

Report di sostenibilità

di PSA Genova Pra'
e PSA SECH

2020

Crediti

Redazione: Paola Cavassa e Tiziana Gianuzzi

Estrazione dei dati: Team di Lavoro di PSA Genova Pra' e PSA SECH

Direzione creativa: Studio Blinking City

Art Direction e graphic design: Gabriella Carpentiero

Fotografie: Gianluca Giannone e Andrea Mignòlo

Si ringraziano

Rimorchiatori Riuniti Porto di Genova

Corpo Piloti del Porto di Genova

Gruppo Antichi Ormeggiatori del Porto di Genova

Sommozzatori Arco89 Diving Center

Oromare S.p.a.

Associazione Amici della Lanterna

Copyright

© 2021 PSA Genoa Pra' e PSA SECH per i contenuti testuali

© 2021 Blinking City per i contenuti fotografici

© 2021 Caroline Lim per l'illustrazione "Cultura FISH"

Stampato da Arti Grafiche Larovere srl, Milano,
nel mese di luglio 2021

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 Crush Favini, la prima carta realizzata con sottoprodotti di lavorazioni agroindustriali, che sostituiscono fino al 15% della cellulosa proveniente da albero.



LETTERA DELL'AMMINISTRATORE DELEGATO AGLI STAKEHOLDER

Signori Stakeholder,

sono lieto di introdurre il Bilancio di Sostenibilità del Gruppo PSA a Genova, che per la prima volta viene redatto congiuntamente dai due nostri terminal PSA Genova Pra' e PSA SECH. Questo passaggio testimonia il pieno commitment da parte del Board ad un'integrazione sempre maggiore tra i due siti produttivi e al contempo permette a tutti gli Stakeholder di avere una rendicontazione a 360 gradi delle performance nell'anno appena concluso, in una logica che rappresenta il primo passo verso la futura piena collaborazione tra i due terminal.

L'anno di riferimento, il 2020, è stato un anno di grandi cambiamenti sia a livello globale - per la forte criticità dello scenario pandemico in cui stiamo vivendo - sia a livello locale - poiché abbiamo finalmente intrapreso a pieno ritmo il processo sinergico che ci porterà a rafforzare la nostra posizione commerciale a Genova sotto la guida del Gruppo PSA.

L'anno finanziario ha evidentemente risentito della contrazione economica globale causata dalla pandemia, ma le solide basi su cui abbiamo saputo costruire il nostro business ci hanno comunque permesso di salvaguardare il nostro percorso di crescita e, ancora più importante, la continuità dei nostri progetti di sostenibilità.

La sostenibilità sta rapidamente diventando una componente essenziale del business aziendale moderno. Solide politiche in materia ambientale, sociale e di governance sono un requisito per tutte le aziende ed hanno contribuito a rafforzare la posizione di PSA come Leader Mondiale nel nostro settore.

Sono molteplici i temi che si confermano alla base del nostro impegno verso la sostenibilità. Tra questi voglio citare l'innovazione, la responsabilità sociale, la protezione dell'ambiente e le partnership di fiducia con i nostri fornitori e clienti.

In tema di innovazione abbiamo fatto molto in questi ultimi anni

per allineare i terminal ai requisiti sempre più sfidanti del mercato. Abbiamo adottato molteplici soluzioni sia a livello di equipment (l'OCR, ora pienamente operativo, è senza dubbio l'esempio più emblematico) sia per il miglioramento dei servizi alla nostra utenza (l'Ufficio Merci in PSA Genova Pra' ed il Gate in PSA SECH - ad esempio - sono sempre più digitalizzati per snellire e velocizzare parte del ciclo operativo). Siamo anche molto coinvolti in progetti che favoriscono una sempre crescente digitalizzazione dei servizi, per allineare i nostri terminal al mercato del futuro.

In termini di Responsabilità Sociale mai come in questo momento l'intera comunità ha potuto constatare, da un lato l'importanza che la salute, la sicurezza e la tutela siano assicurate in ogni momento e dall'altro il valore sociale delle imprese come motore di sviluppo economico. Siamo convinti che il vero sviluppo economico, debba passare da un imprescindibile equilibrio tra la salute e sicurezza delle persone e la continuità e prosperità del business che produce e distribuisce ricchezza alla comunità. In PSA Genova Pra' e PSA SECH molte sono state le iniziative a beneficio della Comunità Locale. Nel 2020 abbiamo destinato una parte consistente del nostro budget a favore di iniziative benefiche e da anni ormai collaboriamo attivamente con le Istituzioni locali per il benessere del territorio in cui operiamo.

Responsabilità Sociale per noi è anche attenzione al benessere dei dipendenti: per questo, nel 2020 abbiamo ampliato la nostra offerta nel Piano di Welfare aziendale, potenziato lo smart working, costruito nuovi moderni spogliatoi in PSA Genova Pra' e lanciato iniziative interne di Health & Safety e di pieno coinvolgimento dello staff nella vita aziendale. L'obiettivo è quello di incidere in maniera positiva sul clima interno permettendo al nostro capitale principale: le persone, di lavorare nella maniera migliore e di sentirsi parte di un grande Gruppo.

Quella della sostenibilità ambientale è una chiamata alla quale tutti abbiamo il dovere di rispondere. Noi in PSA Genova Pra'

e PSA SECH siamo da anni attivamente impegnati sul campo; abbiamo portato avanti ambiziosi investimenti a tutela dell'ambiente, per la gestione corretta delle fonti energetiche ed il controllo delle emissioni. Abbiamo elettrificato le banchine di PSA Genova Pra', rimpiazzato i vecchi mezzi di piazzale a gasolio con altri alimentati ad energia elettrica, siamo promotori di iniziative green per la sensibilizzazione della comunità sulle tematiche ambientali. Attualmente stiamo valutando l'installazione di un innovativo sistema di pulizia delle acque marine per contribuire alla salvaguardia dello specchio acqueo antistante i nostri siti operativi.

Abbiamo inoltre creato un ramo aziendale specifico che si occupa di Cargo Solutions, convinti che il futuro della movimentazione delle merci debba concentrarsi su rotaia, liberando le strade dai mezzi pesanti. Sono convinto che abbiamo le competenze e le risorse giuste per proporre al mercato un'offerta di qualità.

Da ultimo, ma non certo per importanza, voglio ricordare quanto il nostro business sia basato su partnership di fiducia con i nostri fornitori e clienti. La trasparenza delle nostre operazioni e la volontà di collaborare onestamente per il raggiungimento di obiettivi win-win sono ciò che caratterizza la nostra operatività quotidiana.

Questo è il modello di sviluppo che vogliamo continuare a promuovere in PSA Genova Pra' e PSA SECH, per contribuire all'affermarsi di una nuova cultura, in cui l'impresa sia riconosciuta responsabile, innovativa, trasparente e sostenibile per un reale bene di interesse generale.

Roberto Ferrari
Amministratore Delegato
PSA Genoa Investments

	LETTERA DELL'AMMINISTRATORE DELEGATO AGLI STAKEHOLDER	5			
	MISSION	11			
1	PRESENTAZIONE DI PSA GENOVA INVESTMENTS	13			
	1.1 Assetto proprietario e Corporate Governance	26			
	1.2 Mercato di riferimento	30			
2	L'IMPRONTA SOSTENIBILE DI PSA GENOVA PRA' E PSA SECH	47			
	2.1 Coinvolgimento degli Stakeholder	53			
	2.2 Analisi di materialità	60			
	2.3 La metodologia di rendicontazione	63			
	2.4 Obiettivi di sostenibilità	65			
3	LA SOSTENIBILITÀ ECONOMICA	75			
	3.1 Lo stato patrimoniale	78			
	3.2 I risultati di gestione	79			
	3.3 Valore economico diretto generato e distribuito	84			
	3.4 La remunerazione e gli incentivi	86			
	3.5 Distribuzione del valore - impatti economici	91			
4	LA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE	101			
	4.1 Impatti ambientali diretti	103			
	4.1.1 Consumo di risorse	116			
	4.1.2 Produzione di rifiuti	131			
	4.1.2.1 Produzione di rifiuti di PSA Genova Pra'	134			
	4.1.2.2 Produzione di rifiuti di PSA SECH	141			
	4.1.3 Emissioni in atmosfera	148			
	4.2 Impatti ambientali indiretti	166			
	4.3 Riduzione degli impatti	168			
	4.3.1 Riduzione degli impatti in PSA Genova Pra'	168			
	4.3.2 Riduzione degli impatti in PSA SECH	170			
5	LA SOSTENIBILITÀ SOCIALE	175			
	5.1 Evoluzione e composizione del personale	177			
	5.2 Ricerca e selezione	183			
	5.3 Formazione	185			
	5.4 Qualifica, selezione e valutazione dei fornitori	190			
	5.5 Salute e sicurezza sul lavoro	192			
	5.5.1 L'approccio di PSA Genova Pra'	201			
	5.5.2 L'approccio di PSA SECH	203			
	5.6 Gestione merci pericolose	206			
	5.6.1 Parco merci pericolose PSA Genova Pra'	208			
	5.6.2 Parco merci pericolose PSA SECH	211			
	5.7 Incidenti sul lavoro e malattie professionali	214			
	5.7.1 Infortuni sul lavoro e malattie professionali	214			
	5.7.1.1 Analisi degli Infortuni PSA Genova Pra'	217			
	5.7.1.2 Analisi degli Infortuni PSA SECH	219			
	5.7.2 Nearmiss	223			
6	GRI CONTENT INDEX	225			
	6.1 Contenuti standard e indicatori GRI	226			
	6.2 Motivazioni di non applicabilità degli indicatori GRI	234			
	6.3 Funzioni responsabili	234			



Mission

“Noi di PSA aspiriamo ad essere l’operatore portuale di riferimento nei terminal di tutto il mondo. Siamo rinomati per i nostri servizi d’eccellenza e per le partnership di successo”.

Fonte “The Code”, traduzione in italiano

In PSA Genova Pra’ e in PSA SECH affidabilità, efficienza, expertise innovativa unite alla tradizionale attenzione nella formazione delle risorse interne, all’interesse per la salvaguardia della sicurezza sul lavoro e al raggiungimento di un valore aggiunto per la comunità portuale locale sono il motore di crescita che guida i terminal ad essere riconosciuti come modello di riferimento per tutto il Mediterraneo.



1

PRESENTAZIONE DI
PSA GENOA INVESTMENTS

La Società di diritto belga denominata PSA Genoa Investments NV (costituita da PSA al 62% e da GIP al 38%) rappresenta la fusione tra due realtà terminalistiche, PSA Genova Pra' S.p.A. 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 nazionale nell'Alto Tirreno.

Il Gruppo 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 fondata la PSA Corporation Limited per la sola gestione del terminal container, per poi diventare, nel dicembre 2003, l'odierna PSA International Pte Ltd come holding terminalistica di riferimento in 26 nazioni.

Gruppo Investimenti Portuali (GIP) è una holding fondata nel 1993 da quattro famiglie genovesi, centrando l'obiettivo nell'esser diventata parte attiva della catena logistica di merce containerizzata, nonché punto di riferimento in Italia e, dal 2017, acquisita da due fondi infrastrutturali specializzati (l'inglese Infracapital e la francese InfraVia), che hanno contribuito a svilupparla ulteriormente. Ad oggi detiene il terminal operator

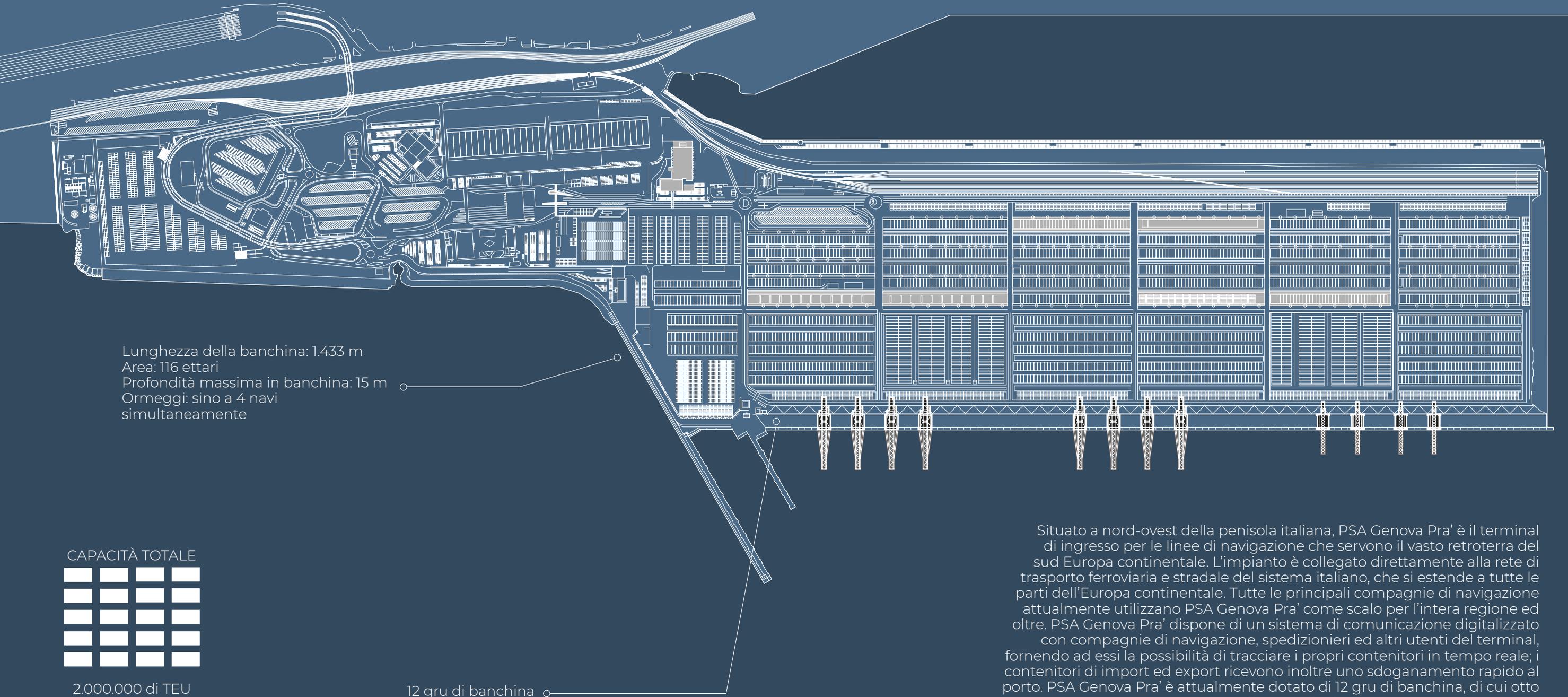
livornese TDT e quote di minoranza del terminal veneziano Vecon.

Le attività svolte dalle due società ruotano 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.

Il porto antico di Genova visto dalla Lanterna

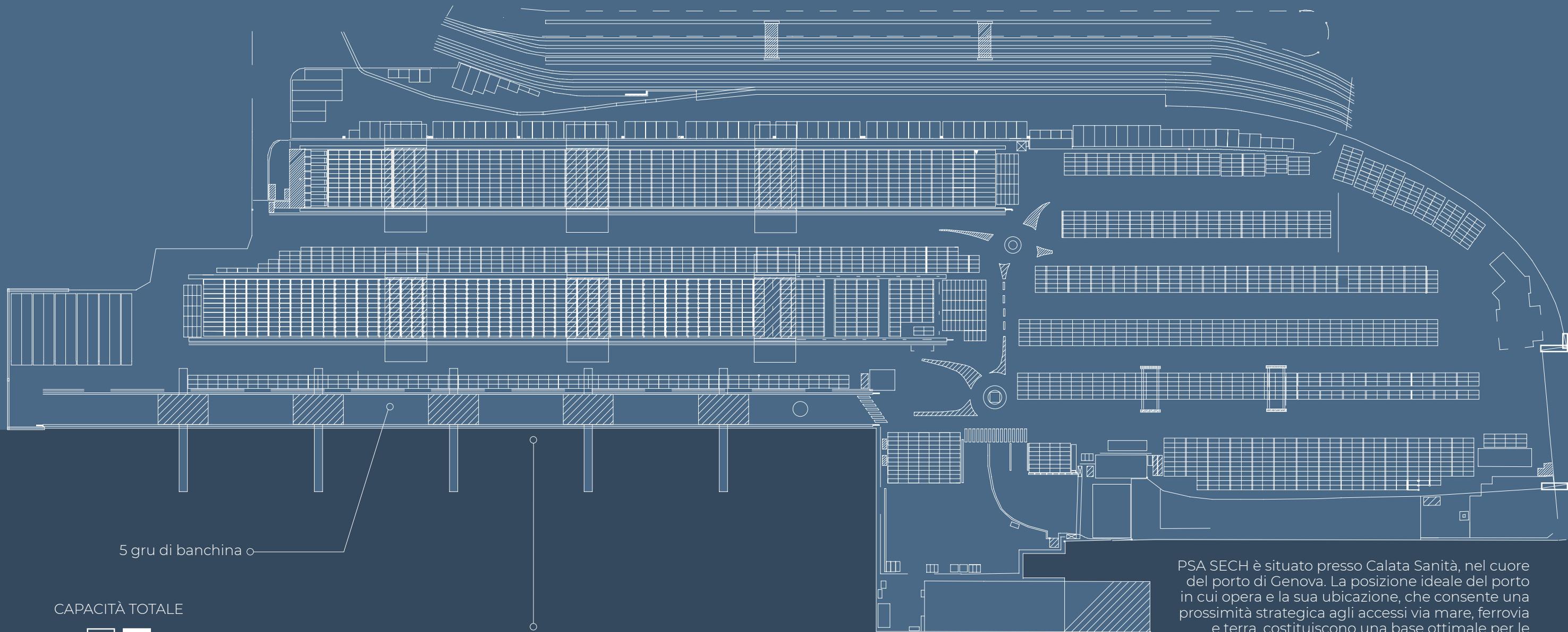


PSA GENOVA PRA' CONTAINER TERMINAL



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



CAPACITÀ TOTALE

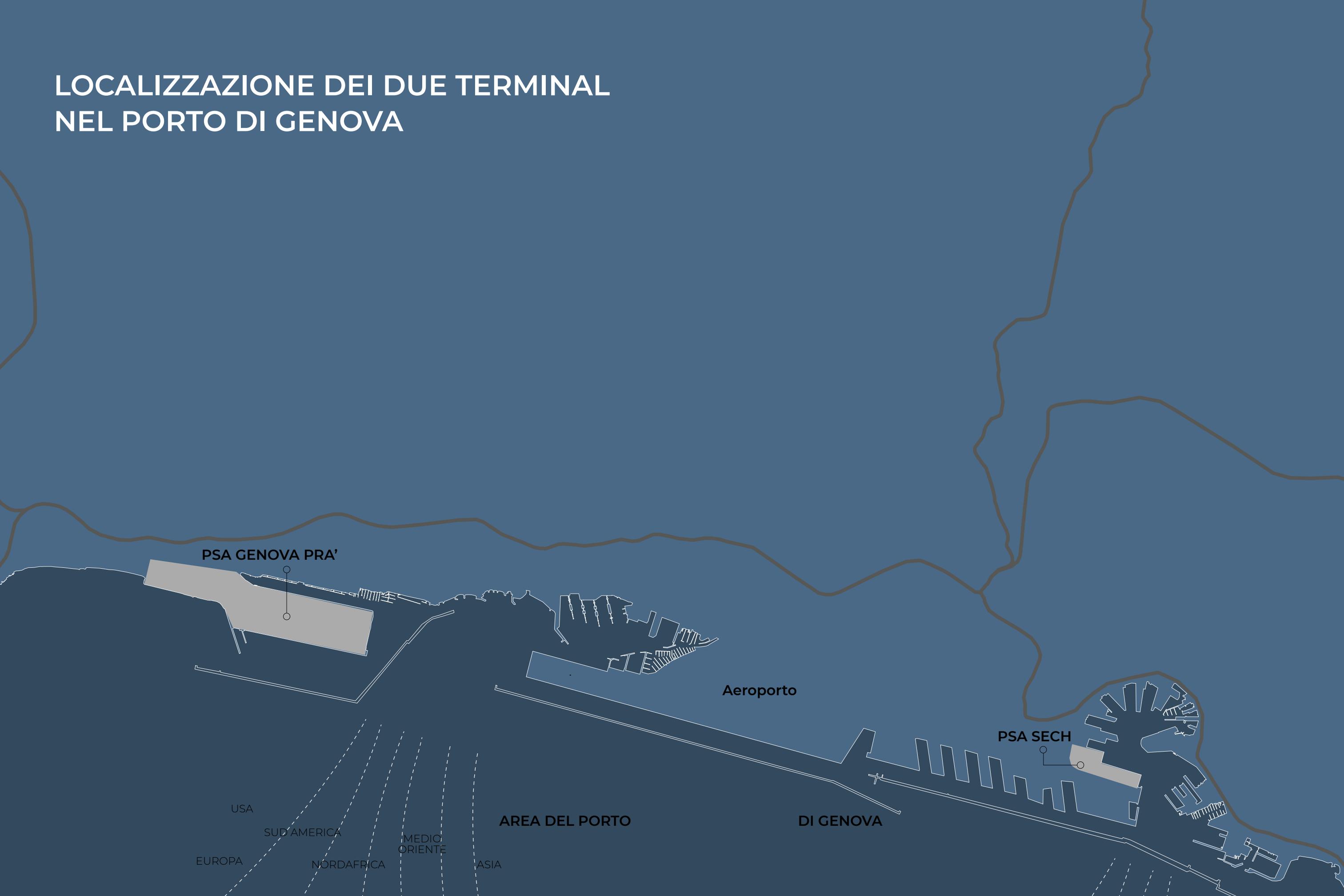


550.000 TEU

Lunghezza della banchina: 526 m
Area: 19,2 ettari
Profondità massima in banchina: 15 m
Ormeggi: sino a 2 navi simultaneamente

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.

LOCALIZZAZIONE DEI DUE TERMINAL NEL PORTO DI GENOVA



PSA GENOVA PRA'

Aeroporto

PSA SECH

USA

SUD AMERICA

EUROPA

NORDAFRICA

MEDIO
ORIENTE

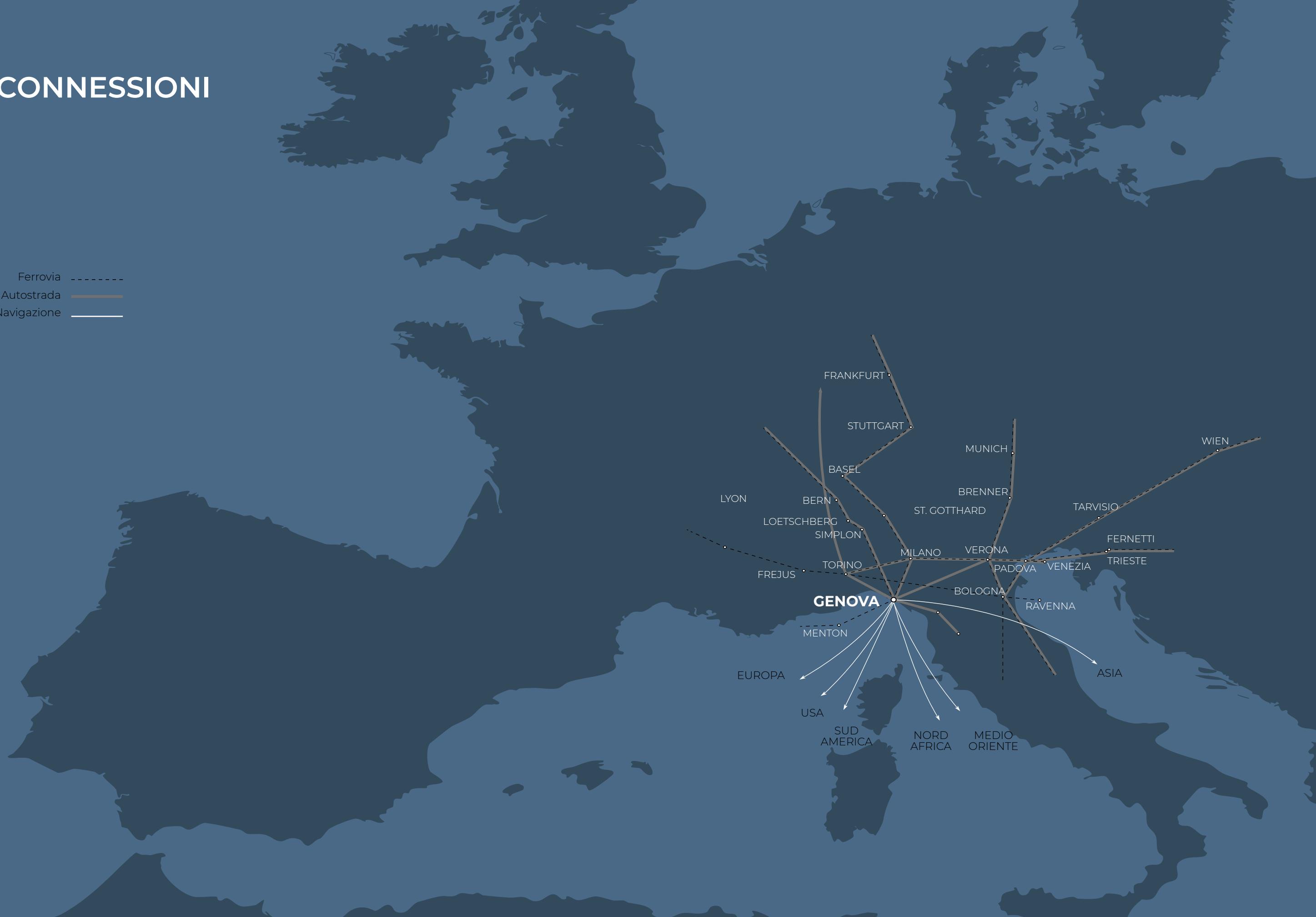
ASIA

AREA DEL PORTO

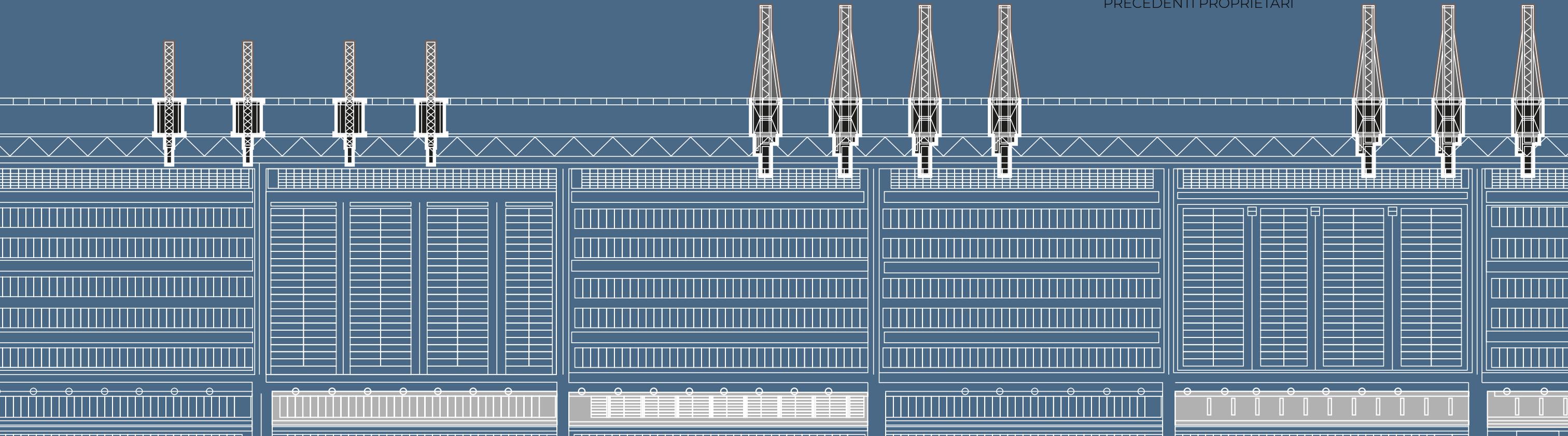
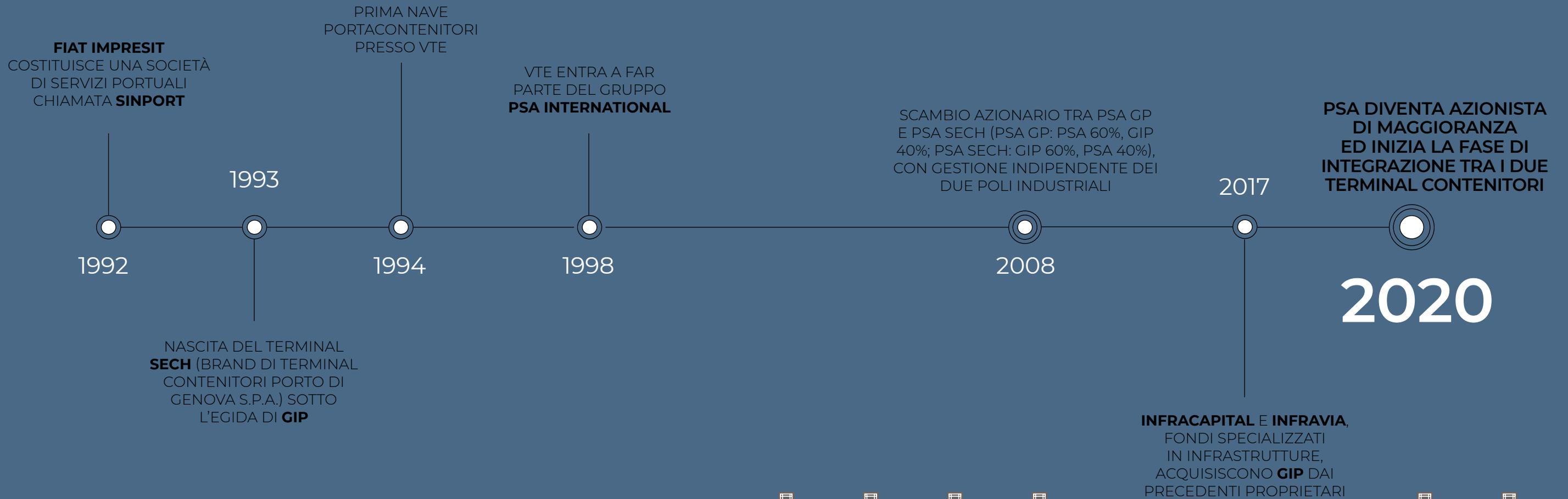
DI GENOVA

CONNESSIONI

- Ferrovia - - - - -
- Autostrada ————
- Navigazione ————



TIMELINE DEI DUE TERMINAL



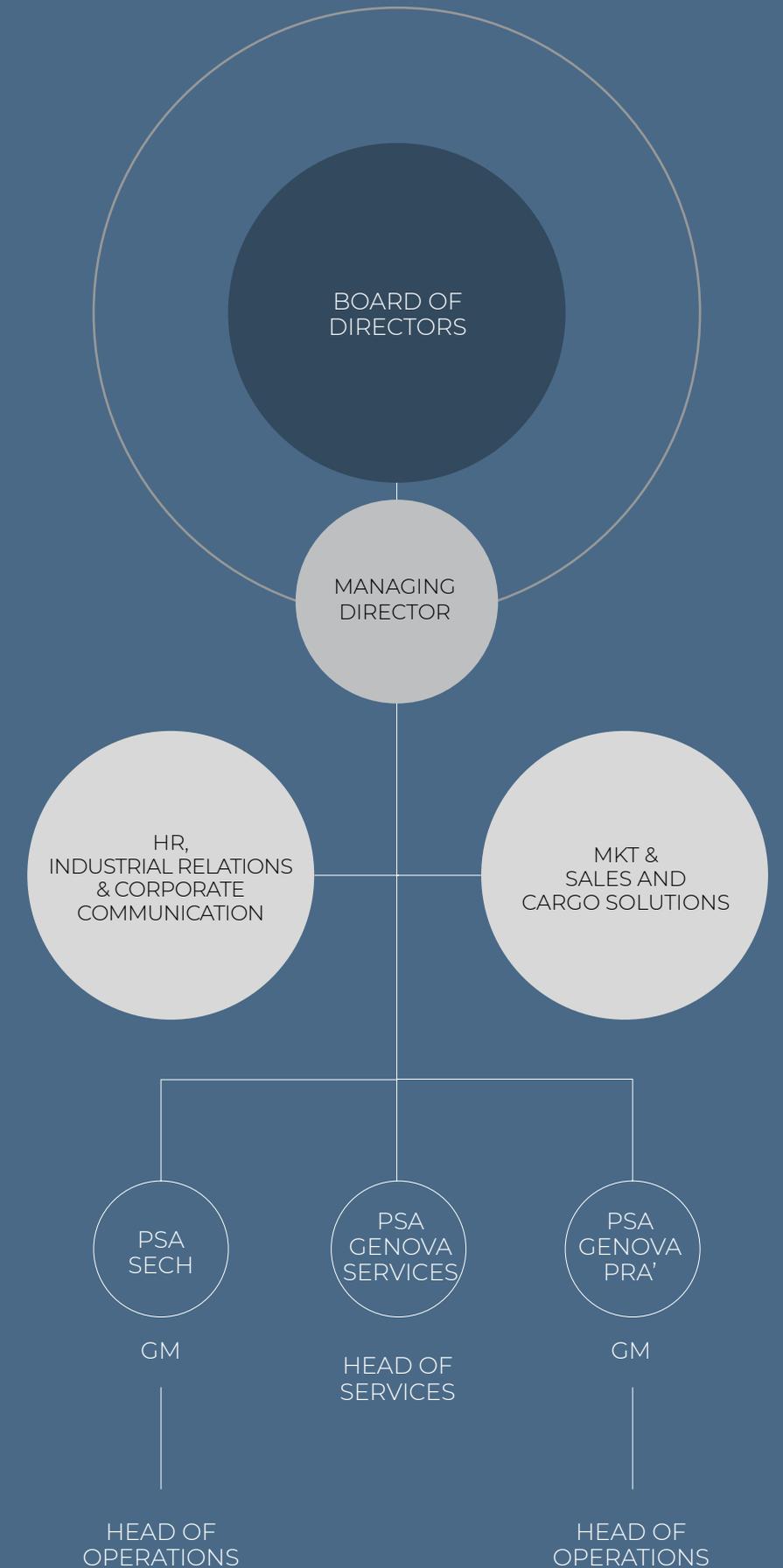
1.1

ASSETTO PROPRIETARIO E CORPORATE GOVERNANCE

PARTECIPAZIONE AD ENTI E ASSOCIAZIONI PSA GENOVA INVESTMENTS	NOME	CARICA
ASSITERMINAL	Roberto Ferrari	Membro Commissione Normativa Nazionale ed Europea
	Massimo Lavezzini	Membro Commissione Relazioni Industriali e Normativa del Lavoro
	Francesco Parodi	Membro Commissione Sicurezza Ambiente e collegati aspetti normativi
	Enrico Rossi Ferrari	Membro Gruppo di Lavoro Infotelematica e Digitalizzazione
CONFETRA	Massimo Lavezzini	Membro Commissione Porti
	Fausto Ferrera	Membro della Commissione Infrastrutture

PSA 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 di PSA Genoa Investments



In PSA Genoa Investments esiste un sistema di procure e deleghe ripartito tra i Direttori Generali delle due organizzazioni (Roberto Goglio per PSA Genova Pra' e Roberto Ferrari per PSA SECH), i consiglieri del C.d.A., in base al valore delle operazioni, e i dirigenti.

Nel 2020 PSA Genova Pra' impiega 658 dipendenti diretti, mentre PSA SECH ne impiega 229, la maggior parte dei quali in 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 alla società di poter avere la flessibilità richiesta dalla tipologia di attività.

Il Consiglio di Amministrazione di PSA Genova Pra' in carica da luglio 2020 si compone di sette membri: il presidente Giuseppe Danesi e sei consiglieri, Nikolaus

Roessner, Olivier Laroche, Giulio Schenone, Ng Hak Sen Vincent, David Yang e Sacha Denys.

Il Consiglio di Amministrazione di PSA SECH in carica da luglio 2020 si compone di sette membri: il presidente Giuseppe Danesi e sei consiglieri, Steven Nelson, Olivier Laroche, Giulio Schenone, Ng Hak Sen Vincent, David Yang e Sacha Denys.

Il Collegio Sindacale di entrambe le organizzazioni si compone di tre membri effettivi: il presidente Claudio Valz e i sindaci Paolo Fasce e 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' (Francesco Brignola, Pietro Barbieri, Guido Torrielli) e da due membri per PSA SECH (Guido Leonardi, Silvia Previdi).

I Bilanci 2020 di PSA Genova Pra' e PSA SECH sono certificati dalla società di revisione KPMG S.p.A.

1.2

MERCATO DI RIFERIMENTO

Nel 2020 la diffusione di COVID-19 ha condizionato notevolmente gli equilibri del commercio marittimo mondiale; tuttavia il mare rimane protagonista degli scambi commerciali e l'Asia continua ad essere il maggiore player sul segmento container (vedi tabella 2). Nonostante la pandemia, il trasporto marittimo continua comunque a rappresentare il principale veicolo dello sviluppo del commercio internazionale: il 90% delle merci, infatti, viaggia via mare, mentre i trasporti marittimi e la logistica valgono circa il 12% del PIL globale. Secondo le ultime previsioni del FMI il calo dovuto alla pandemia del PIL mondiale è stato pari al -4,9% nel 2020; si tratta di una crisi, definita dallo stesso FMI, "come nessun'altra" e con un recupero più lento del previsto nel 2021, con una crescita globale a fine periodo del 5,4%. Sul commercio internazionale FMI ha stimato un impatto della pandemia sui volumi di circa -12% per l'anno 2020 con una crescita dell'8% nel 2021. Riguardo al trasporto marittimo complessivo, per il 2020 risulta

un calo del 4,4% e per il 2021 un incremento del 5%; in particolare, le ultime previsioni sull'impatto del COVID-19 sul segmento container, che esprime per lo più il traffico manifatturiero, evidenzia un calo del 7,3% nel 2020, che porta a chiudere l'anno realizzando 742 milioni di TEU movimentati nei porti mondiali; il che riporta il segmento dei container ai volumi del 2017: in altre parole, il virus ha portato via al settore gli ultimi quattro anni di crescita, benché si intraveda un rimbalzo del 10% nel 2021 e del 6,6% nel 2022. Oltre a quanto sopra, il fenomeno delle blank sailing sta caratterizzando – e lo farà ancora per alcuni mesi – le principali rotte strategiche: nel periodo COVID-19 vi è stato un numero elevato di viaggi cancellati per mancanza di carico che ha riguardato tutte le principali rotte strategiche. Il fenomeno ha raggiunto a fine maggio 2,72 milioni di TEU, pari all'11,6% della capacità totale di stiva e diversi studi sono concordi nello stimare che circa 7 milioni di TEU sono stati persi a livello globale per il 2020.

Sulle grandi rotte, compresa quella del Mediterraneo (Asia-Europa), dominano le tre grandi Alleanze tra carrier, anche se nel 2020 ci sono state interessanti variazioni di attività. Nel complesso, la capacità settimanale lungo la rotta Asia-Europa nel 2020 è ben al di sotto dei livelli pre-COVID, per un valore di capacità media settimanale pari a 361mila TEU circa. La capacità della THE Alliance e della alleanza 2M si è ridotta sulla direttrice Asia-Europa rispettivamente del 22,7% e del 18%, in gran parte per la sospensione dei servizi. La Ocean Alliance, invece, pur non interrompendo i servizi lungo la rotta, ha scelto per la maggiore di limitare la capacità

individuale con navi di minore dimensione (-12,4% giugno 2020/ giugno 2019). 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. Si tratta di una cifra ben al di sotto della crescita di capacità registrata nell'ultimo decennio, quando l'aumento medio annuo è stato di oltre 40 milioni di TEU (a livello di aree mondiali: Europa +2,3%, Africa +3,3%, Far East +3,9%, Middle East +4,5% e Nord America +2,3%). Ciò indica probabilmente che i grandi terminalisti nel breve futuro pianificheranno minori



investimenti in espansioni¹.

In tale contesto, PSA International ha gestito un volume di 86,6 milioni di TEU nei suoi terminal in tutto il mondo per l'anno che termina il 31 dicembre 2020.

Il volume del gruppo è aumentato dell'1,7% rispetto al 2019, con il terminal PSA di Singapore che da solo contribuisce per 36,8 milioni di TEU (-0,9%), oltre ad altri terminal PSA all'esterno della città stato che valgono 50 milioni di TEU (+ 3,7%).

Come per molti terminalisti in tutto il mondo, i volumi complessivi di PSA International sono stati influenzati negativamente dalla pandemia nella prima metà dell'anno, mentre i mesi

della seconda metà hanno mostrato volumi simili al 2019 o hanno persino battuto i precedenti record mensili. Nel complesso, questo ha portato ad un risultato nel 2020 del tutto paragonabile a quello del 2019².

Restringendo 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.

Il Canale di Suez, nei primi 5 mesi del 2020, tuttavia non ha più registrato le crescite sostenute (a doppia cifra) del 2019: ha, infatti, visto solamente un aumento del 7% delle navi in transito; in questo quadro, inoltre, le navi

portacontainer hanno avuto un sensibile calo, pari a -15%; bene invece gli altri settori: oil (+11%) e dry (+42%).

La diminuzione del traffico via Suez è essenzialmente dovuta a due fattori, entrambi attribuibili al COVID-19: in primis, un calo generalizzato dei carichi movimentati dalle navi; secondariamente, il calo del prezzo del petrolio ha indotto numerose portacontainer a passare per il Capo di Buona Speranza risparmiando i costi del pedaggio, seppur allungando il percorso di circa 3.000 miglia nautiche: sono 52 (il 5,1% del totale) le megaship che hanno preferito quest'ultima rotta nel periodo marzo-giugno 2020.

L'Autorità del Canale di Suez ha introdotto uno sconto del 17% per le portacontainer in direzione sud, e dal 50% al 75% per la rotta US East Coast - South Asia e South East Asia, per cercare di limitare le scelte dei carrier di evitare il transito per risparmiare sui costi del passaggio.

Altro fenomeno che ha caratterizzato il periodo del COVID-19 è stato lo slow steaming; tecnicamente, sempre in un'ottica di risparmio dei costi, le navi hanno percorso le rotte con una minore velocità: il World Fleet Average Speed Index di Clarksons ha mostrato che le flotte navali hanno percorso le relative rotte, nel periodo della pandemia, ad una velocità di circa 20 punti inferiore a quella base.

¹ Fonte: SRM Italian Maritime Economy.

² Alphaliner - Weekly Newsletter - n.3 2021.



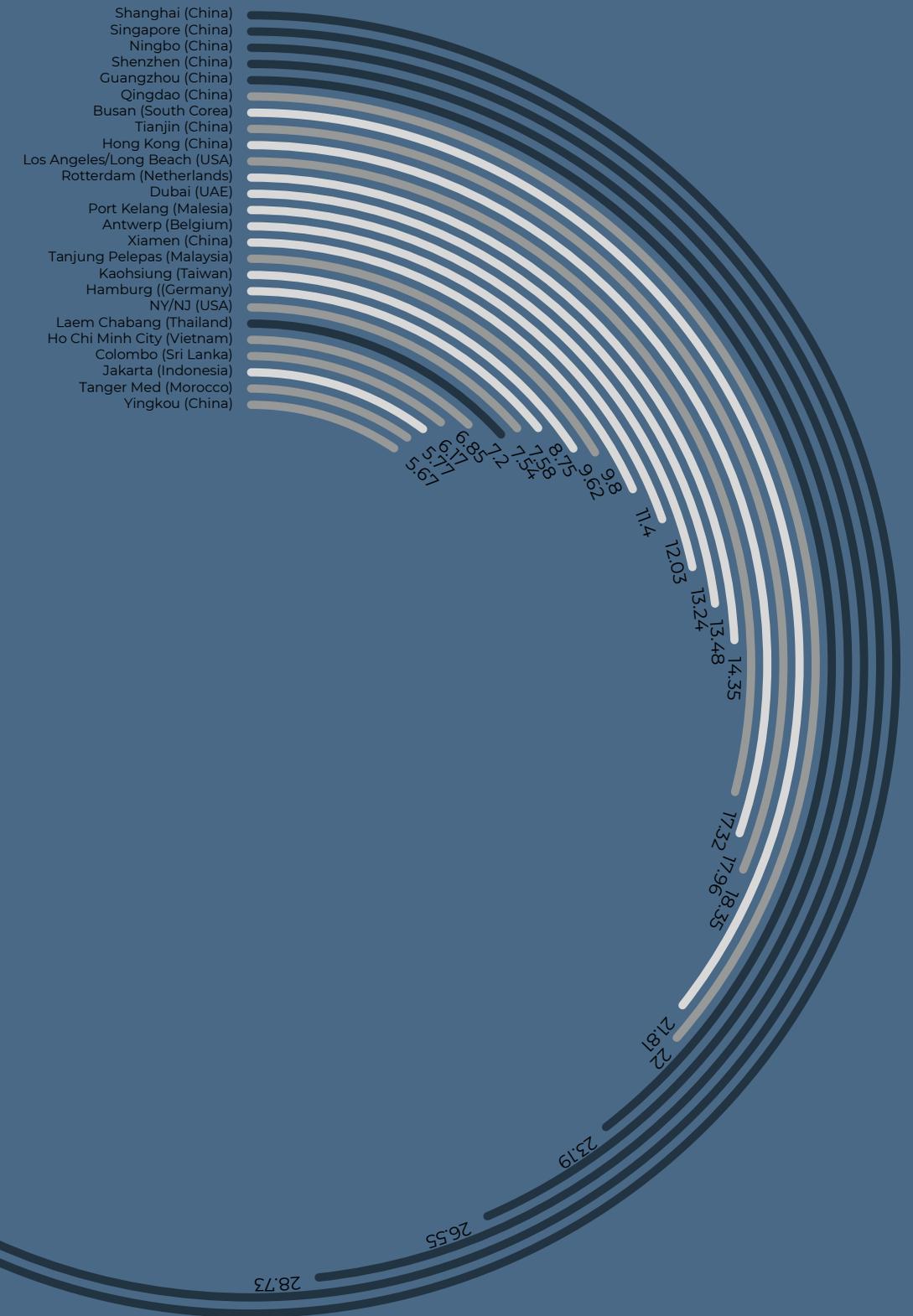
	PORTO ¹	PAESE	TEU (M)	Δ '20/'19 (%)
1	<i>Tangier Med</i>	<i>Morocco</i>	5.77	20.2
2	<i>Piraeus</i>	<i>Greece</i>	5.44	-3.7
3	Valencia	Spain	5.42	-0.2
4	<i>Algeciras</i>	<i>Spain</i>	5.10	-0.3
5	<i>Gioia Tauro</i>	<i>Italy</i>	3.19	26
6	Barcelona	Spain	2.95	-11
7	<i>Marsaxlokk</i>	<i>Malta</i>	2.40	-10
8	Genova	Italy	2.35	-10
9	Mersin	Turkey	2	3.6
10	Ambarli ²	Turkey	N.D.	N.D.

