



Bilancio di Sostenibilità 2024



Indice

LETTERA AGLI STAKEHOLDER	3
1. IL GRUPPO SAPIR	8
1.1 Storia ed evoluzione del Gruppo SAPIR	9
1.2 Struttura di governo e assetto organizzativo	16
1.3 Etica, integrità e trasparenza	19
1.4 Approccio alla sostenibilità	21
2. LA CREAZIONE DI VALORE CONDIVISO	23
2.1 Performance economica e distribuzione del valore	24
2.2 Valorizzazione del patrimonio	25
2.3 Progettualità e investimenti per il miglioramento delle infrastrutture portuali	26
3. LA RESPONSABILITÀ VERSO I CLIENTI	29
3.1 Affidabilità e qualità dei servizi	30
3.2. Innovazione e digitalizzazione dei servizi	31
3.3. Rapporto con i clienti e customer satisfaction	35
4. LA RESPONSABILITÀ AMBIENTALE	36
4.1 Politiche di gestione ambientale	37
4.2 Energia ed emissioni	39
4.3 Consumi e modalità di gestione della risorsa idrica	40
4.4 Gestione responsabile delle merci	42
4.5 Gestione dei rifiuti	44
5. LA RESPONSABILITÀ VERSO I DIPENDENTI	45
5.1 Politiche di gestione del personale	46
5.2 Formazione e sviluppo dei dipendenti	48
5.3 Salute e sicurezza sul luogo di lavoro	49
5.4 Parità di genere	52
6. LA RESPONSABILITÀ SOCIALE	53
6.1. Legame con la comunità locale	54
6.2. Comunicazione digitale	56
6.3. La catena di fornitura e l’impatto sul territorio	56
7. INDICATORI DI PERFORMANCE	57
7.1 Sostenibilità ambientale	58
7.2 Sostenibilità sociale	63
7.3 Relazioni con le comunità locali	68
8. NOTA METODOLOGICA	69
9. INDICE DEI CONTENUTI GRI	70

Lettera agli Stakeholder



Lettera agli Stakeholder

L'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024 è il sesto di pubblicazione del Bilancio di sostenibilità del Gruppo SAPIR.

Nel 2024 il Gruppo ha continuato ad ottenere prestazioni economiche decisamente apprezzabili frutto dello sforzo profuso ancora una volta da tutti i collaboratori che continuano a dimostrare grande professionalità, impegno ed interesse. Alcune categorie merceologiche hanno continuato a soffrire non poco, specie le rinfuse solide, stante i luoghi di loro provenienza e le condizioni geopolitiche di tali aree.

Le condizioni ivi esistenti, invece di migliorare come tutti auspicavano, si sono ulteriormente deteriorate.

Si registra il fatto che la nuova amministrazione americana che ipotizzava soluzioni, ancora prima del suo insediamento, ha invece introdotto elementi geopolitici ed economici che hanno creato non pochi problemi quali i dazi, le cui condizioni hanno iniziato e continuano a perturbare fortemente i mercati a livello planetario.

L'Unione Europea si dimostra debole ed incerta come deboli ed incerte sono le maggiori economie europee, prime fra tutte la Germania, la quale, nonostante il cambio di Governo, pare stentare a riprendersi.

In queste condizioni di contesto gli elementi caratterizzanti la responsabilità sociale delle imprese verso i loro stakeholder sembra perdere di importanza.

Così però non è.

In momenti di gravi tensioni il Gruppo SapiR ha però ritenuto, nel suo complesso, di non perdere mai di vista gli assi cardinali che lo legano ai propri stakeholders proprio per far comprendere la vicinanza e l'interesse a risultati che, pur partendo dall'imprescindibile risultato economico, continuano a rappresentare i nostri valori: nonostante le difficoltà di approvvigionamento di materiali il Gruppo ha continuato ad investire in uomini e donne e in equipment con beneficio di persone, imprese dell'indotto e ambiente.

In tempi normali, l'andamento economico di un'attività si può analizzare rapportandolo e confrontandolo con le oscillazioni del mercato, con la capacità dell'impresa di adattarsi e di fare evolvere la sua visione nell'interesse degli stakeholder.

Gli anni passati e quello conclusosi, cui si riferisce questo bilancio, possono essere invece letti in relazione ad eventi anomali che hanno creato ed influenzato in maniera profonda i mercati. Gli eventi attuali e le previsioni future suggeriscono che questa non è una crisi da cui i mercati si riprenderanno semplicemente tornando allo stato precedente la pandemia. Sembra che sia in atto un significativo rivolgimento nei settori strategici, uno che altererà radicalmente il panorama economico mondiale e le sue prospettive.



Intendiamo riferirci alla ridislocazione delle aree di influenza con la creazione di aree diverse rispetto a quelle note sino all'ultima decade del secolo scorso, alla competizione USA - Cina, al permanere del conflitto russo ucraino, all'ampliamento del fronte mediorientale con l'estensione anche ad altra teatri di guerra coinvolgendo in questi anche paesi dotati di armi nucleari, al permanere delle condizioni di criticità nel sud del mar Rosso, alla debolezza europea, alle criticità evidenziatesi in alcuni paesi trainanti interessanti soprattutto per l'Italia. A questo quadro si aggiungano una pericolosa rincorsa agli armamenti che corre il rischio di drenare risorse, una corsa sempre più veloce al

primato nella AI, alla corsa per il primato nell'utilizzo dello spazio extraterrestre funzionale alla ricerca e affermazione del primato militare e non finalizzata allo sfruttamento che l'esplorazione dello spazio potrebbe offrire. Quanto accade continua a scuotere il mondo fino alle sue fondamenta, genera possibili pericolose evoluzioni, lo disarticola e lo riaggrega secondo nuovi criteri che possono portare a ulteriori tensioni mettendo in crisi i liberi commerci e la auspicata convivenza pacifica tra culture e sistemi se pure diversi tra loro. Le aree interessate appartengono alle zone più importanti per i commerci operati dal Gruppo: Middle East, Far East, East Med e Northern Africa.



Lettera agli Stakeholder

Sarebbe velleitario pensare che il Gruppo Sapis possa anche solo minimamente influire su questi eventi, ma si conferma ancora una volta che, nell'interesse dei propri stakeholder, sia necessario procedere nella ricerca di modelli di impresa flessibili pronti a cogliere e interpretare i segnali che si producono e si colgono sul mercato in tempi enormemente più brevi rispetto al passato.

La capacità di reazione crediamo sia diventato una caratteristica molto importante dell'attività di impresa nell'interesse dei propri stakeholder.

La redazione del Bilancio, di questo particolare Bilancio, è indissolubilmente legata alla visione strategica dell'agire e della collocazione sul mercato del Gruppo.

L'impegno sotteso all'elaborazione di un documento sempre più dettagliato, come quelli che via via si sono seguiti, mette tutta l'organizzazione di fronte alla responsabilità di migliorare i metodi di raccolta e rendicontazione dei dati e di esaminarne l'andamento in funzione degli obiettivi che ci si propone di raggiungere.

Già solo questo aiuta a creare una diversa conoscenza da parte di tutti i collaboratori alla struttura.

La redazione di questo bilancio una volta diffuso diventa un momento di crescita complessiva collettiva.

Alcuni temi che parevano valutabili come

ostacoli stanno diventando oggetto di apprezzamento perché se comprendono le finalità e i miglioramenti che essi possono apportare.

Ad esempio il tema della realizzazione del sistema fognario impattante sotto il profilo dei costi e sotto quello delle difficoltà create all'azione operativa, ha dimostrato di essere stato correttamente declinato. Durante gli eventi atmosferici calamitosi verificatisi nel 2024 questo ha preservato il patrimonio aziendale dalla ingressione e ha consentito lo smaltimento di quantità di acqua altrimenti destinate a ristagnare e a rendere se non impossibile almeno molto più difficoltosa l'operatività.

Ciò conferma la necessità di porre in essere azioni strategiche necessitano di una programmazione pluriennale di cui solo nel tempo si possono apprezzare gli effetti, non sempre peraltro quantificabili esattamente. A questo proposito vogliamo comunque evidenziare che gli sforzi profusi negli anni passati comincino a trovare riscontri decisamente positivi da parte di clienti o di potenziali tali.

Questi dimostrano di apprezzare la politica seguita dal Gruppo per dotarsi di strumenti di verifica e controllo come ad esempio le norme Uni Iso le quali diventano uno strumento di reciproca conoscenza tra Gruppo e clienti o potenziali clienti.

Nel corso dell'esercizio 2024 è proseguito ed è stato concluso il riempimento del primo stralcio dell'area Logistica 1.

La circostanza riveste notevole importanza per il Gruppo, per l'intero porto e, soprattutto, per la comunità ravennate.

Il primo è che il riempimento comporta il fatto che l'area sia nella disponibilità di Sapis in particolare e del Gruppo in generale per le future attività a proposito delle quali si stanno facendo varie ipotesi che potrebbero comportare l'apertura di nuove tipologie di business per la società e il gruppo con il coinvolgimento di ulteriori operatori. Poi il riempimento dell'area rende più prossima l'apertura della seconda via di accesso al porto elemento di sicurezza fondamentale nell'interesse di tutta la comunità e da tutti un poco invece dimenticato.

Esistono due effetti ambientali anche se è difficile misurarne la portata.

Si tratta di due effetti positivi per l'ambiente e per l'intera comunità portuale - e non - ravennate.

Il primo dato da fare notare è la messa in sicurezza di un numero di metri cubi di rifiuti non speciali provenienti da altra cassa di colmata non più in proprietà di Sapis che trovano il loro destino finale e per i quali si giunge all'end of waste in maniera totalmente legittima.

Lettera agli Stakeholder

Esiste poi un'altra opportunità che è stata colta in questo modo.

Il materiale proviene e libera un'area destinata all'impianto di soil washing rendendone possibile la realizzazione.

In tale modo il porto, la sua comunità e più in generale l'intera comunità ravennate trarranno beneficio dalla possibilità di manutentare i fondali del canale.

L'azione su un bene della Sapis diventa quindi un fatto che porta benefici complessivi alla comunità nel suo complesso in quanto soddisfa diversi interessi e più precisamente quelli della società, dei suoi soci e lavoratori e dell'intero Gruppo, quelli dei clienti e fornitori che sono e saranno sempre più interessati alla ulteriore trasformazione e all'utilizzo delle aree, quello della comunità sotto il profilo ambientale per la trasformazione del destino delle aree e per quanto riguarda l'avvicinarsi della realizzazione del secondo varco fondamentale per la sicurezza.

Un impatto sulla comunità, questo, che comincia già ad essere valutabile ma che, pur con tutta la possibile prudenza, significa un intervento multifunzionale di notevole importanza forse ancora non adeguatamente compreso nella sua complessiva portata.

Con poco clamore e con molta concretezza si sono raggiunti, con questo unico fatto, alcuni obiettivi molto importanti.

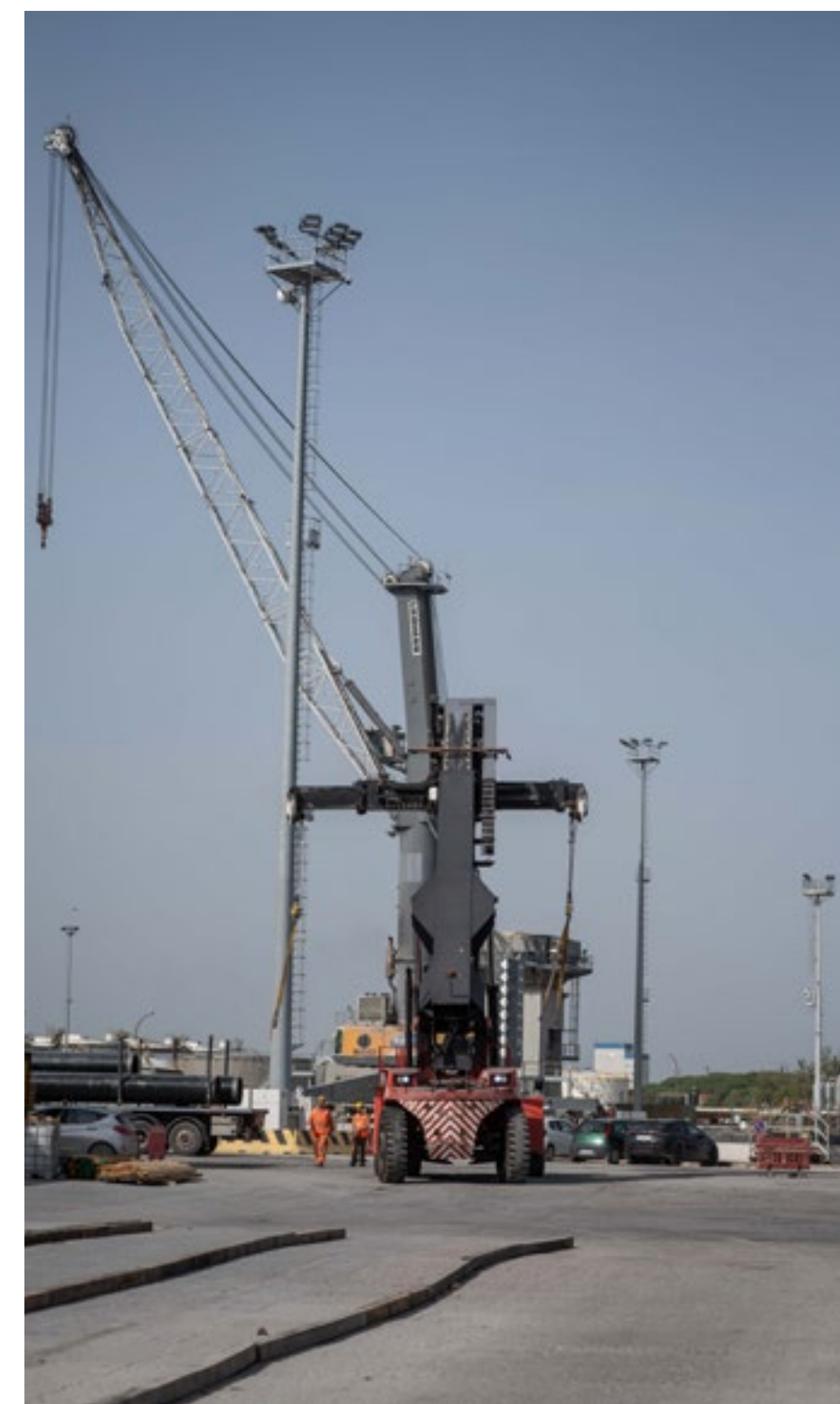
Un altro ambito che riteniamo opportuno

indicare in questa lettera e sul quale abbiamo puntato è quello dell'innovazione tecnologica. Sono continuati gli investimenti sulle tecnologie informatiche, continuando nella disamina dei singoli processi organizzativi e immaginando i miglioramenti che, caso per caso, una idonea soluzione informatica avrebbe potuto apportare. Su tali basi come si è anticipato lo scorso anno è stato redatto un piano pluriennale di potenziamento dell'infrastruttura di Information Technology, che trova nei mesi in cui viene redatto questo bilancio i suoi primi esperimenti e test in attesa di poterne fare una prima dimostrazione pratica che si dovrebbe realizzare in corso di esercizio.

Anche in questo caso la realizzazione di questo piano e delle sue implementazioni avrà diverse funzioni.

Certamente lo scopo primario è un miglioramento economico delle performance della società, ma ad esso saranno conseguenziali un miglioramento delle qualità dell'opera di tutti i dipendenti, la maggior sicurezza operativa e l'incremento della qualificazione professionale del quale immaginiamo ne possa trarre vantaggio anche un partner importante e consolidato come Compagnia Portuale.

Sempre ragionando in termini di multifunzionalità non è possibile tacere che ciò avrà ricadute positive sull'autotrasporto il quale dovrebbe essere il primo a trarre vantaggio potendo accedere in modo programmato ad un



terminal meno congestionato, con risparmio di CO₂ nell'interesse dei trasportatori e degli operatori del terminal.

Sicuramente ne trarranno vantaggio i frequentatori del porto che si troveranno ad operare in condizioni migliori (minor usura manto stradale e quindi minori costi per danni ed usure anomale).

Ne trarranno vantaggio i clienti, primi fra tutti gli spedizionieri, ma anche i clienti finali della merce che avranno la possibilità di controllare lo stato della spedizione della loro merce, potendo quindi addivenire a risparmio di tempi.

La digitalizzazione comporterà anche una



diversa gestione degli accessi che saranno sottoposti ad un nuovo centro di controllo e accettazione che sostituirà quello attuale e oramai vetusto non più idoneo a svolgere le funzioni in modo celere e consono alle modificate esigenze.

Si tratta, anche in questo caso, di un percorso lungo e complesso che consentirà, a regime, di gestire in un'unica piattaforma tutte le attività aziendali e financo del Gruppo con notevole incremento sia della sicurezza sul lavoro sia della sicurezza intesa come protezione da atti intenzionali che potrebbero danneggiare persone o cose.

Lettera agli Stakeholder

Per quanto riguarda la sicurezza, nell'ultimo triennio si è registrato un numero molto contenuto di infortuni, alcuni peraltro derivati da inciampi e nessuno dei quali classificabile grave. Le società del Gruppo hanno mantenuto tutte le certificazioni e attestazioni esistenti, sottolineando il loro continuo impegno verso questi standard.

Come si anticipava la visione prospettata induce a ritenere che esse diventeranno sempre più importanti soprattutto se, come si è spiegato all'inizio, il Gruppo dovrà agire in nuovi mercati e farsi conoscere da nuovi clienti.

L'essere dotato di certificazioni di particolare interesse (ad esempio la UNI ISO 45000) fa comprendere immediatamente ai potenziali partner come operi la società.

La più recente indagine di customer satisfaction, somministrata ai clienti nel 2023, ha evidenziato un livello di valutazione media del 3,61%, ovvero molto vicino al massimo del punteggio assegnabile, pari a 4 e corrispondente a "molto buono".

Sul rapporto con la comunità locale vogliamo rimarcare due scelte che caratterizzano il nostro mandato.

La preferenza accordata, a parità di garanzie offerte, a fornitori della provincia o quantomeno di ambito regionale, cui va la stragrande maggioranza della spesa sostenuta per approvvigionamenti e investimenti. Per il solo 2024 si è trattato di 51 milioni di euro cui vanno aggiunte, nel pesare l'impatto economico del Gruppo sul territorio, varie altre voci a partire dalle retribuzioni dei dipendenti (14 milioni di euro) e da larga parte dei dividendi distribuiti agli azionisti pubblici e privati.

L'altra è la stretta collaborazione con Scuola, Università, Formazione.

Un lavoro avviato per motivazioni prevalentemente etiche, legate alla nostra storia e all'importante partecipazione pubblica all'azionariato, e che col tempo sta cominciando a dare anche risultati tangibili, col proficuo inserimento negli organici del Gruppo di giovani conosciuti e apprezzati in occasione di stage e tirocini.

È poi cominciata una attività di formazione di nuovi assunti con programmi ad hoc che si è concordata con i vari istituti di formazione della nostra Provincia.

L'esigenza è particolarmente sentita in quanto stante la evoluzione dei processi operativi si discosta sempre più dalla vecchia concezione di lavoratore portuale per avvicinarsi sempre di più a quella di operatore tecnologicamente evoluto in processi produttivi telematici conforti connotati tecnologici.

Sentiamo giusto riprendere la dichiarazione conclusiva della lettera dello scorso anno essendo assolutamente corretto ed attuale il contenuto.

Ci saranno sempre forze di resistenza al cambiamento, sia interne che esterne, ma dobbiamo compiere ogni sforzo perché il nostro Gruppo rimanga competitivo e dia risposte adeguate e tempestive alle sfide che il mondo moderno continua a proporre.

Non dobbiamo temere che sia questa la strada giusta: alcuni primi, forse ancora piccoli, segnali ce lo stanno dicendo e noi dobbiamo imparare a saperli cogliere e interpretare.

Anche per questo, ma non solo per questo, abbiamo sempre più bisogno un rapporto franco e costruttivo con tutti i nostri stakeholder.

Per questo il Consiglio, e tutti i collaboratori hanno operato cosa per la quale, come Presidente e Amministratore Delegato, formuliamo a tutti loro i nostri più sentiti ringraziamenti rivolgendo a tutti coloro i quali questa lettera è destinata ad essere dispensatori di preziosi suggerimenti per il futuro della società.



Riccardo Sabadini

PRESIDENTE
SAPIR S.p.A.

Mauro Pepoli

AMMINISTRATORE DELEGATO
SAPIR S.p.A.

1.

Il Gruppo Sapir



Il Gruppo Sapi

1.1 Storia ed evoluzione del Gruppo SAPIR

La Società Porto Intermodale Ravenna S.p.A. – S.A.P.I.R. (di seguito anche SAPIR) fu costituita il 28 giugno 1957, con il compito di progettare, costruire e sviluppare il porto di Ravenna; i soci fondatori furono ANIC (Gruppo ENI), Camera di Commercio e Serafino Ferruzzi che ebbero un deciso incoraggiamento da parte del Ministro del Tesoro. Alcuni mesi dopo il Comune di Ravenna entrò nel capitale azionario della SAPIR, seguito negli anni successivi dalla Provincia di Ravenna e dalla Regione Emilia-Romagna. Fin dagli inizi, quindi, c'è stata una rilevante partecipazione pubblica, che rimane tuttora.

Le opere interne di realizzazione delle infrastrutture iniziarono nel 1963 con l'escavazione del canale e il banchinamento dell'area San Vitale e procedettero spedite; l'avanzamento dei lavori fu accompagnato da un graduale incremento di traffici, poiché si rendeva possibile l'attracco a navi di sempre maggiore tonnellaggio; il 3 luglio 1971 si ebbe la manifestazione ufficiale d'inaugurazione del porto.

La storia di SAPIR coincide per oltre un trentennio con quella del porto di Ravenna, che la Società ha costruito e gestito, portandolo a risultati agli inizi impensabili.

Nel 1994, con la legge istitutiva delle Autorità Portuali che hanno assunto tutte le funzioni d'interesse pubblico in materia portuale, SAPIR, vista attenuarsi la sua attività d'indirizzo e pianificazione del porto, si è dedicata alla gestione delle proprie aree e all'ulteriore sviluppo dell'attività terminalistica.

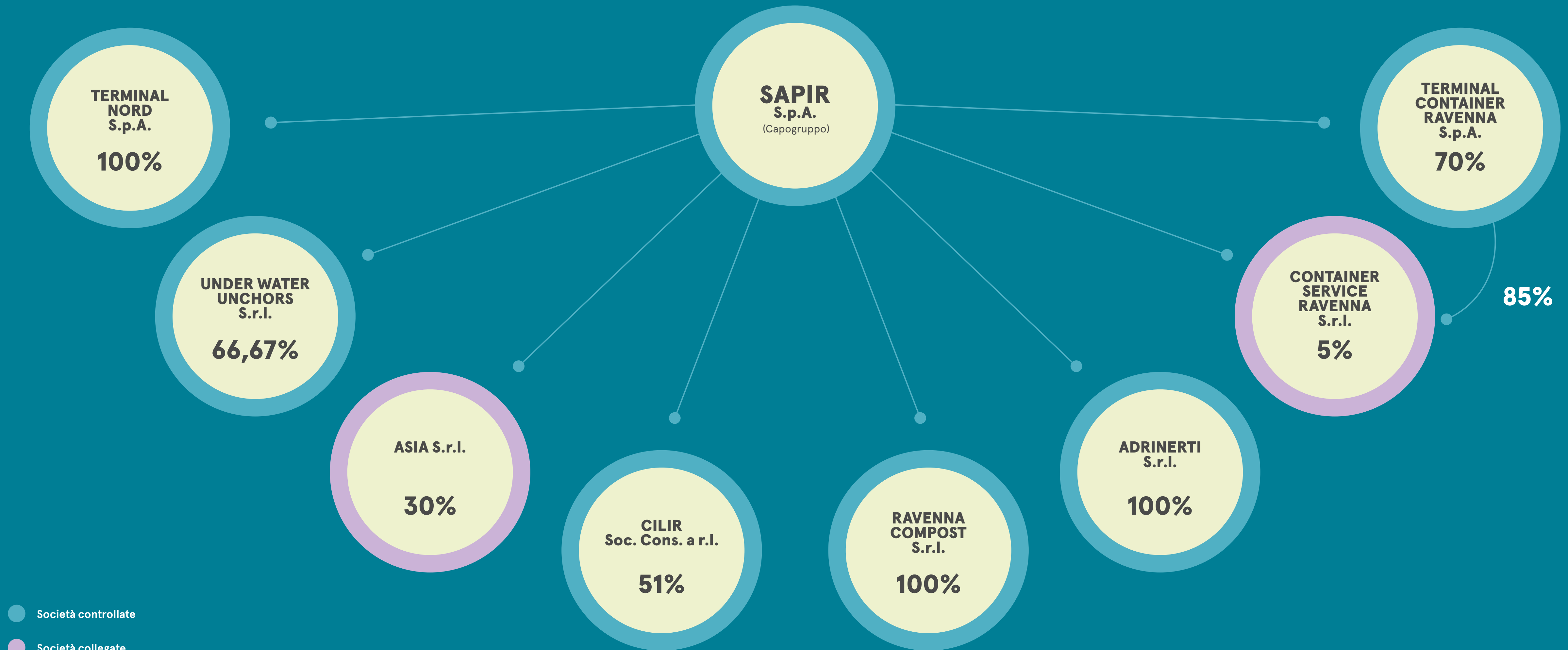
Nel corso degli anni il Gruppo ha acquisito, tramite la fondazione o acquisizione di aziende, tecnologie e competenze che possono essere utilizzate, anche in partnership con altri soggetti, nella realizzazione di terminal merci e passeggeri, nonché nello sviluppo di aree e infrastrutture per la logistica.

Ad oggi, il Gruppo SAPIR rappresenta la più importante realtà imprenditoriale del porto di Ravenna, operativa nei settori general cargo, pezzi speciali e carichi eccezionali, liquidi, container, nonché in quello dei servizi alla portualità: ingegneria, logistica delle operazioni terminalistiche e infrastrutture portuali.



Struttura del Gruppo al 31 dicembre 2024

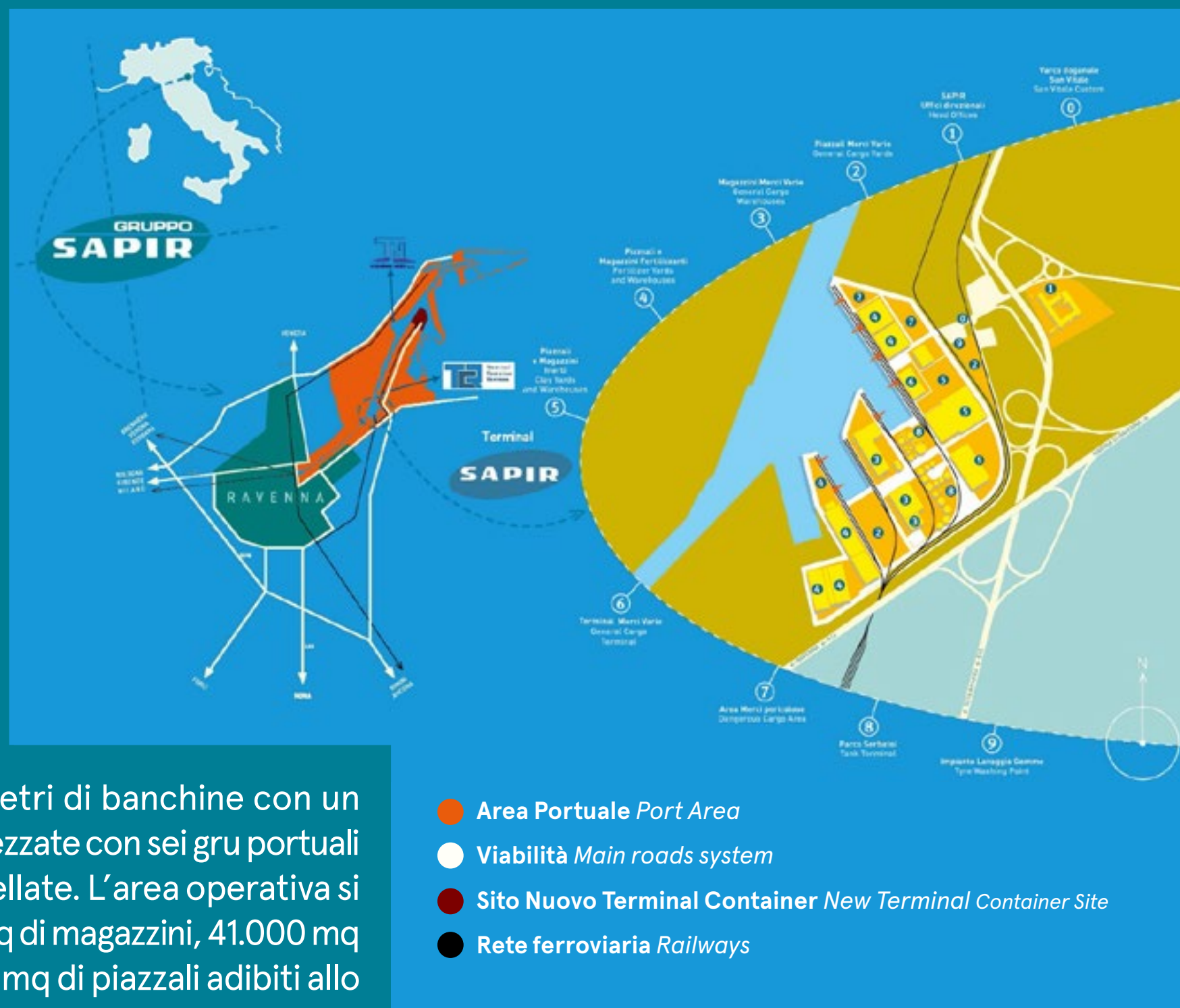
Il Gruppo è composto dalle seguenti società:



Il Gruppo Sapir

SAPIR S.p.a.

Porto Intermodale Ravenna S.p.A. – S.A.P.I.R., la Capogruppo, gestisce il principale Terminal Operator del Porto di Ravenna e uno dei più grandi in Italia. Ha sede legale e amministrativa in via G.A. Zani, 1 Ravenna, sede operativa in via Darsena San Vitale, 121 Ravenna. Dispone di un'area di 445.000 mq con 1.600 metri di banchine con un fondale di 10,50 metri, attrezzate con sei gru portuali di portata fino a 200 tonnellate. L'area operativa si compone di circa 67.000 mq di magazzini, 41.000 mq di aree coperte e 223.000 mq di piazzali adibiti allo stoccaggio delle merci e di un Parco Serbatoi con capacità di stoccaggio di 84.000 mc. SAPIR dispone di un parco di mezzi operativi altamente performanti per le movimentazioni di piazzale e magazzino e per il trasferimento delle merci, che consentono di garantire rese elevate per tutte le tipologie di merce trattate, anche con l'ausilio delle più moderne tecnologie informatiche. A servizio del terminal vi è un'organizzata rete ferroviaria di 11 Km di binari. Il complesso SAPIR è in grado, anche grazie a personale esperto e specializzato, di garantire la massima efficienza nella movimentazione e nello stoccaggio di fertilizzanti, inerti, ferrosi, impiantistica e liquidi.



