



# GOING BEYOND STANDARDS

---

SUSTAINABILITY 2023 AT  **PSA** ITALY

# CREDITI



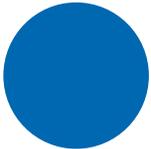
Redazione: Paola Cavassa e Tiziana Gianuzzi  
Estrazione dei dati: Team di Lavoro di PSA Genova Pra', PSA SECH e PSA Venice-Vecon  
Direzione creativa: Studio Blinking City  
Art Direction e graphic design: Marina Pezzotta  
Fotografie: Gianluca Giannone e Andrea Mignolo

Si ringraziano  
Rimorchiatori Riuniti Porti di Genova e Venezia  
Corpo Piloti dei Porti di Genova e Venezia  
Gruppo Antichi Ormeggiatori dei Porti di Genova e Venezia  
Fondazione Accademia Italiana della Marina Mercantile e Comune di Arenzano - Villa Figoli.

Copyright  
© 2024 PSA Genova Pra', PSA SECH e PSA Venice-Vecon per i contenuti testuali  
© 2024 Blinking City per i contenuti fotografici  
© 2024 Caroline Lim per l'illustrazione "Cultura FISH"

# SOMMARIO

6



Messaggio dell'amministratore delegato di PSA Italy agli stakeholder

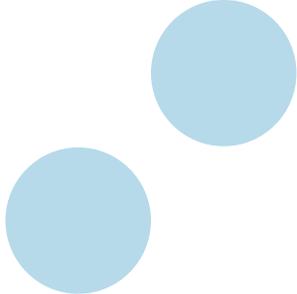
9



**1** Presentazione di PSA Italy

- 11 1.1 Mission e politica
- 14 1.2 Storia
- 30 1.3 Assetto proprietario e corporate governance
- 34 1.4 Condotta etica e conformità normativa

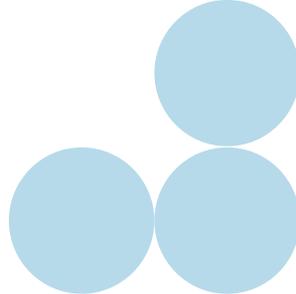
41



**2** Mercato di riferimento

- 52 2.1 Ottimizzazione della catena del valore

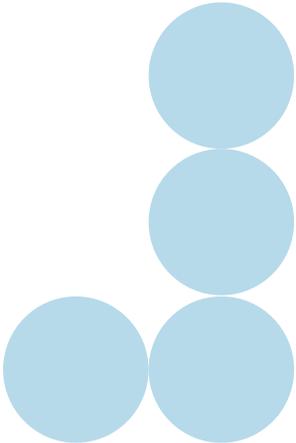
57



**3** L'approccio sostenibile di PSA Italy

- 58 3.1 Coinvolgimento degli stakeholder
- 70 3.2 Analisi di materialità
- 73 3.3 Impatti, desiderata, obiettivi e traguardi

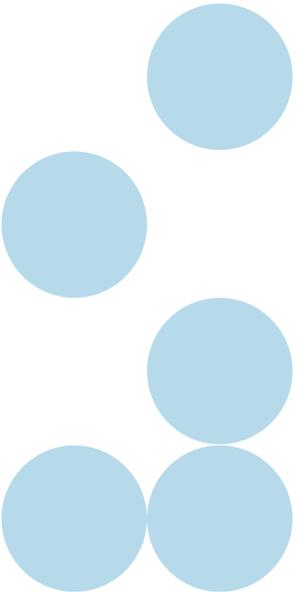
85



**4** La sostenibilità economica

- 86 4.1 Stato patrimoniale
- 88 4.2 Risultati di gestione
- 91 4.3 Valore economico diretto generato e distribuito
- 103 4.4 Contratti di lavoro, remunerazione e incentivi

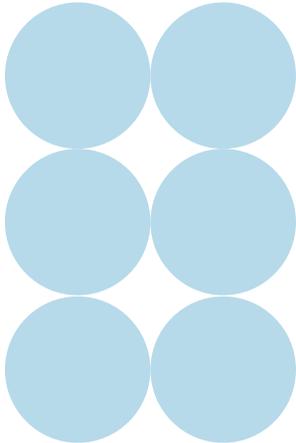
107



**5** La sostenibilità ambientale

- 111 5.1 Impatti ambientali diretti
  - 114 5.1.1 Consumo di risorse
  - 130 5.1.2 Produzione di rifiuti
  - 150 5.1.3 Emissioni in atmosfera
- 165 5.2 Impatti ambientali indiretti
- 170 5.3 Adattamento al cambiamento climatico
  - 173 5.3.1 Riduzione degli impatti in PSA Genova Pra'
  - 174 5.3.2 Riduzione degli impatti in PSA SECH
  - 175 5.3.3 Riduzione degli impatti in PSA Venice-Vecon

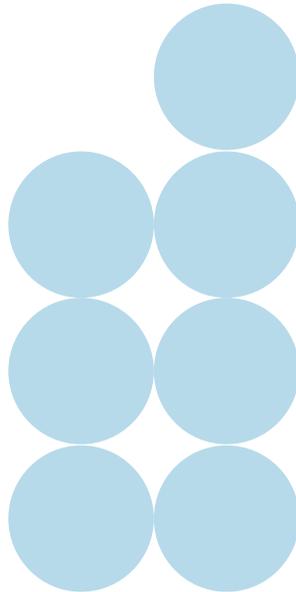
177



**6** La sostenibilità sociale

- 178 6.1 Diversità e inclusione
  - 180 6.1.1 Evoluzione e composizione del personale
  - 188 6.1.2 Ricerca e selezione
- 191 6.2 Formazione e crescita personale
- 195 6.3 Approvvigionamento sostenibile
- 196 6.4 Salute e sicurezza sul lavoro
- 215 6.5 Security e gestione delle merci pericolose
  - 217 6.5.1 Parco merci pericolose in PSA Genova Pra'
  - 218 6.5.2 Parco merci pericolose in PSA SECH
  - 220 6.5.3 Parco merci pericolose in PSA Venice-Vecon

225



**7** GRI content index

- 226 7.1 Contenuti standard ed indicatori GRI
- 246 7.2 Temi non GRI
- 248 7.3 Project leader

# MESSAGGIO DELL'AMMINISTRATORE DELEGATO DI PSA ITALY AGLI STAKEHOLDER



Egredi Stakeholder,  
è con grande piacere che vi do il benvenuto alla presentazione del nostro Report di Sostenibilità 2023. Questo documento non è solo un elenco di cifre e statistiche, ma un racconto del nostro percorso verso un futuro più sostenibile. Attraverso queste pagine, desideriamo condividere con voi i successi, le sfide e le aspirazioni che hanno caratterizzato il nostro impegno nell'anno appena trascorso.

Il 2023, nonostante il condizionamento dovuto ai vicini eventi geopolitici che hanno minacciato la tenuta economica del paese, è stato un anno di grandi traguardi per PSA Italy, con risultati che testimoniano il nostro impegno a creare valore non solo per l'azienda, ma anche per i territori in cui operiamo. È con grande orgoglio che annunciamo il rinnovo della concessione per il terminal PSA Venice-Vecon per i prossimi 25 anni. Questa decisione non solo rafforza la nostra presenza a Venezia, ma simboleggia anche la fiducia nelle nostre capacità di crescita e innovazione. Con un cospicuo piano di investimenti, ci prepariamo ad aumentare la nostra capacità operativa, un passo avanti verso la nostra visione di un futuro portuale più efficiente ed ecologico.

I record di volumi registrati nel 2023 presso il terminal vene-

ziano sono poi un ulteriore segno del nostro successo. Con un incremento dei volumi dell'11% rispetto all'anno precedente abbiamo dimostrato la nostra capacità di adattarci alle mutevoli esigenze del mercato e di garantire servizi di alta qualità ai nostri clienti.

Il nostro successo non sarebbe certamente possibile senza il duro lavoro e l'impegno dei nostri dipendenti. Siamo estremamente grati per il loro contributo e la loro dedizione costante. Nel 2023, abbiamo celebrato i successi di numerosi colleghi che hanno dedicato 30 anni di servizio a PSA Italy, un traguardo che testimonia il profondo legame con la nostra squadra e con le comunità locali dalle quali proviene la nostra forza lavoro.

PSA SECH ha altresì compiuto 30 anni nel 2023, un traguardo che celebra non solo la sua longevità, ma anche il suo ruolo fondamentale nel tessuto economico e sociale del porto di Genova. Situato nel cuore del Porto Antico, PSA SECH continua a essere un pilastro di continuità economica e di eccellenza operativa.

Abbiamo inoltre investito in nuove tecnologie e soluzioni innovative per migliorare l'efficienza delle nostre operazioni e ridurre il nostro impatto ambientale. L'introduzione di reach-

stacker eco-efficienti presso i terminal di PSA Genova Pra' e PSA SECH è un esempio tangibile di questo impegno, con risultati misurabili in termini di miglioramento delle prestazioni energetiche e riduzione delle emissioni.

Tuttavia, sostenibilità per noi non significa solo attenzione all'ambiente. Abbiamo investito nella formazione dei professionisti portuali del futuro attraverso la nostra partnership con Fondazione Accademia Italiana della Marina Mercantile, preparando una nuova generazione di leader capaci di affrontare le sfide di un settore in continua evoluzione. La nostra responsabilità sociale è altrettanto importante. Nel 2023 abbiamo destinato risorse significative per sostenere iniziative locali a favore dell'infanzia, dello sport e delle attività sociali, dimostrando il nostro impegno a contribuire positivamente alle comunità in cui operiamo.

Non ultimo, nel 2023 abbiamo iniziato il cammino verso l'adozione della Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD), direttiva dell'Unione Europea volta a migliorare la trasparenza e la qualità delle informazioni di sostenibilità riportate dalle aziende.

Desidero rassicurarvi che affrontiamo questa nuova sfida con serenità e determinazione. La sostenibilità, per noi, non è un

mero adempimento normativo, bensì un valore intrinseco e fondamentale della nostra cultura aziendale. Da tempo, infatti, essa costituisce una parte integrante della nostra strategia operativa e del nostro modo di fare impresa.

In PSA, la sostenibilità rappresenta un impegno a 360 gradi: non ci limitiamo a soddisfare i requisiti di conformità, ma ci impegniamo costantemente a superare tali standard, mirando a un futuro più equo, responsabile e innovativo. Questo approccio ci ha permesso di costruire relazioni solide e durature con i nostri partner, basate su fiducia, trasparenza e rispetto reciproco.

Concludendo, desidero esprimere la mia sincera gratitudine per il vostro continuo supporto e la vostra fiducia. Sono convinto che insieme potremo non solo raggiungere gli obiettivi previsti dalla CSRD, ma anche continuare a crescere e a prosperare, contribuendo positivamente alla società e all'ambiente.

Buona lettura!

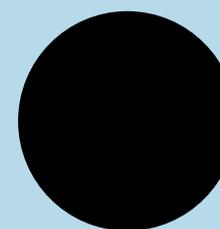
**Roberto Ferrari**

Amministratore Delegato

PSA Genova Pra', PSA SECH, PSA Venice-Vecon



# 1 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 NEI GATEWAY HUB DEL MONDO,  
RINOMATO PER I SERVIZI BEST-IN-CLASS  
E LE PARTNERSHIP DI SUCCESSO.”<sup>1</sup>**

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

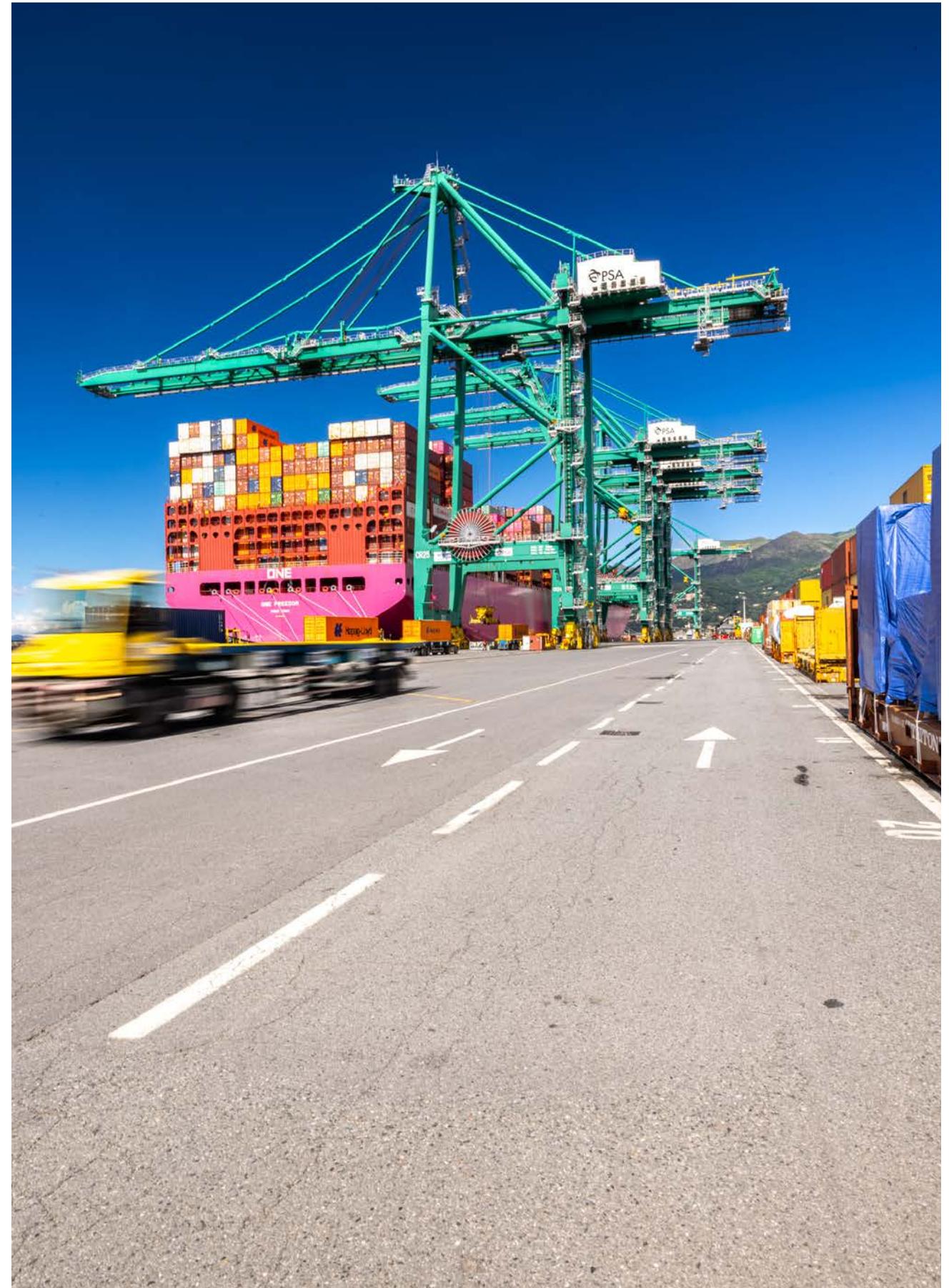
<sup>1</sup> Mission tratta dalla pagina web PSA International – PSA International (globalpsa.com): “To be the Port Operator of choice in world's gateway hubs, renowned for best-in-class services and successful partnerships”.  
<sup>2</sup> HSS: Health, Safety, Security, Sustainability

**“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.”<sup>3</sup>**

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

<sup>3</sup> PSA GROUP HSSS Policy: “At the heart of PSA lies a strong, unwavering commitment to provide our people with a safe, secure, healthy work place & to promote sustainable development in the communities we operate in. As an industry leader, we will continually upgrade our Health, Safety, Security and Sustainability (HSSS) practices & performance & be an exemplary corporate partner on HSSS matters.”



# 1.2 STORIA

**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 più di 170 sedi in 45 paesi. Tra le operazioni portuali principali si citano quelle che si effettuano nei terminal di Singapore e in Belgio.**

**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 per accelerare il passaggio verso un commercio sostenibile.\***

Il brand [PSA Italy](#), nato a luglio 2021, ha la finalità di mettere l'attività tradizionale dei terminal portuali del gruppo PSA in Italia al servizio del settore della logistica, attivando relazioni commerciali con il proprio mercato, 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 brand include tre organizzazioni, ossia PSA Genova Pra', PSA SECH e PSA Venice-Vecon, unite da un'unica regia 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. Al 31 dicembre 2023, quindi, PSA Italy è parte del Gruppo PSA International di Singapore, il quale:

- controlla la società di diritto belga denominata [PSA Genoa Investments NV](#) (partecipata da PSA Investments NV al 62% e da GIP<sup>4</sup> al 38%), la quale rappresenta la fusione tra due realtà terminalistiche genovesi operanti nel settore portuale da 30 anni, PSA Genova Pra' S.p.A. ([PSA GP](#)) e Terminal Contenitori Porto di Genova S.p.A. ([PSA SECH](#)), al fine di mettere in campo la dovuta sinergia per consolidare la leadership nell'Alto Tirreno;
- controlla [PSA Venice-Vecon](#) S.p.A. al 65,33%, mentre il restante 34,67% appartiene a GIP; il terminal rappresenta l'hub di eccellenza del Porto di Venezia ed è situato al centro della Laguna di Venezia, al Molo B di Porto Marghera. 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.

4 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.

\* Tratto dal boilerplate originale di PSA: "PSA International (PSA) is a leading global port operator and trusted partner to cargo stakeholders. Currently, PSA's portfolio comprises over 60 deepsea, rail and inland terminals, across more than 170 locations in 45 countries - including two flagship port operations in Singapore and Belgium. Drawing on the deep expertise and experience from a diverse global team, PSA collaborates with its customers and partners to develop world-class port ecosystems and deliver innovative supply chain solutions to accelerate the shift towards sustainable trade."

Nel corso del 2024, PSA International ha proceduto ad acquistare il 100% delle quote di PSA Italy da GIP (detenuta dai fondi Infravia, Infracapital e da IL Investimenti) e, il 27 marzo 2024, ha ceduto alla società di diritto lussemburghese FMV Ports (Italy) Bidco SARL, espressione dei fondi Fair Market Value Capital Partners e TD Asset Management, una partecipazione del 28% in PSA Italy. I tre terminal di PSA Italy sono quindi ora tutti controllati (per via delle società PSA Genoa Investments NV e PSA Investments NV) al 72% dal Gruppo PSA International e al 28% dai fondi Fair Market Value Capital Partners e TD Asset Management.



# TIMELINE DEI TRE TERMINAL

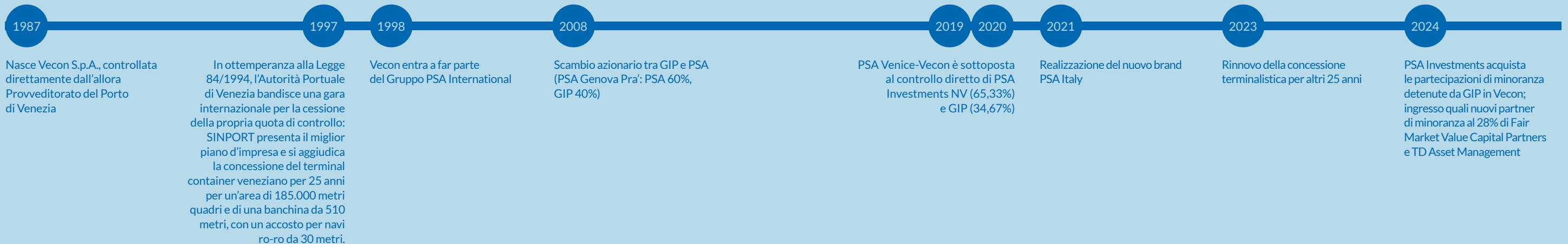
## PSA SECH



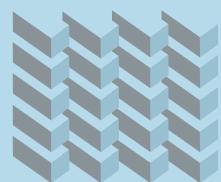
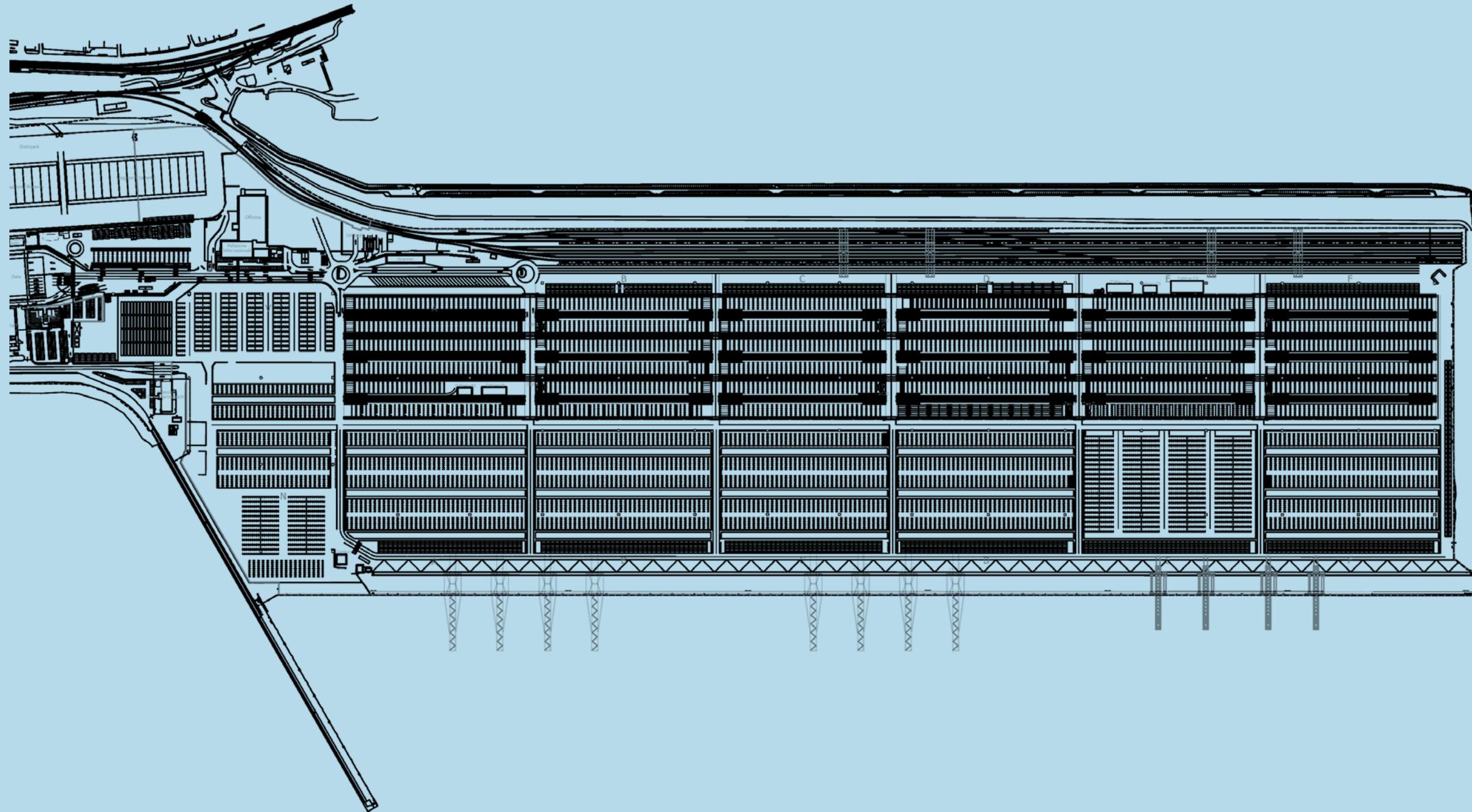
## PSA Genova Pra'



## PSA Venice-Vecon



# PSA GENOVA PRA' CONTAINER TERMINAL



Capacità totale  
2.000.000 TEU



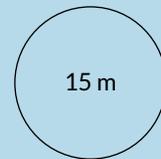
12 gru  
di banchina



Lunghezza  
della banchina



Area



Profondità max  
in banchina

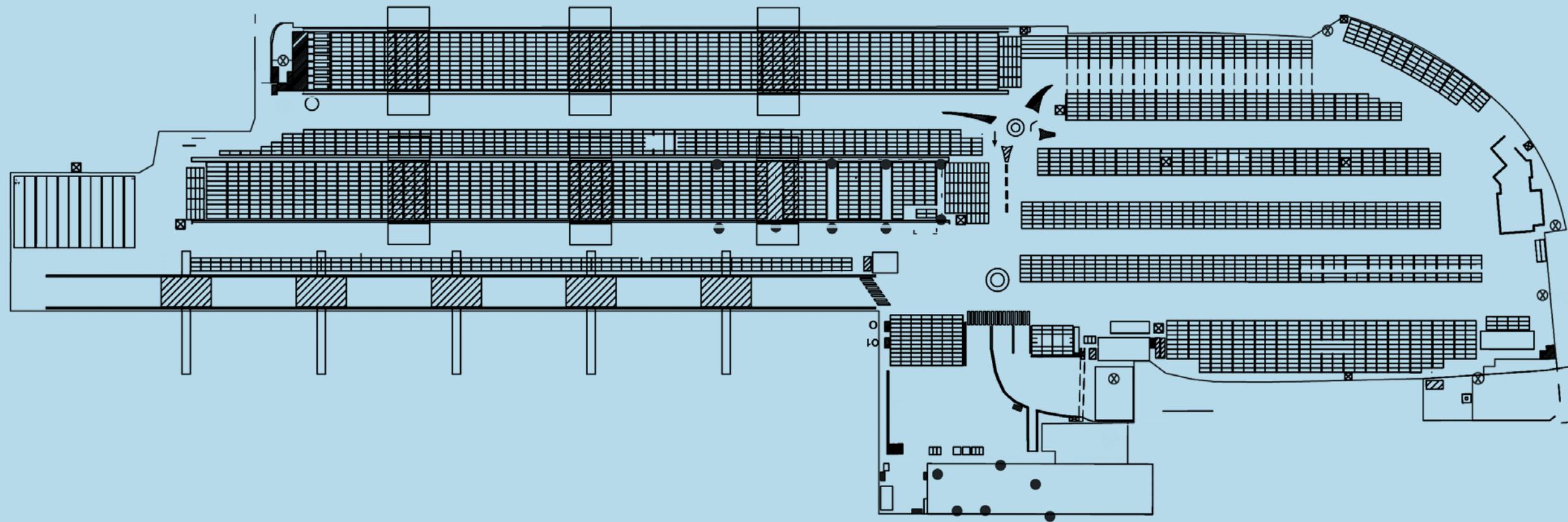


Ormezzi

Situato a nord-ovest della penisola italiana, PSA Genova Pra' è il terminal di ingresso per le linee di navigazione che servono il vasto retroterra del sud Europa continentale. L'impianto è collegato direttamente alla rete di trasporto ferroviaria e stradale del sistema italiano, che si estende a tutte le parti dell'Europa continentale. Tutte le principali compagnie di navigazione attualmente utilizzano PSA Genova Pra' come scalo per l'intera regione ed oltre. PSA Genova Pra' dispone di un

sistema di comunicazione digitalizzato con compagnie di navigazione, spedizionieri ed altri utenti del terminal, fornendo ad essi la possibilità di tracciare i propri contenitori in tempo reale; i contenitori di import ed export ricevono inoltre uno sdoganamento rapido al porto. PSA Genova Pra' è attualmente dotato di 12 gru di banchina, di cui otto gru afferenti alla tipologia super post panamax.

# PSA SECH CONTAINER TERMINAL



Capacità totale  
550.000 TEU



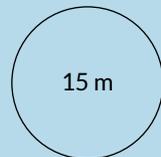
5 gru  
di banchina



526 m  
Lunghezza  
della banchina



19,2 ettari  
Area



15 m  
Profondità max  
in banchina

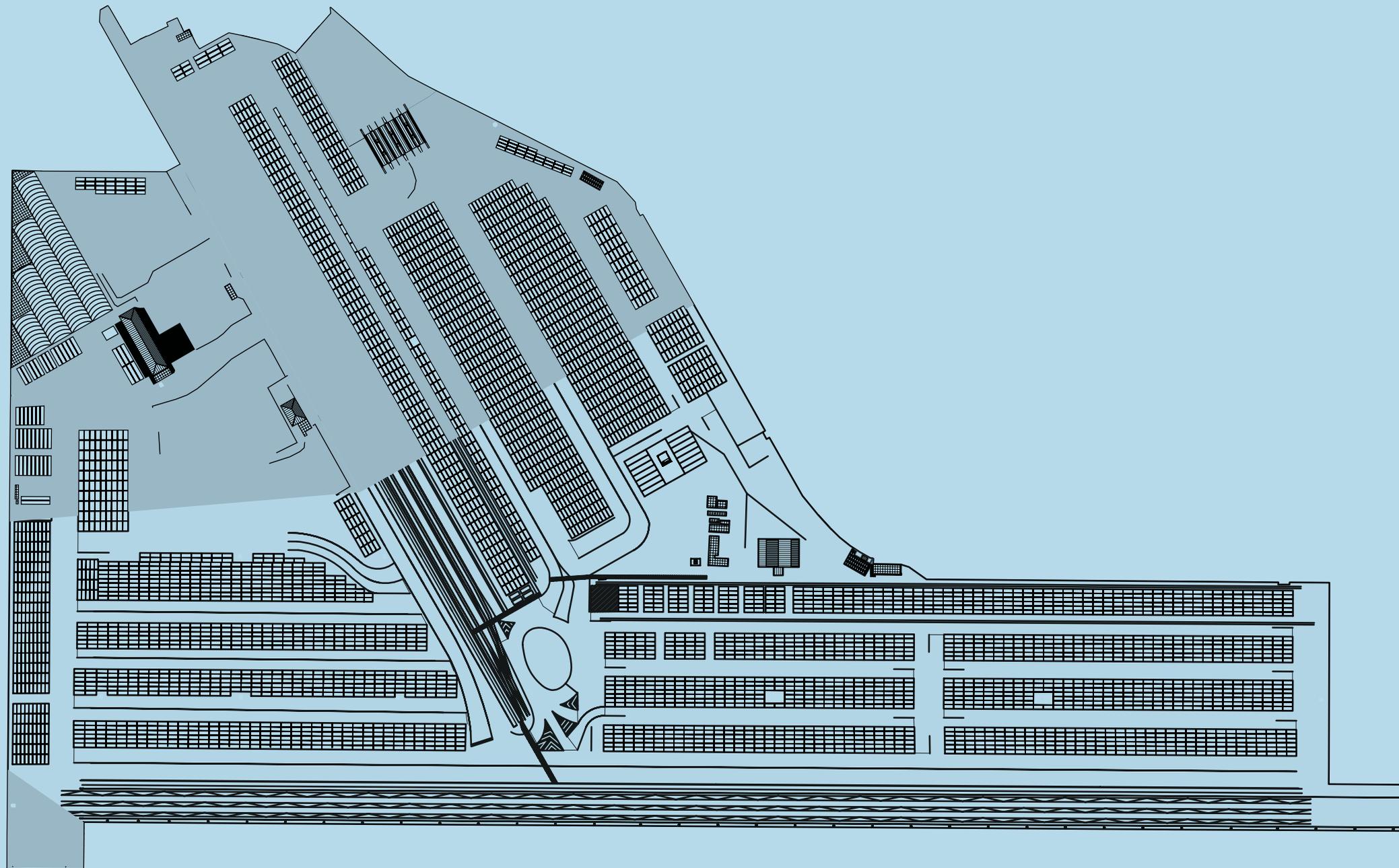


fino a  
2 navi  
Ormezzi

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.

# PSA VENICE-VECON CONTAINER TERMINAL



Capacità totale  
430.000 TEU



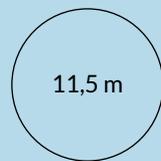
4 gru  
di banchina



Lunghezza  
della banchina



Area



Profondità max  
in banchina



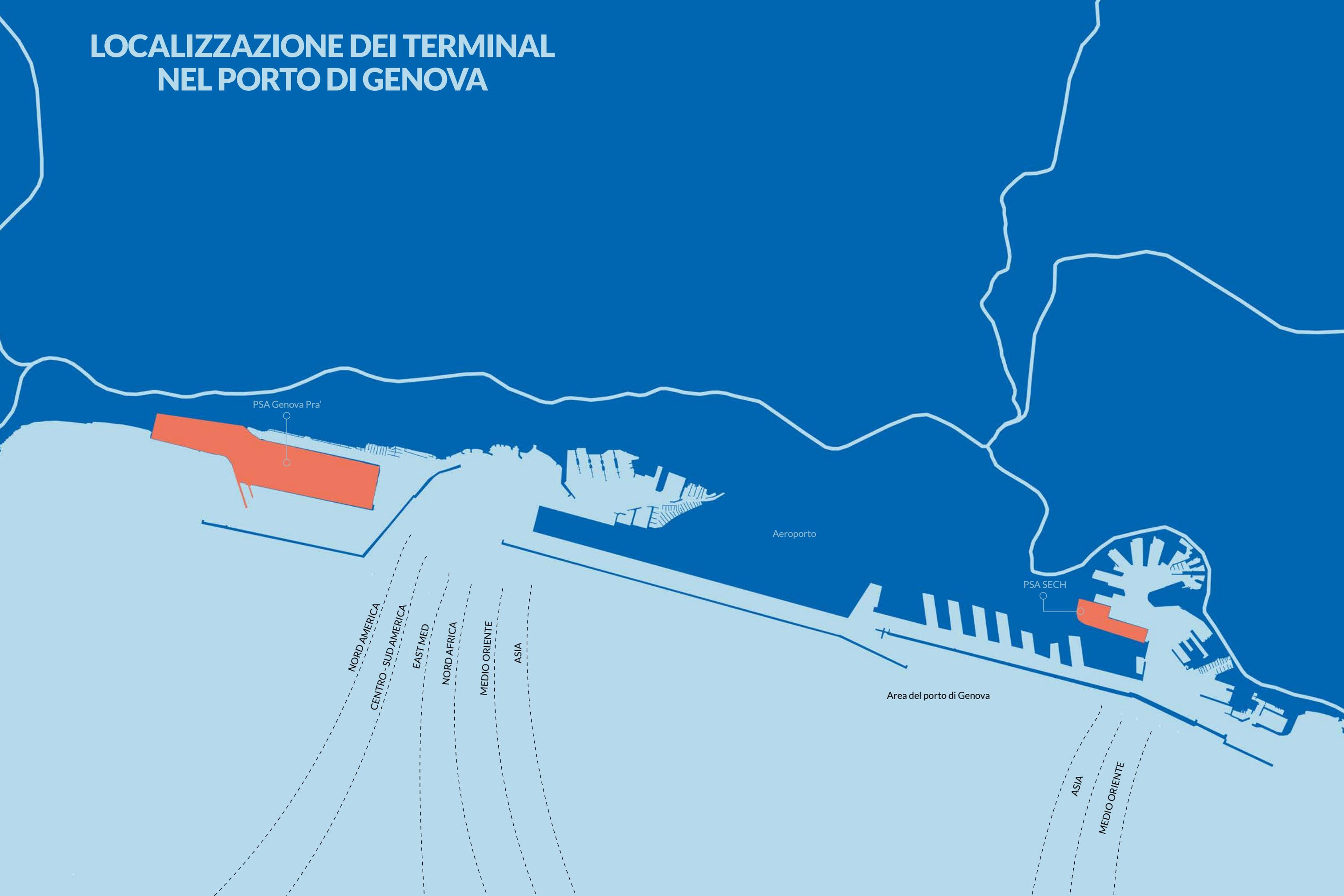
Ormeggi

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

nordest d'Italia e il Mediterraneo Orientale, Medio ed Estremo Oriente.

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

# 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

ASIA

MEDIO ORIENTE

## LOCALIZZAZIONE DEL TERMINAL NEL PORTO DI VENEZIA



→ Mare Adriatico

# CONNESSIONI

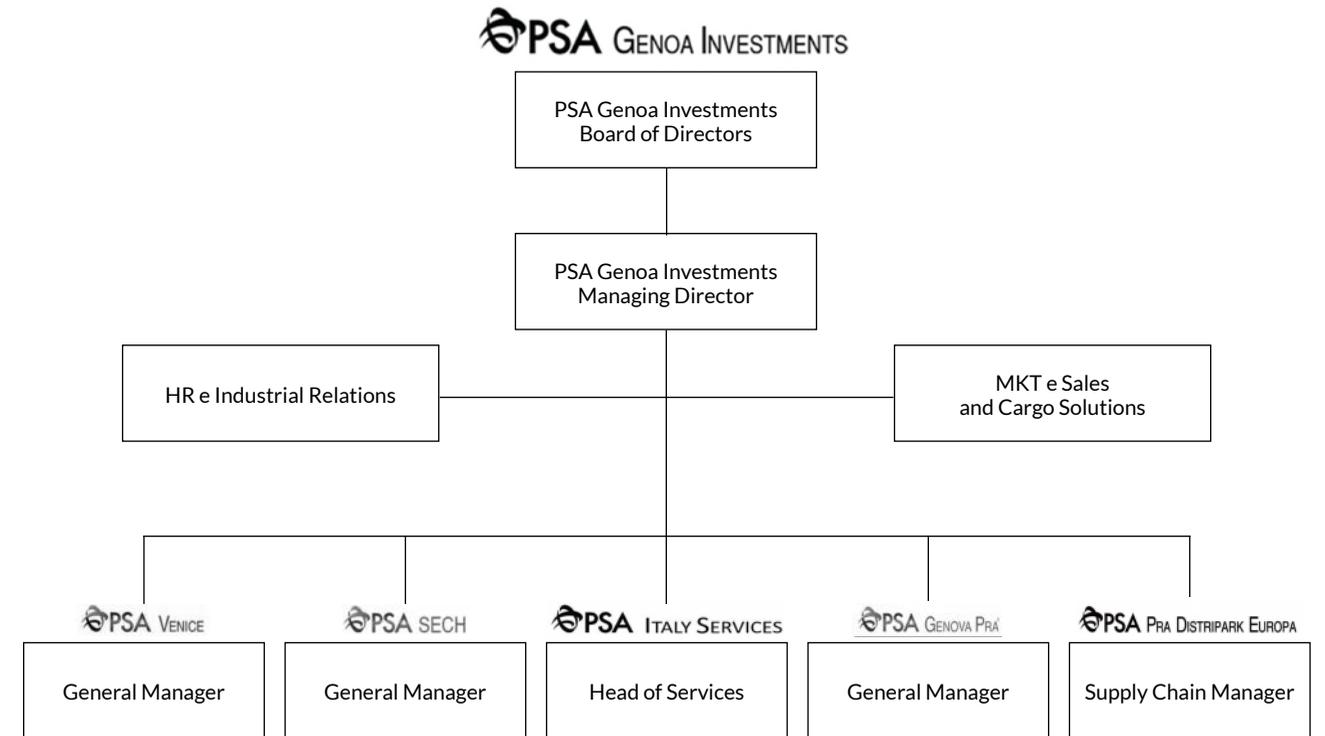
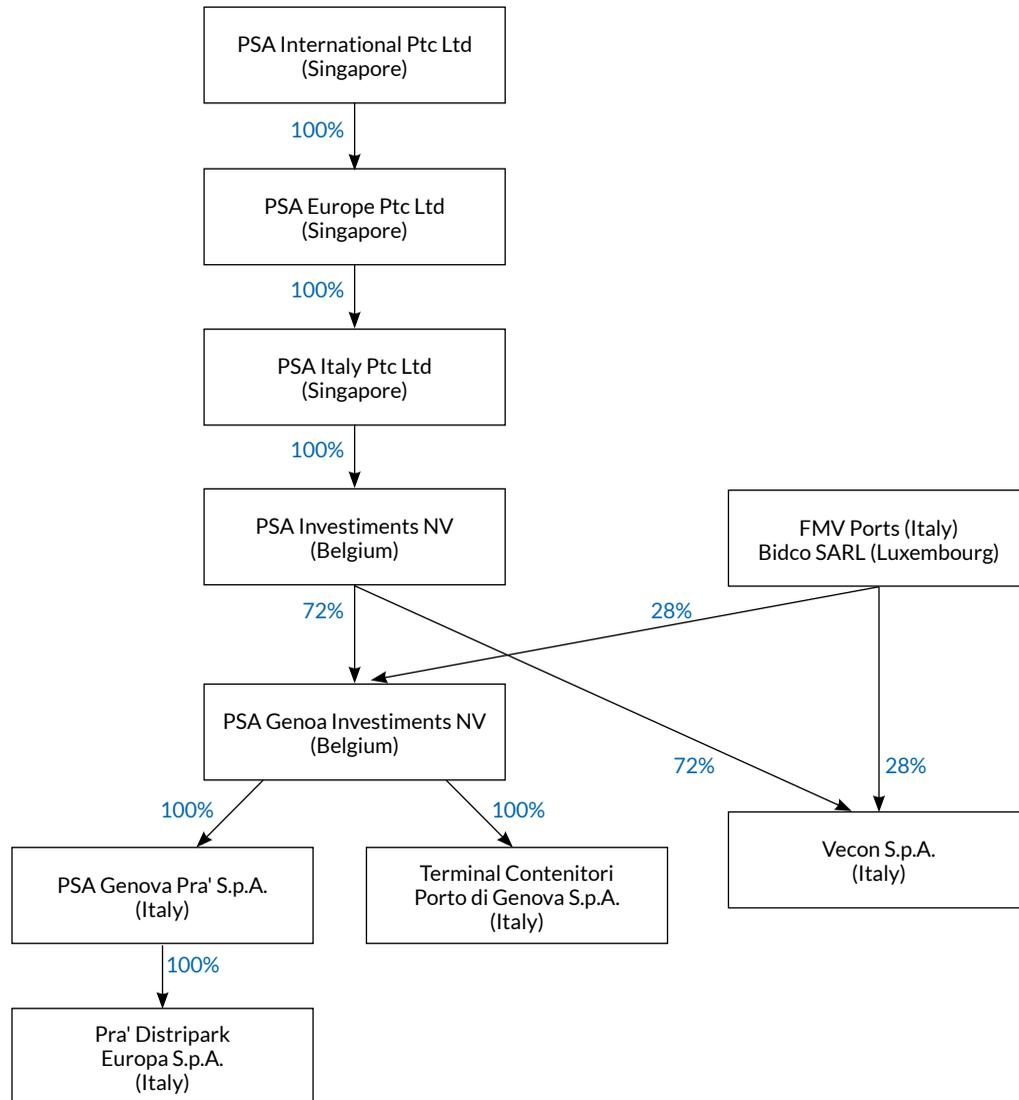
- Ferrovia 
- Autostrada 
- Navigazione 



# 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 (denominato "PSA Italy Services"), con l'obiettivo di sviluppare una piattaforma logistica meglio rispondente alle varie esigenze dei clienti, oltre che mirare alla piena soddisfazione degli stessi con servizi innovativi e di alta qualità.

In conseguenza della ristrutturazione di cui sopra è stata definita la nuova organizzazione, che fa leva sulla professionalità e l'esperienza di ciascun dipendente. L'articolazione della struttura societaria, delle funzioni di vertice e delle principali linee di riporto sono rappresentate nelle seguenti figure:



Nelle società coinvolte esiste un sistema di procure e deleghe ripartito tra i consiglieri del Consiglio di amministrazione delle due società, i due Direttori Generali (Roberto Goglio per PSA Genova Pra' e Davide Romanengo 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 a enti e associazioni (al 31/12/2023)

ENTE/ASSOCIAZIONE	COMMISSIONI/CARICHE SOCIALI	NOME
Confindustria Genova	Vice Presidente	Giulio Schenone
	Consigliere	Marco Conforti
	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
Consorzio Terminal PCS	Presidente	Enrico Rossi Ferrari
	Consigliere	Fabio Bucchioni
	Consigliere	Paolo Casali

I Consigli di amministrazione di PSA Genova Pra' S.p.A. e di Terminal Contenitori Porto di Genova S.p.A. (PSA SECH) durano in carica sino all'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2025; a partire dal 27 marzo 2024, entrambi i Consigli si compongono di sette membri: il Presidente Ing. Marco Conforti e i Consiglieri: Roberto Ferrari (Amministratore Delegato), Vincent Ng Hak Sen, Lim Pek Suat, Dirk Jan Storm, Frederic Michel-Verdier e Jeffrey Moulard.

Il Collegio Sindacale di entrambe le società si compone di tre membri effettivi: il presidente Dott. Claudio Valz e i sindaci

Dott. Paolo Fasce e Dott. Enrico Giuseppe Maresca. L'Organo di Vigilanza sull'applicazione del modello di gestione per la prevenzione dei reati ex D.lgs. 231/2001 è formato da tre membri per ciascuna società:

- per PSA Genova Pra' S.p.A.: Ing. Guido Torrielli, Presidente; Avv. Francesco Brignola e Avv. Pietro Barbieri;
- per PSA SECH: Dott. Guido Leonardi, Presidente, Avv. Francesco Brignola e Avv. Pietro Barbieri.

I Bilanci delle due società sono certificati dalla società di revisione KPMG S.p.A.

Per quanto riguarda il terminal PSA Venice-Vecon, la partecipazione ad associazioni è riassunta nella seguente tabella:

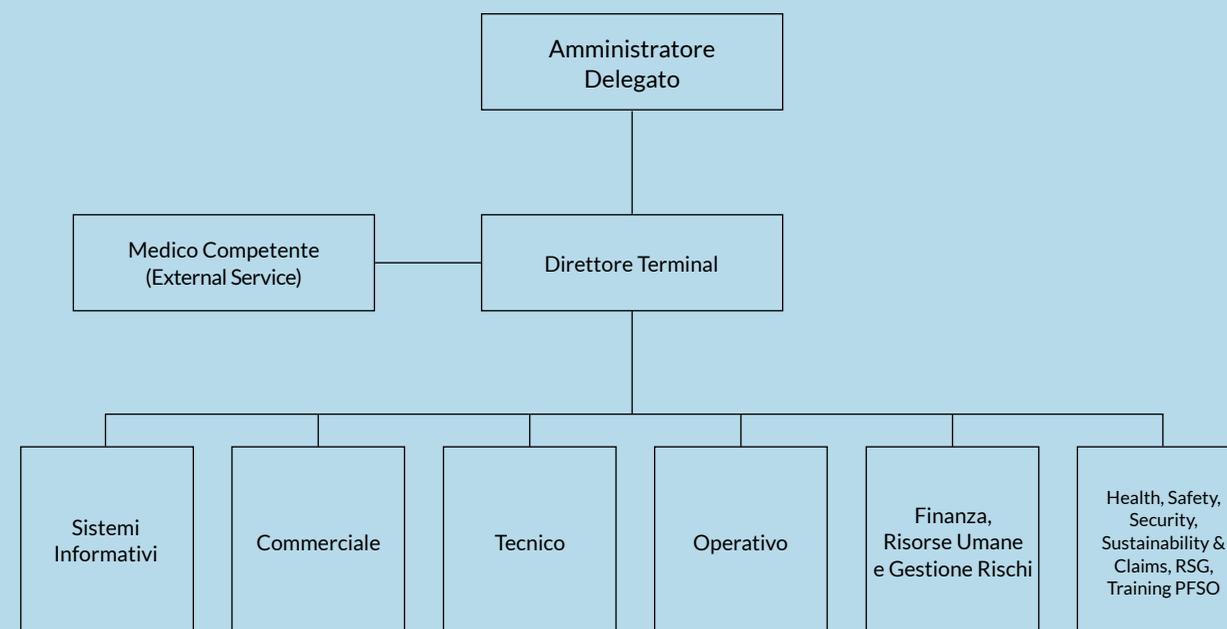
**Partecipazione a enti e associazioni (al 31/12/2023)**

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 Membro commissione HR e relazioni Industriali	Chiara Bortolami
	Membro commissione IT e Digital	Emanuele Fabris
	Membro commissione QSSE e Operatività	Luca Buoso
Confindustria	Consigliere sezione porto	Daniele Marchiori
Venice Port Community	Membro Associazione	Daniele Marchiori
ITS Marco Polo	Socio sostenitore	Chiara Bortolami
	Socio sostenitore	Luca Buoso
Sistema Operativo Integrato (SOI)	Rappresentante terminalisti	Luca Buoso

Il Consiglio di amministrazione di PSA Venice-Vecon dura in carica sino all'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2025; dal 27 marzo 2024 il Consiglio si compone di sette membri: il Presidente Ing. Marco Conforti, e i Consiglieri Roberto Ferrari (Amministratore Delegato), Vincent Ng Hak Sen, Lim Pek Suat, Dirk Jan Storm, Frederic Michel-Verdier e Jeffrey Moulard. Il Collegio Sindacale si compone di tre membri effettivi: il Presidente dott. Claudio Valz e i Sindaci Dott. Giancarlo Tomasin e

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

## Organigramma PSA Venice-Vecon



# 1.4 CONDOTTA ETICA E CONFORMITÀ NORMATIVA

## I sistemi di gestione

I 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 riesamina periodicamente traguardi e obiettivi, al fine di migliorare le prestazioni del sistema di gestione integrato, in coerenza con la politica aziendale ed i requisiti applicabili.

I sistemi di gestione dei terminal di PSA Italy applicano l'approccio per processi, che incorpora il concetto di P-D-C-A<sup>5</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 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 EN ISO 45001:2023 (sistema di gestione della salute e sicurezza) e UNI EN ISO 14001:2015 (sistema di gestione ambientale).

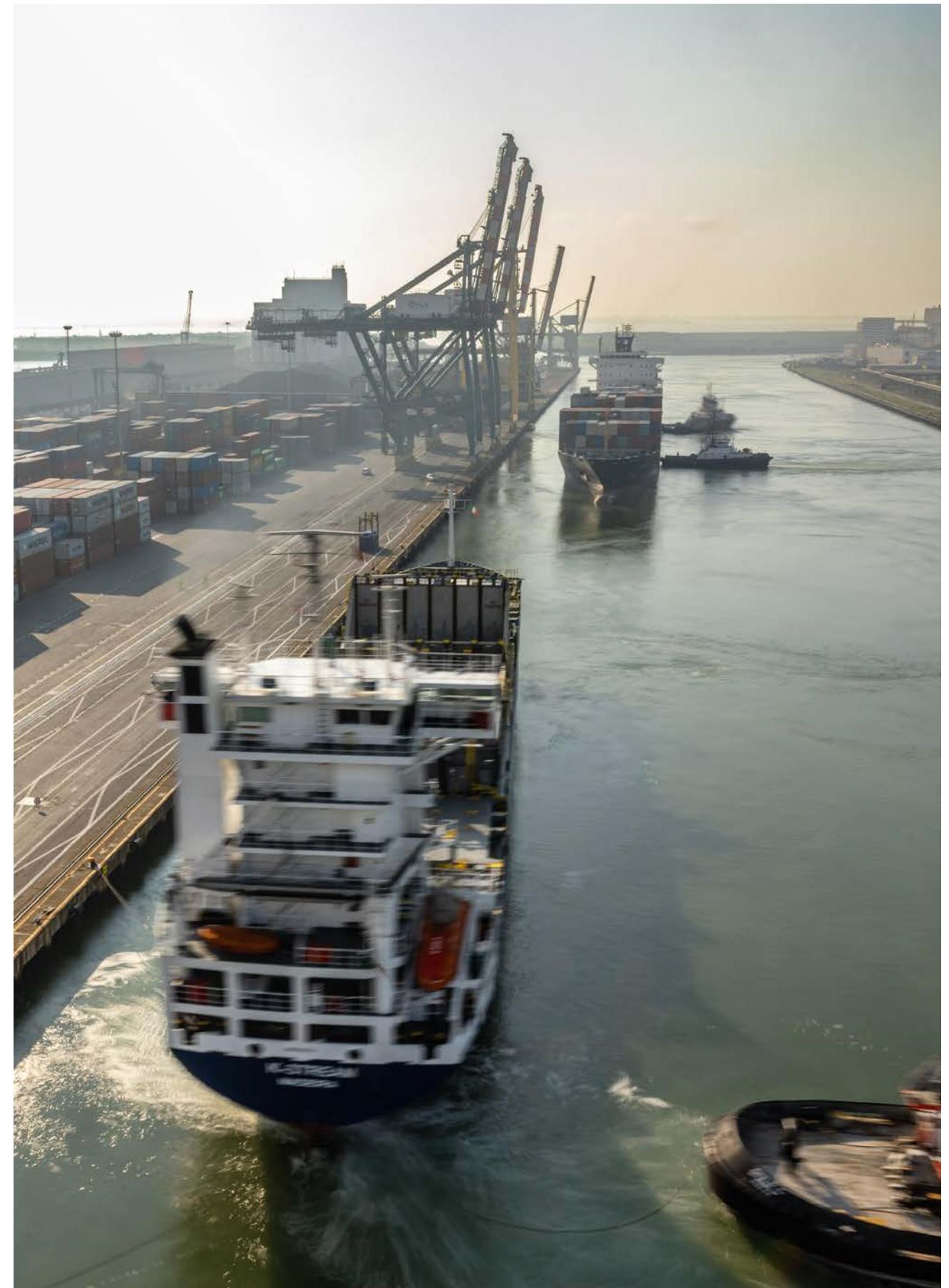
PSA SECH, dal 2018, ha implementato un sistema conforme alla norma UNI ISO 37001:2016 (sistema di gestione anticorruzione), mentre PSA Genova Pra' e PSA Venice-Vecon nel 2023 hanno definito nel proprio piano di miglioramento l'obiettivo di adottare un sistema conforme alla norma, che sarà certificato da ente di terza parte nel 2024.

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.

Nel 2023 i terminal di PSA Italy hanno ottenuto la certificazione alla norma UNI EN ISO 14064-1:2019, andando così a certificare le emissioni di GHG (gas ad effetto serra) per l'anno 2022. Tale adempimento si inserisce nel processo di aggiornamento e integrazione dei documenti del Sistema di Gestione Integrato (SGI) per essere conformi ai requisiti del CRMS (Climate Response Management System), che consiste in un insieme di linee guida riguardanti aspetti ambientali e di sostenibilità sviluppato da PSA cui le varie Business Unit del gruppo si devono attenere.

Il sistema di gestione dei terminal viene nel tempo adeguato ai requisiti richiesti dagli Standard del Gruppo PSA, rispetto ai quali ne viene monitorata la conformità.

<sup>5</sup> P-D-C-A: Plan, Do, Check, Act.



# CYBERSECURITY E PRIVACY DEI DATI

## 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 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.

Dal 2022 le organizzazioni del Gruppo PSA hanno adottato

anche il codice di condotta dei fornitori (Suppliers' Code), che definisce le linee guida sugli standard di comportamento attesi da tutti i fornitori e partner commerciali.

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

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



PSA Italy attribuisce primaria importanza alla privacy e alla protezione dei dati aziendali.

Si ritiene, infatti, che la sicurezza delle informazioni sia fondamentale per garantire la fiducia di clienti e partner. Pertanto, vengono adottati rigorosi protocolli e tecnologie avanzate, per assicurare la riservatezza e l'integrità dei dati in possesso delle aziende parte del marchio. La priorità è rendere disponibile un ambiente sicuro e affidabile per tutti coloro che interagiscono con i terminal.

Per raggiungere questi obiettivi i tre terminal di PSA Italy – PSA Genova Prà, PSA SECH e PSA Venice-Vecon – hanno introdotto e progressivamente implementato un programma di sicurezza informatica guidato dai framework di gruppo PSA in ambito IT e Cybersecurity unitamente a quelli italiani e comunitari.

In ambito di governance IT nel 2023 i tre terminal hanno completato l'attivazione del framework Global IT Security Standard in versione 2.0 (GITSS 2.0). Questo framework, basato sullo standard internazionale ISO 27002:2013, in versione 2, completa i classici ambiti di governance IT, aggiungendo l'imple-

mentazione di concetti avanzati di risk management, vendor management e sicurezza nel cloud.

In ambito di sicurezza informatica è inoltre attivo il framework Cyber Security Management System in versione 1.0 (CSMS 1.0), basato sul framework comunitario NIST CSF\*.

I tre terminal, a partire dal 2023, stanno implementando la versione 2, dove si rafforza la collaborazione tra le diverse funzioni aziendali, quali IT, Risk Management, HR, HSSE e Legal, evidenziando come la sicurezza informatica sia di applicazione trasversale a tutti i reparti aziendali.

Infine, in ambito di Operation Technology, il gruppo PSA nel 2023 ha lanciato l'implementazione di un framework dedicato, chiamato Global OT Security Standard 1.0.

L'Operation Technology (OT) si riferisce a qualsiasi disposizione di hardware e di software interconnessi e utilizzati per il monitoraggio e/o il controllo di dispositivi fisici, di processi e di eventi. I tre terminal di PSA Italy attribuiscono a questo ambito un'importanza critica per la continuità del servizio di business e si sono impegnati a adottare queste linee guida nell'arco di tre anni, con conclusione nel

2025. Implementando il framework di gruppo GOTSS 1.0, le reti industriali di PSA Italy potranno garantire livelli di sicurezza informatica ancora più alti.

Oltre ai framework di gruppo il programma di cybersecurity di PSA Italy comprende un solido piano di awareness verso i propri utenti finali. Consapevoli che la sicurezza informatica sia una responsabilità condivisa, vengono investite risorse significative nella formazione e nella sensibilizzazione degli utenti sulle pratiche sicure, sui rischi digitali e sulle minacce emergenti. Attraverso queste iniziative, si mira a creare una cultura aziendale consapevole e resiliente, in grado di riconoscere e affrontare le sfide della cybersecurity in modo proattivo e collaborativo.

Si segnala infine che, nel 2023, non si sono verificati incidenti relativi a perdite e a furti di dati degli Stakeholder.

PSA Genova Prà, 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.

\*National Institute of Standards and Technology Cybersecurity Framework

## Whistleblowing

Le società del gruppo PSA in Italia mettono a disposizione dei dipendenti, membri di organi sociali o terzi aventi rapporti e relazioni d'affari con la società, un canale di comunicazione idoneo a garantire la ricezione e gestione delle segnalazioni di fattispecie di illecito e/o di qualsiasi violazione o uso distorto delle regole aziendali a fini privati (effettive o presunte). In tutti i casi, le organizzazioni e gli Organismi di Vigilanza garantiscono la riservatezza dell'identità del segnalante, adottando misure atte a mantenere la riservatezza dell'informazione in ogni contesto successivo alla segnalazione, nei limiti in cui l'anonimato e la riservatezza siano opponibili per legge.

Restano peraltro espressamente vietati atti di ritorsione o discriminatori, diretti o indiretti, nei confronti del segnalante in buona fede.

Nel 2023 è stato avviato un percorso per la predisposizione di un canale esterno dedicato di segnalazione, in rispetto degli obblighi pervisti dal D. Lgs. 10 marzo 2023, come riportato all'interno dei siti web dei tre terminal.



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, come meglio dettagliato al paragrafo 6.5.

