



GRUPPO AUTOSPED G

RESPONSABILITÀ IN MOVIMENTO
rapporto di sostenibilità 2021



GRUPPO AUTOSPED G

RESPONSABILITÀ IN MOVIMENTO

rapporto di sostenibilità 2021

Si ringraziano tutti i colleghi che hanno partecipato
allo sviluppo di questo progetto.

Coordinamento editoriale: **Amapola Società Benefit**

Progetto grafico: **Za! Factory**

Relazione sulle emissioni: **3i Group**

Immagini: archivio aziendale

Silvia Rauti Carbone pp. 52-53

indice

lettera agli stakeholder	pag. 6
nota metodologica	pag. 7
capitolo 01 carta d' identità	pag. 8
capitolo 02 verso il 2030	pag. 34
capitolo 03 le persone al centro	pag. 40
capitolo 04 l'impronta ambientale	pag. 70

lettera agli **stakeholder**

Con molto piacere presentiamo il primo Rapporto di sostenibilità del Gruppo Autosped G. Nelle sue molteplici attività, il Gruppo già risponde ai vincoli normativi di una legislazione sempre più attenta in materia di tutela ambientale e di attenzione agli stakeholder. Con questo Rapporto volontario intendiamo pertanto “andare oltre”, assumendo in maniera volontaria una nuova e sfidante responsabilità nei confronti di tutti i nostri interlocutori.

La sostenibilità sta diventando una parte integrante importante nel nostro business, e siamo sempre più consapevoli che agire in maniera sostenibile sia indispensabile per migliorare le nostre performances industriali ed economiche, in risposta alle richieste dei nostri clienti, al mercato e ai principi fondanti per la nostra realtà, con la volontà di creare valore per il Gruppo, per i nostri dipendenti e per tutti gli stakeholder.

Attraverso questo Rapporto condividiamo la nostra storia e i nostri valori, identifichiamo i nostri obiettivi di sostenibilità e misuriamo, attraverso la rendicontazione, le nostre attività, con l'obiettivo di essere sempre più trasparenti verso i nostri interlocutori.

Il nostro Gruppo presta particolare attenzione alle proprie persone, dal cui benessere deriva il successo, non solo economico, della nostra realtà. Valorizziamo da sempre i nostri dipendenti in modo che possano crescere attraverso percorsi di formazione mirati.

Nel contesto globale in cui la sostenibilità sta diventando un elemento differenziale di sviluppo, il Gruppo Autosped G ha deciso di esserci, e questo primo Rapporto testimonia la volontà di partecipare appieno a questo percorso, non semplice, ma molto stimolante. La redazione del primo Rapporto di sostenibilità vuole essere un punto di partenza per individuare nuovi obiettivi da raggiungere nei prossimi anni.

Marcello Gavio
Presidente

Luca Giorgi
Amministratore Delegato

nota **metodologica**

Il Rapporto di Sostenibilità 2021 del **Gruppo Autosped G**, redatto prendendo a riferimento i GRI Standard – 2016, è il primo per il nostro Gruppo.

Si tratta di una **scelta volontaria** e non di un obbligo di legge. È una decisione dettata dalla volontà del Gruppo di consolidare il proprio percorso di responsabilità ambientale e sociale e di migliorare l'approccio strategico dell'azienda. Si tratta, infatti, di uno strumento utile per definire meglio le politiche ESG.

Il **perimetro di rendicontazione** per il presente Rapporto include tredici Società all'interno del Gruppo: Autosped G SpA, G&A SpA, Autoservice 24 Srl, Gavio & Torti Casa di Spedizione SpA, IONE Solutions SpA, OMT SpA, Rail Hub Europe SpA, Terminal San Giorgio Srl, Tomato Farm SpA, Tr.E.Oil Transport Srl,

Transpe SpA, Truck Rail Containter SpA, Valsecchi Srl.

All'interno del documento troverete i principali dati e fatti relativi ai **tre pilastri ESG**: ambientale, sociale e gli aspetti di governance (compresi quelli relativi alla condotta di business).

La **materialità** è stata approcciata attraverso un'analisi che ha coinvolto le prime linee per selezionare i temi considerati materiali e che verranno in futuro sottoposti anche agli stakeholder per costruire una matrice di materialità completa.

Per garantire l'attendibilità delle informazioni riportate sono state incluse grandezze direttamente misurabili, limitando il più possibile il ricorso a stime. I dati hanno come periodo di riferimento quello compreso tra il 1° gennaio e il 31 dicembre 2021.

01

CARTA D'IDENTITÀ

È un gruppo industriale controllato dalla famiglia Gavio attraverso la holding Aurelia Srl, attivo nei settori trasporti, logistica, costruzione veicoli, industria conserviera e nell'ambito di grandi eventi sportivi.

La famiglia Gavio avviò la sua attività circa 60 anni fa con il trasporto su strada, a partire dal settore del **trasporto ghiaia** fino a comprendere, nel tempo, i seguenti settori: **petrolifero, container, criogenico, rifiuti, merce varia, alimentare, siderurgico e motorsport.**

Il Gruppo è fra i principali protagonisti nell'ambito dei trasporti.



Tra le attività accessorie: la vendita a terzi di pneumatici durante le gare automobilistiche in tutto il mondo; il noleggio di automezzi industriali; il commercio di sale e cemento, oltre ai servizi antighiaccio.

Inoltre:

- o la movimentazione di merci in ambito portuale e retroportuale: **Terminal San Giorgio Srl** e **Rail Hub Europe SpA**
- o la riparazione autorizzata di veicoli industriali: **Autoservice 24 Srl**
- o il commercio all'ingrosso di carburanti: **Gale Srl**

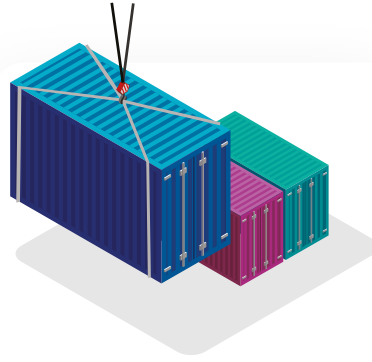
o la produzione e la commercializzazione di passate, concentrati e cubettati di pomodoro, lo stoccaggio di cereali in silos verticali e orizzontali e la commercializzazione di tritordeum: **Tomato Farm SpA**

- o la produzione di cisterne, rimorchi e semirimorchi: **OMT Spa**
- o la consulenza informatica: **iOne Solutions Srl**

i settori



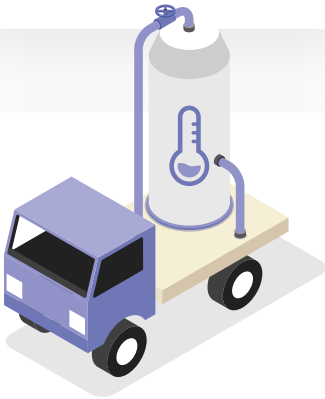
Trasporto di prodotti petroliferi, gas e chimica



Servizi di logistica intermodale e portuale, trasporto container



Trasporto di rifiuti liquidi, pericolosi e non pericolosi



Trasporto criogenico (gas a basse temperature)



Grandi eventi sportivi (motorsport e calcio) e testing di pneumatici



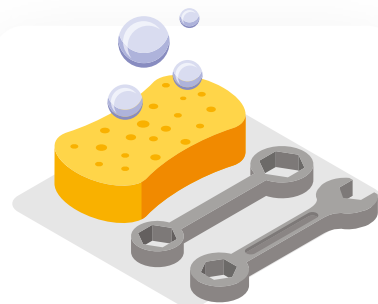
Trasporto per grandi lavori, prodotti siderurgici, prefabbricati



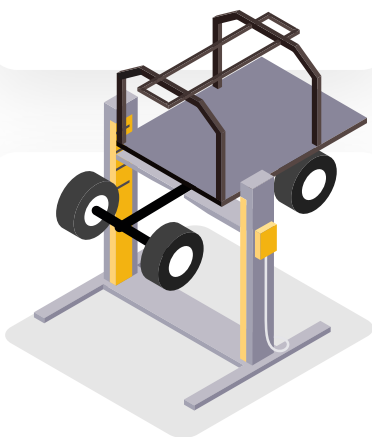
**Commercio
di prodotti
petroliferi**



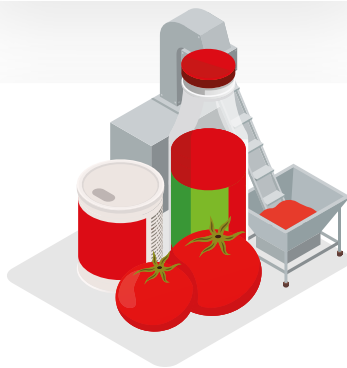
**Trasporto di
liquidi alimentari
e in silos per
polveri alimentari**



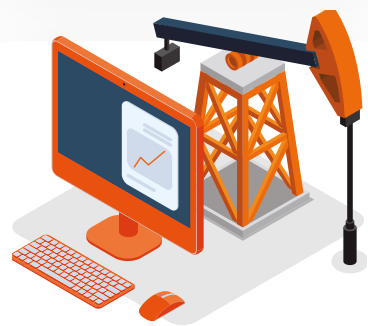
**Attività di
lavaggio
autocisterne,
officina e centro
revisioni veicoli**



**Costruzione
di rimorchi e
semirimorchi**



**Industria
conserviera**



**Soluzioni
informatiche
per il mondo
petrolifero**

le società

Sono quelle considerate nel perimetro di questo Report

G&A SpA

Opera da sempre nel settore del trasporto dei prodotti petroliferi bianchi (benzina, nafta, cherosene e gasolio) e di quelli neri con bitume e oli combustibili in generale. Negli ultimi anni, ha aggiunto il settore della chimica. È fra i principali trasportatori a livello nazionale nel settore in cui opera.

La sede legale e amministrativa è a Castelnuovo Scriveria (AL).

83,4 Mln € fatturato
610 dipendenti

Autosped G SpA

È la capogruppo ed è attiva in diversi settori, offrendo servizi di trasporto ad alto livello qualitativo grazie a una flotta varia e periodicamente rinnovata, unitamente a flessibilità nell'effettuazione del servizio.

L'Azienda è presente sul territorio nazionale con 4 Filiali: (Carbonara (AL), Novi Ligure (AL), Dalmine (BG) e Napoli).

103,6 Mln € fatturato
732 dipendenti

Gavio & Torti Casa di Spedizione SpA

Si occupa di trasportare container, è controllata con una partecipazione del 50% detenuta tramite la Truck Rail Container SpA.

10,9 Mln € fatturato
92 dipendenti

Truck Rail Container SpA

Svolge la propria attività nel settore dei servizi di trasporto di contenitori.

19,5 Mln € fatturato
136 dipendenti

Valsecchi Srl

Attiva nel settore dei trasporti di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi.

3,4 Mln € fatturato
33 dipendenti

Transpe SpA

Attiva nel settore dei trasporti di GPL e prodotti petroliferi in genere.