Primi 10 porti del Mediterraneo per traffico containerizzato, anno 2020 (dati preliminari) (Fonte: Dati AP dei porti mediterranei e successive rielaborazioni).

¹ Porti di trasbordo in corsivo.
² Dati non disponibili a giugno 2021.

	2018	2019	2020
Gioia Tauro	2.328.218	2.522.874	3.193.364
Genova	2.609.138	2.615.375	2.352.769
La Spezia	1.485.623	1.409.381	1.173.660
Trieste	725.426	789.640	776.022
Livorno	748.024	789.833	716.233
Napoli	583.361	681.929	643.540
Venezia	632.250	593.070	528.676
Salerno	453.187	414.220	377.886
Ravenna	216.320	218.138	194.868
Ancona	159.061	176.193	158.677
Savona-Vado	65.266	54.542	146.081
Civitavecchia	108.402	112.249	106.695
Cagliari	288.794	151.405	68.406
Totale	10.403.070	10.528.849	10.436.877

Traffico container nei principali porti italiani, anni 2018-2020 (dati preliminari in TEU; fonte: Dati AP e Assiterminal (sbarco/imbarco/trasbordo)).



invariato vs. 2019
in salita vs. 2019
in discesa vs. 2019

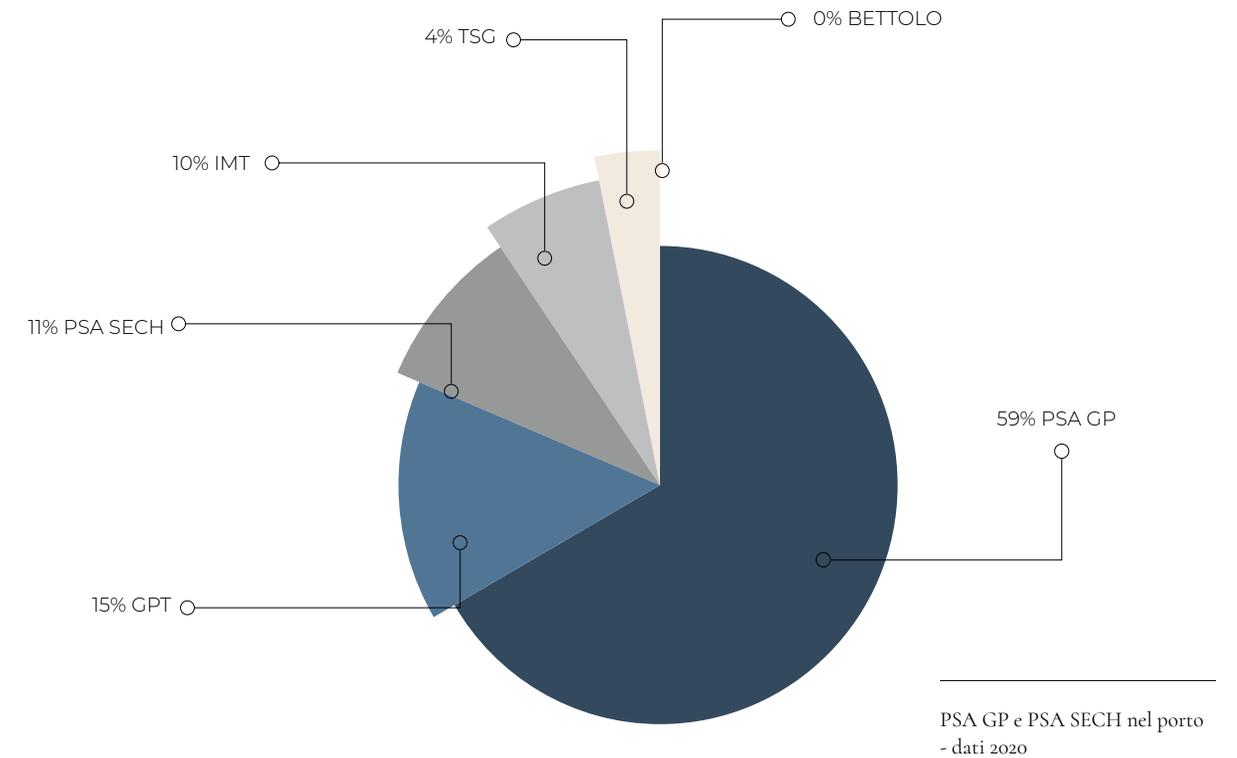
Primi 25 porti nel mondo per traffico containerizzato, anno 2020 (dati preliminari).
Fonte Alphaliner - Weekly Newsletter - n.7 2021)



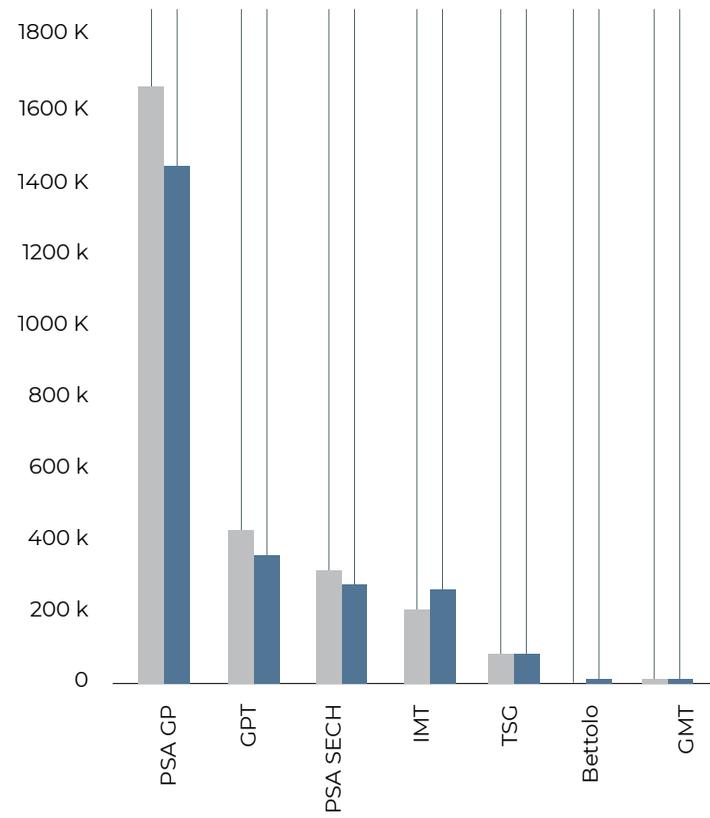
Il rapporto evidenzia, tra l'altro, come i cambiamenti climatici stiano sempre più portando l'attenzione verso la Rotta Marittima Artica (c.d. NSR o Northern Sea Route), che ha potenzialità dovute a condizioni climatiche più agevoli rispetto al passato ed alla possibilità di collegare i porti del Far East con quelli del Northern Range da nord. La rotta è al momento caratterizzata da traffici stagionali ed intraregionali: il 98% è Short Sea Shipping (SSS), vale a dire trasporto marittimo di corto raggio. Tra il 2011 e il 2019, la movimentazione in SSS è cresciuta del 134% medio annuo, raggiungendo 31,5 milioni di

tonnellate. Secondo le stime (ante COVID-19), il traffico dovrebbe crescere fino a raggiungere i 100 milioni di tonnellate nel 2030. Anche nel periodo della pandemia i traffici della NSR sono aumentati: tra gennaio e aprile 2020 si è registrata una crescita dei passaggi del +15% rispetto al 2019. La compagnia marittima cinese Cosco è il carrier più attivo su questa rotta e copre il 19% dei transiti complessivi³. Alla luce di quanto sopra, qui di seguito un maggior insight sui volumi movimentati dai porti del Mediterraneo nel 2020 e il delta sull'anno precedente.

³Fonte: SRM "Italian Maritime Economy".



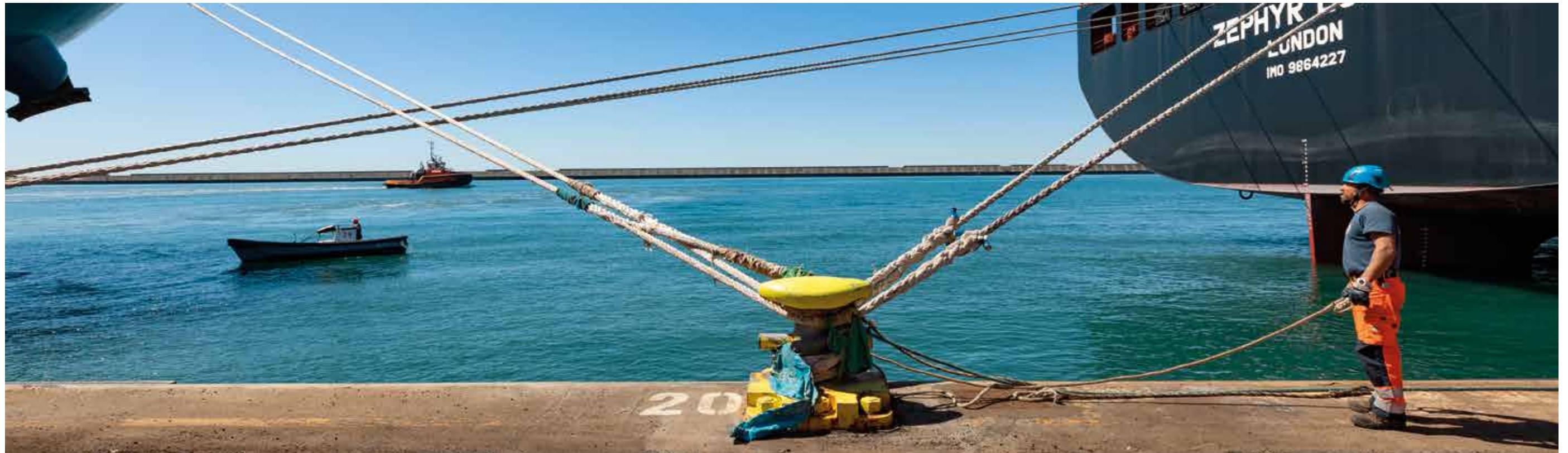
Nel 2020 il totale dei TEU complessivamente imbarcati e sbarcati in Italia è stato di circa 10,5 milioni, di cui poco più di 3 milioni presso il porto di transhipment di Gioia Tauro. Negli altri porti di transhipment risulta, invece, azzerato il traffico in trasbordo: Cagliari (per effetto della chiusura del Cagliari International Container Terminal) ha movimentato comunque poco meno di 35.000 TEU grazie ad una linea ro-ro con Marina di Carrara, mentre è da notare una, seppur piccola, ripartenza per Taranto, che con Yilport è tornata sul mercato come porto gateway e nel 2020 ha movimentato 5.424 TEU presso il San Cataldo Container Terminal. Altri scali italiani quali Salerno, Napoli e Trieste sono riusciti grossomodo a mantenere i volumi del 2019 (quantomeno per quanto attiene ai terminal full container). Per tutti gli altri porti d'Italia il calo del traffico container è stato mediamente nel range fra il -10% e il -20% grazie a un buon inizio d'anno e a una ripresa nell'ultimo quadrimestre: tutto sommato si può dire che in Italia i volumi di merce containerizzata (in TEU) nell'anno appena trascorso sembrano aver tenuto, nonostante la crisi economica innescata dalla diffusione del virus. Nonostante le difficoltà sopra citate, per cui gli scambi commerciali internazionali e la mobilità delle persone sono stati fortemente limitati, il sistema portuale di Genova non ha mai interrotto la sua attività anche



PSA Genova Pra' e PSA SECH TEU 2019/2020 (Fonte: Dati AdSPMLLO).

durante i momenti più critici della pandemia, assicurando un fondamentale servizio logistico per le regioni del Nord Italia e del Sud Europa. In questo contesto Genova ha mandato in archivio l'anno con un -10% per i TEU movimentati: appena oltre 2,3 milioni di TEU contro i 2.615.375 TEU dell'esercizio precedente. Tutti i terminal contenitori del porto di Genova hanno subito una flessione a causa della pandemia, che ha interrotto la crescita del

sistema portuale genovese; l'unica eccezione è rappresentata da IMT che, grazie al connubio con MSC, ha visto un incremento dei volumi operati di oltre il 23% rispetto allo scorso anno. Novità rispetto al 2019 è l'entrata in attività del terminal Bettolo ad ottobre 2020, con circa 10.000 TEU operati presso la struttura sino alla fine dell'anno. In particolare per PSA Genova Pra' l'anno 2020 è stato caratterizzato dalla pandemia generata dal COVID-19 che ha coinvolto tutto il mondo con effetti negativi per il



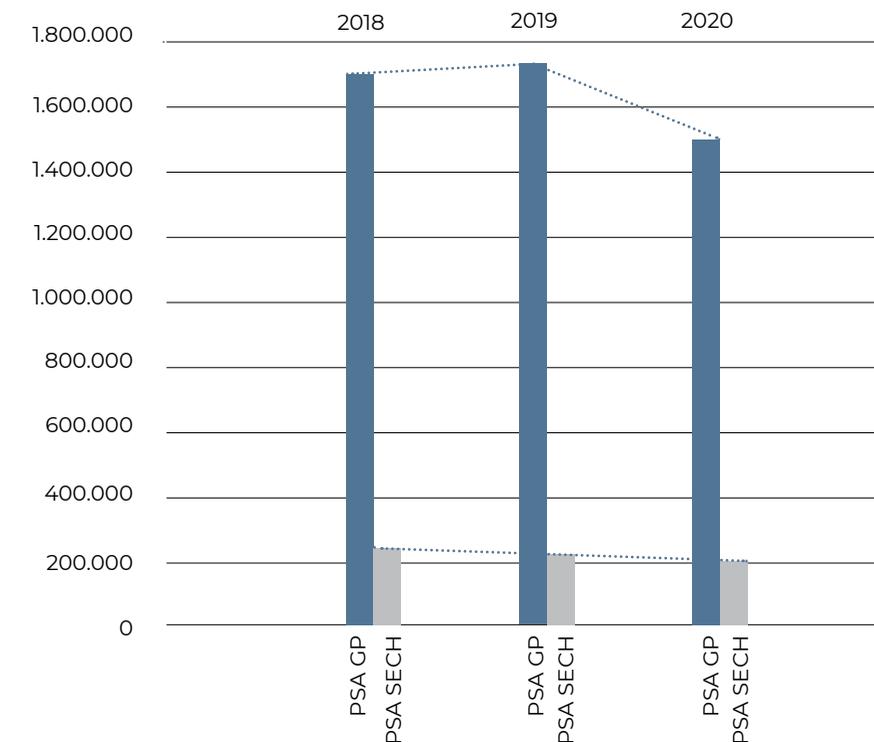
mercato di riferimento. In questo scenario di profonda incertezza - nonostante il terminal non abbia mai interrotto la sua attività - l'applicazione dei protocolli di sicurezza per i propri dipendenti, per i mezzi coinvolti nell'operatività e per il personale delle società terze operanti all'interno del terminal hanno inciso negativamente nella disponibilità dei lavoratori e dei mezzi, con conseguenti allungamenti dei tempi di lavorazione delle navi fino a tutta l'estate. 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, dopo una prima fase molto difficile, ha via via potuto aumentare il numero del personale e dei mezzi avviati a partire dalla fine dell'estate per permettere il ritorno a livelli di produzione ante pandemia. Anche i nostri clienti, le shipping line, sono state ovviamente condizionate dalla pandemia ed in special modo nel corso del primo semestre del 2020. A partire, però, dal terzo trimestre, e in maniera più significativa nell'ultimo trimestre, i volumi trasportati sono cresciuti, consentendo al nostro terminal di registrare una flessione dei volumi

rispetto al 2019 del 13,5% (si ricorda che nel primo semestre la flessione era oltre il 20% rispetto all'anno precedente). 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 al fine di non deprimere il mercato dei noli (consentendo alle shipping line un notevole incremento del loro fatturato a partire dall'ultimo trimestre del 2020). Ovviamente, tale scelta, ha avuto ripercussioni anche sui terminal che, da una parte, hanno visto un maggior volume di traffico, ma hanno 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. Nonostante la pandemia, è stato consolidato il servizio ferroviario diretto tra PSA Genova Pra' e la città svizzera di Basilea, in linea con le attese di budget 2020 (vedere alla sezione Cargo Solutions qui di seguito).

TML	TEU 2019	TEU 2020	Δ 2020/2019	QUOTA DI MERCATO 2019 (%)	QUOTA DI MERCATO 2020 (%)
PSA GP	1.604.305	1.387.016	-14%	61%	59%
GPT	411.868	351.472	-15%	16%	15%
PSA SECH	311.749	270.002	-13%	12%	11%
IMT	199.679	246.518	24%	8%	10%
TSG	86.965	86.789	0%	3%	4%
BETTOLO	-	10.327	0%	0%	0%
GMT	809	645	-20%	0%	0%
TOTALE	2.615.375	2.352.769	-10%	100%	100%

PSA Genova Pra' e PSA SECH nel porto - Dati 2019/2020 (Fonte: Dati AdSPMLLO).

TOTALE MOVIMENTI (IMBARCO, SBARCO, TRASBORDO)



CARGO SOLUTIONS

I progetti **Cargo Solutions** rappresentano la nuova frontiera dei servizi resi dal terminal a tutta la propria clientela: compagnie di navigazione, spedizionieri e BCO.

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

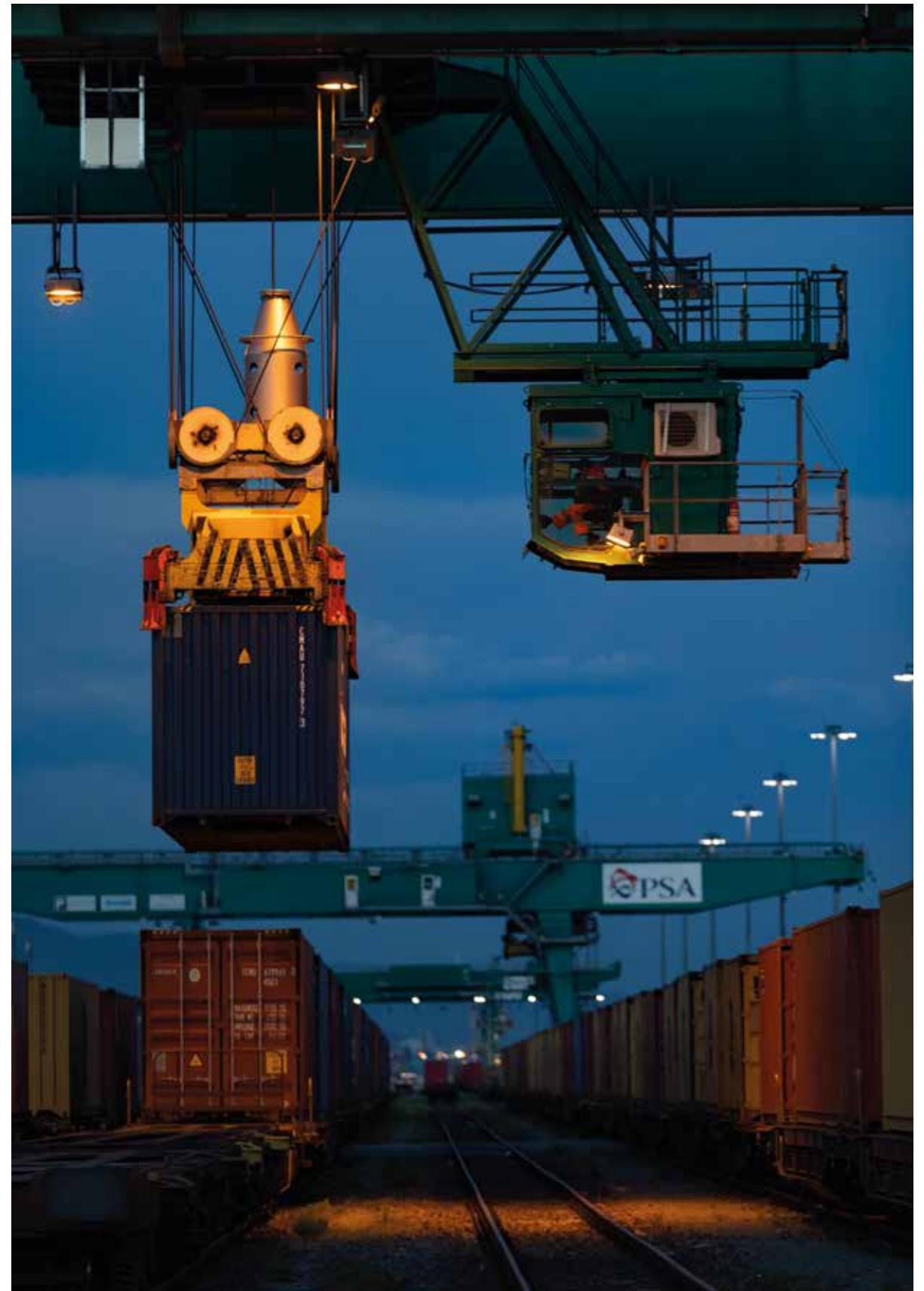
Il servizio si fonda sull'interlocuzione unica che l'organizzazione del terminal riesce ad offrire al cliente, coprendo tutti gli aspetti della spedizione: aspetto commerciale, documentale, doganale e di organizzazione del trasporto su ferro e su gomma.

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'.

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 servizio ferroviario proprio di dispaccio dei container import/export verso questo scalo intermodale non ancora utilizzato dagli operatori marittimi.

La finalità è comunque la medesima del servizio PSA Genova Pra' - Basilea, seppure con un minore rischio finanziario: 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.

Nel 2020 nasce la divisione Cargo Solutions con l'obiettivo di sviluppare nuove connessioni ferroviarie.



Spostando il focus su PSA SECH, l'anno è iniziato non senza difficoltà già nel periodo immediatamente precedente alla diffusione della pandemia. Nel mese di febbraio 2020 il terminal ha totalizzato il record negativo di movimenti dall'inizio della sua attività a causa della migrazione di un servizio verso altro scalo: il mese si è, infatti, chiuso con poco più di 8.000 movimenti. Successivamente, con l'arrivo della pandemia, molti viaggi dalla Cina sono stati cancellati, con un conseguente drammatico crollo dei volumi operati nei servizi consolidati.

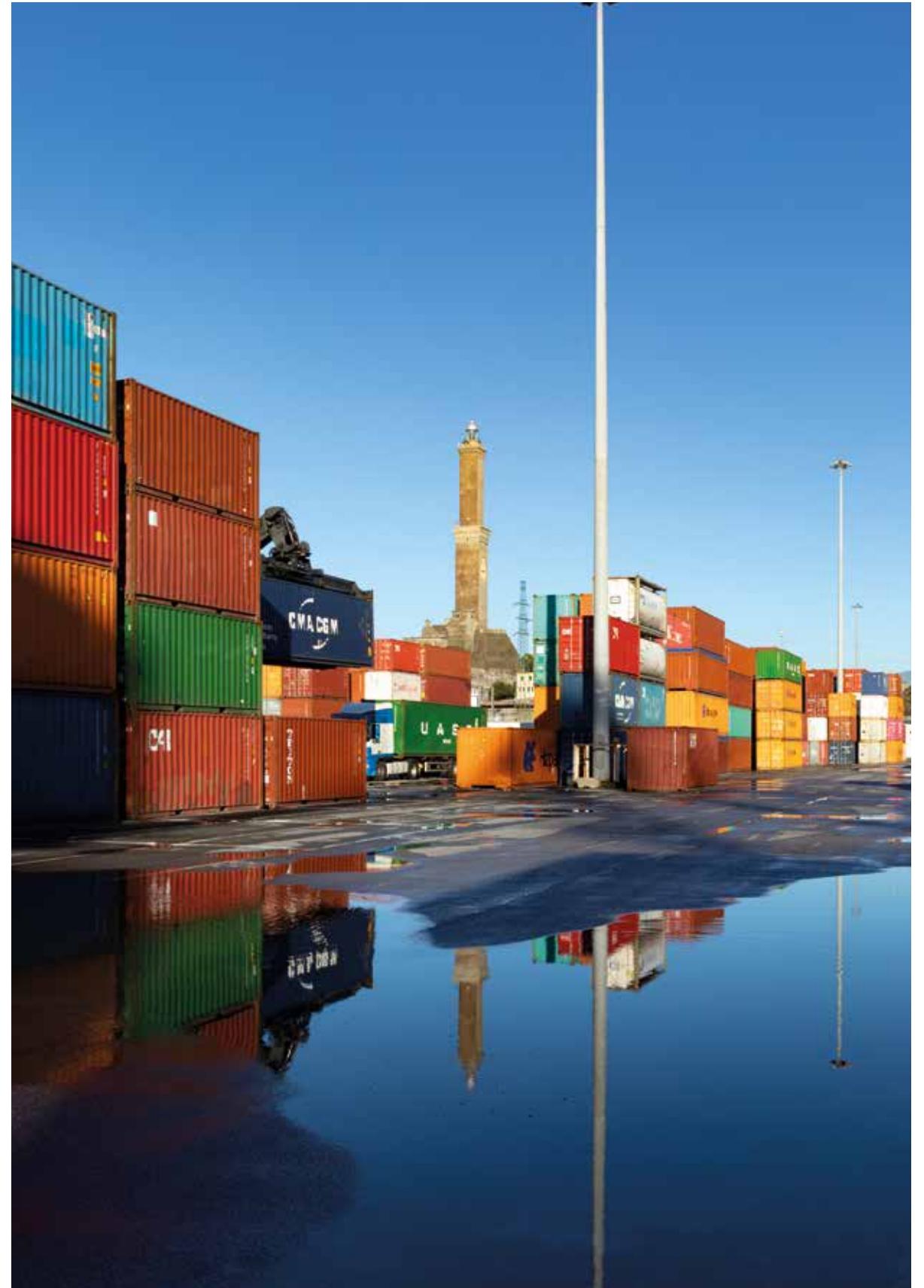
Tuttavia il terminal, durante il lockdown, si è fatto parte attiva nell'operare navi che normalmente scalavano altri terminal genovesi, permettendo così alla merce di essere trattenuta e lavorata a Genova e dunque di non migrare presso altri porti: ciò si è verificato proprio per effetto delle misure di sicurezza messe in campo da parte di tutti i terminal per continuare ad offrire un servizio alla clientela, misure che, seppur necessarie, hanno creato un diffuso rallentamento delle operazioni, mettendo in difficoltà

quelle strutture genovesi che già stentavano a gestire il proprio traffico nell'era pre-COVID.

Grazie a questa temporanea deviazione di traffico e al servizio offerto dal terminal, i risultati dei mesi centrali dell'anno hanno quindi mostrato un piccolo incremento rispetto al throughput di febbraio, l'ultimo mese ancora non toccato dal lockdown. Tutto ciò tenendo conto che a livello globale gli effetti dovuti ai blank sailing si sono riverberati su tutto l'arco dell'anno e localmente si sono tradotti in perdita di traffico sulla totalità dei servizi operati presso PSA SECH.

In totale nel 2020 PSA SECH ha realizzato 164.219 movimenti (imbarco/sbarco/trasbordo), in calo di circa il 13% rispetto al risultato dell'anno precedente.

Durante l'anno si è poi conclusa l'acquisizione da parte di PSA della maggioranza delle quote del terminal PSA SECH e sono iniziate le operazioni di sinergia tra i due terminal per cercare di ottimizzare i servizi alla clientela e incrementare i volumi valutando nuove offerte al mercato.





2

L'IMPRONTA SOSTENIBILE
DI PSA GENOVA PRA' E PSA SECH



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, in particolare quelle che cercano prestiti bancari o investimenti istituzionali. PSA Genova Pra' e PSA SECH, 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 due 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' e PSA SECH 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.



Sistema di gestione integrato in
PSA Genova Pra' e PSA SECH

PSA Genova Pra' e PSA SECH 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 di PSA Genova Pra' e PSA SECH 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. Tutto questo è stato tradotto in un sistema di gestione integrato

conforme agli standard UNI EN ISO 9001:2015 (sistema di gestione della qualità) e UNI ISO 45001:2018 (sistema di gestione della salute e sicurezza).

PSA SECH, dal 2018, ha inoltre implementato un sistema conforme alla norma UNI ISO 37001:2016 (sistema di gestione anticorruzione).

PSA Genova Pra', dal 2010, ha aderito alla norma volontaria ISO 14001:2015 (sistema di gestione ambientale), mentre PSA SECH ne valuta periodicamente il grado di conformità, per trarre, entro il 2021, l'implementazione di tale sistema.

Dal 2015 al 2019 il sistema integrato aziendale di PSA Genova Pra' è stato anche certificato in conformità ai requisiti della norma UNI CEI EN 50001 sull'energia. Il sistema è stato nel tempo adeguato anche ai requisiti richiesti dagli Standard del Gruppo PSA, rispetto ai quali ne viene monitorata la conformità. PSA Genova Pra' e PSA SECH 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.

Il codice etico che sia PSA Genova Pra' (dal 2012) sia PSA SECH (dal 2011) 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 Pra' e PSA SECH 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 Assessment (PFSP). A completamento di quanto sopra si aggiunge l'ottenimento, per entrambe 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 in entrambi i 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 2020 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 concluse relative a comportamenti anti competitivi, violazioni dell'anti-trust e della legislazione sui monopoli nelle quali le società siano state identificate come partecipanti.

Sui siti internet di PSA Genova Pra' e PSA SECH (www.psagp.it e www.sech.it) sono consultabili i documenti relativi alle certificazioni aziendali conseguite, alle politiche integrate di sistema, ai modelli organizzativi ex D.lgs. 231/01, ai codici etici e, per PSA SECH, ai progressi report di sostenibilità.

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. Le preoccupazioni per la salute pubblica hanno portato, infatti, a una progressiva riduzione delle emissioni nocive da parte delle navi, come zolfo e ossidi di azoto, mentre sono stati messi fuori legge gli scarichi in mare di vernici a base di piombo, nonché le specie invasive contenute nell'acqua di zavorra e la plastica.

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 CO₂.

Le stesse navi portacontainer da oltre un decennio hanno costantemente apportato migliorie, riducendo il consumo di carburante attraverso misure come l'efficienza di scala, il design ottimizzato degli scafi, lo slow steaming, il perfezionato monitoraggio del motore, il percorso ottimizzato delle navi e l'adozione di combustibili più puliti.

Inoltre, è in corso un intero movimento sull'ottimizzazione degli scali portuali, in base al quale i centri di controllo delle navi monitorano la posizione e la velocità di quelle in avvicinamento e consigliano determinate modifiche alla rotta, al fine di ridurre i tempi di attesa agli ormeggi e, di conseguenza, le relative emissioni.

In questo contesto, anche le Autorità Portuali e i terminal container globali sono in competizione sul fronte verde e adottano sempre più elementi come l'energia solare e le apparecchiature elettriche terrestri e portuali, oltre

a condurre studi di impatto ambientale e misure di mitigazione per eventuali nuovi sviluppi. I pionieri stanno anche installando impianti energetici alternativi per ridurre le emissioni delle navi all'ormeggio, nonché strutture di bunkeraggio e infrastrutture per nuovi combustibili più puliti, come l'LNG.

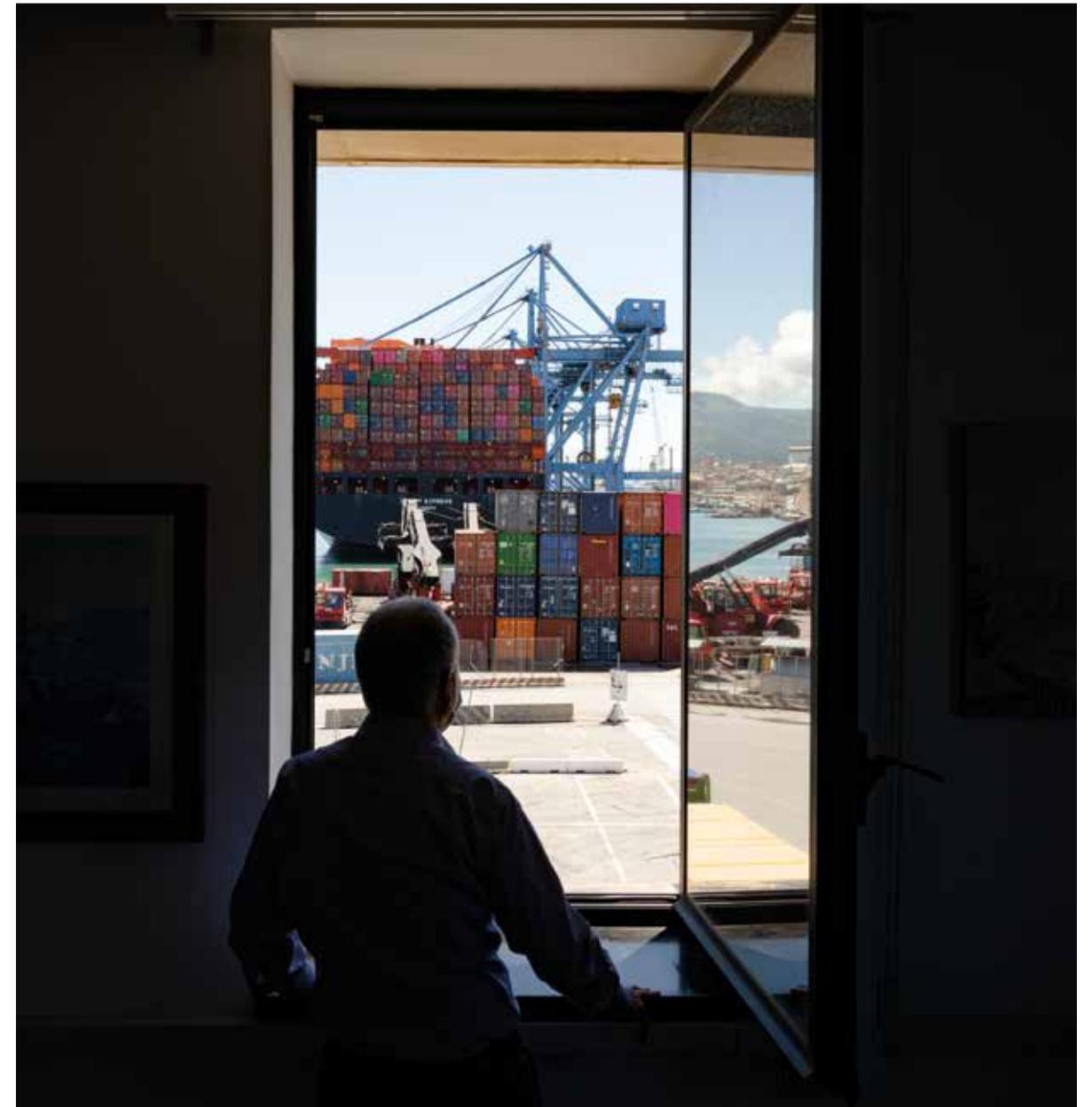
Le comunicazioni digitali sono un prerequisito essenziale per alcune di queste attività e di per sé offrono un progresso in termini di sostenibilità rispetto a qualsiasi sistema di rendicontazione o notifica cartaceo. Allo stesso modo, l'intera spinta verso una maggiore visibilità nella catena di fornitura, attualmente in corso attraverso un maggiore utilizzo del monitoraggio dei container e iniziative come la blockchain, è progettata per ridurre i movimenti non necessari delle unità e quindi ridurre il carburante utilizzato e le relative emissioni. Un migliore coordinamento nave-banchina consente alle varie Autorità Portuali nel mondo di controllare in modo più efficace i propri collegamenti terrestri con il retroterra.

PSA vuole in questo senso aumentare la consapevolezza delle questioni e delle sfide legate al clima nel settore portuale e logistico e di come l'industria si è impegnata per affrontarle. PSA ha pertanto istituito una task force sul clima presso la sua sede centrale per coordinare le iniziative green nel suo portafoglio globale, in particolare quelle relative a gas serra, energia, acqua e rifiuti.

PSA Genoa Investments si impegna sul fronte delle tematiche afferenti il clima, che sono affrontate nel paragrafo 4.3 Riduzione degli impatti tramite una politica degli investimenti mirata alla riduzione degli impatti ambientali.

2.1

COINVOLGIMENTO DEGLI STAKEHOLDER



STAKEHOLDER	ESIGENZE	MODALITÀ DI COINVOLGIMENTO	FREQUENZA DI COINVOLGIMENTO
INVESTITORI	<ul style="list-style-type: none"> • Diffusione di cultura e valori in materia economica, sociale e ambientale. • Conformità legislativa alle norme cogenti e volontarie. • Creazione di valore in materia economica, sociale e ambientale. • Corporate governance allineata alle best practice. • Ascolto e informazione tempestiva e simmetrica agli azionisti. • Garanzia di business continuity. • Assenza di incidenti con sanzioni e danno reputazionale. • Adozione di sistemi di anticipazione e controllo dei rischi. • Capacità di attrarre nuovi clienti. 	<ul style="list-style-type: none"> • Incontri dedicati. • Valutazione ed approvazione del Report di Sostenibilità. 	Più di una volta l'anno.
LAVORATORI	<ul style="list-style-type: none"> • Solidità economica, buon clima aziendale e organizzazione del lavoro. • Tutela dell'integrità fisica, salute, sicurezza dei dipendenti e della dignità della persona. • Assenza di conflitti e rivendicazioni. • Non discriminazione e pari opportunità. • Investimento nella crescita professionale, formazione. • Partecipazione, comunicazione e consultazione. • Riconoscimento del ruolo, delle capacità e del merito individuale. • Applicazione rigorosa del CCNL e della contrattazione integrativa aziendale per le parti ad essa delegata dal CCNL. • Gestione delle relazioni sindacali con RSU e Segreterie territoriali in conformità con le disposizioni del CCNL. • Accessibilità ai terminal. • Conformità legislativa alle norme cogenti e volontarie. • Diffusione di cultura e valori in materia economica, sociale e ambientale. • Attività di benchmarking. 	<ul style="list-style-type: none"> • Indagine sul benessere organizzativo. • Comunicazioni attraverso la intranet aziendale, applicazioni e totem dedicati. • Focus group su argomenti specifici. • Confronto con segreterie territoriali OOSS stipulanti il CCNL, RSU e RLS. • Newsletter. • Pubblicazione del Report di Sostenibilità sulla rete intranet ed internet. 	Più di una volta l'anno.
FORNITORI	<ul style="list-style-type: none"> • Opportunità di competere in base alla qualità e al prezzo. • Processi d'acquisto trasparenti e rispetto degli impegni contrattuali. • Qualificazione dei fornitori anche con certificazioni di qualità, ambientali e sociali. • Prevenzione antimafia e anti-riciclaggio verso i fornitori. • Servizio efficiente e di qualità, teso al miglioramento continuo. • Efficacia dei piani di emergenza. • Conformità legislativa alle norme cogenti e volontarie. • Formazione, informazione e tutela della salute e sicurezza. • Comunicazione tempestiva, chiara, completa ed efficace. 	<ul style="list-style-type: none"> • Visite presso i fornitori. • Incontri dedicati di negoziazione o riguardanti i comportamenti da tenere all'interno dei terminal. • Partecipazione ad occasioni di incontro quali meeting, expo e convegni. 	Più di una volta l'anno.

STAKEHOLDER	ESIGENZE	MODALITÀ DI COINVOLGIMENTO	FREQUENZA DI COINVOLGIMENTO
SPEDIZIONIERI	<ul style="list-style-type: none"> • Efficienza operativa e qualità servizio di risposta. • Completezza e affidabilità dell'informazione. • Localizzazione e accessibilità dei Terminal. • Comunicazione tempestiva, chiara, completa ed efficace. • Tutela della salute e sicurezza. • Efficacia dei piani di emergenza. 	<ul style="list-style-type: none"> • Rapporti quotidiani. • Incontri periodici/tavoli istituzionali. 	Più di una volta l'anno.
CLIENTI	<ul style="list-style-type: none"> • Servizio efficiente e di qualità, teso al miglioramento continuo. • Affidabilità rispetto agli impegni contrattuali. • Diffusione di cultura e valori in materia economica, sociale e ambientale. • Comunicazione tempestiva, chiara, completa ed efficace. 	<ul style="list-style-type: none"> • Indicatori di performance (VPR). • Incontri periodici. • Analisi customer satisfaction. • Analisi contenzioso • Invio dell'ultimo Report di Sostenibilità. 	Più di una volta l'anno.
AUTORITÀ E ORGANISMI DI CONTROLLO	<ul style="list-style-type: none"> • Conformità legislativa alle norme cogenti e volontarie. • Approccio collaborativo, anche attraverso la partecipazione a tavoli istituzionali, per facilitare il compito regolatorio. • Garanzia di business continuity. • Assenza di incidenti con sanzioni e danno reputazionale. • Collaborazione e ad iniziative di interesse comune. • Comunicazione tempestiva, chiara, completa ed efficace. 	<ul style="list-style-type: none"> • Rapporti quotidiani. • Incontri periodici. • Tavoli istituzionali. • Flussi informativi. 	Più di una volta l'anno.
SERVIZI TECNICO NAUTICI	<ul style="list-style-type: none"> • Comunicazione tempestiva, chiara, completa ed efficace. • Localizzazione e accessibilità dei Terminal dall'esterno. • Formazione e informazione. • Controllo dei processi in condimeteo avverse. • Approccio collaborativo per agevolare lo svolgimento del lavoro. 	<ul style="list-style-type: none"> • Rapporti quotidiani • Incontri dedicati. 	Più di una volta l'anno.
ISTITUTI E ENTI DI FORMAZIONE	<ul style="list-style-type: none"> • Scambi informativi per una migliore formazione scolastica degli alunni. • Collaborazione con le Università per l'elaborazione di progetti specifici calati sulla realtà dei terminal. • Lezioni frontali da parte del personale del terminal. • Visite presso i terminal. • Alternanza scuola lavoro presso i terminal. Collaborazione e compartecipazione a programmi formativi. • Tutela della salute e sicurezza. • Efficacia dei piani di emergenza. 	<ul style="list-style-type: none"> • Rapporti quotidiani. • Incontri dedicati. 	Più di una volta l'anno.
ENTI PREVIDENZIALI E ASSISTENZIALI	<ul style="list-style-type: none"> • Riduzione del fenomeno infortunistico. • Monitoraggio continuo dell'andamento degli infortuni e delle malattie professionali. • Assicurare il rispetto dei diritti previdenziali ed assicurativi. • Comunicazione tempestiva, chiara, completa ed efficace. 	<ul style="list-style-type: none"> • Rapporti quotidiani. • Incontri periodici. • Tavoli istituzionali. 	Più di una volta l'anno.

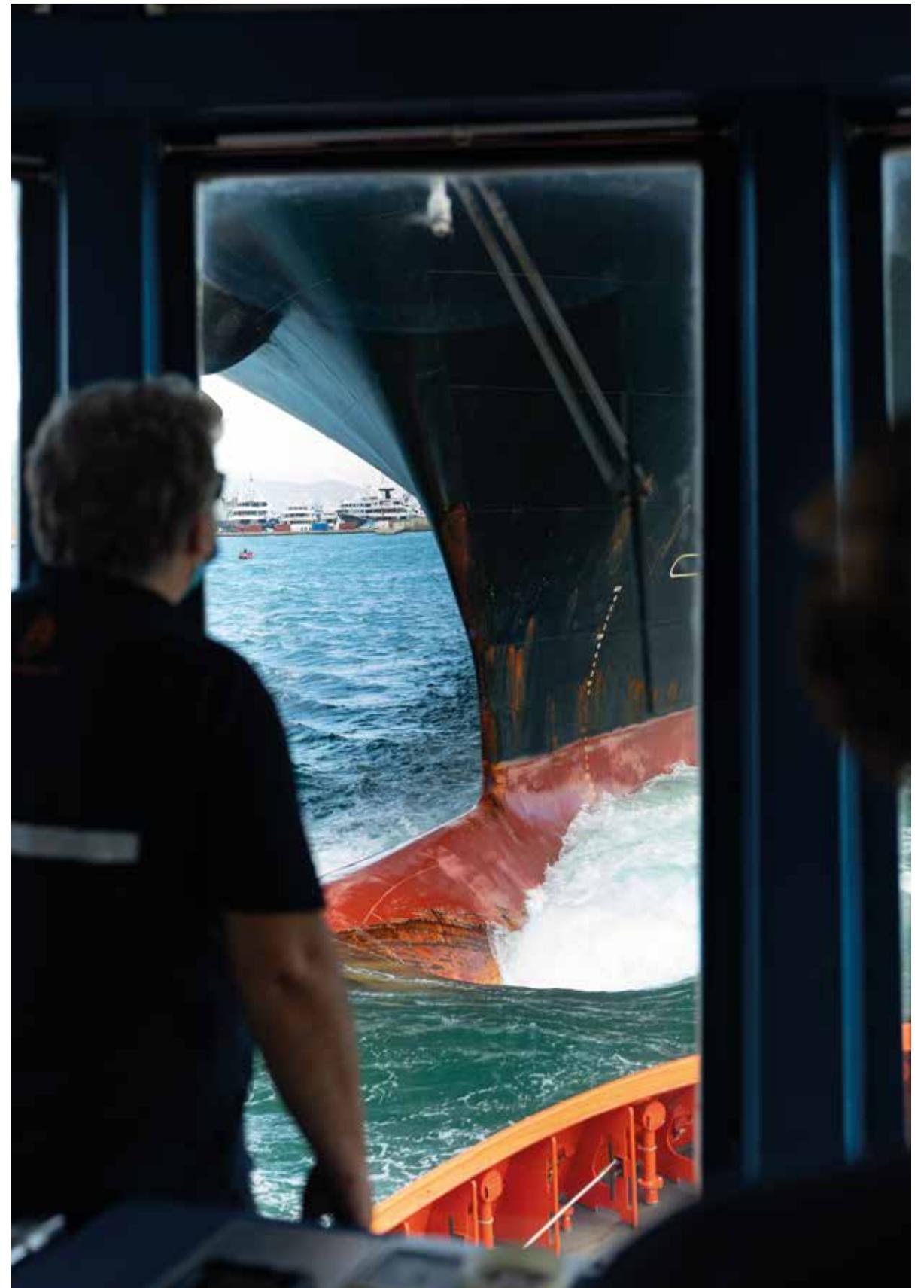
STAKEHOLDER	ESIGENZE	MODALITÀ DI COINVOLGIMENTO	FREQUENZA DI COINVOLGIMENTO
ASSOCIAZIONI DI CATEGORIA	<ul style="list-style-type: none"> • Rappresentanza degli interessi e delle posizioni proprie in modo trasparente, rigoroso e coerente. • Collaborazione e ad iniziative di interesse comune. • Garanzia di massima chiarezza nei rapporti. • Diffusione di cultura, valori e attenzione nell'Organizzazione in materia economica, ambientale e sociale. 	<ul style="list-style-type: none"> • Iniziative di collaborazione e partnership. • Tavoli istituzionali. • Partecipazione diretta a comitati tecnici e organismi direttivi. • Organizzazione di seminari, workshop, indagini mirate. • Invio dell'ultimo Report di Sostenibilità e richiesta feedback. 	Più di una volta l'anno.
ONLUS E ORGANIZZAZIONI NO PROFIT	<ul style="list-style-type: none"> • Sostegno a iniziative di valore sociale, umanitario e culturale. 	<ul style="list-style-type: none"> • Iniziative di collaborazione e partnership. 	Più di una volta l'anno.
MEZZI DI INFORMAZIONE	<ul style="list-style-type: none"> • Portare a conoscenza della collettività i risultati raggiunti dai terminal. • Diffusione pubblica e veritiera delle informazioni. 	<ul style="list-style-type: none"> • Articoli di giornale. • Conferenze stampa • Visite in terminal per articoli e servizi televisivi 	Almeno una volta l'anno.
PRESTATORI D'OPERA	<ul style="list-style-type: none"> • Garantire buone condizioni lavorative e il rispetto di tutte le norme inerenti la salute e sicurezza sul lavoro. • Formazione e informazione. • Rispetto degli impegni contrattuali. • Favorire la partecipazione dei prestatori d'opera alla vita aziendale. • Conformità legislativa alle norme cogenti. • Efficacia dei piani di emergenza. • Localizzazione e accessibilità dei terminal. • Comunicazione tempestiva, chiara, completa ed efficace • Diffusione di cultura e valori in materia economica, sociale e ambientale. 	<ul style="list-style-type: none"> • Rapporti quotidiani. • Iniziative di collaborazione e partnership. • Tavoli istituzionali • Partecipazione diretta a comitati tecnici e organismi direttivi. 	Più di una volta l'anno.
SINDACATI	<ul style="list-style-type: none"> • Collaborazione e mantenimento delle relazioni sindacali nel pieno rispetto delle normative contrattuali. • Assenza di conflitti e rivendicazioni. • Assenza di infortuni, incidenti e malattie professionali • Conformità legislativa alle prescrizioni cogenti. • Definizione orari e turni di lavoro (organizzazione del lavoro). • Comunicazione tempestiva, chiara, completa ed efficace. • Tutela della salute e sicurezza. 	<ul style="list-style-type: none"> • Rapporti quotidiani • Tavoli istituzionali • Partecipazione diretta a comitati tecnici e organismi direttivi. 	Più di una volta l'anno.

