

SOSTENIBILITÀ IN



ALWAYS ALONGSIDE  
FOR A SUSTAINABLE FUTURE



#### Crediti

**Redazione:** Paola Cavassa e Tiziana Gianuzzi

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

**Direzione creativa:** Studio Blinking City

**Art Direction e graphic design:** Marina Pezzotta

**Fotografie:** Gianluca Giannone e Andrea Mignòlo

#### Si ringraziano

Rimorchiatori Riuniti Porti di Genova e Venezia

Corpo Piloti dei Porti di Genova e Venezia

Gruppo Antichi Ormeggiatori del Porti di Genova e Venezia

#### Copyright

© 2023 PSA Genova Pra', PSA SECH e PSA Venice-Vecon per i contenuti testuali

© 2023 Blinking City per i contenuti fotografici

© 2023 Caroline Lim per l'illustrazione "Cultura FISH"

Stampato da Arti Grafiche Larovere srl, Milano,  
nel mese di luglio 2023

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



# 00.

## SOMMARIO

	<b>MESSAGGIO DELL'AMMINISTRATORE DELEGATO AGLI STAKEHOLDER</b>	<b>6</b>
<b>1</b>	<b>PRESENTAZIONE DI PSA ITALY</b> 1.1 MISSION E POLITICA 1.2 STORIA 1.3 ASSETTO PROPRIETARIO E CORPORATE GOVERNANCE 1.4 CONDOTTA ETICA E CONFORMITÀ NORMATIVA	<b>8</b> 10 14 30 34
<b>2</b>	<b>MERCATO DI RIFERIMENTO</b> 2.1 OTTIMIZZAZIONE DELLA CATENA DEL VALORE	<b>40</b> 54
<b>3</b>	<b>L'APPROCCIO SOSTENIBILE DI PSA ITALY</b> 3.1 COINVOLGIMENTO DEGLI STAKEHOLDER 3.2 ANALISI DI MATERIALITÀ 3.3 IMPATTI, DESIDERATA, OBIETTIVI E TRAGUARDI	<b>58</b> 60 69 73
<b>4</b>	<b>LA SOSTENIBILITÀ ECONOMICA</b> 4.1 STATO PATRIMONIALE 4.2 RISULTATI DI GESTIONE 4.3 VALORE ECONOMICO DIRETTO GENERATO E DISTRIBUITO 4.4 CONTRATTI DI LAVORO, REMUNERAZIONE E INCENTIVI	<b>82</b> 84 84 89 101
<b>5</b>	<b>LA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE</b> 5.1 IMPATTI AMBIENTALI DIRETTI 5.1.1 Consumo di risorse 5.1.2 Produzione di rifiuti 5.1.3 Emissioni in atmosfera 5.2 IMPATTI AMBIENTALI INDIRETTI 5.3 ADATTAMENTO AL CAMBIAMENTO CLIMATICO	<b>106</b> 111 113 130 152 167 172
<b>6</b>	<b>LA SOSTENIBILITÀ SOCIALE</b> 6.1 DIVERSITÀ E INCLUSIONE 6.1.1 Evoluzione e composizione del personale 6.1.2 Ricerca e selezione 6.2 FORMAZIONE E CRESCITA PROFESSIONALE 6.3 APPROVVIGIONAMENTO SOSTENIBILE 6.4 SALUTE E SICUREZZA SUL LAVORO IN PSA ITALY 6.4.1 Incidenti sul lavoro e malattie professionali in PSA Italy 6.5 SECURITY E GESTIONE DELLE MERCI PERICOLOSE IN PSA ITALY	<b>178</b> 181 181 190 192 197 198 208 217
<b>7</b>	<b>GRI CONTENT INDEX</b> 7.1 CONTENUTI STANDARD E INDICATORI GRI 7.2 ALTRI TEMI 7.3 FUNZIONI RESPONSABILI	<b>226</b> 228 244 246

# MESSAGGIO DELL'AMMINISTRATORE DELEGATO AGLI STAKEHOLDER

---

A tutti gli Stakeholder

Egregi Signori,



Il report di quest'anno sottolinea il nostro approccio integrato e i progressi compiuti per traghettare sempre più la nostra attività verso la sostenibilità, nel perseguimento dei nostri obiettivi di business.

PSA International, in quanto operatore portuale e logistico globale, e PSA Italy, in quanto primo port operator italiano, hanno come principi di riferimento la leadership industriale responsabile ed un approccio sostenibile al business. Ci impegniamo a rendere sempre più sicuri i processi lavorativi e promettiamo di dare il massimo per proteggere ciò che ci sta a cuore: i lavoratori, gli Stakeholder, il pianeta.

Leggerete che i buoni profitti economici del 2022, raggiunti grazie all'impegno ed alla dedizione della nostra forza lavoro e di tutti coloro che ogni giorno contribuiscono a rendere eccellente il nostro servizio, sono andati di pari passo con ambiziose politiche d'investimento le quali, a loro volta, hanno un impatto sociale positivo per tutti coloro che sono coinvolti nella nostra catena del valore, garantendo un ambiente di lavoro sicuro ed inclusivo, pratiche aziendali responsabili ed azioni per attenuare il cambiamento climatico tramite la decarbonizzazione delle nostre operazioni.

Nel concreto, molto abbiamo fatto per aumentare il trasporto di volumi su ferrovia, diventando protagonisti intermodali in prima persona. Una scommessa che abbiamo vinto con il lancio del treno per Basilea in Svizzera e che ora rafforziamo con l'avvio sul mercato del treno gemello per Kornwestheim in Germania. Stiamo inoltre continuando a sostituire i vecchi mezzi operativi con equipment elettrici di ultima generazione, capaci di abbattere drasticamente le emissioni e di garantire la giusta ergonomia per i lavoratori. Negli anni a venire faremo ancora molto in questi ambiti, certi che la strada intrapresa sia quella più giusta.

Molto abbiamo fatto anche in termini di partnership e di fiducia con i nostri fornitori e clienti. Per allungare la catena del valore e offrire un servizio sempre più completo, abbiamo dato il massimo per il lancio del nuovo servizio Port+, fornendo soluzioni a coloro che utilizzano i nostri terminal e offrendo servizi logistici aggiuntivi alle aziende, che sempre più spesso scelgono un porto in base alla capacità di garantire efficienza. L'ingresso di PSA nel settore logistico sarà negli anni a venire una delle sfide più accattivanti in termini di business.

Non da ultimo, anche per il 2022 abbiamo dato il massimo impegno per sostenere il tessuto sociale nel quale operiamo. La nostra ormai salda politica di responsabilità sociale si è trasformata in azioni concrete a sostegno delle attività promosse da istituzioni, enti locali e associazioni private che hanno potuto contare sul nostro contributo.

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

Desidero ringraziare, a nome di tutti i componenti del Consiglio di Amministrazione, tutti coloro che hanno contribuito e ancora collaboreranno all'affermazione di PSA Italy: Dipendenti, Istituzioni, Clienti, Sindacati, Partner. Abbiamo raggiunto importanti traguardi sin qui, ma siamo certi di poter dare ancora molto per affrontare le sfide di business e sociali in modo efficace e adattivo a beneficio di tutti noi e del pianeta in cui viviamo.

Navighiamo spediti verso il futuro di PSA Italy, che è il futuro di tutti noi. Vi aspettiamo a bordo!

**Roberto Ferrari**  
**Amministratore Delegato PSA Genova Pra'**  
**PSA SECH, PSA Venice-Vecon**

**01.**

**PRESENTAZIONE  
DI PSA ITALY**



## 1.1 MISSION E POLITICA

---

La mission di PSA International e delle sue controllate è quella di “Essere l'operatore portuale preferito negli hub gateway del mondo, rinomato per i servizi best-in-class e le partnership di successo.”<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Mission tratta dalla pagina web PSA International – PSA International (globalpsa.com): “To be the Port Operator of choice in world's gateway hubs, renowned for best-in-class services and successful partnerships”.



La politica HSS<sup>2</sup> del gruppo PSA evidenzia come la sostenibilità costituisca parte integrante dell'approccio di business di PSA Italy.

**“Nel cuore di PSA c'è un forte e costante impegno per fornire alle nostre persone un luogo di lavoro sicuro e salutare e per promuovere lo sviluppo sostenibile nelle comunità in cui operiamo.**

**Come leader di settore, miglioreremo continuamente i nostri standard e le prestazioni in materia di Salute, della Sicurezza, della Security e della Sostenibilità, e saremo un'azienda esemplare per queste tematiche.”**

La nuova politica è stata condivisa con gli Stakeholder e affissa presso i tre terminal di PSA Italy, sottoforma di placca metallica incisa.



**PSA HEALTH  
& SAFETY, SECURITY  
& SUSTAINABILITY  
POLICY**

La sostenibilità diventa  
uno dei tre pilastri  
dei terminal PSA Italy

<sup>2</sup> HSS: Health, Safety, Security, Sustainability

## 1.2 STORIA

Il marchio PSA Italy, nato a luglio 2021, ha la finalità di mettere l'attività tradizionale dei terminal portuali al servizio del settore della logistica, attivando relazioni commerciali con il proprio mercato di riferimento, con l'obiettivo di ricercare soluzioni innovative che identifichino in PSA Italy l'operatore di riferimento in grado di rispondere ai bisogni del mercato, a supporto dell'economia nazionale e internazionale.

Il marchio PSA Italy include tre organizzazioni unite da un'unica regia, ossia PSA Genova Pra', PSA SECH e PSA Venice-Vecon e tutte le ulteriori eventuali acquisizioni di PSA sul suolo nazionale, per poter così servire sempre meglio e in maniera sempre più efficiente e integrata la propria clientela globale.

Il Gruppo PSA International, con sede in Singapore, controlla al 100% la società di diritto belga denominata PSA Genova Investments NV (costituita dal gruppo PSA International al 62% e da GIP al 38%), la quale rappresenta la fusione tra due realtà terminalistiche operanti nel settore portuale da più di 25 anni, PSA Genova Pra' S.p.A. (PSA GP) e Terminal Containeri Porto di Genova S.p.A. (PSA SECH), al fine di mettere in campo la dovuta sinergia per consolidare la leadership nell'Alto Tirreno. PSA Venice-Vecon è sottoposta al controllo diretto di PSA Investments NV (65,33%) e GIP (34,67%).

PSA, precedentemente nota come Port of Singapore Authority, ha gestito e sviluppato le operazioni commerciali presso il porto di Singapore dagli anni '70 fino al 1996; a partire dal 1997, a seguito del trasferimento delle funzioni di regolamentazione alla locale autorità marittima, la gestione del terminal container viene trasferita a PSA Corporation Limited, poi divenuta, nel

dicembre 2003, PSA International Pte Ltd, che oggi agisce come *holding* terminalistica di riferimento in 42 nazioni.

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

PSA Venice-Vecon è il terminal di eccellenza del Porto di Venezia ed è situato al centro della Laguna di Venezia, al Molo B di Porto Marghera.

Il traffico containerizzato si affaccia per la prima volta a Venezia alla fine degli anni '60 con navi di tipo convenzionale o adattate; nei primi anni '70 la banchina del Molo B di Marghera viene attrezzata per creare un reparto operativo specifico che si occupi di movimentare merce in contenitori.

Nel 1987, sulla scia di esperienze già maturate all'estero, l'allora Provveditore del Porto decide di dar vita a una società per azioni a cui affidare la gestione del terminal contenitori in veste di impresa portuale che opera in regime di concessione demaniale pluriennale.

Le attività svolte dalle tre società di PSA Italy ruotano quindi attorno al ciclo completo delle operazioni portuali conformemente all'oggetto delle rispettive concessioni demaniali, costituendo un fondamentale anello nella catena logistica, mediante movimentazione, imbarco, sbarco, custodia, deposito e trasbordo contenitori da un vettore all'altro.

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



PSA International (PSA) è un operatore portuale leader a livello globale, nonché un partner affidabile della catena di approvvigionamento per tutti gli Stakeholder del settore cargo. Il portfolio PSA comprende oltre 60 terminal portuali, siti ferroviari e interni, distribuiti su 160 sedi in 42 paesi. Tra le operazioni portuali di punta si citano quelle che si effettuano nei terminal di Singapore e in Belgio. PSA effettua attività affiliate nella gestione della supply chain, della logistica, dei servizi marittimi e digitali. Attingendo alla profonda competenza ed esperienza di un team globale diversificato, PSA collabora con i propri clienti e partner per sviluppare ecosistemi portuali di livello mondiale, fornire soluzioni cargo innovative e co-creare un Internet of Logistics per accelerare il passaggio verso un commercio sostenibile. Per approfondimenti è possibile visitare la pagina [www.globalpsa.com](http://www.globalpsa.com) o seguire le pagine dedicate su LinkedIn e Facebook (@globalpsa).



# TIMELINE DEI TRE TERMINAL

## PSA SECH

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

1993

## PSA Genova Pra'

(già VTE - Voltri Terminal Europa S.p.A.)

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

Prima nave porta contenitori presso il terminal VTE

1994

VTE entra a far parte del Gruppo PSA International

1998

In ottemperanza alla Legge 84/1994, l'Autorità Portuale di Venezia bandisce una gara internazionale per la cessione della propria quota di controllo: SINPORT presenta il miglior piano d'impresa e si aggiudica la concessione del terminal container veneziano per 25 anni per un'area di 185.000 metri quadri e di una banchina da 510 metri, con un accosto per navi ro-ro da 30 metri.

Vecon entra a far parte del Gruppo PSA International

1998

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

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

Scambio azionario tra GIP e PSA (Vecon: GIP 60%, PSA 40%)

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

PSA diventa azionista di maggioranza (PSA 62%, GIP 38%) ed inizia la fase di integrazione tra PSA Genova Pra' e SECH

Realizzazione del nuovo brand PSA Italy

2017

PSA diventa azionista di maggioranza (PSA 62%, GIP 38%) ed inizia la fase di integrazione tra PSA Genova Pra' e SECH

Realizzazione del nuovo brand PSA Italy

2020

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

Realizzazione del nuovo brand PSA Italy

2021

2019-20

## PSA Venice-Vecon

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

1987

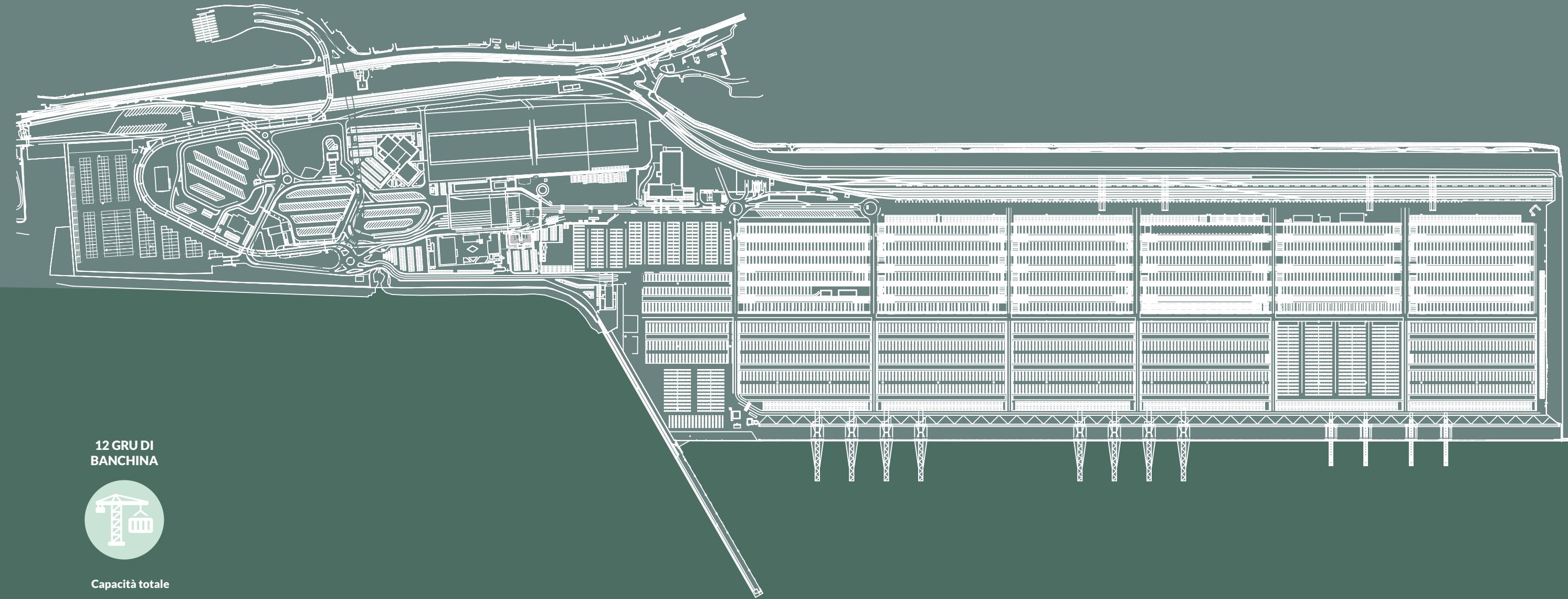
1997

2008

2008

1992

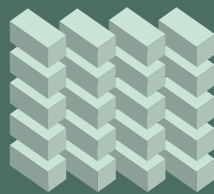
# PSA GENOVA PRA' CONTAINER TERMINAL



12 GRU DI  
BANCHINA



Capacità totale



2.000.000 TEU

Lungh. della  
banchina:

1.675 m

Area:

116 ettari

Profondità max in  
banchina:

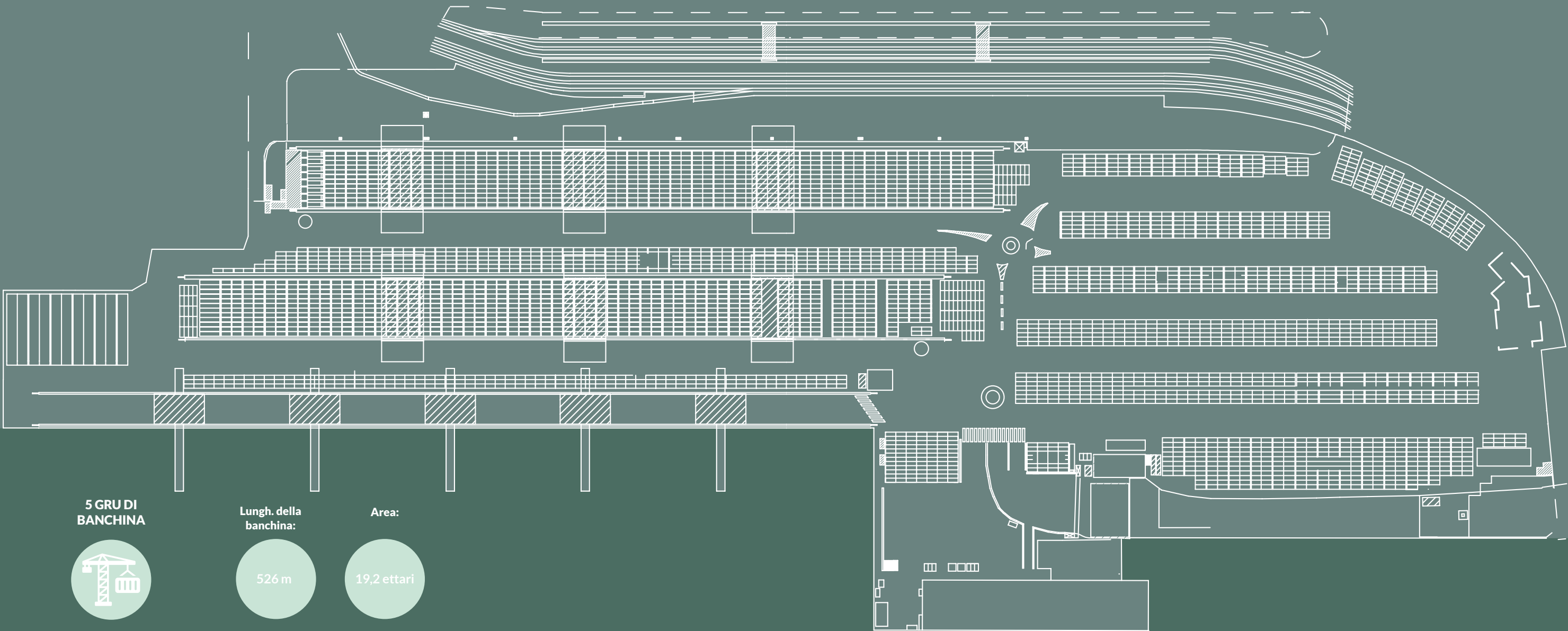
15 m

Ormezzi:

fino a  
4 navi

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

# PSA SECH CONTAINER TERMINAL



5 GRU DI  
BANCHINA



Lungh. della  
banchina:

526 m

Area:

19,2 ettari

Capacità totale



550.000 TEU

Profondità max in  
banchina:

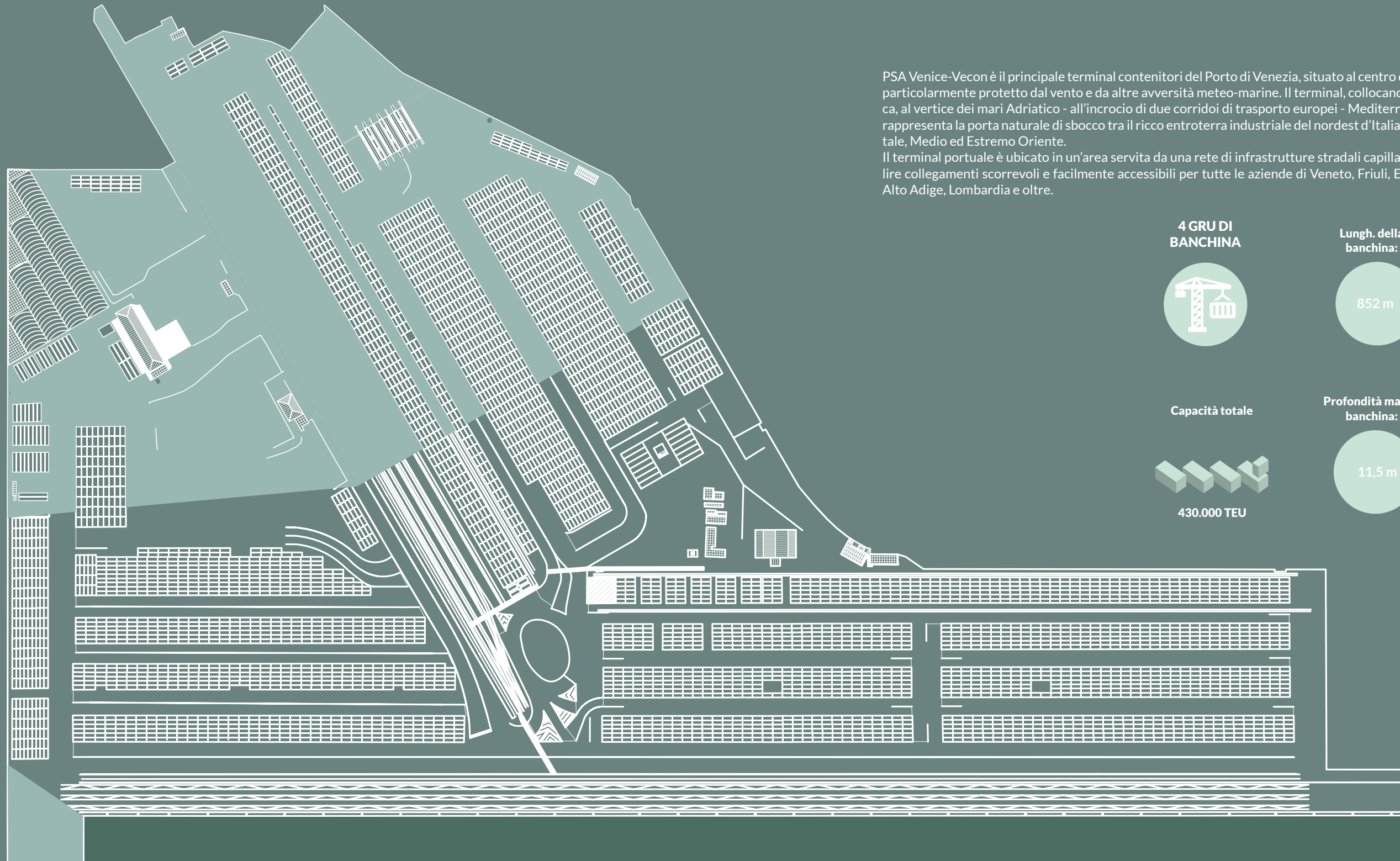
15 m

Ormeggi:

fino a  
2 navi

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

# PSA VENICE-VECON CONTAINER TERMINAL



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

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

**4 GRU DI  
BANCHINA**



**Lungh. della  
banchina:**

852 m

**Area:**

28 ettari

**Capacità totale**



430.000 TEU

**Profondità max in  
banchina:**

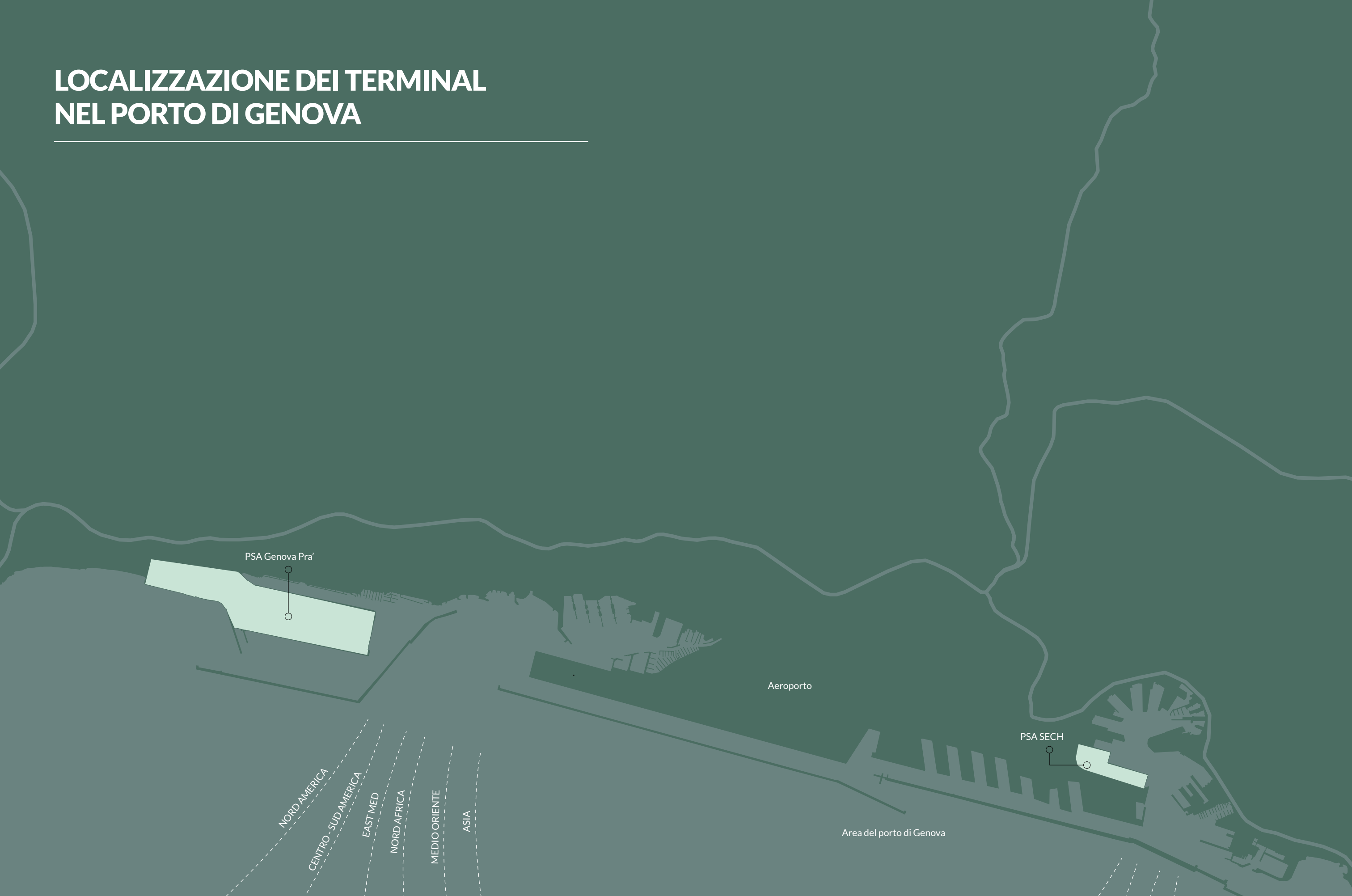
11,5 m

**Ormeggi:**

fino a  
4 navi

# LOCALIZZAZIONE DEI TERMINAL NEL PORTO DI GENOVA

---



PSA Genova Pra'

Aeroporto

PSA SECH

Area del porto di Genova

NORD AMERICA

CENTRO - SUD AMERICA

EAST MED

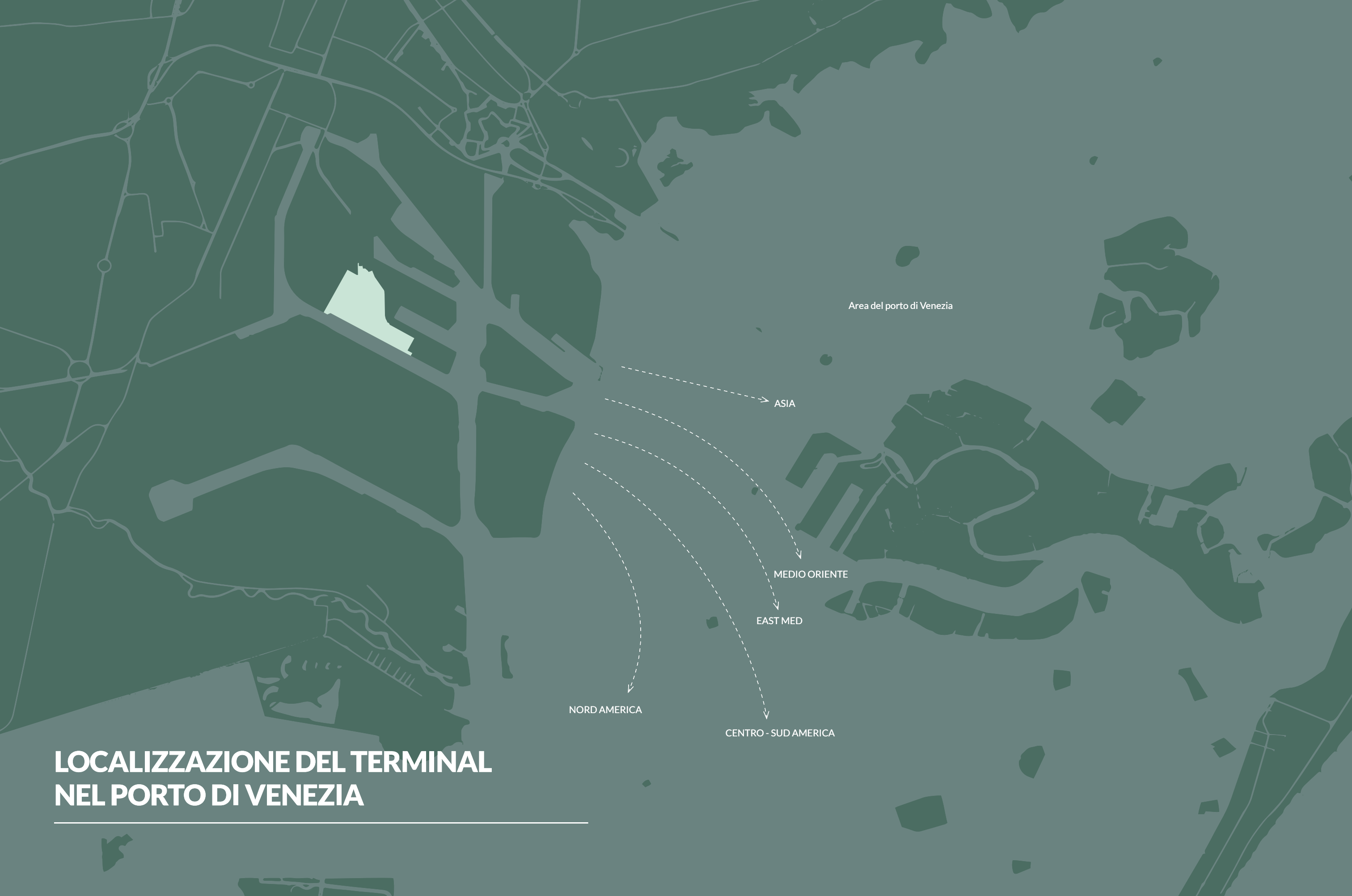
NORD AFRICA

MEDIO ORIENTE

ASIA

# LOCALIZZAZIONE DEL TERMINAL NEL PORTO DI VENEZIA

---



Area del porto di Venezia

ASIA

MEDIO ORIENTE

EAST MED

NORD AMERICA

CENTRO - SUD AMERICA

# CONNESSIONI



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

## 1.3 ASSETTO PROPRIETARIO E CORPORATE GOVERNANCE

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 sod-

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

Nelle società coinvolte esiste un sistema di procure e deleghe ripartito tra i consiglieri del Consiglio di Amministrazione delle due società, i Direttori Generali (Roberto Goglio per PSA Genova Pra' e nel 2022 ancora Roberto Fer-

rari per PSA SECH) e i dirigenti, in base al valore delle operazioni.

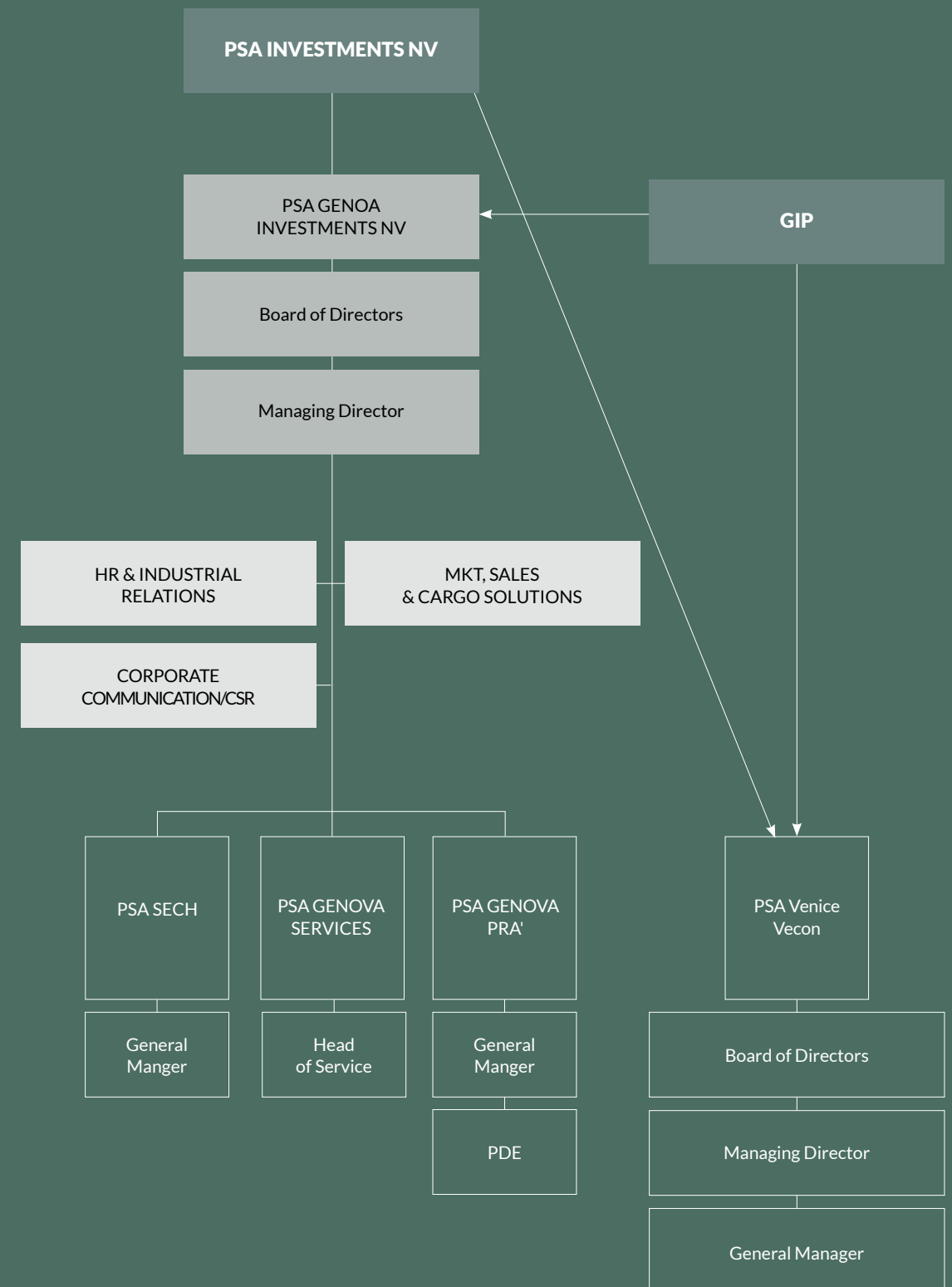
La partecipazione ad associazioni per l'anno di rendicontazione è riassunta nella seguente tabella:

### PARTECIPAZIONE AD ENTI E ASSOCIAZIONI PSA GENOVA INVESTMENTS

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

\*Il giorno 16 febbraio 2023 si è riunito il board di PSA Italy che ha nominato, al posto del Presidente uscente Gilberto Danesi, l'ingegner Marco Conforti quale nuovo Presidente di PSA Italy.

L'articolazione delle funzioni di vertice e le principali linee di riporto di PSA Investments NV





Il Consiglio di Amministrazione di PSA Genova Pra' S.p.A. in carica sino al 31 dicembre 2022 si compone di sette membri: il Presidente Giuseppe Danesi\* e sei Consiglieri, Nikolaus Roessner (Vice Presidente), David Yang, Vincent Ng Hak Sen, Sacha Denys, Olivier Laroche e Giulio Schenone. Il Consiglio di Amministrazione di PSA SECH (Terminal Contenitori Porto di Genova S.p.A.) in carica sino al 31 dicembre 2022 si compone di sette membri: il Presidente Giuseppe Danesi\* e sei Consiglieri, Stephen Nelson (Vice Presidente), David Yang, Vincent Ng Hak Sen, Sacha Denys, Olivier Laroche e Giulio Schenone. Il Collegio Sindacale di entrambe le società si compone di tre membri effettivi: il presidente Dott. Claudio Valz e i sindaci Dott. Pa-

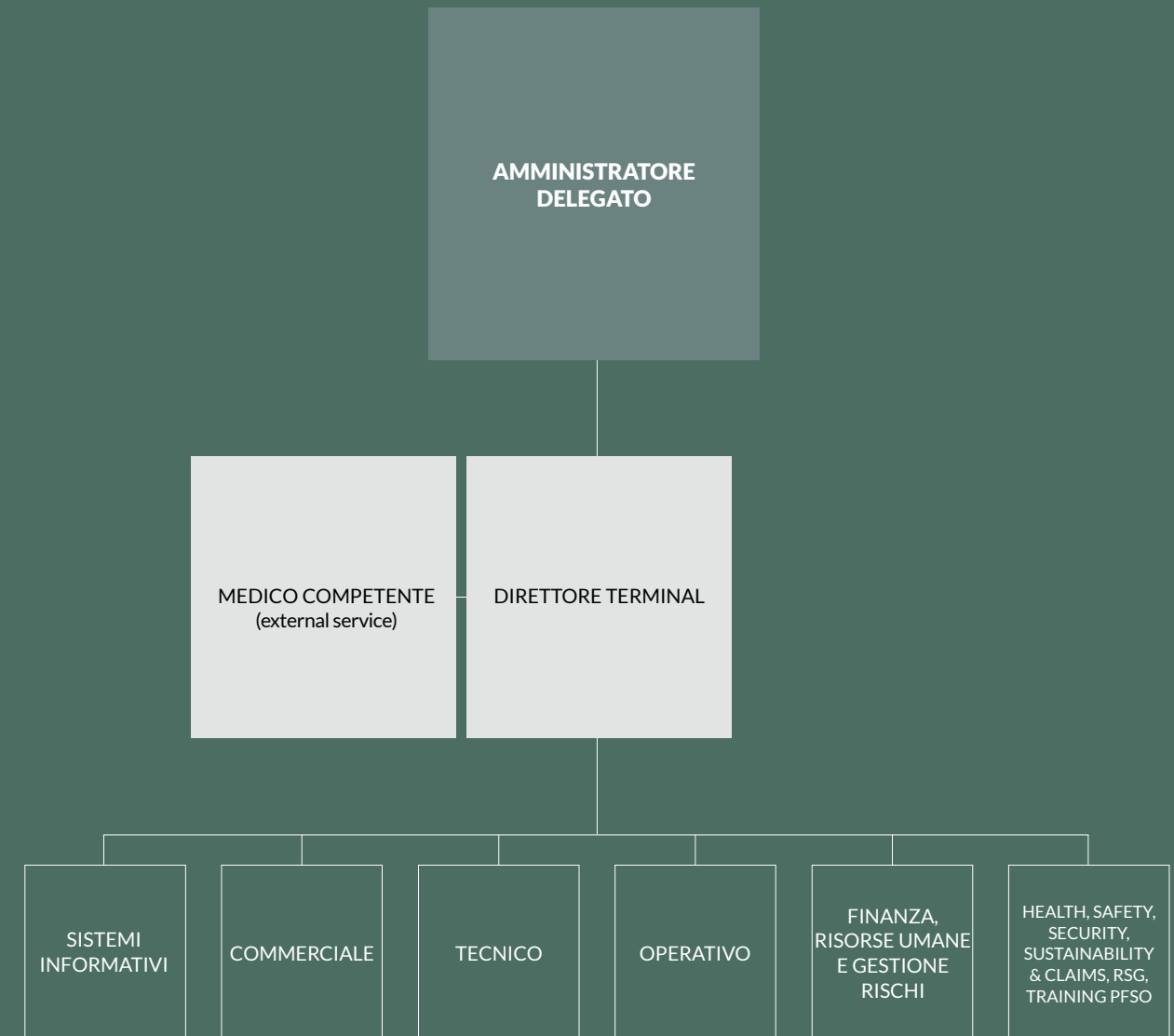
olo Fasce e Dott. Enrico Giuseppe Maresca. L'Organo di Vigilanza sull'applicazione del modello di gestione per la prevenzione dei reati ex D.lgs. 231/2001 è formato da tre membri per PSA Genova Pra' S.p.A. (Ing. Guido Torrielli, Presidente; Avv. Francesco Brignola e Avv. Pietro Barbieri) e da tre membri per PSA SECH (Terminal Contenitori Porto di Genova S.p.A.) (Dott. Guido Leonardi, Presidente, Avv. Francesco Brignola e Avv. Pietro Barbieri). I Bilanci al 31 dicembre 2022 di PSA Genova Pra' e PSA SECH sono certificati dalla società di revisione KPMG S.p.A. Per quanto riguarda il terminal di Venezia, la partecipazione ad associazioni è riassunta nella seguente tabella:

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

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

\* Il giorno 16 febbraio 2023 si è riunito il board di PSA Italy che ha nominato, al posto del Presidente uscente Gilberto Danesi, l'ingegner Marco Conforti quale nuovo Presidente di PSA Italy.

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



Il Consiglio di Amministrazione di PSA Genova Pra' S.p.A. Il Consiglio di Amministrazione di PSA Venice-Vecon, al 31 dicembre 2022, si compone di sette membri: il Presidente Gilberto Danesi\*, Nikolaus Roessner (Vicepresidente), l'Amministratore Delegato Roberto Ferrari, e i Consiglieri, David Yang, Vincent Ng Hak Sen, Giulio Schenone e Olivier Laroche. Il Collegio Sindacale si compone di tre membri effettivi: il Presidente dott. Clau-

dio Valz e i Sindaci Dott. Giancarlo Tomasin e Prof. Lorenzo De Angelis. L'Organo di Vigilanza sull'applicazione del modello di gestione per la prevenzione dei reati ex D.lgs. 231/2001 è formato da tre membri: Dott.ssa Elena Bonafè, Presidente, Avv. Pietro Barbieri e Dott. Aldo Tassoni. Il Bilancio 2022 di PSA Venice-Vecon è certificato dalla società di revisione KPMG S.p.A.

## 1.4 CONDOTTA ETICA E CONFORMITÀ NORMATIVA

### I SISTEMI DI GESTIONE

Il terminal di PSA Italy, nella conduzione del loro business, gestiscono numerose tipologie di rischio, che, se non adeguatamente monitorate, potrebbero generare impatti significativi di natura patrimoniale, economico-finanziaria, sociale, ambientale e reputazionale, deteriorando l'immagine aziendale nei confronti di tutti gli Stakeholder.

Per le tre società è quindi fondamentale disporre di sistemi di gestione e di controllo interno in grado di riconoscere, prevenire o minimizzare gli impatti di tutti i rischi insiti nello svolgimento delle attività, assicurando l'efficacia delle azioni intraprese, nonché il rispetto delle normative cogenti.

L'architettura dei sistemi di gestione e dei controlli interni di PSA Genova Pra', PSA SECH e PSA Venice-Vecon è improntata, quindi, sull'individuazione e sul riesame periodico dei fattori interni ed esterni del contesto in cui operano le organizzazioni, identificando tutte le parti interessate e le loro aspettative; in particolare i requisiti rilevanti vengono considerati come obblighi di conformità e pertanto monitorati nel tempo ed associati a obiettivi di miglioramento continuo del sistema di gestione. Tra le aspettative, particolare riguardo è riservato a quelle relative ai lavoratori, con i quali si mantiene

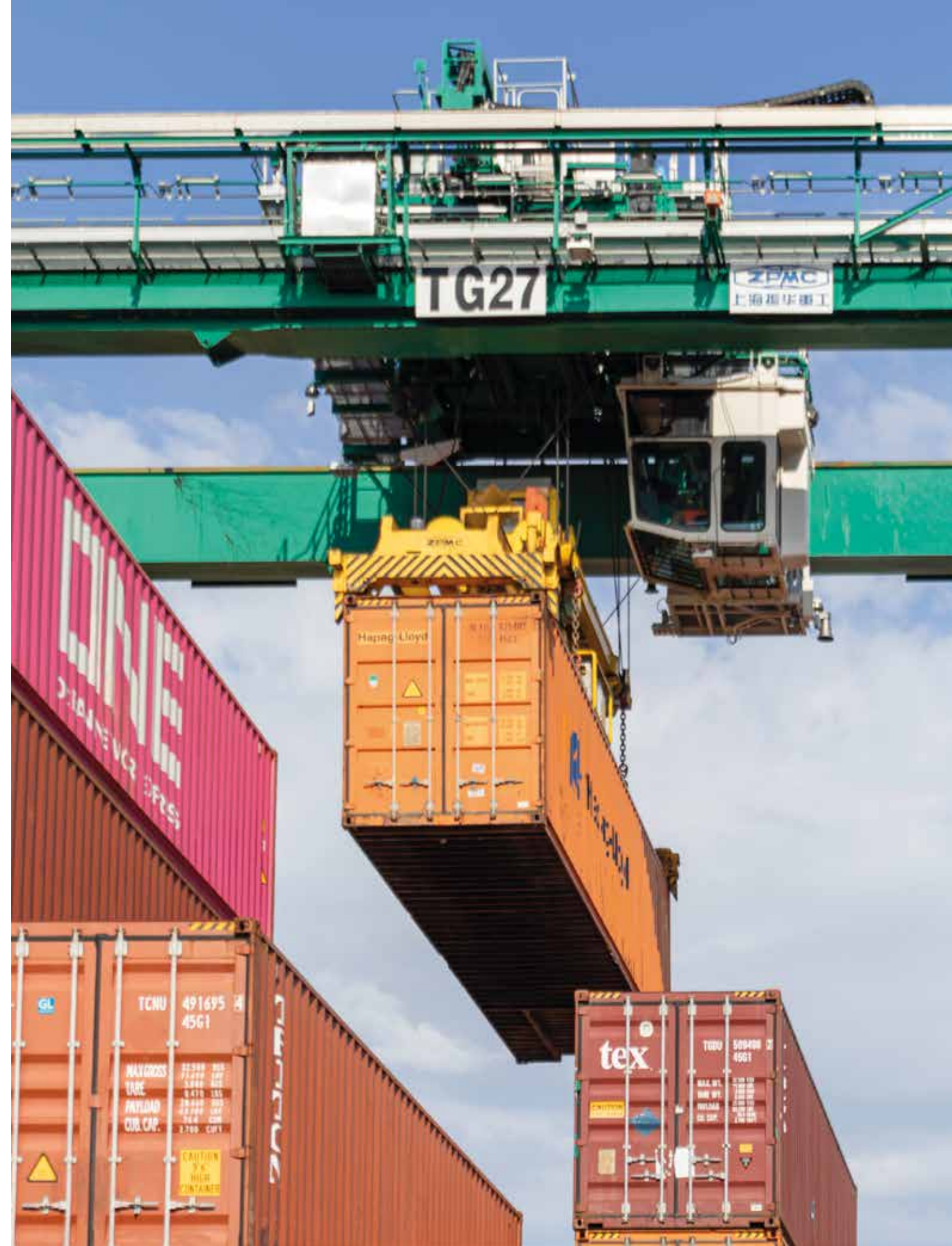
un canale aperto e continuo di comunicazione, come dettagliato nei capitoli a seguire.

PSA Genova Pra', PSA SECH e PSA Venice-Vecon hanno, pertanto, adottato un insieme di regole, procedure e misure organizzative volte a consentire l'identificazione, la misurazione, la gestione e il monitoraggio dei principali rischi, determinandone inoltre il grado di accettabilità attraverso una gestione coerente con gli obiettivi strategici individuati. La direzione, infatti, definisce e riasamina periodicamente traguardi e obiettivi, al fine di migliorare le prestazioni del sistema di gestione integrato, in coerenza con la politica aziendale ed i requisiti applicabili.

I sistemi di gestione dei terminal di PSA Italy applicano l'approccio per processi, che incorpora il concetto di P-D-C-A<sup>3</sup> 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

<sup>3</sup> P-D-C-A: Plan, Do, Check, Act.

\* Il giorno 16 febbraio 2023 si è riunito il board di PSA Italy che ha nominato, al posto del Presidente uscente Gilberto Danesi, l'ingegner Marco Conforti quale nuovo Presidente di PSA Italy.



fattori rilevanti del contesto e dei requisiti rilevanti delle parti interessate.

Tutto questo è stato tradotto, per i terminal di PSA Italy, in un sistema di gestione integrato conforme agli standard UNI EN ISO 9001:2015 (sistema di gestione della qualità), UNI ISO 45001:2018 (sistema di gestione della salute e sicurezza) e ISO 14001:2015 (sistema di gestione ambientale); la certificazione per quest'ultima norma volontaria è stata ottenuta da PSA SECH nel 2021.

PSA SECH, dal 2018, ha implementato un sistema conforme alla norma UNI ISO

37001:2016 (sistema di gestione anticorruzione).

Dal 2015 al 2019 il sistema integrato aziendale di PSA Genova Pra' è stato inoltre certificato in conformità ai requisiti della norma UNI CEI EN 50001 sull'energia; anche PSA Venice-Vecon ha conseguito tale certificazione a partire dal 2015. Il sistema di gestione dei tre terminal è stato nel tempo adeguato ai requisiti richiesti dagli Standard del Gruppo PSA, rispetto ai quali ne viene monitorata la conformità.

## IL CODICE ETICO

Il codice etico che PSA Genova Prà (dal 2012), PSA SECH (dal 2011) e PSA Venice-Vecon (dal 2012) hanno adottato è la testimonianza di un operato quotidiano coerente con i principi di correttezza, onestà e legalità, che sono alcuni dei valori guida di chi lavora e collabora con le organizzazioni, teso ad evitare qualsiasi azione dettata da ragioni improprie o di tipo personale.

I codici etici delle tre società sono allineati al The Code del Gruppo PSA, al quale tutte le *Business Unit* aderiscono per garantire processi decisionali e operativi, nel rispetto dei valori in esso contenuti.

A completamento di quanto sopra si aggiun-

ge l'ottenimento, per tutte le società, della certificazione AEOF, indispensabile per bilanciare l'esigenza di un maggiore controllo e sicurezza delle spedizioni con la necessità di facilitare il commercio legittimo. Tale sistema è periodicamente sottoposto a valutazione e revisione, in relazione all'evoluzione dell'operatività aziendale e del contesto di riferimento.

Anche gli organismi di vigilanza presenti nei terminal eseguono controlli periodici sull'operato aziendale, affinché siano sempre rispettate le norme cogenti e volontarie applicabili, quali ad esempio il codice etico ed i sistemi di gestione adottati.

**N**el 2022 non sono stati accertati né segnalati casi di corruzione riferiti o riferibili alle società, né si sono verificate non conformità a leggi e regolamenti o sono state comminate sanzioni pecuniarie significative.

Nel periodo considerato, inoltre, non sono state intraprese azioni legali, né vi sono azioni legali pendenti e/o concluse relative a comportamenti anti-competitivi o violazioni delle normative in materia di antitrust e concorrenza. PSA Genova Pra', PSA SECH e PSA Venice-Vecon hanno anche 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.

Inoltre, adempiendo a quanto previsto dal

codice ISPS (codice internazionale di sicurezza marittima per le navi e le infrastrutture portuali), e dal Regolamento (CE) 725/2004, entrato in vigore il 1° luglio 2004, PSA Genova Pra', PSA SECH e PSA Venice-Vecon hanno sviluppato un piano di security che prevede la preparazione, la prevenzione e l'adozione di specifiche procedure di risposta per ogni scenario valutato nel Port Facility Security Plan (PFSP).

Sui siti internet di PSA Genova Pra' ([www.psagp.it](http://www.psagp.it)), PSA SECH ([www.psasech.it](http://www.psasech.it)) e PSA Venice-Vecon ([www.vecon.it](http://www.vecon.it)) sono consultabili i documenti relativi alle certificazioni aziendali conseguite, alle politiche integrate di sistema, ai modelli organizzativi ex D.lgs. 231/01.

Sul sito [www.psaitaly.com](http://www.psaitaly.com) sono altresì presenti i riferimenti ai codici etici e alla sezione dei report di sostenibilità.

## CYBERSECURITY E PRIVACY DEI DATI

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

Nell'ambito delle attività portate avanti dalle singole aziende parte di PSA Italy e come previsto dall'EMA IT Region, PSA Genova Pra' ha iniziato il secondo percorso per conformarsi all'implementazione e al miglioramento del framework del Cyber Security Group.

Il framework GITSS 2.0 definisce i requisiti di sicurezza di base per tutti i sistemi ed è in linea con le principali pratiche di ISO 27002:2013 e NIST (National Institute of Standards and Technology) Cyber Security Framework, stabilendo ancora una volta la collaborazione tra le funzioni aziendali, come risk management, HR, HSS e legal, dimostrando che la sicurezza informatica non è solo responsabilità IT.

La tecnologia operativa (OT) si riferisce a qualsiasi disposizione di hardware e software interconnessi utilizzati per il monitoraggio e/o il controllo di dispositivi fisici, processi ed eventi. È stato, dunque, creato un team per occuparsi di IT e OT, assistendo le BU nell'assicurare che le misure di sicurezza OT siano implementate, instaurando inoltre una stretta collaborazione tra IT e OT-Engineering, con l'obiettivo di rivedere il censimento della rete OT e rinnovarla.

Analogamente a PSA Genova Pra', anche PSA Venice-Vecon continua il suo cammino di implementazione della cybersecurity attraverso l'adesione agli standard GITSS 2.0 e al Cyber Security Management System 2 (CSMS 2) che sviluppa gli standard

già consolidati (di derivazione NIST) del CSMS 1, estendendoli, di fatto, in maniera coerente, anche ad altri settori aziendali non propriamente IT, ma suscettibili delle medesime considerazioni in termini di sicurezza e continuità operativa.

A questi due progetti si affianca una ulteriore attività di espansione delle procedure di cyber security a tutti i componenti di tecnologia operativa (OT) che finora erano stati considerati al di fuori del perimetro di applicazione degli standard di sicurezza. È stato quindi lanciato, in collaborazione con il dipartimento di ingegneria, il progetto GOTSS 1.0 (Global Operations Technology Security Standards) che implementa gli standard di sicurezza informatica mutuati dalla ISO 27001/2, già propri del consolidato standard GITSS 1.0, anche a questo nuovo campo di applicazione.

Per quanto riguarda PSA SECH, l'EMA IT Region ha chiesto all'azienda di conformarsi al framework CSMS, un framework di sicurezza basato sul protocollo NIST e adattato per PSA. Il punto di partenza è stato, anche in questo caso, quello di creare una cultura aziendale della sicurezza che non riguardi solo il reparto IT, ma investa tutta l'azienda. L'organizzazione autocertifica e indica quali "deviazioni" ci sono rispetto all'obiettivo. La visibilità della certificazione è regionale e di gruppo. Il progetto è stato assimilabile a un progetto di certificazione e ha coinvolto IT, operations, HSSS (area sicurezza e qualità), HR, CSR e Direzione Generale, formando un gruppo di lavoro trasversale.

In questo gruppo di lavoro erano presenti le figure equivalenti del terminal di Genova Pra', inizialmente IT e HSSE, che avevano vissuto lo stesso passaggio e che hanno contribuito al successo indirizzando e semplificando l'approccio del gruppo di lavoro.

Obiettivo non secondario del progetto è stata la costituzione del LITSC, il comitato locale che si riunisce mensilmente e si occupa dei temi di sicurezza. Il comitato ha come membri il direttore generale, i direttori IT, HSSE e operations, il PFSO e la figura dell'ITSO, ovvero il responsabile IT per la sicurezza informatica.

Inoltre, sono stati formati altri team: il Local Cyber Incident Response Team (LCIRT) e il Crisis Management Team (CMT), entrambi dedicati alla comunicazione interna ed esterna e alla gestione tecnica durante le crisi.