13,3 Mln € fatturato
97 dipendenti

Tr.E.Oil Transport Srl

Svolge la propria attività nel settore dei trasporti di prodotti petroliferi e dei Piccoli Drop.

6,7 Mln € fatturato
83 dipendenti

OMT SpA

Svolge l'attività industriale di produzione e commercializzazione di rimorchi, semirimorchi, cisterne e similari.

12 Mln €
fatturato

53
dipendenti

iOne Solutions Srl

Svolge la propria attività nel settore dei servizi di consulenza informatica.

1,3 Mln €
fatturato

10
dipendenti

Terminal San Giorgio Srl

Gestisce uno dei principali Terminal Multipurpose al Porto di Genova, offrendo ai propri clienti un'ampia gamma di servizi che coprono tutti i settori commerciali.

21,4 Mln €
fatturato

125
dipendenti

Tomato Farm SpA

Produce e commercializza prodotti semilavorati del pomodoro, stoccaggio di cereali e commercializzazione del tritordeum.

18,2 Mln €
fatturato

37
dipendenti

Rail Hub Europe SpA

È un terminal intermodale localizzato a Rivalta Scrivia (AL). La struttura offre una vasta gamma di servizi terminalistici agli Operatori Ferroviari e ai Trasportatori via strada.

4,2 Mln €
fatturato

27
dipendenti

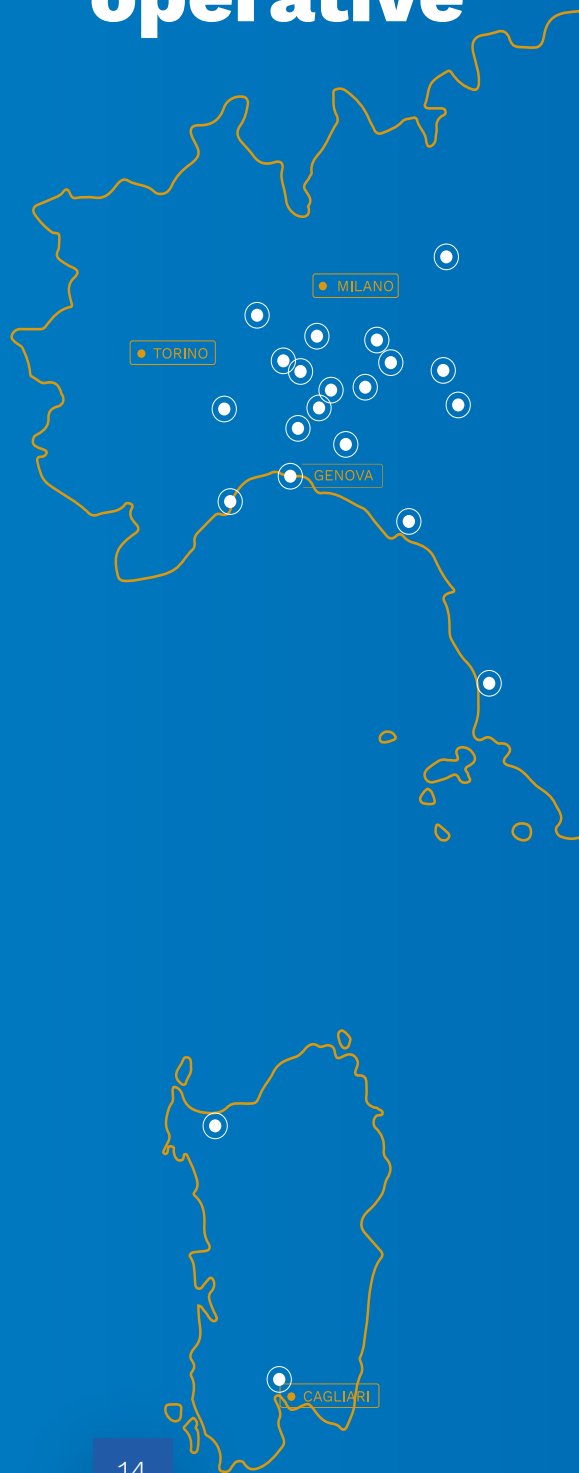
Autoservice 24 Srl

L'attività principale è quella di officina meccanica di trattori stradali e semirimorchi. Svolge, inoltre, le attività di autolavaggio e revisione di automezzi industriali.

3,1 Mln €
fatturato

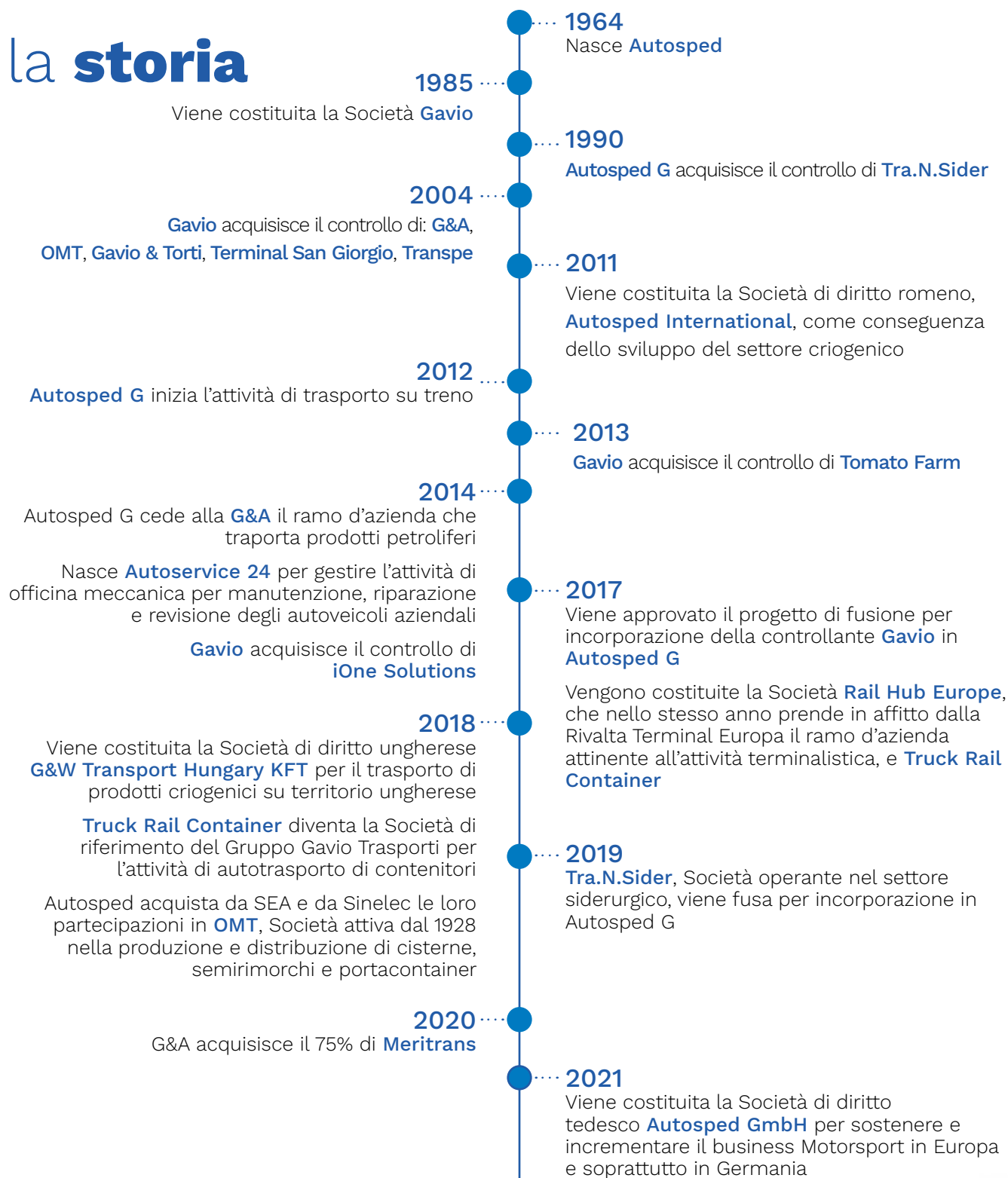
23
dipendenti

le sedi operative



Società	sede operativa
Autoservice 24	Castelnuovo Scrivia (AL)
	Carbonara Scrivia (AL)
Autosped G	Castelnuovo Scrivia (AL)
	Carbonara Scrivia (AL)
	Dalmine (BG)
	Genova
	Novi Ligure (AL)
Gavio & Torti	Tortona (AL)
G&A	Arluno (MI)
	Arquata Scrivia (AL)
	Assemini (CA)
	Cremona
	Lacchiarella – Loc. Villamaggiore (MI)
	Guasticce Collesalveti (LI)
	Sassari
	San Martino di Trecate (NO)
	Ferrera Erbognone (PV)
	Taranto
	Vado Ligure (SV)
Volpiano (TO)	
iOne Solutions	Parma
Omt	Tortona (AL)
Rail Hub Europe	Tortona (AL)
Terminal San Giorgio	Genova
Tomato Farm	Pozzolo Formigaro (AL)
	Lungavilla (PV)
Transpe	Tortona (AL)
Tr.E. Oil Transport	Ferrera Erbognone (PV)
Truck Rail Container	Rivalta Scrivia (AL)
	S. Stefano di Magra (SP)
Valsecchi	Arluno (MI)

la storia





LA MISSION

Le Aziende del Gruppo Autosped G perseguono da sempre una politica di **crescita nel settore del trasporto** e di conseguente **specializzazione** in ambiti quali il trasporto dei prodotti petroliferi, criogenici o quello dei rifiuti e dei prodotti chimici uniformando le proprie attività ai principi di **tutela della salute e sicurezza dei propri collaboratori** e al **rispetto dell'ambiente** e dei territori in cui opera.