STAKEHOLDER	ESIGENZE	MODALITÀ DI COINVOLGIMENTO	FREQUENZA DI COINVOLGIMENTO
COLLETTIVITÀ	<ul style="list-style-type: none"> • Concorrere all'ottenimento del benessere economico, sociale e ambientale nel contesto di riferimento. • Rafforzamento del legame con il porto. • Tutela della salute e sicurezza. • Efficacia dei piani di emergenza. • Assenza di immissioni da PSA. • Localizzazione e accessibilità dei terminal. 	<ul style="list-style-type: none"> • Partecipazione ad occasioni di incontro quali expo e convegni. • Giornate di apertura dei terminal a visite. 	Più di una volta l'anno.
BANCHE	<ul style="list-style-type: none"> • Affidabilità e rispetto degli obblighi contrattuali/ finanziari. 	<ul style="list-style-type: none"> • Incontri dedicati. 	Almeno una volta l'anno.
ASSICURAZIONI	<ul style="list-style-type: none"> • Affidabilità e rispetto degli obblighi contrattuali/ assicurativi. 	<ul style="list-style-type: none"> • Incontri dedicati. 	Almeno una volta l'anno.
AZIENDE LIMITROFE	<ul style="list-style-type: none"> • Assenza di incidenti con sanzioni e danno reputazionale. • Efficacia dei piani di emergenza. 	<ul style="list-style-type: none"> • Flussi informativi. 	Più di una volta l'anno.



PSA GENOVA PRA' E PSA SECH INCONTRANO LE ESIGENZE DEGLI STAKEHOLDER

Un gruppo di dipendenti dei due terminal elaborano trimestralmente le newsletter aziendali che, in modo chiaro e trasparente, informano 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, in quanto le organizzazioni ritengono che il contributo dei dipendenti sia imprescindibile ai fini del raggiungimento di migliori performance aziendali. Ad aprile 2021 ha visto la luce la prima newsletter congiunta dei due terminal.



2.2

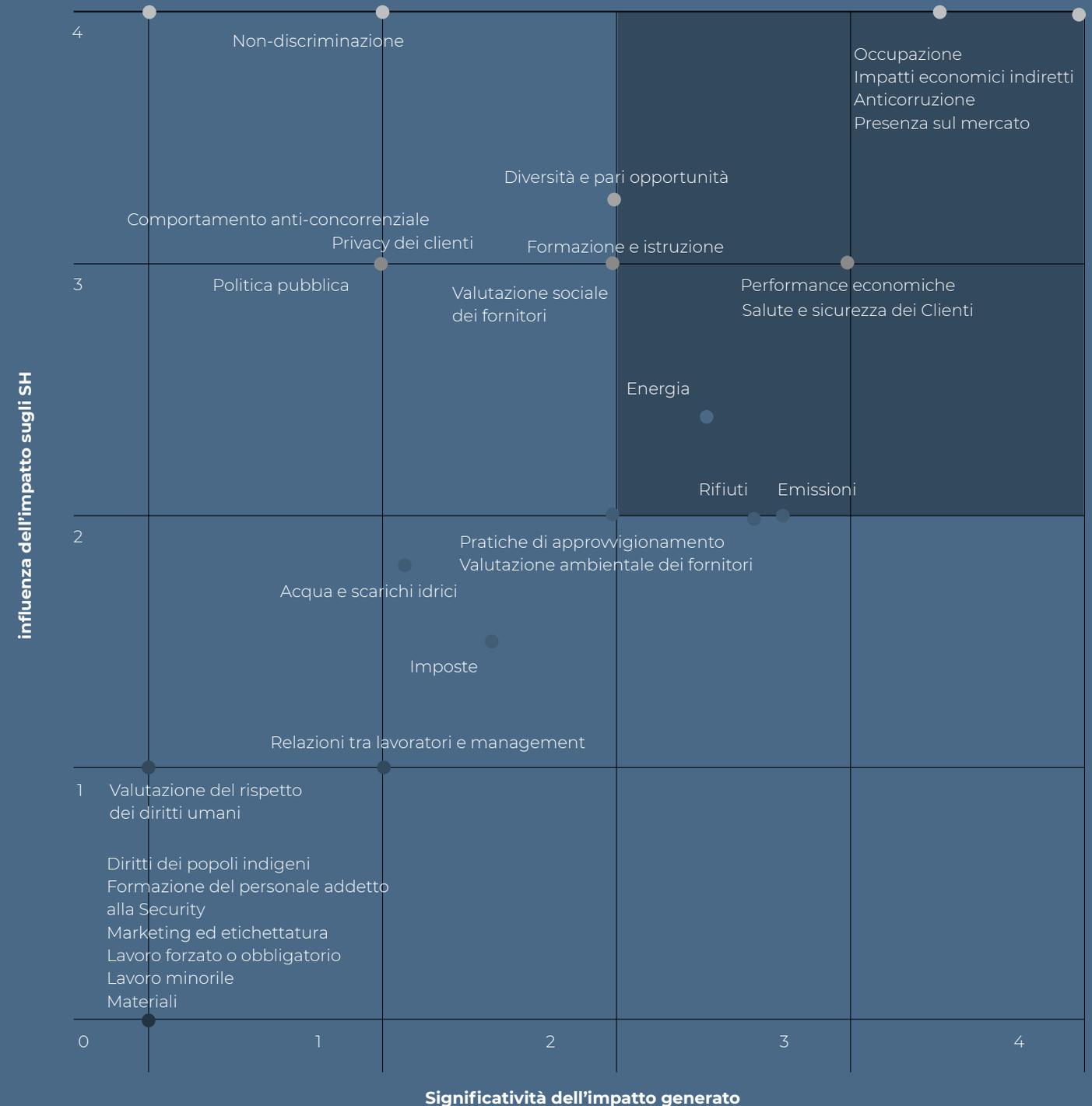
ANALISI DI MATERIALITÀ

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
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 11 SUSTAINABLE CITIES AND COMMUNITIES 12 RESPONSIBLE CONSUMPTION AND PRODUCTION
308-Valutazione ambientale dei fornitori	-
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
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

MATRICE DI MATERIALITÀ DI PSA GENOVA PRA' E PSA SECH 2020

Libertà di associazione e contrattazione collettiva

Salute e sicurezza sul lavoro



Nel 2020 si è dato inizio al percorso per la redazione del primo report di sostenibilità congiunto di PSA Genova Pra' e PSA SECH, stilato in conformità con quanto previsto dalle Linee Guida GRI 2016 (ultima edizione, con modifiche 2020).

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 due terminal, nonché con alcuni interlocutori esterni.

In particolare, qui di seguito elenchiamo i principali cambiamenti rispetto all'edizione precedente del documento, dovuti all'aggregazione dei dati di PSA Genova Pra', che per la prima volta redige un report di sostenibilità, e PSA SECH.

Le variazioni più significative riguardano i seguenti topic:

- GRI 207 Imposte: nel report afferente all'anno 2019 era

rendicontato e materiale, nel 2020 non viene rendicontato, alla luce dei nuovi dettagli emersi grazie all'analisi congiunta PSA Genova Pra' e PSA SECH. Lo stesso vale per lo standard GRI 415 Politica pubblica, che va di pari passo con lo standard relativo alle imposte e alla strategia fiscale.

- 416 Salute e Sicurezza dei Clienti: nel 2019 non era rendicontato, nel 2020 viene rendicontato e diventa materiale, in quanto strettamente collegato allo standard GRI 403 - Salute e Sicurezza sul Lavoro.

Di particolare interesse è l'introduzione di un nuovo indicatore all'interno delle Linee Guida GRI 2016, avvenuta nel settembre 2020, ossia l'indicatore GRI 306 Rifiuti, che annulla e sostituisce il vecchio standard 306 Scarichi idrici e rifiuti, la cui rendicontazione sarà obbligatoria a partire dal report redatto nel 2022 e che sposta il focus della rendicontazione sul tema dell'economia circolare in maniera più marcata; benché in anticipo, è stato ritenuto utile confrontarsi sin da ora con i temi di tale standard, inserendo alcuni cenni già a partire da questo documento, onde avere ampi margini di approfondimento per il lavoro del prossimo anno. Tale standard è stato rendicontato a livello macro sia da PSA Genova Pra', sia da PSA SECH ed è risultato materiale.

2.3

LA METODOLOGIA DI RENDICONTAZIONE

L'intento di PSA Genoa Investments è quello di garantire la massima trasparenza consentendo, altresì, la comparabilità nel tempo e nello spazio (benchmarking) delle informazioni contenute nel report. PSA Genova Pra' e PSA SECH 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 due società.

I contenuti del report e il loro livello di approfondimento sono, quindi, stati definiti considerando i principi di rendicontazione, come segue:

PRINCIPALI PRINCIPI DI RENDICONTAZIONE PER LA DEFINIZIONE DEI CONTENUTI DEL REPORT:

- Inclusività degli Stakeholder
- Contesto di sostenibilità
- Materialità
- Completezza

PRINCIPALI PRINCIPI DI RENDICONTAZIONE PER LA DEFINIZIONE DELLA QUALITÀ DEL REPORT:

- Accuratezza
- Equilibrio
- Chiarezza
- Comparabilità
- Affidabilità
- Tempestività

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

La società ha anche redatto 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 Genoa Investments è il 2020 – 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, è il 2019. 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 due 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 Genoa Investments ha deciso di non assoggettare il rapporto di sostenibilità 2020 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 macro aree 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 2020".

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 dei paragrafi in cui tali argomenti vengono trattati. Nel paragrafo successivo vengono poi elencati gli indicatori non applicabili o non materiali con la relativa motivazione.

2.4

OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ

Per l'anno 2021 i due terminal PSA Genova Pra' e PSA SECH hanno individuato e condiviso macro obiettivi di valenza comune, volti a perseguire il miglioramento continuo dei sistemi di gestione aziendale; seguono gli ambiti di intervento comune. Si precisa che, al raggiungimento

dei traguardi che concorrono al miglioramento delle performance, le attività 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.



AMBITI DI INTERVENTO COMUNE

- Diminuzione degli incidenti e frequenza infortunistica
- Miglioramento della partecipazione, coinvolgimento dei lavoratori e promozione del senso di appartenenza dell'azienda
- Divulgazione agli Stakeholder del report di sostenibilità PSA Genova Pra' e PSA SECH per l'anno 2020
- Miglioramento dell'efficienza dei processi aziendali
- Miglioramento dei processi produttivi
- Miglioramento del rapporto con gli Stakeholder esterni all'azienda
- Divulgazione agli Stakeholder del report di sostenibilità PSA Genova Pra' e PSA SECH per l'anno 2020
- Ammodernamento delle infrastrutture, dei servizi e degli edifici
- Ammodernamento delle attrezzature e impianti
- Miglioramento dell'efficienza della risposta del terminal in occasione di eventuali emergenze
- Miglioramento delle prestazioni energetiche
- Cybersecurity
- Riorganizzazione societaria a seguito della nascita di PSA Genoa Investments
- Stesura e attuazione di un piano della comunicazione dedicato ai lavoratori
- Allineamento dei software in uso e connettività di PSA Genova Pra' e PSA SECH
- Individuazione di prassi e procedure comuni nei processi aziendali dei due terminal

Di seguito vengono indicati i principali traguardi approvati dalla direzione di PSA Genova Pra' per l'anno 2021, in relazione sia agli obiettivi di

miglioramento condivisi con PSA SECH sia a quelli ulteriori del solo terminal PSA Genova Pra'; si tratta in molti casi di progetti di ampio respiro, con durata anche pluriennale.



TRAGUARDI RAGGIUNTI 2020		
OBIETTIVI	PSA GENOVA PRA'	PSA SECH
DIMINUIZIONE DEGLI INCIDENTI E FREQUENZA INFORTUNISTICA	<ul style="list-style-type: none"> analisi dei comportamenti percepiti come insicuri da parte dei lavoratori e implementazione di attività di miglioramento. 	<ul style="list-style-type: none"> raggiungimento dei valori attesi per gli indicatori di sistema relativi a ispezioni di sicurezza, nearmiss, danni, commissione reati 231, conformità normativa, non conformità.
MIGLIORAMENTO DELLA PARTECIPAZIONE, COINVOLGIMENTO DEI LAVORATORI E PROMOZIONE	<ul style="list-style-type: none"> iniziative promosse dal gruppo PSA o interne all'azienda atte a consolidare il rapporto con i lavoratori (PSA GoGreen 2020, Safety Week 2020, programma iCAN/Innovation); promozione di attività tra lavoratori organizzate dal CRAL. 	<ul style="list-style-type: none"> messa a disposizione via web delle istruzioni di sicurezza suddivise per area di lavoro con possibilità di accesso da parte di tutti i lavoratori tramite unica username e password continuazione della campagna per la sicurezza, avviata nel corso del 2018, per sensibilizzare i lavoratori e i fornitori stanziali all'adozione di comportamenti sicuri tali da poter prevenire gli infortuni, mediante realizzazione e proiezione sui monitor aziendali, all'interno del circuito "Palinsesto", di due filmati relativi all'uso improprio delle cinture di sicurezza e del cellulare quando alla guida di mezzi. Il circuito "Palinsesto" è stato, inoltre, recentemente utilizzato per rendere visibili video messaggi da parte delle figure apicali del gruppo PSA e sarà sempre più utilizzato per veicolare messaggi e video di gruppo; attuazione di programmi di welfare aziendale, volti a promuovere il benessere della persona e della famiglia attraverso una migliore conciliazione dei tempi di vita con quelli di lavoro; è stata attivata una copertura assicurativa studiata specificamente in funzione dell'emergenza sanitaria legata al COVID-19; sulla base di accordi volontari fra azienda e lavoratori è stata estesa la possibilità di svolgere il lavoro in modalità di smart working anche oltre il periodo di emergenza sanitaria da COVID-19; l'azienda, dal 2018, continua ad istituire il servizio temporaneo di bus navetta, per consentire al personale dipendente pendolare di raggiungere il posto di lavoro dalla stazione marittima, luogo di accentrimento per chi giunge con mezzi pubblici. Il servizio è stato esteso al trasferimento sicuro dei marittimi e dei lavoratori del pool operativo da e per le postazioni di lavoro cui sono assegnati; divulgazione agli SH del report di sostenibilità per l'anno 2019. acquisto della licenza della piattaforma informatica "MyNet", utilizzabile attraverso un'applicazione da installare sul telefono cellulare; l'azienda dispone così di un'unica interfaccia per comunicare e condividere documenti col personale dipendente.

TRAGUARDI ATTESI 2021	
PSA GENOVA PRA'	PSA SECH
<ul style="list-style-type: none"> condivisione di documentazione e procedure tecnico operative per la sensibilizzazione dei lavoratori; organizzazione di periodici Safety Walk con le direzioni del terminal nei luoghi di lavoro. 	<ul style="list-style-type: none"> raggiungimento dei valori attesi per gli indicatori di sistema relativi a ispezioni di sicurezza, nearmiss, danni, commissione reati 231, conformità normativa, non conformità; organizzazione di periodici Safety Walk con le direzioni del terminal nei luoghi di lavoro.
<ul style="list-style-type: none"> riflessioni sulle strategie per coniugare attività lavorativa e vita privata per lavoratori in smartworking; iniziative per consolidare il rapporto con i lavoratori (PSA GoGreen, Safety Week, programma iCAN/Innovation, Port Day e Festa dei 20 anni con partecipazione delle famiglie). 	<ul style="list-style-type: none"> organizzazione di eventi per aumentare il senso di appartenenza aziendale e il coinvolgimento dei lavoratori alle tematiche di ambiente e sicurezza, mediante iniziative quali "Safety Week", "giornata mondiale per la sicurezza", "Safety Walk" e "GoGreen"; attuazione di programmi di welfare aziendale volti a promuovere il benessere della persona e della famiglia attraverso una migliore conciliazione dei tempi di vita con quelli di lavoro.

TRAGUARDI RAGGIUNTI 2020		
OBIETTIVI	PSA GENOVA PRA'	PSA SECH
MIGLIORAMENTO DELL' EFFICIENZA DEI PROCESSI AZIENDALI	<ul style="list-style-type: none"> implementazione di sistemi ed applicativi informatici per la gestione di reportistica e dati aziendali e di Gruppo. 	<ul style="list-style-type: none"> customizzazione dell'attuale software per la gestione del sistema integrato, al quale sono state apportate delle migliorie per la gestione delle non conformità e delle scadenze volontarie e normative; aggiornamento del documento "elenco delle misure di controllo", a seguito delle modifiche del modello di organizzazione, gestione e controllo, oltre che dell'introduzione del sistema di gestione anticorruzione, conforme alla norma UNI EN ISO 37001:2016; informatizzazione del processo di valutazione dei fornitori, per disporre di uno strumento in grado di misurare le performance dei fornitori attraverso diversi indici che permettano di operare una valutazione del prodotto e servizio offerti.
MIGLIORAMENTO DEI PROCESSI PRODUTTIVI	<ul style="list-style-type: none"> implementazione di sistemi di lettura remotizzata dei sigilli (OCR). 	<ul style="list-style-type: none"> internalizzazione del servizio reefer, affidato in precedenza a fornitori esterni.
MIGLIORAMENTO DEL RAPPORTO CON GLI STAKEHOLDER ESTERNI ALL'AZIENDA	<ul style="list-style-type: none"> attività varie di sponsorizzazione sul territorio (società sportive, comitati e associazioni locali) e nel sociale. 	<ul style="list-style-type: none"> rafforzato ulteriormente il dialogo con gli Stakeholder attraverso alcune iniziative specifiche: <ul style="list-style-type: none"> inviando questionari di customer satisfaction per raccogliere l'indice di gradimento e feedback sui servizi offerti; accogliendo emittenti televisive per l'effettuazione di riprese; organizzando incontri telefonici periodici con i colleghi del terminal di Livorno, volti alla stesura del secondo report di sostenibilità congiunto SECH e TDT per l'anno 2019; inviando ai propri Stakeholder il report di sostenibilità, richiedendo feedback e spunti di miglioramento; partecipando, con Porto dei Piccoli, all'acquisto e distribuzione delle uova solidali e dei panettoni a bambini ospedalizzati; offerto a studenti o neodiplomati la possibilità di integrare o completare il proprio percorso di studi con un periodo formativo, da svolgersi in azienda, finalizzato alla conoscenza diretta del mondo del lavoro attraverso tutti gli strumenti che la normativa vigente mette a disposizione: <ul style="list-style-type: none"> tirocini formativi (attivati dai centri per l'impiego e/o dalle Università); work experience; alternanze scuola-lavoro (destinati a studenti della scuola media superiore); stage a seguito dell'attivazione di corsi post-diploma e/o post-laurea (destinati ai disoccupati).

TRAGUARDI ATTESI 2021	
PSA GENOVA PRA'	PSA SECH
<ul style="list-style-type: none"> estensione e implementazione di applicativi informatici a supporto della gestione di attività tecnico – manutentive; progettazione di sistemi di automazione dei processi aziendali. 	<ul style="list-style-type: none"> conseguimento della certificazione del sistema di gestione ambientale ai dettami della norma UNI EN ISO 14001:2015; adozione di nuovo software gestionale per il sistema integrato, in modo da operare in modo uniforme a PSA Genova Pra'.
<ul style="list-style-type: none"> ampliamento parco merci pericolose; implementazione di sistemi di rilevamento dati; studio e definizione di sistemi di semi automazione applicabili all'operatività del terminal. 	<ul style="list-style-type: none"> installazione di portale radiometrico che sostituisca la presenza sul posto dell'esperto qualificato; automazione del gate in entrata, in quanto dopo l'automazione del gate in uscita dal terminal si rende necessario adeguare anche l'entrata.
<ul style="list-style-type: none"> promozione di iniziative didattiche on-line per le scuole del territorio; partecipazione al progetto degli enti locali "Rigenerazione Urbana sul territorio del Ponente Fase 3"; sponsorizzazione di attività che operano sul territorio locale e nel sociale; attività di coinvolgimento in relazione al report di sostenibilità per l'anno 2020. 	<ul style="list-style-type: none"> rafforzare ulteriormente il dialogo con gli Stakeholder attraverso specifiche iniziative, al fine di rafforzare la prossimità ai nostri interlocutori; offrire a studenti o neodiplomati la possibilità di integrare o completare il proprio percorso di studi con un periodo formativo, da svolgersi in azienda. attività di coinvolgimento in relazione al report di sostenibilità per l'anno 2020.

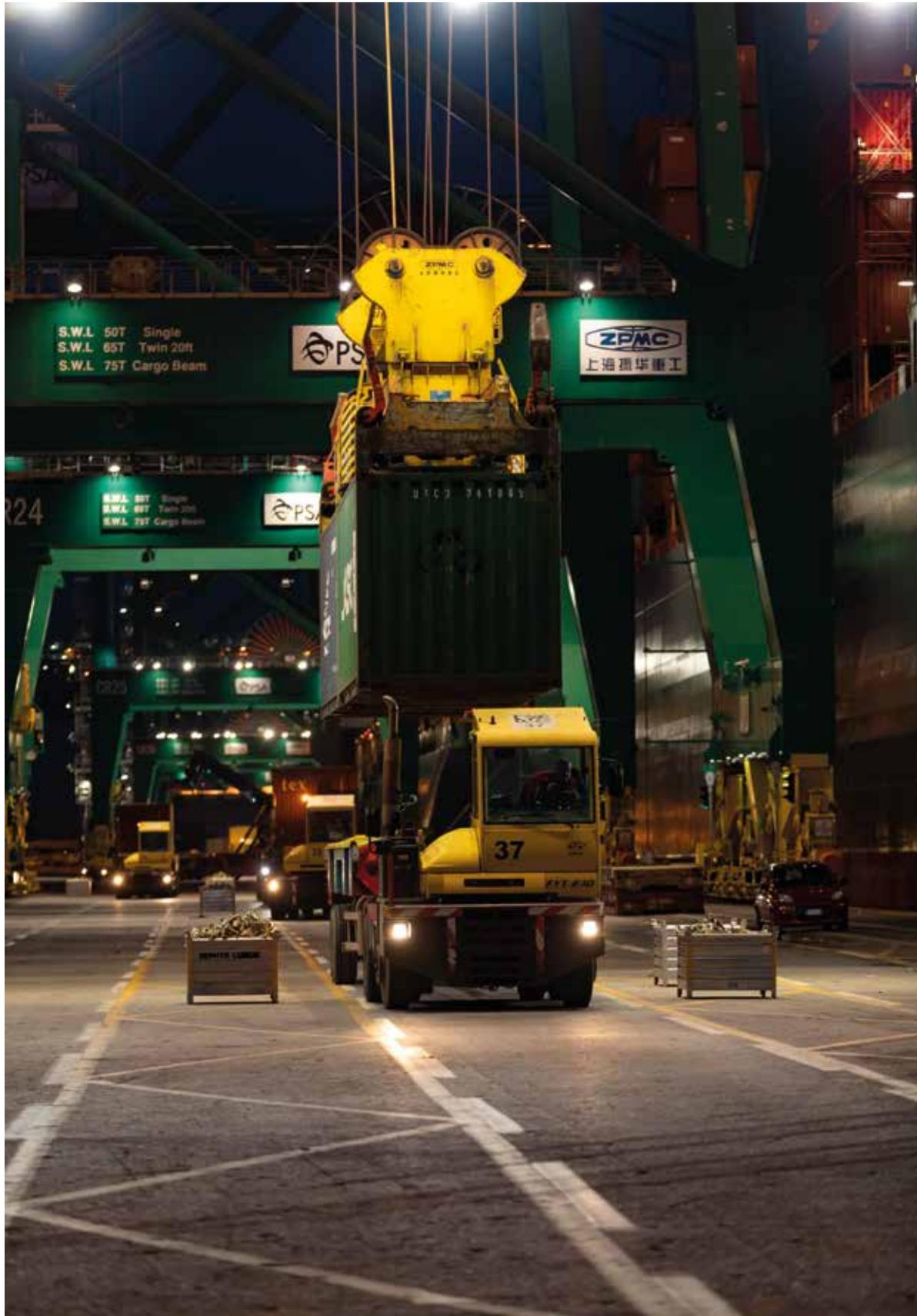
TRAGUARDI RAGGIUNTI 2020		
OBIETTIVI	PSA GENOVA PRA'	PSA SECH
AMMODERNAMENTO DELLE INFRASTRUTTURE, DEI SERVIZI E DEGLI EDIFICI	<ul style="list-style-type: none"> estensione del magazzino ricambi manutenzione; realizzazione nuova palazzina spogliatoi ad uso personale interno; installazione nuovi impianti di videosorveglianza. 	<ul style="list-style-type: none"> inaugurazione, nel mese di giugno, di un fabbricato destinato a posto di ispezione frontaliero – punto di entrata designato (PIF-PED), per la verifica di merci a consumo umano e non umano presenti all'interno dei contenitori in entrata da paesi terzi. Il nuovo edificio è provvisto di un locale ad uso ufficio e di spazi destinati al ricevimento, allo stoccaggio della merce in celle frigorifere ed allo svolgimento delle attività di verifica da parte del personale della Sanità Marittima.
MIGLIORAMENTO DELL'EFFICIENZA DELLA RISPOSTA DEL TERMINAL IN OCCASIONE DI EVENTUALI EMERGENZE	<ul style="list-style-type: none"> adozione di un sistema a funzionamento manuale e automatico per allerta ed evacuazione del terminal. 	
MIGLIORAMENTO DELLE PRESTAZIONI ENERGETICHE	<ul style="list-style-type: none"> sostituzione impianti gru nel parco ferroviario; sostituzione progressiva delle luci sulle torri faro con luci a ridotto consumo. 	<ul style="list-style-type: none"> raggiungimento dei valori attesi per i target ambientali, sulla base dei dati del triennio precedente.
CYBERSECURITY	<ul style="list-style-type: none"> implementazione nuovi sistemi di difesa della rete informatica. 	<ul style="list-style-type: none"> acquisto di tre nuovi server che permettono una maggiore capacità di archiviazione, più veloce e sicura.
MIGLIORAMENTO DEL SERVIZIO OFFERTO AI CLIENTI INTERNI	<ul style="list-style-type: none"> interventi di miglioria del servizio pulizie a seguito della indagine sulla soddisfazione dei clienti; interventi di miglioramento del servizio mensa a seguito della indagine sulla soddisfazione dei clienti; avvio attività CRAL. 	

TRAGUARDI ATTESI 2021	
PSA GENOVA PRA'	PSA SECH
<ul style="list-style-type: none"> modifiche alla viabilità e ai parcheggi retro portuali correlate alla realizzazione del nuovo viadotto di sbocco autostradale; ristrutturazione vecchi spogliatoi per fruizione da parte di ditte terze; estensione dell'area operativa lungo la banchina. 	<ul style="list-style-type: none"> sistemazione del viadotto di ingresso dal varco S. Benigno; installazione di un cancello sulla rampa di accesso al terminal da piazzale S. Benigno; realizzazione di nuovi uffici nella palazzina amministrativa; realizzazione di una nuova portineria; sistema di sicurezza per le gru di piazzale che permette di lavorare in quarto tiro.
<ul style="list-style-type: none"> implementazione di nuovi sistemi di avviso dei trasportatori presenti nel terminal in caso di allerta o evacuazione. 	<ul style="list-style-type: none"> installazione di un sistema che permetta il recupero di persona sulle gru di banchina.
<ul style="list-style-type: none"> sostituzione progressiva delle luci sulle torri faro con luci a ridotto consumo; adozione progressiva di impiantistica per climatizzazione estiva ed invernale più efficiente degli edifici; interventi sui cicli operativi atti a ridurre il consumo di combustibili. 	<ul style="list-style-type: none"> raggiungimento dei valori attesi per i target ambientali, sulla base dei dati del triennio precedente, mediante interventi di efficientamento energetico; potenziare le luci a LED allestite nelle gru di banchina; installare contatori energetici; attivare impianti solare termico e fotovoltaico.
<ul style="list-style-type: none"> implementazione di procedure di sicurezza sulla rete aziendale 	<ul style="list-style-type: none"> allineamento al framework CSMS (Cyber Security Management System).
<ul style="list-style-type: none"> sostituzione impianti per rete WiFi e impianti telefonia del terminal; incremento degli schermi video per la divulgazione di informazioni ai lavoratori. 	



3

LA SOSTENIBILITÀ ECONOMICA



Per PSA Genoa Investments 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 welfare¹.

¹ Law & Sustainability di LCA Studio Legale, gennaio 2021.

3.1

LO STATO PATRIMONIALE

Le strutture patrimoniali di PSA Genova Pra' e di LPSA SECH e la loro salute economica sono essenziali per la loro sostenibilità. Le aziende nascono per creare profitto e non può esserci sviluppo sostenibile senza creazione di valore e solidità economica. Questa parte mette in evidenza l'andamento economico delle aziende fornendo i principali dati patrimoniali del Bilancio degli esercizi 2018, 2019 e 2020.

STATO PATRIMONIALE DI PSA GENOVA PRA' E PSA SECH

STATO PATRIMONIALE PSA GP (K €)			
IMPIEGHI	2018	2019	2020
IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	2.245	2.841	3.662
IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	159.517	159.663	153.357
IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE	36.949	16.790	17.790
RIMANENZE	2.773	2.619	2.724
LIQUIDITÀ DIFFERITE (Ld)	3.000	53.816	47.413
LIQUIDITÀ IMMEDIATE (Li)	56.156	16.456	26.512
TOTALE IMPIEGHI	260.640	252.185	251.458

STATO PATRIMONIALE PSA GP (K €)			
FONTI	2018	2019	2020
PATRIMONIO NETTO (N)	83.865	60.688	64.133
PASSIVITÀ CONSOLIDATE	109.761	27.748	104.521
PASSIVITÀ CORRENTI (Pc)	67.014	163.749	82.803
TOTALE FONTI	260.640	252.185	251.458

STATO PATRIMONIALE PSA SECH (K €)			
IMPIEGHI	2018	2019	2020
IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	5.015	5.897	5.552
IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	20.055	18.845	17.135
IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE	19	9	13
RIMANENZE	729	739	722
LIQUIDITÀ DIFFERITE (Ld)	10.502	11.277	10.366
LIQUIDITÀ IMMEDIATE (Li)	24	65	366
TOTALE IMPIEGHI	36.343	36.832	34.154

STATO PATRIMONIALE PSA SECH (K €)			
FONTI	2018	2019	2020
PATRIMONIO NETTO (N)	9.925	10.118	8.701
PASSIVITÀ CONSOLIDATE	3.482	3.016	2.593
PASSIVITÀ CORRENTI (PC)	22.936	23.698	22.861
TOTALE FONTI	36.343	36.832	34.154

3.2

I RISULTATI DI GESTIONE

Dopo due anni di volumi circa costanti, attestati intorno a 1.600.000 TEU, ristivaggi esclusi, Il terminal PSA Genova Pra' nel 2020 ha visto decrescere i propri traffici del 13%; il calo è stato causato dall'esplosione della pandemia COVID-19, che ha investito l'Italia a partire da marzo 2020. Il progressivo dei volumi ha misurato un calo del 18% a fine luglio rispetto allo stesso periodo del 2019, per poi recuperare leggermente attestandosi intorno al - 13,5% a fine anno.

ANDAMENTO TRAFFICI 2020 VS. 2019 - PSA GENOVA PRA' E PSA SECH

ACT PSA GENOVA PRA' - 2020 VS 2019

MESE (TEU)	GEN	FEB	MAR	APR	MAG	GIU	LUG	AGO	SET	OTT	NOV	DIC
2019 ACT mensile	135.469	126.430	128.136	145.459	139.569	152.566	150.045	121.565	126.272	139.401	117.057	122.336
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
Delta %	+1%	+14%	-14%	-26%	-32%	-39%	-25%	-0%	-13%	-15%	+2%	-2%
YTD	GEN	FEB	MAR	APR	MAG	GIU	LUG	AGO	SET	OTT	NOV	DIC
2019 YTD ACT	135.469	261.899	390.035	535.494	675.063	827.629	977.674	1.099.239	1.225.511	1.364.912	1.481.969	1.604.305
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
Delta %	+1%	+7%	+0%	-7%	-12%	-17%	-18%	-16%	-16%	-16%	-15%	-14%

ACT PSA SECH - 2020 VS 2019

MESE (TEU)	GEN	FEB	MAR	APR	MAG	GIU	LUG	AGO	SET	OTT	NOV	DIC
2019 ACT mensile	26.659	21.481	25.616	20.250	31.768	28.880	31.478	22.515	27.326	25.104	20.737	29.935
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
Delta %	-8%	-31%	-14%	-8%	-42%	-9%	-40%	+12%	+1%	+6%	+3%	-15%
YTD	GEN	FEB	MAR	APR	MAG	GIU	LUG	AGO	SET	OTT	NOV	DIC
2019 YTD ACT	26.659	48.140	73.756	94.006	125.774	154.654	186.132	208.647	235.973	261.077	281.814	311.749
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
Delta %	-8%	-18%	-17%	-15%	-22%	-19%	-23%	-19%	-17%	-14%	-13%	-13%

I servizi che hanno perso maggiori traffici sono quelli del Far East, tra i quali il MD1 (Ocean Alliance), che è calato circa del 23% rispetto al 2019, il Dragon/AM1 (2M), che ha smesso di scalare in PSA Genova Prà da maggio 2020. A parziale compensazione sono aumentati i volumi sui rimanenti servizi MSC, sui quali è stato dirottato parte del traffico del Dragon. Altre dinamiche sui servizi hanno contribuito al raggiungimento del risultato a fine anno.

Per PSA SECH il trend non è stato differente: benché gli anni 2018 e 2019 siano stati caratterizzati da una sostanziale costanza dei volumi di traffico attestandosi tra i 311.000 e 314.000 TEU, nel 2020, a causa di una serie di eventi negativi, i volumi sono scesi a 270.000 TEU, registrando una diminuzione del 13% rispetto al biennio precedente. Il calo è stato causato dalla concomitanza di due eventi: lo spostamento del servizio Maersk ME2 ad altro terminal ligure (scalava PSA SECH dal 2019 e

valeva, in termini annui, circa 95.000 TEU) e l'esplosione della pandemia a marzo 2020. A luglio il progressivo dei volumi ha registrato un -23% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, per poi recuperare e attestarsi a un -13%.

Il parziale recupero dei volumi nella seconda parte dell'anno si è ottenuto grazie al ritorno del servizio MD1 di The Alliance (a partire dal mese di maggio) e agli scali spot di navi Maersk e MSC, nonché temporaneamente del servizio TA5, per complessivi 50.000 TEU.

Grazie all'attivazione delle misure di sicurezza implementate per il contenimento della diffusione del virus ed all'intenso lavoro e senso di responsabilità di tutti i lavoratori, nessuno dei due terminal ha mai interrotto le operazioni, svolgendo un importante ruolo a livello sociale e all'interno della catena logistica nazionale, nonostante il ricorso, solamente da parte di PSA SECH, agli ammortizzatori sociali, quali la cassa integrazione.

VOLUMI DI TRAFFICO

TERMINAL IN NUMERI	2018		2019		2020	
	PSA GP	PSA SECH	PSA GP	PSA SECH	PSA GP	PSA SECH
Navi approdate	716	280	678	268	573	231
Totale movimenti (sb/imb/tsb) ¹	980.615	198.940	972.405	192.952	833.351	164.219
TEU (sb/imb/tsb) ²	1.582.589	314.494	1.604.305	311.749	1.387.016	270.002
Camion serviti	522.755	139.678	521.901	145.162	452.502	131.988
Turnaround time medio dei camion (minuti)	37	21	36	21	34	20
TEU scaricati/ricaricati da treno	208.456	29.748	196.916	33.084	192.959	21.449
Dwell time contenitori in importazione ³	5.7	6.8	5.3	6.8	5	6.2

¹ PSA Genova Pra' e PSA SECH: esclusi ristivaggi.

² PSA Genova Pra' e PSA SECH: esclusi ristivaggi.

³ PSA Genova Pra' e PSA SECH: solo contenitori import pieni.

CONTI ECONOMICI

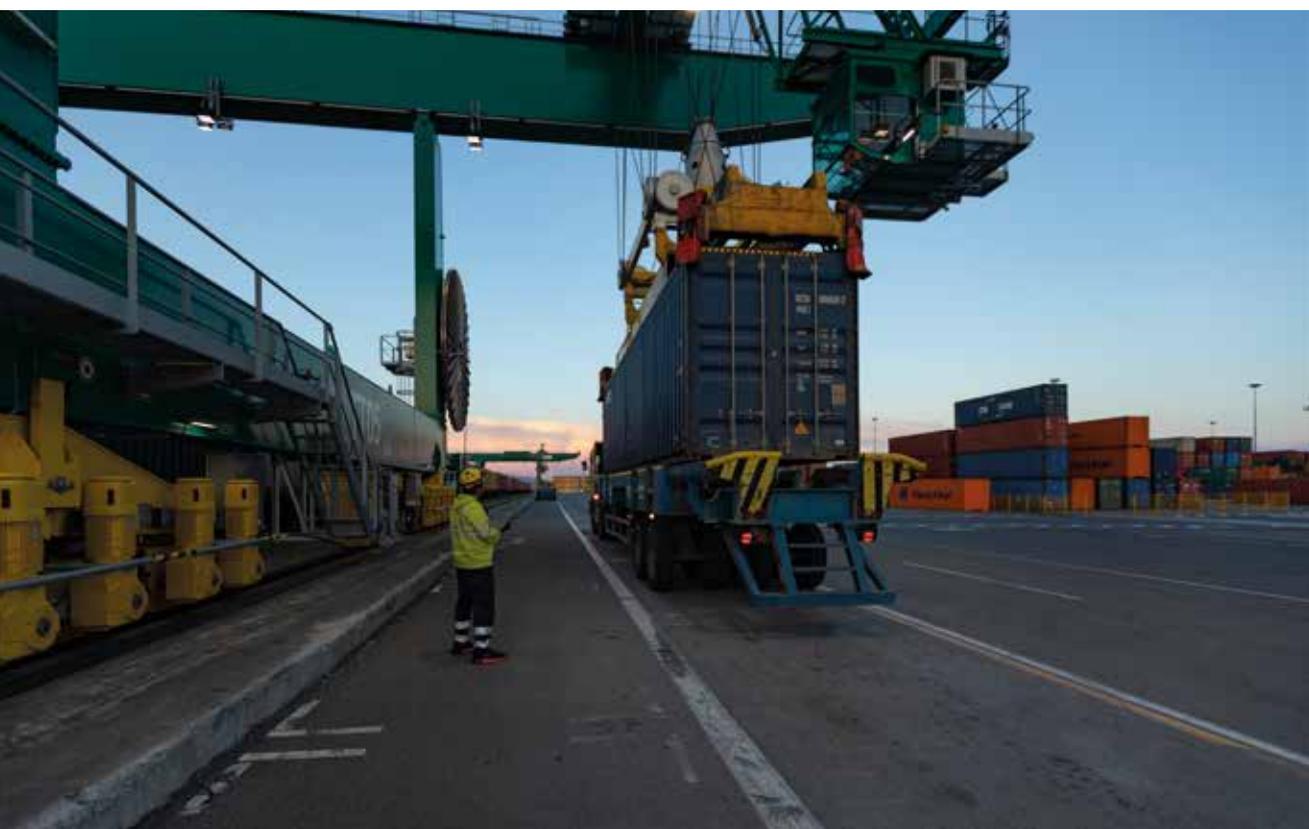
VOCI (€)	2018		2019		2020	
	PSA GP	PSA SECH	PSA GP	PSA SECH	PSA GP	PSA SECH
Ricavi	3.253.098	782.826	2.186.020	1.090.562	3.035.850	2.059.334
Altri ricavi operativi	-6.881.620	-778.127	-5.997.126	-1.072.175	-4.733.394	-867.620
Materie prime e materiali di consumo	-48.529.705	-10.725.319	-54.712.307	-11.946.630	-46.712.233	-10.318.051
Costi per servizi	-18.650.785	-2.679.840	-18.326.637	-2.032.315	-16.211.829	-1.859.845
Altri costi operativi	-42.568.992	-16.734.796	-43.200.302	-16.880.557	-43.540.795	-16.074.005
Costi del personale	53.659.229	3.075.275	43.812.487	3.770.201	30.726.331	2.824.794
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	-13.164.738	-3.898.412	-15.098.139	-3.710.425	-16.426.424	-3.954.384
Ammortamenti e accantonamenti	40.494.491	-823.137	28.714.348	59.776	14.299.907	-1.129.590
RISULTATO OPERATIVO	5.332.534	-170.069	5.399.915	-159.551	-157.853	-166.108
Gestione finanziaria	-10.329	-	-	-	-	-
Partite extra-gestionali	45.816.696	-993.206	34.114.263	-99.775	14.142.054	-1.295.698
RISULTATO DELLE IMPOSTE	-11.042.936	161.742	-8.431.732	292.149	-3.696.277	-121.126
Imposte	34.773.760	-831.464	25.682.531	192.374	10.445.777	-1.416.823
RISULTATO NETTO DI ESERCIZIO	34.773.760	-831.464	25.682.531	192.374	10.445.777	-1.416.823

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' e PSA SECH 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.



DISTRIBUZIONE DEL VALORE AGGIUNTO AGLI STAKEHOLDER

€	2018		2019		2020	
	PSA GP	PSA SECH	PSA GP	PSA SECH	PSA GP	PSA SECH
Valore economico generato	170.360.534	33.993.440	166.110.684	35.738.000	141.964.911	31.944.324
Ricavi	170.290.331	33.993.357	166.048.859	35.701.878	141.924.582	31.944.316
Proventi (finanziari e straordinari)	70.203	83	61.825	36.122	40.329	8
Valore economico distribuito	121.275.438	30.834.578	124.128.498	31.459.442	113.809.871	29.032.965
Costi operativi	75.348.896	14.658.178	78.683.333	15.213.201	67.511.162	13.214.291
Remunerazione dei dipendenti	41.191.553	16.104.795	41.826.908	16.268.478	42.151.481	15.494.387
Remunerazione dei finanziatori	-5.201.161	170.152	5.166.212	195.673	304.657	166.116
Remunerazione della Pubblica Amministrazione	11.042.936	-161.742	8.431.732	-292.149	3.696.277	121.126
Remunerazione della comunità locale	-1.106.786	63.195	352.737	74.239	146.294	37.046
Valore economico trattenuto in Azienda	49.085.096	3.158.862	41.982.186	4.278.558	28.155.040	2.911.358
Ammortamenti e svalutazione	13.164.737	3.061.455	15.098.139	3.161.825	16.426.424	3.253.055
Accantonamenti e riserve	35.831.913	97.407	27.209.314	1.116.733	11.729.917	-341.697

3.4

LA REMUNERAZIONE E GLI INCENTIVI

I lavoratori delle due società sono inquadrati in contratti collettivi nazionali di lavoro: per i dipendenti aventi qualifica di “quadri”, “impiegati” e “operai” (circa il 98%) 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.

Anche in PSA SECH l'aumento della produttività riveste un ruolo fondamentale in questo senso, così come la diminuzione dell'assenteismo effettivo.

Proprio in PSA SECH nel corso dell'anno 2020 quest'ultimo indice ha subito un effetto negativo, dovuto sostanzialmente all'insorgere dell'emergenza epidemiologica da COVID-19 come si può evincere dalle cifre riportate nella tabella sottostante. L'obiettivo per gli anni a venire resta quello di consolidare il target raggiunto in precedenza.

TASSO DI ASSENTEISMO EFFETTIVO

LAVORATORI DIPENDENTI	2018		2019		2020	
	PSA GP	PSA SECH	PSA GP	PSA SECH	PSA GP	PSA SECH
TASSO DI ASSENTEISMO EFFETTIVO (%) ¹						
Tasso di assenteismo effettivo (Absentee Rate)	8,40	6,13	8,26	7,12	8,17	7,7

¹ Tasso di assenteismo effettivo (Absentee Rate): (Ore assenza - Permessi retribuiti/Ore lavorabili)*100.

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 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, l'azienda 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. 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. PSA Genova Pra', in occasione

RAPPORTO FRA RETRIBUZIONE CORRISPOSTA IN ENTRATA E RETRIBUZIONE MINIMA PREVISTA LOCALMENTE

LAVORATORI DIPENDENTI	2018		2019		2020	
	PSA GP	PSA SECH	PSA GP	PSA SECH	PSA GP	PSA SECH
Uomini	1,19	1,31	1,20	1,31	1,19	1,30
Donne	1,19	1,24	1,21	1,24	1,20	1,25

dello stesso evento luttuoso, ha immediatamente attivato diverse iniziative a favore dei dipendenti:

- parcheggi gratuiti nei 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.