Tra i passaggi fondamentali va ricordato che è stato effettuato un censimento di tutti i beni, definendo i proprietari di ciascuno di essi; sono stati definiti i cosiddetti Crown Jewels dell'azienda, ovvero tutti gli asset senza i quali l'azienda non può svolgere la propria attività, decidendo per ciascuno quale sia il Maximum Allowed Outage, ovvero il tempo massimo per il quale il titolare può fare a meno dell'asset, e l'intervallo di interruzione, nonché il Maximum Data Loss (MDL), ossia il tempo accettabile di perdita di dati. Entrambi gli indicatori sono concordati tra IT e proprietari di sistema.

Infine, il gruppo di progetto ha sviluppato una Business Continuity Procedure (BCP) che consentirà all'azienda di affrontare situazioni di crisi con strumenti che le consentano di proseguire l'attività, seppur in maniera ridotta.

Si segnala che, nel 2022, non si sono verificati incidenti relativi a perdite e a furti di dati degli Stakeholder o reclami riguardanti la violazione della privacy dei clienti.



# 02.

**MERCATO  
DI RIFERIMENTO**



Il settore dello shipping, e in particolare del container, prosegue la sua strada di ripresa a seguito della pandemia da COVID-19; il mare rimane il primo protagonista negli scambi commerciali e l'Asia continua a essere la principale player nel segmento container<sup>1</sup>.

In questo contesto, il trasporto marittimo nel 2022 ha segnato una crescita del 2,3% rispetto all'anno precedente; i primi 30 porti leader al mondo hanno raggiunto i 450 milioni di TEU movimentati contro i 440 milioni di TEU del 2021. Shanghai ha rafforzato il suo primato come porto container più trafficato del mondo registrando il suo tredicesimo anno al vertice, così come il suo dodicesimo anno di crescita, aprendo un divario di quasi dieci milioni di TEU sul suo concorrente più vicino, cioè Singapore<sup>2</sup>.

Le classifiche relative ai primi dieci porti non sono cambiate durante l'anno, rimane stabile al nono posto la new entry dello scorso anno, ossia il porto gemello di Los Angeles/Long Beach, registrando una crescita del 15,8% nel 2021.

Secondo quanto riportato da UNCTAD, nel 2022, i commerci internazionali hanno raggiunto livelli storici in termini di movimentazione, registrando una crescita del 3% rispetto all'anno precedente. Tale crescita è ascrivibile principalmente al primo semestre, periodo durante il quale la domanda di trasporto è rimasta sostenuta, favorita soprattutto dalla criticità nella gestione delle supply chain globali.

Il conflitto russo-ucraino ha apportato delle modifiche nei modelli commerciali e ha contribuito a modificare i flussi di traffico marittimo, soprattutto nella seconda metà dell'anno. Si conferma, come precedentemente affermato, la leadership dell'Asia nella movimentazione dei contenitori, ma l'area del Med avanza sempre più e ricopre ruoli da protagonista.

Secondo il rapporto pubblicato da SRM in occasione dell'assemblea Pubblica Assoporti 2022, la movimentazione dei contenitori nelle diverse aree del mondo

continuerà a crescere; si stima infatti che, secondo le previsioni al 2027, la movimentazione a livello mondo crescerà ai ritmi del 2,8% medio annuo (a crescere fortemente sarà l'area del South Asia +6,2%, East Med & Black Sea +4,0%, North Africa +3,8%, North America +2,2%, Greater China +2,5, West Med +2,6%).

Secondo un'analisi realizzata da Drewry si evidenzia come la crescita dei traffici si sia maggiormente concentrata sulle direttrici transpacifiche di collegamento con la Cina e il Nord America, che fino alla primavera inoltrata hanno registrato livelli significativi di congestione e numerosi disservizi e ritardi.

Il fenomeno del "blank sailing" ha caratterizzato ancora il secondo semestre del 2022, causando la cancellazione di un numero elevato di viaggi per la mancanza di carico che ha riguardato tutte le principali rotte strategiche. Hanno inciso negativamente sui traffici marittimi la mancanza dei contenitori vuoti, le congestioni nei porti, soprattutto nei porti del Nord Europa, che hanno quindi reso sempre meno affidabili i servizi di linea<sup>3</sup>.

La nuova situazione di equilibrio fra domanda e offerta ha provocato un crollo nei noli che, rispetto alle dinamiche del 2021, sono passati dai 9.000 USD ai 2.100 USD di fine 2022.

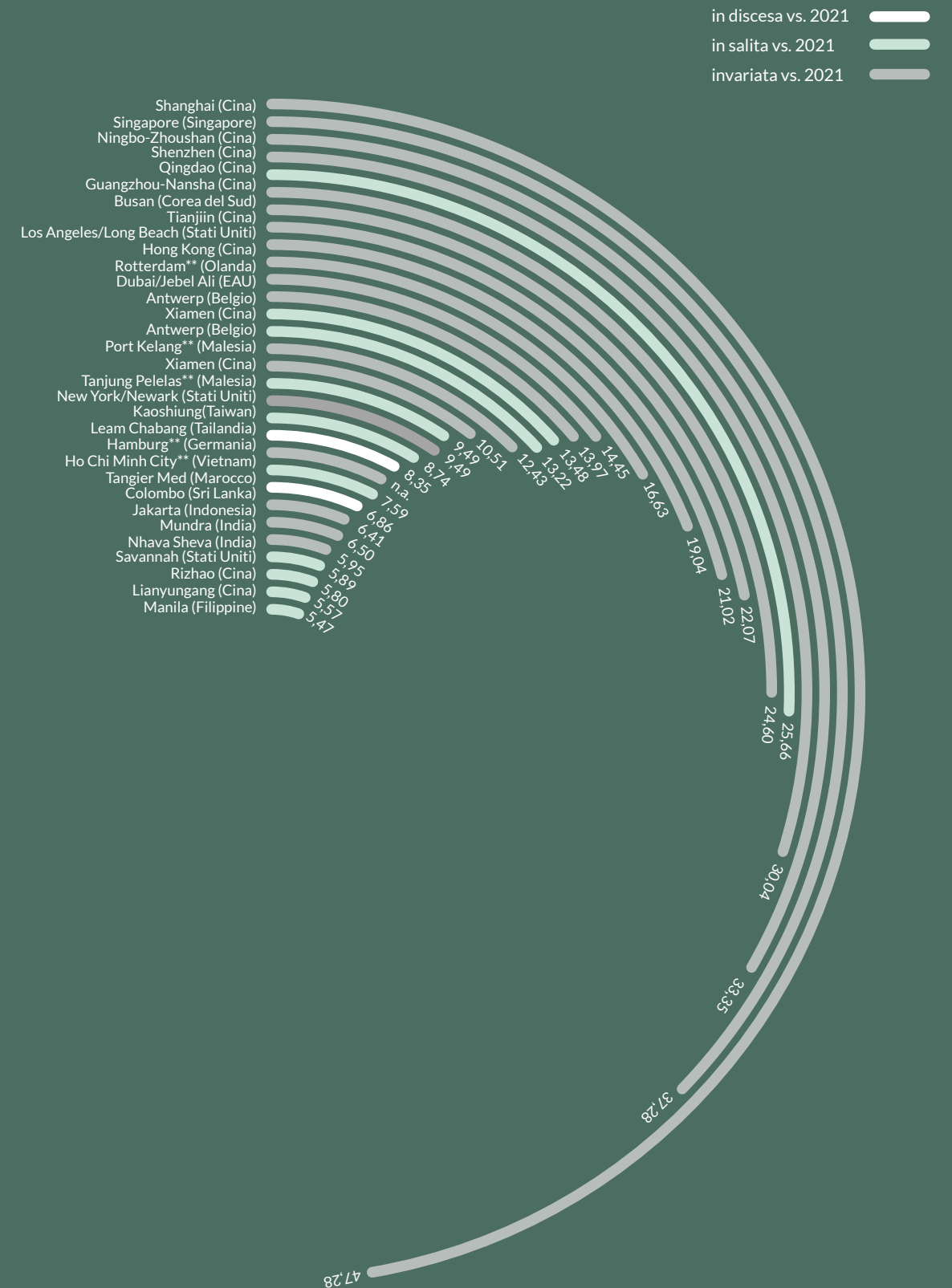
Un ulteriore dato interessante mostra che, secondo le stime, la capacità globale dei terminal container mondiali dovrebbe crescere ad un tasso medio annuo del 2,1% nei prossimi cinque anni, pari a 25 milioni di TEU in più all'anno.

In questo contesto, PSA International ha movimentato complessivamente 90,9 milioni di TEU nel 2022, subendo una contrazione del 0,7% rispetto ai valori raggiunti lo scorso anno. Il terminal PSA di Singapore da solo contribuisce con 37,0 milioni di TEU, oltre ad altri terminal PSA all'esterno della città stato che valgono 53,9 milioni di TEU.

<sup>1</sup> Fonte Alphaliner, Weekly newsletter n°13,2023

<sup>2</sup> Fonte Alphaliner - Weekly newsletter n°13,2023

<sup>3</sup> Fonte Highlights sul trasporto marittimo e la logistica - SRM 2022



Fonte: Dynaliners e Alphaliner - Weekly Newsletter - n.13 2023.

\*\* Variazione basata su stime. La classifica Alphaliner include stime per i porti che non hanno ancora pubblicato i dati annuali, pertanto la classifica potrebbe variare. I dati sono espressi in milioni di TEU.

Primi 30 porti nel mondo per traffico containerizzato, anno 2022 (dati preliminari)

Spostando il focus sull'area dove i terminal di PSA Italy sono collocati, ossia il Mediterraneo, ancora una volta questa si dimostra essere una via privilegiata di transito per i traffici containerizzati, concentrando il 27% dei circa 500 servizi di linea mondiali via nave.

Il contesto europeo, sulla base di quanto descritto in precedenza, ha pagato in termini di contrazione dei volumi a partire dalla primavera del 2022; tutti i principali porti del Northern Range (Anversa-Zeebrugge, Rotterdam e Amburgo) hanno registrato

risultati negativi. Il porto di Genova e lo scalo di Barcellona hanno tenuto rispetto allo stesso periodo del 2021. Alla luce di quanto sopra, qui di seguito un maggior dettaglio sui volumi movimentati dai porti del Mediterraneo nel 2022 e il delta sull'anno precedente.

Per quanto riguarda i porti italiani, riportiamo i dati relativi ai principali scali dello stivale, dai quali manca all'appello il traffico residuale delle banchine non menzionate in tabella.

#### PRIMI 10 PORTI MEDITERRANEO PER TRAFFICO CONTAINERIZZATO, ANNO 2022 (DATI PRELIMINARI)\*

\*Fonte: Dati AP dei porti mediterranei e successive rielaborazioni

	PORTO	PAESE	TEU	Δ '21/'20 (%)
1	Tangier Med**	Marocco	7.596.845	5,9%
2	Valencia	Spagna	5.076.200	-9,6%
3	Pireo	Grecia	4.913.100	-7,3%
4	Algeciras	Spagna	4.800.000	0,28%
5	Barcellona	Spagna	3.522.300	-0,84%
6	Gioia Tauro	Italia	3.380.052	7,6%
7	Marsaxlokk	Malta	2.900.000	-3,0%
8	Ambarli	Turchia	2.867.215	-2,6%
9	Genova	Italia	2.532.552	-0,99%
10	Mersin	Turchia	2.020.967	-3,6%

\*\*Porti di trasbordo in corsivo.

Nel 2022 il totale dei TEU complessivamente imbarcati e sbarcati in Italia è stato di circa 11 milioni; di questi traffici, poco più di 3 milioni sono stati movimentati presso il porto di transhipment di Gioia Tauro. Negli altri porti tradizionalmente votati al transhipment (es. Cagliari), il traffico di trasporto risulta sostanzialmente azzerato. Fatta eccezione per i porti di Venezia, Civitavecchia, Cagliari, Savona-Vado e Gioia Tauro, che rispetto al 2021 hanno registrato un incremento dei volumi nel traffico contenitori, tutti gli altri terminali hanno registrato un lieve decremento o stabilità.

Il sistema portuale di Genova nel 2022, infatti, per quanto riguarda l'andamento delle merci containerizzate ha raggiunto le 26.571.851 tonnellate, segnando una cre-

scita del +3,5 rispetto al 2021. Nel 2022, nell'area sotto il controllo dell'AdSP Mar Ligure Occidentale, si è significativamente rafforzata l'attività di movimentazione dei container gateway in entrata e uscita dagli scali dell'area, portando a valori pari al +4,1%, soprattutto per quanto riguarda sbarco e imbarco di pieni.

Il Sistema Portuale di Genova e Savona-Vado mantiene il proprio ruolo di leadership consolidata nella movimentazione di container "gateway", con 2.799.123 TEU movimentati nell'anno (incluso anche i movimenti registrati da Savona-Vado, 266.591 TEU) segnando un nuovo record, non solo confrontando il dato con il 2021 (+19,4%) ma soprattutto con il 2020 (+82,5% pari a 146.081 TEU).

#### TRAFFICO CONTAINER NEI PRINCIPALI PORTI ITALIANI, ANNI 2020-2022 (DATI PRELIMINARI IN TEU)\*

\*Fonte: Dati AP (sbarco/imbarco/trasbordo)

	2020	2021	2022
Gioia Tauro	3.193.360	3.146.533	3.380.052
Genova	2.352.769	2.557.847	2.532.552
La Spezia	1.173.660	1.375.626	1.147.682
Trieste	776.022	757.255	755.932
Livorno	716.233	791.356	673.846
Venezia	528.676	513.814	547.039
Napoli	643.540	652.599	529.588
Salerno	377.886	419.012	314.273
Savona-Vado	146.081	223.265	266.591
Ravenna	194.868	212.926	202.550
Ancona	158.677	167.338	165.346
Cagliari	68.406	109.653	140.216
Civitavecchia	106.695	100.248	112.200
<b>TOTALE</b>	<b>10.436.873</b>	<b>11.027.472</b>	<b>10.767.867</b>

### PSA GENOVA PRA' E PSA SECH NEL PORTO DI GENOVA - DATI 2021/2022\*

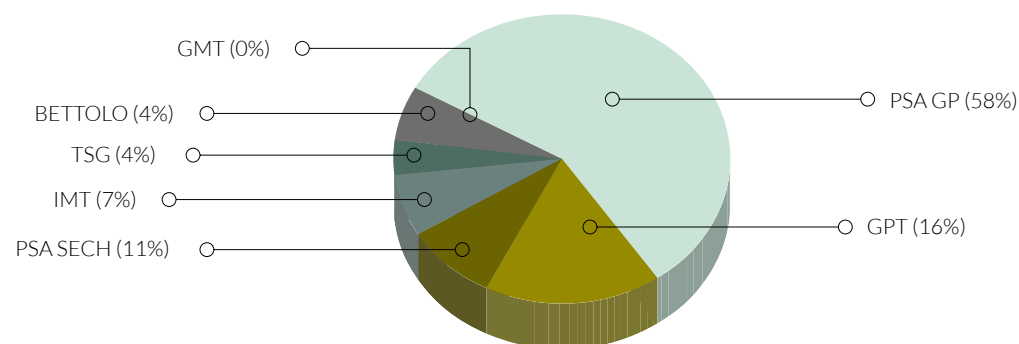
\* Fonte: Dati AdSP MaLO

TML	TEU 2021	TEU 2022	Δ 2022/2021	QUOTA DI MERCATO 2021 (%)	QUOTA DI MERCATO 2022 (%)
PSA GP	1.454.582	1.462.691	0,6%	57%	58%
GPT	419.537	434.386	3,5%	16%	16%
PSA SECH	287.363	217.857	-24,2%	11%	11%
IMT	189.516	173.647	-8,4%	7%	7%
TSG	98.499	93.105	-5,5%	4%	4%
BETTOLO	107.730	150.499	39,7%	4%	4%
GMT	619	367	-40,7%	0%	0%
<b>TOTALE</b>	<b>2.557.846</b>	<b>2.532.552</b>	<b>-1,0%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Eccezione fatta per IMT, TSG e PSA SECH, dove i volumi registrati nel 2022 risultano essere inferiori rispetto a quelli del 2021, tutti gli altri terminal contenitori hanno registrato una cre-

scita, seppur contenuta rispetto al 2021; menzione a parte per il Terminal Bettolo che, rispetto all'anno precedente, ha segnato una crescita pari al +39,7%.

### PSA GENOVA PRA' E PSA SECH NEL PORTO DI GENOVA, DATI 2022



Per PSA Genova Pra' l'anno 2022 è stato caratterizzato da sostanziale stabilità dei volumi rispetto all'anno precedente, registrando di fatto una crescita del 0,6%.

Nella prima metà del 2022 sono rimasti sostanzialmente invariati i problemi operativi che hanno caratterizzato l'anno precedente (inaffidabilità delle schedule, concentrazione dei volumi su meno scali, aumento della giacenza media "dwell time", elevato overbooking).

Per contrastare questi fenomeni il management ha intrapreso varie azioni, sia a livello puramente commerciale che operativo. In particolare, è stato implementato un contingency plan articolato in vari punti, attuato per ridurre il tempo medio di giacenza dei contenitori a piazzale, sia in import sia in export.

Grazie a quest'azione e al cambiamento dell'assetto del mercato, dovuto in parte al conflitto russo-ucraino, nel secondo semestre del 2022 il dwell time è ritornato a livelli maggiormente compatibili con l'operatività del terminal.

In particolare, nell'export si è passati da 8,7 giorni della prima metà dell'anno a 7,8 gior-

ni della seconda metà.

Anche l'overbooking è sostanzialmente rientrato nella norma, con alcune eccezioni legate più a situazioni estemporanee (es. scali saltati, navi ravvicinate) rispetto a fine 2021/inizio 2022, quando il fenomeno era una precisa scelta delle compagnie che, approfittando della congiuntura di mercato, non ponevano limite alle prenotazioni, anche quando le navi erano fully-booked.

I blank sailing sono continuati (e tuttora permangono) al fine di mantenere i noli marittimi su livelli profittevoli, con la conseguenza che il lavoro è sempre più caratterizzato da un andamento a base di picchi e flessi con la concentrazione del carico su un minor numero di scali. Infatti, il consuntivo 2022 vs 2021 vede i volumi sostanzialmente invariati (+3%) a fronte di un numero di scali ben inferiore (-14%, pari a ben 74 navi in meno).

Spostando il focus su PSA SECH, l'anno appena concluso è stato caratterizzato da un andamento altalenante per quanto concerne i volumi registrati; alla forte spinta di ripresa nel primo trimestre dell'anno, si è assistito poi a una flessione nei tre trimestri successivi.



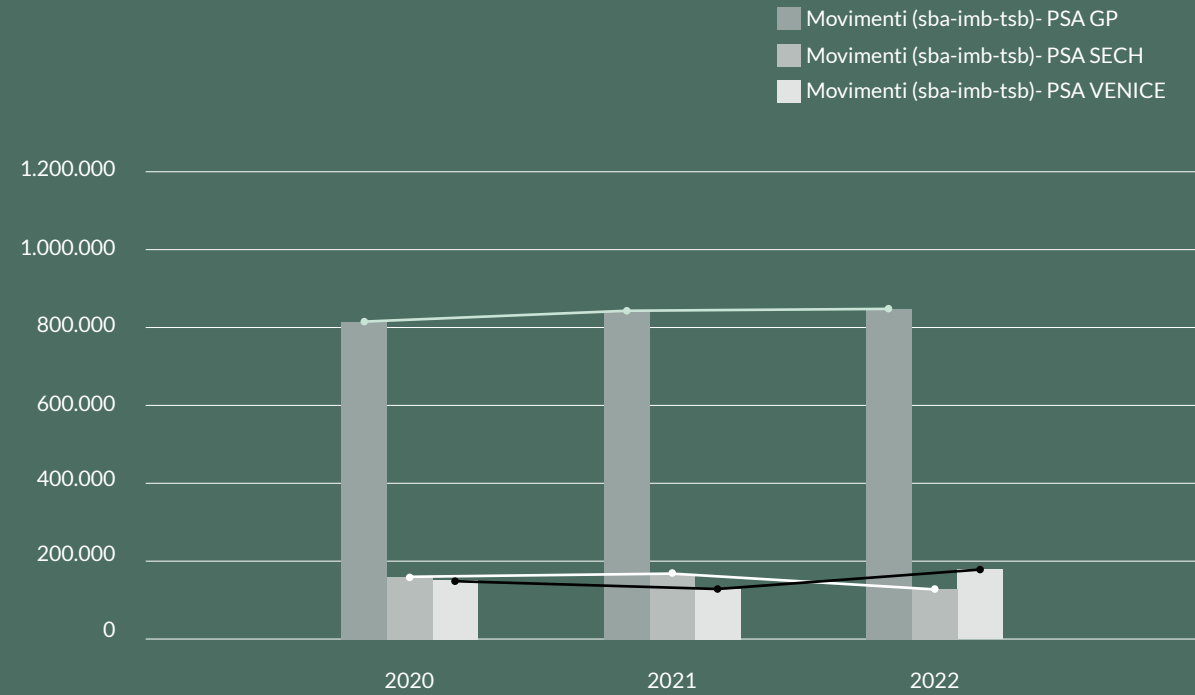
#### VOLUMI DI TRAFFICO DEI TERMINAL PSA ITALY NEL 2022

986 navi approdate  
1.985.275 TEU  
movimentati



**TOTALE MOVIMENTI PSA GENOVA PRA', PSA SECH E PSA VENICE-VECON  
TREND 2020-2022  
(IMBARCO/SBARCO/TRASBORDO)**

**TOTALE MOVIMENTI 2020-2022**



**VOLUMI DI TRAFFICO**

TERMINAL IN NUMERI	2020			2021			2022		
	PSA GP	PSA SECH	PSA VECON	PSA GP	PSA SECH	PSA VECON	PSA GP	PSA SECH	PSA VECON
Navi approdate	573	231	295	523	161	274	449	143	394
Totale movimenti (sb/imb/tsb)	833.351	164.219	155.189	861.745	172.534	132.197	866.775	131.195	183.209
TEU (sb/imb/tsb)	1.387.016	270.002	254.672	1.454.582	287.364	218.731	1.462.691	217.857	304.727
Camion serviti	452.502	131.988	127.798	432.039	134.655	112.905	465.289	102.708	148.185
Turnaround time medio dei camion (minuti)	34,1	20,3	15,4	32,6	20,3	17,2	34,0	19,6	22,0
TEU scaricati/ricaricati da treno	192.959	21.449	-	232.629	21.791	-	248.663	16.723	208
Dwell time contenitori in importazione	4,9	6,2	5,9	5,7	7,4	6,4	7,5	10,1	8,1



## TREND TRAFFICI 2022 VS. 2021 PSA GENOVA PRA\*

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

MESE (TEU)	GEN	FEB	MAR	APR	MAG	GIU	LUG	AGO	SET	OTT	NOV	DIC
2021 ACT mensile	123.495	115.840	134.540	128.820	142.185	132.434	113.701	140.802	99.639	105.690	108.150	109.286
2022 ACT mensile	112.024	114.433	133.092	125.232	133.915	127.481	130.519	118.354	124.096	115.513	107.981	120.051
Delta %	-9,3%	-1,2%	-1,1%	-2,8%	-5,8%	-3,7%	14,8%	-15,9%	24,5%	9,3%	-0,2%	9,9%

YTD (TEU)	GEN	FEB	MAR	APR	MAG	GIU	LUG	AGO	SET	OTT	NOV	DIC
2021 YTD ACT	123.495	239.335	373.875	502.695	644.880	777.314	891.015	1.031.817	1.131.456	1.237.146	1.345.296	1.454.582
2022 YTD ACT	112.024	226.457	359.549	484.781	618.696	746.177	876.696	995.050	1.119.146	1.234.659	1.342.640	1.462.691
Delta %	-9%	-5%	-4%	-4%	-4%	-4%	-2%	-4%	-1%	0%	0%	1%

## TREND TRAFFICI 2022 VS. 2020 PSA SECH\*

### ACT-2022 VS 2021

MESE (TEU)	GEN	FEB	MAR	APR	MAG	GIU	LUG	AGO	SET	OTT	NOV	DIC
2021 ACT mensile	17.249	22.686	26.283	33.605	22.656	25.299	31.436	23.670	29.421	19.343	17.388	18.328
2022 ACT mensile	23.815	14.992	23.121	21.267	22.269	18.556	21.094	14.162	15.035	16.558	11.059	15.929
Delta %	38%	-34%	-12%	-37%	-2%	-27%	-33%	-40%	-49%	-14%	-36%	-13%

YTD (TEU)	GEN	FEB	MAR	APR	MAG	GIU	LUG	AGO	SET	OTT	NOV	DIC
2021 YTD ACT	17.249	39.935	66.218	99.823	122.479	147.778	179.214	202.884	232.305	251.648	269.036	287.364
2022 YTD ACT	23.815	38.807	61.928	83.195	105.464	124.020	145.114	159.276	174.311	190.869	201.928	217.857
Delta %	38%	-3%	-6%	-17%	-14%	-16%	-19%	-21%	-25%	-24%	-25%	-24%

## TREND TRAFFICI 2022 VS. 2021 PSA VENICE-VECON\*

### ACT PSA VENICE-VECON - 2022 VS 2021

MESE (TEU)	GEN	FEB	MAR	APR	MAG	GIU	LUG	AGO	SET	OTT	NOV	DIC
2021 ACT mensile	15.885	19.427	19.169	19.059	19.385	19.371	17.827	18.183	17.134	19.341	15.171	18.065
2022 ACT mensile	18.777	23.783	24.782	24.257	31.513	23.144	23.650	22.675	27.516	26.235	28.210	28.136
Delta %	18%	22%	29%	27%	63%	19%	33%	25%	61%	36%	86%	56%

YTD (TEU)	GEN	FEB	MAR	APR	MAG	GIU	LUG	AGO	SET	OTT	NOV	DIC
2021 YTD ACT	15.885	35.312	54.481	73.540	92.925	112.296	130.123	148.306	165.440	184.781	199.952	218.017
2022 YTD ACT	18.777	42.560	67.342	91.599	123.112	146.256	169.906	192.581	220.097	246.332	274.542	302.678
Delta %	18%	21%	24%	25%	32%	30%	31%	30%	33%	33%	37%	39%

\*Ristivaggi esclusi.

**Q**uanto al porto veneziano, anche in tale scalo sono stati avvertiti la fragilità dei mercati finanziari, i fenomeni inflattivi, i crescenti costi energetici e la costante evoluzione e la ridefinizione delle catene logistiche a seguito di dinamiche geopolitiche internazionali di difficile anticipazione come la guerra ucraina. Dopo un primo semestre di crescita a doppia cifra, nel corso dell'anno appena concluso i valori relativi alla movimentazione merci si sono assestati su un positivo, ma più contenuto, +1,5% di tonnellate rispetto al 2021. Nel complesso, le toccate di

navi crescono del 12,5% rispetto all'anno precedente e raggiungono le 2.829 unità. In forte crescita il traffico passeggeri, +77% quello locale e traghetti e +712% quello crocieristico, a testimonianza dell'intenso lavoro di riorganizzazione del settore condotto dall'Autorità a seguito delle indicazioni governative che nel 2021 hanno rivoluzionato l'industria crocieristica veneziana.

Per quanto riguarda il settore container, dove ricordiamo sono presenti due terminal, l'anno si chiude in leggera crescita sfiorando i 534 mila TEU, +3,9% sul 2021.

#### PSA VENICE-VECON NEL PORTO - DATI 2021/2022\*

\* Fonte: Dati AdSP MaS

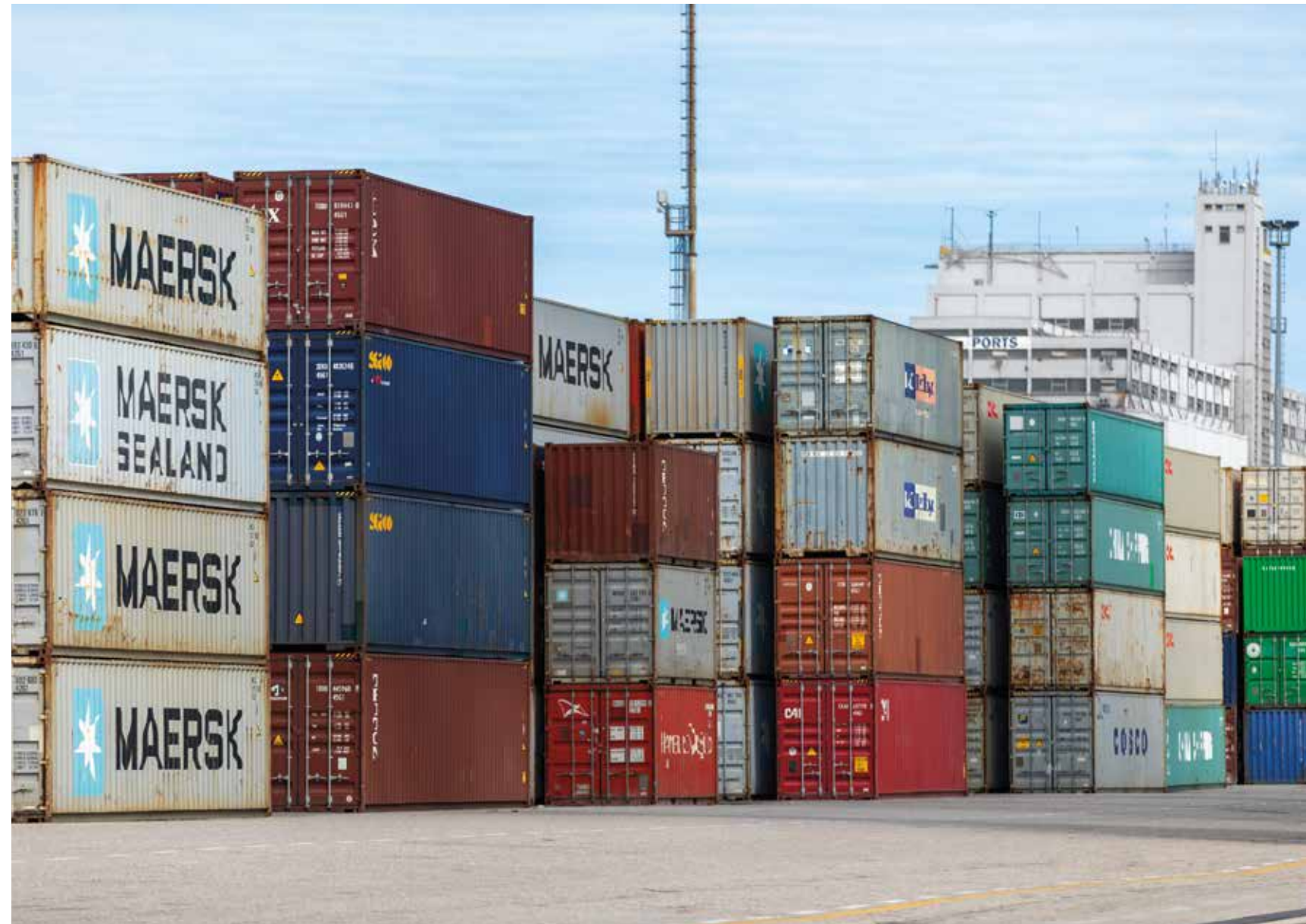
TML	TEU 2020	TEU 2021	%	Δ 2021/2020
PSA VENICE	218.731	304.727	57%	39,3%
TIV	295.083	229.264	43%	-22,3%
TOTAL	513.814	533.991	100%	3,9%

**N**el dettaglio, seppur presentando un complessivo aumento, i due terminal container dello scalo lagunare, tuttavia, presentano andamenti di traffico differenti; il terminal TIV, infatti, chiude con un segno negativo del -22%, dovuto principalmente allo spostamento di parte dei traffici dal terminal a favore di PSA Venice-Vecon, dove si constata una crescita del 39% rispetto ai volumi 2021, con traffico di importazione ed esportazioni cresciuti rispettivamente del 30% e 31% su base annua.

Oltre alle ragioni di tipo commerciale che hanno motivato lo spostamento di traffici tra un terminal e l'altro, è da sottolineare che il 2022, è stato carat-

terizzato da un importante allungamento dei tempi di giacenza dei container pieni a piazzale, andando ad impattare pesantemente sulla capacità operativa del terminal. Lo stesso fenomeno ha contraddistinto anche l'operatività dei terminal veneziani e questo ha fatto sì che alcuni servizi presenti in TIV abbiano preferito trasferirsi presso il terminal PSA Venice-Vecon, dove le più ampie aree di stoccaggio e la tipologia di equipment per la gestione del piazzale potevano garantire un'operatività più fluida, soprattutto nei periodi di maggior congestione.

Un ulteriore elemento che ha contraddistinto, nel 2022, l'operatività dei terminal commerciali è stata la ripartenza del traf-



fico crocieristico a Venezia, ma non più con transito presso il canale della Giudecca ed arrivo nel centro storico di Venezia, bensì con arrivo via canale Malamocco nell'area di Porto Marghera ed in particolare nei due terminal container, TIV e PSA Venice-Vecon.

Infatti, a seguito del D.lgs. n.103 del 20 luglio 2021, convertito con legge n. 125 del 16 settembre 2021, sono stati stabiliti il divieto di transito delle navi crocieristi-

che di maggiori dimensioni nelle vie d'acqua tradizionali e la realizzazione di punti di attracco temporanei nell'area di Porto Marghera e Chioggia. Nel corso del 2022 sono state accolte in PSA Venice-Vecon, nel periodo che va da maggio a settembre, 27 toccate di navi limitatamente al turno giornaliero di sabato, operatività che grazie al layout del terminal e all'accessibilità stradale dedicata, non ha impattato sul core business aziendale del terminal.

## 2.1 OTTIMIZZAZIONE DELLA CATENA DEL VALORE

### CARGO SOLUTIONS

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

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

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

#### Cargo Solutions = Rail Services

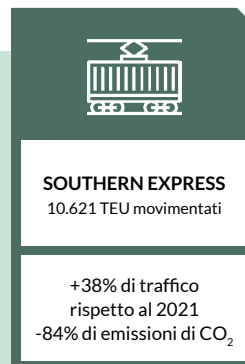
Il collegamento ferroviario denominato "Southern Express", in grado di collegare le banchine di Genova con Basilea, ha raggiunto, nell'anno appena concluso, i 10.621 TEU, segnando un record da inizio attività nel 2018 e un +38% rispetto al 2021.

Si tratta di un segnale positivo, non solo in termini commerciali, ma anche e soprattutto di fiducia nei confronti del servizio e di chi lo eroga.

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

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

Grazie a questo collegamento ferroviario, dall'inizio della sua attività, si è risparmiato l'84% di emissioni di CO<sub>2</sub>. Si testimonia ancora una volta come, PSA Italy, si faccia portatore di soluzioni di trasporto alternative che siano sostenibili, efficienti e convenienti.



PRODUTTORE / ESPORTATORE



Forniscono strutture e servizi per la lavorazione, lo stoccaggio e la distribuzione delle merci.

IMPORTATORE / CONSUMATORE



Forniscono connessioni intermodali che facilitano le interazioni tra esportatori, importatori, compagnie marittime e ferrovia lungo la catena di approvvigionamento.

Deposito  
Contenitori  
Interno/  
CFS/  
Magazzini



Ferrovia/  
Terminal  
interni



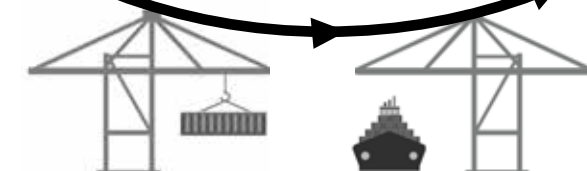
Ferrovia/  
Terminal  
interni



Deposito  
Contenitori  
Interno/  
CFS/  
Magazzini



Servizi marittimi



ORIGINE

DESTINAZIONE

Specializzati nella gestione, movimentazione e tracciabilità di contenitori e general cargo.

CO<sub>2</sub>

### Cargo Solutions = Empty Depot Activities

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

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

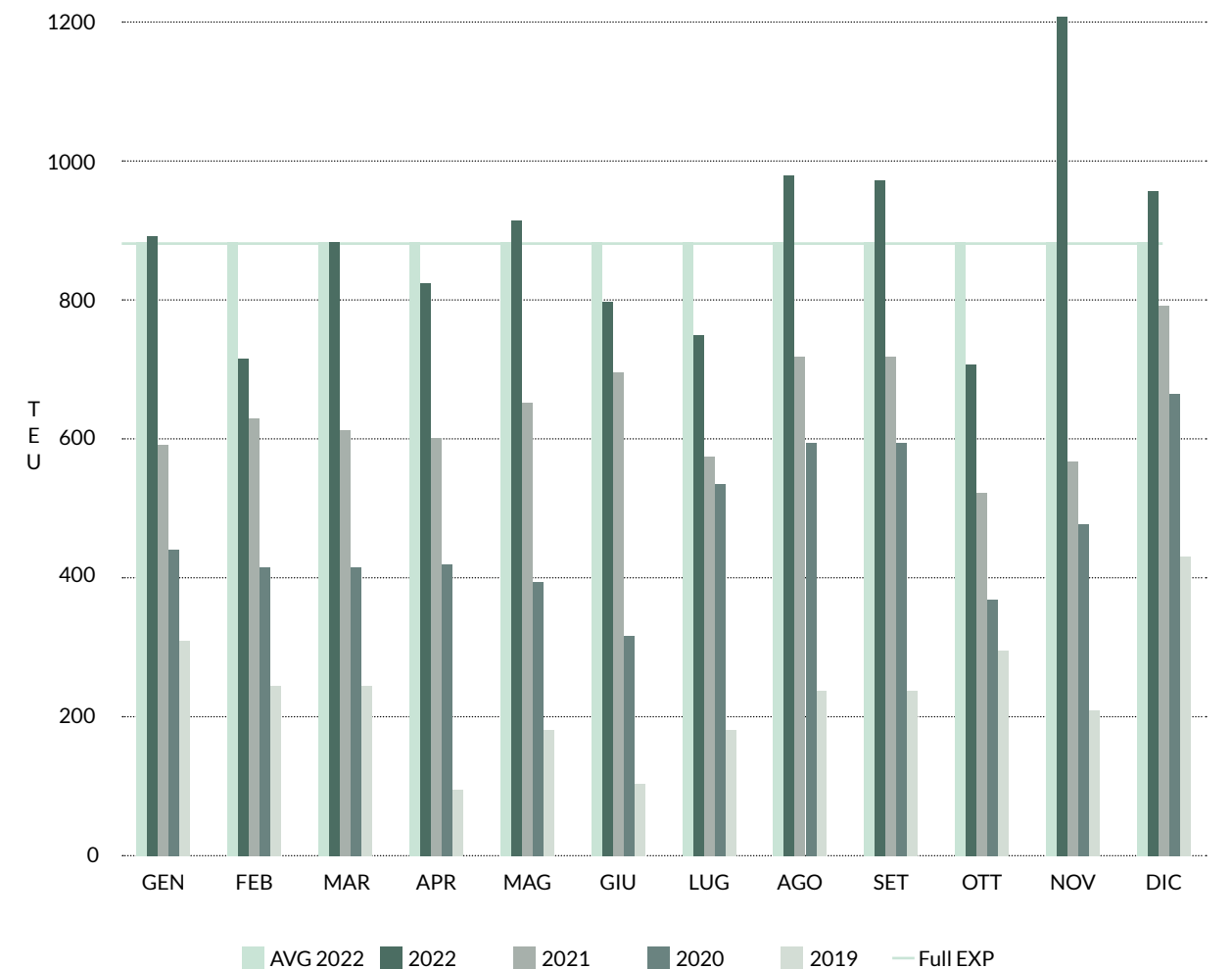
### Cargo Solutions = Stuffing / Unstuffing Services / Warehousing

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

La manipolazione del carico rappresenta un importante elemento distintivo e di valore aggiunto, rimane pertanto un tema di primario interesse nel quale PSA ha inteso investire anche nel corso del 2021, dove su Venezia è stata installata una tendostruttura all'interno dei propri spazi doganali consentendo al terminal di allargare ulteriormente il pacchetto Cargo Solutions, potendo contare su uno spazio coperto di 2000 metri quadri per le merci che richiedono stoccaggio e servizi di movimentazione e consolidamento in area coperta.

Da sottolineare come nel corso del 2022, grazie all'acquisizione di nuove linee in export da Venezia, sia ripartito anche per il terminal lo stuffing di una commodity tipica dell'area di Brescia e Verona, vale a dire il blocco di marmo destinato al mercato del Far East; tale commercio era pesantemente rallentato durante la pandemia, in quanto ai principali ricevitori cinesi era interdetto lo spostamento all'esterno del paese per le attività di acquisizione, di fatto impedendo il traffico in export.

### TOTALE TEU MOVIMENTATI DAL TRENO BASILEA DA INIZIO SERVIZIO



**03.**

**L'APPROCCIO  
SOSTENIBILE  
DI PSA ITALY**



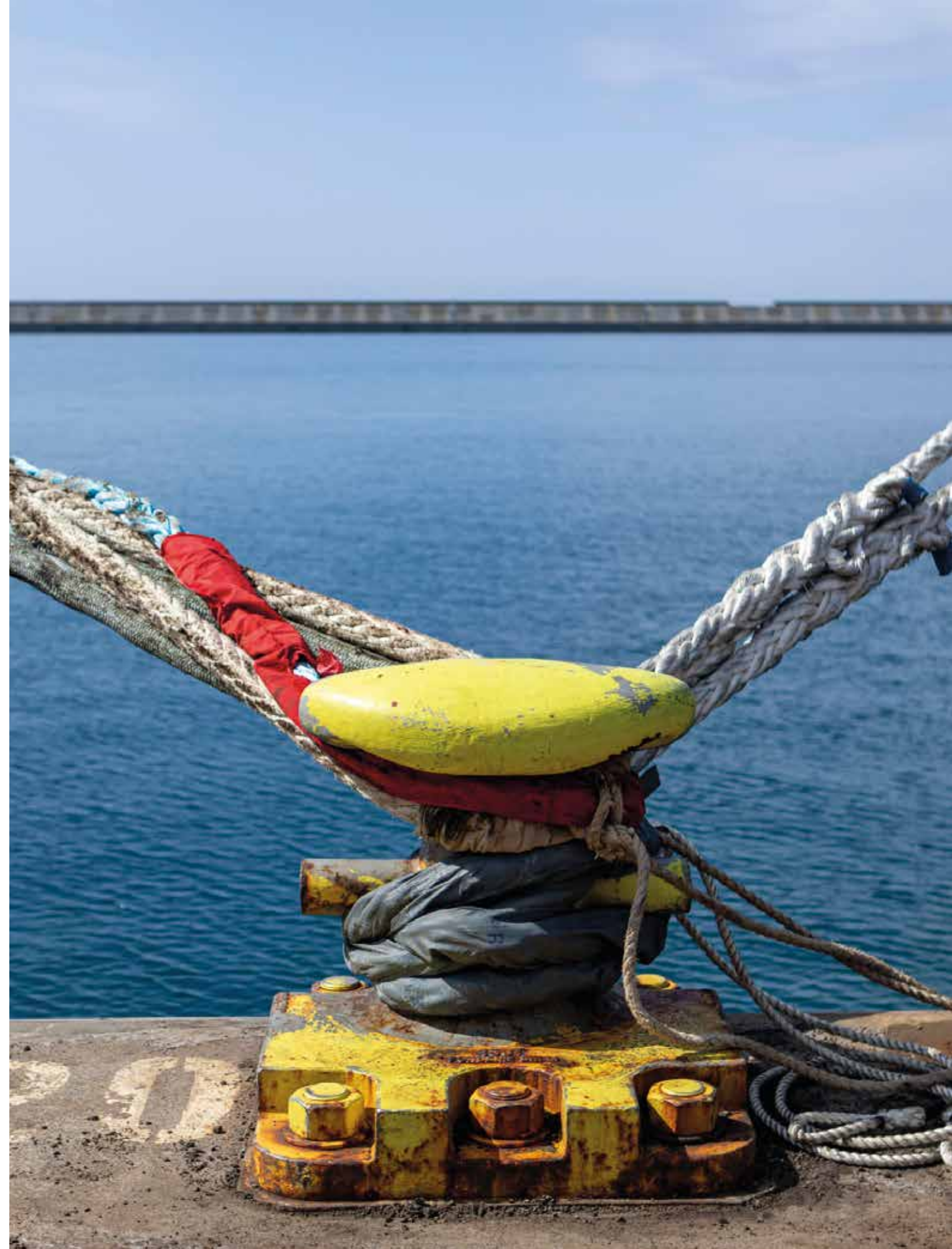
Il gruppo PSA International, in quanto leader globale, e PSA Italy, in quanto primo port operator italiano, ambiscono a generare un impatto sociale positivo per tutti gli Stakeholder, garantendo un ambiente di lavoro sicuro ed inclusivo, pratiche aziendali responsabili ed azioni per

attenuare il cambiamento climatico puntando alla decarbonizzazione, al risparmio energetico, alla conservazione dell'acqua e alla riduzione dei rifiuti all'interno delle proprie attività, anche operando scelte logistiche più ecologiche lavorando a fianco dei propri partner.

## 3.1 COINVOLGIMENTO DEGLI STAKEHOLDER

Il desiderio di PSA Italy è quello di essere presenti per tutti gli Stakeholder, costruendo grandi team e partnership e

rafforzando il legame con le comunità locali per realizzare una crescita sostenibile a beneficio di tutti.



## IDENTIFICAZIONE E COINVOLGIMENTO DEGLI STAKEHOLDER 2022

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

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



STAKEHOLDER	ESIGENZE DEGLI STAKEHOLDER	MODALITÀ DI COINVOLGIMENTO DEGLI STAKEHOLDER
AUTORITÀ E ORGANISMI DI CONTROLLO	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Conformità legislativa alle norme cogenti e volontarie.</li> <li>• Approccio collaborativo, anche attraverso la partecipazione a tavoli istituzionali, per facilitare il compito regolatorio.</li> <li>• Garanzia di business continuity.</li> <li>• Assenza di incidenti con sanzioni e danno reputazionale.</li> <li>• Collaborazione ad iniziative di interesse comune.</li> <li>• Comunicazione tempestiva, chiara, completa ed efficace.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rapporti quotidiani.</li> <li>• Incontri periodici.</li> <li>• Tavoli istituzionali.</li> <li>• Flussi informativi.</li> </ul>
SERVIZI TECNICO NAUTICI	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Comunicazione tempestiva, chiara, completa ed efficace.</li> <li>• Localizzazione e accessibilità dei terminal dall'esterno.</li> <li>• Formazione e informazione.</li> <li>• Controllo dei processi in condimeteo avverse.</li> <li>• Approccio collaborativo per agevolare lo svolgimento del lavoro.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rapporti quotidiani.</li> <li>• Incontri dedicati.</li> </ul>
ISTITUTI E ENTI DI FORMAZIONE	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Scambi informativi per una migliore formazione scolastica degli alunni.</li> <li>• Collaborazione con le Università per l'elaborazione di progetti specifici calati sulla realtà del terminal.</li> <li>• Lezioni frontali da parte del personale del terminal.</li> <li>• Visite presso i terminal.</li> <li>• Alternanza scuola lavoro presso il terminal.</li> <li>• Collaborazione e compartecipazione a programmi formativi.</li> <li>• Tutela della salute e sicurezza.</li> <li>• Efficacia dei piani di emergenza.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rapporti quotidiani.</li> <li>• Incontri dedicati.</li> </ul>
ENTI PREVIDENZIALI E ASSISTENZIALI	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Riduzione del fenomeno infortunistico.</li> <li>• Monitoraggio continuo dell'andamento degli infortuni e delle malattie professionali.</li> <li>• Assicurare il rispetto dei diritti previdenziali ed assicurativi.</li> <li>• Comunicazione tempestiva, chiara, completa ed efficace.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rapporti quotidiani.</li> <li>• Incontri periodici.</li> <li>• Tavoli istituzionali.</li> </ul>
ASSOCIAZIONI DI CATEGORIA	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rappresentanza degli interessi e delle posizioni proprie in modo trasparente, rigoroso e coerente.</li> <li>• Collaborazione e ad iniziative di interesse comune.</li> <li>• Garanzia di massima chiarezza nei rapporti.</li> <li>• Diffusione di cultura, valori e attenzione nell'Organizzazione in materia economica, ambientale e sociale.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Iniziative di collaborazione e partnership.</li> <li>• Tavoli istituzionali.</li> <li>• Partecipazione diretta a comitati tecnici e organismi direttivi.</li> <li>• Organizzazione di seminari, workshop, indagini mirate.</li> <li>• Invio dell'ultimo Report di Sostenibilità e richiesta feedback.</li> </ul>
ONLUS E ORGANIZZAZIONI NO PROFIT	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sostegno a iniziative di valore sociale, umanitario e culturale.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Iniziative di collaborazione e partnership.</li> </ul>

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

Seguono alcune delle iniziative attuate dai terminal di PSA Italy nel 2022.

## PRIMA NEWSLETTER DI PSA ITALY

Ad aprile 2022 ha visto la luce la prima newsletter aziendale di PSA Italy, elaborata da un gruppo di dipendenti dei tre terminal tramite lo strumento del comitato trasversale di redazione, con l'intento di condividere progetti e risultati aziendali, rafforzare il senso di appartenenza dei lavoratori e

favorire la collaborazione fra reparti delle tre aziende; la newsletter viene pubblicata trimestralmente, in modo da massimizzare il contenuto informativo verso i dipendenti di PSA in Italia, rafforzandone al contempo l'integrazione e consolidandone le sinergie.

## REPORT DI SOSTENIBILITÀ DI PSA ITALY: ALL FOR ONE!

A metà luglio 2022 ha visto la luce il primo Report di Sostenibilità di PSA Italy, frutto del lavoro di un gruppo di colleghi trasversale alle tre organizzazioni. Parallelamente all'emissione del documento, redatto in conformità alle linee guida GRI, sul sito di PSA Italy è stato pubblicato un video sui dieci temi di sostenibilità più significativi per le tre aziende. Il documento comprende tutti gli obiettivi a carattere ESG raggiunti dai terminal nel 2021 e nei due anni precedenti, nonché un passaggio su quelli futuri, testimoniando la continua volontà

del gruppo di fare impresa in modo sostenibile e responsabile, avendo sempre presente e radicato nella strategia di business il territorio in cui le tre strutture operano. Lo stesso si prefigge anche l'obiettivo di conferire maggior risonanza alle sinergie create dai tre terminal PSA a livello nazionale. Oltre alla pubblicazione del documento sul sito aziendale si è provveduto alla distribuzione del documento agli Stakeholder interni ed esterni e a darne notizia sui media locali.

## CHARITY WEEK, BENEFICENZA TRA BENESSERE E MOVIMENTO

La sfida "Moving for Charity", per la seconda volta organizzata dalla Regione Europa, Mediterraneo, Nord e Sud America di PSA con il coinvolgimento di tutti i terminal, ha riscosso nuovamente molto successo: ad ogni caloria spesa da parte dei dipendenti delle tre aziende facendo attività sportiva, misurata tramite applicazione dedicata, è stato associato il valore di un euro ed il ricavato è stato devoluto da ogni singola business unit, compresi i tre terminal parte

di PSA Italy, ad associazioni che si occupano di infanzia e che sono attive localmente sul territorio in cui le aziende svolgono le proprie operazioni.

Grazie agli sforzi di tutti i numerosi partecipanti il numero delle calorie totali accumulate ha ecceduto ogni aspettativa, pertanto andando ad accrescere il valore delle donazioni, a supporto dell'attenzione del gruppo alla distribuzione del valore generato sul territorio in cui opera.

## READY, GREEN...GO!

Dal 2013, l'iniziativa Go Green è stata un punto cardine per PSA: in questi tempi di cambiamenti climatici e di preoccupazione per la situazione energetica, il Gruppo, anche per il 2022, ha deciso di dare spazio a un tema fortemente sentito e attuale con iniziative concrete.

Durante la settimana dal 19 al 29 settem-

bre 2022 sono state organizzate delle giornate dedicate alla mobilità sostenibile, alla sana alimentazione e alla piantumazione di spazi verdi, ossia lo **Zero-Emission Day**, il **Veggie Day**, e il **Tree Day**. Tutte queste attività sono state accomunate dall'obiettivo di favorire una maggiore attenzione agli impatti ambientali negativi generati dalle

nostre abitudini e stili di vita, dentro e fuori dal luogo di lavoro.

Durante lo **Zero-Emission Day**, giornata dedicata alla mobilità sostenibile, i dipendenti delle aziende sono stati incentivati a utilizzare i mezzi di trasporto pubblici e a raggiungere i terminal tramite i servizi navetta a chiamata.

Per il **Veggie Day**, rivolto all'alimentazione sana e sostenibile, i lavoratori hanno avuto modo di gustare menù vegetariani per la pausa pranzo, avvicinandosi ad un'alimentazione equilibrata, libera da ogni sfruttamento, a beneficio della tutela ambientale, derivante anche dalla diminuzione del consumo di carne nei pasti quotidiani.

Il **Tree-Day** si è svolto acquistando ulteriori trecento alberi da parte di PSA Italy che si aggiungono ai precedenti trecento, piantumati in aree sensibili alla deforestazione tramite l'associazione Treedom. Tutti gli alberi, inoltre, sono piantati direttamente dagli agricoltori locali e portano benefici ambientali, sociali e finanziari alle loro comunità. Accedendo al sito internet di Treedom è altresì possibile seguire virtual-

mente la crescita della foresta. Il progetto prevede di donare un albero per conto di ogni dipendente di PSA Italy nell'arco di tre anni.

PSA Venice-Vecon ha altresì deciso, per la giornata dedicata alla crescita di spazi verdi, di donare un bosco nettarifero per alimentare le api del territorio, in collaborazione con 3Bee. L'iniziativa ha previsto l'acquisto e la piantumazione di cento alberi che sono ospitati presso un apicoltore locale, consentendo il riequilibrio dell'ecosistema ambientale e garantendo il nettare per gli impollinatori. Lo scopo dell'iniziativa è tutelare l'ecosistema, incrementare la biodiversità e contestualmente contribuire allo sviluppo del potenziale economico e sociale degli apicoltori e agricoltori locali. In occasione dell'**Upcycling Day** PSA Venice-Vecon ha inoltre organizzato delle iniziative per sensibilizzare i dipendenti a generare impatti ambientali positivi anche grazie al recupero di capi e vestiti e condividendo suggerimenti e piccoli "trucchi" per ridurre i consumi in ufficio.

## INNOVARE E CONDIVIDERE - iCAN E INNOVATION AWARDS

L'innovazione tecnologica rappresenta, per i terminal di PSA Italy, un fattore chiave per la realizzazione della strategia di sostenibilità. Ciò comporta una politica degli investimenti orientata alle opzioni tecnologicamente innovative disponibili sul mercato e alla realizzazione di progetti che prevedano il coinvolgimento dei dipendenti per suggerire soluzioni sostenibili.

Il progetto PSA Innovation Awards nasce a livello di Gruppo nel 2013 con lo scopo di stimolare i dipendenti di tutte le business unit a suggerire idee innovative per il miglioramento di tutti gli aspetti della vita lavorativa dal punto di vista tecnico, della salute e sicurezza e dell'impatto ambientale. Pietra miliare del progetto, a livello di Gruppo, è la nascita della piattaforma iCAN nel 2016, che ha dato vita a una vera e propria community, offrendo l'opportunità a tutte le persone che lavorano nelle aziende PSA di presentare, commentare, suggerire e votare le varie idee proposte, con il fine di

rendere migliore la vita lavorativa di tutti i giorni. Prima della nascita della piattaforma, il gruppo iCAN aveva una visione più concentrata sulla parte hardware del terminal, che puntava principalmente ad un miglioramento delle attrezzature di lavoro. Dopo i numerosi investimenti fatti, la realizzazione di un nuovo design del terminal di PSA Genova Pra' e le diverse campagne di formazione, l'attenzione del personale ha iniziato ad orientarsi anche verso l'interno dell'azienda, andando ad interessare diversi reparti, anche quelli non a stretto contatto con l'operatività, tuttavia ugualmente importanti per la cura degli altri aspetti necessari all'attività dell'azienda. Nel 2020 nasce il gruppo "Italy iCAN & Inno Team", ad oggi composto da persone facenti parte delle tre business unit italiane (PSA Genova Pra', PSA SECH e PSA Venice-Vecon), con esperienze che spaziano dall'operatività alle risorse umane, al marketing, all'ingegneria, alla comuni-



**CAMPAGNA  
BOTTOM-UP  
PSA INNOVATION**

50 idee per migliorare  
sostenibilità e produttività  
proposte dai dipendenti  
di PSA Italy nel 2022



cazione, al business process, alla safety. Scopo di questa nuova realtà è cercare di raggiungere il maggior numero di persone che lavorano nelle aziende del Gruppo localizzate in Italia.

Sino ad oggi potevano partecipare su iCAN solamente le persone che erano dotate di e-mail aziendale, ma grazie alla nuova squadra anche le persone che non hanno un tale indirizzo possono inviare le proprie

idee ad un “robot” che, previa verifica, ha il compito di caricarle sulla piattaforma. Il gruppo settimanalmente commenta le idee ricevute e, se ritenute elegibili, le promuove al livello superiore.

Alla fine dell'anno tutte le idee presentate e votate dal maggior numero di persone potranno essere condivise, premiate e implementate.

### SUPPLY CHAIN ORCHESTRATION – PRENDE FORMA L'OFFERTA DI PSA BDP

A più di un anno dall'annuncio della acquisizione della casa di spedizioni BDP da parte del Gruppo, poi completata nell'aprile 2022, prende forma l'offerta del nuovo soggetto nato dall'operazione.

Cargo Solutions si è unita alla stessa BDP dando vita al nuovo brand PSA BDP per fornire un modello completo di gestione della supply chain end-to-end ai clienti in tutti i settori verticali chiave. Tra questi quelli di chimica, retail e beni di consumo, pharma, veicoli elettrici e industria. Quan-

to all'offerta, questa includerà servizi terminalistici, applicazioni digitali, soluzioni di trasporto multimodali incentrate sulla riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>, servizi doganali in import ed export e altro, affidandosi al network di 137 uffici in tutto il mondo. Nella penisola il gruppo ha dunque avviato il percorso per trasformarsi in operatore logistico a tutto tondo; percorso che sta entrando nel vivo con l'avvio dell'operatività del nuovo magazzino di Genova Pra' nel 2023.