ATTUALMENTE LE PRINCIPALI ATTIVITÀ SONO:

PROJECT CARGO

Il terminal SAPIR è dotato tra l'altro di due gru Liebherr 600 dalle altissime prestazioni: 208 tonnellate di portata, sbraccio di 58 metri, cabina a 30 metri di altezza, cinque in più rispetto allo standard.

SAPIR è perciò in grado, operando con gru in abbinata, di sollevare pezzi anche oltre le 400 tonnellate di peso. Riguardo la movimentazione di pezzi di peso e dimensioni eccezionali è il **top terminal in Adriatico**, poiché fornisce il servizio in totale autonomia mentre in altri porti è necessario utilizzare navi heavy lift. In ragione dell'elevata disponibilità di spazi attrezzati per lo stoccaggio e delle sue dotazioni infrastrutturali, il terminal può movimentare colli di peso e dimensioni eccezionali (general cargo e project cargo), sia con l'imbarco "in tradizione" che su navi ro-ro.

Gli ampi piazzali offrono ai clienti la possibilità di procedere in loco anche all'esecuzione, in opera, di attività di cantieristica e all'assemblaggio dei componenti destinati all'imbarco.

FERROSI

Il terminal è in grado di movimentare annualmente fino a 700 mila tonnellate di materiale ferroso (lamiera, tubi, coils, ecc.). **SAPIR ha una primaria specializzazione nella movimentazione e imbarco di tubi e impianti destinati alle operazioni offshore.** Il terminal può fornire ai clienti il servizio di controllo radiometrico dei coils sbarcati, prima dello sdoganamento.



PARCO SERBATOI

Il Parco Serbatoi ha una capacità complessiva di stoccaggio di **84 mila mc** e dispone di accosti attrezzati per lo sbarco in serbatoio di liquidi alimentari, liquidi ad uso zootecnico, oli vegetali, liquidi chimici quali soda caustica e acido fosforico; è inoltre dotato di specifiche pipeline in grado di effettuare lo sbarco di liquidi direttamente in autocisterna. Sulla base delle proporzioni/ricette fornite dai clienti, al Parco Serbatoi vengono effettuate attività accessorie di miscelazione primaria delle merci fino alla composizione di veri e propri mangimi.

RINFUSE

Il terminal è in grado di **movimentare annualmente fino a 1 milione di tonnellate di argille e altri inerti, 500 mila tonnellate di fertilizzanti e altre rinfuse.** La posizione geografica del Porto di Ravenna è strategica per il rifornimento via mare delle materie prime necessarie al comprensorio ceramico emiliano delle province di Reggio Emilia e Modena. Le merci sono sbarcate con gru portuali e trasferite, tramite vettori interni, nei piazzali di stoccaggio, dove si provvede anche a eseguire le prime lavorazioni di frantumazione e miscelazione richieste dai clienti. Su domanda viene effettuato anche il confezionamento dei big bags.

Il Gruppo Sapir



TRASPORTO FERROVIARIO

SAPIR gestisce per conto dei propri clienti il trasporto via ferrovia delle merci (soprattutto inerti e ferrosi), disponendo di **11.000 metri di binari** a servizio del terminal. La Società espleta le pratiche riguardanti il carico e scarico, la compilazione dei documenti e la prenotazione dei carri. Negli anni i quantitativi di merci trasportate via ferrovia hanno registrato un costante aumento. Grazie all'utilizzo di "casce mobili" per il trasporto di rinfuse, anziché dei tradizionali vagoni ferroviari, si è superata un'operazione intermedia di carico/scarico con significativi benefici nei tempi di trasferimento delle merci alla destinazione finale.

TERMINAL NORD S.p.A.

Terminal Nord S.p.A., Società del Gruppo SAPIR, gestisce un'area di circa 70.000 mq, che dispone di **440 metri** di banchina di accosto con fondali da **11,50 metri**.

Il terminal è specializzato in operazioni di sbarco e movimentazione di argilla e feldspati, con possibilità di fornire servizi di miscelazione, frangizollatura, confezionamento e sconfezionamento dei big bags.

Le operazioni portuali sono garantite da cinque gru mobili con portata fino a 140 tonnellate, attrezzate con benne da 23 mc in grado di sviluppare eccellenti rese di sbarco.

Grazie ai recenti investimenti in equipment, il terminal sta diversificando la propria attività con traffici di merce varia e project cargo. L'area di stoccaggio comprende un piazzale da **34.000 mq**, un magazzino da **5.000 mq** e un'area coperta da **12.000 mq**.

La rete ferroviaria interna consente, con **1.300 metri** di binari, di spedire via ferrovia circa 500.000 tons/anno di merce, con notevole risparmio per i clienti. Il terminal vanta un'infrastruttura IT tra le più moderne che, fra l'altro, permette ai clienti la gestione on-line delle merci in giacenza.



Il Gruppo Sapis

TERMINAL CONTAINER RAVENNA S.p.A. – T.C.R.

T.C.R. S.p.A. rappresenta il Terminal Container del Porto di Ravenna, un'infrastruttura strategica attiva dal 2001 che da oltre vent'anni costituisce il principale gateway per lo scambio delle merci containerizzate tra l'Adriatico, il Mediterraneo orientale e l'Europa continentale.

Situata nel cuore dell'Emilia-Romagna – regione che contribuisce a oltre il 10% del PIL nazionale – T.C.R. si posiziona come snodo logistico fondamentale che facilita una molteplicità di connessioni marittime e intermodali, rappresentando un punto di riferimento per tutti gli operatori della supply chain internazionale.

La Società è partecipata dal **Gruppo SAPIR** (70%) e dal **Gruppo Contship Italia** (30%), con sede operativa in via Classicana 105, Ravenna. Questa partnership garantisce solidità finanziaria e competenze tecniche specializzate nel settore logistico-portuale.

Il terminal dispone attualmente di:

- **Area operativa:** 250.000 metri quadrati
- **Banchina:** 670 metri lineari
- **Fondali:** già pronti a -11,50 metri (completati nella prima fase dell'Hub portuale nel 2024)
- **Capacità di movimentazione:** 380.000 TEU annui

Nel nostro impegno per l'eccellenza operativa, nel corso degli ultimi anni abbiamo completato

significativi investimenti in attrezzature portuali: **Nuova gru Ship to Shore:** L'acquisizione di una gru di ultima generazione del valore di 8,5 milioni di euro, capace di:

- Movimentare merci heavy-lift
- Operare su navi con 18 file di container
- Sbraccio di 50 metri
- Capacità di sollevamento di 60 tonnellate (sotto spreader) e 70 tonnellate (a gancio)

Questo investimento si aggiunge agli investiti nel 2017, portando la nostra dotazione a **nove gru ad alte prestazioni:** quattro in banchina, tre in area export e due sui binari ferroviari.

Il nostro raccordo ferroviario interno comprende **cinque binari da 420 metri ciascuno**, garantendo connessioni settimanali strategiche con:

- **Marzaglia:** per il comparto ceramico emiliano
- **Milano** (Melzo e Segrate): accesso rapido ai mercati del centro e nord Europa tramite l'inland terminal
- **Segrate**

SERVIZI A VALORE AGGIUNTO

La forza di T.C.R. risiede nella gamma completa di servizi specializzati, supportati da moderne tecnologie informatiche per la gestione operativa in tempo reale:

- Movimentazione e stoccaggio prodotti deperibili e IMDG (International Maritime Dangerous Goods Code)
- Consolidamento e deconsolidamento carichi



- Manutenzione container standard e refrigerati
- Supporto operazioni Project Cargo e merci rotabili
- Servizi di controllo qualità e campionamento per merci destinate all'alimentazione umana e animale

Grazie al supporto dell'Autorità di Sistema Portuale, abbiamo rinnovato uffici e laboratori, disponendo di strutture dedicate alla Sanità Marittima e al PED (Punto di Entrata Designato) per il controllo delle merci alimentari, garantendo i più alti standard di sicurezza e qualità.

PROGETTI DI SVILUPPO FUTURO

Nuovo Terminal Container: T.C.R. ha in progetto la realizzazione di un nuovo terminal su un'area di 360.000 metri quadrati con:

- Banchina di 1.000 metri lineari
- Fondali a -14,50 metri (seconda fase dell'Hub portuale)
- Obiettivo di raddoppio dei traffici containerizzati

PERFORMANCE RECENTI E PROSPETTIVE 2025

I dati più recenti mostrano una crescita significativa: TCR ha registrato un incremento del 30% nella movimentazione container a gennaio 2025 rispetto al periodo precedente, confermando il trend positivo che caratterizza l'avvio del nuovo anno.

L'arrivo di nuovi servizi marittimi, come quello di Compagnie Marittime d'Affrètement (CMA) e la Compagnie Générale Maritime (CGM) che collega l'Adriatico con Turchia e Malta, consolida il ruolo strategico del terminal nella rete logistica del Mediterraneo orientale.

Dal gennaio 2025 abbiamo implementato un nuovo sistema di accesso al terminal digitale basato su QR-Code personali, migliorando gli standard di sicurezza e digitalizzando le procedure operative, in linea con le migliori pratiche internazionali del settore portuale.

Il Gruppo Sapi

UNDER WATER ANCHORS S.r.l.

La Società è partecipata per il 66,67% da SAPIR e per il 33,33% dal dr. Cesare Melegari ed è proprietaria della macchina utilizzata per gli ancoraggi subacquei.

Dopo una serie di lavori eseguiti all'interno del porto di Ravenna dal 2012 al 2023, con il consolidamento di banchine di vari terminal del porto ravennate, la tecnologia è stata apprezzata dalla società belga SMET, esperta in consolidamento. Quest'ultima ha promosso presso il porto di Rotterdam, uno dei porti più grandi e importanti d'Europa e del mondo, la tecnologia UWA mediante una fase di test presso un terminal del porto olandese. Nel mese di novembre 2023 la macchina è stata trasportata a Rotterdam e sono stati realizzati i tiranti di test. L'operazione ha ottenuto ottimi risultati con un gran lavoro di squadra italo-belga-olandese. Gli esiti del test sono stati positivi per cui nel corso del 2024 la SMET ha proposto ad UWA l'acquisto della macchina per poter dare seguito ai futuri lavori presso il porto di Rotterdam. La macchina è stata quindi venduta a SMET e nel corso del 2025 verrà trasferita presso la loro sede in Belgio. UWA si è resa disponibile ad assistere la SMET durante i primi sei mesi di lavori in modo da fare training al loro personale e cedere definitivamente la macchina. Completata questa operazione la società verrà poi chiusa.

CONTAINER SERVICE RAVENNA S.r.l.

La Società è direttamente controllata dalla T.C.R. S.p.A. con una partecipazione pari al 85%, mentre la Capogruppo possiede una quota pari al 5%. L'attività principale è quella di riparazione container ed è accessoria alle operazioni svolte nel terminal container; nonostante la crisi economica abbia investito anche l'attività di questa società, si mantiene il buon andamento registrato fin dall'acquisizione da parte del Gruppo.

RAVENNA COMPOST S.r.l.

La Società ha come oggetto l'attività di raccolta, trattamento e lavorazione di risorse organiche provenienti dalla manutenzione del verde, finalizzata al recupero controllato ed alternativo allo smaltimento in discarica.

ADRINERTI S.r.l.

L'acquisizione, come socio unico Sapi, della società Adrinerti S.r.l. (ex Adriacal S.r.l.) a maggio 2023 ha consentito alla Sapi di soddisfare la crescente domanda di spazi destinati allo stoccaggio degli inerti destinati al polo ceramico di Sassuolo e contemporaneamente risolvere le problematiche ambientali e di sicurezza derivanti dalla progressiva saturazione dei terminal, oltre che un miglior posizionamento del Gruppo nel porto, con la possibilità di acquisire nuovi importanti clienti e un efficientamento dei costi della logistica correlata.



Il Gruppo Sapis

CILIR S.c.r.l.

Il Consorzio CILIR, costituito ad aprile 2023, nasce al fine di poter creare, con un’organizzazione comune insieme alla Sider Navi S.r.l., armatore, un vantaggio competitivo reciproco valorizzando ulteriormente le attività di servizi e le attività già esercitate dai singoli soci. L’espansione delle aree per lo stoccaggio delle merci porta a nuovi approcci e strumenti commerciali per l’acquisizione di nuovi clienti.

A.S.I.A. – ALTMANN SAPIR INTERMODAL AUTOTERMINAL S.r.l.

La società A.S.I.A. nasce ad aprile 2023 seguito di interesse da parte della società Ars Altamann, uno dei più importanti operatori della “logistica terrestre automotive” in Europa, di un’area di 12-14 ettari di piazzale attrezzato in area Trattaroli, al fine di realizzare / completare il proprio progetto “Automotive Tirreno-Adriatico”.

Il progetto è risultato molto interessante per il Gruppo Sapis anche dal punto di vista strategico dimostrando la reale fattibilità di un collegamento stabile ed efficiente via treno Germania-Porto di Ravenna oltre che una importante diversificazione merceologica dei traffici.



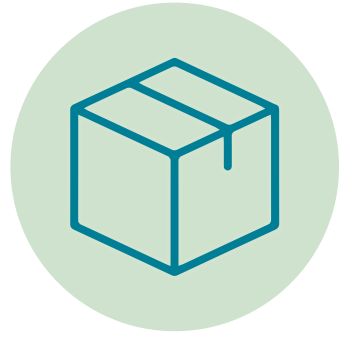
INFRASTRUTTURA DI TERRA
Capacità
Affidabilità
Collegamenti



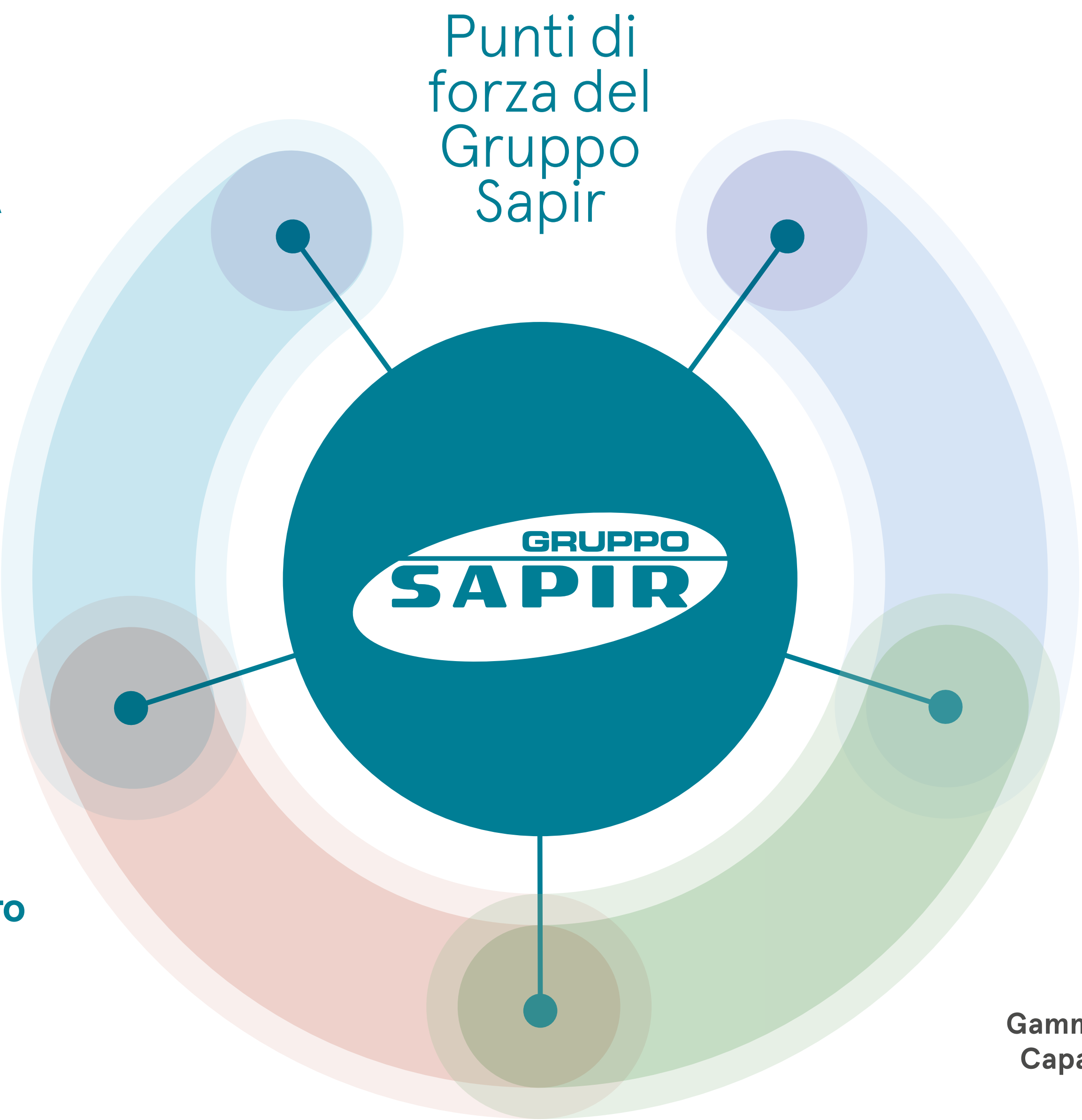
COORDINAMENTO
Efficienza
Sicurezza
Ambiente
Servizi marittimi



TERMINAL
Efficienza
Affidabilità
Convenienza
Infrastruttura
Certificazioni
Qualità
Professionalità
Know-how
Equipment
Servizi
Ambiente
Logistica digitale



STOCCAGGIO
Vicinanza al porto
Infrastruttura
Gamma di servizi offerti
Capacità di stoccaggio



Il Gruppo Sapir

1.2 Struttura di governo e assetto organizzativo

La Porto Intermodale Ravenna S.p.A. SAPIR (di seguito anche "SAPIR" o la "Capogruppo") ha adottato un sistema di governo societario orientato al rispetto della normativa vigente, alla tutela degli interessi degli Azionisti ed al controllo dei rischi di impresa. Si tratta di un sistema di regole fatte proprie e coerenti con i principi del Codice Etico del Gruppo.

Il Gruppo mira a configurare le norme di governo e un assetto organizzativo del Gruppo per consentire:

- alla Capogruppo di esercitare l'attività di direzione e coordinamento, di promuovere la gestione efficiente e la valorizzazione delle singole società e del Gruppo nel suo complesso, nell'interesse anche degli Azionisti;
- alle società del Gruppo di operare, pur nella loro autonomia, in armonia e coerenza con il modello di governo definito.

I principi cardine del Gruppo



SVILUPPO DELLE COMPETENZE, QUALE ELEMENTO FONDANTE IL MODELLO DI STANDARDIZZAZIONE DELLE COMPETENZE FUNZIONALI E DI SVILUPPO DELLE PROFESSIONALITÀ DELLE RISORSE DEL GRUPPO



ECCELLENZA OPERATIVA INTESA COME CAPACITÀ DI IMPLEMENTARE MODALITÀ OPERATIVE E STRUMENTI TECNICI ORIENTATI AL MIGLIORAMENTO CONTINUO DELLA QUALITÀ DEI SERVIZI, ALLA STANDARDIZZAZIONE E RAZIONALIZZAZIONE GESTIONALE ED AMMINISTRATIVA DEI PROCESSI AZIENDALI



CONDIVISIONE DEGLI OBIETTIVI DELLE SOCIETÀ IN CUI SI ARTICOLA L'ATTIVITÀ DEL GRUPPO



COLLABORAZIONE DA PARTE DI TUTTI NELLO SVOLGIMENTO DEI RISPETTIVI COMPITI E NELL'ADEMPIMENTO DEI PROPRI DOVERI

Il Gruppo Sapis

La struttura di Governo Societario



La struttura di corporate governance adottata dalla Capogruppo è fondata sul modello organizzativo tradizionale:

- **Assemblea degli Azionisti:** delibera in merito alle materie previste dalla legge e dallo Statuto sociale, nomina gli Amministratori, il Collegio Sindacale e la Società di Revisione determinandone il relativo emolumento;
- **Consiglio di Amministrazione** a cui è affidata la gestione della Società;
- **Collegio Sindacale** a cui è affidata l'attività di vigilanza in merito alla osservanza della legge e dello statuto, sul rispetto dei principi di corretta amministrazione ed in particolare sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile adottato e sul suo concreto funzionamento;
- **Società di Revisione** a cui compete l'accertamento della situazione patrimoniale ed economica delle imprese. Inoltre ha il compito di scoprire e identificare eventuali errori sostanziali.

Il Consiglio di Amministrazione delibera in merito alla nomina dei componenti dell'Organismo di Vigilanza, il cui compito è di vigilare sull'attuazione ed il rispetto del Codice Etico e del Modello Organizzativo. Il Consiglio di Amministrazione della Capogruppo è investito dei più ampi poteri per l'ordinaria e straordinaria amministrazione, con la facoltà di compiere tutti gli atti che ritenga opportuni per il raggiungimento dell'oggetto sociale, ad esclusione di quelli che la legge riserva all'Assemblea. L'organo definisce altresì gli indirizzi organizzativi, di controllo e strategici del Gruppo. SAPIR è amministrata da **un Consiglio di Amministrazione composto da 9 membri, dei quali 3 sono nominati**, in ragione di uno per ciascuno, dal **Comune di Ravenna**, dalla **Camera di Commercio di Ravenna** e dalla **Regione Emilia-Romagna**, a norma dell'art. 2449 del Codice Civile che resterà in carica fino all'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2024 ed è composto da 6 uomini (67%) e 3 donne (33%), di cui il 22% tra i 30 e i 50 anni e il 78% sopra i 50 anni.

Il Gruppo Sapis

I membri del Consiglio di Amministrazione al 31 dicembre 2024 sono:

NOME E COGNOME	CARICA	ESECUTIVO	NON ESECUTIVO	INDIPENDENTE
Riccardo Sabadini	Presidente	•		•
Nicola Sbrizzi	Vicepresidente	•		•
Mauro Pepoli	Amministratore Delegato	•		•
Emanuela Bacchilega	Consigliere		•	•
Enrica Barbaresi	Consigliere		•	•
Luca Grilli	Consigliere		•	•
Massimo Mazzavillani	Consigliere		•	•
Guido Ottolenghi	Consigliere		•	•
Marianna Pampanin	Consigliere		•	•

Nel 2017 la Società è stata identificata come partecipata pubblica non di controllo. A seguito di tale parere legale veniva meno il provvedimento volto a garantire la rappresentatività delle donne nei segmenti della classe dirigente di soggetti pubblici (vertici aziendali, consigli di amministrazione) attraverso la definizione di una percentuale minima di presenza femminile. Ciò nonostante la Società ha deciso di mantenere le medesime quote di rappresentanza femminile all’interno del proprio Consiglio di Amministrazione.

Questa particolare attenzione si è poi rispecchiata sulla scelta aziendale di ottenere, a marzo 2023, la certificazione della parità di genere UNI/PdR 125:2022, argomento che sarà trattato al capitolo 5.4. Tutti gli Amministratori sono in possesso dei requisiti di eleggibilità e onorabilità previsti dalla legge e dalle altre disposizioni applicabili e il Collegio Sindacale vigila in tal senso. Le competenze dei singoli Amministratori e quelle del Consiglio di Amministrazione nel suo complesso sono state ritenute adeguate, evidenziando un’appropriata conoscenza ed

esperienza in materia contabile, finanziaria e di controllo e gestione dei rischi anche di natura non finanziaria e relativi alla sfera della sostenibilità. I compensi degli Amministratori vengono definiti dall’Assemblea. All’interno dell’organizzazione ciascun responsabile di settore valuta gli impatti e i rischi della sua specifica area di interesse mantenendo aggiornati gli amministratori sul proprio operato. Relativamente alla rendicontazione delle criticità che provengono dagli stakeholder dell’azienda, queste sono gestite attraverso le singole funzioni aziendali che riportano tali informazioni agli amministratori in caso di problematiche. Il Collegio Sindacale, quale organo di controllo, è incaricato di vigilare sull’osservanza della legge e dello Statuto, sul rispetto dei principi di corretta amministrazione ed in particolare sull’adeguatezza dell’assetto organizzativo, amministrativo e contabile adottato dalla società e sul suo concreto funzionamento. L’organo è composto da tre membri: Presidente e due sindaci effettivi (più due supplenti). Il Presidente dr. Antonio Venturini, al quale si affiancano la dott.ssa Maria Grazia Penserino ed il rag. Gaetano Gentile, ha provveduto affinché i Sindaci ottenessero un’adeguata conoscenza del settore di attività in cui opera la Società, delle dinamiche aziendali e delle loro evoluzioni, dei



principi di corretta gestione dei rischi nonché del relativo quadro normativo di riferimento. Le disposizioni formali di attribuzione al personale di SAPIR S.p.A. dei poteri e/o delle autorizzazioni per operare nell’ambito delle proprie funzioni sono indicate nelle delibere del Consiglio di Amministrazione, nelle deleghe interne alle specifiche aree di attività e schematizzate nell’organigramma aziendale.

Il Gruppo Sapis

1.3 Etica, integrità e trasparenza

CODICE ETICO

Il Gruppo SAPIR fonda la propria operatività su una solida base etica costituita da valori e principi imprescindibili, contenuti nel **Codice Etico**, che promuove onestà, trasparenza, legalità e correttezza nella gestione delle attività aziendali e nei rapporti con i diversi stakeholder.

IL CODICE ETICO È DISPONIBILE SUL SITO DEL GRUPPO.

È importante segnalare che l’aspetto della sicurezza dei dipendenti del Gruppo viene previsto dal 2007 all’interno dei valori di SAPIR e già dal 6 settembre 2004, primo fra tutti i terminal portuali italiani, SAPIR ha conseguito la certificazione di Sicurezza in ottemperanza alla norma **OHSAS 18001** ed ha mantenuto negli anni la piena conformità alla stessa anche con il passaggio alla **UNI ISO 45001:2018** nell’anno 2019. Il Codice Etico, adottato da tutte le società del Gruppo, esprime i principi etici e le norme di comportamento che il Gruppo riconosce come propri. Tale documento è aggiornato costantemente con approvazione del Consiglio d’Amministrazione e condiviso con tutti i dipendenti e i diversi soggetti che interagiscono con le società del Gruppo.

RISPETTO DELLA LEGGE

Rispetto delle leggi e dei regolamenti vigenti in Italia ed in tutti i paesi dove le società del Gruppo dovessero operare.

VALORE DELLA PERSONA

Divieto di ogni forma di abuso che si trasformi in esercizio del potere lesivo della **dignità ed autonomia a della persona**, e di qualsiasi tipo di molestia.

CORRETTO UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA INFORMATICA

Vietato l'uso improprio degli apparati tecnologici ed informatici, falsificare o alterare la documentazione in formato elettronico, accedere abusivamente a qualsiasi programma o apparecchiatura.

SICUREZZA SUL LAVORO

Impegno costante al fine di garantire un ambiente di lavoro adeguato dal punto di vista della **sicurezza e della salute dei lavoratori**, adottando tutte le misure necessarie.

RISPETTO DELLA CONCORRENZA

Non mettere in atto pratiche di concorrenza sleale nello svolgimento delle trattative commerciali.

CORRETTEZZA DELLA GESTIONE SOCIETARIA CONTABILE E FINANZIARIA

Ogni operazione deve risultare **lecita, autorizzata, coerente, documentata e verificabile** e tutti gli eventuali interlocutori devono poter disporre delle informazioni necessarie per ricostruire l'attività svolta.

PREVENZIONE DELLA CORRUZIONE

Rispetto della normativa vigente e divieto assoluto di qualsiasi pratica in contrasto con essa.

TUTELA DEL DIRITTO D'AUTORE

Divieto di utilizzo di materiale protetto da diritto d'autore, senza il consenso dei titolari dei diritti e/o di coloro che hanno la legittima disponibilità.

TUTELA DELL'AMBIENTE

Rispetto di tutte le leggi e norme nazionali e locali riferite alla tutela dell'ambiente, con particolare riferimento al **Testo Unico Ambientale**.

RICICLAGGIO

Rispetto di tutte le norme e disposizioni, sia nazionali che internazionali, in materia di **lotta al riciclaggio**.

CONFLITTO DI INTERESSE

Evitare situazioni nelle quali gli esponenti aziendali coinvolti siano o possano apparire in **"conflitto d'interesse"**.

COMPORAMENTI NEI LUOGHI DI LAVORO E ALL'ESTERNO, MOLESTIE SESUALI E DISCRIMINAZIONI

Astensione dal tenere, nei luoghi di lavoro, comportamenti non improntati alla **correttezza** ed al massimo rispetto della **dignità** e della personalità morale di ciascuno, nonché dal praticare anche nella vita privata, attività non lecite o eticamente scorrette.

CORRETTA GESTIONE DELLE INFORMAZIONI

Corretta informazione agli azionisti, agli Organi Sociali ed alle funzioni competenti, in ordine ai fatti significativi concernenti la gestione societaria e contabile e non impedire in alcun modo il controllo da parte degli enti ed organizzazioni preposte.

ONESTÀ NEGLI AFFARI E IMPARZIALITÀ

Atteggiamento corretto ed onesto, sia nello svolgimento delle proprie mansioni, sia nei rapporti con gli altri componenti della società di appartenenza o di altra società del Gruppo, evitando di perseguire **scopi illeciti o illegittimi**.

TERRORISMO E CRIMINALITÀ ORGANIZZATA

Impegno a non instaurare, consapevolmente, alcun rapporto di natura lavorativa o commerciale con soggetti, siano essi persone fisiche o giuridiche, **coinvolti in fatti di terrorismo**, così come a non finanziare o comunque agevolare alcuna attività di questi.

Il Gruppo Sapi

COMPLIANCE NORMATIVA E MODELLO ORGANIZZATIVO

SAPIR monitora costantemente l'evoluzione normativa al fine di adempiere in modo tempestivo, ed in coerenza con le best practices, ai requisiti di compliance al quadro normativo e regolamentare di riferimento e, conseguentemente, di adeguare responsabilità, processi, sistemi organizzativi, di governance e di controllo aziendali. Le singole unità organizzative aziendali sono direttamente responsabili e si organizzano al proprio interno per garantire la compliance normativa, ritenuta dal Gruppo un elemento imprescindibile del proprio operato aziendale.

In ottemperanza a quanto previsto dal D. Lgs. n. 231/2001, la Capogruppo si è dotata nel 2005 di un Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo al fine di prevenire, per quanto possibile, la commissione dei reati previsti dal Decreto, fra i quali si evidenziano in particolare reati ambientali, reati societari, reati in violazione delle norme relative a salute e sicurezza sul lavoro, reati di corruzione. I principi contenuti nel Modello si integrano con quelli del Codice Etico e costituiscono l'assetto di regole aziendali e canoni di comportamento strumentali alla realizzazione dei "valori aziendali", costituendo il criterio di orientamento dell'attività quotidiana per tutti i lavoratori e i collaboratori di SAPIR.