Nell'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

BENEFICI DOVUTI AL MOMENTO DELLA CESSAZIONE DEL RAPPORTO DI LAVORO

LAVORATORI DIPENDENTI	2018 (€)		2019 (€)		2020 (€)	
	PSA GP	PSA SECH	PSA GP	PSA SECH	PSA GP	PSA SECH
Trattamento di fine rapporto	1.441.134	630.001	1.447.397	612.079	1.507.039	579.618
Altro (indennità sostitutive, IMA, ecc.)	-	-	-	-	-	-

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 20% 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 1,87 per PSA Genova Pra' e a 1,57 per PSA SECH.



Per 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. 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 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.

3.5

DISTRIBUZIONE DEL VALORE - IMPATTI ECONOMICI

L'impatto economico di PSA Genova Pra' e PSA SECH 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 due 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 due 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.

BENEFICI DOVUTI AL MOMENTO DELLA CESSAZIONE DEL RAPPORTO DI LAVORO

LAVORATORI DIPENDENTI	2018 (€)		2019 (€)		2020 (€)	
	PSA GP	PSA SECH	PSA GP	PSA SECH	PSA GP	PSA SECH
FORMAZIONE FINANZIATA	65.705	56.366	73.672	19.285	41.035	15.586
Di cui:						
-Fondi privati	65.705	50.367	73.672	19.285	41.035	15.586
-Fondi pubblici	0	6.000	0	0	0	0
FORMAZIONE NON FINANZIATA	99.484	34.193	96.322	34.823	28.194	42.327
TOTALE FORMAZIONE	165.189	90.559	169.994	54.108	69.229	57.913



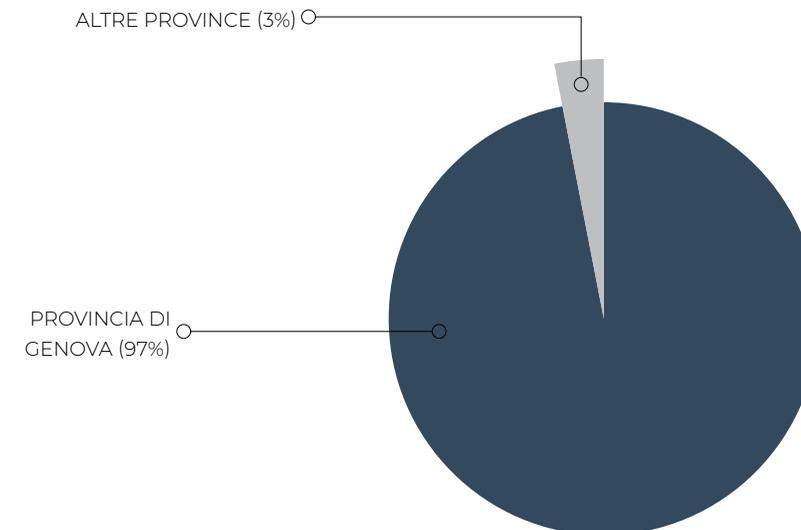
La tabella seguente riporta i costi relativi alla formazione erogata, suddivisi per area tematica di investimento.

COSTI PER TIPOLOGIA DI FORMAZIONE

	2018 (€)		2019 (€)		2020 (€)	
	PSA GP	PSA SECH	PSA GP	PSA SECH	PSA GP	PSA SECH
Formazione manageriale	14.178	16.473	8.900	2.546	10.864	0
Formazione sulla sicurezza	47.842	19.717	28.889	17.239	22.183	10.217
Aggiornamento professionale	103.169	54.369	132.205	34.323	36.182	47.696
TOTALE	165.189	90.559	169.994	54.108	69.229	57.913

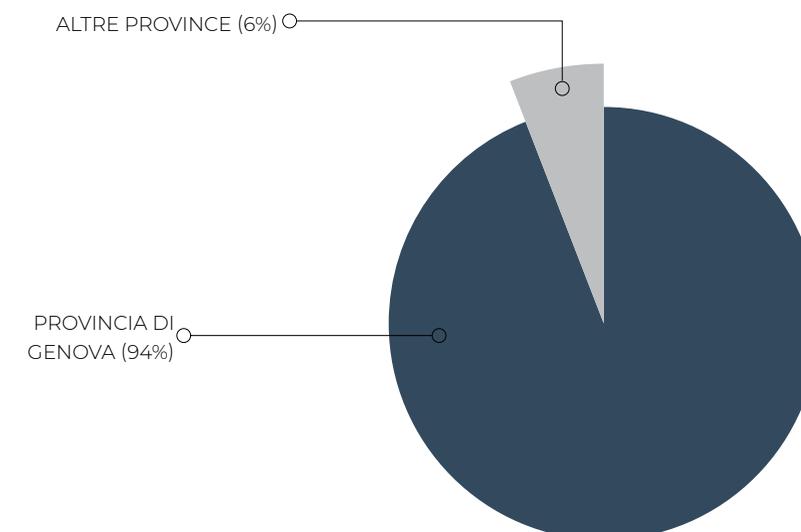
PSA Genova Pra' nel 2020 ha impiegato 658 dipendenti, quasi totalmente provenienti dalla provincia di Genova (97,26%). La voce "altre province" (2,74%) include le province di Alessandria (1,52%) e di Savona (1,22%).

DISTRIBUZIONE DIPENDENTI PSA GENOVA PRA' PER PROVENIENZA



PSA SECH nel 2020 impiega complessivamente 229 dipendenti, quasi totalmente provenienti dalla provincia di Genova (93,89%), come rappresentato nel grafico seguente. La voce "altre province" (6,11%) include le province di Alessandria, Cuneo, La Spezia e Savona.

DISTRIBUZIONE DIPENDENTI PSA SECH PER PROVENIENZA



La prima linea dirigenziale di entrambe le realtà proviene quasi interamente dal contesto regionale, con le sole eccezioni di due dirigenti di PSA Genova Pra', uno dei quali è originario del Belgio (ed attualmente è distaccato al Mersin International Port, in Turchia) mentre l'altro – di nazionalità brasiliana – lavora in Svizzera sempre per conto di PSA Genova Pra'.

Per entrambi 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), gli unici soggetti abilitati a fornire manodopera in quanto autorizzati ex art. 17 legge 84/94.

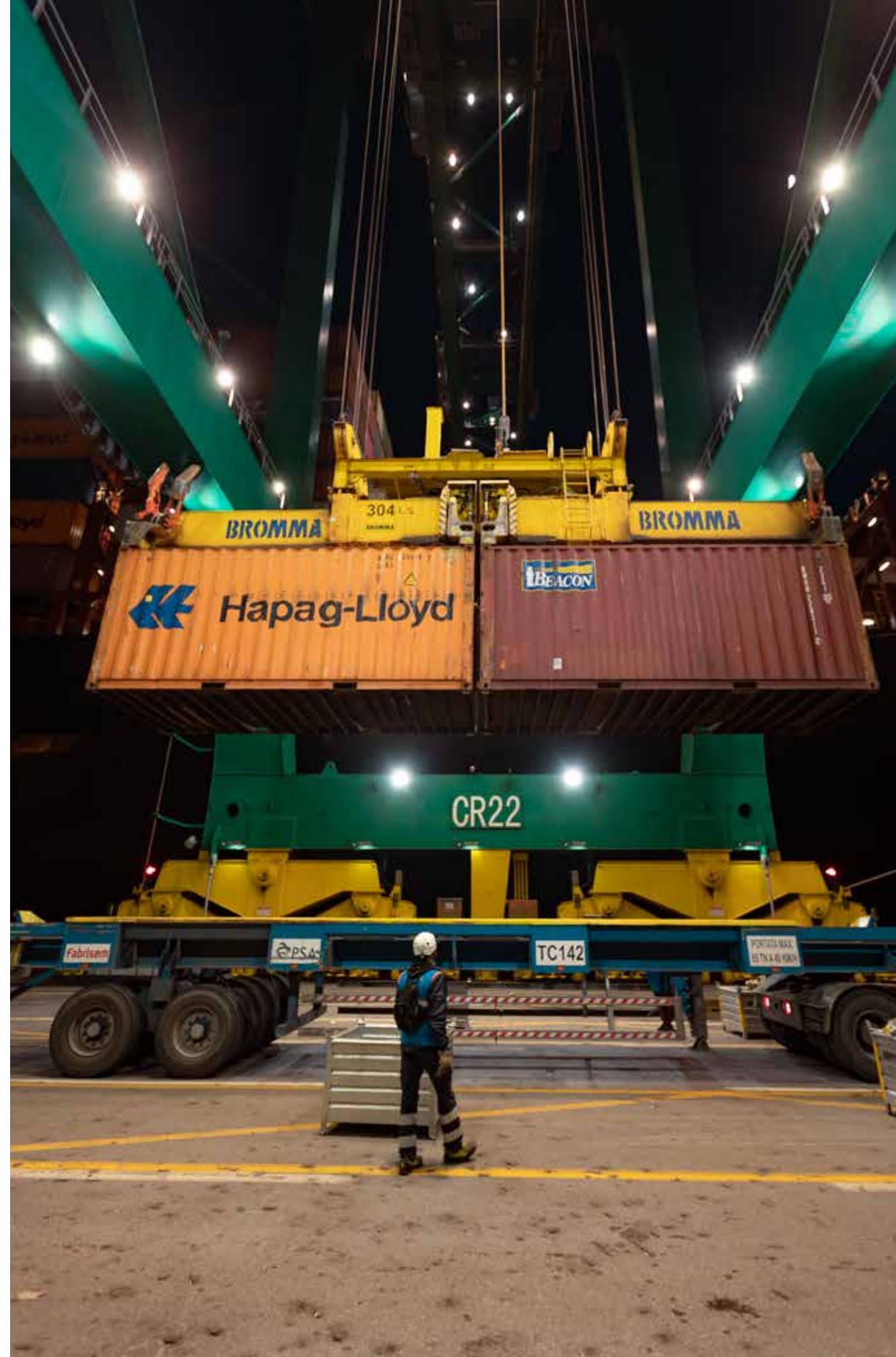
Per quanto concerne gli approvvigionamenti, nel 2020 la spesa per servizi e materiali di consumo è stata di 73,7 milioni di euro per PSA Genova Pra' e 14,6 milioni di euro per PSA SECH. L'analisi per area geografica di provenienza evidenzia una netta prevalenza dei fornitori localizzati sul territorio 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 2020 per le due aziende.

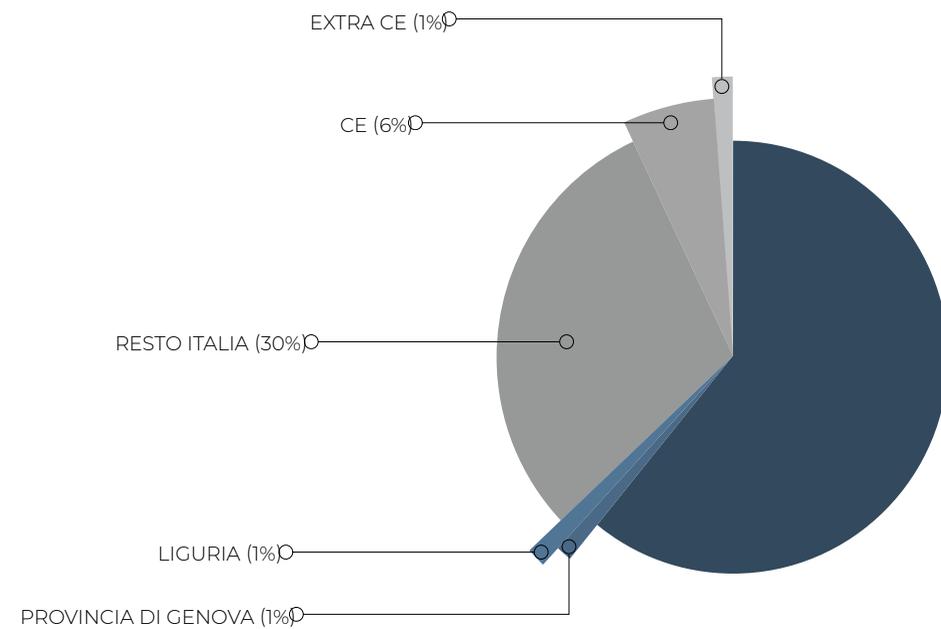
RIPARTIZIONE SPESE PER APPROVVIGIONAMENTI 2020	PSA GP		PSA SECH	
	IMPORTI (€)	%	IMPORTI (€)	%
Italia	68.798.160	93	14.204.720	97
CEE	4.546.635	6	268.074	2
Extra CEE	416.957	1	156.345	1
TOTALE	73.761.752	100	14.629.139	100

La testimonianza del forte radicamento delle due organizzazioni nel territorio, il grafico mette in evidenza come gli acquisti presso fornitori localizzati nella provincia

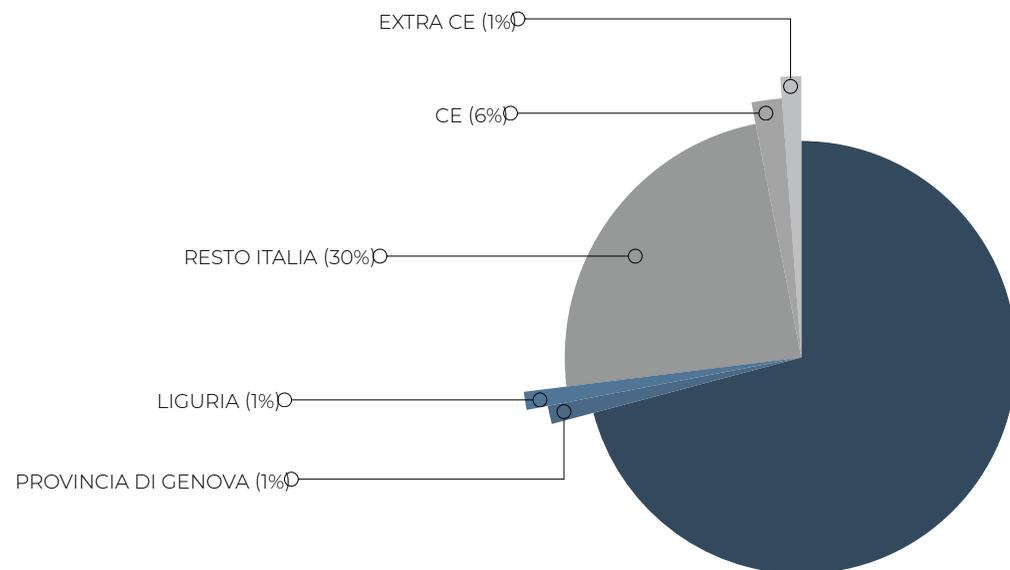
di Genova rappresentino per PSA Genova Pra' e PSA SECH rispettivamente il 66% ed il 75% delle forniture effettuate in Italia, per un valore pari a € 45.564.944 ed a € 10.595.110.



VALORE FORNITURE PER AREA GEOGRAFICA PSA GENOVA PRA'



VALORE FORNITURE PER AREA GEOGRAFICA PSA SECH



Il nuovo assetto societario dei due terminal 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 traguardare un 40% nel 2021. Il forte legame di PSA Genova Pra' e di PSA SECH con il territorio e la vicinanza ai cittadini si rispecchiano inoltre nelle scelte di sostegno a realtà no profit operanti nei contesti locali.

SPONSORIZZAZIONI E LIBERALITÀ PSA GP (€)	2018	2019	2020
TOTALE	243.334	404.111	89.392

Qui di seguito un elenco delle sponsorizzazioni e liberalità di PSA Genova Pra' nel 2020:

- Patrocinio **Il Porto dei Piccoli Onlus** per i bambini malati ricoverati e non, che organizza animazioni domiciliari/ospedaliere e attività incentrate sul tema del mare (<http://www.ilportodeipiccoli.org>);
- Sponsorizzazione **Associazione Gigi Ghirotti**: associazione no profit per pazienti con malattie terminali. La Società contribuisce insieme ai propri dipendenti alla raccolta fondi. I dipendenti di PSA Genova Pra' hanno acquistato abbigliamento pagato in gran parte dall'azienda, per sostenere l'Associazione;
- Sponsorizzazione **Associazione Music Art**: associazione dedicata alla realizzazione di eventi musicali pubblici che si tengono nella storica "Villa de Mari" di Pra';
- Sponsorizzazione **Associazione Amici Di Via Villini Negrone**: contributo per la realizzazione e manutenzione di un'area gioco a Genova Pra', con lo scopo di creare un punto di incontro per adulti e bambini, favorendo l'aggregazione tra le persone e promuovendo condivisione;
- Sponsorizzazione di **CIV Palmaro** (un'organizzazione di quartiere): cinema all'aperto nei mesi da giugno ad agosto 2020 a Pra'. Gli spettacoli sono stati offerti alla popolazione;
- Sponsorizzazione del **Teatro Nazionale**: spettacoli itineranti all'aria aperta svoltisi in agosto e in settembre, offerti alla popolazione;
- Sponsorizzazione di club sportivi locali:

**GS Aragno (Piscina di Pra');
GS Speranza (Circolo Canottieri - Fascia di Rispetto di Pra');
PSA Olympia Volley (Pallavolo Voltri).**



Per PSA SECH si elencano di seguito le iniziative in ambito CSR del 2020:

- Patrocinio “Il Porto dei Piccoli Onlus” per i bambini malati ricoverati e non, che organizza animazioni domiciliari/ospedaliere e attività incentrate

sul tema del mare (<http://www.ilportodeipiccoli.org>);

- Patrocinio “Music for Peace”, associazione no profit rivolta ai giovani attraverso l'organizzazione di eventi musicali i cui proventi sono utilizzati per aiuti umanitari.

SPONSORIZZAZIONI E LIBERALITÀ PSA SECH (€)	2018	2019	2020
TOTALE	39.677	48.389	46.232

4

LA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE



4.1

IMPATTI AMBIENTALI DIRETTI

“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”

Nell’ambito dei propri sistemi di gestione entrambi i terminal individuano gli aspetti ambientali delle proprie attività, prodotti e servizi che possono tenere sotto controllo, quelli sui quali si può esercitare un’influenza e i relativi impatti ambientali. Nessuno dei due terminal è soggetto ai vincoli derivanti dal Protocollo di Kyoto né a schemi di emission trading.

Gli aspetti ambientali diretti che sono associati alle attività, ai prodotti e ai servizi delle due organizzazioni sui quali si ha un controllo di gestione diretto sono quelli che scaturiscono dalle attività 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 di entrambi i 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 al terminal è riconducibile all’utilizzo diretto da parte del personale e da parte di terzi (es. Compagnia Unica);
- 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 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 diffuse;
 2. emissioni convogliate.
 - scarichi idrici, aspetto che assume significatività solo per PSA SECH.
- Altri aspetti, sempre associabili all’attività dei terminal, ma non significativi per la bassa intensità di impatto sull’ambiente sono i seguenti:
- emissioni acustiche;
 - emissioni elettromagnetiche;
 - effetto visivo ed impatto luminoso verso l’esterno, rilevanti per PSA Genova Pra’;
 - emissioni odorigene, solo per PSA

SECH;

- prelievo di risorsa idrica e scarichi idrici, solo per PSA Genova Pra'.

Mentre per gli aspetti aventi impatto significativo si procederà nei paragrafi seguenti ad attenta illustrazione, si riporta qui un breve commento sugli aspetti poco significativi, al fine di fornire una descrizione sulla loro gestione.

L'effetto visivo e impatto luminoso assumono valenza per PSA Genova Pra' poiché facilmente identificabile nel contesto locale e ben visibile dalle circoscrizioni adiacenti, sia per le dimensioni dell'area, che per la tipologia dei mezzi impiegati e delle navi che possono attraccare in banchina. Da considerare, inoltre, che le attività operative sono svolte su turnazione 24 ore su 24, necessitando pertanto di debita illuminazione di tutte le aree per mezzo di torri faro, dislocate nel piazzale e lungo le aree di circolazione secondo una struttura reticolare atta a garantire una copertura omogenea delle stesse. 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 PSA Genova Pra' insiste su un'area artificiale di circa 800.000 mq, realizzata da riempimenti a mare lungo il litorale che dalla circoscrizione di Genova Pegli andava alla circoscrizione di Genova Voltri; i confini del terminal distano circa 150 m in linea d'aria dal retrostante litorale di Pra'. Una vasta area retro portuale, pari a circa 400.000 mq, realizzata in prossimità delle delegazioni di Voltri e Pra', collega il terminal alla terraferma. Il terminal dispone di accessi diretti per il collegamento alle reti di comunicazione autostradali e ferroviarie.

Sono presenti numerose palazzine destinate a uffici, spogliatoi, cucina

e refettorio, gate di accesso all'area internazionale e sono presenti tre grossi capannoni dedicati uno alla manutenzione dei mezzi operativi, uno alla verifica delle merci containerizzate e l'ultimo, esterno all'area operativa, a deposito materiali. Nei piazzali sono infine presenti box e cabine impianti.

Il terminal risulta pertanto facilmente identificabile nel contesto locale e ben visibile se ci si trova nelle circoscrizioni adiacenti, soprattutto 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 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, quindi ad infrastrutture che presentano, da sole, un notevole

PSA Genova Pra': un operatore lavora in un parco reefer alimentato a energia elettrica.





PSA SECH: la stazione di rifornimento di urea, un additivo che permette di ridurre le emissioni di ossidi di azoto NOx.

impatto visivo e diluiscono pertanto l'impatto luminoso del solo Terminal PSA Genova Pra'.

PSA SECH è situato all'interno del porto di Genova nel bacino di Sampierdarena, presso Calata Sanità, in zona portuale facilmente raggiungibile dal mare aperto, la cui distanza non supera le due miglia. L'area confina a nord con il Terminal Traghetti, a sud con il raccordo ferroviario ed il riempimento di Calata Bettolo, ad ovest con la viabilità portuale, la passeggiata della Lanterna e alcuni edifici di pertinenza delle attività portuali, infine ad est con il bacino di evoluzione di Genova Sampierdarena.

L'impatto visivo del terminal sul contesto urbano non è significativo in quanto l'area ricade in zona operativa, anche dal punto di vista acustico, infatti, il sito rientra in classe VI "aree esclusivamente industriali". L'impatto riguarda anche per PSA SECH le installazioni più alte (gru di banchina), visibili dal contesto cittadino adiacente al porto.

Per quanto attiene le emissioni acustiche, per entrambi i terminal queste sono generate da impianti, mezzi ed attrezzature utilizzate dal personale o appaltatori, oltre che dalle navi e dai mezzi di autotrasporto in entrata e in uscita per il ritiro e la consegna delle merci.

PSA Genova Pra' ha eseguito un monitoraggio acustico sull'esterno nell'anno 2012, che ha evidenziato il rispetto dei limiti di zona in rapporto alla deliberazione del

Consiglio Comunale del 5 marzo 2002 n. 31 (approvazione della Giunta Provinciale del 24 aprile 2002 n. 234) sulla Zonizzazione Acustica del Comune di Genova, entrata in vigore 11 maggio 2002.

Pur non essendo l'emissione acustica risultata un aspetto ambientale significativo, dal maggio 2013 e per un periodo di tre anni, l'azienda ha fatto installare volontariamente una centralina per il monitoraggio continuativo dei valori delle emissioni acustiche generate dalle attività del terminal su una gru transtainer di ferrovia; la centralina è stata installata volutamente ai limiti del confine con la fascia di rispetto di Prà, pur in assenza di prescrizioni da parte degli enti competenti, per monitorare nel tempo l'impatto acustico avvertibile dalla cittadinanza limitrofa.

Gli esiti dei monitoraggi in continuo non hanno evidenziato situazioni critiche correlate alla normale attività terminalistica, neanche negli orari notturni; alcuni picchi acustici, registrati nel tempo, sono stati principalmente ricondotti ad eventi meteorici rilevanti, ma anche allo svolgimento di attività operative effettuate direttamente tramite la gru su cui era installata la centralina, con conseguente incremento del fondo ambientale.

Ulteriori controlli hanno evidenziato come il rinnovo progressivo del parco mezzi del terminal con incremento dei mezzi a funzionamento elettrico in piazzale (E-RTG) abbia determinato una

riduzione dell'impatto ambientale con ripercussioni positive sia per i lavoratori del terminal che per il territorio circostante; altro intervento realizzato per ridurre il rumore dovuto alla presenza di camion esterni nell'area portuale è stata l'introduzione nello scorso anno del sistema TMS di regolazione del traffico da autotrasporto. Per limitare il rumore di fondo correlato alla percorrenza dei mezzi operativi, infine, l'azienda provvede ad una regolare manutenzione periodica di mezzi, impianti ed attrezzature ed al mantenimento delle asfaltature dei piazzali.

Anche per PSA SECH le emissioni acustiche non hanno impatto significativo. In base alla classificazione acustica del territorio del comune di Genova, l'area in cui opera il terminal ricade in classe VI "fasce di pertinenza infrastrutture di trasporto", con limiti di emissione ed immissione, previsti dal D.P.C.M. 14/11/1997, pari a 65 dB (A) per le emissioni e 70 dB (A) per le immissioni, sia diurne che notturne. Le aree confinanti appartengono alla Classe V (Lanterna) e alla Classe IV (Terminal Traghetti). Trattandosi di area a vocazione portuale, non sono presenti recettori residenziali. La verifica di impatto acustico diurno effettuata da ditta specializzata nel corso del 2016

ha evidenziato che l'attività non comporta il superamento dei valori limite previsti. I livelli di pressione sonora misurati, relativi sia al periodo diurno sia al periodo notturno, sono inferiori ai limiti della Classe VI. Trattandosi di postazioni di misura non lontane dai confini, è stato importante osservare che vengono rispettati anche i limiti delle due classi inferiori. L'aspetto non è rilevante, per cui la verifica verrà ripetuta solo qualora cambino significativamente le condizioni operative e/o le infrastrutture del terminal.

Per quanto concerne gli scarichi idrici ed il consumo di acqua la situazione ed il relativo impatto associato è differente per i due terminal. Gli scarichi idrici del terminal PSA Genova Pra' sono di tipo civile, con allaccio alla pubblica fognatura (atto Prot. Comunale 610 del 14/04/2004). È in corso l'ultimazione di interventi di rifacimento della rete fognaria del terminal con collegamenti che consentiranno la rimozione di alcuni impianti disperdenti Imhoff; dei quattro impianti presenti, quindi, ne rimarrà attivo solo uno (box capi-turno banchina). Tutti gli impianti disperdenti Imhoff¹, a servizio di locali isolati, sono oggetto di spurgo periodico da parte di ditte incaricate.



SITUAZIONE AUTORIZZATIVA DI PSA GENOVA PRA'

	UBICAZIONE	AUTORIZZAZIONE COMUNE GENOVA	ULTIMO RINNOVO
PSA GP	Palazzina internazionale e officina	Prot. 582/ID del 2009	Prot. 790/ID del 20/10/2017
	Gabbiotto varco San Giuliano	Prot. 583/ID del 2009	Prot. 792/ID del 20/10/2017
	Palazzina uffici manutenzione	Prot. 584/ID del 2009	Prot. 791/ID del 20/10/2017
	Box capi-turno (banchina)	Prot. 587/ID del 2009	Prot. 789/ID del 20/10/2017

¹ Fonte: https://it.wikipedia.org/wiki/Vasca_Imhoff.

Le acque che derivano dall'attività di distribuzione carburante interna all'area internazionale del terminal ricadono tra le attività disciplinate dal Regolamento Regionale n.4 del 10/07/2009, Disciplina delle acque meteoriche di dilavamento e delle acque di lavaggio di aree esterne, articolo 7. L'azienda ha pertanto proceduto alla presentazione del "Piano di prevenzione e gestione delle acque di prima pioggia" per l'impianto suddetto, autorizzato dalla Provincia di Genova con Atto 1083 del 23/02/2010 (Prot. N.20037/2010). In autorizzazione è previsto che, dopo il trattamento al disoleatore, le acque raccolte dalle canaline di scolo del distributore carburanti vengano convogliate con scarico a mare, a nord del parco ferroviario.

In occasione del rinnovo del suddetto atto n. 1083 del 2010, è stato inserito il nuovo impianto di lavaggio dei mezzi di movimentazione (atto n. 10155 del 07/02/2014), che dispone di un sistema a ciclo chiuso di gestione delle acque e pertanto non genera scarichi idrici. Le autorizzazioni sopra citate sono ora confluite nell'AUA n. 954/2018 (successivamente integrata da cui ultimo atto AUA 263/2019).

Annualmente si provvede alla conduzione di analisi qualitative del refluo trattato in uscita dal disoleatore, come da prescrizione cogente. Con periodicità annuale, viene effettuata una pulizia delle caditoie nel piazzale internazionale, al fine di evitare che eventuali accumuli di materiale (polveri di

gomma, materiale ferroso ecc.) possano essere accidentalmente scaricati in acqua superficiale. Annualmente è inoltre pianificato, pur in assenza di obbligo legislativo, lo svolgimento di analisi delle acque dei piazzali del terminal prima dello sbocco a mare.

Gli scarichi idrici originati dalle attività svolte all'interno del terminal PSA SECH sono assimilabili ad acque reflue domestiche ed industriali, in quanto ottenute dalla miscelazione di acque provenienti da servizi igienici, ivi comprese le docce degli spogliatoi. Il lavaggio dei mezzi avviene invece in area dedicata asservita da impianto di trattamento a ciclo chiuso, che non genera alcuno scarico nei corpi recettori e che è stato oggetto di sostituzione ed efficientamento nel 2020. PSA SECH non produce scarichi a mare: utilizza cinque fosse tipo Imhoff a valle del processo di trattamento. Il terminal usufruisce dell'area in base a concessione stipulata con l'Autorità Portuale in data 29 aprile 1993 e s.m.e.i. ed in quel momento risultavano già presenti nell'area due fosse Imhoff, asservite alle palazzine amministrativa ed operativa e di cui ad oggi l'Autorità Portuale non ha ancora trasmesso le autorizzazioni richieste. Questo rende l'aspetto significativo solo per PSA SECH. A queste si aggiungono le seguenti tre installazioni, l'ultima del 2020 allestita presso il nuovo PIF/PED e delle quali si fornisce evidenza della situazione autorizzativa.

SITUAZIONE AUTORIZZATIVA DI PSA SECH

	UBICAZIONE	AUTORIZZAZIONE COMUNE GENOVA	ULTIMO RINNOVO
PSA SECH	Area verifiche doganali	Prot. 530/ID del 3/10/2011	Prot. 109422/ID del 3/10/2019
	Spogliatoio coordinatori operativi	Prot. 875/ID del 16/11/2015	Prot. 13123/ID del 16/11/2019
	Edificio PIF/PED	Prot. 157/ID del 12/03/2020	-

In origine, attraverso nota prot. 55541/2011 la provincia di Genova comunicò a PSA SECH l'esclusione dal campo di applicazione del Regolamento Regionale 4/2009, non ritenendo pertanto l'attività del terminal (lavaggio mezzi compreso) soggetta alla disciplina di regolamentazione delle acque di dilavamento. Nel corso del 2020, tuttavia, con l'installazione di un serbatoio per il rifornimento di gasolio ai mezzi, è stato necessario riesaminare la pratica e presentare uno specifico piano di prevenzione e gestione delle acque di prima pioggia e

- una linea idrica per la gestione delle emergenze incendio;
- un impianto a ciclo chiuso per la pulizia dei mezzi operativi, alloggiato in una zona dedicata, dotato di impianto di depurazione

di lavaggio, ai sensi del suddetto Regolamento, approvato dalla Città Metropolitana di Genova con atto n. 1013/2020.

Infine, per quanto riguarda il prelievo di risorsa idrica, l'acqua utilizzata da entrambi i terminal proviene da Acquedotto Pubblico ed è impiegata per attività non associate al ciclo strettamente operativo, ma destinata alle utenze di tipo civile; per questa ragione l'aspetto è non significativo per entrambi.

In PSA Genova Pra' sono comunque presenti:

- interno;
- una rete di tipo civile, a servizio delle palazzine e box di lavoro dislocati nel terminal, della palazzina mensa per i lavoratori, e dei capannoni di lavoro.



PSA SECH: l'impianto di lavaggio a circuito chiuso ricicla l'acqua ed evita gli sprechi idrici.

CONSUMI IDRICI PSA GENOVA PRA'

	CONSUMI IDRICI	[U.M.]	2018	2019	2020
PSA GP	consumo Palazzine/box	[mc]	36.907	43.699	50.262
	consumo in piazzale	[mc]	2.266	2.343	701
	CONSUMI IDRICI TOTALI	[mc]	39.173	46.042	50.963
	Ore lavorate da personale interno +esterno	H lavorate	1.849.589	1.990.214	1.836.311
	CONSUMI IDRICI UFFICI E BAGNI/TOT H LAVORATE	[mc/h]	0,021	0,023	0,028

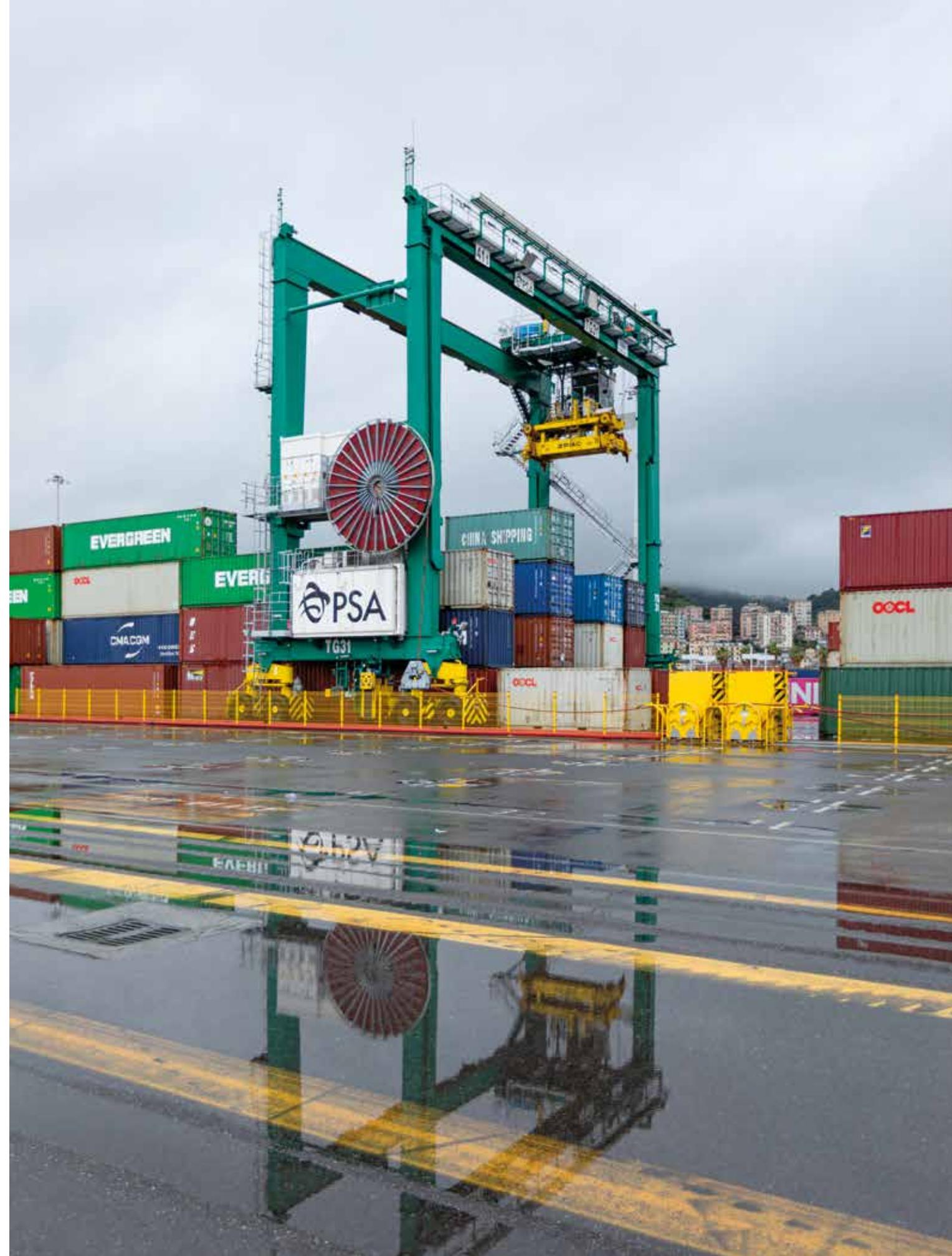
Nel triennio si registra un aumento dei volumi, correlabile all'incremento del numero di ore lavorate per svolgere le attività oltre che all'apertura di nuovi importanti cantieri di lavoro, tra cui la palazzina ristoro autisti, la palazzina spogliatoi, la nuova rete acque nere ed il cantiere di elettrificazione della banchina internazionale.

In PSA SECH vi sono quattro contatori, due per le utenze civili e due per la rete antincendio, di cui una dedicata al parco merci pericolose. L'acqua prelevata per le utenze civili viene utilizzata per i servizi igienici, le docce ed il lavaggio dei mezzi. Di seguito si riporta l'andamento del consumo relativo all'ultimo triennio.

Il fabbisogno idrico maggiore è riferibile alle due palazzine, ove risiedono anche gli spogliatoi. Il consumo nel corso del 2020 è calato significativamente, grazie al rinvenimento e ripristino nel novembre 2019 di una perdita occulta nel tratto di tubazione che alimenta i lavabi di uno spogliatoio, indagata a seguito dei dati in salita osservati nel corso dell'anno.

CONSUMI IDRICI PSA SECH

	CONSUMI IDRICI	[U.M.]	2018	2019	2020
PSA SECH	H2O antincendio Parco IMO	[mc]	193	23	16
	H2O antincendio Palazzina Uffici	[mc]	14	21	90
	H2O PIF/Area Verifiche	[mc]	1.274	1.293	1.019
	H2O Palazzine (Amministrativa e Operativa)	[mc]	5.829	8.683	3.819
	CONSUMI IDRICI TOTALI	[mc]	7.310	10.020	4.944
	CONSUMI IDRICI UFFICI E BAGNI/TOT H LAVORATE	[mc/h]	0,019	0,026	0,014



PSA Genova Pra: a destra una gru elettrica di piazzale; in questa pagina i cavi di alimentazione.

4.1.1

CONSUMO DI RISORSE

Il 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, rendicontata al paragrafo precedente.

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.



PSA Genova Pra': la cabina elettrica che alimenta le gru di banchina.

RISORSE ENERGETICHE

In termini di consumi energetici, l'attività svolta da entrambi i 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, che si è tradotto in prima battuta con l'acquisto di nuove gru di banchina di tipo gooseneck, più alte e dotate di braccio mobile, in grado di lavorare su tutte le navi di ultima generazione, tra cui le Ultra Large Vessel (in grado di trasportare fino a 20k TEU); attualmente in banchina sono presenti dodici gru, delle quali quattro low profile e otto gooseneck. Successivamente l'azienda si è impegnata nella sostituzione degli impianti di piazzale, con installazione, nel settembre 2018, di ventuno gru elettriche (Electric Rubber Tyred Gantries), che hanno favorevolmente contribuito alla riduzione delle emissioni in atmosfera del terminal.

A partire dal 2015 sono stati dismessi due impianti gru di ferrovia, sostituiti con nuovi impianti più performanti e nel 2020, in concomitanza con l'ampliamento del parco ferroviario con realizzazione del secondo binario di accesso e uscita dal terminal, è stato aggiunto un altro impianto; è attualmente in fase conclusiva la messa in opera dei due impianti a maggiore efficienza energetica.

Negli ultimi anni si è provveduto anche alla sostituzione di diciotto mezzi semoventi (reachstacker) con motore TIER4FINAL, più efficiente. Correlata agli interventi suddetti è stata condotta una riorganizzazione del ciclo nave (riduzione nell'uso delle reachstacker) e conseguentemente si è registrata un'effettiva riduzione dei consumi di gasolio.

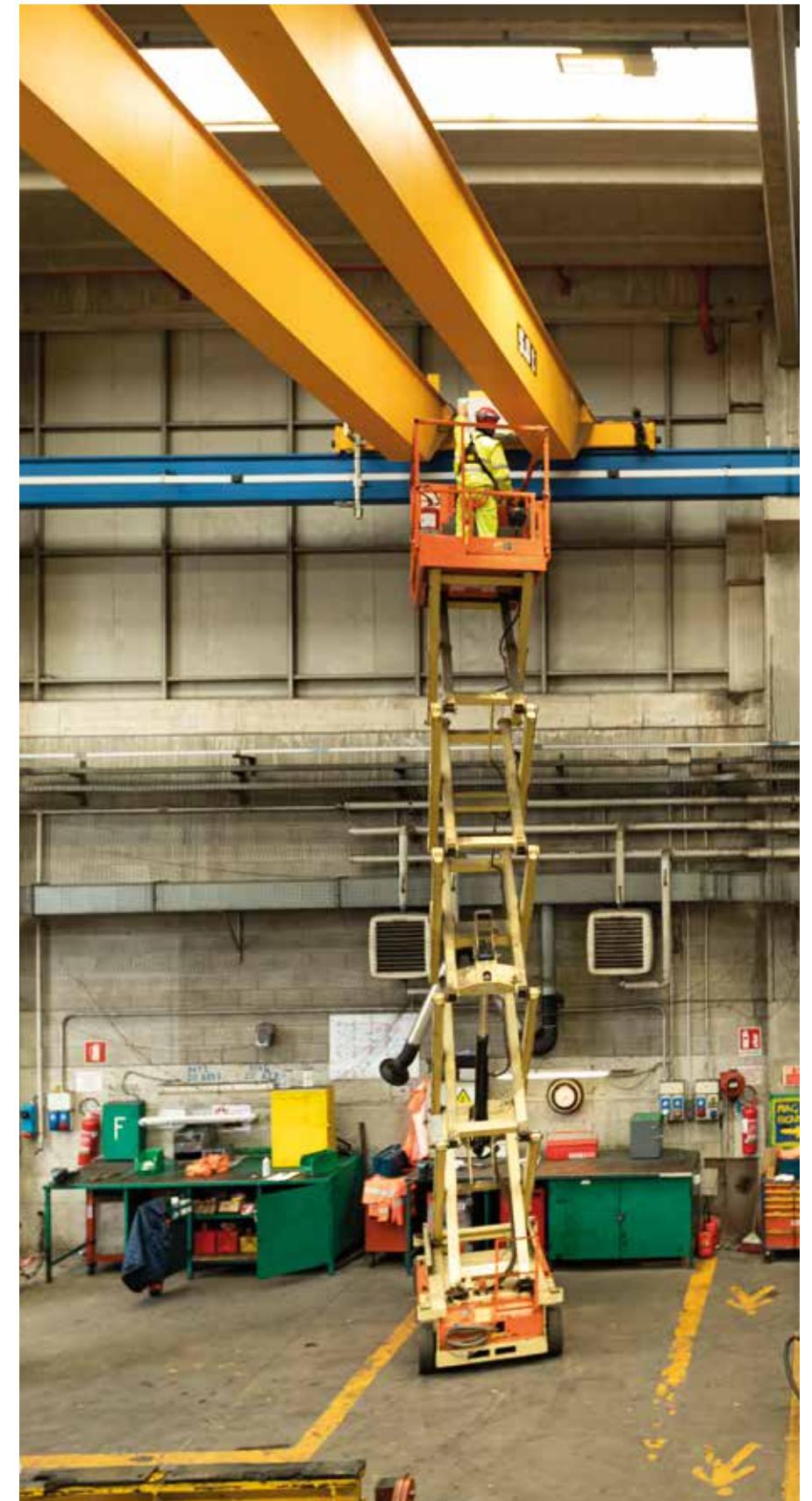
Di seguito la consistenza della flotta di PSA Genova Pra' per vettore energetico nell'ultimo triennio.

FLOTTA PSA GP	ALIMENTAZIONE A GASOLIO	ALIMENTAZIONE ELETTRICA	ALIMENTAZIONE BENZINA
2020	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
2019	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
2018	20 RTG di piazzale 40 reachstacker (noleggio) 97 trattori portuali 12 forklift + front loader (carrellone da vuoti) 16 carrelli elevatori (muletti) 3 piattaforme elevabili (PLE) 8 autovetture operative (noleggio)	12 gru di banchina 3 RMG (gru ferrovia) 14 carrelli elevatori (muletti) 2 piattaforme elevabili (PLE) 2 autovetture operative (noleggio)	21 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 container dalle navi;
- gru di piazzale (E-RTG) - per il carico e scarico di container da camion;
- gru di ferrovia (RMG) - per il carico e scarico di container e merci da treni;
- allaccio di container refrigerati (reefer);
- illuminazione (stradale, torri faro);
- palazzine.

La variabilità dei consumi elettrici è condizionata principalmente dalla movimentazione delle merci (con apporto maggiore dovuto alle gru di banchina) e dai contenitori reefer.



PSA Genova Pra': una piattaforma elevabile elettrica in uso al reparto engineering.

PSA Genova Pra: una torre faro LED, rispetto alla precedente tecnologia a tubi fluorescenti, riduce in modo considerevole il consumo energetico.