### LA STAZIONE DI PESATURA VGM DI PSA GENOVA PRA'

Ad integrazione dei servizi offerti agli utenti dei propri terminal, PSA mette a disposizione la propria stazione di pesatura certificata VGM, conforme alla normativa Solas, posizionata in prossimità dell'ufficio merci del terminal di PSA Genova Pra'.

La posizione dell'impianto consente agli autotrasportatori di evitare soste e deviazioni dal proprio itinerario e di ottenere, in tempi rapidi e certi, il peso certificato del contenitore, anche poco prima dell'ingresso al gate. Il dato VGM viene subito trasmesso in modo automatico a tutti i soggetti coinvolti, a completamento delle informazioni neces-

sarie all'accesso presso le aree di stoccaggio export.

Per rendere il servizio ancora più accessibile, il sistema di prenotazione della pesatura, tramite portale PSA, è stato connesso alla app “Truck It Easy” di Consorzio VGM, già conosciuta e utilizzata dal mondo dell'autotrasporto: in questo modo, anche gli utenti di Consorzio VGM possono prenotare la pesatura presso il terminal di PSA Genova Pra' direttamente dall'applicazione, senza ulteriori passaggi rispetto a quelli già utilizzati correntemente per altri impianti presenti in Italia.

### CRAL @ PSA SECH

Il CRAL (Circolo Ricreativo Assistenziale dei Lavoratori) è un'associazione che si occupa dell'intrattenimento e del tempo libero dei dipendenti attraverso l'organizzazione di viaggi, gite, escursioni, attività teatrali e offrendo ai soci servizi agevolati attraverso convenzioni stipulate con aziende presenti sul territorio. PSA Genova Pra' dispone già da tempo di un proprio CRAL

(denominato “Circolo Ricreativo Aziendale dei Lavoratori PSA Genova Pra'”), la cui compagine associativa è stata allargata in modo da permettere la partecipazione anche dei lavoratori di PSA SECH. PSA SECH nel 2022 ha quindi deciso di aprire una sede presso i propri locali, per poter avvicinare il CRAL ai propri dipendenti e prendersi cura del loro benessere.



IL CRAL  
DI PSA SECH

Organizza attività culturali, ricreative e propone prodotti a prezzi calmierati ai dipendenti

## 3.2 ANALISI DI MATERIALITÀ

L'intento di PSA Italy è quello di garantire la massima trasparenza dell'attività di reporting consentendo, altresì, la comparabilità nel tempo e nello spazio (benchmarking) delle informazioni contenute nel documento.

Le tre organizzazioni hanno avviato insieme una rendicontazione a più ampio spettro e hanno condotto il progetto ricorrendo alla costituzione di un gruppo di lavoro interno e trasversale alle tre società, avvalendosi dello strumento offerto dalle linee guida GRI nella loro rinnovata edizione del 2021. I contenuti del report e il loro livello di approfondimento sono, quindi, stati definiti considerando i principi di rendicontazione aggiornati, con l'obiettivo di rimarcare l'importanza della cura delle informazioni presentate e diffuse all'interno del report di sostenibilità. I principi cardine identificati dalla nuova edizione dei GRI Standard

sui quali è fondata la redazione del report sono i seguenti:

- accuratezza;
- equilibrio;
- chiarezza;
- comparabilità;
- completezza;
- contesto di sostenibilità;
- tempestività;
- verificabilità.

Una delle principali novità dell'edizione 2021 delle linee guida GRI consiste, inoltre, nella definizione di due nuove modalità per la redazione del reporting GRI, che prevedono l'eliminazione della precedente distinzione tra **Core** e **Comprehensive** e l'introduzione delle due nuove opzioni **In accordance (in conformità agli Standard)** e **With reference (con riferimento agli Standard)**.

PSA Italy ha rendicontato per l'anno 2022, secondo l'opzione “In accordance”, confor-

- memente a tutti i nove requisiti seguenti:
- applicazione dei principi di rendicontazione;
  - rendicontazione delle informative previste dal GRI 2: Informativa Generale 2021;
  - identificazione dei temi materiali;
  - rendicontazione delle informative previste dal GRI 3: Temi materiali 2021;
  - rendicontazione delle informative previste degli Standard Specifici GRI per ciascun tema materiale;
  - descrizione delle ragioni di omissione per quelle informative e quei requisiti che l'organizzazione non può rispettare;
  - pubblicazione dell'indice dei contenuti GRI;
  - predisposizione di una dichiarazione d'uso;
  - notifica al GRI.

I dati sono stati calcolati sulla base delle informazioni disponibili all'interno della contabilità e dei sistemi di gestione dei tre terminal; alcuni dati sono il frutto di stime, in tal caso sono chiaramente riportate le ipotesi di calcolo. Per quanto riguarda le informazioni di origine esterna è riportata di volta in volta la fonte in nota.

PSA Italy ha deciso di non assoggettare il rapporto di sostenibilità 2022 a verifica da parte di un ente esterno certificatore, ma di procedere alla registrazione con invio del medesimo al GRI, così come previsto dai requisiti di conformità delle linee guida 2021: 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 [reportregistration@globalreporting.org](mailto:reportregistration@globalreporting.org).

La struttura del report è stata definita con l'obiettivo di rendere agevole la lettura per tutti gli Stakeholder a cui è indirizzato; i capitoli sono divisi in base alle macroaree di interesse, così come definite nelle sezioni Topic Specific delle linee guida GRI: sostenibilità economica, ambientale e sociale, mentre la parte introduttiva è maggiormente dedicata ai temi afferenti alla governance. Per facilitare la ricerca di informazioni puntuali, al cap. 7.1 *Contenuti Standard e Indicatori GRI* sono elencati tutti gli indicatori e i contenuti generali richiesti dalle linee guida con indicazione dei paragrafi in cui tali argomenti vengono trattati.

Vengono altresì segnalate le omissioni per tutte le informative o requisiti di un'informativa che non possono essere rispettati e per cui sono consentiti le ragioni di omissione, che possono essere esclusivamente le seguenti:

- non pertinente;
- divieti normativi;
- vincoli di riservatezza;
- informazioni non disponibili/incomplete.

Per il secondo anno consecutivo è stata poi condotta l'analisi dei temi ritenuti materiali da PSA Italy per il 2022 e dalla Capogruppo PSA International (PSAI) nel Report 2021, nonché nelle Survey 2021 e 2022, in materia di sostenibilità, inviate da PSAI a tutte le business unit, dal cui confronto emerge un sostanziale allineamento. Le differenze di materialità individuate sono state comunque gestite, in modo da garantire la massima uniformità a PSAI, riportando all'interno del documento di PSA Italy 2022 dei riquadri di approfondimento descrittivi delle modalità di presidio e altre informazioni ritenute di rilievo anche per questi aspetti.

Passando all'individuazione dei temi materiali, la principale novità di quest'anno è la revisione dell'approccio adottato per l'analisi di significatività, con l'introduzione del concetto di impatto.

Il processo di determinazione dei temi materiali si è dunque per la prima volta basato sull'individuazione e valutazione degli impatti che l'organizzazione ha generato, analisi che ha comportato il coinvolgimento dei principali Stakeholder (vedere tabella al paragrafo 3.1), nonché del management delle tre aziende e ha portato a una più ampia considerazione del contesto di riferimento. Attraverso l'analisi sopra citata sono stati identificati i fronti su cui i terminal sono impegnati maggiormente nello sviluppo di azioni concrete e iniziative coerenti.

Nello specifico, una volta individuati gli impatti è stata stabilita una soglia qualitativa di significatività, secondo la quale valutare i diversi temi ad essi riconducibili: i topic che hanno ricevuto un punteggio tra 3 e 4 sono stati considerati prioritari, tra 2 e 3 importanti, mentre al di sotto della soglia del 2 sono rimasti tutti gli aspetti che, ancorché ritenuti rilevanti, non sono risultati essere significativi alla stregua dei temi pri-

oritari ed importanti. Nella seguente tabella si evince la suddivisione tra temi prioritari ed importanti all'interno dell'insieme degli aspetti mate-

riali, con particolare attenzione alla corrispondenza tra singoli topic GRI e relativi SDGs significativi per l'organizzazione, sulla base del documento "Compass 2022".

### ANALISI DI SIGNIFICATIVITÀ

TOPIC PRIORITARI: temi di massima rilevanza per l'organizzazione e le parti interessate, che costituiscono parte integrante della strategia di business.		
Informativa	Descrizione aspetto	SDGs di riferimento
AREA ECONOMICA		
201	Performance economica	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, 3 GOOD HEALTH AND WELL-BEING, 5 GENDER EQUALITY, 8 DECENT WORK AND ECONOMIC GROWTH, 9 INDUSTRY, INNOVATION AND INFRASTRUCTURE, 11 SUSTAINABLE CITIES AND COMMUNITIES
204	Prassi di approvvigionamento	8 DECENT WORK AND ECONOMIC GROWTH
205	Anticorruzione	16 PEACE, JUSTICE AND STRONG INSTITUTIONS
AREA AMBIENTALE		
302	Energia	7 AFFORDABLE AND CLEAN ENERGY, 8 DECENT WORK AND ECONOMIC GROWTH, 12 RESPONSIBLE CONSUMPTION AND PRODUCTION, 13 CLIMATE ACTION
305	Emissioni	3 GOOD HEALTH AND WELL-BEING, 12 RESPONSIBLE CONSUMPTION AND PRODUCTION, 13 CLIMATE ACTION, 14 LIFE BELOW WATER, 15 LIFE ON LAND
306	Rifiuti	3 GOOD HEALTH AND WELL-BEING, 6 CLEAN WATER AND SANITATION, 8 DECENT WORK AND ECONOMIC GROWTH, 11 SUSTAINABLE CITIES AND COMMUNITIES, 12 RESPONSIBLE CONSUMPTION AND PRODUCTION, 15 LIFE ON LAND
AREA SOCIALE		
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
416	Salute e sicurezza dei Clienti	16 PEACE, JUSTICE AND STRONG INSTITUTIONS

IMPORTANT TOPICS: topics of high to medium importance to the business and our stakeholders, which are actively managed by PSA and are included in the reporting as relevant.		
GRI	Topic	Relevant SDGs for the organisation
AREA AMBIENTALE		
308	Valutazione ambientale dei fornitori	-
AREA SOCIALE		
404	Formazione e istruzione	4 QUALITY EDUCATION, 5 GENDER EQUALITY, 8 DECENT WORK AND ECONOMIC GROWTH, 10 REDUCED INEQUALITIES
405	Diversità e pari opportunità	5 GENDER EQUALITY, 8 DECENT WORK AND ECONOMIC GROWTH, 10 REDUCED INEQUALITIES
413	Comunità locali	1 NO POVERTY, 2 ZERO HUNGER
414	Valutazione sociale dei fornitori	5 GENDER EQUALITY, 8 DECENT WORK AND ECONOMIC GROWTH, 16 PEACE, JUSTICE AND STRONG INSTITUTIONS
418	Privacy dei Clienti	16 PEACE, JUSTICE AND STRONG INSTITUTIONS

Nonostante si riscontrino alcuni scostamenti, dovuti all'introduzione delle linee guida aggiornate<sup>1</sup>, l'analisi di significatività corrente degli aspetti ad ogni buon conto conferma i temi dell'anno passato, con la sola eccezione dell'aspetto **GRI 308 - Valutazione ambientale dei fornitori** (in entrata).

<sup>1</sup> GRI 307 e GRI 419 sono confluiti all'interno della disclosure 2-27 "Conformità a leggi e regolamenti"; GRI 412, trattando il tema dei diritti umani, è stato rimosso e accorpato alla disclosure di più ampio respiro 2-23.

### 3.3 IMPATTI, DESIDERATA, OBIETTIVI E TRAGUARDI

Per l'anno 2023 i tre terminal di PSA Italy hanno definito obiettivi allineati ai Targets & Commitments della capogruppo PSA. Oltre ad obiettivi specifici per ogni azienda, le tre organizzazioni hanno individuato e condiviso macro-obiettivi di valenza comune, volti a perseguire il miglioramento continuo dei sistemi di gestione aziendale. Trattasi, in molti casi, di progetti di ampio respiro, con durata anche pluriennale, pertanto articolati in traguardi approvati dalla direzione, raggiungibili nel breve o medio periodo e rendicontati, per l'anno 2022, nel presente report di sostenibilità.

Più in particolare, la seguente tabella mostra la performance sostenibile dei tre ter-

minal; si tratta di un prospetto riepilogativo che collega gli impatti generati, i temi rendicontati divisi tra prioritari e importanti, i desiderata di PSA Italy, gli obiettivi e i traguardi raggiunti nel 2022, rappresentando la novità più importante introdotta dalle nuove linee guida GRI.

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

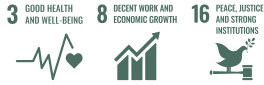

## TEMI GRI PRIORITARI PSA ITALY

ECONOMIC PERFORMANCE Garantire la redditività non solo a beneficio degli azionisti, ma anche di tutti gli Stakeholder, favorendo una politica degli investimenti volta a generare impatti positivi sostenibili			
	GRI 201 Performance economica	GRI 202 Presenza sul mercato	GRI 203 Impatti economici indiretti
IMPATTI	Realizzazione di risultati economici positivi con conseguente: 1) integrazione delle misure necessarie a fronteggiare il cambiamento climatico nelle strategie, politiche, obiettivi e investimenti sostenibili; 2) redistribuzione del valore generato agli Stakeholder per raggiungere progressivamente una maggiore uguaglianza; 3) erogazione di gettito alla P.A., affinché venga impiegato in iniziative con ritorni sostenibili; 4) sostituzione dei vecchi mezzi inquinanti con equipment elettrici di ultima generazione, capaci di abbattere drasticamente le emissioni e di garantire la giusta ergonomia per i lavoratori; 5) creazione di occupazione; 6) incremento del welfare e fidelizzazione dei dipendenti.	1) Realizzazione di risultati economici positivi; 2) aumento dell'occupazione locale; 3) creazione di posti di lavoro dignitosi per donne uomini, giovani e persone con disabilità; 4) distribuzione del valore generato agli Stakeholder con particolare attenzione al mercato di riferimento.	1) Impatti occupazionali positivi grazie all'allungamento della catena del valore, anche mediante la creazione di partnership e di un rapporto di fiducia con i nostri fornitori e clienti; 2) impatti sostenibili degli investimenti infrastrutturali, di beni e servizi che rappresentano una misura del contributo all'economia in termini di capitale redistribuito da PSA Italy; gli investimenti dei terminal cercano quanto più di mettere al centro forniture acquistate localmente; 3) liberalità erogate a favore di associazioni che operano sul territorio.
DESIDERATA	PSA Italy ambisce alla profittabilità di lungo termine al fine di generare impatti positivi e favorire la crescita economica sostenibile mediante: a) la ricerca di nuove fonti di ricavo; b) la riduzione dei costi tramite miglioramento delle prestazioni energetiche, dell'efficienza dei processi aziendali e dei processi produttivi; c) la realizzazione della politica sostenibile di gruppo attraverso investimenti che permettano il progressivo ammodernamento degli impianti e attrezzature presenti nei terminal.	PSA Italy, in quanto leader port operator italiano e operatore intermodale, ambisce a consolidare ed affermare ulteriormente la propria presenza sul mercato, mantenendo il focus su di una leadership industriale responsabile ed un approccio sostenibile al business volto ad attenuare il cambiamento climatico decarbonizzando le operazioni.	PSA Italy ambisce ad allungare la catena del valore, avviando partnership e creando opportunità di crescita sostenibili in collaborazione con i principali clienti, fornitori e altri Stakeholder. Per PSA Italy la sostenibilità economica consiste nel processo di tenere in considerazione gli aspetti ambientali, sociali e di governance (ESG), portando ad un aumento degli investimenti in attività e progetti economici sostenibili.
OBIETTIVI	CONSEGUIRE IL PROFITTO A MEDIO-LUNGO TERMINE, GENERARE IMPATTI POSITIVI VERSO GLI STAKEHOLDER E FAVORIRE LA CRESCITA ECONOMICA SOSTENIBILE.	CONSOLIDARE ED AFFERMARE LA POSIZIONE SUL MERCATO SIA COME OPERATORE PORTUALE CHE INTERMODALE FAVORENDO LA DECARBONIZZAZIONE DELLE OPERAZIONI.	ALLUNGARE LA CATENA DEL VALORE, CREANDO OPPORTUNITÀ DI CRESCITA SOSTENIBILI PER GLI STAKEHOLDER. L'ESORDIO DI PSA NEL SETTORE LOGISTICO SARA' NEGLI ANNI A VENIRE UNA DELLE SFIDE PIU' ACCATTIVANTI IN TERMINI DI BUSINESS.
TRAGUARDI RAGGIUNTI 2022	Conseguimento di un risultato economico positivo attraverso l'implementazione di nuovi servizi e una contestuale politica di riduzione dei costi volta all'efficientamento energetico e al miglioramento dei processi operativi e aziendali, tramite una approfondita analisi di rischi e opportunità derivanti dal cambiamento climatico (PSA Italy).	1) Operatore italiano portuale e intermodale leader; 2) avvio da parte della Capo Gruppo PSA del percorso per trasformare PSA Italy in operatore logistico a tutto tondo grazie all'acquisizione nel 2022 della casa di spedizioni BDP; tale percorso sta entrando nel vivo con l'avvio dell'operatività del nuovo magazzino di Genova Pra' nel 2023; 3) volumi di traffico dei terminal PSA Italy: navi approdate: 986, TEU movimentati: 1.985.275; 4) nel terminal di PSA GP il Treno Southern Express che collega Genova a Basilea ha permesso di realizzare +38% di traffici rispetto al 2021.	1) PSA Italy, nel corso del 2022, ha intrattenuto rapporti commerciali con 1.106 fornitori; 2) per allungare la catena del valore ed offrire un servizio sempre più completo, PSA Italy ha lanciato il nuovo servizio Port+, offrendo servizi logistici aggiuntivi alle aziende; 3) PSA Italy, anche per il 2022, ha profuso il massimo impegno per sostenere il tessuto sociale in cui opera. La nostra ormai salda politica di responsabilità sociale si è trasformata in azioni concrete a sostegno delle attività promosse da istituzioni, enti locali e associazioni private che hanno potuto contare sul nostro contributo.



SUSTAINABLE PROCUREMENT Ridurre al minimo gli impatti ambientali e creare impatti sociali positivi attraverso l'approvvigionamento di beni e servizi, tenendo in debita considerazione la diversità e il coinvolgimento dei fornitori	ETHICAL BUSINESS CONDUCT Sostenere elevati standard etici e di conformità normativa, che vadano oltre i requisiti legali minimi. Ciò riflette il nostro impegno a lungo termine nella costruzione di un'azienda di successo, onesta e responsabile
GRI 204 Prassi di approvvigionamento	GRI 205 Anticorruzione
Supporto alle attività produttive, favorendo l'occupazione sul territorio e incoraggiando la crescita delle imprese locali.	1) Riduzione della corruzione in tutte le sue forme; 2) diffusione della consapevolezza in materia di anticorruzione tra la forza lavoro e i principali Stakeholder.
PSA Italy desidera promuovere e supportare le attività produttive, la creazione di lavoro dignitoso, l'imprenditorialità, la creatività e l'innovazione e incoraggiare la formazione e la crescita delle micro, piccole e medie imprese locali.	PSA Italy desidera: 1) contribuire ad eliminare la corruzione nel settore in cui opera, sia attraverso collaborazioni multiStakeholder, sia attraverso azioni concrete all'interno della propria operatività; 2) sensibilizzare e formare il personale coinvolto nelle aree sensibili a rischio reato corruzione.
SUPPORTARE LE ATTIVITA' PRODUTTIVE, CONTRIBUENDO ALLO SVILUPPO DELL'IMPRENDITORIALITA' E ALLA CREAZIONE DI LAVORO DIGNITOSO NEI TERRITORI DI APPARTENENZA.	NESSUN CASO DI CORRUZIONE E DIFFUSIONE DELLA CULTURA VOLTA ALL'ADOZIONE DI UNA CONDOTTA ETICA RESPONSABILE.
1) Ricorso ove possibile a fornitori locali; 2) per l'anno 2022, PSA Italy ha speso 107 M euro in forniture locali ricorrendo al 67% di fornitori localizzati nelle aree territoriali di riferimento, Liguria e Veneto.	Non sono stati accertati né segnalati casi di corruzione riferiti o riferibili alle società di PSA Italy. Erogati ai lavoratori percorsi formativi sul tema anticorruzione.

	<b>ENERGY</b> Ridurre consumi ed intensità di energia sfruttando tecnologie efficienti che garantiscano un risparmio energetico, oltre ad incrementare progressivamente l'uso nonché la generazione di energia rinnovabile	<b>EMISSIONS</b> Ridurre le emissioni di carbonio lungo tutta la filiera, sostenendo la decarbonizzazione del settore portuale e della logistica
	<b>GRI 302 - Energia</b>	<b>GRI 305 - Emissioni</b>
IMPATTI	1) Consumo di energia necessario allo svolgimento delle attività operative e amministrative dei terminal; 2) consumi energetici da parte degli operatori a monte (es. fornitori di materiali e dei trasportatori all'interno dei terminal) e a valle (nave).	1) Emissioni di gas a effetto serra (GHG) dirette (Scope 1) da gasolio, benzina, metano e da fluidi refrigeranti; 2) emissioni di gas a effetto serra (GHG) indirette da consumi energetici (Scope 2); 3) altre emissioni di gas a effetto serra (GHG) indirette (Scope 3).
DESIDERATA	PSA Italy mira a contrastare i rischi generati dai cambiamenti climatici, guidando la crescita sostenibile nel settore portuale e logistico, attraverso il risparmio energetico, lavorando al fianco di partner strategici.	Come parte del Gruppo PSA, i terminal di PSA Italy aspirano a ridurre le emissioni di CO2 in ambito Scope 1 e 2 del 50% entro il 2030 e del 75% entro il 2040, con il 2019 come anno di riferimento. L'organizzazione prevede anche di raggiungere net zero entro il 2050.
OBIETTIVI	MIGLIORAMENTO DELLE PRESTAZIONI AMBIENTALI	
TRAGUARDI RAGGIUNTI 2022	1) Acquisto da parte dei terminal di energia coperta dalla Garanzia di Origine rinnovabile (G.O.), che garantisce l'uso di fonti energetiche rinnovabili senza emissione di CO2; il 100% di energia elettrica acquistata da <b>PSA Italy</b> proviene da fonti rinnovabili; 2) sostituzione progressiva delle luci sulle torri faro, effettuata in occasione di manutenzione alle torri medesime o di nuove realizzazioni ( <b>PSA Genova Pra'</b> , <b>PSA Venice-Vecon</b> ); 3) adozione progressiva di impiantistica in pompa di calore VRV/VRF per il riscaldamento e il raffrescamento aziendale in edifici di nuova costruzione ed esistenti ( <b>PSA Genova Pra'</b> ); 4) installazione del sistema di accensione e spegnimento delle luci, dotato dei rilevatori di presenza con sensori a microonda, nei nuovi spogliatoi ( <b>PSA Genova Pra'</b> ); 5) installazione di luci a led sulle gru di banchina per la riduzione della potenza impegnata nell'illuminazione dei bracci mobili e fissi ( <b>PSA SECH</b> ); 6) spegnimento di alcune torri faro e luci di servizio delle gru (in condizioni di non operatività) e lungo la palazzina amministrativa, per ridurre i consumi energetici ( <b>PSA SECH</b> ); 7) installazione di una colonnina per l'alimentazione delle auto elettriche a servizio degli uffici ed al fine di incentivare l'uso e l'acquisto di autovetture ibride ed elettriche ( <b>PSA Venice-Vecon</b> ).	1) Organizzazione dell'iniziativa Go Green nei terminal di <b>PSA Italy</b> per diffondere la cultura green con giornate dedicate alla mobilità sostenibile, alla sana alimentazione e alla piantumazione di spazi verdi, ossia lo Zero-Emission Day, il Veggie Day, e il Tree Day; 2) ampliamento foresta <b>PSA Italy</b> (treedom) acquistando ulteriori 300 alberi che si aggiungono ai 300 precedenti; 3) donazione di un bosco nettario per alimentare le api del territorio, in collaborazione con 3Bee ( <b>PSA Venice-Vecon</b> ); 4) estensione del lavoro da remoto anche al periodo post-emergenziale COVID-19 ( <b>PSA GP</b> , <b>PSA SECH</b> ); 5) <b>PSA</b> mette a disposizione la propria stazione di pesatura certificata VGM, conforme alla normativa Solas, posizionata in prossimità dell'ufficio merci del terminal di <b>PSA GP</b> ;
OBIETTIVI	AMMODERNAMENTO DELLE ATTREZZATURE E IMPIANTI PRESENTI NEL TERMINAL	
TRAGUARDI RAGGIUNTI 2022	1) Sostituzione di 7 semoventi con motore TIER5 ( <b>PSA GP</b> ); 2) acquisto di 2 semoventi, progettate per ridurre le emissioni di ossidi di azoto NOx mediante il sistema SCR di Riduzione Catalitica Selettiva ( <b>PSA SECH</b> ); 3) acquisto di uno spreader per gru di banchina ( <b>PSA SECH</b> ); 4) utilizzo di 2 autovetture mild hybrid ( <b>PSA Venice-Vecon</b> ); 5) acquisto di un fork lift full electric ( <b>PSA Venice-Vecon</b> ); 6) nel terminal di <b>PSA GP</b> il Treno Southern Express che collega Genova a Basilea ha permesso di ridurre dell'84% le emissioni di CO <sub>2</sub> rispetto al trasporto su gomma (equivalenti a 223K alberi ad alto fusto).	

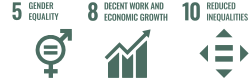


<b>WASTE MGMT &amp; RECYCLING</b> Adottare approcci più circolari per ottimizzare l'uso delle risorse, ridurre al minimo i rifiuti generati durante le operazioni e aumentare il riciclaggio	<b>EMPLOYMENT</b> Sostenere elevati standard etici e di conformità normativa, che vadano oltre i requisiti legali minimi. Ciò riflette il nostro impegno a lungo termine nella costruzione di un'azienda di successo, onesta e responsabile.
<b>GRI 306 - Rifiuti</b>	<b>GRI 401 - Occupazione</b>
1) Produzione di rifiuti derivanti dai processi di deposito e di movimentazione delle merci e dei contenitori, dalla manutenzione dei mezzi e delle infrastrutture, dai processi civili di tipo amministrativo e servizi ai lavoratori; 2) produzione di rifiuti urbani: carta, vetro, plastica e indifferenziato che derivano dalle attività assimilate a quelle domestiche quali le attività di ufficio e di consumo degli alimenti; 3) produzione di rifiuti speciali conferiti a trasportatori e smaltitori autorizzati, mediante contratto; 4) produzione di sostanze oleose (PSA Italy) e altre emulsioni (PSA GP e PSA SECH), olii esausti e rifiuti da attività di manutenzione; 5) produzione di residui da pulizia stradale.	1) Incremento dell'occupazione attraverso la creazione di posti di lavoro dignitosi per donne, uomini, giovani e persone con disabilità; 2) creazione di occupazione nei territori di appartenenza dei terminal di PSA Italy.
PSA Italy aspira alla riduzione della produzione dei rifiuti e ad aumentare sempre più la percentuale dei rifiuti destinati a recupero.	Costruire un'organizzazione pronta ad abbracciare il cambiamento, attraendo forza lavoro, favorendo l'occupazione nei territori di appartenenza dei terminal.
MIGLIORAMENTO DELLE PRESTAZIONI AMBIENTALI	DEFINIZIONE DI UN PIANO PER FAVORIRE L'INGRESSO DI NUOVO PERSONALE NEI TERMINAL DI PSA ITALY.
1) Nell'ambito dell'iniziativa Go Green, oltre alle giornate Zero-Emission Day, Veggie Day, e Tree Day, <b>PSA Venice-Vecon</b> ha organizzato l'Upcycling Day per sensibilizzare i dipendenti a generare impatti positivi anche in termini di riduzione dei consumi in ufficio e attività di recupero di capi e vestiti; 2) riduzione della produzione di plastica in mensa associata alla riattivazione dei distributori automatici dell'acqua ( <b>PSA GP</b> ); 3) donazione alla marina di Genova Pra' di un dispositivo di filtraggio - Seabin - adibito alla pulizia delle acque mediante aspirazione dei rifiuti galleggianti, anche oleosi, che rimangono intrappolati all'interno e separati prima di rilasciare l'acqua pulita ( <b>PSA GP</b> ); 4) uso di panni e tappetini assorbenti-olio riutilizzabili ( <b>PSA SECH</b> ); 5) Media rifiuti avviati al recupero nei terminal <b>PSA Italy</b> : 2020 2021 2022 82,8% 86,8% 90,7%	1) Occupazione sul territorio: 993 dipendenti diretti di <b>PSA Italy</b> , + 2,2% rispetto al 2021; 2) Inserimento di giovani apprendisti all'interno dei reparti operativi e negli uffici ( <b>PSA Italy</b> ).

OCCUPATIONAL HEALTH & SAFETY	
Garantire i più elevati standard di salute e sicurezza per i lavoratori e per gli altri Stakeholder in tutte le nostre operazioni.	
GRI 403 - Salute e sicurezza sul lavoro	GRI 416 - Salute e sicurezza dei Clienti
	
IMPATTI	<p>1) Incidenti, infortuni, nearmiss correlati alla tipologia di attività svolta;</p> <p>2) creazione di un ambiente di lavoro sicuro e protetto per tutti i lavoratori;</p> <p>3) promozione della salute e benessere dei lavoratori;</p> <p>4) diffusione della cultura della salute e sicurezza sul luogo di lavoro;</p> <p>5) partecipazione e consultazione dei lavoratori e predisposizione dei canali di comunicazione idonei a promuovere un ambiente di lavoro sicuro per tutti.</p>
DESIDERATA	PSA Italy lavora costantemente per fornire un ambiente di lavoro sano, sicuro e protetto mettendo in atto sistemi di gestione che mirino al miglioramento continuo degli standard di sicurezza e alla diffusione della cultura Health & Safety tra tutti i dipendenti e gli Stakeholder che si interfacciano con l'organizzazione.
OBIETTIVI	DIMINUIRE INCIDENTI E FREQUENZA INFORTUNISTICA
TRAGUARDI RAGGIUNTI 2022	<p>1) Formazione sulla sicurezza: 5.407 ore (<b>PSA Italy</b>).</p> <p>2) realizzazione della Campagna Obiettivo 18 per sensibilizzare i lavoratori all'adozione di comportamenti sicuri al fine di prevenire gli incidenti sul luogo di lavoro (<b>PSA Italy</b>);</p> <p>3) approfondimento sulla cultura della sicurezza attraverso un percorso condiviso tra direzione e preposti alla sicurezza con il coinvolgimento della fondazione LHS - Leader in Health and Safety (<b>PSA GP e PSA SECH</b>);</p> <p>4) in occasione della "Settimana della Sicurezza" i terminal di <b>PSA Italy</b> hanno condiviso con i lavoratori i videomessaggi di sensibilizzazione sulla safety, promossi dal gruppo PSA e hanno avviato le "Safety Walk" - passeggiate dei manager in piazzale ed in banchina - e le "Safety walkabout" nelle aree operative dei tre terminal, camminate alle quali hanno partecipato i manager e lo staff HSSS (Health, Safety, Security and Sustainability);</p> <p>5) è stato messo in funzione il sistema di tracking, laser 4th tier RMG. Il sistema di sicurezza per gru di piazzale (transtainer) permette di lavorare in 4° tiro evitando di urtare con i contenitori agganciati allo spreader quelli stoccati a parco (<b>PSA SECH</b>).</p>

## TEMI GRI IMPORTANTI PSA ITALY

	SUSTAINABLE PROCUREMENT	PEOPLE DEVELOPMENT
	Ridurre al minimo gli impatti ambientali e creare impatti sociali positivi attraverso l'approvvigionamento di beni e servizi, tenendo in debita considerazione la diversità e il coinvolgimento dei fornitori.	Attrarre e trattenere forza lavoro alla quale offrire opportunità di apprendimento, formazione e crescita professionale, promuovendo uno stile di vita sano e sostenibile per il benessere di tutti i lavoratori.
	GRI 308 - Valutazione ambientale dei fornitori	GRI 414 - Valutazione sociale dei fornitori
		
IMPATTI	Attuazione di investimenti sempre più sostenibili attraverso la scelta consapevole di partnership e fornitori a basso impatto ambientale e sociale.	<p>1) promozione di uno stile di vita sano e sostenibile per il benessere di tutti i lavoratori;</p> <p>2) offerta di opportunità di apprendimento e di formazione per i lavoratori.</p>
DESIDERATA	Garantire agli Stakeholder la consapevolezza dell'impatto generato da PSA Italy mediante l'acquisto di prodotti e servizi, le cui decisioni pesano sull'ambiente e sulla società, lungo la catena del valore.	PSA Italy è consapevole di come la forza lavoro rappresenti la risorsa più importante. Per questo motivo, i tre terminal prestano attenzione alla crescita e all'apprendimento di ogni individuo, riconoscendo il contributo unico di ogni lavoratore. PSA Italy eroga ai dipendenti percorsi di crescita che consentono l'accrescimento delle competenze e l'empowerment dei dipendenti, che si riflette nella retention di una forza lavoro fidelizzata. La passione e l'impegno profusi dai lavoratori moltiplicano il nostro successo.
OBIETTIVI	INTEGRAZIONE DELLA SOSTENIBILITÀ ALL'INTERNO DELLA STRATEGIA DI BUSINESS; PROGRESSIVA ADOZIONE DEL SPF, SUSTAINABLE PROCUREMENT FRAMEWORK, SVILUPPATO DALLA CAPO GRUPPO PSA, CHE PREVEDE IL POTENZIAMENTO DELLE OPERAZIONI RESPONSABILI IN TEMA DI ECONOMIA CIRCOLARE, ALTERNATIVE VERDI E SICUREZZA INFORMATICA, NEL RISPETTO DEI PRINCIPI DI ETICA E INTEGRITÀ GIÀ IN ATTO.	FORMAZIONE CONTINUA DEI LAVORATORI MIGLIORARE LA PARTECIPAZIONE ED IL COINVOLGIMENTO DEI LAVORATORI E LA PROMOZIONE DEL SENSO DI APPARTENENZA ALL'AZIENDA MIGLIORAMENTO DEL SERVIZIO OFFERTO AI CLIENTI INTERNI INTEGRAZIONE DEI PROCESSI AZIENDALI A SEGUITO DELLA NASCITA DI PSA GENOA INVESTMENTS.
TRAGUARDI RAGGIUNTI 2022	<p>Conseguimento di un risultato economico 1) La sostenibilità è diventata uno dei quattro pilastri all'interno della politica della Capo Gruppo e dei terminal di <b>PSA Italy</b>;</p> <p>2) PSA ha individuato una piattaforma combinata ESG/GHG per la gestione dell'assessment dei fornitori in ambito ESG, il cui utilizzo è stato introdotto all'interno dei terminal di <b>PSA Italy</b>.</p>	<p>1) Formazione erogata da <b>PSA Italy</b>: formazione complessiva: 22.292 ore, + 46% rispetto al 2021;</p> <p>2) Iniziative annuali verso l'interno dei terminal di <b>PSA Italy</b> per consolidare il rapporto con i Lavoratori (PSA GoGreen, Safety week, festa dei 20 anni di anzianità lavorativa dei dipendenti, campagna Innovation, charity week - beneficenza tra benessere e movimento);</p> <p>3) realizzazione della prima newsletter di <b>PSA Italy</b>;</p> <p>4) partecipazione dei lavoratori, tramite team dedicato, alla stesura del Report di Sostenibilità di <b>PSA Italy</b> e sua divulgazione a tutti i lavoratori;</p> <p>5) istituzione in <b>PSA SECH</b> del CRAL aziendale, già presente per PSA GP;</p> <p>6) estensione della fruizione dello smart working a chiusura dello stato emergenziale da COVID-19 (<b>PSA GP e PSA SECH</b>);</p> <p>7) gestione di un piano di comunicazione <b>PSA Italy</b> dedicato ai lavoratori (Meet Roger, MyNet, sito web, monitor aziendali, LinkedIn);</p> <p>8) allineamento per <b>PSA GP e PSA SECH</b> degli applicativi utilizzati (i.e.: Maximo, Top Media, Oracle Fusion);</p> <p>9) avvio dell'iniziativa welfare "Progetto di educazione posturale" presso gli uffici di <b>PSA Venice-Vecon</b>;</p> <p>10) introduzione anche per <b>PSA SECH</b> delle "Safety Walk", trattasi di passeggiate dei manager in piazzale ed in banchina, un'occasione di incontro e di dialogo con il personale operativo da tempo effettuate in PSA GP e PSA Venice-Vecon;</p> <p>11) iniziativa l'"Officina delle idee" di <b>PSA Venice-Vecon</b> avente l'obiettivo di coinvolgere i lavoratori provenienti da diversi reparti all'interno del terminal, in modo tale che si possano creare dei momenti di condivisione e riflessione che permettano ai lavoratori di proporre spunti di miglioramento e idee innovative.</p>



	<b>EMPLOYEE DIVERSITY &amp; INCLUSION</b> Creare un ambiente di lavoro che rispetti e promuova la diversità e l'inclusione.	<b>COMMUNITY RELATIONS</b> Contribuire in modo significativo alla vita e al benessere delle comunità in cui operiamo, coinvolgendo le parti interessate per minimizzare gli impatti sociali e ambientali generati dalle nostre operazioni.	<b>CYBERSECURITY &amp; DATA PRIVACY</b> Proteggere i nostri sistemi aziendali e garantire la privacy dei dati attraverso l'adozione di solide misure di sicurezza informatica.
	<b>GRI 405 - Diversità e pari opportunità</b>	<b>GRI 413 - Comunità locali</b>	<b>GRI 418 - Privacy dei Clienti</b>
			
IMPATTI	Creazione di posti di lavoro dignitosi e accessibili, in linea con i dettami del Codice Etico aziendale e le linee guida della Capo Gruppo, in totale assenza di discriminazioni per genere, nazionalità, religione, orientamento sessuale, con il fine ultimo di ridurre le disuguaglianze.	1) Creazione di occupazione; 2) redistribuzione del valore generato da PSA Italy mediante erogazioni liberali e attività svolte sul territorio, anche in partnership con il comune e altri enti, rivolte al coinvolgimento e al beneficio della popolazione locale; 3) riduzione consumo di risorse: i.e., combustibili, energia elettrica - produzione di rifiuti, emissioni.	Tutela della privacy dei clienti e prevenzione della fuga di dati.
DESIDERATA	In PSA Italy vogliamo combattere le discriminazioni e creare un più diversificato, equo e inclusivo luogo di lavoro, in cui i dipendenti sentano di poter dare il proprio personale contributo a migliorare la vita aziendale. Una priorità fondamentale è promuovere la parità di genere in quanto questo è il divario più grande ancora da colmare, riflettendosi sulle performance aziendali in tema di diversity.	PSA Italy desidera sostenere le attività locali attraverso la promozione di iniziative in aree in cui competenze e risorse dell'organizzazione possano generare un impatto sostenibile positivo. Donazioni e investimenti sociali sono sempre promossi e guidati da stringenti linee guida aziendali e di Gruppo.	PSA Italy desidera continuare a dimostrare leadership nella capacità di gestire e utilizzare eticamente i dati di tutti gli Stakeholder che affidano ai terminal di PSA Italy la gestione di informazioni sensibili.
OBIETTIVI		MIGLIORAMENTO DEL RAPPORTO CON GLI STAKEHOLDER ESTERNI ALL'AZIENDA E LORO SENSIBILIZZAZIONE AL RISPETTO DEI REQUISITI DI SOSTENIBILITÀ	CYBERSECURITY
TRAGUARDI RAGGIUNTI 2022		1) Sponsorizzazioni e supporto alle realtà territoriali a scopo sociale - 73K Euro erogati da <b>PSA Italy</b> ; 2) offerta a studenti o neodiplomati la possibilità di integrare o completare il proprio percorso di studi con un periodo formativo nei terminal di <b>PSA Italy</b> , finalizzato alla conoscenza diretta del mondo del lavoro.	Conformità di <b>PSA Italy</b> al framework Cyber Security Group, un framework di sicurezza informatica basato sul protocollo NIST (National Institute of Standards and Technology) e adattato per PSA, a tutela della privacy dei clienti e dei dati.

## ALTRI TEMI

	<b>INNOVATION &amp; TECHNOLOGY</b> Innovare e sfruttare la tecnologia per guidare la digitalizzazione, creando operazioni più efficienti e sostenibili.	<b>SUSTAINABLE PORT DEVELOPMENT</b> Garantire che la pianificazione, la progettazione e lo sviluppo delle infrastrutture e delle operazioni portuali tengano conto e minimizzino gli impatti ambientali derivanti dallo sviluppo e dalla bonifica del territorio.
OBIETTIVI	MIGLIORARE L'EFFICIENZA DEI PROCESSI AZIENDALI	AMMODERNAMENTO DELLE INFRASTRUTTURE/SERVIZI E DEGLI EDIFICI PRESENTI NEL TERMINAL
TRAGUARDI RAGGIUNTI 2022	1) Miglioramento della gestione amministrativa tramite installazione di Mobile App roster (ferie permessi e cambio turno) ( <b>PSA GP</b> ); 2) miglioramento del processo acquisti tramite automazione dell'invio ordine ( <b>PSAGP</b> ).	1) Ristrutturazione vecchi spogliatoi ed infermeria ( <b>PSA GP</b> ); 2) trasferimento della palestra aziendale ( <b>PSA GP</b> ); 3) realizzazione della nuova portineria ( <b>PSA SECH</b> ).
OBIETTIVI	MIGLIORARE I PROCESSI PRODUTTIVI	
TRAGUARDI RAGGIUNTI 2022	1) Attivazione Sistema di tracciamento automatico del posizionamento dei contenitori a piazzale sulle RTG elettriche - Container Positioning su E-RTG (GPS) e D-RTG ( <b>PSA GP</b> ); 2) implementazione del gate automatico in entrata, in produzione dal mese di novembre 2021 ( <b>PSA SECH</b> ); 3) digitalizzazione del servizio VGM di pesatura presso il terminal di Genova Pra'. Per rendere il servizio ancora più accessibile, il sistema di prenotazione della pesatura, tramite portale PSA, è stato connesso alla applicazione "Truck It Easy" ( <b>PSA GP</b> ); 4) campagna bottom-up PSA Innovation, 50 idee per migliorare sostenibilità e produttività proposte dai dipendenti di <b>PSA Italy</b> .	

04.

LA SOSTENIBILITÀ  
ECONOMICA



Per PSA Italy la sostenibilità economica consiste nel processo di tenere in considerazione e valorizzare 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 governance, 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 nei confronti di associazioni, organizzazio-

ni o enti che in prima linea si occupano di generare un impatto sociale positivo. Peraltro, il raggiungimento dell'obiettivo sociale genera anche un ritorno più ampio e indiretto a livello di comunità, rendendo senz'altro più efficiente anche l'investimento pubblico in servizi di welfare. Gli investimenti previsti per le società PSA Genova Pra', PSA SECH e PSA Venice-Vecon nel quinquennio 2023-2027 sono focalizzati su impianti ed infrastrutture capaci, per quanto possibile, di gestire in maniera sostenibile le fonti energetiche e di ridurre le emissioni.

## 4.1 STATO PATRIMONIALE

La solidità della struttura patrimoniale e una buona marginalità costituiscono la base per poter concretamente perseguire la sostenibilità. Le aziende nascono per creare profitto e non può esserci sviluppo sostenibile senza creazione di valore e solidità economica. Qui a fianco viene dettagliata la struttura patrimoniale di PSA Genova Pra', PSA SECH e PSA Venice-Vecon, con evidenza delle fonti e degli impieghi degli esercizi 2020, 2021 e 2022.

## 4.2 RISULTATI DI GESTIONE

Nel 2022 le società di PSA Italy hanno registrato nel complesso una ripresa in termini di fatturato e di margini operativi, nonostante gli effetti derivanti dal conflitto Russia-Ucraina e dall'aumento dell'inflazione. Per quanto riguarda il mercato di riferimento, gli armatori hanno continuato a mantenere limitata la capacità di stiva, con relative cancellazioni di toccate ed in alcuni casi di interi servizi. Tale trend, ancora in corso, rende impegnativa la gestione delle operazioni dei terminal portuali, con problematiche di sovraffollamento dei piazzali soprattutto nella prima parte dell'anno. Nel terminal di PSA Genova Pra' il valore della produzione ha evidenziato un incremento del 21% rispetto all'esercizio precedente, principalmente dovuto ad un

effetto combinato di maggiori volumi di traffico contenitori rispetto al 2021 e di un maggior ricavo medio per unità movimentata, dovuto soprattutto alla voce soste, che sono incrementate di oltre il 30%. Tale fenomeno, conseguenza della maggiore irregolarità nell'arrivo delle navi e dinamiche nella politica di approvvigionamento da parte degli importatori, è iniziato nella seconda parte del 2021 e ha raggiunto picchi a gennaio e febbraio 2022 dando segnali di un ritorno verso livelli normali solamente negli ultimi mesi dell'esercizio. Sia l'irregolarità nell'arrivo delle navi che i piazzali congestionati dal maggior numero dei contenitori in sosta hanno influito in maniera proporzionale anche sui costi strettamente connessi all'attività di movi-

### STATO PATRIMONIALE PSA GENOVA PRA'

IMPIEGHI	2020	2021	2022	FONTI	2020	2021	2022
Immobilizzazioni immateriali	3.662	3.249	2.870	PATRIMONIO NETTO (N)	64.133	67.415	84.767
Immobilizzazioni materiali	153.357	148.700	144.121				
Immobilizzazioni finanziarie	17.790	18.790	22.669	PASSIVITÀ CONSOLIDATE	104.521	24.381	27.344
Rimanenze	2.724	2.904	3.130				
Liquidità differite (Ld)	47.413	54.569	68.028	PASSIVITÀ CORRENTI (Pc)	82.803	147.953	155.523
Liquidità immediate (Li)	26.512	11.537	26.816				
<b>TOTALE IMPIEGHI</b>	<b>251.458</b>	<b>239.749</b>	<b>267.634</b>	<b>TOTALE FONTI</b>	<b>251.458</b>	<b>239.749</b>	<b>267.634</b>

### STATO PATRIMONIALE PSA SECH

IMPIEGHI	2020	2021	2022	FONTI	2020	2021	2022
Immobilizzazioni immateriali	5.552	31.515	30.366	PATRIMONIO NETTO (N)	8.701	46.266	48.664
Immobilizzazioni materiali	17.135	15.661	14.879				
Immobilizzazioni finanziarie	13	22	30	PASSIVITÀ CONSOLIDATE	2.593	2.602	2.512
Rimanenze	722	603	570				
Liquidità differite (Ld)	10.366	12.088	15.081	PASSIVITÀ CORRENTI (Pc)	22.861	11.681	13.719
Liquidità immediate (Li)	366	660	3.969				
<b>TOTALE IMPIEGHI</b>	<b>34.154</b>	<b>60.549</b>	<b>64.895</b>	<b>TOTALE FONTI</b>	<b>34.154</b>	<b>60.549</b>	<b>64.895</b>

### STATO PATRIMONIALE PSA VENICE VECON

IMPIEGHI	2020	2021	2022	FONTI	2020	2021	2022
Immobilizzazioni immateriali	3.957	3.261	2.271	PATRIMONIO NETTO (N)	12.153	12.975	18.080
Immobilizzazioni materiali	6.595	5.177	3.214				
Immobilizzazioni finanziarie	4.003	3.003	3	PASSIVITÀ CONSOLIDATE	2.742	464	522
Rimanenze	687	694	647				
Liquidità differite (Ld)	4.404	4.361	7.005	PASSIVITÀ CORRENTI (Pc)	6.317	6.881	8.294
Liquidità immediate (Li)	1.566	3.823	13.755				
<b>TOTALE IMPIEGHI</b>	<b>21.212</b>	<b>20.320</b>	<b>26.895</b>	<b>TOTALE FONTI</b>	<b>21.212</b>	<b>20.320</b>	<b>26.895</b>

mentazione portuale, che hanno registrato un deciso aumento. Tra questi si evidenziano l'aumento dei costi per manodopera portuale temporanea, diretta conseguenza dell'aumento dei volumi e della congestione nei piazzali. Si registra anche un aumento nei carburanti e nell'energia elettrica. È continuato nel corso dell'anno il servizio ferroviario, lanciato nell'ottobre 2018, con treni dedicati ai contenitori dal terminal verso la Svizzera (Basilea-Frenkendorf), con un collegamento diretto fra Liguria e Federazione Elvetica. Nel corso dell'esercizio sono stati trasportati 10.621 TEU, con un incremento del 38% rispetto all'anno precedente. Passando al terminal di PSA SECH, quest'ultimo nell'esercizio oggetto di analisi ha segnato, rispetto al precedente, una diminuzione pari al 24,2% dei volumi movimentati. A inizio anno il servizio MD1 di The Alliance, per problematiche relative al numero di unità movimentate per ogni toccata, è stato trasferito a PSA Genova Pra', con una perdita per PSA SECH superiore al 35% dei volumi. Nel corso dell'anno, il servizio IMEX (Eastbound e Westbound) e il servizio feeder (unici due servizi a scalare il terminal) hanno aumentato i TEU movimentati, contribuendo a limitare la perdita netta di volumi per il terminal. Per le stesse dinamiche già evidenziate nel terminal di Prà, anche in PSA SECH le soste hanno subito un aumen-

to sostanziale, raddoppiando in termini di fatturato. Tale particolare dinamica ha fatto sì che i ricavi caratteristici aumentassero del 7% nonostante un calo dei volumi precedentemente evidenziato.

Per quanto concerne PSA Venice-Vecon, l'esercizio 2022 ha registrato un aumento dei traffici del 39% rispetto all'esercizio precedente, ritornando ai risultati pre-pandemia.

I principali fattori che hanno contribuito a tale incremento sono i seguenti:

- la presenza, a partire da gennaio 2022, del servizio SL1-North Adriatic Shuttle di Maersk, con un impatto complessivo di 68.000 TEU nell'anno oggetto di analisi;
- la presenza, a partire da gennaio 2022, della compagnia di navigazione MSC, dapprima tramite navi occasionali (spot call) e, da settembre 2022, attraverso servizio SL4-Adriatic to Gioia Tauro. I volumi movimentati complessivamente da MSC nel 2022 sono stati 39.000 TEU, di cui 21.000 TEU relativi a servizi spot e 18.000 TEU riconducibili al servizio SL4;
- il persistere di una generale situazione di congestione dei porti del Nord Adriatico nella prima metà del 2022, in linea con la seconda metà dell'anno precedente.

L'aumento dei traffici ha attivamente contribuito all'aumento del risultato economico, che è più che triplicato rispetto al 2021.



## 4.3 VALORE ECONOMICO DIRETTO GENERATO E DISTRIBUITO

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

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

### CONTI ECONOMICI

CONTO ECONOMICO	PSA GP			PSA SECH			PSA VENICE		
	2020	2021	2022	2020	2021	2022	2020	2021	2022
<b>VOCI</b>									
Ricavi	138.888.732	165.629.731	214.063.885	29.884.982	35.028.270	38.338.331	24.192.971	22.491.231	33.815.177
Altri ricavi operativi	3.035.850	6.025.041	4.968.455	2.059.334	2.324.962	2.883.985	307.588	131.134	3.030.713
Materie prime e materiali di consumo	-4.733.394	-6.061.612	-7.345.732	-867.620	-1.104.056	-1.259.700	-616.824	-617.598	-1.131.703
Costi per servizi	-46.712.233	-51.759.083	-59.788.325	-10.318.051	-12.542.210	-11.289.494	-5.756.236	-5.450.219	-8.288.009
Altri costi operativi	-16.211.829	-18.233.595	-20.625.118	-1.859.845	-1.956.213	-3.816.183	-2.717.751	-2.410.791	-3.128.576
Costi del personale	-43.540.795	-45.812.338	-48.535.968	-16.074.005	-16.472.388	-16.806.740	-6.938.387	-6.375.396	-7.045.205
<b>Margine operativo lordo</b>	<b>30.726.331</b>	<b>49.788.144</b>	<b>82.737.197</b>	<b>2.824.794</b>	<b>5.278.365</b>	<b>8.050.199</b>	<b>8.471.361</b>	<b>7.768.360</b>	<b>17.252.397</b>
Ammortamenti e accantonamenti accantonamenti	-16.426.424	-16.219.845	-17.838.545	-3.954.384	-4.844.875	-4.140.195	-4.255.408	-2.727.713	-3.433.182
<b>Utile operativo</b>	<b>14.299.907</b>	<b>33.568.299</b>	<b>64.898.652</b>	<b>-1.129.590</b>	<b>433.490</b>	<b>3.910.004</b>	<b>4.215.953</b>	<b>5.040.646</b>	<b>13.819.215</b>
Gestione finanziaria	-157.853	-43.082	-798.577	-166.108	-24.208	-30.842	-1.851	14.516	7.485
Partite extra-gestionali	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Utile prima delle imposte</b>	<b>14.142.054</b>	<b>33.525.217</b>	<b>64.100.075</b>	<b>-1.295.698</b>	<b>409.282</b>	<b>3.879.162</b>	<b>4.214.102</b>	<b>5.055.163</b>	<b>13.826.700</b>
Imposte	-3.696.277	-10.243.573	-18.176.228	-121.126	-138.524	-1.481.629	-1.750.261	-1.832.686	-3.722.238
<b>Utile netto di esercizio</b>	<b>10.445.777</b>	<b>23.281.644</b>	<b>45.923.847</b>	<b>-1.416.823</b>	<b>270.758</b>	<b>2.397.533</b>	<b>2.463.841</b>	<b>3.222.477</b>	<b>10.104.462</b>



**DISTRIBUZIONE DEL VALORE AGGIUNTO AGLI STAKEHOLDER**

CONTO ECONOMICO	PSA GP		
	2020	2021	2022
<b>VOCI</b>			
<b>Valore economico generato</b>	<b>171.695.101</b>	<b>171.702.525</b>	<b>219.132.868</b>
Ricavi	171.654.772	171.654.772	219.032.340
Proventi (finanziari e straordinari)	40.329	47.753	100.528
<b>Valore economico distribuito</b>	<b>120.357.167</b>	<b>130.707.868</b>	<b>153.839.054</b>
Costi operativi	67.511.162	75.370.372	87.882.887
Remunerazione dei dipendenti	42.151.481	44.293.953	46.779.043
Remunerazione dei finanziatori	304.657	116.053	899.104
Remunerazione della Pubblica Amministrazione	10.243.573	10.243.573	18.176.228
Remunerazione della Comunità locale	146.294	683.917	101.792
<b>Valore economico trattenuto in azienda</b>	<b>51.337.934</b>	<b>40.994.657</b>	<b>65.293.814</b>
Ammortamenti e svalutazione	16.426.424	16.219.845	17.838.545
Accantonamenti e riserve	24.565.784	24.620.334	47.455.268

PSA SECH			PSA VENICE		
2020	2021	2022	2020	2021	2022
<b>31.944.324</b>	<b>37.356.580</b>	<b>41.232.098</b>	<b>24.525.964</b>	<b>22.640.148</b>	<b>36.856.839</b>
31.944.316	37.353.232	41.222.316	24.500.559	22.622.365	36.845.890
8	3.348	9.782	25.405	17.783	10.950
<b>29.032.965</b>	<b>32.113.446</b>	<b>33.972.193</b>	<b>17.406.427</b>	<b>16.336.328</b>	<b>22.752.986</b>
13.214.291	15.942.173	16.321.586	8.846.755	8.373.259	12.222.977
15.494.387	15.830.421	16.084.564	6.737.929	6.140.754	6.777.483
166.116	27.556	40.624	27.257	3.267	3.465
121.126	138.524	1.481.628	1.750.261	1.832.686	3.722.238
37.046	174.772	43.791	44.225	-13.638	26.823
<b>2.911.358</b>	<b>5.243.134</b>	<b>7.259.905</b>	<b>7.119.537</b>	<b>6.303.820</b>	<b>14.103.854</b>
3.253.055	4.119.447	4.072.515	4.255.408	2.727.713	3.433.182
-341.697	1.123.687	3.187.390	2.680.799	3.459.619	10.670.672

L'impatto economico delle aziende di PSA Italy non si esaurisce con la produzione e distribuzione di valore aggiunto; obiettivo delle tre società non è, infatti, solo quello di produrre utili per i soci, ma anche quello di creare opportunità di lavoro e crescita economica per la comunità locale.

Per quanto riguarda le infrastrutture le tre organizzazioni si sono concentrate, in particolare, su interventi volti a migliorare la produttività e ad innalzare i livelli di sicurezza all'interno dei terminal migliorando

le condizioni di lavoro del personale.

Per quanto concerne gli investimenti in attività formative delle società, essi abbracciano in modo continuo l'intera vita professionale e sono finalizzati a creare valore per le persone attraverso l'accrescimento e la diversificazione delle competenze (employability) e per le aziende attraverso la crescita delle proprie risorse, in coerenza con la mission e la strategia di business.

Il dettaglio degli investimenti nell'ultimo triennio è riportato nella tabella seguente.

