15	4.1.3
	305 - 3: Altre emissioni indirette di greenhouse gas (GHG - Scope 3)	3, 12, 13, 14, 15	4.1.3

ASPETTO	INDICATORI GRI (CODICE E DESCRIZIONE)	SDG #	PARAGRAFO
	305 - 4: Intensità delle emissioni di greenhouse gas (GHG)	13, 14, 15	4.1.3
	305 - 5: Riduzione delle emissioni di greenhouse gas (GHG)	13, 14, 15	4.1.3, 4.3.1, 4.3.2, 4.3.3
	305 - 6: Emissioni di sostanze dannose per l'ozono (ODS - Ozone-Depleting Substances).	3, 12, 13	4.1.3
	305 - 7: Ossidi di azoto (Nox), ossidi di zolfo (Sox) e altre emissioni significative.	3, 12, 13, 14, 15	4.1.3
<b>RIFIUTI</b>	306 - 1: Produzione rifiuti e impatti significativi correlati.	3, 6, 8, 11, 12, 15	4.1.2
	306 - 2: Gestione degli impatti significativi correlati ai rifiuti.	3, 6, 8, 11, 12, 15	4.1.2
	306 - 3: Rifiuti prodotti.	3, 8, 11, 12, 15	4.1.2.1, 4.1.2.2, 4.1.2.3
	306 - 4: Rifiuti non destinati a smaltimento.	3, 8, 11, 12, 15	4.1.2.1, 4.1.2.2, 4.1.2.3
	306 - 5: Rifiuti destinati a smaltimento.	3, 8, 11, 12, 15	4.1.2.1, 4.1.2.2, 4.1.2.3
<b>CONFORMITÀ AMBIENTALE</b>	307 - 1: Non conformità con leggi e normative in materia ambientale.	16	4
<b>VALUTAZIONE AMBIENTALE DEI FORNITORI</b>	308 - 1: Nuovi fornitori che sono stati valutati utilizzando criteri ambientali.		NR
	308 - 2: Impatti ambientali negativi nella catena di fornitura e azioni intraprese.		NR

## GRI 400 - SOCIAL TOPIC-SPECIFIC STANDARD DISCLOSURES

ASPETTO	INDICATORI GRI (CODICE E DESCRIZIONE)	SDG #	PARAGRAFO
OCCUPAZIONE	401 - 1: Nuove assunzioni e turnover.	5, 8, 10	5.1
	401 - 2: Benefit previsti per i dipendenti a tempo pieno, ma non per i dipendenti part-time o con contratto a tempo determinato.	3, 5, 8	3.4
	401 - 3: Congedo parentale.	5, 8	5.1
RELAZIONI TRA LAVORATORI E MANAGEMENT	402 - 1: Periodo minimo di preavviso per cambiamenti operativi.	8	3.4
SALUTE E SICUREZZA SUL LAVORO	403 - 1: Sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro.	3, 8, 16	5.5, 5.5.1, 5.5.2, 5.7
	403 - 2: Identificazione dei pericoli, valutazione dei rischi e indagini sugli incidenti.	8	5.5, 5.6, 5.7
	403 - 3: Servizi di medicina del lavoro.	8	5.5
	403 - 4: Partecipazione e consultazione dei lavoratori e comunicazione in materia di salute e sicurezza sul lavoro.	8, 16	5.5, 5.5.1, 5.5.2
	403 - 5: Formazione dei lavoratori in materia di salute e sicurezza sul lavoro.	8	5.5, 5.5.1, 5.5.2
	403 - 6: Promozione della salute dei lavoratori.	3	3.4, 5.5
	403 - 7: Prevenzione e mitigazione degli impatti in materia di salute e sicurezza sul lavoro all'interno delle relazioni commerciali.	8	5.5, 5.6, 5.7
	403 - 8: Lavoratori coperti da un sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro.	8	5.5
	403 - 9: Infortuni sul lavoro.	3, 8, 16	5.7
	403 - 10: Malattie professionali.	3, 8, 16	5.7
FORMAZIONE ED ISTRUZIONE	404 - 1: Ore medie di formazione annua per dipendente.	4, 5, 8, 10	5.3
	404 - 2: Programmi di aggiornamento delle competenze dei dipendenti e programmi di assistenza alla transizione.	8, 10	5.3
	404 - 3: Percentuale di dipendenti che ricevono una valutazione periodica delle performance e dello sviluppo professionale.	5, 8, 10	5.3
DIVERSITÀ E PARI OPPORTUNITÀ	405 - 1: Diversità negli organi di governo e tra i dipendenti.	5, 8	5.1
	405 - 2: Rapporto dello stipendio base e retribuzione delle donne rispetto agli uomini.	5, 8, 10	5.1
NON-DISCRIMINAZIONE	406 - 1: Episodi di discriminazione e misure correttive adottate.	5, 8, 16	NR
LIBERTÀ DI ASSOCIAZIONE E CONTRATTAZIONE COLLETTIVA	407 - 1: Attività e fornitori in cui il diritto alla libertà di associazione e contrattazione collettiva può essere a rischio.	8	NR