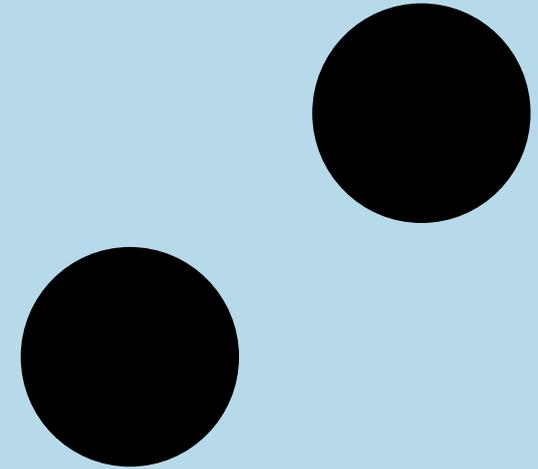
Nel 2023 non sono stati accertati né segnalati casi di corruzione riferiti o riferibili alle società, né si sono verificate non conformità a leggi e regolamenti o sono state comminate sanzioni pecuniarie significative. Si è verificato solamente un caso di segnalazione anonima in ambito whistleblowing, che si è risolta in un'archiviazione per improcedibilità sopravvenuta e manifesta infondatezza.

Nel periodo considerato, inoltre, non sono state intraprese azioni legali, né vi sono azioni legali pendenti e/o concluse relative a comportamenti anti-competitivi o violazioni delle normative in materia di antitrust e concorrenza.

Sui siti internet di PSA Genova 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 aziendali, 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 del report di sostenibilità.

## 2 MERCATO DI RIFERIMENTO



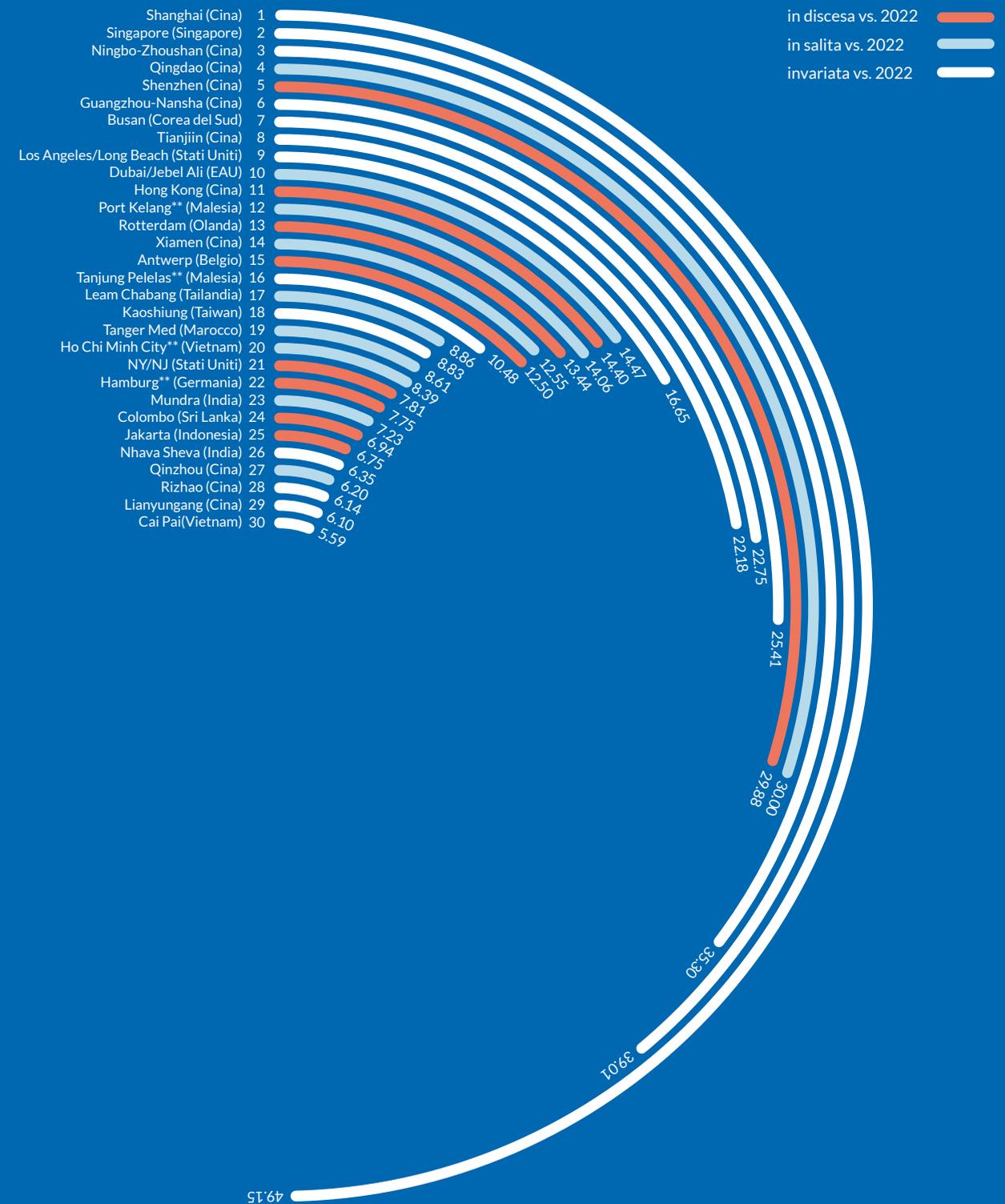
Il 2023 per il settore dello shipping, e in particolare del container, è stato caratterizzato da situazioni di difficoltà, complici le tensioni geopolitiche e le guerre; secondo quanto riporta l'UNCTAD nell'ultima edizione del suo report "Global Trade Unctad" pubblicato alla fine del 2023, gli scambi via mare sono calati e una delle principali motivazioni è stato il rallentamento della crescita della ricchezza globale, soprattutto nell'area Euro, dove la crescita si è fermata allo 0,5% rispetto all'anno precedente. Il 2023, inoltre, è stato un anno fortemente caratterizzato da elevati valori dell'inflazione che, pur diminuendo, hanno inciso in maniera significativa sulle scelte dei mercati; nonostante questo scenario globale, il mare rimane il primo protagonista negli scambi commerciali e l'Asia continua a essere la principale player nel segmento container<sup>6</sup>. In questo contesto, il traffico container globale (al netto dei trasbordi e attività di feederaggio) nel 2023 ha registrato un forte crollo rispetto all'anno precedente; i primi 30 porti leader al mondo hanno raggiunto appena i 300 milioni di TEU movimentati contro i 450 milioni di TEU del 2022. Shanghai ha rafforzato il suo primato come porto container più

trafficato del mondo registrando il suo quattordicesimo anno al vertice, così come il suo tredicesimo anno di crescita, aprendo un divario di quasi dieci milioni di TEU sul suo concorrente più vicino, cioè Singapore<sup>7</sup>. Nella parte conclusiva dell'anno abbiamo assistito alla difficoltà da parte delle compagnie di navigazione di transitare tramite il Canale di Suez; questa problematica ha influenzato fortemente l'andamento dei traffici nel quarto trimestre del 2023: le compagnie di navigazione, infatti, hanno dirottato le rotte dei traffici e optato per il Capo di Buona Speranza, impiegando almeno 10/11 giorni in più di navigazione; questa scelta costretta ha generato il conseguente aumento dei noli marittimi che vengono pagati dai clienti per trasferire le unità da/per il continente asiatico a quello europeo. Secondo quanto riportato da SRM\* nel report realizzato in collaborazione con Assoport, il commercio marittimo globale crescerà nei prossimi anni con previsioni di incremento decisamente più moderati per il 2024 e 2025; tali andamenti, tuttavia, non sembrano tenere in considerazione i possibili effetti del protrarsi delle difficoltà operative che

derivano dell'impossibilità di attraversare il Mar Rosso; è indiscussa la leadership dell'Asia nella movimentazione dei contenitori, ma l'area del Med avanza sempre più e ricopre ruoli da protagonista, riducendo di anno in anno il divario con i porti del Nord Europa<sup>8</sup>. Guardando ai nostri risultati è bene sottolineare come PSA International abbia movimentato complessivamente 94,8 milioni di TEU nel 2023, segnando una crescita del 4,3% rispetto ai valori raggiunti l'anno precedente. Il terminal PSA di Singapore da solo contribuisce con 38,8 milioni di TEU, oltre ad altri terminal PSA all'esterno della città stato che valgono 56 milioni di TEU.

6 Fonte Alphaliner, Weekly newsletter n°13,2023  
 7 Fonte Alphaliner, Weekly newsletter n°13,2023  
 8 Fonte Port Infographiccs 2024  
 \* Centro Studi Gruppo Intesa San Paolo

## Primi 30 porti nel mondo per traffico containerizzato, anno 2023 in MTEU (dati preliminari)<sup>9</sup>



9 Fonte: Dynaliners e Alphaliner - Weekly Newsletter - n.16-2024.  
 \*\* dati provvisori

Spostando il focus sull'area dove i terminal di PSA Italy sono collocati, ossia il Mediterraneo, ancora una volta si dimostra come quest'area sia 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; tutti i principali porti del Northern Range (Anversa-Zeebrugge, Rotterdam e Ambur-

go) hanno registrato risultati negativi. Nell'area del Mediterraneo è doveroso sottolineare la forte crescita rispetto ai volumi totalizzati nel 2022 dei porti di Tanger Med e Gioia Tauro, i più grossi porti di trasbordo, insieme al Pireo. Sebbene ci siano state situazioni di crescita quelle di decrescita hanno influenzato fortemente la movimentazione a livello portuale in Europa, segnando una contrazione pari al 3.3%, secondo le stime riportate da Drewry. Genova registra

un lieve calo nei volumi complessivi totalizzati nel 2023. Alla luce di quanto sopra, qui di seguito un maggior dettaglio sui volumi movimentati dai porti del Mediterraneo nel 2023 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.

#### Traffico container nei principali porti italiani, anni 2021-2023 (dati preliminari in TEU)<sup>11</sup>

Porto	2021	2022	2023
Gioia Tauro	3.146.533	3.380.052	3.548.827
<b>Genova</b>	<b>2.557.847</b>	<b>2.532.552</b>	<b>2.394.335</b>
La Spezia	1.375.626	1.147.682	1.139.088
Trieste	757.255	755.932	764.100
Livorno	791.356	673.846	669.414
<b>Venezia</b>	<b>513.814</b>	<b>533.991</b>	<b>491.118</b>
Napoli	652.599	529.588	595.740
Salerno	419.012	314.273	345.949
Savona-Vado	223.265	266.591	346.612
Ravenna	212.926	202.550	216.981
Ancona	167.338	165.346	173.152
Cagliari	109.653	140.216	122.737
Civitavecchia	100.248	112.200	103.507
<b>Totale</b>	<b>11.027.472</b>	<b>10.754.819</b>	<b>10.911.560</b>

<sup>11</sup> Fonte: Dati AP (sbarco/imbarco/trasbordo).

#### Primi 10 porti Mediterraneo per traffico containerizzato, anno 2023 (dati preliminari)<sup>10</sup>

	PORTO	PAESE	TEU(M)	Δ '22/'23 (%)
1	Tanger Med	Marocco	8.614.400	13,4%
2	Valencia	Spagna	4.804.000	-5,4%
3	Algeciras	Spagna	4.733.400	-1,4%
4	Pireo	Grecia	4.580.000	-6,78%
5	Barcellona	Spagna	3.548.827	4,99%
6	Gioia Tauro	Italia	3.280.000	-6,88%
7	Ambarli	Turchia	3.170.430	10,6%
8	Marsaxlokk	Malta	2.800.000	-3,2%
9	<b>Genova</b>	<b>Italia</b>	<b>2.394.335</b>	<b>-5,46%</b>
10	Mersin	Turchia	1.949.882	-3,5%

<sup>10</sup> Fonte: AdSP locali, articoli su Informare, Sole 24 ore, Dynaliner settimanale e successive rielaborazioni.

Nel 2023 il totale dei TEU complessivamente imbarcati e sbarcati in Italia è stato di circa 11 milioni; di questi traffici, 3,5 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 Trieste, Savona-Vado, Ancona, Napoli, Salerno, e Gioia Tauro, che rispetto al 2022 hanno registrato un incremento dei volumi nel traffico contenitori, tutti gli altri terminal hanno registrato un lieve decremento o stabilità. A risentire di una lieve contrazione in termini di traffici l'area del Nord Tirreno, area dove si trova l'Autorità di Sistema Portuale

di riferimento di due dei tre terminal di PSA Italy. Il sistema portuale di Genova nel 2023, infatti, per quanto riguarda l'andamento delle merci containerizzate ha raggiunto le 25.381.697 tonnellate, segnando un decremento del -4.5% rispetto al 2022. L'anno posto sotto rendicontazione dal nostro report evidenzia performance in linea con quanto si era già verificato nella seconda metà del 2022. Il Sistema Portuale di Genova e Savona mantiene il proprio ruolo di leadership nella movimentazione di container "gateway" con un totale di 2.740.947 TEU movimentati nell'anno (incluso anche i movimenti registrati da Savona-Vado, 346.612). Nel corso del 2023 sono stati movi-

mentati 1.855.148 TEU pieni in import ed export dagli scali del sistema, in calo del 4,3% rispetto all'anno precedente. È importante evidenziare che, i volumi, soprattutto nel mese di dicembre, sono stati fortemente penalizzati dalla crisi del Mar Rosso, causando ritardi operativi che hanno determinato una contrazione delle movimentazioni pari al 13.6% che si è quindi riverberata sul consuntivo dell'anno.

PSA Genova Pra' e PSA SECH nel porto di Genova – Dati 2022/2023<sup>12</sup>

TML	TEU 2022	TEU 2023	%	Δ 2023/2022
PSA GP*	1.462.691	1.397.343	58%	-4,5%
GPT	434.386	424.270	18%	-2,3%
PSA SECH*	217.857	240.246	10%	10,3%
IMT	173.647	130.025	5%	-25,1%
TSG	93.105	101.079	4%	8,6%
BETTOLO	150.499	100.988	4%	-32,9%
GMT	367	384	0%	4,6%
<b>TOTALE</b>	<b>2.532.552</b>	<b>2.394.335</b>	<b>100%</b>	<b>-5,5%</b>

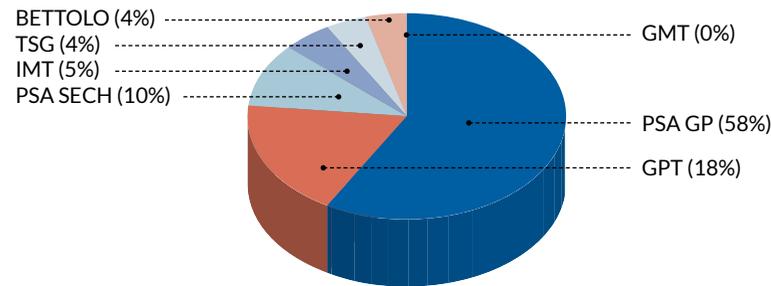
<sup>12</sup> Fonte: Dati AdSP MaLO.  
\*dati di imbarco/sbarco/trasbordo.

Quest'anno il segno positivo in termini di crescita volumi rispetto al 2022 è

da assegnare a PSA SECH, TSG e GMT. Tutti gli altri terminal hanno raggiunto

risultati in linea con quanto precedentemente affermato.

PSA Genova Pra' e PSA SECH nel porto di Genova dati 2023



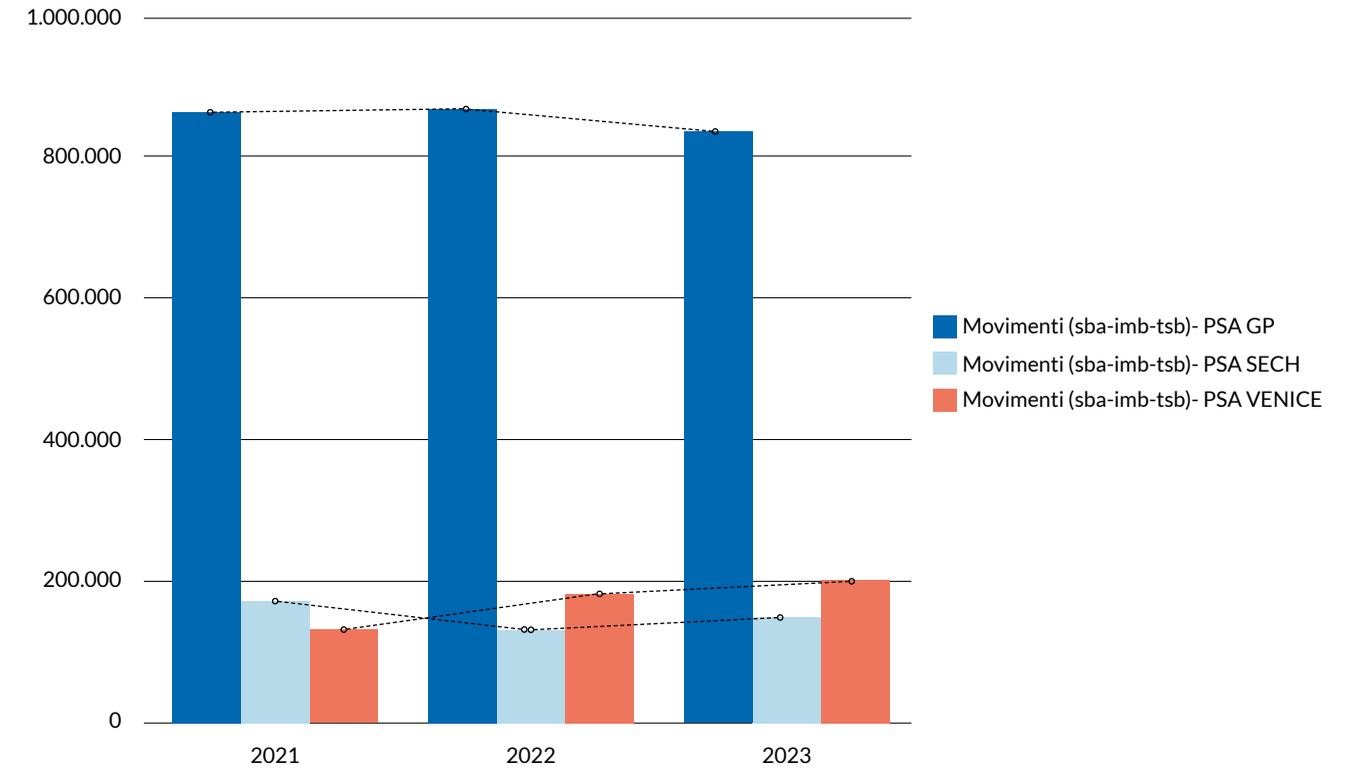
Il 2023 ha segnato per PSA Genova Prà un lieve declino nei volumi raggiunti, pari a -4.5%. Se però si analizzano attentamente i risultati raggiunti, si nota che ad essere inferiore rispetto allo scorso anno è solamente il numero di TEU medi per call registrati, che mostra un calo rispetto al 2022 del -12,46%; per il resto, infatti, è incrementato il numero di navi che hanno scalato PSA Genova Pra' (490 nel 2023 vs. 513 nel 2022) e sono diminuiti i blank sailing, passati da 106 del 2022 agli 88 del 2023.

Rispetto all'anno precedente, inoltre, le navi operate hanno rispettato maggiormente la propria schedula, seppure la percentuale delle navi che hanno rispettato i propri slot si attesti su valori ancora molto bassi (29% vs 19% del 2022). Altro aspetto positivo rispetto al 2022 è il ritorno alla normalità per il dwell time dei contenitori in giacenza presso i piazzali di PSA Genova Pra': i valori registrati infatti mostrano 5,7 giorni medi di giacenza per i contenitori full export e 5,3 giorni per i contenitori full import. Spostando il focus su PSA SECH, l'anno

appena concluso è stato caratterizzato da una crescita dei volumi, iniziata a partire dal secondo trimestre del 2023; il motivo principale della crescita è l'acquisizione di un nuovo servizio, che si va ad aggiungere a quelli precedentemente presenti.

Totale movimenti PSA Genova Pra', PSA SECH e PSA Venice-Vecon, trend 2021-2023 (imbarco/sbarco/trasbordo)

Totale movimenti 2021-2023



Trend traffici 2023 vs. 2022 PSA Genova Pra<sup>13</sup>

ACT PSA Genova Pra' - 2023 vs 2022

Singolo mese (TEU)	Gen	Feb	Mar	Apr	Mag	Giu	Lug	Ago	Set	Ott	Nov	Dic
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
2023 ACT mensile	100.828	106.238	124.697	123.738	136.615	124.910	124.910	108.128	110.000	125.211	120.057	91.940
Delta %	-10%	-7%	-6%	-1%	2%	-2%	-4%	-9%	-11%	8%	11%	-23%

YTD (TEU)	Gen	Feb	Mar	Apr	Mag	Giu	Lug	Ago	Set	Ott	Nov	Dic
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
2023 YTD ACT	100.828	207.066	331.763	455.501	592.116	717.026	841.936	950.064	1.060.064	1.185.275	1.305.332	1.397.343
Delta %	-10%	-9%	-8%	-6%	-4%	-4%	-4%	-5%	-5%	-4%	-3%	-4%

13 Ristivaggi esclusi.

Trend traffici 2023 vs. 2022 PSA SECH<sup>14</sup>

ACT PSA Genova SECH - 2023 vs 2022

Singolo mese (TEU)	Gen	Feb	Mar	Apr	Mag	Giu	Lug	Ago	Set	Ott	Nov	Dic
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
2023 ACT mensile	16.558	17.410	19.124	16.793	25.056	24.553	26.985	18.380	17.514	21.012	14.357	22.504
Delta %	-30%	16%	-17%	-21%	13%	32%	28%	30%	16%	27%	30%	41%

YTD (TEU)	Gen	Feb	Mar	Apr	Mag	Giu	Lug	Ago	Set	Ott	Nov	Dic
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
2023 YTD ACT	16.558	33.968	53.092	69.885	94.941	119.494	146.479	164.859	182.373	203.385	217.742	240.246
Delta %	-30%	-12%	-14%	-16%	-10%	-4%	1%	4%	5%	7%	8%	10%

14 Ristivaggi esclusi.

Trend traffici 2023 vs. 2022 PSA Venice-Vecon<sup>15</sup>

ACT PSA Genova Venice-Vecon - 2023 vs 2022

Singolo mese (TEU)	Gen	Feb	Mar	Apr	Mag	Giu	Lug	Ago	Set	Ott	Nov	Dic
2022 ACT mensile	18.777	23.783	24.782	24.257	31.513	23.144	23.650	22.675	27.336	26.235	28.210	28.136
2023 ACT mensile	29.218	26.908	31.566	24.218	30.385	27.037	27.805	27.569	24.941	29.698	26.688	27.899
Delta %	56%	13%	28%	0%	-4%	17%	19%	21%	-10%	13%	-5%	-1%

YTD (TEU)	Gen	Feb	Mar	Apr	Mag	Giu	Lug	Ago	Set	Ott	Nov	Dic
2022 YTD ACT	18.777	42.560	67.342	91.599	123.112	146.256	169.906	192.581	219.917	246.152	274.362	302.498
2023 YTD ACT	29.218	56.126	87.692	111.910	142.295	169.332	197.137	224.706	249.647	279.345	306.033	333.932
Delta %	56%	32%	31%	23%	16%	16%	16%	17%	14%	14%	12%	11%

15 Ristivaggi esclusi.

## Volumi di traffico

TERMINAL IN NUMERI	2021			2022			2023		
	PSA GP	PSA SECH	PSA VECON	PSA GP	PSA SECH	PSA VECON	PSA GP	PSA SECH	PSA VECON
Navi approdate	523	161	274	449	143	394	513	152	406
Totale movimenti (sb/ imb/tsb)	861.745	172.534	131.816	866.775	131.195	182.001	834.240	149.644	202.239
TEU (sb/imb/tsb)	1.454.582	287.364	218.017	1.462.691	217.857	302.498	1.397.343	240.246	333.932
Camion serviti	432.039	134.655	112.905	465.289	102.708	148.185	468.012	123.069	155.573
Turnaround time medio dei camion (minuti)	32,6	20,3	17,2	34,0	19,6	22,0	33,1	22,6	25,1
TEU scaricati/ricaricati da treno	232.629	21.791	-	248.663	16.723	208	243.127	15.265	-
Dwell time contenitori in importazione	5,7	7,4	6,4	7,5	10,1	8,1	5,3	7,0	10,1



**Numero totale navi  
PSA Italy: 1.071**



**Numero TEU totale PSA Italy  
(imbarco/sbarco/trasbordo): 1.971.521**

Quanto al porto veneziano, l'andamento generale in termini di tonnellate complessive movimentate hanno evidenziato un porto in flessione rispetto al 2023 rispecchiando il trend nazionale, con alcuni settori, in primis siderurgico, ro-ro e rinfuse solide, che contribuiscono a contenere la perdita grazie a variazioni positive.

Nel settore container, Il Porto di Venezia chiude l'anno con una riduzione dell' -8%, scendendo per la prima volta dopo anni sotto la soglia dei 500.000 TEU e chiudendo a 491.118 TEU movimentati, con un calo rispettivamente del -10% dei container vuoti e del -7% dei container pieni. Container pieni movimentati che rappresentano il vero indicatore di un andamento del traffico, che nello specifico presentano andamenti distinti tra container pieni in import con un calo limitato al -3% ma con un più pesante riduzione di container in export del -9%. Tra le ragioni si individua sicuramente un'economia regionale che nel corso del

2023 si è dimostrata essere debole in tutti i settori con andamenti in flessione in particolar modo nella seconda metà dell'anno. Alla fase ciclica sfavorevole ha contribuito in particolare il comparto manifatturiero, che ha effetti diretti sull'esportazione in container di prodotti finiti e allo stesso modo sulla richiesta di materia prima che arriva anche in container.

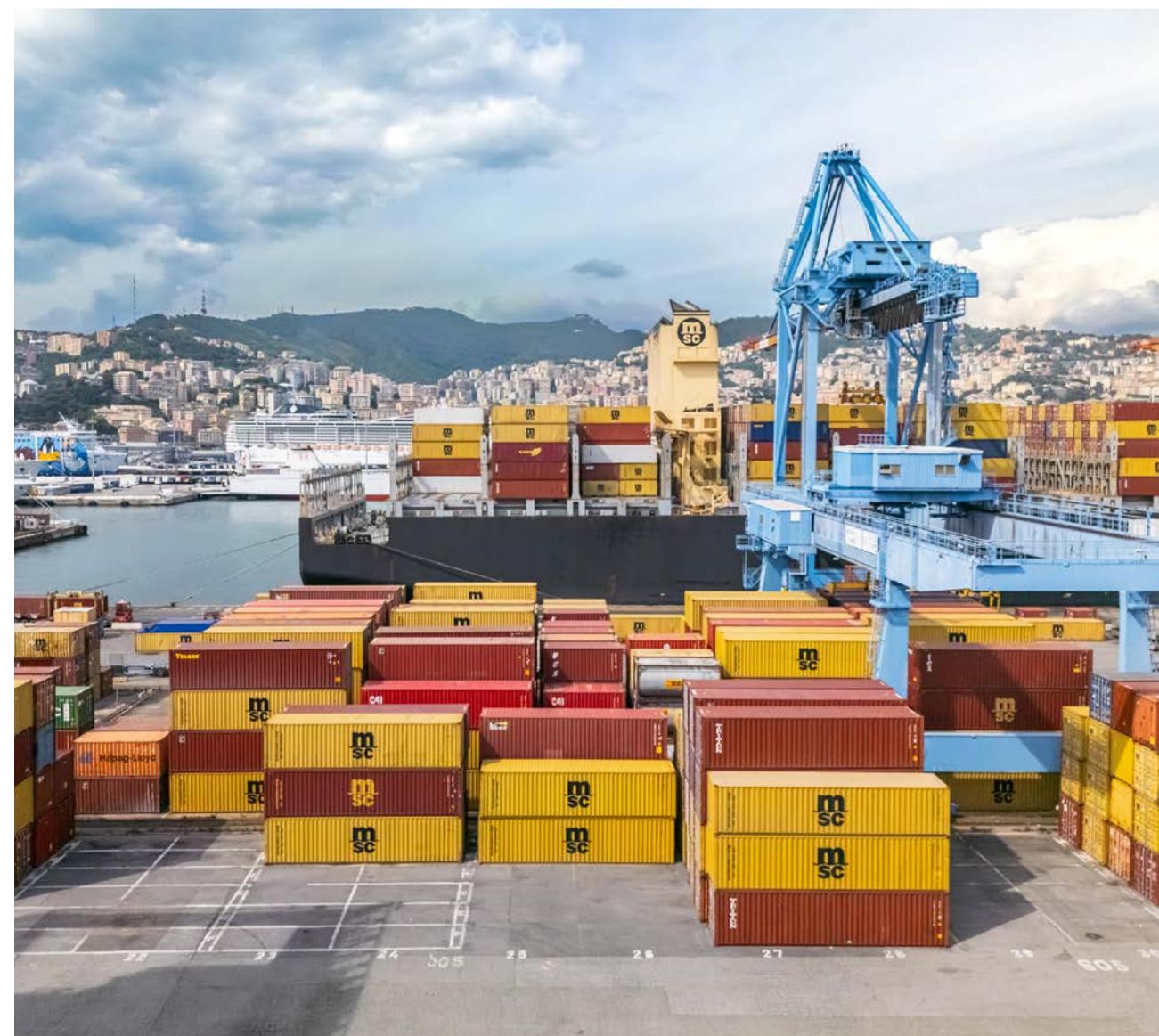
Secondo quanto rilevato da Unioncamere del Veneto, nella media dei primi tre trimestri del 2023 la produzione manifatturiera delle imprese venete con almeno dieci addetti è diminuita rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. Il calo ha riflesso quello degli ordini interni e, in particolare esteri, che risentono della debolezza della domanda mondiale.

Tra le analisi della Banca d'Italia è evidente la contrazione dell'attività industriale nei primi nove mesi del 2023 rispetto allo stesso periodo del 2022, con evidenti cali di fatturato delle imprese e l'accresciuta incertezza e l'aumento del

costo dei finanziamenti, che hanno determinato un atteggiamento prudente nelle decisioni di investimento.

Nonostante l'inflazione si sia fortemente ridotta rispetto al picco registrato a fine 2022, le decisioni di spesa delle famiglie continuano a risentire del rialzo dei prezzi, che ne erode il potere di acquisto e che ne rallenta i consumi.

Nel dettaglio, seppur presentando una complessiva diminuzione, anche nel 2023 i due terminal container dello scalo lagunare evidenziano andamenti di traffico differenti; il terminal TIV, infatti, chiude l'anno con un segno negativo del -32% dovuta alla progressiva riallocazione di alcuni servizi di linea a favore di PSA Venice-Vecon, che grazie a questo trasferimento consolida una quota rilevante di traffico veneziano e chiude l'anno nuovamente in positivo per oltre il 10% rispetto ai volumi 2022, con traffico di importazione ed esportazione cresciuto rispettivamente del 7% e del 16% su base annua.



PSA Venice-Vecon nel porto - Dati 2022/2023<sup>16</sup>

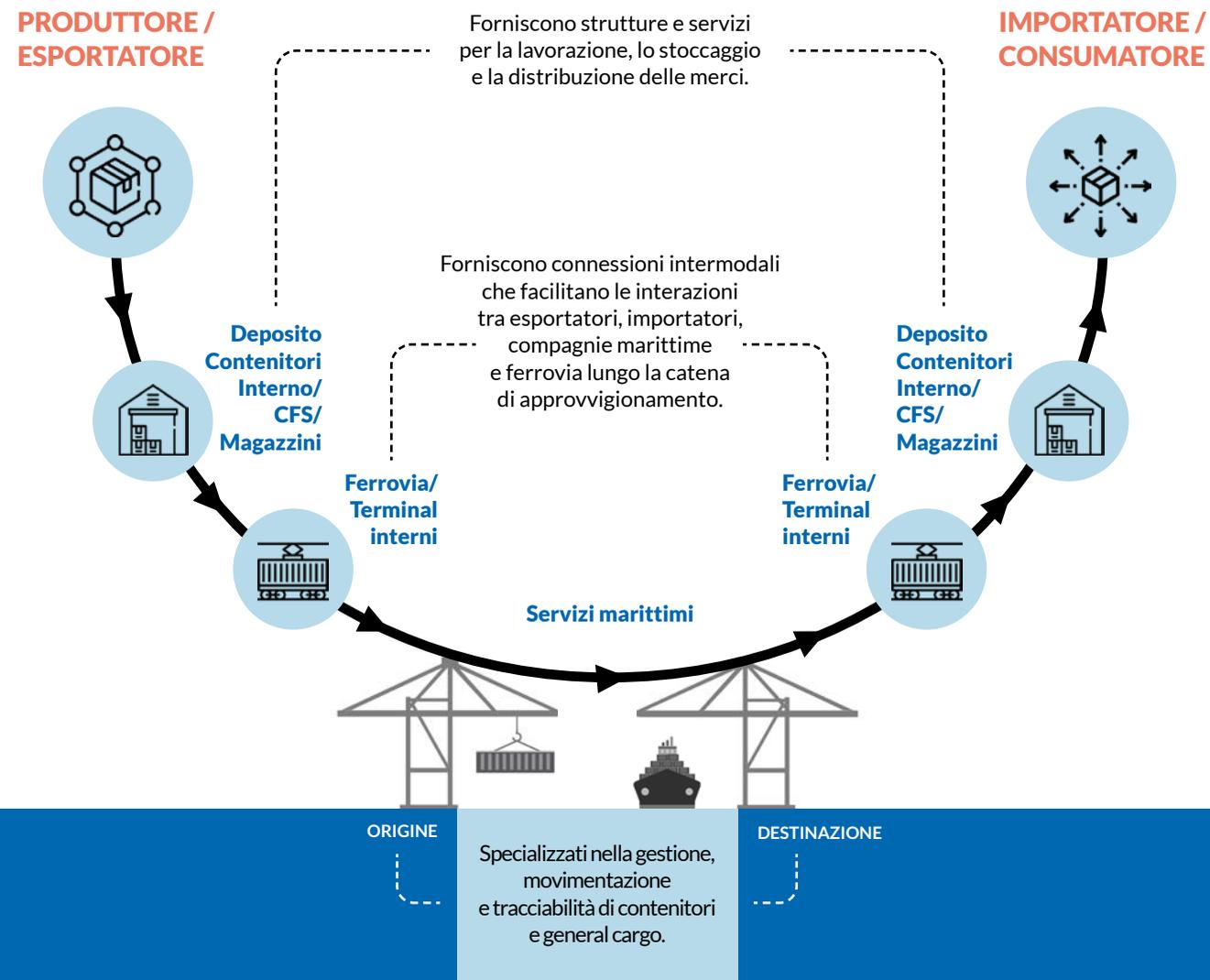
TML	TEU 2022	TEU 2023	%	Δ 2023/2022
PSA VENICE*	302.498	333.932	68%	10,4%
TIV	231.493	157.186	32%	-32,1%
<b>TOTAL</b>	<b>533.991</b>	<b>491.118</b>	<b>100%</b>	<b>-8,0%</b>

Anche nel 2023, l'operatività dei terminal commerciali è stata contraddistinta dalla presenza di tocche di navi da crociera, sempre considerate come soluzioni temporanee ed alternative al transito presso il canale della Giudecca come da D.lgs. n.103 del 20 luglio 2021. Nel corso del 2023 sono state accolte

in PSA Venice-Vecon, nel periodo che va da maggio a settembre, 21 tocche di navi limitatamente al turno giornaliero di sabato, operatività che, grazie al layout del terminal e all'accessibilità stradale dedicata, non ha prodotto alcun impatto sul core business aziendale del terminal.

<sup>16</sup> Fonte: Dati AdSP MaS.  
\* dati di imbarco/sbarco/trasbordo.

## 2.1 OTTIMIZZAZIONE DELLA CATENA DEL VALORE



Le soluzioni logistiche e accessorie 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 servizi 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.

### Il magazzino PDE

Alla fine di aprile 2023 PSA Italy ha lanciato sul mercato un nuovo prodotto legato al filone Port+ di PSA, rinominato "Magazzino PDE", con l'intento di offrire servizi logistici indirizzati ai clienti del Porto di Genova: BCO, spedizionieri e compagnie di navigazione.

Il magazzino, collocato ad appena 800 metri dal gate camionistico del terminal PSA Genova Pra', offre servizi quali svuotamento e riempimento contenitori, soste merci e contenitori e altre operazioni, nominate VAS, come la fumigazione o progetti di imballaggio merce. Le merci lavorate variano da macchinari industriali e veicoli a prodotti siderurgici, macchine, materiali da costruzione e più della metà delle operazioni realizzate sono state condotte su pezzi fuori sagoma.

Il portafoglio clienti è diversificato e composto in prevalenza da spedizionieri, con un potenziale di crescita grazie a un futuro ampliamento dei servizi offerti (flussi import per magazzino doganale) e grazie ad azioni commerciali pianificate rivolte ai BCO.

PDE Warehouse è stato lanciato inizialmente come progetto POC<sup>18</sup>, anticipando l'acquisizione da parte di PSA del Distripark (15.000 metri quadri coperti + 35.000 metri quadri di piazzale), con l'intento di permettere a PSA di farsi strada in un nuovo mercato.

### 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 10.523 TEU, risultato in linea con quanto raggiunto nell'anno precedente.

Il collegamento, operativo da ottobre 2018, anno dopo anno, cresce sempre di più: si tratta sicuramente 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><sup>19</sup>.



**Il treno Southern Express ha permesso di risparmiare l'84% di emissioni di CO<sub>2</sub> dall'inizio della sua attività**

### 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.

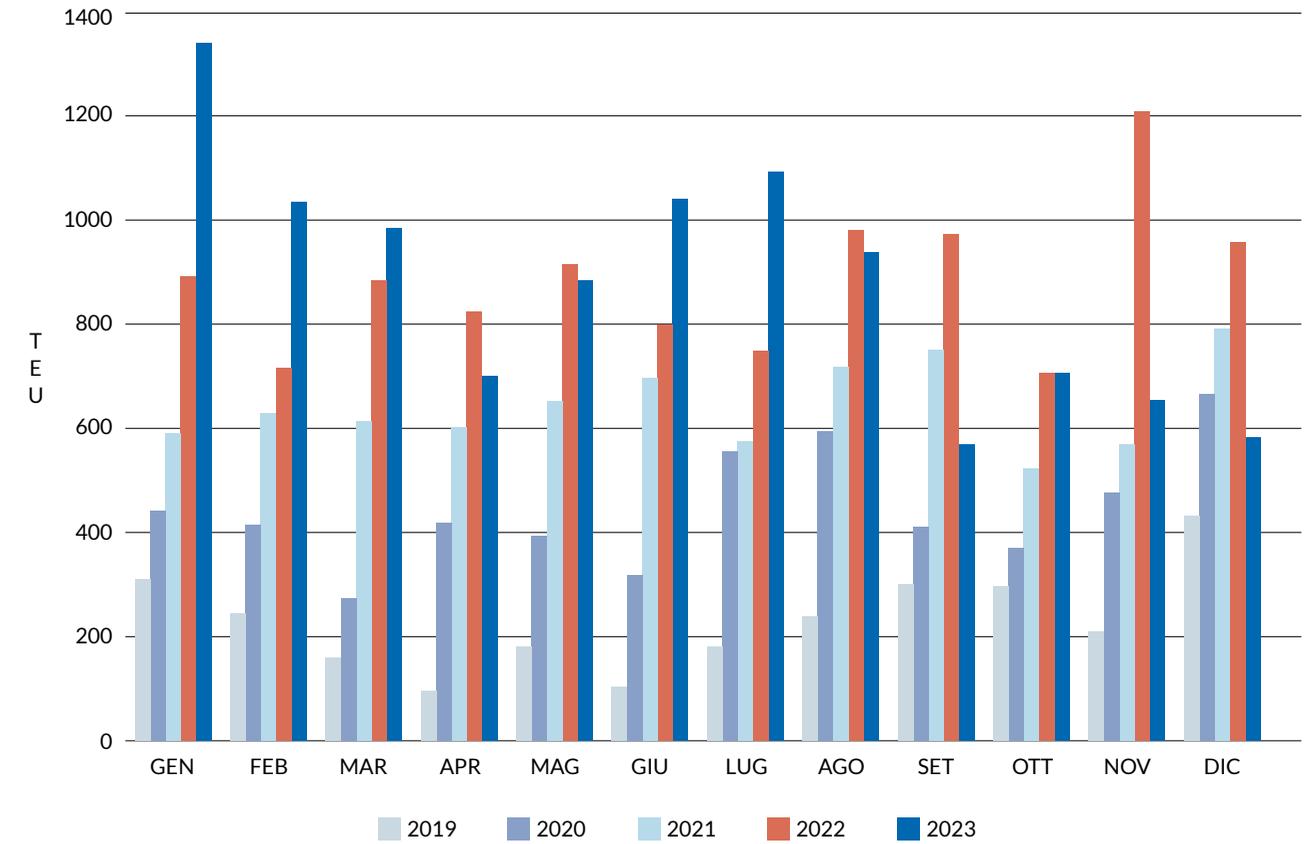
### Stuffing / Unstuffing Services / Warehousing

Altra attività accessoria in continua espansione 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 2023, nonostante l'andamento altalenante dei volumi presso il porto Veneziano, la richiesta di utilizzo di spazi coperti e di aree di consolidamento e stoccaggio abbia ricevuto una spinta importante consentendo a PSA Venice-Vecon di consolidare il proprio ruolo di operatore logistico neutrale sul mercato.

<sup>18</sup> POC: Proof-of-concept.  
<sup>19</sup> Secondo quanto stimato grazie al tool Eco Transit.

## Totale TEU movimentati dal treno Basilea dal suo avviamento

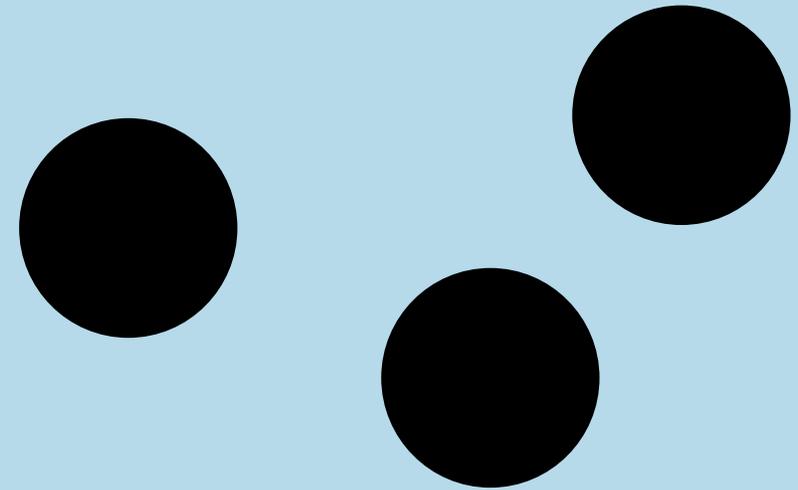


**Il treno Southern Express ha movimentato 10.523 TEU**





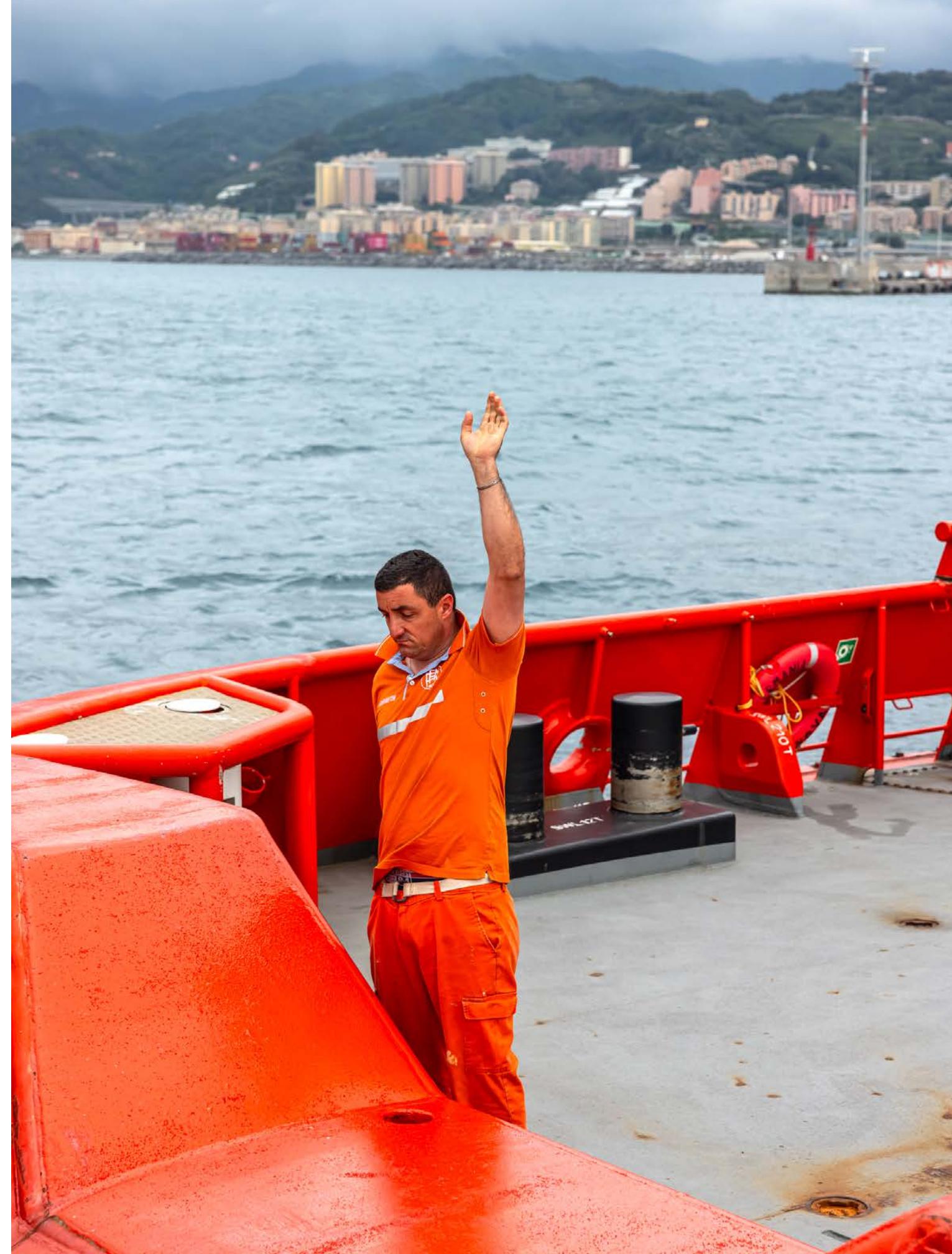
### 3 L'APPROCCIO SOSTENIBILE DI PSA ITALY



**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 2023

STAKEHOLDER (MACROGRUPPI)	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 (MACROGRUPPI)	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 (MACROGRUPPI)	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>
ONLUSE 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 (MACROGRUPPI)	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 2023.

### Al via la prima survey di sostenibilità agli Stakeholder di PSA Italy

C'è una crescente aspettativa che le organizzazioni non solo considerino i temi di sostenibilità quando prendono decisioni strategiche, ma promuovano e perseguano attivamente risultati sostenibili. Senza un adeguato coinvolgimento delle parti interessate, non vi è alcuna garanzia che le misure di sostenibilità, sebbene in atto, portino alcun beneficio reale. Per questo motivo, per la prima volta nella lunga storia del reporting di sostenibilità aziendale, PSA Italy ha lanciato un sondaggio sulla sostenibilità tramite piattaforma online rivolto a tutti i suoi principali Stakeholder esterni, comprendendo tutti i temi materiali identificati nel rapporto 2022 di PSA Italy, con la richiesta di classificare e prioritizzare gli argomenti per verificare se esistessero disallineamenti tra la strategia ESG dell'organizzazione e le aspettative delle parti interessate.

Il risultato è stato positivo, poiché, dalla totalità degli intervistati, ai primi cinque temi materiali è stata data esattamente la stessa rilevanza ("Salute e sicurezza sul lavoro", "Condotta aziendale etica", "Prestazioni economiche", "Gestione dei rifiuti e riciclaggio" e "Occupazione"), confermando la profonda comprensione delle esigenze degli Stakeholder in ambito ESG da parte dell'organizzazione.

Non solo: questa indicazione funge da base per la pubblicazione di questo report di sostenibilità di PSA Italy, l'ultimo interamente basato sui GRI Standards, così da progredire più facilmente verso gli obiettivi ESG con la rassicurazione della validità della strategia di sostenibilità perseguita.

L'ambizione futura è espandere l'indagine agli Stakeholder interni, in linea con i requisiti degli standard ESRS.

### Charity Week, beneficenza tra benessere e movimento

La sfida "Moving for Charity", per la terza 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, steady...go (green)!

Nelle due settimane centrali di settembre si è svolta l'usuale campagna **Go Green**, un progetto che coinvolge contempo-

aneamente tutti i terminal PSA del mondo con l'obiettivo di invitare tutti i lavoratori a riflettere sulle proprie abitudini quotidiane e su come queste possano impattare sull'ambiente circostante e sull'intero pianeta.

Naturalmente anche i terminal di PSA Italy hanno contribuito fattivamente alla campagna, organizzando localmente un calendario di attività alle quali tutti i dipendenti sono stati chiamati a partecipare, per dare un piccolo, ma significativo, contributo all'ambiente e diffondere consapevolezza su quanto l'approccio di ciascuno di noi sia determinante nel raggiungere un'auspicata minimizzazione degli impatti negativi generati dalle nostre azioni quotidiane.

Sono quindi state lanciate cinque giornate, ciascuna caratterizzata da un leitmotiv di fondo, a partire dal **Veggie day**.

In questa giornata sia dipendenti di PSA Genova Pra', sia quelli di PSA SECH hanno potuto degustare lo stesso menù vegetariano. PSA Genova Pra' ha stretto un accordo con la mensa aziendale per promuovere la conoscenza e la consapevolezza dell'importanza di consumare verdure di stagione a chilometro zero. PSA SECH ha deciso di offrire un pasto interamente vegetariano presso la mensa CULMV, nelle vicinanze del terminal e gestita dalla stessa società di ristorazione della mensa del terminal di Pra'. PSA Venice-Vecon ha, invece, proposto ai propri dipendenti un pranzo vegano, ricordando che un'alimentazione sana e variata aiuta a prevenire e curare molte malattie croniche come obesità e sovrappeso, ipertensione arteriosa, malattie cardiovascolari, malattie metaboliche, diabete di tipo 2 e alcune forme di tumori.

### Upcycling day

Come PSA Italy abbiamo deciso di aderire alla sponsorizzazione di OPERAE dell'artista Gianni Lucchesi, che è stata presentata durante la Design Week 2023 di Milano e che è rimasta fino al 5 novembre a Genova, in piazza De Ferrari, la piazza principale di Genova. Questa scultura nasce da una riflessione che analizza il comportamento dell'uomo nei confronti dell'ambiente e del costruire: ecco perché abbiamo deciso di esserne il main sponsor. Localmente nelle tre BU sono, inoltre, state lanciate altre iniziative parallele: presso PSA SECH si è inaugurato il **murale Green Ports** con un evento dedicato. Il murale offre uno sguardo al passato, ma con la consapevolezza di rivolgersi al futuro con uno spirito sociale e gestionale volto sempre più a tutelare non solo la salute e la sicurezza, ma anche il rispetto dell'ambiente attraverso scelte industriali sostenibili. A PSA Venice-Vecon questa giornata è stata dedicata alla raccolta dei capi d'abbigliamento usati, riposti in appositi contenitori. Questa iniziativa è stata utile per incentivare il riutilizzo degli abiti usati, oppure il loro recupero per creare nuovi prodotti, in ottica di economia circolare. A PSA Genova Pra', invece, abbiamo fatto **insieme la differenza!** Questo lo slogan che ha accompagnato la nuova campagna di PSA Genova Pra', che ha l'obiettivo di potenziare la raccolta differenziata in azienda. In occasione del Go Green sono, infatti, stati installati un



Villa Figoli: La sede di Arenzano della Fondazione Accademia Italiana della Marina Mercantile

maggior numero di contenitori dei rifiuti in tutti gli uffici del terminal.

### Zero emission day

La giornata promossa da PSA Italy nasce dall'esigenza di concedere al nostro pianeta una pausa dai combustibili fossili, ma anche di disporre di un giorno in cui fermarsi a riflettere su come siano proprio le nostre scelte quotidiane a determinare il nostro peso sulla Terra. Sia PSA Genova Pra' che PSA SECH hanno lanciato una campagna di sensibilizzazione per un pendolarismo sostenibile. La campagna ha puntato principalmente sul servizio navetta dalla "Stazione Marittima" (servita da autobus urbani, metropolitana e treni) al terminal PSA SECH, e dalla stazione ferroviaria "Genova Voltri" al terminal PSA Genova Pra'. PSA Venice-Vecon ha organizzato con i propri dipendenti una sfida che ha consistito nell'evitare, nella giornata a emissioni zero, l'uso dell'auto e incentivare forme di mobilità sostenibile. Al termine della sfida ad ogni dipendente è stata consegnata una pianta di Sanseveria con le istruzioni su come prendersene cura e i benefici che apporta all'ambiente, come la sua capacità di purificare l'aria all'interno degli spazi chiusi.

### Tree day

Per celebrare il Tree Day PSA Genova Pra' e PSA SECH hanno acquistato ulteriori 400 alberi attraverso l'associazione B-Corp TREEDOM, per andare a completare la già avviata foresta di PSA Italy, nella quale sarà presto presente un albero per ciascuno dei dipendenti delle business unit di PSA in Italia (informazioni più dettagliate sulla foresta di PSA Italy sono consultabili al seguente link: <https://www.psaitaly.com/it/content/sostenibilita>). PSA Genova Pra', inoltre, si è adoperata

per ripristinare l'aiuola vicino alla mensa del terminal e piantare un albero, mentre PSA SECH costruirà aiuole nelle vicinanze del parcheggio in sostituzione degli attuali blocchi di cemento che lo delimitano, andando ad incrementare il verde all'interno dell'area del terminal. In collaborazione con l'azienda locale 3Bee, PSA Venice-Vecon ha, in parallelo, portato avanti (dal 2022) un progetto che consiste nella creazione di boschi, piantando alberi autoctoni ad alto potenziale nettario, che consentono il riequilibrio degli ecosistemi ambientali. Il bosco di nettare è composto da 100 piante, che ospitano fino a 280.000 api e che saranno in grado di compensare circa 9 tonnellate/anno di CO<sub>2</sub>.

### Clean-up day

Sono state attivate diverse iniziative locali per ripulire alcune aree del terminal, come per esempio la raccolta dei rifiuti tra le scogliere interne di PSA Genova Pra' o della plastica abbandonata in PSA SECH, per la quale la quantità di plastica raccolta si è stimata in circa 50 kg. L'attività posta in atto non ha risolto tutte le criticità, ma per la parte interessata dalla pulizia si è rivelata molto efficace. Questo è l'inizio di un processo che si protrarrà nel tempo per coprire tutte le aree del terminal.

### Innovation and technology

#### 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.



I dipendenti di PSA Venice-Vecon festeggiano la nuova concessione

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 comunicazione, 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 eleggibili, 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.

#### Innovation Festival 2023

Nel mese di novembre PSA ha promosso la campagna Innovation Festival 2023 per incentivare ciascuno dei dipendenti a proporre nuove soluzioni e nuove idee, al fine di apportare miglioramenti, quest'anno in chiave di "sostenibilità", all'interno delle nostre aziende. Grande soddisfazione per la partecipazione al progetto, con più di 40 idee pubblicate sulla piattaforma iCAN. I colleghi che hanno proposto almeno un'idea sono stati premiati con un gadget dai membri dell'Innovation Team di PSA Italy nel mese di gennaio.

Ma non finisce qui! Tutte le idee inviate sono state valutate dalla commissione "Italy iCan & Innovation Team": le prime cinque idee classificate sono state premiate analizzando la preponderanza di aspetti di sostenibilità e risparmio energetico quali pilastri fondanti attraverso i quali le aziende contribuiscono alla mitigazione degli impatti generati, a sostegno del pianeta.

#### KHPIA 2023 – follow up!

Il primo KHPIA si è svolto ben dieci anni fa, nel 2013, e da allora il numero delle iscrizioni è cresciuto in maniera esponenziale. In particolare, il numero di progetti qualificati ha dimostrato

una tendenza al rialzo, a significare un continuo afflusso positivo di progetti e idee Innovative. Una volta terminato il periodo di presentazione dei progetti, da giugno ad agosto 2023, è iniziata la fase più frenetica per i Team di valutazione, formato da 45 leader e membri del reparto Innovation organizzati in 6 Team e da un panel di esperti in materia provenienti dal mondo delle PMI: nel 2023 il contest ha, infatti, raccolto un record di 682 candidature a livello globale, con quasi 400 progetti qualificati. La giuria si è riunita all'inizio di novembre per l'annuncio dei risultati: le nostre BU si sono posizionate con ben otto progetti premiati, che si sono tutti distinti all'interno della categoria di partecipazione B (New Ideas, Prototypes and Proofs-of-Concept Innovative Idea). I colleghi sono stati premiati con biglietti del teatro gratuiti per partecipare a uno dei tanti diversi spettacoli in cartellone nel network del Teatro Nazionale, oltre che con il premio in denaro e i certificati inviati dall'HQ di Singapore; inoltre, alcuni dei progetti sono diventati obiettivi di sostenibilità per l'anno 2024 e si stanno attualmente analizzando le possibilità di implementarli concretamente.

#### Trent'anni di SECH

Grande festa per l'anniversario della fondazione del terminal SECH, il 1° giugno 1993, un'impresa tutta genovese, nata 30 anni fa, che ha anticipato la legge 84/94 e ha ridato vita al porto di Genova proprio durante i suoi anni più bui.