### INVESTIMENTI IN FORMAZIONE FINANZIATA E NON FINANZIATA

€	2020			2021			2022		
	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE
FORMAZIONE FINANZIATA	41.035	15.586	22.647	30.360	27.580	4.947	31.635	6.240	0
Di cui:									
Fondi privati	41.035	15.586	22.647	30.360	27.580	4.947	31.635	6.240	0
Fondi pubblici	0	0	0	0	0	0	0	0	0
FORMAZIONE NON FINANZIATA	28.194	42.327	16.517	54.969	45.927	38.673	48.252	50.871	35.780
<b>TOTALE FORMAZIONE</b>	<b>69.229</b>	<b>57.913</b>	<b>39.164</b>	<b>85.329</b>	<b>73.507</b>	<b>43.620</b>	<b>79.887</b>	<b>57.111</b>	<b>35.780</b>

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

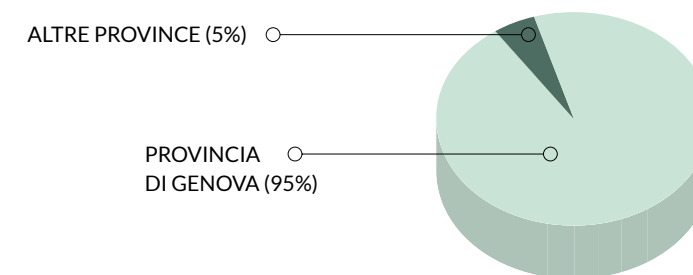
### COSTI PER TIPOLOGIA DI FORMAZIONE

€	2020			2021			2022		
	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE
Formazione manageriale	10.864	0	22.647	15.292	0	21.041	25.369	163	5.927
Formazione sulla sicurezza	22.183	10.217	7.123	16.706	15.660	9.548	14.506	19.546	12.097
Aggiornamento professionale	36.182	47.696	9.394	53.331	57.847	13.031	40.012	37.402	17.756
<b>TOTALE</b>	<b>69.229</b>	<b>57.913</b>	<b>39.164</b>	<b>85.329</b>	<b>73.507</b>	<b>43.620</b>	<b>79.887</b>	<b>57.111</b>	<b>35.780</b>

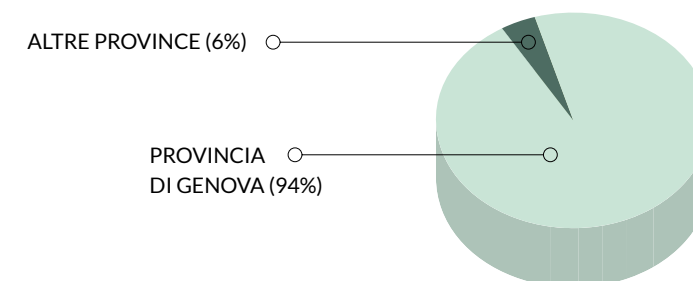
PSA Genova Pra' ha impiegato complessivamente 683 dipendenti, quasi totalmente provenienti dalla provincia di Genova (95,46%). La voce "altre province" (4,54%) include le province di Alessandria, Cuneo, Como, Reggio Emilia e Savona. Il dato considera la residenza; i lavoratori che risiedono fuori regione sono domiciliati in Liguria.

A seguito del contratto di rete tra PSA Genova Prà e PSA SECH è stato effettuato per alcuni lavoratori il trasferimento della sede di lavoro: i reparti di finance, procurement, corporate CSR e servizi generali sono stati ricollocati presso gli uffici del terminal di PSA SECH, ove PSA Genova Pra' ha aperto una sede secondaria.

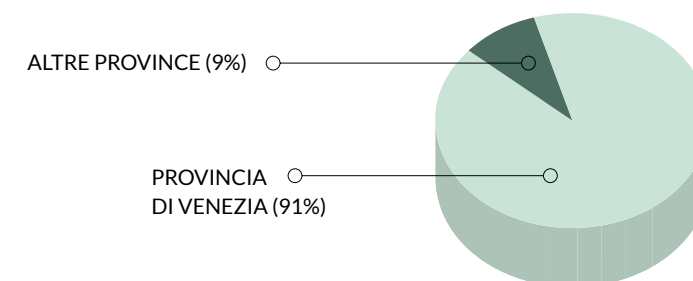


**DISTRIBUZIONE DIPENDENTI PSA GENOVA PRA' PER PROVENIENZA**

**P**SA SECH nel 2022 ha impiegato complessivamente 225 dipendenti, quasi totalmente provenienti dalla provincia di Genova (93,78%), come rappresentato nel grafico seguente. La voce "altre province" (6,22%) include le province di Alessandria, Cuneo, La Spezia e Savona.

**DISTRIBUZIONE DIPENDENTI PSA SECH PER PROVENIENZA**

**L**a prima linea dirigenziale di entrambe le realtà proviene quasi interamente dal contesto regionale, con la sola eccezione di un dirigente di PSA Genova Pra', che lavora in Svizzera sempre per conto di PSA Genova Pra'.

**DISTRIBUZIONE DIPENDENTI PSA VENEZIA-VECON PER PROVENIENZA**

**P**SA Venezia-Vecon impiega complessivamente 85 dipendenti, quasi totalmente provenienti dalla provincia di Venezia (91%), come rappresentato nel grafico seguente. La voce "altre province" (9%) include le province di Padova e Treviso.





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

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

(NCLP), gli unici soggetti abilitati a fornire manodopera portuale temporanea in quanto concessionari del servizio ex art. 17 legge 84/94.

Per quanto concerne gli approvvigionamenti, nel 2022 la spesa per servizi e materiali di consumo è stata di 84,5 milioni di euro per PSA Genova Pra', 12,5 milioni di euro per PSA SECH e di 6 milioni di euro per PSA Venice-Vecon. L'analisi per area geografica di provenienza evidenzia una netta prevalenza dei fornitori localizzati sul territorio italiano (oltre il 95% sul totale degli acquisti effettuati).

Di seguito è riportato il dettaglio delle quote percentuali di spesa sul totale degli acquisti effettuati nel triennio 2020-2022 per le tre aziende.



#### VALORE SUL TERRITORIO

107M di euro spese da PSA Italy per approvvigionamenti  
67% spesi in Liguria e Veneto nel 2022



### RIPARTIZIONE SPESE PER APPROVVIGIONAMENTI PSA GENOVA PRA'

	2020	%	2021	%	2022	%
GENOVA	44.736.562	61%	50.492.349	63%	53.615.017	63%
Resto della Provincia	828.383	1%	535.960	1%	661.841	1%
Resto della Regione	696.880	1%	853.976	1%	731.227	1%
Resto d'Italia	22.536.335	31%	21.967.317	27%	21.485.948	25%
CEE	4.546.635	6%	1.879.436	2%	1.302.888	2%
Extra CEE	416.957	1%	4.664.637	6%	6.786.607	8%
<b>TOTALE</b>	<b>73.761.752</b>	<b>100%</b>	<b>80.393.678</b>	<b>100%</b>	<b>84.583.529</b>	<b>100%</b>

### RIPARTIZIONE SPESE PER APPROVVIGIONAMENTI PSA SECH

	2020	%	2021	%	2022	%
GENOVA	10.454.137	71%	10.927.675	68%	8.387.217	67%
Resto della Provincia	140.973	1%	60.159	0%	61.889	0%
Resto della Regione	119.510	1%	72.518	0%	76.522	1%
Resto d'Italia	3.490.100	24%	4.013.797	25%	3.068.422	25%
CEE	268.074	2%	404.301	3%	455.119	4%
Extra CEE	156.345	1%	578.091	4%	465.574	4%
<b>TOTALE</b>	<b>14.629.139</b>	<b>100%</b>	<b>16.056.542</b>	<b>100%</b>	<b>12.514.743</b>	<b>100%</b>

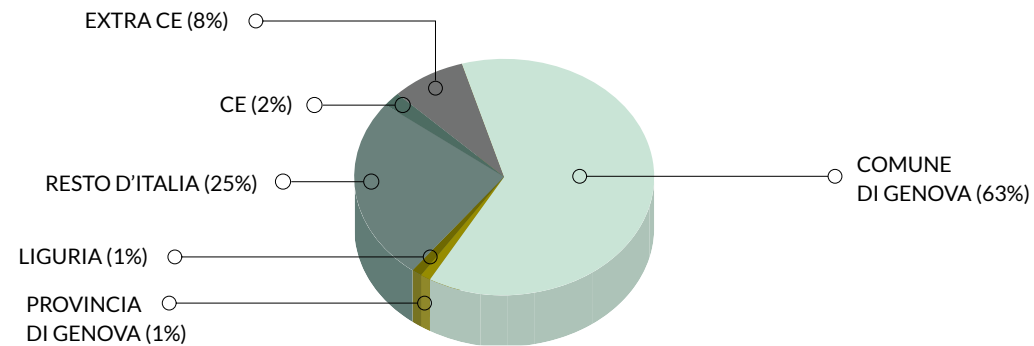
### RIPARTIZIONE SPESE PER APPROVVIGIONAMENTI PSA VENICE-VECON

	2020	%	2021	%	2022	%
VENEZIA	4.948.460	77,07%	3.938.245	64%	7.629.858	81%
Resto della Provincia	184.107	2,87%	110.967	2%	104.969	1%
Resto della Regione	325.041	5,06%	287.770	5%	360.248	4%
Resto d'Italia	874.138	13,61%	1.574.698	26%	1.172.744	12%
CEE	78.921	1,23%	73.844	1%	87.219	1%
Extra CEE	10.297	0,16%	105.459	2%	109.936	1%
<b>TOTALE</b>	<b>6.420.964</b>	<b>100%</b>	<b>6.090.982</b>	<b>100%</b>	<b>9.464.973</b>	<b>100%</b>

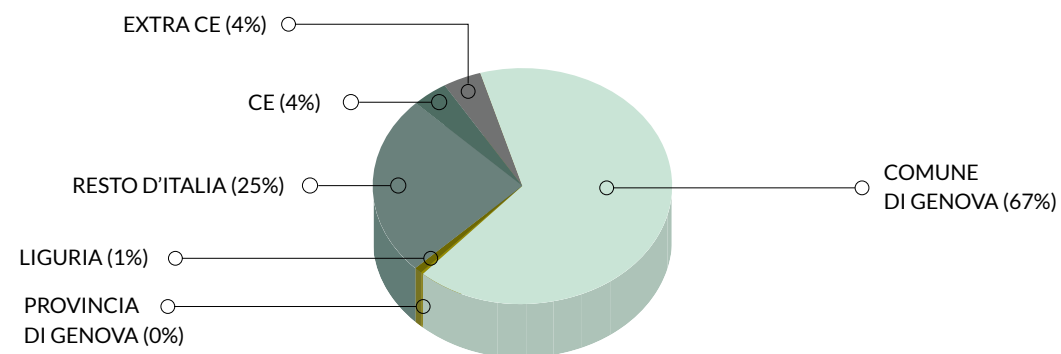
A testimonianza del forte radicamento delle due organizzazioni nel territorio, il grafico mette in evidenza come gli acquisti presso fornitori localizzati nella provincia di Genova rappresentino per PSA Genova Pra' e PSA SECH rispettivamente il 64% ed il 67% delle forniture effettuate in Italia, per un valore pari a €

54.276.858 ed a € 8.449.106. Lo stesso vale per PSA Venice-Vecon, che nel 2022 ha acquistato beni e servizi presso fornitori localizzati nella provincia di Venezia per un totale di € 7.734.827.

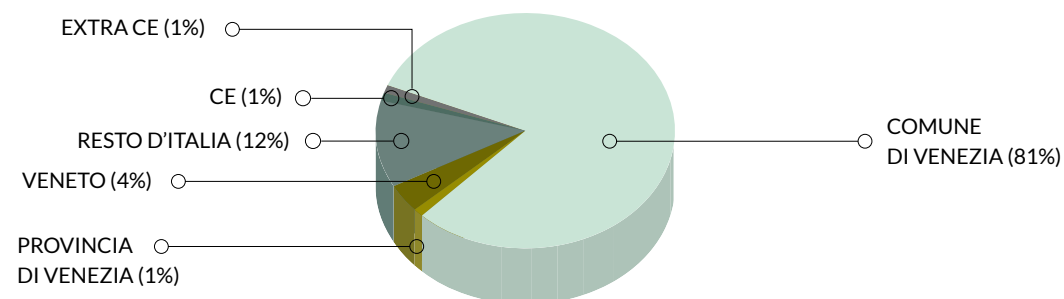
### VALORE FORNITURE PER AREA GEOGRAFICA PSA GENOVA PRA'



### VALORE FORNITURE PER AREA GEOGRAFICA PSA SECH



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



Il nuovo assetto societario dei due terminal genovesi ha inoltre portato con sé sinergie nella scelta dei fornitori qualificati; l'insieme delle spese generate da forniture comuni è infatti pari al 55% nell'anno di riferimento.

Il forte legame delle tre società parte di PSA Italy con il territorio e la vicinanza ai cittadini si rispecchiano inoltre nelle scelte di sostegno a realtà no profit operanti nei contesti locali.

Qui di seguito un elenco delle principali sponsorizzazioni e liberalità di **PSA Genova Pra'** e **PSA SECH** nel 2022:

- donazione a "Il Porto Dei Piccoli Onlus", organizzazione no-profit per i bambini malati ospedalizzati e non, che organizza animazione domiciliare/ospedaliera e attività legate al mare. (<http://www.ilportodeipiccoli.org/>);
- donazione a "Associazione Tutti Per Atta", associazione no-profit per ragazzi e genitori con figli malati terminali;
- donazione ad AMRI (Associazione per le Malattie Reumatiche Infantili). Il budget stanziato per la sfida "Moving for charity" organizzata nell'ambito dell'annuale "Charity Week", grazie agli "energy points" bruciati dai dipendenti facendo attività sportiva, è stato devoluto all'AMRI, associazione no profit a favore di bambini affetti da gravi malattie reumatiche, che opera in collaborazione con il team scientifico dell'Ospedale Pediatrico Gaslini di Genova, con la rete internazionale di ricerca sulle patologie reumatiche infantili PRINTO e le altre associazioni familiari dell'European Network for Children with Arthritis Enca;
- acquisto di materiale medico inviato in Ucraina tramite una spedizione organizzata da alcuni dipendenti;
- partnership con "Stelle Nello Sport", questa sponsorizzazione mira a promuovere la pratica dello sport come un sano modo di fare rete tra la popolazione più giovane della regione;
- sponsorizzazione "Amici Della Lanterna", PSA Genova Pra' e PSA SECH hanno dedicato una donazione alla conservazione della Lanterna di Genova, monumento storico risalente all'alto medioevo, che lo rende il faro più antico e più alto d'Europa, parte del Patrimonio dell'UNESCO. Il faro si trova proprio nel mezzo del porto commerciale, circondato da terminal container e altre strutture commerciali; diventa, quindi, importante preservarlo, mantenerne viva la memoria e mettere in luce l'importanza della nostra storia e delle nostre radici;
- sponsorizzazioni a varie squadre sportive locali, realizzate per sottolineare la vicinanza di PSA al mondo giovanile, dove lo sport è visto come un'opportunità di crescita e diffusione di una sana cultura tra i giovani;
- contributo a "Music For Peace", organizzazione senza fini di lucro dedicata alla spedizione di aiuti umanitari in aree difficili del mondo (Afghanistan, Siria, Palestina, ecc.).



#### IMPEGNO SOCIALE E LIBERALITÀ

73K euro di sponsorizzazioni e liberalità in Liguria e Veneto nel 2022 da PSA Italy



Per **PSA Venice-Vecon** si elencano di seguito le iniziative per il 2022 in ambito CSR:

- sponsorizzazione di club sportivo locale di basket Reyer Citycamp giovanile;
- partecipazione all'iniziativa del Gruppo PSA "Regional Charity Fortnight" con donazione all'associazione designata "Casa del Fanciullo";
- donazione per aiuti umanitari in Ucraina;
- evento Go-Green con realizzazione di un bosco nettarifero e la piantumazione di cento alberi, in collaborazione con 3Bee, per la salvaguardia delle api;
- donazione Telethon.

## 4.4 CONTRATTI DI LAVORO, REMUNERAZIONE E INCENTIVI

I lavoratori delle società di **PSA Italy** sono inquadrati in contratti collettivi nazionali di lavoro: per i dipendenti aventi qualifica di "quadri", "impiegati" e "operai" (circa il 98% del totale) si fa riferimento al CCNL dei lavoratori dei porti, per i "dirigenti" (il restante 2%) al CCNL per dirigenti di aziende industriali.

La remunerazione si basa prevalentemente sul contratto nazionale di primo livello e sul contratto integrativo aziendale, mentre in parte minore è stabilita sulla base della responsabilità e del ruolo ricoperto dal management che riporta direttamente al Direttore Generale.

La contrattazione integrativa (o di secondo livello), in particolare, assume un ruolo importante nel determinare la remunerazione complessiva. Integrando il contratto collettivo nazionale di lavoro, essa si pone

il duplice obiettivo di creare efficienza organizzativa per l'azienda, da un lato, e di portare retribuzione aggiuntiva ai lavoratori, dall'altro.

Partendo dai suddetti presupposti il vigente contratto integrativo aziendale in **PSA Genova Pra'** si incentra, prevalentemente, sul riconoscimento al personale di un meccanismo retributivo incentivante che è collegato a due indicatori in seguito meglio dettagliati.

Allo stesso modo, **PSA Venice-Vecon** applica riconoscimenti legati alla presenza, produttività e flessibilità, anche al fine di limitare il tasso di assenteismo e ottenere l'efficienza organizzativa.

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

### TASSO DI ASSENTEISMO EFFETTIVO

LAVORATORI DIPENDENTI	2020			2021			2022		
TASSO DI ASSENTEISMO EFFETTIVO (%)*	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE
Tasso di assenteismo effettivo (Absentee Rate)	8,17	7,70	5,36	7,93	6,30	5,11	8,91	6,86	7,90

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



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

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

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

- un premio di produttività, erogato per le ore di effettiva presenza al lavoro ed

eventualmente maggiorato a seguito del raggiungimento di determinati valori mensili di resa media;

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

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

- premi di efficienza, collegati alla presenza

lavorativa su base individuale e la produttività media mensile, calcolata sui movimenti medi delle gru di banchina;

- premi di efficienza, collegati ad indicatori MMBF<sup>1</sup> e numero di TEU movimentati nel mese;
- premi squadre miste, legati al numero di TEU e disponibilità di operare su base volontaria in squadre composte da personale interno/esterno;
- premi gestione container reefer, collegati al numero di TEU movimentati nel mese e numero di collegamenti/scollegamenti dei contenitori a temperatura controllata;
- premio di produzione variabile, premio annuo legato solo alla quantità dei TEU movimentati nell'anno;
- indennità di approntamento, riconosciuta al personale operativo/manutenzione per un periodo di tempo di inizio turno anticipato rispetto a quello ordinario;
- un importo annuo pro capite erogato sotto forma di *welfare*, che consente al personale di utilizzare tutta una serie di beni e servizi defiscalizzati attraverso un apposito portale web.

Numerose sono le altre iniziative avviate dai tre terminal per migliorare sempre più il benessere dei dipendenti. **PSA Genova Pra'** e **PSA SECH** offrono un servizio navetta per il trasporto dei dipendenti dalla stazione ferroviaria al luogo di lavoro; mentre per **PSA Genova Pra'** il servizio era già attivo precedentemente alla tragedia del crollo del Ponte Morandi, per **PSA SECH** è stato attivato proprio per fronteggiare le conseguenti serie difficoltà da parte di molti lavoratori nel poter raggiungere il posto di lavoro. Visto l'apprezzamento del personale e nonostante il ripristino della viabilità attraverso la ricostruzione del nuovo ponte Genova San Giorgio, **PSA SECH** ha deciso di mantenere comunque attivo il servizio di bus navetta.

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 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 24% 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; pertanto, la società ha deciso di prorogare l'utilizzo di questa metodologia.

In **PSA Italy**, 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 1,93 per **PSA Genova Pra'**, 1,53 per **PSA SECH** e 1,60 per **PSA Venice-Vecon**.

<sup>1</sup> MMBF: Mean Movements Between Failure che è la rappresentazione numerica di quanti contenitori vengono movimentati durante le operazioni di imbarco e sbarco fra due episodi di interruzione di operatività della gru.

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

%	2020			2021			2022		
	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE
Uomini	1,19	1,30	1,27	1,15	1,31	1,24	1,17	1,31	1,23
Donne	1,20	1,25	1,16	1,15	1,26	1,17	1,18	1,27	1,14

In seguito alla profonda trasformazione dell'organizzazione del lavoro avvenuta nel corso degli ultimi anni le parti stipulanti il contratto nazionale hanno stabilito di istituire un fondo di accompagnamento all'esodo anticipato. Tale fondo viene alimentato, a partire dal 1° gennaio 2022, da un contributo mensile a carico del datore di lavoro pari a € 10,00 per ogni lavoratore (per tredici mensilità) e dagli importi versati dalle Autorità di Sistema Portuale, pari all'1% delle entrate derivanti dal gettito delle tasse sulle merci sbarcate e imbarcate. Con decorrenza dall'anno 2023, il fondo viene finanziato anche dal contributo a carico di ogni dipendente pari a € 65 (attraverso trattenute mensili di € 5,00 per tredici mensilità).

Al fine di favorire il ricambio generazionale e di accompagnare alla pensione quei lavoratori che si troveranno entro la data

di uscita ipotizzata (30 novembre 2023) a non più di sessanta mesi dalla prima decorrenza utile al trattamento pensionistico, PSA Genova Prà e PSA SECH hanno attivato nel corso dell'anno 2023 il contratto di espansione, di cui all'art. 41 del D.lgs. n. 148/2015.

Pertanto, per PSA Genova Pra' il fondo bilaterale istituito con accordo sindacale del 30/03/2018 per sostegno e accompagnamento al pensionamento anticipato non è al momento attivato.

A partire dal 2005 è stato introdotto nel CCNL Porti il fondo di previdenza complementare (art. 51), attualmente identificato 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.

Per quanto riguarda PSA Venice-Vecon i dipendenti hanno facoltà di scegliere di destinare il TFR maturato nella modalità prevista dall'articolo 2120 del Codice Civile o a fondi di previdenza complementare aperti, oppure al fondo Solidarietà Veneto che è un fondo pensione intercategoriale, equivalente a Priamo per quanto riguarda la contribuzione aggiuntiva paritetica dipendente-azienda.

La composizione e la movimentazione del TFR e degli altri fondi del personale al 31 dicembre 2022 è dettagliata di seguito:

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

%	2020			2021			2022		
	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE
Trattamento di fine rapporto	4.173.432	1.578.856	451.796	3.997.344	1.526.840	458.760	4.184.083	1.451.631	479.142
Altro (indennità sostitutive, IMA, ecc.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-



# 05.

**LA SOSTENIBILITÀ  
AMBIENTALE**



## THE RIO DECLARATION ON ENVIRONMENT AND DEVELOPMENT

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

Nazioni Unite – Principio 15  
di “Dichiarazione di Rio sull'Ambiente e lo Sviluppo”.

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

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

## LA TUTELA DELL'AMBIENTE MARINO

In qualità di operatore terminalistico globale e partner principale di molte autorità portuali, PSA si impegna a incoraggiare attivamente la conservazione della natura, la riduzione degli inquinanti e la corretta gestione dei rifiuti ovunque operi. Nell'ambito di PSA Italy, in particolare, il terminal di PSA Venice-Vecon presenta la peculiarità di essere localizzato all'interno di uno degli ecosistemi lagunari più estesi (550 Km<sup>2</sup> di superficie) e più importanti d'Europa e dell'intero bacino del Mediterraneo. La laguna di Venezia è stata, infatti, designata come Patrimonio mondiale dell'umanità dall'UNESCO; trattasi di un'area umida naturale che presenta un'immensa biodiversità biologica, faunistica e floristica, con alcune specie animali e vegetali rare o minacciate d'estinzione. La conservazione della natura, nel particolare contesto della laguna veneta, rappresenta quindi una priorità nell'esercizio delle attività umane e operative del terminal PSA Venice-Vecon, non potendo quest'ultimo prescindere dall'impegno volto alla tutela dell'equilibrio dinamico dell'ecosistema lagunare. L'eccezionale valenza di questo territorio merita di essere valorizzata e protetta<sup>1</sup>. La Laguna di Venezia e i corpi idrici ricadenti all'interno del bacino scolante ad essa afferente sono, quindi, identificati come aree sensibili sottoposte a specifica tutela; l'area è stata individuata con il “Piano per la prevenzione dell'inquinamento ed il risanamento delle acque del bacino idrografico immediatamente sversante nella laguna di Venezia – Piano Direttore 2000”, la cui delimitazione è stata approvata con deliberazione del Consiglio regionale n. 23 del 7 maggio 2003. Nel contesto sopra definito, l'attività svolta da PSA Venice-Vecon non interferisce con l'ambiente idrico, se non mediante le acque di seconda pioggia regolamentate dall'autorizzazione Concessione nr. 50/SAMA rep. 900234, rinnovata dall'ufficio Antinquinamento del Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche per il Triveneto (Ex Magistrato alle Acque) nel 2021. Le acque meteoriche di dilavamento dei piazzali, su cui circolano i mezzi, possono trasportare sostanze inquinanti (essenzialmente idrocarburi e tensioattivi). Le aree pavimentate sono dotate di un sistema di raccolta delle acque di dilavamento, si ritiene pertanto che la possibilità di contaminazione sia molto remota.

<sup>1</sup>Fonte: <https://www.comune.venezia.it/it/content/tutele-e-vincoli-protezione-laguna-venezia>

## LA CONSERVAZIONE DELL'AMBIENTE MARINO PARTE DAL TERRITORIO IL PROGETTO SEABIN

I rifiuti che galleggiano nei nostri mari stanno rapidamente diventando una delle minacce più gravi per la salute dei nostri ecosistemi, per questo si è deciso di contribuire alla conservazione dell'habitat marino del territorio attraverso un Seabin installato nel porto turistico nelle immediate vicinanze del terminal di PSA Genova Pra'. Il Seabin è un dispositivo di filtraggio adibito alla pulizia di porti e marine; funziona collegato a una pompa dell'acqua, che aspira tutti i rifiuti galleggianti che rimangono intrappolati all'interno di un sacchetto a rete. L'acqua viene successivamente espulsa dall'altro lato della pompa, senza rifiuti. Il dispositivo dispone, inoltre, di un sistema di rimozione degli olii; poiché il petrolio può deteriorare i mari molto più velocemente di qualsiasi altra sostanza, è fondamentale che questo elemento venga filtrato dall'acqua. Il Seabin è in grado di spingere l'acqua attraverso un separatore olio-acqua, che rimuove tutto l'olio e i detergenti nocivi prima di rilasciare acqua pulita.



## 5.1 IMPATTI AMBIENTALI DIRETTI

**G**li aspetti ambientali diretti che sono associati alle attività, ai prodotti e ai servizi dei tre terminal di PSA Italy, sui quali si ha un controllo di gestione diretto, sono quelli che scaturiscono dai cicli di scarico e carico nave -ferrovia-camion e da quelle accessorie a monte e a valle.

Ad essi si affiancano gli impatti ambientali indiretti, collegati ad attività di fornitori interni ed esterni e di clienti e sulle quali i terminal hanno un potere di intervento indiretto e di intensità variabile.

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

- consumo di risorse, inteso come consumo di combustibili e di energia elettrica. Il consumo dei mezzi in dotazione ai terminal è riconducibile all'utilizzo diretto da parte del personale e da parte di terzi;
- produzione di rifiuti. I rifiuti prodotti sono in parte urbani e in parte speciali. I primi (carta, vetro, plastica e indifferenziato) derivano dalle attività assimilate

a quelle domestiche, quali le attività di ufficio e consumo di alimenti e come tali i rifiuti sono conferiti al servizio pubblico di raccolta. I rifiuti speciali sono conferiti a trasportatori e smaltitori autorizzati, mediante contratto. Nell'ambito delle proprie attività ogni terminal mantiene un deposito temporaneo di rifiuti, la cui gestione avviene secondo l'art. 183 del D.lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii.;

• emissioni in atmosfera, ripartite in:

1. emissioni convogliate;
2. emissioni diffuse.

• effetto visivo e impatto luminoso verso l'esterno, rilevanti per PSA Genova Pra' in condizioni anomale e di emergenza e per PSA SECH, solo in condizioni di emergenza;

• scarichi idrici, aspetto che assume significatività per i terminal, solo in condizioni di emergenza;

• incidenza sul traffico, rilevante per PSA Genova Pra' e PSA SECH, in casi eccezionali e di emergenza;

• immissioni al suolo, sottosuolo, mare, rilevante per PSA SECH in condizioni di emergenza.

Il Seabin installato presso il porto turistico di Pra'





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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### 5.1.1 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 nei terminal sono:

- energia elettrica;
- carburante;
- acqua.

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

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

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

- attività principali: comprendono le attività e le relative utenze energetiche esclusive del processo produttivo (imbarco e sbarco da navi, carico e scarico da camion, carico e scarico da treni, movimentazione container, parco reefer);
- servizi ausiliari: comprendono le attività e le relative utenze energetiche non strettamente di processo, ma necessarie e di supporto allo svolgimento dello stesso (circolazione interna, condizionamento CED, gruppi elettrogeni, compressione aria);
- servizi generali: comprendono le attività

e le relative utenze energetiche di carattere generale, cioè non connesse direttamente alla produzione, né a servizio della stessa (illuminazione, condizionamento estivo-invernale, consumi di forza elettromotrice, mensa e trasformatori di tensione).

A partire dall'anno 2015, PSA Genova Pra' ha avviato un progetto di rinnovamento globale del terminal, con l'acquisto di nuove gru di banchina di tipo gooseneck, la sostituzione degli impianti di piazzale con l'installazione delle gru elettriche (Electric Rubber Tyred Gantries), la sostituzione di due impianti gru di ferrovia, l'ampliamento del parco ferroviario e infine la sostituzione dei mezzi semoventi (reachstacker) con motore TIER4FINAL, più efficiente; il rinnovamento del parco mezzi ha comportato una riorganizzazione del ciclo nave, correlata anche alla riduzione dei consumi di gasolio.

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



## FLOTTA PSA GENOVA PRA' PER VETTORE ENERGETICO

FLOTTA PSA GP	ALIMENTAZIONE A GASOLIO	ALIMENTAZIONE ELETTRICA	ALIMENTAZIONE BENZINA
2022	10 RTG di piazzale 25+3 ppu reach stacker 92 trattori portuali 11 forklift + front loader (carrellone da vuoti) 16 carrelli elevatori (muletti) 2 piattaforme elevabili (PLE) 2 furgoni 2 cassonati 1 autobotte 2 spazzatrici 8 autovetture (5 noleggi, 3 di proprietà)	21 E-RTG (gru di piazzale) 12 gru di banchina 4 RMG (gru ferrovia) 14 carrelli elevatori (muletti) 3 transpallet 2 piattaforme elevabili (PLE) 1 autovettura operativa (noleggio)	32 autovetture (a noleggio)
2021	10 RTG di piazzale 31 reachstacker (noleggio) 92 trattori portuali 11 forklift + front loader (carrellone da vuoti) 16 carrelli elevatori (muletti) 2 piattaforme elevabili (PLE) 2 furgoni 2 cassonati 1 autobotte 2 spazzatrici 8 autovetture (5 noleggi, 3 di proprietà)	21 E-RTG (gru di piazzale) 12 gru di banchina 4 RMG (gru ferrovia) 14 carrelli elevatori (muletti) 3 transpallet 2 piattaforme elevabili (PLE) 1 autovettura operativa (noleggio)	27 autovetture operative (a noleggio)
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

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

- gru di banchina (QC) - per il carico e scarico dei contenitori dalle navi;
- gru di piazzale (E-RTG) - per il carico e scarico di contenitori da camion;

- gru di ferrovia (RMG) - per il carico e scarico di contenitori e merci da treni;
- allaccio di contenitori a temperatura controllata (reefer);
- illuminazione (stradale, torri faro);
- palazzine.

## FLOTTA PSA SECH PER VETTORE ENERGETICO

FLOTTA PSA SECH	ALIMENTAZIONE A GASOLIO	ALIMENTAZIONE ELETTRICA	ALIMENTAZIONE BENZINA
2022	2 RTG 23 trattori portuali (per i quali sussistono 28 semirimorchi) 17 semoventi 8 forklift 1 PLE 3 veicoli aziendali di proprietà 16 autovetture in leasing	5 gru di banchina 6 RMG 4 forklift 1 PLE	1 autovettura in leasing
2021	6 RTG 23 trattori portuali (per i quali sussistono 28 semirimorchi) 15 semoventi 9 forklift 1 PLE 3 veicoli aziendali di proprietà 16 autovetture in leasing	5 gru di banchina 6 RMG 4 forklift 1 PLE	1 autovettura in leasing
2020	6 RTG 23 trattori portuali (per i quali sussistono 28 semirimorchi) 15 semoventi 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

In PSA SECH, il consumo energetico è dovuto a:

- utilizzo delle gru di banchina/RMG/RTG;
- utilizzo dei mezzi rotabili (forklift, motrici con rimorchio, semoventi);
- allaccio di 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, iniziata nel 2019 e conclu-

sa nel 2022, di sei delle otto RTG a gasolio che operavano sul piazzale. Nel corso del 2023 è altresì prevista la demolizione delle due ultime RTG restanti asservite al raccordo ferroviario. Il terminal, inoltre, ha sposato le politiche di gruppo PSA nella sostituzione dei mezzi, privilegiando azioni di risparmio energetico ed altre volte alla riduzione degli impatti, meglio dettagliate al paragrafo 5.3 Adattamento al cambiamento climatico.

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

## FLOTTA PSA VENICE-VECON PER VETTORE ENERGETICO

FLOTTA PSA VENICE	ALIMENTAZIONE A GASOLIO	ALIMENTAZIONE ELETTRICA	ALIMENTAZIONE BENZINA
2022	2 RTG di piazzale 11 reachstacker 17 trattori portuali 9 forklift (1 a noleggio) 2 piattaforme elevabili (PLE) 2 autovetture operative	4 gru di banchina 1 E-RTG (gru di piazzale) 1 forklift full electric	11 autovetture operative (2 a noleggio) di cui 2 Mild Hybrid
2021	2 RTG di piazzale 11 reachstacker 17 trattori portuali 9 forklift (1 a noleggio) 2 front loader 1 piattaforma elevabile (PLE) 2 autovetture operative	4 gru di banchina 1 E-RTG (gru di piazzale)	11 autovetture operative (2 a noleggio)
2020	2 RTG di piazzale 11 reachstacker 17 trattori portuali 9 forklift (1 a noleggio) 2 front loader 1 piattaforma elevabile (PLE) 2 autovetture operative	4 gru di banchina 1 E-RTG (gru di piazzale)	11 autovetture operative (2 a noleggio)

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

- gru di banchina (QC) - per il carico e scarico dei contenitori dalle navi;
- gru di piazzale (E-RTG) - per il carico e scarico di contenitori da camion;
- allaccio di contenitori a temperatura controllata (reefer);
- illuminazione (stradale, torri faro);

- palazzina uffici.

Nel corso degli ultimi anni PSA Venice-Vecon ha iniziato un progetto di rinnovamento che prevede la sostituzione dell'equipment presente con attrezzature sempre più all'avanguardia e sostenibili, meglio dettagliate al paragrafo 5.3 Adattamento al cambiamento climatico.

In **PSA Genova Pra'**, come si può rilevare dai dati riportati nelle tabelle sottostanti, il consumo elettrico del 2022 risulta pressoché allineato a quello dell'anno precedente. Si rileva un leggero incremento

dei consumi di gasolio, correlato all'attività dei mezzi di piazzale nell'anno, e una riduzione dei consumi di metano in relazione all'andamento climatico stagionale.

### CONSUMO DI ENERGIA ALL'INTERNO DI PSA GENOVA PRA'

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

	FONTI CONSUMO ENERGETICO	U.M.	2020	2021	2022
PSA GP	<b>A) CONSUMI ENERGIA ELETTRICA TOTALI</b>	kWh	23.292.320	25.784.483	25.567.489
	<b>B) CONSUMI GASOLIO TOTALI</b>	[litri]	3.600.933	3.763.484	3.843.186
	Gasolio non operativo*	[litri]	40.775	37.797	16.712
	Gasolio operativo	[litri]	3.560.158	3.763.484	3.826.474
	<b>C) METANO CALDAIA</b>	[m <sup>3</sup> ]	274.813	302.111	252.110
	<b>D) BENZINA</b>	[litri]	44.372	46.954	50.159

\* 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'

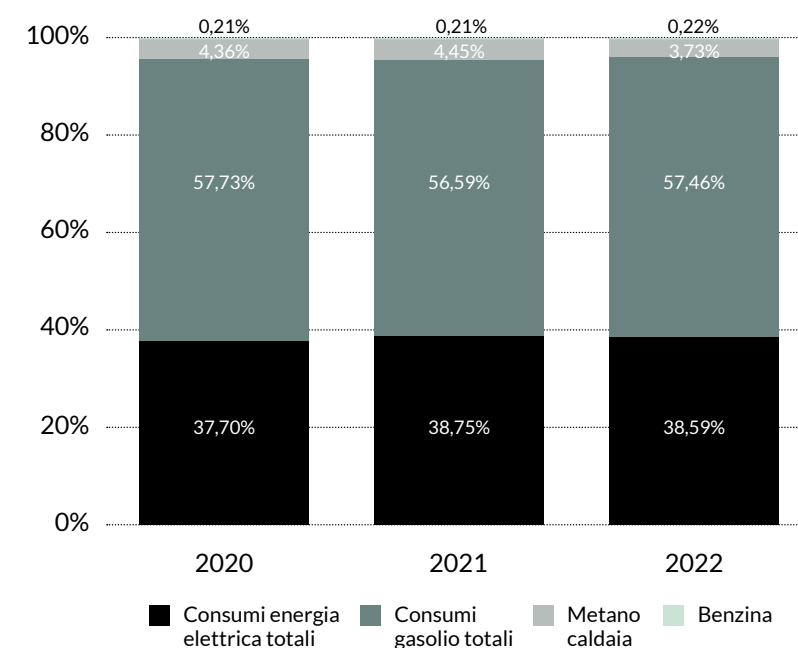
(Espresso in G joule = 10<sup>9</sup> joule)

	FONTI CONSUMO ENERGETICO	U.M.	2020	2021	2022
PSA GP	<b>A) CONSUMI ENERGIA ELETTRICA TOTALI</b>	GJ	83.852	92.824	92.043
	<b>B) CONSUMI GASOLIO TOTALI</b>	GJ	128.406	135.550	137.044
	Gasolio non operativo	GJ	1.454	1.348	596
	Gasolio operativo	GJ	126.952	134.202	136.448
	<b>C) METANO CALDAIA</b>	GJ	9.702	10.665	8.900
	<b>D) BENZINA</b>	GJ	474	501	536
	<b>TOTALE ENERGIA (A+B+C+D)</b>	GJ	222.433	239.541	238.523



Si conferma anche per l'anno 2022 la distribuzione dei consumi energetici del biennio precedente.

### RIPARTIZIONE DEI CONSUMI ENERGETICI NEL TRIENNIO 2020-2022 PER PSA GENOVA PRA'



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

	FONTI CONSUMO ENERGETICO	U.M.	2021	2022	Δ 2022/2021
PSA GP	<b>A) CONSUMI ENERGIA ELETTRICA TOTALI</b>	kWh	25.784.483	25.567.489	-216.994
	<b>B) CONSUMI GASOLIO TOTALI</b>	[litri]	3.763.484	3.843.186	79.702
	Gasolio non operativo	[litri]	37.797	16.712	-21.085
	Gasolio operativo	[litri]	3.763.484	3.826.474	62.990
	<b>C) METANO CALDAIA</b>	[m <sup>3</sup> ]	302.111	252.110	-50.001
	<b>D) BENZINA</b>	[litri]	46.954	50.159	3.205

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

	FONTI CONSUMO ENERGETICO	U.M.	2021	2022	Δ 2022/2021
PSA GP	<b>A) CONSUMI ENERGIA ELETTRICA TOTALI</b>	GJ	92.824	92.043	-781
	<b>B) CONSUMI GASOLIO TOTALI</b>	GJ	135.550	137.044	1.494
	Gasolio non operativo	GJ	1.348	596	-752
	Gasolio operativo	GJ	134.202	136.448	2.246
	<b>C) METANO CALDAIA</b>	GJ	10.665	8.900	-1.765
	<b>D) BENZINA</b>	GJ	501	536	34
	<b>TOTALE ENERGIA (A+B+C+D)</b>	<b>GJ</b>	<b>239.541</b>	<b>238.523</b>	<b>-1.018</b>

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

In PSA SECH, come si può notare nelle tabelle sottostanti, tutti i vettori energetici appaiono in sensibile calo, a causa prevalentemente della diminuzione di unità movimentate. Relativamente ai consumi di gasolio si segnala inoltre che, a differenza del 2021, nel corso del 2022 non è stato necessario utilizzare generatori aggiuntivi

per asservire i contenitori reefer da mantenere in temperatura, per i quali non erano allora sufficienti le prese elettriche. Per il terzo anno è inserito a sistema il consumo di benzina della nuova autovettura ad uso del reparto reefer, inserita nella flotta a decorrere dal marzo 2020.

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

	FONTI CONSUMO ENERGETICO	U.M.	2020	2021	2022
PSA SECH	<b>A) CONSUMI ENERGIA ELETTRICA TOTALI</b>	kWh	5.423.875	5.499.656	4.861.736
	<b>B) CONSUMI GASOLIO TOTALI</b>	[litri]	671.700	697.620	492.675
	Gasolio non operativo*	[litri]	65.801	63.345	10.274
	Gasolio operativo	[litri]	605.899	634.275	482.401
	<b>C) METANO CALDAIA</b>	[m <sup>3</sup> ]	25.336	24.236	24.479
	<b>D) BENZINA</b>	[litri]	964	1.399	1.054

\*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.

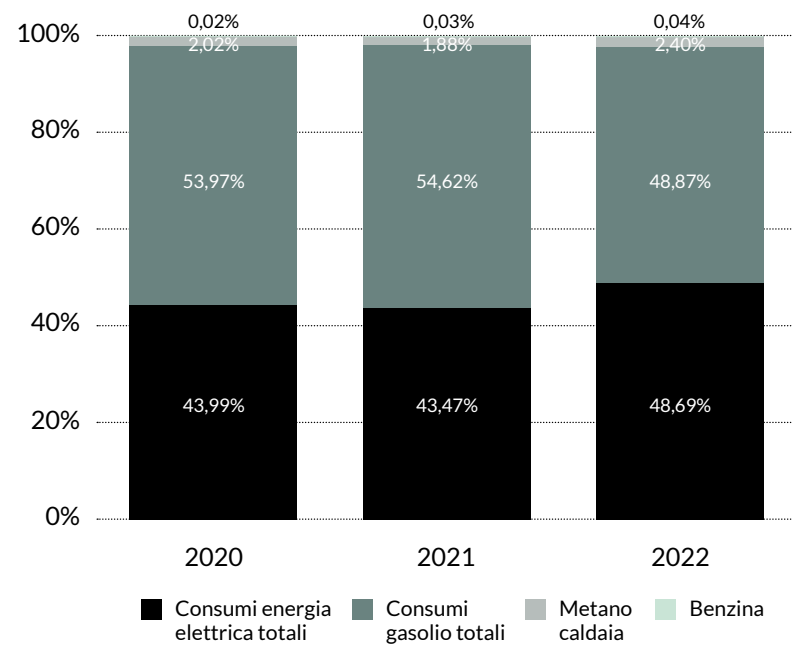
**CONSUMO DI ENERGIA ALL'INTERNO DI PSA SECH**(Espresso in G joule\* = 10<sup>9</sup> joule)

	FONTI CONSUMO ENERGETICO	U.M.	2020	2021	2022
PSA SECH	<b>A) CONSUMI ENERGIA ELETTRICA TOTALI</b>	GJ	19.526	19.799	17.502
	<b>B) CONSUMI GASOLIO TOTALI</b>	GJ	23.952	24.876	17.568
	Gasolio non operativo	GJ	2.346	2.259	366
	Gasolio operativo	GJ	21.606	22.618	17.202
	<b>C) METANO CALDAIA</b>	GJ	894	856	864
	<b>D) BENZINA</b>	GJ	10	15	11
	<b>TOTALE ENERGIA (A+B+C+D)</b>	<b>GJ</b>	<b>44.383</b>	<b>45.546</b>	<b>35.946</b>

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



### RIPARTIZIONE DEI CONSUMI ENERGETICI NEL TRIENNIO 2020-2022 PER PSA SECH



### VARIAZIONE NEI CONSUMI DI ENERGIA ALL'INTERNO DI PSA SECH

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

	FONTI CONSUMO ENERGETICO	U.M.	2021	2022	Δ 2022/2021
PSA SECH	A) CONSUMI ENERGIA ELETTRICA TOTALI	kWh	5.499.656	4.861.736	-637.920
	B) CONSUMI GASOLIO TOTALI	[litri]	697.620	492.675	-204.945
	Gasolio non operativo	[litri]	63.345	10.274	-53.071
	Gasolio operativo	[litri]	634.275	482.401	-151.874
	C) METANO CALDAIA	[m <sup>3</sup> ]	24.236	24.479	243
	D) BENZINA	[litri]	1.399	1.054	-345

### VARIAZIONE NEI CONSUMI DI ENERGIA ALL'INTERNO DI PSA SECH

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

	FONTI CONSUMO ENERGETICO	U.M.	2021	2022	Δ 2022/2021
PSA SECH	A) CONSUMI ENERGIA ELETTRICA TOTALI	GJ	19.799	17.502	-2.297
	B) CONSUMI GASOLIO TOTALI	GJ	24.876	17.568	-7.308
	Gasolio non operativo	GJ	-2.297	366	-1.892
	Gasolio operativo	GJ	22.618	17.202	-5.416
	C) METANO CALDAIA	GJ	856	864	9
	D) BENZINA	GJ	15	11	-4
	TOTALE ENERGIA (A+B+C+D)	GJ	45.546	35.946	-9.600



In PSA Venice-Vecon nel 2022 sia i consumi di energia elettrica che di gasolio sono aumentati del 25,8% rispetto al 2021 a causa del netto aumento del numero di TEU movimentati nello stesso periodo.

Normalizzando detti consumi sulla base del numero di TEU movimentati, si evidenzia un leggero miglioramento della prestazione complessiva (circa 5%), dovuto

principalmente all'aumento dei volumi movimentati e di conseguenza una migliore saturazione del ciclo produttivo e una minor incidenza dei costi energetici fissi.

Segue il contributo energetico del GPL, utilizzato solamente per l'uso di acqua sanitaria e il riscaldamento degli spogliatoi, e della benzina per le autovetture utilizzate per spostamenti interni.

### CONSUMO DI ENERGIA ALL'INTERNO DI PSA VENICE-VECON

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

	FONTI CONSUMO ENERGETICO	U.M.	2020	2021	2022
PSA VENICE	<b>A) CONSUMI ENERGIA ELETTRICA TOTALI</b>	kWh	2.825.056	2.789.891	3.763.813
	<b>B) CONSUMI GASOLIO TOTALI</b>	[litri]	552.785	494.092	656.160
	Gasolio non operativo*	[litri]	13.227	13.365	18.985
	Gasolio operativo	[litri]	539.558	480.727	637.175
	<b>C) GPL CALDAIA</b>	[m <sup>3</sup> ]	2.837	2.829	2.174
	<b>D) BENZINA</b>	[litri]	2.986	3.585	4.693

\*Per PSA Venice-Vecon 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 VENICE-VECON

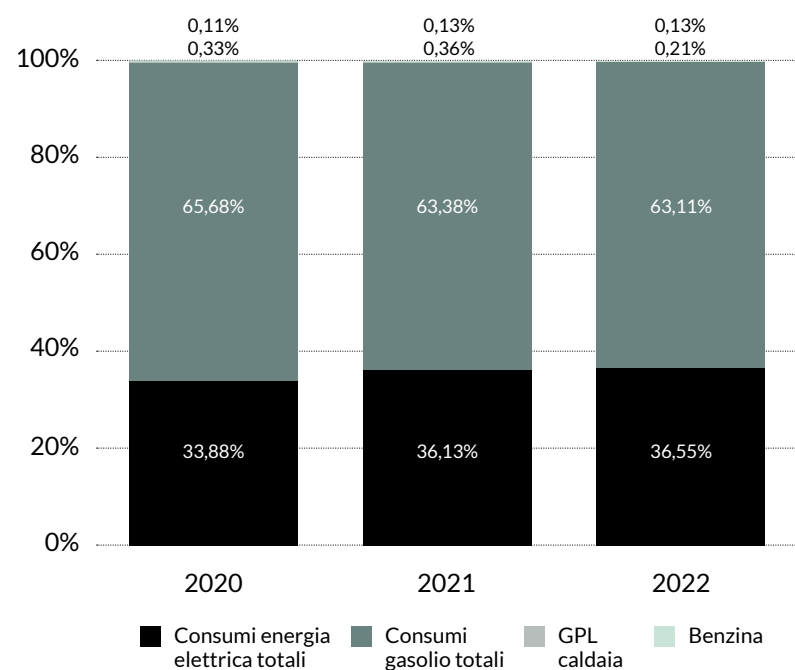
(Espresso in Gjoule\* = 10<sup>9</sup> joule)

	FONTI CONSUMO ENERGETICO	U.M.	2020	2021	2022
PSA VENICE	<b>A) CONSUMI ENERGIA ELETTRICA TOTALI</b>	GJ	10.170	10.044	13.550
	<b>B) CONSUMI GASOLIO TOTALI</b>	GJ	19.712	17.619	23.398
	GASOLIO NON OPERATIVO	GJ	472	477	677
	GASOLIO OPERATIVO	GJ	19.240	17.142	22.721
	<b>C) GPL CALDAIA</b>	GJ	100	100	77
	<b>D) BENZINA</b>	GJ	32	38	50
	<b>TOTALE ENERGIA (A+B+C+D)</b>	GJ	30.014	27.801	37.075

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



### RIPARTIZIONE DEI CONSUMI ENERGETICI NEL TRIENNIO 2020-2022 PER PSA VENICE-VECON



Nel 2022 per **PSA Venice-Vecon** si è registrato un consumo complessivo di energia primaria composto per il 63,11% dai consumi di gasolio, per il 36,55% dai consumi di energia elettrica e per il restante 0,34% dalla somma dei con-

sumi di GPL e carburanti per auto di servizio. Si tratta di valori omogenei nel corso del triennio 2020-2022 che dipendono dal fatto che non sono state introdotte modifiche sostanziali nelle attività svolte e nell'equipment presente all'interno del terminal.

### VARIAZIONE NEI CONSUMI DI ENERGIA ALL'INTERNO DI PSA VENICE-VECON

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

	FONTI CONSUMO ENERGETICO	U.M.	2021	2022	Δ 2022/2021
PSA VENICE	A) CONSUMI ENERGIA ELETTRICA TOTALI	kWh	2.789.891	3.763.813	973.922
	B) CONSUMI GASOLIO TOTALI	[litri]	494.092	656.160	162.068
	GASOLIO NON OPERATIVO	[litri]	13.227	13.365	162.068
	GASOLIO OPERATIVO	[litri]	539.558	480.727	-58.831
	C) GPL CALDAIA	[m <sup>3</sup> ]	2.837	2.829	-8
	D) BENZINA	[litri]	2.986	3.585	599

### VARIAZIONE NEI CONSUMI DI ENERGIA ALL'INTERNO DI PSA VENICE-VECON

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

	FONTI CONSUMO ENERGETICO	U.M.	2020	2021	Δ 2021/2020
PSA VENICE	A) CONSUMI ENERGIA ELETTRICA TOTALI	GJ	10.044	13.550	3.506
	B) CONSUMI GASOLIO TOTALI	GJ	17.619	23.398	5.779
	GASOLIO NON OPERATIVO	GJ	477	677	200
	GASOLIO OPERATIVO	GJ	17.142	22.721	5.579
	C) GPL CALDAIA	GJ	100	77	-23
	D) BENZINA	GJ	38	50	12
	TOTALE ENERGIA (A+B+C+D)	GJ	27.801	37.075	9.274



In **PSA Genova Pra'** l'indicatore di intensità di energia, calcolato in relazione alle unità box movimentate, risulta stabile per il triennio di riferimento.

### INTENSITÀ DI ENERGIA PSA GENOVA PRA'

	INTENSITÀ DI ENERGIA	U.M.	2020	2021	2022
PSA GP	Totale consumi (centrale termica esclusa, Gjoule)	GJ	212.732	228.875	229.623
	Denominatore (totale unità movimentate)	[unit]	1.329.962	1.386.888	1.456.403
	<b>INTENSITÀ DI ENERGIA PER CONTAINER MOVIMENTATO (GJ/UNIT)</b>	<b>GJ/unit</b>	<b>0,16</b>	<b>0,17</b>	<b>0,16</b>

	INTENSITÀ DI ENERGIA	U.M.	2020	2021	2022
PSA GP	Totale consumi (centrale termica esclusa, kWh)	kWh	59.092.619	63.576.978	63.784.572
	Denominatore (totale unità movimentate)	[unit]	1.329.962	1.386.888	1.456.403
	<b>INTENSITÀ DI ENERGIA PER CONTAINER MOVIMENTATO (kWh/UNIT)</b>	<b>kWh/unit</b>	<b>44,43</b>	<b>45,84</b>	<b>43,80</b>

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

In **PSA SECH** il medesimo indicatore di intensità risente del numero di contenitori reefer giacenti, che diminuiscono rispetto al biennio precedente seguendo il trend delle movimentazioni per l'anno 2022 (10.114 nel 2020, 10.270 nel 2021 e 7.291 nel 2022). Il numero dei reefer incide sull'indicatore in termini di energia spesa per il mantenimento, ma non sulle unit, poiché non ha alcuna attinenza con le presta-

zioni energetiche operative del terminal. Come si può notare, l'indicatore è in linea rispetto ai due anni precedenti, risentendo di tutti i consumi del terminal non legati strettamente ai movimenti (illuminazione piazzali, giacenza reefer, alimentazione palazzine, ecc.). In PSA SECH, infatti, non è possibile eseguire un'analisi più accurata, non essendo ancora disponibili contatori separati per tipologia di utenza.



### INTENSITÀ DI ENERGIA PSA SECH

	INTENSITÀ DI ENERGIA	U.M.	2020	2021	2022
PSA SECH	Totale consumi (centrale termica esclusa, Gjoule)	GJ	43.488	44.690	35.082
	Denominatore (totale unità movimentate)	[unit]	164.529	171.304	129.887
	<b>INTENSITÀ DI ENERGIA PER CONTAINER MOVIMENTATO (GJ/UNIT)</b>	<b>GJ/unit</b>	<b>0,26</b>	<b>0,26</b>	<b>0,27</b>

	INTENSITÀ DI ENERGIA	U.M.	2020	2021	2022
PSA SECH	Totale consumi (centrale termica esclusa, kWh)	kWh	12.080.201	12.414.019	9.745.078
	Denominatore (totale unità movimentate)	[unit]	164.529	171.304	129.887
	<b>INTENSITÀ DI ENERGIA PER CONTAINER MOVIMENTATO (kWh/unit)</b>	<b>kWh/unit</b>	<b>73,42</b>	<b>72,47</b>	<b>75,03</b>

In **PSA Venice-Vecon** l'indicatore di intensità di energia, calcolato in relazione alle unità movimentate, risulta in crescita per quanto riguarda il biennio 2020-

2021, e in diminuzione nel 2022. Rispetto allo scorso anno l'indicatore senz'altro risente del numero di contenitori movimentati nel corso dell'anno di rendicontazione.

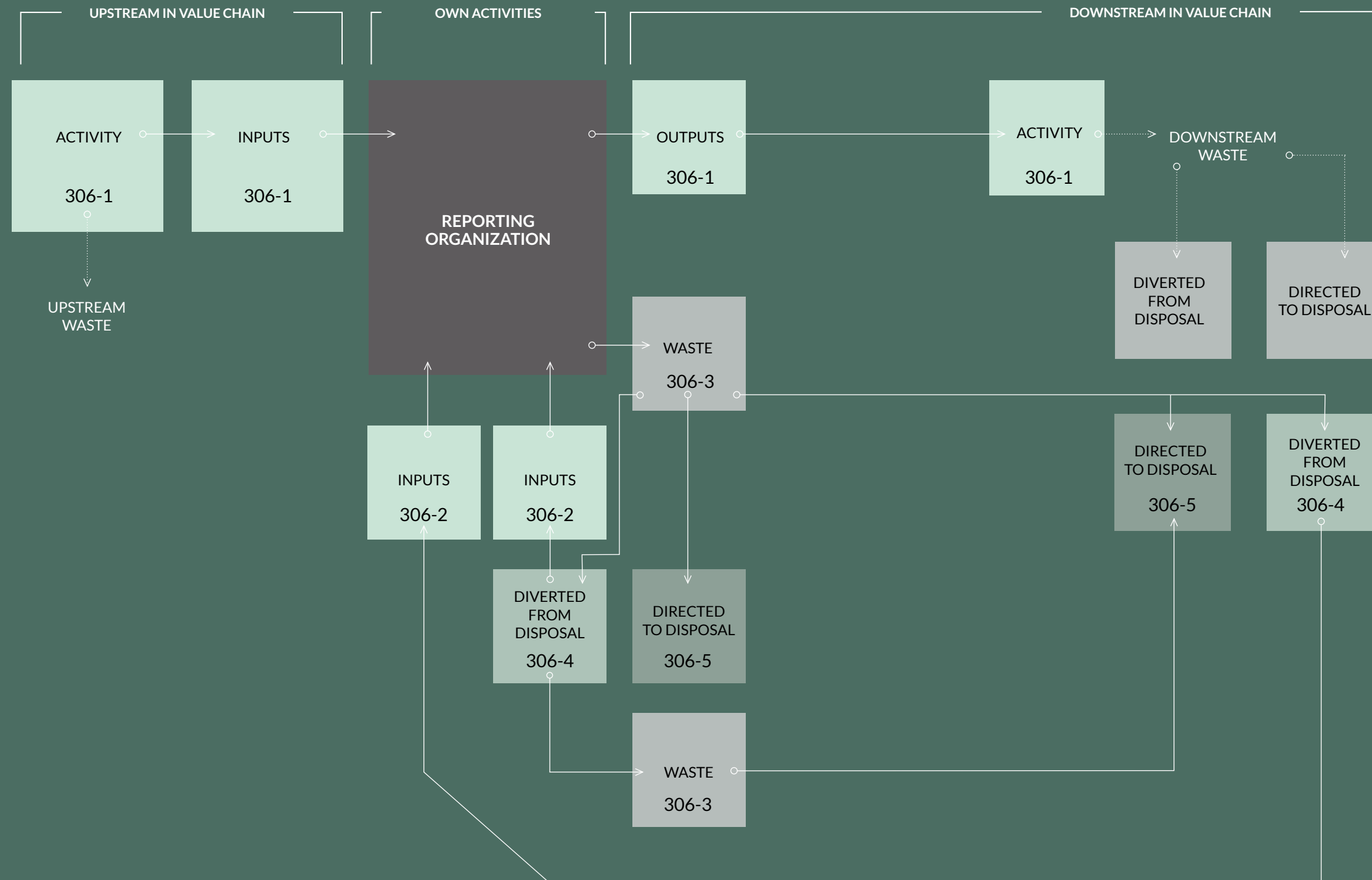
### INTENSITÀ DI ENERGIA PSA VENICE-VECON

	INTENSITÀ DI ENERGIA	U.M.	2020	2021	2022
PSA VENICE	Totale consumi (centrale termica esclusa, Gjoule)	GJ	29.914	27.701	36.998
	Denominatore (totale unità movimentate)	[unit]	189.211	155.189	183.209
	<b>INTENSITÀ DI ENERGIA PER CONTAINER MOVIMENTATO (GJ/UNIT)</b>	<b>GJ/unit</b>	<b>0,16</b>	<b>0,18</b>	<b>0,20</b>

	INTENSITÀ DI ENERGIA	U.M.	2020	2021	2022
PSA VENICE	Totale consumi (centrale termica esclusa, kWh)	kWh	8.309.464	7.694.701	10.277.262
	Denominatore (totale unità movimentate)	[unit]	189.211	155.189	183.209
	<b>INTENSITÀ DI ENERGIA PER CONTAINER MOVIMENTATO (kWh/unit)</b>	<b>kWh/unit</b>	<b>43,92</b>	<b>49,58</b>	<b>56,10</b>

## 5.1.2 PRODUZIONE DI RIFIUTI

Il Gruppo PSA incentiva tutte le Business Unit, fra cui PSA Italy, ad adottare un approccio circolare nella gestione dei rifiuti.