L'attuazione del Modello è realizzata tramite

tutti coloro che operano nell'ambito di SAPIR quotidianamente quali amministratori, dirigenti, lavoratori, fornitori, clienti, collaboratori oltre che con l'implementazione di controlli sull'applicazione delle regole e delle procedure e sulla loro efficacia.

La Società si impegna nella diffusione aziendale del Modello Organizzativo, anche grazie a momenti periodici di formazione ed approfondimento delle regole e dei principi dello stesso.

Nel corso degli anni, anche le società controllate T.C.R. S.p.A. e Terminal Nord S.p.A. si sono dotate di un proprio Modello Organizzativo e hanno adottato il Codice Etico di Gruppo.

Inoltre, è stato istituito un Organismo di Vigilanza indipendente che, oltre a vigilare sull'attuazione ed il rispetto del Codice Etico, svolge i seguenti compiti:

- monitora i rischi di commissione di reati ex D.Lgs. n. 231/2001, sulla base della documentazione disponibile e dell'attività svolta;
- rileva le criticità emergenti dalla propria attività di verifica;
- propone l'eventuale aggiornamento del Modello Organizzativo ai fini della prevenzione degli illeciti stessi;
- vigila sul funzionamento, l'attuazione e l'osservanza del Modello Organizzativo e gestionale predisposto per prevenire gli illeciti previsti nel Decreto citato;

- segnala agli organi societari competenti ogni situazione o comportamento, di cui venga a conoscenza, che possa costituire rischio di commissione di uno dei reati previsti dal Decreto;
- segnala agli organi societari competenti ogni situazione o comportamento, di cui venga a conoscenza, passibile di intervento sanzionatorio in forza del sistema disciplinare;
- relaziona annualmente al Consiglio di Amministrazione sull'insieme dell'attività svolta.

L'Organismo di Vigilanza è presieduto dalla Prof.ssa Avv. Désirée Fondaroli. Tutti i dipendenti e collaboratori del Gruppo sono tenuti a segnalare eventuali inosservanze e violazioni del Codice Etico e del Modello Organizzativo all'Organismo di Vigilanza (OdV). SAPIR ha predisposto una procedura specifica volta a regolare le modalità per eseguire la segnalazione (whistleblowing) mediante apposita piattaforma, accessibile tramite la home page del sito del Gruppo.

Nei confronti del whistleblower non è tollerata alcuna forma di ritorsione o misura discriminatoria, diretta o indiretta, avente effetti sulle condizioni o attività lavorative per motivi collegati alla segnalazione.

Anche grazie all'assetto di regole, principi e procedure sin qui descritti, nel biennio 2023-2024 il Gruppo non ha registrato alcun episodio



di corruzione o non conformità a leggi e regolamenti, né azioni legali riguardanti il comportamento anti-competitivo, violazioni di leggi anti-trust e contro il monopolio. Di conseguenza, il Gruppo non ha subito né sanzioni pecuniarie né altre tipologie di sanzioni.

RATING LEGALITÀ A TRE STELLE

Un autorevole riconoscimento dei risultati conseguiti grazie all'adozione del Sistema di Gestione Integrato e di un Modello Organizzativo 231/01 è stato rinnovato a Sapi e Terminal Nord nel 2024.

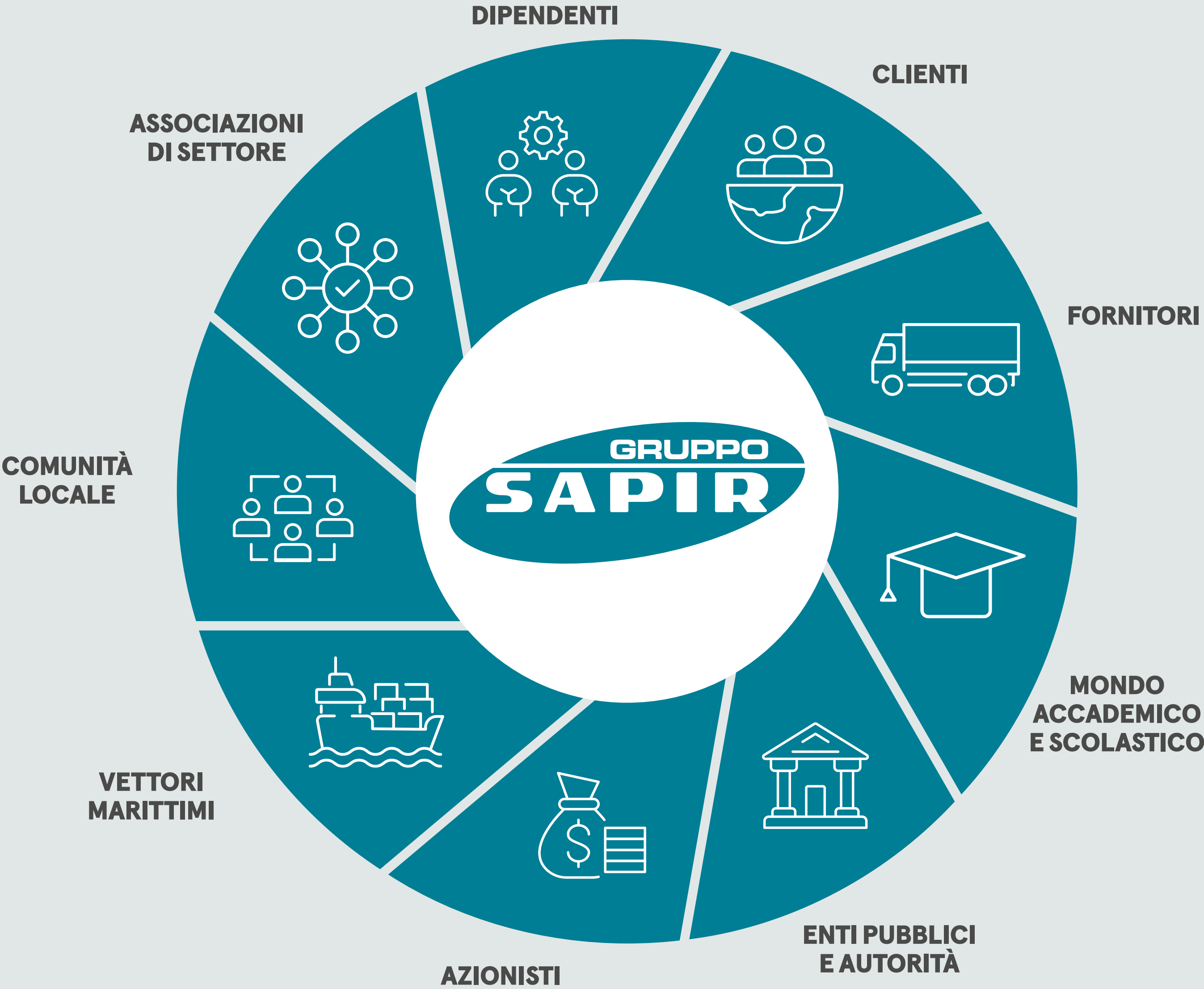
L'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ha proseguito l'attribuzione del Rating di Legalità alle due Società, con un punteggio corrispondente a tre stelle, ovvero il più alto previsto dal Regolamento.

Il rating, che ha durata biennale ed è rinnovabile, attesta che le due imprese soddisfano tutti i requisiti normativi obbligatori e inoltre una serie di requisiti extra normativi, vale a dire volontari. La concessione del rating comporta tra l'altro, per le imprese destinatarie, facilitazioni nell'accesso a finanziamenti pubblici e al credito bancario.

Il Gruppo Sapi

1.4 Approccio alla sostenibilità

Il Gruppo SAPIR ha intrapreso negli ultimi anni un rinnovato e convinto processo di apertura e dialogo con i propri stakeholder. Instaurare e approfondire relazioni di fiducia reciproca con gli stakeholder, fondate su principi di trasparenza, apertura e ascolto, sono aspetti fondamentali per poter comprendere le loro aspettative e esigenze in continua evoluzione. In uno scenario dinamico e in costante cambiamento, infatti, le capacità di anticipare i cambiamenti e identificare le aspettative dei propri interlocutori costituiscono un elemento imprescindibile per generare valore aggiunto condiviso e costante nel lungo periodo. Nel 2019 il Gruppo ha svolto una prima analisi di materialità nell’ambito della quale ha identificato i propri stakeholder, illustrati nella figura sottostante e confermati, attraverso un confronto interno del management aziendale, per il 2024.



Il Gruppo Sapis

Nel corso del 2024, Il Gruppo ha aggiornato la materialità confermando i risultati emersi negli anni precedenti in termini di temi materiali e impatti. Tenendo in considerazione il processo descritto dai GRI Standard 2021, il Gruppo ha definito gli impatti **economici, ambientali e sociali** significativi generati nell’ambito delle attività del Gruppo e dei suoi rapporti di business e li ha successivamente aggregati in tematiche materiali. Si riporta di seguito l’elenco delle 17 tematiche materiali e relativi impatti correlati di Gruppo Sapis:

¹ I dati relativi alla Salute e Sicurezza dei collaboratori esterni si riferiscono a lavoratori impiegati presso cooperativa portuale e cooperative esterne che forniscono servizi operativi di varia natura (facchinaggio, pulizie, ecc.), per la Capogruppo, Terminal Nord S.p.A. e T.C.R. S.p.A. I dati non includono altre tipologie di lavoratori non dipendenti che operano presso i siti del Gruppo e/o sotto il controllo del Gruppo, in considerazione della loro scarsa significatività e della indisponibilità di tali dati.

TEMATICA MATERIALE	IMPATTO	NATURA DELL' IMPIANTO	PERIMETRO DELL'IMPATTO	COINVOLGIMENTO DEL GRUPPO
Anticorruzione, etica di business e compliance	Non conformità a leggi, normative, standard	Negativo /Potenziale	Gruppo	Causato dal Gruppo
	Potenziali episodi di corruzione	Negativo /Potenziale		
	Comportamenti non etici ed integri rispetto al tipo di business	Negativo /Potenziale		
Performance Economica e creazione di valore	Generazione e distribuzione di valore economico	Positivo /Attuale	Gruppo	Causato dal Gruppo
Presenza sul mercato e competitività	Potenziali episodi di comportamenti anticoncorrenziali, antitrust e pratiche monopolistiche con impatti negativi sull’economia/mercati	Negativo /Potenziale	Gruppo	Causato dal Gruppo
Salute e sicurezza dei lavoratori	Infortuni sul luogo di lavoro	Negativo / Attuale	Dipendenti del Gruppo e collaboratori esterni ¹	Causato dal Gruppo
Sviluppo del capitale umano	Soddisfazione e benessere dei dipendenti	Positivo / Attuale	Dipendenti del Gruppo	Causato dal Gruppo
	Miglioramento delle competenze dei lavoratori attraverso attività di formazione e di sviluppo professionale, anche legati a percorsi di crescita e valutazione personalizzata	Positivo /Attuale	Dipendenti del Gruppo	Causato dal Gruppo
Diversità e pari opportunità	Episodi di discriminazione/ molestie/abuso nell'ambito delle attività aziendali	Negativo / Potenziale	Dipendenti del Gruppo	Causato dal Gruppo
Emissioni e lotta al cambiamento climatico	Generazione di emissioni GHG dirette e indirette (Scope 1 e 2)	Negativo / Attuale	Gruppo; fornitori di energia elettrica	Causato dal Gruppo e correlato al Gruppo tramite i suoi rapporti commerciali
Inquinamento dell'aria	Generazione di altre emissioni significative nell'aria	Negativo / Attuale	Gruppo	Causato dal Gruppo
Inquinamento dell'acqua	Contaminazione delle acque circostanti ai siti durante le operazioni di carico e scarico	Negativo / Attuale	Gruppo	Causato dal Gruppo
	Prelievi e scarichi idrici			
Tutela dell’ambiente e della biodiversità	Imatti negativi sugli ecosistemi naturali, in particolare sugli ecosistemi terrestri e marini	Negativo / Attuale	Gruppo	Causato dal Gruppo
Gestione dei rifiuti	Generazione di rifiuti	Negativo / Attuale	Gruppo	Causato dal Gruppo
Corretta gestione della catena di fornitura	Impatti negativi di carattere sociale ed ambientale generati lungo la supply chain	Negativo / Potenziale	Gruppo	Causato dal Gruppo e correlato al Gruppo tramite I suoi rapporti commerciali
Comunità locale e investimenti sociali	Supporto economico alle associazioni appartenenti alla comunità locale iniziative sul territorio	Positivo / Attuale	Gruppo	Causato dal Gruppo e correlato al cui Gruppo contribuisce
Qualità dei servizi offerti	Offerta di servizi sicuri e di elevata qualità	Positivo / Attuale	Gruppo	Causato dal Gruppo
Ricerca e innovazione	Innovazione tecnologica dei processi	Positivo / Attuale	Gruppo	Causato dal Gruppo
Qualità e accessibilità delle infrastrutture portuali	Progetti ed investimenti per il miglioramento delle infrastrutture portuali	Positivo / Attuale	Gruppo	Causato dal Gruppo e a cui il Gruppo contribuisce
Digitalizzazione e cybersecurity	Violazione e perdita dei dati dei clienti e scarsa gestione della sicurezza informatica	Negativo / Potenziale	Gruppo	Causato dal Gruppo

2.

La creazione di valore condiviso



La creazione di valore condiviso

2.1 Performance economica e distribuzione del valore

Nel 2024 il valore della produzione è passato da 80,2 milioni di euro a 74,3 milioni di euro; i ricavi del Gruppo al 31.12.2024 ammontano a 64 milioni di euro (in aumento rispetto ai 62 milioni di euro del 2023). La Capogruppo e la controllata Terminal Nord S.p.A., nel corso del 2024, hanno movimentato 3,2 milioni di tonnellate di merce secche (+14% rispetto al 2023), mentre si assiste a una diminuzione delle movimentazioni di merci liquide (-22% rispetto al 2023).

Il traffico dei container segna un decremento dei volumi del 7% in termini di teus e del 6% in termini di units rispetto all’anno precedente. Sono stati infatti movimentati 176.598 teus (pari a n. 190.342 units) contro i 190.342 teus (pari a n. 116.261 units) del 2023.

L’82% (76% nel 2023) del valore economico generato viene distribuito agli stakeholder e agli shareholder.

Di questo il 66% (67% nel 2023) è rappresentato dalla remunerazione dei fornitori attraverso la spesa per approvvigionamenti, mentre il 19% (16% nel 2023) viene distribuito al personale

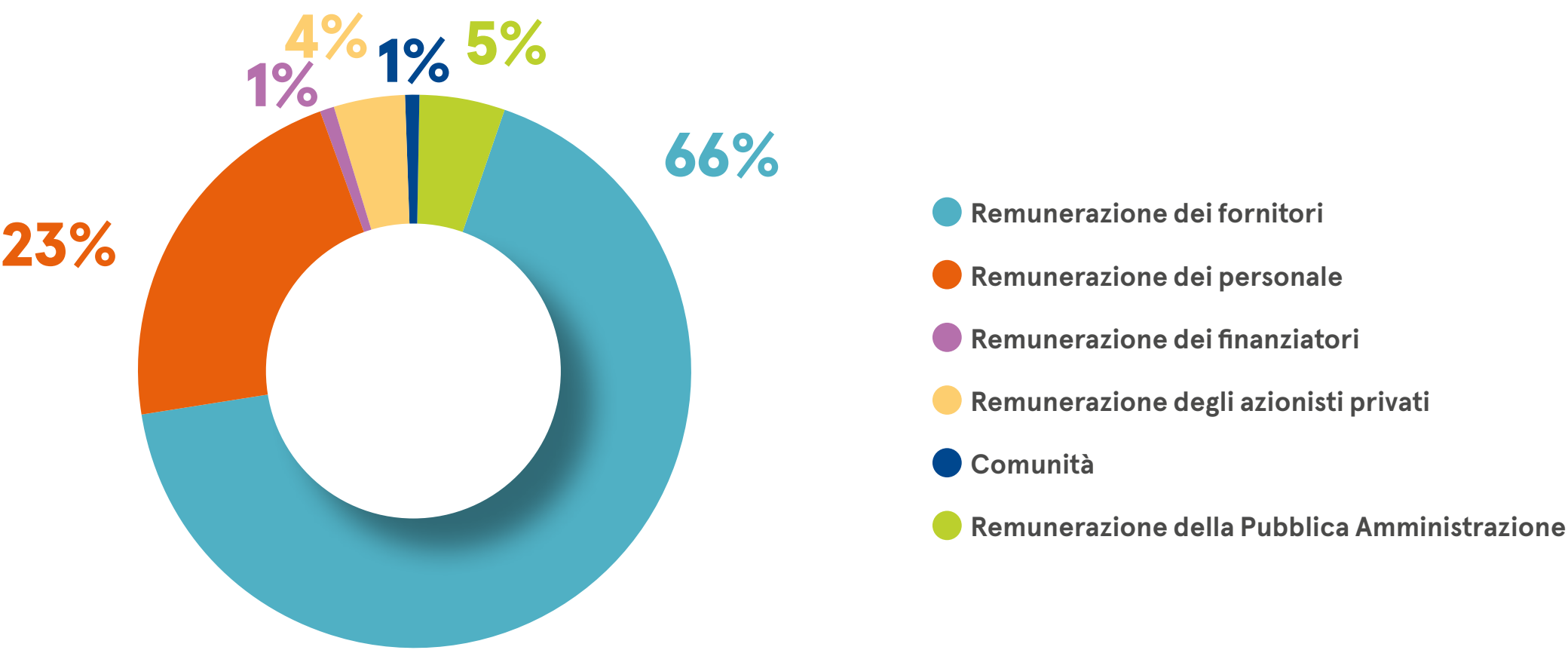
tramite il pagamento degli stipendi e degli oneri sociali. La remunerazione della Pubblica Amministrazione, pari al 4% (stessa percentuale nel 2023), è costituita sia dal pagamento delle imposte e dei canoni per le concessioni demaniali che dalla distribuzione dell’utile dell’esercizio a soggetti pubblici (le amministrazioni pubbliche rappresentano, infatti, il 53% degli azionisti). La remunerazione degli azionisti privati, pari al 3% (stessa percentuale nel 2023), è composta dall’utile di spettanza di terzi e dalla distribuzione dell’utile a soggetti privati.

Il Gruppo ha contribuito allo sviluppo socio-economico della provincia di Ravenna attraverso

liberalità e sponsorizzazioni a sostegno di associazioni benefiche, sportive e culturali per l’ammontare di circa 525 mila euro (1%). Infine, l’1% viene distribuito ai finanziatori.

SAPIR predilige gli acquisti effettuati da fornitori della Regione Emilia Romagna, al fine di creare valore verso le comunità dove il Gruppo opera. Su un totale di circa 61 milioni di euro per approvvigionamenti e investimenti, nel 2024 il **51,4%** (nel 2023 **54,2%**) degli acquisti proviene da **fornitori della provincia di Ravenna**, il **31,8%** (nel 2023 **22,8%**) dal resto della **regione Emilia Romagna**, il **16,7%** (nel 2023 **16,9%**) dal resto dell’**Italia** e il restante dall’estero (nel 2023 6%).

Valore generato e distribuito agli stakeholder nel 2024



Prospetto del valore economico generato e distribuito

(IN MIGLIAIA DI EURO)	2024	2023	DELTA 2024/2023
Valore economico generato	74.668 €	80.752 €	-6.084 €
Valore economico distribuito	61.098 €	61.086 €	12 €
Costi operativi riclassificati	40.242 €	41.017 €	-775 €
Remunerazione del personale	14.111 €	13.303 €	808 €
Remunerazione dei finanziatori	615 €	317 €	298 €
Remunerazione degli azionisti privati	2.381 €	2.625 €	-244 €
Remunerazione della Pubblica Amministrazione	3.224 €	3.314 €	-90 €
Comunità	525 €	510 €	15 €
Valore economico trattenuto	13.570 €	19.666 €	-6.096 €

La creazione di valore condiviso

2.2 Valorizzazione del patrimonio

SAPIR, all'interno del piano industriale del 2016, ha inserito la propria espansione da attuarsi mediante l'urbanizzazione di tre nuove aree e la riqualifica delle aree delle ex Casse di Colmata denominate Centro Direzionale, Via Trieste e Nadep Centrale e Ovest.

Relativamente alle casse di colmata di proprietà SAPIR nel corso del 2024, si è dato seguito alle seguenti attività: per quanto riguarda la cassa di colmata denominata "Trattaroli", durante il 2023 sono state completate le attività di livellamento del materiale presente propedeutico all'inizio dei lavori delle opere di urbanizzazione primaria secondo l'autorizzazione urbanistica relativa al Piano Urbanistico Attuativo (PUA) "Trattaroli". Tali ultimi lavori sono terminati a dicembre 2023. Nel corso del 2024 si è dato seguito a quanto previsto dal Piano Urbanistico Attuativo denominato "Trattaroli" di cui si parlerà nella sezione dedicata ai PUA; per quanto riguarda la cassa di colmata denominata "Via Trieste", dopo i lavori di livellamento terminati nel 2023, sono in corso valutazioni relative alla destinazione futura dell'area; per quanto riguarda, invece, infine la cassa di colmata denominata "Centro Direzionale", si sta aspettando il passaggio delle aree portuali dal Comune di Ravenna all'Autorità Portuale per i futuri sviluppi all'interno dell'aggiornamento del Piano Regolatore Portuale.



Per quanto riguarda il PUA San Vitale, nel 2024 si è completata la prima fase delle opere di urbanizzazione delle aree esterne (viabilità pubblica, illuminazione, fognature). Tali lavori sono stati completati nel corso del 2024. Alla fine del 2024 sono iniziate le opere di urbanizzazione dell'area di espansione 1 che consistono nel riempimento dell'area stessa con il materiale proveniente dalla cassa Trattaroli e successiva pavimentazione in asfalto e realizzazione sottoservizi, per la destinazione finale di area logistica di ampliamento del Terminal San Vitale di SapiR.

In merito al PUA Trattaroli, in collegamento con le opere descritte prima per la cassa Trattaroli, nel corso del 2024 è stata realizzata la prima fase di utilizzo dell'area come Terminal Automotive. Tale Terminal sarà operativo dal secondo semestre del 2025 e sarà collegato ad una parte della nuova banchina da 1 km, realizzata dall'Autorità Portuale all'interno del progetto Hub Portuale

di Ravenna. Il Terminal avrà un'estensione nella prima fase di nove ettari e potrà accogliere fino a 3.500 auto. Nella seconda fase (2025-2026) verrà ampliato di ulteriori quattro ettari per una capacità totale di 6.000 auto. Sempre nel corso del 2024, l'area sud di Trattaroli, è stata utilizzata da numerose società italiane con importanti commesse off shore in varie parti del mondo, come aree di realizzazione di manufatti impiantistici, confermando che Ravenna è uno dei più importanti porti per la progettazione e realizzazione di grandi impianti off shore. Inoltre, a fine 2024, è stato affidato lo studio di fattibilità del Nuovo Terminal Container ad una primaria società di ingegneria europea (Portwise). Tale studio sarà pronto entro il primo semestre del 2025.

Per quel che concerne il PUA Logistica 1, sono sempre in corso studi di fattibilità per pianificare un possibile utilizzo futuro una volta completati i lavori di deposito materiale di escavo da parte

dell'Autorità Portuale di Ravenna previsto nel progetto Hub Portuale. Questi ultimi lavori sono iniziati nel corso del 2024 per rendere l'area idonea all'urbanizzazione e termineranno nel 2025.

Prosegue inoltre il processo di razionalizzazione per l'utilizzo delle aree e degli spazi coperti nel terminal San Vitale, e i lavori programmati di manutenzione straordinaria delle infrastrutture del terminal stesso. In particolare per quanto riguarda il parco serbatoi nel 2024 si sono completati i lavori di manutenzione straordinaria del serbatoio 11. Infine, nel 2024 sono iniziati i lavori per il terzo step del relamping dell'illuminazione del terminal. Anche nel corso dell'esercizio 2024 il Consiglio di Amministrazione ha continuato ad operare per valorizzare il Centro Direzionale Portuale; complessivamente l'occupazione degli uffici a tutto il 2024 equivale a circa il 75% dei mq totali realizzati.

La creazione di valore condiviso

2.3 Progettualità e investimenti per il miglioramento delle infrastrutture portuali

Negli ultimi anni, in un contesto operativo globale in continua evoluzione e con un trend di innalzamento del tonnellaggio complessivo delle navi, SAPIR si sta attrezzando investendo in due direzioni: **aumento dei servizi offerti e incremento della capacità di stoccaggio**. In questo contesto, SAPIR ha completato negli ultimi anni diverse attività di ristrutturazione delle infrastrutture e ha esercitato un costante impegno per favorire lo sviluppo e la realizzazione del progetto Hub portuale di Ravenna. Gli investimenti del futuro prossimo si concentreranno sulla ristrutturazione e ammodernamento delle strutture esistenti, sull’aumento della connettività all’interno del porto e nell’avvio dei lavori di approfondimento dei fondali del canale marino. In particolare, negli ultimi quattro anni, SAPIR ha operato in stretta collaborazione con l’Autorità di Sistema Portuale e dovrà continuare a farlo per raggiungere l’obiettivo più generale di sviluppo dell’intero porto di Ravenna. SAPIR si impegna a mantenere in efficienza tutto l’asset infrastrutturale attraverso una pianificazione pluriennale degli interventi ordinari e straordinari per aumentare la qualità del servizio e creare un ambiente di lavoro ottimale per i lavoratori. Driver fondamentali

per gli investimenti sono la qualità, la sicurezza e il decoro degli ambienti lavoro, la qualità dei servizi offerti e la riduzione degli impatti ambientali generati dalle proprie attività. Nei nuovi interventi tutte le infrastrutture verranno concepite con la massima qualità ed efficienza, sempre nello spirito del loro costante monitoraggio e manutenzione durante tutto il “ciclo di vita”. Nel corso del 2018 fu svolta un’analisi generale dell’organizzazione delle aree e dello stato di conservazione delle strutture esistenti: a seguito di tale analisi sono stati definiti un piano di investimenti strutturali per la riconfigurazione del terminal San Vitale ed un piano triennale di investimenti e manutenzione delle strutture esistenti. Il piano di interventi manutentivi è partito dalla iniziale valutazione e classificazione degli asset del Gruppo sulla base di determinati criteri quali gli anni di operatività e il numero di guasti per i mezzi, la vetustà e la conformità normativa per gli edifici. Gli interventi sono stati programmati e prioritizzati al fine di riqualificare tutti i mezzi e i fabbricati interessati per poi procedere con le manutenzioni cicliche pluriennali in modo da mantenere sempre in efficienza l’infrastruttura. Nel corso del 2022 e inizi 2023 si sono conclusi gli ultimi interventi programmati per cui possiamo dire che tutto il patrimonio immobiliare di Sapis è stata ristrutturato. Ma come sempre succede nelle infrastrutture è

già tempo di riprogrammare nuovi interventi, questa volta di natura energetica e di risparmio costi. Nel corso del triennio 2023-2025 ci si concentrerà sul completamento degli interventi sulla riqualificazione degli impianti oltre che porre le basi per interventi di nuova realizzazione per rendere il terminal San Vitale ancora più efficiente in termini di spazi per le merci ed efficienza operativa ed energetica.

Gli interventi hanno quindi seguito le seguenti finalità e linee guida:

MEZZI MECCANICI

Programma pluriennale di manutenzione straordinaria sui mezzi con vita utile ancora accettabile.

Programma di acquisto di mezzi per migliorare l’efficienza operativa e permettere al traffico di crescere senza rinunciare alla qualità dei servizi offerti.

Azione continua sugli utilizzatori dei mezzi (non solo di SAPIR) per massimizzare le segnalazioni di guasti in ottica di sicurezza.

IMPIANTI TECNOLOGICI

Programma di manutenzione per garantire massima sicurezza per i lavoratori.

Ammodernamento progressivo degli impianti tecnologici per migliorare efficienza e costi di manutenzione.

EDIFICI

Programma delle manutenzioni con focus principale sia sulla messa a norma per garantire elevati standard di sicurezza per i lavoratori sia per limitare al minimo le manutenzioni «a guasto» ovvero non programmate.

NUOVO PROCESSO DI MANUTENZIONE TRA SAPIR E APPALTATORI

Riorganizzazione sempre più spinta di ruoli e strumenti per la gestione delle attività di manutenzione.



La creazione di valore condiviso

Per quanto riguarda il programma degli investimenti specifici delle aree del Terminal San Vitale, nel corso del 2024 si è completata la progettazione del nuovo edificio Accettazione e della nuova sede della Compagnia Portuale all'interno dell'area di espansione 3 del PUA San Vitale. Sono stati poi eseguiti interventi di manutenzione straordinaria al parco serbatoi e sulle pavimentazioni del Terminal.



- Fertilizzanti
- Argille
- Aree di terzi
- Serbatoi
- Coils/Ferrosi
- Merci pericolose
- Aree espansione PUA
- Area manutenzione

PROGETTO “RAVENNA PORT HUB”

Il Porto di Ravenna è costituito da un canale principale, il Canale Candiano della lunghezza di circa **12 chilometri** e due secondari, Baiona e Piombone. Nel complesso sono attualmente presenti **24 km** di banchine disponibili, di cui **18.5 km** operative. Le merci trattate dai terminalisti privati sono principalmente rinfuse solide, ferrosi, liquidi e container. A seguito delle analisi del traffico e degli scenari futuri, il Piano Regolatore Portuale ha fissato come priorità per lo sviluppo del Porto l’approfondimento dei fondali per permettere l’ingresso di navi di dimensioni maggiori rispetto alle attuali, oltre alla realizzazione di un nuovo Terminal Container e nuove aree destinate alla logistica. Tappa fondamentale del progetto è stata la cessione a titolo gratuito da parte di SAPIR all’Autorità di Sistema Portuale (AdSP), di un’area di sua proprietà, situata in Penisola Trattaroli, di **29.000 mq** di ampiezza.