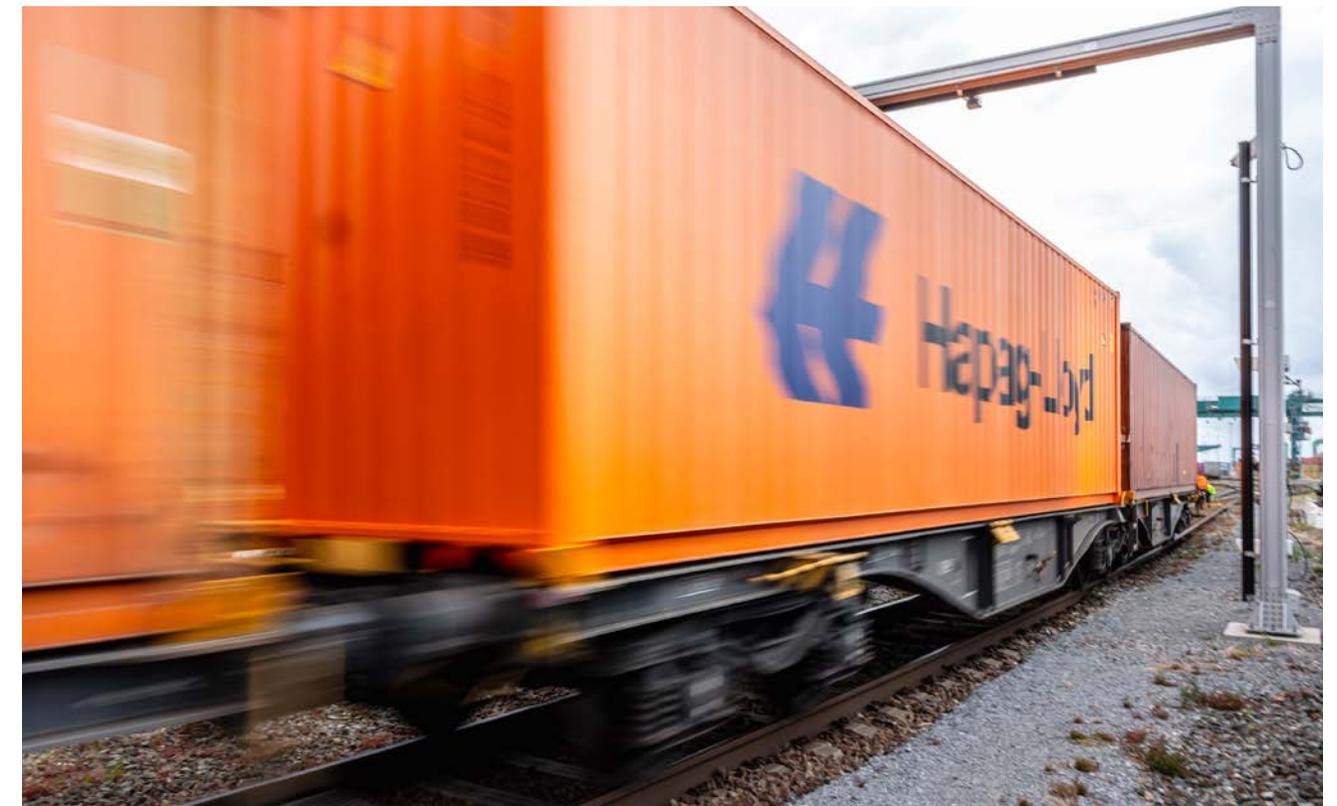
Per sapere di più sulla storia del terminal, è disponibile un video sul canale YouTube di Psa Italy.

#### Happy Anniversary – i nostri colleghi compiono 20 e 30 anni di anzianità in PSA!

A fine maggio si è tenuta presso la Lanterna di Genova la cerimonia di premiazione dei dipendenti dei terminal PSA Genova Pra' e PSA SECH che hanno raggiunto nel 2023 degli importanti anniversari lavorativi. Oltre 80 colleghi che hanno compiuto 30 e 20 anni di lavoro in porto sono stati premiati dal management dei due terminal. Un momento significativo ed emozionante, rivolto a donne e uomini di PSA Genova Pra' e PSA SECH per festeggiare l'impegno, il lavoro e la crescita di una comunità e di persone che hanno dedicato la loro vita a Genova, al suo porto e all'azienda.

#### PSA Venice-Vecon: nuova concessione per 25 anni!

Il 6 giugno 2023 si è svolta la cerimonia per la nuova concessione di 25 anni a PSA Venice-Vecon a seguito dell'annuncio dell'AdSP di Venezia e Chioggia del 1° giugno 2023. La cerimonia ha sancito simbolicamente la delibera unanime del Comitato di Gestione della concessione a PSA Venice-Vecon da ottobre 2024 fino a ottobre 2049. La concessione originaria datata 1997 durava 25 anni. L'evento si è svolto nell'ambito dell'EAMM (Europa & America Management Meeting) di PSA, che riunisce 52 tra CEO e Terminal Directors and Executive Manager di altro profilo. Hanno partecipato alla firma il Presidente Fulvio Lino Di Blasio ed il segretario generale Antonella Scardino dell'AdSP di Venezia e Chioggia, il General Manager di PSA Venice-Vecon Daniele Marchiori insieme al Presidente Marco Conforti e all'AD Roberto Ferrari di PSA Italy, il CEO



Il sistema OCR A PSA Genova Pra'

Enterprise Growth Ng Hak Sen Vincent, il CFO Dirk Jan Storm e l'allora in carica Regional CEO di PSA David Yang. Con il rinnovo della concessione PSA Venice-Vecon inizia una stagione di investimenti nel terminal con l'obiettivo di incrementare la capacità da 300.000 a 500.000 TEU.

#### Primo contenitore reefer spedito via ferrovia

Il servizio intermodale Southern Express, operato in prima persona da PSA Italy tra Genova Pra' e il terminal Frenkendorf di Basilea, ha fatto un passo in avanti aprendosi alla possibilità di trasportare contenitori reefer. Il primo carico inviato a settembre 2023 è stato un box di prodotti farmaceutici di una multinazionale italiana del settore. Partiti da Basilea, i farmaci a Genova Pra' sono stati caricati a bordo di una nave, che è poi salpata alla volta del porto di Savannah, negli Stati Uniti.

Lo sviluppo del servizio si deve alla collaborazione tra PSA Italy e PSA BDP, la società nata dall'acquisizione della casa di spedizioni BDP International da parte della stessa PSA. Anziché essere alimentato a diesel, il meccanismo di mantenimento della temperatura dei contenitori si basa sull'impiego di una dinamo, che converte l'energia generata dalle ruote del treno, quando questo è in movimento, su una batteria, che ne permette il funzionamento anche quando il convoglio è fermo.

Primo servizio di questo tipo avviato da PSA in Europa, il collegamento potrà servire in chiave prospettica al trasporto di altri beni a temperatura controllata.

#### I ragazzi di Accademia Mercantile in PSA: internship a Pra' e SECH

Nel primo semestre del 2023 sono stati accolti i 25 allievi che sono stati selezionati nell'ambito del corso ITS di "Tecnico Superiore per la gestione dei processi di automazione in ambito portuale (Business Process Officer)" della Fondazione Accademia Italiana della Marina Mercantile, che hanno visitato il terminal e le control room di PSA Genova Pra' e PSA SECH. Il percorso formativo è riservato a studenti di età compresa tra i 18 e i 32 anni e ha l'obiettivo di sviluppare competenze miste tra Information Technology (IT), informatica, automazione e robotica, oltreché di fornire gli strumenti tecnici, tecnologici e le soft skill necessari per avere uno sguardo a 360° sul mondo del trasporto, sulla pianificazione dei terminal e sull'organizzazione degli hub portuali. Il nuovo corso ITS, presentato a luglio 2022 e partito a ottobre, è articolato su due anni per un totale di 1.200 ore di aula e 800 di internship in azienda. I ragazzi hanno fatto affiancamento con tutti i dipartimenti dei terminal genovesi per capire e toccare con mano il lavoro di un terminal portuale.

#### PSA Venice-Vecon: Giornata Nazionale del Mare - Italian Port Days

In occasione della Giornata Nazionale del Mare, che ricorre l'11 aprile, il nostro terminal di Venezia ha festeggiato ospitando i ragazzi delle quinte dell'Istituto Tecnico Tecnologico Chilesotti di Thiene, nel corso della manifestazione Italian Port Days. Il porto e il mare come risorse da conoscere e vivere: è questo il messaggio rivolto ai giovani, alle famiglie e

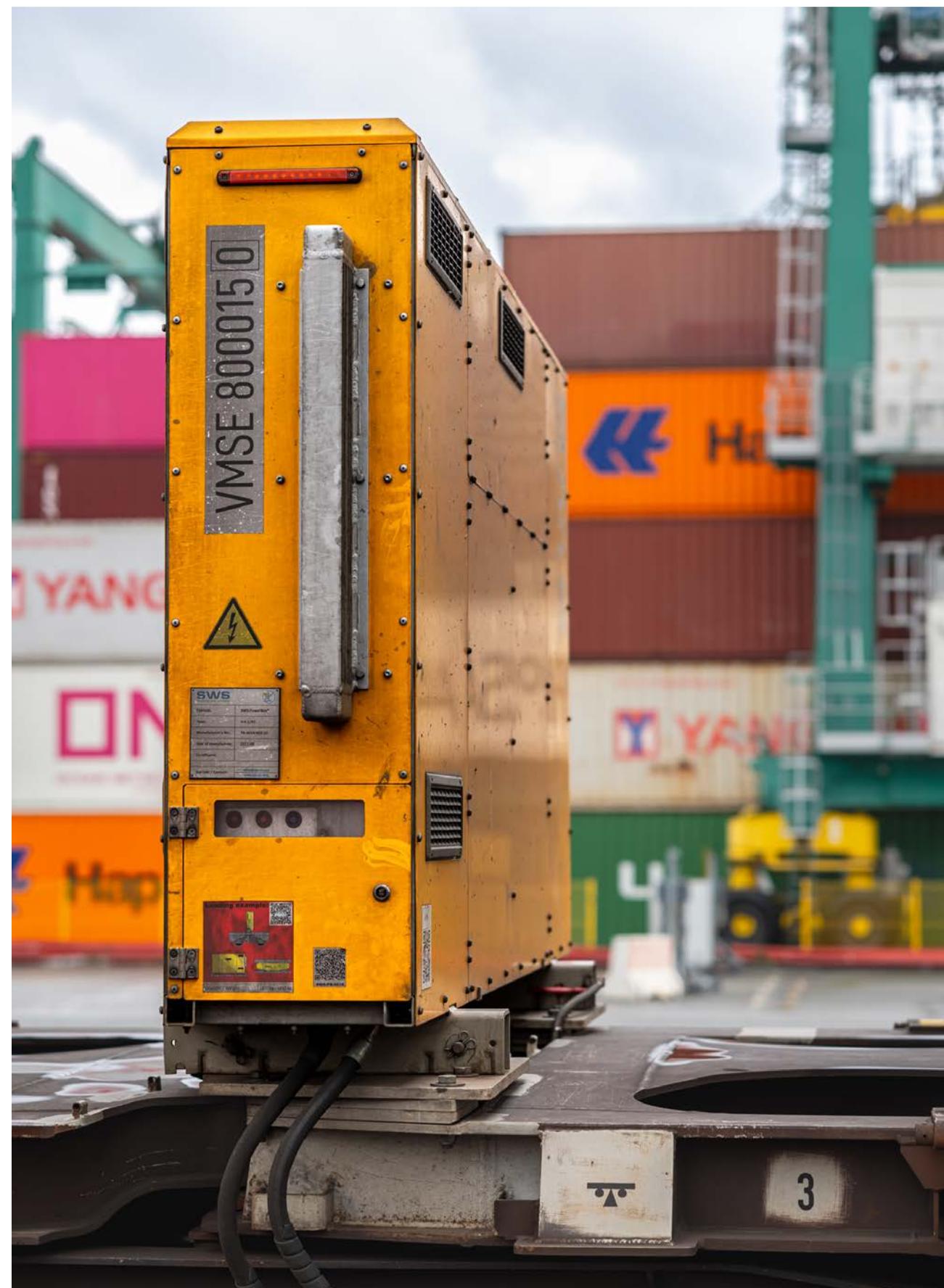
all'intera comunità veneziana della sessione primaverile degli Italian Port Days, la manifestazione voluta da Assoport - Italian Ports Association a livello nazionale e organizzata nella città lagunare dalla AdSP North Adriatic Sea Port Authority - Ports of Venice and Chioggia, in collaborazione con la Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera ITS Academy Marco Polo e PSA Venice-Vecon. Nel corso della mattinata, ai ragazzi è stata presentata la storia portuale lagunare e la sua evoluzione commerciale, sono stati spiegate e mostrate le funzioni e i ruoli delle istituzioni che operano nell'ambito portuale, con una panoramica sui percorsi di studio post diploma e sugli sbocchi legati alle professioni della logistica; nel pomeriggio i ragazzi hanno visitato il terminal alla scoperta del funzionamento e delle attività portuali di PSA Venice-Vecon. Il porto si apre alla città: ecco il senso degli Italian Port Days di Venezia, durante i quali è stato proposto un ricco calendario di eventi e iniziative ludiche, formative e di approfondimento sulla realtà portuale, le sue professioni, sulla sua storia e sui suoi valori.

#### ServiceNow è qui!

ServiceNow è la piattaforma online, gestita a livello di regione Europa di PSA, attraverso la quale, dal 1° agosto 2023, è possibile registrare e segnalare qualsiasi problema o chiedere lo stato di avanzamento dei ticket (ossia richieste) in ambito IT. È stata implementata e lanciata contemporaneamente in tutte e tre le Business Unit italiane di PSA, rappresentando un ulteriore passo verso la loro integrazione.

#### Nuovo sistema OCR a ferrovia

Nel corso dell'estate in PSA Genova Pra' è stata finalizzata l'automazione di due portali Rail OCR sui binari nord e sud antistanti l'accesso al parco ferroviario. Ciascun portale è dotato di un set di telecamere e sensori/laser su entrambi i montanti, nonché di server/workstation posizionati presso il data center. Questa soluzione consente di riconoscere automaticamente la composizione del treno, sia in ingresso, sia in uscita dal terminal. Le informazioni consentono al reparto Operations di avere a disposizione su un software dedicato tutti i passaggi dei convogli con relativi dati operativi e foto. Il sistema OCR è integrato con il TOS attraverso un middleware (Milos), al fine di effettuare automaticamente la Rail registration (associazione carro-contenitore) dei convogli in entrata. Il sistema è predisposto per altre integrazioni, come ad esempio con il PCS Rail (Port Community System) e i sistemi della Dogana.



Il power box che permette il trasporto di container reefer sul treno Southern Express

# 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, ancora per l'anno 2023, secondo l'opzione "In accordance",** conformemente 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 2023 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 2023 e dalla Capogruppo PSA International (PSAI) nel Report 2022, 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 2023 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, come per lo scorso anno fondamentale è stata la revisione dell'approccio adottato per l'analisi di significatività, con l'introduzione del concetto di impatto, utile anche in vista della prossima rendicontazione basata sugli standard obbligatori ESRS.

Il processo di determinazione dei temi materiali si è nuovamente basato sull'individuazione e sulla 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 con-

testo 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 prioritari ed importanti. Nella seguente tabella si evince la suddivisione tra temi prioritari ed importanti all'interno dell'insieme degli aspetti materiali, 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 dei temi GRI per PSA Italy

TOPIC PRIORITARI: temi di massima rilevanza per l'organizzazione e le parti interessate, che costituiscono parte integrante della strategia di business.		
Informativa GRI	Aspetto	SDGs rilevanti per l'organizzazione
<b>AREA ECONOMICA</b>		
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
<b>AREA AMBIENTALE</b>		
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

TOPIC PRIORITARI: temi di massima rilevanza per l'organizzazione e le parti interessate, che costituiscono parte integrante della strategia di business.		
Informativa GRI	Aspetto	SDGs rilevanti per l'organizzazione
<b>AREA SOCIALE</b>		
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

TOPIC IMPORTANTI: aspetti di media e massima importanza per l'organizzazione e le parti interessate che sono attivamente gestiti e inclusi nel report in quanto rilevanti		
Informativa GRI	Aspetto	SDGs rilevanti per l'organizzazione
<b>AREA AMBIENTALE</b>		
308	Valutazione ambientale dei fornitori	-
<b>AREA SOCIALE</b>		
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

L'analisi di significatività corrente degli aspetti conferma i temi dell'anno precedente.

### CSRD e standard ESRS: da informativa non finanziaria a informativa di sostenibilità

Il 5 gennaio 2023 è entrata in vigore la direttiva europea sulla rendicontazione di sostenibilità delle imprese denominata CSRD (Corporate Sustainability Reporting Directive), pertanto un gruppo più ampio di grandi imprese su suolo europeo, nonché di PMI quotate, sarà tenuto a riferire sulla sostenibilità; si tratta di circa 50.000 aziende coinvolte in totale, di cui le BU di PSA Italy sono parte.

Al fine di rendere la disclosure ESG comparabile, coerente e trasparente, la CSRD introduce l'obbligo di rendicontare secondo uno standard unico europeo (gli standard ESRS), la cui messa a punto è stata affidata ad EFRAG, European Financial Reporting Advisory Group, ossia il gruppo di lavoro europeo incaricato di formulare proposte in materia di informativa finanziaria. I nuovi standard chiamano sforzi organizzativi e manageriali: un'evoluzione della missione e della cultura azienda-

le, pensati per imprimere una svolta alle strategie industriali delle aziende, guidandole verso lo sviluppo sostenibile.

L'adozione degli European Sustainability Reporting Standards (ESRS) codifica, infatti, nuove regole per misurare l'impegno delle aziende nei confronti della sostenibilità ambientale, sociale e di governance (ESG); le principali innovazioni apportate sono l'estensione del perimetro di applicazione all'intera value chain, l'introduzione del concetto di doppia materialità, che analizza non solo la materialità di impatto così come introdotta dagli standard GRI, ma anche quella finanziaria di rischi e opportunità individuati su tutta la value chain aziendale, l'integrazione della rendicontazione di sostenibilità nel bilancio di esercizio e l'obbligo di revisione (assurance) sulla disclosure di sostenibilità.

Al fine di giungere alla piena conformità con le richieste della CSRD nel 2026, primo anno per le aziende di PSA in Italia in cui la rendicontazione

di sostenibilità dovrà seguire i dettami degli standard ESRS, PSA Italy ha intrapreso un cammino iniziato a fine 2023 e articolato su tre anni, per consentire alle proprie aziende che ricadono nel perimetro della direttiva di allinearsi in tempi congrui. Si tratta di un cammino che richiede un profondo adattamento della struttura stessa e una forte cultura aziendale, nonché un impegno a lungo termine da parte della direzione e dei dipendenti.

PSA Italy, proprio per l'attenzione alle tematiche di sostenibilità che permea la strategia e tutto il tessuto aziendale, nonché per l'utilizzo degli standard GRI da lungo tempo per la rendicontazione sulla sostenibilità risulta essere ben preparata per l'adozione degli ESRS. Inoltre, GRI si è impegnato a lavorare con EFRAG per fornire orientamenti tecnici su come i reporter attuali possano utilizzare le loro pratiche e processi di rendicontazione basati sulle linee guida GRI per conformarsi agli ESRS, che sono già stati integrati all'interno della roadmap aziendale.

## 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 2023, nel presente report di sostenibilità.

In merito a questi ultimi si precisa che, al raggiungimento dei traguardi di breve o medio periodo, in cui sono articolati i ma-

cro-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.

Più in particolare, la seguente tabella mostra la performance sostenibile dei tre terminal; si tratta di un prospetto riepilogativo che collega gli impatti generati, i temi rendicontati divisi fra prioritari e importanti, i desiderata di PSA Italy, gli obiettivi e i traguardi raggiunti nel 2023, rappresentando la novità più importante introdotta dalle linee guida GRI nella loro rinnovata edizione del 2021.

# Temi GRI prioritari

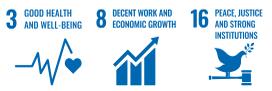
ECONOMIC PERFORMANCE Garantire la redditività non solo a beneficio degli azionisti, ma anche di tutti gli Stakeholder, favorendo una politica degli investimenti volta a generare impatti positivi sostenibili.			
	GRI 201 Performance economica	GRI 202 Presenza sul mercato	GRI 203 Impatti economici indiretti
IMPATTI PSA ITALY	<p>Realizzazione di risultati economici positivi con conseguente:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) integrazione delle misure necessarie a fronteggiare il cambiamento climatico nelle strategie, politiche, obiettivi e investimenti sostenibili;</li> <li>2) redistribuzione del valore generato agli Stakeholder per raggiungere progressivamente una maggiore uguaglianza;</li> <li>3) erogazione di gettito alla P.A., affinché venga impiegato in iniziative con ritorni sostenibili;</li> <li>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;</li> <li>5) creazione di occupazione;</li> <li>6) incremento del welfare e fidelizzazione dei dipendenti.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Realizzazione di risultati economici positivi;</li> <li>2) aumento dell'occupazione locale;</li> <li>3) creazione di posti di lavoro dignitosi per donne uomini, giovani e persone con disabilità;</li> <li>4) distribuzione del valore generato agli Stakeholder con particolare attenzione al mercato di riferimento.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>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;</li> <li>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;</li> <li>3) liberalità erogate a favore di associazioni che operano sul territorio.</li> </ol>
DESIDERATA PSA ITALY	<p>PSA Italy ambisce alla profittabilità di lungo termine al fine di generare impatti positivi e favorire la crescita economica sostenibile mediante:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a) la ricerca di nuove fonti di ricavo;</li> <li>b) la riduzione dei costi tramite miglioramento delle prestazioni energetiche, dell'efficienza dei processi aziendali e dei processi produttivi;</li> <li>c) la realizzazione della politica sostenibile di gruppo attraverso investimenti che permettano il progressivo ammodernamento degli impianti e attrezzature presenti nei terminal.</li> </ol>	<p>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.</p>	<p>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.</p> <p>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.</p>
OBIETTIVI	<p>Conseguire il profitto a medio-lungo termine, generare impatti positivi verso gli Stakeholder e favorire la crescita economica sostenibile.</p>	<p>Consolidare ed affermare la posizione sul mercato sia come operatore portuale che intermodale favorendo la decarbonizzazione delle operazioni.</p>	<p>Allungare la catena del valore, creando opportunità di crescita sostenibili per gli Stakeholder. l'esordio di psa nel settore logistico sarà negli anni a venire una delle sfide più accattivanti in termini di business.</p>
PROGRESSI E TRAGUARDI RAGGIUNTI 2023	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) 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). Per allungare la catena del valore ed offrire un portfolio sempre più completo, PSA Italy ha lanciato il prodotto Port+, offrendo servizi logistici aggiuntivi alle aziende: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) PSA Italy ha lanciato sul mercato il "Magazzino PDE" legato al filone Port+ di PSA. L'attività è localizzata in area adiacente al terminal PSA Genova Pra' per offrire servizi logistici indirizzati ai clienti del Porto di Genova: BCO, spedizionieri e compagnie di navigazione.</li> <li>b) il trasporto sul treno Southern Express, operato in prima persona da PSA Italy tra PSA Genova Pra' e il terminal Frenkendorf di Basilea, di contenitori reefer il cui mantenimento della temperatura si basa sulla conversione dell'energia generata dalle ruote del treno su una batteria; il trasporto del primo contenitore reefer sul treno è stato effettuato in partnership con PSA BDP;</li> <li>c) nell'ottica di realizzare nuove connessioni ferroviarie che permettano di scegliere Genova come scalo gateway a Sud, PSA Italy ha lanciato il nuovo servizio di connessione con Stoccarda per collegare PSA Genova Pra' con il sud della Germania.</li> </ol> </li> <li>2) volumi di traffico dei terminal PSA Italy: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) navi approdate: 1.071;</li> <li>b) TEU movimentati: 1.971.521;</li> <li>c) record di volumi registrati presso il terminal di PSA Venice-Vecon (+11% sul 2022);</li> </ol> </li> <li>3) rinnovo della concessione terminalistica per PSA Venice-Vecon;</li> <li>4) PSA Italy ha intrattenuto rapporti commerciali con 1.247 fornitori (+13% sul 2022);</li> <li>5) PSA Italy ha profuso il massimo impegno per sostenere il tessuto sociale in cui opera attraverso azioni concrete a sostegno delle attività promosse da istituzioni, enti locali e associazioni private che hanno potuto contare sul nostro contributo (110.256; + 51% sul 2022);</li> <li>6) Rinnovo triennale della certificazione UNI EN ISO 9001:2015 per PSA Genova Pra' e sorveglianza annuale per PSA SECH e PSA Venice-Vecon.</li> </ol>		

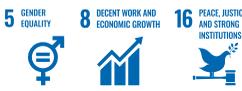
SUSTAINABLE PROCUREMENT Ridurre al minimo l'impatto ambientale e creare, attraverso il nostro approvvigionamento di beni e servizi, l'integrazione dei criteri di sostenibilità nella selezione, nel monitoraggio e nella valutazione dei fornitori, compresi i comportamenti etici, ambientali e a tutela del rispetto dei diritti umani.	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
<p>Supporto alle attività produttive, favorendo l'occupazione sul territorio e incoraggiando la crescita delle imprese locali.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Riduzione della corruzione in tutte le sue forme;</li> <li>2) diffusione della consapevolezza in materia di anticorruzione tra la forza lavoro e i principali Stakeholder.</li> </ol>
<p>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.</p>	<p>PSA Italy desidera:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) contribuire ad eliminare la corruzione nel settore in cui opera, sia attraverso collaborazioni multiStakeholder, sia attraverso azioni concrete all'interno della propria operatività;</li> <li>2) sensibilizzare e formare il personale coinvolto nelle aree sensibili a rischio reato corruzione.</li> </ol>
<p>Supportare le attività produttive, contribuendo allo sviluppo dell'imprenditorialità e alla creazione di lavoro dignitoso nei territori di appartenenza in conformità all'SPF (Sustainable Procurement Framework) definito dalla capogruppo PSA.</p>	<p>Nessun caso di corruzione e diffusione della cultura volta all'adozione di una condotta etica responsabile.</p>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Ricorso ove possibile a fornitori locali;</li> <li>2) PSA Italy ha speso 69 M euro in forniture locali ricorrendo al 68% di fornitori localizzati nelle aree territoriali di riferimento, Liguria e Veneto.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Non sono stati accertati casi di corruzione riferiti o riferibili alle società di PSA Italy;</li> <li>2) PSA Italy; erogata formazione in materia di condotta etica, sulla base dello standard del Gruppo PSA (The Code);</li> <li>3) formazione sul tema anticorruzione secondo la norma volontaria UNI EN ISO 37001:2016 e formazione sul D.lgs 231/01 (PSA SECH).</li> </ol>

ENERGY & EMISSIONS	
Decarbonizzare le nostre attività riducendo le emissioni di carbonio in tutte le nostre attività sfruttando il risparmio energetico e l'efficienza e aumentando l'uso e la produzione di energia rinnovabile dell'energia, nonché sostenere la decarbonizzazione del trasporto marittimo e settore logistico.	
GRI 302 - Energia	GRI 305 - Emissioni
<p>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).</p>	<p>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).</p>
<p>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.</p>	<p>Come parte del Gruppo PSA, i terminal di PSA Italy aspirano a ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> 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.</p>
OBIETTIVI	MIGLIORAMENTO DELLE PRESTAZIONI AMBIENTALI.
<p>PROGRESSI E TRAGUARDI RAGGIUNTI 2023</p>	<p>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, l'Upcycling Day e il Tree Day; 2) sorveglianza annuale della certificazione UNI EN ISO 14064-1:2019 per i terminal di <b>PSA Italy</b>; 3) raggiungimento certificazione ISO 14064-1 per quantificare le proprie emissioni di GHG al fine di comunicare il proprio impegno in tema di sostenibilità ambientale ai propri stakeholder (<b>PSA Italy</b>); 4) ampliamento foresta <b>PSA Italy</b> (treedom) acquistando ulteriori 400 alberi che si aggiungono ai 600 precedenti; 5) nell'ottica di realizzare nuove connessioni ferroviarie che permettano di scegliere Genova come scalo gateway a Sud è stato lanciato il nuovo servizio di connessione con Stoccarda, con 2 treni a settimana che collegano il Sud della Germania con il porto di Genova (<b>PSA Genova Pra</b>); 6) donazione di un bosco nettario per alimentare le api del territorio, in collaborazione con 3Bee, progetto "Oasi della biodiversità" (<b>PSA Venice-Vecon</b>); 7) estensione del lavoro da remoto anche al periodo post-emergenziale COVID-19 (<b>PSA Genova Pra</b>; <b>PSA SECH</b>); 8) progressiva sostituzione del parco auto operative con auto mild hybrid (<b>PSA Genova Pra</b>); 9) utilizzo carri con power box per trasporto ferroviario contenitori reefer (<b>PSA Genova Pra</b>).</p>
OBIETTIVI	AMMODERNAMENTO DELLE ATTREZZATURE E IMPIANTI PRESENTI NEL TERMINAL.
<p>PROGRESSI E TRAGUARDI RAGGIUNTI 2023</p>	<p>1) Acquisto di 8 reachstacker con riduzione dei consumi (<b>PSA Genova Pra</b>; <b>PSA SECH</b>).</p>

WASTE MGMT & RECYCLING	
Adottare approcci più circolari per ottimizzare l'uso delle risorse, ridurre al minimo i rifiuti generati durante le operazioni e aumentare il riciclaggio.	
GRI 306 - Rifiuti	GRI 401 - Occupazione
<p>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 (<b>PSA Italy</b>) e altre emulsioni (<b>PSA GP</b> e <b>PSA SECH</b>), olii esausti e rifiuti da attività di manutenzione; 5) produzione di residui da pulizia stradale.</p>	<p>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 <b>PSA Italy</b>.</p>
<p>PSA Italy aspira alla riduzione della produzione dei rifiuti e ad aumentare sempre più la percentuale dei rifiuti destinati a recupero.</p>	<p>Costruire un'organizzazione pronta ad abbracciare il cambiamento, attraendo forza lavoro, favorendo l'occupazione nei territori di appartenenza dei terminal.</p>
OBIETTIVI	DEFINIZIONE DI UN PIANO PER FAVORIRE L'INGRESSO DI NUOVO PERSONALE NEI TERMINAL DI PSA ITALY.
<p>1) Nell'ambito dell'iniziativa Go Green di <b>PSA Italy</b>, 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; <b>PSA Genova Pra</b> e <b>PSA SECH</b> nella stessa giornata hanno organizzato un'attività per sensibilizzare i dipendenti a generare impatti positivi anche in termini di raccolta plastica nelle aree del terminal e ad esso attigue; 2) media rifiuti avviati al recupero nei terminal <b>PSA Italy</b>: 2021 2022 2023 86,8% 90,7% 93,4% 3) riduzione della produzione di plastica in mensa associata alla riattivazione dei distributori automatici dell'acqua (<b>PSA Genova Pra</b>).</p>	<p>1) Occupazione sul territorio: al 31/12/2023 ammontano a 1.014 i dipendenti diretti di <b>PSA Italy</b>, + 2,1% rispetto al 2022; 2) inserimento di giovani apprendisti all'interno dei reparti operativi e negli uffici (<b>PSA Italy</b>);</p>
OBIETTIVI	AMMODERNAMENTO DELLE ATTREZZATURE E IMPIANTI PRESENTI NEL TERMINAL.
<p>1) Acquisto di una vasca portatile per prodotti colanti IMDG (<b>PSA SECH</b>).</p>	

# Temi GRI importanti

	<b>OCCUPATIONAL HEALTH &amp; SAFETY</b> Garantire i più elevati standard di salute e sicurezza per i lavoratori e per gli altri Stakeholder in tutte le nostre operazioni.	
	<b>GRI 403 - Salute e sicurezza sul lavoro</b>	<b>GRI 416 - Salute e sicurezza dei Clienti</b>
		
IMPATTI PSA ITALY	1) Incidenti, infortuni, nearmiss correlati alla tipologia di attività svolta; 2) creazione di un ambiente di lavoro sicuro e protetto per tutti i lavoratori; 3) promozione della salute e benessere dei lavoratori; 4) diffusione della cultura della salute e sicurezza sul luogo di lavoro; 5) partecipazione e consultazione dei lavoratori e predisposizione dei canali di comunicazione idonei a promuovere un ambiente di lavoro sicuro per tutti.	
DESIDERATA PSA ITALY	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.	
PROGRESSI E TRAGUARDI RAGGIUNTI 2023	1) Formazione sulla sicurezza: 5.322 ore (PSA Italy); 2) sorveglianza annuale della certificazione UNI EN ISO 45001:2023 per i terminal di PSA Italy; 3) in occasione della "Settimana della Sicurezza" i terminal di PSA Italy hanno condiviso con i lavoratori i videomessaggi di sensibilizzazione sulla safety, promossi dal gruppo PSA e hanno effettuato 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); 4) attuazione delle SYOP richieste dal Gruppo - Safety Yard Operation Plan, i.e. requisiti minimi di sicurezza introdotti dal gruppo PSA e monitoraggio tramite lo strumento del Safety Barometer, ossia una serie di indicatori che tutte le business unit del Gruppo devono rendicontare per monitorare e mantenere alta l'attenzione sulla sicurezza nell'ambiente di lavoro (PSA Italy); 5) approfondimento sulla cultura della sicurezza attraverso un percorso per preposti con il coinvolgimento della fondazione LHS - Leader in Health and Safety (PSA Genova Pra' e PSA SECH); 6) introduzione dell'analisi video dell'impianto TVCC (Televisione a circuito chiuso) in piazzale per individuare potenziali pericoli investimento per autotrasportatori (PSA Genova Pra'); 7) sostituzione vestiario antincendio e sistemazione presidi di emergenza e addestramento su nuovo materiale (PSA Venice-Vecon); 8) centro di formazione trasversale (ufficio training comune), applicabile per la formazione stato regione (PSA Genova Pra' e PSA SECH); 9) 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 (PSA SECH).	

	<b>SUSTAINABLE PROCUREMENT</b> Ridurre al minimo l'impatto ambientale e creare, attraverso il nostro approvvigionamento di beni e servizi, l'integrazione dei criteri di sostenibilità nella selezione, nel monitoraggio e nella valutazione dei fornitori, compresi i comportamenti etici, ambientali e tutela del rispetto dei diritti umani.	<b>PEOPLE DEVELOPMENT</b> 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.
	<b>GRI 308 - Valutazione ambientale dei fornitori</b>	<b>GRI 414 - Valutazione sociale dei fornitori</b>
		
IMPATTI PSA ITALY	Attuazione di investimenti sempre più sostenibili attraverso la scelta consapevole di partnership e fornitori a basso impatto ambientale e sociale.	
DESIDERATA PSA ITALY	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.	
OBIETTIVI	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.
PROGRESSI E TRAGUARDI RAGGIUNTI 2023	1) Progressiva implementazione per PSA Italy del sistema di gestione del Gruppo Climate Response Management System (CRMS), sviluppato dalla capogruppo PSA, che consiste in un insieme di linee guida riguardanti aspetti ambientali e di sostenibilità a cui le business unit del gruppo si devono attenere; 2) PSA Genova Pra' e PSA SECH: estensione del portale di qualifica Oracle alla totalità degli appaltatori.	1) Formazione erogata da PSA Italy: formazione complessiva: 36.145 ore, + 62% rispetto al 2022; 2) raggiunto dai tre terminal di PSA Italy il traguardo stabilito dal Gruppo di fornire almeno 16 ore medie di formazione per dipendente; 3) iniziative annuali verso l'interno dei terminal di PSA Italy per consolidare il rapporto con i Lavoratori (PSA GoGreen, Safety week, festa dei 20 e 30 anni di anzianità lavorativa dei dipendenti, campagna Innovation, Charity Week - beneficenza tra benessere e movimento); 4) sondaggio biennale EOP (Employee Opinion Poll) del Gruppo ed effettuato dai dipendenti dei terminal di PSA Italy, volto a misurare il coinvolgimento dei dipendenti e il benessere organizzativo; 5) workshop Leaderfish+a Genova, destinato a quadri e dirigenti di PSA Italy, con lo scopo di trasmettere i valori di FISH! e FISH+; 6) accesso alla piattaforma Udemy per la formazione dei dipendenti (PSA Italy); 7) partecipazione dei lavoratori, tramite team dedicato, alla stesura del Report di Sostenibilità di PSA Italy e sua divulgazione a tutti i lavoratori; 8) gestione di un piano di comunicazione PSA Italy dedicato ai lavoratori (Meet Roger, MyNet, sito web, monitor aziendali, LinkedIn); 9) estensione della fruizione dello smart working a chiusura dello stato emergenziale da COVID-19 (PSA Genova Pra' e PSA SECH); 10) ampliamento dell'offerta dei corsi nella palestra aziendale (PSA Genova Pra'); 11) avvio dell'iniziativa welfare "Progetto di educazione posturale" presso gli uffici di PSA Venice-Vecon; 12) riattivazione dell'iniziativa "Officina delle idee" di PSA Venice-Vecon avente l'obiettivo di coinvolgere i lavoratori provenienti da diversi reparti all'interno del terminal, in modo da creare dei momenti di condivisione e riflessione che permettano ai lavoratori di proporre spunti di miglioramento e idee innovative sulle tematiche di ambiente, salute e sicurezza, energia e sostenibilità.

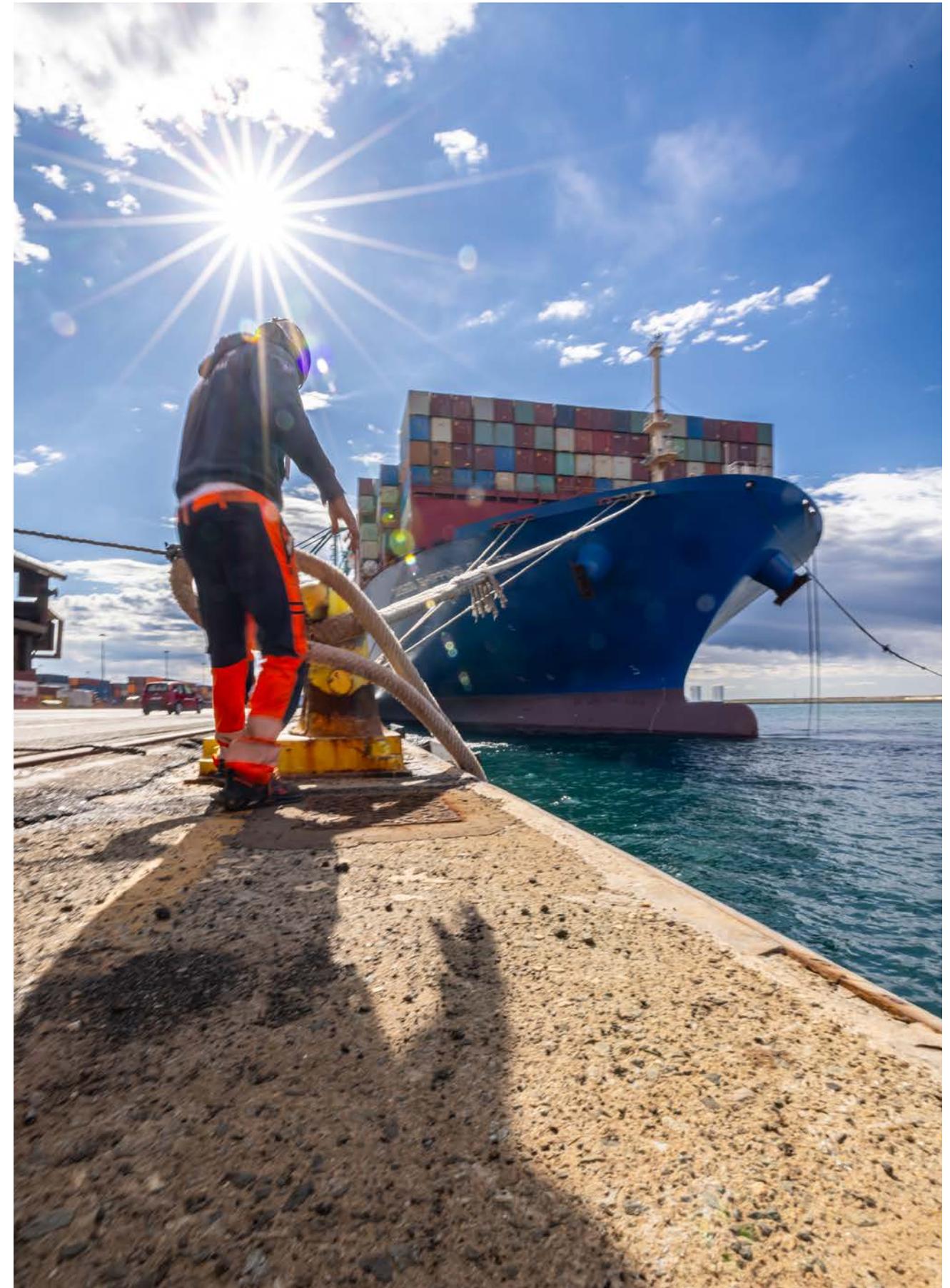
	<b>EMPLOYEE DIVERSITY &amp; INCLUSION</b> Creare un ambiente di lavoro che rispetti e promuova la diversità e l'inclusione.	<b>COMMUNITY RELATIONS</b> Contribuire in modo significativo alla vita e al benessere delle comunità in cui operiamo, coinvolgendo le parti interessate per minimizzare gli impatti sociali e ambientali generati dalle nostre operazioni.
	<b>GRI 405 - Diversità e pari opportunità</b>	<b>GRI 413 - Comunità locali</b>
		
<b>IMPATTI PSA ITALY</b>	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.
<b>DESIDERATA PSA ITALY</b>	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.
<b>OBIETTIVI</b>		Miglioramento del rapporto con gli Stakeholder esterni all'azienda e loro sensibilizzazione al rispetto dei requisiti di sostenibilità.
<b>PROGRESSI E TRAGUARDI RAGGIUNTI 2023</b>	1) A testimonianza della rottura degli stereotipi di genere anche il terminal di <a href="#">PSA Venice-Vecon</a> ha abilitato due colleghe alla conduzione di reachstacker e una come commessa container a piazzale.	1) Sponsorizzazioni e supporto alle realtà territoriali a scopo sociale: 110K Euro erogati da <a href="#">PSA Italy</a> ; 2) offerta a studenti o neodiplomati la possibilità di integrare o completare il proprio percorso di studi con un periodo formativo nei terminal di <a href="#">PSA Italy</a> , finalizzato alla conoscenza diretta del mondo del lavoro; 3) valutazione e implementazione di attività rilevanti emerse dagli esiti del Report di sostenibilità: sondaggio di sostenibilità rivolto agli Stakeholder esterni per coinvolgerli nella scelta dei temi materiali di <a href="#">PSA Italy</a> ; 4) Visite didattiche rivolte a scuole e università del territorio, onde illustrare l'attività dei terminal ( <a href="#">PSA Italy</a> ); 5) partnership con FAIMM (Fondazione Accademia Italiana Marina Mercantile) in ambito di formazione dei professionisti portuali del futuro; il corso ITS di "Tecnico Superiore per la gestione dei processi di automazione in ambito portuale (Business Process Officer)" si pone l'obiettivo di sviluppare competenze necessarie ad avere uno sguardo a 360° sul mondo del trasporto, sulla pianificazione dei terminal e sull'organizzazione degli hub portuali. ( <a href="#">PSA Genova Pra</a> , <a href="#">PSA SECH</a> ); 6) progetto rigenerazione urbana - fase 6 - con Municipio VII Genova ( <a href="#">PSA Genova Pra</a> ); 7) festeggiamento dei 30 anni di attività di <a href="#">PSA SECH</a> ; 8) partecipazione all'iniziativa "Comitato Venice Port Community", composto da 36 promotori rappresentanti di associazioni e operatori del cluster portuale con l'obiettivo di supportare lo sviluppo del porto di Venezia, migliorando il gioco di squadra sui temi strategici di interesse comune ( <a href="#">PSA Venice-Vecon</a> ); 9) in occasione della giornata nazionale del mare, che ricorre l'11 aprile, il terminal <a href="#">PSA Venice-Vecon</a> ha festeggiato ospitando degli studenti di un ITS locale.

<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 418 - Privacy dei Clienti</b>

Tutela della privacy dei clienti e prevenzione della fuga di dati.
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.
Cybersecurity.
1) I terminal di <a href="#">PSA Italy</a> hanno completato l'attivazione del framework Global IT Security Standard in versione 2.0 (GITSS 2.0). Questo framework, basato sullo standard internazionale ISO 27002:2013, in versione 2, completa i classici ambiti di governance IT, aggiungendo l'implementazione di concetti avanzati di risk management, vendor management e sicurezza nel cloud; 2) per i terminal di <a href="#">PSA Italy</a> è sempre attivo il framework Cyber Security Management System in versione 1.0 (CSMS 1.0), basato sul framework comunitario NIST CSF; 3) implementazione progressiva in ambito di Operation Tecnology di un framework del Gruppo dedicato, chiamato Global OT Security Standard 1.0. ( <a href="#">PSA Italy</a> ); 4) Corso Cyber Guru: corso di Cyber Security Awareness avviato da <a href="#">PSA Italy</a> per sensibilizzare i dipendenti su temi quali pratiche sicure, rischi digitali e minacce emergenti; 5) I terminal di <a href="#">PSA Italy</a> hanno nominato un Data Protection Officer (DPO), vale a dire un soggetto chiamato a osservare, valutare e organizzare la gestione del trattamento di dati personali (e dunque alla loro protezione) all'interno delle aziende; 6) implementazione nuovo antivirus (EDR crowdStrike) ( <a href="#">PSA Genova Pra</a> ); 7) ASA for OT (Operation Tecnology) to be moved to Palo Alto: sostituzione dell'attuale firewall utilizzato per la connettività verso la rete OT con un modello di nuova generazione (brand 'Palo Alto') ( <a href="#">PSA Genova Pra</a> ); 8) migrazione Forcepoint 8.5.4 ( <a href="#">PSA Genova Pra</a> ); 9) spostamento della connettività Internet dall'attuale firewall "Checkpoint", interno, a quello esterno "Palo alto" per aumentare il livello di protezione Cyber ( <a href="#">PSA Genova Pra</a> ); 10) implementazione di una nuova funzionalità, nell'infrastruttura vmware che accoglie i server aziendali, di back-up immutabile per una migliore protezione del parco dati/server aziendale ( <a href="#">PSA Genova Pra</a> ); 11) protezione anti attacchi DDOS ( <a href="#">PSA SECH</a> ).

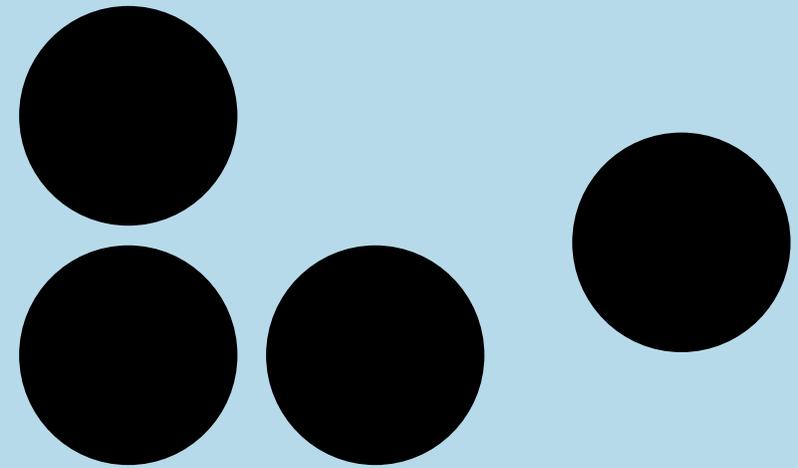
## Altri temi

	<p><b>INNOVATION &amp; TECHNOLOGY</b> Innovare e sfruttare la tecnologia per guidare la digitalizzazione, creando operazioni più efficienti e sostenibili.</p>	<p><b>SUSTAINABLE PORT DEVELOPMENT</b> Garantire che la pianificazione, la progettazione e lo sviluppo delle infrastrutture e delle operazioni tengano conto e gestiscano gli impatti ambientali derivanti dallo sviluppo e dalla bonifica del territorio.</p>
OBIETTIVI	Migliorare l'efficienza dei processi aziendali.	Ammodernamento delle infrastrutture/servizi e degli edifici presenti nel terminal.
PROGRESSI E TRAGUARDI RAGGIUNTI 2023	<p>1) Automazione del processo di controllo e registrazione delle fatture da fornitori in formato xml (Automatic 3WM) – progetto pilota a livello di Gruppo (PSA Genova Pra);</p> <p>2) implementazione software ANAPLAN per budgeting e pianificazione finanziaria (PSA Genova Pra);</p> <p>3) RPA (Robotic Process Automation) per automazione sollecito item di magazzino con ritardi sulle consegne (PSA Genova Pra, PSA SECH);</p> <p>4) estensione del portale di qualifica Oracle alla totalità degli appaltatori (PSA Genova Pra, PSA SECH).</p>	<p>1) Installazione cancello su rampa di accesso in terminal da piazzale S. Benigno con collegamento cavi elettrici (PSA SECH);</p> <p>2) progettazione zona Rugna (II fase) conclusa, in attesa di realizzazione nuovo parco FS da Autorità portuale (PSA SECH);</p> <p>3) ristrutturazione spogliatoio donne (PSA Venice-Vecon);</p> <p>4) rinnovamento dell'area crocieristica, con l'utilizzo di garitte presenti per l'area per creare area di ristoro per le GpG in servizio e zone per sistemare le attrezzature di emergenza in dotazione. Inoltre è stata rivista la viabilità in banchina per migliorare la circolazione dei mezzi (PSA Venice-Vecon).</p>
OBIETTIVI	Migliorare i processi produttivi.	
PROGRESSI E TRAGUARDI RAGGIUNTI 2023	<p>1) Campagna globale bottom-up PSA Innovation KHPIA, 8 idee per migliorare sostenibilità e produttività proposte dai dipendenti di PSA Italy sono state premiate da HQ Singapore, con ulteriore possibilità di sviluppo e implementazione;</p> <p>2) adeguamento sito operativo con adozione delle funzioni comuni a PSA Genova Pra' (PSA SECH);</p> <p>3) nuova interfaccia esterna per i sistemi informatici di PSA Venice-Vecon, che continua il percorso di miglioramento dei propri processi e sistemi informativi e, dopo aver raccolto nel tempo gli input e i suggerimenti di spedizionieri e agenzie, introduce nel portale ad uso dei partner esterni (webapp. vecon.it) il modulo di inserimento ordini dei vuoti a deposito;</p> <p>4) Installazione di portale OCR al varco treni per accoppiamento carro-contenitore (PSA Genova Pra);</p> <p>5) Utilizzo carri con power box per trasporto ferroviario contenitori reefer (PSA Genova Pra).</p>	





## 4 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, organizzazioni o enti che in prima linea si occupano di generare un impatto sociale positivo. Peraltro, il raggiungimento dell'obiettivo sociale genera anche un ritorno più ampio e indiretto a livello di comunità, rendendo senz'altro più efficiente anche l'investimento pubblico in servizi di welfare. Gli investimenti previsti per le società PSA Genova Pra', PSA SECH e PSA Venice-Vecon nel quinquennio 2024-2028 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 di seguito viene dettagliata la struttura patrimoniale di PSA Genova Pra', PSA SECH e PSA Venice-Vecon, con evidenza delle fonti e degli impieghi degli esercizi 2021, 2022 e 2023.

### Stato patrimoniale PSA Genova Pra'

IMPIEGHI	2021	2022	2023	FONTI	2021	2022	2023
Immobilizzazioni immateriali	3.249	2.870	2.444	PATRIMONIO NETTO (N)	67.415	84.767	69.543
Immobilizzazioni materiali	148.700	144.121	144.512				
Immobilizzazioni finanziarie	18.790	22.669	19.795	PASSIVITÀ CONSOLIDATE	24.381	27.344	26.541
Rimanenze	2.904	3.130	3.370				
Liquidità differite (Ld)	54.569	68.028	64.516	PASSIVITÀ CORRENTI (Pc)	147.953	155.523	151.483
Liquidità immediate (Li)	11.537	26.816	12.931				
<b>TOTALE IMPIEGHI</b>	<b>239.749</b>	<b>267.634</b>	<b>247.568</b>	<b>TOTALE FONTI</b>	<b>239.749</b>	<b>267.634</b>	<b>247.568</b>

### Stato patrimoniale PSA SECH

IMPIEGHI	2021	2022	2023	FONTI	2021	2022	2023
Immobilizzazioni immateriali	31.515	30.366	28.704	PATRIMONIO NETTO (N)	46.266	48.664	47.136
Immobilizzazioni materiali	15.661	14.879	19.792				
Immobilizzazioni finanziarie	22	30	35	PASSIVITÀ CONSOLIDATE	2.602	2.512	2.387
Rimanenze	603	570	1.113				
Liquidità differite (Ld)	12.088	15.081	12.579	PASSIVITÀ CORRENTI (Pc)	11.681	13.719	13.312
Liquidità immediate (Li)	660	3.969	612				
<b>TOTALE IMPIEGHI</b>	<b>60.549</b>	<b>64.895</b>	<b>62.835</b>	<b>TOTALE FONTI</b>	<b>60.549</b>	<b>64.895</b>	<b>62.835</b>

### Stato patrimoniale PSA Venice Vecon

IMPIEGHI	2021	2022	2023	FONTI	2021	2022	2023
Immobilizzazioni immateriali	3.261	2.271	1.190	PATRIMONIO NETTO (N)	12.975	18.080	22.008
Immobilizzazioni materiali	5.177	3.214	3.826				
Immobilizzazioni finanziarie	3.003	3	3	PASSIVITÀ CONSOLIDATE	464	522	523
Rimanenze	694	647	504				
Liquidità differite (Ld)	4.361	7.005	8.659	PASSIVITÀ CORRENTI (Pc)	6.881	8.294	8.147
Liquidità immediate (Li)	3.823	13.755	16.495				
<b>TOTALE IMPIEGHI</b>	<b>20.320</b>	<b>26.895</b>	<b>30.678</b>	<b>TOTALE FONTI</b>	<b>20.320</b>	<b>26.895</b>	<b>30.678</b>

## 4.2 RISULTATI DI GESTIONE

Nel 2023 le società di [PSA Italy](#) hanno registrato nel complesso una diminuzione in termini di fatturato e di margini operativi, a seguito del riassetarsi delle questioni geopolitiche che hanno interessato il 2022.

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, che sta proseguendo seppure con minore intensità, 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 decremento dell'11% rispetto all'esercizio precedente, principalmente a seguito dell'effetto combinato di minori volumi di traffico contenitori rispetto al 2022 (-4,5%) e a minori ricavi medi per unità movimentata, legati essenzialmente a minori proventi per soste di contenitori in importazione. I minori tempi di giacenza dei contenitori sono dovuti ad un ritorno alla normalità della catena logistica, considerato che il 2022 era stato caratterizzato da una estrema irregolarità nell'arrivo delle navi e tempi di giacenza dei contenitori in porto particolarmente alti.

I costi della produzione presentano anch'essi una diminuzione del 5,5% rispetto all'esercizio precedente. Tra questi si evidenziano minori costi per carburanti (-27,8%) ed energia elettrica (-48,3%). La diminuzione dei costi della produzione sopra evidenziata è stata controbilanciata dall'impatto economico nell'esercizio del "contratto di espansione" (visibile nell'aumento dei costi per il personale pari al 7%), che ha consentito di avviare piani concordati di esodo per i lavoratori che si trovavano a non più di 60 mesi (5 anni) dal conseguimento del diritto alla pensione (sia di vecchiaia che pensione anticipata ex l. 92/2012). A tale istituto hanno aderito 16 dipendenti della società con uscita al 30 novembre 2023.

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 la Liguria e la Federazione Elvetica. Nel corso dell'esercizio sono stati trasportati 10.523 TEU, confermando il livello di traffico dell'anno precedente.

Passando al terminal di [PSA SECH](#), quest'ultimo nell'esercizio oggetto di analisi ha segnato, rispetto al precedente, un aumento pari al 10% dei volumi movimentati principalmen-

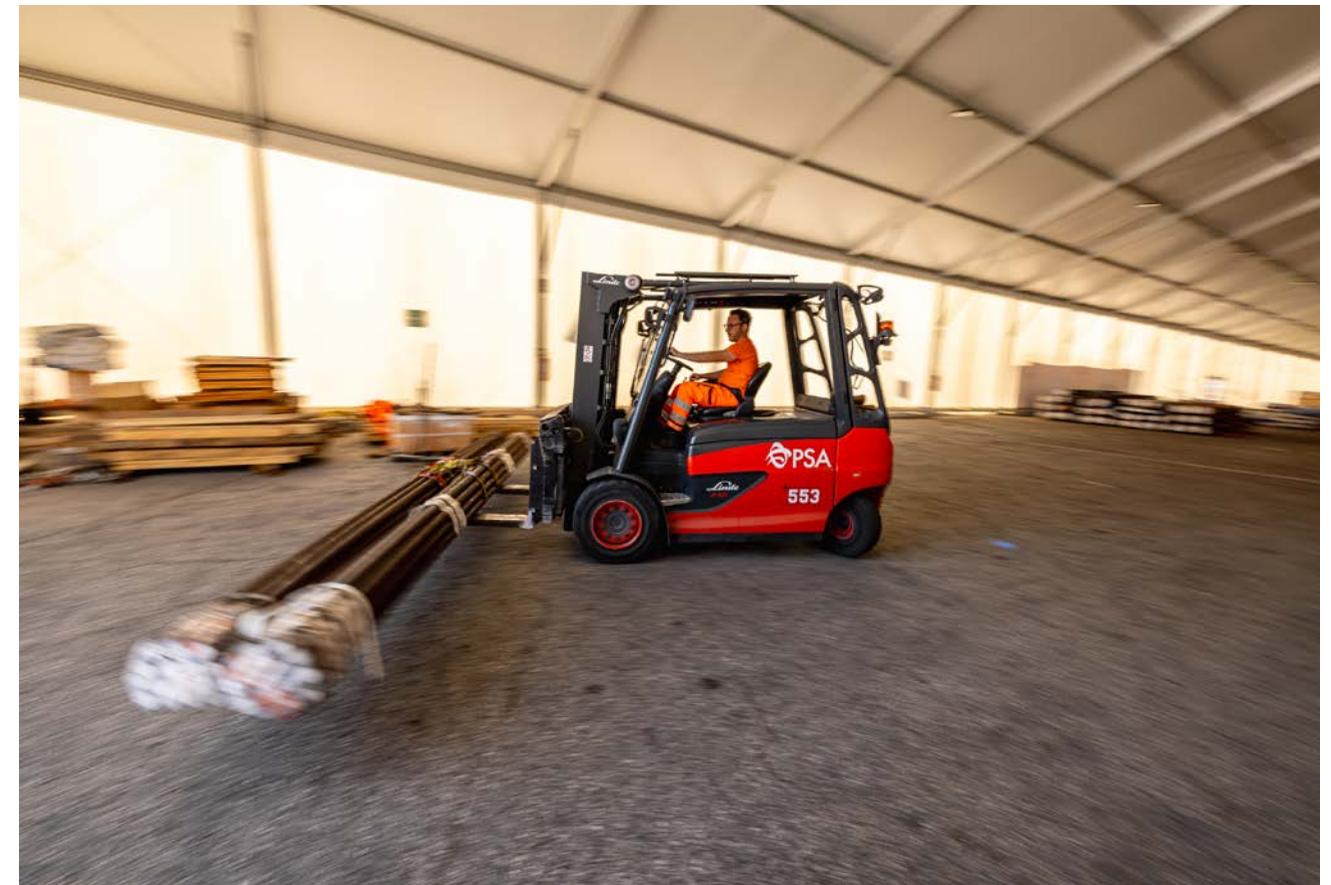
te come effetto dell'arrivo di un nuovo servizio a partire dal mese di aprile. Tale aumento non si è rispecchiato in un corrispondente aumento dei ricavi che, al contrario, sono diminuiti del 12%, per via di ricavi medi per unità movimentata inferiori come conseguenza di minori proventi per soste di contenitori in importazione.

Così come per [PSA Genova Prà](#), anche per [PSA SECH](#) i costi sono parzialmente diminuiti, come effetto combinato di minori costi per energia elettrica e carburanti, controbilanciati da maggiori costi del personale, legati all'adesione di 8 dipendenti al "contratto di espansione", già più sopra menzionato per [PSA Genova Prà](#).

I volumi di inizio 2024 sono stati negativamente influenzati dalla crisi del Mar Rosso in cui alcune navi sono state vittime di attacchi da parte dei ribelli yemeniti Houthi. La maggior parte dei servizi che normalmente attraversano il Canale di Suez sono stati dirottati sulla rotta del Capo di Buona Speranza, prolungando la navigazione di 14 giorni. Questo ritardo ad oggi è stato in gran parte assorbito.