Tutte le attività relative alla gestione dei rifiuti e agli adempimenti normativi (cogenti e volontari) sono regolate all'interno di specifiche procedure del sistema di gestione dei terminal di PSA Italy.

Al di fuori dei rifiuti sotto riportati, i termi-

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

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

Nel 2022 si rileva un notevole aumento dei rifiuti prodotti, riconducibile principalmente all'avvenuta pulizia dell'area retroportuale del terminal (con conseguente incremento di ferro e acciaio) ed alla presa in carico dei residui di miscele bituminose derivate dalle attività di manutenzione civile; a questi si associa nuovamente un considerevole incremento di ri-

futi derivanti dall'attività di pulizia stradale. Nonostante la maggior produzione di rifiuti, si evidenzia nell'anno 2022 il dimezzamento di quelli pericolosi.

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



#### MEDIA RIFIUTI AVVIATI AL RECUPERO NEI TERMINAL PSA ITALY

2020	2021	2022
82,8%	86,8%	90,7%

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

CODICE CER*	DESCRIZIONE	2020** (kg)	2021 (kg)	2022 (kg)	RECUPERO	SMALTIMENTO
02 03 04	Scarti inutilizzabili per il consumo o la trasformazione	0	0	0	R13	
04 02 22	Rifiuti da fibre tessili lavorate	0	0	0	R13	
08 01 11*	Pitture e vernici di scarto contenenti solventi organici o altre sostanze pericolose	0	0	0	R13	
08 03 18	Toner per stampa esauriti, diversi da quelli di cui alla voce 080317	156	160	125	R13	
12 01 12*	Cere e grassi esausti	0	0	0	R12	
12 01 15	Fanghi di lavorazione	0	25	0	R13	
13 02 05*	Scarti di olio minerale per motori, ingranaggi e lubrificazione, non clorurati	49.509	41.090	39.320	R12	
13 03 07*	Oli isolanti non clorurati	0	0	1.300	R12	
13 08 02*	Altre emulsioni	1.040	9.680	2.150		D9
14 06 03*	Altri solventi	0	0,12	0,00		D15
15 01 01	Imballaggi Carta e cartone	8.775	16.920	15.060	R13	
15 01 03	Imballaggi in legno	50.280	26.672	32.520	R13	
15 01 06	Imballaggi in materiali misti	3.120	0	2.640	R13	
15 01 10*	Imballaggi contenenti residui di sostanze pericolose o contaminati da tali sostanze	3.506	5.153	4.242	R13	
15 02 02*	Assorbenti, materiali filtranti stracci e indumenti protettivi, contaminati da sostanze pericolose	5.566,30	3.690	5.475	R13	
15 02 03	Assorbenti, materiali filtranti, stracci e indumenti protettivi, diversi da quelli di cui alla voce 15 02 02	1.807	2.350	3.738	R13	
16 01 03	Pneumatici Fuori Uso	0	0	0	R13	
16 01 07*	Filtri dell'olio	2.346	3.335	4.036	R13	
16 01 21*	Componenti pericolosi diversi da quelli di cui alle voci da 160107 a 160111, 160113 e 160114	712	360	485	R13	

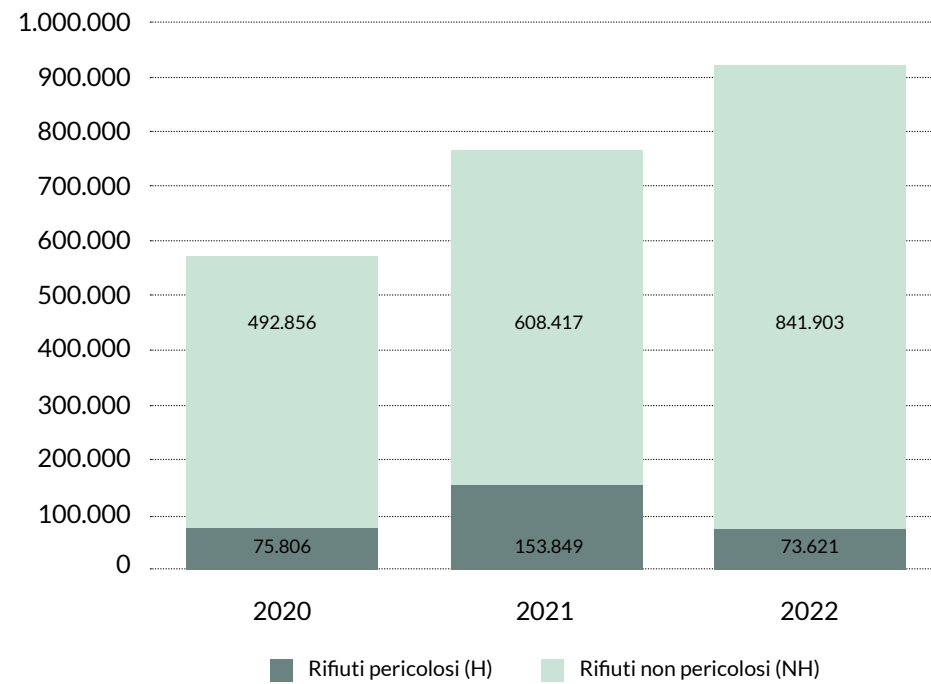
\*rifiuto pericoloso.

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

CODICE CER*	DESCRIZIONE	2020** (kg)	2021 (kg)	2022 (kg)	RECUPERO	SMALTIMENTO
16 01 22	Componenti non specificati altrimenti	0	25	0	R13	
16 02 09*	Trasformatori e condensatori contenenti PCB	0	0	0		D9
16 02 11*	Apparecchiature fuori uso, contenenti clorofluoro carburi, HCFC, HFC.	1.848	245	1.280	R13	
16 02 13*	Apparecchiature fuori uso, contenenti componenti pericolosi diversi da quelli di cui alle voci 160209 e 160212	215	73.140	300	R13	
16 02 14	Apparecchiature fuori uso, diverse da quelle di cui alle voci da 160209 a 160213	375	2.285	10.250	R13	
16 02 15*	Componenti pericolosi rimossi da apparecchiature fuori uso	0	0	240	R13	
16 05 04*	Gas in contenitori a pressione (compresi gli halon), contenenti sostanze pericolose	43	7	0		D15
16 05 05	Gas in contenitori a pressione, diversi da quelli di cui alla voce 16 05 04*	185	0	0		D15
16 06 01*	Batterie al piombo	9.167	8.821	9.964	R13	
16 06 02*	Batterie al Nichel-cadmio	0	0	0	R13	
16 06 04*	Batterie alcaline	0	0	0	R13	
16 07 08*	Rifiuti contenenti olio	634	8.080	1.570	R13	
16 10 02	Rifiuti liquidi acquosi, diversi da quelli di cui alla voce 161001	0	0	0		D13
17 01 01	Cemento	0	0	0	R13	
17 02 02	Vetro in lastre	0	0	0	R13	
17 01 07	Miscugli di cemento, mattoni, mattonelle diversi da 170106	0	540	760	R13	
17 02 03	Plastica	260	0	705	R13	

CODICE CER*	DESCRIZIONE	2020** (kg)	2021 (kg)	2022 (kg)	RECUPERO	SMALTIMENTO
17 03 01*	Catrame	0	0	150	R13	
17 03 02	Miscela bituminose	0	0	17.215	R13	
17 04 05	Ferro acciaio	94.200	69.140	159.040	R13	
17 04 11	Cavi, diversi da quelli di cui alla voce 170410	0	0	380	R12	
17 06 03*	Altri materiali isolanti contenenti o costituiti da sostanze pericolose	961	0	2.994		D15
17 06 04	Materiali isolanti diversi da quelli di cui alle voci 17 06 01* e 17 06 03*	480	0	6.690	R13	
17 08 02	Materiali di costruzione a base di gesso	0	0	2.180		
17 09 04	Rifiuti misti dell'attività di costruzione e demolizione, diversi da quelli di cui alle voci 17 09 01*, 17 09 02* e 17 09 03*	1.020	297.360	319.700	R13	
18 01 03*	Rifiuti che devono essere raccolti e smaltiti applicando precauzioni particolari per evitare infezioni	19	8	15		D15
19 12 04	Plastica e gomma	0	0	0	R13	
20 01 01	Carta e cartone	11.693	13.420	6.060	R13	
20 01 10	Abbigliamento	0	75	0		D15
20 01 21*	Tubi fluorescenti ed altri rifiuti contenenti mercurio	240	240	100	R13	
20 01 23*	Apparecchiature fuori uso contenenti clorofluorocarburi	0	0	0	R13	
20 01 39	Plastica	60	880	3.310		D15
20 01 40	Metallo	0	0	0		D15
20 02 01	Rifiuti biodegradabili	0	0	0	R13	
20 03 01	Rifiuti urbani non differenziati	120.345	115.745	139.850		D15
20 03 03	Residui della pulizia stradale	190.300	59.460	111.540	R13	
20 03 07	Rifiuti ingombranti	9.800	3.360	10.140	R13	

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

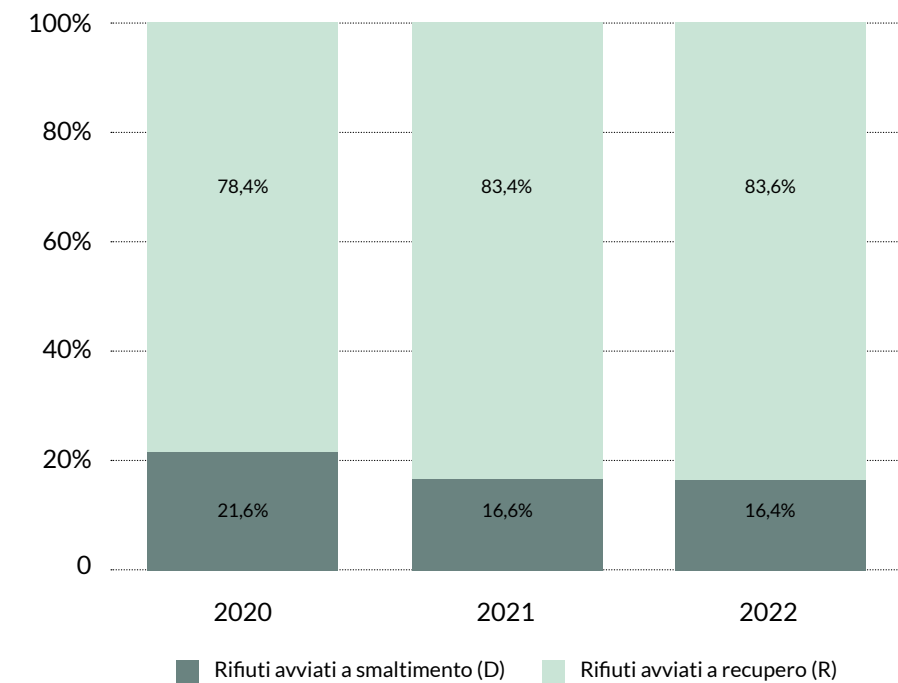


### PESO TOTALE DEI RIFIUTI PER MODALITÀ DI SMALTIMENTO IN PSA GENOVA PRA'

	U.M.	2020	2021	2022
Rifiuti avviati a recupero (R)	Kg	446.009	635.871	765.025
	%	78,4%	83,4%	83,6%
Rifiuti avviati a smaltimento (D)	Kg	122.653	126.395	150.499
	%	21,6%	16,6%	16,4%
<b>TOTALE</b>	<b>kg</b>	<b>568.662</b>	<b>762.266</b>	<b>915.524</b>



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



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

	U.M.	2020	2021	2022
<b>RIFIUTI PERICOLOSI (H)</b>	<b>kg</b>	<b>75.806</b>	<b>153.849</b>	<b>73.621</b>
<b>OPERAZIONI DI SMALTIMENTO</b>				
Avviati a inceneritori (con recupero di energia)	kg	0	0	0
Avviati a inceneritori (senza recupero di energia)	kg	0	0	0
Avviati in discarica	kg	0	0	0
Avviati ad altre operazioni di smaltimento (cod. D9, D13 e D15)	kg	2.063	9.695	5.159
<b>OPERAZIONI DI RECUPERO</b>				
Avviati ad operazioni di preparazione per il riutilizzo	kg	0	0	0
Avviati ad operazioni di riciclo	kg	0	0	0
Avviati ad altre operazioni di recupero (R12 -R13)	kg	73.743	144.154	68.462

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

	U.M.	2020	2021	2022
<b>RIFIUTI NON PERICOLOSI (NH)</b>	<b>kg</b>	<b>492.856</b>	<b>608.417</b>	<b>841.903</b>
<b>OPERAZIONI DI SMALTIMENTO</b>				
Avviati a inceneritori (con recupero di energia)	kg	0	0	0
Avviati a inceneritori (senza recupero di energia)	kg	0	0	0
Avviati in discarica	kg	0	0	0
Avviati ad altre operazioni di smaltimento (cod.D9, D13 e D15)	kg	120.590	116.700	145.340
<b>OPERAZIONI DI RECUPERO</b>				
Avviati ad operazioni di preparazione per il riutilizzo	kg	0	0	0
Avviati ad operazioni di riciclo	kg	0	0	0
Avviati ad altre operazioni di recupero (R12 -R13)	kg	372.266	491.742	696.563

### 5.1.2.2 PRODUZIONE DI RIFIUTI IN PSA SECH

I rifiuti prodotti dal terminal PSA SECH sono generati prevalentemente dall'attività di manutenzione dei mezzi rotabili e delle gru, che è effettuata da personale diretto e che vede la produzione di alcune tipologie ricorrenti (e.g. oli, batterie, stracci, filtri, pezzi di ricambio, materiale di consumo), ma anche dall'attività di ufficio. Il personale che si occupa della manipolazione dei rifiuti è stato destinatario di specifici corsi. Il terminal si avvale di fornitori qualificati alla raccolta e alle operazioni di recupero (prevalentemente R13 per la messa in riserva di rifiuti, prima di sottoporli a una delle altre operazioni di recupero e R9 per la rigenerazione o altri reimpieghi degli oli) e smaltimento degli stessi (tipicamente D9, D14 e D15, operazioni di deposito preliminare, prima di una delle operazioni di smaltimento), a seconda del tipo di rifiuto in essere.

Come evidenziato dalle tabelle e dai grafici sotto riportati, la quantità di rifiuti prodotti nel 2022 risulta maggiore rispetto a quella del 2021 di oltre 130.000 kg. Tale aumento non si riflette nella frazione merceologica pericolosa, che è in linea con le quantità prodotte negli anni precedenti. Il notevole aumento della quantità totale di rifiuti prodotti è imputabile principalmente ai seguenti C.E.R.: 150106 "imballaggi in materiali misti", 160114\* "liquidi antigelo contenenti sostanze pericolose", 160708\* "rifiuti contenenti olio", 161002 "rifiuti liquidi acquosi, diversi da quelli di cui alla voce 161001", 170101 "cemento", 170405 "ferro e acciaio", 170904 "rifiuti misti dell'attività di costruzione e demolizione, diversi da quelli di cui alle voci 170901, 170902 e 170903".

Relativamente ai C.E.R. 150106, 170405 e 170904 l'aumento è riferibile alle attività di demolizione di mezzi (quattro RTG) e beni aziendali, mentre il C.E.R. 170101 è riferito ad una demolizione straordinaria

di alcuni new jersey in disuso.

Per quanto riguarda il C.E.R. 160114\* l'aumento è da imputare al massivo smaltimento del liquido antigelo dei mezzi operativi, in quanto sostituito da liquido nuovo. I C.E.R. 160708\* e 161002 derivano rispettivamente da una pulizia straordinaria dei binari Panzerbelt delle gru di banchina e dalla pulizia delle vasche di contenimento del parco merci pericolose del terminal.

Analizzando le varie voci si può notare anche come le quantità relative ai C.E.R. inerenti ai rifiuti prodotti da attività di manutenzione (oli minerali) e provenienti da materiali assorbenti siano in calo, dimostrando una maggiore attenzione nel ridurre gli sversamenti e migliorare i processi manutentivi. A concorrere a tale risultato, come verrà meglio dettagliato nel paragrafo 5.3.2 Riduzione degli impatti in PSA SECH, ha contribuito l'uso, dal 2022, di tappetini e panni assorbi-olio riutilizzabili per contenere piccoli sversamenti durante le attività manutentive.

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 in ambito portuale insieme a quello prodotto dagli altri insediamenti portuali, di conseguenza non sono disponibili dati quantitativi a riguardo.

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 SECH PER TIPO

CODICE CER*	DESCRIZIONE	kg 2020	kg 2021	kg 2022	RECUPERO	SMALTIMENTO
07 02 13	Rifiuti plastici	485	0	0	R13	
08 03 18	Toner per stampa esauriti, diversi da quelli di cui alla voce 080317	72	86	19	R13	
12 01 12*	Cere e grassi esausti	0	0	0		D15
13 01 10*	Oli minerali per circuiti idraulici non clorurati	2.800	6.770	5.700	R12	
13 02 05*	Scarti di olio minerale per motori, ingranaggi e lubrificazione, non clorurati	5.750	5.880	5.300	R12	
13 07 01*	Olio combustibile e carburante Diesel	0	0	0	R9	
15 01 01	Carta e cartone	0	2.520	0	R13	
15 01 03	Imballaggi in legno	3.240	8.300	5.080	R13	
15 01 06	Imballaggi in materiali misti	400	0	9.380	R13	
15 01 10*	Imballaggi contenenti residui di sostanze pericolose o contaminati da tali sostanze	1.265	317	0	R12	
15 01 10*	Imballaggi contenenti residui di sostanze pericolose o contaminati da tali sostanze	0	82	620	R13	
15 01 11*	Gas in contenitori a pressione (compresi gli halon), contenenti sostanze pericolose	98	96	46	R13	
15 02 02*	Assorbenti, materiali filtranti stracci e indumenti protettivi, contaminati da sostanze pericolose	4.487	4.655	2.310	R13	
15 02 03	Assorbenti, materiali filtranti, stracci e indumenti protettivi, diversi da quelli di cui alla voce 15 02 02	0	220	150	R13	
15 02 03	Assorbenti, materiali filtranti, stracci e indumenti protettivi, diversi da quelli di cui alla voce 15 02 02	12.483	196	0		D14
16 01 03	Pneumatici Fuori Uso	0	0	0	R13	
16 01 07*	Filtri dell'olio	764	629	447	R13	
16 01 12	Pastiglie per freni diverse da quelle di cui alla voce 160111	12	2	45	R13	
16001 14*	Liquidi antigelo contenenti sostanze pericolose	0	0	5.381	R13	
16 01 19	Plastica	70	0	0	R13	
16 01 20	Vetro da veicoli fuori uso	0	0	0	R13	
16 01 21*	Componenti pericolosi diversi da quelli di cui alle voci da 160107 a 160111, 160113 e 160114	11.963	326	163	R13/R12	

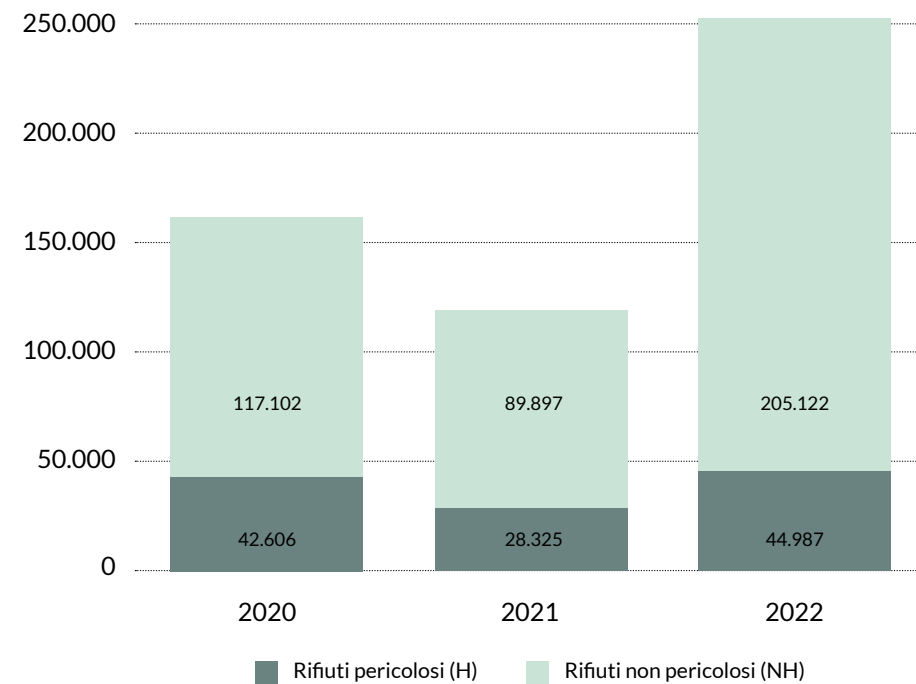
\*= rifiuto pericoloso.

CODICE CER*	DESCRIZIONE	kg 2020	kg 2021	kg 2022	RECUPERO	SMALTIMENTO
16 01 22	Componenti non specificati altrimenti	8.440	0	0	R13	
16 02 11*	Apparecchiature fuori uso, contenenti clorofluoro carburi, HCFC, HFC	70	0	50	R13	
16 02 13*	Apparecchiature fuori uso, contenenti componenti pericolosi diversi da quelli di cui alle voci 160209 e 160212	95	20	120	R13	
16 02 14	Apparecchiature fuori uso, diverse da quelle di cui alle voci da 160209 a 160213	2.005	1.199	1.410	R13	
16 03 03*	Rifiuti inorganici contenenti sostanze pericolose	320	0	0		D15
16 03 05*	Rifiuti organici contenenti sostanze pericolose	520	0	0		D15
16 03 06	Rifiuti organici diversi da quelli di cui alla voce 16 03 05	0	0	0		D15
160505	Gas in contenitori a pressione, diversi da quelli di cui alla voce 16 05 04	0	0	20	R13	
160508*	Sostanze chimiche organiche di scarto contenenti o costituite da sostanze pericolose	0	0	200		
16 06 01*	Batterie al piombo	2.476	2.647	1.660	R13/R12	
16 06 04	Batterie alcaline	0	14	8	R13	
16 07 08*	Rifiuti contenenti olio	11.980	6.690	22.700	R9	
16 07 08*	Rifiuti contenenti olio	0	92	0		D9
16 10 02	Rifiuti liquidi acquosi, diversi da quelli di cui alla voce 161001	2.500	1.480	18.790		D9/D13
16 10 03*	Concentrati acquosi, contenenti sostanze pericolose	0	0	0		D15
17 01 01	Cemento	0	0	41.380	R13	

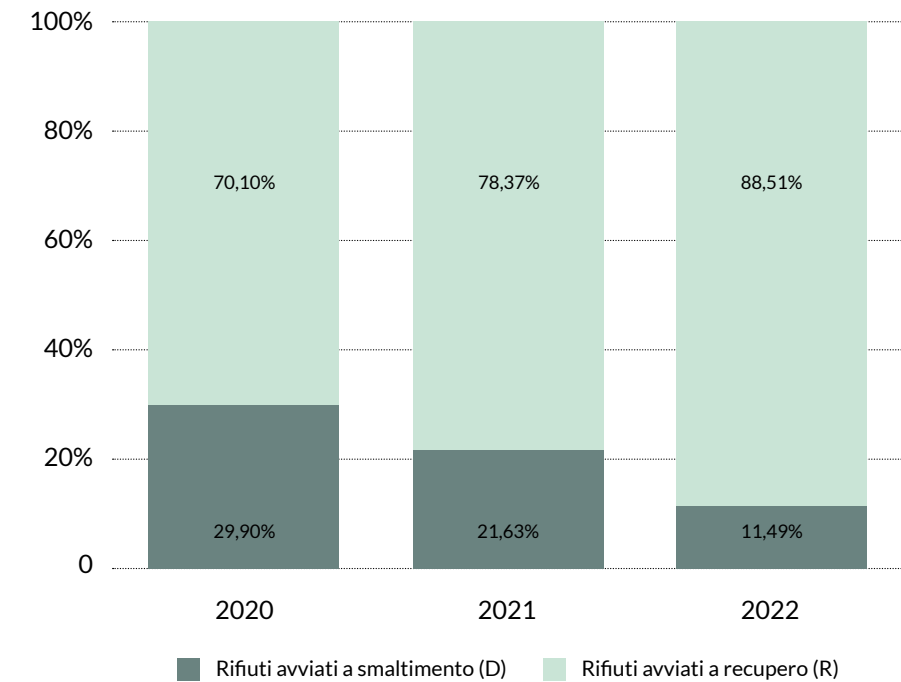




### PRODUZIONE ANNUALE DI RIFIUTI IN PSA SECH



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



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

	U.M.	2020	2021	2022
Rifiuti avviati a recupero (R)	kg	111.950	92.654	221.369
	%	70,10%	78,37%	88,51%
Rifiuti avviati a smaltimento (D)	kg	47.758	25.568	28.740
	%	29,90%	21,63%	11,49%
<b>TOTALE</b>	<b>kg</b>	<b>159.708</b>	<b>118.222</b>	<b>250.109</b>

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

	U.M.	2020	2021	2022
<b>RIFIUTI PERICOLOSI (H)</b>	<b>kg</b>	<b>42.606</b>	<b>28.325</b>	<b>44.987</b>
<b>OPERAZIONI DI SMALTIMENTO</b>				
Avviati a inceneritori (con recupero di energia)	kg	0	0	0
Avviati a inceneritori (senza recupero di energia)	kg	0	0	0
Avviati in discarica	kg	0	0	0
Avviati ad altre operazioni di smaltimento (cod. D9, D13, D14 e D15)	kg	845	92	200
<b>OPERAZIONI DI RECUPERO</b>				
Avviati ad operazioni di preparazione per il riutilizzo (cod. R09)	kg	11.980	6.690	22.700
Avviati ad operazioni di riciclo	kg	0	0	0
Avviati ad altre operazioni di recupero (R12 -R13)	kg	29.781	21.543	22.087

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

	U.M.	2020	2021	2022
<b>RIFIUTI NON PERICOLOSI (NH)</b>	<b>kg</b>	<b>117.102</b>	<b>89.897</b>	<b>205.122</b>
<b>OPERAZIONI DI SMALTIMENTO</b>				
Avviati a inceneritori (con recupero di energia)	kg	0	0	0
Avviati a inceneritori (senza recupero di energia)	kg	0	0	0
Avviati in discarica	kg	0	0	0
Avviati ad altre operazioni di smaltimento (cod. D9, D13, D14 e D15)	kg	46.913	25.476	28.540
<b>OPERAZIONI DI RECUPERO</b>				
Avviati ad operazioni di preparazione per il riutilizzo	kg	0	0	0
Avviati ad operazioni di riciclo	kg	0	0	0
Avviati ad altre operazioni di recupero (R12 -R13)	kg	70.189	64.421	176.582

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

Per PSA Venice-Vecon l'analisi dei dati dell'ultimo triennio evidenzia un aumento del 14% circa della produzione annuale complessiva dei rifiuti, dovuto all'incremento dei volumi dei contenitori movimentati. Si è verificata, inoltre, una riduzione dei rifiuti pericolosi del 32% rispetto al 2020; nello stesso periodo, i rifiuti non pericolosi sono aumentati, invece, del 12%.

Nel 2022, la produzione più importante dal punto di vista quantitativo è risultata essere quella relativa a: imballaggi in legno (+24% rispetto al 2021), ferro e acciaio

(+56% rispetto al 2021) - dovuta alla demolizione di una delle gru di banchina - e rifiuti urbani non differenziabili, che non dipendono strettamente dalla attività operativa di PSA Venice-Vecon, ma anche dai rifiuti prodotti dal personale terzo presente in terminal, che nel 2022 è incrementato a causa del maggior numero di contenitori movimentati.

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

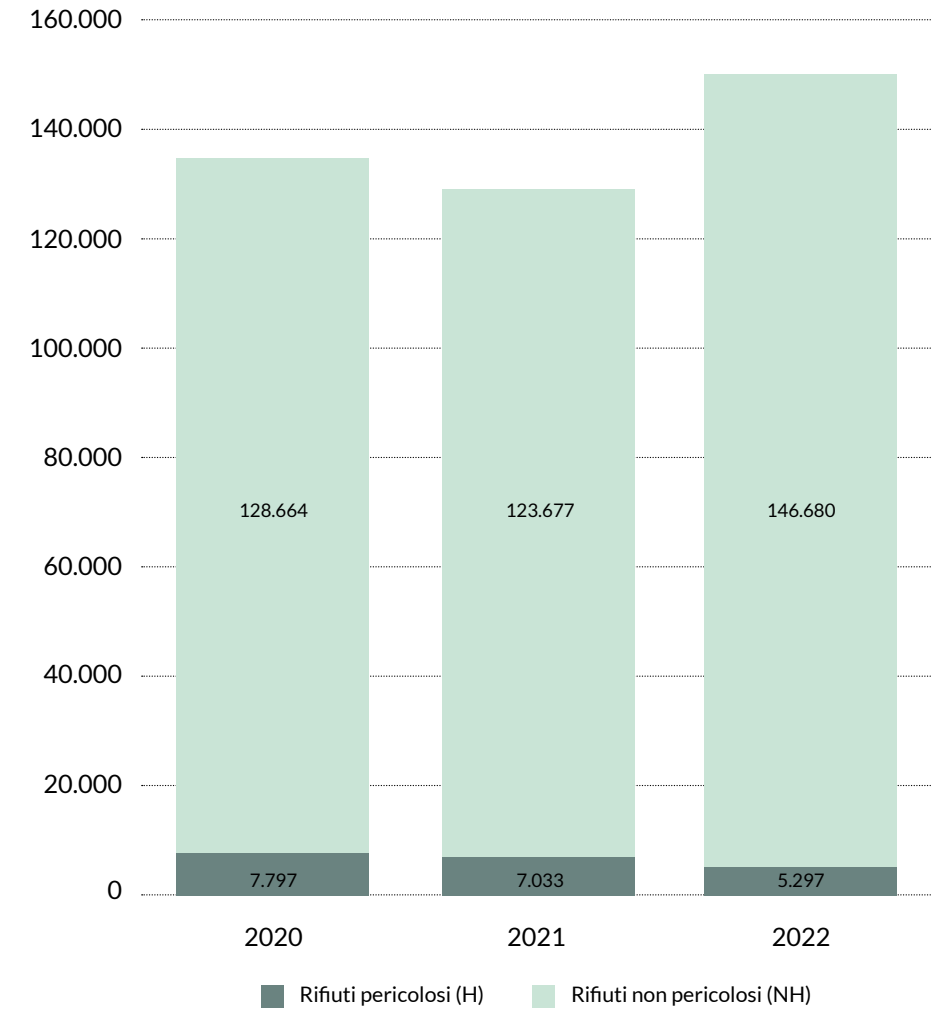


## PESO TOTALE DEI RIFIUTI IN PSA VENICE-VECON PER TIPO

CODICE CER*	DESCRIZIONE	2020 kg	2021 kg	2022 kg	RECUPERO	SMALTIMENTO
07.02.13	Rifiuti Plastici	5.980	0	410	R13	
08.01.21*	Residui di pittura o di sverniciatori	5	67	6	R13	
13.01.05*	Emulsioni non clorurate	90	0	0		D15
13.01.10*	Oli minerali per circuiti idraulici, non clorurati	437	237	1.383	R13	
13.02.05*	Oli minerali per motori, ingranaggi e lubrificazione, non clorurati	4.813	4.043	1.923	R13	
15.01.03	Imballaggi in legno	66.800	69.130	80.600	R13	
15.01.06	Imballaggi in materiali misti	32.900	11.280	6.710	R13	
15.01.10*	Imballaggi contenenti residui di sostanze pericolose o contaminati da tali sostanze	174	122	55	R13	
15.02.02*	Assorbenti, materiali filtranti (inclusi filtri dell'olio non specificati altrimenti), stracci e indumenti protettivi, contaminati da sostanze pericolose	308	263	233	R13	
15.02.03	Assorbenti, materiali filtranti, stracci e indumenti protettivi, diversi da quelli di cui alla voce 150202	115	102	92	R13	
16.01.07*	Filtri dell'olio	327	265	206	R13	
16.01.12	Pastiglie per freni, diverse da quelle di cui alla voce 160111	114	37	8	R13	
16.01.14*	Liquidi antigelo contenenti sostanze pericolose	42	0	0	R13	
16.01.21*	Componenti pericolosi diversi da quelli di cui alle voci da 160107 a 160111, 160113 e 160114	165	329	272	R13	
16.02.13*	Apparecchiature fuori uso, contenenti componenti pericolosi (1) diversi da quelli di cui alle voci 160209 e 160212	0	0	0	R13	
16.02.14	Apparecchiature fuori uso, diverse da quelle di cui alle voci da 160209 a 160213	0	0	0	R13	
16.02.16	Componenti rimossi da apparecchiature fuori uso diversi da quelli di cui alla voce 160215	0	0	0	R13	
16.05.04*	Gas in contenitori a pressione (compresi gli halon), contenenti sostanze pericolose	25	48	38	R13	
16.06.01*	Batterie al piombo	1.296	1.545	1.181	R13	
17.04.05	Ferro e acciaio	3.010	9.420	21.320	R13	
17.04.11	Cavi, diversi da quelli di cui alla voce 17 04 10	0	0	1.600	R13	
19.08.01	Residui vagliatura lavaggi	80	0	0	R13	
20.01.01	Carta e Cartone	1.400	4.380	6.380	R13	
20.01.21*	Tubi fluorescenti	0	12	0	R13	
20.03.01	Rifiuti urbani non differenziabili	21.980	16.780	19.940	R13	
20.03.03	Residui della pulizia stradale	18.380	27.180	9.620	R13	
20.03.03	Residui della pulizia stradale	0	2.250	0		D15

\*= rifiuti pericolosi.

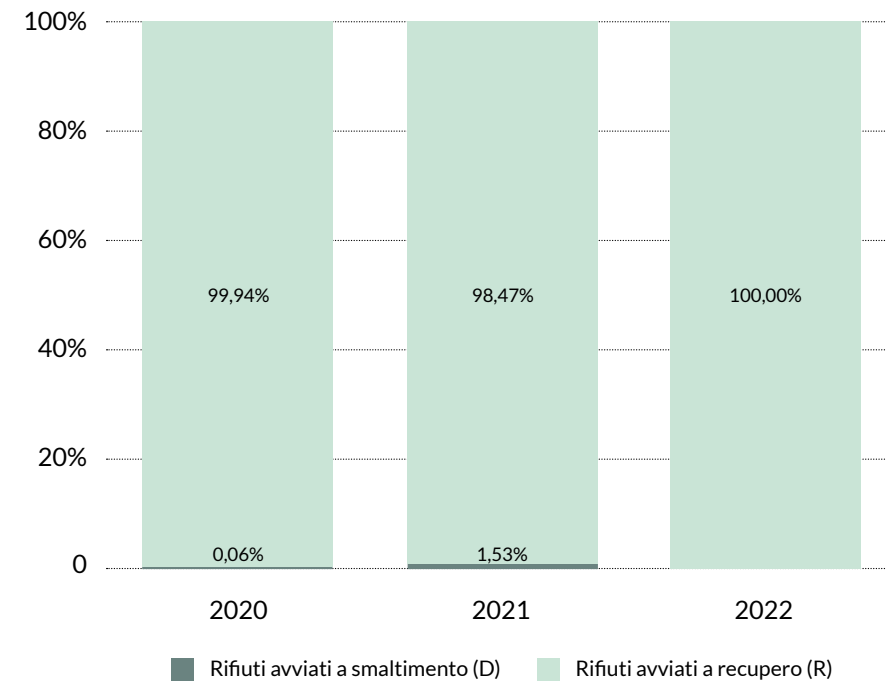
## PRODUZIONE ANNUALE DI RIFIUTI IN PSA VENICE-VECON



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

	U.M.	2020	2021	2022
Rifiuti avviati a recupero (R)	kg	158.351	145.240	151.977
	%	99,94%	98,47%	100,00%
Rifiuti avviati a smaltimento (D)	kg	90	2.250	0
	%	0,06%	1,53%	0,00%
<b>TOTALE</b>	<b>kg</b>	<b>158.441</b>	<b>147.490</b>	<b>151.977</b>

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



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

	U.M.	2020	2021	2022
<b>RIFIUTI PERICOLOSI (H)</b>	kg	7.797	7.033	5.297
<b>OPERAZIONI DI SMALTIMENTO</b>				
Avviati a inceneritori (con recupero di energia)	kg	0	0	0
Avviati a inceneritori (senza recupero di energia)	kg	0	0	0
Avviati in discarica	kg	0	0	0
Avviati ad altre operazioni di smaltimento (cod. D9, D13, D14 e D15)	kg	90	0	0
<b>OPERAZIONI DI RECUPERO</b>				
Avviati ad operazioni di preparazione per il riutilizzo (cod. R09)	kg	0	0	0
Avviati ad operazioni di riciclo	kg	0	0	0
Avviati ad altre operazioni di recupero (R12 -R13)	kg	7.707	7.033	5.297

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

	U.M.	2020	2021	2022
<b>RIFIUTI NON PERICOLOSI (NH)</b>	kg	128.664	123.677	146.680
<b>OPERAZIONI DI SMALTIMENTO</b>				
Avviati a inceneritori (con recupero di energia)	kg	0	0	0
Avviati a inceneritori (senza recupero di energia)	kg	0	0	0
Avviati in discarica	kg	0	0	0
Avviati ad altre operazioni di smaltimento (cod. D9, D13, D14 e D15)	Kg	0	2.250	0
<b>OPERAZIONI DI RECUPERO</b>				
Avviati ad operazioni di preparazione per il riutilizzo	kg	0	0	0
Avviati ad operazioni di riciclo	kg	0	0	0
Avviati ad altre operazioni di recupero (R12 -R13)	kg	128.664	121.427	146.680



### 5.1.3 EMISSIONI IN ATMOSFERA

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

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

- emissioni da impianti termici del terminal.

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

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

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

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

#### SITUAZIONE CLIMATIZZATORI PSA GENOVA PRA'

ANNO	TOT CLIMA	kg TOTALI DI GAS CONTENUTI	TON CO <sub>2</sub> EQUIVALENTI	CONDIZIONATORI SMONTATI E SOSTITUITI	CONDIZIONATORI AGGIUNTI	CONDIZIONATORI ELIMINATI E NON SOSTITUITI	GAS R22 ALIENATO (kg)	GAS R22 RESIDUO (kg)
2020	28	419,15	980,94	0	1	0	0	0
2021	50	510,50	1097,37	2	26	2	0	0
2022	57	585,63	1251,88	3	7	1	0	0

Nel terminal sono presenti, inoltre, impianti solari termici per la produzione di acqua calda e impianti fotovoltaici per la produzione di energia elettrica dislocati nelle palazzine di più recente realizzazione.

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

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

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

- emissioni da centrale termica, ad esse si sommano le emissioni in condizioni anormale o di emergenza degli impianti di climatizzazione. In PSA SECH la centrale termica è adibita al riscaldamento dell'ac-

qua sanitaria per gli spogliatoi, mentre il riscaldamento degli uffici è garantito da un sistema di pompe di calore, utilizzate in modalità condizionamento nella stagione estiva. Tale soluzione riduce sensibilmente il consumo di combustibili tradizionali (gasolio o metano), nonché di emissioni; tuttavia, deve essere tenuto sotto controllo per la presenza di sostanze dannose per l'ozono (ODS), in quanto le pompe di calore veicolano gas del tipo R32, R410A, R134A, R22 e R407C. In PSA SECH l'alimentazione della centrale termica adibita al riscaldamento dell'acqua sanitaria per gli spogliatoi è a metano. Ai sensi del DPR 74/2013, tutti gli impianti sono dotati dei libretti di impianto, sia per le centrali termiche sia per i climatizzatori. Rapporti di efficienza energetica vengono effettuati ad ogni stagione termica, o ogni due, a seconda della periodicità imposta dalla normativa. Relativamente al gas refrigerante

R22, il cui utilizzo non è più consentito dalle normative su impianti nuovi, le macchine vengono sostituite a necessità, senza ricorrere a manutenzione/riempimenti; per queste apparecchiature viene mantenuto il libretto di impianto ai sensi della precedente normativa DPR 147/2006, al fine di accertare l'assenza di perdite. Dal 2020 è proseguita, inoltre, l'azione di rimozione di queste apparecchiature, che ha portato in PSA SECH il numero complessivo di macchine veicolanti gas R22 a zero nel 2022. Di seguito si riporta il dettaglio delle macchine installate in PSA SECH; i vari indicatori riferiti alla situazione climatiz-

zatori mostrano valori confrontabili con quelli degli anni precedenti, considerato il fatto che, il numero di climatizzatori totali nel 2022 è diminuito di due unità rispetto al 2021. Si segnala, inoltre, l'assenza di gas alienato e, come descritto in precedenza, un residuo nullo di gas R22 dato che nel terminal non sono più presenti climatizzatori equipaggiati con tale gas refrigerante.

- 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 su-

#### SITUAZIONE CLIMATIZZATORI PSA SECH

ANNO	TOT CLIMA	kg TOTALI DI GAS CONTENUTI	TON CO <sub>2</sub> EQUIVALENTI	CONDIZIONATORI SMONTATI E SOSTITUITI	CONDIZIONATORI AGGIUNTI	CONDIZIONATORI ELIMINATI E NON SOSTITUITI	GAS R22 ALIENATO (kg)	GAS R22 RESIDUO (kg)
2020	181	204,71	380,59	7	2	2	0,92	3,47
2021	190	219,34	396,75	9	2	2	0,85	3,47
2022	188	255,86	443,81	1	1	3	0	0

perficiali e/o altre lavorazioni dei metalli, da parte dell'attività di manutenzione meccanica, regolate da quanto previsto dall'art. 272 D.lgs 152/2006 e D.G.R. 1260/2010.

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

- emissioni da centrale termica; la palazzina Sartori viene climatizzata da un impianto a volume refrigerante variabile (VRV). Inoltre, è installata una caldaia alimentata a GPL per la produzione di acqua calda sanitaria e il riscaldamento degli spogliatoi. Il capannone della zona officina è riscaldato da pannelli radianti. Tutti gli edifici che prevedono la presenza di personale sono dotati di unità di

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

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

#### SITUAZIONE CLIMATIZZATORI PSA VENICE-VECON

ANNO	TOT CLIMA	kg TOTALI DI GAS CONTENUTI	TON CO <sub>2</sub> EQUIVALENTI	CONDIZIONATORI SMONTATI E SOSTITUITI	CONDIZIONATORI AGGIUNTI	CONDIZIONATORI ELIMINATI E NON SOSTITUITI	GAS R22 ALIENATO (kg)	GAS R22 RESIDUO (kg)
2020	65	239,568	516,482	1	1	0	0	0
2021	66	248,721	514,921	3	1	0	0	0
2022	66	235,321	504,321	6	0	0	0	0

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

Le aree dei **tre terminal di PSA Italy** sono interessate anche dalla presenza di emissioni **diffuse**, sia di tipo diretto, riconducibili principalmente alle emissioni di gas di scarico provenienti dai mezzi di movimentazione, sia di tipo indiretto, riconducibili al traffico degli autotreni, oltre che alla mobilità dei dipendenti (tragitti casa-lavoro e spostamenti interni).

Le emissioni provenienti da attività di terzi che operano nel sito sono trattate nel paragrafo dedicato 5.2 Impatti ambientali indiretti.

I tre **terminal di PSA Italy** monitorano i consumi dei mezzi operativi, il consumo di energia elettrica, di metano e GPL, per valutare periodicamente le emissioni in

termini di GHG (Green House Gases); in questo modo le emissioni correlate alle emissioni diffuse, dirette e indirette, dovute al consumo di gasolio e di energia elettrica, possono essere quantificate in termini di produzione di tonnellate di CO<sub>2</sub> equivalente e di gas ad effetto serra. La produzione di tali sostanze dipende, oltre che dalla tipologia di diesel utilizzato, dalle condizioni di utilizzo e dalle tecnologie impiegate (soprattutto con riferimento a NM-VOC, CO, TSP)<sup>1</sup>; si ricorda, quindi, come i valori riportati siano utili, a livello indicativo, per valutare l'andamento nel tempo degli stessi, al fine di avere un'indicazione sul potenziale inquinante del parco macchine, anche se possono differire in maniera significativa dalle reali emissioni in atmosfera. La pluralità di mezzi e di condizioni di utilizzo degli stessi non permette al momento una stima più accurata ai fini del report.

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

FATTORI DI EMISSIONE GRUPPO PSA*	CO <sub>2</sub> [kg/l]	CH <sub>4</sub> [kg/l]	N <sub>2</sub> O [kg/l]	TOT CO <sub>2</sub> eq [kg/l]
<b>FDC</b>	<b>CO<sub>2</sub> EQUIVALENTI</b>			
DIESEL	2,6765	0,0101	0,0057	2,6923
BENZINA	2,2718	0,0092	0,0052	2,2862
METANO	1,8850	0,0047	0,0009	1,8906

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

Per quanto riguarda gli altri inquinanti (NO<sub>x</sub>, NM-VOC, CO, NH<sub>3</sub> e TSP), i fattori di conversione sono stati ricalcolati ed affinati rispetto alla precedente edizione del report utilizzando quanto pubblicato

da EMEP/EAA Air Pollutant Emission Inventory Guidebook 2019; tali fattori sono stati applicati ai soli motori a combustione interna (diesel e benzina).

<sup>1</sup>NM-VOC: composti organici volatili non metanici; CO: monossido di carbonio; TSP: polveri totali sospese.



**P**er il calcolo delle tonnellate di inquinanti si passa attraverso la densità del gasolio e della benzina, secondo quanto indicato dalla circolare MISE 18/12/2014.

FATTORI DI EMISSIONE EMEP/EAA 2019*	Nox [KG/KG]	NM-VOC [KG/KG]	CO [KG/KG]	NH3 [KG/KG]	TSP [KG/KG]
<b>FDC</b>	<b>ALTRI INQUINANTI</b>				
DIESEL	0,0334	0,0019	0,0076	0,0000	0,0009
BENZINA	0,0087	0,0101	0,0847	0,0011	0,0000

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

### NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub> E ALTRE EMISSIONI IN ATMOSFERA SIGNIFICATIVE DA COMBUSTIONE DIESEL

		PSA GP			PSA SECH			PSA VENICE		
		2020 (T)	2021 (T)	2022 (T)	2020 (T)	2021 (T)	2022 (T)	2020 (T)	2021 (T)	2022 (T)
D I E S E L	NO <sub>x</sub>	100,34	104,87	107,09	18,72	19,44	13,73	15,40	13,77	18,28
	NM-VOC	5,77	6,03	6,16	1,08	1,12	0,79	0,89	0,79	1,05
	CH <sub>4</sub>	36,42	38,06	38,87	6,79	7,06	4,98	5,59	5,00	6,64
	CO <sub>2</sub>	9.637,87	10.072,93	10.286,26	1.797,80	1.867,17	1.318,64	1.479,52	1.322,43	1.756,21
	CO	22,79	23,82	24,32	4,25	4,42	3,12	3,50	3,13	4,15
	NH <sub>3</sub>	0,04	0,04	0,04	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01
	N <sup>2</sup> O	20,68	21,61	22,07	3,86	4,01	2,83	3,17	2,84	3,77
	TSP	2,83	2,95	3,02	0,53	0,55	0,39	0,43	0,39	0,52
	TOT CO <sub>2</sub> EQ	9.694,97	10.132,61	10.347,20	1.808,45	1.878,24	1.326,45	1.488,29	1.330,27	1.766,61

### NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub> E ALTRE EMISSIONI IN ATMOSFERA SIGNIFICATIVE DA COMBUSTIONE DI BENZINA

		PSA GP			PSA SECH			PSA VENICE		
		2020 (T)	2021 (T)	2022 (T)	2020 (T)	2021 (T)	2022 (T)	2020 (T)	2021 (T)	2022 (T)
B E N Z I N A	NO <sub>x</sub>	0,29	0,30	0,32	0,01	0,01	0,01	0,02	0,02	0,03
	NM-VOC	0,33	0,35	0,37	0,01	0,01	0,01	0,02	0,03	0,03
	CH <sub>4</sub>	0,41	0,43	0,46	0,01	0,01	0,01	0,03	0,03	0,04
	CO <sub>2</sub>	100,80	106,67	113,95	2,19	3,18	2,39	6,78	8,14	10,66
	CO	2,78	2,94	3,14	0,06	0,09	0,07	0,19	0,22	0,29
	NH <sub>3</sub>	0,04	0,04	0,04	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	N <sup>2</sup> O	0,23	0,24	0,26	0,01	0,01	0,01	0,02	0,02	0,02
	TSP	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	TOT CO <sub>2</sub> EQ	101,44	107,35	114,67	2,20	3,20	2,41	6,83	8,20	10,73

### NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub> E ALTRE EMISSIONI IN ATMOSFERA SIGNIFICATIVE DA COMBUSTIONE DI METANO/GPL

		PSA GP			PSA SECH			PSA VENICE		
		2020 (T)	2021 (T)	2022 (T)	2020 (T)	2021 (T)	2022 (T)	2020 (T)	2021 (T)	2022 (T)
M E T A N O - G P L	NO <sub>x</sub>	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.
	NM-VOC	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.
	CH <sub>4</sub>	1,29	1,42	1,19	0,12	0,11	0,12	0,02	0,02	0,01
	CO <sub>2</sub>	518,01	569,47	475,22	47,76	45,68	46,14	8,47	8,44	6,49
	CO	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.
	NH <sub>3</sub>	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.
	N <sup>2</sup> O	0,24	0,27	0,22	0,02	0,02	0,02	0,00	0,00	0,00
	TSP	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.
	TOT CO <sub>2</sub> EQ	519,55	571,16	476,63	47,90	45,82	46,28	8,49	8,47	6,51



Nessuno dei tre terminal utilizza nell'erogazione dei propri servizi sostanze qualificate come ODS<sup>2</sup>. Scindendo le emissioni di GHG prodotte

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

### EMISSIONI DI GHG (SCOPE 1)

SITO	EMISSIONI DI GHG	U.M.	2020	%	2021	%	2022	%
PSA GP	Da gasolio	[tCO <sub>2</sub> eq]	9.694,97	53,74%	10.132,61	92,44%	10.347,20	93,02%
	Da benzina	[tCO <sub>2</sub> eq]	101,44	0,56%	107,35	0,98%	114,67	1,03%
	Da metano	[tCO <sub>2</sub> eq]	519,55	2,88%	571,16	5,21%	476,63	4,28%
	Da fluidi refrigeranti	[tCO <sub>2</sub> eq]	109,20	0,61%	150,35	1,37%	185,32	1,67%
PSA SECH	Da gasolio	[tCO <sub>2</sub> eq]	1.808,45	85,44%	1.878,24	96,01%	1.326,45	96,06%
	Da benzina	[tCO <sub>2</sub> eq]	2,20	0,10%	3,20	0,16%	2,41	0,17%
	Da metano	[tCO <sub>2</sub> eq]	47,90	2,26%	45,82	2,34%	46,28	3,35%
	Da fluidi refrigeranti	[tCO <sub>2</sub> eq]	73,13	3,45%	28,99	1,48%	5,77	0,42%
PSA VENICE	Da gasolio	[tCO <sub>2</sub> eq]	1.488,29	61,31%	1.330,27	60,30%	1.766,61	63,55%
	Da benzina	[tCO <sub>2</sub> eq]	6,83	0,28%	8,20	0,37%	10,73	0,39%
	Da GPL	[tCO <sub>2</sub> eq]	8,49	0,35%	8,47	0,38%	6,51	0,23%
	Da fluidi refrigeranti	[tCO <sub>2</sub> eq]	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%

### EMISSIONI INDIRETTE DI GHG (SCOPE 2)

SITO	EMISSIONI DI GHG	U.M.	2020 REALI	% TCO <sub>2</sub> EQ E.E. SU TOT. TCO <sub>2</sub> EQ	2020 NON COMPEN-SATE	2021 REALI	% TCO <sub>2</sub> EQ E.E. SU TOT. TCO <sub>2</sub> EQ	2021 NON COMPEN-SATE	2022 REALI	% TCO <sub>2</sub> EQ E.E. SU TOT. TCO <sub>2</sub> EQ	2022 NON COMPEN-SATE
PSA GP	da energia elettrica	[tCO <sub>2</sub> eq]	7.617	42,22%	7.617	7.942	0,00%	0	7.875	0,00%	0
PSA SECH	da energia elettrica	[tCO <sub>2</sub> eq]	1.774	8,74%	185	1.694	0,00%	0	1.497	0,00%	0
PSA VENICE	da energia elettrica	[tCO <sub>2</sub> eq]	924	38,06%	743	859	38,95%	727	1.159	35,83%	996

<sup>2</sup>ODS: Ozone-Depleting Substances, principalmente di gas clorofluorocarburi (CFC), responsabili dell'assottigliamento delle fasce di ozono.

Per i tre terminal di PSA Italy tutti gli indicatori di prestazione energetica risentono, fra le altre cose, del numero di contenitori refrigerati giacenti, le cui unità sono mantenute in temperatura mediante colonnine elettriche allacciate alla rete.

Nel triennio 2020-2022 si rileva un andamento variabile del servizio di refrigerazione, correlato alle richieste del mercato; i consumi sono direttamente influenzati sia dalle temperature di esercizio che dai tempi di sosta nel terminal dei contenitori a temperatura controllata.

### UNITÀ REEFER

	2020	2021	2022
PSA GP	36.202	32.165	33.043
PSA SECH	10.114	10.270	7.291
PSA VENICE	9.810	10.893	13.399

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

SITO	EMISSIONI DI GHG	U.M.	2020	2021	2022
PSA GP	Totale emissioni GHG (E.E.+ gasolio + benzina + metano + fluidi refrigeranti)	[tCO <sub>2</sub> eq]	18.041,75	10.961,47	11.123,82
PSA SECH	Totale emissioni GHG (E.E.+ gasolio + benzina + metano + fluidi refrigeranti)	[tCO <sub>2</sub> eq]	2.116,68	1.956,24	1.380,91
PSA VENICE	Totale emissioni GHG (E.E.+ gasolio + benzina + GPL + fluidi refrigeranti)	[tCO <sub>2</sub> eq]	2.427,40	2.206,22	2.779,89

Nel terminal di PSA Genova Pra' il contributo delle emissioni di GHG nel 2022 è allineato a quello dell'anno precedente. Si evidenzia ancora la sostanziale riduzione avuta nel 2021 correlata all'azzeramento delle emissio-

ni di energia elettrica (Scope 2) a seguito dell'acquisto da parte del terminal dei certificati di origine, che garantiscono l'uso di fonti energetiche rinnovabili senza emissione di CO<sub>2</sub>.