GLI OBIETTIVI

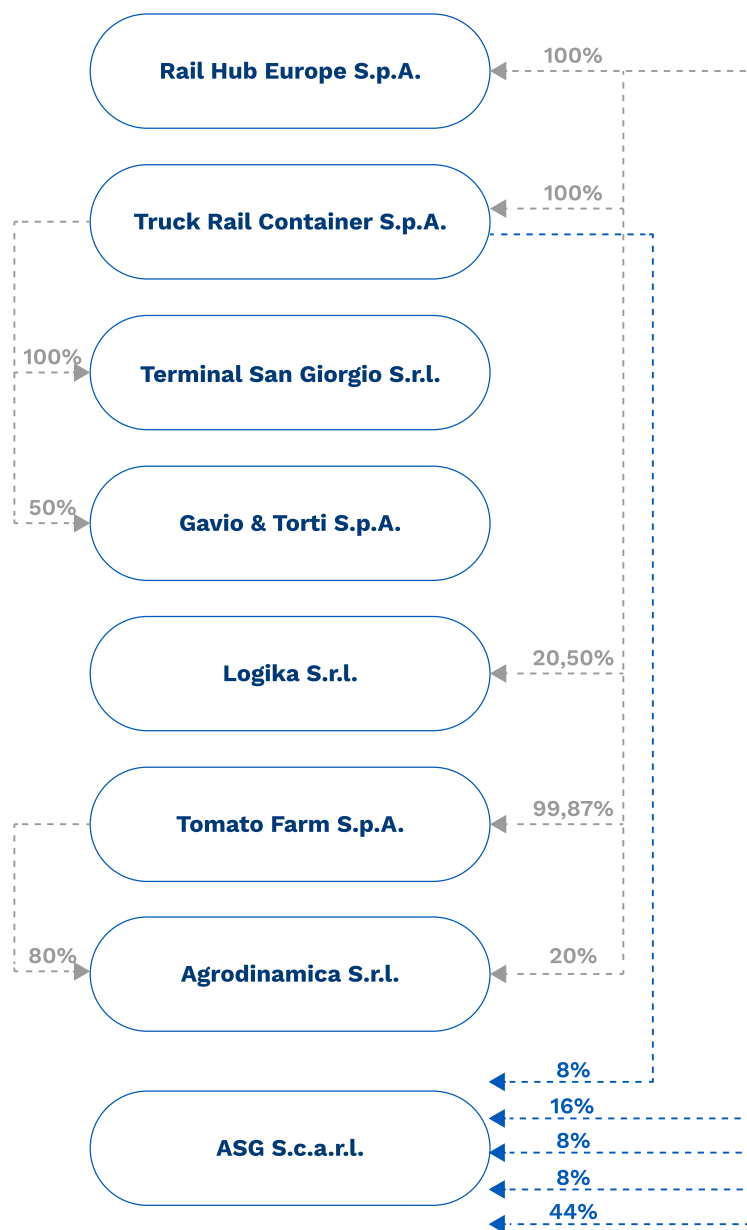
- o Sviluppare il **know-how tecnico/professionale** delle proprie persone
- o Offrire la massima **integrazione con le esigenze dei clienti** e con la loro evoluzione, in funzione dei mutamenti di mercato
- o Offrire un **elevato livello di servizio** sia ai propri clienti sia ai destinatari finali del prodotto trasportato

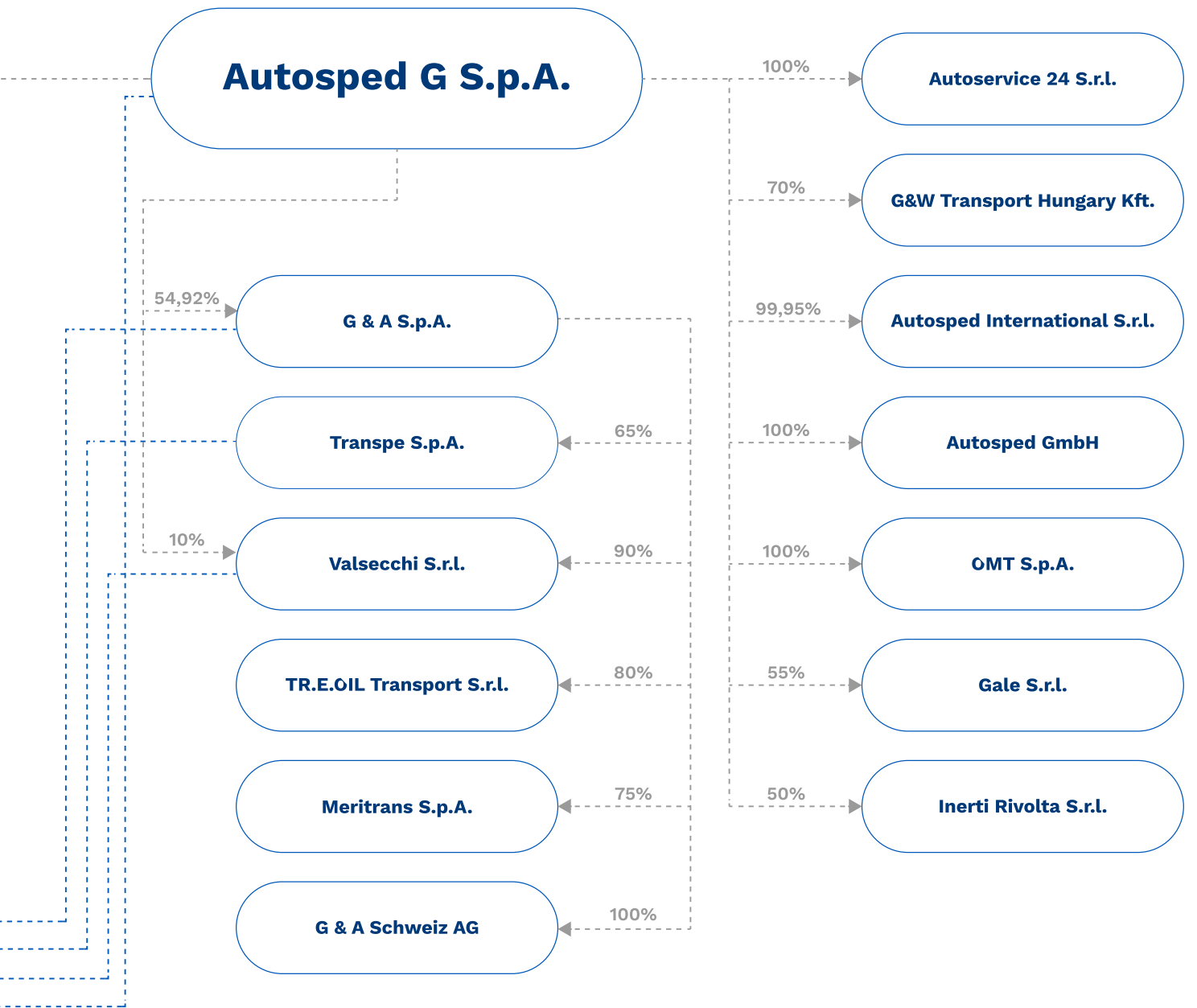


la **struttura societaria**

La Holding Autosped G è un Gruppo industriale, attivo nei settori trasporti, logistica, costruzione veicoli, industria conserviera e nell'ambito di grandi eventi sportivi, con sede a Castelnuovo Scivria, V.le Europa 25, controllato dalla famiglia Gavio attraverso la Holding Aurelia Srl.

Al 31 dicembre 2021 l'Holding Autosped G risulta costituito dalle seguenti Società, come riportate nell'organigramma.





gli organi di **amministrazione** e **controllo**

Gli organi sociali che compongono il sistema di governance della Holding Autosped G sono il Consiglio di Amministrazione e il Collegio Sindacale.

COMPONENTI DELL'ORGANO DI AMMINISTRAZIONE

Presidente: **Marcello Gavio**
Amministratore Delegato: **Luca Giorgi**
Amministratore: **Massimo Perboni**

COLLEGIO SINDACALE

Presidente: **Giovanni Denicolò**
Sindaci Effettivi: **Manuela Zanotti,**
Stefano Ferrari
Sindaci Supplenti: **Ilaria Zanaboni,**
Fabrizio Gatti

Il Consiglio di Amministrazione e il Collegio Sindacale sono stati nominati dall'Assemblea Ordinaria tenutasi in data 9 giugno 2021 per tre esercizi sociali e pertanto scadranno con l'Assemblea di approvazione del Bilancio 2023.

L'Assemblea è l'organo deliberativo della Società ed è composta dai soci. Si distingue in Ordinaria e Straordinaria a seconda dell'oggetto su cui è chiamata a votare.

La Società di Revisione è la Deloitte & Touche S.p.A. a cui è stato affidato l'incarico con deliberazione dell'Assemblea Ordinaria in data 28 aprile 2016 per nove esercizi sociali e pertanto scadrà con l'Assemblea di approvazione del Bilancio 2024.



compliance & business continuity management: modello organizzativo 231

Il Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo (MOG) in conformità al d.lgs. 231/2001 nasce per permettere alle aziende, che siano PMI (piccole o medie imprese) o grandi aziende, di tutelarsi da illeciti che determinerebbero la responsabilità amministrativa degli Enti medesimi. Questo Modello, non obbligatorio, è a tutti gli effetti necessario perché - essendo rivolto a tutti i soggetti che operano all'interno dell'Ente in qualità di amministratori, dirigenti, dipendenti, nonché collaboratori anche occasionali - dà la possibilità alla Società di ridurre notevolmente il rischio di essere coinvolta in reati commessi da persone fisiche che operino in nome e per conto dell'Ente e, in ogni caso, nel suo interesse.

Il percorso all'interno del Gruppo Autosped G è iniziato nel 2011 con le Società operanti rispettivamente nel settore trasporto petrolifero e criogenico (G&A Spa e

Autosped G Spa), perché considerate realtà potenzialmente più esposte alla commissione di reati negli ambiti salute, sicurezza e ambiente.

Progressivamente, negli anni successivi, altre Società hanno provveduto a dotarsi di MOG. Il percorso non è ancora concluso ed è in continua evoluzione; nel 2022 il Modello è stato adottato da altre due Società che si sono aggiunte alle altre: Tomato Farm Spa e Terminal San Giorgio Srl¹.

Attualmente il MOG è adottato da:

- **Autosped G. Spa**
- **G&A Spa**
- **Truck Rail Container Spa**
- **Rail Hub Europe Spa**
- **Tr.E OIL Transport Srl**
- **Valsecchi srl**

¹ Nel momento in cui questo documento è redatto manca solo il passaggio formale dal Consiglio d'Amministrazione.

- **Transpe Spa**
- **OMT Spa**
- **Tomato Farm Spa**
- **Terminal San Giorgio Srl**

Per tutte le Società che hanno aderito, nel MOG sono state individuate, in base alle valutazioni sulla natura dei rischi presunti, le principali aree e le relative attività da sottoporre ad analisi per le finalità previste dal d.lgs. 231/2001.

L'attività di "mappatura" ha consentito l'individuazione delle principali fattispecie di potenziale rischio/reato e delle possibili modalità di realizzazione delle stesse, nell'ambito delle attività aziendali identificate come "sensibili".

Tra i reati che sono risultati potenzialmente associabili vi è anche il reato di corruzione ex artt. 25 e 25 ter, d.lgs. 231/2001.

Al fine di prevenire le fattispecie di rischio-reato rilevate in fase di "mappatura" delle attività aziendali "sensibili", la Società ha individuato i processi "strumentali" alla realizzazione dei reati, ovvero quei processi nel cui ambito, potenzialmente, potrebbero configurarsi le condizioni, le occasioni o i mezzi per la commissione di reati.