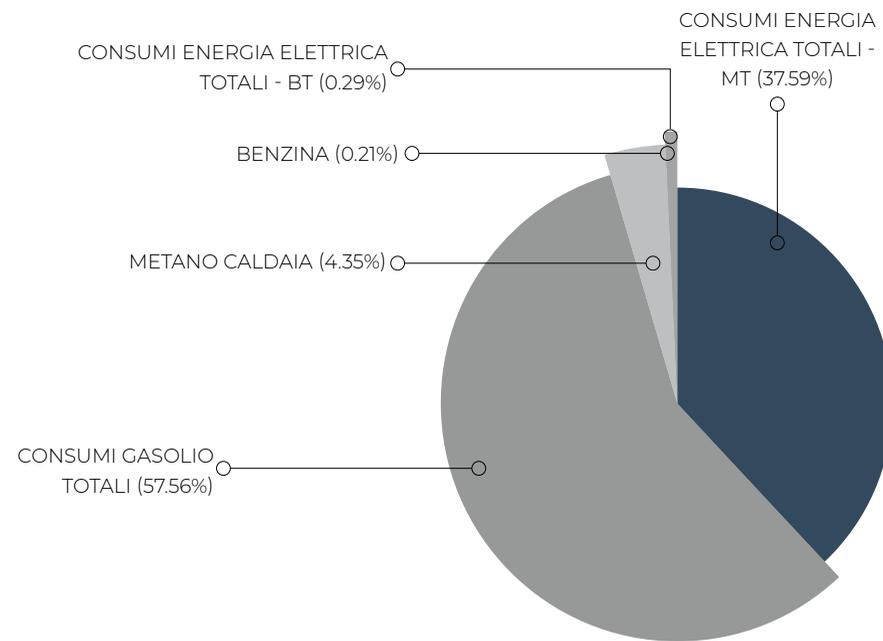


Nell'anno 2020 il maggior contributo energetico per PSA Genova Pra' è rappresentato dai consumi di gasolio (circa il 58% del fabbisogno totale), seppur in diminuzione a favore di un progressivo aumento del consumo di energia elettrica (circa 38%) a seguito della dismissione delle gru gommate diesel sostituite dalle E-RTG elettriche. Segue il contributo energetico del metano (4%), utilizzato solamente per uso di condizionamento invernale e

usi della mensa. Nell'anno 2020 il maggior contributo energetico per PSA Genova Pra' è rappresentato dai consumi di gasolio (circa il 58% del fabbisogno totale), seppur in diminuzione a favore di un progressivo aumento del consumo di energia elettrica (circa 38%) a seguito della dismissione delle gru gommate diesel sostituite dalle E-RTG elettriche. Segue il contributo energetico del metano (4%), utilizzato solamente per uso di condizionamento invernale e

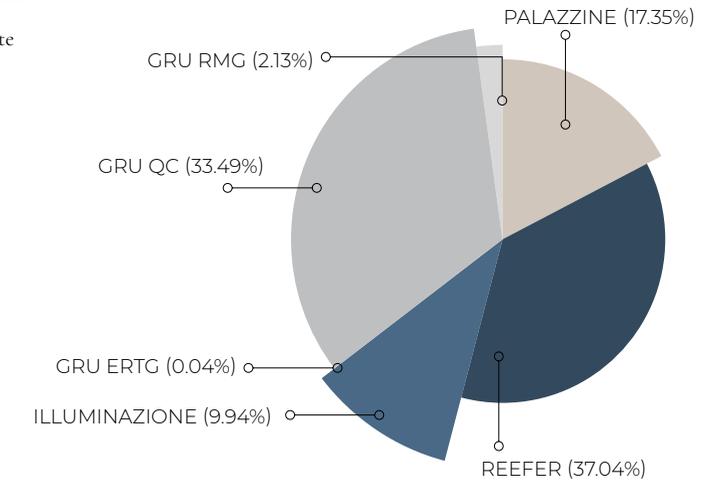
FONTI ENERGETICHE

Ripartizione potenze impegnate PSA Genova Pra' nel triennio 2018-2020

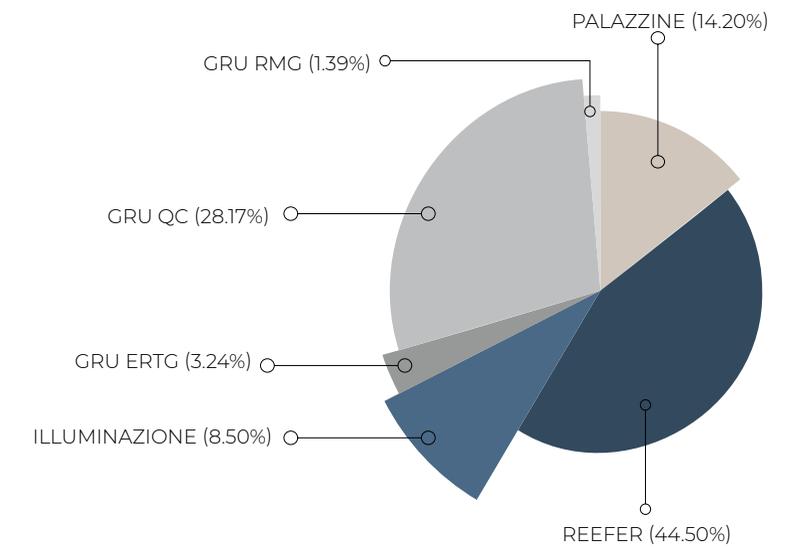


Ripartizione potenze impegnate PSA Genova Pra' nel triennio 2018-2020

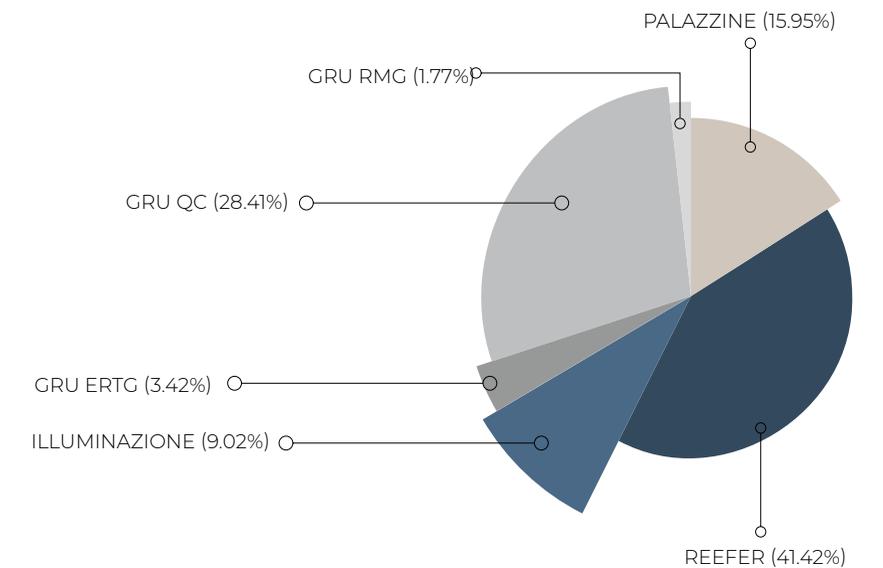
2018



2019



2020



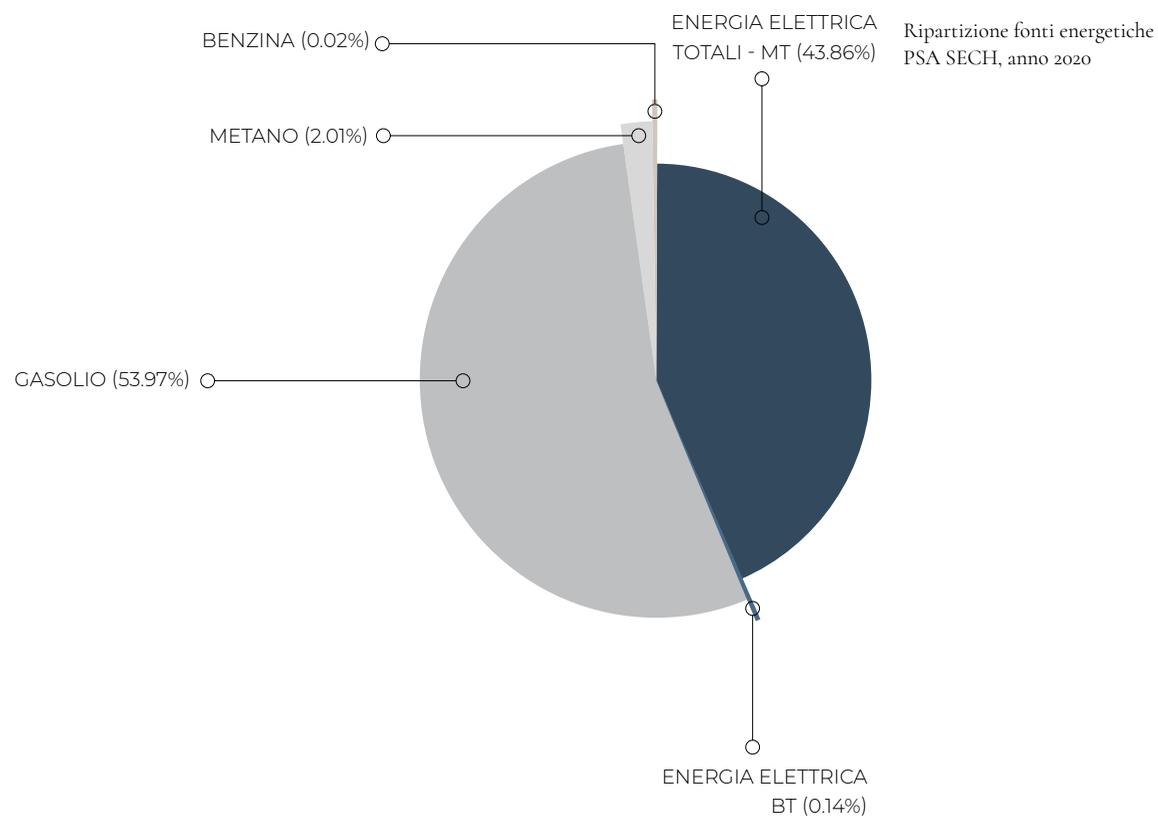
In PSA SECH, il consumo energetico è dovuto a:

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

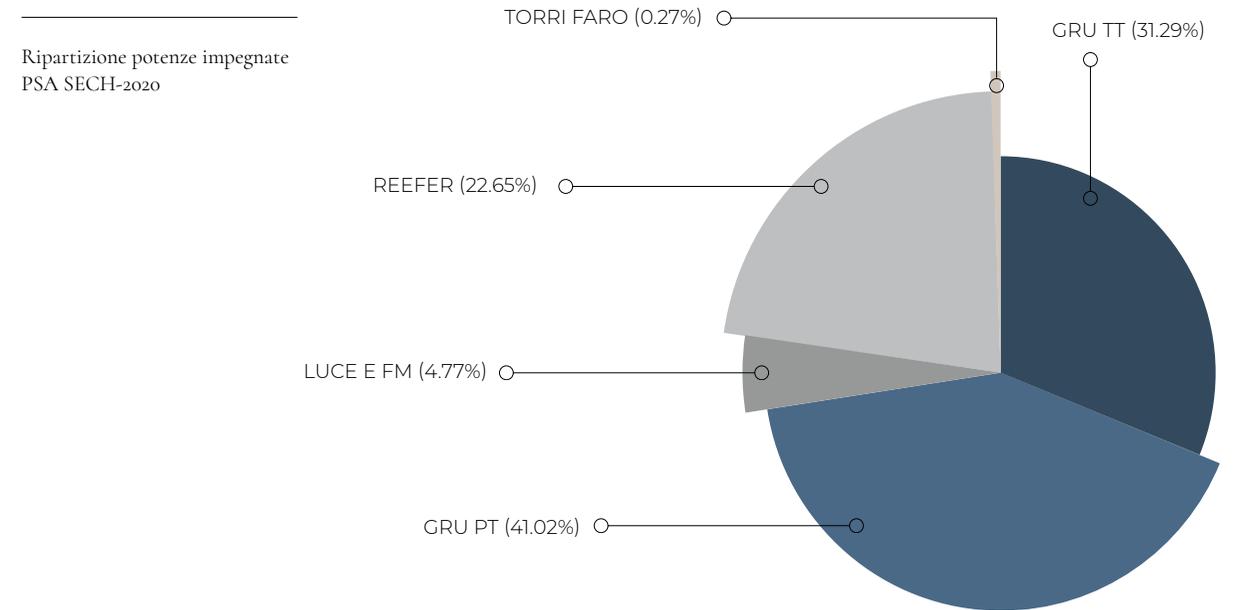
Anche PSA SECH negli ultimi anni ha intrapreso alcune iniziative di rinnovamento del proprio parco mezzi, a cominciare dalla demolizione di due vecchie RTG, sposando inoltre politiche di risparmio energetico ed altre azioni volte alla riduzione degli impatti, meglio dettagliate al paragrafo 4.3 Riduzione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

Di seguito la ripartizione dei consumi energetici:

CONSUMI ENERGETICI



LA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE



La potenza elettrica impegnata complessiva, illustrata nel grafico, è uguale al 2019 seguito aggiunta/ammodernamento delle torri faro e di colonnine per l'alimentazione dei reefer. A farla da padrone sono sempre le gru di banchina (41%) e le RMG (31%). Considerevole la potenza legata all'alimentazione dei contenitori reefer (23%).

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

FLOTTA PSA SECH	ALIMENTAZIONE A GASOLIO	ALIMENTAZIONE ELETTRICA	ALIMENTAZIONE BENZINA
2020 ¹	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

¹ La flotta PSA SECH 2018 e 2019 è visibile dai report di sostenibilità dei rispettivi anni di riferimento.

Si riportano a seguire i dati di consumo e di performance su base triennale di PSA Genova Pra' e PSA SECH. 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'elettificazione di una nuova area di stoccaggio per container reefer e alla dismissione dei generatori a gasolio inizialmente messi in uso a tale scopo, ma troppo onerosi in termini di consumi.

Consumo di energia all'interno di PSA Genova Pra' (espresso in MWh, litri, m³).

	FONTI CONSUMO ENERGETICO	U.M.	2018	2019	2020
PSA GP	A) CONSUMI ENERGIA ELETTRICA TOTALI (BT)	MWh	171	176	178
	B) CONSUMI ENERGIA ELETTRICA TOTALI (MT)	MWh	20.875	25.561	23.292
	C) CONSUMI GASOLIO TOTALI	[litri]	5.767.137	4.720.773	3.600.933
	GASOLIO NON OPERATIVO ¹	[litri]	570.012	200.478	40.775
	GASOLIO OPERATIVO	[litri]	5.197.125	4.520.295	3.560.158
	D) METANO CALDAIA	[m ³]	275.163	266.710	274.813
	E) BENZINA	[litri]	45.869	51.385	44.372

¹ Per PSA Genova Pra' è inteso gasolio non operativo quello non utilizzato in attività dirette del ciclo operativo, ovvero quello usato per generatori o autovetture.

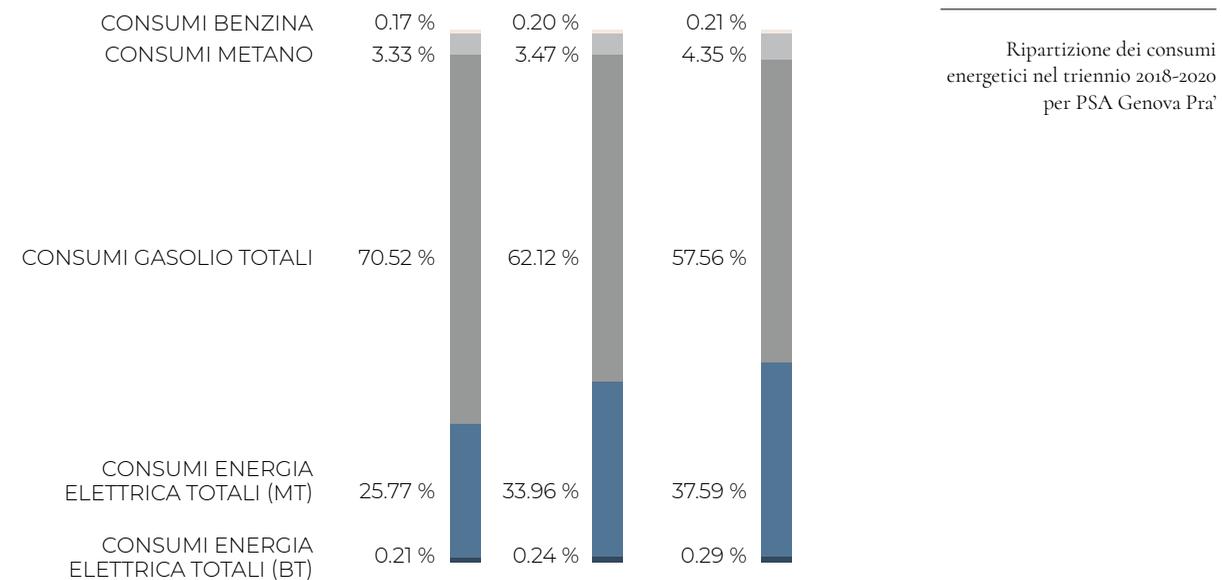
Consumo di energia all'interno di PSA Genova Pra' (espresso in G joule = 10⁹ joule)

	FONTI CONSUMO ENERGETICO (ESPRESSO IN G JOULE ² = 10 ⁹ JOULE)	U.M.	2018	2019	2020
PSA GP	A) CONSUMI ENERGIA ELETTRICA TOTALI (BT)	GJ	617	646	642
	B) CONSUMI ENERGIA ELETTRICA TOTALI (MT)	GJ	75.150	92.021	83.852
	C) CONSUMI GASOLIO TOTALI	GJ	205.650	168.338	128.405
	GASOLIO NON OPERATIVO	GJ	20.326	7.149	1.454
	GASOLIO OPERATIVO	GJ	185.324	161.189	126.952
	D) METANO CALDAIA	GJ	9.714	9.416	9.702
	E) BENZINA	GJ	490	549	474
	TOTALE ENERGIA (A+B+C+D+E)	GJ	291.621	270.970	223.075

² 21kWh = 3,6 GJ, 1l gasolio= 35,65 GJ. Fonte dei fattori di conversione usati: "Bilancio Energetico Nazionale 2007".



L'andamento dei dati di consumo globali nel grafico evidenzia nel triennio una regolare decrescita; la ripartizione dei consumi energetici conferma una redistribuzione dei vettori energetici a seguito degli interventi effettuati, pur rimanendo preponderante il consumo di gasolio.



In PSA SECH, come si può notare nelle tabelle sottostanti, tutti i vettori energetici appaiono in calo, a causa prevalentemente delle forti contrazioni operative dovute al lockdown nazionale, adottato per contenere la diffusione del COVID-19. Da quest'anno è inserito a sistema il consumo di benzina della nuova autovettura ad uso del reparto reefer.

Consumo di energia all'interno di PSA SECH (espresso in MWh e Litri)

	FONTI CONSUMO ENERGETICO	U.M.	2018	2019	2020
PSA SECH	A) CONSUMI ENERGIA ELETTRICA TOTALI (BT)	MWh	17	16	17
	B) CONSUMI ENERGIA ELETTRICA TOTALI (MT)	MWh	5.568	6.081	5.407
	C) CONSUMI GASOLIO TOTALI	[litri]	781.900	856.850	671.700
	GASOLIO NON OPERATIVO ³	[litri]	32.112	103.660	65.801
	GASOLIO OPERATIVO	[litri]	749.788	753.190	605.899
	D) METANO CALDAIA	[m ³]	33.526	43.149	25.336
E) BENZINA	[litri]	0	0	964	

³ Per PSA SECH è inteso gasolio non operativo quello non utilizzato in attività dirette del ciclo operativo, ovvero quello usato per generatori, autovetture, forklift e PLE.

Consumo di energia all'interno di PSA SECH (espresso in Gjoule = 10⁹ joule)

	FONTI CONSUMO ENERGETICO	U.M.	2018	2019	2020
PSA SECH	A) CONSUMI ENERGIA ELETTRICA TOTALI (BT)	GJ	61	57	60
	B) CONSUMI ENERGIA ELETTRICA TOTALI (MT)	GJ	20.043	21.891	19.465
	C) CONSUMI GASOLIO TOTALI	GJ	27.882	30.554	23.952
	GASOLIO NON OPERATIVO	GJ	1.145	3.696	2.346
	GASOLIO OPERATIVO	GJ	26.737	26.858	21.606
	D) METANO CALDAIA	GJ	1.158	1.523	894
	E) BENZINA	GJ	0	0	10
	TOTALE ENERGIA (A+B+C+D+E)	GJ	49.144	54.025	44.381

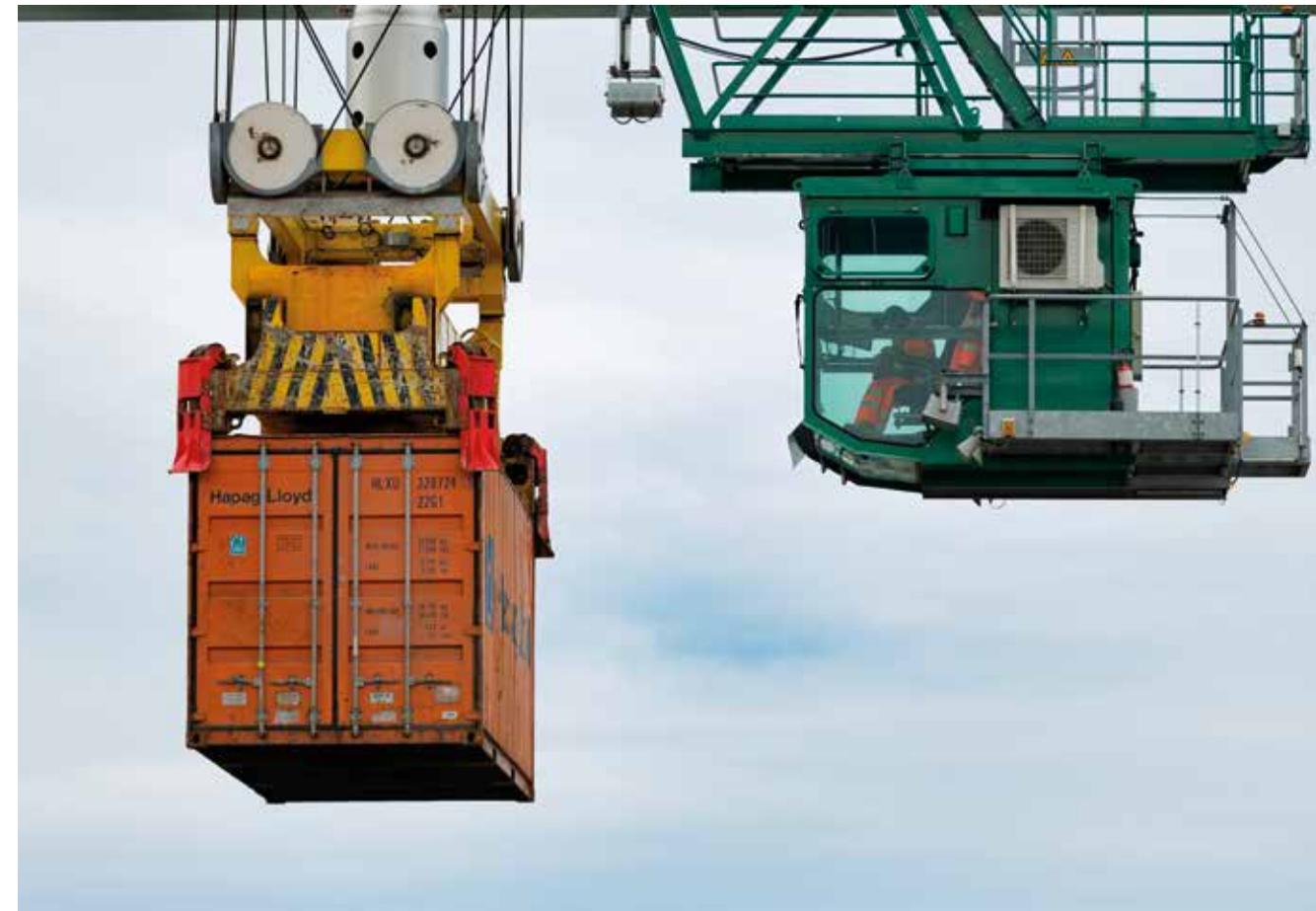
In PSA Genova Pra' l'indicatore di intensità di energia, calcolato in relazione alle unità box movimentate nel triennio, risulta in regolare decrescita.

	INTENSITÀ DI ENERGIA	U.M.	2018	2019	2020
PSA GP	Totale consumi (centrale termica esclusa, Gjoule)	GJ	282.014	261.554	213.374
	Denominatore (totale unità movimentate)	[unit]	1.522.923	1.547.672	1.329.962
	Intensità di energia per container movimentato (Gj/unit)	GJ/unit	0,19	0,17	0,16

	INTENSITÀ DI ENERGIA	U.M.	2018	2019	2020
PSA SECH	Totale consumi (centrale termica esclusa, Gjoule)	GJ	47.986	52.502	43.487
	Denominatore (totale unità movimentate)	[unit]	188.013	187.898	161.189
	Intensità di energia per container movimentato (Gj/unit)	GJ/unit	0,26	0,28	0,27

In PSA SECH il medesimo indicatore di intensità risente, anche se in maniera meno incisiva rispetto allo scorso anno, del numero di contenitori reefer giacenti, che si mantiene intorno alle 10.000 unità in tutto il triennio (9.341 nel 2018, 14.834 nel 2019 e 10.114 nel 2020), senza avere alcuna attinenza con le prestazioni energetiche operative del terminal. Come si può notare, l'effetto delle misure contenitive legate alla pandemia ha avuto come conseguenza un deciso calo dei

box movimentati. A questo è chiaramente associata la riduzione dei consumi, cui segue un calo dell'intensità di energia che però non si abbatte, in quanto 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.



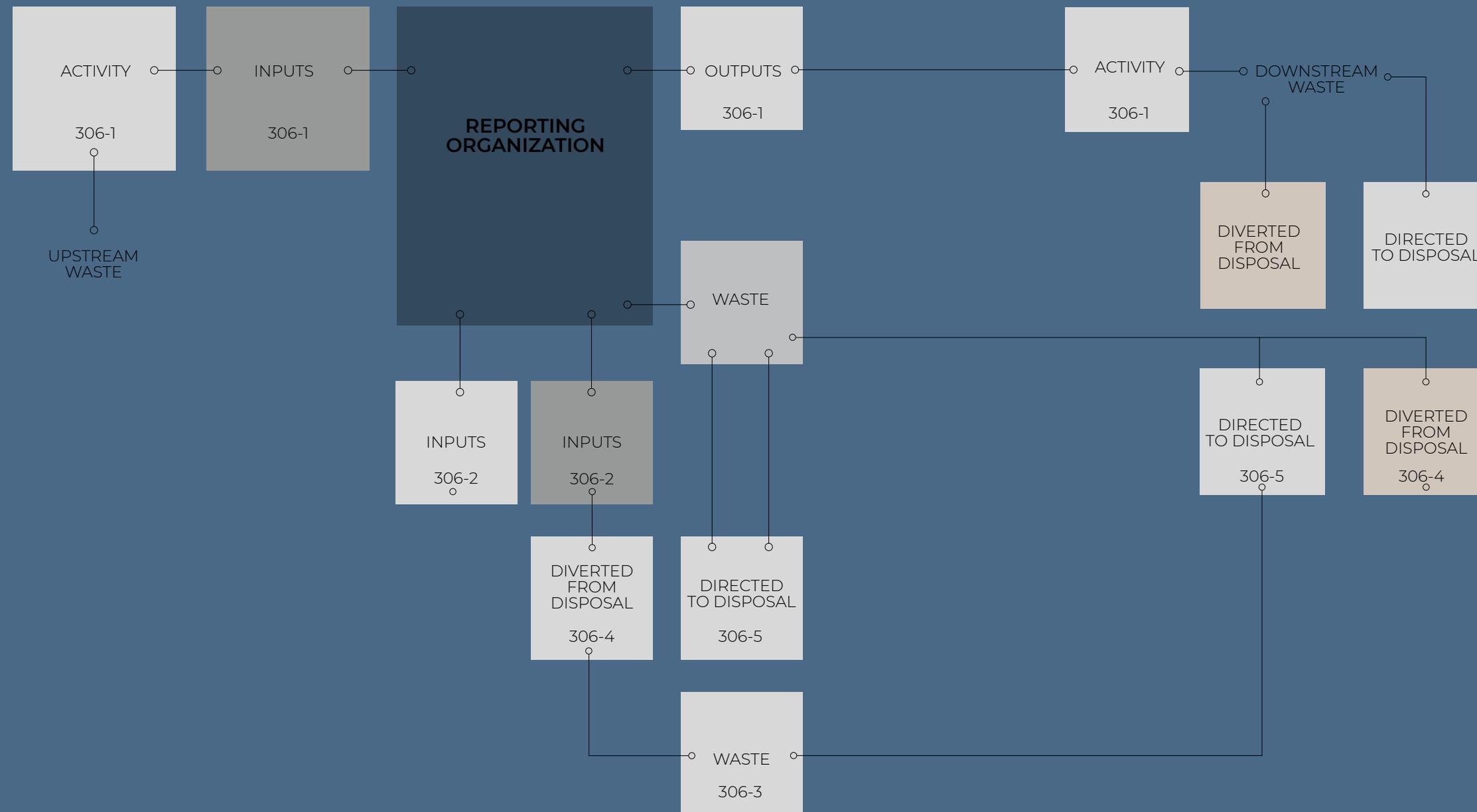
4.1.2

PRODUZIONE DI RIFIUTI

Tutte 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 di PSA Genova Pra' e PSA SECH. Al di fuori dei rifiuti sotto riportati, né PSA Genova Pra' né

PSA SECH trattano o trasportano, importano, esportano i rifiuti pericolosi. Il personale interno è stato informato della corretta gestione, ai fini del conferimento corretto 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





4.1.2.1

PRODUZIONE DI RIFIUTI DI 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.

PESO TOTALE DEI RIFIUTI PSA GENOVA PRA' PER TIPO

CODICE CER	DESCRIZIONE	2018 (KG)	2019 (KG)	2020 (KG)	RECUPERO	SMALTIMENTO
02 03 04	Scarti inutilizzabili per il consumo	3.780	0	0	R13	
04 02 22	Rifiuti da fibre tessili lavorate	240	0	0	R13	
08 01 11 *	Pitture e vernici	0	180	0	R13	
08 03 18 *	Toner	174	120	156	R13	
12 01 12 *	Fusti contenenti grasso	566	0	0	R12	
13 02 05 *	Olio esausto	49.320	45.932	49.509	R12	
13 08 02 *	Altre emulsioni	8.992	33.500	1.040		D09
15 01 01	Imballaggi carta e cartone	28.320	22.780	8.775	R13	
15 01 03	Legno	44.700	44.000	50.280	R13	
15 01 06	Imballaggi in materiali misti (ex. RSU)	0	6.200	3.120	R13	
15 01 10 *	Imballaggi contenenti residui di sostanze pericolose	2.486	4.004	3.506	R13	
15 02 02 *	Assorbenti, materiali filtranti	4.238	6.165	5.566,3	R13	
15 02 03	Assorbenti diversi da 150202 (filtri aria)	2.501	1.978	1.807	R13	
16 01 03	Pneumatici	12	0	0	R13	
16 01 07 *	Filtri olio	3.919	2.881	2.346	R13	
16 01 21 *	Pericolosi diversi (raccordi idraulici)	1.442	622	712	R13	
16 02 09 *	Trasformatori e condensatori contenenti PCB	60	0	0		D9
16 02 11 *	Apparecchiature fuori uso con CFC HCFC (frigo)	800	550	1.848	R13	
16 02 13 *	Apparecchiature fuori uso	137	220	215	R13	
16 02 14 *	Apparecchiature fuori uso (pc, tastiere, ecc.)	9.550	360	375	R13	
16 02 15 *	Componenti pericolosi rimossi da apparecchiature fuori uso	90	35	0	R13	
16 05 04 *	Gas in contenitori a pressione contenenti sostanze pericolose	40	0	43		D15
16 05 05	Gas in contenitori a pressione	0	0	185		D15
16 06 01 *	Accumulatori Pb	10.037	10.280	9.167	R13	
16 06 02 *	Accumulatori Nichel-cadmio	7	0	0	R13	
16 06 04 *	Batterie alcaline	0	350	0	R13	
16 07 08 *	Rifiuti contenenti olio	0	0	634	R13	
16 10 02	Rifiuti liquidi acquosi	1.250	0	0		D13
17 01 01	Cemento	0	9.000	0	R13	
17 02 02	Vetro	1.890	460	0	R13	
17 01 07	Miscugli di cemento	0	160	0	R13	
17 02 03	Parabordi in gomma/plastica	1.880	150	260	R13	
17 04 05	Ferro acciaio	124.460	104.620	94.200	R13	

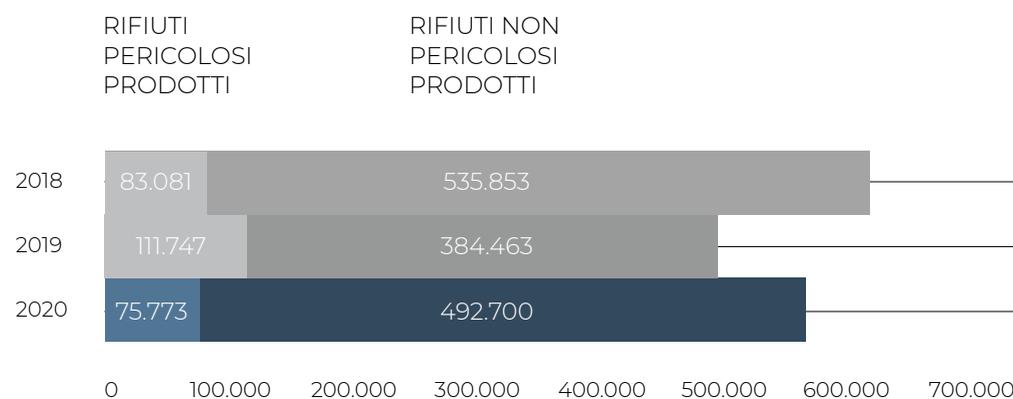
* = rifiuto pericoloso

CODICE CER	DESCRIZIONE	2018 (KG)	2019 (KG)	2020 (KG)	RECUPERO	SMALTIMENTO
17 04 11	Cavi, diversi da quelli di cui alla voce 170410	2.030	660	0	R12	
17 06 03*	Altri materiali isolanti con sostanze pericolose	583	6.666	772		D15
17 06 04	Materiali isolanti	10.380	0	480	R13	
17 09 04	Rifiuti misti da demolizione	0	1.140	1.020	R13	
18 01 03 *	Infermeria	8	2	19		D15
19 12 04	Plastica e gomma	1.420	0	0	R13	
20 01 01	Carta e cartone	9.560	13.720	11.693	R13	
20 01 10	Abbigliamento	0	100	0		D15
20 01 21 *	Lampade fluorescenti	112	240	240	R13	
21 01 23 *	Apparecchiature fuori uso contenenti clorofluorocarburi	70	0	0	R13	
20 01 39	Plastica	0	70	60		D15
20 01 40	Metalli	0	15	0		D15
20 02 01	Rifiuti biodegradabili	1.420	0	0	R13	
20 03 01	Rifiuti urbani non differenziati	224.760	131.680	120.345		D15
20 03 03	Residui pulizia stradale	67.700	47.260	190.300	R13	
20 03 07	Rifiuti ingombranti	0	110	9.800	R13	

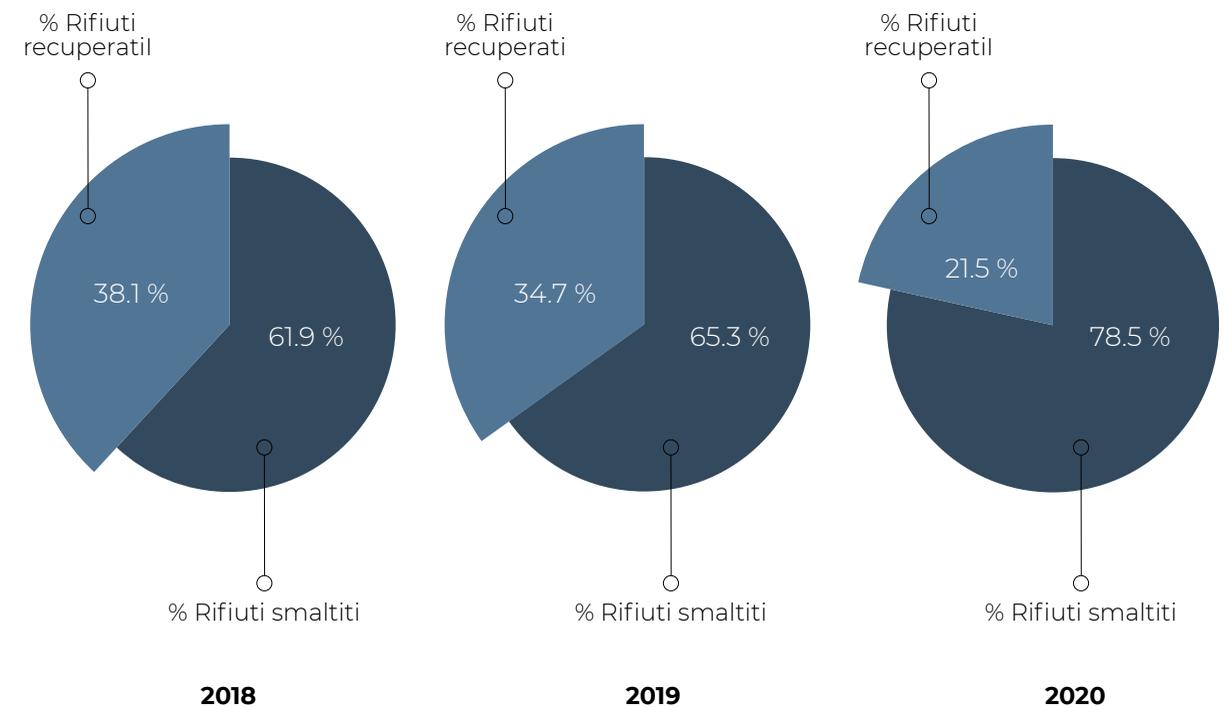
PESO TOTALE DEI RIFIUTI PSA GENOVA PRA' PER MODALITÀ DI SMALTIMENTO

	U.M.	2018	2019	2020
Rifiuti avviati a recupero (R)	Kg	383.241	324.177	446.009
	%	61,9	65,3	78,5
Rifiuti avviati a smaltimento (D)	Kg	235.693	172.033	122.464
	%	38,1	34,7	21,5
TOTALE	KG	618.934	496.210	568.473

PRODUZIONE ANNUALE DI RIFIUTI PSA GENOVA PRA'



% DI RIFIUTI AVVIATI A SMALTIMENTO E RECUPERATI



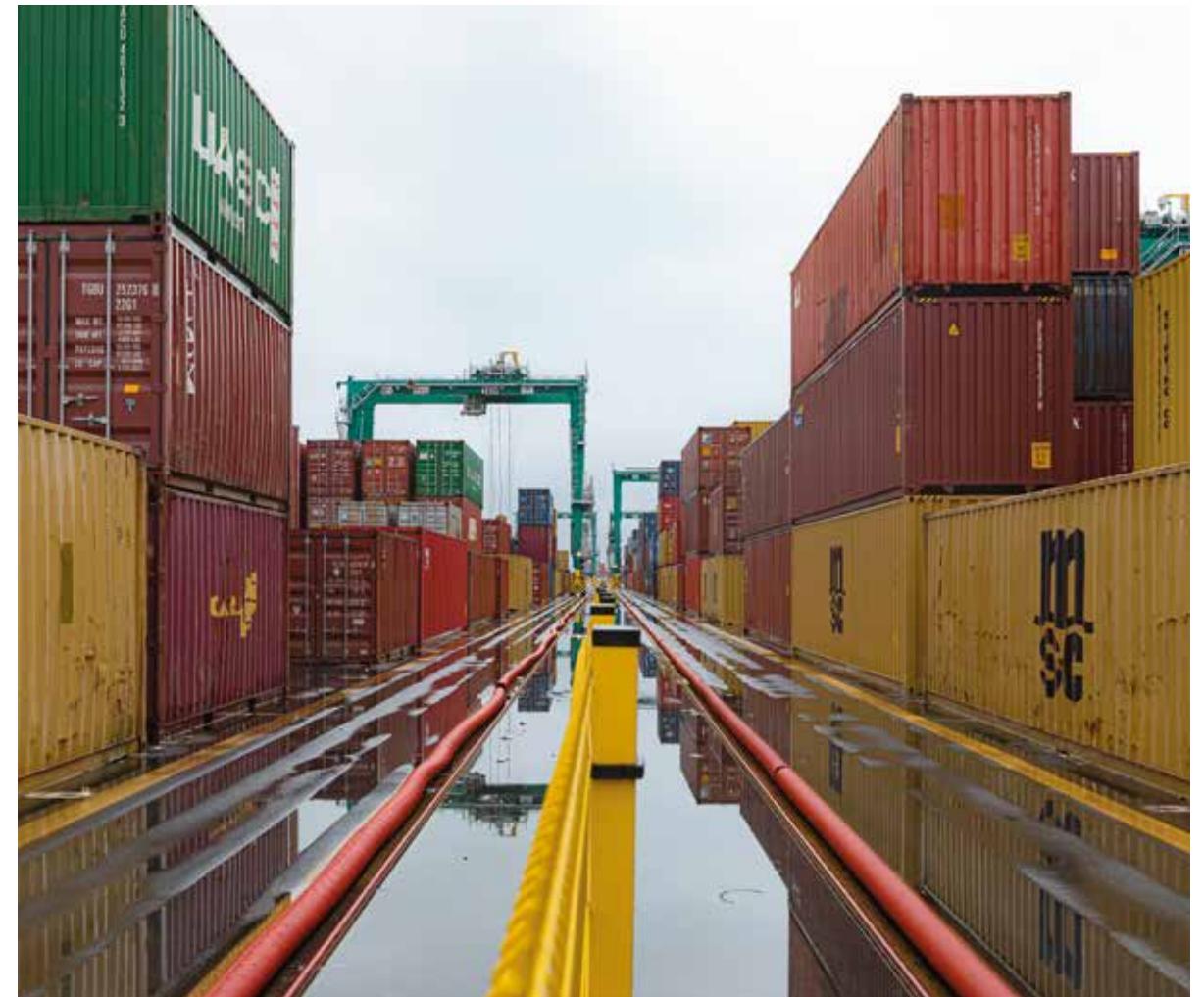
L'analisi dei dati dell'ultimo triennio evidenzia un andamento della produzione annuale complessiva molto variabile, con una riduzione dei rifiuti prodotti nell'anno 2019 e una successiva ricrescita nel 2020 pari a circa il 15%, con andamento opposto alla produzione di rifiuti pericolosi che ha invece avuto un picco nel 2019. Globalmente nel triennio si rileva una crescita percentuale dei rifiuti destinati a recupero, rispetto a quelli mandati a smaltimento.

Più nel dettaglio, oltre alle oscillazioni nella produzione di olio esausto e legno, l'aumento dei rifiuti prodotti nel 2020 è legato in particolare alla crescita della produzione di apparecchiature fuori uso con CFC HCFC (frigo) dovuto allo smaltimento di tre grossi refrigeratori, di rifiuti ingombranti dovuto a un notevole smaltimento di vecchi arredi conferiti a seguito del rinnovo della palazzina nella quale sono presenti gli uffici della Dogana e, soprattutto, alla crescita della produzione di residui della pulizia stradale, imputabile ad un ridotto affidamento in esterno dell'attività di raccolta e smaltimento dei rifiuti nei piazzali del terminal, con conferimento dei residui da parte della ditta specializzata

stessa, in qualità di produttore diretto. In controtendenza rispetto all'andamento globale, risulta che la produzione di rifiuti pericolosi nel 2020 ha subito una forte riduzione rispetto ai dati del triennio analizzato. Nel 2020 si evidenzia una riduzione degli smaltimenti di altre emulsioni, solo parzialmente compensata dalla crescita degli oli esausti, motivabile da una maggiore attenzione da parte degli operatori nella gestione dei contenitori adibiti a raccolta.

Subiscono una minima riduzione la produzione di rifiuti urbani non differenziati, del ferro e dell'acciaio, mentre è più marcata quella degli imballaggi di carta e cartone, per i quali era stata richiesta al personale maggiore attenzione nelle attività di differenziazione.

Mentre sulla parte di rifiuti correlata alla produzione risulta difficoltoso definire un effettivo intervento di diminuzione dei rifiuti correlati strettamente all'operatività, la variazione nella produzione dei "rifiuti urbani non differenziati" conferma, invece, una maggiore attenzione del personale PSA Genova Pra' nel conferimento differenziato del materiale destinato allo smaltimento.



OPERAZIONI CUI SONO DESTINATI I RIFIUTI PERICOLOSI PSA GENOVA PRA'

	U.M.	2018	2019	2020
RIFIUTI PERICOLOSI (H)	KG	83.081	111.747	75.773,3
OPERAZIONI DI SMALTIMENTO				
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	9.683	40.168	1.874
OPERAZIONI DI RECUPERO				
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	73.398	71.579	73.899,3

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

	U.M.	2018	2019	2020
RIFIUTI NON PERICOLOSI (NH)	KG	535.853	384.463	492.700
OPERAZIONI DI SMALTIMENTO				
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	226.010	131.865	120.590
OPERAZIONI DI RECUPERO				
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	309.843	252.598	372.110

4.1.2.2

PRODUZIONE DI RIFIUTI DI 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 evidenzia la tabella sotto riportata, nel 2020 è in crescita, di circa il 14% rispetto all'anno precedente, il totale dei rifiuti prodotti, di questi si mantiene pressoché costante il dato assoluto

in kg dei rifiuti avviati a recupero, i quali però incidono in percentuale inferiore rispetto al 2019 (dal 80,32% al 70,10%). Sono in crescita conseguentemente i rifiuti inviati a smaltimento (di circa 20 tons), che tornano su valori simili al 2018. Tale incremento è imputabile alla raccolta del materiale assorbente, impiegato per arginare un imponente sversamento di olio di arachidi colato da un contenitore danneggiato durante lo sbarco (12.200 kg), ed ai 18.960 kg di rifiuti acquosi prelevati durante la pulizia dei pozzetti e tombini del terminal, oggetto durante l'anno di alcuni importanti interventi di ripristino delle armature.

Analizzando rapidamente le altre voci resta significativa la produzione dei CER 170405 e 170411 (metalli e cavi) provenienti dalle demolizioni e manutenzioni di mezzi ed attrezzature. In aumento anche la produzione dei rifiuti contenenti olio, frutto della sostituzione dell'impianto di lavaggio dei mezzi, avvenuto nel corso del maggio 2020 e della relativa bonifica dell'area. Su questo fronte ci si aspetta a regime un calo della produzione del rifiuto e della sua pericolosità.

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.

In calce, da quest'anno, si riporta un'analisi sulla destinazione dei rifiuti, ripartiti tra pericolosi e non. Su questo fronte il terminal assiste ad un lieve incremento della frazione merceologica pericolosa, imputabile al fatto che nel corso dell'anno la Dogana ha richiesto la dismissione e lo smaltimento del materiale rinvenuto in due container di export, afferenti ai CER 160121* e 160708*, dei quali il terminal ha dovuto assumersi la titolarità pur non essendone il produttore. Da notare che in ogni caso la percentuale di rifiuti pericolosi incide sempre per meno del 30% del totale.