Per quanto concerne [PSA Venice-Vecon](#), l'esercizio 2023 ha registrato il record storico di volumi, i quali risultano aumentati dell'11% rispetto all'esercizio precedente, grazie principalmente al miglioramento delle performance di alcuni clienti. Il valore della produzione evidenzia un incremento del 4% rispetto all'esercizio precedente, dovuto soprattutto all'aumento dei ricavi terminalistici (+12%). Questi ultimi risultano positivamente influenzati dall'aumento dei volumi, delle soste dei contenitori a piazzale e, infine, alle maggiori attività collegate ai container refrigerati. Gli altri ricavi e proventi risultano diminuiti rispetto all'esercizio precedente principalmente a seguito dell'assenza di contributi ricevuti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, oltre a minori ricavi per l'attività crocieristica.

Si riporta di seguito un resoconto dei risultati economici degli anni 2021, 2022 e 2023.



## 4.3 VALORE ECONOMICO DIRETTO GENERATO E DISTRIBUITO

### Conti economici

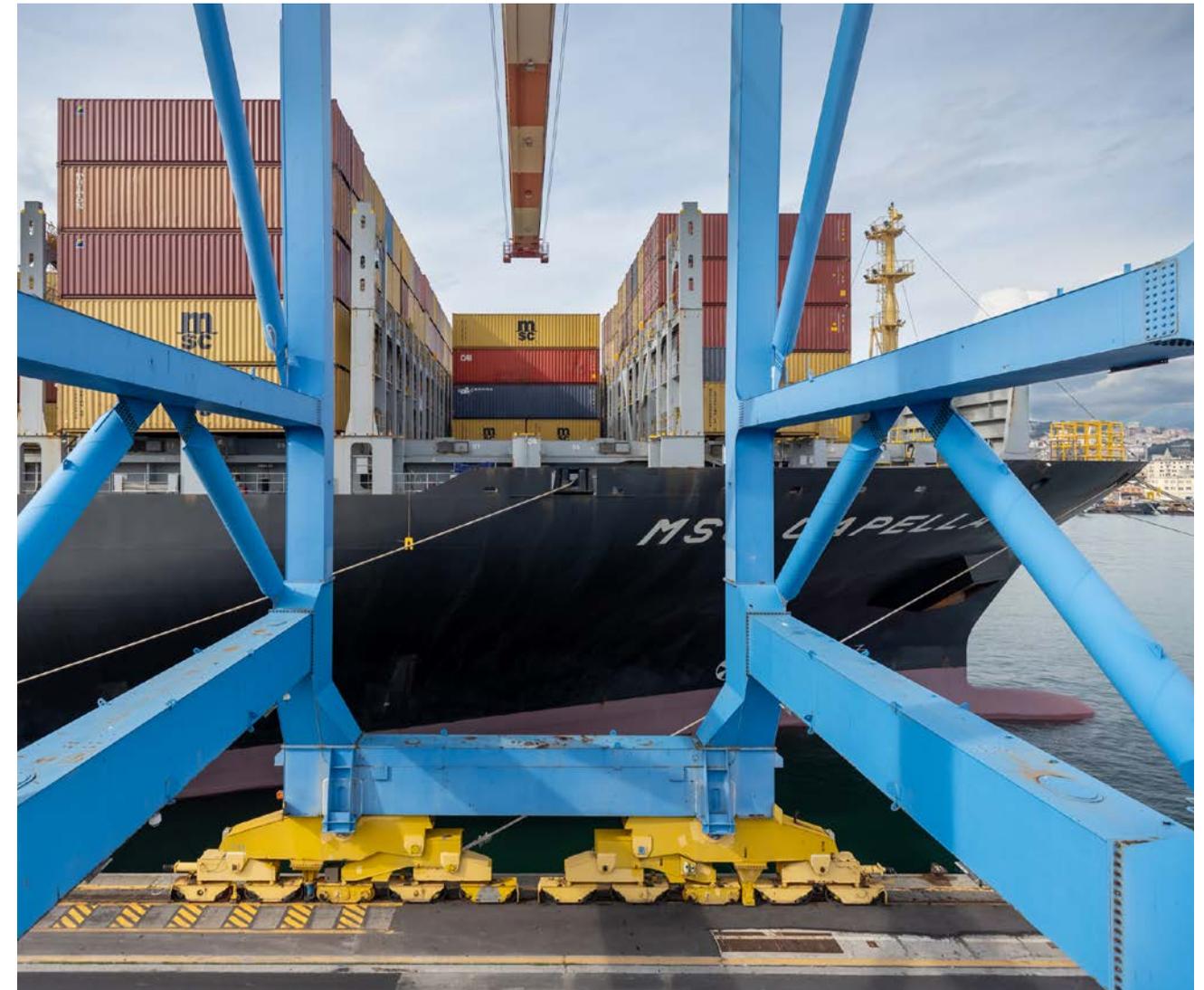
CONTO ECONOMICO	PSA GP			PSA SECH			PSA VENICE		
	2021	2022	2023	2021	2022	2023	2021	2022	2023
<b>VOCI</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>
Ricavi	165.629.731	214.063.885	187.645.580	35.028.270	38.338.331	34.003.546	22.491.231	33.815.177	37.752.695
Altri ricavi operativi	6.025.041	4.968.455	6.397.747	2.324.962	2.883.985	2.437.494	131.134	3.030.713	698.280
Materie prime e materiali di consumo	-6.061.612	-7.345.732	-5.817.750	-1.104.056	-1.259.700	-1.259.640	-617.598	-1.131.703	-1.223.318
Costi per servizi	-51.759.083	-59.788.325	-52.620.449	-12.542.210	-11.289.494	-10.775.929	-5.450.219	-8.288.009	-8.591.320
Altri costi operativi	-18.233.595	-20.625.118	-19.657.447	-1.956.213	-3.816.183	-3.361.771	-2.410.791	-3.128.576	-3.493.807
Costi del personale	-45.812.338	-48.535.968	-52.084.139	-16.472.388	-16.806.740	-18.408.483	-6.375.396	-7.045.205	-7.726.849
<b>Margine operativo lordo</b>	<b>49.788.144</b>	<b>82.737.197</b>	<b>63.863.542</b>	<b>5.278.365</b>	<b>8.050.199</b>	<b>2.635.217</b>	<b>7.768.360</b>	<b>17.252.397</b>	<b>17.415.681</b>
Ammortamenti e accantonamenti accantonamenti	-16.219.845	-17.838.545	-15.454.885	-4.844.875	-4.140.195	-4.294.399	-2.727.713	-3.433.182	-1.725.774
<b>Utile operativo</b>	<b>33.568.299</b>	<b>64.898.652</b>	<b>48.408.657</b>	<b>433.490</b>	<b>3.910.004</b>	<b>-1.659.182</b>	<b>5.040.646</b>	<b>13.819.215</b>	<b>15.689.907</b>
Gestione finanziaria	-43.082	-798.577	-3.847.954	-24.208	-30.842	-13.091	14.516	7.485	67.258
Partite extra-gestionali	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Utile prima delle imposte</b>	<b>33.525.217</b>	<b>64.100.075</b>	<b>44.560.703</b>	<b>409.282</b>	<b>3.879.162</b>	<b>-1.672.273</b>	<b>5.055.163</b>	<b>13.826.700</b>	<b>15.757.165</b>
Imposte	-10.243.573	-18.176.228	-11.959.650	-138.524	-1.481.629	144.681	-1.832.686	-3.722.238	-4.828.489
<b>Utile netto di esercizio</b>	<b>23.281.644</b>	<b>45.923.847</b>	<b>32.601.053</b>	<b>270.758</b>	<b>2.397.533</b>	<b>-1.527.592</b>	<b>3.222.477</b>	<b>10.104.462</b>	<b>10.928.676</b>

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 re-

munerazione degli istituti di credito;

- i fornitori, attraverso la spesa per approvvigionamenti ed investimenti;
- la Pubblica Amministrazione, attraverso il pagamento delle imposte;
- la collettività, attraverso l'erogazione di contributi a favore di realtà non profit operanti nei contesti locali.



## Distribuzione del valore aggiunto agli Stakeholder

CONTO ECONOMICO	PSA GP		
	2021	2022	2023
VOCI			
<b>Valore economico generato</b>	<b>171.702.525</b>	<b>219.132.868</b>	<b>195.285.516</b>
Ricavi	171.654.772	219.032.340	194.043.326
Proventi (finanziari e straordinari)	47.753	100.528	1.242.189
<b>Valore economico distribuito</b>	<b>130.707.868</b>	<b>153.839.054</b>	<b>145.886.763</b>
Costi operativi	75.370.372	87.882.887	78.232.044
Remunerazione dei dipendenti	44.293.953	46.779.043	50.500.550
Remunerazione dei finanziatori	116.053	899.104	5.090.143
Remunerazione della Pubblica Amministrazione	10.243.573	18.176.228	11.959.650
Remunerazione della Comunità locale	683.917	101.792	104.376
<b>Valore economico trattenuto in azienda</b>	<b>40.994.657</b>	<b>65.293.814</b>	<b>49.398.753</b>
Ammortamenti e svalutazione	16.219.845	17.838.545	15.454.885
Accantonamenti e riserve	24.620.334	47.455.268	33.943.868

PSA SECH			PSA VENICE		
2021	2022	2023	2021	2022	2023
<b>37.356.580</b>	<b>41.232.098</b>	<b>36.447.289</b>	<b>22.640.148</b>	<b>36.856.839</b>	<b>38.522.320</b>
37.353.232	41.222.316	36.441.040	22.622.365	36.845.890	38.450.975
3.348	9.782	6.250	17.783	10.950	71.345
<b>32.113.446</b>	<b>33.972.193</b>	<b>33.517.544</b>	<b>16.336.328</b>	<b>22.752.986</b>	<b>25.273.316</b>
15.942.173	16.321.586	15.352.942	8.373.259	12.222.977	12.911.919
15.830.421	16.084.564	17.787.832	6.140.754	6.777.483	7.477.261
27.556	40.624	477.052	3.267	3.465	4.087
138.524	1.481.628	-144.680	1.832.686	3.722.238	4.828.489
174.772	43.791	44.398	-13.638	26.823	51.560
<b>5.243.134</b>	<b>7.259.905</b>	<b>2.923.496</b>	<b>6.303.820</b>	<b>14.103.854</b>	<b>13.249.004</b>
4.119.447	4.072.515	4.294.399	2.727.713	3.433.182	1.725.774
1.123.687	3.187.390	-1.370.903	3.459.619	10.670.672	11.523.230

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'ac-

crescimento 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

€	2021			2022			2023		
	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE
FORMAZIONE FINANZIATA	30.360	27.580	4.947	31.635	6.240	0	55.888	42.643	17.643
Di cui:									
Fondi privati	30.360	27.580	4.947	31.635	6.240	0	55.888	42.643	15.098
Fondi pubblici	0	0	0	0	0	0	0	0	2.545
FORMAZIONE NON FINANZIATA	54.969	45.927	38.673	48.252	50.871	35.780	52.854	93.062	19.663
<b>TOTALE FORMAZIONE</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>	<b>108.742</b>	<b>135.705</b>	<b>37.306</b>

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

#### Costi per tipologia di formazione

€	2021			2022			2023		
	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE
Formazione manageriale	15.292	0	21.041	25.369	163	5.927	30.544	3.485	2.261
Formazione sulla sicurezza	16.706	15.660	9.548	14.506	19.546	12.097	17.775	12.112	11.329
Aggiornamento professionale	53.331	57.847	13.031	40.012	37.402	17.756	60.423	120.108	23.716
<b>TOTALE</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>	<b>108.742</b>	<b>135.705</b>	<b>37.306</b>



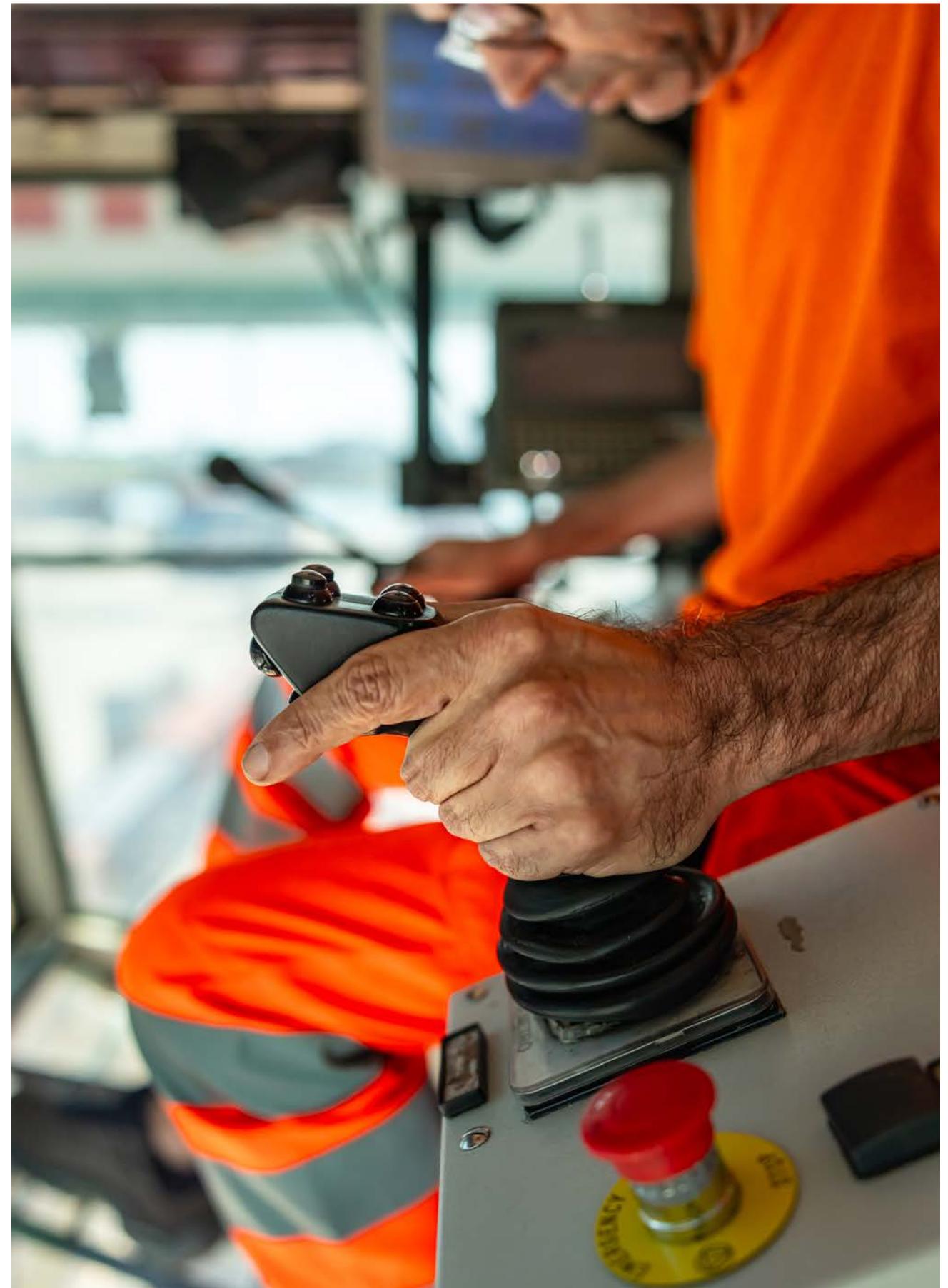
### Il 93% dei dipendenti di PSA Italy proviene dalle province di Genova e Venezia

PSA Genova Pra' ha impiegato complessivamente 696 dipendenti, quasi totalmente provenienti dalla provincia di Genova (95,40%). La voce "altre province" (4,60%) 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.

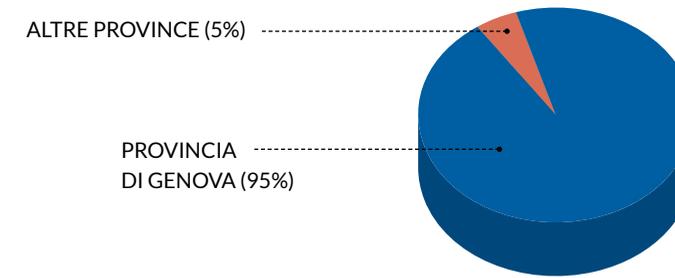
A seguito del contratto di rete tra PSA Genova Pra' e PSA SECH è stato effettuato per alcuni lavoratori il trasferi-

mento 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.





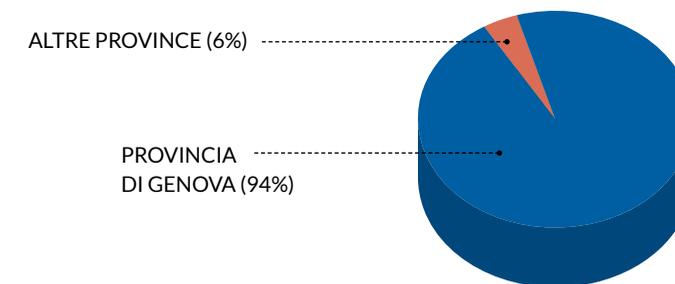
### Distribuzione dipendenti PSA GP per provenienza



PSA SECH nel 2023 ha impiegato complessivamente 221 dipendenti, quasi totalmente provenienti dalla provincia di Genova (93,67%), come rappresentato nel grafico seguente.

La voce "altre province" (6,33%) include le province di Alessandria, Cuneo, La Spezia e Savona.

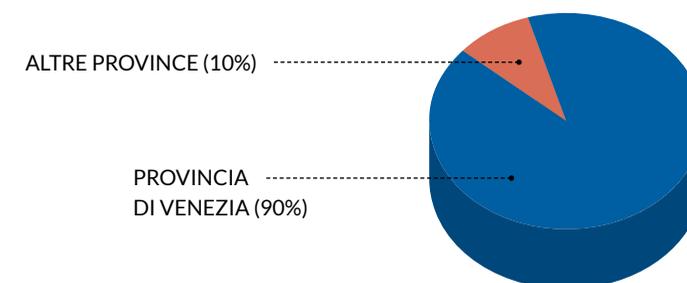
### Distribuzione dipendenti PSA SECH per provenienza



La prima linea dirigenziale di entrambe le realtà proviene quasi interamente dal contesto regionale, con la sola eccezione di un

dirigente di PSA Genova Pra', che lavora in Svizzera sempre per conto di PSA Genova Pra'.

### Distribuzione dipendenti PSA Venice-Vecon per provenienza



PSA Venice-Vecon impiega complessivamente 97 dipendenti, quasi totalmente provenienti dalla provincia di Venezia (90%), come rappresentato nel grafico seguente. La voce "altre province" (10%) 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 profes-

sionale 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 2023 la spesa per servizi e materiali di consumo è stata di 79,1 milioni di

euro per PSA Genova Pra', 21,8 milioni di euro per PSA SECH e di 9,8 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 l'80% sul totale degli acquisti effettuati).

Di seguito è riportato il dettaglio delle quote percentuali di spesa sul totale degli acquisti effettuati nel periodo 2021-2023 per le tre aziende.

#### Ripartizione spese per approvvigionamenti PSA Genova Pra'

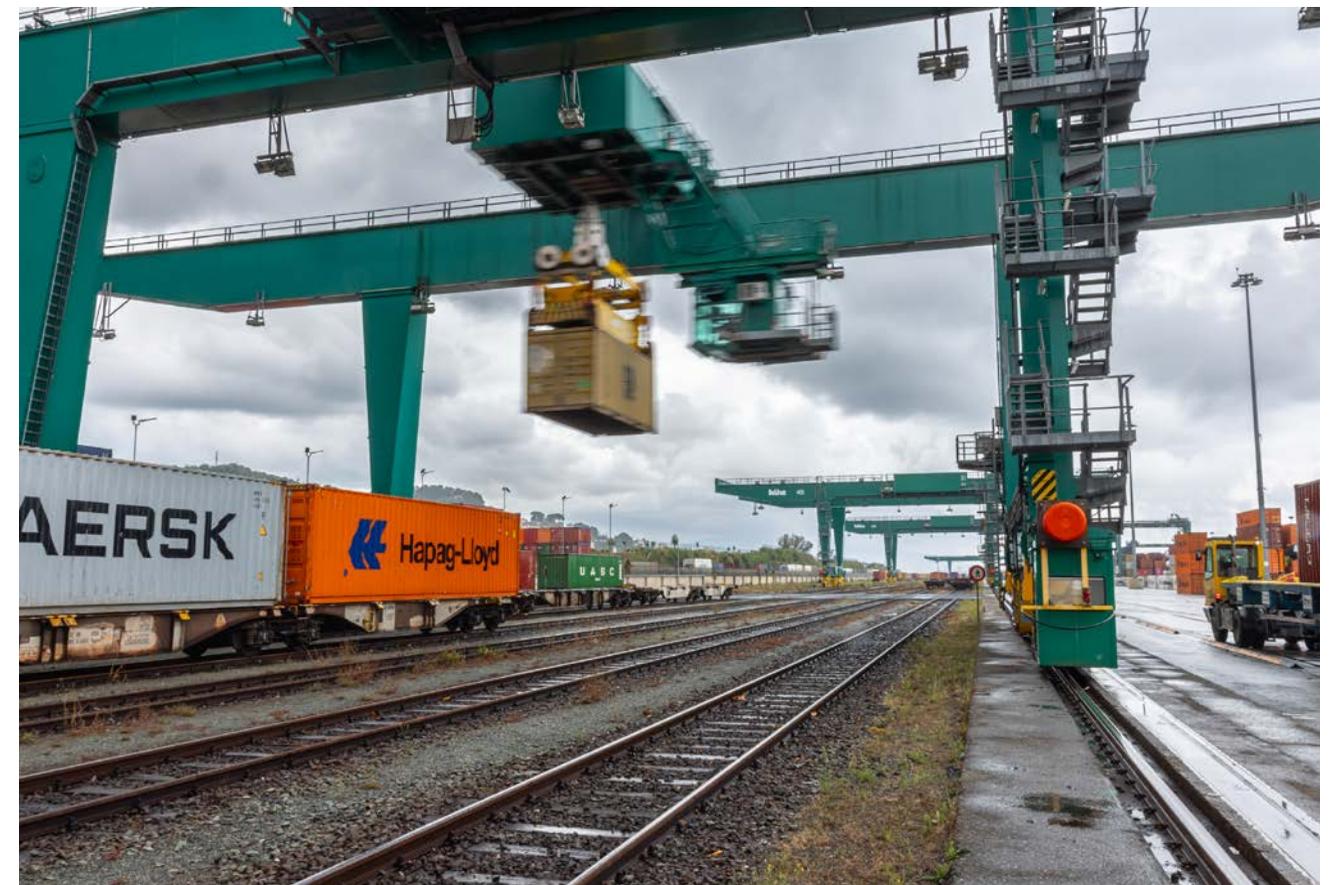
	2021	%	2022	%	2023	%
GENOVA	50.492.349	63%	53.615.017	63%	46.762.527	59%
Resto della Provincia	535.960	1%	661.841	1%	564.260	1%
Resto della Regione	853.976	1%	731.227	1%	965.559	1%
Resto d'Italia	21.967.317	27%	21.485.948	25%	18.139.476	23%
CEE	1.879.436	2%	1.302.888	2%	4.785.237	6%
Extra CEE	4.664.637	6%	6.786.607	8%	7.957.522	10%
<b>TOTALE</b>	<b>80.393.678</b>	<b>100%</b>	<b>84.583.529</b>	<b>100%</b>	<b>79.174.581</b>	<b>100%</b>

#### Ripartizione spese per approvvigionamenti PSA SECH

	2021	%	2022	%	2023	%
GENOVA	10.927.675	68%	8.387.217	67%	12.084.441	55%
Resto della Provincia	60.159	0%	61.889	0%	363.490	2%
Resto della Regione	72.518	0%	76.522	1%	242.744	1%
Resto d'Italia	4.013.797	25%	3.068.422	25%	2.394.604	11%
CEE	404.301	3%	455.119	4%	5.363.201	25%
Extra CEE	578.091	4%	465.574	4%	1.394.728	6%
<b>TOTALE</b>	<b>16.056.542</b>	<b>100%</b>	<b>12.514.743</b>	<b>100%</b>	<b>21.843.208</b>	<b>100%</b>

#### Ripartizione spese per approvvigionamenti PSA Venice-Vecon

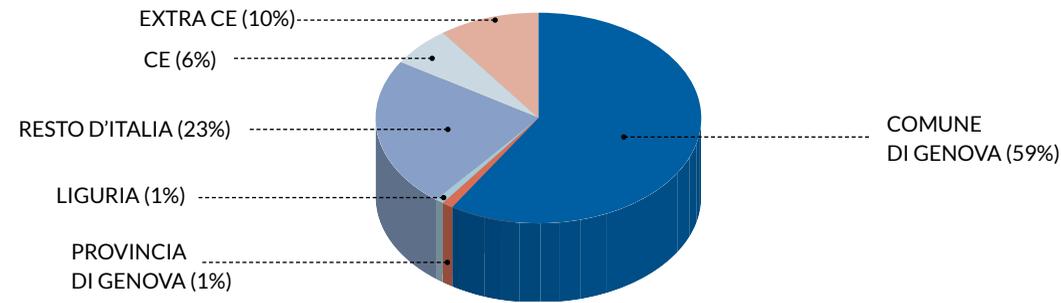
	2021	%	2022	%	2023	%
VENEZIA	3.938.245	64%	7.629.858	81%	7.879.986	80%
Resto della Provincia	110.967	2%	104.969	1%	124.130	1%
Resto della Regione	287.770	5%	360.248	4%	484.901	5%
Resto d'Italia	1.574.698	26%	1.172.744	12%	1.139.193	12%
CEE	73.844	1%	87.219	1%	114.093	1%
Extra CEE	105.459	2%	109.936	1%	91.684	1%
<b>TOTALE</b>	<b>6.090.982</b>	<b>100%</b>	<b>9.464.973</b>	<b>100%</b>	<b>9.833.988</b>	<b>100%</b>



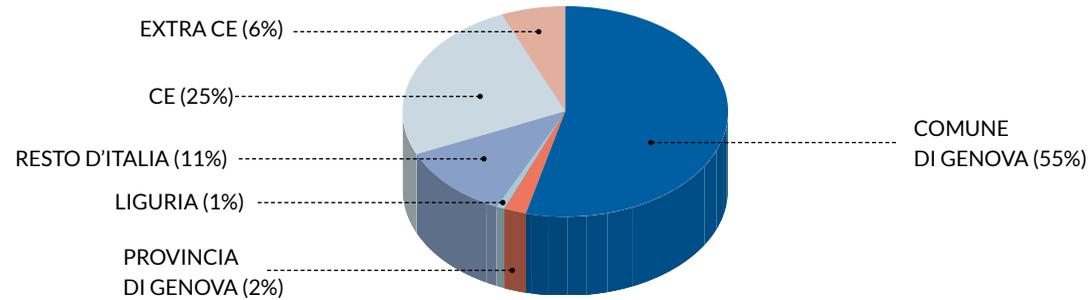
A testimonianza del forte radicamento delle due organizzazioni nel territorio, il grafico mette in evidenza come gli acquisti presso fornitori localizzati nella provincia di Genova rappresentino per PSA Genova Pra' e PSA SECH rispettivamente il 60% ed il 57% delle forniture effettuate, per un valore pari a € 47.326.787 ed a € 12.447.931.

Lo stesso vale per PSA Venice-Vecon, che nel 2023 ha acquistato beni e servizi presso fornitori localizzati nella provincia di Venezia per un totale di € 8.004.116.

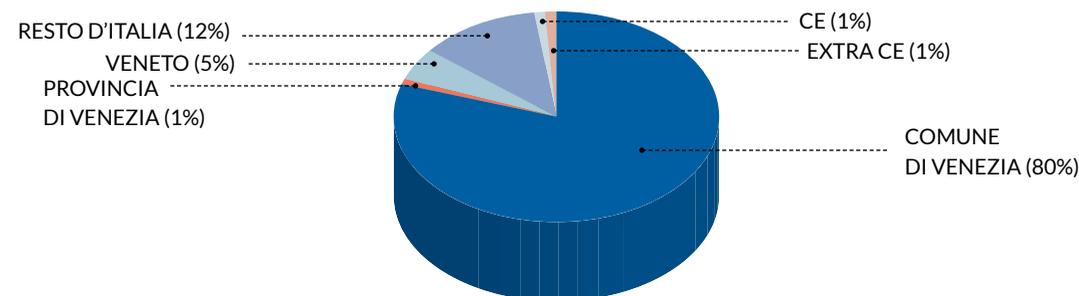
### Valore forniture per area geografica PSA GP



### Valore forniture per area geografica PSA SECH



### Valore forniture per area geografica PSA Venice-Vecon



**PSA Italy nel 2023 ha investito 110.256 euro a sostegno di realtà e associazioni operanti in contesti locali**

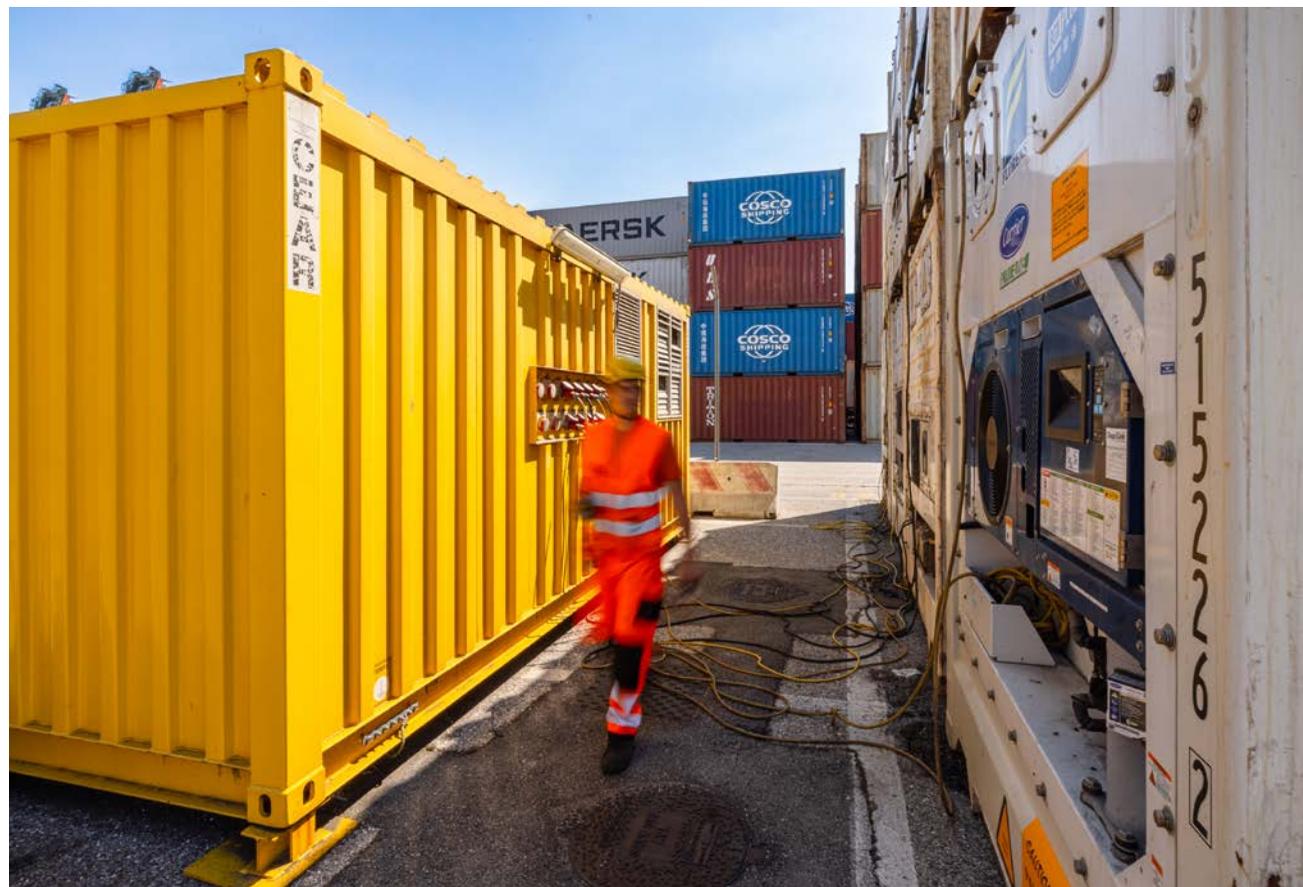
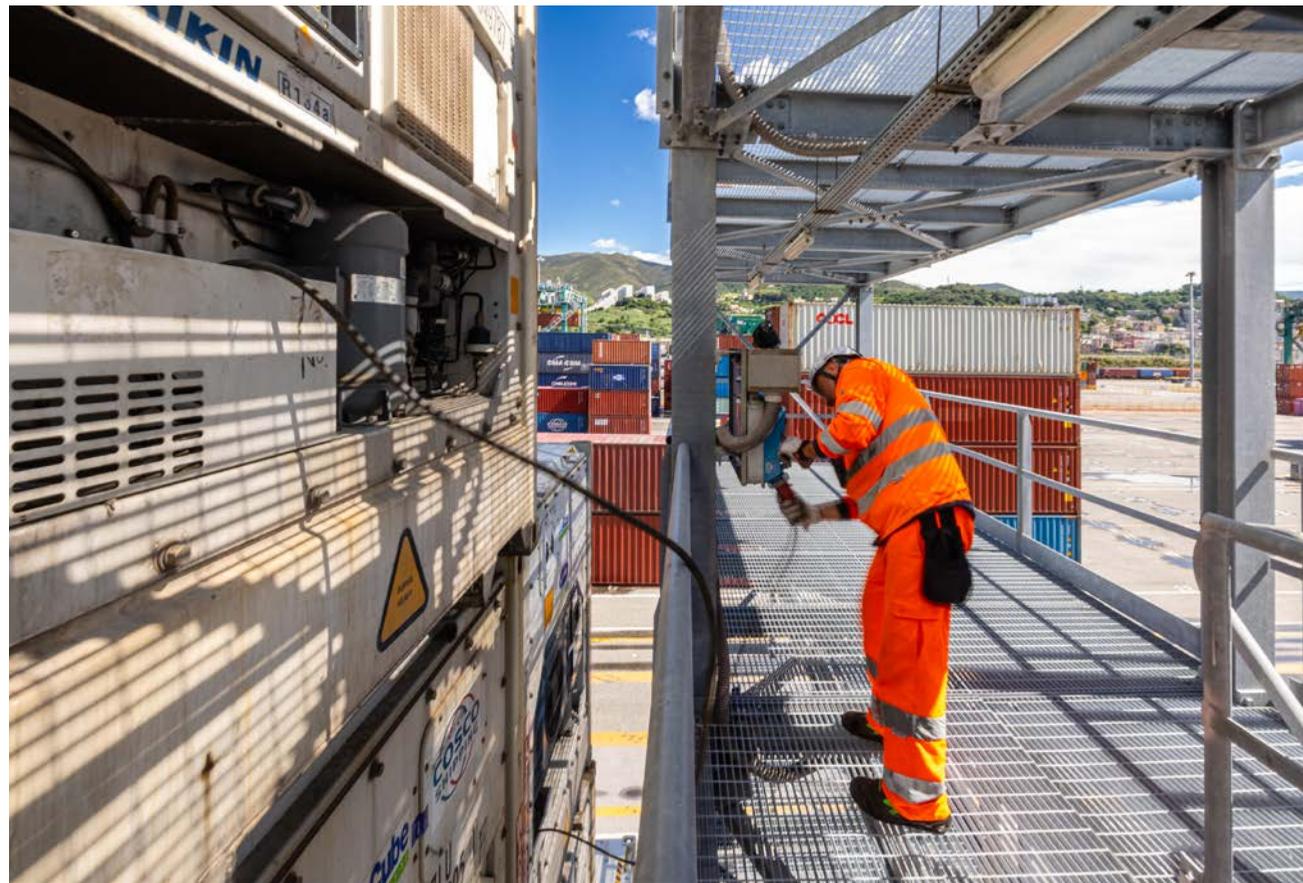
Qui di seguito un elenco delle principali sponsorizzazioni e liberalità di **PSA Genova Pra'** e **PSA SECH** nel 2023:

- 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;
- 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;
- donazione ad ANGSA, sempre nell'ambito della sfida "Moving for Charity". ANGSA è un'associazione nazionale creata per difendere i diritti delle persone con autismo e delle loro famiglie e migliorare la loro qualità della vita;
- 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.);
- donazione "Earthquake Relief Aid - PSA Turkey", donazione organizzata a livello di Region in favore dei territori e dei colleghi colpiti dal terremoto di inizio 2023 in Turchia nei quali è presente il terminal MIP di PSA.

Per **PSA Venice-Vecon** si elencano di seguito le iniziative per il 2023 in ambito CSR:

- sponsorizzazione di club sportivo locale di basket Reyer Citycamp giovanile;
- sponsorizzazione di club sportivo locale e dilettante di basket "Asd Virtus Venezia";
- partecipazione all'iniziativa del Gruppo PSA "Moving for Charity" con donazione all'associazione designata "Casa del Fanciullo";
- evento Go-Green con realizzazione di un bosco nettarifero e la piantumazione di cento alberi, in collaborazione con 3Bee, per la salvaguardia delle api. Inoltre, ai dipendenti sono state regalate delle piante;
- 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 99% del totale) si fa riferimento al CCNL dei lavoratori dei porti, per i “dirigenti” (il restante 1%) 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	2021			2022			2023		
	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE
TASSO DI ASSENTEISMO EFFETTIVO (%) <sup>20</sup>									
Tasso di assenteismo effettivo (Absentee Rate)	7,93	6,30	5,11	8,91	6,86	7,90	6,37	4,83	6,58

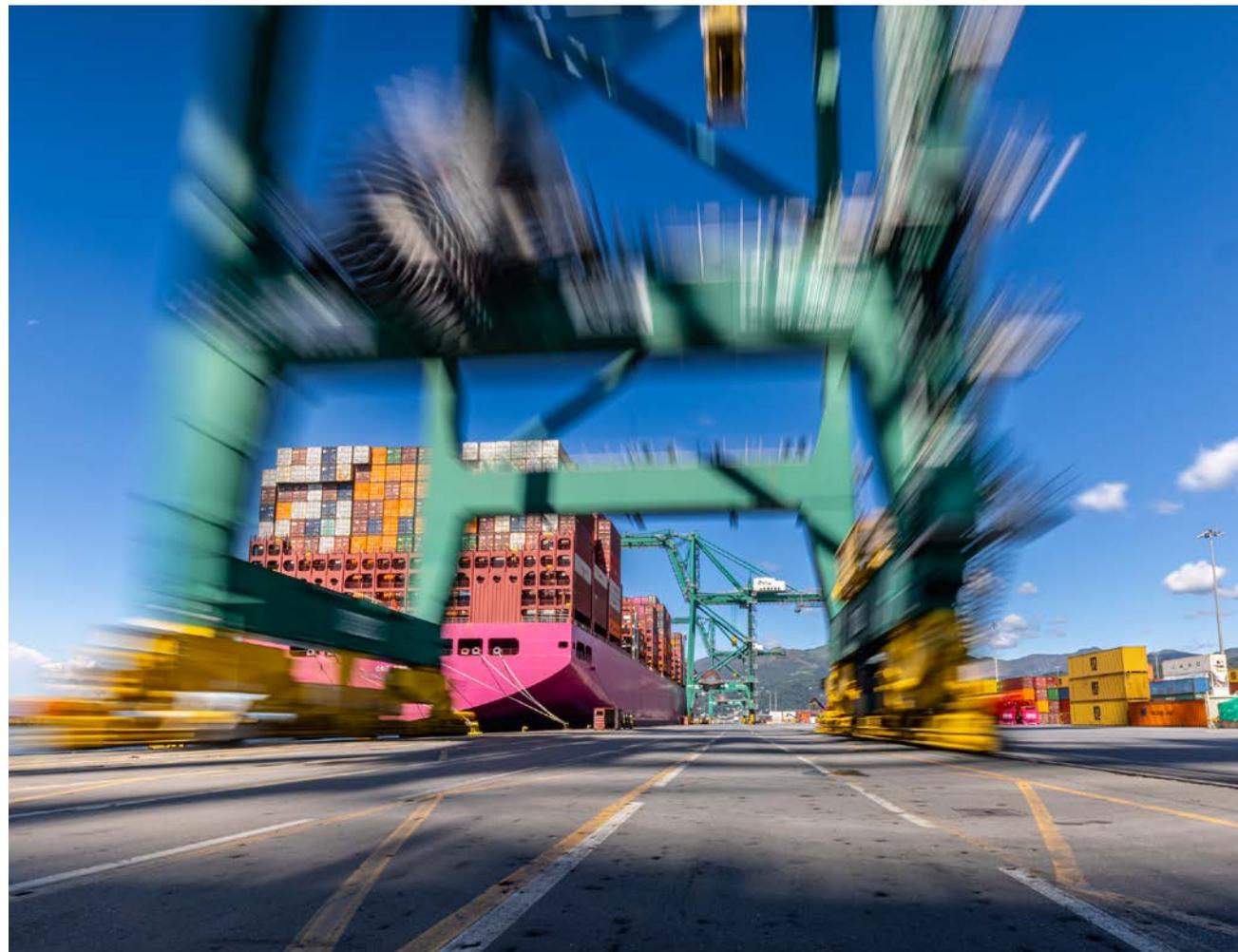
I contenuti della contrattazione integrativa aziendale di [PSA Genova Pra'](#) prevedono:

- 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>21</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;

<sup>20</sup> Tasso di assenteismo effettivo (Absentee Rate): (Ore assenza - Permessi retribuiti/Ore lavorabili)\* 100

<sup>21</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.



- 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 23% 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 e con accordo aziendale ha disciplinato la modalità di smart working per due giornate lavorative settimanali.

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 2,08 per **PSA Genova Pra'**, 1,53 per **PSA SECH** e 1,49 per **PSA Venice-Vecon**.

#### Rapporto fra retribuzione corrisposta in entrata e retribuzione minima prevista localmente

%	2021			2022			2023		
	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE
Uomini	1,15	1,31	1,24	1,17	1,31	1,23	1,04	1,32	1,24
Donne	1,15	1,26	1,17	1,18	1,27	1,14	1,02	1,29	1,16

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 sono trovati entro il 30 novembre 2023 a non più di sessanta mesi dalla prima decorrenza utile al trattamento pensionistico, **PSA Genova Pra'** 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.

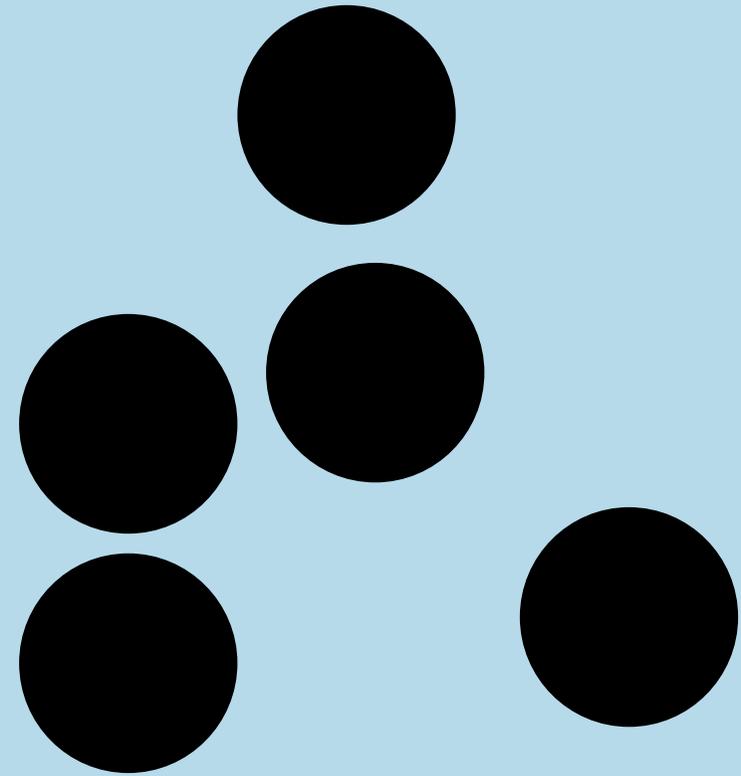
La composizione e la movimentazione del TFR e degli altri fondi del personale al 31 dicembre 2023 è dettagliata di seguito:

#### Benefici dovuti al momento della cessazione del rapporto di lavoro

(€)	2021			2022			2023		
	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE
Trattamento di fine rapporto	3.997.344	1.526.840	458.760	4.184.083	1.451.631	479.142	3.853.389	1.304.687	483.233
Altro (indennità sostitutive, IMA, ecc.)	-	-	-	-	-	-	519.094	-	-



## 5. 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>22</sup>. La Laguna di Venezia e i corpi idri-

ci 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”, 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 in corso di rinnovo dall'ufficio Antinquinamento del Provveditorato Interregionale alla Opere Pubbliche per il Triveneto (Ex Magistrato alle Acque). 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.

## 5.1 IMPATTI AMBIENTALI DIRETTI

Gli 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:

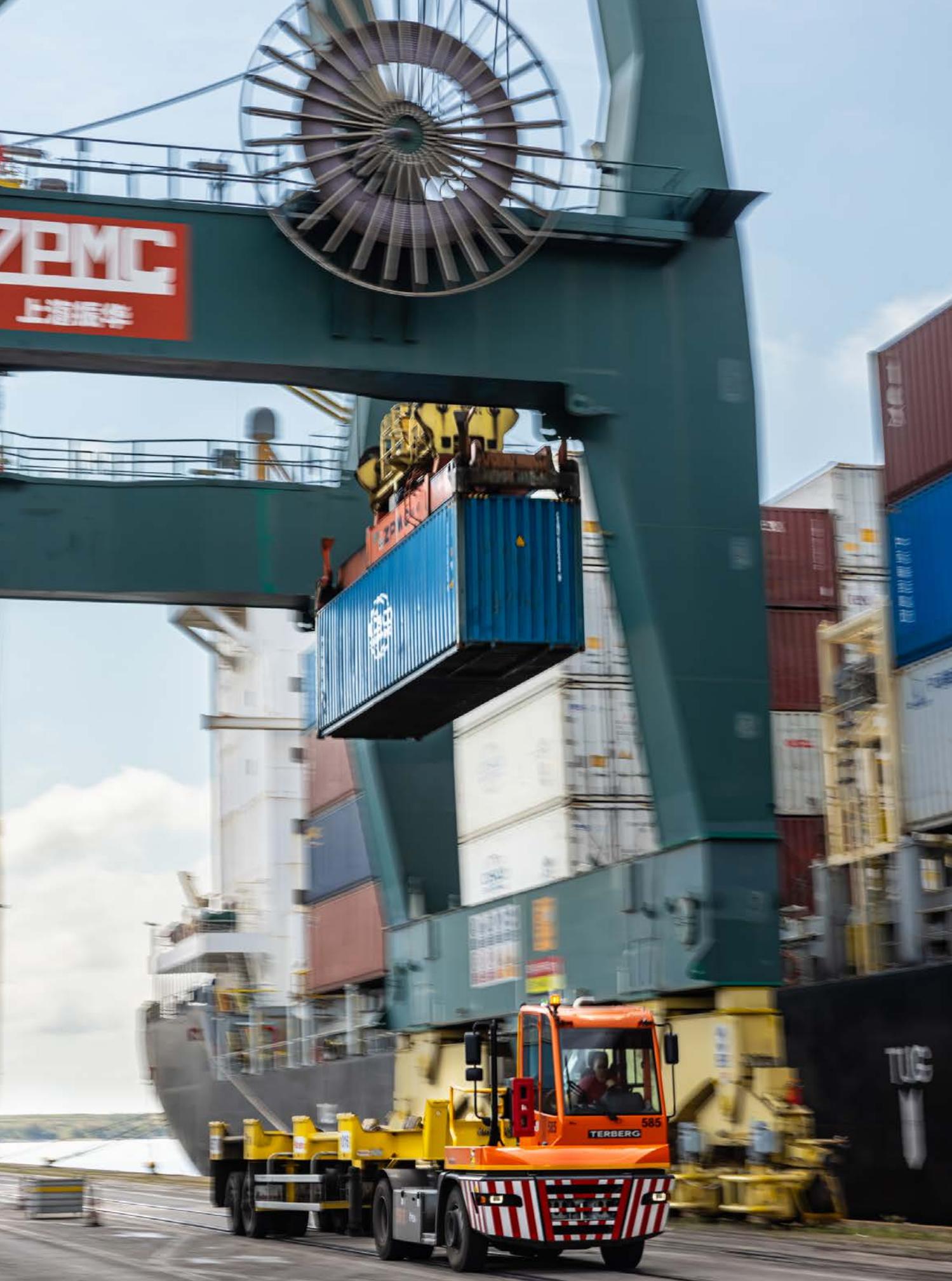
- **consumo di risorse**, inteso come

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.



# 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 diluiscono, pertanto, l'impatto luminoso del terminal PSA Genova Pra'. L'impatto visivo dei terminal PSA SECH e PSA Venice-Vecon sul contesto urbano non è significativo in quanto le aree ricadono in zone operative, 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. Il terminal ha inoltre intrapreso un piano di sostituzione dei corpi illuminanti delle torri faro con gruppi a tecnologia LED.

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 energeti-

che 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).

**PSA Genova Pra'** ha avviato ormai da anni un progetto di rinnovamento globale del terminal, modificandone il layout e introducendo mezzi più performanti e sostenibili per migliorare la

produttività: gru di banchina di tipo gosenek in grado di servire mega navi, sostituzione degli impianti di piazzale con installazione di gru elettriche (Electric Rubber Tyred Gantries), sostituzione di gru di ferrovia e ampliamento del parco ferroviario, sostituzione dei mezzi semoventi (reachstacker) con motore 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
2023	10 RTG di piazzale 31 reachstacker (18 a noleggio) 90 trattori portuali 11 forklift + front loader (carrellone da vuoti) 16 carrelli elevatori (muletti) 3 piattaforme elevabili (PLE) 13 veicoli operativi (5 a noleggio)	21 E-RTG (gru di piazzale) 12 gru di banchina 4 RMG (gru ferrovia) 14 carrelli elevatori (muletti) 3 transpallet 2 piattaforme elevabili (PLE)	34 veicoli operativi (a noleggio)
2022	10 RTG di piazzale 25+3 ppu reachstacker 92 trattori portuali 11 forklift + front loader (carrellone da vuoti) 16 carrelli elevatori (muletti) 2 piattaforme elevabili (PLE) 15 veicoli operativi (5 a noleggio)	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 veicoli operativi (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) 15 veicoli operativi (5 a noleggio)	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)

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.

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

Flotta PSA SECH per vettore energetico

FLOTTA PSA SECH	ALIMENTAZIONE A GASOLIO	ALIMENTAZIONE ELETTRICA	ALIMENTAZIONE BENZINA
2023	22 trattori portuali (per i quali sussistono 28 semirimorchi) 19 semoventi 8 forklift 1 PLE 2 veicoli aziendali di proprietà 17 autovetture in leasing	5 gru di banchina 6 RMG 4 forklift 2 PLE	1 autovettura in leasing
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

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

- utilizzo delle gru di banchina, RMG, RTG (da febbraio 2023 non sono più presenti RTG in terminal);
- utilizzo dei mezzi rotabili (PLE, 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 conclusa proprio nel 2023, delle otto RTG a gasolio che operavano

sul piazzale. Nel corso del 2023, nello specifico, sono state dismesse le ultime due RTG asserventi 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
2023	2 RTG di piazzale 11 reachstacker 19 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
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)

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, 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 para-

grafo 5.3 Adattamento al cambiamento climatico.

I consumi energetici assoluti di PSA Genova Pra' dell'anno 2023 sono di-

minuiti sia in ragione delle misure di efficientamento energetico attuate

dall'azienda che del lieve calo di volumi registrati in questa annualità.

Consumo di energia all'interno di PSA Genova Pra' (Espresso in kWh, litri e m³)

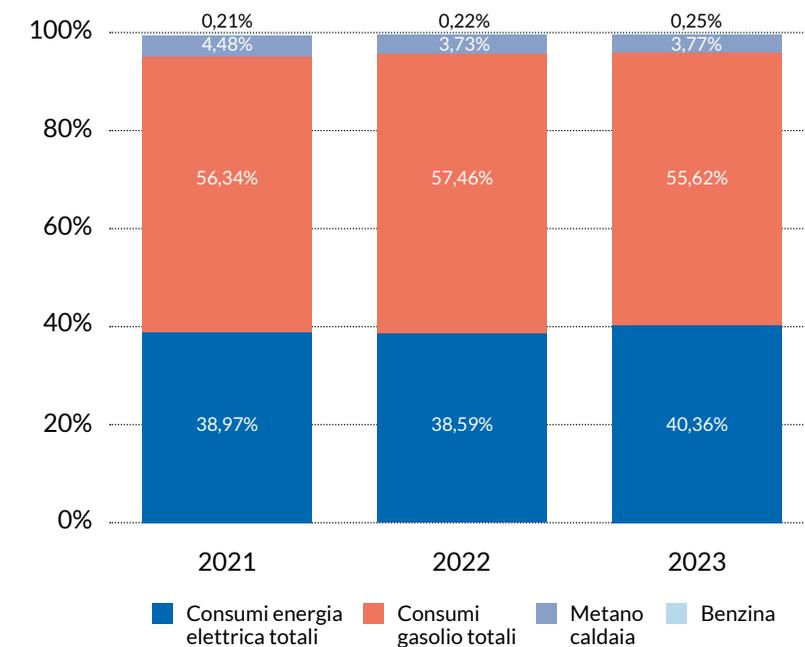
	FONTI CONSUMO ENERGETICO	U.M.	2021	2022	2023
PSA GP	A) CONSUMI ENERGIA ELETTRICA TOTALI	kWh	25.784.483	25.567.489	23.324.114
	B) CONSUMI GASOLIO TOTALI	[litri]	3.763.484	3.843.186	3.244.417
	Gasolio non operativo <sup>23</sup>	[litri]	37.797	16.712	15.859
	Gasolio operativo	[litri]	<sup>24</sup> 3.725.687	3.826.474	3.228.558
	C) METANO CALDAIA	[m³]	302.111	252.110	221.963
	D) BENZINA	[litri]	46.954	50.159	49.304

23 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.  
24 Valore rettificato rispetto a quanto pubblicato nel report 2022 (errore di calcolo).



Si conferma anche per l'anno 2023 la distribuzione dei consumi energetici del biennio precedente.

Ripartizione dei consumi energetici nel triennio 2021-2023 per PSA Genova Pra'



Consumo di energia all'interno di PSA Genova Pra' (Espresso in G joule = 10<sup>9</sup> joule)

	FONTI CONSUMO ENERGETICO	U.M.	2021	2022	2023
PSA GP	A) CONSUMI ENERGIA ELETTRICA TOTALI	GJ	92.824	92.043	83.967
	B) CONSUMI GASOLIO TOTALI	GJ	134.202	137.044	115.693
	Gasolio non operativo	GJ	1.348	596	566
	Gasolio operativo	GJ	132.854	136.448	115.127
	C) METANO CALDAIA	GJ	10.665	8.900	7.836
	D) BENZINA	GJ	501	536	526
	TOTALE ENERGIA (A+B+C+D)	GJ	238.193	238.523	208.022

In **PSA SECH**, come si può notare nelle tabelle sottostanti, relativamente al consumo di gasolio si evidenzia un aumento, prevalentemente dovuto ad un maggior numero di TEU movimentati, che non si riflette tuttavia negli altri vettori energetici considerati (energia elettrica, metano e benzina).

La sensibile diminuzione nel consumo di energia elettrica risente infatti dell'implementazione di misure di efficientamento e risparmio energetico che hanno interessato il terminal a partire dalla fine del 2022, come verrà meglio dettagliato in seguito. Relativamente ai consumi di gasolio si

segnala infine che, come accaduto 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.

Variatione nei consumi di energia all'interno di PSA Genova Pra'  
(Espresso in kWh, litri e m<sup>3</sup>)

	FONTI CONSUMO ENERGETICO	U.M.	2022	2023	Δ 2023/2022
PSA GP	A) CONSUMI ENERGIA ELETTRICA TOTALI	kWh	25.567.489	23.324.114	-2.243.375
	B) CONSUMI GASOLIO TOTALI	[litri]	3.843.186	3.244.417	-598.769
	Gasolio non operativo	[litri]	16.712	15.859	-853
	Gasolio operativo	[litri]	3.826.474	3.228.558	-597.916
	C) METANO CALDAIA	[m <sup>3</sup> ]	252.110	221.963	-30.147
	D) BENZINA	[litri]	50.159	49.304	-855

Variatione nei consumi di energia all'interno di PSA Genova Pra'  
(Espresso in G joule = 10<sup>9</sup> joule)

	FONTI CONSUMO ENERGETICO	U.M.	2022	2023	Δ 2023/2022
PSA GP	A) CONSUMI ENERGIA ELETTRICA TOTALI	GJ	92.043	83.967	-8.076
	B) CONSUMI GASOLIO TOTALI	GJ	137.044	115.693	-21.351
	Gasolio non operativo	GJ	596	566	-30
	Gasolio operativo	GJ	136.448	115.127	-21.321
	C) METANO CALDAIA	GJ	8.900	7.836	-1.064
	D) BENZINA	GJ	536	526	-9
	TOTALE ENERGIA (A+B+C+D)	GJ	238.523	208.022	-30.501

Consumo di energia all'interno di PSA SECH  
(Espresso in kWh, litri e m<sup>3</sup>)

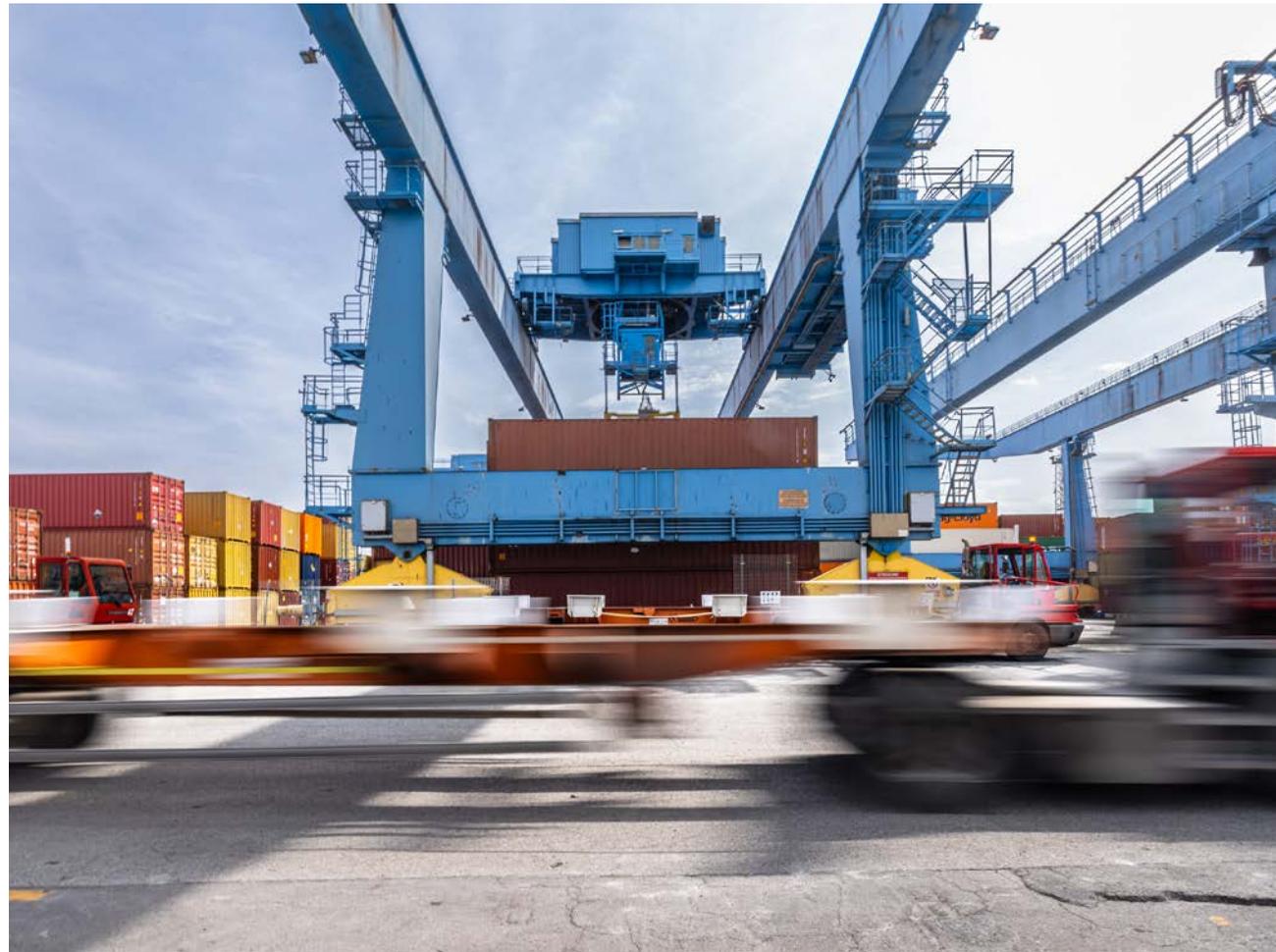
	FONTI CONSUMO ENERGETICO	U.M.	2021	2022	2023
PSA SECH	A) CONSUMI ENERGIA ELETTRICA TOTALI	kWh	5.499.656	4.861.736	4.326.372
	B) CONSUMI GASOLIO TOTALI	[litri]	697.620	492.675	498.195
	Gasolio non operativo <sup>25</sup>	[litri]	63.345	10.274	13.719
	Gasolio operativo	[litri]	634.275	482.401	484.476
	C) METANO CALDAIA	[m <sup>3</sup> ]	24.236	24.479	21.219
	D) BENZINA	[litri]	1.399	1.054	988

<sup>25</sup> 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.