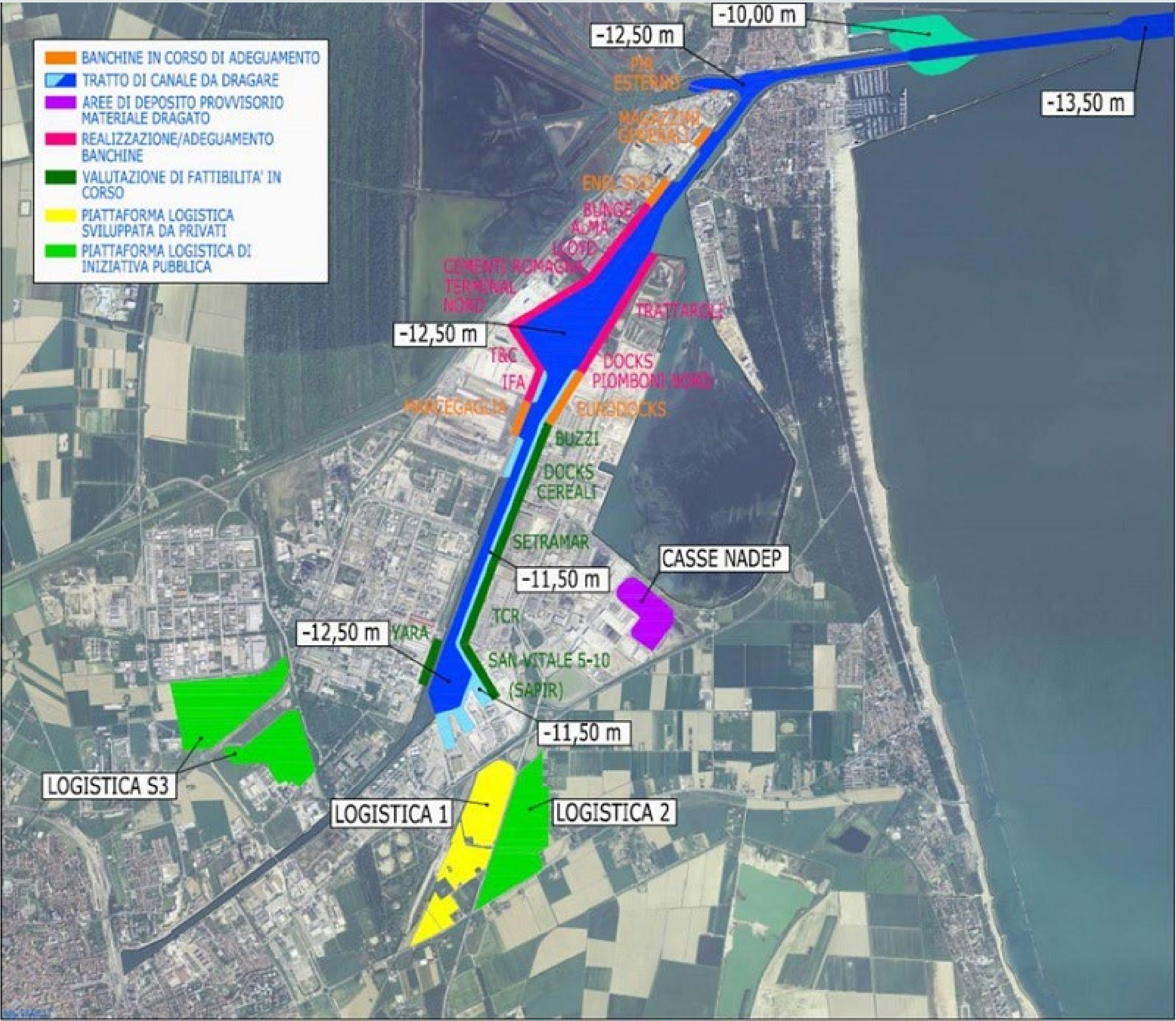
COSA PREVEDE IL PROGETTO

Le opere del progetto “Ravenna Port Hub”, avviate a settembre 2021, consistono, in una prima fase:

- nell’approfondimento dei fondali a **-13,50 m** del canale marino e dell’avamposto e nell’approfondimento del Canale Candiano a **-12,50 m** fino alla Darsena San Vitale, con il dragaggio di oltre **4.700.000 mc** di materiale;
- nella realizzazione di una nuova banchina, della lunghezza di circa **1.000 m**, destinata al



- nuovo terminal container che verrà realizzato sul lato destro del Canale Candiano in Penisola Trattaroli, e che sarà collegato alla linea ferroviaria;
- nell’adeguamento strutturale alla normativa antisismica ed ai nuovi fondali di oltre **2.500 m** di banchine esistenti;
 - nell’approfondimento dei fondali di ulteriori banchine (già adeguate) per uno sviluppo lineare di oltre **4.000 m**;
 - nella realizzazione di nuove piattaforme logistiche urbanizzate ed attrezzate in area portuale per circa **200 ettari** utilizzando parte del materiale di risulta dai dragaggi opportunamente trattato.
- Nella **seconda fase**, successiva ai lavori della prima fase e alla realizzazione dell’impianto di trattamento dei materiali di dragaggio, si completerà l’escavo dei fondali sino alla profondità di **14,5 metri**.



3.

La responsabilità verso i clienti



La responsabilità verso i clienti

3.1 Affidabilità e qualità dei servizi

L'attenzione alla qualità dei servizi erogati ha sempre rappresentato un focus e una guida nelle scelte e nelle strategie delle società del Gruppo. Tale aspetto si traduce nell'impegno continuo ad assicurare servizi sicuri ed affidabili ricercando costantemente la soddisfazione del cliente. Sicurezza e continuità costituiscono i punti cardine di un efficace servizio terminalistico. Il 15 maggio 2001 la Capogruppo ha ottenuto la **certificazione del sistema di gestione della qualità** conformemente alla norma UNI EN ISO 9001:1994 aggiornata, poi, in base all'evoluzione della normativa stessa, nelle successive edizioni del 2000, del 2008 e del 2015. Sempre a maggio 2001 la medesima certificazione è stata ottenuta da T.C.R. S.p.A. e successivamente da Terminal Nord S.p.A. Lo standard mira a strutturare una precisa e dettagliata attenzione al controllo di processi, prodotti e servizi, finalizzato al rafforzamento della struttura organizzativa dell'impresa, individuando le modalità necessarie per raggiungere alti standard qualitativi, in particolare, in relazione a:

- una migliore gestione delle risorse aziendali;
- il rispetto della normativa vigente;
- il miglioramento del rapporto con i propri stakeholder;
- una migliore gestione dei costi.

Il Gruppo si impegna a fornire le risorse tecniche, economiche e professionali

necessarie affinché gli obiettivi definiti dalla politica della qualità vengano perseguiti e raggiunti e affinché essa venga diffusa a tutti i livelli aziendali.

Sapir e Terminal Nord, nell'ambito del sistema di gestione della qualità svolgono **un'analisi relativa alla fallibilità ed opportunità dei processi** che si riflette sul piano della qualità e della sicurezza dei processi e sui rapporti con i clienti. L'analisi, infatti, mira a mappare tutti i fattori di fallibilità e di opportunità, ovvero gli elementi che possono impattare sulla buona riuscita delle attività aziendali, identificando il contesto dell'organizzazione in cui si possono verificare e le relative modalità per prevenirli e gestirli oltre all'analisi parallela dei vantaggi inerenti ai singoli processi analizzati. Il presidio e il controllo di tali aspetti sono, dunque, strettamente legato alla capacità della società di erogare servizi affidabili e di qualità in maniera continuativa.



OPERATORE ECONOMICO AUTORIZZATO

SAPIR, ha ottenuto a fine 2018 lo status di **Operatore Economico Autorizzato**.

In particolare, ha ottenuto il certificato AEO/ Semplificazioni doganali e Sicurezza, il quale attesta:

- La conformità alla normativa doganale e fiscale ed un **alto livello di controllo sulle operazioni e sul flusso delle merci** mediante un'efficace gestione delle scritture commerciali e assenza di reati gravi connessi con l'attività economica.
- **Adeguati standard di sicurezza** volti a garantire che le merci imballate, pronte per la spedizione, non vengano manomesse.

Il riconoscimento dello status di AEO consente agli operatori economici di avvalersi di vantaggi ed agevolazioni di natura diretta ed indiretta relativamente alle operazioni a rilevanza doganale poste in essere.

Il certificato è detenuto anche dalla società controllata T.C.R. S.p.A. da dicembre 2009.



La responsabilità verso i clienti

3.2 Innovazione e digitalizzazione dei servizi

La capacità di un'azienda di affrontare le esigenze di mercato in modo competitivo è strettamente legata all'efficienza della propria struttura organizzativa ed alla capacità di adattarsi ma, ancor più, di anticipare le continue evoluzioni del settore in cui opera. Un modello che descrive in modo appropriato il contesto altamente instabile della logistica intermodale mondiale è BANI (Brittleness (fragilità), Anxiety (ansia), Non-linearity (non linearità), Incomprehensibility (incomprensibilità)) in cui viene sottolineata l'esigenza di avere dei sistemi resilienti e ridondati, di sviluppare un pensiero sistemico da applicare a contesti complessi che espongono una grande varietà di dati da analizzare e correlare.

Il Gruppo SapiR ha avviato un programma pluriennale di iniziative denominato SAPIR NEXT che raccoglie tutte le iniziative interne legate alla digitalizzazione dei propri processi.

SAPIR NEXT promuove quattro filoni di iniziative:

- Safety & Security informatizzata come pillar dei terminal
- Tempestività dei dati operativi per sostenere le decisioni di business
- Integrazione e condivisione delle informazioni con sistemi di terze parti e delle autorità di sistema
- Sostenibilità energetica e impatto ambientale del terminal

SAFETY & SECURITY INFORMATIZZATA

In questo ambito abbiamo completato un piano di investimenti tecnologici sull'infrastruttura informatica necessaria per supportare i progetti di digitalizzazione, in particolare è stata garantita la copertura Wi-Fi su oltre l'80% delle aree dei terminal; questo ha permesso di dotare gli operatori di un dispositivo mobile eliminando di fatto la necessità di redigere una documentazione cartacea dei vari controlli effettuati ed estendendo la digitalizzazione delle informazioni dall'ufficio al campo. I processi che sono stati coinvolti fino ad ora sono

- Il piano specifico di sicurezza ex art. 4 D.Lgs.272/99, l'emissione dei DUVRI e dei Permessi di Lavoro.
- Il sistema di monitoraggio, effettuato dai preposti, tramite check-list specifiche per mansione, rischio ed attività.

- Le non conformità, i near-miss e le segnalazioni.
- L'interconnessione dei mezzi di ultima generazione (gru, pale e carrelli elevatori) per effettuare il monitoraggio delle performance e dell'assegnazione delle commesse riducendo a zero l'interazione «uomo a terra-macchina».
- La condivisione della documentazione inerente alla salute e sicurezza sul lavoro

Questo ci ha permesso di

- Ottimizzare le risorse impiegate e, contestualmente, creare un maggior coinvolgimento dei dipendenti a beneficio dell'organizzazione del lavoro.
- Collaborare, comunicare e condividere le informazioni: un sistema centralizzato consente di condividere le informazioni sulla sicurezza con tutti i dipendenti, facilitando la collaborazione e la sensibilizzazione; inoltre, l'inserimento di evidenze fotografiche aumenta la capacità di valutare, nell'immediato, la portata di un evento/situazione.
- Generare report automatici: il sistema, tramite check-list predeterminate e mirate al monitoraggio di specifiche aree/attività, può generare automaticamente report dettagliati sullo stato della sicurezza, facilitando l'analisi e l'identificazione di criticità e delle rispettive possibilità di miglioramento.

- Identificare e misurare i trend: un'analisi dei dati strutturata ed organizzata permette di identificare e misurare i trend e le tendenze in materia di sicurezza, consentendo di prendere decisioni più consapevoli ed informate.

Un'altra iniziativa fondamentale in termini di safety and security che abbiamo intrapreso è stata quella di istituire un piano di investimento per incrementare la capillarità del sistema di videosorveglianza all'interno del Gruppo portando a più di 100 il numero di telecamere presenti attualmente con una previsione di raddoppio nei prossimi 3 anni.

Attraverso questa tecnologia potremo anche intraprendere delle iniziative, che, grazie all'utilizzo dell'intelligenza artificiale, consentiranno al nostro personale di operare un controllo più capillare della presenza di personale non autorizzato all'interno delle aree più sensibili dei terminal.

Infine stiamo lavorando ad un nuovo sistema di controllo accessi che ci consentirà di eliminare la gestione documentale cartacea, attraverso un portale web per la registrazione dedicato agli utenti (autotrasportatori) che devono accedere al terminal e a cui vengono sottoposte le istruzioni di sicurezza del terminal.



La responsabilità verso i clienti

TEMPESTIVITÀ DEI DATI OPERATIVI

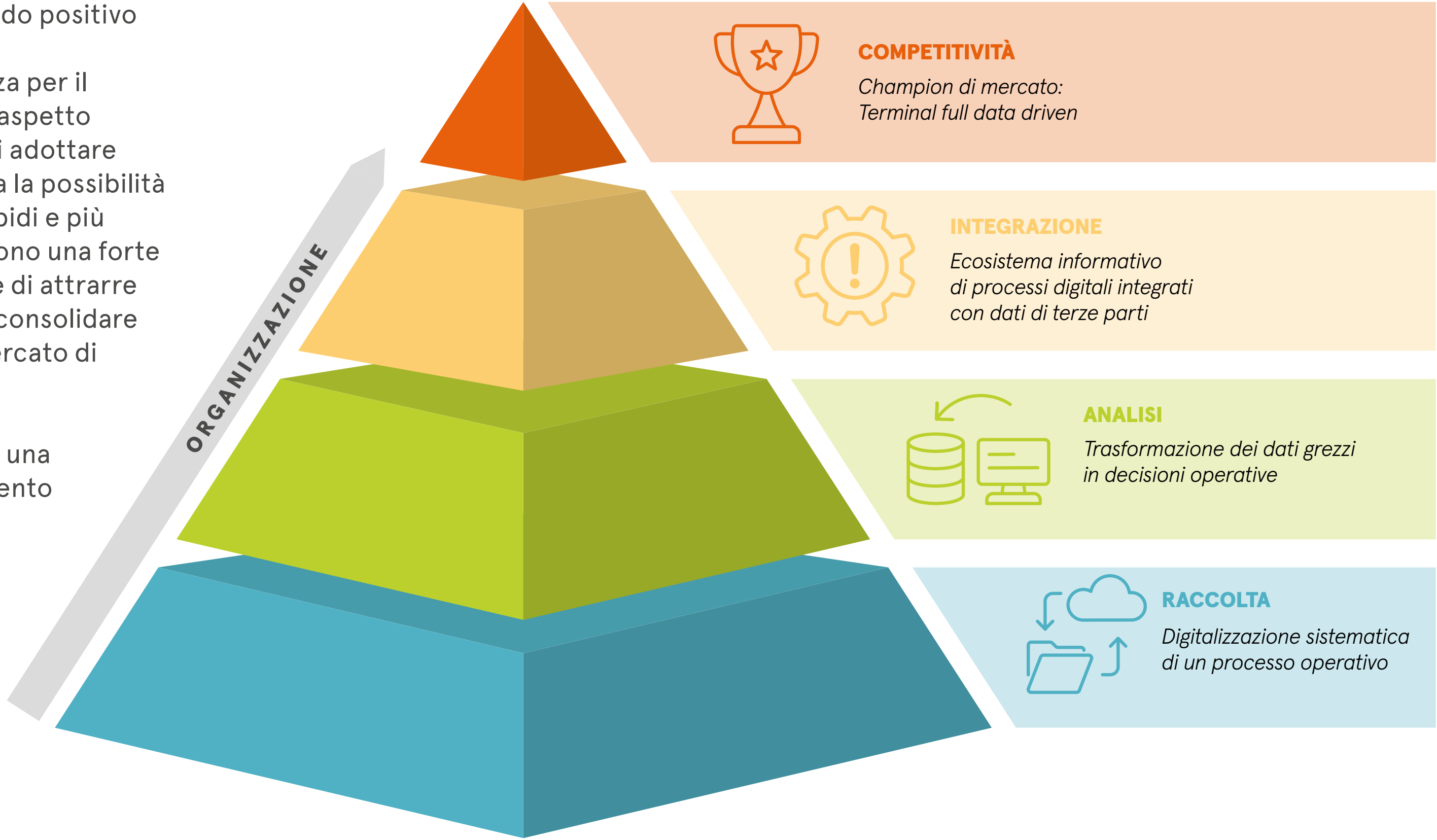
L’innovazione e la digitalizzazione sono per il Gruppo Sapis una formula vincente per perseguire nuove opportunità di crescita; infatti, dopo aver completato una revisione dei principali processi aziendali alla ricerca delle possibilità di efficientamento, abbiamo deciso di investire nello sviluppo di un TOS (Terminal Operating System) e nell’introduzione di soluzioni tecnologiche all’avanguardia che porteranno benefici in cinque direzioni strategiche.

Il primo è quello della **disponibilità di dati robusti**, oggettivi e indipendenti dall’esperienze delle persone che governano i processi operativi. Questi dati sono la base che sostiene la capacità di analisi e di efficientamento operativo. Il secondo è quello della **riduzione dei tempi decisionali**: avere dei processi operativi che producono dei dati digitali permette di prendere decisioni che impattano sul business in tempi molto ridotti grazie alla disponibilità continua di dati “freschi” come il grado di saturazione delle proprie aree di stoccaggio, oppure il grado di avanzamento dello sbarco di una nave con la possibilità di ottimizzare l’occupazione delle banchine.

Il terzo è quello dell’**efficienza operativa**: la disponibilità di dati digitali consente di introdurre i concetti di simulazione e di digital twin che permettono di “testare” le idee di miglioramento emerse senza modificare

i processi operativi reali, ma simulando le nuove performance alla ricerca della soluzione più promettente da applicare in campo. Il quarto è quello di aumentare la propria capacità operativa: una maggiore efficienza operativa porta con sé la possibilità di aumentare la quantità di lavoro a parità di costi sostenuti incidendo in modo positivo sulla redditività dell’azienda. Infine, ma di primaria importanza per il ritorno degli investimenti, c’è l’aspetto della competitività. Scegliere di adottare tecnologie innovative comporta la possibilità di offrire servizi migliori, più rapidi e più sicuri; questi aspetti costituiscono una forte leva commerciale che consente di attrarre un maggior numero di clienti e consolidare la posizione dell’azienda nel mercato di riferimento. L’innovazione prodotta dalla digitalizzazione sta incontrando una naturale resistenza al cambiamento nei confronti di quelle pratiche consolidate facenti parte della cultura aziendale.

Per creare le condizioni minime per superare questa barriera è stato necessario un forte commitment da parte del management aziendale unito ad uno strumento che potesse misurare il livello di adozione generato dalle varie iniziative e renderlo “visibile” ai vari manager:



La responsabilità verso i clienti

Interessante notare come l'organizzazione sia un elemento del modello dove persone e competenze sono parti integranti verso un terminal full data driven. I risultati ottenuti fino ad ora riguardano questi processi

- Ciclo di arrivo delle merci
 - Un portale di inserimento ordini a disposizione dei clienti per le categorie di prodotti non containerizzati
 - Integrazione del Terminal Operating System con il Manifesto nave elettronico
 - Alimentazione del workflow di avanzamento delle operazioni di terminal del DPS
- Sbarco/Imbarco delle merci
 - Spunta della merce e verifica con P/L
 - Monitoraggio dei tempi operativi
 - Integrazione con sistemi di dogana
- Stoccaggio delle merci
 - Calcolo della giacenza in tempo reale
 - Mappatura delle operazioni di movimentazione interna
 - Grado di utilizzo delle aree di stoccaggio (rotazione di magazzino)
 - Integrazione con sistemi di pesatura automatica
- Ciclo di uscita delle merci
 - Ordini interni per l'impegno della merce in uscita

- Aggiornamento delle giacenze
- Preparazione della documentazione di uscita merce
- Sistema di gestione della manutenzione degli asset
 - Gestione del piano di controlli periodici
 - Inserimento degli ordini di lavoro
 - Kanban di avanzamento dei lavori
 - Dematerializzazione della documentazione tecnica
- Sistemi comuni ai vari processi operativi
 - introduzione di un sistema di gestione delle pese camion che ha permesso di rendere più flessibile e controllato il ciclo di pesatura di un camion all'interno e di verificare la conformità con il peso dichiarato sui documenti
 - una sistema di reportistica che permette di avere un quadro aggiornato in tempo reale delle principali attività del terminal container alimentato dai dati operativi e da quelli contabili;

Mentre i vari processi progrediscono verso i livelli più alti della piramide vengono liberate risorse per approfondire nuovi temi quali:

- l'integrazione con i computer di bordo dei mezzi utile per affinare il calcolo della resa nave/treno/camion e per attivare i processi di manutenzione predittiva,

- l'utilizzo della fotogrammetria per il riconoscimento delle sagome e il conseguente calcolo dei volumi utile alla verifica delle giacenze di magazzino.

INTEGRAZIONE CON SISTEMI DI TERZE PARTI
 La digitalizzazione e l'integrazione con sistemi di terze parti, come l'Autorità Portuale, i sistemi di pianificazione della rete ferroviaria, e le aziende di autotrasporto, rappresentano uno degli elementi cardine della trasformazione digitale nei porti e nei terminal, soprattutto per ottimizzare flussi, ridurre i tempi di attesa e aumentare la trasparenza e l'efficienza operativa.

- Alcuni dei punti fondamentali su cui stiamo valutando l'integrazione sono:
- Integrazione con i nuovi sistemi PMIS (Port Management Information System) e AIS (Automatic Identification System) per avere informazioni in tempo reale sulle navi in arrivo e su quelle autorizzate ad entrare nel porto. L'obiettivo è uno snellimento delle pratiche burocratiche e di conseguenza di ottimizzazione delle operazioni di carico/scarico in banchina.
 - Integrazione con il "Varco virtuale" che l'Autorità di Sistema Portuale sta analizzando per tracciare le autorizzazioni di accesso alle banchine dei vari terminal. Il controllo prevede uno scambio dati tra i sistemi

- di accreditamento del terminal e quello dell'autorità portuale al fine di rispondere in modo sempre più puntuale alla normativa ISPS.
- Integrazione con il Sistema di Pianificazione Treni per condividere piano e orari di arrivo/partenza dei treni merci, in modo da ridurre i tempi di stazionamento dei treni e ottimizzare l'utilizzo degli asset (gru, mezzi, spazi) e delle persone.
- Integrazione con i sistemi gestionali dei principali trasportatori per offrire loro una modalità di comunicazione più agevole, rispetto all'attuale data entry; inoltre grazie a prenotazioni automatizzate, sistemi real time e interoperabilità tra attori logistici (e-CMR, e-DDT, e-FTI), si riducono i tempi di attesa e le congestioni all'interno del terminal, portando a un minor utilizzo di mezzi motorizzati e a conseguenti risparmi energetici ed emissioni inquinanti.





La responsabilità verso i clienti

SOSTENIBILITÀ ENERGETICA E IMPATTO AMBIENTALE

Le opportunità portate dalla digitalizzazione possono avere un riflesso interessante anche in termini di impatto ambientale. Il primo elemento che possiamo considerare è il risparmio generato dall’adozione sempre più estesa del processo di dematerializzazione della carta e di ottimizzazione delle stampe in modo da massimizzare il contenuto di testo per pagina (Terminal Container, a parità di numero di fogli stampati è riuscita a passare dal formato A4 al formato A5 per la stampa delle istruzioni di carico). Il secondo elemento è l’adesione ai programmi di recupero e rigenerazione dei toner esausti. Sapis ha potuto certificare questi dati negli ultimi anni aderendo al programma Lexmark Cartridge Collection Program (LCCP):

Il terzo elemento da considerare fa riferimento ad una misura indiretta sull’impatto ambientale: l’ottimizzazione di quei processi che permettono di ridurre i tempi di attesa operativi di un mezzo (camion, nave, mezzi operativi) ha un impatto in termini di riduzione della CO₂ nell’aria. In termini di sostenibilità energetica invece, la digitalizzazione potrebbe agire in modo negativo perché l’hardware necessario (server, sensori, terminali) comporta un aumento del consumo di energia, materie prime ed energia grigia per produzione, trasporto e smaltimento. Per tenere sotto controllo questa impronta abbiamo cominciato ad adottare strategie di green IT acquistando hardware a basso consumo energetico, di virtualizzazione lato server e client e di riciclo e smaltimento responsabile. In conclusione, la digitalizzazione può trasformare un terminal intermodale in



un sistema agile, capace di ottimizzare congestioni, consumi ed emissioni attraverso monitoraggio e automazione; tuttavia, una vera transizione sostenibile richiede anche un’ICT responsabile che punta su eco-design, durabilità e riciclo per bilanciare l’impatto dell’hardware. Il risultato è un terminal intermodale più efficiente, meno emissivo e capace di sfruttare l’intermodalità per decarbonizzare la logistica.

ANNO	Materiali ferrosi recuperati	Materiali plastici recuperati	Toner	Alluminio	Kg di CO ₂ equivalente risparmiati	Litri di petrolio risparmiati
2024	18	28	5	2	156	66

(*) fonte Lexmark Cartridge Collection Program (LCCP)

La responsabilità verso i clienti

3.3 Rapporto con i clienti e customer satisfaction

L'impegno del Gruppo SAPIR è rivolto a garantire ai clienti adeguati standard qualitativi nell'erogazione dei servizi, ponendo grande attenzione alle loro esigenze, garantendo la completa evasione degli impegni assunti, la raccolta e gestione degli eventuali reclami. In tale ottica, il Gruppo ha fissato alcuni semplici indirizzi per la gestione della comunicazione con i clienti e della contrattualistica. In particolare, i contratti e le comunicazioni ai clienti devono essere:

- completi, chiari e semplici, formulati con un linguaggio il più possibile vicino a quello normalmente utilizzato dagli interlocutori;
- conformi alle normative vigenti, senza ricorrere a pratiche elusive o comunque scorrette;
- veritieri circa i servizi offerti e tutte le informazioni dichiarate.

I clienti del Gruppo sono rappresentati principalmente da Compagnie marittime, Agenzie marittime e Spedizionieri e, in misura minore, da importatori.

La soddisfazione dei clienti e la gestione dei reclami sono aspetti presidiati nell'ambito del sistema di gestione della qualità. Inoltre, al fine di monitorare la soddisfazione dei clienti, viene svolta periodicamente un'indagine di customer satisfaction somministrata via mail ai principali

clienti. L'ultima è stata svolta da SAPIR e Terminal Nord S.p.A. nel mese di febbraio 2024. Gli aspetti indagati al fine di analizzare la soddisfazione dei Clienti sono stati:

- organizzazione aziendale;
- gestione e risoluzione dei problemi;
- capacità di comunicazione;
- disponibilità e professionalità del personale;
- competitività e qualità del servizio;
- salute e sicurezza dei lavoratori;
- modernizzazione e digitalizzazione dei processi;
- gestione danni e reclami;
- immagine dell'azienda;
- adeguatezza degli impianti e strutture per le attività del terminal;
- adeguatezza delle infrastrutture e ambienti di stoccaggio.

I risultati dell'analisi sono stati positivi: il livello di soddisfazione complessiva è risultato del 3,61%, dove la valutazione 3 è classificata come "buono" e la valutazione 4 è classificata come "molto buono", ovvero il massimo del punteggio. Nel corso del 2024, così come nel biennio 2022-2023, non sono stati registrati reclami né segnalazioni comprovate riguardanti violazioni della privacy dei clienti o la perdita dei loro dati personali.

In sede di riesame della direzione dei sistemi di gestione della qualità e in occasione delle indagini di monitoraggio della soddisfazione dei

Clienti, SAPIR effettua le opportune valutazioni relative all'andamento delle performance in termini di qualità del servizio/prodotto erogato e di sicurezza intesa come andamento infortunistico e prestazionale, in ottica di un continuo miglioramento. Lo stesso dicasi per T.C.R. S.p.A.



4.

La responsabilità ambientale



La responsabilità ambientale

4.1 Politiche di gestione ambientale

Il Gruppo pone la tutela ambientale quale presupposto primario nelle scelte delle tecnologie, dei programmi e delle strategie aziendali, finalizzate anche alla prevenzione dell'inquinamento in ogni sua forma e valutando gli impatti ambientali di ogni nuovo processo o servizio offerto. Per raggiungere questo obiettivo è essenziale, muovendosi dai principi Costituzionali, la considerazione ed il rispetto di tutte le leggi e norme nazionali e locali riferite alla tutela dell'ambiente.

La sostenibilità ambientale è un obiettivo primario per il Gruppo, e viene perseguito attraverso un percorso lungo e costante, al fine di creare un'immagine solida e credibile, costruire un business sano e duraturo, gestire meglio i rischi, procurarsi nuove opportunità, sviluppare un ambiente di lavoro più efficiente.

è stato instaurato un set di regole e procedure per la corretta gestione delle attività aziendali e per ridurre, quando possibile, l'impatto ambientale generato dalle attività operative, con particolare riguardo a:

- scarichi di acque reflue industriali in acque superficiali e in rete fognaria (Attestazione A.U.A.);
- emissioni in atmosfera.

Il Gruppo controlla e monitora costantemente le attività dei terminal al fine di identificare eventuali criticità che necessitano di interventi di miglioramento.

A tal fine, vengono regolamentate le attività e definiti i compiti in funzione della corretta gestione dei seguenti aspetti:



Garantire che lo scarico in acque superficiali avvenga senza che dette acque (originate da eventi meteorici) presentino di residui di fertilizzanti o materiali inerti (es. argille, feldspati).

Garantire la segregazione di eventuali prodotti liquidi (pericolosi e non) prima che questi possano raggiungere la rete fognaria e/o le acque superficiali.

Garantire il corretto svolgimento delle operazioni di imbarco/ sbarco, movimentazione e stoccaggio in modo tale da mantenere, entro i limiti previsti, le emissioni diffuse.

Garantire le modalità di stoccaggio temporaneo dei rifiuti ed il successivo conferimento a smaltimento/recupero.

Tramite l'Analisi ambientale iniziale si è stabilita la posizione dell'azienda in rapporto all'ambiente al fine di prendere in considerazione tutti gli aspetti/impatti ambientali e la loro gestione.

La responsabilità ambientale



La Società controllata T.C.R. S.p.A. ha implementato un sistema di gestione ambientale certificato ISO 14001 fin da maggio 2009, confermata nel corso del 2024 con validità fino al 2027.

Nell'ottica di un miglioramento continuo delle proprie prestazioni ambientali vengono stabiliti e mantenuti attivi specifici programmi, sia per la riduzione degli impatti ambientali sia per un utilizzo ottimale delle risorse, relativi agli aspetti ritenuti più significativi quali, ad esempio, la gestione delle acque, dell'energia, dei rifiuti e degli scarichi in genere.

T.C.R. S.p.A. ha investito risorse economiche negli ultimi anni sull'installazione di sistemi di

rilevazione dei consumi elettrici per consentire una verifica più puntuale dei consumi stessi, le gru sono state dotate di un dispositivo che permette in alcune fasi di lavorazione di generare corrente elettrica che viene rimessa in rete e riutilizzata all'interno del terminal, e i fari con luci ad alto consumo sono stati sostituiti da nuovi fari a led.

Infine, come accennato, la Capogruppo ha incluso nel proprio Modello Organizzativo i criteri e le norme comportamentali cui i destinatari devono attenersi nella gestione delle attività a rischio connesse con le fattispecie di reato ambientali, nel rispetto dei principi di trasparenza e tracciabilità delle attività.