PESO TOTALE DEI RIFIUTI PSA SECH PER TIPO

CODICE CER	DESCRIZIONE	KG 2018	KG 2019	KG 2020	RECUPERO	SMALTIMENTO
07 02 13	Rifiuti plastici	0	0	485	R13	
08 03 18	Toner per stampa esauriti, diversi da quelli di cui alla voce 080317	55	35	72	R13	
12 01 12*	Cere e grassi esausti	160	0	0		D15
13 01 10*	Oli minerali per circuiti idraulici non clorurati	4.650	8.300	2.800	R12	
13 02 05*	Scarti di olio minerale per motori, ingranaggi e lubrificazione, non clorurati	3.500	7.920	5.750	R12	
13 07 01*	Olio combustibile e carburante Diesel	0	2.610	0	R9	
15 01 01	Carta e cartone	0	4.320	0	R13	
15 01 03	Imballaggi in legno	0	6.280	3.240	R13	
15 01 06	Imballaggi in materiali misti	0	0	400	R13	
15 01 10*	Imballaggi contenenti residui di sostanze pericolose o contaminati da tali sostanze	787	273	1.265	R13	
15 01 11*	Gas in contenitori a pressione (compresi gli halon), contenenti sostanze pericolose	20	93	98	R13	
15 02 02*	Assorbenti, materiali filtranti stracci e indumenti protettivi, contaminati da sostanze pericolose	3.374	2.114	4.487	R13	
15 02 03	Assorbenti, materiali filtranti, stracci e indumenti protettivi, diversi da quelli di cui alla voce 15 02 02	168	147	0	R13	
15 02 03	Assorbenti, materiali filtranti, stracci e indumenti protettivi, diversi da quelli di cui alla voce 15 02 02	0	0	12.483		D14
16 01 03	Pneumatici Fuori Uso	0	5.240	0	R13	
16 01 07*	Filtri dell'olio	636	725	764	R13	
16 01 12	Pastiglie per freni diverse da quelle di cui alla voce 160111	0	0	12	R13	
16 01 19	Plastica	0	0	70	R13	
16 01 20	Vetro da veicoli fuori uso	0	460	0	R13	
16 01 21*	Componenti pericolosi diversi da quelli di cui alle voci da 160107 a 160111, 160113 e 160114	360	280	11.963	R13/R12	
16 01 22	Componenti non specificati altrimenti	0	0	8.440	R13	
16 02 11*	Apparecchiature fuori uso, contenenti clorofluoro carburi, HCFC, HFC.	0	0	70	R13	
16 02 13*	Apparecchiature fuori uso, contenenti componenti pericolosi diversi da quelli di cui alle voci 160209 e 160212	30	46	95	R13	

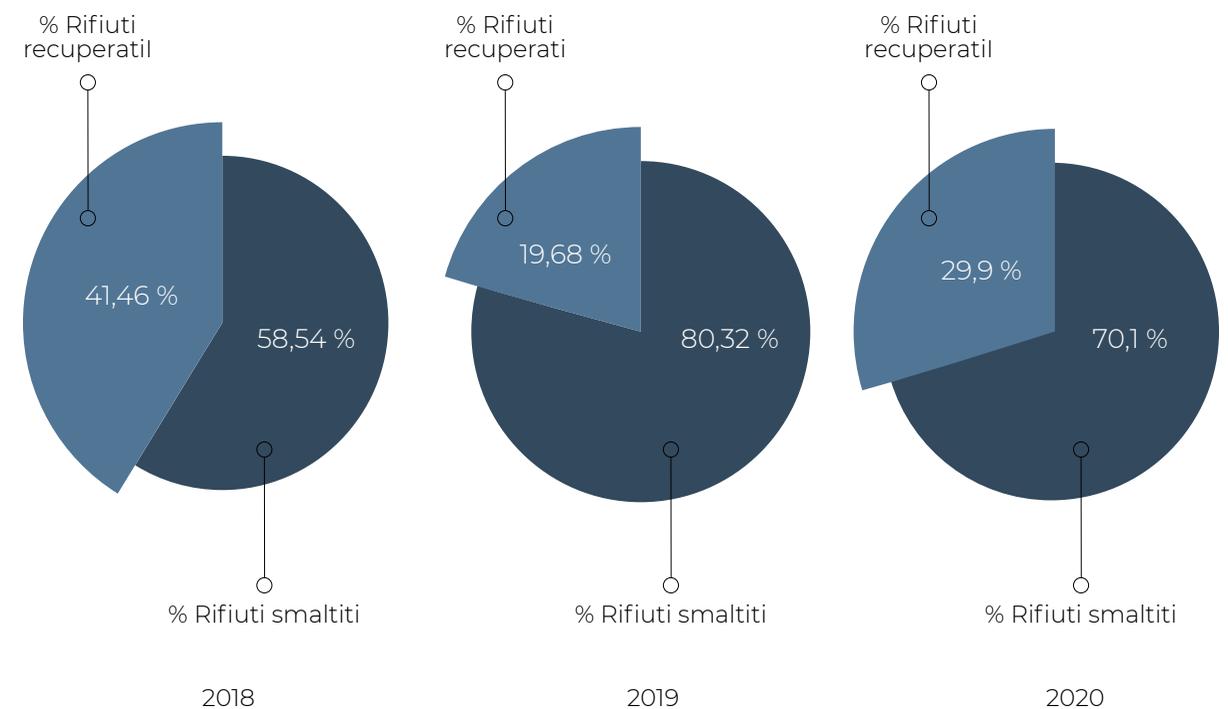
CODICE CER	DESCRIZIONE	KG 2018	KG 2019	KG 2020	RECUPERO	SMALTIMENTO
16 02 14	Apparecchiature fuori uso, diverse da quelle di cui alle voci da 160209 a 160213	652	1.260	2.005	R13	
16 03 03*	Rifiuti inorganici contenenti sostanze pericolose	0	0	320		D15
16 03 05*	Rifiuti organici contenenti sostanze pericolose	0	2.200	520		D15
16 03 06	Rifiuti organici diversi da quelli di cui alla voce 16 03 05	140	0	0		D15
16 06 01*	Batterie al piombo	2.580	2.340	2.476	R13/R12	
16 06 04	Batterie alcaline	0	0	0	R13	
16 07 08*	Rifiuti contenenti olio	5.120	5.200	11980	R9	
16 07 08*	Rifiuti contenenti olio	19.980	0	0		D9
16 10 02	Rifiuti liquidi acquosi, diversi da quelli di cui alla voce 161001	7.210	2.800	2.500		D9/D13
16 10 03 *	Concentrati acquosi, contenenti sostanze pericolose	0	1.720	0		D15
17 01 07	Miscugli di cemento, mattoni, mattonelle diversi da 170106	0	140	0	R13	
17 02 01	Legno	0	0	2220	R13	
17 02 02	Vetro in lastre	420	0	0	R13	
17 04 05	Ferro e acciaio	32.630	47.890	49.900	R13	
17 04 07	Metalli misti	0	1.280	0	R13	
17 04 11	Cavi, diversi da quelli di cui alla voce 170410	2.632	2.510	1.405	R13	
18 01 03*	Rifiuti che devono essere raccolti e smaltiti applicando precauzioni particolari per evitare infezioni	0	0	5		D15
19 08 14	Fanghi prodotti da altri trattamenti delle acque reflue industriali, diversi da quelli di cui alla voce 19 08 13*	0	0	230		D15
20 01 01	Carta e cartone	0	6.910	0	R13	
20 01 21*	Tubi fluorescenti ed altri rifiuti contenenti mercurio	0	34	13	R13	
20 01 23 *	Apparecchiature fuori uso contenenti CFC	0	70	0	R13	
20 01 38	Legno diverso da 200137	1.000	3.180	0	R13	
20 02 01	Rifiuti biodegradabili	0	0	140	R13	
20 03 03	Residui della pulizia stradale	0	0	880		D9
20 03 04	Liquami delle fosse settiche	15.940	20.680	13.500		D9
20 03 06	Prodotti dalla pulizia delle acque di scarico	0	0	17320		D9
20 03 07	Rifiuti ingombranti	2.700	2.160	1.800	R13	

* = rifiuto pericoloso

PESO TOTALE DEI RIFIUTI PSA SECH PER MODALITÀ DI SMALTIMENTO

	U.M.	2018	2019	2020
Rifiuti avviati a recupero (R)	Kg	61.314	111.817	111.950
	%	58,54%	80,32%	70,10%
Rifiuti avviati a smaltimento (D)	Kg	43.430	27.400	47.758
	%	41,46%	19,68%	29,90%
TOTALE	KG	104.744	139.217	159.708

% DI RIFIUTI PSA SECH AVVIATI A SMALTIMENTO E RECUPERATI





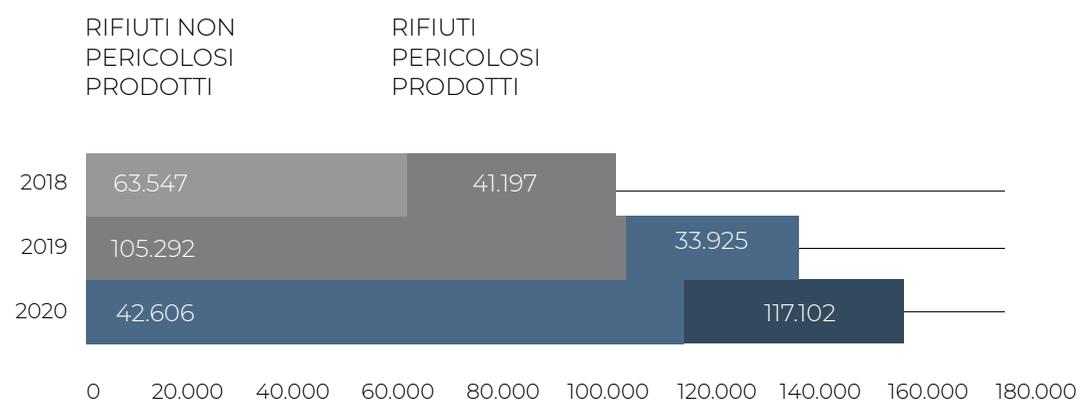
OPERAZIONI CUI SONO DESTINATI I RIFIUTI PERICOLOSI PSA SECH

	U.M.	2018	2019	2020
RIFIUTI PERICOLOSI (H)	KG	41.197	33.925	42.606
OPERAZIONI DI SMALTIMENTO				
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	20.140	3.920	845
OPERAZIONI DI RECUPERO				
Avviati ad operazioni di preparazione per il riutilizzo	Kg	5.120	7.810	11.980
Avviati ad operazioni di riciclo	Kg	0	0	0
Avviati ad altre operazioni di recupero (R12 -R13)	Kg	15.937	22.195	29.781

OPERAZIONI CUI SONO DESTINATI I RIFIUTI NON PERICOLOSI PSA SECH

	U.M.	2018	2019	2020
RIFIUTI NON PERICOLOSI (NH)	KG	63.547	105.292	117.102
OPERAZIONI DI SMALTIMENTO				
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	23.290	23.480	46.913
OPERAZIONI DI RECUPERO				
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	40.257	81.812	70.189

PRODUZIONE ANNUALE DI RIFIUTI PSA SECH



4.1.3

EMISSIONI IN ATMOSFERA

Tutta l'area dei terminal PSA Genova Pra' e PSA SECH è interessata dalla presenza di emissioni diffuse riconducibili principalmente alle emissioni di gas di scarico provenienti dai mezzi di movimentazione del terminal e dal traffico degli autotreni, oltre che dalla 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).

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, organizzate in:

- centrale termica palazzine, con

potenza nominale del focolare di 773 kW, a servizio delle palazzine mensa, dogana, direzione, spogliatoio Compagnia Unica, spogliatoi dipendenti e security;

- caldaia palazzina Servizi Marinareschi, con potenza nominale del focolare di 114 kW;
- caldaia palazzina Internazionale, con potenza nominale del focolare di 58 kW.

Tali impianti termici dislocati nelle palazzine del terminal, fonte di emissione in atmosfera, sono tutti soggetti 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.

Nel terminal sono presenti, inoltre, un piccolo impianto solare termico ed un impianto fotovoltaico per la produzione di acqua calda ed energia elettrica nella nuova

palazzina dei capiturno, realizzata nel 2014 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 (consumo di solventi non superiore a 10 kg/giorno), attività di verniciatura di oggetti vari in metallo e vetro (con utilizzo di prodotti vernicianti pronti all'uso e non superiori a 50 kg/giorno) e attività di saldatura e taglio termico di oggetti e di superfici metalliche (Autorizzazione del Comune di Genova ai sensi della DGRL 1260 del 29/10/2010 del 1 dicembre 2010). Al 30 giugno 2011 il terminal PSA Genova Pra' ha inviato la domanda di autorizzazione per lo svolgimento anche all'aperto delle medesime attività; con la Conferenza dei Servizi del 19 settembre 2011, le attività sono formalmente autorizzate con Prot. 536/AT del 03/10/2011. Nel 2018 è stata confermata la suddetta autorizzazione con AUA rilasciata in data 07/05/2018, Atto n°954/2018, integrato con atto n°263/2019. È attuata la pulizia periodica dei filtri degli impianti di aspirazione fumi secondo adeguata periodicità ed è garantito il rispetto delle prescrizioni dell'AUA 263/2019 relative all'istituzione del registro dei consumi di prodotti vernicianti/sgrassanti e la comunicazione annuale dei consumi all'ente di controllo.

In PSA SECH le emissioni convogliate sono rappresentate da:

- emissioni da centrale termica;
- 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

Entrambi i terminal monitorano i consumi dei mezzi operativi, il consumo di energia elettrica e di metano, 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 CO₂ 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, PM¹); 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.

Entrambi i terminal sono inoltre intervenuti, laddove possibile, sostituendo i mezzi più vetusti con nuovi; in particolare le reachstacker di nuova generazione

¹ NM-VOC: composti organici volatili non metanici; CO: monossido di carbonio; PM: particolato

sono equipaggiate con un sistema di Riduzione Catalitica Selettiva (SCR) per l'abbattimento delle emissioni di ossidi di azoto NOx mediante aggiunta di urea ai gas di scarico.

Di seguito alcune tabelle di quantificazione delle emissioni di sostanze inquinanti derivanti dalla

combustione dei motori diesel dei macchinari di piazzale. Il calcolo delle emissioni è stato stimato attraverso dei fattori di emissione standard riportati all'interno di "EMEP/EEA - Emission Inventory Guidebook 2013" pubblicato dall'EEA².

² European Environment Agency: "Non-road mobile sources and machinery", GB, 2013.

FATTORI DI EMISSIONE EEA 2013

FATTORI DI EMISSIONE EEA 2013 ³	NOX	NM-VOC	CH ₄	CO	NH ₃	N ₂ O	PM
2013 (g/kg)	32,792	3,385	0,055	10,72	0,008	0,135	6,258

³ NOx: Ozono; NM-VOC: composti organici volatili non metanici; CH₄: metano; CO: monossido di carbonio; NH₃: ammoniaca; N₂O: monossido di diazoto; PM: particolato.

NOX, SOX, E ALTRE EMISSIONI IN ATMOSFERA SIGNIFICATIVE DA COMBUSTIONE DIESEL

	PSA GP			PSA SECH		
	2018 (T)	2019 (T)	2020 (T)	2018 (T)	2019 (T)	2020 (T)
NOx	157,91	129,26	98,60	21,41	23,46	18,39
NM-VOC	16,30	13,34	10,18	2,21	2,42	1,90
CH ₄	0,26	0,22	0,17	0,04	0,04	0,03
CO	51,62	42,26	32,23	7	7,67	6,01
NH ₃	0,04	0,03	0,02	0,01	0,01	0,01
N ₂ O	0,65	0,53	0,41	0,09	0,10	0,08
PM	30,14	30,14	18,82	4,09	4,48	3,51

Né PSA Genova Pra' né PSA SECH utilizzano nell'erogazione dei propri servizi sostanze qualificate come ODS⁴.

Analizzando le emissioni di GHG per i due terminal, suddividendo

le emissioni prodotte direttamente (Scope 1) dalle emissioni indirette correlate all'utilizzo di energia elettrica prodotta al di fuori dei siti (Scope 2), si ricavano le seguenti tabelle:

⁴ 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.	2018	2019	2020
PSA GP	Da gasolio	[tCO ₂ eq]	15.437,903	12.636,918	9.639,247
	Da benzina	[tCO ₂ eq]	104,220	116,755	100,819
	Da metano	[tCO ₂ eq]	530,385	514,092	529,710
	Da fluidi refrigeranti (*)	[tCO ₂ eq]	ND	274,663	109,2
PSA SECH	Da gasolio	[tCO ₂ eq]	2.080	2.279	1.787
	Da benzina	[tCO ₂ eq]	0	0	2
	Da metano	[tCO ₂ eq]	70	91	53
	Da fluidi refrigeranti (*)	[tCO ₂ eq]	ND	15,106	73,126

EMISSIONI INDIRETTE DI GHG (SCOPE 2)

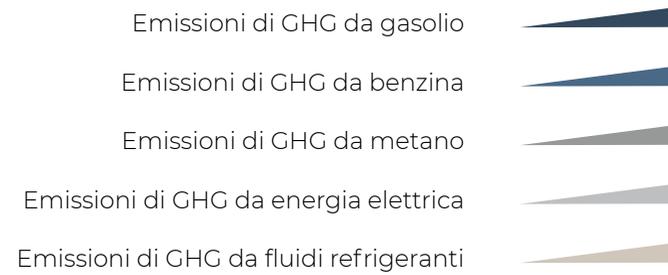
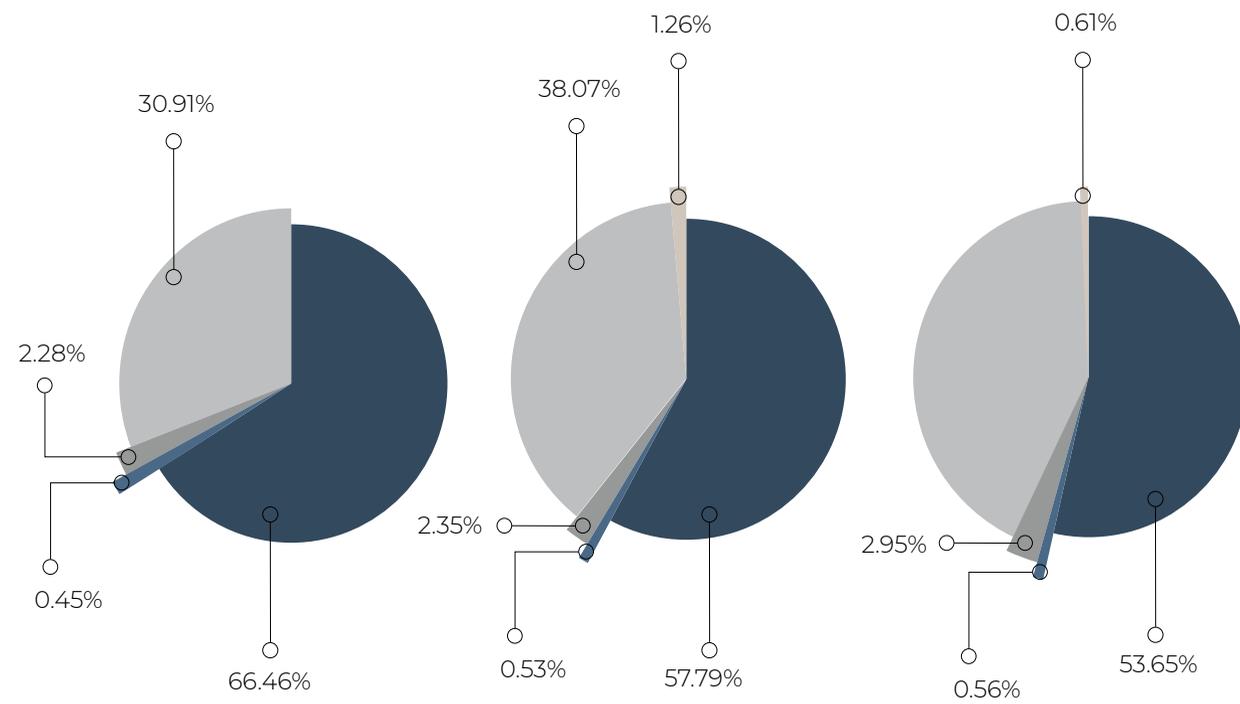
SITO	EMISSIONI DI GHG	U.M.	2018	2019	2020
PSA GP	da energia elettrica	[tCO ₂ eq]	7.155,924	8.325,365	7.586,307
PSA SECH	da energia elettrica	[tCO ₂ eq]	1.583	1.675	1.491

EMISSIONI DI GHG (SCOPE 1 + 2)

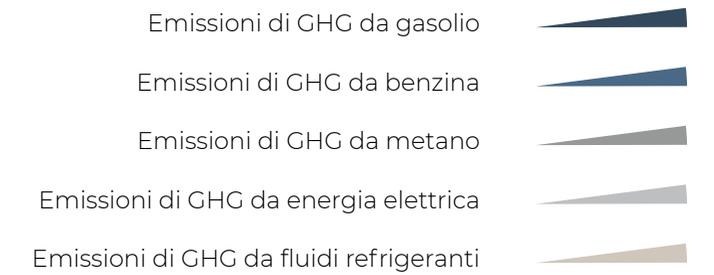
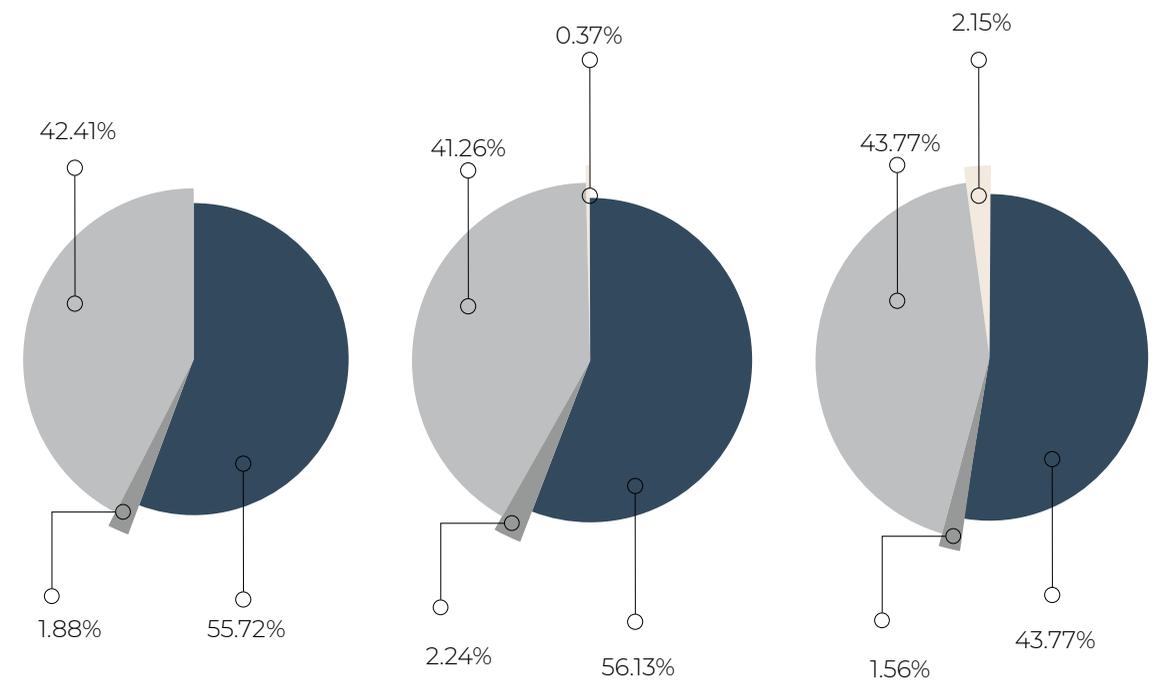
SITO	EMISSIONI DI GHG	U.M.	2018	2019	2020
PSA GP	Totale emissioni GHG (E.E.+ gasolio + benzina + metano + fluidi refrigeranti (*))	[tCO ₂ eq]	23.228,432	21.867,792	17.965,283
PSA SECH	Totale emissioni GHG (E.E.+ gasolio + benzina + metano + fluidi refrigeranti (*))	[tCO ₂ eq]	3.733	4.060,106	3.406,126

* 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.

PERCENTUALE DI EMISSIONI DI GHG PSA GENOVA PRA'



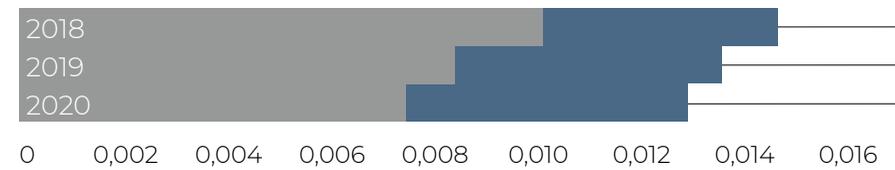
PERCENTUALE DI EMISSIONI DI GHG PSA SECH



INTENSITÀ DELLE EMISSIONI DI GHG

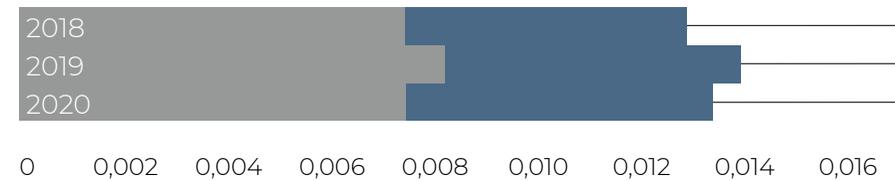
SITO	INTENSITÀ DI EMISSIONE GHG/TEU	U.M.	2018	2019	2020
PSA GP	Intensità (Scope 1) Gasolio + Metano+ Benzina + Fluidi refrigeranti	[tCO ₂ eq /TEU]	0,01002	0,0083	0,0074
	Intensità (Scope 2) E.E.	[tCO ₂ eq /TEU]	0,0045	0,0051	0,0054
	Intensità totale	[tCO ₂ eq /TEU]	0,0145	0,0135	0,0128
	Denominatore [tot. TEU]	[TEU]	1.604.384	1.632.069	1.407.308
PSA SECH	Intensità (Scope 1) Gasolio + Metano+ Benzina + Fluidi refrigeranti	[tCO ₂ eq /TEU]	0,0067	0,0074	0,0068
	Intensità (Scope 2) E.E.	[tCO ₂ eq /TEU]	0,0049	0,0052	0,0053
	Intensità totale	[tCO ₂ eq /TEU]	0,0116	0,0126	0,0121
	Denominatore [tot. TEU]	[TEU]	321.932	322.517	281.985

INTENSITÀ DI EMISSIONI GHG/TEU PSA GENOVA PRA'



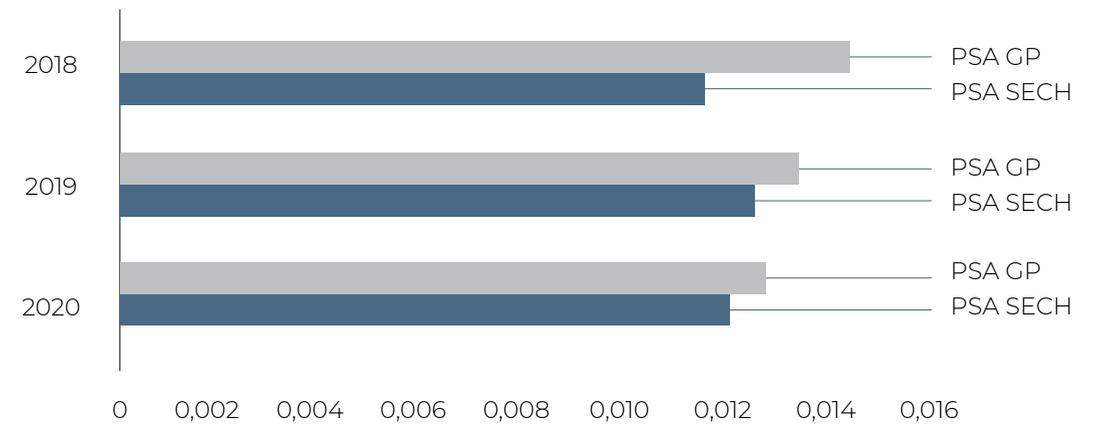
- Intensità (Scope 1) Gasolio + Metano + Benzina + Fluidi refrigeranti (tCO₂eq/TEU)
- Intensità (Scope 2) E.E (tCO₂eq/TEU)

INTENSITÀ DI EMISSIONE GHG/TEU PSA SECH



- Intensità (Scope 1) Gasolio + Metano + Benzina + Fluidi refrigeranti (tCO₂eq/TEU)
- Intensità (Scope 2) E.E (tCO₂eq/TEU)

INTENSITÀ DI EMISSIONI TOTALI PSA GENOVA PRA' – PSA SECH (TCO₂EQ/TEU)



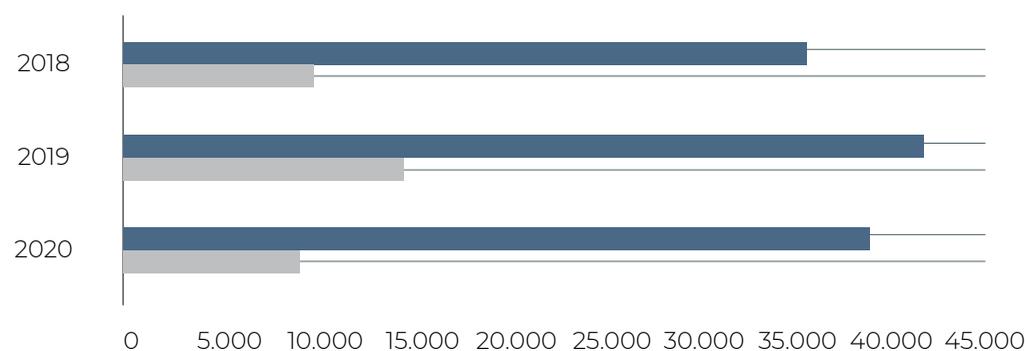
INTENSITÀ DI EMISSIONI GHG/UNIT

SITO	INTENSITÀ DI EMISSIONI GHG/UNIT	U.M.	2018	2019	2020
PSA GP	Intensità (Scope 1) Gasolio + Metano + Benzina + Fluidi refrigeranti	[tCO ₂ eq/unit]	0,0106	0,0088	0,0078
	Intensità (Scope 2) E.E.	[tCO ₂ eq/unit]	0,0047	0,0054	0,0057
	Intensità totale	[tCO ₂ eq/unit]	0,0153	0,0141	0,0135
	Denominatore (tot. unit)	[unit]	1.522.923	1.547.672	1.329.962
PSA SECH	Intensità (Scope 1) Gasolio + Metano + Benzina + Fluidi refrigeranti	[tCO ₂ eq/unit]	0,0114	0,0127	0,0119
	Intensità (Scope 2) E.E.	[tCO ₂ eq/unit]	0,0084	0,0089	0,0093
	Intensità totale	[tCO ₂ eq/unit]	0,0198	0,0216	0,0212
	Denominatore (tot. unit)	[unit]	188.013	187.898	161.189

Nel terminal PSA Genova Pra' l'andamento dell'emissione di GHG rapportata ai TEU e ai box movimentati risulta in decrescita, correlabile sia agli interventi di rinnovamento impiantistico che ad un maggior efficientamento del ciclo produttivo. Preponderante nelle emissioni resta sempre il contributo di emissioni dirette (Scope 1), pur con la crescita di emissioni indirette (Scope 2), dovuta all'introduzione di mezzi elettrici in sostituzione di mezzi a gasolio, evidenziata dai grafici. Per PSA SECH il dato assoluto delle emissioni è in netto calo, frutto delle misure di efficientamento energetico, ma anche della contrazione dell'attività operativa imposta a livello nazionale per fronteggiare lo scenario pandemico. Il dato riferito ai movimenti (units e TEU) non segue completamente il trend, questo accade in particolare per quanto riguarda l'energia

elettrica (Scope 2) e ciò è dovuto alla forte incidenza di alcuni traffici particolari giunti presso il terminal (esempio reefer), dei consumi non legati all'attività operativa (esempio reefer ed illuminazione). Per entrambi i terminal 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 2018 - 2020 gli allacci hanno registrato sensibili variazioni, con consumi che sono dipesi dall'efficienza energetica dei frigo, dai quantitativi e dai tempi di sosta e che hanno mascherato quindi molto le riduzioni ottenute con le misure di risparmio energetico adottate.

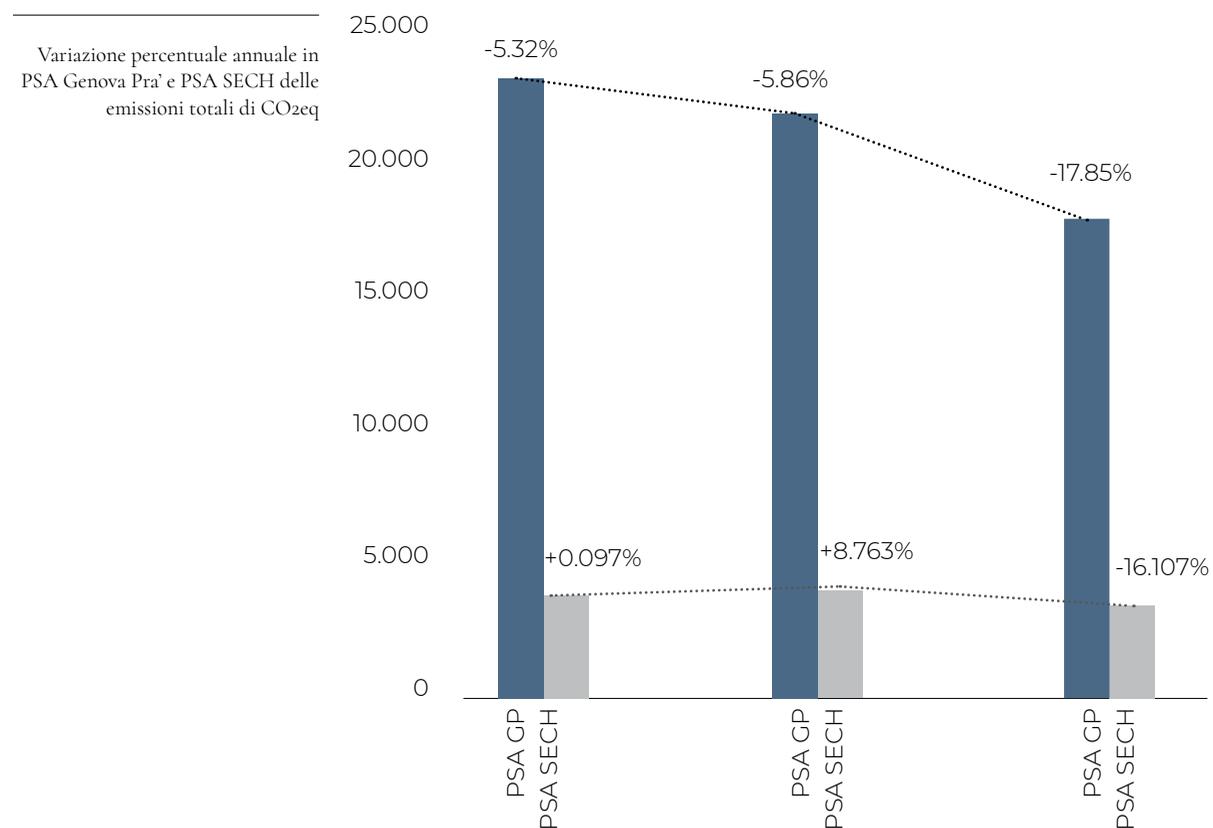
UNIT REEFER	2018	2019	2020
PSA GP	39.633	42.344	36.202
PSA SECH	9.341	14.834	10.114



Occorre tenere conto inoltre che, avendo il terminal PSA SECH acquistato Certificati di Origine dal fornitore di energia per coprire circa il 90% dell'energia elettrica prelevata, le relative emissioni di CO₂ possono essere ritenute sul piano teorico nulle. La Garanzia di Origine (GO) che copre questa percentuale di acquisto è infatti una certificazione elettronica che attesta l'origine rinnovabile delle fonti utilizzate dagli impianti qualificati IGO dal GSE (Gestore dei Servizi Energetici S.p.A.). Anche l'andamento delle emissioni di CO₂ nel triennio evidenzia la bontà degli interventi strutturali condotti nel terminal PSA Genova Pra' nel periodo di analisi; si evidenzia una progressiva decrescita rispetto al 2018, che diventa significativa nel 2020 a seguito della messa in funzione degli impianti elettrici a piazzale.

RIDUZIONE DELLE EMISSIONI DI GREENHOUSE GASES (GHGs)

SITO	INTENSITÀ DI EMISSIONI GHG/UNIT	U.M.	2018	2019	2020
PSA GP	Emissioni CO ₂ tot	[tonn CO ₂ eq]	23.228,432	21.867,792	17.965,283
	Delta CO ₂	[tonn CO ₂ eq] absolute	-1.306,37	-1.360,64	-3.902,51
		[%]	-5,32%	-5,86%	-17,85%
PSA SECH	Emissioni CO ₂ tot	[tonn CO ₂ eq]	3.733	4.060,106	3.406,126
	Delta CO ₂	[tonn CO ₂ eq] absolute	+330	+327,106	-653,980
		[%]	+9,70%	+8,763%	-16,107%



Le emissioni indirette, legate ai mezzi in ingresso e uscita dai terminal, 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.

FLUSSO DI MEZZI IN/OUT DAI TERMINAL

	SITO	2018	2019	2020
NAVI	PSA GP	716	678	573
	PSA SECH	280	268	231
CAMION	PSA GP	522.755	521.901	452.502
	PSA SECH	139.678	145.163	131.988
TRENI	PSA GP	4.858	4.433	4.674
	PSA SECH	604	733	484

Analogamente non si dispone di dati circa la mobilità del personale dipendente o terzo che opera nel sito; in particolare per PSA Genova Pra' la mobilità dei dipendenti è coordinata dal piano degli spostamenti casa-lavoro, in quanto l'azienda è soggetta alla nomina del Mobility Manager. In entrambi i terminal, però, sono condotte indagini ambientali mirate alla caratterizzazione della qualità dell'aria in termini di concentrazione di polveri, sostanze organiche volatili e fumi di combustione, condotte durante le normali attività dei terminal, allo scopo di valutare l'esposizione dei lavoratori ai vari composti chimici derivanti dalle emissioni prodotte dagli scarichi di combustione dei mezzi operativi dei terminal, dalla degradazione del manto stradale e del consumo 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 (PM10) in PSA SECH;
- polveri respirabili;
- biossido di azoto (NO2);
- biossido di zolfo (SO2);
- composti organici volatili (COV) in PSA Genova Pra'.

Si è proceduto a verificare lo scostamento dal TLV (Threshold Limit Value o valore limite di soglia⁵) delle varie sostanze oggetto della valutazione e, per quanto concerne i gas, alla verifica che mostra quante volte venisse 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 PM10). Nella seguente tabella si riepilogano i valori di riferimento su cui sono state basate le valutazioni.

5 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.

SOSTANZA	TLV-TWA ⁶	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/m3	0.3 mg/m3
PM10 ⁷	40 µg/m3	-

6 Valore limite di soglia.

7 Non esiste per il PM10 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 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.

In 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.

Le emissioni convogliate sono dovute agli impianti termici. Ad esse si sommano le emissioni in condizioni anomale o di emergenza degli impianti di climatizzazione.

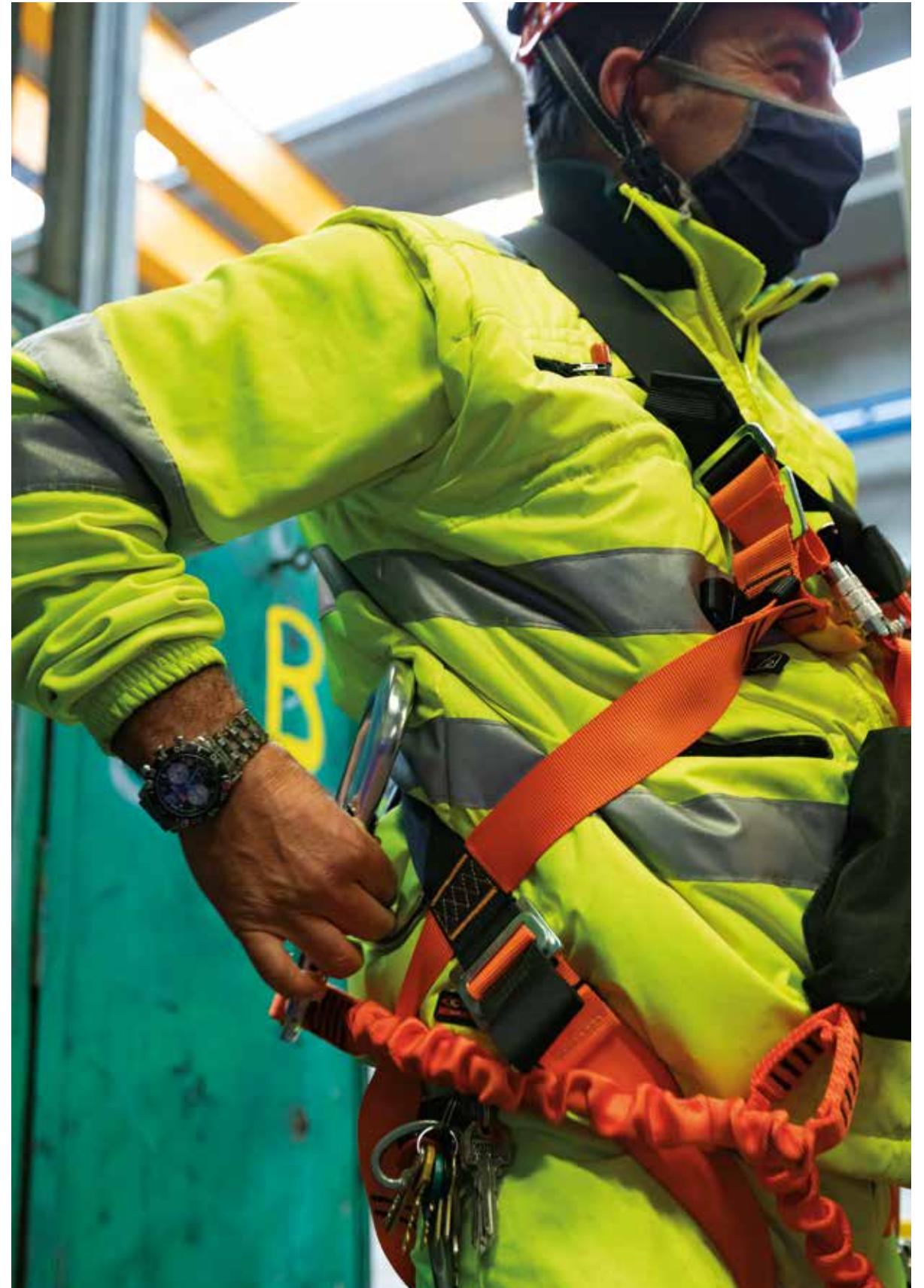
In PSA SECH la centrale termica è adibita al riscaldamento dell'acqua sanitaria per gli spogliatoi⁸, mentre il riscaldamento degli uffici è garantito da un sistema di pompe di calore, utilizzate in modalità condizionamento nella stagione estiva. Tale soluzione riduce sensibilmente il consumo di combustibili 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.

Il Regolamento CE 2037/2000 (recepito in Italia dal DPR 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 di questi gas 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

⁸ In PSA SECH la caldaia è funzionale anche al riscaldamento dei medesimi e dei due uffici del reparto manutenzione.



quantitativi di collocazione sul mercato degli HFC⁹ (eliminazione). 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. Nel 2020 è proseguita l'azione di rimozione di queste apparecchiature, per cui in PSA SECH il numero complessivo di macchine veicolanti gas R22 è sceso a 3.

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 del primo intervento utile eseguito in PSA SECH, 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 prevedeva la precedente normativa, ad essere coinvolte sono tutte le macchine veicolanti gas e non solo quelle che superano 3 kg o 5 Tons di CO₂.

Analogamente anche PSA Genova Pra' monitora i quantitativi di gas refrigeranti rilasciati in atmosfera per cause fisiologiche degli impianti, da danni puntuali sui refrigeranti caricati da PSA Genova Pra' negli impianti di condizionamento (civile 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' e PSA SECH con l'elenco delle macchine nei due terminal; per PSA GP non è riportato dettaglio degli impianti installati sui mezzi operativi.

SITUAZIONE CLIMATIZZATORI PSA GENOVA PRA'

ANNO	TOT CLIMA	KG TOTALI DI GAS CONTENUTI	TON CO2 EQUIVALENTI	CONDIZIONATORI SMONTATI E SOSTITUITI	CONDIZIONATORI AGGIUNTI	CONDIZIONATORI ELIMINATI E NON SOSTITUITI	GAS R22 ALIENATO (KG)	GAS R22 RESIDUO (KG)
2018	27	415,67	973,63	0	0	0	0	0
2019	27	415,67	973,63	0	0	0	0	0
2020	28	419,15	980,94	0	1	0	0	0

SITUAZIONE CLIMATIZZATORI PSA SECH

ANNO	TOT CLIMA	KG TOTALI DI GAS CONTENUTI	TON CO2 EQUIVALENTI	CONDIZIONATORI SMONTATI E SOSTITUITI	CONDIZIONATORI AGGIUNTI	CONDIZIONATORI ELIMINATI E NON SOSTITUITI	GAS R22 ALIENATO (KG)	GAS R22 RESIDUO (KG)
2018	180	204,905	386,522	11	9	0	0	7,64
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

PSA Genova Pra' dispone dell'attrezzatura 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.

Nel 2020 il terminal PSA SECH ha deciso di internalizzare il servizio di ricarica degli impianti di climatizzazione dei veicoli aziendali (trattori portuali e reachstacker), prima affidato a ditta esterna. La decisione è maturata al fine di poter intervenire con maggiore tempestività e garantire con continuità ai manovratori condizioni operative adeguate, sia

d'inverno che d'estate. La nuova macchina di ricarica è alimentata a gas R134A, del quale dall'11 marzo al 31 dicembre sono stati utilizzati circa 22 kg per rifornire la flotta. Questa attività sfugge alla normativa di settore, per cui il terminal non ha l'obbligo di comunicare alla banca dati degli F-Gas tale dato, né di erogare specifico corso agli addetti. Su questo secondo punto, tuttavia, si è stabilito comunque di pianificare una sessione formativa avvalendosi di un tecnico qualificato, che però avrà luogo non appena le condizioni legate alla prevenzione della diffusione del COVID-19 lo consentiranno.

⁹ HFC: Fluido refrigerante.

Nel 2020 PSA Genova Pra' e PSA SECH hanno investito 136.000 euro a sostegno di associazioni no profit attive in Liguria.



4.2

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, la 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 container 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 aspetti 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 impatti 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 anomala 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.

Il terminal non produce energia elettrica, ma la rifornisce dall'esterno. Su alcune palazzine sono installati dei pannelli fotovoltaici che forniscono una piccola quota parte di energia all'edificio su cui sono installati. I fornitori garantiscono una produzione di quota parte degli approvvigionamenti energetici da fonti rinnovabili. Gli impianti gru di banchina sono dotati di sistemi di recupero che riutilizzano immediatamente le piccole quantità di energia prodotta nel ciclo produttivo senza alcuna contabilizzazione.

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 mezzi meccanici e di sollevamento;
- manutenzione 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, forato 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 svolte 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.