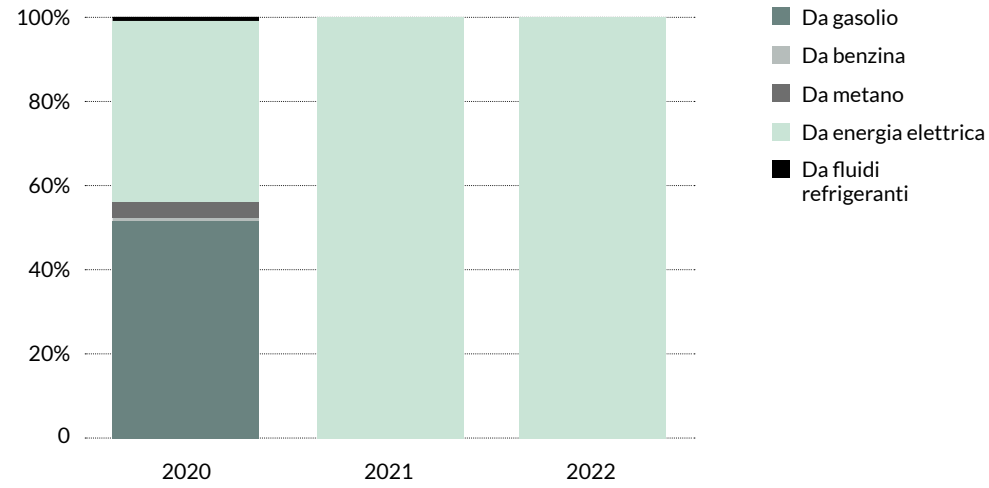


PSA ITALY  
USA ENERGIA  
RINNOVABILE

100% di energia elettrica acquistata dai tre terminal proviene da fonti rinnovabili



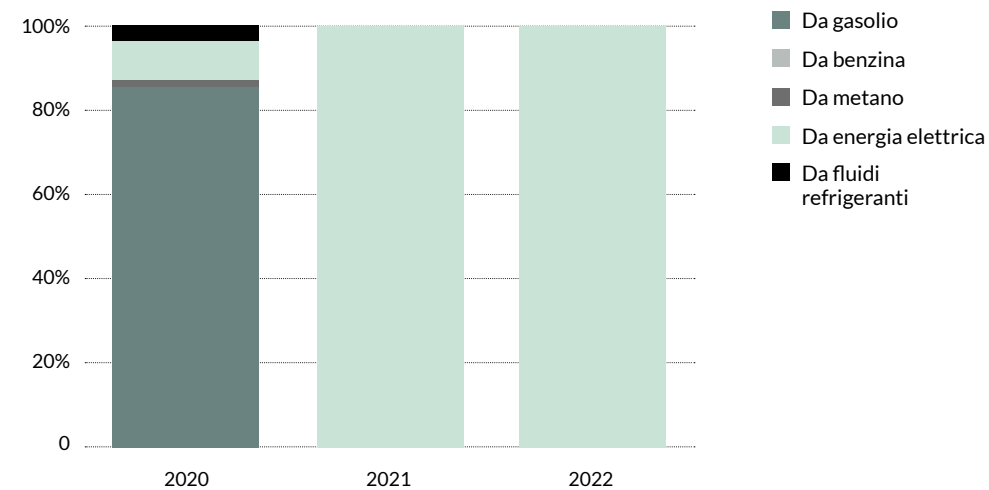
**PERCENTUALE DI EMISSIONI DI GHG PSA GENOVA PRA' (SCOPE 1 + SCOPE 2)**



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

possono essere ritenute sul piano teorico nulle; ne consegue una ulteriore riduzione di tutti gli indici di emissione rapportati ai TEU e ai box movimentati. Per quanto riguarda le emissioni dirette (Scope 1) il contributo maggiore è dato dal gasolio. I vari indicatori sono in linea con le quantità prodotte nel corso del 2021, ad eccezione dei gas refrigeranti, in calo, prova di una generale maggiore efficienza nel processo di recupero e ricarica degli impianti e del metano, anch'esso in calo.

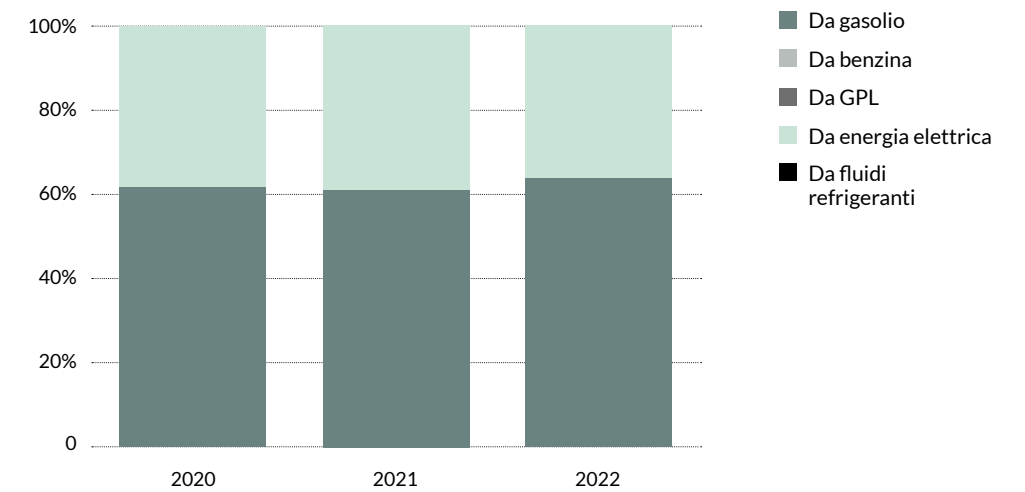
**PERCENTUALE DI EMISSIONI DI GHG PSA SECH (SCOPE 1 + SCOPE 2)**



Per PSA Venice-Vecon l'andamento delle emissioni di GHG rapportato ai TEU e ai box movimentati risulta costante. Preponderante resta sempre il contributo delle emissioni dirette (Scope 1), che registrano un lieve aumento rispetto all'anno precedente, mentre il dato relativo alle emissioni indirette (Scope 2) ha registrato un miglioramento della prestazione energetica generale di sito. Nel corso

del 2022, il terminal ha acquistato ulteriori certificati di Garanzia d'origine (GO) dal proprio fornitore ed ha così coperto il consumo di energia elettrica della palazzina uffici e delle torri faro. L'alimentazione delle utenze non connesse alla nuova cabina elettrica è fornita da quattro contatori alimentati in bassa tensione, collegati direttamente alla rete del distributore locale.

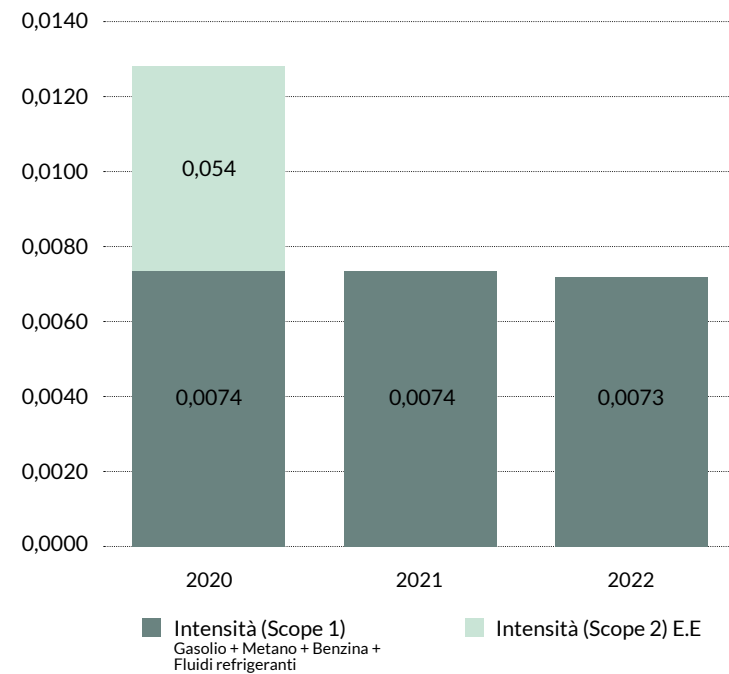
**PERCENTUALE DI EMISSIONI DI GHG PSA VENICE-VECON (SCOPE 1 + SCOPE 2)**



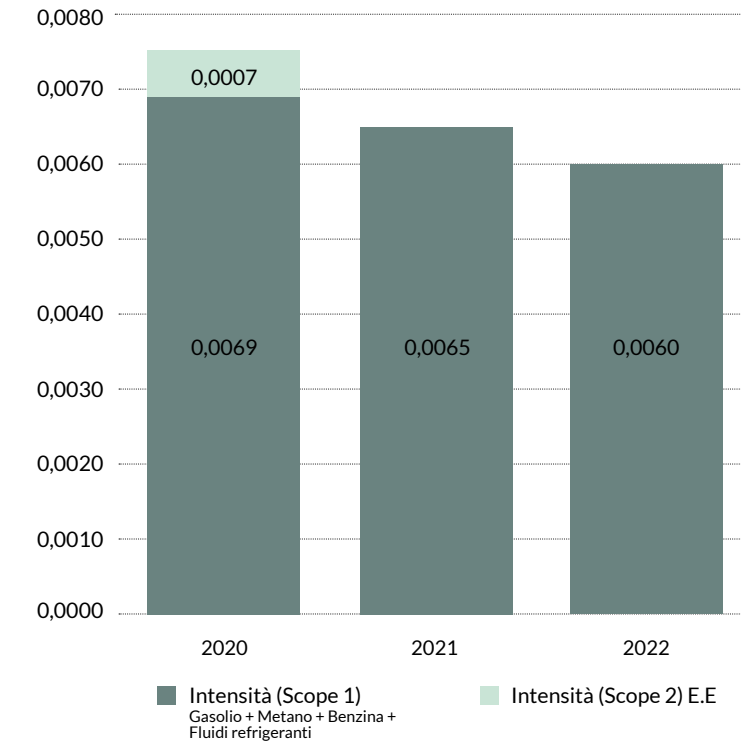
### INTENSITÀ DI EMISSIONI GHG/TEU PSA ITALY

SITO	INTENSITÀ DI EMISSIONE GHG/TEU	U.M.	2020	2021	2022
PSA GP	Intensità (Scope 1) Gasolio + Metano+ Benzina + Fluidi refrigeranti	[tCO <sub>2</sub> eq/TEU]	0,0074	0,0074	0,0073
	Intensità (Scope 2) E.E	[tCO <sub>2</sub> eq/TEU]	0,0054	0	0
	<b>Intensità totale (Scope 1 + 2) GP</b>	<b>[tCO<sub>2</sub>eq/TEU]</b>	<b>0,0128</b>	<b>0,0074</b>	<b>0,0073</b>
	Denominatore [tot. TEU]	[TEU]	1.407.308	1.484.580	1.526.707
PSA SECH	Intensità (Scope 1) Gasolio + Metano+ Benzina + Fluidi refrigeranti	[tCO <sub>2</sub> eq/TEU]	0,0069	0,0065	0,0060
	Intensità (Scope 2) E.E	[tCO <sub>2</sub> eq/TEU]	0,0007	0	0
	<b>Intensità totale (Scope 1 + 2) SECH</b>	<b>[tCO<sub>2</sub>eq/TEU]</b>	<b>0,0075</b>	<b>0,0065</b>	<b>0,0060</b>
	Denominatore [tot. TEU]	[TEU]	281.985	303.213	231.587
PSA VENICE	Intensità (Scope 1) Gasolio + GPL+ Benzina + Fluidi refrigeranti	[tCO <sub>2</sub> eq/TEU]	0,0059	0,0062	0,0059
	Intensità (Scope 2) E.E	[tCO <sub>2</sub> eq/TEU]	0,0036	0,0039	0,0033
	<b>Intensità totale (Scope 1 + 2) VENICE</b>	<b>[tCO<sub>2</sub>eq/TEU]</b>	<b>0,0095</b>	<b>0,0101</b>	<b>0,0091</b>
	Denominatore [tot. TEU]	[TEU]	255.136	218.731	304.727

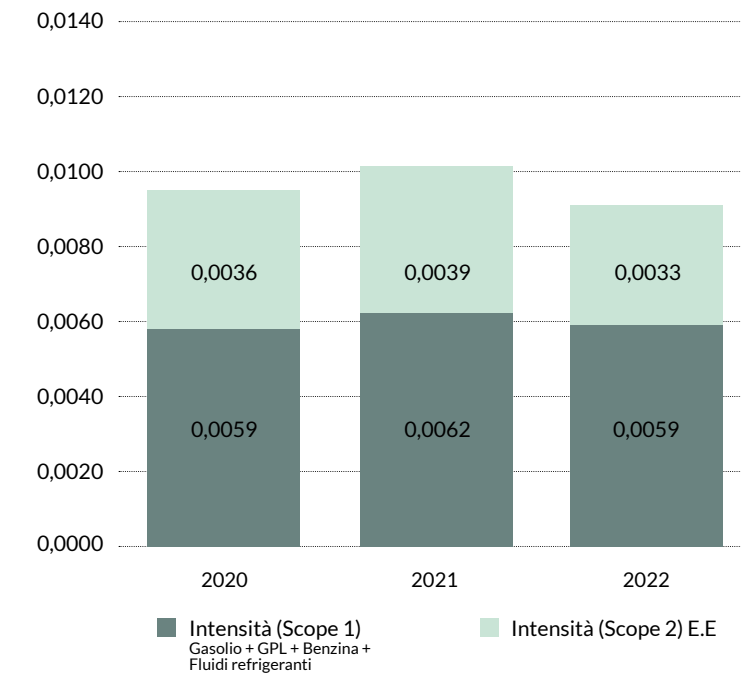
### INTENSITÀ DI EMISSIONI GHG/TEU PSA GENOVA PRA'

[tCO<sub>2</sub>eq/TEU]

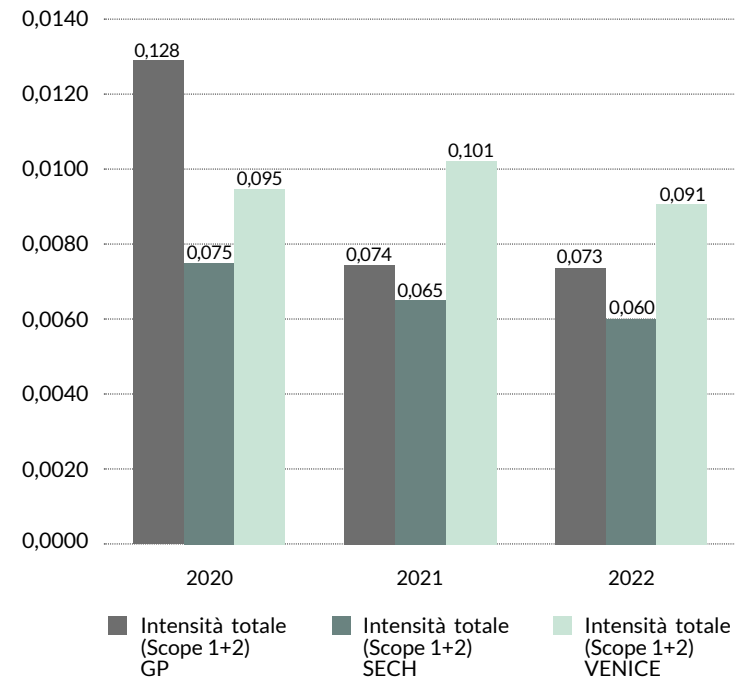
### INTENSITÀ DI EMISSIONI GHG/TEU PSA SECH

[tCO<sub>2</sub>eq/TEU]

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

[tCO<sub>2</sub>eq/TEU]

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



### INTENSITÀ DI EMISSIONI GHG/UNIT

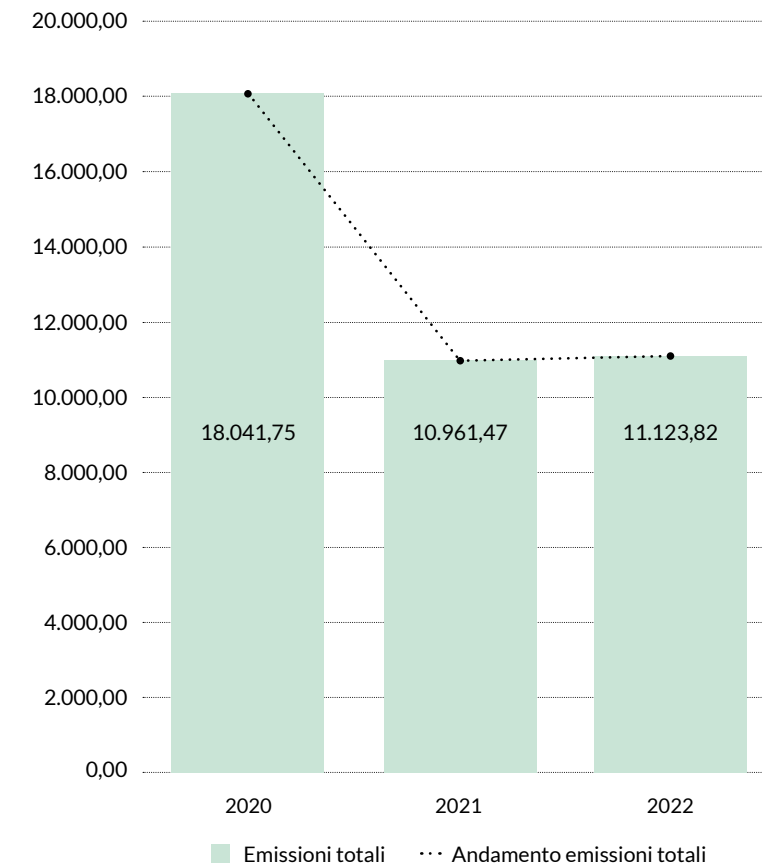
SITO	INTENSITÀ DI EMISSIONI GHG/UNIT	U.M.	2020	2021	2022
PSA GP	Intensità (Scope 1) Gasolio + Metano + Benzina + Fluidi refrigeranti	[tCO <sub>2</sub> eq/unit]	0,0078	0,0079	0,0076
	Intensità (Scope 2) E.E.	[tCO <sub>2</sub> eq/unit]	0,0057	0,0000	0,0000
	<b>Intensità totale</b>	<b>[tCO<sub>2</sub>eq/unit]</b>	<b>0,0136</b>	<b>0,0079</b>	<b>0,0076</b>
	Denominatore (tot. unit)	[unit]	1.329.962	1.386.888	1.456.403
PSA SECH	Intensità (Scope 1) Gasolio + Metano + Benzina + Fluidi refrigeranti	[tCO <sub>2</sub> eq/unit]	0,01174	0,01142	0,01063
	Intensità (Scope 2) E.E.	[tCO <sub>2</sub> eq/unit]	0,00112	0,00000	0,00000
	<b>Intensità totale</b>	<b>[tCO<sub>2</sub>eq/unit]</b>	<b>0,01287</b>	<b>0,01142</b>	<b>0,01063</b>
	Denominatore (tot. unit)	[unit]	164.529	171.304	129.887
PSA VENICE	Intensità (Scope 1) Gasolio + GPL + Benzina + Fluidi refrigeranti	[tCO <sub>2</sub> eq/unit]	0,00795	0,00868	0,00974
	Intensità (Scope 2) E.E.	[tCO <sub>2</sub> eq/unit]	0,00488	0,00554	0,00544
	<b>Intensità totale</b>	<b>[tCO<sub>2</sub>eq/unit]</b>	<b>0,001283</b>	<b>0,01422</b>	<b>0,01517</b>
	Denominatore (tot. Unit Box)	[unit]	189.211	155.189	183.209

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

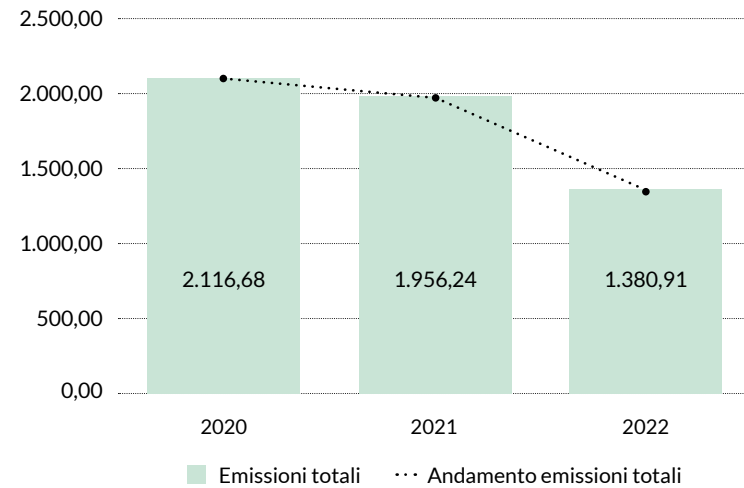
### RIDUZIONE DELLE EMISSIONI DI GREENHOUSE GASES (GHG)

SITO	EMISSIONI CO <sub>2</sub>	U.M.	2020	2021	2022
PSA GP	<b>Emissioni tot</b>	<b>[tCO<sub>2</sub>eq]</b>	<b>18.041,75</b>	<b>10.961,47</b>	<b>11.123,82</b>
	Delta	[tCO <sub>2</sub> eq] absolute	-3.923,18	-7.080,28	162,35
		[%]	-22,33%	-39,24%	1,48%
PSA SECH	<b>Emissioni tot</b>	<b>[tCO<sub>2</sub>eq]</b>	<b>2.116,68</b>	<b>1.956,24</b>	<b>1.380,91</b>
	Delta	[tCO <sub>2</sub> eq] absolute	-2.280,55	-160,44	-575,33
		[%]	9,70%	-7,58%	-29,41%
PSA VENICE	<b>Emissioni tot</b>	<b>[tCO<sub>2</sub>eq]</b>	<b>2.427,40</b>	<b>2.206,22</b>	<b>2.779,89</b>
	Delta	[tCO <sub>2</sub> eq] absolute	-511,60	-221,18	573,67
		[%]	6,41%	-9,11%	26,00%

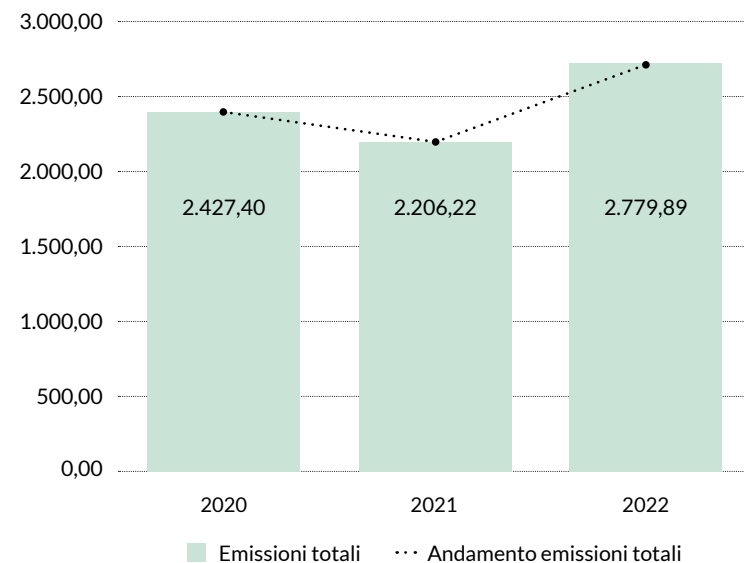
### EMISSIONI TOTALI DI tCO<sub>2</sub>eq IN PSA GENOVA PRA'



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



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



## 5.2 IMPATTI AMBIENTALI INDIRETTI

Le emissioni diffuse indirette, legate ai mezzi in ingresso e in uscita, non sono quantificabili per oggettiva indisponibilità dei dati; al fine di fornire un'indi-

cazione di massima sul traffico pesante, si riportano nella tabella a seguire i dati degli accessi dei vettori.

### FLUSSO DI MEZZI IN/OUT DAI TERMINAL

	SITO	2020	2021	2022
NAVI	PSA GP	573	523	449
	PSA SECH	231	161	143
	PSA VENICE	295	274	394
CAMION	PSA GP	452.502	432.039	465.289
	PSA SECH	131.988	134.655	102.889
	PSA VENICE	147.313	112.847	148.185
TRENI	PSA GP	4.674	5.460	5.849
	PSA SECH	484	526	418
	PSA VENICE	29	8	1

Analogamente, per tutti i terminal di PSA Italy, non si dispone dei dati circa la mobilità del personale dipendente o terzo che opera nei siti. Quest'ultima è coordinata, per i terminali genovesi<sup>3</sup>, dal piano degli spostamenti casa-lavoro, in quanto le aziende sono soggette alla nomina del Mobility Manager, di cui le aziende dispongono dal 2021. Questa figura, ai sensi del Decreto 12 maggio 2021, ha l'incarico di ottimizzare il più possibile la mobilità aziendale, promuovendo la riduzione dell'uso del mezzo di trasporto.

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

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

Di seguito l'elenco degli agenti considerati:

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

Si è proceduto a verificare lo scostamento dal TLV (Threshold Limit Value o valore limite di soglia<sup>4</sup>) delle varie sostanze oggetto della valutazione e, per quanto concerne

<sup>3</sup> Per PSA Venice-Vecon non sussiste l'obbligo di nominare questa figura, poiché il numero totale di dipendenti è al di sotto della soglia minima richiesta (>=100 dipendenti).

<sup>4</sup> 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.

i gas, alla verifica che mostra quante volte viene superato il valore pari a un decimo del TLV durante il campionamento. Per le polveri sono stati confrontati i risultati ottenuti con i valori di riferimento (il TLV per quanto concerne le polveri respirabili e i limiti rife-

riti 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.

## VALORI DI RIFERIMENTO

SOSTANZA	TLV-TWA*	1/10 DEL TLV-TWA
Ossido di carbonio	25 ppm	2.5 ppm
Anidride solforosa	2 ppm	0.2 ppm
Biossido di azoto	3 ppm	0.3 ppm
Polveri respirabili	3 mg/m3	0.3 mg/m3
PM <sub>10</sub> **	40 µg/m3	-

\* Valore limite di soglia

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

In tutti i terminal di PSA Italy vengono effettuati frequenti controlli delle polveri aerodisperse, ai fini della tutela della salute dei lavoratori nei diversi ambienti di lavoro; la verifica più recente, condotta nel triennio di riferimento, è stata effettuata nel terminal di **PSA Venice-Vecon**, dove non sono stati riscontrati superamenti nei limiti dei valori minimi di esposizione.

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

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

della Compagnia Portuale CULMV);

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

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

- trasporto di contenitori, in entrata e in uscita dal terminal effettuati dall'utenza;
- trasporto di materie ausiliarie e rifiuti effettuati da terzi;
- servizio navetta dei dipendenti in entrata/uscita dal terminal e trasporto navetta interno per personale che monta/smonta dal turno di lavoro;



- Dogana, Guardia di Finanza, Capitaneria di Porto, Polizia di Frontiera marittima ed aerea, Ormeggiatori.

L'elenco di cui sopra identifica i principali soggetti sui quali PSA Genova Pra' ha possibilità, talvolta solo parziale, di esercitare la sua influenza relativamente alla gestione degli aspetti rilevanti di sostenibilità ambientale e sociale.

Uno degli impatti significativi indotti dalla forte presenza di terzi nell'area portuale, avvertito anche dalla cittadinanza limitrofa, soprattutto in condizioni di operatività non ordinarie, è l'incidenza sul traffico locale che genera ricadute sull'ambiente in termini di emissioni diffuse e rumore. L'incidenza sul traffico è fortemente associata al transito e sosta dei mezzi di autotraspor-

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

Anche gli impatti ambientali indiretti di **PSA SECH** sono dovuti ad attività correlate a quelle del terminal e demandate a terzi o legate a soggetti a monte e a valle del processo principale, ossia lungo la filiera produttiva.

Sono tali le seguenti attività:

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

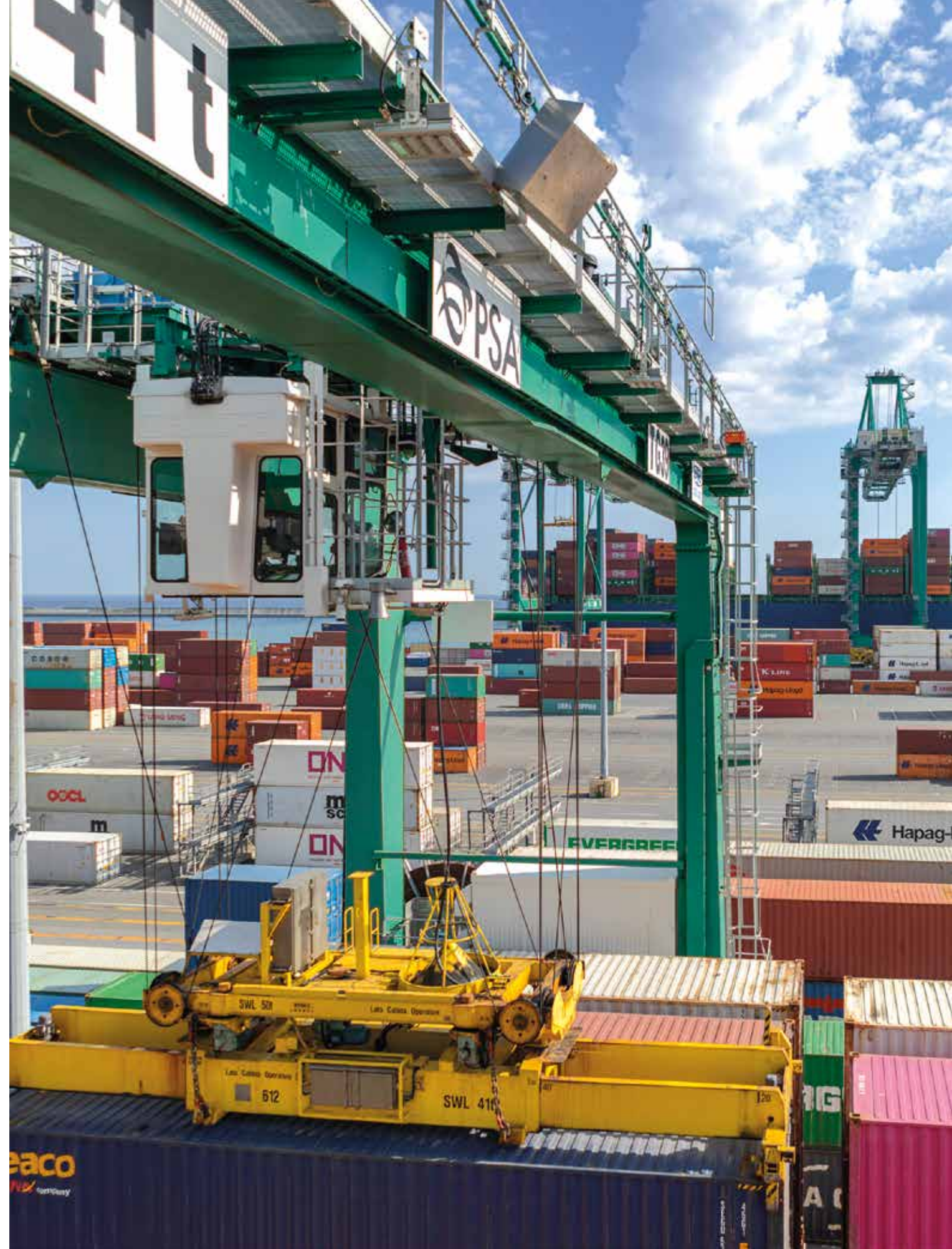
Su queste attività il livello di controllo gestionale del terminal è indiretto e dipende dalla capacità di influenza che PSA SECH possiede su quel particolare processo o fornitore: sui processi e sulle attività svolti internamente al sito, il terminal ha un livello di controllo maggiore (ad esempio su clausole contrattuali, audit, sopralluoghi, ecc.), mentre per le attività tenute al di fuori delle aree del terminal (es. trasporti da/verso i terminal) il potere di intervento è poco significativo, poiché le attività sono indipendenti dal core business e fuori dall'area di influenza dell'organizzazione.

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

Anche per **PSA Venice-Vecon** gli impatti ambientali indiretti sono dovuti ad attività correlate a quelle del terminal e demandate a terzi o legate a soggetti a monte e a valle del processo principale, quindi fuori dal controllo gestionale dell'organizzazione. Pertanto, all'interno del terminal operano diversi soggetti esterni, tra i quali: la Nuova Compagnia Portuale di Venezia, con la presenza di personale che può arrivare fino a 60 operatori, le ditte appaltatrici che svolgono servizi ausiliari al ciclo operativo e che contano più di 20 persone, nonché gli autotrasportatori di cui si contano circa 1000 (media) ingressi in terminal al giorno.

Di seguito si riportano le principali attività esternalizzate che hanno impatti ambientali indiretti:

- supporto alla movimentazione/trasporto;
- vigilanza privata per il varco di ingresso e per il servizio di vigilanza notturna;
- pulizia degli uffici;
- pulizia dei piazzali e servizio di smaltimento dei rifiuti;
- lavaggio dei mezzi;
- flussi dei visitatori e fornitori in/out dal terminal;
- attività nell'ambito dei cicli operativi (es. rizzaggio, commessi nave e piazzale, conduzione mezzi, attività di stuffing e unstuffing, visite doganali e fitosanitarie affidate anche a personale della Compagnia Portuale di Venezia);
- manutenzione ordinaria e straordinaria degli impianti del terminal (riscaldamento, condizionamento e illuminazione degli edifici di proprietà);
- manutenzione ordinaria e straordinaria sui mezzi operativi effettuata in officina con l'ausilio di terzi;
- sostituzione e montaggio di pneumatici dei mezzi operativi da parte di ditta terza;
- controllo e manutenzione presidi antincendio, di emergenza e dei gruppi elettrogeni;
- attività della Dogana, Guardia di Finanza, Capitaneria di Porto, Polizia di Frontiera marittima ed aerea, Ormeggiatori.



## 5.3 ADATTAMENTO AL CAMBIAMENTO CLIMATICO

Il mondo sta affrontando una crisi climatica globale senza precedenti. Sotto il profilo della sostenibilità ambientale, sono le problematiche green che rimangono al primo posto nella catena di approvigionamento delle attività marittime, soprattutto per quanto riguarda la pulizia di aria ed acqua.

Ora la grande sfida è focalizzata sul cambiamento climatico e sulla spinta a migliorare l'impronta di anidride carbonica delle spedizioni, riducendo, ed eventualmente eliminando, i gas serra (GHG) come la CO<sub>2</sub>. L'aumento delle emissioni di anidride carbonica (CO<sub>2</sub>) ha comportato un aumento delle temperature globali di circa 1 °C dai tempi preindustriali alla fine del XIX secolo. Se le emissioni globali di CO<sub>2</sub> non verranno ridotte, l'aumento delle temperature globali avrà impatti devastanti.

PSA ha definito dei traguardi per la ridu-

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

I terminal di PSA Italy, conformemente alla visione del gruppo PSA, mirano, quindi, ad agire sul fronte del clima tramite una politica degli investimenti mirata alla riduzione degli impatti ambientali. Decarbonizzazione, risparmio energetico, risparmio idrico e riduzione dei rifiuti rappresentano, infatti, solo alcuni dei traguardi perseguiti, unitamente a scelte logistiche più ecologiche, grazie alla più intensa collaborazione con i partner presenti all'interno della filiera<sup>5</sup>.



**RIDUZIONE  
DELLE EMISSIONI  
DI CO<sub>2</sub>**

50% entro il 2030  
75% entro il 2040  
0 entro il 2050

<sup>5</sup> Fonte: <https://globalpsa.sharepoint.com/sites/dept-crc/SitePages/Vision.aspx>



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

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

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

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

Ad oggi il nostro gruppo italiano ha piantumato 600 alberi, pari a 145 tonnellate di CO<sub>2</sub> assorbita. Il progetto è quello di portare avanti nel tempo questa iniziativa per creare la "Foresta di PSA Italy", con l'obiettivo di donare un albero a ciascuno degli oltre 900 lavoratori delle tre organizzazioni.

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

Questo gesto vuole far sì che si crei una cultura aziendale sempre più consapevole dell'importanza della sostenibilità ambientale.

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

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

L'azienda dispone di un completo sistema di monitoraggio dei consumi elettrici, alimentato da un vasto numero di multimetri, gestiti attraverso una rete informatica centralizzata; è pertanto possibile controllare in maniera dettagliata i consumi energetici di elettricità, rifornita da ditte terze. PSA Genova Pra' redige ed aggiorna periodicamente la sua diagnosi energetica, come previsto dal D.lgs. 102/2014, al fine di identificare possibili misure di miglioramento delle proprie prestazioni energetiche e ridurre gli impatti ambientali.

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

- continuo ammodernamento del parco mezzi e degli impianti gru, con graduale riduzione dei consumi di risorse e progressiva sostituzione dell'uso di combustibili fossili a favore di alimentazioni elettriche;

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

Nuovi trattori portuali a PSA Venice-Vecon



### 5.3.2 RIDUZIONE DEGLI IMPATTI IN PSA SECH

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

- corpi illuminanti, interventi che hanno riguardato prevalentemente:
  - RMG: il montaggio di nuovi proiettori a LED su ciascuna delle sei gru;
  - gru di banchina (PT): l'installazione di nuovi proiettori sulle cinque gru di banchina;
  - torri faro (TF), sono stati portati a termine degli interventi di sostituzione con ammodernamento delle torri faro, agendo anche sui proiettori;
  - area uffici per entrambe le palazzine, ha avuto luogo la sostituzione dei neon adibiti all'illuminazione interna con tubi a tecnologia LED, nonché dei proiettori collocati sul tetto della palazzina amministrativa e nel parcheggio aziendale.
- Contenimento energetico, sono state individuate diverse misure di contenimento del consumo energetico, soprattutto nelle aree operative, che hanno interessato prevalentemente i corpi di illuminazione e gli altri servizi accessori. Tali provvedimenti si sono concretizzati nello spegnimento di alcune torri faro illuminanti il piazzale, in assenza di operatività e nella disalimentazione di alcuni proiettori luminosi limitrofi alla portineria e al parcheggio ad essa antistante, pur mantenendo adeguata luminosità con i rimanenti proiettori. A tali azioni si sono altresì aggiunti richiami e informative a tutti i lavoratori per sensibilizzarli ad una maggiore attenzione nella gestione dei corpi illuminanti e dei macchinari energivori.
- Sostituzione mezzi ed attrezzature, la flotta di PSA SECH è stata progressiva-

mente integrata con nuove semoventi, progettate per ridurre le emissioni di ossidi di azoto NOx mediante il sistema di Riduzione Catalitica Selettiva (SCR), che consiste nella miscelazione ai gas di scarico di una soluzione acquosa contenente l'urea quale agente riducente. È stato altresì effettuato lo smantellamento di altre due RMG (gru gommata di piazzale) ancora alimentate a diesel. In previsione per il futuro sono la sostituzione di due gru di banchina, delle due RTG a ferrovia con due RMG elettriche e l'acquisto di trattori portuali alimentati a corrente elettrica. Nel 2023 è inoltre previsto l'acquisto di alcune semoventi più ecologiche rispetto alle attuali in uso.

- Allestimento di un impianto solare termico annesso al PIF/PED, per una superficie totale pari a circa 12 mq. Per la produzione di acqua calda sanitaria si è stimata l'energia risparmiata, calcolando la produzione di 800 litri di acqua al giorno solitamente con pannelli solari (quindi senza utilizzare gas metano o energia elettrica), ottenendo così un valore di energia pari a circa 11.500 kWh/anno.
- Implementazione del gate automatico in entrata, in produzione dal mese di novembre 2021. Tale innovazione permette la riduzione dei tempi di permanenza dei camion al gate, consentendo una minor congestione dei flussi in entrata, con ulteriori ricadute positive dovute a minori emissioni.
- Acquisto di energia rinnovabile, nel corso del 2022 il terminal ha rinnovato la scelta di acquisto di energia coperta dalla Garanzia di Origine rinnovabile (G.O.) dal fornitore. Si è scelto di fissare la copertura al 100% di energia, migliorando il valore del 2020 che prevedeva una percentuale green sul totale acquistato di 89,54%.
- Rifasamento utenze reefer, intervento, proposto nella diagnosi energetica e già in uno stato avanzato di progettazione, che si propone di installare un quadro di rifasamento automatico a monte dei carichi elettrici del parco reefer, migliorando lo smistamento della potenza e minimiz-



zando effetti negativi come perdite, picchi incontrollati e sovraccarichi.

- **Sistema di controllo e monitoraggio dei consumi**, intervento iniziato nel 2022 che si propone di dotare il terminal di contabilizzatori separati per le varie utenze elettriche, al fine di migliorare la gestione e il controllo dei consumi elettrici.
- **Risorse e materie prime**, iniziative che hanno riguardato, oltre che la consueta carta riciclata, i **bocconi di acqua**, che hanno sostituito, anche per il 2022, l'uso delle bottigliette di plastica per il personale impiegato negli uffici. Attraverso questa iniziativa, si stima di diminuire la produzione di rifiuti plastici di circa 100.000 bottigliette all'anno, con un risparmio sulle emissioni stimabile in 5 tonnellate di CO2 equivalenti. Si segnala altresì l'utilizzo dal 2022 di **panni e tappetini assorbi-olio** in uso al reparto manutenzione: PSA SECH, infatti, nell'ottica di un approccio sempre più orientato alla

sostenibilità ambientale, con l'obiettivo di ridurre l'impatto della propria attività sui consumi di acqua ed energia e delle relative emissioni di CO2, ha deciso di sostituire gli stracci usa e getta con dei panni riutilizzabili fino a 50 volte. La ditta fornitrice provvede a ritirare, al fine di lavarli e riutilizzarli, i panni usati – depositati in appositi contenitori – consegnandone altri puliti. Relativamente ai tappetini assorbi-olio, utilizzati per contenere le perdite di olio a seguito di interventi di manutenzione ordinaria e/o straordinaria sui mezzi operativi (es. sversamenti dovuti a rotture di raccorderie o situazioni simili), la procedura di stoccaggio - lavaggio - riconsegna è la medesima di quella individuata per i panni. L'aspetto più rilevante di queste due operazioni è che il prodotto sporco non costituisce rifiuto e perciò se ne previene l'avvio allo smaltimento.

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

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

Nel triennio 2020-2022, alcuni cambiamenti sia a livello di gruppo che a livello locale hanno permesso la realizzazione di miglioramenti per il terminal:

- nel corso del 2022 PSA Venice-Vecon ha avviato lo studio per la riorganizzazione del layout del terminal con lo scopo di aumentarne la capacità, rivedendo la dislocazione di alcune aree del piazzale sottoutilizzate e cercando, al contempo, di ottimizzare i flussi dei mezzi operativi all'interno del terminal. Gli investimenti, operati secondo una policy sostenibile, consentiranno la maggior decarbonizzazione e l'aumento dell'efficienza operativa;
- dal 2020 il servizio di radio protezione è stato affidato, secondo il D.lgs. n. 101/2020, a soggetto esperto ed abilitato; l'installazione del portale adibito

ai controlli radiometrici sulla merce ha permesso di ridurre le verifiche manuali a piazzale dei contenitori, riducendone la movimentazione del 50%. Questo ha inciso positivamente, oltre che sui rischi interferenziali, anche sui tempi di sosta e la messa a disposizione dei contenitori al cliente, permettendo al terminal di riportare una riduzione dei consumi e delle conseguenti emissioni di CO2;

- nel biennio 2021-2022, il terminal ha acquistato una quota di energia coperta dalla Garanzia di Origine rinnovabile (G.O.);
- ammodernamento del parco mezzi e degli impianti gru, con progressiva riduzione dei consumi di risorse;
- sostituzione progressiva delle luci sulle torri faro, passando dalla tecnologia a tubi fluorescenti a quella a LED. La sostituzione progressiva avviene periodicamente e continuerà anche nei prossimi anni;
- costanti interventi di riduzione della plastica e sensibilizzazione del personale al corretto conferimento dei rifiuti.



**06.**

**LA SOSTENIBILITÀ  
SOCIALE**



## LA NOSTRA CULTURA FISH

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

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

### SII PRESENTE

Impegno e dedizione per la costruzione di grandi squadre e partnership

### GIOCA

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

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

### SCEGLI IL TUO ATTEGGIAMENTO

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

### ALLIETA LA LORO GIORNATA

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

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

### PASSIONE

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

### SUPPORTO

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

### AUTO-DISCIPLINA

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

### FIDUCIA

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

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



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

## 6.1 DIVERSITÀ E INCLUSIONE

### 6.1.1 EVOLUZIONE E COMPOSIZIONE DEL PERSONALE

#### COMPOSIZIONE DEL PERSONALE PSA ITALY

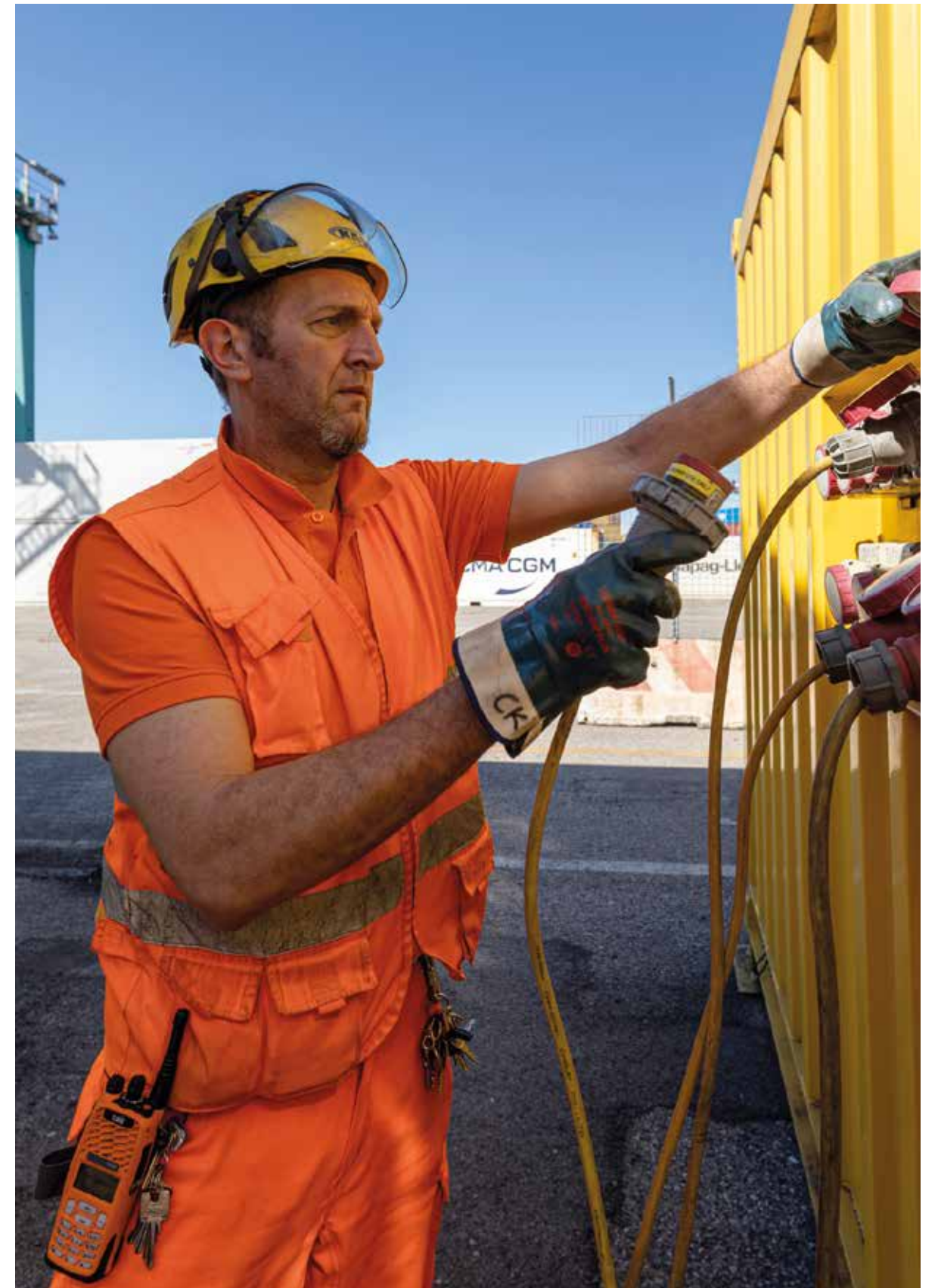
COMPOSIZIONE DEL PERSONALE	2020			2021			2022		
	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE
<b>TOTALE DIPENDENTI</b>	<b>658</b>	<b>229</b>	<b>85</b>	<b>660</b>	<b>228</b>	<b>83</b>	<b>683</b>	<b>225</b>	<b>85</b>
<b>PER SESSO</b>									
Uomini	609	206	72	605	206	70	622	201	72
Donne	49	23	13	55	22	13	61	24	13
<b>PER ETÀ</b>									
Di età inferiore ai 30	6	5	8	12	6	8	33	7	6
Tra i 30 e i 50 anni	436	104	49	358	105	48	312	91	52
Oltre i 50	216	120	28	290	117	27	338	127	27
Età media del personale	47	49	44	48	50	44	48	50	45
<b>PER CATEGORIA PROFESSIONALE</b>									
Dirigenti	12	5	1	13	6	1	13	5	1
Quadri	15	7	6	10	6	6	13	8	6
<b>TOTALE DIRIGENTI E QUADRI</b>	<b>27</b>	<b>12</b>	<b>7</b>	<b>23</b>	<b>12</b>	<b>7</b>	<b>26</b>	<b>13</b>	<b>7</b>
Impiegati	192	126	30	204	126	28	218	124	29
Operai	439	91	48	433	90	48	439	88	49
<b>TOTALE IMPIEGATI E OPERAI</b>	<b>631</b>	<b>217</b>	<b>78</b>	<b>637</b>	<b>216</b>	<b>76</b>	<b>657</b>	<b>212</b>	<b>78</b>
<b>PER TIPO DI CONTRATTO</b>									
A tempo indeterminato	643	228	80	656	226	77	654	220	80
A tempo determinato	15	0	0	1	0	1	2	0	0
Apprendisti	0	1	5	3	2	5	27	5	5
Full time	645	222	83	646	220	81	670	218	83
Part time	13	7	2	14	8	2	13	7	2

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

NUMERO	2020			2021			2022		
	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE
<b>Dirigenti</b>	<b>12</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>13</b>	<b>6</b>	<b>1</b>	<b>13</b>	<b>5</b>	<b>1</b>
Uomini	10	5	1	11	6	1	11	5	1
Donne	2	0	0	2	0	0	2	0	0
<b>Quadri</b>	<b>15</b>	<b>7</b>	<b>6</b>	<b>10</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>13</b>	<b>8</b>	<b>6</b>
Uomini	13	5	5	9	4	5	12	6	5
Donne	2	2	1	1	2	1	1	2	1
<b>Impiegati</b>	<b>192</b>	<b>126</b>	<b>30</b>	<b>202</b>	<b>126</b>	<b>28</b>	<b>218</b>	<b>124</b>	<b>29</b>
Uomini	152	105	20	153	106	10	163	102	18
Donne	40	21	10	49	20	18	55	22	11
<b>Operai</b>	<b>439</b>	<b>91</b>	<b>48</b>	<b>435</b>	<b>90</b>	<b>48</b>	<b>439</b>	<b>88</b>	<b>49</b>
Uomini	436	91	46	432	90	46	436	88	48
Donne	3	0	2	3	0	2	3	0	1
<b>TOTALE</b>	<b>658</b>	<b>229</b>	<b>85</b>	<b>660</b>	<b>228</b>	<b>83</b>	<b>683</b>	<b>225</b>	<b>85</b>

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

PERCENTUALE	2020			2021			2022		
	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE
<b>Dirigenti</b>	<b>1,82%</b>	<b>2,18%</b>	<b>1,18%</b>	<b>1,97%</b>	<b>2,63%</b>	<b>1,20%</b>	<b>1,90%</b>	<b>2,22%</b>	<b>1,18%</b>
Uomini	1,52%	2,18%	1,18%	1,67%	2,63%	1,20%	1,61%	2,22%	1,18%
Donne	0,30%	0,00%	0,00%	0,30%	0,00%	0,00%	0,29%	0,00%	0,00%
<b>Quadri</b>	<b>2,28%</b>	<b>3,06%</b>	<b>7,06%</b>	<b>1,52%</b>	<b>2,63%</b>	<b>7,23%</b>	<b>1,90%</b>	<b>3,56%</b>	<b>7,06%</b>
Uomini	1,98%	2,18%	5,88%	1,36%	1,75%	6,02%	1,76%	2,67%	5,88%
Donne	0,30%	0,87%	1,18%	0,15%	0,88%	1,20%	0,15%	0,89%	1,18%
<b>Impiegati</b>	<b>29,18%</b>	<b>55,02%</b>	<b>35,29%</b>	<b>30,61%</b>	<b>55,26%</b>	<b>33,76%</b>	<b>31,92%</b>	<b>55,11%</b>	<b>34,12%</b>
Uomini	23,10%	45,85%	23,53%	23,18%	46,49%	12,05%	23,87%	45,33%	21,18%
Donne	6,08%	9,17%	11,76%	7,42%	8,77%	21,69%	8,05%	9,78%	12,94%
<b>Operai</b>	<b>66,72%</b>	<b>39,74%</b>	<b>56,47%</b>	<b>65,91%</b>	<b>39,47%</b>	<b>57,83%</b>	<b>64,28%</b>	<b>39,11%</b>	<b>57,65%</b>
Uomini	66,26	39,74%	54,12%	65,45%	39,47%	55,42%	63,84%	39,11%	56,47%
Donne	0,46%	0,00%	2,35%	1,97%	0,00%	2,41%	0,44%	0,00%	1,18%



## ENTRATE E USCITE DIPENDENTI PSA ITALY

ENTRATE E USCITE	2020			2021			2022		
	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE
<b>Totale dipendenti</b>	<b>658</b>	<b>229</b>	<b>85</b>	<b>660</b>	<b>228</b>	<b>83</b>	<b>683</b>	<b>225</b>	<b>85</b>
<b>DIPENDENTI ENTRATI NELL'ANNO</b>	<b>8</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>16</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>29</b>	<b>5</b>	<b>3</b>
Uomini	7	2	1	6	2	2	25	2	3
Donne	1	0	0	10	0	1	4	3	0
Di età inferiore ai 30	1	1	0	7	2	2	25	3	3
Tra i 30 e i 50 anni	4	1	0	7	0	1	4	1	0
Oltre i 50	3	0	1	2	0	0	0	1	0
<b>DIPENDENTI USCITI NELL'ANNO</b>	<b>12</b>	<b>9</b>	<b>3</b>	<b>12</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>8</b>	<b>3</b>
Uomini	11	8	2	11	2	5	6	7	1
Donne	1	1	1	1	1	0	0	1	2
Di età inferiore ai 30	0	0	0	0	0	0	0	0	3
Tra i 30 e i 50 anni	7	2	1	4	0	3	2	0	0
Oltre i 50	5	7	2	8	3	2	4	8	0

In base ad un piano per ringiovanimento forza lavoro nel 2022 PSA Genova Pra' ha iniziato un incremento di organico di giovani apprendisti nel reparto operativo e anche negli uffici.

La forza lavoro di PSA SECH, rimasta pressoché stabile nel corso degli ultimi anni, ha subito un calo a partire dal 2020 a causa delle uscite di alcuni dipendenti non compensate da altrettante assunzioni per poi stabilizzarsi nuovamente con i numeri attuali. Nella quasi totalità dei casi, analogamente a quanto accaduto in PSA Genova Pra', si è trattato di persone che hanno cessato la propria attività lavorativa a causa del raggiungimento dell'età pensionistica.

Nel 2022 in PSA Venice-Vecon il turn over è rimasto pressoché invariato: sono stati sostituiti lavoratori che hanno raggiunto l'età pensionistica o dimissionari e gli incrementi si riferiscono a contratti di apprendistato.

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



## I DIPENDENTI DI PSA ITALY

993 dipendenti diretti  
+ 2,2% rispetto al 2021  
95% proviene dalle province  
di Genova e Venezia



**TASSO DI TURNOVER COMPLESSIVO PSA ITALY**

TASSO DI TURNOVER COMPLESSIVO (%)*	2020			2021			2022		
	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE
<b>TOTALE</b>	<b>3,04</b>	<b>4,75</b>	<b>0,05</b>	<b>4,10</b>	<b>2,20</b>	<b>0,11</b>	<b>5,25</b>	<b>5,76</b>	<b>0,07</b>
Uomini	2,74	4,31	0,03	2,58	1,76	0,09	4,65	3,99	0,05
Donne	0,3	0,43	0,01	1,66	0,44	0,02	0,60	1,77	0,02
Di età inferiore ai 30	0,15	0,43	0,00	1,06	0,88	0,02	3,75	1,33	0,07
Tra i 30 e i 50 anni	1,67	1,29	0,01	1,66	0,00	0,07	0,90	0,44	0,00
Oltre i 50	1,22	3,02	0,03	1,52	1,32	0,02	0,60	3,99	0,00

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

**TASSO DI TURNOVER POSITIVO PSA ITALY**

TASSO DI TURNOVER POSITIVO (%)*	2020			2021			2022		
	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE
<b>TOTALE</b>	<b>1,23</b>	<b>0,84</b>	<b>0,01</b>	<b>2,42</b>	<b>0,87</b>	<b>0,05</b>	<b>4,35</b>	<b>2,22</b>	<b>0,04</b>
Uomini	1,07	0,84	0,01	0,91	0,87	0,03	3,75	0,89	0,04
Donne	0,16	0,00	0,00	1,51	0,00	0,02	0,60	1,33	0,00
Di età inferiore ai 30	0,15	0,42	0,00	1,06	0,87	0,02	3,75	1,33	0,04
Tra i 30 e i 50 anni	0,61	0,42	0,00	1,06	0,00	0,03	0,60	0,44	0,00
Oltre i 50	0,46	0,00	0,01	0,30	0,00	0,00	0,00	0,44	0,00

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

**TASSO DI TURNOVER NEGATIVO PSA ITALY**

TASSI DI TURNOVER NEGATIVO (%)*	2020			2021			2022		
	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE
<b>TOTALE</b>	<b>1,84</b>	<b>3,81</b>	<b>0,03</b>	<b>1,82</b>	<b>1,31</b>	<b>0,05</b>	<b>0,90</b>	<b>3,56</b>	<b>0,04</b>
Uomini	1,68	3,39	0,02	1,67	0,87	0,05	0,90	3,11	0,01
Donne	0,15	0,42	0,01	0,15	0,44	0,00	0,00	0,44	0,02
Di età inferiore ai 30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,04
Tra i 30 e i 50 anni	1,07	0,85	0,01	0,61	0,00	0,03	0,30	0,00	0,00
Oltre i 50	0,77	2,97	0,02	1,21	1,31	0,02	0,60	3,56	0,00

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

**TASSO DI COMPENSAZIONE TURNOVER PSA ITALY**

TASSO DI COMPENSAZIONE TURNOVER (%)*	2020			2021			2022		
	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE
<b>TOTALE</b>	<b>66,67</b>	<b>22,22</b>	<b>0,33</b>	<b>75,00</b>	<b>66,67</b>	<b>1,00</b>	<b>20,69</b>	<b>62,50</b>	<b>1,00</b>
Uomini	58,33	25,00	0,33	68,75	100,00	0,60	24,00	25,00	3,00
Donne	8,33	0,00	0,00	6,25	0,00	0,40	0,00	37,50	0,00
Di età inferiore ai 30	8,33	0,00	0,00	0,00	0,00	2,00	0,00	0,00	1,00
Tra i 30 e i 50 anni	33,33	50,00	0,00	0,25	0,00	1,00	50,00	50,00	0,00
Oltre i 50	25,00	0,00	0,33	0,50	0,00	0,00	0,00	12,50	0,00

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

All'interno di PSA SECH il valore del turnover del personale (in modo particolare quello negativo) ha subito una variazione dovuta, come descritto in precedenza, ad uscite del personale non del tutto coperte

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



### 6.1.2 RICERCA E SELEZIONE

Le risorse umane sono un'essenziale bene aziendale; la loro crescita rappresenta un fattore fondamentale e irrinunciabile per lo sviluppo dei terminal. Il processo di ricerca e selezione mira ad assicurare alle aziende le competenze necessarie per offrire un servizio di qualità alla 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 del gruppo PSA, adottato sia da PSA Genova Pra' che da PSA SECH e PSA Venice-Vecon, alle norme di legge in materia di lavoro, ai Contratti Collettivi Nazionali di Lavoro (CCNL Porti e CCNL Dirigenti di aziende industriali) in tutti i loro istituti disciplinati e allo stretto rispetto dei presupposti stabiliti dalla legge.