TUTELA DEL TERRITORIO E DELLA BIODIVERSITÀ: LA PIALASSA DEL PIOMBONE

Aspetto di particolare importanza è costituito dalla vicinanza del porto-canale Candiano ad un'area ad interesse naturalistico. Nei pressi dei terminal gestiti dal Gruppo, infatti, vi è l'area protetta **Pialassa del Piombone** classificata come SIC (siti di importanza comunitaria) e ZPS (zone di protezione speciale): si tratta di un'area comprendente parte dell'ampia laguna salmastra ed un'area forestale caratterizzata da una ricchezza di flora e di fauna da tutelare ed equilibri ecosistemici da salvaguardare. Il Gruppo garantisce che gli scarichi idrici che confluiscono nel Canale Candiano siano in linea con

le prescrizioni e sotto i limiti imposti dalle autorità locali al fine di contenere quanto più possibile l'impatto sulla **biodiversità**. Gli scarichi sono verificati periodicamente dall'Agenzia regionale per la protezione ambientale, SAPIR annualmente effettua le analisi degli scarichi a mare come disposto dall'Agenzia Regionale nell'AUA della società.

Nel paragrafo 4.3 *Consumi e modalità di gestione della risorsa idrica* verranno approfondite ulteriormente tutte le procedure messe in atto per la gestione degli scarichi idrici e la tutela dell'acqua.

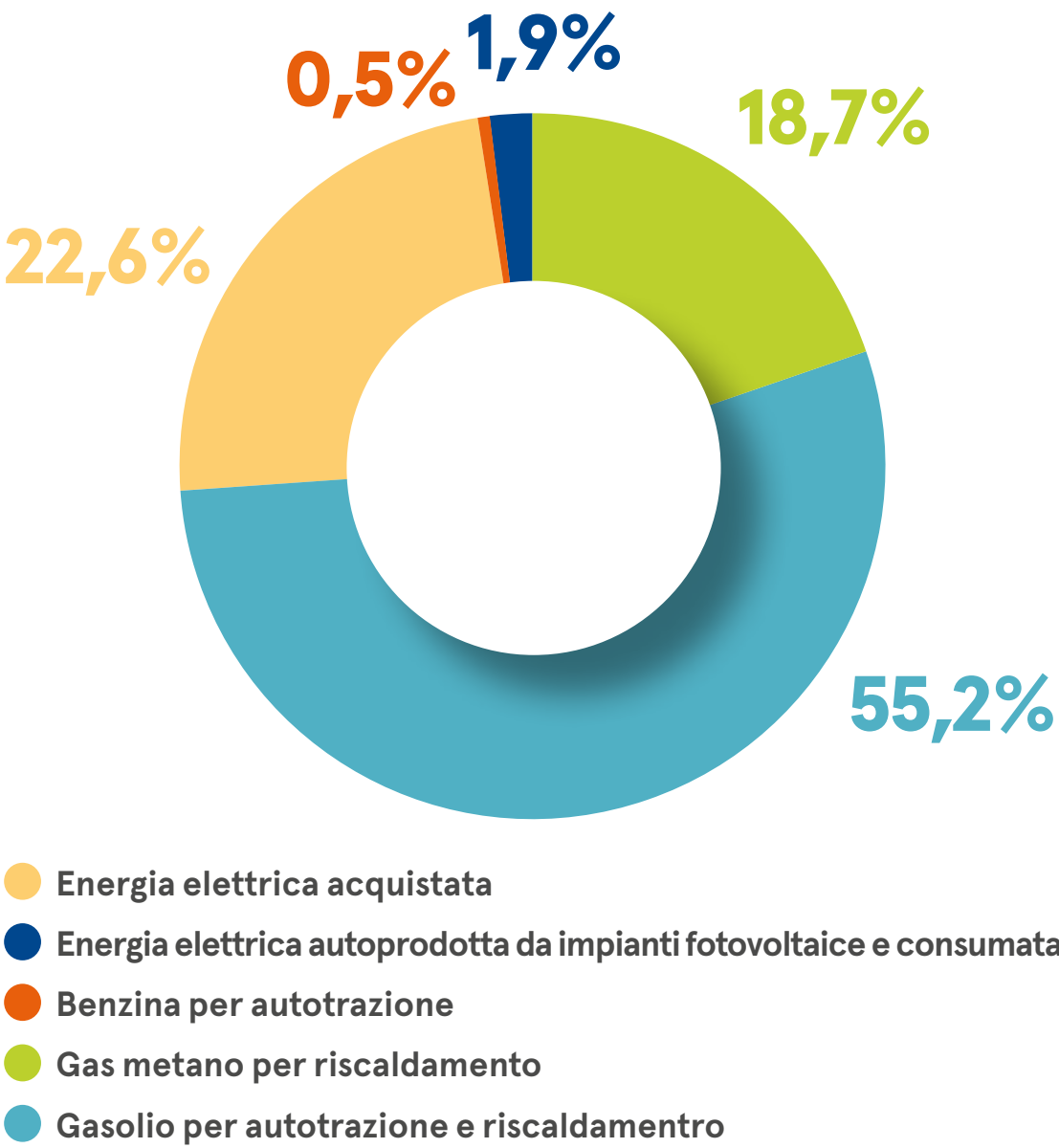


La responsabilità ambientale

4.2 Energia ed emissioni

Nel 2024 il Gruppo ha consumato complessivamente 98.680 GJ³ di energia, in aumento dell’11,21% rispetto all’anno precedente. L’utilizzo di gas metano da riscaldamento, imputabile ad una combinazione di tempo di stoccaggio dei liquidi riscaldati e fattori climatici, ha subito un incremento giustificabile dalle variabili appena descritte.

Consumi di energia all’interno dell’organizzazione del 2024 (GJ)



³ Per maggiori dettagli sui fattori e i metodi di calcolo utilizzati per il calcolo dell’energia consumata si rimanda al capitolo Indicatori di performance.

L’acquisto di energia elettrica risulta in linea con l’anno precedente. In continuità con gli obiettivi di sostegno alla mobilità sostenibile, è stata attivata una policy per consentire ai dipendenti possessori di auto elettriche o ibride plugin di usufruire del servizio di ricarica a condizioni agevolate, potendo sfruttare l’energia prodotta da Fonti Energetiche Rinnovabili. Per quanto riguarda gli altri vettori energetici, nel 2024 l’utilizzo di gasolio, approvvigionato da fornitore esterno, è stato destinato esclusivamente alle operazioni di movimentazione (gru, carrelli, pale e flotta di autoveicoli). Non è stato invece necessario utilizzare gasolio per il riscaldamento. Il 19% è costituito dal gas naturale necessario per il riscaldamento dei liquidi stoccati ai parchi serbatoi. Il fabbisogno di gas è strettamente dipendente dalla temperatura esterna. Tuttavia il piano di riammodernamento del parco serbatoi, appena avviato, prevede misure di coibentazione termica che, a processo ultimato, si tradurranno in un minor consumo di questa materia prima. Marginale la quota rappresentata dalla benzina, approvvigionata periodicamente da un fornitore esterno, per l’utilizzo da parte dei 39 veicoli aziendali, noleggiati a lungo termine. Come già enunciato, sono state inserite le auto private dei dipendenti alla ricarica parzialmente

autoprodotta in loco dagli impianti fotovoltaici presenti in azienda. È in previsione una progressiva migrazione del parco auto aziendale verso soluzioni che massimizzino l’autoconsumo dei carburanti. A tal proposito è in progetto un riammodernamento della dorsale principale di alimentazione elettrica con contestuale elettrificazione di una banchina, nella quale potrà operare un caricatore in regime “full-electric” attingendo energia prodotta dal principale impianto fotovoltaico da 922 kWp andando ad aumentare la quota parte di energia autoconsumata. La previsione è per l’entrata a regime nel 2026. Le emissioni di CO₂ dirette generate dal Gruppo (scope 1), derivanti dai consumi di gas metano, gasolio e benzina per il funzionamento degli impianti, per le operazioni terminalistiche e per gli automezzi, sono state pari a 6.023 tonnellate. Le emissioni indirette derivanti dall’acquisto di energia elettrica (scope 2), come richiesto dai GRI Standard, sono state calcolate sia con il metodo di calcolo location-based che con il metodo market-based e sono state pari, rispettivamente, a 1.906 tonnellate e 3.105 tonnellate di CO₂. Le emissioni totali sono pari a 7.930 tCO₂, considerando il metodo location-based per lo scopo 2 (+12% rispetto al 2023), e 9.129 tCO₂ considerando il metodo market-based per lo scopo 2 (+ 15% rispetto al 2023).

GESTIONE RESPONSABILE DELLA LOGISTICA

Il Gruppo persegue da anni, a fini di sostenibilità, l’impegno di rafforzare la quota di **traffico su rotaia**, nonostante i margini minimi di profitto. Soprattutto è significativo il traffico dei materiali inerti diretti al comprensorio ceramico di Sassuolo che negli anni, oscillando anche in ordine alla maggiore o minore competitività dei costi rispetto all’autotrasporto, si è comunque assestato intorno al 20% del totale. Nel 2024 sono state trasportate in treno dal terminal del Gruppo alla stazione di Dinazzano Po circa 285.000 tonnellate di materiali ceramici, che significa avere tolto dalla strada circa 9.500 **camion**. Considerando che un camion emette mediamente 175 grammi di CO₂ al Kilometro, si può stimare che sono state **evitate emissioni dirette di CO₂** in atmosfera per quasi 250.000 kilogrammi.⁴

⁴ Il numero di camion di cui è stata evitata la circolazione è stato stimato considerando una portata media di 30 ton/camion. Le emissioni di CO₂ evitate sono state calcolate considerando una percorrenza media di 150 km per ogni carico trasportato su gomma e una stima di 175 gCO₂ emessa per ogni km percorso da un camion, calcolato facendo una media dei fattori di emissione contenuti nei libretti di circolazione dei veicoli utilizzati.

La responsabilità ambientale

4.3 Consumi e modalità di gestione della risorsa idrica

SAPIR è alla costante ricerca di misure volte alla riduzione di consumo ed inquinamento delle risorse idriche nelle varie fasi di operatività. Le azioni intraprese riguardano, ad esempio, manutenzione e rinnovo delle infrastrutture per evitare perdite e sprechi, vasche di raccolta dei reflui e procedure per evitare la dispersione di materiale inquinante nelle falde acquifere durante le operazioni di sbarco, stoccaggio e imbarco e nel conferimento nella rete fognaria. Il Gruppo utilizza acqua sia per **uso sanitario che per uso industriale; nel corso del 2024 i consumi d'acqua sono stati pari a 69 Ml, con un aumento del 9,43% rispetto all'anno precedente**. Ciò è dovuto essenzialmente alla ripresa del traffico di inerti e di concimi, che ha avuto un aumento da nave per il comparto inerti del 27% (563.322 T) e per i concimi del 21% (61.240 T)⁵.

Ciò ha comportato una riduzione della necessità di acqua per interventi puntuali mantenendo pressoché costante la necessità di prelievo per la pulizia di banchine, piazzali e strade interne al terminal, legata al traffico di mezzi trasportanti inerti, che per la loro polverosità comportano ricorrenti interventi di pulizia. Il prelievo avviene unicamente dalla rete acquedotto.

In particolare, l'acqua ad uso industriale per Terminal Nord S.p.A. viene impiegata per alimentare la rete Antincendio e per rispettare le prescrizioni dell'Autorizzazione Unica Ambientale rilasciata dalla Provincia di Ravenna: bagnare i cumuli (abbattimento polveri) e lavare la viabilità interna e le banchine a sbarco ultimato. In SAPIR viene invece utilizzata per l'autobotte per la pulizia strade e per alimentare la rete Antincendio.

L'acqua ad uso civile viene impiegata per gli usi specifici quali docce o servizi per gli utenti; in SAPIR viene utilizzata anche per il parco serbatoi che comporta un consumo elevato. Il tema degli **scarichi idrici** è di complessa gestione poiché le attività delle società operative del Gruppo e la natura stessa degli stabilimenti (perlopiù all'aperto) comportano l'esistenza di molteplici punti di scarico e varie tipologie di acque scaricate che necessitano gestioni diversificate. Tutte le prescrizioni di dettaglio e gli standard per le acque di scarico sono contenute nella Autorizzazione Unica Ambientale rilasciata rispettivamente alla Capogruppo e alla controllata Terminal Nord S.p.A.

In merito agli scarichi idrici il Gruppo garantisce:

- lo scarico nelle acque superficiali senza che le acque, originate da eventi meteorici, presentino residui di fertilizzanti o materiali inerti (es. argille, feldspati);

- la segregazione di eventuali prodotti liquidi (pericolosi e non) prima che questi possano raggiungere la rete fognaria e/o le acque superficiali;
- scarichi in linea con le prescrizioni normative e sotto i limiti di inquinanti imposti.

In generale, gli **scarichi idrici** originati dalle attività dei terminal sono assimilabili in parte ad acque reflue domestiche ed in parte ad acque reflue industriali.

In particolare, gli scarichi di **Terminal Nord S.p.A.** avvengono in acque superficiali e in fogna nera: i primi si riferiscono alle acque di dilavamento di origine meteorica e agli scarichi dovuti alle attività prescritte in AUA (bagnare cumuli e pulizia strade), i secondi si riferiscono alle acque nere derivanti dagli scarichi civili e dagli scarichi dell'area lavaggio mezzi.



⁵ Rispetto al precedente anno sono state considerate anche le movimentazioni in entrata via treno/camion

La responsabilità ambientale

Gli scarichi di **SAPIR** sono stati adeguati con ultimazione lavori nel luglio 2022. Nel 2013 fu iniziata un'ampia attività di progettazione che ha portato nel 2015 al rilascio dell'Autorizzazione Unica Ambientale (A.U.A.) contenente un piano di **adeguamento delle fogne realizzato nel 2021**. La suddivisione delle aree di operatività in aree merceologiche ha portato alla separazione della rete mista in tre diverse tipologie di reti:

linee nere, che raccolgono le acque provenienti dalle aree di gestione dei fertilizzanti, da una parte delle banchine e dalle aree di viabilità; linea solidi sospesi e impianto di trattamento, che raccoglie le acque provenienti dall'area di gestione delle argille; linea acque bianche, che raccoglie acque "pulite" provenienti dai tetti dei magazzini "puliti", dal parco serbatoi e dal parcheggio.



In **SAPIR** è presente un impianto per il recupero dei solidi provenienti dalle acque di dilavamento dei piazzali di stoccaggio delle argille: si tratta, in altre parole, di un impianto di separazione dell'acqua e dell'argilla che permette di recuperare l'argilla stessa e riutilizzarla come materia prima.

Particolare attenzione è stata data alla fase di **lavaggio delle gomme dei mezzi in uscita** dalle aree dei terminal in quanto molti dei materiali che vengono stoccati all'interno del porto, potrebbero, se portati e dispersi all'esterno, immettersi nell'ecosistema causando danni alla flora e alla fauna. La pulizia delle ruote è garantita da una serie di ugelli particolari installati in punti strategici dell'impianto che permettono di rimuovere lo sporco più resistente tra le ruote gemelle e nei profili delle gomme. Le acque reflue con le particelle solide asportate vengono scaricate e trattate in apposita vasca di dissabbiatura, disoleazione, decantazione e successivamente possono essere riutilizzate al 100% per il lavaggio stesso, consentendo un risparmio di acqua.

Annualmente i terminal comunicano all'ente gestore i dati analitici degli scarichi in acque nere, mentre ARPAE, all'interno delle rispettive Autorizzazioni Uniche, prescrive che vengano

effettuati i prelievi annuali su tutti gli scarichi autorizzati. In uscita da SAPIR è stato installato nel 2019 il campionatore automatico per le acque nere, come da prescrizione HERA.

Nel corso del 2024 tutti i prelievi e gli scarichi idrici hanno interessato aree a stress idrico.⁶ SAPIR, visti i consumi di acqua dolce per usi industriali, ha partecipato nel dicembre 2024 al bando europeo W.In4PORTS - Water Innovative circular management for Resilient PORTS.

L'obiettivo è realizzare un impianto di dissalazione dell'acqua di mare per l'approvvigionamento di acqua da impiegare per le attività terminalistiche non civili, questo per ridurre il consumo di acqua derivante dalla rete ad uso industriale potabilizzata. Nella fase di urbanizzazione di 12 ettari della più ampia area Trattaroli, SAPIR ha individuato canalette per la raccolta e refluimento delle acque piovane in materiale plastico riciclato ed ecocompatibile.

Nel seguente paragrafo 4.4 Gestioni responsabile delle merci verranno approfondite ulteriormente tutte le procedure messe in atto per evitare la dispersione delle merci nelle falde acquifere durante le operazioni di sbarco/imbarco, trasporto e stoccaggio.

⁶ L'analisi per identificare le aree potenzialmente a rischio di stress idrico è stata svolta utilizzando Aqueduct Tool sviluppato dal World Resources Institute.

La responsabilità ambientale

4.4 Gestione responsabile delle merci

All'interno dei terminal del Gruppo vengono movimentate tipologie di merci diverse alcune delle quali, se disperse nell'ambiente, potrebbero recare danno all'ecosistema e alla salute dei collaboratori. Nei paragrafi seguenti viene mostrato come il Gruppo gestisce, monitora e minimizza gli impatti della movimentazione delle merci.

4.4.1 Inerti

All'interno del terminal vengono sbarcati, caricati o scaricati materiali inerti alla rinfusa che per loro natura e caratteristiche fisiche possono generare dispersione di prodotto nell'ambiente circostante durante le varie fasi lavorative. SAPIR, sulla base delle valutazioni e delle misure organizzative previste dal Piano di Gestione, anche al fine di ottemperare alle prescrizioni indicate nella A.U.A., adotta misure diverse in base alle caratteristiche dei prodotti. I prodotti inerti, a causa della loro morfologia e volatilità, tendono durante lo sbarco, l'accatastamento e la ricarica a disperdersi in parte nell'ambiente circostante. La conseguenza di questo processo è il possibile interessamento della rete fognaria circostante. Lo sbarco di inerti alla rinfusa presso SAPIR e Terminal Nord S.p.A. normalmente non avviene in caso di pioggia poiché, stante la loro elevata

igroscopicità, subirebbero una profonda agglomerazione, divenendo più difficilmente lavorabili e non consentendo una ottimale frantumazione. Le misure poste in essere al fine di prevenire o ridurre al minimo tali situazioni sono le seguenti.

- Lo sbarco di materiale inerte avviene, come da istruzione di sicurezza SAPIR I.19, utilizzando tramogge adatte al contenimento delle polveri che possono essere disperse nella fase di scarico del prodotto su camion. Per i prodotti maggiormente polverosi viene utilizzata una tramoggia aspirata che trattiene le polveri al suo interno. Le tramogge, grazie alla loro conformazione ad imbuto, fanno confluire il prodotto direttamente all'interno della vasca dei camion.
- È attivo un programma d'interventi per la pulizia di magazzini e tettoie, come descritto nel piano di gestione. Questi interventi prevedono anche la pulizia delle grondaie.
- SAPIR tiene costantemente pulite le aree mediante l'ausilio di spazzatrici, di appositi mezzi meccanici e di ditte specializzate. L'obiettivo è quello di rimuovere le fisiologiche dispersioni di merce alla rinfusa che si verificano in occasione delle operazioni di sbarco e movimentazione, nonché limitare lo spostamento delle suddette merci, per effetto del trasporto su gomma, nelle sedi stradali, nei passaggi e nei magazzini.

→ Nel caso di prodotti particolarmente volatili, la ricarica su camion viene compiuta avvalendosi di cappa aspirante. Il camion viene quindi ricaricato sotto di essa che conferisce il prodotto aerodisperso all'interno di big bags.

MODALITÀ DI SCARICO

- Utilizzo di idonee gru dotate di benne idrauliche onde evitare la dispersione da tali attrezzature prima di essere riversate nelle tramogge di scarico.
- Tramoggia finalizzata alla integrale tenuta del prodotto e dotata, per lo sbarco di inerti polverosi, di apposito impianto di aspirazione con abbattimento delle polveri aspirate. Relativamente alle operazioni di sbarco di inerti definiti **"mediamente polverosi"**, vengono utilizzate tramogge di scarico dotate di sistemi perimetrali di tamponamento e contenimento; per gli inerti identificati quali **"poco polverosi"**, si utilizzano tramogge di scarico aperte.
- Trasferimento diretto del prodotto all'interno dei magazzini o dei piazzali, mediante idonei autocarri con cassoni a perfetta tenuta.

VIABILITÀ

- Le modalità di gestione delle aree di viabilità legate alle operazioni di sbarco presso le banchine a ciò dedicate prevedono quanto segue:
- la viabilità interna alle aree di deposito inerti è inglobata nella gestione dei piazzali e pertanto le acque meteoriche confluiscono, previa pulizia mediante spazzamento, nella rete dedicata allo scarico in acque superficiali;
 - si procede ad una sistematica ed accurata pulizia, dell'intera viabilità, al termine dello sbarco/imbarco della merce.

MANIPOLAZIONE PRODOTTO E SPEDIZIONE

- La manipolazione dei prodotti (grossolana frantumazione) avviene integralmente al coperto.
- La spedizione avviene in parte tramite autocarri dotati di idonee coperture (teloni), mentre per la quota maggiore tramite vagoni ferroviari, ermeticamente chiusi, che vengono caricati direttamente dai magazzini di stoccaggio senza interessamento della viabilità esterna di raccordo all'uscita dal terminal.

BANCHINE

L'area di scarico presso la banchina a ciò dedicata viene preventivamente **isolata dal sistema fognario generale** mediante la copertura delle caditoie, al fine di evitare durante le operazioni lo sversamento nella rete fognaria di eventuali residui della merce. Al termine dello sbarco della merce si procede, mediante idonee spazzatrici appositamente modificate, ad una sistematica ed accurata pulizia dell'intera banchina, al fine di consentire l'integrale raccolta di eventuali prodotti dispersi così da recuperare tutti gli sfridi delle materie prime sbarcate. Dopo l'accurata pulizia e raccolta del prodotto le caditoie possono essere riaperte.

La responsabilità ambientale

4.4.1 Merci liquide

Lo sbarco/imbarco di liquidi al terminal SAPIR avviene attraverso banchine dedicate. I materiali liquidi interessati da tali operazioni si possono ricomprendere nelle tipologie: melasso, borlanda, oli vegetali, liquidi alimentari, acido ortofosforico e soda caustica. L’accidentale dispersione di questi prodotti avviene quindi, diversamente dai materiali inerti, in un’area circoscritta e di conseguenza confinabile. Il Parco Serbatoi è concepito per essere esso stesso un bacino di contenimento in grado di confinare al suo interno l’eventuale fuoriuscita di merce con l’ausilio di valvole d’intercettazione. La rete fognaria è integralmente intercettabile e sono presenti valvole a ciò preposte lungo il perimetro del Parco Serbatoi e facilmente raggiungibili grazie ad apposita cartellonistica che ne indica il posizionamento.

MODALITÀ DI SCARICO

- Utilizzo di idonee linee in parte aeree, in parte ubicate in appositi cunicoli e/o interrati.
 - I liquidi di tipo alimentare/zootecnico (melassa, borlanda, oli vegetali, vini, mosti, ecc.) vengono trasferiti da nave a serbatoio mediante pompaggio su linee dedicate che comunque, in caso di cambio del prodotto e su richiesta del cliente, vengono idoneamente pulite seguendo la procedura definita nel Manuale HACCP. Ciò consiste nell’asportazione degli eventuali sedimenti solidi, il lavaggio completo del serbatoio ed il relativo recupero e smaltimento reflui mediante impiego di ditta specializzata.
 - I prodotti chimici, acidi e basi, vengono trasferiti da nave a serbatoio mediante pompaggio su linee dedicate e non intercambiabili.

VIABILITÀ

Trattandosi di mezzi di trasporto che non hanno avuto alcun contatto con materiali polverulenti e/o inquinanti, la viabilità legata alle operazioni entrata ed uscita dei mezzi prevede percorsi non interessati al recupero delle acque meteoriche.

MANIPOLAZIONE PRODOTTO E SPEDIZIONE

Avendo una notevole disponibilità di serbatoi, sia per forma che per dimensione, a ciascuna tipologia di prodotto ne viene assegnato un congruo numero; raramente si presenta quindi la necessità di dover bonificare o lavare serbatoi per cambio di destinazione d’uso. Lo stoccaggio avviene direttamente all’interno di essi; se necessario vengono riscaldati per favorire e/o mantenere la fluidità dei prodotti ivi depositati e la qualità di conservazione della merce. Il Parco Serbatoi è interamente racchiuso all’interno di un bacino di contenimento che consente di includere eventuali fuoriuscite del prodotto ed il suo successivo recupero, evitando in tal modo la contaminazione delle acque meteoriche. La spedizione avviene tramite autobotti dotate di idonee cisterne a tenuta e caricate da apposite pipe-line (bandiere di carico) munite di sistemi di sicurezza per evitare sia fuoriuscite che trabocchi in fase di carico.

BANCHINE

Per quanto concerne la banchina dedicata allo sbarco dei liquidi vale quanto riportato per la viabilità.



La responsabilità ambientale

4.4.3 Fertilizzanti

SAPIR, sulla base delle valutazioni e delle misure organizzative previste dal Piano di Gestione, anche al fine di ottemperare alle prescrizioni indicate nella A.U.A., adotta misure diverse in base alle caratteristiche dei prodotti così come di seguito riportato. Lo sbarco di fertilizzanti alla rinfusa presso il terminal SAPIR normalmente non avviene in caso di pioggia perché, stante la loro elevata igroscopicità, subirebbero una profonda agglomerazione, divenendo più difficilmente lavorabili o non commercializzabili. Le misure poste in essere al fine di prevenire o ridurre al minimo tali situazioni sono le seguenti.



MODALITÀ DI SCARICO

- Utilizzo di idonee gru dotate di benne idrauliche onde evitare la dispersione del materiale trasportato dalle benne chiuse, prima di essere riversato nelle tramogge di scarico.
 - Tramoggia finalizzata alla integrale tenuta del prodotto e dotata, per lo sbarco di fertilizzanti polverosi, di apposito impianto di aspirazione con abbattimento delle polveri aspirate; relativamente ai fertilizzanti granulari, mediamente e poco polverosi (classificazione del grado di polverosità desunta dall’ordinanza dell’Autorità Portuale di Ravenna 04/2008), vengono utilizzate tramogge dotate di sistemi perimetrali di tamponamento e contenimento.
- Trasferimento del prodotto all’interno dei magazzini tramite fossa di carico mediante idonei autocarri con cassoni a tenuta, o trasferimento diretto a magazzino (ex Italterminal) con analoghi autocarri.

VIABILITÀ

Al termine dello sbarco della merce, mediante idonee spazzatrici appositamente modificate si procede ad una sistematica ed accurata pulizia dell’intera viabilità, al fine di consentire l’integrale raccolta di eventuali prodotti dispersi finalizzata tra l’altro anche al recupero della merce.

MANIPOLAZIONE PRODOTTO E SPEDIZIONE

- La manipolazione dei prodotti (formulazioni, dosaggi, insacco, palletizzazione, ecc.) avviene integralmente all’interno dei magazzini chiusi.
- La spedizione avviene, tramite autocarri, esclusivamente con prodotti confezionati (pallets o big-bag).

BANCHINE

Le aree di imbarco/sbarco vengono preventivamente isolate dal sistema fognario mediante la copertura delle caditoie al fine di evitare la caduta nella rete fognaria di eventuali residui della merce manipolata durante le operazioni. Al termine dello sbarco si procede, mediante idonee spazzatrici appositamente modificate, ad una sistematica ed accurata pulizia dell’intera banchina, anche al fine di consentire l’integrale raccolta di eventuali prodotti dispersi finalizzata al recupero delle materie prime. Dopo l’accurata pulizia e raccolta del prodotto le caditoie possono essere riaperte; in ogni caso le banchine dedicate (5-8 e 19-20) sono collegate in fogna nera.

4.5 Gestione dei rifiuti

Tutte le attività relative alla gestione dei rifiuti sono conformi alla normativa vigente e sono regolate all’interno di specifiche procedure del sistema di gestione. La gestione dei rifiuti all’interno di SAPIR e Terminal Nord S.p.A. è a carico del reparto QSA (Qualità Sicurezza e Ambiente) che si occupa di coordinare gli operatori al fine di una corretta gestione dei rifiuti prodotti e di garantire le corrette modalità di stoccaggio temporaneo ed il successivo conferimento a smaltimento/recupero. La gestione dei rifiuti nelle fasi di deposito temporaneo all’interno del porto avviene in apposite aree di stoccaggio, recintate e dotate di videosorveglianza. Nel 2024 il Gruppo ha prodotto 1.180,94 tonnellate di rifiuti e i rifiuti pericolosi hanno rappresentato l’11% del totale. I rifiuti sono conferiti a smaltitori esterni autorizzati secondo le leggi vigenti in materia. Nel 2024 sono stati destinati per il 75% a riciclo e recupero ed il 36% in discarica o avviati a trattamento di bonifica. Va segnalato che CSR destina oltre l’78% dei rifiuti prodotti a riciclo, avendo ridotto gli scarti derivanti dalla lavorazione dei container: l’Azienda recupera tutti i pezzi e le parti di container possibili (porte, pannelli, blocchi d’angolo, pianali, longheroni, ecc.), ripristinando anche unità con danni importanti e riproponendoli sul mercato dell’usato.

5.