4.3

RIDUZIONE DEGLI IMPATTI

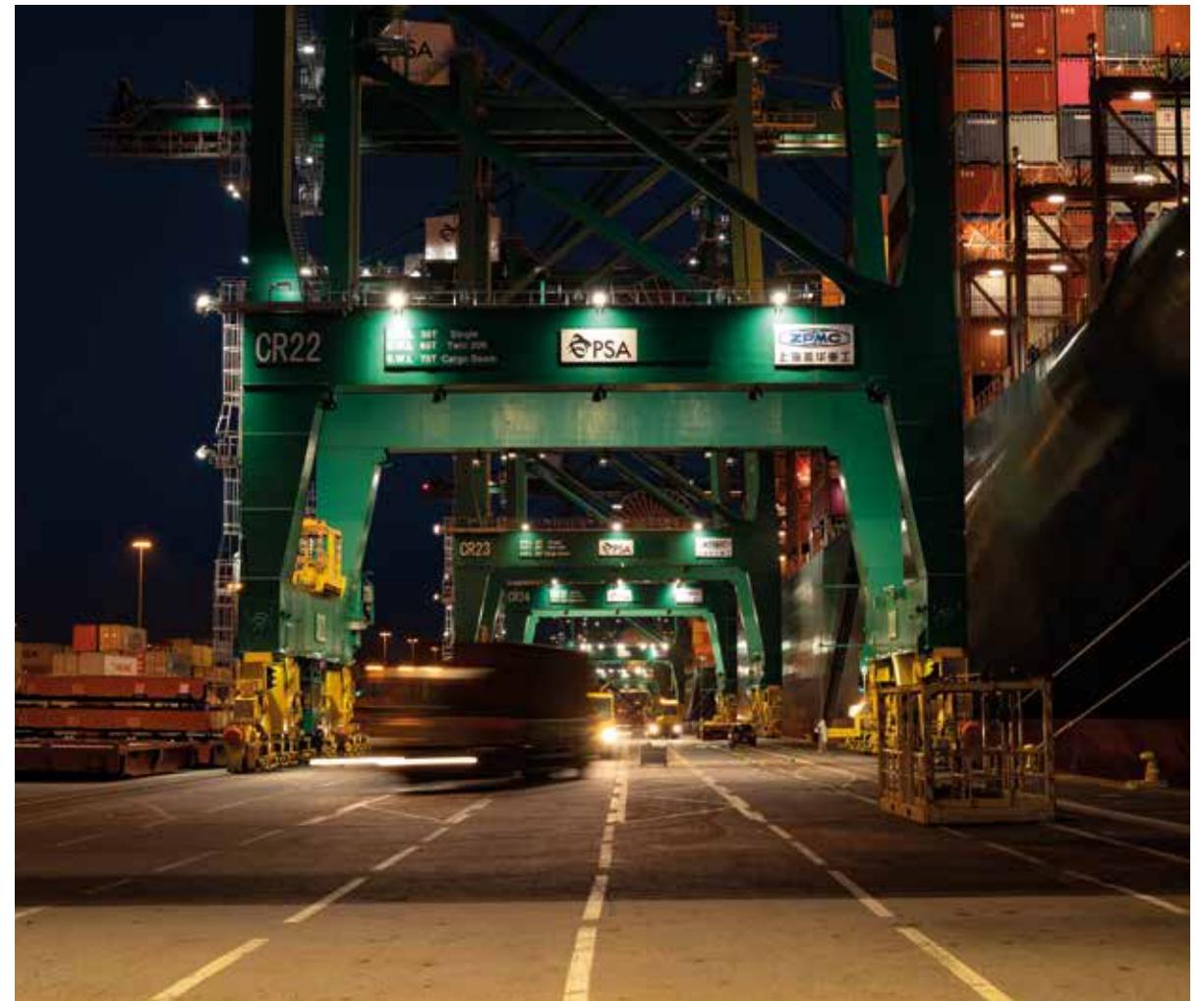
4.3.1

RIDUZIONE DEGLI IMPATTI IN PSA GENOVA PRA'

Da 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 un sistema

informatico centralizzato; 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.

PSA, inoltre, richiede il monitoraggio dell'andamento dei consumi energetici e delle emissioni di CO₂ equivalenti in atmosfera, eseguito in accordo alle procedure del gruppo, condivise con tutti i terminal del mondo PSA; specifici piani di miglioramento vengono dedicati alla riduzione delle emissioni e degli impatti in atmosfera da parte dell'azienda.

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

- installazione di 21 nuove gru elettriche a piazzale (E-RTG), con ampliamento delle dotazioni e sostituzione di 10 RTG alimentate a gasolio. Tale progetto ha consentito una consistente riduzione del consumo del gasolio e un maggiore efficientamento del ciclo produttivo;
- sostituzione di 2 gru di ferrovia di vecchia generazione con nuovi impianti a maggiore efficienza energetica;
- ammodernamento del parco mezzi semoventi (reach stacker) con mezzi a maggiore efficienza. La sostituzione progressiva avviene periodicamente e continuerà anche nei prossimi anni;

- riorganizzazione dei cicli produttivi del reparto operativo, avente come effetto la diminuzione dei mezzi a gasolio operanti in piazzale e del consumo di combustibile;
- 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 conseguente riduzione delle emissioni di CO₂;
- installazione di nuovi sistemi di climatizzazione estiva e invernale in due nuove palazzine a vantaggio dell'efficienza prestazionale;
- conversione dell'alimentazione dei carrelli elevabili in uso al magazzino CFS da diesel ad elettrico.

Infine presso il terminal PSA Genova Pra' è stata eseguita, a cura dell'Autorità di Sistema Portuale locale, l'installazione di prese di potenza lungo la banchina, 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.

ALTRE INIZIATIVE

Nel corso del 2020, inoltre, sono stati realizzati interventi per la riduzione della plastica in azienda, con la sostituzione dei bicchieri nei distributori di bevande e la messa a disposizione del personale di boccioni di acqua anche nelle palazzine uffici; il beneficio di tali interventi è stato parzialmente inficiato dalla reintroduzione dell'utilizzo delle bottigliette di plastica nel refettorio aziendale, a causa della messa fuori servizio dei distributori bevande quale norma di prevenzione anti- COVID.

4.3.2

RIDUZIONE DEGLI IMPATTI IN PSA SECH

Nel corso del 2015 PSA SECH ha commissionato esternamente ed a titolo volontario (l'azienda non ricade nel campo di applicazione della normativa di riferimento) l'esecuzione della diagnosi energetica prevista dal D.lgs. 102/2014, al fine di identificare

possibili misure di miglioramento delle proprie prestazioni energetico-ambientali.

L'esito ha evidenziato alcune azioni ed i relativi margini di miglioramento che, nel corso del quinquennio successivo sono stati portati avanti.

Di seguito si fornisce una descrizione

delle principali misure messe in campo.

INTERVENTI SUI CORPI ILLUMINANTI

L'azione ha coinvolto prevalentemente l'equipment e la situazione, frutto del lavoro svolto tra il 2016 ed il 2020, è la seguente.

- RMG: nel biennio 2016-2017 sono stati montati 20 nuovi proiettori a LED su ciascuna delle 6 gru, la cui potenza assorbita è pari a 138W, mentre in precedenza ogni gru era munita di 24 proiettori da 250 W sulla struttura fissa e di 5 da 400W sotto il carrello, tutti del tipo a vapori di sodio ad alta pressione SON-T. Il risparmio conseguito è quantificabile in circa 31kW.
- Gru di banchina (PT): su 4 delle 5 gru di banchina sono montati 22 proiettori: 6 sotto il carrello, 7 sul trave fisso, 5 sul trave mobile e 4 sulle traverse inferiori per l'illuminazione stradale dei trattori portuali, mentre sulla quinta, che ha una conformazione differente, cambia solo la numerosità dei proiettori sul trave fisso (4 e non 7). Si trattava in origine di lampade 1000W SON-T a vapori di sodio, eccetto quelle sui travi inferiori che erano da 400W SON-T. Dopo aver testato l'adeguatezza per i manovratori, sono stati sostituiti, tra il 2019 ed il 2020, i 30 proiettori sul carrello con proiettori LED Storm Marine 235W a luce diffusa ed i 20 proiettori sotto i travi inferiori con LED da 145 W. Il risparmio conseguito è ammonta a circa 28kW. Nel corso del 2020 si era progettato di sostituire tutte le lampade da 1000W SON-T del trave fisso e mobile con proiettori LED M48 Area Flood da 455 W, ma il progetto ha subito una

battuta di arresto per via del COVID-19, per cui le attività sono state procrastinate al 2021.

- Torri faro (TF): originariamente nel terminal erano dislocate 11 torri faro equipaggiate in totale di 100 proiettori tradizionali SON-T da 1000W (potenza totale 100 kW). Dal 2017 sono stati portati a termine degli interventi di sostituzione con ammodernamento delle torri faro e nel 2019 si è agito anche sui proiettori. Al termine degli interventi la situazione è cambiata ed ora figurano 9 torri faro a LED che montano complessivamente 80 proiettori 455W, alle quali ne vanno sommate 2 che montano ancora 15 proiettori tradizionali. La potenza si è dunque ridotta a 51,4 kW con un risparmio di 68,6 kW. Nel corso del 2020 non è stato possibile, a causa del COVID-19, completare la sostituzione dei 15 proiettori delle rimanenti 2 torri faro.

Per quanto concerne l'area uffici, per entrambe le palazzine ha avuto luogo la sostituzione dei neon adibiti all'illuminazione interna con potenze di 36W e 18W. 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 10 proiettori del tetto palazzina amministrativa da 250W SON-T con LED da 145W (risparmio circa 1kW) e quelli del parcheggio aziendale (18 fari a vapori di mercurio da 150 W con 16 LED da 120W più 4 da 145W, per un risparmio di circa 200W).

SOSTITUZIONE MEZZI ED ATTREZZATURE

Nel corso degli anni la flotta di PSA SECH è stata progressivamente



integrata da nuove semoventi, modello CVS serie F500, la cui caratteristica saliente è quella di essere più sostenibili, poiché progettate per ridurre le emissioni di ossidi di azoto NOx allo scarico, mediante il sistema di Riduzione Catalitica Selettiva (SCR), che funziona aggiungendo

urea ai gas di scarico. Per questa ragione le semoventi devono essere periodicamente rifornite di un liquido denominato “DEF” Diesel Exhaust Fluid – liquido riducente (urea) stoccato in una cisterna, ubicata nel piazzale antistante l'officina.

SOSTITUZIONE IMPIANTO DI LAVAGGIO

Al fine di migliorare la gestione del ciclo di lavaggio dei mezzi è stata portata a termine, nel maggio 2020, la sostituzione dell'impianto di trattamento e ricircolo acque. Il nuovo impianto della linea KARCHER HDR 777 è fortemente automatizzato e consente di

purificare con maggiore efficacia l'acqua di scarico proveniente dalla pulizia, effettuata con l'apparecchio ad alta pressione. A regime l'impianto dovrebbe garantire un minor prelievo di risorsa idrica alla fonte e generare un minor quantitativo di rifiuti.

ALLESTIMENTO IMPIANTO FOTOVOLTAICO

Annesso al nuovo edificio PIF/PED inaugurato nel 2020, è stato inserito un impianto di produzione di energia elettrica. L'impianto fotovoltaico, di potenza installata pari a 19800 kW, dovrebbe produrre a regime, considerando un funzionamento del sistema per 5 ore al giorno, con una potenza media pari al 50% della

potenza di picco, un quantitativo di energia pari a 20.000 kWh/anno. Purtroppo però le pratiche burocratiche con il gestore della rete elettrica sono ancora in corso e, pertanto, l'impianto non è ancora operativo.

ALLESTIMENTO IMPIANTO SOLARE TERMICO

L'impianto solare termico annesso al PIF/PED è invece funzionante e composto da 5 pannelli solari (ciascuno con superficie di circa 2,3 mq) 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 11500 kWh/anno.

ACQUISTO ENERGIA RINNOVABILE

Nel corso del 2020 il terminal ha optato per l'acquisto di energia coperta dalla Garanzia di Origine rinnovabile (G.O.) dal fornitore. Basandosi sul dato di consumo del 2019 si è scelto di fissare l'acquisto a 4.800.000 kWh che, rispetto ai 5.423.875 kWh di

E.E. complessivamente consumati nel 2020 e tenendo conto del fatto che il gestore certifica una quota di 9,10% sul rimanente, attestano la % green sul totale acquistato del 2020 al 89,54%.

ALTRE INIZIATIVE

Sul fronte della promozione delle iniziative di risparmio di risorse e materie prime si segnala l'acquisto di carta riciclata che, nel 2020 ha interessato circa il 18% del totale, dato che ci si prefigge di aumentare già nel prossimo anno. Restando su questo filone, è proseguito anche nel 2020 l'utilizzo dei boccioni di acqua

al posto 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 Ton di CO2 equivalenti.



5

LA SOSTENIBILITÀ SOCIALE

5.1

EVOLUZIONE E COMPOSIZIONE DEL PERSONALE

COMPOSIZIONE DEL PERSONALE

	2018		2019		2020	
COMPOSIZIONE DEL PERSONALE	PSA GP	PSA SECH	PSA GP	PSA SECH	PSA GP	PSA SECH
Totale dipendenti	651	238	662	236	658	229
PER SESSO						
Uomini	602	214	613	212	609	206
Donne	49	24	49	24	49	23
PER ETÀ						
Di età inferiore ai 30	4	4	5	4	6	5
Tra i 30 e i 50 anni	498	139	479	118	436	104
Oltre i 50	149	95	178	114	216	120
Età media del personale	44,28	48	46,36	49	47,27	49
PER CATEGORIA PROFESSIONALE						
Dirigenti	7	5	9	5	12	5
Quadri	16	7	17	8	15	7
Impiegati	182	125	184	122	192	126
Operai	446	101	452	101	439	91
PER TIPO DI CONTRATTO						
A tempo indeterminato	648	237	647	235	643	228
A tempo determinato	2	0	15	0	15	0
Apprendisti	1	1	0	1	0	1
Full time	638	232	649	228	645	222
Part time	13	6	13	8	13	7

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.

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.

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".

SUPPORTO

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

ALLIETA LA LORO GIORNATA

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

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

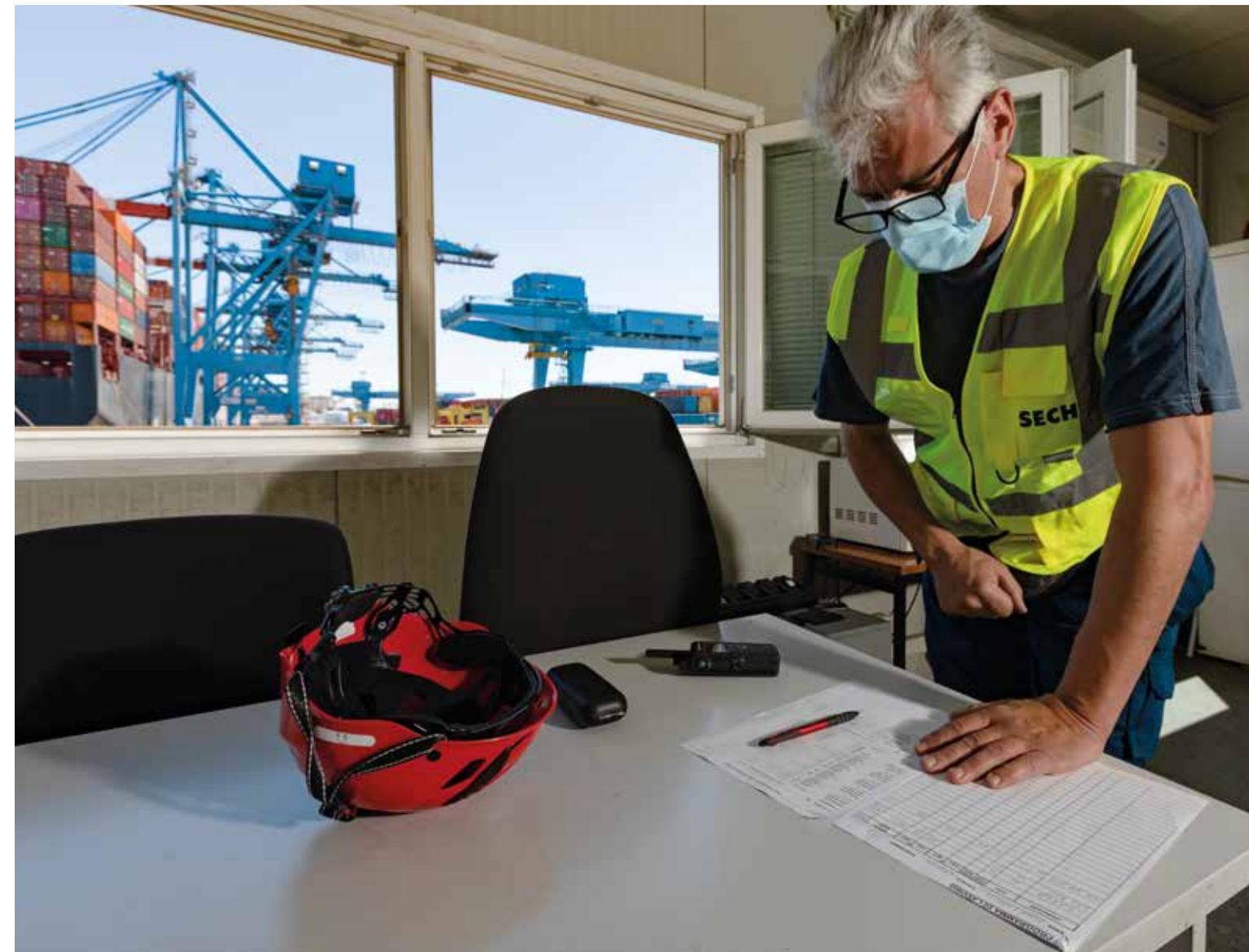
I due terminal impiegano 887 persone. Il 95% proviene dalla provincia di Genova.

ENTRATE E USCITE DIPENDENTI

	2018		2019		2020	
	PSA GP	PSA SECH	PSA GP	PSA SECH	PSA GP	PSA SECH
ENTRATE E USCITE						
Totale dipendenti	651	238	662	236	658	229
DIPENDENTI ENTRATI NELL'ANNO	3	0	18	1	8	2
Uomini	3	0	18	1	7	2
Donne	0	0	0	0	1	0
Di età inferiore ai 30	0	0	6	1	1	1
Tra i 30 e i 50 anni	3	0	11	0	4	1
Oltre i 50	0	0	1	0	3	0
DIPENDENTI USCITI NELL'ANNO	9	4	7	3	12	9
Uomini	8	4	7	3	11	8
Donne	1	0	0	0	1	1
Di età inferiore ai 30	0	0	0	0	0	0
Tra i 30 e i 50 anni	9	2	3	0	7	2
Oltre i 50	0	2	4	3	5	7

La forza lavoro di PSA Genova Pra' e PSA SECH, rimasta pressoché stabile nel corso degli ultimi anni, ha subito un calo, per PSA SECH, a partire dal 2018 a causa delle uscite di alcuni dipendenti non compensate da altrettante assunzioni. 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. In entrambe le società i contratti a tempo indeterminato rappresentano la principale forma contrattuale utilizzata.



TASSO DI TURNOVER COMPLESSIVO

	2018		2019		2020	
	PSA GP	PSA SECH	PSA GP	PSA SECH	PSA GP	PSA SECH
TASSO DI TURNOVER COMPLESSIVO (%)¹						
TOTALE	1,84	1,67	3,82	1,68	3,04	4,75
Uomini	1,69	1,67	3,82	1,68	2,74	4,31
Donne	0,15	0,00	0	0,00	0,30	0,43
Di età inferiore ai 30	0,00	0,00	0,92	0,42	0,15	0,43
Tra i 30 e i 50 anni	1,84	0,83	2,14	0,00	1,67	1,29
Oltre i 50	0,00	0,83	0,76	1,24	1,22	3,02

¹ Tasso di turnover complessivo: entrati + usciti nel periodo/organico medio del periodo.

TASSO DI TURNOVER POSITIVO

	2018		2019		2020	
	PSA GP	PSA SECH	PSA GP	PSA SECH	PSA GP	PSA SECH
TASSO DI TURNOVER POSITIVO (%)²						
TOTALE	0,46	0,00	2,76	0,42	1,23	0,84
Uomini	0,46	0,00	2,76	0,42	1,07	0,84
Donne	0,00	0,00	0	0,00	0,16	0,00
Di età inferiore ai 30	0,00	0,00	0,92	0,42	0,15	0,42
Tra i 30 e i 50 anni	0,46	0,00	1,68	0,00	0,61	0,42
Oltre i 50	0,00	0,00	0,15	0,00	0,46	0,00

² Tasso di turnover positivo: entrati nel periodo/organico a inizio periodo.

TASSO DI TURNOVER NEGATIVO

	2018		2019		2020	
	PSA GP	PSA SECH	PSA GP	PSA SECH	PSA GP	PSA SECH
TASSO DI TURNOVER NEGATIVO (%)³						
TOTALE	1,37	1,65	1,07	1,26	1,84	3,81
Uomini	1,22	0,00	1,07	1,26	1,68	3,39
Donne	0,15	0,00	0,00	0,00	0,15	0,42
Di età inferiore ai 30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Tra i 30 e i 50 anni	1,37	0,83	0,46	0,00	1,07	0,85
Oltre i 50	0,00	0,83	0,61	1,26	0,77	2,97

³ Tasso di turnover negativo: usciti nel periodo/organico a inizio periodo.

TASSO DI COMPENSAZIONE TURNOVER

	2018		2019		2020	
	PSA GP	PSA SECH	PSA GP	PSA SECH	PSA GP	PSA SECH
TASSO DI COMPENSAZIONE TURNOVER (%)⁴						
TOTALE	33,33	0,00	38,89	33,33	66,67	22,22
Uomini	33,33	0,00	38,89	33,33	58,33	25,00
Donne	0,00	0,00	0,00	0,00	8,33	0,00
Di età inferiore ai 30	0,00	0,00	0,00	33,33	8,33	0,00
Tra i 30 e i 50 anni	33,33	0,00	16,67	0,00	33,33	50,00
Oltre i 50	0,00	0,00	22,22	0,00	25,00	0,00

⁴ Tasso di compensazione del turnover: entrati nel periodo/usciti nel periodo.

All'interno di entrambe le aziende 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.

5.2

CONGEDI PARENTALI

CONGEDI PARENTALI	2018				2019				2020			
	PSA GP		PSA SECH		PSA GP		PSA SECH		PSA GP		PSA SECH	
GENERE	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F
N° di lavoratori aventi diritto al congedo parentale	354	5	90	8	324	6	90	7	283	6	90	7
N° di lavoratori che ha usufruito del congedo parentale	65	5	14	0	59	6	13	0	49	6	11	2
N° di lavoratori rientrati dal congedo parentale nell'anno di riferimento	65	5	14	0	59	6	13	0	49	6	11	2
N° di lavoratori rientrati al lavoro al termine del congedo parentale e ancora impiegati nei 12 mesi successivi	65	5	14	0	59	6	13	0	49	6	11	2
Percentuale (%) dei lavoratori rientrati al lavoro al termine del congedo parentale e ancora impiegati nei 12 mesi successivi	100	100	100	0	100	100	100	0	100	100	100	0

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, 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 di entrambe le 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 al 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.



5.3

FORMAZIONE



COMPOSIZIONE DEL PERSONALE (% PER TITOLO DI STUDIO)

COMPOSIZIONE DEL PERSONALE (% PER TITOLO DI STUDIO)	2018		2019		2020	
	PSA GP	PSA SECH	PSA GP	PSA SECH	PSA GP	PSA SECH
Laurea	N.D.	10,1	N.D.	10,6	N.D.	10,9
Diploma	N.D.	44,5	N.D.	44,4	N.D.	45,0
Qualifica professionale	N.D.	16,8	N.D.	17,0	N.D.	17,5
Scuola elementare/media	N.D.	28,6	N.D.	28,0	N.D.	26,6

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 assolvere 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' e PSA SECH che si traduce in uno sviluppo generale delle imprese. Di seguito sono riportate alcune tabelle che rappresentano un quadro dettagliato della formazione delle due aziende:

ORE MEDIE DI FORMAZIONE

ORE MEDIE DI FORMAZIONE	2018		2019		2020	
	PSA GP	PSA SECH	PSA GP	PSA SECH	PSA GP	PSA SECH
TOTALE ORE EROGATE	16.412	5.998	19.147	3.999	8.251	2.575
Di cui docenza interna	11.006	410	13.554	568	5.360	181
Media ore per dipendente ⁵	N.D.	25	N.D.	20	N.D.	27
Media ore per totale dipendenti ⁶	25	25	29	17	13	11
Media ore per categoria dipendente						
• Dirigenti	N.D.	163	N.D.	58	7	56
• Quadri	N.D.	154	N.D.	63	14	77
• Impiegati	N.D.	25	N.D.	18	13	12
• Operai	N.D.	10	N.D.	11	12	3
Media ore per genere dipendente						
• Uomini	N.D.	24	N.D.	17	12	10
• Donne	N.D.	38	N.D.	19	16	25
Copertura % dei dipendenti	N.D.	100%	N.D.	86%	N.D.	42%

⁵ Dipendenti che hanno ricevuto formazione.

⁶ Dipendenti che hanno ricevuto formazione.

COSTI PER LA FORMAZIONE

COSTI PER LA FORMAZIONE	2018		2019		2020							
	PSA GP	PSA SECH	PSA GP	PSA SECH	PSA GP	PSA SECH						
IMPORTI PERCENTUALI	€	%	€	%	€	%	€	%	€	%	€	%
Costo formazione finanziata	65.705	40	56.366	62	73.672	43	19.285	35	41.035	59	15.586	27
Costo formazione non finanziata	99.484	60	34.193	38	96.322	57	34.823	65	28.194	41	42.327	73
TOTALE	165.189	100	90.559	100	169.994	100	54.108	100	69.229	100	57.913	100

I dati riportati in tabella 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 esborsi per la docenza. Ovviamente è sempre a carico dell'azienda il mancato reddito 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:

- 2018: finanziati € 65.705, da fondi interprofessionali privati (Fondimpresa);
- 2019: finanziati € 73.672, al 100% da fondi interprofessionali privati (Fondimpresa e Fondirigenti);
- 2020: finanziati € 41.035, al 100% da fondi interprofessionali privati (Fondimpresa).

PSA SECH, dal canto suo, è riuscita ad utilizzare finanziamenti da fondi interprofessionali privati e da fondi pubblici, così dettagliati:

- 2018: finanziati € 56.366, di cui:
 - € 50.366 dai fondi interprofessionali privati (Fondimpresa e Fondirigenti);
 - € 6.000 da fondi pubblici (FSE – Fondo Sociale Europeo).
- 2019: finanziati € 19.285, al 100% da fondi interprofessionali privati (Fondimpresa e Fondirigenti);
- 2020: finanziati € 15.586, al 100% da fondi interprofessionali privati (Fondimpresa).

COSTI PER TIPOLOGIA DI FORMAZIONE

COSTI PER TIPOLOGIA DI FORMAZIONE (€)	2018		2019		2020	
	PSA GP	PSA SECH	PSA GP	PSA SECH	PSA GP	PSA SECH
Formazione manageriale	14.178	16.473	8.900	2.546	10.864	0
Formazione sulla sicurezza	47.842	19.717	28.889	17.239	22.183	10.217
Aggiornamento professionale	103.169	54.369	132.205	34.323	36.182	47.696
TOTALE	165.189	90.559	169.994	54.108	69.229	57.913

MODALITÀ EROGAZIONE (%)	2018		2019		2020	
	PSA GP	PSA SECH	PSA GP	PSA SECH	PSA GP	PSA SECH
% Aula	100	100	100	100	88	35
% On Line	0	0	0	0	12	65

Relativamente al Terminal PSA Genova Pra' durante l'anno 2020, a causa dell'emergenza epidemiologica da COVID-19, l'attività formativa ha inizialmente subito una brusca frenata. Dopo poco tempo, però, si è cercato di trovare delle soluzioni alternative per alcune attività formative dove la presenza fisica non era strettamente necessaria. Si è provveduto, pertanto, a trasformare in virtuale alcuni corsi tenuti da formatori interni con l'utilizzo degli strumenti messi a disposizione dall'azienda e grazie alla tecnologia delle piattaforme per le video conferenze. Allo stesso tempo, grazie anche agli sforzi delle società fornitrici di corsi manageriali e tecnici, si è riusciti a portare a termine altri percorsi inseriti nel piano formativo, sempre in modalità virtuale. Nella seconda metà dell'anno, con una maggior consapevolezza su come contrastare la diffusione del virus e con tutte le procedure ad hoc introdotte dall'azienda a salvaguardia dei lavoratori, l'azienda è ripartita con qualche corso in presenza (corsi obbligatori relativi alla safety) e soprattutto con un corso interno per abilitare cinque nuovi gruisti. Sempre a causa della pandemia, nel 2020 si sono dovuti rimandare al 2021 diversi corsi obbligatori per i quali è necessaria la presenza, fra cui i corsi di aggiornamento con scadenza programmata relativi agli addetti alle emergenze, ovvero, i corsi di aggiornamento primo soccorso + BLS-D e di aggiornamento antincendio.

Tra le attività formative che si sono

potute portare a compimento nel 2020, in parte in presenza e in parte in modalità virtuale, troviamo il corso sul Change Management che tra il 2019 e il 2020 ha visto partecipare tutta la popolazione impiegatizia e i quadri.

Anche i corsi di lingua inglese non si sono fermati, infatti, sia le lezioni one-to-one sia le lezioni di gruppo, dopo una prima battuta di arresto, sono ripartite in modalità virtuale.

Nonostante la presenza sin dai primi mesi del 2020 dell'emergenza epidemiologica da COVID-19, che anche in PSA SECH ha causato un'interruzione delle attività formative per qualche periodo, è stato comunque possibile completare 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 2021, 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 è stata rivolta all'ambito manageriale, attraverso due corsi, Project management e Team building, che avevano come principali obiettivi quelli di fornire ai partecipanti i più importanti strumenti metodologici ed operativi necessari per pianificare, monitorare e controllare un progetto sotto il profilo tecnico ed economico, secondo standard riconosciuti sia a livello nazionale che internazionale e ad approfondire gli aspetti psicologici e organizzativi del lavoro di gruppo, per costruire squadre integrate e sinergiche e

per ottenere prestazioni elevate. Inoltre, nel 2020, l'attenzione è stata rivolta anche alla formazione in materia di sostenibilità, con un corso qualificante GRI, per approfondire tematiche riguardanti la redazione del report, acquisire informazioni su ciò che avviene nel mondo in tema di responsabilità economica, fare networking con persone provenienti da diverse realtà lavorative, con background in CSR, e fare proprie alcune best practice.

Confermando quanto successo nel recente passato, anche nel 2020 sono stati erogati corsi di lingua inglese, frequentati da personale PSA SECH di vari reparti.



5.4

QUALIFICA, SELEZIONE E VALUTAZIONE DEI FORNITORI

Collaborare con fornitori qualificati ed affidabili ci aiuta 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 Genova Pra' e PSA SECH secondo le procedure vigenti, definite nell'ambito del sistema di gestione integrato aziendale, allo scopo di garantire che i servizi, le attrezzature e i prodotti approvvigionati soddisfino gli aspetti connessi alla sostenibilità economica, sociale ed ambientale. Tali procedure sono state progressivamente integrate in conformità al modello organizzativo e gestionale ai sensi del D.lgs. 231/2001. 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 nell'area dei terminal.

Ogni fornitura o prestazione è soggetta al giudizio delle funzioni aziendali, che ne hanno effettivamente usufruito, analizzando eventuali non conformità emerse, che vengono gestite in ottica di sistema.

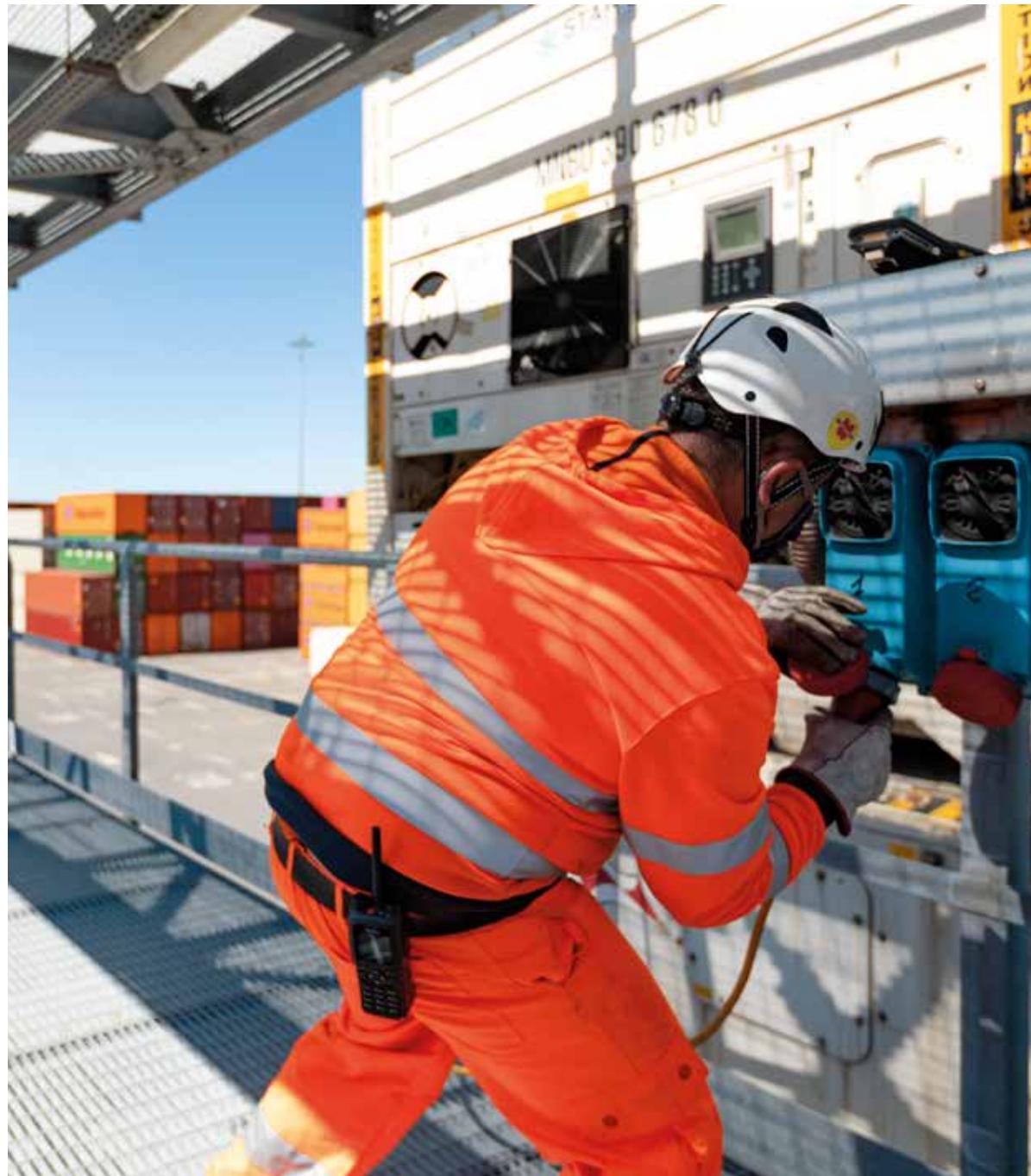
La presenza di tanti fornitori che prestano opera nel ciclo produttivo, soprattutto manutentivo, richiede particolare attenzione relativamente alla gestione dei rifiuti, disciplinata nell'ambito dei singoli contratti di fornitura. I terminal provvedono, in tal senso, ad attuare sopralluoghi e audit di verifica per monitorare la corretta gestione delle attività di conferimento e ritiro dei rifiuti e lo stato degli ambienti di lavoro. Particolare attenzione è dedicata, inoltre, ai trasportatori e smaltitori di rifiuti, per i quali si controlla ad ogni intervento la rispondenza dei requisiti previsti dalla normativa vigente.

I due terminal hanno speso in approvvigionamenti 88 milioni di euro. Il 95% dei fornitori è italiano. Il 70% della provincia di Genova.



5.5

SALUTE E SICUREZZA SUL LAVORO



PSA Genova Pra' e PSA SECH promuovono 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.

PSA Genova Pra' e PSA SECH perseguono questi scopi attraverso:

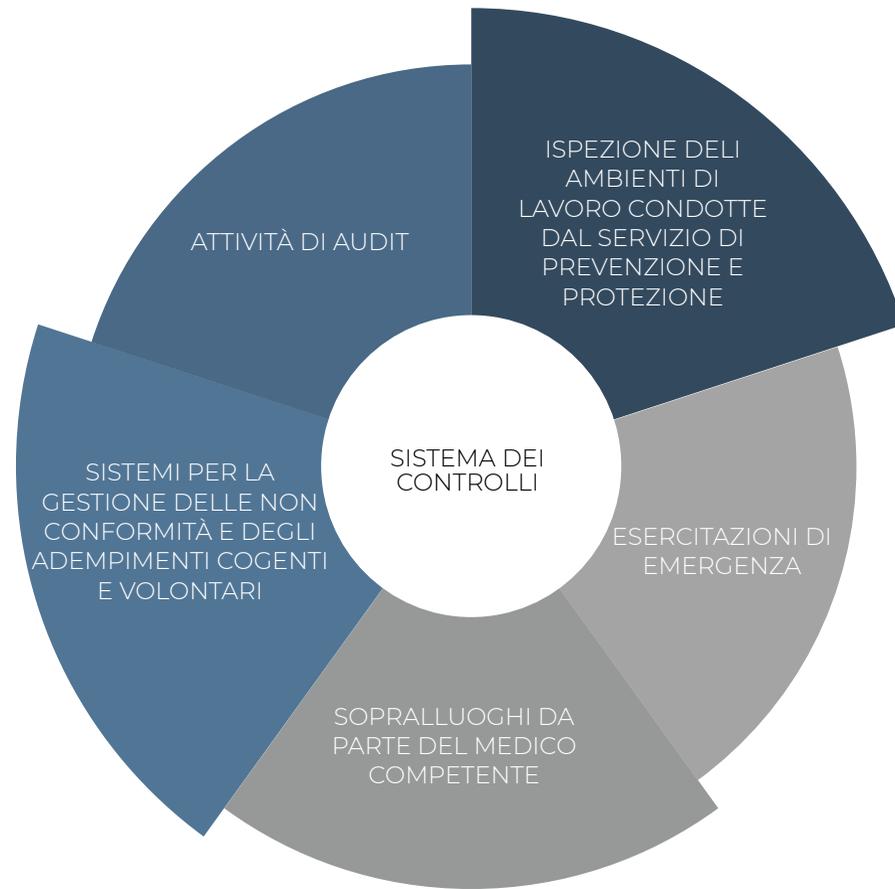
- una forte leadership e cultura in materia di sicurezza;
- la collaborazione con tutti gli Stakeholder sia interni che esterni all'azienda e l'impegno a diffondere la cultura della sicurezza anche all'esterno dell'ambito lavorativo;
- la formazione continua del personale;
- tecnologie e dispositivi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

PSA Genoa Investments evidenzia l'importanza assegnata 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. Entrambe le aziende PSA Genova Pra' e PSA SECH 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.



PSA Genova Pra' e PSA SECH 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.
- Tale sistema di controlli 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;
 - audit di seconda parte e/o verifiche a campione sui fornitori più significativi;
 - 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;

- esercitazioni programmate per testare i possibili scenari di emergenza identificati da PSA Genova Pra' e PSA SECH, al fine di valutare l'efficacia dei piani di intervento e la preparazione del personale addetto. La programmazione pluriennale delle esercitazioni viene riesaminata periodicamente in base agli esiti delle simulazioni effettuate e agli eventi emergenziali realmente accaduti. Gli esiti delle prove sono gestiti in ottica di sistema, attraverso l'individuazione, ove necessario, di azioni volte a migliorare la

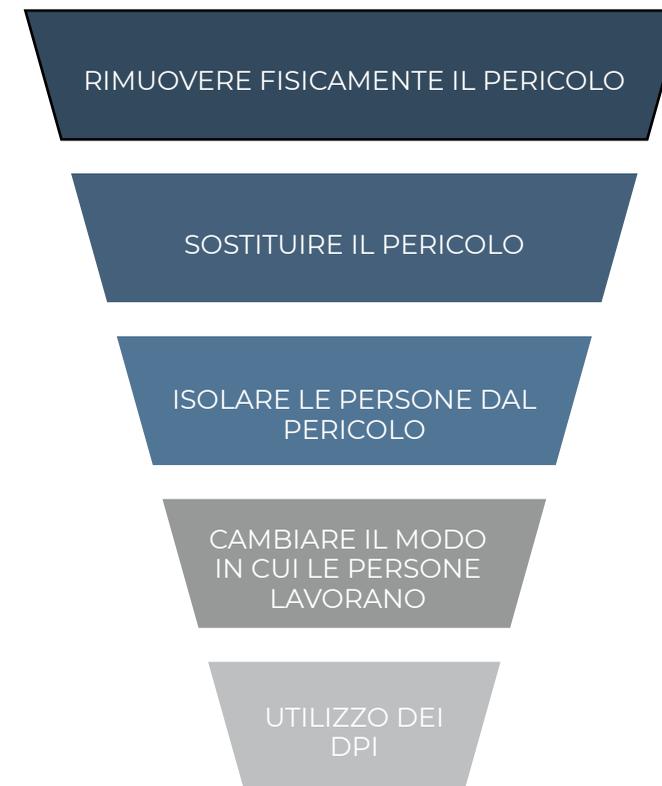
risposta ai diversi eventi che si possono verificare;

- periodici sopralluoghi da parte del medico competente per accertare che gli ambienti e le condizioni di lavoro garantiscano il rispetto della salute e sicurezza degli operatori;
- adozione di sistemi gestionali che consentano il monitoraggio a scadenza degli adempimenti cogenti e volontari di salute e sicurezza e la gestione controllata delle eventuali non conformità rilevate, implementando tutte le azioni correttive necessarie a ripristinare la piena efficacia del sistema di gestione per la salute e la sicurezza.

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

PSA Genova Pra' e PSA SECH attuano e mantengono 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, PSA Genova Pra' e PSA SECH 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.



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

PSA Genova Pra' e PSA SECH stabiliscono 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 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; PSA Genova Pra' e PSA SECH 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' e PSA SECH 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 e 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.

MISURE ANTI-COVID 19

Tutto ha avuto inizio a fine dicembre 2019, quando la Commissione Sanitaria Municipale di Wuhan (CINA) ha segnalato all'OMS riscontrati casi di polmonite ad eziologia ignota. Ad inizio 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 dello scorso anno 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 della temperatura, la modifica dell'orario di entrata ed uscita dei lavoratori, l'incentivazione dello smart working e delle modalità di riunione a distanza. Ad un anno 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 importanza strategica nell'economia nazionale.

Quanto sopra ha naturalmente impattato anche sulla sorveglianza sanitaria.

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 e ergonomica.

Le visite sanitarie vengono effettuate secondo un scadenziario definito dal medico competente di concerto con i datori di lavoro del 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 e D.lgs. 101/2018 in materia di protezione dei dati personali.

Oltre alle attività di sorveglianza sanitaria sopra descritte, PSA Genova Pra' e PSA SECH 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' e PSA SECH 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' e PSA

SECH 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. PSA Genova Pra' e PSA SECH 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 neoassunto, qualora ne sia sprovvisto.
- formazione specifica è riferita alle mansioni, ai rischi a queste associati ed alle relative misure e procedure di prevenzione e protezione, che sono caratteristici del settore o comparto di appartenenza dei terminal. 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, da aggiornare 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. Considerato che quest'ultima formazione specifica sul BLS (Basic Life Support) deve essere aggiornata ogni 2 anni, come previsto dalla normativa, l'aggiornamento del personale addetto avviene biennialmente per entrambe.
- 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). Il personale dei due terminal è anche periodicamente formato sulle procedure di emergenza vigenti, mediante esercitazioni programmate, con frequenza definita all'interno del sistema di gestione integrato.
- 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'

Durante il 2020, nell'ottica del miglioramento continuo delle prestazioni di salute e sicurezza, PSA Genova Pra' ha attuato le seguenti iniziative relative a:

Miglioramento della partecipazione, coinvolgimento dei lavoratori e promozione del senso di appartenenza dell'azienda.

- Iniziativa Safety Champions 2020.

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 Genova Pra' ha organizzato:

- la seconda edizione dell'evento Safety Champions che ha visto protagonisti una sessantina di colleghi scelti dalla direzione in base alle loro attitudini personali all'applicazione dei principi e delle procedure di safety, nonché alla loro propensione al miglioramento continuo. L'evento è stato organizzato in collaborazione con Fondazione LHS (Leadership in Health and Safety).
- La campagna di gruppo Take5 Reboot, lanciata dal Gruppo PSA che sprona tutti i lavoratori ad utilizzare "sempre" 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.



APPROCCIO ALLA SICUREZZA "TAKE FIVE"



STAI ALL'OCCHIO!



USA IL CERVELLO

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

- Miglioramento dei sistemi di evacuazione del personale dalle aree del terminal (Sistema EVAC). È stato automatizzato il sistema di evacuazione del terminal al raggiungimento di una soglia di allarme per vento; questo permette di comunicare rapidamente a tutto il personale interno ed esterno presente in azienda la necessità di evacuare il terminal. Il sistema è attivabile anche in modalità manuale in caso di emergenze di altro genere che richiedano l'evacuazione dei luoghi di lavoro.

5.5.2

L'APPROCCIO DI PSA SECH

Durante il 2020, nell'ottica del miglioramento continuo delle prestazioni di salute e sicurezza, PSA SECH ha attuato le seguenti iniziative:

COMUNICAZIONE, PARTECIPAZIONE E COINVOLGIMENTO DEI LAVORATORI

CAMPAGNA PER LA SICUREZZA

Dal 2018 la Campagna per la Sicurezza sensibilizza i lavoratori e fornitori stanziali all'adozione di comportamenti sicuri.

I lavoratori hanno partecipato attivamente, quali testimonial della Campagna, alla realizzazione di manifesti, locandine e video.

Nel 2020, in particolare, sono stati realizzati e proiettati sui monitor aziendali, all'interno del "circuito Palinsesto", due filmati relativi all'uso improprio delle cinture di sicurezza e del cellulare quando alla guida di mezzi.



- 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.

- suddivisione e raccolta per reparto delle istruzioni di sicurezza; i documenti sono stati inseriti sul sito aziendale con possibilità di accesso da parte di tutti i lavoratori tramite unica username e password. Le istruzioni sono così facilmente consultabili da tutti i dipendenti e modificabili dall'azienda ad ogni occasione ritenuta necessaria.