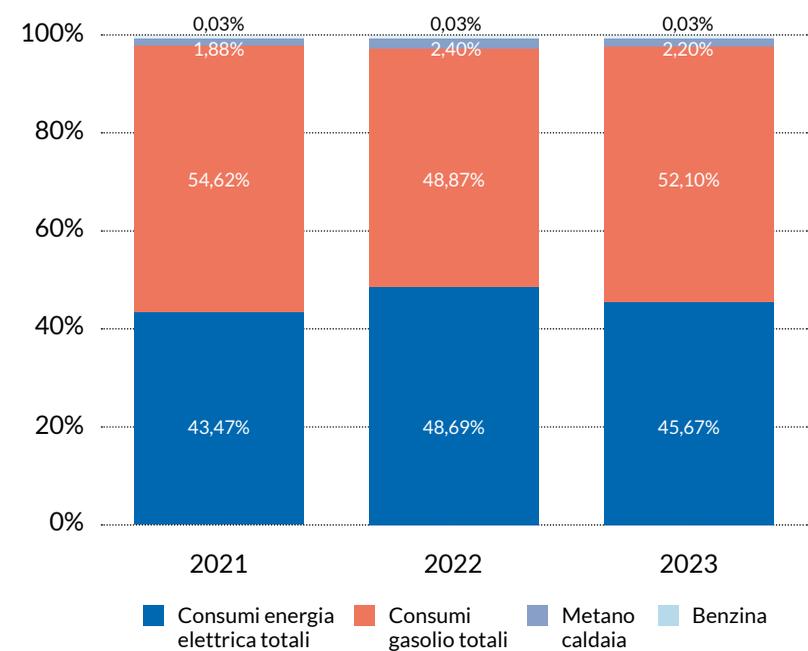
Consumo di energia all'interno di PSA SECH  
(Espresso in G joule<sup>26</sup> = 10<sup>9</sup> joule)

	FONTI CONSUMO ENERGETICO	U.M.	2021	2022	2023
PSA SECH	A) CONSUMI ENERGIA ELETTRICA TOTALI	GJ	19.799	17.502	15.575
	B) CONSUMI GASOLIO TOTALI	GJ	24.876	17.568	17.765
	Gasolio non operativo	GJ	2.259	366	489
	Gasolio operativo	GJ	22.618	17.202	17.276
	C) METANO CALDAIA	GJ	856	864	749
	D) BENZINA	GJ	15	11	11
	TOTALE ENERGIA (A+B+C+D)	GJ	45.546	35.946	34.100

<sup>26</sup> 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 2021-2023 per PSA SECH



Variazione nei consumi di energia all'interno di PSA SECH (Espresso in kWh, litri e m³)

	FONTI CONSUMO ENERGETICO	U.M.	2022	2023	Δ 2023/2022
PSA SECH	A) CONSUMI ENERGIA ELETTRICA TOTALI	kWh	4.861.736	4.326.372	-535.364
	B) CONSUMI GASOLIO TOTALI	[litri]	492.675	498.195	5.520
	Gasolio non operativo	[litri]	10.274	13.719	3.445
	Gasolio operativo	[litri]	482.401	484.476	2.075
	C) METANO CALDAIA	[m³]	24.479	21.219	-3.260
	D) BENZINA	[litri]	1.054	988	-66

Variazione nei consumi di energia all'interno di PSA SECH (Espresso in G joule = 10<sup>9</sup> joule)

	FONTI CONSUMO ENERGETICO	U.M.	2022	2023	Δ 2023/2022
PSA SECH	A) CONSUMI ENERGIA ELETTRICA TOTALI	GJ	17.502	15.575	-1.927
	B) CONSUMI GASOLIO TOTALI	GJ	17.568	17.765	197
	Gasolio non operativo	GJ	366	489	123
	Gasolio operativo	GJ	17.202	17.276	74
	C) METANO CALDAIA	GJ	864	749	-115
	D) BENZINA	GJ	11	11	-1
	TOTALE ENERGIA (A+B+C+D)	GJ	35.946	34.100	-1.846



In **PSA Venice-Vecon** nel 2023 i consumi di energia elettrica e di gasolio sono incrementati rispettivamente dell'8% e del 9% rispetto al 2022 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>)

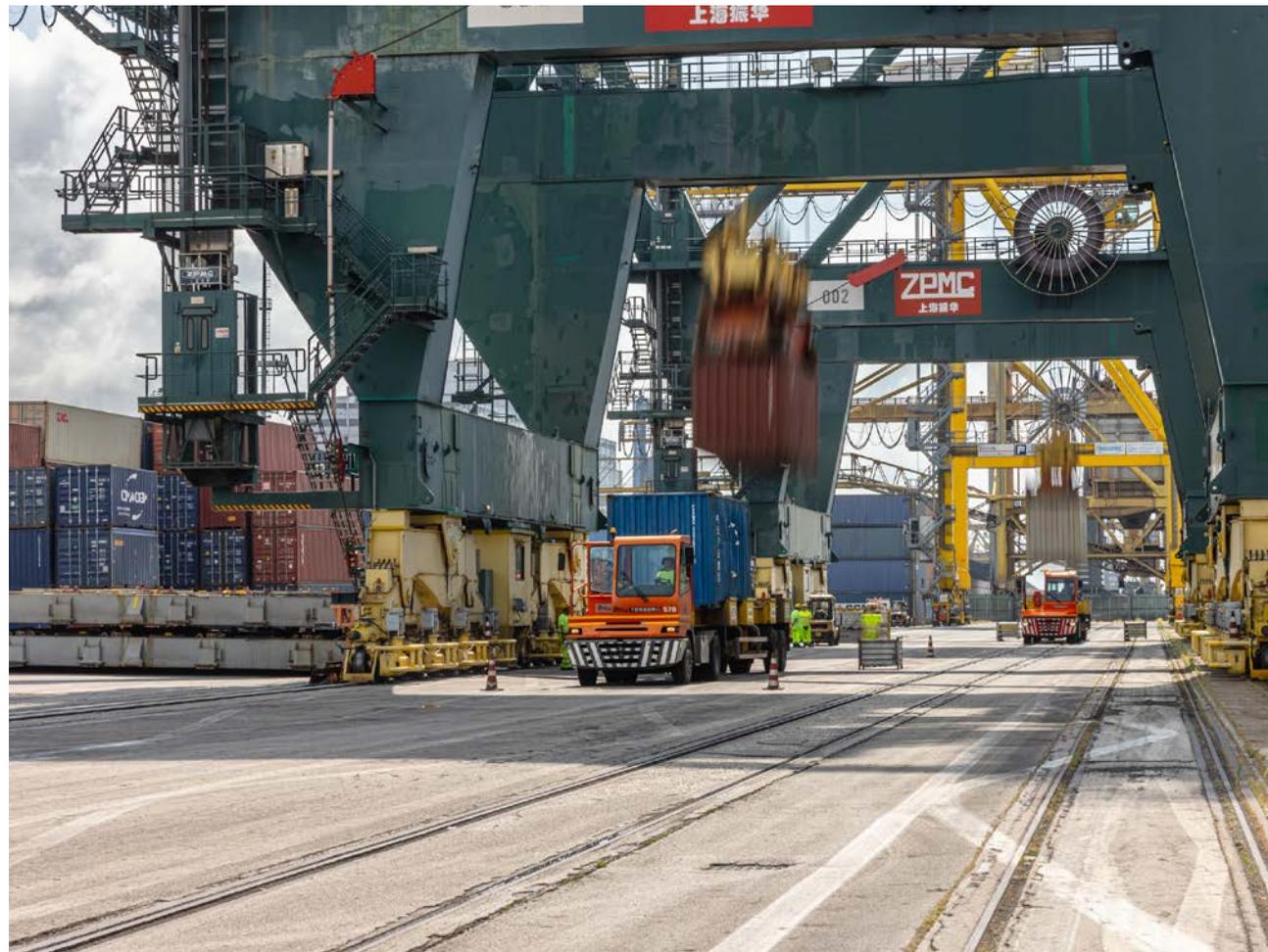
	FONTI CONSUMO ENERGETICO	U.M.	2021	2022	2023
PSA VENICE	A) CONSUMI ENERGIA ELETTRICA TOTALI	kWh	2.789.891	3.763.813	4.131.912
	B) CONSUMI GASOLIO TOTALI	[litri]	494.092	656.160	714.372
	Gasolio non operativo <sup>27</sup>	[litri]	13.365	18.985	17.035
	Gasolio operativo	[litri]	480.727	637.175	697.337
	C) GPL CALDAIA	[m <sup>3</sup> ]	2.829	2.174	2.077
	D) BENZINA	[litri]	3.585	4.693	5.570

<sup>27</sup> Per PSA Venice 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 Gjole<sup>28</sup>= 10<sup>9</sup> joule)

	FONTI CONSUMO ENERGETICO	U.M.	2021	2022	2023
PSA VENICE	A) CONSUMI ENERGIA ELETTRICA TOTALI	GJ	10.044	13.550	14.875
	B) CONSUMI GASOLIO TOTALI	GJ	17.619	23.398	25.474
	Gasolio non operativo	GJ	477	677	607
	Gasolio operativo	GJ	17.142	22.721	24.866
	C) GPL CALDAIA	GJ	100	77	73
	D) BENZINA	GJ	38	50	59
	TOTALE ENERGIA (A+B+C+D)	GJ	27.801	37.075	40.481

<sup>28</sup> 1 kWh = 3,6 GJ, 1 litro gasolio = 35,65 GJ. Fonte dei fattori di conversione usati: "Bilancio Energetico Nazionale 2007".



Nel 2023 per PSA Venice-Vecon si è registrato un consumo complessivo di energia primaria composto per il 63% dai consumi di gasolio, per il 36,74% dai consumi di energia elettrica e per

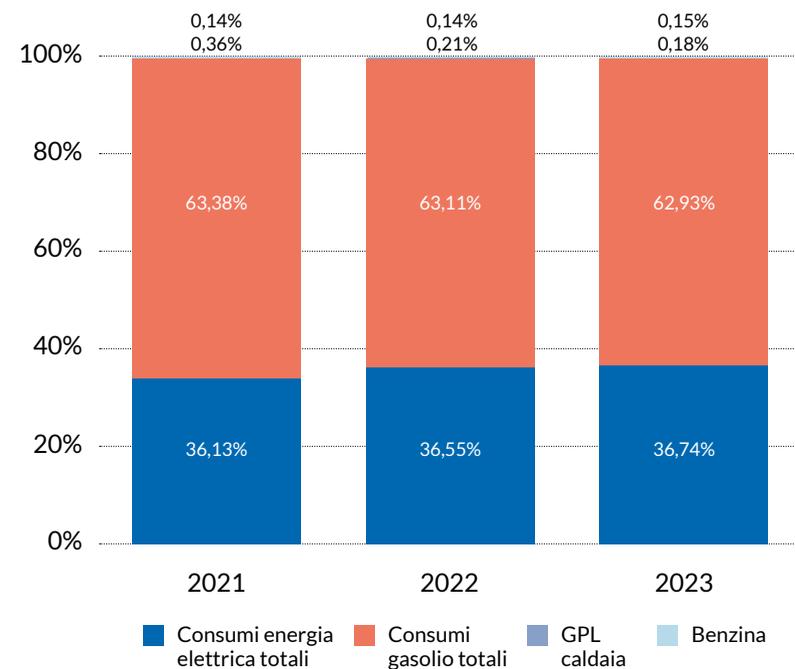
il restante 0,35% dalla somma dei consumi di GPL e carburanti per auto di servizio. Si tratta di valori omogenei nel corso del triennio 2021-2023 che dipendono dal fatto che non sono state

introdotte modifiche sostanziali nelle attività svolte e nell'equipment presente all'interno del terminal.

Variatione nei consumi di energia all'interno di PSA Venice-Vecon (Espresso in kWh, litri e m<sup>3</sup>)

	FONTI CONSUMO ENERGETICO	U.M.	2022	2023	Δ 2023/2022
PSA VENICE	A) CONSUMI ENERGIA ELETTRICA TOTALI	kWh	3.763.813	4.131.912	368.099
	B) CONSUMI GASOLIO TOTALI	[litri]	656.160	714.372	58.212
	Gasolio non operativo	[litri]	18.985	17.035	-1.950
	Gasolio operativo	[litri]	637.175	697.337	60.162
	C) GPL CALDAIA	[m <sup>3</sup> ]	2.174	2.077	-97
	D) BENZINA	[litri]	4.693	5.570	878

Ripartizione dei consumi energetici nel triennio 2021-2023 per PSA Venice-Vecon



Variatione nei consumi di energia all'interno di PSA Venice-Vecon (Espresso in G joule = 10<sup>9</sup> joule)

	FONTI CONSUMO ENERGETICO	U.M.	2022	2023	Δ 2023/2022
PSA VENICE	A) CONSUMI ENERGIA ELETTRICA TOTALI	GJ	13.550	14.875	1.325
	B) CONSUMI GASOLIO TOTALI	GJ	23.398	25.474	2.076
	Gasolio non operativo	GJ	677	607	-70
	Gasolio operativo	GJ	22.721	24.866	2.145
	C) GPL CALDAIA	GJ	77	73	-3
	D) BENZINA	GJ	50	59	9
	TOTALE ENERGIA (A+B+C+D)	GJ	37.075	40.481	3.407

In [PSA Genova Pra'](#) l'indicatore di intensità di energia, calcolato in relazione ai TEU movimentati, risulta pressoché stabile per il triennio di ri-

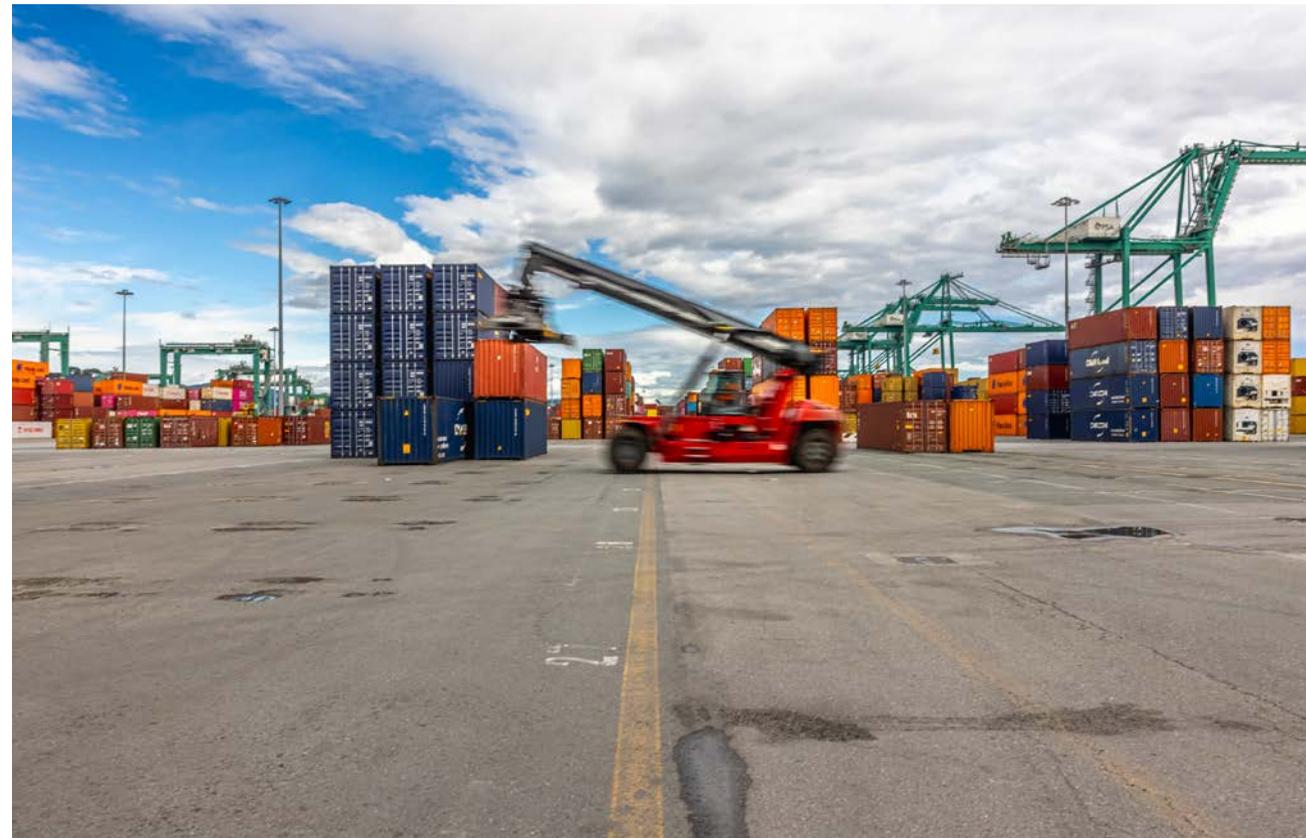
ferimento, con una lieve diminuzione nell'anno 2023.

**Intensità di energia<sup>29</sup> PSA Genova Pra<sup>30</sup>**

	INTENSITÀ DI ENERGIA	U.M.	2021	2022	2023
PSA GP	Totale consumi (centrale termica esclusa, Gjoule)	GJ	227.527	229.623	200.186
	Denominatore (totale unità movimentate)	TEU	1.484.580	1.526.707	1.449.199
	<b>INTENSITÀ DI ENERGIA PER TEU MOVIMENTATO (GJ/TEU)</b>	<b>GJ/TEU</b>	<b>0,15</b>	<b>0,15</b>	<b>0,14</b>

29 TEU: throughput TEU.  
30 GRI richiede la rendicontazione in Joule, PSAI richiede i dati in kWh. Necessaria doppia rendicontazione in GJ e kWh/Throughput TEU.

	INTENSITÀ DI ENERGIA	U.M.	2021	2022	2023
PSA GP	Totale consumi (centrale termica esclusa, kWh)	kWh	63.202.585	63.784.572	55.607.627
	Denominatore (totale unità movimentate)	TEU	1.484.580	1.526.707	1.449.199
	<b>INTENSITÀ DI ENERGIA PER TEU MOVIMENTATO (kWh/TEU)</b>	<b>kWh/TEU</b>	<b>42,57</b>	<b>41,78</b>	<b>38,37</b>



In [PSA SECH](#) il medesimo indicatore di intensità risente soprattutto del numero di contenitori reefer giacenti, che proseguono il trend di diminuzione avviato nel biennio precedente (10.270 nel 2021, 7.291 nel 2022 e 7.073 nel 2023). Il numero dei reefer incide, infatti, sull'indicatore in termini di energia spesa per il mantenimento, ma non

sulle unit, poiché non ha alcuna attinenza con le prestazioni energetiche operative del terminal. L'indicatore mantiene in definitiva il trend di diminuzione consolidato nei due anni precedenti, anche grazie alle misure di contenimento energetico attuate, seppur risentendo di tutti i consumi del terminal non legati stret-

tamente 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<sup>31</sup> PSA SECH**

	INTENSITÀ DI ENERGIA	U.M.	2021	2022	2023
PSA SECH	Totale consumi (centrale termica esclusa, Gjoule)	GJ	44.690	35.082	33.351
	Denominatore (totale unità movimentate)	TEU	303.213	217.857	247.008
	<b>INTENSITÀ DI ENERGIA PER TEU MOVIMENTATO (GJ/TEU)</b>	<b>GJ/TEU</b>	<b>0,15</b>	<b>0,16</b>	<b>0,14</b>

	INTENSITÀ DI ENERGIA	U.M.	2021	2022	2023
PSA SECH	Totale consumi (centrale termica esclusa, kWh)	kWh	12.414.019	9.745.023	9.264.137
	Denominatore (totale unità movimentate)	TEU	303.213	217.857	247.008
	<b>INTENSITÀ DI ENERGIA PER TEU MOVIMENTATO (kWh/TEU)</b>	<b>kWh/TEU</b>	<b>40,94</b>	<b>44,73</b>	<b>37,51</b>

31 TEU: throughput TEU.

In [PSA Venice-Vecon](#) l'indicatore di intensità di energia, calcolato in relazione ai TEU movimentati, risulta in

costante diminuzione per il triennio 2021-2023.

**Intensità di energia<sup>32</sup> PSA Venice-Vecon**

	INTENSITÀ DI ENERGIA	U.M.	2021	2022	2023
PSA VENICE	Totale consumi (centrale termica esclusa, Gjoule)	GJ	27.681	36.998	40.408
	Denominatore (totale unità movimentate)	TEU	218.731	304.727	337.032
	<b>INTENSITÀ DI ENERGIA PER TEU MOVIMENTATO (GJ/TEU)</b>	<b>GJ/TEU</b>	<b>0,13</b>	<b>0,12</b>	<b>0,12</b>

	INTENSITÀ DI ENERGIA	U.M.	2021	2022	2023
PSA VENICE	Totale consumi (centrale termica esclusa, kWh)	kWh	7.689.302	10.277.262	11.224.578
	Denominatore (totale unità movimentate)	TEU	218.731	304.727	337.032
	<b>TEU DI ENERGIA PER TEU MOVIMENTATO (kWh/TEU)</b>	<b>kWh/TEU</b>	<b>35,15</b>	<b>33,73</b>	<b>33,30</b>

32 TEU: throughput TEU.

# 5.1.2 PRODUZIONE DI 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.

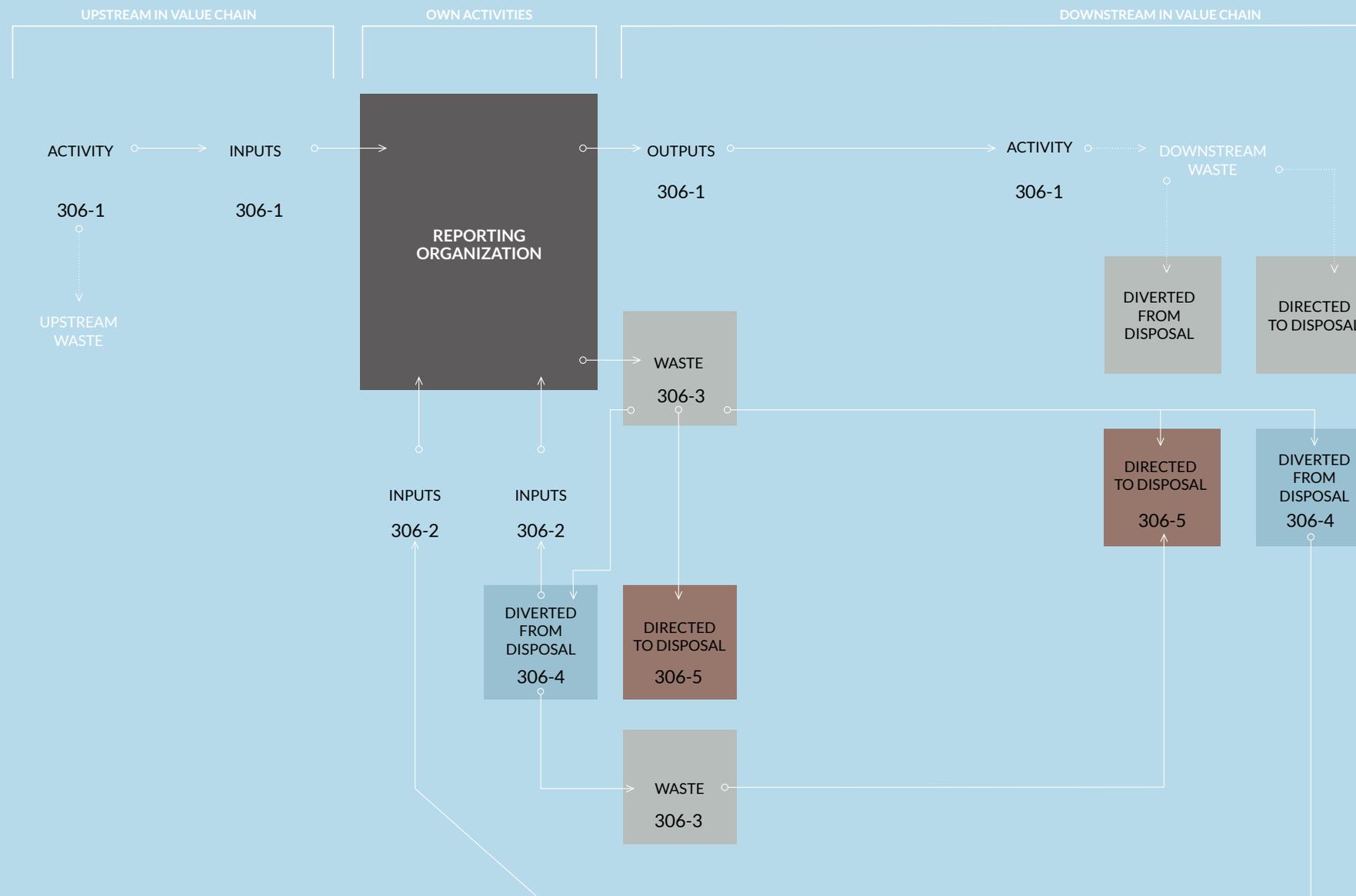
Al di fuori dei rifiuti sotto riportati, i terminal non trattano né trasportano, importano, esportano i rifiuti pericolosi. Il personale interno è stato informato della corretta gestione, ai fini del conferimento dei rifiuti nei contenitori

dedicati, sia tramite informative periodiche che tramite corsi di formazione sul sistema di gestione.



Media rifiuti avviati al recupero nei terminal PSA Italy

2021	2022	2023
86,8%	90,7%	93,4%

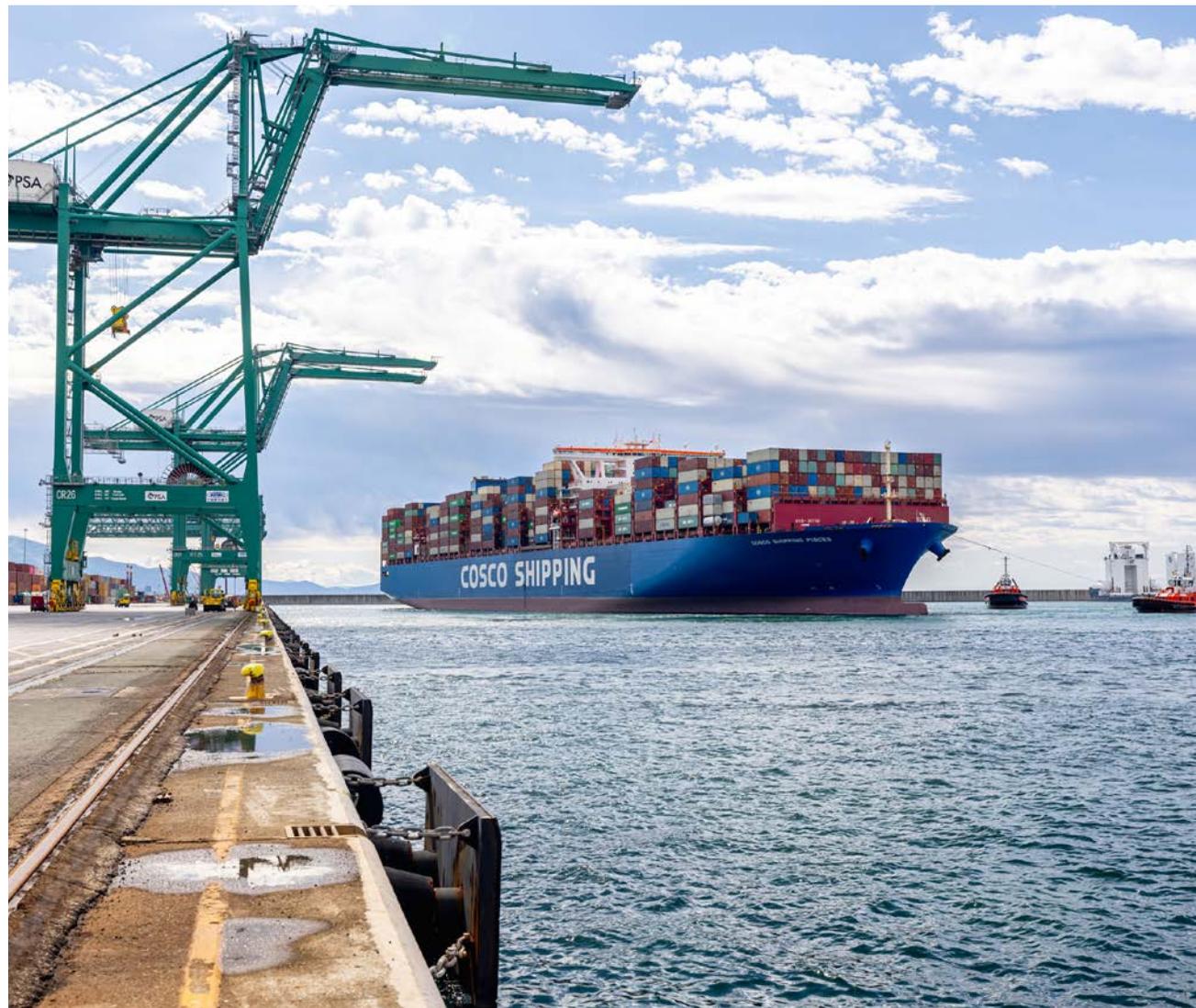


## 5.1.2.1 PRODUZIONE DI RIFIUTI IN PSA GENOVA PRA'

Nell'anno 2023 si assiste ad una riduzione del 15% di rifiuti prodotti rispetto all'anno precedente, con un valore complessivo maggiormente allineato a quello del 2021. Determinante nella riduzione è stata la diminuzione dei rifiuti misti da demolizione (CER 17 09 04), che l'anno precedente era stata influenzata dal ritiro di vecchi new jersey in calcestruzzo ammorati.

Nonostante la riduzione generale dei rifiuti prodotti si rileva un lieve aumento dei rifiuti pericolosi, che seguono un andamento variabile.

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



### Peso totale dei rifiuti PSA Genova Pra' per tipo

CODICE CER <sup>33</sup>	DESCRIZIONE	2021 (kg)	2022 (kg)	2023 (kg)	RECUPERO	SMALTIMENTO
02 03 04	Scarti inutilizzabili per il consumo o la trasformazione	0	0	560	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	80	R13	
08 03 18	Toner per stampa esauriti, diversi da quelli di cui alla voce 080317	160	125	42	R13	
12 01 12*	Cere e grassi esausti	0	0	0	R12	
12 01 15	Fanghi di lavorazione	25	0	0	R13	
13 02 05*	Scarti di olio minerale per motori, ingranaggi e lubrificazione, non clorurati	41.090	39.320	42.410	R12	
13 03 07*	Oli isolanti non clorurati	0	1.300	0	R12	
13 08 02*	Altre emulsioni	9.680	2.150	610		D9
14 06 03*	Altri solventi	0,12	0,00	0,00		D15
15 01 01	Imballaggi Carta e cartone	16.920	15.060	11.360	R13	
15 01 03	Imballaggi in legno	26.672	32.520	29.880	R13	
15 01 06	Imballaggi in materiali misti	0	2.640	2.160	R13	
15 01 10*	Imballaggi contenenti residui di sostanze pericolose o contaminati da tali sostanze	5.153	4.242	3.891	R13	
15 02 02*	Assorbenti, materiali filtranti stracci e indumenti protettivi, contaminati da sostanze pericolose	3.690	5.475	12.530	R13	
15 02 03	Assorbenti, materiali filtranti, stracci e indumenti protettivi, diversi da quelli di cui alla voce 15 02 02	2.350	3.738	4.885	R13	
16 01 03	Pneumatici Fuori Uso	0	0	420	R13	
16 01 07*	Filtri dell'olio	3.335	4.036	3.684	R13	
16 01 21*	Componenti pericolosi diversi da quelli di cui alle voci da 160107 a 160111, 160113 e 160114	360	485	375	R13	
16 01 22	Componenti non specificati altrimenti	25	0	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	

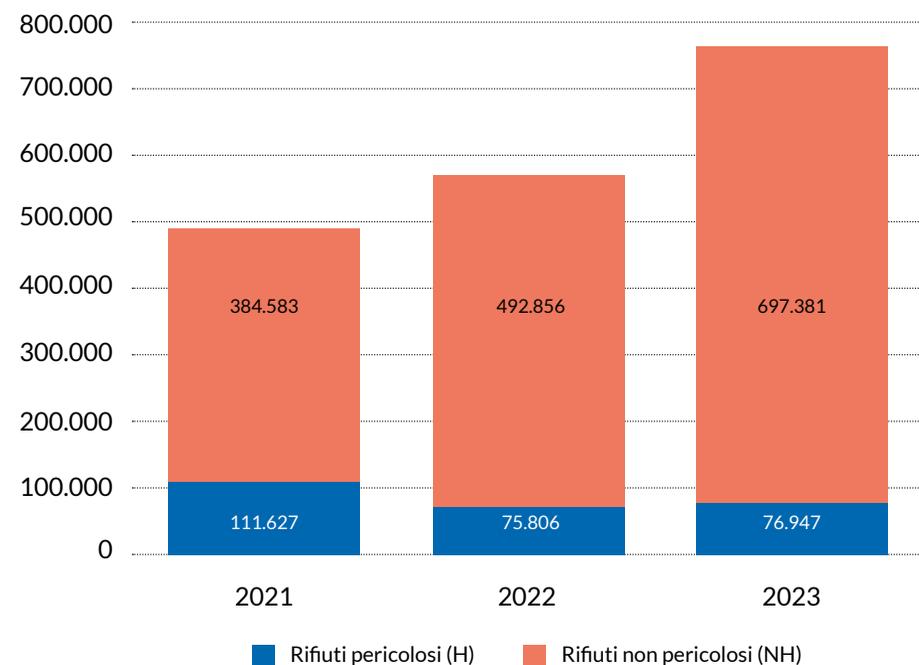
33 \* rifiuto pericoloso.

CODICE CER <sup>33</sup>	DESCRIZIONE	2021 (kg)	2022 (kg)	2023 (kg)	RECUPERO	SMALTIMENTO
16 02 13*	Apparecchiature fuori uso, contenenti componenti pericolosi diversi da quelli di cui alle voci 160209 e 160212	73.140	300	390	R13	
16 02 14	Apparecchiature fuori uso, diverse da quelle di cui alle voci da 160209 a 160213	2.285	10.250	3.530	R13	
16 02 15*	Componenti pericolosi rimossi da apparecchiature fuori uso	0	0	1.200	R13	
16 02 16	Componenti rimossi da apparecchiature fuori uso	0	240	2.120	R13	
16 05 04*	Gas in contenitori a pressione (compresi gli halon), contenenti sostanze pericolose	7	0	0		D15
16 05 05	Gas in contenitori a pressione, diversi da quelli di cui alla voce 16 05 04*	0	0	0		D15
16 06 01*	Batterie al piombo	8.821	9.964	9.712	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	8.080	1.570	155	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	540	760	100	R13	
17 02 03	Plastica	0	705	0	R13	
17 03 01*	Catrame	0	150	0	R13	
17 03 02	Miscele bituminose	0	17.215	11.244	R13	
17 04 05	Ferro acciaio	69.140	159.040	159.350	R13	
17 04 07	Metalli misti	0	0	2.420	R13	
17 04 11	Cavi, diversi da quelli di cui alla voce 170410	0	380	480	R12	
17 06 03*	Altri materiali isolanti contenenti o costituiti da sostanze pericolose	0	2.994	299		D15

CODICE CER <sup>33</sup>	DESCRIZIONE	2021 (kg)	2022 (kg)	2023 (kg)	RECUPERO	SMALTIMENTO
17 06 04	Materiali isolanti diversi da quelli di cui alle voci 17 06 01* e 17 06 03*	0	6.690	30	R13	
17 08 02	Materiali di costruzione a base di gesso	0	2.180	2.160		D15
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*	297.360	319.700	188.960	R13	
18 01 03*	Rifiuti che devono essere raccolti e smaltiti applicando precauzioni particolari per evitare infezioni	27	15	17		D15
19 12 04	Plastica e gomma	0	0	1.400	R13	
20 01 01	Carta e cartone	13.300	6.060	0	R13	
20 01 10	Abbigliamento	75	0	0		D15
20 01 21*	Tubi fluorescenti ed altri rifiuti contenenti mercurio	240	100	294	R13	
20 01 23*	Apparecchiature fuori uso contenenti clorofluorocarburi	0	0	0	R13	
20 01 39	Plastica	880	3.310	1.020		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	113.945	139.850	127.600		D15
20 03 03	Residui della pulizia stradale	59.460	111.540	135.955	R13	
20 03 07	Rifiuti ingombranti	3.360	10.140	11.705	R13	

33 \* rifiuto pericoloso.

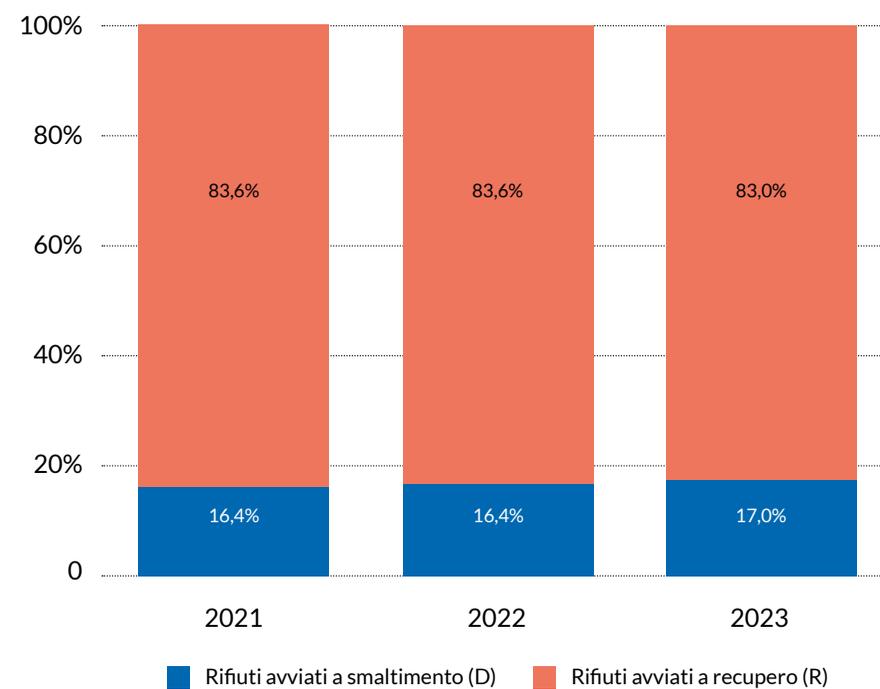
Produzione annuale di rifiuti in PSA Genova Pra'



Peso totale dei rifiuti per modalità di smaltimento in PSA Genova Pra'

	U.M.	2021	2022	2023
Rifiuti avviati a recupero (R)	Kg	635.976	765.025	642.622
	%	83,6%	83,6%	83,0%
Rifiuti avviati a smaltimento (D)	Kg	124.614	150.499	131.706
	%	16,4%	16,4%	17,0%
<b>TOTALE</b>	<b>kg</b>	<b>760.590</b>	<b>915.524</b>	<b>774.328</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.	2021	2022	2023
<b>RIFIUTI PERICOLOSI (H)</b>	<b>kg</b>	<b>153.868</b>	<b>73.381</b>	<b>76.947</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	9.714	5.159	926
<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	144.154	68.222	76.021

Operazioni cui sono destinati i rifiuti non pericolosi  
in PSA Genova Pra'

	U.M.	2021	2022	2023
<b>RIFIUTI NON PERICOLOSI (NH)</b>	<b>kg</b>	<b>606.722</b>	<b>842.143</b>	<b>697.381</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	114.900	145.340	130.780
<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	491.822	696.803	566.601

## 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 totali prodotti nel 2023 risulta fortemente contenuta rispetto al 2022, con una diminuzione di 135.506 kg. I valori sotto riportati risultano essere comunque sempre in linea con la fisiologica produzione del terminal, attribuendo al 2022 la condizione di eccezionalità associata ad alcune demolizioni straordinarie. Anche relativamente alla frazione merceologica pericolosa intercettata nel 2023 si assiste infatti ad un netto calo rispetto all'anno 2022 (-18.234 kg). La diminuzione della quantità totale di rifiuti prodotti è nello specifico imputabile alla diminuzione dei seguenti CER:

- 150106 "imballaggi in materiali misti";
- 150202\* "assorbenti, materiali filtranti stracci e indumenti protettivi, contaminati da sostanze pericolose". Questa frazione merceologica ha subito una notevole diminuzione nel 2023, dovuta alla sostituzione del materiale assorbente usualmente utilizzato per contenere gli sversamenti durante le attività manutentive e nelle officine con panni e stracci assorbenti lavabili e riutilizzabili che non costituiscono rifiuto;
- in calo anche i CER 160114\* "liquidi antigelo contenenti sostanze pericolose", 160214 "apparecchiature fuori uso,

diverse da quelle di cui alle voci da 160209 a 160213", 160601\* "batterie al piombo", 160708\* "rifiuti contenenti olio (R13) e 161002 "rifiuti liquidi acquosi, diversi da quelli di cui alla voce 161001";

- relativamente al CER 170101 "cemento" che era presente nel 2022 data la demolizione straordinaria dei new jersey ammalorati, nel 2023, come negli anni precedenti, non si sono effettuate produzioni ed anche il C.E.R. 170904 "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" ha subito a sua volta una diminuzione significativa;
- per quanto riguarda il CER 200304 "liquami delle fosse settiche" la titolarità del rifiuto è, come da nuova normativa, a carico del trasportatore.

Analizzando ulteriormente le varie voci si può notare invece un aumento dei seguenti codici CER.: 160103 "pneumatici fuori uso", 170302 "miscele bituminose diverse da quelle di cui voce 170301", 160211\* "apparecchiature fuori uso, contenenti clorofluorocarburi, HCFC, HFC", 170411 "cavi, diversi da quelli di cui alla voce 170410", sempre comunque in linea con gli anni 2020 e 2021.

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 in grado di conservare contabilità di tali tipologie di rifiuto, che viene raccolto dal gestore del servizio municipale insieme a quello prodotto dagli altri insediamenti portuali, di conseguenza non sono disponibili dati quantitativi a riguardo. Da notare a questo proposito l'allestimento di nuovi cestini sulle carrelliere dei mezzi pescanti, al fine di ridurre l'abbandono, specialmente di bottiglie di plastica, nelle aree operative del terminal.

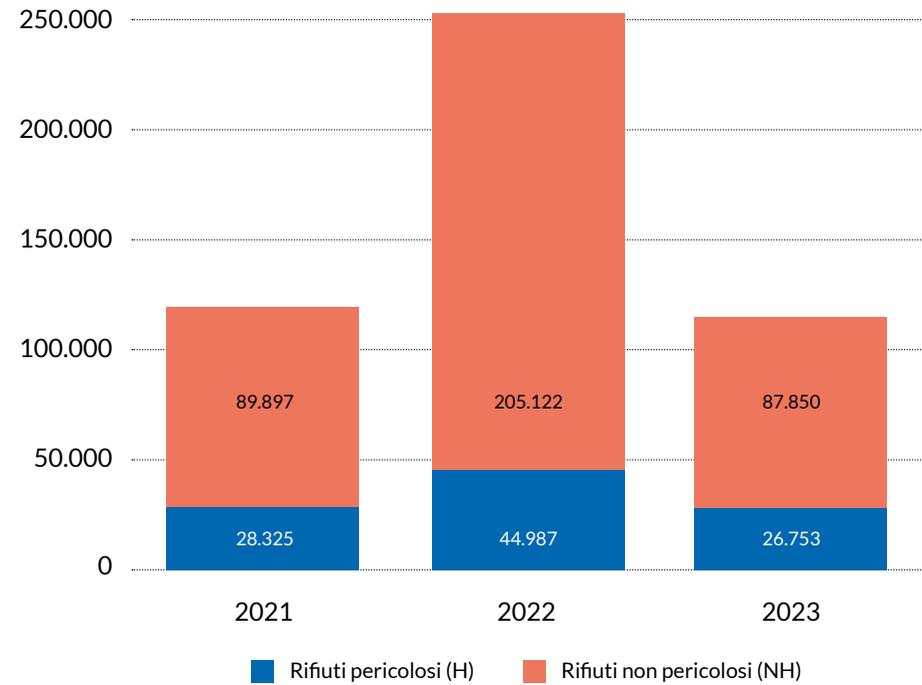
## Peso totale dei rifiuti PSA SECH per tipo

CODICE CER <sup>34</sup>	DESCRIZIONE	kg 2021	kg 2022	kg 2023	RECUPERO	SMALTIMENTO
07 02 13	Rifiuti plastici	0	0	0	R13	
08 01 11*	Pitture e vernici di scarto contenenti solventi organici o altre sostanze pericolose	0	290	0	R13	
08 03 18	Toner per stampa esauriti, diversi da quelli di cui alla voce 080317	86	19	5	R13	
12 01 12*	Cere e grassi esausti	0	0	0		D15
13 01 10*	Oli minerali per circuiti idraulici non clorurati	6.770	5.700	6.600	R12	
13 01 10*	Oli minerali per circuiti idraulici non clorurati	0	0	1.250		D09
13 02 05*	Scarti di olio minerale per motori, ingranaggi e lubrificazione, non clorurati	5.880	5.300	4.400	R12	
13 07 01*	Olio combustibile e carburante Diesel	0	0	0	R9	
15 01 01	Carta e cartone	2.520	0	0	R13	
15 01 03	Imballaggi in legno	8.300	5.080	7.580	R13	
15 01 06	Imballaggi in materiali misti	0	9.380	0	R13	
15 01 10*	Imballaggi contenenti residui di sostanze pericolose o contaminati da tali sostanze	317	0	715	R12	
15 01 10*	Imballaggi contenenti residui di sostanze pericolose o contaminati da tali sostanze	82	620	0	R13	
15 01 11*	Gas in contenitori a pressione (compresi gli halon), contenenti sostanze pericolose	96	46	64	R13	
15 02 02*	Assorbenti, materiali filtranti stracci e indumenti protettivi, contaminati da sostanze pericolose	4.655	2.310	420	R13	
15 02 03	Assorbenti, materiali filtranti, stracci e indumenti protettivi, diversi da quelli di cui alla voce 15 02 02	220	150	835	R13	
15 02 03	Assorbenti, materiali filtranti, stracci e indumenti protettivi, diversi da quelli di cui alla voce 15 02 02	196	0	0		D14
16 01 03	Pneumatici Fuori Uso	0	0	1.800	R13	
16 01 07*	Filtri dell'olio	629	447	314	R13	
16 01 12	Pastiglie per freni diverse da quelle di cui alla voce 160111	2	45	73	R13	
16001 14*	Liquidi antigelo contenenti sostanze pericolose	0	5.381	629	R13	
16 01 19	Plastica	0	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	326	163	205	R13/R12	
16 01 22	Componenti non specificati altrimenti	0	0	0	R13	
16 02 11*	Apparecchiature fuori uso, contenenti clorofluoro carburi, HCFC, HFC	0	50	1.020	R13	
16 02 13*	Apparecchiature fuori uso, contenenti componenti pericolosi diversi da quelli di cui alle voci 160209 e 160212	20	120	40	R13	
16 02 14	Apparecchiature fuori uso, diverse da quelle di cui alle voci da 160209 a 160213	1.199	1.410	866	R13	
16 03 03*	Rifiuti inorganici contenenti sostanze pericolose	0	0	0		D15
16 03 05*	Rifiuti organici contenenti sostanze pericolose	0	0	0		D15
16 03 06	Rifiuti organici diversi da quelli di cui alla voce 16 03 05	0	0	0		D15

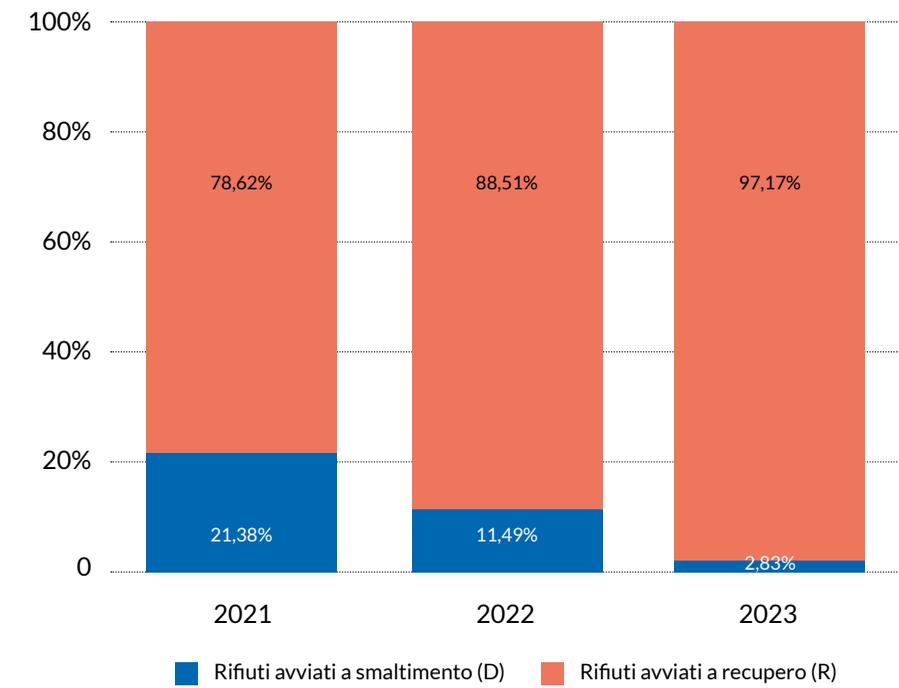
34 \* rifiuto pericoloso.

CODICE CER <sup>34</sup>	DESCRIZIONE	kg 2021	kg 2022	kg 2023	RECUPERO	SMALTIMENTO
16 05 05	Gas in contenitori a pressione, diversi da quelli di cui alla voce 16 05 04	0	20	0	R13	
16 05 08*	Sostanze chimiche organiche di scarto contenenti o costituite da sostanze pericolose	0	200	0		
16 06 01*	Batterie al piombo	2.647	1.660	1.401	R13/R12	
16 06 04	Batterie alcaline	14	8	0	R13	
16 06 05	Altre batterie ed accumulatori	0	1	1	R13	
16 07 08*	Rifiuti contenenti olio	6.690	22.700	8.730	R9	
16 07 08*	Rifiuti contenenti olio	92	0	0		D9
16 10 02	Rifiuti liquidi acquosi, diversi da quelli di cui alla voce 161001	1.480	18.790	1.030		D9/D13
16 10 03*	Concentrati acquosi, contenenti sostanze pericolose	0	0	0		D15
17 01 01	Cemento	0	41.380	0	R13	
17 01 07	Miscugli di cemento, mattoni, mattonelle diversi da 170106		0	0	R13	
17 02 01	Legno	0	0	0	R13	
17 02 02	Vetro in lastre	0	0	0	R13	
17 02 03	Plastica	240	120	2.020	R13	
17 02 04 *	Vetro, plastica e legno contenenti sostanze pericolose o da esse contaminati	121	0	0	R13	
17 03 02	Miscele bituminose diverse da quelle di cui alla voce 17 03 01	0	0	5.880	R13	
17 04 02	Alluminio	180	0	0	R13	
17 04 05	Ferro e acciaio	30.320	39.600	41.650	R13	
17 04 07	Metalli misti	11.540	0	0	R13	
17 04 11	Cavi, diversi da quelli di cui alla voce 170410	920	240	1.230	R13	
17 06 03	Altri materiali isolanti contenenti o costituiti da sostanze pericolose	0	0	965		D15
17 06 04	Materiali isolanti, diversi da quelli di cui alle voci 17 06 01 e 17 06 03	2.120	630	0	R13	
17 09 04	Rifiuti misti dell'attività di costruzione e demolizione, diversi da quelli di cui alle voci 17 09 01, 17 09 02 e 17 09 03	0	74.340	21.510	R13	
18 01 03*	Rifiuti che devono essere raccolti e smaltiti applicando precauzioni particolari per evitare infezioni	0	0	0		D15
19 08 14	Fanghi prodotti da altri trattamenti delle acque reflue industriali, diversi da quelli di cui alla voce 19 08 13*	300	350	0		D15
20 01 01	Carta e cartone	0	0	0	R13	
20 01 21*	Tubi fluorescenti ed altri rifiuti contenenti mercurio	0	0	0	R13	
20 01 23 *	Apparecchiature fuori uso contenenti CFC	0	0	0	R13	
20 01 38	Legno diverso da 200137	0	0	0	R13	
20 02 01	Rifiuti biodegradabili	0	0	0	R13	
20 03 03	Residui della pulizia stradale	680	0	0	R13	
20 03 03	Residui della pulizia stradale	0	0	0		D9
20 03 04	Liquami delle fosse settiche	20.360	9.400	0		D9
20 03 06	Prodotti dalla pulizia delle acque di scarico	3.140	0	0		D9
20 03 07	Rifiuti ingombranti	6.080	4.160	3.370	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.	2021	2022	2023
Rifiuti avviati a recupero (R)	kg	92.942	221.369	111.358
	%	78,62%	88,51%	97,17%
Rifiuti avviati a smaltimento (D)	kg	25.280	28.740	3.245
	%	21,38%	11,49%	2,83%
<b>TOTALE</b>	<b>kg</b>	<b>118.222</b>	<b>250.109</b>	<b>114.603</b>

Operazioni cui sono destinati i rifiuti pericolosi in PSA SECH

	U.M.	2021	2022	2023
<b>RIFIUTI PERICOLOSI (H)</b>	<b>kg</b>	<b>28.325</b>	<b>44.987</b>	<b>26.753</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	174	200	2.215
<b>OPERAZIONI DI RECUPERO</b>				
Avviati ad operazioni di preparazione per il riutilizzo (cod. R09)	kg	6.690	22.700	8.730
Avviati ad operazioni di riciclo	kg	0	0	0
Avviati ad altre operazioni di recupero (R12 -R13)	kg	21.461	22.087	15.808

	U.M.	2021	2022	2023
<b>RIFIUTI NON PERICOLOSI (NH)</b>	kg	89.897	205.122	87.850
<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	25.476	28.540	1.030
<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	64.421	176.582	86.820

## 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 progressivo della produzione annuale complessiva dei rifiuti, dovuto all'incremento dei volumi dei contenitori movimentati. Si è verificato, inoltre, un aumento dei rifiuti pericolosi del 30% rispetto al 2022; nello stesso periodo, i rifiuti non pericolosi sono rimasti pressoché invariati, con un +2% circa.

Nel 2023, la produzione più importante dal punto di vista quantitativo è risultata essere quella relativa a: imballaggi

in legno, ferro e acciaio, residui della pulizia stradale, carta e cartone e rifiuti urbani non differenziabili, che non dipendono strettamente dall'attività operativa di PSA Venice-Vecon, ma anche dai rifiuti prodotti dal personale terzo presente in terminal, che nel 2023 è incrementato a causa del maggior numero di contenitori movimentati.