La responsabilità verso i dipendenti



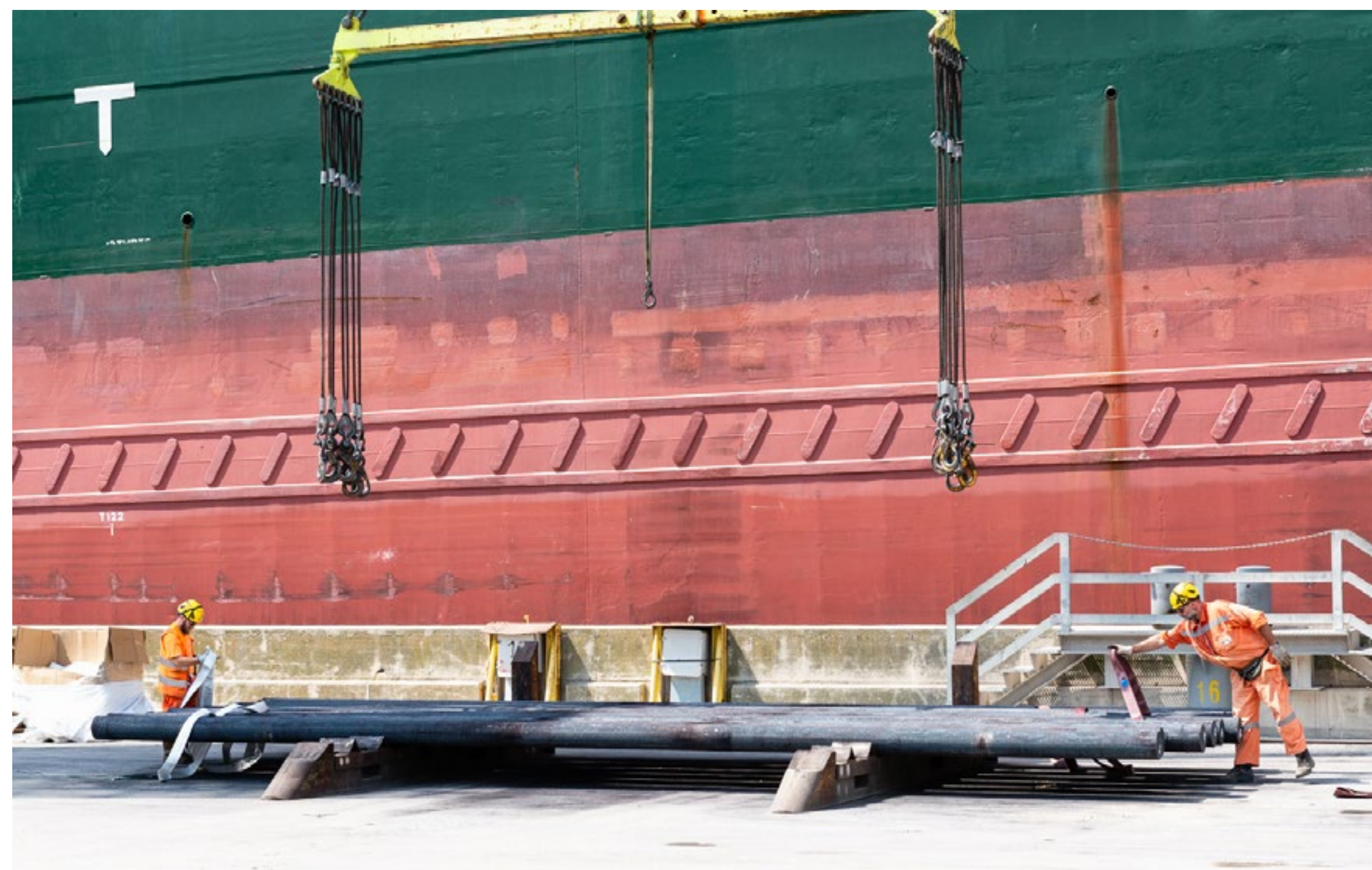
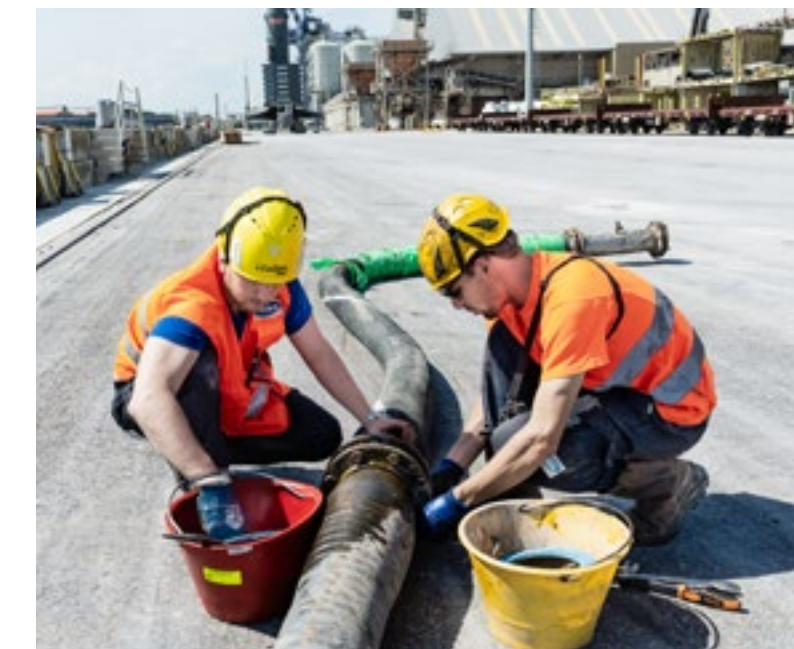
La responsabilità verso i dipendenti

5.1 Politiche di gestione del personale

Le persone rappresentano la principale risorsa per la crescita e lo sviluppo di Sapi. Nel corso dell'anno, l'impegno è stato rivolto al consolidamento di un ambiente di lavoro sicuro, inclusivo, orientato al merito ed alla crescita professionale. Attraverso percorsi di formazione continua, aggiornamenti normativi e iniziative per il benessere organizzativo, Sapi ha investito nel potenziale delle proprie risorse umane, promuovendo una cultura aziendale fondata sulla collaborazione, il rispetto e la valorizzazione delle competenze. Particolare attenzione è stata riservata al dialogo con i rappresentanti dei lavoratori e alla parità di opportunità, con l'obiettivo di creare un contesto equo e motivante, capace di attrarre e trattenere talenti. Il Codice Etico di Sapi rappresenta il riferimento fondamentale per garantire che tutte le attività aziendali siano svolte nel rispetto dei principi di legalità, trasparenza, integrità e responsabilità. Esso definisce i valori e i comportamenti attesi da parte di dipendenti, collaboratori, fornitori e partner, promuovendo una cultura improntata all'etica e alla correttezza nelle relazioni interne ed esterne. Durante l'anno, l'azienda ha rafforzato l'impegno nella diffusione e nell'attuazione del Codice, attraverso momenti formativi, aggiornamenti normativi e strumenti di segnalazione per eventuali comportamenti

non conformi. Il rispetto del Codice Etico non è solo un dovere, ma un elemento essenziale per costruire relazioni di fiducia con tutti gli stakeholder e contribuire allo sviluppo sostenibile del territorio.

Nel biennio 2023-2024, Sapi ha confermato il proprio impegno verso una gestione inclusiva delle risorse umane, promuovendo l'equità di genere anche nei processi di selezione e assunzione del personale. In questo periodo sono state effettuate nuove assunzioni che hanno contribuito al progressivo riequilibrio della presenza femminile all'interno dell'organico aziendale, in particolare in settori tradizionalmente caratterizzati da una minore rappresentanza. Pur operando in un contesto industriale storicamente a prevalenza maschile, Sapi ha adottato criteri di selezione improntati alla meritocrazia e al rispetto delle pari opportunità, confermando la volontà di costruire un ambiente di lavoro sempre più inclusivo e rappresentativo della diversità. L'azienda continuerà a lavorare in questa direzione, integrando la parità di genere come principio guida nelle politiche occupazionali e nei piani di sviluppo futuro. Al 31/12/2024 il 97,9% dei dipendenti sono assunti a tempo indeterminato. Troviamo un 2,1% assunto a tempo determinato che, nel corso del 2025, verrà stabilizzato definitivamente.



La responsabilità verso i dipendenti



Per quanto concerne la composizione del personale per fascia d'età, la maggior parte dei dipendenti rientra nella fascia tra i 30 e i 50 anni (52,10%); il 33,61% del personale ha un'età superiore ai 50 anni, mentre il 14,29% ricade nella fascia under 30.

Sul totale dell'organico al 31 dicembre 2024 le donne costituiscono il 18%; al riguardo va evidenziato come, quantomeno in Italia, il lavoro portuale in senso stretto sia storicamente prestato quasi esclusivamente da uomini, e il nostro Gruppo non fa eccezione. Se si limita però l'indagine al personale impiegatizio, la componente femminile supera il 64%. N. 9 dei 22 dipendenti assunti nel 2024 appartengono alla fascia di età inferiore ai 30 anni.

Il tasso di turnover del personale si mantiene su valori bassi (6%). Si ritiene che questo sia un

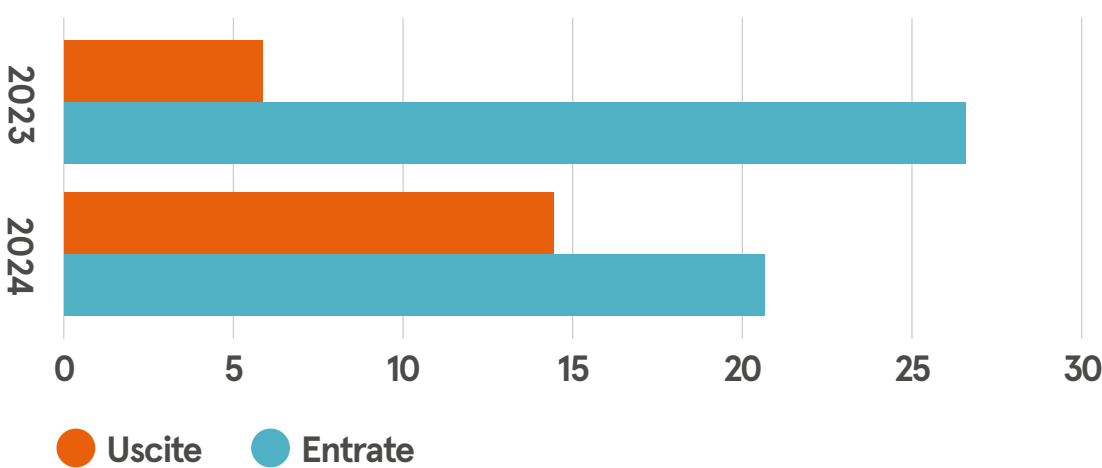
elemento positivo nonché un indice del buon clima aziendale raggiunto.

Una parte significativa delle attività operative all'interno dei terminal viene svolta, in maniera continuativa, dai lavoratori della cooperativa portuale e da altri collaboratori esterni che svolgono servizi di varia natura, come, ad esempio, facchinaggio e di pulizia: nel 2024 il numero medio complessivo mensile di collaboratori esterni impegnati nei due terminal si è aggirato sulle 122 unità⁷.

Il 100% dei dipendenti delle Società del Gruppo sono inquadrati all'interno dei contratti collettivi di lavoro maggiormente rappresentativi, a livello nazionale, per attività/comparto. Per i dipendenti aventi qualifica di quadro, impiegato e operaio di SAPIR, Terminal Nord e TCR si fa riferimento al CCNL dei lavoratori dei porti, i dirigenti sono coperti dal CCNL per i dirigenti di azienda industriale, ai dipendenti di CSR si applica il CCNL metalmeccanica Piccola e Media Industria.

I benefit sono previsti per tutti i dipendenti a prescindere dalla tipologia di contratto (tempo pieno/part-time o con contratto a tempo indeterminato/determinato).

Turnover



⁷ Per la rappresentazione del numero medio mensile di collaboratori esterni impiegati, è stato preso in considerazione il numero dei turni lavorati, stimati sulla base del totale delle ore lavorate e considerando un turno medio di 6,50 ore, diviso per il numero delle giornate lavorative in un mese, pari a ventisei. Si precisa che tale dato include solo Saper e Terminal Nord.

WELFARE

Nel corso degli anni le diverse società del Gruppo hanno implementato alcune iniziative a supporto del benessere dei dipendenti, tra cui:

- possibilità di convertire parte (o tutto) del salario di risultato in welfare defiscalizzato;
- scelta tra mensa aziendale pagata per due terzi dalle società o buono pasto;
- indennità di viaggio per i dipendenti che non usufruiscono della mensa aziendale o dei buoni pasto;
- lavaggio abiti da lavoro;
- auto aziendale per dirigenti e quadri;
- telefono aziendale per dirigenti/quadri/responsabili e coordinatori di reparto;
- laptop per dirigenti/quadri e alcuni responsabili o capi funzione (in dipendenza della mansione);
- 8 ore aggiuntive di permesso per visite mediche figli entro i 14 anni;
- 38 ore annue di congedo parentale integrate fino al 100% della retribuzione.
- Buono nascita per i dipendenti che diventano genitori
- Il furgone a titolo gratuito messo a disposizione dei dipendenti per i traslochi
- visita oculista
- l'istituzione della borsa di studio pari a 1.000€ per figli di dipendenti che conseguono un diploma o una laurea con votazione superiore a 94/100.

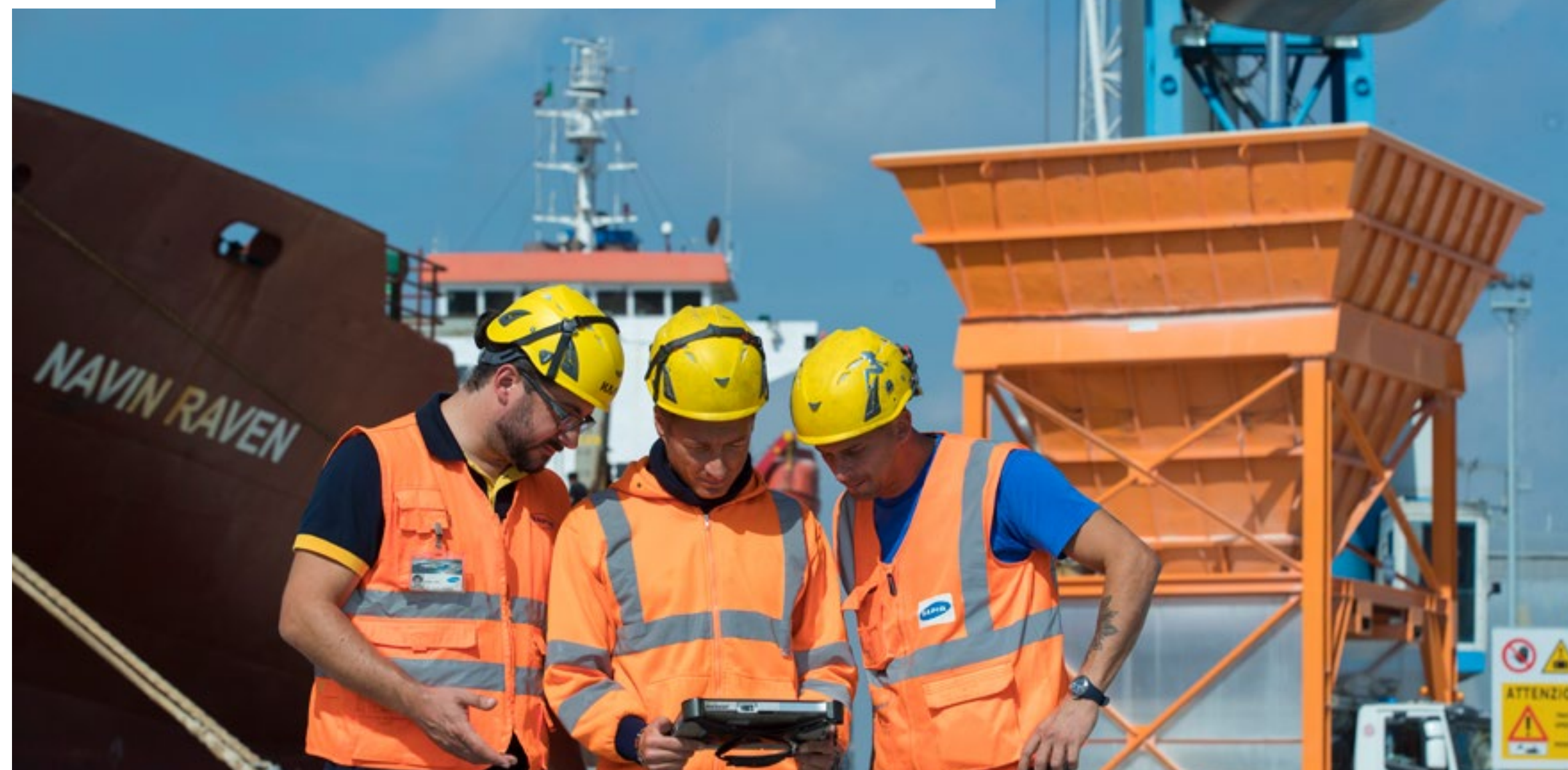
La responsabilità verso i dipendenti

5.2 Formazione e sviluppo dei dipendenti

La formazione aziendale è diventata un elemento di sempre maggiore rilevanza per conseguire il successo nelle imprese ed è un elemento fondamentale e strategico per la crescita aziendale e il mantenimento della propria competitività.

Il Gruppo attribuisce alla formazione valore primario e dedica risorse e strumenti adeguati al raggiungimento degli obiettivi definiti. Il Gruppo si impegna a formare i propri dipendenti, garantendo una crescita professionale continua con l'obiettivo di ampliarne le competenze in linea con le evoluzioni del business aziendale. Definisce pertanto percorsi di sviluppo che prevedono una formazione obbligatoria di base, alla quale si aggiunge l'affiancamento da parte di operatori esperti in occasione di ogni cambiamento di mansione e/o introduzione di nuove macchine, attrezzature e Dispositivi di Protezione Individuale.

Annualmente viene valutato il fabbisogno formativo per dipendenti e dirigenti attraverso uno scadenziario di corsi obbligatori, ai quali vengono aggiunti corsi facoltativi. La determinazione delle capacità richieste viene fatta anche in base al sistema qualità in cui è elencata la mappa delle competenze per mansione e le necessità formative per



mansione. Nel 2024 il Gruppo ha erogato 4.201 ore di formazione. La media è stata di 19 ore pro capite, con una distribuzione equilibrata per categorie professionali: 14 ore per impiegato e 24 per operaio.

Gli operatori hanno svolto 3.446 ore di affiancamento (21 ore pro capite), frutto di nuove assunzioni e operazioni di refresh verso il personale già formato.

In materia di salute e sicurezza è stata erogata la formazione richiesta dalla normativa vigente. Sono state inoltre realizzate sessioni di formazione specifica in materia di

antiterrorismo a tutto il personale, nel rispetto di quanto disposto e previsto dalle norme internazionali e nazionali.

E' stato creato il percorso di formazione professionale dedicato ai lavoratori somministrati destinati ai reparti serbatoi, palisti e affini denominato "Academy". Il programma, della durata di due settimane, prevede una formazione articolata sia in moduli teorici che pratici. Sapis si impegna nell'assicurare una preparazione adeguata e mirata, anche per il personale non direttamente assunto.

VALUTAZIONE DELLE PRESTAZIONI

A partire da fine 2018, il Gruppo ha adottato la pratica di valutare annualmente le prestazioni dei collaboratori a tutti i livelli. Dagli esiti della valutazione, effettuata dai responsabili designati all'interno dell'azienda, dipende una maggiorazione del salario di risultato annualmente erogato.

Inoltre, viene inviata ai coordinatori/ responsabili un'ulteriore scheda di valutazione più dettagliata che restituisce un feedback di performance dal quale possono dipendere percorsi di crescita o misure di incentivazioni spot.

Per quanto riguarda invece i dirigenti, è in via di elaborazione un sistema premiante legato al raggiungimento di obiettivi bilanciati di natura qualitativa e quantitativa, coerenti con la creazione di valore, il rafforzamento delle soft skill nonché con la crescita individuale ed aziendale.



La responsabilità verso i dipendenti

5.3 Salute e sicurezza sul luogo di lavoro

La tutela della salute e sicurezza dei nostri collaboratori è per SAPIR condizione indispensabile per una condotta aziendale corretta, sia dal punto di vista della normativa sia da quello umano ed etico. Il miglioramento continuo della sicurezza e del benessere dei collaboratori si traduce in una serie di investimenti volti a superare le criticità segnalate dai dipendenti nel corso degli esercizi precedenti.

Tutti i siti produttivi di SAPIR, Terminal Nord e T.C.R. sono certificati in accordo allo Standard internazionale UNI ISO 45001:2018.

L'adesione allo Standard permette l'individuazione, l'adozione, il monitoraggio e l'eventuale modifica delle misure necessarie ad organizzare e predisporre luoghi di lavoro salubri e sicuri, prevenire lesioni e malattie correlate al lavoro e migliorare in modo continuo le prestazioni in termini di salute e sicurezza.

Le società sono fortemente impegnate nel mantenimento della suddetta certificazione, riconoscendo nell'implementazione di un sistema di gestione della salute e sicurezza svariati benefici tra cui:

- il controllo della conformità legislativa;
- la promozione di una comunicazione interna ed esterna più efficace;

- il miglioramento della cultura della sicurezza in azienda;
- una maggiore soddisfazione e motivazione nei dipendenti.

La Direzione, in particolare, si impegna a:

- diffondere e promuovere la cultura della sicurezza tra i dipendenti del Gruppo;
- promuovere le segnalazioni dei lavoratori di possibili fattori di rischio o di incidenti, in ottica di miglioramento continuo;
- promuovere le segnalazioni su comportamenti potenzialmente pericolosi e non conformi a procedure e norme vigenti;
- assicurare una comunicazione efficace e continua tra l'azienda e i lavoratori.

Al fine di ridurre i rischi esistenti sul luogo di lavoro, le Società certificate hanno implementato un **Documento di Valutazione dei Rischi** suddiviso in aree specifiche, in modo tale da analizzare ogni possibile contesto presente nelle singole società. Oltre a questa analisi preliminare (aggiornata almeno annualmente) vengono svolti, da parte del Servizio Prevenzione e Protezione aziendale (S.P.P.) e da parte del Responsabile Servizio Prevenzione e Protezione (RSPP), dei **sopralluoghi** costanti volti ad evidenziare sia le eventuali criticità rilevate, sia gli aspetti positivi e conformi rispetto a quanto previsto dalle Procedure ed Istruzioni operative

adottate. La qualità e la conformità dei processi è monitorata anche attraverso **audit interni**, effettuati in tutte le principali aree presenti all'interno dell'organizzazione, e **audit rivolti ai principali prestatori d'opera** operanti all'interno dei terminal.

Il Gruppo ha predisposto appositi corsi di **formazione** rivolti ai dipendenti, recependo gli obblighi formativi della legislazione italiana relativi alla formazione in materia di salute e sicurezza.

Nel corso del periodo in esame si sta procedendo, come Sapir e Terminal Nord, con l'utilizzo del nuovo portale APREND00 utilizzato per la formazione interna relativamente a procedure di sistema, istruzioni di sicurezza, privacy, normativa 231/01, ecc. Il predetto sistema comporta che ogni dipendente abbia il proprio account personale, mediante cui potrà eseguire la formazione, in qualsiasi momento, mediante postazioni fisse o mobili (sono state installate, all'interno dell'azienda, diverse postazioni fisse e sono stati distribuiti anche ulteriori dispositivi mobili). I formatori hanno la possibilità di registrare la formazione e di inserire slides, video/foto, test finale, oltre all'emissione di un certificato riportante tutti gli argomenti trattati.



La responsabilità verso i dipendenti

Le risultanze sono:

- Accelerazione dei tempi di formazione interna
- Risparmio di risorse
- Incremento e miglioramento della formazione interna

Nel corso dell'anno 2024 sono state erogate ai dipendenti del Gruppo n. 2.593 di formazione relative a tematiche specifiche in materia di sicurezza, rispetto alle 2.715 dell'anno precedente.

Successivamente all'assunzione di un dipendente che svolga attività operative, il Gruppo (oltre ai corsi necessari per legge al fine di poter compiere una determinata mansione o attività) affida al Responsabile di quest'ultimo un registro di formazione, all'interno del quale vengono indicate le attività/mansioni svolte necessarie a valutare l'effettiva idoneità del lavoratore. In ogni caso vengono svolti, da parte del S.P.P., costanti aggiornamenti sui rischi maggiormente presenti nelle aree di lavoro. Per garantire la **salute dei propri dipendenti** il Gruppo adotta un sistema di visite mediche, effettuate in base alle scadenze prescritte dal Medico Competente e con lo stesso programme. In particolare, vengono svolti, anche in vista di rischi riscontrabili all'interno dei luoghi di lavoro, esami specifici quali

spirometria, esame ottico, RX toracica ILO-BIT, etc.

Nel 2024 si sono verificati 5 infortuni, non gravi, di dipendenti del Gruppo; numero in linea con il 2023 e con le oscillazioni dei volumi di attività. Il tasso infortuni si mantiene stabile su livelli soddisfacenti: 2,6 nel 2024.

È anche un risultato dell'assidua opera svolta negli anni per sensibilizzare i collaboratori all'attuazione delle norme vigenti dettate dal "Testo Unico sulla salute e sicurezza sul lavoro D.Lgs. 81/2008", oltre che dell'affinamento delle procedure.

I tre terminal che, come accennato, si avvalgono in maniera significativa di collaboratori esterni per le attività operative mappano e monitorizzano anche gli infortuni di queste categorie di lavoratori: nel 2024 sono stati registrati 15 infortuni, nessuno dei quali grave.⁸ In Sapis e Terminal Nord, per quanto riguarda la **partecipazione dei lavoratori e la consultazione degli stessi** in ambito di salute e sicurezza sul lavoro, sono previste procedure specifiche volte ad incrementare la partecipazione di tutti alla segnalazione di eventuali non conformità o possibili rischi.

In particolare, è stata progettata ed avviata la digitalizzazione dei moduli di segnalazione (near miss- non conformità inerenti a sicurezza,

qualità, parità di genere e security), oltre all'implementazione della sezione delle proposte di miglioramento, in correlazione all'evento segnalato.

Da anni in Sapis ogni segnalazione di non conformità effettuata dai dipendenti è intesa in maniera propositiva, stimolo di miglioramento continuo e crescita di tutta l'azienda e viene per questo incentivata a tutti i livelli.

Su queste premesse è stato interamente digitalizzata la procedura di segnalazione, attraverso una app che prevede la possibilità di caricare insieme alla segnalazione immagini e commenti. Una volta che il modulo digitale è stato compilato, questo viene inviato mediante un flusso predefinito a dei destinatari preposti dal sistema organizzativo aziendale, i quali procederanno all'analisi della segnalazione e alla chiusura della stessa.

Ciò ha comportato un notevole aumento delle segnalazioni e, soprattutto, delle proposte di miglioramento da parte dei dipendenti tanto che, sempre nell'anno 2024, Sapis e Terminal Nord hanno proseguito l'iniziativa inerente al Premio Kaizen aziendale.

La segnalazione delle non conformità ha una valenza positiva per il Servizio di Prevenzione e Protezione ed è fondamentale per la crescita aziendale, infatti, ogni non conformità è funzionale al miglioramento della sicurezza

ed all'implementazione delle misure di prevenzione e protezione finalizzate alla tutela di tutti i lavoratori. Ogni Non Conformità segnalata viene prontamente analizzata e conclusa, con la conseguente applicazioni di eventuali implementazioni a livello di misure di prevenzione e protezione, con l'acquisto di DPI o realizzazione di infrastrutture specifiche oppure con provvedimenti disciplinari o allontanamenti temporanei o definitivi per quei soggetti terzi che non hanno rispettato le disposizioni vigenti. L'applicazione di tale procedimento di segnalazione, oltre alla finalità di implementare e migliorare il sistema di gestione e la prevenzione per la sicurezza ha, inoltre, lo scopo di sensibilizzare tutti i lavoratori sia relativamente alle specifiche tematiche di sicurezza sia in relazione al loro ruolo all'interno dell'azienda. Nel periodo in esame, è proseguita la presenza della segnalazione digitalizzata, mediante il programma HyperSapis e l'applicazione Hyperdroid. Inoltre, nel contestualmente a ciò, oltre alla segnalazione, è prevista la possibilità per ogni segnalante, di riportare anche la proposta di miglioramento correlata all'evento rilevato; ciò al fine di rendere sempre più partecipi i lavoratori, non solo rispetto alle segnalazioni di eventi di conformi, ma anche rispetto alle proposte di risoluzione/miglioramento degli stessi.

⁸ I dati sugli infortuni relativi ai lavoratori esterni si riferiscono ai lavoratori impiegati presso la cooperativa portuale e presso cooperative esterne che forniscono servizi di varia natura (facchinaggio, pulizie, ecc.) per la Capogruppo, Terminal Nord S.p.A. e T.C.R. S.p.A.

La responsabilità verso i dipendenti

Nel corso dell'anno 2024 si è proceduto con l'instaurazione del Premio Kaizen, consegnato ai reparti aziendali che, nel corso dell'anno, hanno contribuito maggiormente, a livello quantitativo e qualitativo, al sistema di segnalazione, oltre alla premiazione delle migliori proposte di miglioramento effettuate.

Inoltre, Sapi e Terminal Nord nel corso dell'anno 2024, sempre nell'ottica di implementare i processi mediante la loro tecnologizzazione, hanno proceduto alla digitalizzazione del flusso di emissione di DUVRI/Permessi di Lavoro, consentendo una mappatura chiara di tutte le lavorazioni presenti all'interno del Terminal e/o che saranno in via di esecuzione.

Grazie a questa innovazione, Sapi è stata premiata alla ventesima edizione del premio "Il Logistico", nella sezione Innovazione in ambito Tecnologico e Logistico 4.0.

Il Rappresentante dei Lavoratori per la Sicurezza (RLS) viene coinvolto nella valutazione dei rischi e interviene, in qualità di portavoce dei lavoratori, per quanto riguarda le problematiche riscontrate in materia di sicurezza.

Oltre a quanto sopra, è stata diffusa e resa parte del sistema di gestione anche la procedura "Gestione delle segnalazioni dei dipendenti" che prevede l'apposizione di una cassetta delle segnalazioni, accessibile a tutti i dipendenti, all'interno della quale gli stessi possono inserire segnalazioni o suggerimenti riguardanti la sicurezza o l'ambiente di lavoro.

Per quanto concerne le situazioni ritenute a rischio, il lavoratore che ritiene in essere una circostanza da cui può derivare un pericolo per la salute e sicurezza è tenuto a segnalarlo immediatamente al proprio Responsabile, al SPP o al RSPP i quali intervengono e, se ritenuta fondata la segnalazione, provvedono ad interrompere l'attività operativa oggetto della segnalazione o, comunque, a porre in essere misure volte ad eliminare la situazione di rischio. In generale, il SPP aziendale si confronta giornalmente con i Responsabili d'Area e con il Direttore Operativo, al fine di analizzare le attività operative maggiormente impattanti sulla sicurezza ed elaborare tutte quelle misure di prevenzione volte a ridurre i rischi, a monitorare possibili pericoli ed a tutelare la salute e sicurezza dei lavoratori.

Tutti i contratti di natura commerciale e quindi comportanti servizi svolti direttamente da SAPIR, Terminal Nord S.p.A., T.C.R. S.p.A. e Container Service Ravenna S.r.l. o effettuati da soggetti terzi presso le aree delle suddette società, prevedono una parte specifica dedicata alla sicurezza.

Oltre al Documento di Valutazione dei Rischi Interferenziali che analizza i rischi legati alle attività svolte con una certa regolarità da lavoratori esterni all'interno dei siti delle società del Gruppo, è stata predisposta un'informativa specifica consegnata a tutti gli operatori che si trovano ad accedere ai siti del Gruppo

contenente i rischi presenti nelle aree operative e le misure di sicurezza da tenere e rispettare. Nel caso in cui si riscontrino **dei comportamenti contrari alle disposizioni di sicurezza vigenti**, ad opera di dipendenti o di collaboratori o di terzi, **il Responsabile d'Area o il Preposto li segnalano al SPP aziendale**, tramite il modulo digitalizzato di segnalazione. A seguito della segnalazione, il SPP aziendale decide quali misure correttive attuare e quali provvedimenti prendere nei confronti del soggetto trasgressore.