DPI

Nel 2020 l'attività sui DPI si è limitata, a causa dello scenario pandemico, alla ricerca e selezione di presidi che proteggessero i lavoratori dal virus e, particolarmente difficile in proposito, è stato l'approvvigionamento delle mascherine che, nel corso della primavera, erano introvabili. Per quanto attiene, inoltre, 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 potenziali margini di miglioramento, in particolare per le cinture anticaduta a disposizione del reparto manutenzione elettrica e per gli otto protettori. Si è proceduto,

infine, all'acquisto di nuove scarpe per le operazioni di saldatura, che sono state consegnate agli addetti dell'officina meccanica.

DOTAZIONI DI EMERGENZA

Nel corso del 2020 da segnalare è l'allestimento dei presidi antincendio presso la nuova struttura PIF/PED consistenti in estintori nel sistema automatico di rilevazione e rivelazione incendio. Stesso dicasi per il nuovo impianto di rifornimento carburante, il quale è stato equipaggiato con estintori, materiale assorbente ed

una ghiotta di raccolta mobile del gasolio eventualmente sversato durante l'erogazione. A seguito del deposito SCIA antincendio del parco merci pericolose, avvenuto nel 2019, si è provveduto infine a testare la funzionalità dell'impianto antincendio in essere, con risultati idraulicamente soddisfacenti.

ATTREZZATURE

Importante novità del 2020 è stata la sostituzione dell'impianto di lavaggio dei mezzi, con uno più compatto ed efficiente, sempre a circuito chiuso. Oltre ai benefici ambientali dovuti all'iniziativa, già discussi nella sezione dedicata, le ricadute positive investono anche l'area sicurezza, essendo l'impianto fortemente automatizzato e in grado di segnalare all'operatore in anticipo la necessità di

intervento. Altra novità del 2020 riguarda la dotazione in officina di un'attrezzatura per ricaricare gli impianti di climatizzazione dei veicoli. La decisione di internalizzare l'attività è stata intrapresa per poter intervenire più tempestivamente in caso di malfunzionamenti durante la stagione estiva, garantendo ai lavoratori continuità nella situazione di comfort, quando alla guida di mezzi nelle giornate più calde.

FORMAZIONE

È proseguito anche nel 2020 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. In tale contesto, rientra la formazione agli addetti del nuovo PIF/PED, gran parte della quale è stata orientata ai comportamenti

da tenere per operare in sicurezza. 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.

5.6

GESTIONE MERCI PERICOLOSE

Al fine di consentire la segregazione delle unità di carico, PSA Genova Pra' e PSA SECH dispongono di parchi dedicati allo stoccaggio dei contenitori utilizzati per il trasporto di merci considerate pericolose (IMO).

Per quanto riguarda la gestione delle merci pericolose, entrambi i siti 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 ai terminal 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 a quanto disposto dall'ordinanza dell'A.P. di Genova, n. 4/2001.

All'interno di tali aree dedite 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

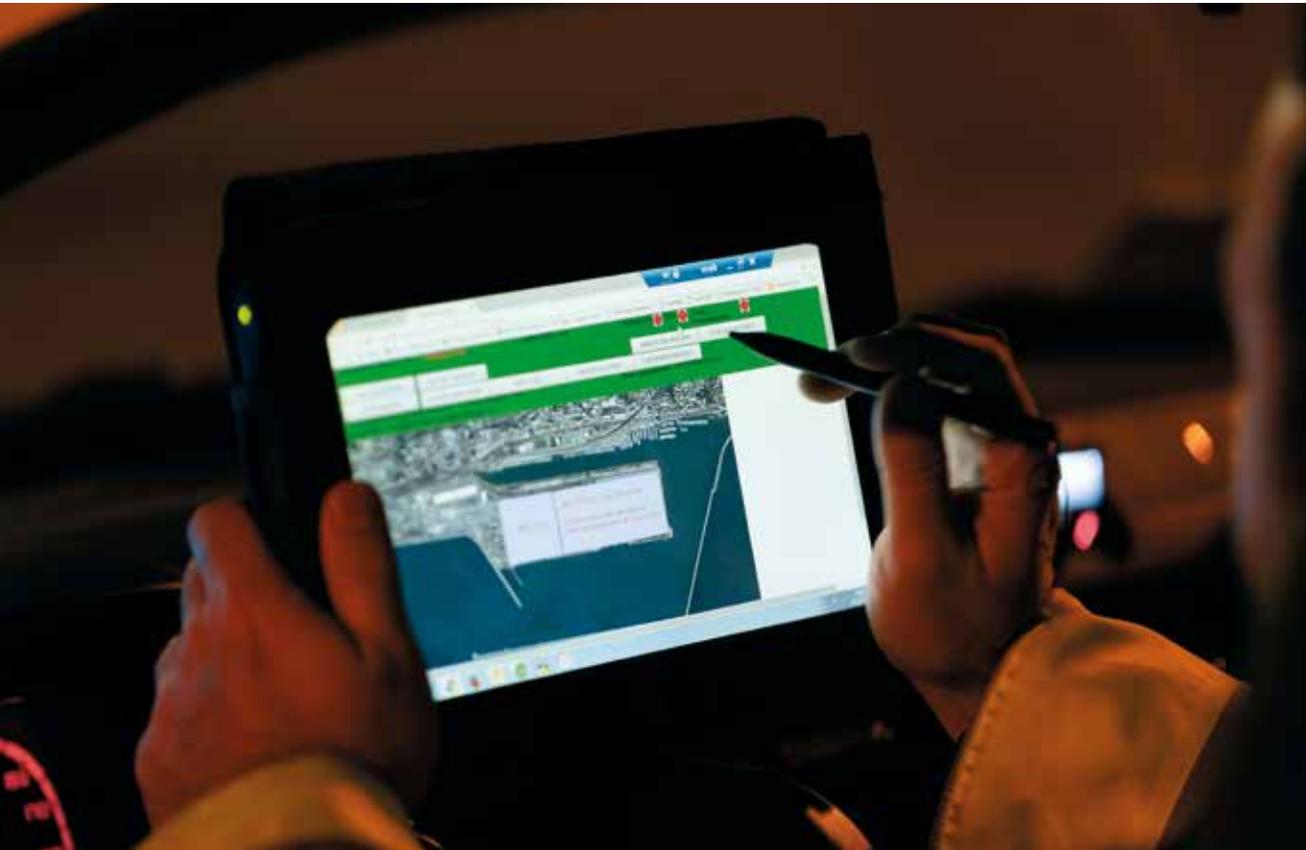
interno. Pertanto l'analisi di rischio è dinamica e viene gestita tramite un software dedicato, Hacpack, che risulta essere utilizzato in molti altri terminal italiani, e consente di valutare costantemente il rischio in base alla tipologia di merce, alla classe di pericolosità, all'imballaggio, al peso 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. PSA Genova Pra' e PSA SECH, 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, PSA Genova Pra' e PSA SECH 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.

ANNO	2018		2019		2020	
	PSA GP	PSA SECH	PSA GP	PSA SECH	PSA GP	PSA SECH
Import	9.495	1.932	10.521	1.913	9.724	2.247
Export	13.988	4.098	12.876	5.040	11.948	3.130
TOTALE CONTENITORI⁷	23.483	6.030	23.397	6.953	21.672	5.377
CSC/NSN/TSC ⁸	1.652 ⁹	439	1.785	228	1.487	216
TOTALE	25.135	6.469	25.182	7.181	23.159	5.593

⁷ Per questioni di sicurezza l'unità di misura presa in considerazione è il contenitore e non il peso o volume delle sostanze transitate.

⁸ CSC: camion stoccaggio camion; NSN: nave stoccaggio nave; TSC: treno stoccaggio camion.

⁹ Per PSA Genova Pra', nell'anno 2018, sono disponibili i soli dati NSN.



5.6.1

PARCO MERCI PERICOLOSE PSA GENOVA PRA'

Il 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 una da 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 2020 sono suddivisi in sottoclassi.

PSA Genova Pra': Un operatore controlla a distanza il parco merci pericolose.

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

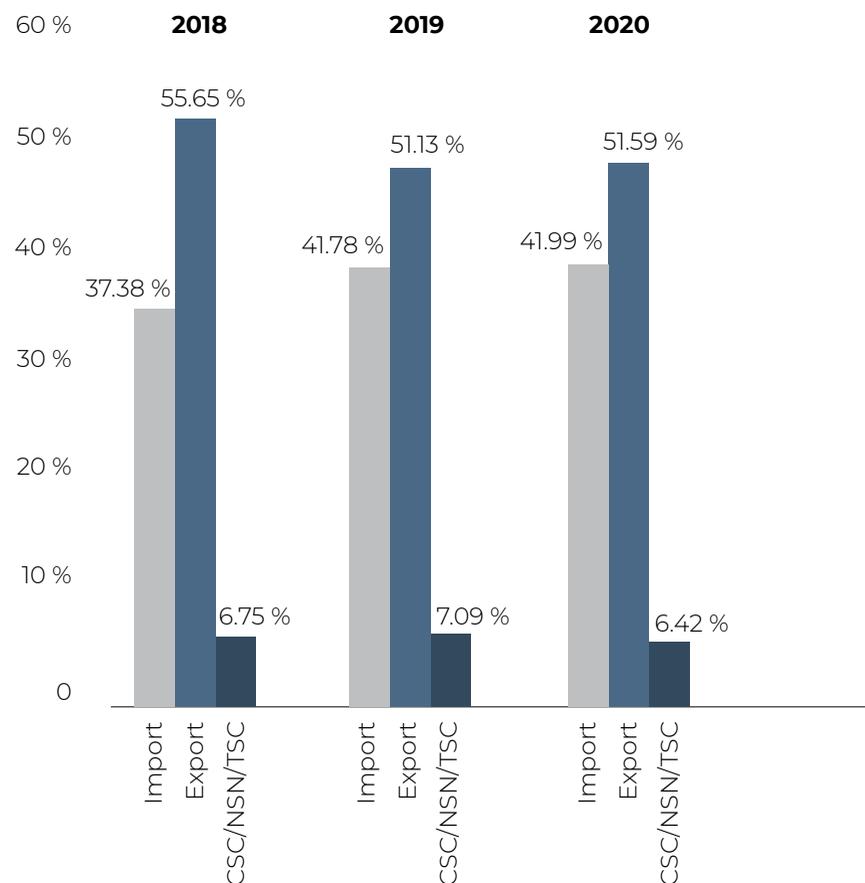
CLASSI	DESCRIZIONE	IMPORT (%)			EXPORT (%)			TRANSHIPMENT (%)		
		2018	2019	2020	2018	2019	2020	2018	2019	2020
1.4	Esplosivi	0,01	0,00	0,00	0,01	0,00	0,01	0,06	0,00	0,07
2	Gas ¹⁰	6,72	6,13	0,00	10,77	12,69	0,00	13,68	10,32	0,00
2.1	Gas Infiammabili	N.D.	N.D.	2,58	N.D.	N.D.	6,29	N.D.	N.D.	8,63
2.2	Gas non infiammabili/ non tossici	N.D.	N.D.	2,81	N.D.	N.D.	5,17	N.D.	N.D.	4,66
2.3	Gas tossici	N.D.	N.D.	0,06	N.D.	N.D.	0,25	N.D.	N.D.	0,49
3	Liquidi infiammabili	25,65	27,72	28,55	49,23	44,97	47,53	25,73	37,41	32,57
4	Sostanze infiammabili ¹⁰	5,80	4,34	0,00	1,71	2,15	0,00	12,71	9,45	0,00
4.1	Solidi infiammabili, materie autoreattive ed esplosivi desensibilizzati	N.D.	N.D.	2,94	N.D.	N.D.	0,71	N.D.	N.D.	3,62
4.2	Materie soggette ad accensione spontanea	N.D.	N.D.	0,32	N.D.	N.D.	0,50	N.D.	N.D.	0,35
4.3	Sostanze che, a contatto con l'acqua emettono gas infiammabili	N.D.	N.D.	1,89	N.D.	N.D.	0,62	N.D.	N.D.	1,88
5	Comburenti e perossidi organici ¹⁰	3,53	3,25	0,00	3,65	3,75	0,00	6,17	4,35	0,00
5.1	Sostanze ossidanti	N.D.	N.D.	2,37	N.D.	N.D.	2,19	N.D.	N.D.	6,19
5.2	Perossidi organici	N.D.	N.D.	0,68	N.D.	N.D.	1,36	N.D.	N.D.	0,70
6.1	Sostanze tossiche	8,85	7,26	5,71	2,24	2,96	3,26	9,81	3,77	1,95
8	Sostanze corrosive	21,77	23,70	20,98	14,98	14,15	14,95	12,95	15,49	10,79
9	Materie e oggetti pericolosi diversi	27,68	27,59	31,12	17,41	19,33	17,16	18,89	19,20	28,11

¹⁰ Le suddivisioni per le classi IMO 2, 4 e 5 sono disponibili dal 2020; i dati sono accorpati per il 2018 e 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

seguito, 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 IMO IMPORT/EXPORT/ALTRI CICLI RISPETTO AL TOTALE PSA GENOVA PRA'



5.6.2

PARCO MERCI PERICOLOSE PSA SECH

Il 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 mq 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 appare

evidente come sia preponderante, anche nel 2020, la movimentazione in export di materiale infiammabile appartenente alla classe 3 che, da sola, supera il 40% del movimentato generale di export, seguita dalla classe 9 e dalla 8 che incidono insieme per un altro 40%. Da notare che la classe 9 ha subito, rispetto all'anno precedente, un incremento percentuale a discapito della 3, a riprova che il mercato in export sia dominato da queste tre tipologie. Per quanto riguarda l'import la rappresentazione dei volumi continua ad essere più equamente distribuita tra le quattro classi più significative, risultando la classe 3 in deciso calo (da 48% a 38%), seguita dalle classi 9 ed 8 che appaiono invece in aumento (da 22% a 27% la prima e dal 11% al 17% la seconda). Riguardo alla classe 6.1, infine, si osserva come il dato sia sostanzialmente stabile intorno al 5%. Relativamente al ciclo di transhipment, i volumi più importanti si sono registrati per la classe 9, che si colloca al 23% ma è seguita quest'anno dalla classe 8, salita dal 10% al 23%, a discapito della 3, scesa dal 28% al 18% del totale dei contenitori di trasbordo.

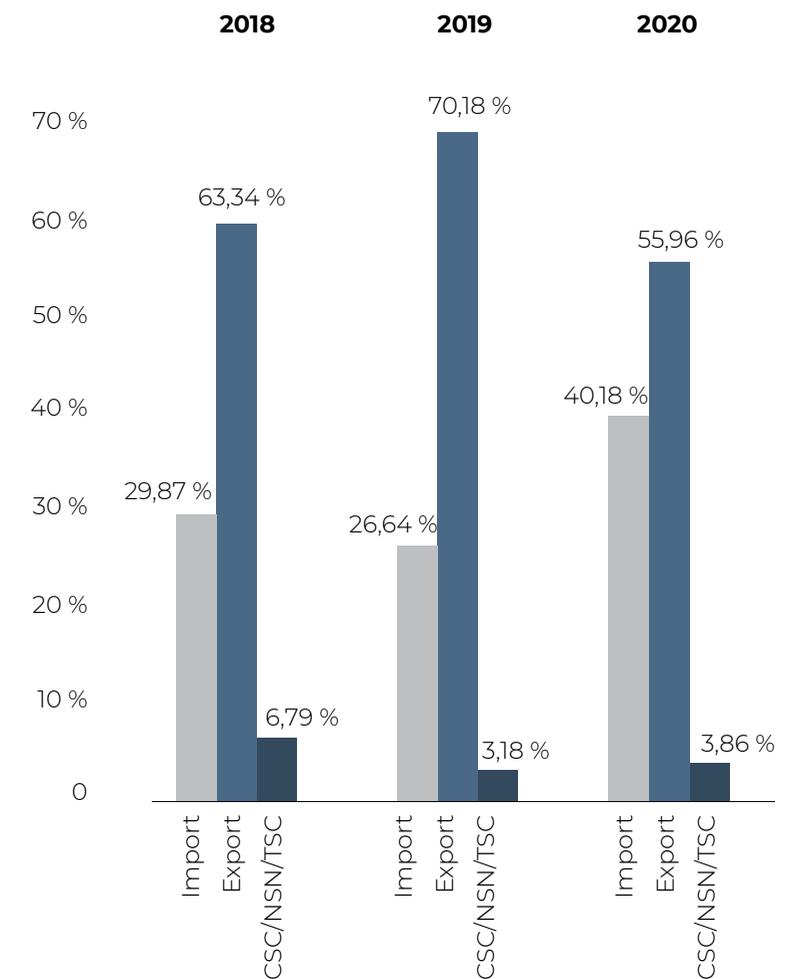
SCOMPOSIZIONE MERCI PERICOLOSE PER CLASSI DI PERICOLOSITÀ IMPORT/EXPORT (%) PSA SECH

CLASSI	DESCRIZIONE	IMPORT (%)			EXPORT (%)			TRANSHIPMENT (%)		
		2018	2019	2020	2018	2019	2020	2018	2019	2020
1	Esplosivi	0,00	0,00	0,00	0,15	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Gas	0,00	0,00	0,04	0,02	0,06	0,06	0,00	0,00	0,00
2.1	Gas Infiammabili	1,20	2,14	1,38	3,43	2,98	3,07	2,56	3,50	2,33
2.2	Gas non infiammabili/ non tossici	2,08	4,23	4,32	4,49	6,59	6,20	6,55	4,89	9,30
2.3	Gas tossici	0,00	0,26	0,27	0,15	0,24	0,22	0,29	0,00	0,00
3	Liquidi infiammabili	45,27	48,72	37,56	49,89	50,42	43,45	35,61	27,97	19,77
4.1	Solidi infiammabili, materie autoreattive ed esplosivi desensibilizzati	1,98	2,72	2,14	0,56	0,38	0,42	1,71	5,59	6,98
4.1	Solidi infiammabili, materie autoreattive ed esplosivi desensibilizzati	N.D.	N.D.	2,94	N.D.	N.D.	0,71	N.D.	N.D.	3,62
4.2	Materie soggette ad accensione spontanea	1,04	0,05	0,13	0,52	0,08	0,32	0,57	1,40	1,16
4.3	Sostanze che, a contatto con l'acqua emettono gas infiammabili	0,36	0,52	0,67	0,34	0,55	0,22	0,00	2,80	2,33
5.1	Sostanze ossidanti	3,23	2,82	3,16	3,85	2,06	2,65	8,83	5,59	5,23
5.2	Perossidi organici	0,10	0,00	0,13	0,42	0,42	1,31	0,00	1,40	2,91
6.1	Sostanze tossiche	6,92	5,18	5,56	2,31	1,94	2,81	8,55	4,20	4,07
8	Sostanze corrosive	13,11	11,19	17,40	16,80	16,82	16,97	8,83	9,79	22,67
9	Materie e oggetti pericolosi diversi	24,71	22,17	27,24	17,07	17,46	22,30	26,50	32,87	23,25

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 IMO IMPORT/EXPORT/ALTRI CICLI RISPETTO AL TOTALE PSA SECH

ANNO	2018		2019		2020	
	PSA GP	PSA SECH	PSA GP	PSA SECH	PSA GP	PSA SECH
IMO						
Import	1.932	29,87%	1.913	26,64%	2.247	40,18%
Export	4.098	63,34%	5.040	70,18%	3.130	55,9%
TOTALE CONTENITORI	6.030		6.953		5.377	
CSC/NSN/TSC	439	6,79%	228	3,18%	216	3,86%
TOTALE	6.469	99,99%	7.181	99,99%	5.593	100%



5.7

INCIDENTI SUL LAVORO E MALATTIE PROFESSIONALI

PSA Genova Pra' e PSA SECH 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, PSA

Genova Pra' e PSA SECH 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.

5.7.1

INFORTUNI SUL LAVORO E MALATTIE PROFESSIONALI

INFORTUNI SUL LAVORO DEI LAVORATORI DIPENDENTI

LAVORATORI DIPENDENTI	2018		2019		2020	
	PSA GP	PSA SECH	PSA GP	PSA SECH	PSA GP	PSA SECH
N° di infortuni sul lavoro ¹¹	24	13	33	10	14	6
di cui gravi ¹²	8	4 ¹³	11	2	8	2
di cui mortali	0	0	0	0	0	0

¹¹ Numero infortuni rendicontati ad INAIL in accordo alla normativa nazionale.

¹² 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.

¹³ Dato rielaborato al 18/09/2019 quando si è chiuso ufficialmente l'ultimo infortunio del 2018.

INFORTUNI SUL LAVORO DEI LAVORATORI NON DIPENDENTI

LAVORATORI NON DIPENDENTI	2018		2019		2020	
	PSA GP	PSA SECH	PSA GP	PSA SECH	PSA GP	PSA SECH
N° di infortuni sul lavoro	12	3	4	4	5	1
di cui gravi	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.
di cui mortali	1 ¹⁴	0	0	0	0	0

¹⁴ Incidente stradale avvenuto all'interno dell'area terminalistica che ha coinvolto personale esterno.

KPI INFORTUNI SUL LAVORO

LAVORATORI DIPENDENTI	2018		2019		2020	
INFORTUNI SUL LAVORO	PSA GP	PSA SECH	PSA GP	PSA SECH	PSA GP	PSA SECH
Tasso incidenza (Incidence Rate)	37,15	54,85	50,53	42,55	21,57	25,97
Indice di frequenza infortuni (Frequency Rate)	25,26	33,89	34,49	26,38	14,50	17,05
Indice di frequenza infortuni mortali (Fatal Frequency Rate)	0	0	0	0	0	0
Indice di frequenza infortuni gravi (High-consequence work-related injuries index)	8,42	10,43 ¹⁵	11,49	5,28	8,28	5,68
Indice di frequenza infortuni non gravi (Recordable work-related injuries)	16,84	23,46 ¹⁵	22,99	21,10	6,21	11,37
Tasso di gravità infortuni (Severity Rate)	0,88	2,03 ¹⁵	1,15	0,74	0,89	0,55
Durata media (Average Duration)	34,90	60,23 ¹⁵	33,45	28,00	61,71	32,33

¹⁵ Dato rielaborato al 18/09/2019 quando si è chiuso ufficialmente l'ultimo infortunio del 2018

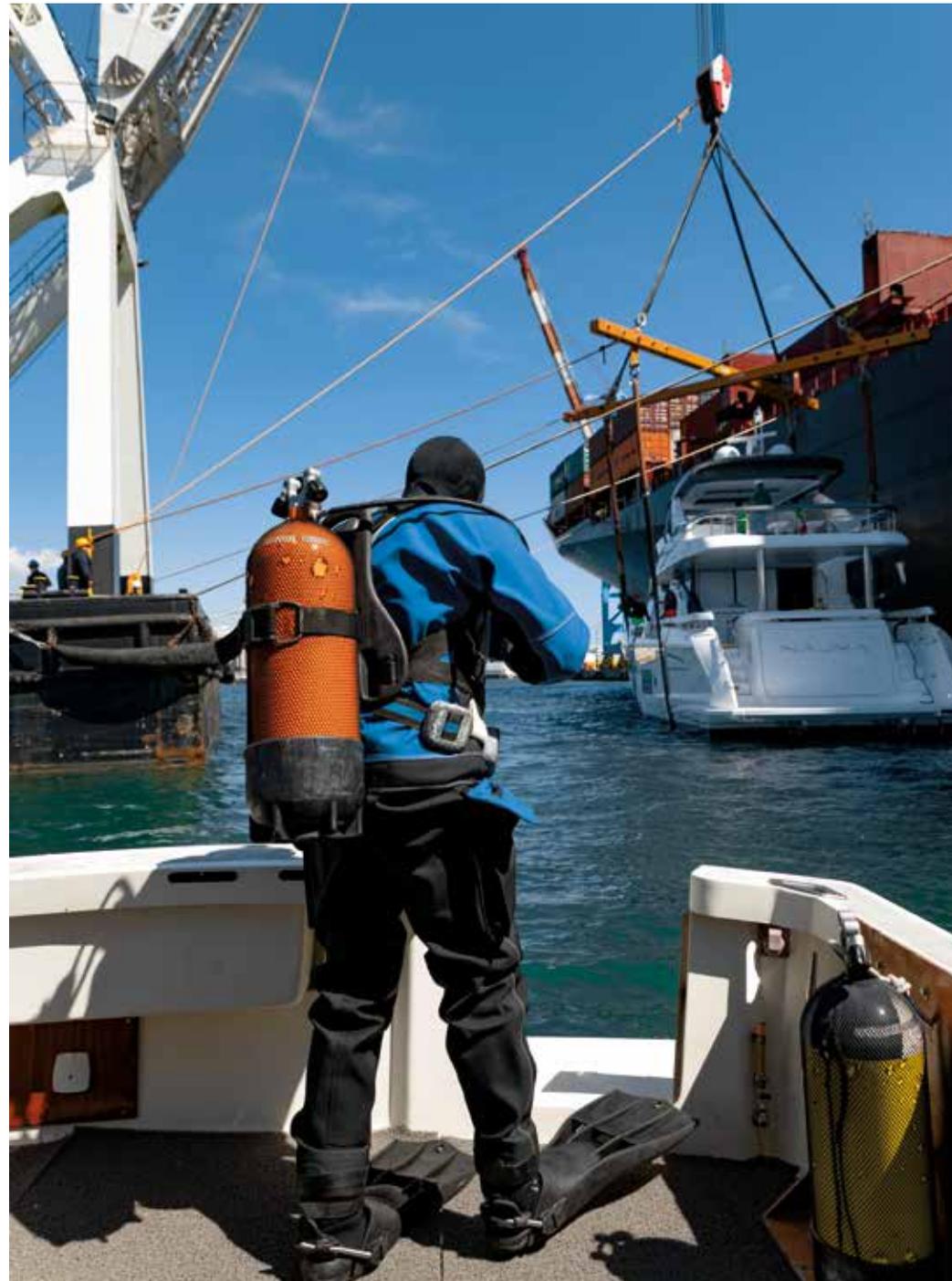
I tassi di infortunio seguono i seguenti metodi di calcolo, in coerenza con quanto indicato dalle linee guida GRI:

- **Tasso di incidenza (Incidence Rate)¹⁶:** n° infortuni * 1000/ n° dipendenti
- **Indice di frequenza infortuni (Frequency Rate)¹⁷:** (totale infortuni/totale ore lavorate) * 1.000.000;
- **Tasso di gravità infortuni (Severity Rate)¹⁸:** (totale di giorni persi/totale ore lavorate) * 1.000;
- **Durata media (Average Duration):** n° giorni di assenza dal lavoro dovuti a infortunio/ n° infortuni. In PSA Genova Pra' e PSA SECH non si sono verificati casi di malattie professionali per il triennio di riferimento.

¹⁶ 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 di PSA SECH.

¹⁷ 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 di PSA SECH.

¹⁸ Rispetto ad altri indicatori, questo indice è calcolato utilizzando un moltiplicatore pari a 1000 per ottenere un valore rappresentativo se comparato alle dimensioni di PSA SECH.



Un sommozzatore è pronto a immergersi per controllare l'imbracatura di uno yacht da imbarcare al terminal SECH.

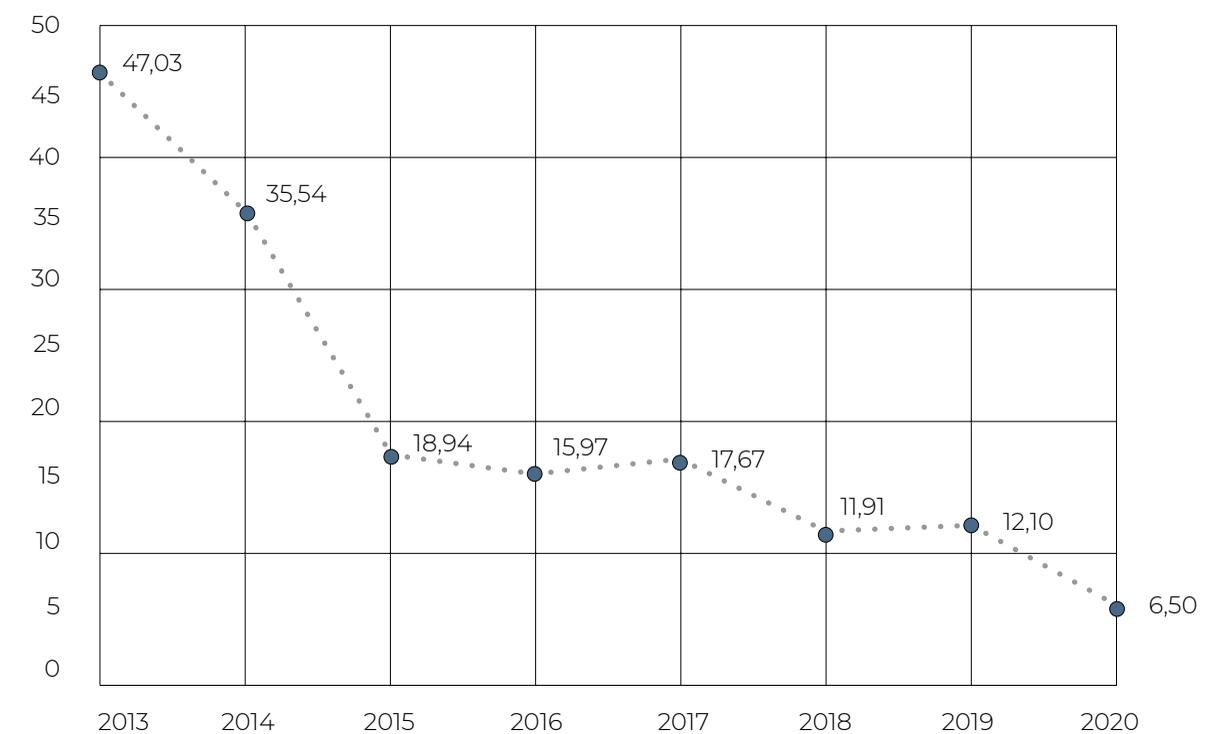
5.7.1.1

ANALISI DEGLI INFORTUNI PSA GENOVA PRA'

PSA monitora l'andamento infortunistico attraverso l'indicatore Lost Time Injury Frequency Overall che indica il numero totale di infortuni afferenti all'attività lavorativa, occorsi a dipendenti PSA e ad appaltatori, per milione di ore lavorate. Nel grafico seguente se ne presenta l'andamento storico.

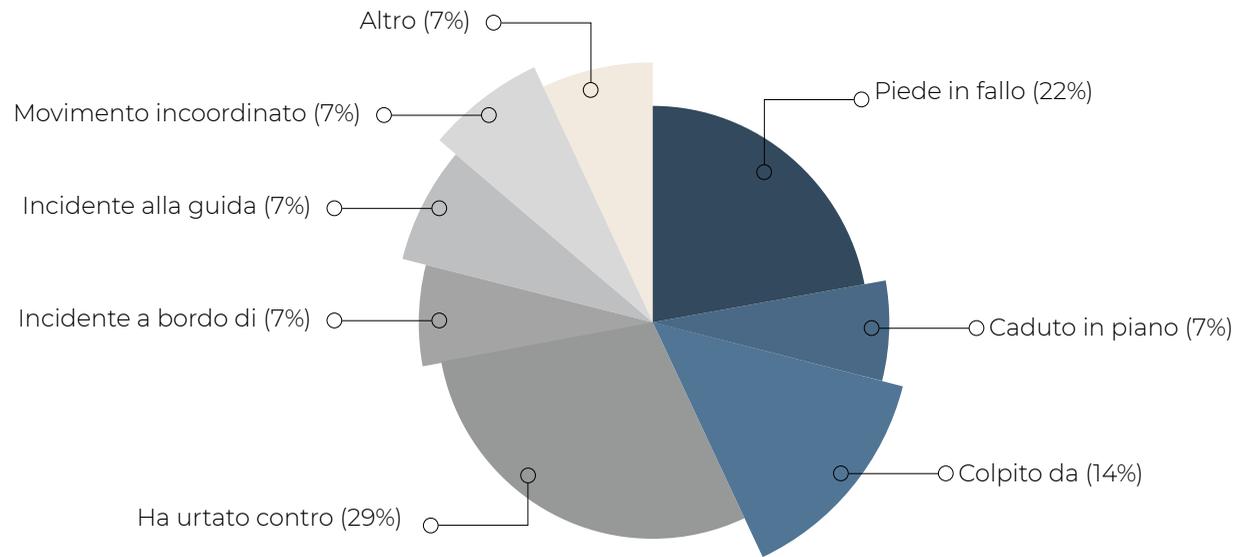
ANDAMENTO INFORTUNISTICO PSA GENOVA PRA'

LTIF OVERALL



Facendo riferimento in modo più puntuale agli infortuni occorsi a dipendenti di PSA Genova Pra', dal grafico seguente si evince come nel 2020 il maggior numero di eventi infortunistici sia stato causato da dinamiche associate ad una disattenzione dell'operatore o da cause accidentali: in particolare il 29% dei casi è dovuto ad urti, il 22% dei casi è dovuto a piede in fallo, infine il 14% degli infortunati è stato colpito da qualcosa.

CAUSALI INFORTUNI PSA GENOVA PRA'



Gli infortuni occorsi, inoltre, originano tipicamente distorsioni (21,4 %) e contusioni (21,4%).

Nell'anno 2020 il numero degli infortuni (incidenti in itinere esclusi) risulta nettamente minore rispetto agli anni precedenti (14 nel 2020, 33 nel 2019, 24 nel 2018); sicuramente su questo andamento infortunistico ha impattato fortemente l'emergenza COVID-19 vissuta durante l'anno.

Nel 2020 si sono verificati inoltre 5 infortuni, occorsi a **personale non dipendente**, ma operante in terminal; in particolare, si sono verificati un investimento, problematiche legate a "piede in fallo" ed urti.

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

5.7.1.2

ANALISI DEGLI INFORTUNI PSA SECH

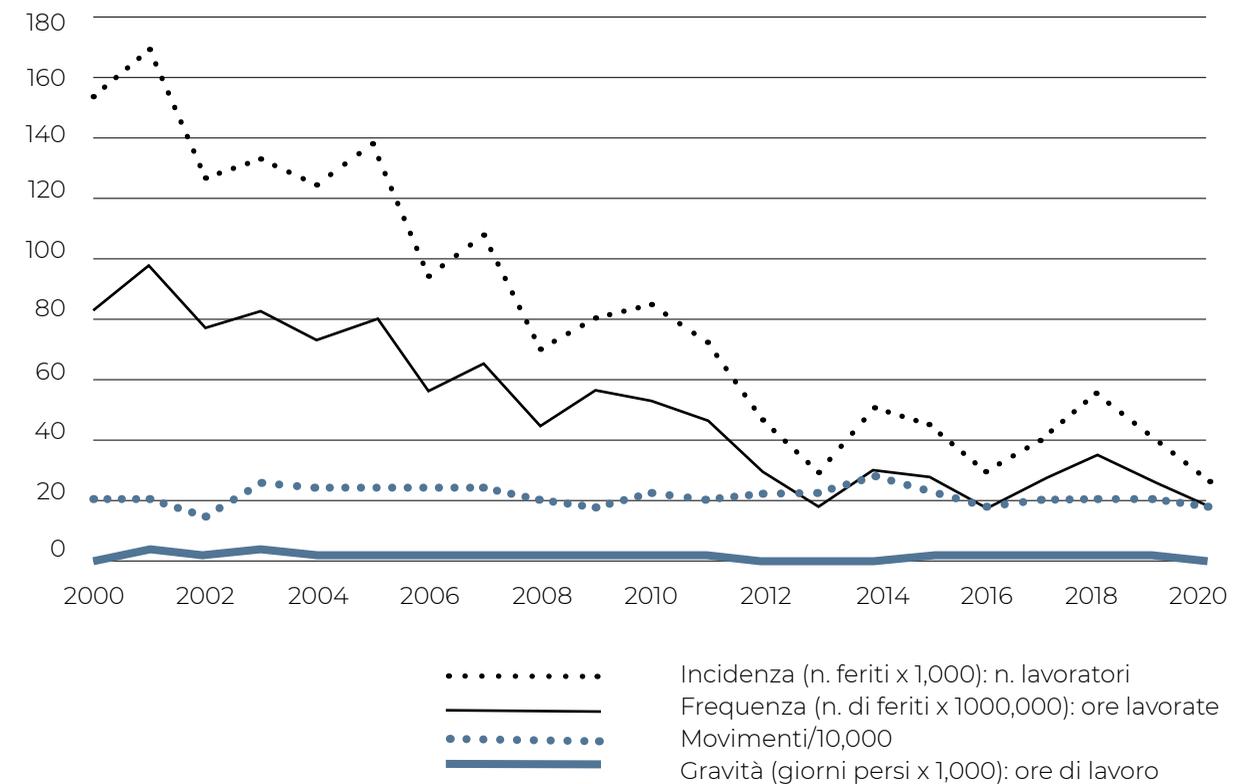
Nel corso del 2020 si sono verificati 6 infortuni a personale dipendente di PSA SECH.

Nel corso degli ultimi tre anni, analizzando i dati nel loro complesso, siamo passati dai 13 casi di infortunio del 2018, annualità in cui il numero di eventi è sempre risultato superiore, ai 6 eventi del 2020. Nel complesso, il dato 2020 rappresenta un calo del 45% rispetto alla media dei tre anni precedenti.

Ulteriore riprova del buon andamento statistico è desumibile dalla forte contrazione del fenomeno generale sul più lungo periodo, di oltre l'80%, ottenuta nei 20 anni di attività (36 infortuni nel 2009 e 6 infortuni nel 2020) come anche desumibile dal grafico qui di seguito riportato. Occorre rilevare che, sebbene nel 2020 si sia registrata una flessione rispetto agli anni precedenti, l'ultimo anno è stato particolare per via dello scenario COVID-19, coincidente anche con una minore e diversamente organizzata operatività del terminal.

Di seguito si riportano i dati relativi all'andamento infortunistico di PSA SECH:

ANDAMENTO INFORTUNISTICO PSA SECH





I dati statistici di frequenza (17%), incidenza (26%), gravità (0,55%) e durata (32,5) sono risultati essere tutti inferiori alla media dei 3 anni precedenti (29%; 46,6%; 1,2%; 39,4), a riconferma del buon andamento infortunistico aziendale.

Le **figure professionali aziendali coinvolte**, nel 2020, sono risultate essere: due operatori di gru di banchina, due operatori di transtainer ferrata, un addetto alla manutenzione impianti elettrici e un addetto alla manutenzione dei mezzi rotabili.

Le figure professionali esposte a maggior rischio nel triennio di riferimento risultano essere quelle di: addetto al reparto manutenzione (5 rotabili e 3 elettrica), addetto alla conduzione mezzi (3 gru di banchina e 2 operatore RMG), stivatore e

addetto alle verifiche doganali (3), addetto gate e impiegato tecnico (2).

Nel 2020 si è verificato, inoltre, 1 infortunio, occorso a personale non dipendente, ma operante in terminal. In particolare, tale evento ha riguardato un operatore CULMV addetto all'apertura di alcuni twist lock a bordo nave.

L'analisi dei dati e delle testimonianze raccolte consentono l'individuazione delle cause radice che soggiacciono al verificarsi degli eventi infortunistici e la determinazione delle azioni da attuare per evitare il ripetersi dell'evento e migliorare le condizioni di salute e sicurezza del luogo di lavoro.

Per quanto attiene alle cause principali di infortunio in PSA SECH, di maggior dettaglio è la tabella che segue:

CAUSALI INFORTUNI PSA SECH	2018		2019		2020	
	I	E	I	E	I	E
Caduta da diverso livello	1	0	0	0	0	0
Caduta in piano	3	0	1	1	1	0
Circolazione mezzi d'opera	0	1	0	0	0	0
Contraccolpo	1	0	1	0	0	0
Discesa da mezzi	2	0	1	0	1	0
Discesa scale	1	0	2	1	1	0
Materiali in dispersione nell'aria	1	0	2	1	0	0
Salita scale	0	0	0	1	0	0
Salita su mezzi	0	0	0	0	1	0
Schiacciamento	1	1	2	0	0	0
Taglio	2	0	0	0	0	0
Urto	1	1	1	0	2	1
TOTALE	13	3	10	4	6	1

Occorre rilevare che i due terzi degli infortuni verificatisi nel corso del 2020 trova cause equamente distribuite tra caduta in piano, discesa da mezzi, discesa scale e salita su mezzi; il restante terzo ha quale causa l'urto.

Le cause principali, nel triennio di riferimento, sono: caduta in piano (5), discesa mezzi - discesa scale - urto (4), materiali in dispersione nell'aria e schiacciamento (3), contraccolpo e taglio (2), caduta da diverso livello e salita su mezzi (1). Per quanto attiene il 2020, considerata la tipologia di infortuni occorsi, le attività di intervento al fine di ridurre o eliminare il loro ripetersi, nello specifico, sono state:

- inserimento all'interno della documentazione di safety consegnata al comando nave l'obbligo in capo al medesimo di chiudere sempre i portelli di areazione prima dello sbarco;
- comunicazione al reparto manutenzione volta a sensibilizzare il proprio personale all'utilizzo dei previsti DPI;
- esecuzione di analisi dei requisiti normativi al fine di meglio indirizzare il prossimo acquisto di guanti;

- sostituzione della scala a quattro gradini in uso al reparto manutenzione rotabili;
- comunicazione ai preposti di vigilare sullo stato delle attrezzature di lavoro e di rammentarlo ai lavoratori.

Per quanto attiene il **personale non dipendente**, nel corso del 2020, si è verificato 1 infortunio relativo a un operatore CULMV che ha urtato con il fianco destro contro una ringhiera della nave, durante l'apertura di alcuni twist lock a bordo nave; la causa d'infortunio è stata dunque l'urto.

Relativamente a questo evento si è riscontrata una comunicazione tardiva al terminal, in quanto l'evento si è verificato la sera precedente, ma PSA SECH ne è stata informata solo il giorno successivo. Quale azione correttiva, il terminal ha identificato in proposito l'invio di una specifica comunicazione per sensibilizzare il personale non dipendente ad informare sempre e tempestivamente i preposti di quanto loro accaduto, poiché incidenti notificati solo nei giorni successivi non possono essere presi in considerazione ed essere considerati come veritieri.

5.7.2

NEARMISS

L'attenzione delle due aziende è rivolta anche all'individuazione dei mancanti 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' e PSA SECH, 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 2020, 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 metodologa 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;
- intensificazione dei controlli ispettivi sui componenti delle gru;
- implementazione di dispositivi anticaduta per apparati gru;
- sostituzione di parti di ricambio difettose;
- implementazione di nuova logica per la chiusura twist su gru di banchina.

Per quanto concerne PSA SECH, le azioni più significative scaturite dai nearmiss occorsi nel 2020 sono state le seguenti:

- ritracciatura di alcune baie del parco vuoti, per offrire migliori spazi di manovra agli operatori addetti alla conduzione delle semoventi;
- introduzione di viti autobloccanti per incrementare la tenuta dei perni dei cancelletti delle gru di banchina e pianificata a sistema la verifica periodica dei blocchi di serraggio, per accertare eventuali anomalie o allentamenti dei perni dei cancelletti;
- invio di lettera di contestazione a società di trasporti per segnalare la scorretta manovra effettuata da un autista all'interno del terminal;
- fermo cautelativo dei mezzi da assoggettare a controlli manutentivi e messa in sicurezza delle aree di lavoro circostanti.



6

GRI CONTENT INDEX

6.1

CONTENUTI STANDARD E INDICATORI GRI

Qui di seguito riportiamo l'indice dei contenuti generali (GRI 102 - General Disclosures 2016), il dettaglio degli indicatori che esprimono come PSA Genova Pra' e PSA SECH presidiano 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 2020 ("NR" in tabella).



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, 5.4
	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.	Lettera dell'AD agli SH
	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

SEZIONE	CORE/ COMPREHENSIVE	GRI DISCLOSURE	SDG #	DESCRIZIONE	PARAGRAFO
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
	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, 5
	Comprehensive	102 - 31		Riesame dei temi economici, ambientali e sociali.	2, 2.2, 3, 5
	Comprehensive	102 - 32		Ruolo del massimo organo di governo nel reporting di sostenibilità.	2.1
	Comprehensive	102 - 33		Comunicazione delle criticità.	2, 3, 5
	Comprehensive	102 - 34		Natura e numero totale delle criticità.	NR
	Comprehensive	102 - 35		Politiche retributive.	3.4

SEZIONE	CORE/ COMPREHENSIVE	GRI DISCLOSURE	SDG #	DESCRIZIONE	PARAGRAFO
	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
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 MATERIALE	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	3.4
	202 - 2: Proporzione 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: Proporzione di spesa verso fornitori locali.	12	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

GRI 300 - ENVIRONMENTAL TOPIC-SPECIFIC STANDARD DISCLOSURES

ASPETTO MATERIALE	INDICATORI GRI (CODICE E DESCRIZIONE)	SDG #	PARAGRAFO
ENERGIA	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	4.3
	302 - 5: Riduzione del fabbisogno energetico di prodotti e servizi.	7, 8, 12, 13	4.3
EMISSIONI	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
	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
	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
RIFIUTI	306 - 1: Produzione rifiuti e impatti significativi correlati.	3, 6, 11, 12	4.1.2
	306 - 2: Gestione degli impatti significativi correlati ai rifiuti.	3, 6, 11, 12	4.1.2
	306 - 3: Rifiuti prodotti.	3, 11, 12	4.1.2.1, 4.1.2.2
	306 - 4: Rifiuti non destinati a smaltimento.	3, 11, 12	4.1.2.1, 4.1.2.2
	306 - 5: Rifiuti destinati a smaltimento.	3, 11, 12	4.1.2.1, 4.1.2.2
VALUTAZIONE AMBIENTALE DEI FORNITORI	308 - 1: Nuovi fornitori che sono stati valutati utilizzando criteri ambientali.		5.4
	308 - 2: Impatti ambientali negativi nella catena di fornitura e azioni intraprese.		5.4

GRI 400 - SOCIAL TOPIC-SPECIFIC STANDARD DISCLOSURES

ASPETTO MATERIALE	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
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	5.3
	404 - 2: Programmi di aggiornamento delle competenze dei dipendenti e programmi di assistenza alla transizione.	8	5.3
	404 - 3: Percentuale di dipendenti che ricevono una valutazione periodica delle performance e dello sviluppo professionale.	5, 8	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
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
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

6.2

MOTIVAZIONI DI NON APPLICABILITÀ DEGLI INDICATORI GRI

INDICATORI GRI MATERIALI NON RENDICONTATI (CODICE E DESCRIZIONE)	MOTIVAZIONE
201 - 2: Implicazioni finanziarie e altri rischi e opportunità dovuti al cambiamento climatico.	Non rendicontato da entrambe le organizzazioni per attuale indisponibilità del dato.

6.3

FUNZIONI RESPONSABILI

Per informazioni, commenti, richieste o osservazioni sui contenuti del report di sostenibilità 2020 di PSA Genova Pra' e PSA SECH 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
terminal.contentori@sech.it
www.psagp.it
www.sech.it