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

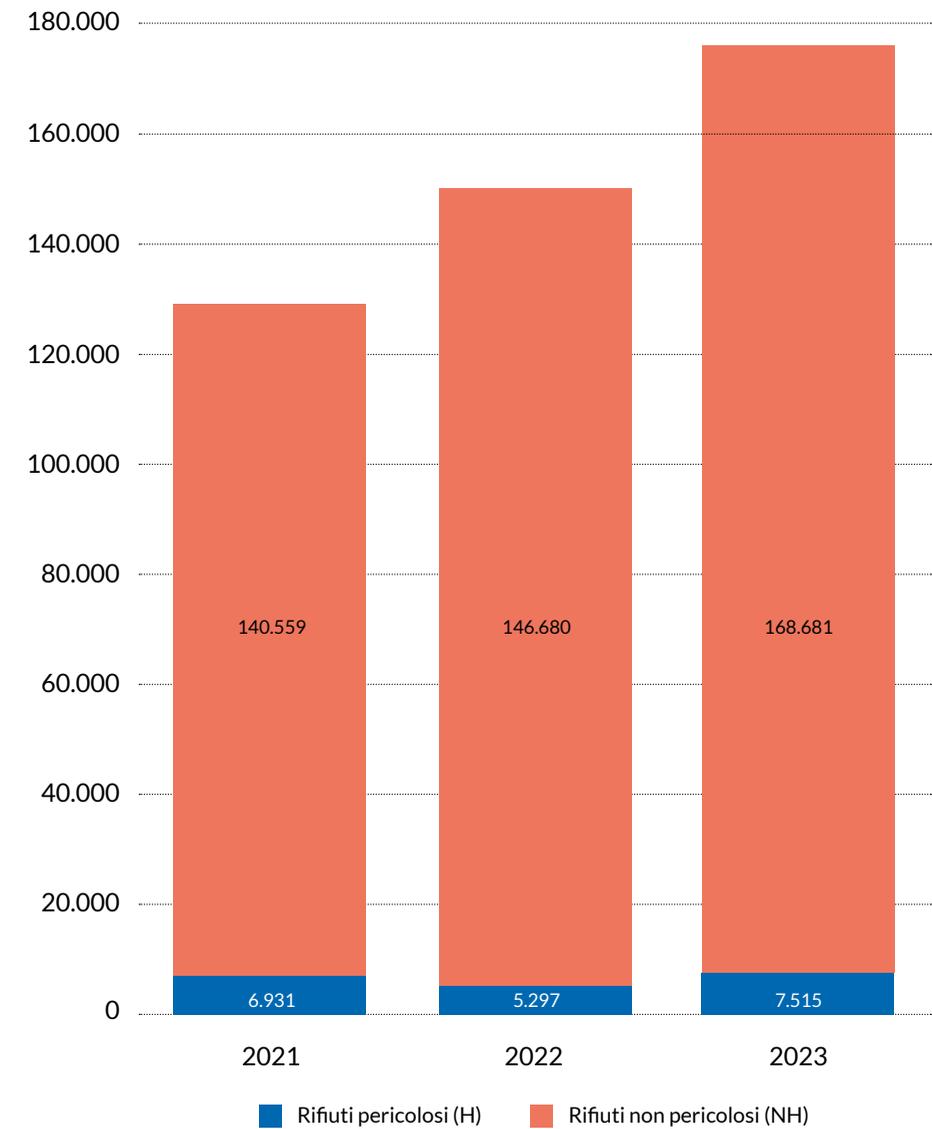


## Peso totale dei rifiuti PSA Venice-Vecon per tipo

CODICE CER <sup>35</sup>	DESCRIZIONE	2021 kg	2022 kg	2023 kg	RECUPERO	SMALTIMENTO
07 02 13	Rifiuti Plastici	0	410	0	R13	
08 01 21*	Residui di pittura o di sverniciatori	67	6	0	R13	
13 01 05*	Emulsioni non clorurate	0	0	0		D15
13 01 10*	Oli minerali per circuiti idraulici, non clorurati	237	1.383	1.132	R13	
13 02 05*	Oli minerali per motori, ingranaggi e lubrificazione non clorurati	4.043	1.923	3.627	R13	
15 01 03	Imballaggi in legno	69.130	80.600	80.720	R13	
15 01 06	Imballaggi in materiali misti	11.280	6.710	6.660	R13	
15 01 10*	Imballaggi contenenti residui di sostanze pericolose o contaminati da tali sostanze	122	55	51	R13	
15 02 02*	Assorbenti, materiali filtranti (inclusi filtri dell'olio non specificati altrimenti), stracci e indumenti protettivi, contaminati da sostanze pericolose	263	233	256	R13	
15 02 03	Assorbenti, materiali filtranti, stracci e indumenti protettivi, diversi da quelli di cui alla voce 150202	102	92	252	R13	
16 01 07*	Filtri dell'olio	265	206	249	R13	
16 01 12	Pastiglie per freni, diverse da quelle di cui alla voce 160111	37	8	2	R13	
16 01 14*	Liquidi antigelo contenenti sostanze pericolose	0	0	0	R13	
16 01 21*	Componenti pericolosi diversi da quelli di cui alle voci da 160107 a 160111, 160113 e 160114	329	272	265	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 03 05*	Rifiuti organici contenenti sostanze pericolose	0	0	645	R13	
16 05 04*	Gas in contenitori a pressione (compresi gli halon), contenenti sostanze pericolose	48	38	26	R13	
16 05 05	Gas in contenitori a pressione	0	0	1.347	R13	
16 06 01*	Batterie al piombo	1.545	1.181	1.264	R13	
17 04 05	Ferro e acciaio	9.420	21.320	25.600	R13	
17 04 11	Cavi, diversi da quelli di cui alla voce 17 04 10	0	1.600	0	R13	
19 08 01	Residui vagliatura lavaggi	0	0	0	R13	
20 01 01	Carta e Cartone	4.380	6.380	13.140	R13	
20 01 21*	Tubi fluorescenti	12	0	0	R13	
20 03 01	Rifiuti urbani non differenziabili	16.780	19.940	19.260	R13	
20 03 03	Residui della pulizia stradale	27.180	9.620	21.700	R13	
20 03 03	Residui della pulizia stradale	2.250	0	0		D15

35\* rifiuto pericoloso.

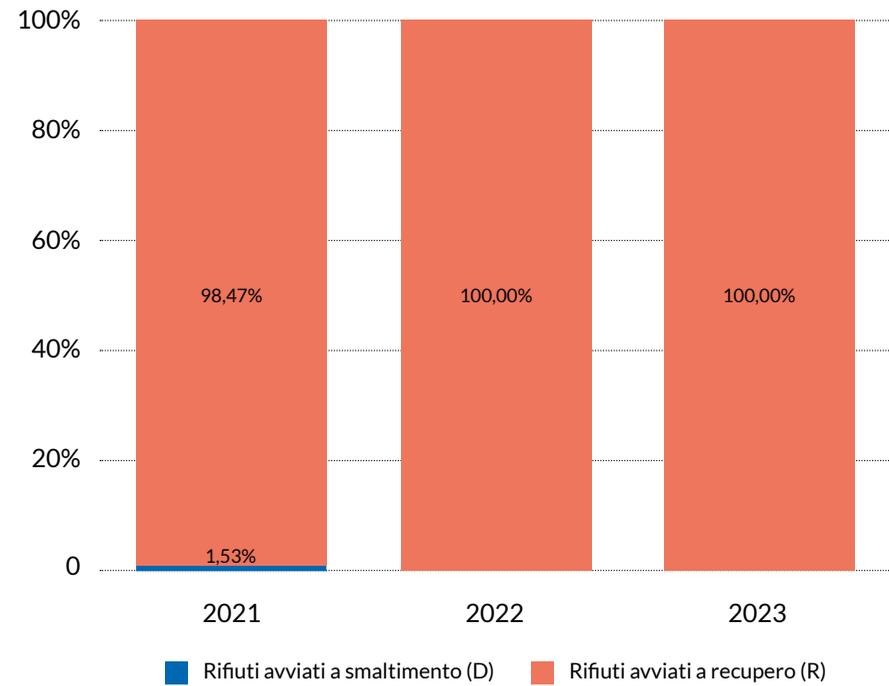
## Produzione annuale di rifiuti in PSA Venice-Vecon



## Peso totale dei rifiuti per modalità di smaltimento in PSA Venice-Vecon

	U.M.	2021	2022	2023
Rifiuti avviati a recupero (R)	kg	145.240	151.977	176.196
	%	98,47%	100,00%	100,00%
Rifiuti avviati a smaltimento (D)	kg	2.250	0	0
	%	1,53%	0,00%	0,00%
<b>TOTALE</b>	<b>kg</b>	<b>147.490</b>	<b>151.977</b>	<b>176.196</b>

Andamento della % di rifiuti avviati a smaltimento e recuperati in PSA Venice-Vecon

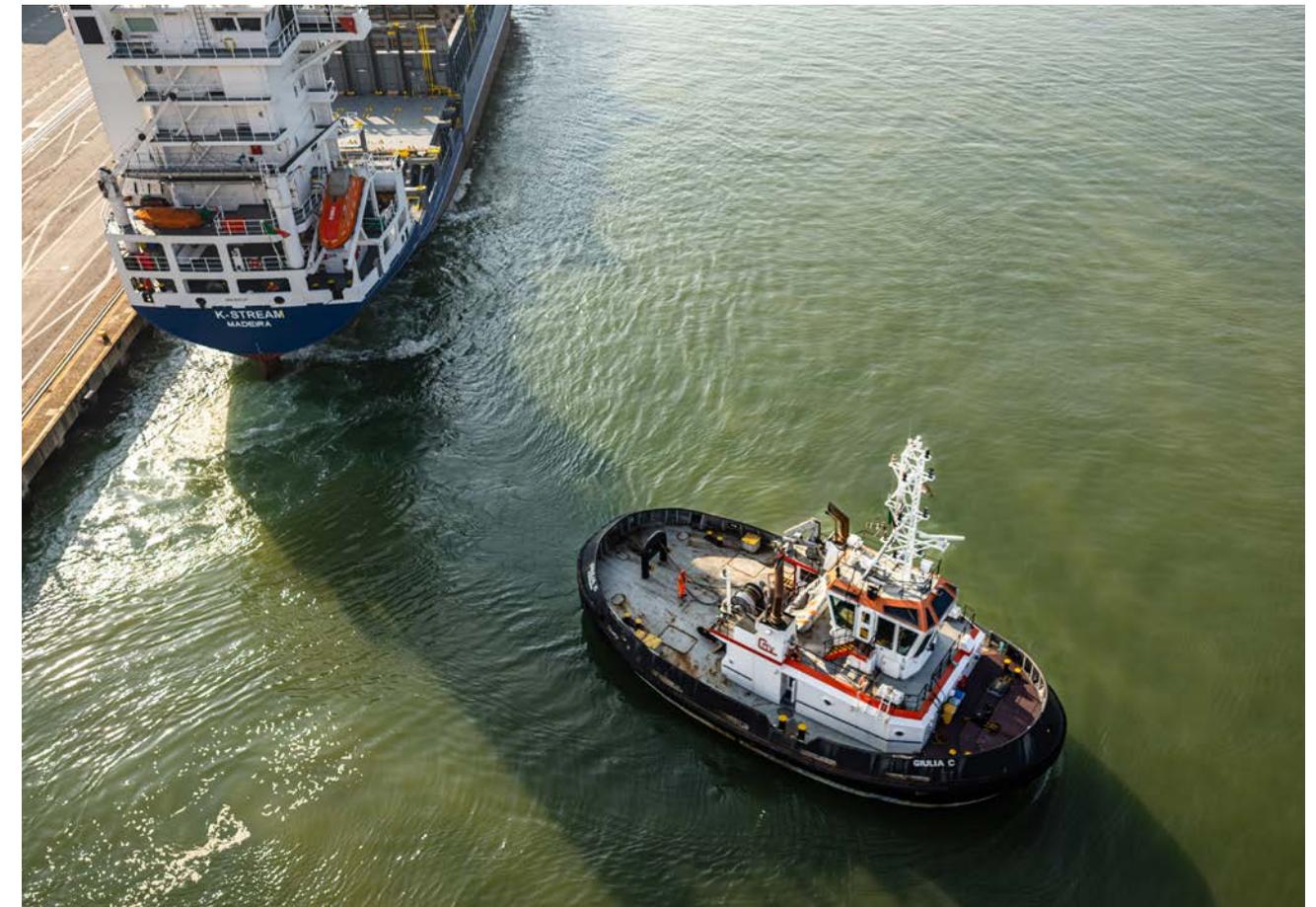


Operazioni cui sono destinati i rifiuti non pericolosi in PSA Venice-Vecon

	U.M.	2021	2022	2023
<b>RIFIUTI NON PERICOLOSI (NH)</b>	kg	140.559	146.680	168.681
<b>OPERAZIONI DI SMALTIMENTO</b>				
Avviati a inceneritori (con recupero di energia)	kg	0	0	0
Avviati a inceneritori (senza recupero di energia)	kg	0	0	0
Avviati in discarica	kg	0	0	0
Avviati ad altre operazioni di smaltimento (cod. D9, D13, D14 e D15)	Kg	0	0	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	140.559	146.680	168.681

Operazioni cui sono destinati i rifiuti pericolosi in PSA Venice-Vecon

	U.M.	2021	2022	2023
<b>RIFIUTI PERICOLOSI (H)</b>	kg	6.931	5.297	7.515
<b>OPERAZIONI DI SMALTIMENTO</b>				
Avviati a inceneritori (con recupero di energia)	kg	0	0	0
Avviati a inceneritori (senza recupero di energia)	kg	0	0	0
Avviati in discarica	kg	0	0	0
Avviati ad altre operazioni di smaltimento (cod. D9, D13, D14 e D15)	kg	0	0	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	6.931	5.297	7.515



# 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. Eventuali ricariche di gas fluorati sono riportate nella Banca dati F Gas, istituita ai sensi del DPR 146/2018.

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)
2021	50	510,50	1.097,37	2	26	2	0	0
2022	57	585,63	1.251,88	3	7	1	0	0
2023	56	499,10	1.072,72	0	0	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 anomale o di emergenza degli impianti di climatizzazione. In PSA SECH la centrale termica è adibita al riscaldamento dell'acqua sanitaria per gli spogliatoi, mentre il riscaldamento degli uffici è garantito da un sistema di pompe di calore, utilizzate in modalità condizionamento nella stagione estiva. Tale soluzione riduce sensibilmente il consumo di combustibili tradizionali (in PSA SECH l'alimentazione della centrale termica adibita al riscaldamento dell'acqua sanitaria per gli spogliatoi è a 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 R134A, R32, R407C, R410A e R448A. Ai sensi del DPR 74/2013, tutti gli impianti sono dotati dei relativi libretti, 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 impiego non è più consentito nelle nuove installazioni, nel 2023 in PSA SECH non sono più presenti unità utilizzanti tale gas refrigerante, essendo le ultime apparecchiature smaltite nel 2022. Di seguito si riporta il dettaglio delle macchine installate in PSA SECH; i vari indicatori riferiti alla situazione climatizzatori mostrano valori confrontabili con quelli degli anni precedenti, considerato il fatto che, il numero di climatizzatori totali nel 2023 è aumentato di una sola unità rispetto al 2022. 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.

## 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)
2021	194	219,34	396,75	5	9	5	2,44	1,57
2022	192	253,79	438,75	1	2	3	0	0
2023	193	252,73	435,29	3	4	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 interna, 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 riscal-

dato 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 il 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)
2021	66	248,72	514,92	3	1	0	0	0
2022	67	235,32	504,32	6	1	0	0	0
2023	73	213,79	491,88	2	3	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>36</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 <sup>37</sup>	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]
FDC	CO <sub>2</sub> EQUIVALENTI			
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
GPL	2,9846	0,0066	0,0013	2,9925

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

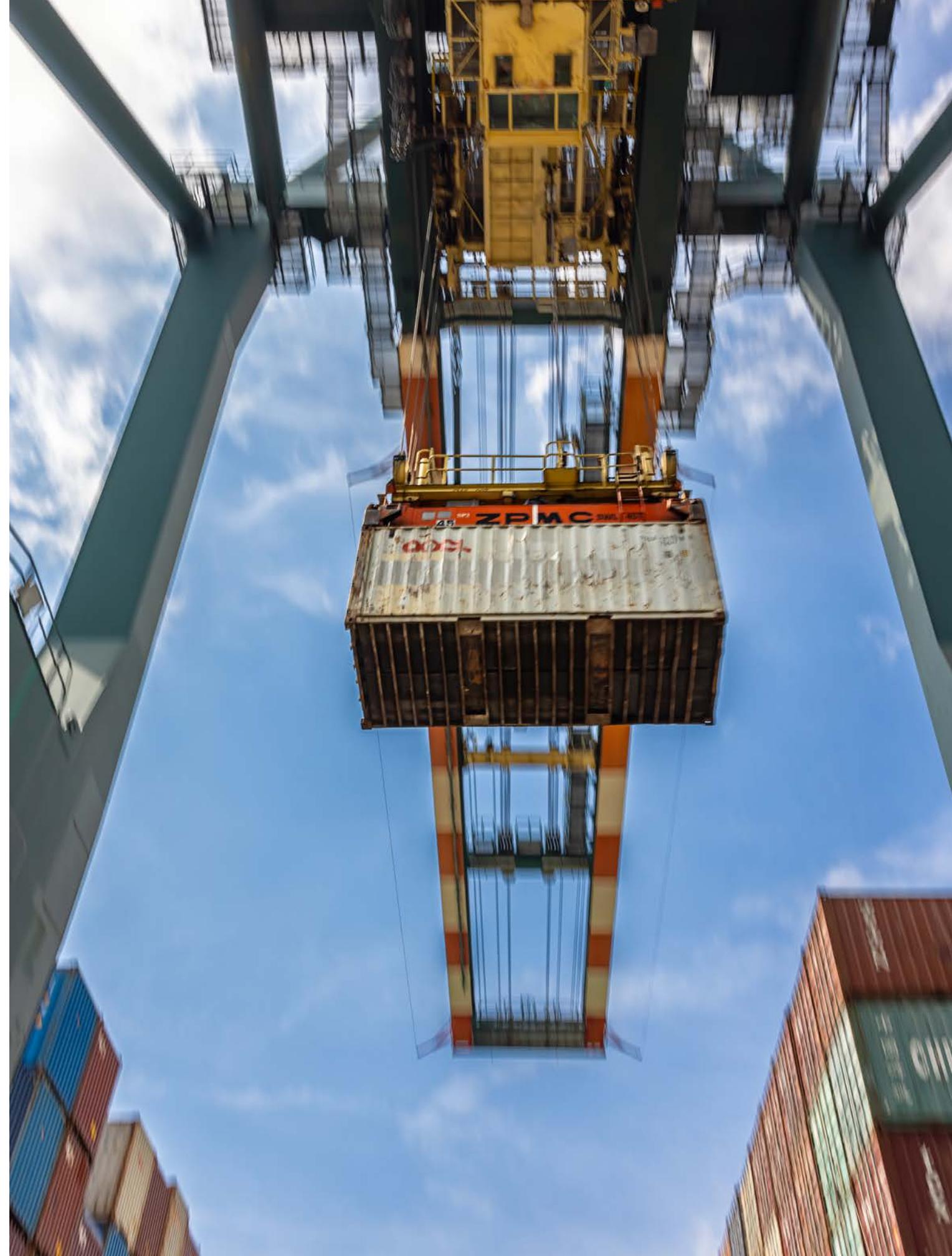
soli motori a combustione interna (diesel e benzina). Per il calcolo delle tonnellate di inquinanti si passa attraverso la densità del gasolio e della benzina, secondo quanto indicato dalla circolare MISE 18/12/2014.

FATTORI DI EMISSIONE EMEP/EAA 2019 <sup>38</sup>	NO <sub>x</sub> [KG/KG]	NM-VOC [KG/KG]	CO [KG/KG]	NH <sub>3</sub> [KG/KG]	TSP [KG/KG]
FDC	ALTRI INQUINANTI				
DIESEL	0,0334	0,0019	0,0076	0,0000	0,0009
BENZINA	0,0087	0,0101	0,0847	0,0011	0,0000

<sup>36</sup> NM-VOC: composti organici volatili non metanici; CO: monossido di carbonio; TSP: polveri totali sospese.

<sup>37</sup> CH<sub>4</sub>: metano; N<sub>2</sub>O: monossido di diazoto.

<sup>38</sup> 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.



NOx, SOx e altre emissioni in atmosfera significative  
da combustione diesel

		PSA GP			PSA SECH			PSA VENICE		
		2021 (T)	2022 (T)	2023 (T)	2021 (T)	2022 (T)	2023 (T)	2021 (T)	2022 (T)	2023 (T)
D I E S E L	NO <sub>x</sub>	104,87	107,09	90,40	19,44	13,73	13,88	13,75	18,28	19,91
	NM-VOC	6,03	6,16	5,20	1,12	0,79	0,80	0,79	1,05	1,15
	CH <sub>4</sub>	38,06	38,87	32,81	7,06	4,98	5,04	4,99	6,64	7,22
	CO <sub>2</sub>	10.072,93	10.286,26	8.683,66	1.867,17	1.318,64	1.333,41	1.320,97	1.756,21	1.912,01
	CO	23,82	24,32	20,53	4,42	3,12	3,15	3,12	4,15	4,52
	NH <sub>3</sub>	0,04	0,04	0,04	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01
	N <sub>2</sub> O	21,61	22,07	18,63	4,01	2,83	2,86	2,83	3,77	4,10
	TSP	2,95	3,02	2,55	0,55	0,39	0,39	0,39	0,52	0,56
	TOT CO <sub>2</sub> EQ	10.132,61	10.347,20	8.735,10	1.878,24	1.326,45	1.341,31	1.328,80	1.766,61	1.923,34

NOx, SOx e altre emissioni in atmosfera significative  
da combustione di metano/GPL

		PSA GP			PSA SECH			PSA VENICE		
		2021 (T)	2022 (T)	2023 (T)	2021 (T)	2022 (T)	2023 (T)	2021 (T)	2022 (T)	2023 (T)
M E T A N O - G P L	NO <sub>x</sub>	N.D.	N.D.	N.D.						
	NM-VOC	N.D.	N.D.	N.D.						
	CH <sub>4</sub>	1,42	1,19	1,04	0,11	0,12	0,10	0,02	0,01	0,01
	CO <sub>2</sub>	569,47	475,22	418,39	45,68	46,14	40,00	8,44	6,49	6,20
	CO	N.D.	N.D.	N.D.						
	NH <sub>3</sub>	N.D.	N.D.	N.D.						
	N <sub>2</sub> O	0,27	0,22	0,20	0,02	0,02	0,02	0,00	0,00	0,00
	TSP	N.D.	N.D.	N.D.						
	TOT CO <sub>2</sub> EQ	571,16	476,63	419,63	45,82	46,28	40,12	8,47	6,51	6,22

NOx, SOx e altre emissioni in atmosfera significative  
da combustione di benzina

		PSA GP			PSA SECH			PSA VENICE		
		2021 (T)	2022 (T)	2023 (T)	2021 (T)	2022 (T)	2023 (T)	2021 (T)	2022 (T)	2023 (T)
B E N Z I N A	NO <sub>x</sub>	0,30	0,32	0,32	0,01	0,01	0,01	0,02	0,03	0,04
	NM-VOC	0,35	0,37	0,37	0,01	0,01	0,01	0,03	0,03	0,04
	CH <sub>4</sub>	0,43	0,46	0,45	0,01	0,01	0,01	0,03	0,04	0,05
	CO <sub>2</sub>	106,67	113,95	112,01	3,18	2,39	2,24	8,14	10,66	12,65
	CO	2,94	3,14	3,09	0,09	0,07	0,06	0,22	0,29	0,35
	NH <sub>3</sub>	0,04	0,04	0,04	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	N <sub>2</sub> O	0,24	0,26	0,26	0,01	0,01	0,01	0,02	0,02	0,03
	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	107,35	114,67	112,72	3,20	2,41	2,26	8,20	10,73	12,73



Nessuno dei tre terminal utilizza nell'erogazione dei propri servizi sostanze qualificate come ODS<sup>39</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.	2021	%	2022	%	2023	%
PSA GP	Da gasolio	[tCO <sub>2</sub> eq]	10.132,61	53,60%	10.347,20	93,02%	8.735,10	91,55%
	Da benzina	[tCO <sub>2</sub> eq]	107,35	0,57%	114,67	1,03%	112,72	1,18%
	Da metano	[tCO <sub>2</sub> eq]	571,16	3,02%	476,63	4,28%	419,63	4,40%
	Da fluidi refrigeranti	[tCO <sub>2</sub> eq]	150,35	0,80%	185,32	1,67%	273,52	2,87%
PSA SECH	Da gasolio	[tCO <sub>2</sub> eq]	1.878,24	96,01%	1.326,45	96,06%	1.341,31	94,92%
	Da benzina	[tCO <sub>2</sub> eq]	3,20	0,16%	2,41	0,17%	2,26	0,16%
	Da metano	[tCO <sub>2</sub> eq]	45,82	2,34%	46,28	3,35%	40,12	2,84%
	Da fluidi refrigeranti	[tCO <sub>2</sub> eq]	28,99	1,48%	5,77	0,42%	29,41	2,08%
PSA VENICE	Da gasolio	[tCO <sub>2</sub> eq]	1.328,80	60,27%	1.766,61	60,03%	1.923,34	63,49%
	Da benzina	[tCO <sub>2</sub> eq]	8,20	0,37%	10,73	0,36%	12,73	0,42%
	Da GPL	[tCO <sub>2</sub> eq]	8,47	0,38%	6,51	0,22%	6,22	0,21%
	Da fluidi refrigeranti	[tCO <sub>2</sub> eq]	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%

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

Nel triennio 2021-2023 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

	2021	2022	2023
PSA GP	32.165	33.043	36.428
PSA SECH	10.270	7.291	7.073
PSA VENICE	10.893	9.810	11.316

#### Emissioni di GHG (Scope 1 + 2)<sup>40</sup>

SITO	EMISSIONI DI GHG	U.M.	2021	2022	2023
PSA GP	Totale emissioni GHG (E.E.+ gasolio + benzina + metano + fluidi refrigeranti)	[tCO <sub>2</sub> eq]	<sup>41</sup> 10.961,47	11.123,82	9.540,97
PSA SECH	Totale emissioni GHG (E.E.+ gasolio + benzina + metano + fluidi refrigeranti)	[tCO <sub>2</sub> eq]	1.956,24	1.380,91	1.413,10
PSA VENICE	Totale emissioni GHG (E.E.+ gasolio + benzina + GPL + fluidi refrigeranti)	[tCO <sub>2</sub> eq]	2.204,75	2.943,10	3.029,44

Nel terminal di **PSA Genova Pra'** il contributo delle emissioni di GHG nel 2023 risente positivamente dell'azzeramento delle emissioni di energia elettrica (Scope 2) a seguito dell'ac-

quisto da parte del terminal dei certificati di origine, che garantiscono l'uso di fonti energetiche rinnovabili senza emissione di CO<sub>2</sub>.

#### Emissioni indirette di GHG (Scope 2)

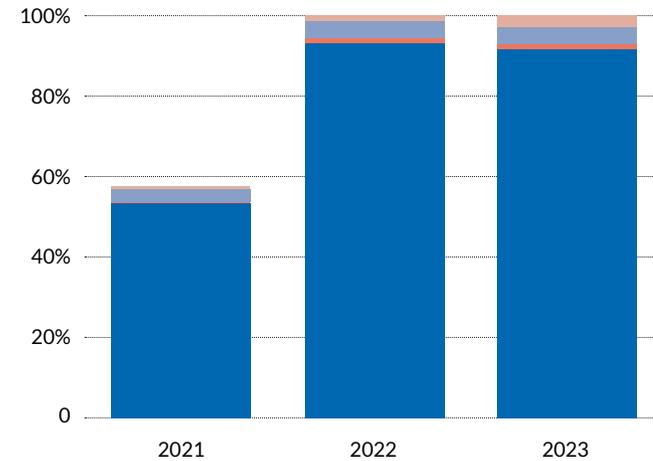
SITO	EMISSIONI DI GHG	U.M.	2021 REALI	% TCO <sub>2</sub> EQ E.E. SU TOT. TCO <sub>2</sub> EQ	2021 NON COMPENSATE	2022 REALI	% TCO <sub>2</sub> EQ E.E. SU TOT. TCO <sub>2</sub> EQ	2022 NON COMPENSATE	2023 REALI	% TCO <sub>2</sub> EQ E.E. SU TOT. TCO <sub>2</sub> EQ	2023 NON COMPENSATE
PSA GP	da energia elettrica	[tCO <sub>2</sub> eq]	7.942	0,00%	0	7.826	0,00%	0	7.184	0,00%	0
PSA SECH	da energia elettrica	[tCO <sub>2</sub> eq]	1.694	0,00%	0	1.498	0,00%	0	1.333	0,00%	0
PSA VENICE	da energia elettrica	[tCO <sub>2</sub> eq]	859	38,95%	727	1.458	35,83%	1.159	1.273	35,89%	1.087

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

40 Valori PSA Venice-Vecon rettificati per errore di sommatoria rispetto ai dati pubblicati nello scorso report.

41 Errore da sommatoria Excel: 18.903,09, riportato l'anno scorso, è dato considerando, tra le sommatorie, le emissioni da energia reali mentre per il 2022 e 2023 sono considerate quelle non compensate. I valori sono ora allineati.

Percentuale di emissioni di GHG PSA Genova Pra' (Scope 1 + Scope 2)

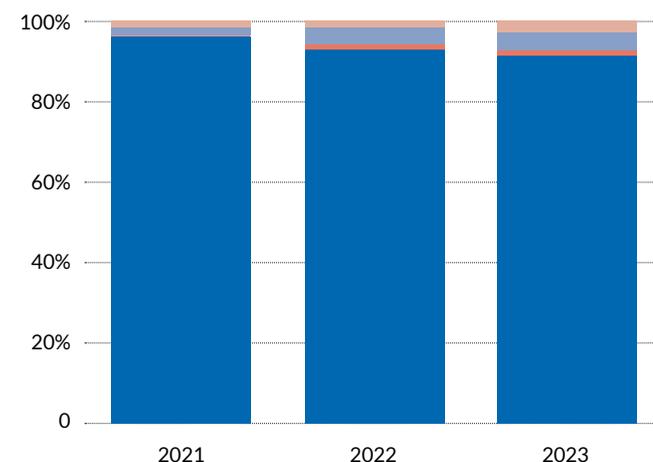


	2021	2022	2023
Da fluidi refrigeranti	0,80%	1,67%	2,87%
Da energia elettrica	0,00%	0,00%	0,00%
Da metano	3,02%	4,28%	4,40%
Da benzina	0,57%	1,03%	1,18%
Da gasolio	53,60%	93,02%	91,55%

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<sup>42</sup>, che attestano la produzione proveniente da fonti rinnovabili e, conseguentemente, senza 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 2022, ad eccezione dei gas refrigeranti, in leggero aumento per alcuni interventi di manutenzione straordinaria.

Percentuale di emissioni di GHG PSA SECH (Scope 1 + Scope 2)



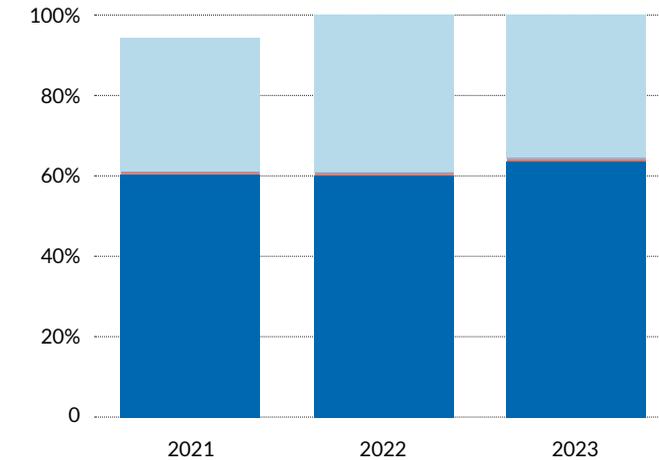
	2021	2022	2023
Da fluidi refrigeranti	1,48%	0,42%	2,08%
Da energia elettrica	0,00%	0,00%	0,00%
Da metano	2,34%	3,35%	2,84%
Da benzina	0,16%	0,17%	0,16%
Da gasolio	96,01%	96,06%	94,92%

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

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 2023, 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)



	2021	2022	2023
Da fluidi refrigeranti	0,00%	0,00%	0,00%
Da energia elettrica	32,96%	39,39%	35,89%
Da metano	0,38%	0,22%	0,21%
Da benzina	0,37%	0,36%	0,42%
Da gasolio	60,27%	60,03%	63,49%

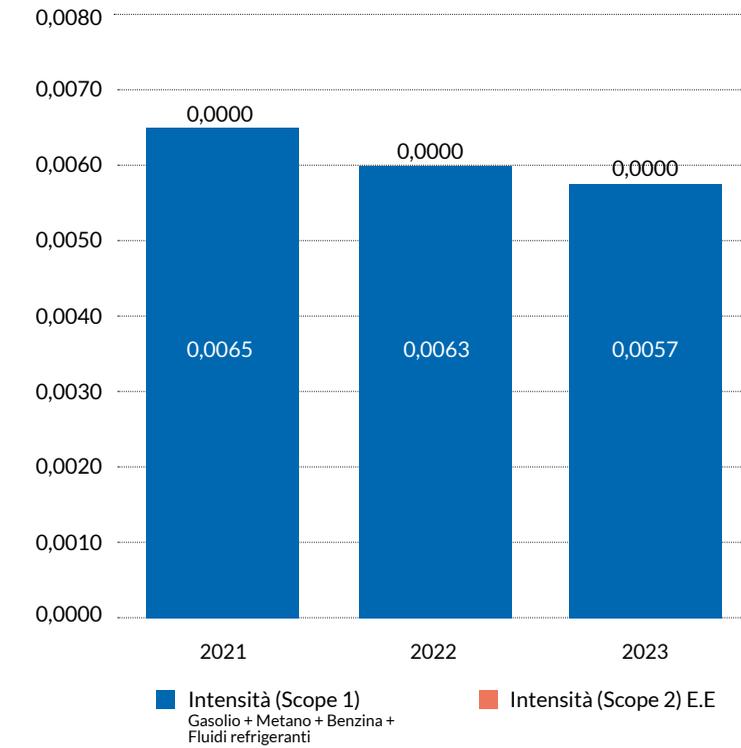


Intensità di emissioni GHG/TEU PSA italy

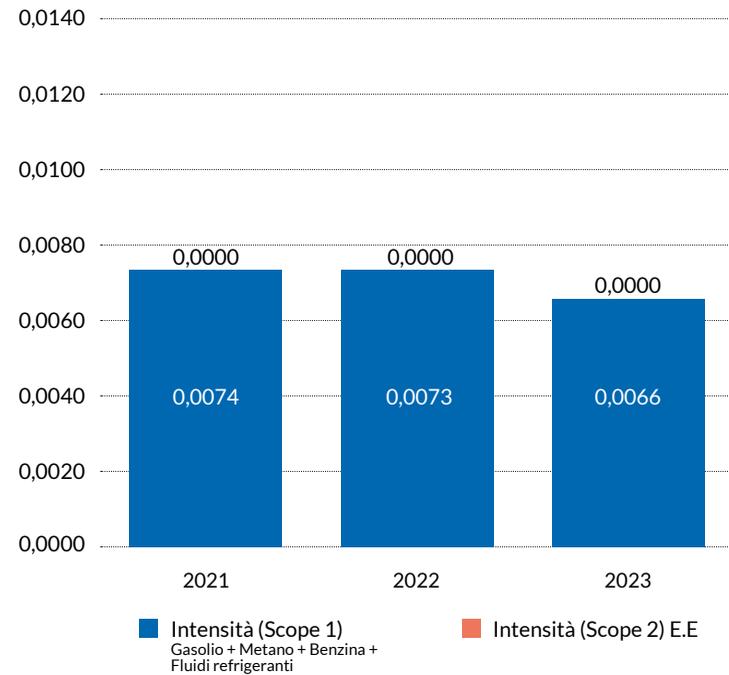
SITO	INTENSITÀ DI EMISSIONE GHG/TEU <sup>43</sup>	U.M.	2021	2022	2023
PSA GP	Intensità (Scope 1) Gasolio + Metano+ Benzina + Fluidi refrigeranti	[tCO <sub>2</sub> eq/TEU]	0,0074	0,0073	0,0066
	Intensità (Scope 2) E.E	[tCO <sub>2</sub> eq/TEU]	0,0000	0,0000	0,0000
	<b>Intensità totale (Scope 1 + 2) GP</b>	<b>[tCO<sub>2</sub>eq/TEU]</b>	<b>0,0074</b>	<b>0,0073</b>	<b>0,0066</b>
	Denominatore [tot. TEU]	[TEU]	1.484.580	1.526.707	1.449.199
PSA SECH	Intensità (Scope 1) Gasolio + Metano+ Benzina + Fluidi refrigeranti	[tCO <sub>2</sub> eq/TEU]	0,0065	0,0063	0,0057
	Intensità (Scope 2) E.E	[tCO <sub>2</sub> eq/TEU]	0,0000	0,0000	0,0000
	<b>Intensità totale (Scope 1 + 2) SECH</b>	<b>[tCO<sub>2</sub>eq/TEU]</b>	<b>0,0065</b>	<b>0,0063</b>	<b>0,0057</b>
	Denominatore [tot. TEU]	[TEU]	303.213	217.857	247.008
PSA VENICE	Intensità (Scope 1) Gasolio + GPL+ Benzina + Fluidi refrigeranti	[tCO <sub>2</sub> eq/TEU]	0,0062	0,0059	0,0058
	Intensità (Scope 2) E.E	[tCO <sub>2</sub> eq/TEU]	0,0039	0,0038	0,0000
	<b>Intensità totale (Scope 1 + 2) VENICE</b>	<b>[tCO<sub>2</sub>eq/TEU]</b>	<b>0,0101</b>	<b>0,0097</b>	<b>0,0058</b>
	Denominatore [tot. TEU]	[TEU]	218.731	304.727	337.032

43 TEU: throughput TEU.

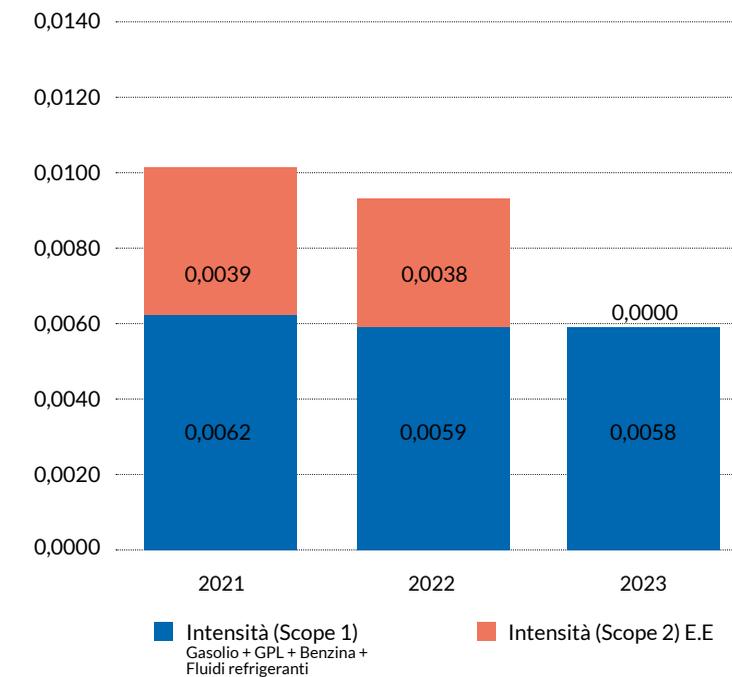
Intensità di emissioni GHG/TEU PSA SECH  
[tCO<sub>2</sub>eq/TEU]



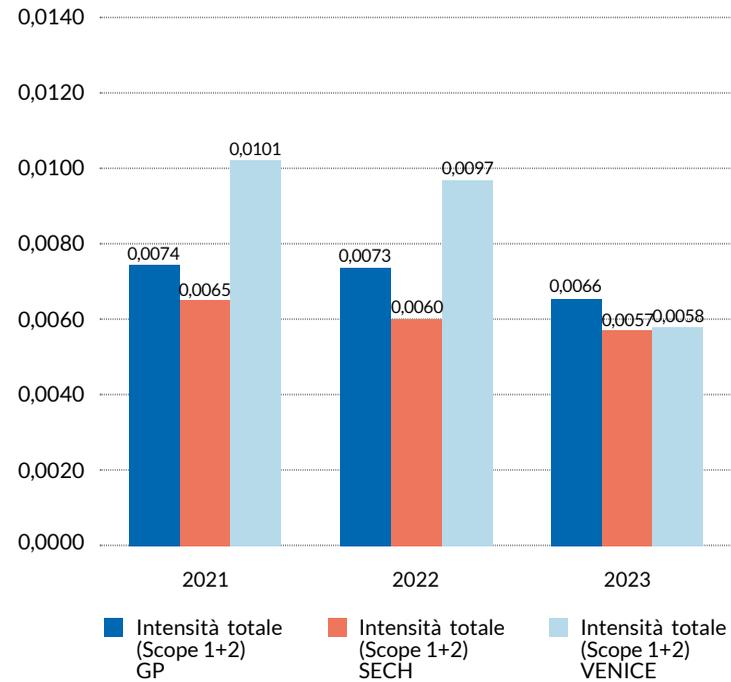
Intensità di emissioni GHG/TEU PSA Genova Pra'  
[tCO<sub>2</sub>eq/TEU]



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

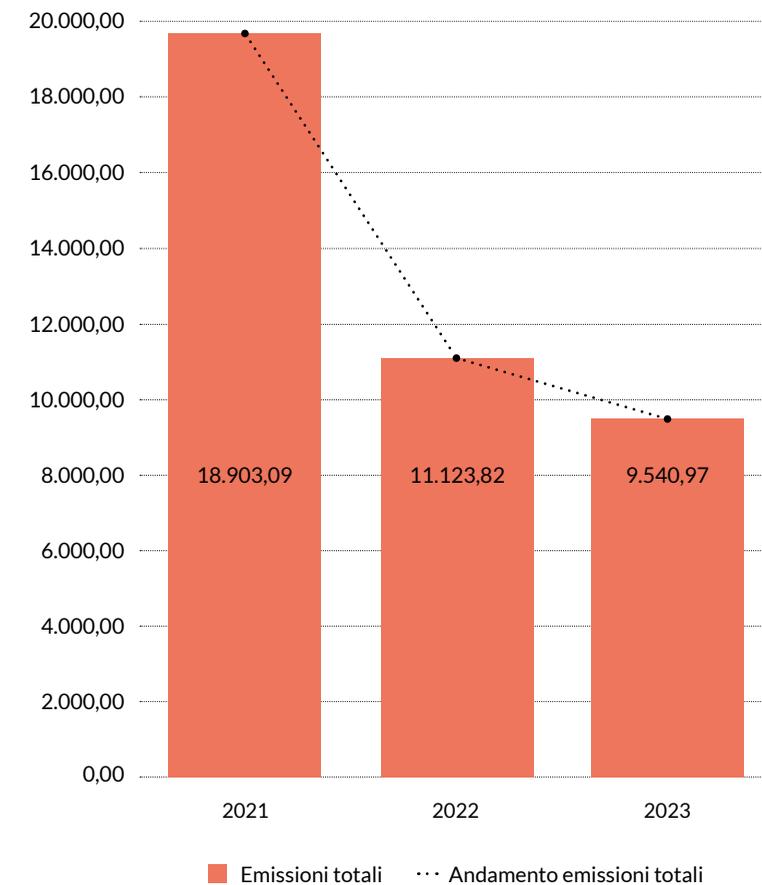
SITO	INTENSITÀ DI EMISSIONI GHG/UNIT	U.M.	2021	2022	2023
PSA GP	Intensità (Scope 1) Gasolio + Metano + Benzina + Fluidi refrigeranti	[tCO <sub>2</sub> eq/unit]	0,0135	0,0129	0,0116
	Intensità (Scope 2) E.E.	[tCO <sub>2</sub> eq/unit]	0,0000	0,0000	0,0000
	<b>Intensità totale</b>	<b>[tCO<sub>2</sub>eq/unit]</b>	<b>0,0135</b>	<b>0,0129</b>	<b>0,0116</b>
	Denominatore (tot. unit)	[unit]	813.749	859.553	821.996
PSA SECH	Intensità (Scope 1) Gasolio + Metano + Benzina + Fluidi refrigeranti	[tCO <sub>2</sub> eq/unit]	0,01142	0,01063	0,00946
	Intensità (Scope 2) E.E.	[tCO <sub>2</sub> eq/unit]	0,00000	0,00000	0,00000
	<b>Intensità totale</b>	<b>[tCO<sub>2</sub>eq/unit]</b>	<b>0,01142</b>	<b>0,01063</b>	<b>0,00946</b>
	Denominatore (tot. unit)	[unit]	171.304	129.887	149.411
PSA VENICE	Intensità (Scope 1) Gasolio + GPL + Benzina + Fluidi refrigeranti	[tCO <sub>2</sub> eq/unit]	0,00867	0,00974	0,00953
	Intensità (Scope 2) E.E.	[tCO <sub>2</sub> eq/unit]	0,00468	0,00633	0,00533
	<b>Intensità totale</b>	<b>[tCO<sub>2</sub>eq/unit]</b>	<b>0,01335</b>	<b>0,01606</b>	<b>0,01486</b>
	Denominatore (tot. Unit Box)	[unit]	155.189	183.209	203.902

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

Riduzione delle emissioni di greenhouse gases (GHG)

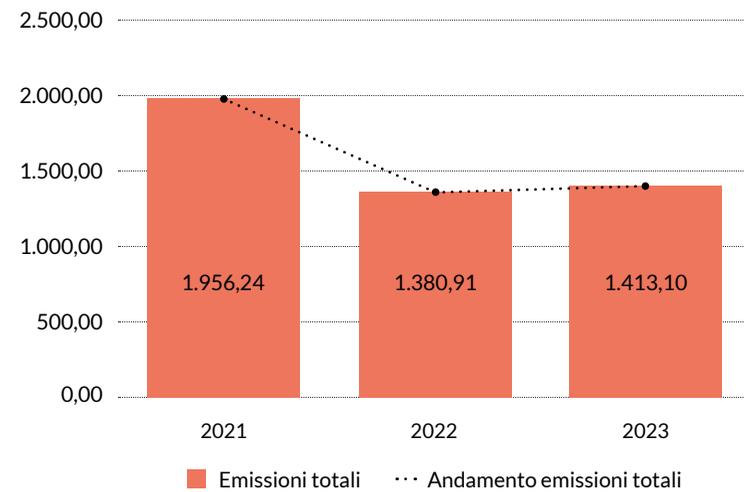
SITO	EMISSIONI CO <sub>2</sub>	U.M.	2021	2022	2023
PSA GP	<b>Emissioni tot</b>	<b>[tCO<sub>2</sub>eq]</b>	<b>18.903,09</b>	<b>11.123,82</b>	<b>9.540,97</b>
	Delta	[tCO <sub>2</sub> eq] absolute	-3.061,84	-7.779,27	-1.582,85
		[%]	-18,62%	-41,15%	-14,23%
PSA SECH	<b>Emissioni tot</b>	<b>[tCO<sub>2</sub>eq]</b>	<b>1.956,24</b>	<b>1.380,91</b>	<b>1.413,10</b>
	Delta	[tCO <sub>2</sub> eq] absolute	-2.440,99	-575,33	32,19
		[%]	9,70%	-29,41%	2,33%
PSA VENICE	<b>Emissioni tot</b>	<b>[tCO<sub>2</sub>eq]</b>	<b>2.205</b>	<b>2.943,10</b>	<b>3.029,44</b>
	Delta	[tCO <sub>2</sub> eq] absolute	-734,25	738,35	86,34
		[%]	6,41%	33,49%	2,93%

Emissioni totali di tCO<sub>2</sub>q in PSA Genova Pra'

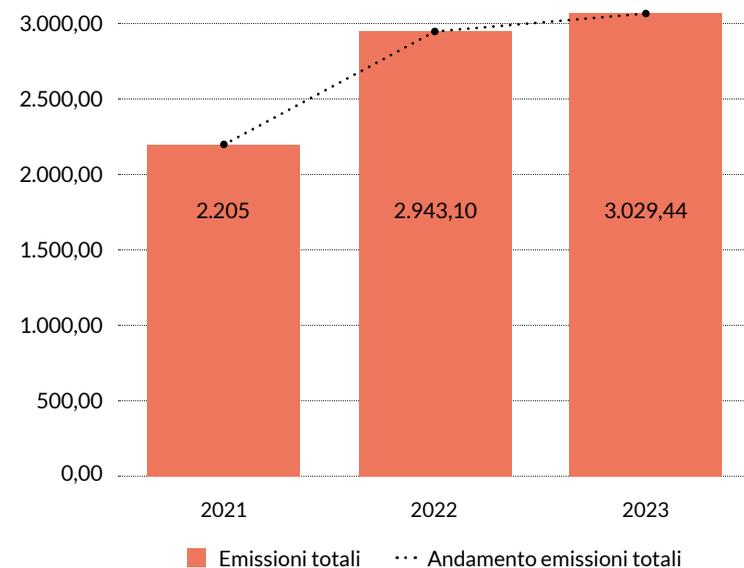


# 5.2 IMPATTI AMBIENTALI INDIRETTI

Emissioni totali di tCO<sub>2</sub>eq in PSA SECH



Emissioni totali di tCO<sub>2</sub>eq in PSA Venice-Vecon



Le **emissioni diffuse indirette**, legate ai mezzi in ingresso e in uscita, non sono quantificabili per oggettiva indisponi-

bilità dei dati; al fine di fornire un'indicazione di massima sul traffico pesante, si riportano nella tabella a seguire i

dati degli accessi dei vettori.

Flusso di mezzi in/out dai terminal

	SITO	2021	2022	2023
NAVI	PSA GP	523	449	513
	PSA SECH	161	143	152
	PSA VENICE	274	394	406
CAMION	PSA GP	432.039	465.289	468.012
	PSA SECH	134.655	102.708	123.069
	PSA VENICE	112.905	148.185	155.573
TRENI	PSA GP	5.460	5.849	5.646
	PSA SECH	526	418	391
	PSA VENICE	8	1	0

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; tuttavia, i terminal si impegnano ormai da anni a promuovere lo sviluppo di una mobilità sostenibile ed effettuano indagini – tra i dipendenti e terzi – tramite questionari con i quali viene operata un'analisi delle modalità abituali di spostamento e della propensione al cambiamento verso alternative più green. La mobilità del personale dipendente o terzo che opera nei siti, per i terminal genovesi<sup>44</sup>, viene coordinata dal piano degli spostamenti casa-lavoro, in quanto le aziende sono soggette alla nomina del Mobility Manager, di cui 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'.

<sup>44</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).

Si è proceduto a verificare lo scostamento dal TLV (*Threshold Limit Value* o valore limite di soglia<sup>45</sup>) delle varie sostanze oggetto della valutazione e, per quanto concerne i gas, alla verifica che mostra quante volte viene superato il valore pari a un decimo del TLV durante il campionamento. Per le polveri

sono stati confrontati i risultati ottenuti con i valori di riferimento (il TLV per quanto concerne le polveri respirabili e i limiti riferiti alle aree urbane come da D.M. del 25-11-1994 per quanto concerne il PM<sub>10</sub>). Nella seguente tabella si riepilogano i valori di riferimento su cui sono state basate le valutazioni.

#### Valori di riferimento

SOSTANZA	TLV-TWA <sup>46</sup>	1/10 DEL TLV-TWA
Ossido di carbonio	25 ppm	2.5 ppm
Anidride solforosa	2 ppm	0.2 ppm
Biossido di azoto	3 ppm	0.3 ppm
Polveri respirabili	3 mg/m <sup>3</sup>	0.3 mg/m <sup>3</sup>
PM <sub>10</sub> <sup>47</sup>	40 µg/m <sup>3</sup>	-

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:

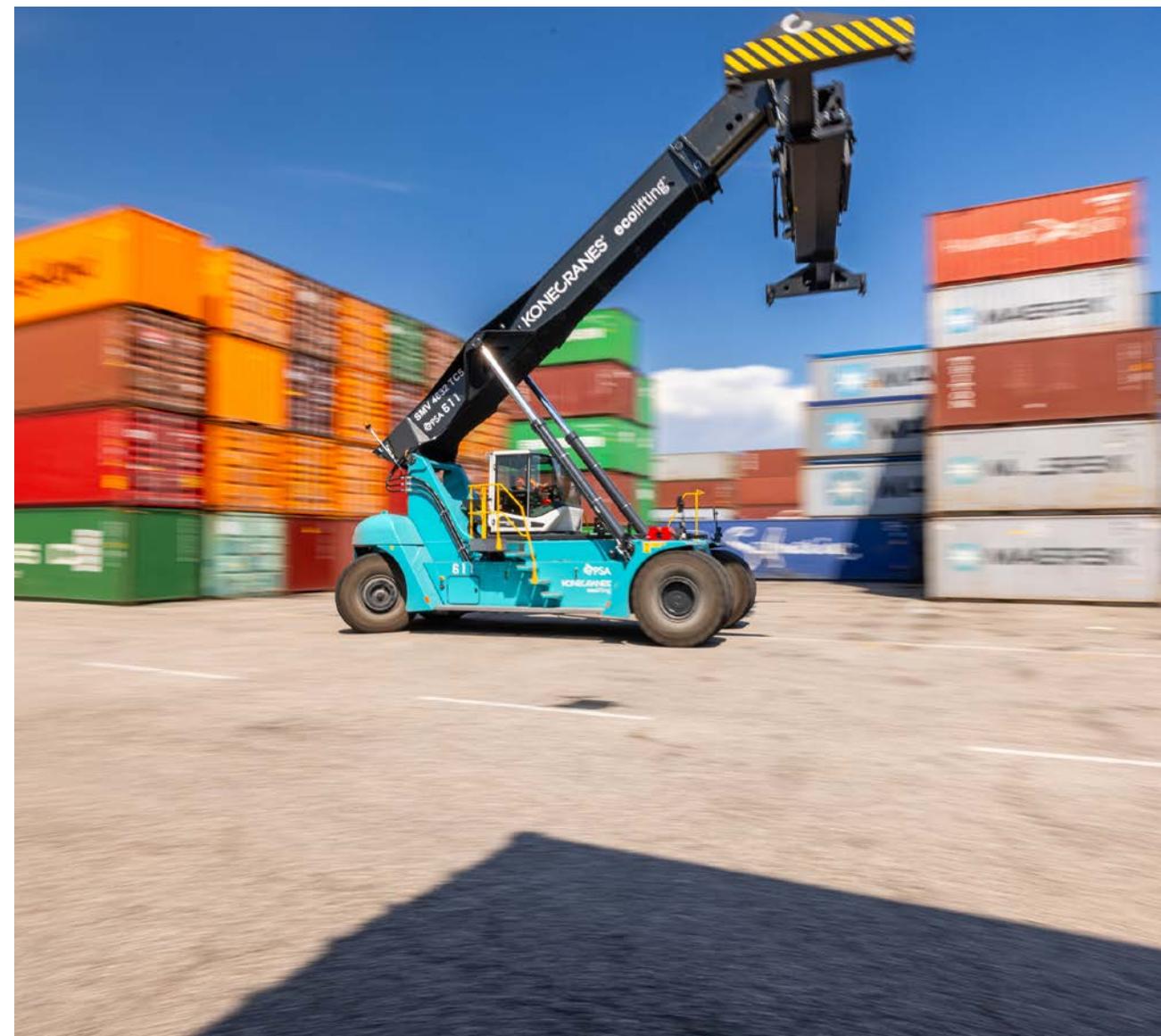
- attività nell'ambito dei cicli operativi (es. rizzaggio, guida di mezzi, attività di verifica a magazzino, affidati anche a personale della Compagnia Portuale CULMV);

- 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 operatori/enti terzi per 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

<sup>45</sup> i 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.

<sup>46</sup> Valore limite di soglia  
<sup>47</sup> Non esiste per il PM10 un valore di TLV. Per questo è stato preso come riferimento il limite riferito alle aree urbane come da D.M. del 25-11-1994

Pra' ha possibilità, talvolta solo parziale, di esercitare la sua influenza relativamente alla gestione degli aspetti rilevanti di sostenibilità ambientale e sociale. Uno degli impatti significativi indotti dalla forte presenza di terzi nell'area portuale, avvertito anche dalla cittadinanza limitrofa, soprattutto in condizioni di operatività non ordinarie, è l'incidenza sul traffico locale che genera ricadute sull'ambiente in termini di emissioni diffuse e rumore. L'incidenza sul traffico è fortemente associata al transito e sosta dei mezzi di autotrasporto, ma anche alla mobilità dei dipendenti e dei fornitori terminalistici. In condizioni normali di operatività il terminal non incide in maniera problematica sulla viabilità urbana, disponendo di due accessi (sia cittadino che autostradale dedicato) ed avendo anche messo in funzione un sistema informatico per regolare il traffico dell'autotrasporto. In condizioni anomale di attività, invece, correlate ad esempio a scioperi o emergenze di varia natura, la viabilità urbana ed autostradale soffre dell'incidenza dei mezzi diretti alla zona portuale; il terminal ha pertanto individuato procedure di gestione ed aree straordinarie di parcheggio per mitigare gli impatti ambientali correlati alla presenza contemporanea di tanti automezzi.



Anche gli impatti ambientali indiretti di [PSA SECH](#) sono dovuti ad attività correlate a quelle del terminal e demandate a terzi o legate a soggetti a monte e a valle del processo principale, ossia lungo la filiera produttiva. Sono tali le seguenti attività:

- manutenzione di mezzi meccanici e di sollevamento (parzialmente esternalizzati);
- manutenzione degli pneumatici;
- supporto alla movimentazione/trasporto;
- servizio di trasporto navetta da/per sottobordo, piazzali e raccordo ferroviario;
- servizi portuali a bordo nave (di rizzaggio/derizzaggio a bordo);

- manovre dei carri ferroviari;
- controllo/verifica (accessi, ispezione tecnica di varco, reefer);
- vigilanza privata per il varco di ingresso e notturna;
- pulizia uffici;
- pulizia piazzali e smaltimento rifiuti;
- lavaggio mezzi;
- trasporti in/out via camion/ferrovia/nave;
- flussi dei dipendenti casa/lavoro;
- flussi dei visitatori e fornitori in/out dai terminal.

Su queste attività il livello di controllo gestionale del terminal è indiretto e dipende dalla capacità di influenza che PSA SECH possiede su quel particola-

re 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 e altre) 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.