ASPETTO	INDICATORI GRI (CODICE E DESCRIZIONE)	SDG #	PARAGRAFO
LAVORO MINORILE	408 - 1: Attività e fornitori a rischio significativo di episodi	8, 16	
LAVORO FORZATO O OBBLIGATORIO	409 - 1: Attività e fornitori a rischio significativo di episodi di lavoro forzato o obbligatorio.	8	NR
FORMAZIONE DEL PERSONALE ADDETTO ALLA SECURITY	410 - 1: Personale addetto alla sicurezza formato sulle politiche o procedure riguardanti i diritti umani.	16	NR
DIRITTI DEI POPOLI INDIGENI	411 - 1: Episodi di violazione dei diritti dei popoli indigeni.	2	NR
VALUTAZIONE DEL RISPETTO DEI DIRITTI UMANI	412 - 1: Attività che sono state oggetto di verifiche in merito al rispetto dei diritti umani o valutazioni d'impatto.		NR
	412 - 2: Formazione dei dipendenti sulle politiche o le procedure sui diritti umani rilevanti per l'attività dell'organizzazione e percentuale dei lavoratori formati		NR
	412 - 3: Accordi di investimento e contratti significativi che includono clausole relative ai diritti umani o che sono stati sottoposti a una valutazione in materia di diritti umani.		NR
COMUNITÀ LOCALI	413 - 1: Attività che prevedono il coinvolgimento delle comunità locali, valutazioni d'impatto e programmi di sviluppo.		2.1, 3.5
	413 - 2: Attività con impatti negativi, potenziali e attuali significativi sulle comunità locali.	1, 2	2.1, 3.5
VALUTAZIONE SOCIALE DEI FORNITORI	414 - 1: Nuovi fornitori che sono stati sottoposti a valutazione attraverso l'utilizzo di criteri sociali.	5, 8, 16	5.4
	414 - 2: Impatti sociali negativi sulla catena di fornitura e azioni intraprese.	5, 8, 16	5.4
POLITICA PUBBLICA	415 - 1: Contributi politici.	16	NR
SALUTE E SICUREZZA DEI CLIENTI	416 - 1: Valutazione degli impatti sulla salute e sulla sicurezza per categorie di prodotto e servizi.		5.5
	416 - 2: Episodi di non conformità riguardanti impatti sulla salute e sulla sicurezza di prodotti e servizi.	16	5.5
MARKETING ED ETICHETTATURA	417 - 1: Requisiti in materia di informazione ed etichettatura	12, 16	NR
	417 - 2: Episodi di non conformità in materia di informazione ed etichettatura di prodotti e servizi.	16	NR
	417 - 3: Casi di non conformità riguardanti comunicazioni di marketing.		NR
PRIVACY DEI CLIENTI	418 - 1: Denunce comprovate riguardanti le violazioni della privacy dei clienti e perdita di dati dei clienti.	16	2
CONFORMITÀ SOCIOECONOMICA	419 - 1: Non conformità con leggi e normative in materia sociale ed economica.	16	NR

## 6.2 MOTIVAZIONI DI NON-APPLICABILITÀ DEGLI INDICATORI GRI

INDICATORI GRI NON RENDICONTATI	INDICATORI GRI (CODICE E DESCRIZIONE)
201 - 2: Implicazioni finanziarie e altri rischi e opportunità dovuti al cambiamento climatico.	Non rendicontato per attuale indisponibilità del dato (implicazioni e opportunità relative al climate change). Inserito box su Climate Change Adaptation, riconducibile parzialmente all'indicatore.
206 - 1: Azioni legali per comportamento anticoncorrenziale, antitrust e pratiche monopolistiche.	Non vi sono ricorsi che ricadano nell'ambito anticorruzione, antitrust e monopolio.
207 - 1: Approccio alla tassazione	L'aspetto non è materiale per i tre terminal.
207 - 2: Tax governance, controllo e gestione del rischio.	L'aspetto non è materiale per i tre terminal.
207 - 3: Coinvolgimento degli Stakeholder e gestione di problematiche relative alla tassazione.	L'aspetto non è materiale per i tre terminal.
207 - 4: Rendicontazione per Paese	I terminal operano in un unico Paese.
301 - 1: Materiali utilizzati per peso e volume.	Non materiale per le attività svolte all'interno dei terminal.
301 - 2: Percentuale di materiali riciclati utilizzati per produrre i prodotti e i servizi primari dell'organizzazione.	Non materiale per le attività svolte all'interno dei terminal.
301 - 3: Prodotti recuperati o rigenerati e relativi materiali di imballaggio.	Non materiale per le attività svolte all'interno dei terminal.
303 - 1: Interazione con l'acqua come risorsa condivisa.	Non materiale, cenni descrittivi all'interno del documento.
303 - 2: Gestione degli impatti correlati allo scarico di acqua.	Non materiale, cenni descrittivi all'interno del documento.
303 - 3: Prelievo idrico.	Non materiale, cenni descrittivi all'interno del documento.
303 - 4: Scarico di acqua.	Aspetto rendicontato da PSA Genova Pra' e PSA Venice-Vecon, ma non da PSA SECH e parzialmente solo per i punti d) ed e).
303 - 5: Consumo di acqua.	Non materiale per le attività svolte all'interno dei terminal.
304 - 1: Siti operativi di proprietà, detenuti in locazione, gestiti in (o adiacenti ad) aree protette e aree a elevato valore di biodiversità esterne alle aree protette.	I terminal PSA Genova Pra' e PSA SECH non sono dislocati in tali aree. Box descrittivo per PSA Venice-Vecon, vista la sua localizzazione sulla Laguna di Venezia.
304 - 2: Impatti significativi di attività, prodotti e servizi sulla biodiversità.	I terminal PSA Genova Pra' e PSA SECH non sono dislocati in tali aree. Box descrittivo per PSA Venice-Vecon, vista la sua localizzazione sulla Laguna di Venezia.