Con riferimento ai processi "strumentali" identificati, la Società ha definito e formaliz-

zato, a garanzia della trasparenza delle scelte effettuate e decisioni assunte, i "**Protocolli di decisione**" sulla base degli elementi qualificanti della:

- separazione dei ruoli nelle fasi chiave del processo
- tracciabilità di atti, informazioni, motivazioni e controlli
- individuazione dei soggetti abilitati a sostenere spese o autorizzare operazioni

I protocolli (o procedure) formalizzati sono relativi ai seguenti ambiti di attività:

- Gestione dei Rapporti con la Pubblica Amministrazione e le Autorità di Vigilanza
- Selezione, assunzione e gestione del personale
- Gestione dei rimborsi spese e degli anticipi ai dipendenti
- Omaggi e liberalità
- Gestione della contabilità e predisposizione del bilancio (compresa la gestione delle operazioni societarie)
- Operazioni monetarie e finanziarie
- Gestione delle attività commerciali
- Investimenti e approvvigionamenti di beni, servizi e prestazioni
- Gestione e utilizzo dei Sistemi informativi aziendali
- Gestione dei rapporti con gli Enti Certificatori

- Adempimenti in materia di salute e sicurezza sul luogo di lavoro
- Adempimenti in materia di tutela ambientale
- Gestione della fiscalità

In tale contesto, in seguito alla continua espansione del numero dei reati previsti nel Decreto, e di alcune modifiche all'assetto delle proprie attività di business, il Gruppo Autosped G ha ritenuto opportuno costruire un team di lavoro, il cui obiettivo è analizzare criticamente il modello e individuare possibili gap rispetto alle best practices in materia.

Il rispetto del Modello è garantito dall'**Organismo di Vigilanza** (OdV), nominato dal rispettivo Consiglio di Amministrazione, tra le cui funzioni è previsto il controllo sull'operato di amministratori, dirigenti, dipendenti, collaboratori e soggetti terzi che operano per ogni Società.

L'OdV si riunisce ogni volta che sia ritenuto opportuno dal Presidente, ovvero ne facciano richiesta almeno due componenti. In ogni caso, è obbligo dell'Organismo riunirsi almeno una volta ogni tre mesi.

Nel rispetto della vigente normativa è stato predisposto un **apposito canale per inviare comunicazioni all'Organismo di Vigilanza**

al quale possono essere segnalate, da personale interno o esterno all'azienda, le situazioni, i progetti e ogni altra informazione che possa avere rilevanza per l'efficacia del Modello o per il rispetto delle procedure in esso previste.

Fin dall'inizio, il Gruppo ha desiderato avvalersi di partner qualificati per supportare l'attività dell'Organismo di Vigilanza nella gestione delle verifiche periodiche circa il monitoraggio dei processi sensibili individuati dal Modello, nonché nell'aggiornamento del documento e delle procedure.

Attualmente, l'incarico è affidato a Deloitte Risk Advisory S.r.l. S.B.

Nel biennio considerato (2020-2021) non sono stati registrati episodi di corruzione nelle Società monitorate.

Nel 2021 la formazione in materia, che in passato ha visto coinvolti dirigenti, quadri e impiegati responsabili degli Uffici, non si è svolta. È in programma un nuovo piano di formazione che vedrà coinvolto tutto il personale.

Tutela della privacy: una spinta virtuosa

Il Gruppo Autosped G crede che il rispetto della normativa in tema di data protection (GDPR: Regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, d.lgs. 196/03) non sia un mero adempimento, ma costituisca anche una spinta all'innovazione. Diventa così occasione per intraprendere un **percorso di riorganizzazione virtuoso**.

Il processo di adeguamento al GDPR è stato articolato nelle seguenti fasi:

- Analisi delle singole Società e individuazione delle attività di trattamento
- Valutazione dei rischi e implementazione di misure di sicurezza
- Nomina ove necessario, nelle Società Autosped G Spa, G&A Spa e Terminal San Giorgio Srl, di un Responsabile esterno per la protezione dei dati (DPO) e comunicazione al Garante Privacy
- Predisposizione e aggiornamento delle informative privacy per gli interessati

- Individuazione dei ruoli (Titolare, Responsabile, Data Manager, incaricato) e disciplina dei soggetti coinvolti
- Redazione e aggiornamento del registro delle attività di trattamento
- Analisi dei siti web di Gruppo e delle singole Società per assicurare alti standard in tema di tutela dei dati e delle informazioni riservate degli utenti e per gestire l'aggiornamento della cookie policy

Per supportare le Società in questo processo correttivo, di adeguamento e aggiornamento continuo, il Gruppo ha deciso di avvalersi di primaria Società di consulenza che si occupa altresì degli audit periodici. Attualmente, l'incarico è affidato ad ASIA S.r.l. Ambiente Sicurezza Salute.

Nel 2021 non si sono verificate violazioni in materia di privacy o di perdita di dati dei clienti.

Le **certificazioni:** **qualità, ambiente** **e sicurezza**

Nella convinzione che sia prioritario garantire a tutte le parti interessate la qualità dei propri servizi, diverse Società del Gruppo hanno stabilito, implementato e certificato un Sistema di Gestione Qualità secondo la norma **UNI EN ISO 9001:2015**:

- **Autosped G**
- **G&A**
- **Autoservice 24**
- **Rail Hub Europe**
- **OMT**
- **Tomato Farm**
- **Transpe**
- **Truck Rail Container**
- **Valsecchi**

Per migliorare costantemente i propri risultati nel campo della **protezione ambientale** e prevenzione dell'inquinamento nonché nella riduzione dei rischi derivanti

dallo svolgimento della propria attività, diverse Società all'interno del Gruppo hanno adottato il sistema Ambiente che permette, attraverso l'applicazione della **norma UNI EN ISO 14001:2015**, un approccio sistematico dell'organizzazione atto al raggiungimento dello sviluppo sostenibile. Le Società sono:

- **Autosped G**
- **G&A**
- **Terminal San Giorgio**
- **Valsecchi**

Per quanto riguarda la **tutela della salute e della sicurezza sul lavoro** sono titolari della **ISO 45001** le seguenti Società:

- **G&A**
- **Terminal San Giorgio**
- **Valsecchi**





450

EURO 6



In base alle attività e al settore in cui ogni Società è impegnata vengono considerate certificazioni diverse, più specifiche.

Ad esempio, **Autosped G** ritiene fondamentale garantire la **Sicurezza Alimentare** dei prodotti trasportati e a tal fine ha adottato e certificato lo schema **GMP+ -B4 transport** per fornire servizi di trasporto specializzati nel settore agroalimentare nel rispetto delle principali normative e leggi applicabili al settore dell'alimentazione animale.

G&A ha deciso di intraprendere il percorso per una certificazione sulla **sicurezza stradale**. La certificazione in oggetto, secondo la norma **ISO 39001:2016**, è frutto della scelta volontaria dell'azienda di mettere in opera un proprio sistema di gestione della sicurezza stradale allo scopo di ridurre il rischio di incidenti stradali derivante dalle proprie attività attraverso la prevenzione, il controllo, il monitoraggio dei rischi e il mi-

glioramento continuo delle proprie prestazioni in termini di sicurezza stradale.

G&A ha, inoltre, deciso di approcciare la **SQAS** (Safety and Quality Assessment System), una valutazione che riguarda le proprie performance sotto il profilo ambientale, della sicurezza, della security, della responsabilità sociale e della qualità generale del servizio logistico svolto per i propri Clienti.

OMT si è certificata anche secondo la norma **UNI EN ISO 3834-2:2006**, specifica per progettazione e fabbricazione di cisterne autoportanti e non, strutture per rimorchi, semirimorchi, tanks container e scarrabili.

Autoservice 24 aderisce a **SQAS (Safety & Quality Assessment for Sustainability)**
Eftco food: non si tratta di una certificazione ma è un sistema di valutazione delle performance ambientali, di sicurezza e qualità dei fornitori di servizi logistica e di bonifica autocisterne.

Tomato Farm

Il settore in cui opera Tomato Farm, quello agroalimentare, ha visto soprattutto negli ultimi anni un forte aumento delle certificazioni volontarie perché il mercato, insieme alla sempre maggiore consapevolezza da parte dei consumatori finali e a una normativa sempre più dettagliata, richiede un livello di qualità e controllo sempre maggiore.

Tomato Farm non è da meno e ha diverse certificazioni che dimostrano la sua attenzione per la sicurezza alimentare e la rintracciabilità dei prodotti:

- o **UNI EN ISO 22005**: uno standard internazionalmente riconosciuto per certificare la **rintracciabilità di filiera**, e quindi la qualità e il controllo su tutto ciò che arriva nelle tavole dei consumatori.
- o **BRC British Retail Consortium**: nato nel 1998 per garantire che i prodotti a marchio siano ottenuti secondo standard qualitativi ben definiti e nel rispetto di requisiti minimi. È uno degli standard relativi alla sicurezza alimentare riconosciuto dal Global Food Safety Initiative (GFSI)².
- o **IFS International Food Standard o Standard IFS**: favorisce l'efficace selezione dei fornitori food a marchio della GDO sulla base della loro capacità

di fornire prodotti sicuri, conformi alle specifiche contrattuali e ai requisiti di legge. Anche questo standard è riconosciuto dal GFSI.

Come il resto del Gruppo, Tomato Farm dimostra una grande attenzione nei confronti dello **sviluppo sostenibile**. È confermato dalla scelta di certificarsi **ISCC Plus**, un'estensione dell'applicazione dello standard ISCC, legato agli obiettivi di sostenibilità inclusi nell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite e in particolare al n. 12, volto a "Garantire modelli sostenibili di produzione e di consumo".

Ha poi anche la **certificazione biologica** che porta con sé la garanzia del controllo e della certificazione di organismi espressamente autorizzati per l'Italia dal ministero delle Politiche agricole, alimentari e forestali. Come previsto dalla normativa europea Reg. UE 848/2018 la certificazione biologica copre tutti i livelli della filiera produttiva.

Nel pieno rispetto delle **diversità**, Tomato Farm ha acquisito la **Certificazione Kosher** (che certifica la conformità dei prodotti secondo i dettami dell'Ebraismo) e quella **Halal** (che certifica la conformità dei prodotti in base alle norme etiche e igienico sanitarie della legge e della dottrina Islamica).



² È un'iniziativa internazionale, il cui scopo principale è quello di rafforzare e promuovere la sicurezza alimentare lungo tutta la catena di fornitura.

31 sedi operative

IL GRUPPO IN NUMERI

3.700
mezzi





2.000

dipendenti



661

mln € ricavi

il **valore economico** del **gruppo**

Nell'esercizio 2021, ancora caratterizzato dall'incertezza causata dalla pandemia da Covid-19 e dalle politiche messe in atto dai governi per arginarne la diffusione, oltre che dal quadro internazionale drammatico, il Gruppo Autosped G ha dimostrato di saper gestire proattivamente tale contesto, conseguendo solidi risultati operativi, e di poter raggiungere gli importanti obiettivi che si era prefissato quali la costituzione, avvenuta nel mese di aprile, della controllata di diritto tedesco **Autosped GMBH**, al fine di incrementare in Europa e soprattutto in Germania il business "Pirelli" relativo al trasporto e alla cessione di pneumatici da gara.

Il volume d'affari - in crescita di circa il 30% - supera i 650 milioni di euro, e **l'EBIT-DA migliora di circa l'8,5%**, attestandosi su un importo pari a 39,4 milioni di euro.