La politica delle società garantisce, nell'accesso all'impiego, pari opportunità a uomini e donne, senza discriminazione alcuna

per ragioni di sesso, appartenenza etnica, nazionalità, lingua, religione, opinioni politiche, orientamenti sessuali, condizioni personali e sociali in linea con la normativa applicabile e, in particolare, con il codice delle pari opportunità (D.lgs. 198/06).

Il personale è assunto unicamente in base a regolari contratti di lavoro, non essendo tollerata alcuna forma di lavoro irregolare, né per cittadini italiani né stranieri.

Il candidato deve essere reso edotto di tutte le caratteristiche attinenti 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.

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

COMPOSIZIONE DEL PERSONALE (% PER TITOLO DI STUDIO)	2020			2021			2022		
	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE
Laurea	N.D.	10,9	9	N.D.	11	9	N.D.	12	9
Diploma	N.D.	45	50	N.D.	45,6	50	N.D.	46	52
Qualifica professionale	N.D.	17,5	9	N.D.	18	8	N.D.	17	8
Scuola elementare/media	N.D.	26,6	17	N.D.	25,4	16	N.D.	25	16





## 6.2 FORMAZIONE E CRESCITA PROFESSIONALE

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 assolva 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 stru-

mento 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 che si traduce in uno sviluppo generale delle imprese.



### ORE MEDIE DI FORMAZIONE PSA ITALY

ORE MEDIE DI FORMAZIONE	2020			2021			2022		
	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE
<b>Totale ore erogate</b>	<b>8.251</b>	<b>2.575</b>	<b>1.131</b>	<b>9.765</b>	<b>2.737</b>	<b>2.798</b>	<b>16.681</b>	<b>3.113</b>	<b>2.498</b>
Di cui docenza interna	5.360	181	302	6.886	112	299	12.320	445	295
<b>Media ore per dipendente*</b>	<b>N.D.</b>	<b>27</b>	<b>89</b>	<b>N.D.</b>	<b>25</b>	<b>32</b>	<b>39,2</b>	<b>16</b>	<b>33</b>
Media ore per totale dipendenti**	13	11	13	15	12	34	24,4	14	29
<b>Media ore per categoria dipendente</b>									
Dirigenti	7	56	34	12	79	50	38	62	5
Quadri	14	77	35	22	76	52	24	80	44
Impiegati	13	12	6	15	12	30	14	13	26
Operai	12	3	15	15	3	34	25	6	19
<b>Media ore per genere dipendente</b>									
Uomini	12	10	13	15	11	28	23	13	26
Donne	16	25	14	16	23	55	37	23	40
<b>Copertura % dei dipendenti</b>	<b>N.D.</b>	<b>42%</b>	<b>100%</b>	<b>N.D.</b>	<b>48%</b>	<b>100%</b>	<b>62%</b>	<b>87%</b>	<b>94%</b>

\*Dipendenti che hanno ricevuto formazione.

\*\*Dipendenti che hanno ricevuto formazione.

### DIFFUSIONE DELLA CULTURA DELLA SOSTENIBILITÀ IN PSA ITALY

La Capogruppo PSA e tutte le sue business unit, fra cui i terminal di PSA Italy, si adoperano per diffondere sempre più la consapevolezza sui temi della sostenibilità, in modo tale che i dipendenti possano disporre delle conoscenze per operare secondo un approccio attento a queste tematiche.

Oltre alle iniziative correlate al Go Green e alla Safety Week, insieme ad altre attuate per sensibilizzare i dipendenti al rispetto dell'ambiente, all'attenzione verso la salute e sicurezza e al benessere in generale, PSA ha sviluppato un programma completo di formazione in materia di sostenibilità, erogato ai dipendenti per adottare comportamenti sostenibili rispettosi del pianeta.

Fra i corsi svolti nel 2022 in materia di sostenibilità citiamo i seguenti:

- per PSA Italy, il workshop **Climate Change & Sustainable Development (PSA Global Learning Carnival)**, webinar con Terra SG, un'impresa sociale ambientale, per approfondire gli effetti dei cambiamenti climatici sulla nostra vita, le azioni che possiamo intraprendere per affrontarli e il piano di Singapore per combattere i cambiamenti climatici e raggiungere uno sviluppo sostenibile tramite il Piano Verde SG 2030;
- per PSA Italy, il workshop di tre giorni, **CRMS (Climate Response Management System)**, che ha avuto come scopo principale l'implementazione del Sistema di Gestione della Risposta al Clima (CRMS) in tutte le unità aziendali della regione EMA. Durante l'evento, sono stati affrontati vari argomenti, tra cui gli obiettivi di decarbonizzazione del Gruppo, i piani di transizione energetica, le iniziative di sostenibilità e le opportunità per rendere l'attività di PSA più sostenibile. Inoltre, i partecipanti hanno avuto l'opportunità di condividere le proprie esperienze e affrontare le sfide legate agli obiettivi di riduzione delle emissioni di carbonio di PSA;
- per PSA Genova Pra' e PSA SECH, il corso di formazione ufficiale del Global Reporting Initiative, **GRI Sustainability Standards 2021**, erogato da Ernst & Young, della durata di 16 ore, relativo alla rendicontazione dei temi di sostenibilità per comprendere come utilizzare gli Standard GRI 2021, affrontando tutte le fasi del processo di rendicontazione e approfondendo le modalità per definire i contenuti del rapporto di sostenibilità per garantire la qualità del documento;
- per PSA Genova Pra' e PSA SECH, il corso **la sostenibilità ambientale: obblighi e vantaggi per le aziende**, erogato da Confindustria Genova per offrire maggior consapevolezza sulle problematiche ambientali, analizzando le possibili soluzioni e gli strumenti di politica ambientale allo scopo di prevenire e mitigare i danni ambientali.

## COSTI PER LA FORMAZIONE PSA ITALY

COSTI PER LA FORMAZIONE	2020					
	PSA GP		PSA SECH		PSA VENICE	
	€	%	€	%	€	%
Costo formazione finanziata	41.035	59	15.586	27	22.647	58
Costo formazione non finanziata	28.194	41	42.327	73	16.517	42
<b>TOTALE</b>	<b>69.229</b>	<b>100</b>	<b>57.913</b>	<b>100</b>	<b>39.164</b>	<b>100</b>

## COSTI PER TIPOLOGIA DI FORMAZIONE PSA ITALY

COSTI PER TIPOLOGIA DI FORMAZIONE (€)	2020			2021			2022		
	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE
Formazione manageriale	10.864	0	22.647	15.292	0	21.041	25.369	163	5.927
Formazione sulla sicurezza	22.183	10.217	7.123	16.706	15.660	9.548	14.506	19.546	12.097
Aggiornamento professionale	36.182	47.696	9.394	53.331	57.847	13.031	40.012	37.402	17.756
<b>TOTALE</b>	<b>69.229</b>	<b>57.913</b>	<b>39.164</b>	<b>85.329</b>	<b>73.507</b>	<b>43.620</b>	<b>79.887</b>	<b>57.111</b>	<b>35.780</b>

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

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

- **2020:** finanziati € 41.035, al 100% da fondi interprofessionali privati (Fondimpresa);
- **2021:** finanziati € 30.360, al 100% da fondi interprofessionali privati (Fondimpresa e Fondirigenti);
- **2022:** finanziati € 31.635, al 100% da fondi interprofessionali privati (Fondimpresa).

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

- **2020:** finanziati € 15.586, al 100% da fondi interprofessionali privati (Fondimpresa);
- **2021:** finanziati € 27.580, al 100% da fondi interprofessionali privati (Fondimpresa);
- **2022:** finanziati € 6.240, al 100% da fondi interprofessionali privati (Fondimpresa e Fondirigenti).

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

- **2020:** finanziati € 22.647, al 100% da fondi interprofessionali privati (Fondimpresa);
- **2021:** finanziati € 4.947, al 100% da fondi interprofessionali privati (Fondimpresa).
- **2022:** i costi di formazione sono stati auto-finanziati.

2021						2022					
PSA GP		PSA SECH		PSA VENICE		PSA GP		PSA SECH		PSA VENICE	
€	%	€	%	€	%	€	%	€	%	€	%
30.360	36	27.580	38	4.947	11	31.635	40	6.240	11	0	0
54.969	64	45.927	62	38.673	89	48.252	60	50.871	89	35.780	100
<b>85.329</b>	<b>100</b>	<b>73.507</b>	<b>100</b>	<b>43.620</b>	<b>100</b>	<b>79.887</b>	<b>100</b>	<b>57.111</b>	<b>100</b>	<b>35.780</b>	<b>100</b>

## ORE EROGATE PER TIPOLOGIA DI CORSO

ORE EROGATE PER TIPOLOGIA DI CORSO (€)	2020			2021			2022		
	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE
Formazione manageriale	1.104	646	481	253	0	434	1.052	685	276
Formazione sulla sicurezza	1.656	489	415	4.053	821	1.194	2.953	787	1.667
Aggiornamento professionale	5.492	1.440	235	5.459	1.916	1.170	12.676	1.641	555
<b>TOTALE</b>	<b>8.252</b>	<b>2.575</b>	<b>1.131</b>	<b>9.765</b>	<b>2.737</b>	<b>2.798</b>	<b>16.681</b>	<b>3.113</b>	<b>2.498</b>

## MODALITÀ DI EROGAZIONE

MODALITÀ EROGAZIONE (%)	2020			2021			2022		
	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE
% Aula	88	35	100	83	26	77	90	59	84
% On Line	12	65	0	17	74	23	10	41	16

Con riferimento alla formazione, in **PSA Italy**, grazie all'allentamento delle restrizioni legate alla pandemia, alcuni corsi di formazione sono stati ripristinati in presenza, dopo essere stati svolti in modalità online nel 2021. Nonostante ciò, la formazione online rimane un'opzione preziosa per le aziende e per i dipendenti, grazie alla flessibilità di svolgimento, infatti, questa può essere particolarmente adatta per alcuni tipi di corsi, consentendo di risparmiare tempo e risorse.

In **PSA Genova Pra'** si è dunque tornati a raggiungere una percentuale di corsi in presenza molto alta rispetto a quella dei

corsi online (90% contro il 10%), così come in **PSA SECH** (59% contro il 41%) e in **PSA Venice-Vecon** (84% contro il 16%).

Relativamente al terminal **PSA Genova Pra'** durante l'anno 2022, grazie all'affievolirsi dell'emergenza epidemiologica da COVID-19, i corsi di formazione sono ripresi a pieno regime tornando ad un numero totale di ore di formazione pari ai livelli pre-COVID.

Complice di questo aumento anche una intensa campagna di assunzioni con l'inserimento di 17 nuovi apprendisti operai polivalenti alla guida dei mezzi, iniziativa che si è portata dietro un gran numero di ore di formazione per l'addestramento alla guida

dei mezzi operativi oltre a diverse ore di corsi sulla sicurezza. Nel corso dell'anno 2022 è stato organizzato un corso sulla gestione dello "Stress lavoro correlato" che ha coinvolto 48 dipendenti tra preposti della sicurezza e personale security tenuto da una psicologa esperta in materia.

Anche i corsi di lingua inglese sono proseguiti regolarmente, riuscendo a riportare in aula i gruppi interni e lasciando in modalità virtuale i soli corsi one-to-one.

Per **PSA SECH** 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.

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 2022 è stato possibile riprendere anche le attività formative in ambito manageriale, tra le quali spicca il corso di "Change management" rivolto a 25 persone (i responsabili operativi, manutentivi e dell'area sicurezza del terminal).

Nel mese di novembre 2022 è stato avviato un programma formativo, attraverso la piattaforma di e-learning Cyber Guru, dedicato al tema della Cyber Security Awareness, quindi della consapevolezza nell'ambito della Cyber Security, che avrà la durata di 12 mesi e comprende 12 moduli formativi, ciascuno dei quali è dedicato ad uno specifico argomento. Il percorso formativo è obbligatorio e fa parte degli adempimenti che PSA SECH deve raggiungere nell'ambito dei frameworks di sicurezza (CSMS e GITSS) definiti da PSA.

Attraverso una collaborazione con la "Fondazione Accademia Italiana della Marina Mercantile" è stato organizzato un corso di alfabetizzazione digitale, volto a fornire ai partecipanti più bisognosi in questo senso (49 persone) le competenze di base per l'utilizzo del computer e della rete internet e per affrontare in modo pratico anche l'uti-

lizzo del sistema operativo, la gestione dei file, delle cartelle e i software del pacchetto Office per l'elaborazione di testi e fogli elettronici.

Confermando quanto successo nel recente passato anche nel 2022 sono stati erogati corsi di lingua inglese presso TILC (*The International Language Centre*), frequentati da personale PSA SECH di vari reparti.

A seguito di mandato ricevuto dall'Amministratore Delegato e dal Direttore delle Risorse Umane dei terminal di PSA Genova Pra' e PSA SECH di lavorare ad un progetto per favorire l'integrazione e le sinergie tra le due realtà genovesi, il 20 maggio 2022 ha avuto inizio il progetto di formazione aziendale "ONE Company - Change Agents": 22 colleghi, scelti tra lo staff delle due aziende genovesi di PSA con ruoli e livelli di engagement differenti, ma con lo stesso approccio o atteggiamento positivo, divisi in tre gruppi, hanno iniziato a lavorare su tre diversi progetti su come costruire un modello di azienda ideale per il prossimo futuro in tre diversi aspetti: sviluppo delle competenze tecnologiche, organizzative e delle persone. Il progetto si è concluso il 28 aprile 2023.

Come si evince dalla tabella sopra riportata, nel corso dell'anno 2022 una parte consistente dell'attività formativa di **PSA Venice-Vecon** è stata rivolta alla sicurezza, seguita dai corsi di aggiornamento professionale (rinnovo patenti, abilitazione alla guida e conduzione mezzi, ecc.) e, infine, alla formazione manageriale, attraverso corsi di inglese, public speaking, data analytics program, oltre ad altri organizzati dal gruppo PSA International.

Nel 2022 in PSA Venice-Vecon, oltre ai corsi di formazione obbligatori per legge, sono state erogate anche sessioni di formazione professionalizzanti, promosse sia a livello di Gruppo che a livello locale, che hanno principalmente riguardato l'alfabetizzazione informatica, lo sviluppo delle capacità di problem solving e l'introduzione all'RPA (Robotic Process Automation), per individuare quali processi siano più adatti all'automazione.

## 6.3 APPROVVIGIONAMENTO SOSTENIBILE

I terminal di PSA Italy attribuiscono sempre maggiore importanza alle pratiche di approvvigionamento sostenibili, in quanto le decisioni di acquisto influiscono sugli aspetti ambientali, sociali ed economici sia a livello locale che globale.

Collaborare con fornitori qualificati ed affidabili aiuta le organizzazioni a soddisfare tempestivamente ed efficacemente le esigenze dei clienti permettendo anche di svolgere un ruolo cruciale nelle opzioni di abbattimento degli impatti negativi generati in ambito ESG.

Le tre organizzazioni facenti parte di PSA Italy adottano, quindi, un processo di qualifica che prevede la valutazione iniziale e la rivalutazione periodica dei fornitori, in modo da garantire che i servizi, le attrezzature ed i prodotti approvvigionati soddisfino tutti gli aspetti qualitativi, di sicurezza, etici e altri ancora compresi nei macro-gruppi della sostenibilità economica, sociale ed ambientale.

Le società tengono sotto controllo i processi di approvvigionamento, affinché avvengano nel pieno rispetto dei criteri di trasparenza e pari opportunità di accesso, accertandosi dunque che fornitori e appaltatori soddisfino i requisiti di professionalità, legalità, affidabilità ed economicità per poter operare nelle aree dei terminal.

Ogni fornitura di beni o servizi è soggetta al giudizio delle funzioni aziendali che ne hanno effettivamente usufruito, compilando appositi moduli di valutazione relativi al tipo di attività prestata dai fornitori e alla conformità rispetto ai requisiti di approvvigionamento, nonché agli adempimenti in materia di salute, sicurezza e ambiente. Per l'anno 2022, nei terminal di PSA Italy, non sono stati identificati fornitori come aventi significativi impatti sociali e ambientali negativi, potenziali ed effettivi. Eventuali non conformità riscontrate vengono tracciate, valutate e tenute in considerazione per le future assegnazioni di fornitura.

Nel corso del 2022, il numero totale di

fornitori con i quali sono stati intrattenuti rapporti commerciali ammonta a 1.106 soggetti per PSA Italy, 599 coinvolti da PSA Genova Pra' e PSA SECH e i rimanenti 507 da PSA Venice-Vecon.

La maggior parte della spesa per fornitura si concentra per i terminal di PSA Italy sull'acquisto di servizi e di beni strumentali allo svolgimento dell'attività operativa. In particolare, le principali tipologie di servizi acquistati nel 2022 hanno riguardato il ricorso al lavoro portuale temporaneo, le attività di manutenzione dei mezzi di piazzale, le trazioni ferroviarie e handling (principalmente nel terminal di Genova Pra'), l'attività di gestione documentale e coordinamento delle operazioni in entrata e uscita dal terminal, le manutenzioni edili alle banchine e ai piazzali, i servizi di trasporto interni (principalmente per il terminal di Genova Pra'), le attività di asfaltature, il servizio mensa (unicamente per il terminal di Genova Pra'), l'assistenza software, il noleggio di mezzi di sollevamento, l'attività di guardia fuochi.

Per quanto riguarda i beni acquistati nell'anno 2022, la maggior parte della spesa riguarda l'acquisto di: beni strumentali (principalmente semoventi), materiale per la manutenzione elettrica e meccanica, pneumatici per i mezzi di piazzale, gasolio per la movimentazione dei mezzi, energia elettrica e gas.

La progressiva integrazione dell'approvvigionamento sostenibile nella strategia ESG di PSA - e quindi di PSA Italy - garantirà sempre più la consapevolezza dell'impatto generato dall'acquisto di prodotti e servizi, le cui decisioni pesano sull'ambiente e sulla società, lungo la catena del valore.

La Capogruppo PSA ha sviluppato, infatti, un framework per gli appalti sostenibili (SPF - Sustainable Procurement Framework) che prevede il potenziamento delle operazioni responsabili in tema di economia circolare, alternative verdi e sicurezza informatica, mantenendo la linea sui principi di etica e integrità già in atto.



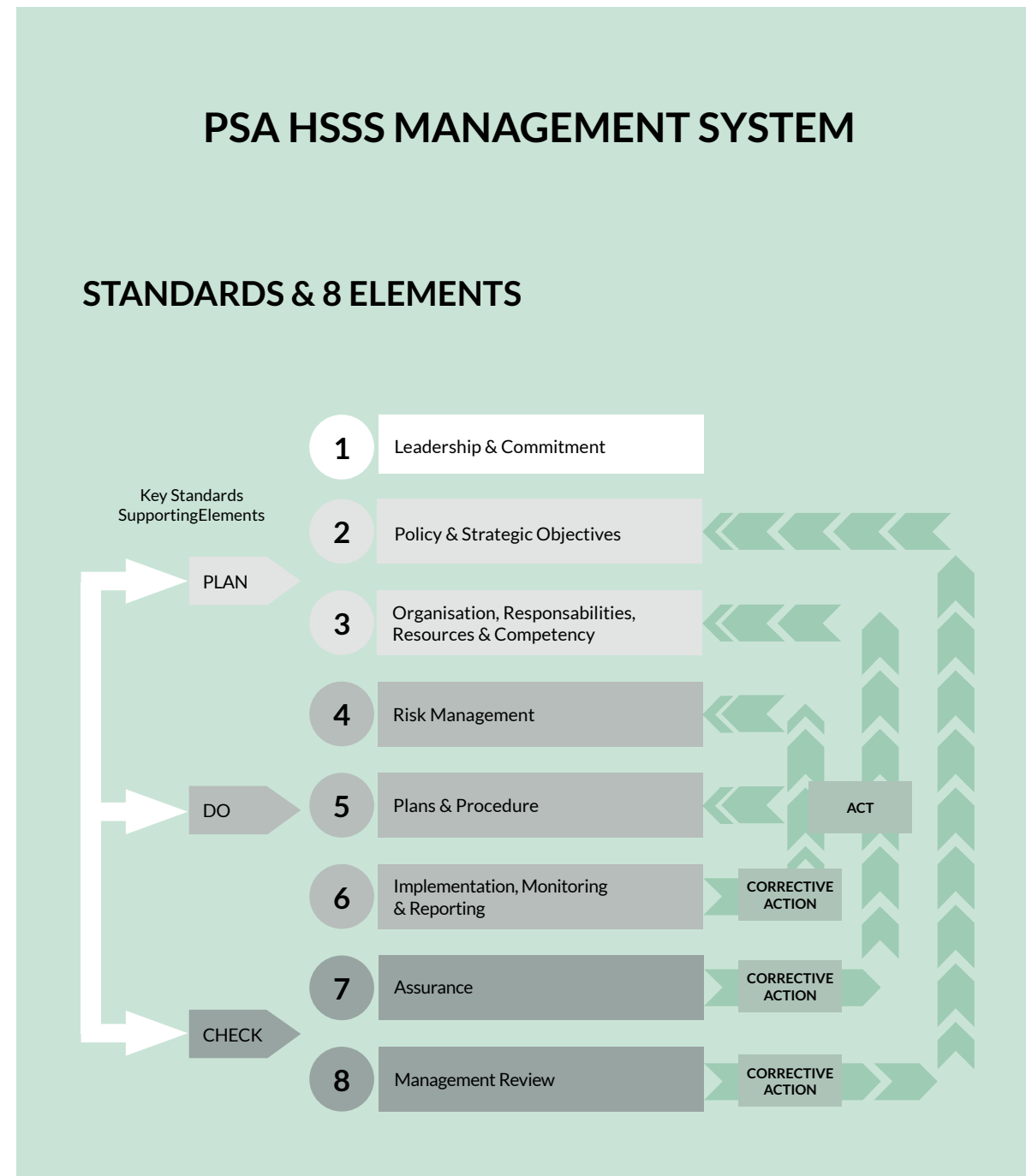
**APPROVVIGIONAMENTO SOSTENIBILE**

1106 fornitori coinvolti da PSA Italy nel 2022

## 6.4 SALUTE E SICUREZZA SUL LAVORO IN PSA ITALY

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

I tre terminal di PSA Italy operano in conformità alla politica e standard del Gruppo PSA.



PSA Genova Pra', PSA SECH e PSA Venice-Vecon hanno scelto, inoltre, di operare secondo lo standard UNI ISO 45001:2018,

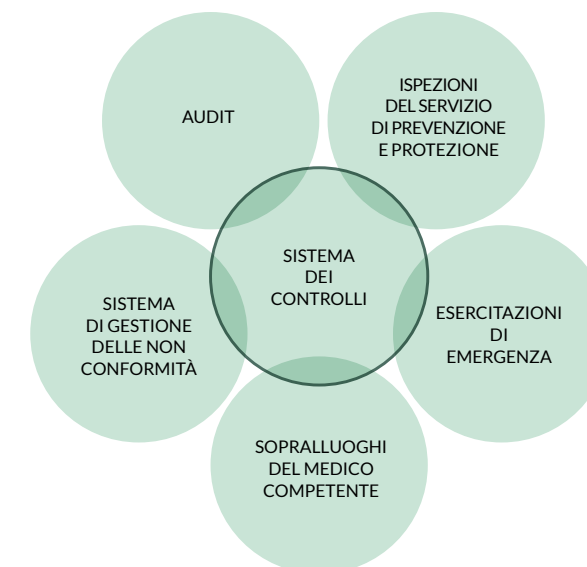
rispondendo all'esigenza di migliorare in modo continuo le prestazioni di salute e sicurezza.

I terminal di PSA Italy implementano, quindi, un sistema di controlli volto ad accertare la conformità del sistema di gestione per la salute e sicurezza agli 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, implementato dai terminal di PSA Italy, consente di identificare i servizi e le attività non conformi ed è articolato principalmente in:
  - audit di prima parte condotti da personale interno e/o esterno qualificato e audit di terza parte condotti da organismi di certificazione indipendenti e accreditati;
  - periodiche e sistematiche ispezioni degli ambienti di lavoro, condotte da personale interno al servizio di prevenzione e protezione, per accertare il rispetto delle prescrizioni e condizioni di salute e sicurezza, in tutti i luoghi e nello svolgimento di tutte le attività aziendali;
  - esercitazioni programmate per testare i

possibili scenari di emergenza identificati da PSA Genova Pra', PSA SECH e PSA Venice-Vecon 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.



## GESTIONE DELLE EMERGENZE IN PSA ITALY – ANNO 2022

Il piano delle emergenze del terminal **PSA Genova Pra'** è stato aggiornato nel 2022 per allineamento alle procedure e alle dotazioni acquistate e testate nel terminal negli ultimi anni; recentemente è stato attuato un coordinamento con il numero 118 locale per definire la migliore procedura di chiamata e l'eventuale recupero di persone con elisoccorso.

Nel 2022, inoltre, nel terminal di **PSA Genova Pra'** sono state condotte le consuete prove annuali di evacuazione dai luoghi di lavoro – compresa l'evacuazione degli operatori dagli impianti gru - e le simulazioni delle situazioni emergenziali pianificate, testate tutte con frequenza almeno triennale, pianificate per l'anno passato. A fronte degli sviluppi della situazione pandemica, la simulazione dell'emergenza sanitaria per lavoratore con sintomatologia riconducibile al COVID 19 è stata annullata.

Nell'anno 2022 si sono verificate dieci emergenze reali, sei delle quali classificate anche come emergenze ambientali; tutte sono risultate gestite efficacemente, come definito nel piano di emergenza aziendale.

Nessuna modifica è intercorsa nell'anno alle dotazioni di emergenza del terminal di **PSA Genova Pra'**, sulle quali erano già stati attivati e ormai conclusi dei percorsi di miglioramento negli anni passati.

Il terminal **PSA SECH**, per l'anno 2022, compatibilmente al perdurare dell'emergenza COVID 19, ha testato lo scenario "incendio nell'area adibita alla sosta temporanea delle merci pericolose" e lo scenario "dispersione di sostanze pericolose", traendo spunto da un evento reale: un travaso tank imo 3 contenente acetil butil acrilato, a seguito di un danneggiamento rilevato durante lo sbarco.

Dall'esito delle prove non è emersa alcuna necessità di modifica del piano di emergenza, che è stato tuttavia revisionato nel corso del 2022 per: recepire le linee guida del Gruppo PSA (indicazione puntuale dei soggetti incaricati della gestione delle emergenze), inserire al suo interno l'ubicazione dei DAE e del nuovo materiale di recupero uomo in condizioni di difficoltà allestito in portineria principale e ad uso dei VVF, nonché per recepire una segnalazione ambientale acquisita dall'organismo di certificazio-

ne in occasione della prima verifica sulla conformità del SGI alla norma 14001:2015 avvenuta a dicembre 2021 (gestione acque di spegnimento incendi).

Per quanto riguarda le dotazioni di emergenza, nel corso del 2022, **PSA SECH** si è dotata di una barella rotolabile e di una barella a rete per il soccorso di uomo in condizioni di recupero difficili. Tali presidi sono stati allocati presso la portineria principale, facilmente reperibili dal personale di soccorso.

Per **PSA SECH**, importante è stato anche l'allestimento, completato nel 2021 ma messo in funzione dal 2022, del sistema di tracking, laser 4th tier RMG. Il sistema di sicurezza per gru di piazzale (transtainer) permette di lavorare in 4° tiro evitando di urtare con i contenitori agganciati allo spreader quelli stoccati a parco; l'urto di contenitori stoccati nei parchi serviti dagli RMG rappresenta, infatti, una delle situazioni incidentali più frequenti per **PSA SECH** e tale iniziativa si prefigge di abbatterne l'incidenza.

Nel terminal **PSA Venice-Vecon**, nel corso del 2022, sono state svolte anche esercitazioni di emergenza in collaborazione con il personale di bordo delle navi da crociera simulando incendi di mezzi presenti in banchina e la necessità di evacuazione del personale di terra per attivazione del piano di emergenza esterno, coinvolgendo anche i mezzi di soccorso dei vigili del fuoco e del presidio di emergenza sanitario di AdSP.

In particolare, sono state svolte tre esercitazioni per simulare tre scenari emergenziali. Le esercitazioni hanno coinvolto il personale che opera durante il servizio crocieristico - squadra di emergenza del terminal e operatori G.p.G Vecon, con compiti di evacuazione del Terminal. È stato inoltre simulato lo scenario emergenziale dell'attivazione del piano di emergenza esterno, in attuazione dell'art. 21 del Decreto Legislativo n. 105/2015 - Piano di Emergenza Esterna Rischio Industriale Polo Industriale di Porto Marghera.

Per quanto riguarda le dotazioni di emergenza, sempre nel 2022 **PSA Venice - Vecon** ha sostituito i DPI antincendio fornendo alla squadra di emergenza nuovi kit per la gestione delle emergenze composti da giaccone antincendio, sovra pantalone antincendio, stivale VVFF, elmetto VVFF completo di visiera e sotto casco e guanto VVFF.

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

PSA Italy attua e mantiene processi mirati alla continua identificazione ed eliminazione dei pericoli per ridurre al minimo i rischi per la salute e sicurezza degli operatori. Tali processi prendono in considerazione, oltre che le attività aziendali di routine, anche le attività non di routine, incidenti, situazioni di emergenza e cambiamenti organizzativi. Una volta terminate le fasi di identificazione dei pericoli e di valutazione dei rischi, i terminal 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. Da segnalare che, nel 2022, l'aggiornamento del documento di valutazione del rischio di **PSA Venice-Vecon** ha introdotto i processi del ciclo crociera e l'allineamento ai sistemi di gestione per tutti gli schemi adottati UNI ISO 45001:2018, UNI EN ISO 14001:2015, UNI CEI EN ISO 50001:2018, UNI EN ISO 9001:2015. È stato quindi necessario aggiornare le valutazioni di rischio specifico quali: rischio

rumore, rischio vibrazioni, rischio campi elettromagnetici, radiazioni ottiche artificiali e rischio microclima.

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

PSA Italy stabilisce processi atti a promuovere la comunicazione, partecipazione, consultazione e coinvolgimento dei lavoratori, in materia di salute e sicurezza, sia in forma diretta sia indiretta attraverso i RLS aziendali; le modalità comunicative azien-

dali 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 HSS<sup>1</sup> e obiettivi per la salute e sicurezza sul luogo di lavoro, security e sostenibilità;
- importanza del proprio contributo all'efficacia ed al miglioramento delle prestazioni del sistema di gestione per la salute e sicurezza e delle implicazioni e delle conseguenze potenziali derivanti dal non essere conformi alle prescrizioni legali e ai requisiti del sistema;
- rilevanza della partecipazione attiva

nell'analisi degli incidenti che li riguardano e dei risultati delle analisi delle relative cause; i terminal assicurano infatti che i lavoratori, a tutti i livelli, siano incoraggiati a segnalare situazioni pericolose, in modo da poter adottare misure preventive e intraprendere azioni correttive;

- importanza del loro coinvolgimento e del personale presente in PSA Genova Pra', PSA SECH e PSA Venice-Vecon durante le attività di audit, per accertare la conformità ai requisiti del sistema

<sup>1</sup> HSS: Health, Safety, Security, Sustainability

- di gestione;
- conoscenza dei rischi presenti nel contesto in cui operano;
- importanza di rispettare le procedure e istruzioni di sicurezza in vigore;
- corretta individuazione dei pericoli, dei rischi per la salute e sicurezza;
- capacità di allontanarsi da situazioni lavorative che ritengono rappresentino un pericolo grave e immediato per la loro vita o salute.
- favoriscano il dialogo e gli scambi, con la finalità di mettere a disposizione dei la-

voratori 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.

## SAFETY WEEK

Nel mese di gennaio 2022 il Gruppo PSA ha ripetuto l'ormai usuale "Settimana della Sicurezza", il cui tema di quest'anno era "Dare valore alla vita"; durante questa settimana i terminal di PSA Italy hanno condiviso con i lavoratori i videomessaggi di sensibilizzazione sulla safety, promossi dal gruppo PSA e hanno avviato le "Safety Walk", passeggiate dei manager in piazzale ed in banchina, un'occasione di incontro e di dialogo con il personale operativo. Nel corso degli ultimi mesi si sono svolte, inoltre, le "Safety walkabout" nelle aree operative dei tre terminal. Alla camminata hanno partecipato i manager e lo staff HSS, i quali hanno osservato le varie aree di lavoro, i piazzali, la banchina, l'officina, i gate commerciali. È stata un'occasione di confronto con i lavoratori per illustrare i comportamenti sicuri da tenere, per raccogliere le loro osservazioni e necessità, per capire se durante i turni lavorativi fossero emerse anomalie o segnalazioni in materia di salute e sicurezza sul lavoro, nonché sull'applicazione delle misure di prevenzione e protezione in essere nei terminal.

## CAMPAGNA "OBIETTIVO 18"

Durante la settimana GO GREEN (dal 19 al 29 settembre 2022), i terminal di PSA Genova Pra', PSA SECH e PSA Venice-Vecon hanno deciso di promuovere gli obiettivi di sostenibilità dell'agenda ONU 2030 e aderire inoltre alla Campagna di sicurezza "Obiettivo 18".

Nell'agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile, "per ottenere un futuro migliore e più sostenibile per tutti", sono citati 17 obiettivi, universali e interconnessi, da raggiungere entro il 2030. Si tratta di obiettivi essenziali come la lotta alla fame e alla povertà, il contrasto al cambiamento climatico, l'uguaglianza sociale e di genere, il diritto alla salute e all'istruzione, il lavoro dignitoso o l'accesso all'acqua e all'energia.

In particolare, per quanto riguarda la salute e sicurezza sul lavoro, considerato che

ancora nel 2020, in Italia sono stati denunciati all'INAIL 554.340 infortuni sul lavoro, di cui 1.270 con esito mortale, la Fondazione LHS\*, con il sostegno del movimento Italia Loves Sicurezza, ad aprile 2022 ha lanciato la campagna di comunicazione "Obiettivo 18", che vuole simbolicamente aggiungere all'interno dell'Agenda 2030 un diciottesimo obiettivo, incentrato sul tema della cultura della salute e sicurezza, sul lavoro e nella vita quotidiana. Il target finale, da raggiungere entro il 2030, è la riduzione del 50% degli incidenti sul lavoro, sulle strade e nelle nostre case.

Al fine di diffondere conoscenze ed esperienze a tutela della salute e sicurezza delle persone e con l'intento di mettere in atto comportamenti sicuri ogni giorno, PSA SECH e PSA Genova Pra' hanno stilato un manifesto composto da 10 principi da leggere, condividere e "fare nostri" affinché non rimangano mera utopia. È stato quindi predisposto un questionario tramite cui è stato chiesto ai lavoratori di scegliere quale fra i 10 principi sia a loro avviso più significativo al fine di contribuire alla riduzione del 50% degli incidenti sul lavoro. Una volta completato il questionario i lavoratori hanno ricevuto un piccolo ma significativo gadget: una t-shirt con il logo aziendale riportante stampati i 17 obiettivi e i dieci punti dell'"Obiettivo 18".

\*(LHS = Leader in Health and Safety è una fondazione di SAIPEM vedi link <https://www.fondlhs.org/metodo-lihs/9>)

## OFFICINA DELLA IDEE DI PSA VENICE-VECON

L'"Officina delle idee" è un'iniziativa di PSA Venice-Vecon avente l'obiettivo di coinvolgere i lavoratori provenienti da diversi reparti, affinché possano confrontarsi offrendo punti di vista diversi sull'attività svolta all'interno del terminal e sulle ricadute in tema di salute e sicurezza, ambiente, qualità, energia e dei processi in generale.

Il gruppo di lavoro è formato da figure che svolgono diverse mansioni all'interno del terminal, in modo tale che si possano creare dei momenti di condivisione e riflessione che permettano ai lavoratori di proporre spunti di miglioramento e idee innovative.

## SORVEGLIANZA SANITARIA

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

Le visite sanitarie vengono effettuate secondo uno scadenziario definito dal medico competente di concerto con i datori di lavoro dei terminali, 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 Reg. EU/2016/679 e del D.lgs. 196/2003, codice in materia di protezione dei dati personali.

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

## FORMAZIONE DEI LAVORATORI IN TEMA DI SALUTE E SICUREZZA

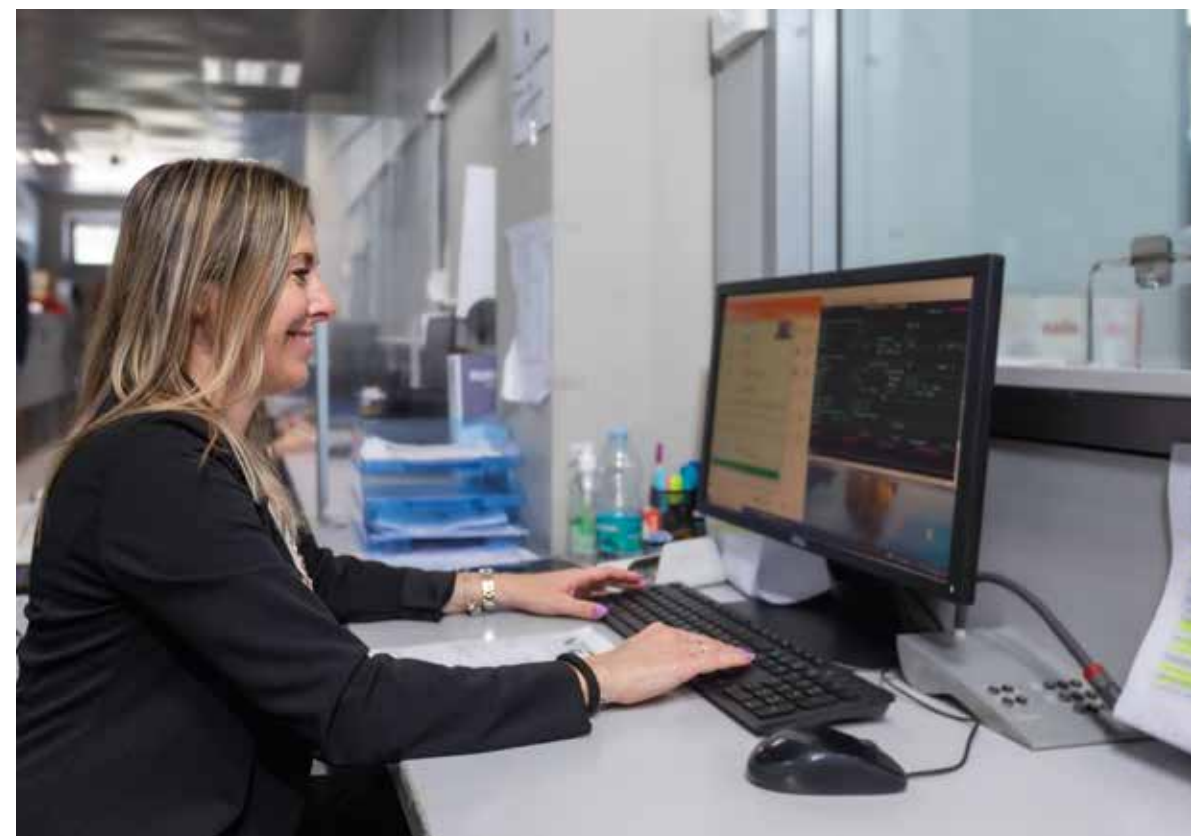
È compito di PSA Genova Pra', PSA SECH e PSA Venice-Vecon attuare un'attività di informazione, formazione e addestramento coerente con le politiche aziendali, i principi etici contenuti, la legislazione applicabile in materia, le norme di adozione volontaria, gli impegni sottoscritti e le azioni correttive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

È compito di PSA Genova Pra', PSA SECH e PSA Venice-Vecon assicurare che i lavoratori siano competenti, compresa la capacità di identificare i pericoli; a tal fine i due siti pianificano, organizzano, attuano e verificano l'apprendimento e l'efficacia delle attività di informazione, formazione e addestramento, internamente o mediante soggetti esterni qualificati. I terminali 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 terminali erogano le seguenti tipologie di formazione in materia di salute e sicurezza garantendo anche gli aggiornamenti previsti secondo i dettami normativi:

- *formazione generale*, della durata di 4 ore riguarda tutti i lavoratori e verte sui concetti generali della sicurezza sul lavoro



(art. 37, D.lgs. n. 81/2008). Tale formazione è erogata *una tantum* a tutto il personale.

- **formazione specifica** è riferita alle mansioni, ai rischi a queste associati ed alle relative misure e procedure di prevenzione e protezione, che sono caratteristici del settore o comparto di appartenenza dell'azienda. La durata della formazione specifica si aggiunge a quella generale ed è variabile di 4, 8 o 12 ore a seconda che sia indirizzata rispettivamente alle mansioni a basso, medio o alto rischio. È ammessa la formazione e-learning per i lavoratori, solo relativamente alla parte generale (4 ore) e non per la parte specifica. Questa formazione viene aggiornata ogni 5 anni sottoponendo i lavoratori a 6 ore di corso.

- **formazione per i preposti** è della durata minima di 8 ore, viene erogata in aggiunta a quella ricevuta come lavoratore e comprende lo sviluppo delle seguenti tematiche:

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

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

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

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

- **formazione per i rappresentanti** dei lavoratori per la sicurezza, ai sensi articolo 37 comma 11 del D.lgs. 81/2008 e s.m. e i. che prevede una formazione iniziale di almeno 32 ore e un aggiornamento annuale di 8 ore.

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

- formazione addetti al primo soccorso, erogata secondo quanto disposto dal D.M. 388/03. Questa ha una durata di 16 ore e viene aggiornata ogni 3 anni attraverso un corso di 6 ore. Gli addetti al primo soccorso sono formati all'utilizzo del defibrillatore automatico esterno (DAE) ed inseriti nella rete regionale dei soggetti abilitati. La formazione specifica sul BLS (Basic Life Support) viene aggiornata ogni 2 anni, come previsto dalla normativa per BLS Re-Training.
- formazione addetti antincendio. Tale formazione, erogata secondo quanto disposto dal D.M. 10/3/98, modificato con D. 2/9/21, effettivo dal 4/10/22, ha una diversa durata, variabile tra le 4 e le 16 ore in base al livello di rischio relativo alla mansione ricoperta. Viene rinnovata ogni 5 anni mediante un corso che varia dalle 2 ore (rischio livello 1) alle 8 ore (rischio livello 3).

- **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 terminali 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. e, per PSA Venice-Vecon, anche in conformità all'Ord. n. 16/2018 dell'AdSP MAS che norma la formazione e abilitazione del personale operante all'interno del Porto di Venezia. Conseguite le abilitazioni previste dalla citata Ordinanza, i formatori di PSA Venice-Vecon hanno erogato ai nuovi addetti operativi i corsi

di formazione per l'abilitazione alla conduzione di forklift, semoventi, trattori portuali, transtainer gommate, gru di banchina, commessi containers; tale attività prevede un esame di una commissione mista di ADSP MAS, art. 17 ex L.84/94 e terminalista, la formazione ha scadenza quinquennale.

- **formazione degli addetti ai lavori elettrici**, a norma CEI EN 50110-1, CEI 11-27 PES (persona esperta) - PAV (persona avvertita) PEI (persona idonea).

## FORMAZIONE DI SICUREZZA NON OBBLIGATORIA EROGATA NELL'ANNO 2022

Poiché per PSA Italy formazione non significa soltanto assolvere all'obbligo previsto da leggi e norme, nel corso del 2022, le aziende hanno offerto ai propri dipendenti l'opportunità di crescere e tenersi aggiornati, per mantenere sempre adeguate le proprie abilità e competenze in materia di sicurezza rispetto all'evoluzione dell'attività lavorativa. Fra le iniziative di crescita che l'organizzazione ha offerto ai propri lavoratori, per PSA Genova Pra' e PSA SECH si evidenzia, per il 2022, l'incontro dei dirigenti e dei preposti aziendali con la fondazione no profit di Saipem LHS (Leader in Health and Safety), che ha l'obiettivo di tenere corsi sulla sicurezza in modo alternativo e dinamico, infondendo nei partecipanti stimoli nuovi per creare una nuova e migliore cultura della sicurezza. La formazione è stata solta tramite metodologie di apprendimento cooperativo ed esperienziale, basato su discussioni, attività di gruppo, giochi di ruolo ed esercizi interattivi che simulano situazioni di vita reale tralasciando la formazione tradizionale per far leva sull'interiorità delle persone e su valori umani universalmente condivisi. Tale sessione formativa ha contribuito ad allineare dirigenti e preposti in merito ai valori condivisi come fondanti della cultura della sicurezza aziendale e a creare maggiore condivisione e collaborazione.

Fra le iniziative formative offerte da PSA Venice-Vecon, si segnalano, nel 2022, i corsi di formazione e addestramento relativi al piano di emergenza e di security, erogati a tutti gli operatori impegnati nel nuovo ciclo operativo crocieristico e gli incontri organizzati con un fisioterapista al fine di insegnare al personale degli esercizi posturali per migliorare il benessere individuale.



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

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

evitare il ripetersi delle medesime tipologie di incidente.

PSA monitora l'andamento infortunistico dei terminal facenti parte del gruppo attraverso l'indicatore Lost Time Injury Frequency Overall, che indica il numero totale di infortuni afferenti all'attività lavorativa occorsi a dipendenti PSA e a lavoratori esterni, per milione di ore lavorate.

Per il 2022 seguono i dati relativi ai tre terminal di PSA Italy.

### LOST TIME INJURY FREQUENCY OVERALL

2022	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE
LTIF	5,80	4,18	3,61

### INFORTUNI SUL LAVORO DEI LAVORATORI DIPENDENTI

LAVORATORI DIPENDENTI	2020			2021			2022		
	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE
N° di infortuni sul lavoro*	14	6	0	16	5	0	18	5	0
- di cui gravi**	8	2	0	2	0	0	3	2	0
- di cui mortali	0	0	0	0	0	0	0	0	0

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

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

### INFORTUNI SUL LAVORO DEI LAVORATORI NON DIPENDENTI\*

LAVORATORI NON DIPENDENTI	2020			2021			2022		
	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE
N° di infortuni sul lavoro	5	1	0	7	2	1	7	1	1
- di cui gravi**	N.D.	N.D.	0	N.D.	N.D.	0	N.D.	N.D.	0
- di cui mortali	0	0	0	0	0	0	0	0	1

\* Inclusi lavoratori Compagnia.

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



**KPI: INFORTUNI SUL LAVORO**

LAVORATORI DIPENDENTI	2020			2021			2022		
	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE
Tasso di incidenza (Incidence Rate)	21,57	25,97	0,00	24,73	22,12	0,00	26,87	22,12	0,00
Indice di frequenza infortuni (Frequency Rate)	14,50	17,05	0,00	16,35	14,06	0,00	18,17	13,97	0,00
Indice di frequenza infortuni mortali (Fatal Frequency Rate)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Indice di frequenza infortuni gravi (High-consequence work- related injuries index)	8,28	5,68	0,00	2,04	0,00	0,00	3,03	5,59	0,00
Indice di frequenza infortuni non gravi (Recordable work- related injuries)	6,21	11,37	0,00	14,31	14,06	0,00	15,14	8,38	0,00
Tasso di gravità infortuni (Severity Rate)	0,89	0,55	0,00	0,47	0,11	0,00	0,62	0,42	0,00
Durata media (Average Duration)	61,71	32,33	0,00	28,87	7,60	0,00	34,28	30,40	0,00

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

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

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

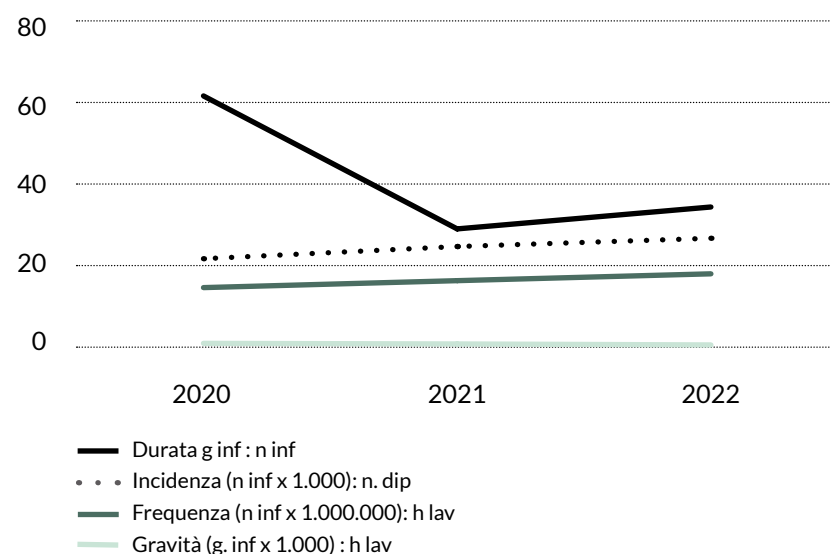


### 6.4.1.1 ANALISI DEGLI INFORTUNI PSA GENOVA PRA'

**F**acendo riferimento in modo più puntuale agli infortuni occorsi ai **dipendenti di PSA Genova Pra'**, nell'anno 2022 il numero degli infortuni denunciati INAIL (18 infortuni sul lavoro, esclusi gli incidenti in itinere) è confrontabile con

il biennio passato (16 nel 2021, 14 nel 2020), osservando la netta diminuzione rispetto agli anni precedenti (dove si contavano circa 30 infortuni all'anno).

#### ANDAMENTO INFORTUNISTICO PSA GENOVA PRA'



Si monitorano anche gli infortuni occorsi al **personale non dipendente** che opera presso il terminal, che nel 2022, come nel precedente anno, è risultato pari a 7 eventi. La maggioranza dei casi di infortunio sono occorsi in officina e magazzino ricambi (39%), a seguire il bordo nave (17%) ed il piazzale di stoccaggio container (17%); l'analisi degli eventi infortunistici rileva come il maggior numero di eventi infortunistici continui ad essere causato da dinamiche associate ad una disattenzione dell'operatore o a cause accidentali, in particolare il 33% dei casi è dovuto a piede in fallo.

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

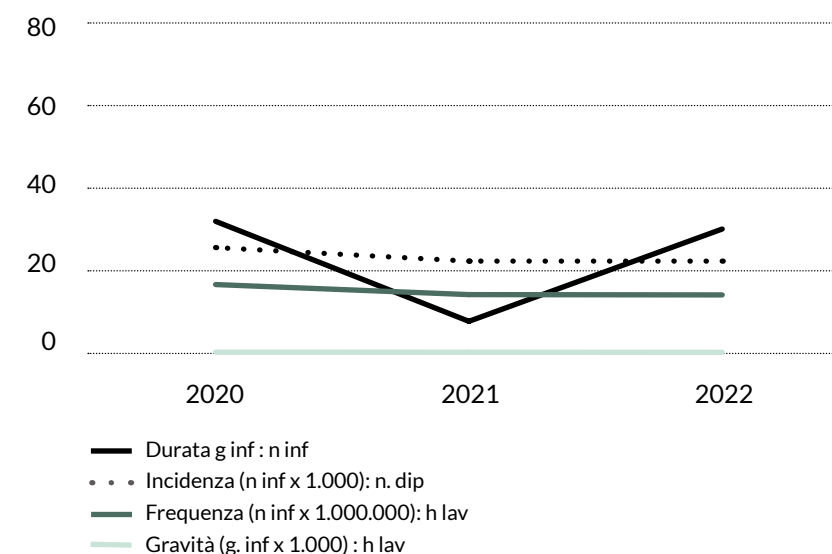
- modifiche da apportare ad attrezzature;
- definizione di istruzioni operative specifiche;
- sensibilizzazione del personale coinvolto negli eventi infortunistici;
- implementazione di misure tecniche aggiuntive per migliorare la sicurezza delle attrezzature o delle macchine.

### 6.4.1.2 ANALISI DEGLI INFORTUNI PSA SECH

**I**n **PSA SECH** nel 2022 si sono verificati 6 infortuni, di cui 5 occorsi a **personale dipendente** e 1 a **personale esterno**. Di questi, due sono risultati essere infortuni gravi, anche se frutto di eventi di piccola entità, in quanto l'assenza dal lavoro ha superato per entrambi i 40 giorni. PSA SECH

ha proseguito, inoltre, a perfezionare il valore dell'LTIF Overall adottato dal gruppo; nel 2022 questo indice si è stabilito a 4,18 contro un obiettivo che era stato fissato a 9. Si riportano i dati relativi all'andamento infortunistico di PSA SECH nel triennio 2020-2022:

#### ANDAMENTO INFORTUNISTICO PSA SECH



I dati statistici di frequenza (14%), incidenza (22%) e gravità (0,42%) sono risultati essere tutti inferiori alla media dei tre anni precedenti (frequenza 19%; incidenza 30%; gravità 0,47%) a riconferma del buon andamento infortunistico aziendale; la durata (30,4 giorni) è aumentata rispetto alla media del triennio precedente (22,6 giorni), in quanto il parametro ha risentito dei due infortuni gravi che hanno superato i 40 giorni di assenza.

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

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

strumenti aziendali a disposizione del personale.

Relativamente ai due infortuni gravi, relativamente ai due infortuni gravi, rispettivamente con prognosi di 49 e 47 giorni, si può affermare che in entrambi i casi le dotazioni in uso ai lavoratori e l'organizzazione del lavoro erano adeguate.

Più nel dettaglio, un infortunio grave si è verificato ad un lavoratore che ha battuto il polso cadendo durante la salita su una gru di piazzale (RMG). Benché il sopralluogo immediatamente successivo all'evento non abbia evidenziato alcuna anomalia nel percorso seguito dall'infortunato, quale azione correttiva si è comunque attivato un controllo generale delle scale di accesso alle gru di piazzale e l'apposizione, laddove necessario, di nuovo nastro antiscivolo.

L'altro infortunio ha riguardato un operatore merce varia, che ha avvertito dolore al braccio durante la movimentazione di

alcuni ganci; considerata anche l'assenza di una causa violenta è verosimile ritenere che l'infortunio sia avvenuto a seguito di una pregressa condizione di affaticamento del braccio del lavoratore.

Tutti gli altri eventi sono stati contraddistinti da una lieve entità ed hanno comportato prognosi contenute.

Per quanto attiene il **personale esterno**, nel corso del 2022 si è verificato 1 infortunio relativo ad un addetto esterno, particolarmente significativo.

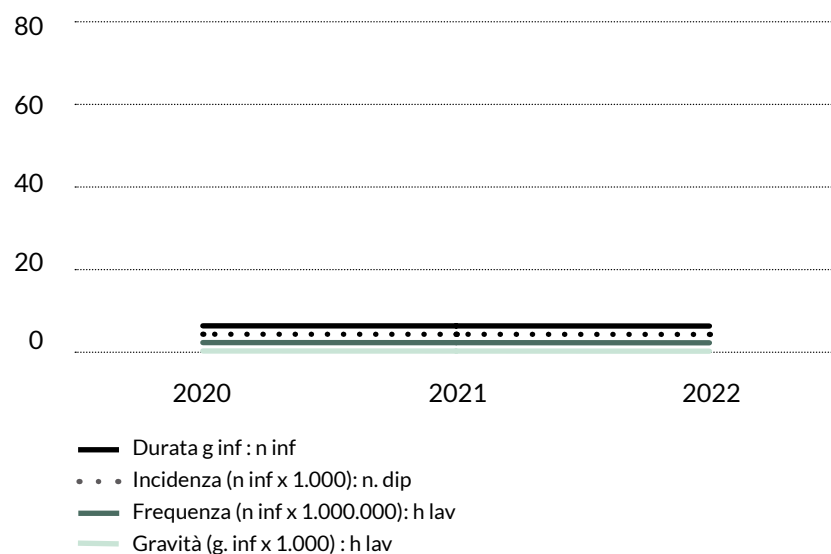
L'evento ha riguardato la collisione tra il furgone della manutenzione e un carrello. Dall'analisi dell'incidente si è concluso che il furgone, guidato dall'infortunato, non ha tenuto conto dell'obbligo di precedenza dei mezzi operativi e sopraggiungeva ad una velocità certamente superiore al limite previsto nelle aree portuali.

L'azione correttiva si è concretizzata nell'invio di una comunicazione di sensibilizzazione alla ditta esterna circa il comportamento tenuto dal proprio addetto.

### 6.4.1.3 ANALISI DEGLI INFORTUNI PSA VENICE-VECON

In **PSA Venice-Vecon** non si sono verificati infortuni a **personale dipendente** nel triennio di riferimento.

#### ANDAMENTO INFORTUNISTICO PSA VENICE-VECON



Per quanto riguarda il personale **non dipendente**, nel corso del 2022, a bordo di una nave ormeggiata al terminal si è pur-

troppo verificato un evento drammatico e doloroso in cui ha perso la vita un lavoratore.

### NEARMISS IN PSA ITALY

L'attenzione dei terminal di PSA Italy è rivolta anche all'individuazione dei **mancati infortuni**, cioè di quegli eventi per i quali, per una fortunosa circostanza, non si sono manifestate conse-

guenze sulle persone, ma che, se queste favorevoli condizioni non si fossero verificate, avrebbero potuto avere degli esiti, talvolta anche di una certa gravità.