Nell'anno 2024, per quanto riguarda Sapi, sono state segnalati:

- 21 near miss
- 120 non conformità di sicurezza
- 84 non conformità di qualità
- 8 non conformità di parità di genere

Per quanto riguarda Terminal Nord, invece:

- 1 near miss
- 40 non conformità di sicurezza
- 23 non conformità di qualità

La segnalazione delle non conformità viene interpretata positivamente dal Servizio di Prevenzione e Protezione ed è fondamentale per lo stesso, in quanto **è necessaria alla crescita ed all'implementazione delle misure di prevenzione e sicurezza finalizzate alla tutela di tutti i lavoratori**. Ogni Non Conformità segnalata viene analizzata e conclusa, con la conseguente applicazione di eventuali ulteriori



misure di prevenzione e protezione, con l'acquisto di DPI o realizzazione di infrastrutture specifiche, oppure con provvedimenti disciplinari a carico del dipendente o allontanamenti temporanei o definitivi per quei soggetti terzi che non hanno rispettato le disposizioni.

Oltre a quanto sopra, in Sapi ed in Terminal Nord, a seguito dell'aggiornamento del Decreto Legislativo 81/08 in materia di Preposto, sono state introdotte delle check list mensili, digitalizzate, per tutti i Preposti aziendali (ogni reparto ha una check list specifica in base a rischi ed interferenze).

Nell'anno 2024, sono state emesse, in Sapi, n. 525 check list di controllo e, in Terminal Nord ne sono state effettuate n. 92.

Per quanto riguarda gli operatori esterni, **TCR ha introdotto la "patente a punti della sicurezza"**: ogni persona ha un carnet iniziale di 12 punti, ad ogni infrazione (che verrà gestita come "Non conformità"), oltre ad un periodo di interdizione, proporzionale alla gravità dell'infrazione, vengono scalati dei punti e, una volta terminati, scatta una prolungata interdizione.

La responsabilità verso i dipendenti

5.4 Parità di genere

Ad oggi nel nostro paese le differenze di genere si mantengono a causa di stereotipi che condizionano la posizione sociale della donna. Il luogo di lavoro è il principale ambito all'interno del quale le differenze e disuguaglianze legate al genere femminile è più evidente. Un Terminal portuale rappresenta un retaggio di ambiente lavorativo ed una struttura aziendale prevalentemente maschili. Nonostante quanto premesso, Sapis, soprattutto negli ultimi anni, si è posta con apertura ed attenzione verso i temi riguardanti le pari opportunità. Seppur ancora in maniera non pienamente strutturata, per le motivazioni sopra descritte, l'azienda ha l'obiettivo di superare le limitazioni derivanti da un inquadramento "di mansione", assumendo e destinando "figure femminili" anche in quei ruoli che, per storia aziendale e per preconcetti, sono stati sempre affidati esclusivamente a dipendenti di genere maschile. Sapis ha adottato una politica volta ad implementare gli strumenti aziendali incentrati sulle tematiche di parità di genere, contrasto alle discriminazioni ed alle molestie, oltre alla conciliazione vita privata e lavoro. Sapis rappresenta la prima realtà del Porto di Ravenna ad aver ottenuto, a maggio 2023, la certificazione UNI PDR 125:2022 relativa alla Parità di Genere.

Solo poche aziende in tutta Italia e, soprattutto pochi Terminal portuali, possono vantare il raggiungimento di tale traguardo, ancora oggi una novità, soprattutto per quei lavori con una forte prevalenza di occupazione maschile, come quello portuale. Il rilascio della certificazione è conseguente a un'analisi di una serie di indici di performance misurabili e ad un Piano Strategico strutturato, ramificato a tutti i livelli e processi aziendali. Lo scopo di tutto il Gruppo è quello di promuovere e attuare un trattamento equo e paritario, indipendentemente da sesso, età, nazionalità, religione ed etnia, senza discriminazione alcuna; sia nelle fasi di selezione e assunzione, sia nei successivi percorsi formativi, di crescita, retributivi e in ordine alle opportunità di carriera. Sapis ha proseguito il raggiungimento degli obiettivi previsti dal Piano Strategico triennale, il quale si incentra su un'analisi di determinati KPI (previsti dalla norma) verso i quali, anno per anno, va dimostrata un incremento del punteggio ottenuto. Tali KPI, si suddividono in aree tematiche, poi suddivise a loro volta, in sottocategorie. Le principali aree su cui l'azienda si è concentrata sono le seguenti:

- Area cultura e strategia: ovvero l'impegno aziendale volto alla formazione su determinate tematiche (sulla differenza di genere e suo valore, gli stereotipi e gli

unconscious bias), alla presenza di politiche aziendali sul tema, oltre ad un sistema di partecipazione e di espressione (es. questionari anonimi con successiva analisi, sistema di segnalazione di non conformità o abusi) oltre alla promozione, verso l'esterno e verso tutti gli stakeholders.

- Area governance: presenza di un budget specifico e di obiettivi strategici specifici
- Area processi HR: presenza di procedure di selezione e sviluppo delle risorse umane, di meccanismi di analisi del turnover, di meccanismi di protezione del posto di lavoro e di politiche di mobilità interna e di successione a posizioni manageriali coerenti con i principi di un'organizzazione inclusiva e rispettosa della parità di genere.
- Area opportunità di crescita ed inclusione delle donne in azienda: analisi della presenza di componente femminile nei ruoli dirigenziali, di riporto al vertice, aventi poteri di spesa.
- Area di equità remunerativa per genere: deve esserci un bilanciamento tra retribuzione tra uomo e donna, rispetto a tutti i livelli ed inquadramenti aziendali, anche analizzando le promozioni e la retribuzione variabile.
- Area tutela della genitorialità e conciliazione della vita privata- lavoro: tutti quegli strumenti utili a favorire quanto descritto nella presente area.



Strumenti oggettivi di valutazione e sistemi utili a favorire la conciliazione vita-lavoro sono necessari a infrangere la barriera del pregiudizio, offrendo possibilità lavorative a entrambi i sessi, a prescindere dalla mansione che il lavoratore ricopre o che andrà a ricoprire. Nel corso del 2024 non si sono registrati casi di discriminazione. Sapis, nel corso di questi anni, si è impegnata e gli obiettivi concretamente raggiunti sono i seguenti:

- Assunzione di donne anche nei ruoli operativi (questo è stato possibile anche grazie alla promozione e pubblicità, a livello esterno, della certificazione).
- Smart working settimanale, per la mansioni compatibili
- Integrazione dei permessi per le visite mediche dei figli
- Integrazione del congedo di paternità facoltativo
- Percorso di accompagnamento, con un professionista psicoterapeuta, per periodi di assenza dal lavoro superiori ai 6 mesi.
- Buono nascita per tutti i dipendenti diventati genitori

6.

La responsabilità sociale



La responsabilità sociale

6.1 Legame con la comunità locale

SAPIR ha consolidato negli anni il proprio rapporto col territorio anche col sostegno economico ad iniziative culturali e sociali. Il valore delle sponsorizzazioni si è stabilizzato da alcuni anni attorno ai 400 mila euro, con una prevalenza degli interventi in ambito sportivo, coi quali, oltre al rilevante ritorno pubblicitario conseguito, anche a livello nazionale, si cerca di contribuire al mantenimento delle posizioni conseguite dalle squadre di vertice e al potenziamento dell'impegno dedicato dai vari sodalizi ai settori giovanili.

Per la stagione agonistica 2023-24 le risorse più cospicue sono state stanziare a favore delle Società di pallavolo e basket maschile, militanti nei rispettivi campionati di serie A2.

Va segnalata la collaborazione continuativa col mondo dell'istruzione, a partire dai rapporti strutturati con l'ITIS Baldini di Ravenna, il Polo universitario ravennate e ITL (Istituto sui Trasporti e la Logistica).

Il Gruppo ha prestato un contributo fondamentale al decollo dell'indirizzo Logistico e di Conduzione del Mezzo Navale dell'Istituto Tecnico Industriale fin dal 2015.

Ogni anno alcuni ragazzi del quarto anno svolgono nei nostri terminal tre settimane di PCTO (Percorsi per le Competenze Trasversali e per l'Orientamento) e in caso di disponibilità

degli alunni anche 5 settimane di stage estivo retribuito.

Ai ragazzi del terzo anno (primo del triennio specialistico) è rivolto un progetto, pensato e costruito da Saper, che punta a fornire un'introduzione generale al porto e alle varie attività ad esso collegate: nell'anno scolastico 2023-24 è stato realizzato, col coordinamento di Saper, un pacchetto di oltre 20 ore, tra interventi in aula e visite aziendali, col coinvolgimento di imprenditori quali spedizionieri e agenti marittimi, servizi portuali (piloti e ormeggiatori) e enti pubblici (Autorità di Sistema Portuale e Agenzia delle Dogane).

Il rapporto instaurato sta producendo concreti sviluppi nell'interesse di tutti i soggetti coinvolti: numerosi diplomati ITIS indirizzo Logistica grazie alla reciproca conoscenza maturata nei periodi di alternanza, sono oggi nell'organico del Gruppo.

Riguardo la formazione professionale, Saper è partner del Corso IFTS "Tecnico per la programmazione della produzione e della logistica sostenibile e digitale" organizzato da ITL e dal Centro di formazione "Il Sestante". La collaborazione si sviluppa con lezioni in aula, visite ai terminal, organizzazione di stage.

Al Campus di Ravenna dell'Università di Bologna sono stati attivati, grazie anche alla stretta collaborazione tra Università e Imprese, la laurea triennale in "Giurista per le Imprese e per

la Pubblica Amministrazione", con lo specifico indirizzo in trasporti, logistica e sistemi portuali e il Master in diritto marittimo portuale e della logistica.

L'impegno di divulgazione si rivolge anche agli studenti delle scuole elementari e medie.

Dal 2007 si svolge nel porto di Ravenna Porto Lab, un progetto rivolto ai bambini, cui SAPIR contribuisce, a cura di T.C.R.

Lo scopo di tale progetto è quello di promuovere la cultura e la professionalità del lavoro trasformando il porto in un laboratorio a cielo aperto dove gli insegnanti di scuole elementari e medie possono usufruire di contributi formativi ai propri programmi didattici.

Il mondo del trasporto, il luogo di lavoro con le sue competenze, i suoi valori e contenuti si mettono a disposizione delle Scuole: fin dal primo momento i bambini vengono dotati di caschetto e gilet ad alta visibilità per comprendere la fondamentale importanza della sicurezza nel mondo del lavoro ed a tutti viene regalato il diario scolastico.

Tutti i terminal del Gruppo si rendono disponibili, su richiesta, ad accogliere visite guidate delle scolaresche con assistenza dei propri operatori, consentendo così di assistere alle tipiche operazioni portuali (accosto navi, imbarco-sbarco merci, ecc.)



A Ravenna sta dunque crescendo un polo d'eccellenza di studi che vedono nella presenza del porto uno stimolo ed un'opportunità. Al di là dello spirito collaborativo col mondo dell'istruzione connotato alla importante partecipazione pubblica di SAPIR, i suddetti rapporti hanno consentito di far entrare in organico vari giovani dalle qualità e motivazioni già sperimentate, oltre che in possesso di conoscenze fondamentali per un proficuo inserimento.



La responsabilità sociale

Ogni anno, in collaborazione col Sestante, teniamo attività di docenza c/o l'ITCT G. Ginanni di Ravenna nell'ambito del "Corso di Diritto ed Economia della Logistica e dei Trasporti" su temi quali:

- Porto: definizione, organizzazione e funzioni.
- Il Porto di Ravenna: situazione attuale e prospettive di sviluppo.
- Il porto e l'economia locale.
- I Terminal operator

Inoltre, da circa un paio d'anni, in collaborazione con Gigroup, teniamo anche docenze al corso serale di manutenzione ed assistenza tecnica del Callegari di Ravenna, trattando temi quali manutenzione meccanica/elettrica applicati al mondo ed ai mezzi portuali (gru, pale, stacker ecc.), nell'ottica di offrire un servizio di orientamento nelle scuole.

In campo culturale, si è rinnovata la storica partnership col **Ravenna Festival**, una delle più importanti manifestazioni artistiche nazionali, che ha celebrato la XXXV^a edizione.

Nel 2024 SAPIR ha abbinato il proprio marchio a uno spettacolo il cui programma è stato affidato a specialisti nella musica barocca e nelle ricostruzioni di ambienti storici organizzati dal suono, dal teatro di piazza e dalla danza. Vincent Dumestre e la regista Cécile Roussat, insieme all'ensemble Le Poème Harmonique, hanno proposto una giornata di un carnevale a Roma nel Seicento. La scena, popolata da musicisti,

giocolieri, mimi, danzatori, acrobati, ha fatto rivivere scene di vita quotidiana, banchetti nei palazzi, danze e giochi carnevaleschi, una caccia all'uomo lungo i canali e un teatrino in cui si rappresenta una parodia del "Lamento della ninfa" di Monteverdi. Il tutto mentre si eseguono ciaccone, moresche e tarantelle, insieme a brani vocali celebri o meno conosciuti del repertorio colto e popolare italiano di quel secolo, sotto la guida sapiente della chitarra barocca di Dumestre.

Il Gruppo SAPIR ha avviato, da qualche anno, una specifica attività mirata a **favorire la conoscenza del porto** da parte della cittadinanza. Al riguardo è utile una premessa: il porto di Ravenna ha una caratteristica del tutto peculiare, cioè è collocato non sulla costa ma lungo un canale che si addentra nel territorio, distante dall'abitato e dalla principale viabilità, rimanendo quindi al di fuori della vista e della percezione della popolazione, quasi corpo estraneo alla città. Estraneità che talora è sfociata in incomprensione di fronte alle esigenze che una realtà tanto complessa deve soddisfare per mantenersi competitiva. Per questo, nonostante il porto ne costituisca con l'indotto la principale attività economica, Ravenna può definirsi una città con un porto, ma non una città "portuale".

La responsabilità sociale

6.2 Comunicazione digitale

Dopo il lancio del nuovo sito e l'apertura dei canali social Facebook e LinkedIn, avvenute a ottobre 2020, si è assestata l'attività di comunicazione su queste piattaforme. I post diffondono gli aggiornamenti di attualità sull'attività del Gruppo ma anche brevi flash o approfondimenti sui servizi forniti. Nel 2024 sono stati pubblicati un centinaio di post, con punte di 3/4 mila visualizzazioni sui post che mostrano, anche attraverso brevi video, il lavoro svolto dai dipendenti che con la loro professionalità permettono all'impresa di eccellere.

Su Facebook, i followers sono aumentati dai 859 del dicembre 2023 ai 956 del dicembre 2024 mentre su LinkedIn, in un anno, i followers sono aumentati da 1.130 a 1.613.

6.3 La catena di fornitura e l'impatto sul territorio

Il Gruppo SAPIR gestisce le relazioni con i propri fornitori secondo i principi enunciati nel Codice Etico. I processi di acquisto sono improntati alla ricerca del massimo vantaggio competitivo, con pari opportunità per ogni fornitore e nel rispetto della legge. La stipula di un contratto con un fornitore deve sempre basarsi su rapporti di estrema chiarezza evitando, ove possibile, forme di dipendenza ed assicurando una concorrenza adeguata, tenendo conto delle proposte di diversi fornitori.

La definizione di un processo strutturato per la qualificazione, selezione e rivalutazione periodica dei fornitori è un aspetto fondamentale per garantire ai clienti un servizio di qualità. L'aspetto della sicurezza sul lavoro, con lo scopo di garantire uno standard di sicurezza omogeneo ed equivalente per tutti coloro che operano all'interno dei terminal, è oggetto di particolare attenzione da parte del Gruppo.

La qualifica iniziale del fornitore assume un impatto molto importante sulla qualità e la sicurezza del servizio realizzato e, di conseguenza, si tende ad instaurare legami paragonabili a partnership con fornitori proprio per avere garanzia di continuità ed adeguatezza tecnico-professionale nell'interazione tra le aziende.



Il livello di qualifica viene aggiornato sistematicamente sulla base dell'esito dei controlli e collaudi effettuati in accettazione (quando possibile) ed in funzione dei problemi imputabili alla qualità delle forniture rilevati durante il controllo del processo.

SAPIR predilige gli acquisti effettuati da fornitori della Regione Emilia Romagna, al fine di creare valore verso le comunità dove il Gruppo opera. Su un totale di circa 61 milioni di euro per approvvigionamenti e investimenti, nel 2024 il **51,4%** (nel 2023 **54,2%**) degli acquisti proviene da **fornitori della provincia di Ravenna**, il **31,8%** (nel 2023 **22,8%**) dal resto della **regione Emilia Romagna**, il **16,7%** (nel 2023 **16,9%**) dal resto dell'**Italia** e il restante dall'estero (nel 2023 6%).



7.

Indicatori di performance



Indicatori di performance

7.1 Sostenibilità ambientale

DISCLOSURE 302–1⁸ Energia consumata all’interno dell’organizzazione

CONSUMO ENERGETICO ALL’INTERNO DELL’ORGANIZZAZIONE			
TIPOLOGIA DI CONSUMO	UNITÀ DI MISURA	2023	2024
Combustibili non rinnovabili	GJ	66.313	74.474
Gas Metano	GJ	18.098	18.490
Gasolio per riscaldamento	GJ	126	-
Gasolio per autotrazione	GJ	47.585	55.456
Benzina per autotrazione	GJ	503	16.554
Energia elettrica acquistata da rete	GJ	20.882	22.332
di cui da fonti non rinnovabili	GJ	20.882	22.332
di cui da fonti rinnovabili	GJ	-	-
Energia elettrica autoprodotta da impianti fotovoltaici	GJ	3.472	4.035
Energia elettrica autoprodotta e ceduta in rete	GJ	1.935	2.160
Totale consumi energia	GJ	88.732	98.680
Energia rinnovabile	GJ	1.537	1.875
Energia non rinnovabile	GJ	87.194	96.806
% Energia rinnovabile sul totale	%	1.73%	1,90%

⁸ Per il calcolo dei consumi energetici in GJ sono stati utilizzati i seguenti fattori di conversione:

- Gas naturale: è pari a 0,034 GJ/1000*sm3 (fonte: Min. Ambiente–Tabella dei parametri standard nazionali per il monitoraggio e la comunicazione dei gas ad effetto serra);
- Gasolio: per il riscaldamento è pari a 42,873 GJ/t e per autotrazione pari a 42,85 GJ/t (fonte: Min. Ambiente–Tabella dei parametri standard nazionali per il monitoraggio e la comunicazione dei gas ad effetto serra);
- Benzina: è pari a 43,128 GJ/ton (fonte: Min. Ambiente–Tabella dei parametri standard nazionali per il monitoraggio e la comunicazione dei gas ad effetto serra);
- Energia elettrica: costante di 0,0036 GJ/kWh.

DISCLOSURE 303–3 Prelievo idrico

PRELIEVO IDRICO AL 31 DICEMBRE					
FONTE DEL PRELIEVO	UNITÀ DI MISURA	2023		2024	
		TUTTE LE AREE	AREE CON STRESS IDRICO	TUTTE LE AREE	AREE CON STRESS IDRICO
Risorse idriche di terze parti	Megalitri	63,06	63,06	69,01	69,01
Acqua dolce (≤1.000 mg/l di solidi disciolti totali) ⁹	Megalitri	63,06	63,06	69,01	69,01
Altre tipologie di acqua (>1.000 mg/l di solidi disciolti totali)	Megalitri	-	-	-	-
Totale prelievo idrico	Megalitri	63,06	63,06	69,01	69,01

⁹ La fonte di prelievo delle risorse idriche di terze parti risulta essere l’acqua di superficie.



Indicatori di performance

DISCLOSURE 304-1 Siti operativi di proprietà, detenuti in locazione, gestiti in (o adiacenti a) aree protette e aree a elevato valore di biodiversità esterne alle aree protette

BIODIVERSITÀ (2024)					
SITO	AREA GEOGRAFICA	TIPO DI ATTIVITÀ	POSIZIONE DEL SITO RISPETTO ALL'AREA PROTETTA O AD ALTO VALORE DI BIODIVERSITÀ (KM)	ETTARI	VALORE DELLA BIODIVERSITÀ
Cassa di colmata Trattaroli	Area Portuale	Deposito temporaneo fanghi di dragaggio	Adiacente all'area protetta della Pialassa del Piombone. Separata dal canale del Piombone	33,5	Ecosistema terrestre e di acqua marina
Cassa di colmata Centro Direzionale	Area Portuale	Deposito temporaneo fanghi di dragaggio	Adiacente all'area protetta della Pialassa del Piombone (1 km)	11,3	Ecosistema terrestre e di acqua marina
Aree di espansione PUA San Vitale	Area Portuale	Piazzale	Adiacente all'area protetta della Pialassa del Piombone (1 km)	7,2	Ecosistema terrestre e di acqua marina
Logistica 1	Area Logistica	Aree incolte	Adiacente all'area protetta della Pialassa del Piombone (2 km)	52	Ecosistema terrestre e di acqua marina
Logistica 2	Area Logistica	Area in parte coltivata da terzi	Adiacente all'area protetta della Pialassa del Piombone (2 km)	38	Ecosistema terrestre e di acqua marina



Indicatori di performance

DISCLOSURE 305–1¹⁰ Emissioni dirette di GHG (Scope 1)

EMISSIONI DIRETTE AL 31 DICEMBRE			
	UNITÀ DI MISURA	2023	2024
Gas metano	tCO ₂	1.058	1.089
Gasolio per riscaldamento	tCO ₂	11	0
Gasolio per autotrazione	tCO ₂	4.190	4.882
Benzina per autotrazione	tCO ₂	50	52
Totale emissioni Scope 1	tCO ₂	5.308 ¹¹	6.023

¹⁰ I fattori di emissione usati per il calcolo delle emissioni di Scope 1 sono:
- Gas Naturale: 2,004 tCO₂/1000*Std³ per il 2023, 2,019 tCO₂/1000*Std³ per il 2024 (Fonte: Min. Ambiente–Tabella dei parametri standard nazionali per il monitoraggio e la comunicazione dei gas ad effetto serra);
- Gasolio: 3,169 tCO₂/t per il 2023 e per il 2024 (Fonte: Min. Ambiente–Tabella dei parametri standard nazionali per il monitoraggio e la comunicazione dei gas ad effetto serra);
- Benzina: 3,150 tCO₂/t per il 2023 e per il 2024 (Fonte: Min. Ambiente–Tabella dei parametri standard nazionali per il monitoraggio e la comunicazione dei gas ad effetto serra).

¹¹ A seguito di un processo di miglioramento del sistema di rendicontazione e al fine di garantire la comparabilità dei dati, i dati relativi all’anno 2023 sono stati riesposti rispetto a quelli pubblicati nel precedente Bilancio di Sostenibilità.



DISCLOSURE 305–2¹² Emissioni indirette di GHG da consumi energetici (Scope 2)

EMISSIONI INDIRETTE AL 31 DICEMBRE			
	UNITÀ DI MISURA	2023	2024
Energia elettrica acquistata – Location Based	tCO ₂	1.760	1.906
Energia elettrica acquistata – Market Based	tCO ₂	2.636	3.105

TOTALE EMISSIONI AL 31 DICEMBRE			
	UNITÀ DI MISURA	2023	2024
TOTALE EMISSIONI (SCOPE 1 + SCOPE 2 – Location based)	tCO ₂	7.068	7.930
TOTALE EMISSIONI (SCOPE 1 + SCOPE 2 – Market based)	tCO ₂	7.959	9.129

¹² Per il calcolo delle emissioni di Scope 2, in linea con i GRI Sustainability Reporting Standards, sono state utilizzate entrambe le metodologie di calcolo.
Il Market-based si basa sulle emissioni di CO₂ emesse dai fornitori di energia da cui l’organizzazione acquista, tramite un contratto, energia elettrica e può essere calcolato considerando: certificati di Garanzia di Origine dell’energia e contratti diretti con i fornitori, fattori di emissione specifici del fornitore, fattori di emissione relativi al “residual mix”, ovvero all’energia e alle emissioni non monitorate o non reclamate (metodologia utilizzata, con fattore di emissione Italia 2023 pari a 457 g CO₂/kWh e 2024 pari a 501 g CO₂/kWh fonte: AIB – European Residual Mixes). Il metodo Location-based è basato su fattori di emissione medi relativi alla generazione di energia per confini geografici ben definiti, tra cui confini locali, subnazionali o nazionali (metodologia utilizzata, con fattore di emissione Italia 2023 e 2024 rispettivamente pari a 303 gCO₂/kWh e 307 gCO₂/kWh fonte: ISPRA fattori di emissione atmosferica di gas a effetto serra nel settore elettrico nazionale e nei principali Paesi Europei).
Le emissioni di Scope 1 e Scope 2 sono espresse in tonnellate di CO₂, in quanto la fonte utilizzata non riporta i fattori di emissione degli altri gas diversi dalla CO₂. Inoltre, le emissioni di Scope 2 sono espresse in tonnellate di CO₂; tuttavia, la percentuale di metano e protossido di azoto ha un effetto trascurabile sulle emissioni totali di gas serra (CO₂equivalenti) come indicato nel rapporto ISPRA “Fattori di emissione atmosferica di CO₂ e altri gas serra nel settore elettrico”. Si segnala inoltre che il Gruppo non ha fatto ricorso a certificati d’origine per l’acquisto di energia elettrica da fonti rinnovabili.

Indicatori di performance

DISCLOSURE 306–3 Rifiuti per tipologia

EMISSIONI INDIRETTE AL 31 DICEMBRE						
TIPOLOGIA RIFIUTO (TONI)	31 DICEMBRE 2023			31 DICEMBRE 2024		
	PERICOLOSI	NON PERICOLOSI	TOTALE	PERICOLOSI	NON PERICOLOSI	TOTALE
Imballaggi in carta cartone	-	2,12	2,12	-	1,33	1,33
Imballaggi in legno	95,17	395,13	490,30	-	409,50	409,50
Materiali plastici	-	-	-	-	-	-
Imballaggi misti	-	55,74	55,74	87,61	57,96	145,57
Scarti inutilizzabili	-	169,65	169,65	-	49,89	49,89
Imballaggi metallici	-	67,2	67,20	-	70,26	70,26
Apparecchiature dismesse	0,38	1,05	1,43	-	-	-
Amianto	-	-	-	-	-	-
Materiale abrasivo di scarto	-	-	-	-	-	-
Oli commestibili	-	19,86	19,86	-	20,54	20,54
Rifiuti organici contenenti sostanze pericolose	-	-	-	22,08	-	22,08
Materiali ferrosi	-	40,44	40,44	-	52,74	52,74
Olio esausto	22,57	0,30	22,87	13,77	2,20	15,97
Batterie al piombo	1,39	-	1,39	1,54	-	1,54
Filtri vari	0,18	-	0,18	0,24	-	0,24
Imballaggi in plastica	-	39,58	39,58	-	42,30	42,30
Residui da pulizia stradale	-	-	-	-	-	-
Altro	4,53	24,36	28,89	6,06	342,92	348,98
Totale	124,22	815,43	939,65	131,30	1.049,64	1.180,94



Indicatori di performance

DISCLOSURE 306–4 Rifiuti non destinati a smaltimento

RIFIUTI NON DESTINATI A SMALTIMENTO AL 31 DICEMBRE						
METODO DI SMALTIMENTO [ton]	2023			2024		
	IN LOCO/ONSITE	PRESSO UN SITO ESTERNO/OFFSITE	TOTALE	IN LOCO/ONSITE	PRESSO UN SITO ESTERNO/OFFSITE	TOTALE
RIFIUTI PERICOLOSI						
Riciclo	0,72	0,18	0,9	0,325	-	0,325
Recupero	-	27,75	27,75	0	18,563	18,563
RIFIUTI NON PERICOLOSI						
Riciclo	-	75,83	75,83	68,53	57,20	125,73
Recupero	-	801,93	801,93	-	742,726	741,726
Totale	0,72	905,69	906,41	68,86	817,49	886,30

DISCLOSURE 306–5 Rifiuti destinati a smaltimento

RIFIUTI DESTINATI A SMALTIMENTO AL 31 DICEMBRE						
METODO DI SMALTIMENTO [ton]	2023			2024		
	IN LOCO/ONSITE	PRESSO UN SITO ESTERNO/OFFSITE	TOTALE	IN LOCO/ONSITE	PRESSO UN SITO ESTERNO/OFFSITE	TOTALE
RIFIUTI PERICOLOSI						
Incenerimento (senza recupero di energia)	-	-	-	-	-	-
Discarica	-	12,58	12,58	5	24,80	29,80
Trattamento di bonifica	-	-	-	14,08	-	-
Smaltimento liquidi D9	-	19,06	19,06	-	-	-
RIFIUTI NON PERICOLOSI						
Incenerimento (senza recupero di energia)	-	-	-	-	-	-
Discarica	-	1,6	1,6	-	250,62	250,62
Bonifica	-	-	-	-	-	-
Totale	-	33,24	33,24	19,08	275,42	294,50



Indicatori di performance

7.2 Sostenibilità sociale

DISCLOSURE 2-7 Dipendenti

DIPENDENTI PER TIPOLOGIA CONTRATTUALE E GENERE AL 31 DICEMBRE						
TIPOLOGIA CONTRATTUALE	2023			2024		
	UOMINI	DONNE	TOTALE	UOMINI	DONNE	TOTALE
Totale dipendenti	193	38	231	195	43	238
A tempo indeterminato	189	37	226	192	41	233
A tempo determinato	4	1	5	3	2	5

DIPENDENTI PER TIPOLOGIA CONTRATTUALE E GENERE AL 31 DICEMBRE						
TIPOLOGIA CONTRATTUALE	2023			2024		
	UOMINI	DONNE	TOTALE	UOMINI	DONNE	TOTALE
Totale dipendenti	193	38	231	195	43	238
Full-time	193	33	226	195	38	233
Part-time		5	5	-	5	5
Part-time percentuale	-	13,16%	2,16%	0,00%	11,63%	2,10%