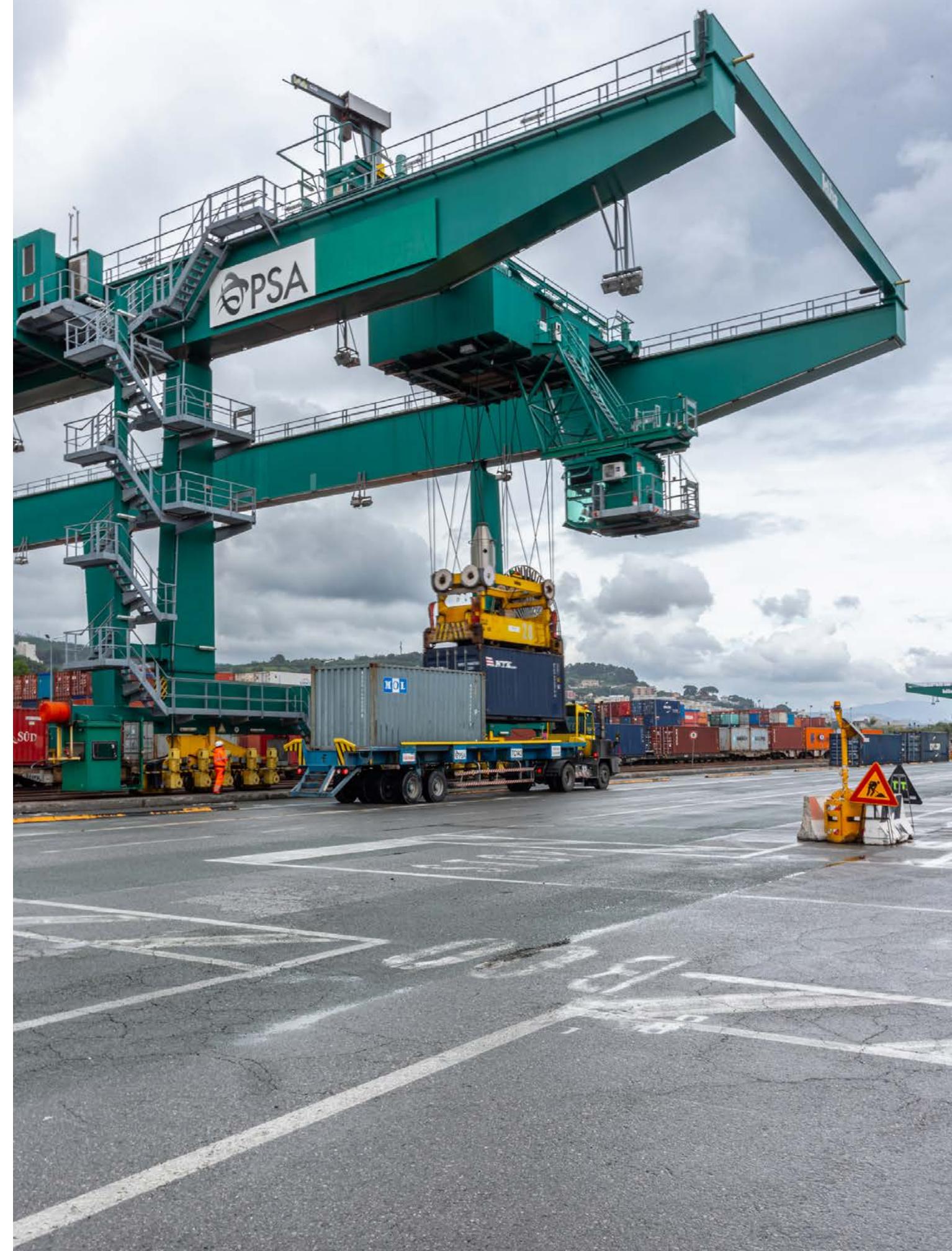
Pertanto, all'interno del terminal operano diversi soggetti esterni, tra i quali: la Nuova Compagnia Portuale di Venezia, con la presenza di personale che può arrivare fino a 60 operatori, le ditte appaltatrici che svolgono servizi ausiliari al ciclo operativo e che contano più di 20 persone, nonché 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 approvvigionamento delle attività marittime, soprattutto per quanto riguarda l'inquinamento 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>.

PSA è attenta e sensibile a questi temi e per allineare gli sforzi comuni verso azioni di risposta efficaci al cambiamento climatico ha definito un nuovo sistema di gestione, il CRMS - Climate Response Management System, implementato dalle tre business unit.

Tale sistema si applica in generale alla sostenibilità, con particolare focus sulle emissioni GHG (Scope 1, Scope 2, Scope 3). Sono stati definiti specifici target che coinvolgono i temi materiali del Gruppo PSA e nell'ambito dei temi ambientali si colloca appunto l'obiettivo di intraprendere azioni climatiche per la riduzione delle emissioni, del tipo Scope 1 e 2.

Per dimostrare il proprio impegno in tema di sostenibilità ambientale, e come previsto dal CRMS, i terminal di PSA Italy nel 2023 hanno certificato ciascuno le emissioni correlate alle proprie attività dell'anno 2022 secondo i requisiti della norma UNI EN ISO 14064:2019-1. Rispetto al 2019, preso come anno di riferimento, il gruppo PSA si impegna, quindi, a ridurre le emissioni dirette di anidride carbonica del 50% entro il 2030 e del 75% entro il 2040, per traguardare zero emissioni entro il 2050.



### Impegno per la riduzione delle emissioni del gruppo PSA:

- 50% entro 2030
- 75% entro il 2040
- Zero emissioni entro il 2050

Ad ottobre 2023 si è tenuto presso PSA Genova Pra' il workshop CRAA (Climate Change Risk Assessment and Adaptation) che ha interessato PSA Genova Pra' e PSA SECH congiuntamente, con il supporto di colleghi di diversi reparti di ambo i terminal e due colleghi di Singapore.

L'obiettivo dell'attività, che progressivamente verrà estesa a tutte le business unit del Gruppo, è stato quello di effettuare una valutazione di quanto i cambiamenti climatici e conseguenti eventi estremi possano colpire il terminal oggetto dell'indagine e quali misure di adattamento e mitigazione il terminal può adottare per ridurre i rischi individuati.

L'orizzonte temporale interessato è arrivato sino al 2100, effettuando opportune proiezioni climatiche a partire dal presente fino a fine secolo.

Anche se a seguito della valutazione non sono emerse particolari criticità, verrà effettuata una periodica rivalutazione

del risk assessment.

Il 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>48</sup>.

<sup>48</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 1.000 alberi, pari a 228 tonnellate di CO<sub>2</sub> assorbita, con l'obiettivo di donare un albero a ciascun lavoratore delle tre organizzazioni.

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.



## Oasi della biodiversità: il bosco aziendale di PSA Venice-Vecon

Grazie al progetto “Adotta un bosco nettario” avviato nel 2022, parte del progetto Oasi della biodiversità, PSA Venice-Vecon supporta la crescita di piante ad alto potere nettario in collaborazione con 3Bee, attraverso il mantenimento 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 la continua tutela dell'ecosistema, incrementando la biodiversità e contestualmente contribuendo allo sviluppo del potenziale economico e sociale degli apicoltori e agricoltori locali.

Attraverso l'adozione di un intero bosco, l'azienda ha così deciso di contribuire in maniera concreta al mantenimento e alla preservazione delle specie autoctone del territorio. Infatti, le piante nettario, ossia “ricche di nettare”, sono vitali per la biodiversità, attirando e nutrendo gli impollinatori. Questa dinamica favorisce la diversità vegetale attraverso l'impollinazione, essenziale

per la riproduzione e la diffusione delle piante. Inoltre, sostenendo un ecosistema sano di impollinatori, queste piante promuovono la diversità animale. Da non trascurare anche il contributo in termini di assorbimento di CO<sub>2</sub>, fondamentale per la mitigazione dei cambiamenti climatici. In breve, le piante vengono selezionate seguendo precisi criteri:

- devono essere autoctone, per favorire l'adattamento locale e la resilienza ecologica;
- devono offrire fioriture scalari, per garantire una fonte di nutrimento costante agli impollinatori;
- devono rappresentare almeno tre specie diverse per sostenere e promuovere la biodiversità.

## 5.3.1 RIDUZIONE DEGLI IMPATTI IN PSA GENOVA PRA'

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

L'azienda dispone di un completo sistema di monitoraggio dei consumi elettrici, alimentato da un vasto numero di multimetri, gestiti attraverso 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 descri-

zione 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 con-

sentire 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;
- adozione progressiva di impiantistica in pompa di calore per riscaldamento e raffrescamento aziendale in edifici di nuova costruzione ed esistenti;
- installazione, nelle palazzine di nuova edificazione, di pannelli fotovoltaici che forniscono una quota parte di energia all'edificio sul quale sono collocati.



## 5.3.2 RIDUZIONE DEGLI IMPATTI IN PSA SECH

Con 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; gli obiettivi di miglioramento per la riduzione delle emissioni inseriti nella diagnosi energetica sono stati aggiornati nel 2023.

A completamento di quanto sopra tramite il sistema di gestione integrato vengono pianificati e monitorati gli obiettivi di miglioramento per la riduzione delle emissioni e per l'efficientamento energetico che per il 2023 sono qui elencati:

- gli interventi ai corpi illuminanti hanno riguardato prevalentemente le cinque gru di banchina, con l'installazione di proiettori LED;
- le misure di contenimento energetico hanno riguardato soprattutto le 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;
- la sostituzione di mezzi ed attrezzature, nel 2023 ha riguardato la flotta

delle semoventi di PSA SECH, che è stata aggiornata tramite l'acquisto di quattro nuove unità aventi una tecnologia che permette di ridurre sensibilmente i consumi di carburante. È stato altresì effettuato lo smantellamento delle ultime due RTG (gru gommata di piazzale) ancora alimentate a diesel che asservivano al parco ferroviario, che verranno sostituite con due RMG elettriche. In previsione per il futuro sono altresì pianificati la sostituzione di due gru di banchina, e l'acquisto di trattori portuali alimentati a corrente elettrica;

- l'allestimento di un impianto fotovoltaico annesso al PCF<sup>49</sup> avente una potenza installata pari a 19.800 W, la cui produzione di energia stimata è pari a 20.000 kWh/anno;
- l'acquisto di energia rinnovabile, nel corso del 2023 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;
- il rifasamento utenze reefer, intervento, proposto nella diagnosi energetica e portato a termine nel 2023 che si è concretizzato nell'installazione di un quadro di rifasamento automatico a monte dei carichi elettrici del parco reefer, migliorando lo smistamento della potenza e minimizzando effetti negativi come perdite, picchi incontrollati e sovraccarichi;
- il 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. Tale intervento

risulta quasi completato, con la previsione di terminarlo entro il 2024;

- le risorse e materie prime, iniziative che hanno riguardato, oltre che la carta riciclata, i bocconi di acqua, che hanno sostituito, anche per il 2023, l'uso delle bottigliette di plastica per il personale impiegato negli uffici. Attraverso questa iniziativa, si stima di diminuire la produzione di rifiuti plastici di circa 100.000 bottigliette all'anno, con un risparmio sulle emissioni stimabile in 5 tonnellate di CO<sub>2</sub> equivalenti. Si segnala altresì l'utilizzo dal 2022 di panni e tappetini assorbenti-olio in uso al reparto manutenzione, il cui impiego continua a produrre un esito positivo: 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 CO<sub>2</sub>, 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 assorbenti-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.

<sup>49</sup> PCF: Posto di Controllo Frontaliero.

## 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.

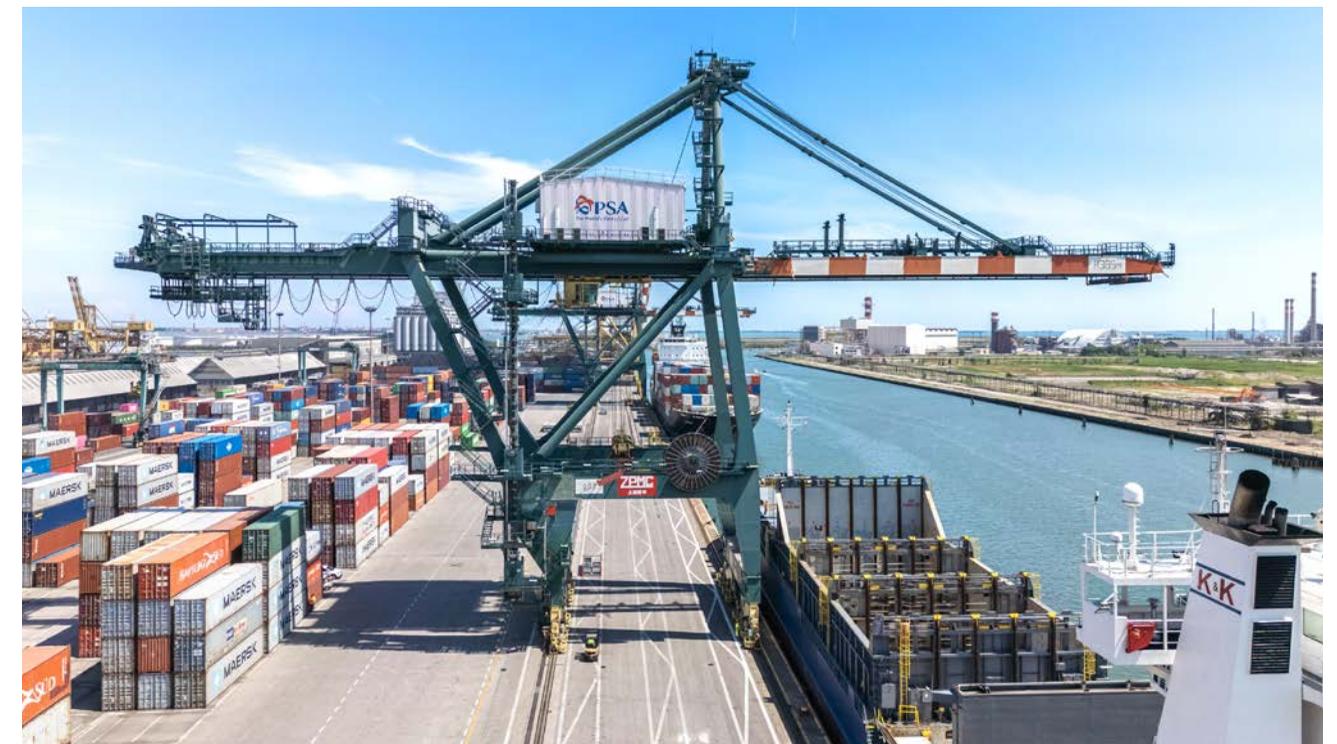
Nel triennio 2021-2023, alcuni cambiamenti sia a livello di gruppo che a livello locale hanno permesso la realizzazione di miglioramenti per il terminal:

- nel corso del 2023 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;

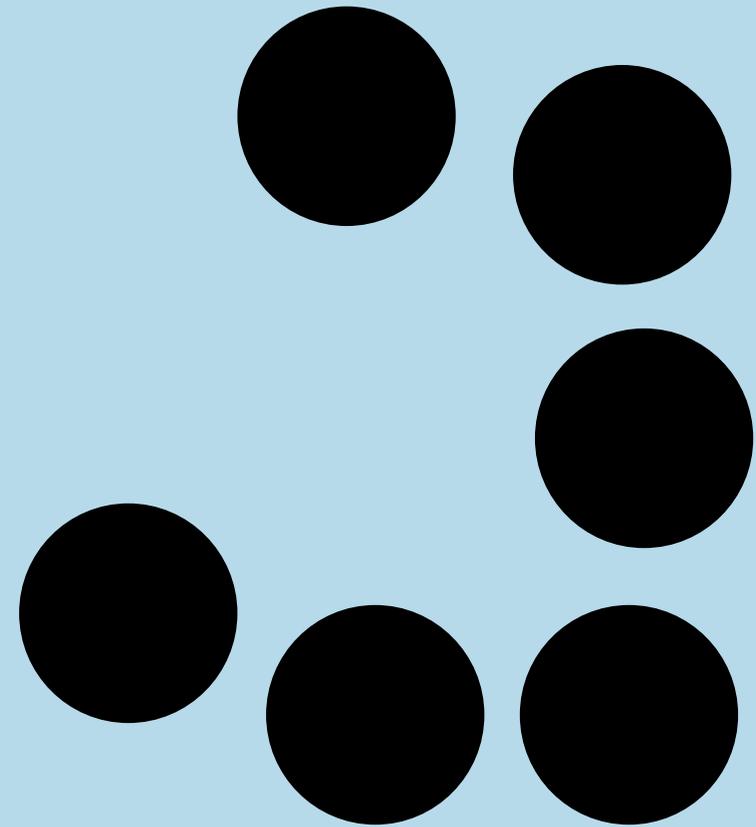
- dal 2020 il servizio di radio protezione è stato affidato, secondo il D.lgs. n. 101/2020, a soggetto esperto ed abilitato; l'installazione del portale adibito ai controlli radiometrici sulla merce ha permesso di ridurre le verifiche manuali a piazzale dei contenitori, riducendone la movimentazione 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 CO<sub>2</sub>;

- nel triennio 2021-2023, 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.





## 6. LA SOSTENIBILITÀ SOCIALE



# 6.1 DIVERSITÀ E INCLUSIONE

## LEADERFISH+

Il 15 e 16 febbraio 2023 si è tenuto a Genova il workshop LEADERFISH+ destinato a quadri e dirigenti di PSA Genova Pra', PSA SECH e PSA Venice-Vecon: il workshop ha lo scopo di trasmettere i valori di FISH! e FISH+ oltre alle competenze necessarie a supportare un percorso di leadership più ampio, con il fine ultimo di identificare opportunità di successo e implementarle nelle nostre aziende. Caroline Lim, Global Head of Human Resources, ha aperto il workshop esprimendo il suo apprezzamento al team di PSA Italy per aver dato vita al FISH Journey, attraverso stampe e poster affissi negli uffici, che sottolineano l'importanza della cultura FISH in PSA, e a come i leader ricoprano un ruolo fondamentale nella creazione di un ambiente basato sulla fiducia e sul sostegno proattivo dei colleghi.

Il corso ha mostrato come il gioco possa aiutare a costruire rapporti di fiducia reciproca e a divertirsi lavorando, alimentando l'entusiasmo dei gruppi di lavoro, proprio come insegna la filosofia FISH!; i colleghi non solo hanno apprezzato il workshop, ma hanno avuto l'occasione per due giorni di mettersi alla prova e di mettere in pratica i principi FISH! e FISH+, al fine di fornire alle persone gli strumenti per raggiungere l'eccellenza e prestazioni lavorative più elevate, in modo dinamico e con soddisfazione. Il workshop ha utilizzato diverse tecniche: attraverso attività interattive e sessioni di autoriflessione, i partecipanti hanno acquisito consapevolezza sulla filosofia FISH! e sulla leadership adatta a promuovere un ambiente lavorativo stimolante.

## 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, Allietta 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.

### 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

# 6.1.1 EVOLUZIONE E COMPOSIZIONE DEL PERSONALE

Composizione del personale PSA Italy

COMPOSIZIONE DEL PERSONALE	2021			2022			2023		
	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE
<b>TOTALE DIPENDENTI</b>	<b>660</b>	<b>228</b>	<b>83</b>	<b>683</b>	<b>225</b>	<b>85</b>	<b>696</b>	<b>221</b>	<b>97</b>
<b>PER SESSO</b>									
Uomini	605	206	70	622	201	72	633	198	79
Donne	55	22	13	61	24	13	63	23	18
<b>PER ETÀ</b>									
Di età inferiore ai 30	12	6	8	33	7	6	64	11	16
Tra i 30 e i 50 anni	358	105	48	312	91	52	314	64	51
Oltre i 50	290	117	27	338	127	27	318	146	30
Età media del personale	48	50	44	48	50	45	47	50	44
<b>PER CATEGORIA PROFESSIONALE</b>									
Dirigenti	13	6	1	13	5	1	13	5	1
Quadri	10	6	6	13	8	6	13	6	6
<b>TOTALE DIRIGENTI E QUADRI</b>	<b>23</b>	<b>12</b>	<b>7</b>	<b>26</b>	<b>13</b>	<b>7</b>	<b>26</b>	<b>11</b>	<b>7</b>
Impiegati	204	126	28	218	124	29	233	120	34
Operai	433	90	48	439	88	49	437	90	56
<b>TOTALE IMPIEGATI E OPERAI</b>	<b>637</b>	<b>216</b>	<b>76</b>	<b>657</b>	<b>212</b>	<b>78</b>	<b>670</b>	<b>210</b>	<b>90</b>
<b>PER TIPO DI CONTRATTO</b>									
A tempo indeterminato	656	226	77	654	220	80	639	211	81
A tempo determinato	1	0	1	2	0	0	0	0	3
Apprendisti	3	2	5	27	5	5	57	10	13
Full time	646	220	81	670	218	83	684	213	91
Part time	14	8	2	13	7	2	12	8	6

Totale di uomini e donne per BU per categoria di dipendenti PSA Italy

NUMERO	2021			2022			2023		
	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE
<b>Dirigenti</b>	<b>13</b>	<b>6</b>	<b>1</b>	<b>13</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>13</b>	<b>5</b>	<b>1</b>
Uomini	11	6	1	11	5	1	11	5	1
Donne	2	0	0	2	0	0	2	0	0
<b>Quadri</b>	<b>10</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>13</b>	<b>8</b>	<b>6</b>	<b>13</b>	<b>6</b>	<b>6</b>
Uomini	9	4	5	12	6	5	13	5	5
Donne	1	2	1	1	2	1	0	1	1
<b>Impiegati</b>	<b>202</b>	<b>126</b>	<b>28</b>	<b>218</b>	<b>124</b>	<b>29</b>	<b>233</b>	<b>120</b>	<b>34</b>
Uomini	153	106	10	163	102	18	176	98	20
Donne	49	20	18	55	22	11	57	22	14
<b>Operai</b>	<b>435</b>	<b>90</b>	<b>48</b>	<b>439</b>	<b>88</b>	<b>49</b>	<b>437</b>	<b>90</b>	<b>56</b>
Uomini	432	90	46	436	88	48	433	90	53
Donne	3	0	2	3	0	1	4	0	3
<b>TOTALE</b>	<b>660</b>	<b>228</b>	<b>83</b>	<b>683</b>	<b>225</b>	<b>85</b>	<b>696</b>	<b>221</b>	<b>97</b>

Percentuale di uomini e donne per BU per categoria di dipendenti PSA Italy

PERCENTUALE	2021			2022			2023		
	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE
<b>Dirigenti</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>	<b>1,87%</b>	<b>2,26%</b>	<b>1,03%</b>
Uomini	1,67%	2,63%	1,20%	1,61%	2,22%	1,18%	1,58%	2,26%	1,03%
Donne	0,30%	0,00%	0,00%	0,29%	0,00%	0,00%	0,29%	0,00%	0,00%
<b>Quadri</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>	<b>1,87%</b>	<b>2,71%</b>	<b>6,19%</b>
Uomini	1,36%	1,75%	6,02%	1,76%	2,67%	5,88%	1,87%	2,26%	5,15%
Donne	0,15%	0,88%	1,20%	0,15%	0,89%	1,18%	0,00%	0,45%	1,03%
<b>Impiegati</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>	<b>33,48%</b>	<b>54,30%</b>	<b>35,05%</b>
Uomini	23,18%	46,49%	12,05%	23,87%	45,33%	21,18%	25,29%	44,34%	20,62%
Donne	7,42%	8,77%	21,69%	8,05%	9,78%	12,94%	8,19%	9,95%	14,43%
<b>Operai</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>	<b>62,79%</b>	<b>40,72%</b>	<b>57,73%</b>
Uomini	65,45%	39,47%	55,42%	63,84%	39,11%	56,47%	62,21%	40,72%	54,64%
Donne	1,97%	0,00%	2,41%	0,44%	0,00%	1,18%	0,57%	0,00%	3,09%

Entrate e uscite dipendenti PSA Italy

ENTRATE E USCITE	2021			2022			2023		
	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE
<b>Totale dipendenti</b>	<b>660</b>	<b>228</b>	<b>83</b>	<b>683</b>	<b>225</b>	<b>85</b>	<b>696</b>	<b>221</b>	<b>97</b>
<b>DIPENDENTI ENTRATI NELL'ANNO</b>	<b>16</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>29</b>	<b>5</b>	<b>3</b>	<b>37</b>	<b>7</b>	<b>14</b>
Uomini	6	2	2	25	2	3	31	6	9
Donne	10	0	1	4	3	0	6	1	5
Di età inferiore ai 30	7	2	2	25	3	3	28	6	11
Tra i 30 e i 50 anni	7	0	1	4	1	0	8	1	2
Oltre i 50	2	0	0	0	1	0	1	0	1
<b>DIPENDENTI USCITI NELL'ANNO</b>	<b>12</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>8</b>	<b>3</b>	<b>23</b>	<b>11</b>	<b>2</b>
Uomini	11	2	5	6	7	1	19	9	2
Donne	1	1	0	0	1	2	4	2	0
Di età inferiore ai 30	0	0	0	0	0	3	0	1	1
Tra i 30 e i 50 anni	4	0	3	2	0	0	3	1	0
Oltre i 50	8	3	2	4	8	0	20	9	1

In base ad un piano per il ringiovanimento della forza lavoro iniziato nel 2022, anche per il 2023 [PSA Genova Pra'](#) ha continuato ad incrementare l'organico con giovani apprendisti nel reparto operativo e negli uffici. Nel 2023, per rafforzare tale piano di ringiovanimento, PSA Genova Pra' ha aderito al "Contratto di Espansione" per permettere a 16 colleghi di andare in pensione fino a 5 anni prima del dovuto. Attraverso lo stesso strumento in [PSA SECH](#) hanno cessato l'attività lavorativa, in data 30 novembre 2023, 8 lavoratori. Tali uscite dal lavoro hanno causato una diminuzione del personale a fine

anno rispetto al totale del personale in forza nell'anno precedente. All'interno del contratto di espansione è previsto l'impegno da parte dell'azienda di procedere ad un piano di assunzioni di dipendenti in numero non inferiore ad un terzo dei lavoratori che hanno aderito allo scivolo pensionistico. Tale impegno andrà mantenuto entro il 31.12.2024, motivo per il quale PSA SECH ha provveduto già nei primi mesi del 2024 a nuove assunzioni. Nel 2023 in [PSA Venice-Vecon](#) il turnover è leggermente aumentato: sono stati sostituiti lavoratori che hanno raggiunto l'età pensionistica o dimissionari

e gli incrementi si riferiscono a contratti di apprendistato. In tutte le società i contratti a tempo indeterminato rappresentano la principale forma contrattuale utilizzata.



#### Tasso di turnover complessivo PSA Italy

TASSO DI TURNOVER COMPLESSIVO (%) <sup>1</sup>	2021			2022			2023		
	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE
<b>TOTALE</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>	<b>0,09</b>	<b>8,00</b>	<b>0,18</b>
Uomini	2,58	1,76	0,09	4,65	3,99	0,05	0,07	6,67	0,12
Donne	1,66	0,44	0,02	0,60	1,77	0,02	0,01	1,33	0,05
Di età inferiore ai 30	1,06	0,88	0,02	3,75	1,33	0,07	0,03	3,11	0,12
Tra i 30 e i 50 anni	1,66	0,00	0,07	0,90	0,44	0,00	0,02	0,89	0,02
Oltre i 50	1,52	1,32	0,02	0,60	3,99	0,00	0,03	4,00	0,02

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

#### Tasso di turnover positivo PSA Italy

TASSO DI TURNOVER POSITIVO (%) <sup>2</sup>	2021			2022			2023		
	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE
<b>TOTALE</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>	<b>0,05</b>	<b>3,13</b>	<b>0,16</b>
Uomini	0,91	0,87	0,03	3,75	0,89	0,04	0,05	2,68	0,10
Donne	1,51	0,00	0,02	0,60	1,33	0,00	0,01	0,45	0,06
Di età inferiore ai 30	1,06	0,87	0,02	3,75	1,33	0,04	0,04	2,68	0,13
Tra i 30 e i 50 anni	1,06	0,00	0,03	0,60	0,44	0,00	0,01	0,45	0,02
Oltre i 50	0,30	0,00	0,00	0,00	0,44	0,00	0,00	0,00	0,01

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

#### Tasso di turnover negativo PSA Italy

TASSI DI TURNOVER NEGATIVO (%) <sup>3</sup>	2021			2022			2023		
	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE
<b>TOTALE</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>	<b>0,03</b>	<b>4,91</b>	<b>0,02</b>
Uomini	1,67	0,87	0,05	0,90	3,11	0,01	0,03	4,02	0,02
Donne	0,15	0,44	0,00	0,00	0,44	0,02	0,01	0,89	-
Di età inferiore ai 30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,04	0,00	0,45	0,01
Tra i 30 e i 50 anni	0,61	0,00	0,03	0,30	0,00	0,00	0,00	0,45	0,00
Oltre i 50	1,21	1,31	0,02	0,60	3,56	0,00	0,03	4,01	0,01

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

#### Tasso di compensazione turnover PSA Italy

TASSO DI COMPENSAZIONE TURNOVER (%) <sup>4</sup>	2021			2022			2023		
	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE
<b>TOTALE</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>	<b>1,61</b>	<b>63,64</b>	<b>7,00</b>
Uomini	68,75	100,00	0,60	24,00	25,00	3,00	1,63	54,55	4,50
Donne	6,25	0,00	0,40	0,00	37,50	0,00	0,00	9,09	5,00
Di età inferiore ai 30	0,00	0,00	2,00	0,00	0,00	1,00	0,00	54,55	11,00
Tra i 30 e i 50 anni	0,25	0,00	1,00	50,00	50,00	0,00	2,67	9,09	2,00
Oltre i 50	0,50	0,00	0,00	0,00	12,50	0,00	0,05	0,00	1,00

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

Per **PSA Genova Pra'** il valore del turnover del personale del 2023 è influenzato da assunzioni di personale, in particolare con contratto di apprendistato, e dalle uscite a seguito all'adesione al contratto di espansione.

All'interno di **PSA SECH** il valore del turnover del personale ha subito una variazione dovuta, come descritto in precedenza, ad uscite del personale non ancora coperte da nuove assunzioni. Per **PSA Venice-Vecon** la variazione è

dovuta ad assunzioni di personale in contratto di apprendistato.



### Congedi parentali PSA Italy

CONGEDI PARENTALI	2021					
	PSA GP		PSA SECH		PSA VENICE	
	M	F	M	F	M	F
N° di lavoratori aventi diritto al congedo parentale	189	10	90	7	3	2
N° di lavoratori che ha usufruito del congedo parentale	74	3	5	0	2	2
N° di lavoratori rientrati dal congedo parentale nell'anno di riferimento	74	3	5	0	3	2
N° di lavoratori rientrati al lavoro al termine del congedo parentale e ancora impiegati nei 12 mesi successivi	74	3	5	0	3	2
Percentuale (%) dei lavoratori rientrati al lavoro al termine del congedo parentale e ancora impiegati nei 12 mesi successivi	100	100	100	0	100	100

CONGEDI PARENTALI	2022						2023					
	PSA GP		PSA SECH		PSA VENICE		PSA GP		PSA SECH		PSA VENICE	
	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F
N° di lavoratori aventi diritto al congedo parentale	156	7	89	8	2	3	166	10	46	2	3	4
N° di lavoratori che ha usufruito del congedo parentale	75	2	7	1	2	3	59	8	1	1	3	4
N° di lavoratori rientrati dal congedo parentale nell'anno di riferimento	75	2	7	1	2	3	59	6	1	1	3	3
N° di lavoratori rientrati al lavoro al termine del congedo parentale e ancora impiegati nei 12 mesi successivi	75	2	7	1	2	5	59	6	1	1	3	4
Percentuale (%) dei lavoratori rientrati al lavoro al termine del congedo parentale e ancora impiegati nei 12 mesi successivi	100	100	100	100	100	100	100	97	100	100	100	100

## 6.1.2 RICERCA E SELEZIONE

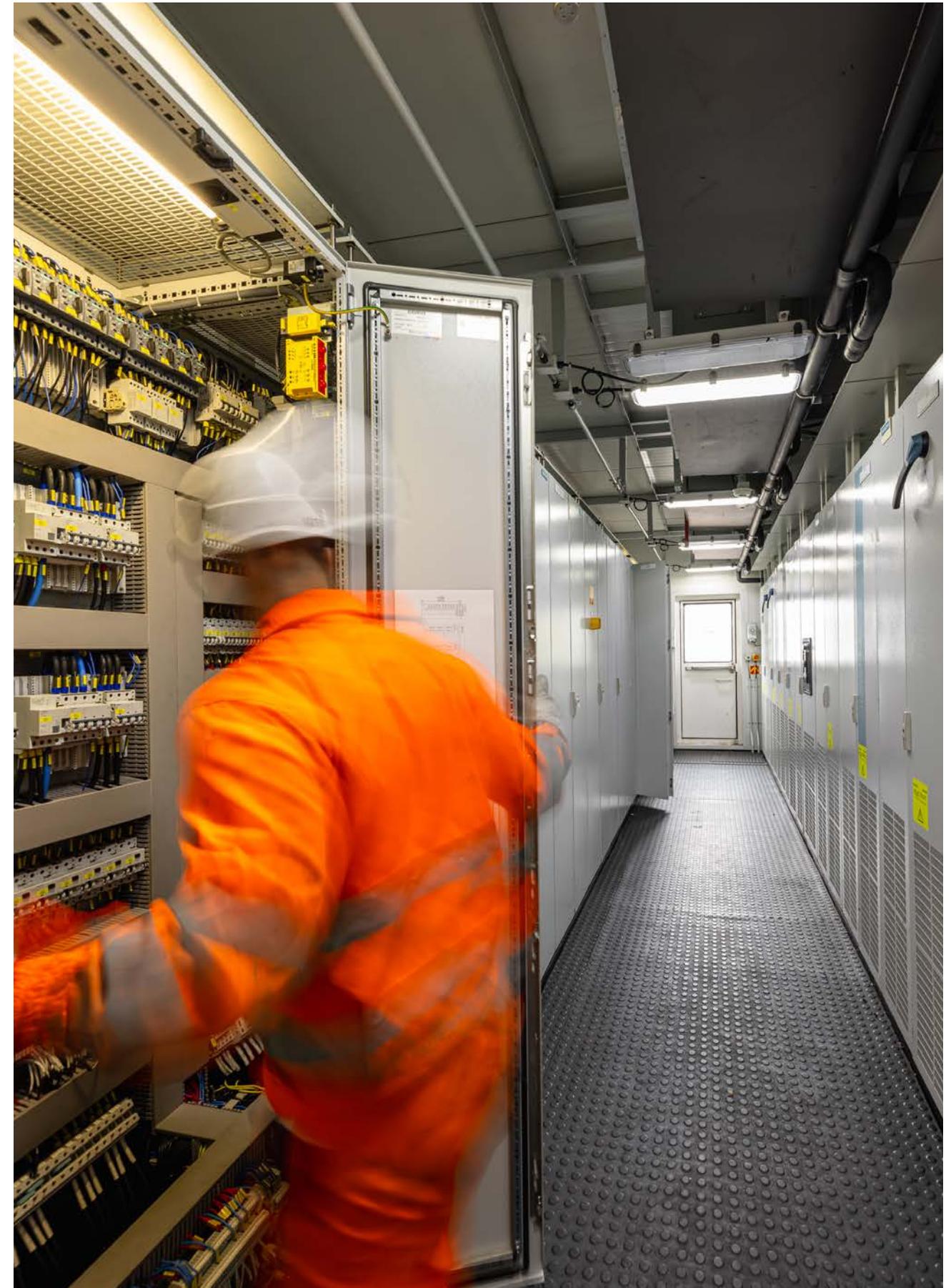
Le risorse umane sono un essenziale bene aziendale; la loro crescita rappresenta un fattore fondamentale e irrinunciabile per lo sviluppo dei terminal. Il processo di ricerca e selezione mira ad assicurare alle aziende le competenze necessarie per offrire un servizio di qualità alla clientela: esso è 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)	2021			2022			2023		
	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE
Laurea	N.D.	11	9	N.D.	12	9	N.D.	12	17
Diploma	N.D.	46	50	N.D.	46	52	N.D.	46	54
Qualifica professionale	N.D.	18	8	N.D.	17	8	N.D.	17	9
Scuola elementare/media	N.D.	25	16	N.D.	25	16	N.D.	25	17



## 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 e rispettosi del pianeta.

Fra i corsi svolti nel 2023 in materia di sostenibilità citiamo i seguenti:

- per PSA Genova Pra', il corso di formazione "Carbon footprint di organizzazione, la norma ISO14064-1 - valido ai fini della qualifica Lead Auditor GHG ISO 14064-1" erogato dalla Bureau Veritas Italia, della durata di 8 ore, contenente le specifiche.
- al livello di un'organizzazione, per la quantificazione e la rendicontazione delle emissioni di gas ad effetto serra e della loro rimozione. Il corso ha coinvolto tutti i colleghi del reparto HSS<sup>5</sup>.
- per PSA SECH un master sulla normativa ambientale e sul registro elettronico per la tracciabilità dei rifiuti, che ha visto come partecipanti i responsabili dell'ufficio ambiente e sicurezza.
- Per PSA Venice-Vecon, il corso di formazione di due giorni, "I Bilanci

di Sostenibilità secondo i GRI Standards", erogato da Bureau Veritas, della durata di 16 ore, ha trattato i criteri di rendicontazione secondo i GRI e ha incluso un'analisi comparativa con gli ESRS, in preparazione dei nuovi standard europei.

<sup>5</sup> HSS: Health and Safety, Security, Sustainability.

## 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 strumento dotato di maggiore influenza per la crescita delle aziende e l'importanza della formazione aziendale si evince poiché, attraverso lo sviluppo personale e professionale dei singoli, si vanno ad apportare delle migliorie su tutta la linea lavorativa.

In seguito alle attività formative, la creatività e lo spirito d'iniziativa ne traggono giovamento, la capacità di trovare

soluzioni cooperative aumenta e i dipendenti acquisiscono maggiore consapevolezza circa il significato e l'importanza del loro ruolo in azienda; non va sottovalutata quindi l'importanza della formazione aziendale, perché permette una crescita positiva dei dipendenti che si traduce in uno sviluppo generale delle imprese.

Di seguito sono riportate alcune tabelle che rappresentano un quadro dettagliato della formazione delle tre aziende:

Ore medie di formazione PSA Italy

ORE MEDIE DI FORMAZIONE	2021			2022			2023		
	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE
Totale ore erogate	9.765	2.737	2.798	16.681	3.113	2.498	26.168	7.600,50	2.376
Di cui docenza interna	6.886	112	299	12.320	445	295	19.132	1.504	907
Media ore per dipendente <sup>6</sup>	N.D.	25	32	39,2	16	33	44,4	34	25
Media ore per totale dipendenti <sup>7</sup>	15	12	34	24,4	14	29	37,2	34	25
<b>Media ore per categoria dipendente</b>									
Dirigenti	12	79	50	38	62	5	32	75	14
Quadri	22	76	52	24	80	44	31	123	67
Impiegati	15	12	30	14	13	26	24	34	33
Operai	15	3	34	25	6	19	42	27	15
<b>Media ore per genere dipendente</b>									
Uomini	15	11	28	23	13	26	38	33	21
Donne	16	23	55	37	23	40	32	46	39
Copertura % dei dipendenti	N.D.	48%	100%	62%	87%	94%	84%	100%	100%

<sup>6,7</sup> Dipendenti che hanno ricevuto formazione.

## Costi per la formazione PSA Italy

COSTI PER LA FORMAZIONE	2021					
	PSA GP		PSA SECH		PSA VENICE	
	€	%	€	%	€	%
Costo formazione finanziata	30.360	36	27.580	38	4.947	11
Costo formazione non finanziata	54.969	64	45.927	62	38.673	89
<b>TOTALE</b>	<b>85.329</b>	<b>100</b>	<b>73.507</b>	<b>100</b>	<b>43.620</b>	<b>100</b>

## Costi per tipologia di formazione PSA Italy

COSTI PER TIPOLOGIA DI FORMAZIONE (€)	2021			2022			2023		
	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE
Formazione manageriale	15.292	0	21.041	25.369	163	5.927	30.544	3.485	2.261
Formazione sulla sicurezza	16.706	15.660	9.548	14.506	19.546	12.097	17.775	12.112	11.329
Aggiornamento professionale	53.331	57.847	13.031	40.012	37.402	17.756	60.423	120.108	23.716
<b>TOTALE</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>	<b>108.742</b>	<b>135.705</b>	<b>37.306</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:

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

- **2022:** finanziati € 31.635, al 100% da fondi interprofessionali privati (Fondimpresa).

- **2023:** finanziati € 55.888, al 100% da fondi interprofessionali privati (Fondimpresa e Fondirigenti).

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

- **2021:** finanziati € 27.580, al 100% da fondi interprofessionali privati (Fondimpresa);

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

- **2023:** finanziati € 42.643, 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:

- **2021:** finanziati € 4.947, al 100% da fondi interprofessionali privati (Fondimpresa);

- **2022:** i costi di formazione sono stati auto-finanziati;

- **2023:** finanziati €17.643, all'86% da fondi interprofessionali privati (Fondimpresa) e al 14% da fondi pubblici (buono portuale).

2022						2023					
PSA GP		PSA SECH		PSA VENICE		PSA GP		PSA SECH		PSA VENICE	
€	%	€	%	€	%	€	%	€	%	€	%
31.635	40	6.240	11	0	0	55.888	51	42.643	31	17.643	47
48.252	60	50.871	89	35.780	100	52.854	49	93.062	69	19.663	53
<b>79.887</b>	<b>100</b>	<b>57.111</b>	<b>100</b>	<b>35.780</b>	<b>100</b>	<b>108.742</b>	<b>100</b>	<b>135.705</b>	<b>100</b>	<b>37.306</b>	<b>100</b>

## Ore erogate per tipologia di corso

ORE EROGATE PER TIPOLOGIA DI CORSO (€)	2021			2022			2023		
	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE
Formazione manageriale	253	0	434	1.052	685	270	558	176	413
Formazione sulla sicurezza	4.053	821	1.194	2.953	787	1.672	1.834	2.442	1.046
Aggiornamento professionale	5.459	1.916	1.170	12.676	1.641	557	23.776	4.983	917
<b>TOTALE</b>	<b>9.765</b>	<b>2.737</b>	<b>2.798</b>	<b>16.681</b>	<b>3.113</b>	<b>2.499</b>	<b>26.168</b>	<b>7.601</b>	<b>2.376</b>

## Modalità di erogazione

MODALITÀ EROGAZIONE (%)	2021			2022			2023		
	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE
% Aula	83	26	77	90	59	14	90	54	82
% On Line	17	74	23	10	41	86	10	46	18

Relativamente al terminal di **PSA Genova Pra'** durante l'anno 2023 le ore di formazione sono aumentate notevolmente da 16.681 ore nel 2022 a 26.168 nel 2023.

Questo traguardo è stato possibile grazie all'impegno costante dell'ufficio formazione nel cercare di soddisfare tutte le esigenze formative evidenziate nel piano di formazione annuale contenente tutte le necessità dei vari reparti aziendali.

Complice di questo aumento anche un'intensa campagna di assunzioni, con l'inserimento di 47 nuove risorse tra apprendisti operai polivalenti alla guida dei mezzi, addetti manutenzione e alcune posizioni impiegatizie, che si è portata dietro un gran numero di ore di for-

mazione per l'addestramento alla guida dei mezzi operativi, oltre a diverse ore di corsi sulla sicurezza e corsi tecnici.

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.

Ad aprile 2023 si è concluso il progetto di formazione aziendale "ONE Company - Change Agents" iniziato a maggio 2022 a seguito di mandato ricevuto dall'Amministratore Delegato e dal Direttore delle Risorse Umane del terminal di PSA Genova Pra' e PSA SECH che ha coinvolto 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. Nella cele-

brazione finale sono stati presentati al management i tre progetti a loro affidati su come costruire un modello di azienda ideale per il prossimo futuro in tre diversi aspetti: sviluppo delle competenze tecnologiche, organizzative e delle persone.

## 6.3 APPROVVIGIONAMENTO SOSTENIBILE

Sempre nel mese di aprile 2023 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, della durata di 12 mesi e comprendente 12 moduli formativi, ciascuno dei quali è dedicato ad uno specifico argomento. Questo corso è rivolto a ben 279 dipendenti del terminal. La stessa attività si è svolta in PSA SECH e ha riguardato 61 lavoratori.

Nel 2023 sono proseguiti i corsi di alfabetizzazione digitale, attraverso una collaborazione con la "Fondazione Accademia Italiana della Marina Mercantile" per entrambi i terminal, che hanno coinvolto 76 persone di PSA Genova Pra' e 49 di PSA SECH per fornire loro le competenze di base per l'utilizzo del computer e della rete internet e per affrontare in modo pratico anche l'utilizzo del sistema operativo, la gestione dei file, delle cartelle e i software del pacchetto Office per l'elaborazione di testi e fogli elettronici.

Grazie ad un abbonamento sottoscritto da tutte le business unit della nostra Region, sono state attivate 60 licenze della piattaforma di corsi on-line Udemy in PSA Genova Pra' e 30 in PSA SECH, per dare ai colleghi individuati la possibilità di scegliere tra le migliaia di corsi disponibili quelli più utili alla loro attività e al loro ruolo.

Nel corso dell'anno 2023 PSA SECH ha totalizzato il numero di ore di formazione erogate più alto della sua storia (7.601, con una media per dipendente pari a 33 ore).

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.

Nell'area manutentiva si è svolta un'attività formativa che ha visto coinvolto quasi tutto il personale del reparto, un corso di saldatura ossiacetilenica e ossitaglio, finalizzato ad impartire una corretta formazione sulle normative di riferimento e gli strumenti tecnici necessari a implementare un processo di saldatura corretto e sicuro. La parte elettrica del reparto officina ha seguito un corso di elettrotecnica e sui sistemi a Logica Programmata e PLC, volto ad aumentare il livello di conoscenza dei principi di elettrotecnica e all'introduzione alla programmazione logica dei moderni sistemi PLC.

Confermando quanto successo nel recente passato, anche nel 2023 sono stati erogati corsi di lingua inglese frequentati da personale PSA SECH di vari reparti.

Per PSA Venice-Vecon, nel 2023, i corsi sulla sicurezza hanno continuato ad essere un obiettivo fondamentale per l'azienda. Tuttavia, quest'anno abbiamo registrato un significativo incremento di corsi di aggiornamento professionale, grazie a due iniziative specifiche.

In primo luogo, sono state organizzate varie sessioni dei corsi di data governance, volti a fornire agli impiegati una comprensione approfondita dei fattori chiave, come ad esempio coerenza, riservatezza e correttezza, relativi alla gestione dei dati.

In secondo luogo, è stato introdotto un progetto posturale progettato per promuovere il benessere dei dipendenti. Questo programma ha previsto incontri settimanali con un fisioterapista, dedi-

cati ad aiutare i dipendenti a mantenere una postura corretta durante lo svolgimento delle proprie mansioni. Questa iniziativa non solo mira a prevenire problemi fisici legati al lavoro, ma anche a promuovere un ambiente di lavoro più sano e produttivo.

I terminal di PSA Italy attribuiscono sempre maggiore importanza alle pratiche di approvvigionamento sostenibili, in quanto le decisioni di acquisto influenzano 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 eco-

nomica, 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 2023, nei terminal di PSA Italy, non sono stati identificati fornitori come aventi significativi impatti sociali e am-

bientali negativi, potenziali ed effettivi. Eventuali non conformità riscontrate vengono tracciate, valutate e tenute in considerazione per le future assegnazioni di fornitura.

È proseguita in PSA Genova Pra' e PSA SECH, anche nel 2023, l'esecuzione di audit di seconda parte ai fornitori critici per la sicurezza, effettuato da soggetto esterno qualificato, con lo scopo di accertare il rispetto delle norme e procedure aziendali. L'esito è stato soddisfacente, sono emerse solo alcune segnalazioni, prontamente gestite.

Nel corso del 2023, il numero totale di fornitori con i quali sono stati intrattenuti rapporti commerciali ammonta a 1.247 soggetti per PSA Italy, 842 coinvolti da PSA Genova Pra' e PSA SECH e i rimanenti 405 da PSA Venice-Vecon.



**Totale fornitori PSA Italy 2023: 1.247**

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 2023 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 (unica-

mente 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 2023, la maggior parte della spesa riguarda l'acquisto di: beni strumentali per l'ampliamento dei parchi ferroviari (gru RMG, carri traslatore) e per la realizzazione di un impianto fotovoltaico, 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 - ga-

rantirà 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. L'implementazione del SPF entro i sistemi di gestione delle BU è iniziata nel 2023, prevedendo la sua conclusione nel 2024.

# 6.4 SALUTE E SICUREZZA

## La valutazione e gestione dei rischi in materia di salute e sicurezza

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

### PSA HSSS MANAGEMENT SYSTEM

#### STANDARDS & 8 ELEMENTS



PSA Genova Pra', PSA SECH e PSA Venice-Vecon hanno scelto, inoltre, di operare secondo lo standard UNI EN ISO 45001:2023, 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.

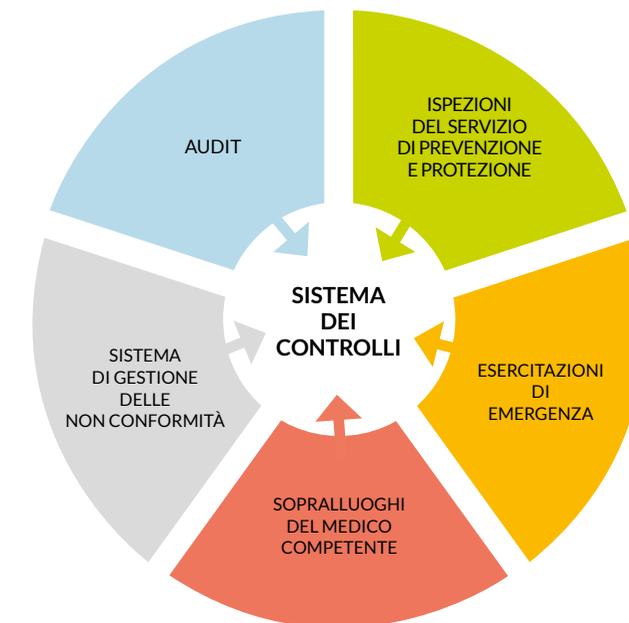
Tale sistema di controlli, implementato dai terminal di PSA Italy, consente di

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 riesa-

minata 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 ANNO 2023

Il raggruppamento delle organizzazioni sotto l'egida del brand PSA Italy favorisce l'instaurarsi di varie sinergie: la messa a fattor comune di una risorsa di PSA Genova Pra' per entrambi i terminal genovesi ha infatti consentito una gestione più coesa ed efficiente delle emergenze.

All'interno del terminal di PSA Genova Pra' è stata individuata un'area idonea all'atterraggio dell'elicottero di soccorso al servizio sia del terminal, sia della comunità locale in caso di eventi che richiedano il trasporto rapido di persone alle unità di Pronto Soccorso sanitario.

Per eventuali situazioni emergenziali che prevedano un intervento urgente da parte dei soccorritori è stato definito, in accordo con la centrale operativa del 118, un contatto diretto tra il 118 medesimo, auto medica e ambulanza in modo da garantire il coordinamento con la centrale operativa security per una risposta che permetta di convogliare i soccorsi nel luogo dell'emergenza in modo rapido ed efficace.

Nel corso dell'anno 2023 PSA Genova Pra' ha visto il verificarsi

di otto emergenze reali, tutte gestite in conformità a quanto previsto dal piano di emergenza aziendale. Come da prassi, sono state condotte le consuete prove annuali di evacuazione dai luoghi di lavoro, compresa quella relativa agli operatori dagli impianti gru, e le simulazioni riguardanti le situazioni emergenziali pianificate, testate con frequenza almeno triennale.

Il terminal PSA SECH, per l'anno 2023 ha effettuato le prove di risposta agli scenari emergenziali programmati. Per la simulazione relativa a "incendio grave a terra" l'elemento di novità particolarmente gradito dai lavoratori è stato rappresentato dal fatto che la ditta esterna che si occupa della gestione dei presidi antincendio, oltre a fornire supporto tecnico durante la simulazione, ha anche erogato prima della prova un corso teorico-pratico rivolto al personale di manutenzione, relativo alle modalità di estinzione di un incendio a terra con estintori e/o idranti.

La simulazione dello scenario "incendio nei locali adibiti ad uffici" è stata testata separatamente per la palazzina operativa e la palazzina amministrativa all'interno delle aree del terminal.

È stato altresì testato il nuovo scenario "incendio presso area rifornimento", introdotto nel piano di emergenza 2023, in quanto l'attività è ora effettuata in area dedicata, in cui è posizionata una cisterna riempita da personale preposto esterno e utilizzata per il rifornimento dei mezzi.

Gli addetti PSA SECH incaricati al rifornimento hanno ricevuto idonea formazione per lo svolgimento dell'attività e per prevenire e gestire le situazioni emergenziali.

L'esito delle simulazioni è stato positivo, le minori criticità rilevate sono state gestite nell'ambito del sistema QHSSS in ottica di miglioramento continuo.

Nel terminal di PSA Venice-Vecon, nel corso del 2023, si sono svolte nuovamente delle 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 Autorità di Sistema Portuale. In particolare, si è svolta un'esercitazione complessa in

cui si sono simulati due differenti scenari, un incidente di security e un allarme incendio per testare l'applicazione del Piano di Security e di Emergenza del terminal durante una situazione emergenziale nell'area dedicata alle crociere.

## 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 preven-

tive e protettive efficaci per garantire la tutela della salute e sicurezza dei lavoratori e di tutti coloro i quali accedono alle aree aziendali.

## Partecipazione, consultazione e comunicazione dei lavoratori in materia di salute e sicurezza

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

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

- assicurino che i lavoratori acquisiscano la necessaria consapevolezza relativamente a:
  - politica HSSS 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 di gestione;
  - conoscenza dei rischi presenti nel contesto in cui operano;
  - importanza di rispettare le procedure e istruzioni di sicurezza in vigore;
  - corretta individuazione dei pericoli, dei rischi per la salute e sicurezza;
  - capacità di allontanarsi da situazioni lavorative che ritengono rappresentino un pericolo grave e immediato per la loro vita o salute.
- favoriscano il dialogo e gli scambi, con

la finalità di mettere a disposizione dei lavoratori e dei RLS<sup>9</sup> 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.

<sup>8</sup> HSSS: Health, Safety, Security, Sustainability  
<sup>9</sup> (Rappresentante dei Lavoratori per la Sicurezza).

## Safety Week 2023

Dal 15 al 21 gennaio 2023 si è tenuta l'usuale iniziativa del Gruppo PSA "Safety Week". Il GCEO, nel suo consueto discorso, ha ribadito l'importanza di continuare a lavorare sulla cultura della sicurezza nel posto di lavoro e ha introdotto due nuovi strumenti in vigore da gennaio 2023:

- **Safety Barometer:** serie di indicatori che tutte le business unit dovranno rendicontare per monitorare e mantenere alta l'attenzione sulla sicurezza nell'ambiente di lavoro;
- **Safe Yard Operations Plan:** standard promosso dal gruppo che esplicita gli adempimenti tecnici per innalzare gli standard di sicurezza nei piazzali.

I tre terminal di PSA Italy, per la Safety Week, hanno avviato le "Safety Walk", passeggiata dei manager in piazzale e

in banchina, un'occasione di incontro e di dialogo con il personale operativo e le "Safety Walkabout" nelle aree operative dei tre terminal. Alle camminate hanno partecipato i manager e lo staff HSSS, 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 lo svolgimento delle attività sussistano anomalie da segnalare in materia di salute e sicurezza sul lavoro. Nell'ambito della settimana dedicata alla sicurezza, nella Sala del Capitano di Palazzo San Giorgio, sede dell'AdSP del Mar Ligure Occidentale, si è tenuto il Safety Day 2023, l'appuntamento biennale del Gruppo che condivide

con Autorità e Stakeholder sul territorio i risultati e le sfide per il futuro sugli aspetti di salute, sicurezza, security e sostenibilità, a partire dal tema della formazione, elemento centrale per tutti gli operatori portuali. Alla fine dell'evento gli Stakeholder presenti in sala hanno firmato la politica 2023 di PSA su salute, sicurezza, security e sostenibilità.

Per PSA Venice-Vecon è stato invece riattivato il "Workshop of Ideas" con l'intento di coinvolgere sempre più e incentivare i lavoratori provenienti da diversi reparti a confrontarsi sulle attività svolte e a proporre idee innovative in materia di salute e sicurezza, energia, ambiente. A tal fine vengono organizzate attività ad-hoc, come, a titolo di esempio, incontri e visite dei terminal.

## HSSS PSA EuroMed & Americas (EMA) workshop

Si è svolto a fine settembre presso il terminal di PSA Panama il workshop HSSS della Region EMA, durante il quale il gruppo, composto dai responsabili di reparto di ciascuna business unit, si è incontrato per discutere idee, scambiare migliori pratiche ed esplorare diversi approcci per affrontare le sfide in materia di salute, sicurezza e security che si presentano all'interno dei luoghi di lavoro.

## 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 terminal, il medico competente, in possesso dei requisiti previsti dalla legge, effettua le visite mediche in ambienti idonei attrezzati per l'esame dei vari aspetti di funzionalità fisica e psico-attitudinale dei lavoratori. Gli esiti della visita medica vengono allegati alla cartella sanitaria e di rischio ed in base ad essi il medico competente esprime un giudizio relativo alla mansione specifica, che può essere di: idoneità; inidoneità parziale, temporanea o permanente, con prescrizioni o limitazioni;

inidoneità temporanea; inidoneità permanente.

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

Partecipa all'attività di informazione e formazione dei lavoratori ed è l'unico autorizzato a fornire informazioni ai lavoratori circa i risultati degli accertamenti diagnostici e della sorveglianza sanitaria ed alla consegna della docu-

mentazione 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.