Le tensioni che sono sfociate nella guerra, unitamente ad alcune residue inefficienze nelle catene di fornitura dovute al Covid-19, hanno generato un effetto di-

retto sui prezzi delle materie prime, in particolare carburante ed energia, che si stanno riflettendo nel 2022 in una ricaduta sull'economia in generale e quindi anche sui settori di attività della Holding. Il Gruppo, grazie agli ottimi rapporti con i principali clienti consolidatisi negli anni, sta cercando di minimizzare gli impatti economici derivanti dall'incremento delle materie prime grazie a un aumento, ove possibile, delle tariffe di trasporto e a un incremento dei prezzi di vendita dei prodotti finiti.

Valore economico generato e distribuito

Il prospetto di ripartizione del valore economico generato e distribuito dal Gruppo Autosped G è stato realizzato attraverso una riclassificazione delle voci del Conto economico del Bilancio consolidato del Gruppo al 31 dicembre 2021.

Nel 2021 il **valore economico generato**, che corrisponde ai ricavi, **è pari a 661.228 mi-**

lioni di euro (in aumento del 30% rispetto al 2020). In questa cifra sono compresi anche tutti gli scambi che avvengono all'interno delle Società del Gruppo.

Il **valore distribuito agli stakeholder** è pari a circa **700 milioni di euro** (537 milioni nel 2020).

L'**85%** di tale valore è rappresentato da **quanto distribuito ai fornitori** (in deciso aumento rispetto al 2020 quando si attestava al 50% circa del totale) che è pari a circa 596 milioni di euro. Segue con il 14% il valore distribuito ai dipendenti, pari a 97,5 milioni di euro e include principalmente stipendi e oneri sociali.

Il valore distribuito alla Pubblica Amministrazione e quello distribuito alla comunità costituiscono circa il 3% del totale. Il valore distribuito ai finanziatori è pari a 865 migliaia di euro.

Il valore trattenuto in azienda (18%), che coincide con l'utile, è pari a circa 12,5 milioni di euro e include il valore trattenuto da Autosped per lo sviluppo futuro del Gruppo.

GRI		quantità 2021	quantità 2020
201-1	Valore economico diretto generato e distribuito		
	Ricavi	661.228.000	508.040.000
	Margine operativo lordo (EBITDA)	41.005.000	37.691.000
	Risultato operativo (EBIT)	13.279.000	11.052.000
	Risultato ante imposte (EBT)	11.852.000	10.236.000
	Utile	12.519.000	10.711.000
	Investimenti	39.877.000	8.933.765
	Patrimonio netto	139.956.000	128.256.000
	Valore distribuito al personale	97.522.000	89.303.000
	Valore distribuito ai fornitori	527.026.000	385.910.000
	Valore distribuito alla Pubblica Amministrazione	1.853.965	1.373.409
	Valore distribuito all'azionista	3.300.000	2.000.000
	Valore distribuito ai finanziatori	864.782	815.755
	Valore distribuito alla comunità	179.252,36	203.224
	Valore trattenuto in azienda	12.519.000	10.711.000
GRI 201-4	Finanziamenti ricevuti dal Governo e sussidi ricevuti	1.127.860,51	1.661.835

02

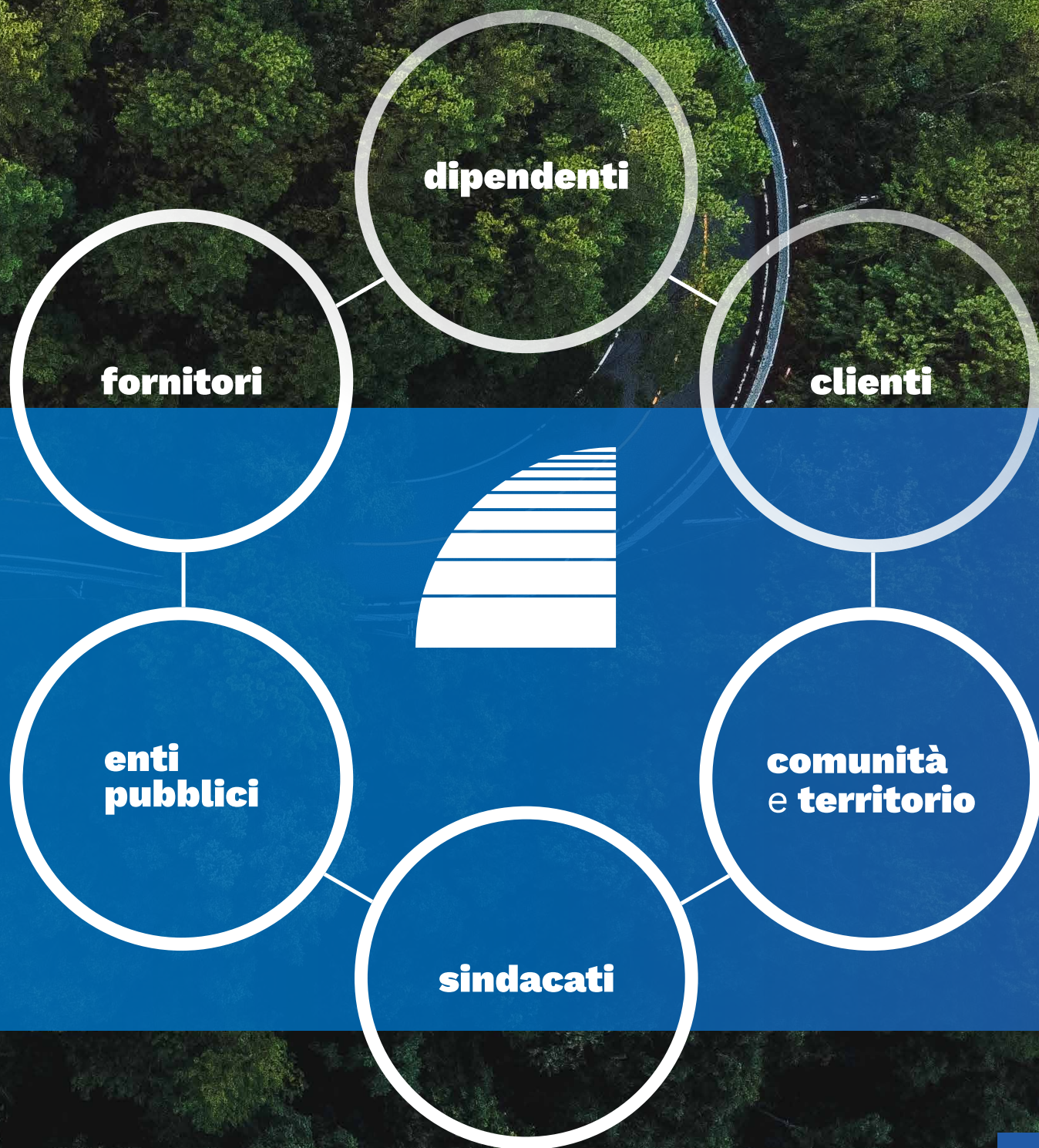
VERSO IL 2030

LA MAPPA DEGLI STAKEHOLDER

Il Gruppo Autosped G individua i propri stakeholder tra tutti i soggetti che, a vario titolo, concorrono alle attività del Gruppo o sono da queste influenzate.

La mappa degli stakeholder rappresenta i principali portatori di interesse del Gruppo, identificati grazie all'analisi del settore di riferimento e al confronto interno tra le prime linee.

Le Società del Gruppo Autosped G sono tutte costantemente impegnate in un dialogo con i propri stakeholder, sia interni sia esterni. È volontà del Gruppo coinvolgerli anche in un'analisi di materialità completa che aiuti a definire la strategia aziendale in un'ottica sempre più orientata ai tre pilastri ESG (ambientale, sociale e di governance).



i temi materiali: un primo approccio

Nella definizione attuale degli Standard GRI – che sono stati presi a riferimento per redigere questo documento – i temi materiali riflettono almeno uno dei seguenti aspetti: **gli impatti economici, ambientali e sociali significativi dell'organizzazione o l'influenza sostanziale sulle valutazioni e decisioni degli stakeholder.**

Per questo Rapporto, il Gruppo Autosped G ha approcciato la materialità partendo dalle prime linee interne, in attesa di consolidare il percorso di materialità includendo anche gli stakeholder.

I temi selezionati sono stati individuati

sulla base dell'analisi dei propri materiali e dei propri documenti e di un'analisi di benchmark con i competitors.

Nella definizione dei temi, l'azienda, attraverso la Presidenza e le prime linee, ha tenuto conto sia degli effetti che con le sue attività ha sull'esterno (ad esempio, l'impatto sull'ambiente dei consumi di carburante) sia l'impatto che un tema ha sull'azienda (il tema dei consumi ha conseguenze, ad esempio, sugli aspetti legati ai costi).

Sono raggruppati in base all'impatto generato sul modello ESG: **ambientale, sociale e di governance** (che comprende anche gli aspetti legati al business).

l'evoluzione verso la **doppia materialità**

La nuova versione degli Standard GRI, che entrerà in vigore dal 1° gennaio 2023, prevede un **nuovo approccio alla materialità** che **rafforza il concetto di impatto** – contribuendo a delineare un quadro completo sui rischi d'impresa (compresi quelli finanziari) e la creazione di valore nel lungo periodo.

Una volta considerati il contesto, le attività e le relazioni di business di un'organizzazione, secondo il GRI 2021, un tema è definito materiale se riflette l'impatto (positivo/negativo, reale/potenziale etc.) più significativo della stessa organizzazione su: economia, ambiente, persone e loro diritti umani.

ESG tema materiale



**salute e sicurezza
dei lavoratori**

Garantire ai propri dipendenti e collaboratori adeguati standard di salute e sicurezza per favorire le migliori condizioni possibili.
Coinvolgere anche i fornitori nella gestione degli aspetti legati al tema della sicurezza.
Adozione di strumenti di welfare aziendale per assicurare il benessere generale dei dipendenti.

**formazione e crescita
del personale**

Stimolare la crescita del proprio personale attraverso percorsi individuali di formazione e valorizzazione.
Favorire la comunicazione interna.

**sviluppo e
collaborazione con le
comunità locali**

Mostrare vicinanza e supporto alle comunità locali e territoriali in cui le Società hanno la propria attività.
Favorire lo sviluppo di elementi fondamentali per la vita e la comunità come lo sport.



**riduzione delle
emissioni di CO₂**

Ridurre i propri impatti ambientali, ove possibile, tramite l'efficientamento energetico e l'adozione di fonti di energia rinnovabile.
Promuovere comportamenti virtuosi all'interno delle Società.

**adozione di tecnologie
innovative per migliorare
gli effetti sull'ambiente**

Portare avanti progetti volti a scoprire e utilizzare nuove tecnologie in grado di migliorare l'impatto delle diverse Società sull'ambiente.

**riduzione dei rischi nei
confronti dell'ambiente
delle proprie attività**

Adottare soluzioni in grado di ridurre le emissioni e promuovere tecnologie per migliorare il proprio impatto.



**creazione di valore
economico per la
stabilità dell'azienda**

Garantire risultati economici nel lungo periodo.
Aumentare la capacità del Gruppo di rispondere alle esigenze di clienti e fornitori.

qualità del servizio

Garantire l'efficienza dei processi in modo da mantenere e promuovere un livello costante dei servizi erogati.
Recepire le esigenze del cliente e garantire una corretta informazione.