Indicatori di performance

DISCLOSURE 2-8 Collaboratori esterni

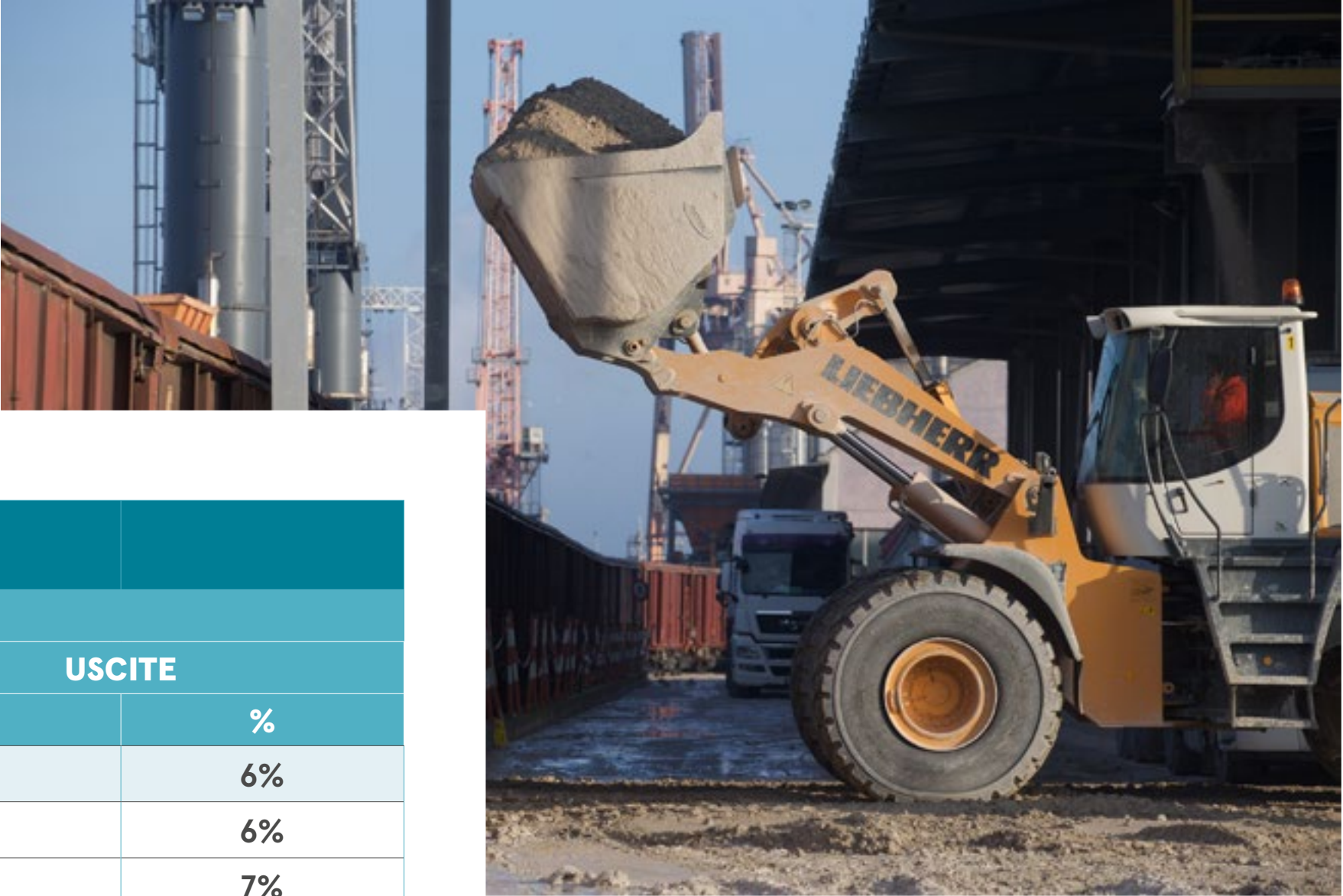
DIPENDENTI PER TIPOLOGIA CONTRATTUALE E GENERE AL 31 DICEMBRE						
INQUADRAMENTO PROFESSIONALE	2023			2024		
	UOMINI	DONNE	TOTALE	UOMINI	DONNE	TOTALE
Totale collaboratori esterni	4	2	6	4	1	5
Somministrati	4	2	6	4	1	5
Stagisti	0	0	0	-	-	0
lavoratori cooperativa portuale e rafar (pulizie,facchinaggio)	n.d	n.d.	199			122

DISCLOSURE 2-30 Contratti collettivi

	2023	2024
Dipendenti coperti da accordi di contrattazione collettiva al 31 dicembre	100%	100%



Indicatori di performance



DISCLOSURE 401-1 Nuove assunzioni e turnover

NUMERO E TASSO DI ASSUNZIONE E TURNOVER PER GENERE								
	2023				2024			
	ENTRATE		USCITE		ENTRATE		USCITE	
	N.	%	N.	%	N.	%	N.	%
Totale	30	13%	9	4%	22	9%	15	6%
Uomini	24	12%	5	3%	15	8%	12	6%
Donne	6	16%	4	11%	7	16%	3	7%

NUMERO E TASSO DI ASSUNZIONE E TURNOVER PER FASCE D’ETÀ								
	2023				2024			
	ENTRATE		USCITE		ENTRATE		USCITE	
	N.	%	N.	%	N.	%	N.	%
Totale	30	14%	9	4%	22	9%	15	6%
<30 anni	15	50%	2	7%	9	4%	4	2%
30-50 anni	12	10%	3	3%	12	5%	8	3%
>50 anni	3	4%	4	5%	1	0%	3	1%

DISCLOSURE 404-1 Ore medie di formazione annua per dipendente

ORE MEDIE DI FORMAZIONE PER CATEGORIA PROFESSIONALE E GENERE						
	2023			2024		
	N. ORE UOMINI	N. ORE DONNE	TOTALE	N. ORE UOMINI	N. ORE DONNE	TOTALE
Dirigenti	1,5	0	1,50	3,33	0	3,33
Quadri	8,64	15,00	9,62	22,00	1,00	19,00
Impiegati	30,93	10,57	24,14	16,20	1,00	10,76
Operai	25,85	44,20	26,67	22,29	1,00	21,08
Totale ore di formazione	4.726	568	5.294	3.858	43	3.901
Totale ore medie	26	15	24	20	1	16

Indicatori di performance

DISCLOSURE 405-1 Diversità negli organi di governo e tra i dipendenti

DIPENDENTI PER CATEGORIA PROFESSIONALE E GENERE AL 31 DICEMBRE						
PERCENTUALE	2023			2024		
	UOMINI	DONNE	TOTALE	UOMINI	DONNE	TOTALE
Dirigenti	100%	-	2,6%	100%	0,0%	2,5%
Quadri	84,6%	15,4%	5,6%	85,7%	14,3%	5,9%
Impiegati	65,2%	34,8%	39,9%	64,2%	35,8%	39,9%
Operai	97,1%	2,9%	50,0%	94,3%	5,7%	51,7%
Totale	81,9%	18,1%	100%	81,9%	18,1%	100%

DIPENDENTI PER CATEGORIA PROFESSIONALE E FASCIA D’ETÀ AL 31 DICEMBRE								
PERCENTUALE	2023				2024			
	<30	30-50	>50	TOTALE	<30	30-50	>50	TOTALE
Dirigenti	0%	33%	67%	2,6%	0%	33%	67%	2,5%
Quadri	0%	46%	54%	5,6%	0%	43%	57%	5,9%
Impiegati	12%	61%	27%	39,9%	14%	58%	28%	39,9%
Operai	18%	48%	33%	51,9%	17%	50%	33%	51,7%
Totale	14%	53%	33%	100%	14%	52%	34%	100%

COMPOSIZIONE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE PER GENERE E FASCE D’ETÀ AL 31 DICEMBRE								
PERCENTUALE	2023				2024			
	<30	30-50	>50	TOTALE	<30	30-50	>50	TOTALE
Uomini	0%	17%	83%	67%	0%	17%	83%	67%
Donne	0%	33%	67%	33%	0%	33%	67%	33%
Totale	0%	22%	78%	100%	0%	22%	78%	100%



Indicatori di performance

DISCLOSURE 403–9 Infortuni sul lavoro

DIPENDENTI DEL GRUPPO		
INFORTUNI SUL LAVORO		
NUMERO DI INCIDENTI	2023	2024
Numero totale dei decessi dovuti a infortuni sul lavoro	–	–
Numero totale di infortuni sul lavoro gravi ¹³ [(escludendo i decessi)	–	–
Numero totale di infortuni sul lavoro registrabili	5	5
PRINCIPALI TIPOLOGIE DI INFORTUNI SUL LAVORO		
TIPOLOGIA DI INCIDENTE	2023	2024
Trauma (distorsione, frattura)	–	–
Schiacciamento/taglio arti, contusioni, urto	4	1
Altro ¹⁴	1	3

TASSI DI INFORTUNIO ¹⁵		
Tasso di decessi dovuti a infortuni sul lavoro	–	–
Tasso di infortuni gravi sul lavoro (escludendo i decessi)	–	–
Tasso di infortuni sul lavoro registrabili	2,80	2,15

¹³ Infortuni sul lavoro che hanno portato a un danno da cui il lavoratore non può riprendersi, non si riprende o non è realistico prevedere che si riprenda completamente tornando allo stato di salute antecedente l’incidente entro 6 mesi.

¹⁴ La categoria “Altro” comprende infortuni di diversa natura, tra cui urti accidentali con elementi dell’ambiente di lavoro, perdita di equilibrio durante le operazioni, e incidenti avvenuti durante attività di manutenzione. Gli eventi registrati hanno avuto esiti di diversa entità, ma non si sono configurati come gravi.

¹⁵ Il tasso di infortuni è stato calcolato come il rapporto tra il numero totale di infortuni e il totale ore lavorate, utilizzando un fattore moltiplicativo di 200.000. Il totale ore lavorate è stato n. 357.195 nel 2023 e n.383.845 nel 2024.

COLLABORATORI ESTERNI DEL GRUPPO ¹⁶		
INFORTUNI SUL LAVORO		
NUMERO DI INCIDENTI	2023	2024
Numero totale dei decessi dovuti a infortuni sul lavoro	–	–
Numero totale di infortuni sul lavoro gravi (escludendo i decessi)	–	–
Numero totale di infortuni sul lavoro registrabili	18	15
PRINCIPALI TIPOLOGIE DI INFORTUNI SUL LAVORO		
TIPOLOGIA DI INCIDENTE	2023	2024
Trauma (distorsione, frattura)	11	3
Schiacciamento/taglio arti, contusioni	7	1
Altro	–	11

TASSI DI INFORTUNIO ¹⁷		
Tasso di decessi dovuti a infortuni sul lavoro	–	–
Tasso di infortuni gravi sul lavoro (escludendo i decessi)	–	–
Tasso di infortuni sul lavoro registrabili	11	8,49

¹⁶ I dati si riferiscono a lavoratori impiegati presso la cooperativa portuale e altre cooperative esterne che forniscono servizi di varia natura (facchinaggio, pulizie, ecc.) per la Capogruppo, Terminal Nord S.p.A. e T.C.R. S.p.A.; non includono altre tipologie di lavoratori non dipendenti che operano presso i siti del Gruppo e/o sotto il controllo del Gruppo, in considerazione della loro scarsa significatività e della indisponibilità di tali dati.

¹⁷ Il tasso di infortuni è stato calcolato come il rapporto tra il numero totale di infortuni e il totale ore lavorate, utilizzando un fattore moltiplicativo di 200.000. Il totale ore lavorate è stato n. 315.015 nel 2023 e 353.381 nel 2024. Il dato sulle ore lavorate dei collaboratori esterni è stato stimato sulla base dei turni effettuati.

Indicatori di performance

7.3 Relazioni con le comunità locali

DISCLOSURE 204-1 Proporzione della spesa effettuata a favore di fornitori locali

PROPORZIONE DELLA SPESA EFFETTUATA A FAVORE DI FORNITORI LOCALI				
AREA GEOGRAFICA	DAL 1 GENNAIO AL 31 DICEMBRE 2023		DAL 1 GENNAIO AL 31 DICEMBRE 2024	
	SPESA IN €	PERCENTUALE (%)	SPESA IN €	PERCENTUALE (%)
Italia	50.598.285	93.9%	61.091.928	99.9%
Di cui regione Emilia-Romagna	12.288.001	22.8%	19.426.119	31.8%
Di cui provincia di Ravenna	29.195.375	54.2%	31.434.571	51.4%
Di cui resto d'Italia	9.114.910	16.9%	10.231.239	16.7%
Italia	3.262.764	6.1%	93.887	0.1%
Totale	53.861.049	100%	61.185.815	100%



8.

Nota Metodologica

Il presente documento costituisce la sesta edizione del Bilancio di Sostenibilità del Gruppo SAPIR (Porto Intermodale Ravenna S.p.A. S.A.P.I.R. e sue controllate) con riferimento all'esercizio 2024 (dal 1° gennaio al 31 dicembre) e descrive le performance di sostenibilità e i risultati raggiunti dal Gruppo.

Il presente Bilancio di Sostenibilità, avente periodicità annuale, è stato redatto rendicontando una selezione dei "GRI Sustainability Reporting Standards" pubblicati dal Global Reporting Initiative (GRI), come indicato nella tabella "Indice dei contenuti GRI", che permette di dare evidenza della copertura degli indicatori GRI associati a ciascuna tematica di sostenibilità rendicontata nel presente documento.

Il perimetro di rendicontazione dei dati e delle informazioni economico finanziarie corrisponde a quello del Bilancio Consolidato del Gruppo SAPIR al 31 dicembre 2024.

Il perimetro dei dati e delle informazioni sociali e ambientali risulta essere composto dalle società consolidate integralmente all'interno del Bilancio Consolidato del Gruppo SAPIR al 31 dicembre 2024.

Non vi sono stati cambiamenti significativi in relazione alla struttura, proprietà e catena di fornitura del Gruppo.

Al fine di permettere la comparabilità dei dati nel tempo, è stato riportato il confronto con i dati relativi all'anno 2023.

Per garantire l'attendibilità dei dati, è stato limitato il più possibile il ricorso a stime, le quali, se presenti, sono opportunamente segnalate e fondate sulle migliori metodologie disponibili. Le riesposizioni dei dati comparativi precedentemente pubblicati sono chiaramente indicate come tali.

Il Bilancio di Sostenibilità del Gruppo è sottoposto ad un esame limitato ("limited assurance engagement" secondo i criteri indicati dal principio ISAE 3000 Revised) da parte di Deloitte & Touche S.p.A., incaricata anche della revisione legale del bilancio civilistico e consolidato.

Per informazioni relativamente al presente documento è possibile scrivere a: segreteria@sapir.it

9.

Indice dei contenuti GRI



Questo materiale fa riferimento alle seguenti disclosure GRI:

DICHIARAZIONE D’USO		Il Gruppo SAPIR ha rendicontato le informazioni citate in questo indice dei contenuti GRI per il periodo 01.01.2024–31.12.2024 con riferimento agli Standard GRI	
UTILIZZATO GRI 1		GRI 1 – Principi Fondamentali – versione 2021	
STANDARD DI SETTORE GRI PERTINENTI		N/A	
STANDARD GRI & INFORMATIVA		PAGINA DI RIFERIMENTO	NOTE
INFORMATIVA			
GRI 2: INFORMATIVA GENERALE 2021			
2-1	Dettagli organizzativi	10-14	
2-2	Entità incluse nella rendicontazione di sostenibilità dell’organizzazione	11-14; 69	
2-3	Periodo di rendicontazione, frequenza e punto di contatto	69	
2-4	Revisione delle informazioni	47	
2-5	Assurance esterna	69	
2-6	Attività, catena del valore e altri rapporti di business	11-14; 56	
2-7	Dipendenti	46-47; 63	
2-8	Lavoratori non dipendenti	47; 64	L’indicatore è compliant con i requisiti A ii, B, C dello standard di riferimento
2-9	Struttura e composizione della governance	16-18	L’indicatore è compliant con i requisiti A, C i. – ii. – iii. – v. – viii dello standard di riferimento
2-10	Nomina e selezione del massimo organo di governo	17-18	L’indicatore è compliant con i requisiti A e B ii.-iii.-iv. dello standard di riferimento
2-12	Ruolo del massimo organo di governo nel controllo della gestione degli impatti	17-18	L’indicatore è compliant con il requisito A dello standard di riferimento
2-13	Delega di responsabilità per la gestione di impatti	18	L’indicatore è compliant con il requisito A dello standard di riferimento
2-15	Conflitti di interesse	19	L’indicatore è compliant con il requisito A dello standard di riferimento
2-16	Comunicazione delle criticità	20	L’indicatore è compliant con il requisito A dello standard di riferimento
2-17	Conoscenze collettive del massimo organo di governo	18	
2-20	Procedura di determinazione della retribuzione	18	L’indicatore è compliant con il requisito A dello standard di riferimento
2-22	Dichiarazione sulla strategia di sviluppo sostenibile	3-7	
2-23	Impegno in termini di policy	19-20	L’indicatore è compliant con i requisiti A i., D, E, F. dello standard di riferimento
2-24	Integrazione degli impegni in termini di policy	20	
2-26	Meccanismi per richiedere chiarimenti e sollevare preoccupazioni	20	
2-27	Conformità a leggi e regolamenti	20	
2-29	Approccio al coinvolgimento degli stakeholder	21	L’indicatore è compliant con il requisito A i. dello standard di riferimento
2-30	Contratti collettivi	47; 63	
GRI 3: TEMI MATERIALI (2021)			
3-1	Processo per determinare i temi materiali	21-22	
3-2	Lista dei temi materiali	22	

STANDARD GRI & INFORMATIVA		PAGINA DI RIFERIMENTO	NOTE
TEMATICA MATERIALE: ANTICORRUZIONE, ETICA DI BUSINESS E COMPLIANCE			
GRI 3: TEMI MATERIALI (2021)			
3-3	Gestione dei temi materiali	19-22	
GRI 205: ANTICORRUZIONE (2016)			
205-3	Episodi di corruzione accertati ed azioni intraprese	20	
GRI 206: COMPORTAMENTO ANTICOMPETITIVO (2016)			
206-1	Azioni legali per comportamento anticoncorrenziale, antitrust e pratiche monopolistiche	20	
TEMATICA MATERIALE: PRESENZA SUL MERCATO E COMPETITIVITÀ			
GRI 3: TEMI MATERIALI (2021)			
3-3	Gestione dei temi materiali	24-28	
TEMATICA MATERIALE: PERFORMANCE ECONOMICA E CREAZIONE DI VALORE			
GRI 3: TEMI MATERIALI (2021)			
3-3	Gestione dei temi materiali	24	
TEMATICA MATERIALE: QUALITÀ DEI SERVIZI OFFERTI			
GRI 3: TEMI MATERIALI (2021)			
3-3	Gestione dei temi materiali	30-35	
TEMATICA MATERIALE: DIGITALIZZAZIONE E CYBERSECURITY			
GRI 3: TEMI MATERIALI (2021)			
3-3	Gestione dei temi materiali	30-32	
GRI 418: PRIVACY DEI CLIENTI (2016)			
418-1	Denunce comprovate riguardanti le violazioni della privacy dei clienti e perdita di dati dei clienti	35	
TEMATICA MATERIALE: RICERCA E INNOVAZIONE			
GRI 3: TEMI MATERIALI (2021)			
3-3	Gestione dei temi materiali	31-32	
TEMATICA MATERIALE: QUALITÀ E ACCESSIBILITÀ DELLE INFRASTRUTTURE PORTUALI			
GRI 3: TEMI MATERIALI (2021)			
3-3	Gestione dei temi materiali	26-28	
TEMATICA MATERIALE: INQUINAMENTO DELL'ARIA			
GRI 3: TEMI MATERIALI (2021)			
3-3	Gestione dei temi materiali	42-44	

STANDARD GRI & INFORMATIVA		PAGINA DI RIFERIMENTO	NOTE
TEMATICA MATERIALE: EMISSIONI E LOTTA AL CAMBIAMENTO CLIMATICO			
GRI 3: TEMI MATERIALI (2021)			
3-3	Gestione dei temi materiali	39	
GRI 302: ENERGIA 2016			
302-1	Energia consumata all’interno dell’organizzazione	39; 58	
GRI 305: EMISSIONI (2016)			
305-1	Emissioni indirette di GHG (Scope 1)	40; 60	
305-2	Emissioni indirette di GHG da consumi energetici (Scope 2)	40;60	
TEMATICA MATERIALE: INQUINAMENTO DELL’ACQUA			
GRI 3: TEMI MATERIALI (2021)			
3-3	Gestione dei temi materiali	40-41	
GRI 303: ACQUA ED EFFLUENTI (2018)			
303-1	Interazione con l’acqua come risorsa condivisa	40-41	
303-2	Gestione degli impatti correlati allo scarico di acqua	40-41	
303-3	Prelievo idrico	40; 58	
TEMATICA MATERIALE: TUTELA DELL’AMBIENTE E DELLA BIODIVERSITÀ			
GRI 3: TEMI MATERIALI (2021)			
3-3	Gestione dei temi materiali	37-38	
GRI 304: BIODIVERSITÀ (2016)			
304-1	Siti operativi di proprietà, detenuti in locazione, gestiti in (o adiacenti ad) aree protette e aree a elevato valore di biodiversità esterne alle aree protette	59	
TEMATICA MATERIALE: GESTIONE DEI RIFIUTI			
GRI 3: TEMI MATERIALI (2021)			
3-3	Gestione dei temi materiali	44	
GRI 306: RIFIUTI (2020)			
306-3	Rifiuti prodotti	44; 61	
306-4	Rifiuti non destinati a smaltimento	44; 62	
306-5	Rifiuti destinati a smaltimento	44; 62	

STANDARD GRI & INFORMATIVA		PAGINA DI RIFERIMENTO	NOTE
TEMATICA MATERIALE: DIVERSITÀ E PARI OPPORTUNITÀ			
GRI 3: TEMI MATERIALI (2021)			
3-3	Gestione dei temi materiali	45-47; 52	
GRI 401: OCCUPAZIONE (2016)			
401-2	Benefit previsti per i dipendenti a tempo pieno ma non per i dipendenti part-time o con contratto a tempo determinato	47-48	
GRI 405: DIVERSITÀ E PARI OPPORTUNITÀ			
405-1	Diversità negli organi di governo e tra i dipendenti	17; 46; 65-66	
GRI 406: NON DISCRIMINAZIONE (2016)			
406-1	Episodi di discriminazione e misure correttive adottate	52	
TEMATICA MATERIALE: SVILUPPO DEL CAPITALE UMANO			
GRI 3: TEMI MATERIALI (2021)			
3-3	Gestione dei temi materiali	46-48	
GRI 401: OCCUPAZIONE (2016)			
401-1	Nuove assunzioni e turnover	46-47; 65	
GRI 404: FORMAZIONE (2016)			
404-1	Ore medie di formazione annua per dipendente	48; 65	
TEMATICA MATERIALE: SALUTE E SICUREZZA DEI LAVORATORI			
GRI 3: TEMI MATERIALI (2021)			
3-3	Gestione dei temi materiali	49-51	
GRI 403: SALUTE E SICUREZZA SUL LAVORO			
403-1	Sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro	49	
403-2	Identificazione dei pericoli, valutazione dei rischi e indagini sugli incidenti	49-50	
403-3	Servizi di medicina sul lavoro	50	
403-4	Partecipazione e consultazione dei lavoratori e comunicazione in materia di salute e sicurezza sul lavoro	50-51	
403-5	Formazione dei lavoratori in materia di salute e sicurezza sul lavoro	49	
403-6	Promozione della salute dei lavoratori	49-51	L'indicatore è compliant con il requisito A dello standard di riferimento
403-7	Prevenzione e mitigazione degli impatti in materia di salute e sicurezza sul lavoro all'interno delle relazioni commerciali	49-51	
403-9	Infortuni sul lavoro	51; 67	
TEMATICA MATERIALE: CORRETTA GESTIONE DELLA CATENA DI FORNITURA			
GRI 3: TEMI MATERIALI (2021)			
3-3	Gestione dei temi materiali	56	
TEMATICA MATERIALE: COMUNITÀ LOCALE E INVESTIMENTI SOCIALI			
GRI 3: TEMI MATERIALI (2021)			
3-3	Gestione dei temi materiali	54-55	
GRI 204: PRASSI DI APPROVVIGIONAMENTO (2016)			
204-1	Proporzione della spesa effettuata a favore di fornitori locali	24; 56; 68	



Deloitte & Touche S.p.A.
Piazza Malpighi, 4/2
40123 Bologna
Italia

Tel: +39 051 65811
Fax: +39 051 230874
www.deloitte.it

RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE
INDIPENDENTE SUL BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ

Al Consiglio di Amministrazione di
Porto Intermodale Ravenna S.p.A. - S.A.P.I.R.

Siamo stati incaricati di effettuare un esame limitato (“*limited assurance engagement*”) del Bilancio di Sostenibilità del Gruppo S.A.P.I.R. (di seguito anche “Gruppo”) relativo all’esercizio chiuso al 31 dicembre 2024.

Responsabilità del Management per il Bilancio di Sostenibilità

Il Management di Porto Intermodale Ravenna S.p.A. - S.A.P.I.R. è responsabile per la redazione del Bilancio di Sostenibilità in conformità ai “*Global Reporting Initiative Sustainability Reporting Standards*” definiti dal GRI - *Global Reporting Initiative* (di seguito “GRI Standards”), con riferimento alla selezione di GRI Standards, come descritto nella sezione “Nota metodologica” del Bilancio di Sostenibilità.

Il Management è altresì responsabile per quella parte del controllo interno da esso ritenuta necessaria al fine di consentire la redazione di un Bilancio di Sostenibilità che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Il Management è inoltre responsabile per la definizione degli obiettivi del Gruppo S.A.P.I.R. in relazione alla performance di sostenibilità, nonché per l’identificazione degli *stakeholder* e degli aspetti significativi da rendicontare.

Indipendenza della società di revisione e gestione della qualità

Siamo indipendenti in conformità ai principi in materia di etica e di indipendenza dell’*International Code of Ethics for Professional Accountants (including International Independence Standards)* (IESBA Code) emesso dall’*International Ethics Standards Board for Accountants*, basato su principi fondamentali di integrità, obiettività, competenza e diligenza professionale, riservatezza e comportamento professionale.

La nostra società di revisione applica l’International Standard on Quality Management 1 in base al quale è tenuta a configurare, mettere in atto e rendere operativo un sistema di gestione della qualità che includa direttive o procedure sulla conformità ai principi etici, ai principi professionali e alle disposizioni di legge e regolamentari applicabili.

Ancona Bari Bergamo Bologna Brescia Cagliari Firenze Genova Milano Napoli Padova Parma Roma Torino Treviso Udine Verona
Sede Legale: Via Santa Sofia, 28 - 20122 Milano | Capitale Sociale: Euro 10.688.930,00 i.v.
Codice Fiscale/Registro delle Imprese di Milano Monza Brianza Lodi n. 03049560166 - R.E.A. n. MI-1720239 | Partita IVA: IT 03049560166
Il nome Deloitte si riferisce a una o più delle seguenti entità: Deloitte Touche Tohmatsu Limited, una società inglese a responsabilità limitata (“DTTL”), le member firm aderenti al suo network e le entità a esse correlate. DTTL e ciascuna delle sue member firm sono entità giuridicamente separate e indipendenti tra loro. DTTL (denominata anche “Deloitte Global”) non fornisce servizi ai clienti. Si invita a leggere l’informativa completa relativa alla descrizione della struttura legale di Deloitte Touche Tohmatsu Limited e delle sue member firm all’indirizzo www.deloitte.com/about.
© Deloitte & Touche S.p.A.

Responsabilità della società di revisione

È nostra la responsabilità di esprimere, sulla base delle procedure svolte, una conclusione circa la conformità del Bilancio di Sostenibilità rispetto a quanto richiesto dai GRI Standards, con riferimento alla selezione di GRI Standards.

Il nostro lavoro è stato svolto secondo i criteri indicati nel “*International Standard on Assurance Engagements ISAE 3000 (Revised) - Assurance Engagements Other than Audits or Reviews of Historical Financial Information*” (di seguito “ISAE 3000 Revised”), emanato dall’*International Auditing and Assurance Standards Board* (IAASB) per gli incarichi di *limited assurance*. Tale principio richiede la pianificazione e lo svolgimento di procedure al fine di acquisire un livello di sicurezza limitato che il Bilancio di Sostenibilità non contenga errori significativi.

Pertanto, il nostro esame ha comportato un’estensione di lavoro inferiore a quella necessaria per lo svolgimento di un esame completo secondo l’ISAE 3000 Revised (“*reasonable assurance engagement*”) e, conseguentemente, non ci consente di avere la sicurezza di essere venuti a conoscenza di tutti i fatti e le circostanze significativi che potrebbero essere identificati con lo svolgimento di tale esame.

Le procedure svolte sul Bilancio di Sostenibilità si sono basate sul nostro giudizio professionale e hanno compreso colloqui, prevalentemente con il personale della Società responsabile per la predisposizione delle informazioni presentate nel Bilancio di Sostenibilità, nonché analisi di documenti, ricalcoli e altre procedure volte all’acquisizione di evidenze ritenute utili.

In particolare, abbiamo svolto le seguenti procedure:

- 1) analisi del processo di definizione dei temi rilevanti rendicontati nel Bilancio di Sostenibilità, con riferimento alle modalità di analisi e comprensione del contesto di riferimento, identificazione, valutazione e prioritizzazione degli impatti effettivi e potenziali e alla validazione interna delle risultanze del processo;
- 2) comparazione tra i dati e le informazioni di carattere economico-finanziario riportati nel paragrafo “Performance economica e distribuzione del valore” del Bilancio di Sostenibilità e i dati e le informazioni incluse nel bilancio consolidato del Gruppo;
- 3) comprensione dei processi che sottendono alla generazione, rilevazione e gestione delle informazioni qualitative e quantitative significative incluse nel Bilancio di Sostenibilità.

In particolare, abbiamo svolto interviste e discussioni con il personale della Direzione di Porto Intermodale Ravenna S.p.A. - S.A.P.I.R. e con il personale di Terminal Nord S.p.A. e abbiamo svolto limitate verifiche documentali, al fine di raccogliere informazioni circa i processi e le procedure che supportano la raccolta, l’aggregazione, l’elaborazione e la trasmissione dei dati e delle informazioni di carattere non finanziario alla funzione responsabile della predisposizione del Bilancio di Sostenibilità.

Inoltre, per le informazioni significative, tenuto conto delle attività e delle caratteristiche del Gruppo:

- a livello di capogruppo e società controllate:
 - a) con riferimento alle informazioni qualitative contenute nel Bilancio di Sostenibilità abbiamo effettuato interviste e acquisito documentazione di supporto per verificarne la coerenza con le evidenze disponibili;
 - b) con riferimento alle informazioni quantitative, abbiamo svolto sia procedure analitiche che limitate verifiche per accertare su base campionaria la corretta aggregazione dei dati;
- per le seguenti società e siti, sede di Ravenna per Porto Intermodale Ravenna S.p.A. - S.A.P.I.R. e per Terminal Nord S.p.A., che abbiamo selezionato sulla base delle loro attività, del loro contributo agli indicatori di prestazione a livello consolidato e della loro ubicazione, abbiamo effettuato visite in loco nel corso delle quali ci siamo confrontati con i responsabili e abbiamo acquisito riscontri documentali su base campionaria circa la corretta applicazione delle procedure e dei metodi di calcolo utilizzati per gli indicatori.

Conclusioni

Sulla base del lavoro svolto, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che il Bilancio di Sostenibilità del Gruppo S.A.P.I.R. relativo all’esercizio chiuso al 31 dicembre 2024 non sia stato redatto, in tutti gli aspetti significativi, in conformità a quanto richiesto dai GRI Standards, con riferimento alla selezione di GRI Standards, come descritto nel paragrafo “Nota metodologica” del Bilancio di Sostenibilità.

DELOITTE & TOUCHE S.p.A.

Giovanni Fruci
Socio

Bologna, 30 settembre 2025

grupposapir.it