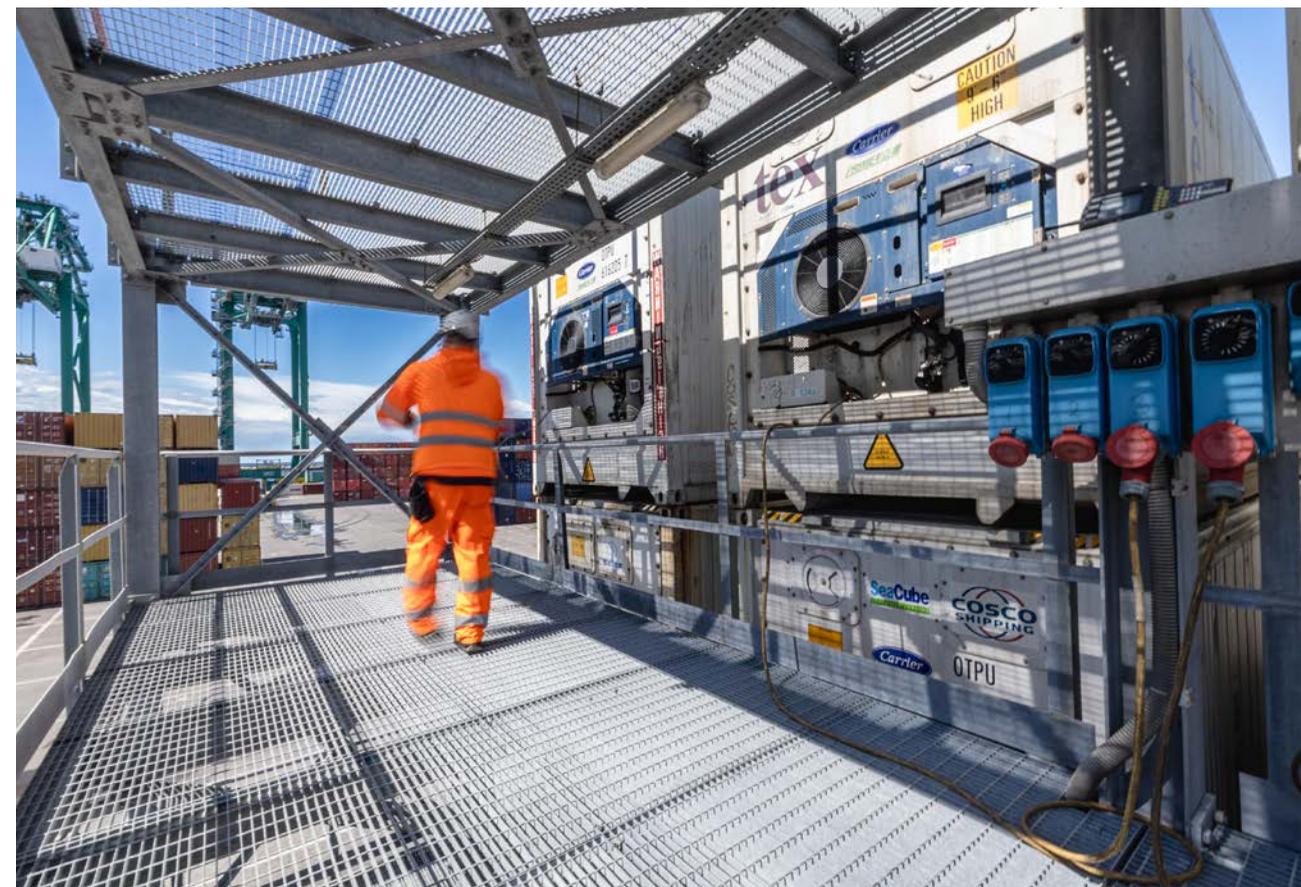
È compito di PSA Genova Pra, PSA SECH e PSA Venice-Vecon assicurare che i lavoratori siano competenti, compresa la capacità di identificare i pericoli; a tal fine i due siti pianificano, organizzano, attuano e verificano l'apprendimento e l'efficacia delle attività di informazione, formazione e addestramento, internamente o mediante soggetti esterni qualificati. I terminal erogano ai lavoratori la formazione in tema di sicurezza, in conformità a quanto previsto dall'Accordo Conferenza Stato

Regioni n. 221 del 21 dicembre 2011, ai sensi del D.lgs. 9 aprile 2008 n. 81, che disciplina la durata, i contenuti minimi e le modalità della formazione obbligatoria in tema di sicurezza, dell'aggiornamento dei lavoratori, dei preposti e dei dirigenti, nonché la formazione facoltativa dei soggetti di cui all'articolo 21, comma 1, del medesimo D.lgs. n. 81/08. Nel dettaglio, i terminal erogano le seguenti tipologie di formazione in materia di salute e sicurezza garantendo anche gli aggiornamenti previsti secondo i dettami normativi:

- *formazione generale*, della durata di 4 ore riguarda tutti i lavoratori e verte sui concetti generali della sicurezza sul lavoro (art. 37, D.lgs. n. 81/2008). Tale formazione è erogata *una tantum* a tutto il personale;
- *formazione specifica* è riferita alle mansioni, ai rischi a queste associati ed alle relative misure e procedure di

prevenzione e protezione, che sono 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 ricoprenti ruoli di preparazione e risposta alle emergenze* divisa in:
  - formazione addetti al primo soccorso, erogata secondo quanto disposto dal D.M. 388/03. Questa ha una durata di 16 ore e viene aggiornata ogni 3 anni attraverso un corso di 6 ore. Gli addetti al primo soccorso sono formati all'utilizzo del defibrilatore 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 BLSD Re-Training.
- *formazione addetti antincendio*. Tale formazione, erogata secondo quanto disposto dal D.M. 10/3/98, modificato con D.M. 02/09/21, 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 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 terminali* 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 con-

- formità all'Ord. n. 16/2018 dell'Ad-SP 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 2023

Poiché per PSA Italy formazione non significa soltanto assolvere all'obbligo previsto da leggi e norme, anche nel corso del 2023 PSA Genova Pra' e PSA SECH hanno offerto ai preposti aziendali la possibilità di partecipare a corsi sulla sicurezza erogati dalla fondazione no profit di Saipem LHS (Leader in Health and Safety), secondo modalità non tradizionali, bensì alternative, esperienziali e dinamiche, che simulando situazioni di vita reale consentono di interiorizzare i comportamenti sicuri.

Fra le iniziative formative offerte da PSA Venice-Vecon, si segnalano, anche per il 2023 il progetto di educazione posturale, che ha lo scopo di ottimizzare la relazione uomo-macchina-ambiente, riducendo le condizioni di stress psico-fisico per il lavoratore, in un'ottica di miglioramento del benessere aziendale. L'attività ha previsto un addestramento pratico, nel quale il personale del terminal è stato coinvolto direttamente, in presenza di un fisioterapista che ha coordinato le attività.

## 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 EN ISO 45001:2023, 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 2023 seguono i dati relativi ai tre terminal di PSA Italy.

### Lost Time Injury Frequency Overall

2023	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE
LTIF	6,60	4,01	0,00

## Infortuni sul lavoro e malattie professionali in PSA Italy

### Infortuni sul lavoro dei lavoratori dipendenti

LAVORATORI DIPENDENTI	2021			2022			2023		
	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE
N° di infortuni sul lavoro <sup>10</sup>	16	5	0	18	5	0	21	5	0
- di cui gravi <sup>11</sup>	2	0	0	3	2	0	6	0	0
- di cui mortali	0	0	0	0	0	0	0	0	0

### Infortuni sul lavoro dei lavoratori non dipendenti<sup>12</sup>

LAVORATORI NON DIPENDENTI	2021			2022			2023		
	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE
N° di infortuni sul lavoro	7	2	1	7	1	1	7	2	0
- di cui gravi <sup>13</sup>	N.D.	N.D.	0	N.D.	N.D.	0	N.D.	N.D.	0
- di cui mortali	0	0	0	0	0	1	0	0	0

<sup>10</sup> Numero infortuni rendicontati ad INAIL in accordo alla normativa nazionale.

<sup>11</sup> Per infortuni gravi si intendono quelli superiori a 39 giorni di assenza dal lavoro. Il terminal PSA SECH

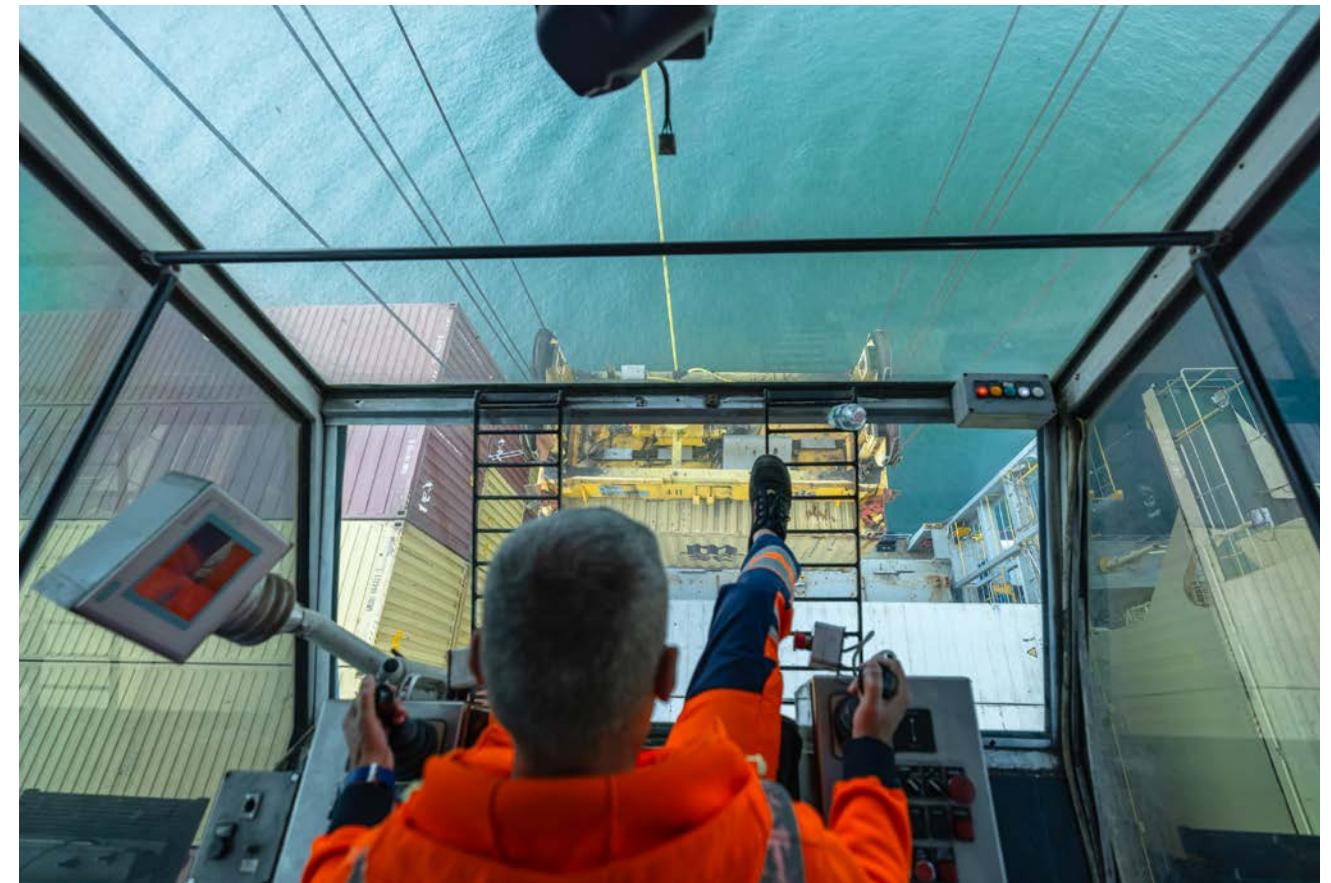
non dispone del dato relativo ai giorni di assenza dal lavoro del personale esterno non dipendente.

<sup>12</sup> Inclusi lavoratori Compagnia.

<sup>13</sup> 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	2021			2022			2023		
	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE
Tasso di incidenza (Incidence Rate)	24,73	22,12	0,00	26,87	22,12	0,00	30,75	22,22	0,00
Indice di frequenza infortuni (Frequency Rate)	16,35	14,06	0,00	18,17	13,97	0,00	19,99	13,70	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)	2,04	0,00	0,00	3,03	5,59	0,00	5,71	0,00	0,00
Indice di frequenza infortuni non gravi (Recordable work-related injuries)	14,31	14,06	0,00	15,14	8,38	0,00	14,28	13,70	0,00
Tasso di gravità infortuni (Severity Rate)	0,47	0,11	0,00	0,62	0,42	0,00	0,62	0,21	0,00
Durata media (Average Duration)	28,87	7,60	0,00	34,28	30,40	0,00	31,24	15,00	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° infortuni \* 1000/n° 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 in-

dicatori, 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° giorni di assenza dal lavoro dovuti a infortunio/n° infortuni.

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

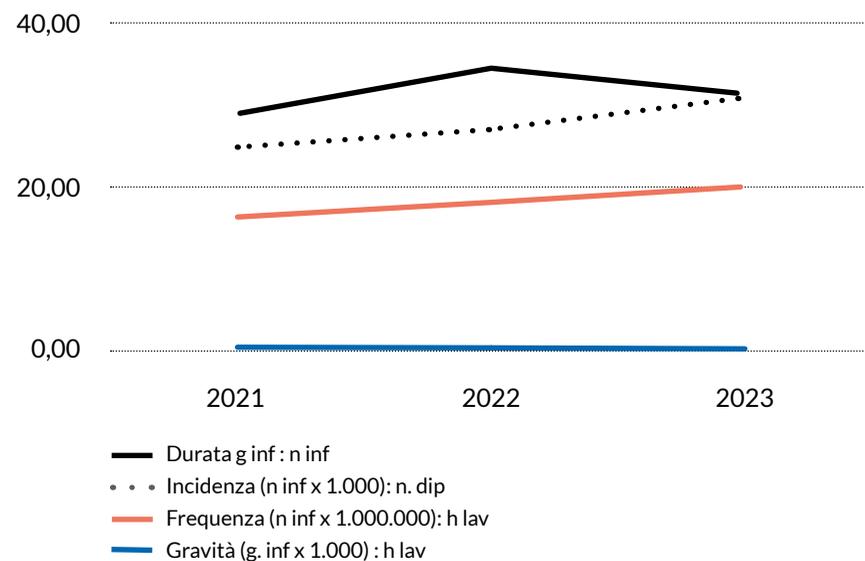
## Analisi degli infortuni PSA Genova Pra'

Nel 2023 sono occorsi 21 infortuni sul lavoro a dipendenti di PSA Genova Pra', esclusi gli incidenti in itinere. Si riporta

di seguito l'andamento infortunistico del personale del terminal dell'ultimo triennio, che non presenta variazioni

significative.

Andamento infortunistico PSA Genova Pra'



Gli infortuni occorsi al personale non dipendente che opera presso il terminal si assestano a sette eventi per l'intero triennio. PSA Genova Pra' ha riportato per l'anno di riferimento un valore di LTIF Overall di 6,6, quindi inferiore al target prefissato dal Gruppo, pari a 8. L'analisi degli eventi infortunistici rivela che la maggioranza dei casi di infortunio è avvenuta a bordo nave (24%) e che la causa principale sia dovuta a di-

namiche associate ad una disattenzione dell'operatore o a cause accidentali (47% dei casi dovuto a piede in fallo). Le analisi degli incidenti sono l'occasione per identificare eventuali misure di prevenzione aggiuntive. L'incremento di infortuni verificatosi nel 2023, seppur lieve e non significativo, è di stimolo per continuare a implementare in modo efficace le attività di prevenzione ormai consolidate negli anni (sensibilizzazione del personale

coinvolto negli eventi infortunistici, informazione e formazione di tutto il personale con diffusione delle procedure per garantire lo svolgimento delle attività in sicurezza e dell'utilizzo della tecnica del Take5, comunicazione ai lavoratori sui temi QHSE).

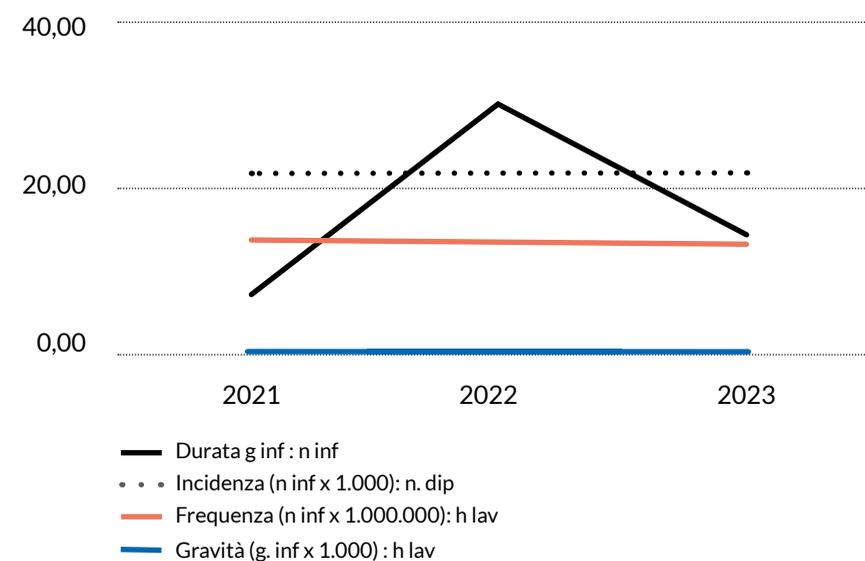
## Analisi degli infortuni PSA SECH

In PSA SECH nel 2023 si sono verificati sette infortuni, di cui cinque occorsi a personale dipendente e due a personale esterno. Di questi, nessuno è risultato essere infortunio grave. PSA SECH

ha proseguito, inoltre, a perfezionare il valore dell'LTIF Overall adottato dal gruppo; nel 2023 questo indice si è stabilito a 4,01 segnando una decrescita rispetto al valore registrato nel 2022

(4,18). Si riportano i dati relativi all'andamento infortunistico di PSA SECH nel triennio 2021-2023:

Andamento infortunistico PSA SECH



I dati statistici di Frequenza (13,7%), Incidenza (22,2%), Gravità (0,21%) e Durata (15) sono risultati essere tutti inferiori alla media dei 3 anni precedenti (Frequenza 15%; Incidenza 23%; Gravità 0,36%; Durata 23,4) a riconferma del buon andamento infortunistico aziendale. Si sottolinea in particolare la diminuzione di gravità e durata derivanti da un minor numero di giorni di prognosi. Tutti gli eventi sono stati sottoposti ad

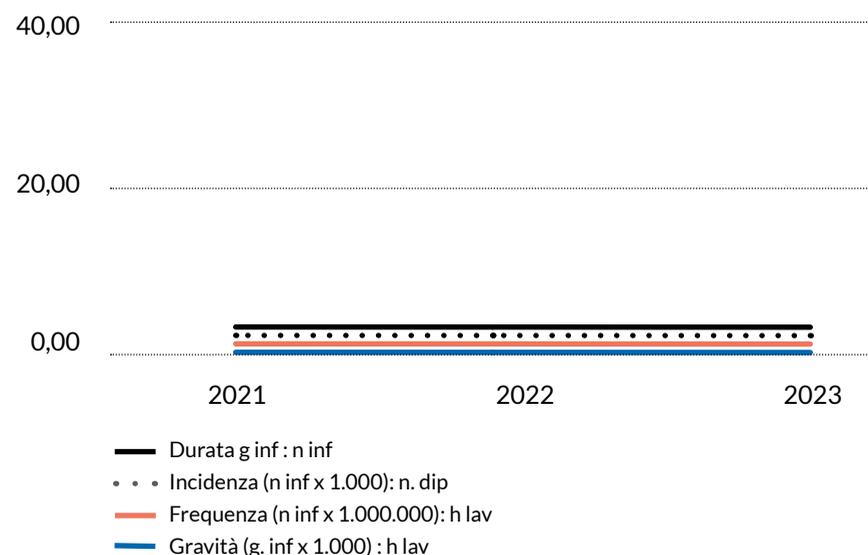
analisi, al fine di identificarne le cause ed eventuali misure di prevenzione e protezione aggiuntive che, considerate le varie dinamiche, si sono limitate alle seguenti:  
 • miglioramento ove necessario delle procedure aziendali e dei documenti di controllo delle aree operative;  
 • sensibilizzazione 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. Per quanto attiene il personale esterno, nel corso del 2023 si sono verificati due infortuni, che hanno riguardato un operatore della CULMV impiegato in attività di rizzaggio e un'operatrice della ditta di housekeeping operante in terminal. Si è trattato di eventi di lieve entità, le cui cause sono imputabili a distrazione e disattenzione.

## 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 bor-

do di una nave ormeggiata al terminal si è purtroppo 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 incidentali che non hanno arrecato conseguenze fisiche alle persone, evitate solo per circostanze favorevoli e/o casuali.

I nearmiss sono analizzati dai terminal di PSA Italy al fine di identificare nuovi potenziali pericoli e prevedere misure adeguate ed efficaci che possano evitare il ripetersi di tali eventi.

I mancati infortuni con requisiti che rispondono alle richieste indicate dal Gruppo PSA vengono imputati sulla piattaforma informatica GIMS (Global Incident Management System) e condivisi con le funzioni del Gruppo autorizzate all'analisi.

In particolare, a fronte dei nearmiss occorsi nel 2023, **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** sono state avviate le seguenti azioni correttive a fronte dei nearmiss occorsi nell'anno oggetto di analisi:

- richiamo dei lavoratori al fine di sensibilizzare circa il rispetto delle corrette procedure di lavoro;
- valutazioni tecniche per implementare delle misure per aumentare la sicurezza delle attrezzature di lavoro;
- aumentare la frequenza delle ispezioni periodiche delle attrezzature e dei mezzi di lavoro per valutarne lo stato.

Per **PSA Venice-Vecon**, le azioni più significative attuate nel 2023 a seguito del verificarsi dei nearmiss hanno riguardato:

- richiamo di alcuni lavoratori dipendenti o esterni, tramite rispettiva fi-

gura 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;
- attività di formazione e sensibilizzazione aggiuntiva erogata negli ambienti di lavoro per rendere la stessa ancora più efficace e contestualizzata.

Sono continuati i sopralluoghi e audit operativi anche nei turni notturni e festivi, in modo da continuare a mantenere alta la sensibilità degli operatori avviati nel terminal.

## LA SECURITY IN PSA ITALY (keeping our ports safe and secure)

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

In seguito agli eventi 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.

Le linee guida a cui i terminal PSA fanno riferimento per l'erogazione delle sopra citate attività formative in materia di security sono gli IMO Model Course 3.21, 3.24 e 3.25, come previsto dal Programma Nazionale di Sicurezza Marittima (PNSM) rev. 1 edizione dicembre 2021.

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 sopraccitati 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

### Gestione delle merci pericolose in PSA Italy

Al 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.

IMDG PER CICLO	2021			2022			2023		
	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE	PSA GP	PSA SECH	PSA VENICE
Import	10.846	2.641	12	11.386	2.030	2	10.933	2.616	1
Export	11.662	4.805	822	12.405	2.697	1.552	11.326	3.046	1.341
<b>Totale contenitori<sup>14</sup></b>	<b>22.508</b>	<b>7.446</b>	<b>834</b>	<b>23.791</b>	<b>4.727</b>	<b>1.554</b>	<b>22.259</b>	<b>5.662</b>	<b>1.342</b>
CSC/NSN/TSC <sup>15</sup>	1.329	434	0	1.145	701	4	1.293	309	0
<b>TOTALE</b>	<b>23.837</b>	<b>7.880</b>	<b>834</b>	<b>24.936</b>	<b>5.428</b>	<b>1.558</b>	<b>23.552</b>	<b>5.971</b>	<b>1.342</b>

<sup>14</sup> Per questioni di sicurezza l'unità di misura presa in considerazione è il contenitore e non il peso o volume delle sostanze trasportate.

<sup>15</sup> CSC: camion stoccaggio camion; NSN: nave stoccaggio nave; TSC: treno stoccaggio camion.

\* International Maritime Dangerous Goods



## 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

te 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'

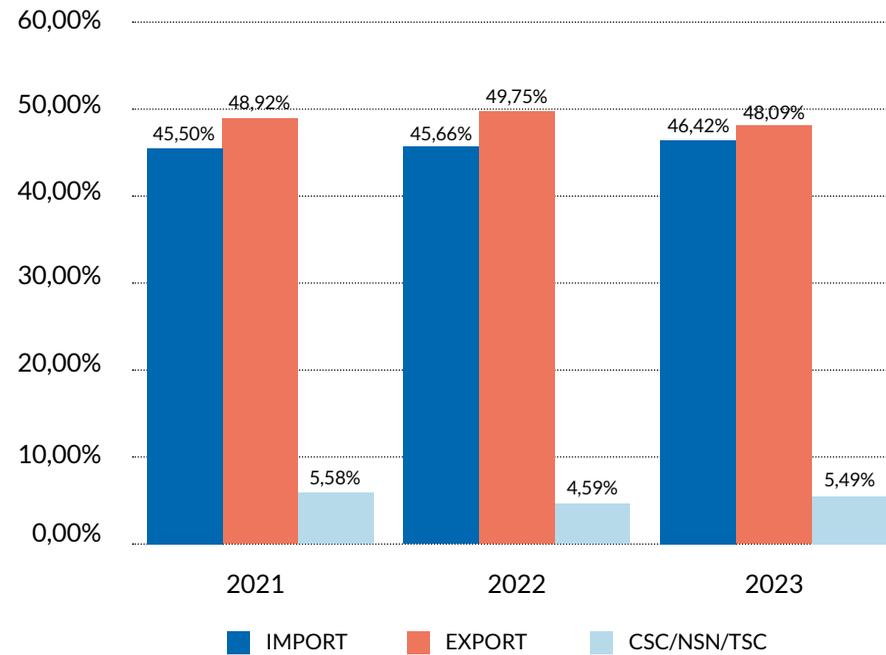
CLASSI	DESCRIZIONE	IMPORT (%)			EXPORT (%)			TRANSHIPMENT (%)		
		2021	2022	2023	2021	2022	2023	2021	2022	2023
1.4	Esplosivi	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Gas	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2.1	Gas Infiammabili	2,20	2,18	1,94	6,23	6,29	7,00	6,92	5,62	4,56
2.2	Gas non infiammabili/non tossici	2,54	1,45	2,20	4,92	5,07	6,29	3,50	3,50	3,91
2.3	Gas tossici	0,03	0,02	0,03	0,15	0,17	0,09	0,47	0,55	0,65
3	Liquidi infiammabili	25,98	21,61	22,40	50,91	50,75	51,16	22,47	30,76	27,28
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	4,04	2,69	2,24	0,39	0,94	0,90	4,04	2,21	1,71
4.2	Materie soggette ad accensione spontanea	0,33	0,34	0,33	0,51	0,21	0,35	0,86	0,46	0,08
4.3	Sostanze che, a contatto con l'acqua emettono gas infiammabili	0,47	0,40	0,33	0,67	0,61	0,72	1,01	0,64	0,98
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	1,82	2,03	2,34	2,30	1,70	1,41	12,21	5,80	3,75
5.2	Perossidi organici	0,53	0,40	0,66	0,73	1,11	1,05	0,70	0,28	0,81
6.1	Sostanze tossiche	6,83	6,36	4,78	2,47	2,27	2,14	9,10	9,12	5,94
8	Sostanze corrosive	20,61	22,24	19,41	13,72	13,43	12,90	17,19	19,24	14,98
9	Materie e oggetti pericolosi diversi	34,57	40,29	43,34	17,01	17,44	16,00	21,54	21,82	35,34

Analizzando i dati si riscontra come la parte rilevante del traffico IMO in PSA Genova Pra' rimanga quella 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 maggiore la percentuale di contenitori pericolosi in export rispetto a quelli 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 asservito a tale area.

Per impedire che la fuoriuscita di prodotti da un contenitore o da una cisterna possa produrre uno sversamento di sostanze sul suolo, all'interno del parco merci pericolose PSA SECH ha allestito una vasca di raccolta, suddivisa in quattro sezioni, con una superficie complessiva di circa 60 metri quadri ed i muri perimetrali costruiti in cemento armato.

La vasca è capace di alloggiare quattro contenitori da 20 piedi o due contenitori

da 40 piedi ed il relativo contenuto ed è dotata di tubazioni e valvole di intercettazione che permettono l'aspirazione diretta dell'eventuale prodotto presente in una delle sezioni.

Il personale addetto alle emergenze continua ad essere debitamente formato sulle procedure previste dal IMDG Code, nonché circa l'utilizzo delle attrezzature installate, a seguito delle prove pratiche eseguite direttamente sul campo durante i corsi antincendio a rischio elevato.

Dall'analisi statistica relativa al triennio 2021-2023 si evince come, anche in quest'ultimo anno, la movimentazio-

ne in export di materiale infiammabile di classe 3 rappresenti oltre il 40% del totale; le classi 8 e 9, entrambe in leggera flessione rispetto al 2022, contribuiscono anch'esse per il 40%. La somma di queste tre classi rappresenta quindi l'80% dell'export totale.

Per quanto riguarda l'import la rappresentazione dei volumi è più variegata, anche se si può facilmente vedere dalla tabella di riferimento come, anche per questo mercato, i maggiori volumi di contenitori si registrino per le classi 3 (24,35%), 9 (32,03%) e 8 (18,88%, in forte crescita rispetto all'anno precedente).

Da segnalare come anche per il 2023 la classe 9 abbia registrato il maggior numero di movimentazioni e le classi 5 e 6 riportino volumi significativi. Infine, relativamente al ciclo di tran-

shipment, i volumi maggiori sono stati registrati nuovamente per le classi 3 (17,37%), 8 (13,16%) e 9 (30,00% contro il 25,00% dell'anno precedente). Da evidenziare, rispetto al 2022, un ul-

teriore aumento della classe 6.1.

Scomposizione merci pericolose per classi di pericolosità (%) PSA SECH

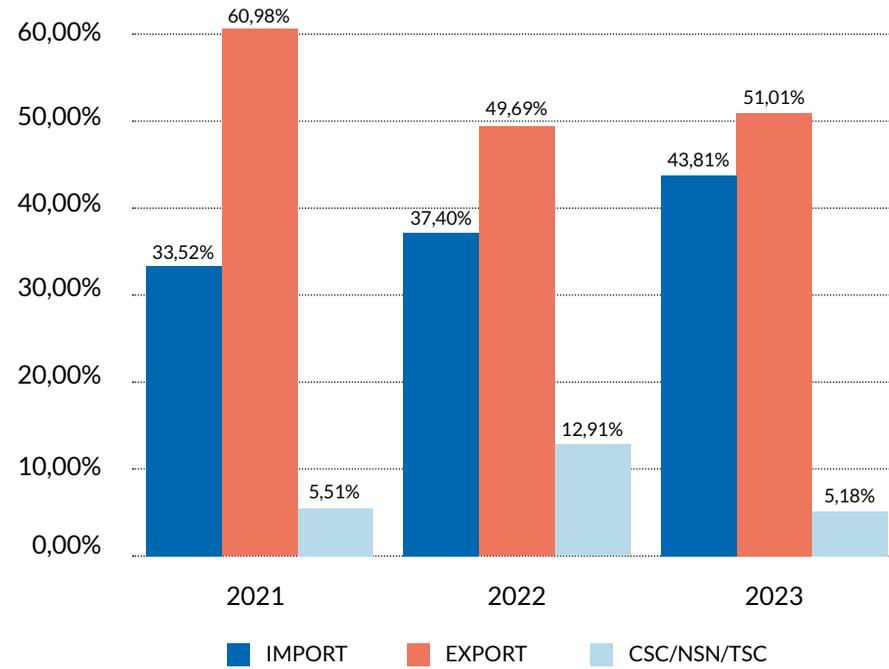
CLASSI	DESCRIZIONE	IMPORT (%)			EXPORT (%)			TRANSHIPMENT (%)		
		2021	2022	2023	2021	2022	2023	2021	2022	2023
1	Esplosivi	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Gas	0,04	0,00	0,08	0,06	0,07	0,20	0,00	0,00	0,00
2.1	Gas Infiammabili	2,42	3,20	1,30	5,77	7,94	7,75	6,54	3,91	3,16
2.2	Gas non infiammabili/non tossici	2,84	2,12	2,45	4,41	4,00	4,53	5,92	4,69	5,26
2.3	Gas tossici	0,27	0,30	0,11	0,23	0,26	0,10	0,31	0,26	0,53
3	Liquidi infiammabili	39,95	28,28	24,35	42,35	40,01	42,00	25,86	24,74	17,37
4	Sostanze infiammabili	0,00	0,15	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
4.1	Solidi infiammabili, materie autoreattive ed esplosivi desensibilizzati	2,35	3,99	6,31	0,77	0,45	0,39	9,97	1,82	4,21
4.2	Materie soggette ad accensione spontanea	0,15	0,30	0,38	0,17	0,00	0,23	1,25	0,52	0,00
4.3	Sostanze che, a contatto con l'acqua emettono gas infiammabili	0,38	0,89	0,57	0,29	0,45	0,79	1,25	4,17	2,63
5.1	Sostanze ossidanti	5,26	4,53	5,43	3,66	2,86	2,33	4,67	4,95	5,79
5.2	Perossidi organici	0,53	0,15	0,38	0,87	1,15	0,82	0,62	0,26	0,00
6.1	Sostanze tossiche	6,44	6,36	7,72	2,93	3,15	3,12	3,74	14,58	17,89
8	Sostanze corrosive	13,75	12,86	18,88	17,98	18,87	18,26	22,74	15,10	13,16
9	Materie e oggetti pericolosi diversi	25,63	36,90	32,03	20,50	20,80	19,47	17,13	25,00	30,00

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

(51,01%), seguita da una comunque rilevante quantità di contenitori destinati all'import (43,81%). Minore la quantità di contenitori appartenenti agli altri cicli (5,18% in deciso calo ri-

spetto al 2022). Rispetto all'anno precedente si è assistito ad una ulteriore 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

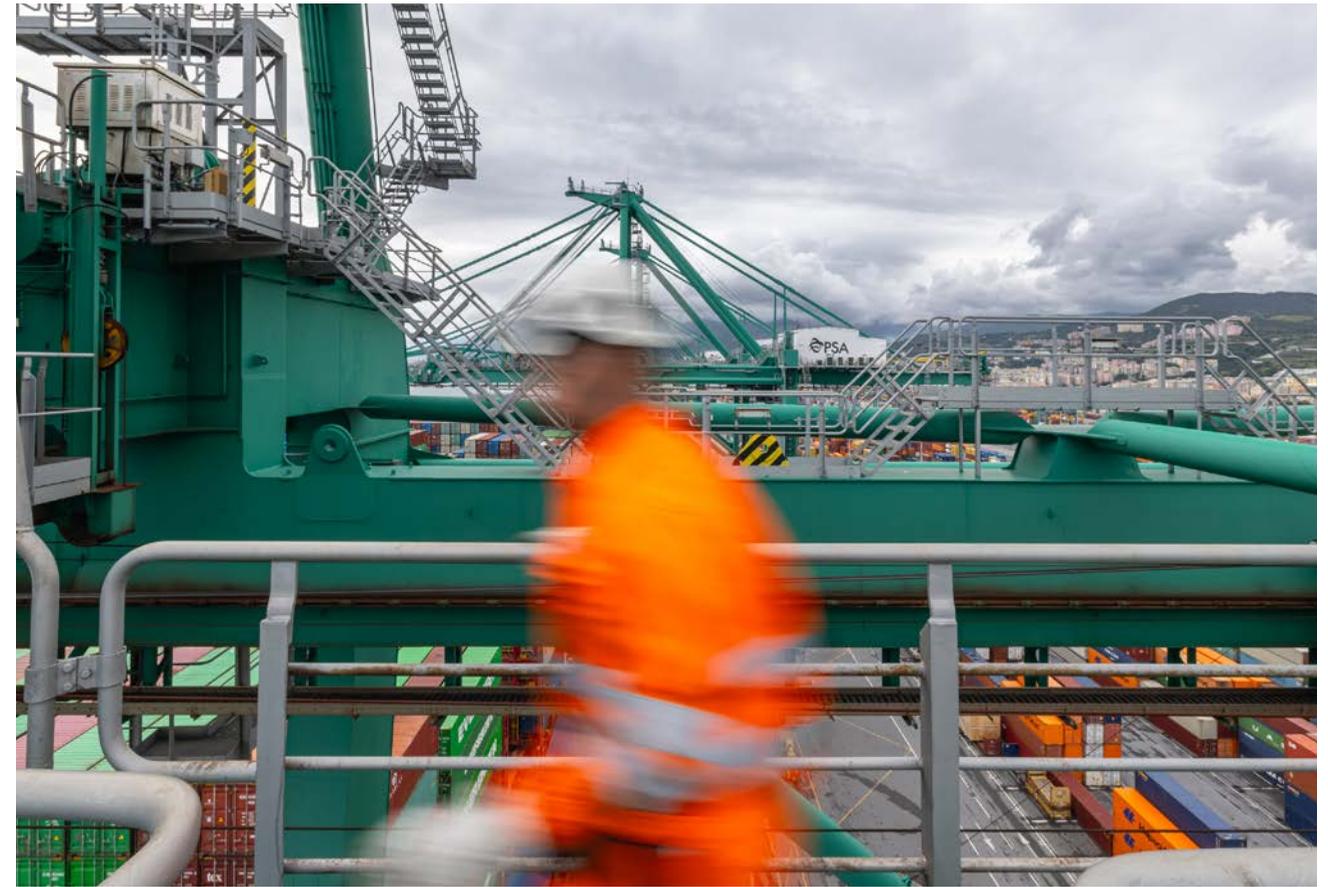


### 6.5.3 Parco merci pericolose in PSA Venice-Vecon

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

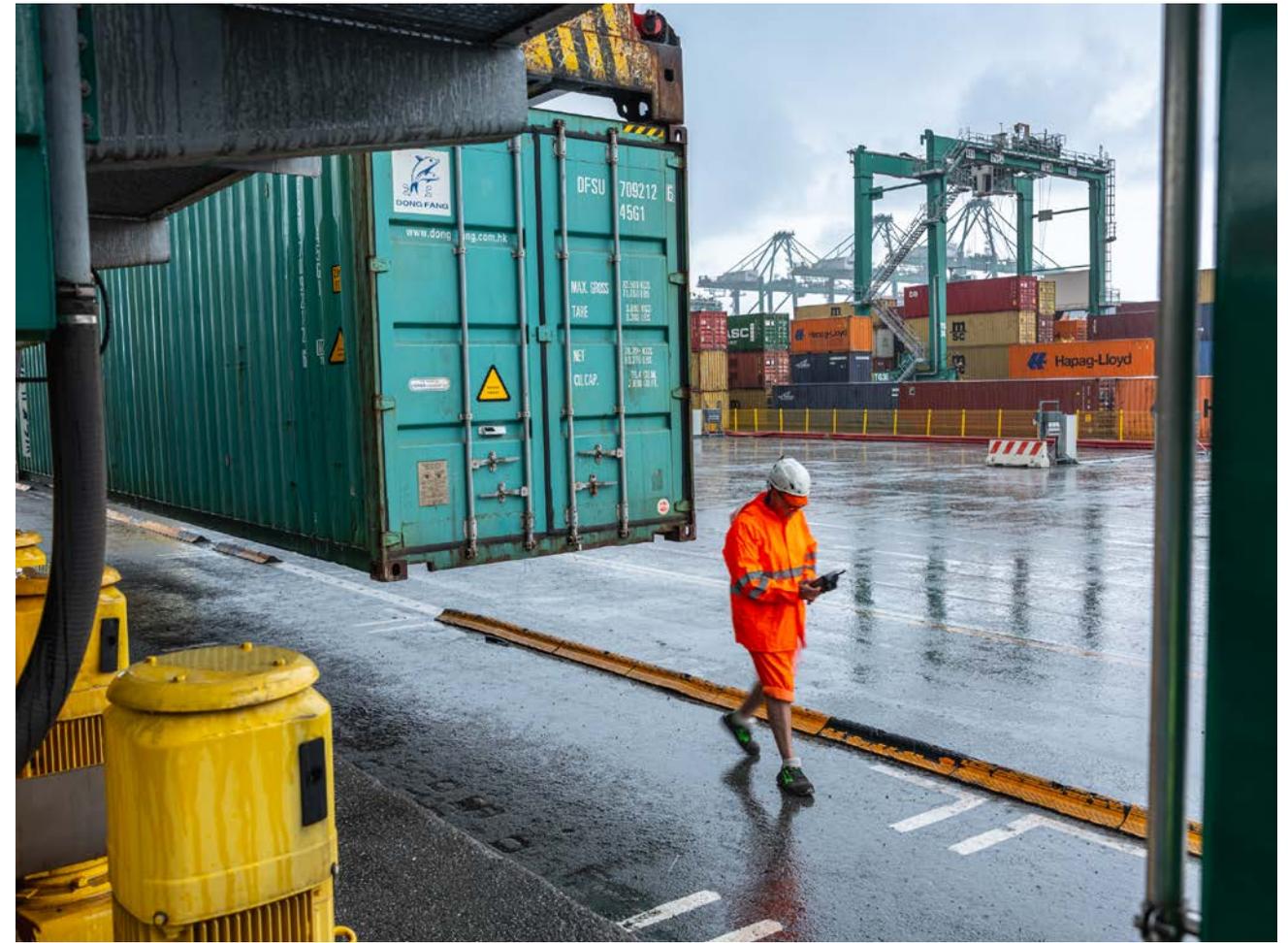
e per il contenimento di colaggi o fuoriuscite accidentali di prodotti presenti all'interno dei contenitori; PSA Venice-Vecon dispone, inoltre, di una rete antincendio con gruppi schiumogeni e di due vasche di contenimento, una mobile e una fissa, in prossimità del deposito dei contenitori di merci pericolose. Da quando l'azienda ha iniziato ad ope-

rare come terminal contenitori (1988) non vi sono stati incidenti che abbiano comportato la fuoriuscita di sostanze pericolose dai contenitori movimentati.

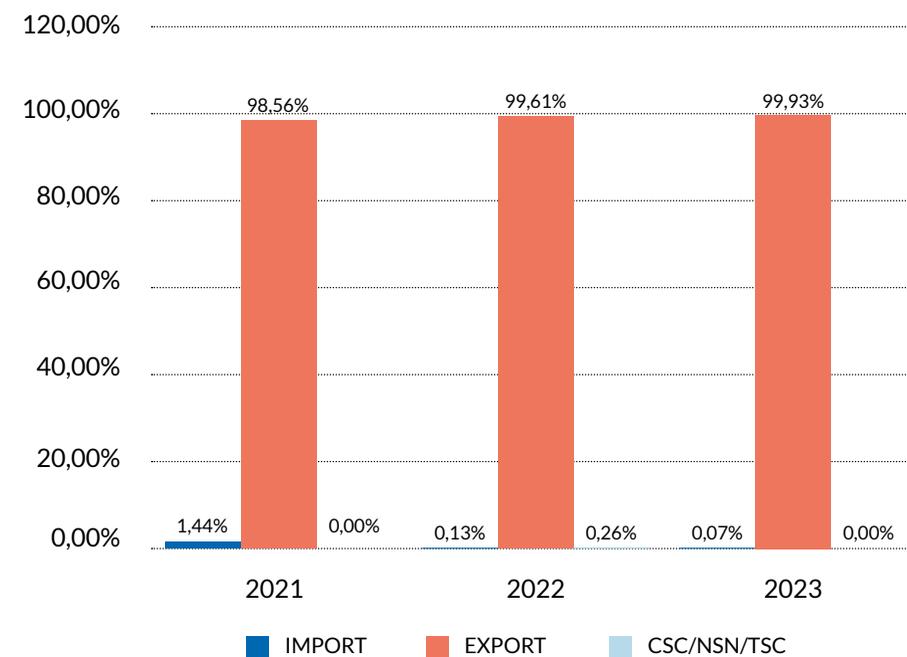


Scomposizione merci pericolose per classi di pericolosità (%) PSA Venice-Vecon

CLASSI	DESCRIZIONE	IMPORT (%)			EXPORT (%)			TRANSHIPMENT (%)		
		2021	2022	2023	2021	2022	2023	2021	2022	2023
1	Esplosivi	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Gas	0,00	0,40	0,00	8,10	4,90	7,61	0,00	0,00	0,00
2.1	Gas infiammabili	0,00	0,00	0,00	1,60	0,00	4,18	0,00	0,00	0,00
2.2	Gas non infiammabili/ non tossici	0,00	0,00	100,00	5,80	0,00	7,16	0,00	0,00	50,00
2.3	Gas tossici	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,07	0,00	0,00	0,00
3	Liquidi infiammabili	50,00	0,00	0,00	38,90	44,80	34,30	0,00	0,00	50,00
4.1	Solidi infiammabili, materie autoreattive ed esplosivi desensibilizzati	0,00	0,00	0,00	0,70	0,00	0,52	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	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
5.1	Sostanze ossidanti	0,00	0,00	0,00	3,90	0,20	1,57	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	1,50	1,00	1,94	0,00	0,00	0,00
8	Sostanze corrosive	33,30	0,00	0,00	19,30	27,80	22,92	0,00	0,00	0,00
9	Materie e oggetti pericolosi diversi	16,70	0,00	0,00	20,10	19,30	19,73	0,00	0,00	0,00

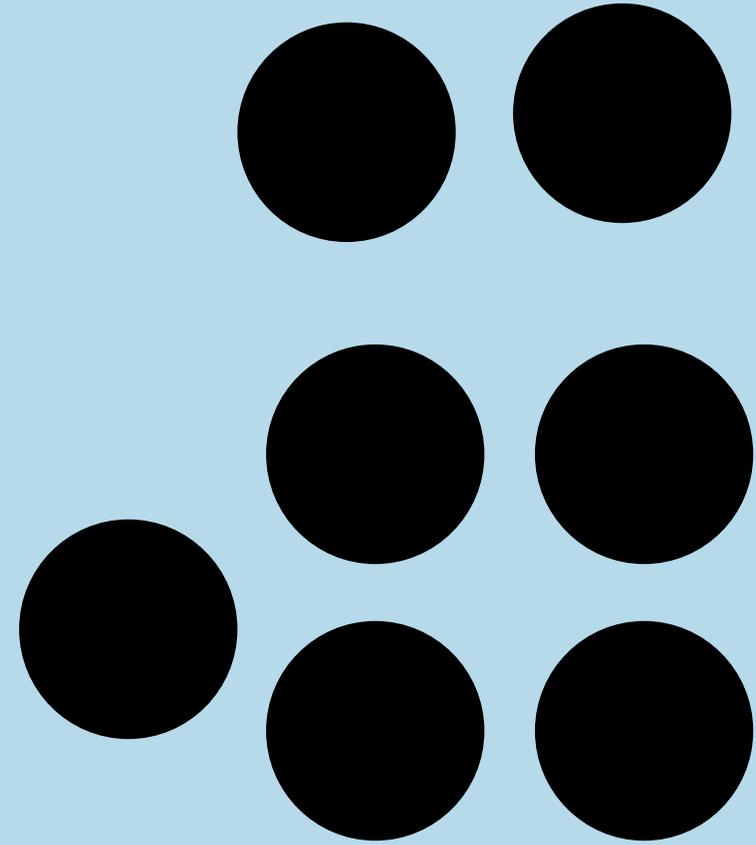


Andamento percentuale del numero di contenitori IMO import/export/altri cicli rispetto al totale PSA Venice-Vecon





## 7. GRI CONTENT INDEX



# 7.1 CONTENUTI STANDARD ED INDICATORI GRI

Qui 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 interesse, 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.



# 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 2023 al 31 dicembre 2023.
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	16
	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			STANDARD DI SETTORE N.
	INFORMATIVA OMESSA	MOTIVO	SPIEGAZIONE	
1.2, 1.3				N.A.
Lettera dell'AD agli SH 1.2, 4.3			Una cella grigia indica che i motivi dell'omissione non sono consentiti o che non è disponibile un numero di riferimento del GRI Sector Standard.	N.A.
3.2, 7.3				N.A.
3.2				N.A.
3.2				N.A.
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
Material topics		
GRI 3: Temi materiali 2021	3-1 Processo di determinazione dei temi materiali	
	3-2 Elenco di temi materiali	
Performance economica		
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.	
Presenza sul mercato		
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
Impatti economici indiretti		
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	5,9,11
	203-2: Impatti economici indiretti significativi	1,3,8

POSIZIONE	OMISSIONI			STANDARD DI SETTORE N.
	INFORMATIVA OMESSA	MOTIVO	SPIEGAZIONE	
Lettera degli AD agli SH				N.A.
1.1, 5, 6.1.2				
1.1				
1.4, 4, 6				
1.4				
1.4				
1.3				
3.1				
4.4				
Una cella grigia indica che i motivi dell'omissione non sono consentiti o che non è disponibile un numero di riferimento del GRI Sector Standard.				
3.2, 7.1				
3.2, 7.1				
1.4, 3.2, 4, 5, 6				N.A.
4.2, 4.3				N.A.
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. La valutazione è in corso per adeguamento agli standard ESRS.	N.A.
4.4				N.A.
4.3				N.A.
1.4, 3.2, 4, 5, 6				N.A.
4.4				N.A.
4.3				N.A.
1.4, 3.2, 4, 5, 6				N.A.
3.3, 4				N.A.
2, 4.3				N.A.

GRI STANDARD/ OTHER SOURCE	INFORMATIVA	SDG#
<b>Prassi di approvvigionamento</b>		
GRI 3: Material Topics 2021	3-3 Gestione dei temi materiali	
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	

POSIZIONE	OMISSIONI			STANDARD DI SETTORE N.
	INFORMATIVA OMESSA	MOTIVO	SPIEGAZIONE	
1.4, 3.2, 4, 5, 6				N.A.
4.3				N.A.
1.4, 3.2, 4, 5, 6				N.A.
1.4				N.A.
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	N.A.
1.4				N.A.
				N.A.
NR		Non applicabile	Non vi sono, nel 2022, ricorsi che ricadono nell'ambito anticorruzione, antitrust e monopolio	N.A.
				N.A.
NR		Non applicabile	L'aspetto non è materiale per i tre terminal	N.A.
NR		Non applicabile	L'aspetto non è materiale per i tre terminal	N.A.
NR		Non applicabile	L'aspetto non è materiale per i tre terminal	N.A.
NR		Non applicabile	I terminal operano in un unico paese	N.A.
				N.A.
NR		Non applicabile	Non materiale per le attività svolte all'interno dei tre terminal	N.A.
NR		Non applicabile	Non materiale per le attività svolte all'interno dei tre terminal	N.A.
NR		Non applicabile	Non materiale per le attività svolte all'interno dei tre terminal	N.A.
1.4, 3.2, 4, 5, 6				N.A.

GRI STANDARD/ OTHER SOURCE	INFORMATIVA	SDG#
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>		
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

POSIZIONE	OMISSIONI			STANDARD DI SETTORE N.
	INFORMATIVA OMESSA	MOTIVO	SPIEGAZIONE	
5.1, 5.1.1				N.A.
5.2				N.A.
5.1.1				N.A.
5.1.1.1, 5.3.1, 5.3.2, 5.3.3				N.A.
5.3.1, 5.3.2, 5.3.3				N.A.
				N.A.
NR		Non applicabile	Non materiale, cenni descrittivi all'interno del documento (Box "Acqua: prelievo, consumo e scarichi idrici per i terminal)	N.A.
NR		Non applicabile	Non materiale, cenni descrittivi all'interno del documento (Box "Acqua: prelievo, consumo e scarichi idrici per i terminal)	N.A.
NR		Non applicabile	Non materiale, cenni descrittivi all'interno del documento (Box "Acqua: prelievo, consumo e scarichi idrici per i terminal)	N.A.
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)	N.A.
NR		Non applicabile	Non materiale per le attività svolte all'interno dei tre terminal	N.A.

GRI STANDARD/ OTHER SOURCE	INFORMATIVA	SDG#
<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>		
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

POSIZIONE	OMISSIONI			STANDARD DI SETTORE N.
	INFORMATIVA OMESSA	MOTIVO	SPIEGAZIONE	
				N.A.
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).	N.A.
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).	N.A.
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).	N.A.
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).	N.A.
1.4, 3.2, 4, 5, 6				N.A.
5.1.3				N.A.
5.1.3, 5.3.1, 5.3.2, 5.3.3				N.A.
5.1.3				N.A.
5.1.3				N.A.

GRI STANDARD/ OTHER SOURCE	INFORMATIVA	SDG#
<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
<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

POSIZIONE	OMISSIONI			STANDARD DI SETTORE N.
	INFORMATIVA OMESSA	MOTIVO	SPIEGAZIONE	
1.4, 3.2, 4, 5, 6				N.A.
5.1.2				N.A.
5.1.2				N.A.
5.1.2.1, 5.1.2.2, 5.1.2.3				N.A.
5.1.2.1, 5.1.2.2, 5.1.2.3				N.A.
5.1.2.1, 5.1.2.2, 5.1.2.3				N.A.
<b>Valutazione ambientale dei fornitori</b>				
1.4, 3.2, 4, 5, 6				N.A.
6.3				N.A.
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.	N.A.
<b>Occupazione</b>				
1.4, 3.2, 4, 5, 6				N.A.
6.1.1				N.A.
4.4				N.A.
6.1.1				N.A.
<b>Gestione del lavoro e delle relazioni sindacali</b>				
1.4, 3.2, 4, 5, 6				N.A.
4.4				N.A.

GRI STANDARD/ OTHER SOURCE	INFORMATIVA	SDG#
Salute e sicurezza sul lavoro		
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
Formazione e istruzione		
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
Diversità e pari opportunità		
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
Non discriminazione		
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			STANDARD DI SETTORE N.
	INFORMATIVA OMESSA	MOTIVO	SPIEGAZIONE	
1.4, 3.2, 4, 5, 6				N.A.
6.4, 6.4.1				N.A.
6.4, 6.4.1, 6.7				N.A.
6.4				N.A.
6.4				N.A.
6.4				N.A.
4.4, 6.4				N.A.
6.4, 6.4.1, 6.7				N.A.
6.4				N.A.
6.4.1				N.A.
6.4.1				N.A.
1.4, 3.2, 4, 5, 6				N.A.
6.2				N.A.
6.2				N.A.
6.2				N.A.
1.4, 3.2, 4, 5, 6				N.A.
6.1.1				N.A.
6.1.1				N.A.
NR		Non applicabile	Non materiale per assenza di episodi di tal tipo	N.A.

GRI STANDARD/ OTHER SOURCE	INFORMATIVA	SDG#
Libertà di associazione e contrattazione collettiva		
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
Lavoro minorile		
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
Lavoro forzato o obbligatorio		
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
Pratiche di sicurezza		
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
Diritti delle popolazioni indigene		
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
Comunità locali		
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	1, 2
	413-2: Operazioni con rilevanti impatti effettivi e potenziali sulle comunità locali	
Valutazione sociale dei fornitori		
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
Politica pubblica		
GRI 3: Material Topics 2021	3-3 Gestione dei temi materiali	
GRI 415: Politica pubblica 2016	415-1: Contributi politici	16

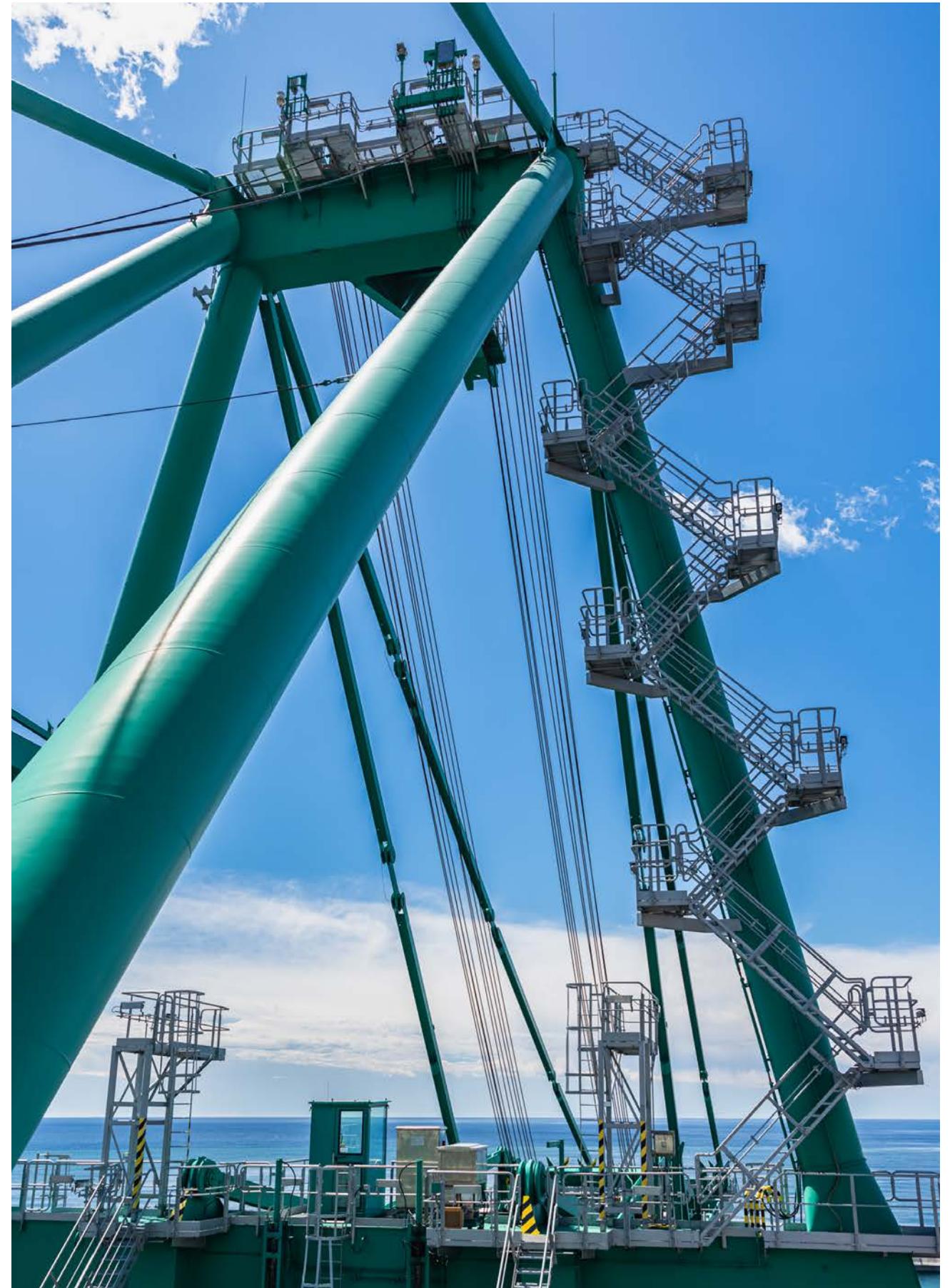
POSIZIONE	OMISSIONI			STANDARD DI SETTORE N.
	INFORMATIVA OMESSA	MOTIVO	SPIEGAZIONE	
				N.A.
NR		Non applicabile	Non materiale per il quadro normativo in cui sono inseriti i terminal	N.A.
				N.A.
NR		Non applicabile	PSA Italy non ha sedi operative dislocate in Paesi che ricorrono al lavoro minorile	N.A.
				N.A.
NR		Non applicabile	PSA Italy non ha sedi operative dislocate in Paesi che ricorrono al lavoro forzato o obbligatorio	N.A.
				N.A.
NR		Non applicabile	PSA Italy non ha sedi operative dislocate in Paesi che operano in violazione del rispetto dei diritti umani	N.A.
				N.A.
NR		Non applicabile	PSA Italy non ha sedi operative dislocate in Paesi che operano in violazione del rispetto dei popoli indigeni	N.A.
				N.A.
1.4, 3.2, 4, 5, 6				N.A.
3.1, 4.3				N.A.
3.1, 4.3				N.A.
				N.A.
1.4, 3.2, 4, 5, 6				N.A.
6.3				N.A.
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	N.A.
				N.A.
NR		Non applicabile	Non materiale, collegato al topic GRI 207	N.A.

GRI STANDARD/ OTHER SOURCE	INFORMATIVA	SDG#
Salute e sicurezza dei clienti		
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
Marketing ed etichettatura		
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
Privacy dei clienti		
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

POSIZIONE	OMISSIONI			STANDARD DI SETTORE N.
	INFORMATIVA OMESSA	MOTIVO	SPIEGAZIONE	
1.4, 3.2, 4, 5, 6				N.A.
6.4				N.A.
6.4				N.A.
				N.A.
NR		Non applicabile	Non applicabile alla tipologia di servizio erogata dai terminal	N.A.
NR		Non applicabile	Non applicabile alla tipologia di servizio erogata dai terminal	N.A.
NR	a.	Informazioni non disponibili/ incomplete	Non rendicontato per attuale indisponibilità di dati specifici	N.A.
1.4, 3.2, 4, 5, 6				N.A.
1.4				N.A.

# 7.2 TEMI NON GRI

TEMI NON GRI	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.	2.1
INNOVATION & TECHNOLOGY	Innovare e sfruttare la tecnologia per guidare la digitalizzazione, creando operazioni più efficienti e sostenibili.	3.1
SUSTAINABLE PORT 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
WATER USE AND POLLUTION	Garantire un uso efficiente dell'acqua e una gestione responsabile dello scarico delle acque reflue.	5.1
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.	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 PROJECT LEADER

Per informazioni, commenti, richieste o osservazioni sui contenuti del report di sostenibilità 2023 di PSA Italy potete scrivere alle funzioni preposte inviando una lettera o e-mail ai seguenti contatti:

[Paola Cavassa](#) e [Tiziana Gianuzzi](#)  
**Sustainability Compliance Coordinators**  
Calata Sanità, Palazzina Uffici  
16126, Genova

PSA-Italy-SustainabilityReporting@  
globalpsa.com  
[www.psaitaly.com](http://www.psaitaly.com)