**rispetto delle normative
e dei requisiti di legalità**

Mostrare costante attenzione al complesso di norme che regolano i diversi settori e, in particolare, a quelle volte a tutelare i principi di legalità e correttezza.

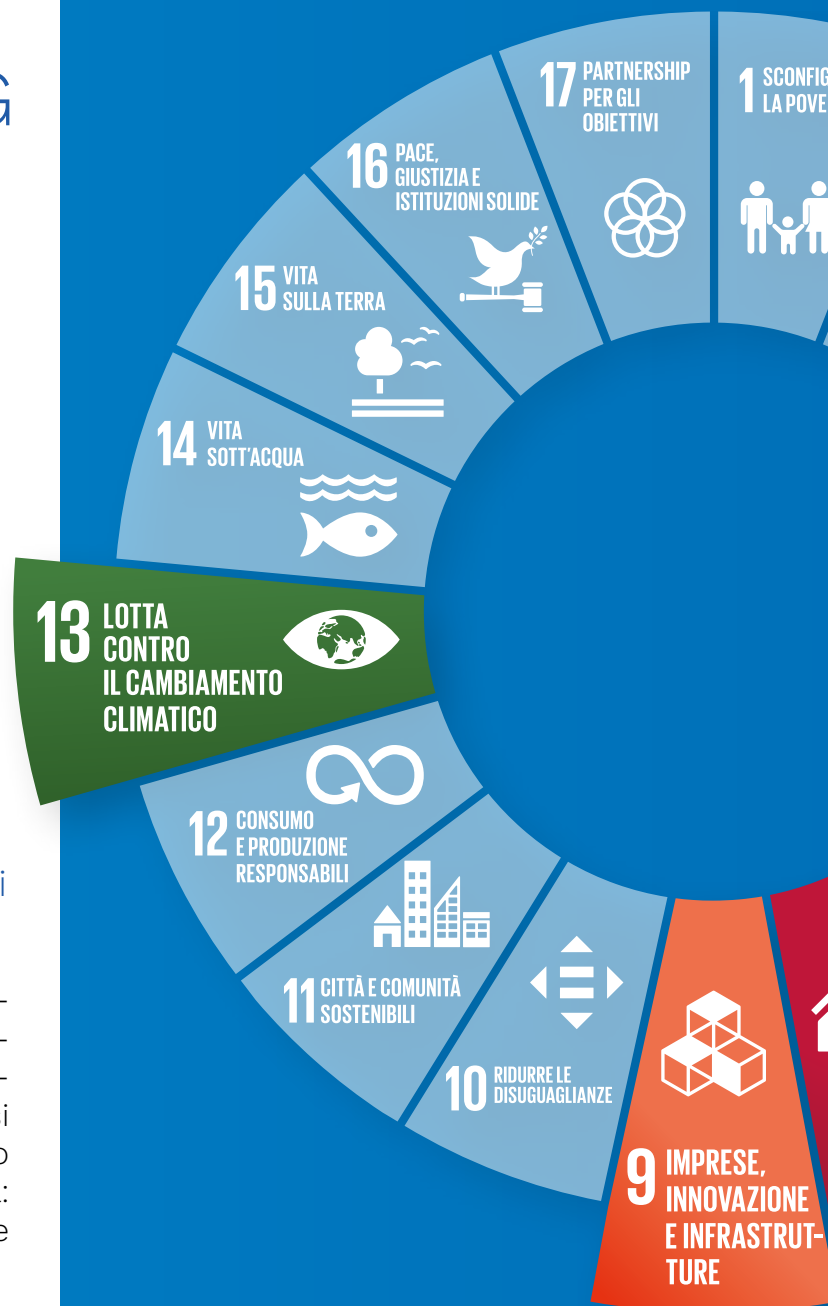
**governance trasparente
verso i propri stakeholder**

Impegnarsi in un miglioramento costante della propria governance volta a garantire un dialogo aperto e proficuo con gli stakeholder.

agenda 2030: gli obiettivi del Gruppo Autosped G

L'Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile è un programma d'azione per le **persone**, il **pianeta** e la **prosperità** sottoscritto nel settembre 2015 dai governi dei 193 Paesi membri dell'ONU. Include 17 Obiettivi per lo Sviluppo Sostenibile – Sustainable Development Goals, SDGs – in un grande programma d'azione per un totale di 169 'target' o traguardi. L'avvio ufficiale degli Obiettivi per lo Sviluppo Sostenibile ha coinciso con l'inizio del 2016, guidando il mondo sulla strada da percorrere nell'arco dei successivi 15 anni: i Paesi, infatti, si sono impegnati a raggiungerli entro il 2030.

Nel suo approccio al percorso di sostenibilità, il Gruppo Autosped G ha individuato quali sono gli Obiettivi all'interno di quelli definiti dell'Agenda 2030 che maggiormente si incrociano con la propria attività. Per questo Rapporto si tratta ancora di una fotografia: l'intento è quello di tendere a un'indicazione degli obiettivi da conseguire.





Assicurare la salute e il benessere per tutti e per tutte le età

Nel 2021 il **47%** del totale delle **ore di formazione erogate** da tutte le Società del Gruppo sono state destinate al tema **“salute e sicurezza sul lavoro”**.

(v. approfondimento a p. 65)



Fornire un’educazione di qualità, equa ed inclusiva, e opportunità di apprendimento per tutti

Nel 2021 è stato progettato e ideato il corso **“Trasporti e logistica”** presso un Istituto di Istruzione di secondo grado di Tortona (il corso è effettivamente partito nell’anno scolastico 2022-2023).

(v. approfondimento a p. 68)



Assicurare a tutti l’accesso a sistemi di energia economici, affidabili, sostenibili e moderni

Installazione di **impianti fotovoltaici** presso le sedi delle Società del Gruppo.

(v. approfondimento a p. 76)



Incentivare una crescita economica duratura, inclusiva e sostenibile, un’occupazione piena e produttiva e un lavoro dignitoso per tutti

Nel 2021 l’**89%** dei lavoratori è assunto con contratto **a tempo indeterminato**.

(v. approfondimento a p. 41)



Costruire un’infrastruttura resiliente e promuovere l’innovazione e una industrializzazione equa, responsabile e sostenibile.

Il progetto di **digitalizzazione della filiera**, promosso da Tomato Farm con Xfarm.

(v. approfondimento a p. 78)



Promuovere azioni, a tutti i livelli, per combattere il cambiamento climatico

I **mezzi Euro 6** costituiscono il **92%** dell’intera flotta aziendale. Manutenzione costante dei mezzi.

Tecnologia di controllo satellitare per monitorare i consumi.

(v. approfondimento a p. 72)

03

LE PERSONE AL CENTRO

I DIPENDENTI

Riteniamo che la valorizzazione delle persone, il loro coinvolgimento e la continua formazione e informazione coniugate con le politiche tese a favorire un forte processo di identificazione siano importanti fattori di successo

Luca Giorgi

Amministratore Delegato Gruppo Autosped G



Per il Gruppo Autosped G le persone, con il loro impegno quotidiano e la loro motivazione, costituiscono l'elemento fondamentale per la crescita e il successo dell'azienda. Su questo assunto strategico sono definite le politiche di gestione delle risorse umane del Gruppo, che acquistano un ruolo essenziale, volte a promuovere rapporti di lavoro stabili e continuativi nel tempo, favorendo l'acquisizione e il consolidamento delle competenze professionali.

Nel 2021 il Gruppo registra **2.058 dipendenti**¹, sostanzialmente stabili rispetto al 2020 (1.949). L'**89%** è **assunto a tempo indeterminato**, a conferma dell'importanza del concetto di stabilità per il Gruppo.

Nel 2021 le **nuove assunzioni sono state 456** mentre le **uscite 403**. Ne risulta un **saldo positivo**.

¹ Il riferimento è alle Società considerate nel Perimetro di questo Rapporto. Cfr. Nota metodologica

i numeri

al 31/12/2021

Numero totale dipendenti suddiviso per inquadramento e genere



Il 100% dei dipendenti del Gruppo è coperto dal **contratto collettivo nazionale di lavoro**.

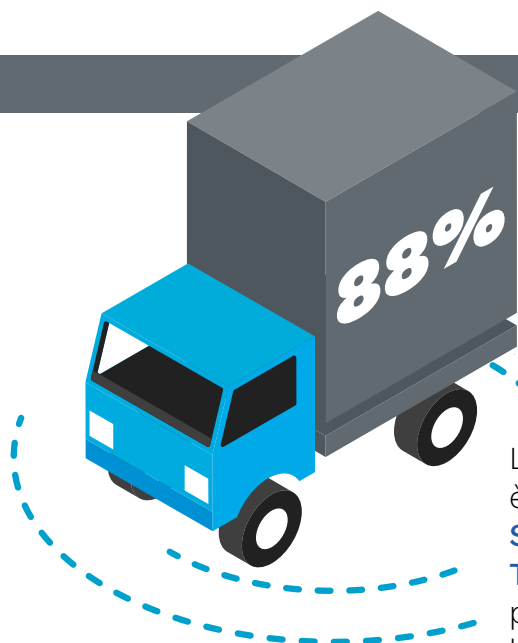
Per ogni Società il CCNL è diverso in base al settore di riferimento. Il più diffuso è il **CCNL: Logistica, Trasporti Merci e Spedizioni**, applicato ai dipendenti di Autosped G, G&A, Gavio & Torti, Rail Hub Europe, Transpe, Truck Rail Container, Tr.E. Oil Transport e Valsecchi.

Il **CCNL: Metalmeccanici Industria** è in essere per Autoservice 24, iOne Solutions e OMT; il **CCNL: Attività Portuali** per Terminal San Giorgio; il **CCNL: Alimentari Industria** per Tomato Farm.



Il 29% dei dipendenti è in azienda da più 10 anni.

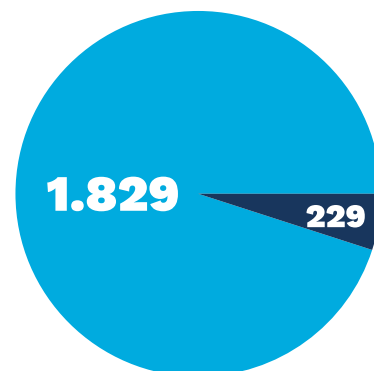
Numero totale dipendenti suddiviso per tipo di contratto e genere



L'88% del personale è assunto dalle **Società del ramo Trasporti²** e particolare rilevanza ha il personale viaggiante con la mansione di autista.