INDICATORI GRI NON RENDICONTATI	INDICATORI GRI (CODICE E DESCRIZIONE)
304 - 3: Habitat protetti o ripristinati.	I terminal PSA Genova Pra' e PSA SECH non sono dislocati in tali aree. Box descrittivo per PSA Venice-Vecon, vista la sua localizzazione sulla Laguna di Venezia.
304 - 4: Specie elencate nella "Red List" dello IUCN e negli elenchi nazionali che trovano il proprio habitat nelle aree di operatività dell'organizzazione.	I terminal PSA Genova Pra' e PSA SECH non sono dislocati in tali aree. Box descrittivo per PSA Venice-Vecon, vista la sua localizzazione sulla Laguna di Venezia.
308 - 1: Nuovi fornitori che sono stati valutati utilizzando criteri ambientali.	Non rendicontato per attuale indisponibilità del dato.
308 - 2: Impatti ambientali negativi nella catena di fornitura e azioni intraprese.	Non rendicontato per attuale indisponibilità del dato.
406 - 1: Episodi di discriminazione e misure correttive adottate.	Non materiale per assenza di episodi di tal tipo.
407 - 1: Attività e fornitori in cui il diritto alla libertà di associazione e contrattazione collettiva può essere a rischio.	Non materiale per il quadro normativo in cui sono inseriti i terminal.
408 - 1: Attività e fornitori a rischio significativo di episodi di lavoro minorile.	PSA Italy non ha sedi operative dislocate in Paesi che ricorrono al lavoro minorile.
409 - 1: Attività e fornitori a rischio significativo di episodi di lavoro forzato o obbligatorio.	PSA Italy non ha sedi operative dislocate in Paesi che ricorrono al lavoro forzato o obbligatorio.
410 - 1: Personale addetto alla sicurezza formato sulle politiche o procedure riguardanti i diritti umani.	PSA Italy non ha sedi operative dislocate in Paesi che operano in violazione del rispetto dei diritti umani.
411 - 1: Episodi di violazione dei diritti dei popoli indigeni.	PSA Italy non ha sedi operative dislocate in Paesi che operano in violazione del rispetto dei popoli indigeni.
412 - 1: Attività che sono state oggetto di verifiche in merito al rispetto dei diritti umani o valutazioni d'impatto.	PSA Italy non ha sedi operative dislocate in Paesi che operano in violazione del rispetto dei diritti umani.
412 - 2: Formazione dei dipendenti sulle politiche o le procedure sui diritti umani.	PSA Italy non ha sedi operative dislocate in Paesi che operano in violazione del rispetto dei diritti umani.
412 - 3: Accordi di investimento e contratti significativi che includono clausole relative ai diritti umani o che sono stati sottoposti a una valutazione in materia di diritti umani.	PSA Italy non ha sedi operative dislocate in Paesi che operano in violazione del rispetto dei diritti umani.
415 - 1: Contributi politici.	Non materiale, collegato al topic 207.
417 - 1: Requisiti in materia di informazione ed etichettatura.	Non applicabile alla tipologia di servizio erogata dai terminal.
417 - 2: Episodi di non conformità in materia di informazione ed etichettatura di prodotti e servizi.	Non applicabile alla tipologia di servizio erogata dai terminal.
417 - 3: Casi di non conformità riguardanti comunicazioni di marketing.	Non rendicontato per attuale indisponibilità del dato.
419 - 1: Non conformità con leggi e normative in materia sociale ed economica.	Non rendicontato per attuale indisponibilità del dato.

## 6.3 FUNZIONI RESPONSABILI

---

Per informazioni, commenti, richieste o osservazioni sui contenuti del report di sostenibilità 2021 di PSA Italy potete scrivere alle funzioni preposte inviando una lettera o e-mail ai seguenti contatti:

**Paola Cavassa e Tiziana Gianuzzi**  
Calata Sanità, Palazzina Uffici – 16126 – Genova  
PSA-Italy-SustainabilityReporting@globalpsa.com  
www.psaitaly.com