L'analisi dei nearmiss rappresenta un

importante strumento di prevenzione, PSA Genova Pra', PSA SECH e PSA Venice-Vecon, pertanto, analizzano e trattano i quasi infortuni con l'obiettivo di identificare nuovi potenziali pericoli e prevedere misure adeguate ed efficaci che possano evitare il ripetersi di tali eventi.

In particolare, a fronte dei nearmiss occorsi nel 2022, **PSA Genova Pra'** ha avviato le seguenti azioni correttive:

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

Per quanto concerne **PSA SECH**, nel corso del 2022 si è verificato un unico nearmiss determinato da un principio di incendio generato a seguito del taglio e della demolizione dei carroporti gommati dismessi. In seguito al verificarsi di tale evento, PSA SECH ha provveduto all'invio di una lettera di contestazione ad una ditta esterna, al fine di sensibilizzare il personale al rispetto delle norme ambientali e di sicurezza vigenti e all'osservanza delle disposizioni contrattuali pattuite.

Per **PSA Venice-Vecon**, le azioni più significative attuate a seguito del verificarsi dei nearmiss hanno riguardato:

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

## LA SECURITY IN PSA ITALY

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

In seguito all'evento dell'11 settembre 2001 e all'emanazione nel 2004 del Codice Internazionale di Security - ISPS Code, i terminal hanno ulteriormente innalzato il loro livello di attenzione volto anche alla gestione di potenziali attacchi terroristici. I terminal di PSA Italy, al fine di garantire il rispetto della politica di Gruppo adottata globalmente da tutti i terminal di PSA, coinvolgono professionisti esperti in materia che li supportino nella valutazione delle minacce relative al terrorismo e nel mantenimento di alti standard di security, in conformità alla normativa di riferimento.

Il personale interno dei terminal PSA con compiti di security partecipa a corsi di formazione specifica, nel rispetto di quanto disposto e previsto dalle norme internazionali e nazionali, e vengono svolti interventi di familiarizzazione con tutto il resto del personale aziendale, al fine di ottenere la maggior consapevolezza possibile del problema da parte di tutti i dipendenti. In PSA Venice-Vecon, nel 2022 è stata altresì svolta un'attività formativa relativa allo sviluppo del recente Port Facility Security Plan, aggiornato per considerare le necessità riconducibili ai nuovi processi di security del ciclo delle navi da crociera ospitate nel terminal.

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

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

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

La formazione e l'addestramento del personale dei terminal in tema di security, oltre che dall'erogazione dei sopracitati corsi, è assicurata in continuità anche dallo svolgimento delle esercitazioni ed addestramenti, dall'indagine degli incidenti, nonché dalla continua informazione erogata dai terminal e dalle indicazioni scaturite durante gli audit.

## 6.5 SECURITY E GESTIONE DELLE MERCI PERICOLOSE IN PSA ITALY

### GESTIONE DELLE MERCI PERICOLOSE IN PSA ITALY

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

I terminal PSA garantiscono la conformità alla normativa nazionale, internazionale e alle raccomandazioni dettate dall'IMO nelle "Revised Recommendations on the Safe Transport of Dangerous Cargoes and Related Activities in Port Areas".

I contenitori di merce pericolosa in ingresso vengono sottoposti ad una serie di controlli atti a verificarne l'idoneità necessaria all'accettazione; in particolare vengono effettuati i seguenti riscontri:

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

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

All'interno delle aree dedicate allo stoccaggio di merci pericolose, i contenitori devono essere posizionati nel rispetto delle relative classi di pericolosità e dei vincoli di segregazione, imposti per questioni di compatibilità tra i diversi materiali stoccati nei contenitori. Sono escluse dalla sosta le merci pericolose appartenenti alle seguenti classi di pericolosità: esplosivi - classe 1 (eccetto

la classe 1.4 S), materie infettanti - classe 6.2 e radioattivi/materiali fissili - classe 7, che possono essere accolte per sbarco e imbarco diretto senza sosta e nel rispetto di quanto previsto dalle ordinanze locali. Le procedure prevedono che venga costantemente monitorato l'assetto del parco IMO, la corretta segregazione e la presenza di eventuali anomalie. La presenza di merci pericolose all'interno di un deposito temporaneo portuale è, infatti, soggetta a continui mutamenti, essendo costantemente influenzata dall'attività di movimentazione (carico/scarico) che avviene al suo interno. Pertanto, l'analisi di rischio è dinamica e viene gestita tramite un software dedicato, Hacpack©, che risulta essere utilizzato in molti altri terminal italiani, e consente di valutare costantemente il rischio in base alla tipologia di merce, alla classe di pericolosità, all'imballaggio, al peso di ogni singolo collo e al peso complessivo del carico dei contenitori presenti a parco. Inoltre, il software è anche in grado di fornire in tempo reale le schede di sicurezza delle merci presenti in deposito per consentire di gestire celermente e correttamente eventuali interventi in emergenza, sia per gli aspetti ambientali che per quello di salute e sicurezza per i lavoratori. I terminal di PSA Genova Pra', PSA SECH e PSA Venice-Vecon, inoltre, si sono dotati di apposite procedure e sistemi di monitoraggio, al fine di garantire la gestione delle merci pericolose e la risposta alle emergenze. A tal proposito, i terminal assicurano la formazione specifica di tutto il personale dipendente, nonché l'informazione a tutto il personale terzo che accede presso le proprie aree, circa i rischi presenti, i comportamenti da tenere e le procedure di emergenza adottate.

### TOTALI IMDG CARGO PSA ITALY 2020 - 2022

IMDG PER CICLO	2020			2021			2022		
	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE
Import	9.724	2.247	47	10.846	2.641	12	11.386	2.030	2
Export	11.948	3.130	962	11.662	4.805	822	12.405	2.697	1.552
<b>Totale contenitori*</b>	<b>21.672</b>	<b>5.377</b>	<b>1.009</b>	<b>22.508</b>	<b>7.446</b>	<b>834</b>	<b>23.791</b>	<b>4.727</b>	<b>1.554</b>
CSC/NSN/TSC**	1.487	216	0	1.329	434	0	1.145	701	4
<b>TOTALE</b>	<b>23.159</b>	<b>5.593</b>	<b>1.009</b>	<b>23.837</b>	<b>7.880</b>	<b>834</b>	<b>24.936</b>	<b>5.428</b>	<b>1.558</b>

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

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

### 6.5.1 PARCO MERCI PERICOLOSE IN 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 da una rete idrica antincendio, oltre che da presidi antincendio mobili. Nel terminal è inoltre disponibile un mezzo mobile antincendio, che il personale addetto alle emergenze del reparto operativo è abilitato ad utilizzare.

Al fine di evitare spandimenti di sostanze

al suolo, nel terminal sono presenti due vasche MAFI trasportabili per la messa in posa di contenitori che presentano colaggi o perdite; nelle vicinanze del parco IMO è custodito un container movimentabile contenente tutto il materiale per la gestione di eventuali emergenze.

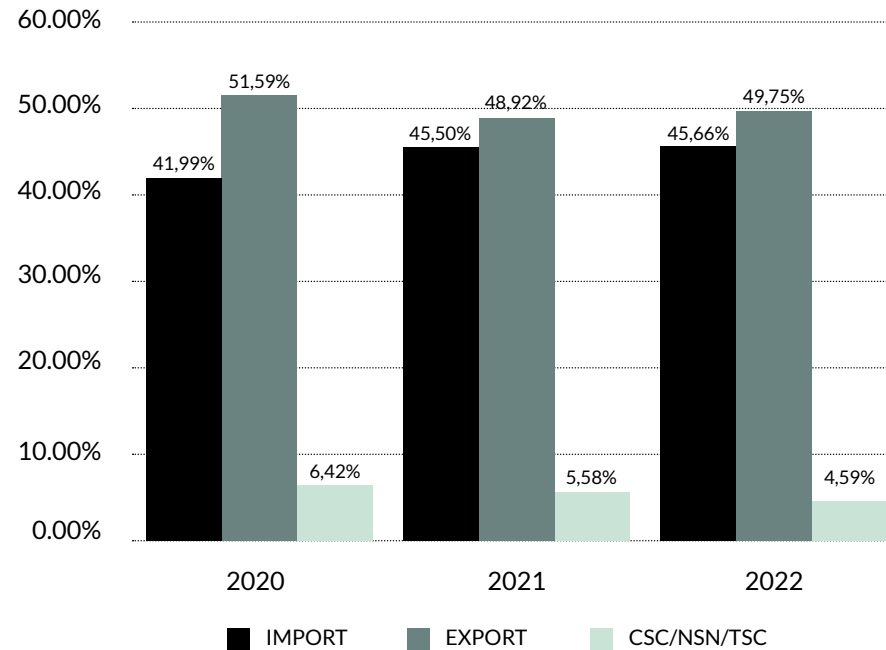
Nella tabella a seguire si riportano i dati percentuali di transito delle merci pericolose nel terminal nel triennio in esame, che dal 2021 sono suddivisi in sottoclassi.

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

CLASSI	DESCRIZIONE	IMPORT (%)			EXPORT (%)			TRANSHIPMENT (%)		
		2020	2021	2022	2020	2021	2022	2020	2021	2022
1.4	Esplosivi	0,00	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00	0,07	0,00	0,00
2	Gas	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2.1	Gas Infiammabili	2,58	2,20	2,18	6,29	6,23	6,29	8,63	6,92	5,62
2.2	Gas non infiammabili/ non tossici	2,81	2,54	1,45	5,17	4,92	5,07	4,66	3,50	3,50
2.3	Gas tossici	0,06	0,03	0,02	0,25	0,15	0,17	0,49	0,47	0,55
3	Liquidi infiammabili	28,55	25,98	21,61	47,53	50,91	50,75	32,57	22,47	30,76
4	Sostanze infiammabili	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
4.1	Solidi infiammabili, materie autoreattive ed esplosivi desensibilizzati	2,94	4,04	2,69	0,71	0,39	0,94	3,62	4,04	2,21
4.2	Materie soggette ad accensione spontanea	0,32	0,33	0,34	0,50	0,51	0,21	0,35	0,86	0,46
4.3	Sostanze che, a contatto con l'acqua emettono gas infiammabili	1,89	0,47	0,40	0,62	0,67	0,61	1,88	1,01	0,64
5	Comburenti e perossidi organici	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
5.1	Sostanze ossidanti	2,37	1,82	2,03	2,19	2,30	1,70	6,19	12,21	5,80
5.2	Perossidi organici	0,68	0,53	0,40	1,36	0,73	1,11	0,70	0,70	0,28
6.1	Sostanze tossiche	5,71	6,83	6,36	3,26	2,47	2,27	1,95	9,10	9,12
8	Sostanze corrosive	20,98	20,61	22,24	14,95	13,72	13,43	10,79	17,19	19,24
9	Materie e oggetti pericolosi diversi	31,12	34,57	40,29	17,16	17,01	17,44	28,11	21,54	21,82

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

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



### 6.5.2 PARCO MERCI PERICOLOSE IN PSA SECH

Il parco IMO di PSA SECH ha una capacità di stoccaggio di 549 TEU; PSA SECH dispone di un impianto antincendio as-servito 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 perico-lose PSA SECH ha allestito una vasca di raccolta, suddivisa in quattro sezioni, con una superficie complessiva di circa 60 me-tri quadri ed i muri perimetrali costruiti in cemento armato.

La vasca è capace di alloggiare quattro contenitori da 20 piedi o due contenitori da 40 piedi ed il relativo contenuto ed è dotata di tubazioni e valvole di intercetta-

zione che permettono l'aspirazione diretta dell'eventuale prodotto presente in una delle sezioni.

Il personale addetto alle emergenze conti-nua ad essere debitamente formato sulle procedure previste dal IMDG Code, non-ché circa l'utilizzo delle attrezzature instal-late, a seguito delle prove pratiche eseguite direttamente sul campo durante i corsi an-tincendio a rischio elevato. A tal proposito si segnala che nel mese di marzo 2022 è stata effettuata un'esercitazione di emergenza, simulando un principio di incendio nell'area adibita alla sosta temporanea delle merci pericolose, traendo spunto da un evento reale di travaso di materiale liquido infiam-mabile da una tank danneggiata ad un'altra.

Dall'analisi statistica riferita al triennio 2020-2022 si può affermare che, anche nel 2022, la movimentazione in export di materiale infiammabile di classe 3 contri-buisca, da sola, per oltre il 40% del totale. Aggiungendovi anche la classe 8 (in legge-ro aumento rispetto al 2021, da 17,98% a 18,87%) e la classe 9 (in leggero aumento rispetto al 2021, da 20,50% a 20,80%) si arriva ad oltre l'80% dell'export totale, in-dicando come questo mercato sia domina-to da queste tre tipologie di classi IMO. Per quanto riguarda l'import la rappresen-tazione dei volumi è più variegata, anche se si può facilmente vedere dalla tabella di rife-rimento come, anche per questo mercato, i

maggiori volumi di contenitori si registrino per la classe 3 (28,28%) e 9 (36,90%). Da segnalare, tuttavia, che rispetto al 2021, dove per l'import la classe maggiormen-te movimentata era la 3, nel 2022 è la classe 9 quella con il maggior numero di movimentazioni. Importanti sono anche le classi 8, 5 e 6. In generale, quest'ultime classi, come le rimanenti, mostrano volumi movimentati in linea con le percentuali del 2021. Infine, relativamente al ciclo di tran-shipment, i volumi maggiori sono stati regi-strati nuovamente per le classi 3 (24,74%), 8 (15,10%) e 9 (25,00%). Da segnalare, rispetto al 2021, un significativo aumento della classe 6.1.

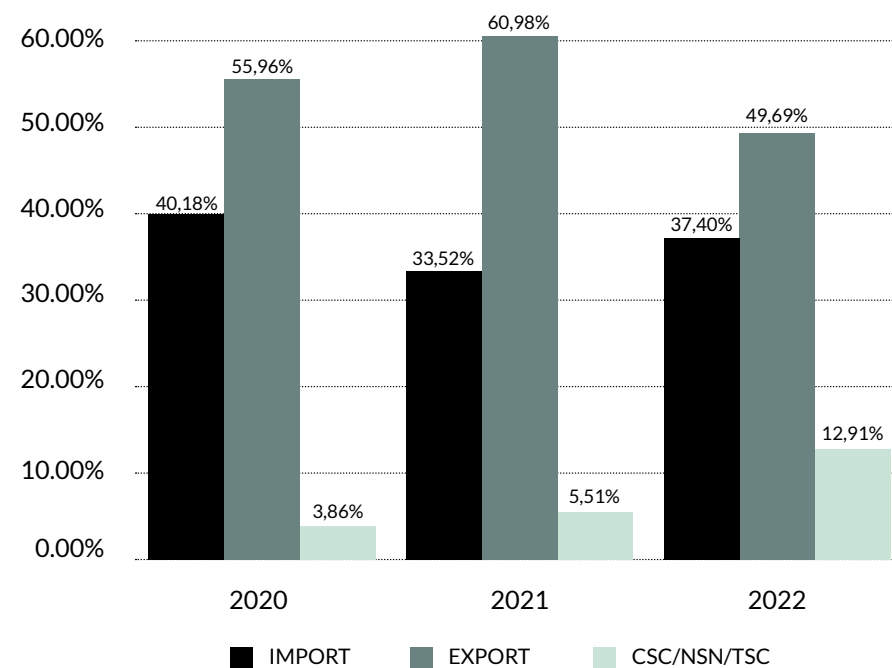
### SCOMPOSIZIONE MERCI PERICOLOSE PER CLASSI DI PERICOLOSITÀ (%) PSA SECH

CLASSI	DESCRIZIONE	IMPORT (%)			EXPORT (%)			TRANSHIPMENT (%)		
		2020	2021	2022	2020	2021	2022	2020	2021	2022
1	Esplosivi	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Gas	0,04	0,04	0,00	0,06	0,06	0,07	0,00	0,00	0,00
2.1	Gas Infiammabili	1,38	2,42	3,20	3,07	5,77	7,94	2,33	6,54	3,91
2.2	Gas non infiammabili/ non tossici	4,32	2,84	2,12	6,20	4,41	4,00	9,30	5,92	4,69
2.3	Gas tossici	0,27	0,27	0,30	0,22	0,23	0,26	0	0,31	0,26
3	Liquidi infiammabili	37,56	39,95	28,28	43,45	42,35	40,01	19,77	25,86	24,74
4	Sostanze infiammabili	0,00	0,00	0,15	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
4.1	Solidi infiammabili, materie autoreattive ed esplosivi desensibilizzati	2,14	2,35	3,99	0,42	0,77	0,45	6,98	9,97	1,82
4.2	Materie soggette ad accensione spontanea	0,13	0,15	0,30	0,32	0,17	0,00	1,16	1,25	0,52
4.3	Sostanze che, a contatto con l'acqua emettono gas infiammabili	0,67	0,38	0,89	0,22	0,29	0,45	2,33	1,25	4,17
5.1	Sostanze ossidanti	3,16	5,26	4,53	2,65	3,66	2,86	5,23	4,67	4,95
5.2	Perossidi organici	0,13	0,53	0,15	1,31	0,87	1,15	2,91	0,62	0,26
6.1	Sostanze tossiche	5,56	6,44	6,36	2,81	2,93	3,15	4,07	3,74	14,58
8	Sostanze corrosive	17,40	13,75	12,86	16,97	17,98	18,87	22,67	22,74	15,10
9	Materie e oggetti pericolosi diversi	27,24	25,63	36,90	22,30	20,50	20,80	23,25	17,13	25,00

Esaminando l'andamento percentuale dei contenitori IMO a seconda del ciclo di trasporto (import, export o altri cicli), si vede come sia preponderante la quantità di contenitori in export (49,69%), seguita da una comune rilevante quantità di contenitori destinati all'import (37,40%). Meno

importante, anche se significativa, la quantità di contenitori appartenenti agli altri cicli (12,91%). Da segnalare che rispetto al 2021 si è assistito ad una contrazione del divario fra i volumi del ciclo in import e del ciclo in export.

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



#### 6.5.3 PARCO MERCI PERICOLOSE IN PSA VENICE-VECON

Per PSA Venice-Vecon il traffico di contenitori di merci pericolose rappresenta una parte residuale del volume complessivo movimentato. Tali contenitori vengono posizionati nell'area dedicata, che è variabile in funzione della quantità e tipologia di classe di pericolosità che definisce il rischio.

Il terminal si è dotato di attrezzature di emergenza per il primo intervento e per il contenimento di colaggi o fuori uscite accidentali di prodotti presenti all'interno dei

contenitori; PSA Venice-Vecon dispone, inoltre, di una rete antincendio con gruppi schiumogeni e di due vasche di contenimento, una mobile e una fissa, in prossimità del deposito dei contenitori di merci pericolose.

Da quando l'azienda ha iniziato ad operare come terminal contenitori (1988), non vi sono stati incidenti che abbiano comportato la fuoriuscita di sostanze pericolose dai contenitori movimentati.





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

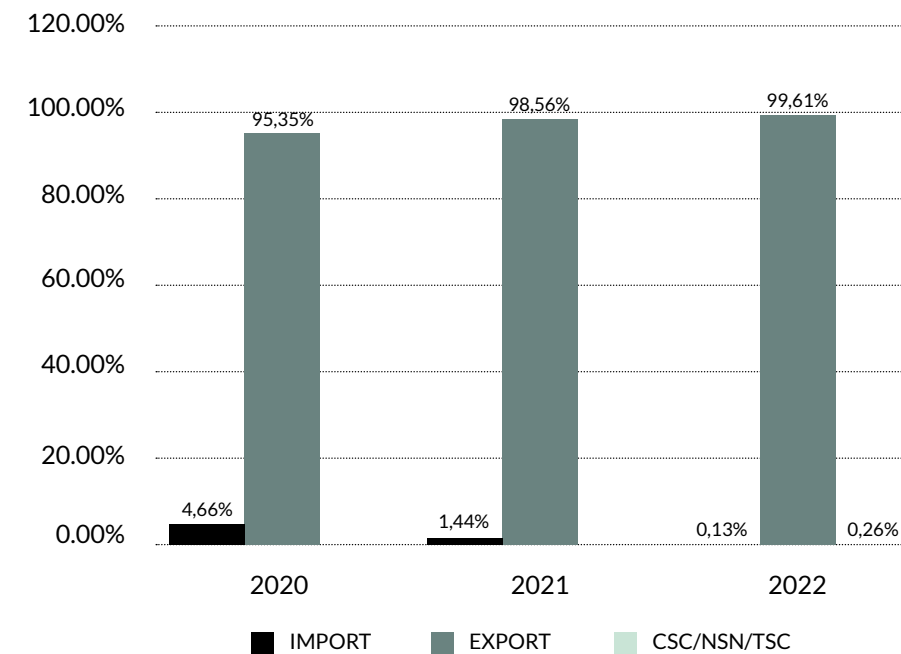
CLASSI	DESCRIZIONE	IMPORT (%)			EXPORT (%)			TRANSHIPMENT (%)		
		2020	2021	2022	2020	2021	2022	2020	2021	2022
1	Esplosivi	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Gas	0,04	0,00	0,40	7,00	8,10	4,90	0,00	0,00	0,00
2.1	Gas Infiammabili	3,90	0,00	0,00	0,80	1,60	0,00	0,00	0,00	0,00
2.2	Gas non infiammabili/ non tossici	2,00	0,00	0,00	7,50	5,80	0,00	0,00	0,00	0,00
2.3	Gas tossici	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3	Liquidi infiammabili	33,30	50,00	0,00	34,50	38,90	44,80	0,00	0,00	0,00
4.1	Solidi infiammabili, materie autoreattive ed esplosivi desensibilizzati	0,00	0,00	0,00	0,80	0,70	0,00	0,00	0,00	0,00
4.2	Materie soggette ad accensione spontanea	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
4.3	Sostanze che, a contatto con l'acqua emettono gas infiammabili	0,04	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
5.1	Sostanze ossidanti	2,00	0,00	0,00	2,10	3,90	0,20	0,00	0,00	0,00
5.2	Perossidi organici	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
6.1	Sostanze tossiche	0,00	0,00	0,00	1,00	1,50	1,00	0,00	0,00	0,00
8	Sostanze corrosive	39,20	33,30	0,00	26,40	19,30	27,80	0,00	0,00	0,00
9	Materie e oggetti pericolosi diversi	11,80	16,70	0,00	20,00	20,10	19,30	0,00	0,00	0,00

Come sopra evidenziato, una discreta parte delle merci movimentate nel corso del triennio 2020 - 2022 appartiene alle clas-

si 3, 8 e 9; il rischio connesso al trasporto può essere considerato di importanza medio-alta.

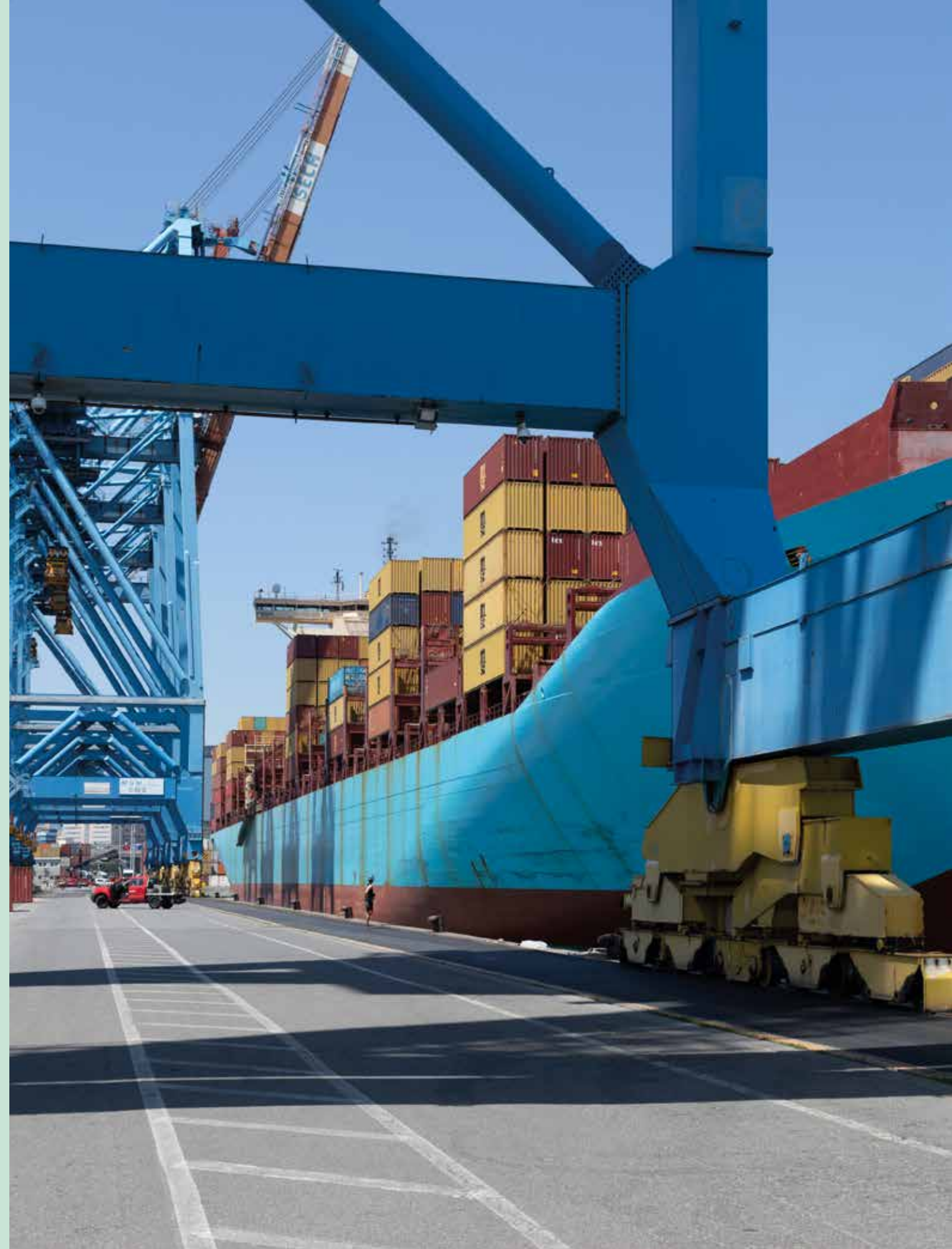


### ANDAMENTO PERCENTUALE DEL NUMERO DI CONTENITORI IMO IMPORT/EXPORT/ALTRI CICLI RISPETTO AL TOTALE PSA VENICE-VECON



**07.**

**GRI  
CONTENT INDEX**

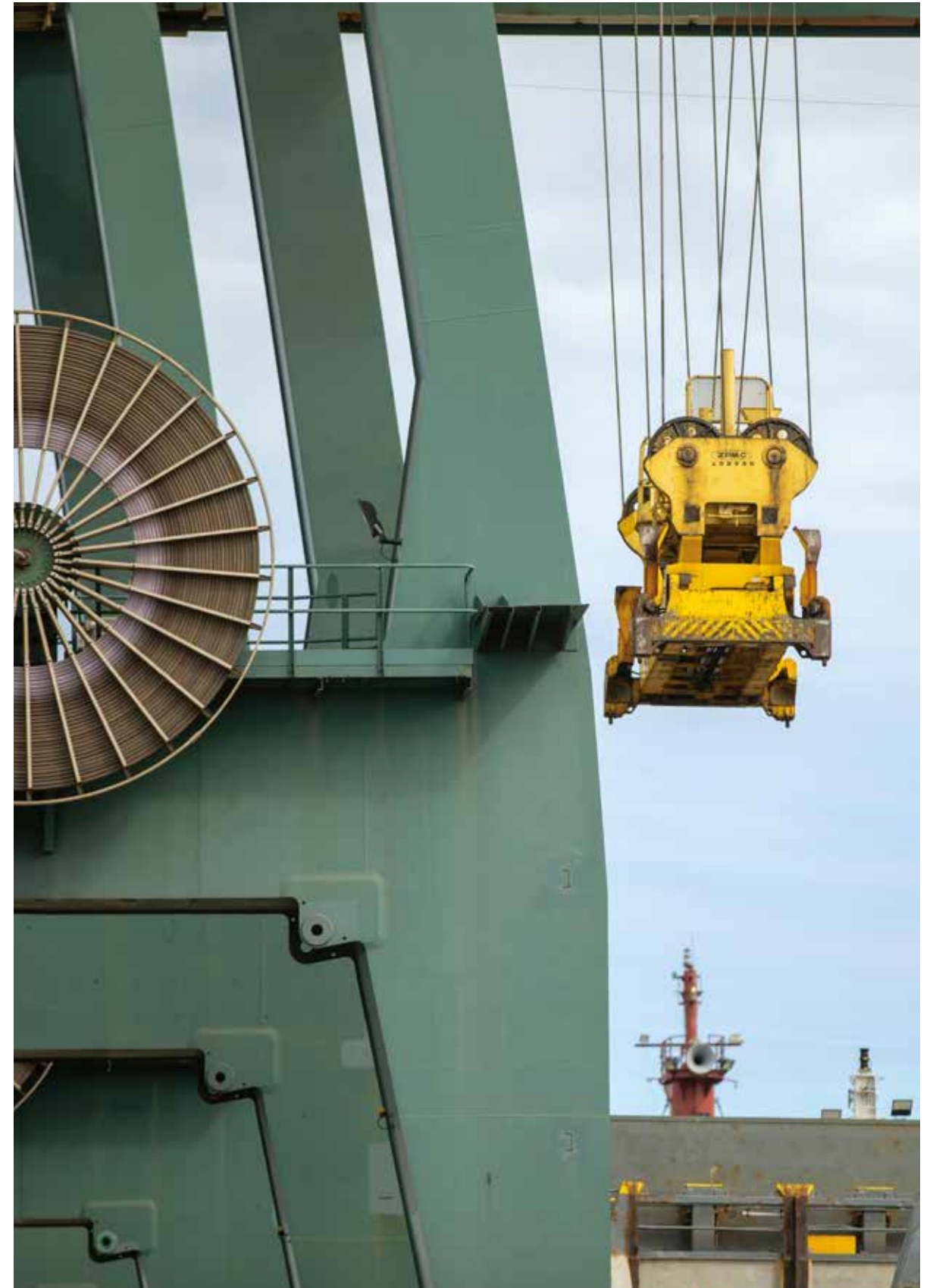


## 7.1 CONTENUTI STANDARD E INDICATORI GRI

**Q**ui di seguito sono riportati l'indice dei contenuti generali (GRI 2 - General Disclosures 2021), il dettaglio degli indicatori che esprimono come PSA Italy presidia ogni argomento materiale (GRI 3 - Material Topics 2021) e l'elenco degli indicatori pubblicati relativi ad ogni aspetto materiale individuato dalle tre organizzazioni (Material Topics, GRI 200 - Economic, GRI 300 - Environmental; GRI 400 - Social). Al fine di facilitare la lettura e la ricerca degli indicatori di inte-

resse, viene riportato per ogni elemento il codice GRI, con eventuale identificazione dell'area di interesse e il paragrafo del report in cui è possibile reperire l'informazione collegata, così come le omissioni e le ragioni di omissione, come previsto dalle linee guida.

Sono altresì evidenziati i temi non materiali, con indicazione della motivazione per cui, pur trattandosi di temi rilevanti, non sono rientrati nell'insieme degli aspetti prioritari ed importanti.



## GRI CONTENT INDEX

Dichiarazione d'uso	PSA Genova Pra', PSA SECH e PSA Venice-Vecon hanno redatto un report in conformità agli Standard GRI per il periodo dal 1° gennaio 2022 al 31 dicembre 2022.
GRI 1 utilizzato	GRI 1: Foundation 2021
Standard di Settore GRI applicabile	Nessun Sector Standard GRI applicabile

GRI STANDARD/ OTHER SOURCE	INFORMATIVA	SDG#
GRI 2: General Disclosures 2021		
1. L'organizzazione e le sue prassi di rendicontazione	2-1 Dettagli organizzativi	
	2-2 Entità incluse nella rendicontazione di sostenibilità dell'organizzazione	
	2-3 Periodo di rendicontazione, frequenza e referente	
	2-4 Restatement delle informazioni	
	2-5 Assurance esterna	
2. Attività e lavoratori	2-6 Attività, catena del valore e altri rapporti commerciali	
	2-7 Dipendenti	8, 10
	2-8 Lavoratori che non sono dipendenti	8
3. Governance	2-9 Struttura e composizione della governance	5, 16
	2-10 Nomina e selezione del massimo organo di governo	5, 16
	2-11 Presidente del massimo organo di governo	16
	2-12 Ruolo del massimo organo di governo nel controllo della gestione degli impatti	16
	2-13 Delega di responsabilità per la gestione di impatti	
	2-14 Ruolo del massimo organo di governo nella rendicontazione di sostenibilità	
	2-15 Conflitti di interesse	
	2-16 Comunicazione delle criticità	
	2-17 Conoscenze collettive del massimo organo di governo	
	2-18 Valutazione della performance del massimo organo di governo	
	2-19 Norme riguardanti le remunerazioni	
	2-20 Procedura di determinazione della retribuzione	
	2-21 Rapporto di retribuzione totale annuale	

POSIZIONE	OMISSIONI		
	INFORMATIVA OMESSA	MOTIVO	SPIEGAZIONE
1.2, 1.3			
Lettera dell'AD agli SH 1.2, 4.3			
3.2, 7.3			
3.2			
3.2			
2, 2.1, 4.1, 4.2, 4.3, 6.3			
4.3, 4.4, 6.1, 6.1.2			
4.3, 4.4, 6.1, 6.1.2			
1.3			
NR	a., b.	Vincoli di riservatezza	
1.3			
1.1, 1.3, 3.1, 3.2, 3.3, 4, 5, 6, 6.4			
1.3			
Lettera dell'AD agli SH 3.1, 3.2			
NR	a., b.	Vincoli di riservatezza	
1.4, 4, 5, 6 (NR per la parte relativa all'ex indicatore 102-34)			
Lettera dell'AD agli SH 6, 6.2			
6			
4.4			
4.4			
4.4			

GRI STANDARD/ OTHER SOURCE	INFORMATIVA	SDG#
4. Strategia, politiche e prassi	2-22 Dichiarazione sulla strategia di sviluppo sostenibile	
	2-23 Impegno in termini di policy	16
	2-24 Integrazione degli impegni in termini di policy	
	2-25 Processi volti a rimediare impatti negativi	
	2-26 Meccanismi per richiedere chiarimenti e sollevare preoccupazioni	16
	2-27 Conformità a leggi e regolamenti	
	2-28 Appartenenza ad associazioni	
5. Coinvolgimento degli stakeholder	2-29 Approccio al coinvolgimento degli stakeholder	
	2-30 Contratti collettivi	8
<b>Material topics</b>		
GRI 3: Temi materiali 2021	3-1 Processo di determinazione dei temi materiali	
	3-2 Elenco di temi materiali	
<b>Performance economica</b>		
GRI 3: Material Topics 2021	3-3 Gestione dei temi materiali	
GRI 201: Performance economica 2016	201-1: Valore economico diretto generato e distribuito	8, 9
	201-2: Implicazioni finanziarie e altri rischi e opportunità risultanti dal cambiamento climatico	13
	201-3: Obblighi riguardanti i piani di benefit definiti e altri piani pensionistici	
	201-4: Assistenza finanziaria ricevuta dal governo.	
<b>Presenza sul mercato</b>		
GRI 3: Material Topics 2021	3-3 Gestione dei temi materiali	
GRI 202: Presenza sul mercato 2016	202-1: Rapporto tra i salari base standard per genere rispetto al salario minimo locale	1, 5, 8
	202-2: Percentuale di alta dirigenza assunta attingendo dalla comunità locale	8
<b>Impatti economici indiretti</b>		
GRI 3: Material Topics 2021	3-3 Gestione dei temi materiali	
GRI 203: Impatti economici indiretti 2016	203-1: Investimenti in infrastrutture e servizi supportati	
	203-2: Impatti economici indiretti significativi	
<b>Prassi di approvvigionamento</b>		
GRI 3: Material Topics 2021	3-3 Gestione dei temi materiali	

POSIZIONE	OMISSIONI		
	INFORMATIVA OMESSA	MOTIVO	SPIEGAZIONE
Lettera degli AD agli SH			
1.1, 5, 6.1.2			
1.1			
1.4, 4, 6			
1.4			
1.4			
1.3			
3.1			
4.4			
3.2, 7.1			
3.2, 7.1			
1.4, 3.2, 4, 5, 6			
4.2, 4.3			
4	Raccomandazione 2.1	Informazioni non disponibili/incomplete	Non rendicontato per attuale indisponibilità del dato (implicazioni e opportunità relative al climate change). Inserito paragrafo sull'adattamento al cambiamento climatico (5.3), parzialmente riconducibile all'indicatore
4.4			
4.3			
1.4, 3.2, 4, 5, 6			
4.4			
4.3			
1.4, 3.2, 4, 5, 6			
3.3, 4			
2, 4.3			
1.4, 3.2, 4, 5, 6			

GRI STANDARD/ OTHER SOURCE	INFORMATIVA	SDG#
GRI 204: Prassi di approvvigionamento 2016	204-1: Proporzione della spesa effettuata a favore di fornitori locali	8
<b>Anticorruzione</b>		
GRI 3: Material Topics 2021	3-3 Gestione dei temi materiali	
GRI 205: Anticorruzione 2016	205-1: Operazioni valutate per determinare i rischi relativi alla corruzione	16
	205-2: Comunicazione e formazione su normative e procedure anticorruzione	16
	205-3: Incidenti confermati di corruzione e misure adottate	16
<b>Comportamento anticompetitivo</b>		
GRI 3: Material Topics 2021	3-3 Gestione dei temi materiali	
GRI 206: Comportamento anticompetitivo 2016	206-1: Azioni legali relative a comportamento anticompetitivo, attività di trust e prassi monopolistiche	16
<b>Tasse</b>		
GRI 3: Material Topics 2021	3-3 Gestione dei temi materiali	
GRI 207: Tasse 2019	207-1: Approccio alle imposte	1, 10, 17
	207-2: Governance relativa alle imposte, controllo e gestione del rischio	1, 10, 17
	207-3: Coinvolgimento degli stakeholder e gestione delle preoccupazioni correlate alle imposte	1, 10, 17
	207-4: Reportistica per Paese	1, 10, 17
<b>Materiali</b>		
GRI 3: Material Topics 2021	3-3 Gestione dei temi materiali	
GRI 301: Materiali 2016	301-1: Materiali utilizzati in base al peso o al volume	8, 12
	301-2: Materiali di ingresso riciclati utilizzati	8, 12
	301-3: Prodotti recuperati e i relativi materiali di confezionamento	8, 12
<b>Energia</b>		
GRI 3: Material Topics 2021	3-3 Gestione dei temi materiali	
GRI 302: Energia 2016	302-1: Consumo di energia interno all'organizzazione	7, 8, 12, 13
	302-2: Consumo di energia esterno all'organizzazione	7, 8, 12, 13
	302-3: Intensità energetica	7, 8, 12, 13
	302-4: Riduzione del consumo di energia	7, 8, 12, 13
	302-5: Riduzioni dei requisiti energetici di prodotti e servizi	7, 8, 12, 13
<b>Acqua ed effluenti</b>		

POSIZIONE	OMISSIONI		
	INFORMATIVA OMESSA	MOTIVO	SPIEGAZIONE
4.3			
1.4, 3.2, 4, 5, 6			
1.4			
1.4	c.	Informazioni non disponibili/incomplete	L'informazione è incompleta per quanto riguarda il numero totale e percentuale di partner aziendali a cui sono state comunicate le normative e procedure anticorruzione dell'organizzazione
1.4			
NR		Non applicabile	Non vi sono, nel 2022, ricorsi che ricadono nell'ambito anticorruzione, antitrust e monopolio
NR		Non applicabile	L'aspetto non è materiale per i tre terminal
NR		Non applicabile	L'aspetto non è materiale per i tre terminal
NR		Non applicabile	L'aspetto non è materiale per i tre terminal
NR		Non applicabile	The terminals operate in only one country
NR		Non applicabile	Non materiale per le attività svolte all'interno dei tre terminal
NR		Non applicabile	Non materiale per le attività svolte all'interno dei tre terminal
NR		Non applicabile	Non materiale per le attività svolte all'interno dei tre terminal
1.4, 3.2, 4, 5, 6			
5.1, 5.1.1			
5.2			
5.1.1			
5.1.1.1, 5.3.1, 5.3.2, 5.3.3			
5.3.1, 5.3.2, 5.3.3			

GRI STANDARD/ OTHER SOURCE	INFORMATIVA	SDG#
GRI 3: Material Topics 2021	3-3 Gestione dei temi materiali	
GRI 303: Acqua ed effluenti 2018	303-1: Interazioni con l'acqua come risorsa condivisa	6, 12
	303-2: Gestione degli impatti legati allo scarico dell'acqua	6
	303-3: Prelievo idrico	6
	303-4: Scarico idrico	6
	303-5: Consumo idrico	6
<b>Biodiversità</b>		
GRI 3: Material Topics 2021	3-3 Gestione dei temi materiali	
GRI 304: Biodiversità 2016	304-1: Siti operativi di proprietà, concessi in leasing o gestiti in aree protette e in aree di elevato valore in termini di biodiversità fuori da aree protette oppure vicini a tali aree	6, 14, 15
	304-2: Impatti significativi di attività, prodotti e servizi sulla biodiversità	6, 14, 15
	304-3: Habitat protetti o ripristinati	6, 14, 15
	304-4: Specie dell'elenco di preservazione nazionale e dell'Elenco Rosso dell'IUCN con habitat in aree interessate da operazioni	6, 14, 15
<b>Emissioni</b>		

POSIZIONE	OMISSIONI		
	INFORMATIVA OMESSA	MOTIVO	SPIEGAZIONE
NR		Non applicabile	Non materiale, cenni descrittivi all'interno del documento (Box "Acqua: prelievo, consumo e scarichi idrici per i terminal)
NR		Non applicabile	Non materiale, cenni descrittivi all'interno del documento (Box "Acqua: prelievo, consumo e scarichi idrici per i terminal)
NR		Non applicabile	Non materiale, cenni descrittivi all'interno del documento (Box "Acqua: prelievo, consumo e scarichi idrici per i terminal)
NR		Non applicabile	Aspetto rendicontato da PSA Genova Pra' e PSA Venice-Vecon, ma non da PSA SECH e parzialmente solo per i punti d) ed e)
NR		Non applicabile	Non materiale per le attività svolte all'interno dei tre terminal
NR		Non applicabile	I terminal PSA Genova Pra' e PSA SECH non sono dislocati in tali aree. Box descrittivo per PSA Venice-Vecon, vista la sua localizzazione sulla Laguna di Venezia (La tutela dell'ambiente marino).
NR		Non applicabile	I terminal PSA Genova Pra' e PSA SECH non sono dislocati in tali aree. Box descrittivo per PSA Venice-Vecon, vista la sua localizzazione sulla Laguna di Venezia (La tutela dell'ambiente marino).
NR		Non applicabile	I terminal PSA Genova Pra' e PSA SECH non sono dislocati in tali aree. Box descrittivo per PSA Venice-Vecon, vista la sua localizzazione sulla Laguna di Venezia (La tutela dell'ambiente marino).
NR		Non applicabile	I terminal PSA Genova Pra' e PSA SECH non sono dislocati in tali aree. Box descrittivo per PSA Venice-Vecon, vista la sua localizzazione sulla Laguna di Venezia (La tutela dell'ambiente marino).

GRI STANDARD/ OTHER SOURCE	INFORMATIVA	SDG#
GRI 3: Material Topics 2021	3-3 Gestione dei temi materiali	
GRI 305: Emissioni 2016	305-1: Emissioni di gas a effetto serra (GHG) dirette (Scope 1)	3, 12, 13, 14, 15
	305-2: Emissioni di gas a effetto serra (GHG) indirette da consumi energetici (Scope 2)	3, 12, 13, 14, 15
	305-3: Altre emissioni di gas a effetto serra (GHG) indirette (Scope 3)	3, 12, 13, 14, 15
	305-4: Intensità delle emissioni di gas a effetto serra (GHG)	13, 14, 15
	305-5: Riduzione di emissioni di gas a effetto serra (GHG)	13, 14, 15
	305-6: Emissioni di sostanze che riducono lo strato di ozono (ODS)	3, 12
	305-7: Ossidi di azoto (NOx), ossidi di zolfo (SOx) e altre emissioni nell'aria rilevanti	3, 12, 14, 15
<b>Rifiuti</b>		
GRI 3: Material Topics 2021	3-3 Gestione dei temi materiali	
GRI 306: Rifiuti 2020	306-1: Generazione di rifiuti e impatti significativi correlati ai rifiuti	3, 6, 11, 12
	306-2: Gestione di impatti significativi correlati ai rifiuti	3, 6, 8, 11, 12
	306-3: Rifiuti generati	3, 6, 11, 12, 15
	306-4: Rifiuti non conferiti in discarica	3, 11, 12
	306-5: Rifiuti conferiti in discarica	3, 6, 11, 12, 15
<b>Valutazione ambientale dei fornitori</b>		
GRI 3: Material Topics 2021	3-3 Gestione dei temi materiali	
GRI 308: Valutazione ambientale dei fornitori 2016	308-1: Nuovi fornitori che sono stati selezionati utilizzando criteri ambientali	
	308-2: Impatti ambientali negativi nella catena di fornitura e misure adottate	
<b>Occupazione</b>		
GRI 3: Material Topics 2021	3-3 Gestione dei temi materiali	
GRI 401: Occupazione 2016	401-1: Assunzioni di nuovi dipendenti e avvicendamento dei dipendenti	5, 8, 10
	401-2: Benefici per i dipendenti a tempo pieno che non sono disponibili per i dipendenti a tempo determinato o part-time	3, 5, 8, 10
	401-3: Congedo parentale	5, 8

POSIZIONE	OMISSIONI		
	INFORMATIVA OMESSA	MOTIVO	SPIEGAZIONE
1.4, 3.2, 4, 5, 6			
5.1.3			
5.1.3			
5.1.3			
5.1.3			
5.1.3, 5.3.1, 5.3.2, 5.3.3			
5.1.3			
5.1.3			
1.4, 3.2, 4, 5, 6			
5.1.2			
5.1.2			
5.1.2.1, 5.1.2.2, 5.1.2.3			
5.1.2.1, 5.1.2.2, 5.1.2.3			
5.1.2.1, 5.1.2.2, 5.1.2.3			
1.4, 3.2, 4, 5, 6			
6.3			
6.3	a.	Informazioni non disponibili/incomplete	L'informazione è incompleta per quanto riguarda la percentuale di nuovi fornitori che sono stati selezionati utilizzando criteri ambientali.
1.4, 3.2, 4, 5, 6			
6.1.1			
4.4			
6.1.1			



GRI STANDARD/ OTHER SOURCE	INFORMATIVA	SDG#
<b>Gestione del lavoro e delle relazioni sindacali</b>		
GRI 3: Material Topics 2021	3-3 Gestione dei temi materiali	
GRI 402: Gestione del lavoro e delle relazioni sindacali 2016	402-1: Periodi minimi di preavviso in merito alle modifiche operative	8
<b>Salute e sicurezza sul lavoro</b>		
GRI 3: Material Topics 2021	3-3 Gestione dei temi materiali	
GRI 403: Salute e sicurezza sul lavoro 2018	403-1: Sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro	8
	403-2: Identificazione del pericolo, valutazione del rischio e indagini sugli incidenti	8
	403-3: Servizi per la salute professionale	8
	403-4: Partecipazione e consultazione dei lavoratori in merito a programmi di salute e sicurezza sul lavoro e relativa comunicazione	8, 16
	403-5: Formazione dei lavoratori sulla salute e sicurezza sul lavoro	8
	403-6: Promozione della salute dei lavoratori	3
	403-7: Prevenzione e mitigazione degli impatti in materia di salute e sicurezza sul lavoro direttamente collegati da rapporti di business	8
	403-8: Lavoratori coperti da un sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro	8
	403-9: Infortuni sul lavoro	3, 8, 16
	403-10: Malattia professionale	3, 8, 16
<b>Formazione e istruzione</b>		
GRI 3: Material Topics 2021	3-3 Gestione dei temi materiali	
GRI 404: Formazione e istruzione 2016	404-1: Numero medio di ore di formazione all'anno per dipendente	4, 5, 8, 10
	404-2: Programmi di aggiornamento delle competenze dei dipendenti e di assistenza nella transizione	8
	404-3: Percentuale di dipendenti che ricevono periodicamente valutazioni delle loro performance e dello sviluppo professionale	5, 8, 10
<b>Diversità e pari opportunità</b>		
GRI 3: Material Topics 2021	3-3 Gestione dei temi materiali	
GRI 405: Diversità e pari opportunità 2016	405-1: Diversità negli organi di governance e tra i dipendenti	5, 8
	405-2: Rapporto tra salario di base e retribuzione delle donne rispetto agli uomini	5, 8, 10
<b>Non discriminazione</b>		
GRI 3: Material Topics 2021	3-3 Gestione dei temi materiali	
GRI 406: Non discriminazione 2016	406-1: Episodi di discriminazione e misure correttive adottate	5, 8

POSIZIONE	OMISSIONI		
	INFORMATIVA OMESSA	MOTIVO	SPIEGAZIONE
1.4, 3.2, 4, 5, 6			
4.4			
1.4, 3.2, 4, 5, 6			
6.4, 6.4.1			
6.4, 6.4.1, 6.7			
6.4			
6.4			
6.4			
4.4, 6.4			
6.4, 6.4.1, 6.7			
6.4			
6.4.1			
6.4.1			
1.4, 3.2, 4, 5, 6			
6.2			
6.2			
6.2			
1.4, 3.2, 4, 5, 6			
6.1.1			
6.1.1			
NR		Non applicabile	Non materiale per assenza di episodi di tal tipo

GRI STANDARD/ OTHER SOURCE	INFORMATIVA	SDG#
<b>Libertà di associazione e contrattazione collettiva</b>		
GRI 3: Material Topics 2021	3-3 Gestione dei temi materiali	
GRI 407: Libertà di associazione e contrattazione collettiva 2016	407-1: Attività e fornitori presso i quali il diritto alla libertà di associazione e di contrattazione collettiva potrebbero essere a rischio	8
<b>Lavoro minorile</b>		
GRI 3: Material Topics 2021	3-3 Gestione dei temi materiali	
GRI 408: Lavoro minorile 2016	408-1: Attività e fornitori che presentano un rischio significativo di episodi di lavoro minorile	5, 8, 16
<b>Lavoro forzato o obbligatorio</b>		
GRI 3: Material Topics 2021	3-3 Gestione dei temi materiali	
GRI 409: Lavoro forzato o obbligatorio 2016	409-1: Attività e fornitori che presentano un rischio significativo di episodi di lavoro forzato o obbligatorio	5, 8
<b>Pratiche di sicurezza</b>		
GRI 3: Material Topics 2021	3-3 Gestione dei temi materiali	
GRI 410: Pratiche di sicurezza 2016	410-1: Personale di sicurezza che ha seguito corsi di formazione sulle pratiche o procedure riguardanti i diritti umani	16
<b>Diritti delle popolazioni indigene</b>		
GRI 3: Material Topics 2021	3-3 Gestione dei temi materiali	
GRI 411: Diritti delle popolazioni indigene 2016	411-1: Episodi di violazioni dei diritti delle popolazioni indigene	2
<b>Comunità locali</b>		
GRI 3: Material Topics 2021	3-3 Gestione dei temi materiali	
GRI 413: Comunità locali 2016	413-1: Operazioni con il coinvolgimento della comunità locale, valutazioni degli impatti e programmi di sviluppo	
	413-2: Operazioni con rilevanti impatti effettivi e potenziali sulle comunità locali	1, 2
<b>Valutazione sociale dei fornitori</b>		
GRI 3: Material Topics 2021	3-3 Gestione dei temi materiali	
GRI 414: Valutazione sociale dei fornitori 2016	414-1: Nuovi fornitori che sono stati selezionati utilizzando criteri sociali	5, 8, 16
	414-2: Impatti sociali negativi nella catena di fornitura e azioni intraprese	5, 8, 16
<b>Politica pubblica</b>		
GRI 3: Material Topics 2021	3-3 Gestione dei temi materiali	
GRI 415: Politica pubblica 2016	415-1: Contributi politici	16

POSIZIONE	OMISSIONI		
	INFORMATIVA OMESSA	MOTIVO	SPIEGAZIONE
NR		Non applicabile	Non materiale per il quadro normativo in cui sono inseriti i terminal
NR		Non applicabile	PSA Italy non ha sedi operative dislocate in Paesi che ricorrono al lavoro minorile
NR		Non applicabile	PSA Italy non ha sedi operative dislocate in Paesi che ricorrono al lavoro forzato o obbligatorio
NR		Non applicabile	PSA Italy non ha sedi operative dislocate in Paesi che operano in violazione del rispetto dei diritti umani
NR		Non applicabile	PSA Italy non ha sedi operative dislocate in Paesi che operano in violazione del rispetto dei popoli indigeni
1.4, 3.2, 4, 5, 6			
3.1, 4.3			
3.1, 4.3			
1.4, 3.2, 4, 5, 6			
6.3			
6.3	c., d., e.	Informazioni non disponibili/incomplete	L'informazione è incompleta per quanto riguarda il processo a valle nell'identificazione degli impatti sociali negativi
NR		Non applicabile	Non materiale, collegato al topic GRI 207

GRI STANDARD/ OTHER SOURCE	INFORMATIVA	SDG#
<b>Salute e sicurezza dei clienti</b>		
GRI 3: Material Topics 2021	3-3 Gestione dei temi materiali	
GRI 416: Salute e sicurezza dei clienti 2016	416-1: Valutazione degli impatti sulla salute e la sicurezza di categorie di prodotti e servizi	
	416-2: Episodi di non conformità relativamente agli impatti su salute e sicurezza di prodotti e servizi	16
<b>Marketing ed etichettatura</b>		
GRI 3: Material Topics 2021	3-3 Gestione dei temi materiali	
GRI 417: Marketing ed etichettatura 2016	417-1: Requisiti relativi all'etichettatura e informazioni su prodotti e servizi	12
	417-2: Episodi di non conformità concernenti l'etichettatura e informazioni su prodotti e servizi	16
	417-3: Episodi di non conformità concernenti comunicazioni di marketing	16
<b>Privacy dei clienti</b>		
GRI 3: Material Topics 2021	3-3 Gestione dei temi materiali	
GRI 418: Privacy dei clienti 2016	418-1: Fondati reclami riguardanti violazioni della privacy dei clienti e perdita di loro dati	16

## 7.2 ALTRI TEMI

ALTRI TEMI	DESCRIZIONE	PARAGRAFO
OPTIMISATION OF GLOBAL SUPPLY CHAIN	Essere leader nei miglioramenti in tema di sostenibilità all'interno della catena di approvvigionamento di spedizione e logistica, collaborando con fornitori, partner e clienti sull'ottimizzazione dei percorsi e opzioni di trasporto alternative, per sempre migliori efficienza e sicurezza. Gli esempi includono soluzioni intermodali (es. passaggio da autotrasporto a treno/nave)	2.1
INNOVATION & TECHNOLOGY	Innovare e sfruttare la tecnologia per guidare la digitalizzazione, creando operazioni più efficienti e sostenibili	3.1
SUSTAINABLE TERMINAL DEVELOPMENT	Garantire che la pianificazione, la progettazione e lo sviluppo delle infrastrutture e delle operazioni portuali tengano conto e minimizzino gli impatti ambientali derivanti dallo sviluppo e dalla bonifica del territorio.	3.3
LABOUR RELATIONS AND WORKER WELLBEING	Mantenere solide relazioni con i sindacati, stabilire standard di lavoro basati sulle migliori pratiche, compreso il rispetto dei diritti umani, avere tolleranza zero nei confronti della schiavitù moderna e garantire il benessere dei lavoratori	4.4
MARINE PROTECTION AND CONSERVATION	Proteggere la biodiversità marina e prevenire l'inquinamento degli oceani attraverso una gestione responsabile delle operazioni portuali e marine attuali, nonché attività di conservazione	5

POSIZIONE	OMISSIONI		
	INFORMATIVA OMESSA	MOTIVO	SPIEGAZIONE
1.4, 3.2, 4, 5, 6			
6.4			
6.4			
NR		Non applicabile	Non applicabile alla tipologia di servizio erogata dai terminal
NR		Non applicabile	Non applicabile alla tipologia di servizio erogata dai terminal
NR	a.	Informazioni non disponibili/incomplete	Non rendicontato per attuale indisponibilità di dati specifici
1.4, 3.2, 4, 5, 6			
1.4			

ALTRI TEMI	DESCRIZIONE	PARAGRAFO
WATER USE AND POLLUTION	Garantire un uso efficiente dell'acqua e una gestione responsabile dello scarico delle acque reflue.	5.1
CONTRIBUTION TOWARDS A CIRCULAR ECONOMY	Adottare approcci più circolari per ottimizzare l'uso delle risorse, ridurre al minimo i rifiuti generati durante le nostre operazioni e aumentare il riciclaggio.	5.1.2
CLIMATE CHANGE ADAPTATION	Rafforzare la resilienza e la gestione degli impatti fisici e di transizione dei rischi climatici su infrastrutture, operazioni, comunità ed ecosistemi circostanti, nonché la disponibilità a sfruttare le opportunità in un'economia a basse emissioni di carbonio. Gli esempi includono l'aggiornamento delle infrastrutture e delle attrezzature civili per la protezione da eventi meteorologici estremi e l'urgenza di investimenti verdi per attrezzature e operazioni.	5.3
PORT SECURITY	Garantire la sicurezza e la protezione delle operazioni portuali, compresa la gestione responsabile delle merci pericolose, nonché collaborare con le autorità e i partner di riferimento per mettere in atto controlli adeguati utili alla salvaguardia del business dal terrorismo e dal commercio illecito.	6.5

## 7.3 FUNZIONI RESPONSABILI

---

Per informazioni, commenti, richieste o osservazioni sui contenuti del report di sostenibilità 2022 di PSA Italy potete scrivere alle funzioni preposte inviando una lettera o e-mail ai seguenti contatti:

**Paola Cavassa e Tiziana Gianuzzi**

Calata Sanità, Palazzina Uffici  
16126 - Genova

PSA-Italy-SustainabilityReporting@  
globalpsa.com

[www.psaitaly.com](http://www.psaitaly.com)