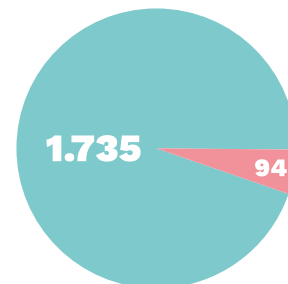
² Le Società conteggiate nel ramo Trasporti sono: Autoservice 24, Autosped G, G&A, Gavio&Torti, Ione, Transpe, Truck Rail Container, Tr.E. Oil Transport, Valsecchi.

tipo di **CONTRATTO**



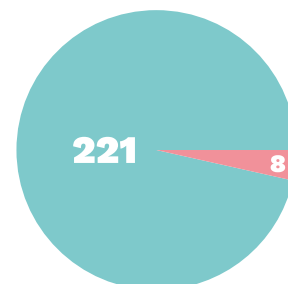
■ contratto a tempo **INDETERMINATO**
 ■ contratto a tempo **DETERMINATO**

contratto a tempo **INDETERMINATO**



■ **UOMINI** ■ **DONNE**

contratto a tempo **DETERMINATO**



■ **UOMINI** ■ **DONNE**

relazioni industriali

Il **Modello di Relazioni Industriali** applicato definisce un **sistema di relazioni sindacali di alto profilo**, basato su **bilateralità e partecipazione**, che coniuga le **istanze sociali con gli obiettivi aziendali**.

Il **Protocollo di Relazioni Industriali** articola il sistema di partecipazione e interlocuzione sindacale su **tre livelli**: di Gruppo, per filiera merceologica e aziendale.

Prevede **diversi ambiti di confronto**: andamento economico-finanziario, valorizzazione, sviluppo e formazione del personale, sicurezza sul lavoro, welfare aziendale, promozione di diversità e inclusione, premio di risultato, articolazione degli orari di lavoro, formazione tecnico-specialistica e sviluppo professionale.

Il Gruppo è attento a mantenere un **canale sempre aperto** con le organizzazioni sinda-

cali per coniugare l'interesse dei dipendenti con quello aziendale al fine di consolidare e, laddove possibile, migliorare le relazioni tenendo sempre in debito conto quanto atteso dai vigenti Contratti di Lavoro oltre alle rispettive misure di orientamento volte a ottenere una più elevata professionalità del personale e contribuendo così a una sempre maggiore **qualità del servizio**, nel pieno rispetto dei termini di sicurezza sul lavoro.

Il livello di sindacalizzazione, nel 2021, è pari a circa il **24%** dei dipendenti assunti presso le Società.

La filosofia che guida le relazioni industriali del Gruppo è la seguente: **una buona relazione tra le parti, attraverso un dialogo aperto e continuativo**, favorisce, da un lato, una migliore programmazione delle attività di erogazione dei servizi aziendali e, dall'altro, garantisce il rispetto dei diritti di tutti i collaboratori.



diversity & inclusion

Il settore Trasporti & Logistica, cui la maggior parte delle Società del Gruppo Autosped G appartiene, ha storicamente una maggiore presenza maschile per il fatto che gli autisti, prevalentemente uomini, costituiscono la maggioranza dei dipendenti.

La presenza femminile percentualmente nel Gruppo si attesta intorno al 5% del totale.

Nell'ultimo decennio l'occupazione femminile è in controtendenza rispetto ai dati che caratterizzano il settore Trasporto & Logistica, avendo registrato un **trend positivo**, soprattutto nelle attività d'ufficio. Non solo nelle funzioni amministrative, di ricerca e selezione del personale, di formazione su sicurezza, qualità e ambiente, ma anche nel ruolo di **responsabili operativi**.

La **parità salariale** uomo donna è garantita: il rapporto tra lo stipendio base delle donne

e quello degli uomini calcolato come il rapporto tra la media aritmetica dello stipendio base delle donne e la media aritmetica dello stipendio base degli uomini, escluse le categorie professionali che, non avendo la presenza di entrambi i generi, avrebbero reso algebricamente nullo il rapporto, evidenzia che il rapporto tra lo stipendio base delle donne e quello degli uomini è di poco inferiore a uno.

Nel 2021 hanno usufruito del congedo parentale 142 dipendenti.

Inoltre, nel 2021 sono state accolte alcune richieste di cambio di profilo orario in seguito al rientro dal periodo di congedo parentale. Tutte le Società del Gruppo valutano attentamente questo tipo di richiesta per favorire il più possibile l'equilibrio tra vita personale e lavorativa.

DONNE ALLA GUIDA

L'Italia, secondo gli ultimi dati rilasciati dall'International Road Transport Union (IRU) nel Driver Shortage Report 2022, con una percentuale pari al 6,2% di donne alla guida di un mezzo pesante, si colloca al primo posto tra i Paesi europei.

In Europa il tasso medio è molto basso – 3,2% – mentre il **dato italiano** guarda a quello statunitense (pari all'**8%**).

Tra le principali cause che spiegherebbero tale ritardo, l'IRU evidenzia la mancanza di infrastrutture sicure e di spazi e servizi dedicati alle donne, i trattamenti spesso riservati agli autisti, i lunghi periodi di assenza da casa e la cattiva immagine – ancora molto stereotipata – della professione. Queste stesse motivazioni sono alla base della scarsa attrattività di questo mestiere per le nuove generazioni, tanto che in Europa le autiste e gli autisti con età inferiore ai 25 anni rappresentano meno del 7% del totale, percentuale che scende al 5,7% in Italia³.

³ Per saperne di più, si invita a visitare il blog "Anche io volevo il camion" <https://www.uominietrasporti.it/categoria/uet-blog/anche-io-volevo-il-camion/>



welfare aziendale

Il Gruppo ha a cuore il **benessere** delle proprie persone e lo dimostra con diversi strumenti.

In seguito ai provvedimenti assunti dalle autorità governative per gestire e contenere la diffusione della pandemia da Covid-19, il Gruppo ha attivato a marzo 2020 un piano straordinario di **Smart Working**.

Tenuto conto dei risultati positivi ottenuti in alcune attività si è provveduto ad attivare, in via sperimentale, un **piano annuale di Smart Working** per i tecnici della Società i-One Solutions.

Il Gruppo fornisce ai dipendenti benefit a seconda dei settori di attività e delle diverse mansioni nel rispetto della vigente normativa.



PCA Broker
www.pcabroker.com

UNA RISPOSTA CONCRETA ALL'EMERGENZA CAROVITA

Nel mese di novembre 2022, per mostrare vicinanza ai propri dipendenti e alle loro famiglie in una congiuntura economica difficile, il Gruppo GAVIO ha stanziato **1 milione di euro** per fronteggiare l'emergenza del carovita.

Sono coinvolte circa 3.000 persone, di cui **2.000 fanno parte del Gruppo Autosped G**. Il contributo si propone di contrastare l'aumento generalizzato dei costi di beni



e servizi che sta erodendo il potere di acquisto delle famiglie. L'aiuto economico è immediatamente spendibile in buoni spesa e in altri servizi presenti su una specifica piattaforma welfare per i dipendenti interessati, attiva dal mese di novembre.

La piattaforma multimediale è stata studiata appositamente in collaborazione con il Broker di Gruppo **PCA Srl** cercando

di favorire la fruibilità di servizi da parte del personale dipendente e delle famiglie in merito a istruzione, previdenza complementare, sanità, viaggi e tempo libero.

La piattaforma, data la sua alta versatilità, diventa uno **strumento adatto a facilitare la conciliazione tempo vita-lavoro**, utile quindi soprattutto per il personale viaggiante che si trova a passare tanto tempo lontano da casa.

FOCUS

gli autisti al centro

Gli autisti sono il cuore pulsante del Gruppo Autosped G che affonda le proprie radici nel mondo dei trasporti: rappresentano, infatti, il 77% di tutti i dipendenti.

Il loro lavoro, svolto in sicurezza e nelle migliori condizioni possibili, costituisce il biglietto da visita dell'azienda ed è fondamentale per mantenere alto il livello di qualità del servizio.

Tutti gli autisti hanno un'elevata competenza e sono costantemente formati e aggiornati in modo da garantire elevati standard di qualità e sicurezza. In aggiunta ai Corsi obbligatori sulla sicurezza, il Gruppo organizza **corsi specifici di guida difensiva e sicura** che, oltre ad avere un impatto positivo dal punto di vista ambientale – perché insegnano tecniche di guida che aiutano a risparmiare in termini di consumi di carburante e di materiale, limitando gli sprechi –,

hanno anche un impatto sociale importante, perché questo tipo di guida permette di limitare il numero degli incidenti.

I neoassunti, inoltre, vengono sempre affiancati da autisti istruttori nelle prime settimane di inserimento. È l'autista istruttore che ha il compito di indicare quando il nuovo collega è pronto a viaggiare da solo.

Autosped è un Gruppo da sempre attento all'**innovazione tecnologica** che, tra le conseguenze positive, permette di migliorare le condizioni di lavoro del personale viaggiante. È costante l'impegno a garantire una flotta di camion nuovi (attualmente Euro 6). Tutti i mezzi sono dotati di **tecnologia satellitare** che non solo consente di monitorare i consumi di ogni singolo mezzo, ma costituisce un valore aggiunto per la sicurezza degli autisti stessi, dal momento che si ha accesso in tempo reale al cronotachigrafo digitale. Viene quindi controllato il tragitto e si può intervenire





Nero è il titolo di un libro che raccoglie le immagini scattate da **Silvia Rauti Carbone**, autista G&A, ai suoi colleghi nei diversi momenti che compongono le loro ore lavorative.

Sono suoi gli scatti alle pagine 52-53.

nel caso vengano trasmesse segnalazioni critiche.

Per alcuni tipi di trasporto, come quello di prodotti petroliferi o in cisterne criogeniche, l'autista ha una **grande responsabilità** perché, al momento della consegna presso il cliente, ha il compito di misurare le giacenze, oltre a verificare tutti i sistemi di sicurezza per poter procedere allo scarico secondo gli standard previsti.

Le **competenze** sono quindi **diversificate e molteplici**. Ad esempio, per il trasporto di derrate alimentari è obbligatorio avere seguito il corso HACCP con relativo attestato.

Gli autisti, all'interno dell'azienda, hanno il **prezioso supporto dei responsabili operativi** che triangolano con le esigenze del cliente e, sulla base di una programmazione completa e allo stesso tempo flessibile, riescono a garantire che la consegna venga effettuata nei tempi e nei modi concordati.

Il ruolo dell'operativo è di assoluta delicatezza: sono figure con ottime skill organizzative e relazionali, perché sono di supporto agli autisti che girano per tutta Italia e spesso tutta Europa. Sono il loro tramite con la base operativa.

Negli ultimi decenni il settore dei trasporti e della logistica ha dovuto far fronte al fenomeno della **carenza di autisti**. Prima della crisi del 2008, la carenza di personale viaggiante stava già impattando sulla capacità di trasporto. I tempi di attesa presso i siti industriali e la non programmabilità delle attività limitano il benessere e rendono questo lavoro faticoso. Inoltre, in più occasioni le organizzazioni sindacali e le associazioni dei lavoratori hanno puntualizzato la stagnazione dei livelli retributivi degli autisti che ha fatto diminuire il rapporto tra guadagno e spesa. Questo tema, al di là dell'impegno delle singole aziende, andrebbe affrontato in un quadro più ampio che coinvolge decisioni a livello nazionale di istituzioni e associazioni di categoria.





A causa della crisi economica globale del 2008 e dell'afflusso di conducenti dagli Stati dell'Est Europa, allora neo-membri dell'Unione Europea, la pressione generale sul mercato del trasporto si è attenuata e la carenza di conducenti non è più stata considerata una criticità prioritaria per l'azienda.

Dopo alcuni anni di crisi in Europa, è iniziata la ripresa economica nel periodo 2016 - 2019, e le principali economie europee hanno raggiunto o quasi il livello pre-crisi, producendo un aumento della domanda di trasporto su strada e al contempo una nuova diminuzione della disponibilità e della produttività degli autisti a causa della congestione stradale, di norme di guida più severe, di dati demografici sfavorevoli, dell'aumento dei tempi di attesa e di una minore attrattività della professione per i giovani conducenti.

Inoltre, la recente domanda di autisti per attività logistiche di e-commerce ha orientato i conducenti ad avvicinarsi al trasporto definito "ultimo miglio" quale maggior garan-



zia di equilibrio tra lavoro e vita privata, perché si tratta essenzialmente di spostamenti giornalieri su scala locale.

Conseguentemente, ora e per gli anni a venire, **la domanda supererà l'offerta di una forza lavoro qualificata di autisti**. Laddove nel 2008 su tutto il territorio dell'Unione Europea mancavano circa 75.000 conducenti specializzati, nuovi studi hanno dimostrato che questo numero ha superato di gran lunga i 300.000 solo nei principali Paesi dell'area Euro.

Inoltre, l'allarme che suona con maggior forza riguarda il personale viaggiante che nel prossimo decennio sarà pensionabile: dalle ultime stime copre indicativamente il 40% della popolazione dei conducenti oggi in attività.

Come per tutto il settore, **anche per il Gruppo Autosped G nell'ultimo decennio il quadro del personale viaggiante è profondamente cambiato:**

- il **turnover** in entrata e in uscita **è aumentato** di 4 volte
- è decisamente **creciuta l'età media degli autisti**; più della metà, infatti, supera i 50 anni d'età
- per quanto riguarda la nazionalità, sono **aumentati di 3 volte gli autisti provenienti dai Paesi dell'Est Europa**

Autosped, da tempo, ha iniziato a cercare soluzioni per contrastare questo fenomeno trovando soluzioni che rendano il mestiere dell'autista più attrattivo per i giovani. Nel 2022, con la Società G&A (che si occupa di trasporto petrolifero e chimico) ha deciso di promuovere l'Academy "**Logistic 4 Drivers**", organizzata in collaborazione con la Società di consulenza in ambito risorse umane Randstad e con l'attiva partecipazione dell'Agenzia per il lavoro del Piemonte tramite il Centro per l'Impiego di Tortona (AL). Il progetto parte nel 2023.



L'Academy ha l'obiettivo di avvicinare i giovani alla professione di autista offrendo **gratuitamente un corso per conseguire le patenti professionali**. Il requisito che devono avere i giovani per iscriversi a questo corso speciale è la residenza entro pochi chilometri dalla sede di Castelnuovo Scrivia (AL). In questo modo il Gruppo cerca di dare una risposta a un tema sociale molto sentito, vale a dire la carenza di lavoro per le fasce più giovani, e allo stesso tempo garantirsi nuovi autisti in futuro, tenendo in debito conto il requisito più ricercato dalle nuove generazioni in merito al "work-life balance" onde evitare il disperdersi della professionalità acquisita.

Sempre per attirare i più giovani al mondo dei trasporti e della logistica, il Gruppo ha deciso di investire direttamente nelle scuole sostenendo, insieme ad altre aziende e istituzioni del territorio, la nascita di un corso dedicato espressamente alla logistica presso l'Istituto Statale d'Istruzione superiore Guglielmo Marconi di Tortona (v. approfondimento a p. 68).

la **traversata** dell'Europa

L'abilità degli autisti del Gruppo è confermata anche da alcuni episodi che sono rimasti nella memoria storica dell'azienda. **G&A è stata l'unica Società in grado di trasportare per un viaggio che si concludeva in Russia (quasi ai confini con la Siberia) un tipo di bitume che doveva mantenere costante un'alta temperatura per tutto il tragitto**, con partenza dall'Italia del Nord.



il caso OMT

OMT è una Società metalmeccanica ad **alta specializzazione**. Produce, infatti, autobotti che trasportano idrocarburi (benzina, gasolio, GPL, AdBlue) e devono rispettare una precisa pressione atmosferica.

È un'eccellenza che esporta i propri prodotti in tutto il mondo. Tra le ultime commesse in ordine cronologico: 60 motrici per il trasporto di gasolio per la NAFTAL (Società algerina di commercializzazione di prodotti petroliferi) e 100 semitrailer per il trasporto di GPL con la Società GASCO dell'Arabia Saudita.

Ogni cliente e ogni Paese ha le proprie esigenze: la produzione è quindi **estremamente flessibile**, in grado di rispondere ad ogni richiesta del mercato.

Tutto questo significa che gli operai di OMT sono tutti tecnici di alta competenza e in grado di adattarsi a esigenze diverse.

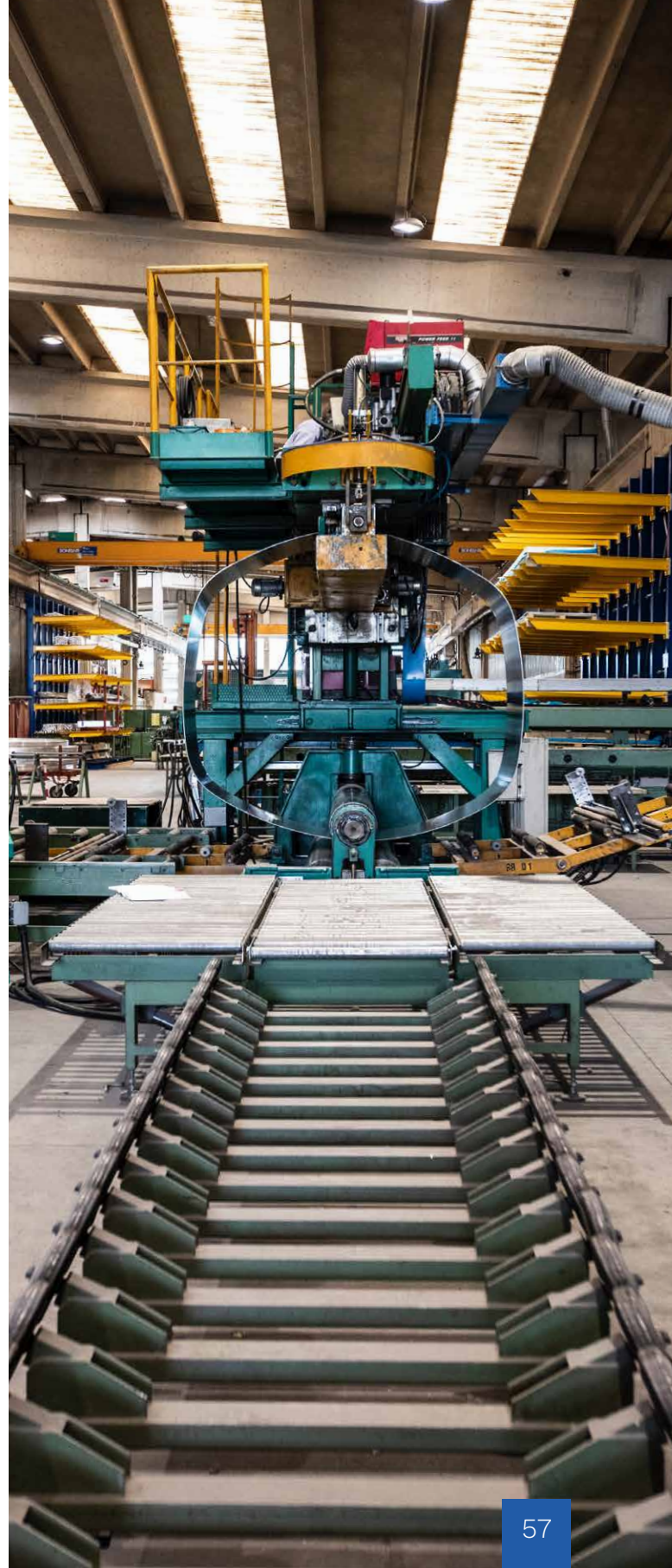
A conferma di questa eccellenza sono diverse le certificazioni che la Società ha e rinnova da diversi anni:

- ISO 9001:2015 – Progettazione e fabbricazione di cisterne autoportanti e non, strutture per rimorchi, semirimorchi tanks containers e scarrabili (dal 1999, ultimo rinnovo 2020)



- UNI EN ISO 3834-2:2006 - Progettazione e fabbricazione di cisterne autoportanti e non, strutture per rimorchi, semirimorchi, tanks containers e scarrabili (dal 2007, ultimo rinnovo nel 2020)
- Processi di saldatura e materiali (ultimo rinnovo 2021)

Una delle tecniche utilizzate è quella del taglio al plasma per il quale serve una grande abilità e un'approfondita formazione in termini di sicurezza, dal momento che ha alcune caratteristiche (sostanze tossiche, rumore) che lo rendono potenzialmente pericoloso.



salute e sicurezza dei lavoratori

Il Gruppo è composto da Società diverse tra loro per attività ed esigenze. Tutte hanno come obiettivo primario la tutela della salute e della sicurezza dei lavoratori, non solo tramite l'applicazione delle norme di legge ma anche cercando protocolli innovativi.

Per tutte le Società viene applicato il **CCNL del settore di riferimento** che prevede l'applicazione delle misure di salute e sicurezza a tutela dei lavoratori. Si fa, inoltre, riferimento al **d.lgs.81/08 Testo Unico per la salute e la sicurezza dei lavoratori**.

Per **tutte le Società del settore trasporti** gli impiegati sono sottoposti, per legge, a una visita medica ogni due anni, mentre per operai e autisti la cadenza è annuale.

Dal punto di vista del **controllo sanitario**, in tutte le Società il medico competente, nominato

dal datore di lavoro, definisce i protocolli sanitari per le mansioni soggette a sorveglianza sanitaria in cui sono definiti le visite e gli esami specifici.

La **formazione sulla sicurezza** viene progettata ed erogata monitorando attentamente la situazione di ogni singolo lavoratore. Vengono chiamati a partecipare tutti i lavoratori neoassunti per espletare il corso di formazione completo relativo al rischio aziendale specifico e tutto il personale viene monitorato per poter programmare le sessioni di aggiornamento entro i termini previsti dal d.lgs.81/08.

Il contenuto dei corsi e gli argomenti che vengono trattati in aula sono conformi a quanto richiesto nell'Accordo Stato Regioni e i docenti formatori sono professionisti con esperienza pluriennale e qualificati secondo i criteri previsti dalla normativa.

Per quanto riguarda la **rappresentanza dei lavoratori**, in quasi tutte le aziende sono eletti uno o più RLS⁴ all'interno delle RSU⁵ e si riuniscono almeno una volta l'anno durante la riunione obbligatoria per legge.

4 L' R.L.S. è una persona (oppure più persone) che viene eletta o designata per rappresentare i lavoratori sugli aspetti della salute e della sicurezza sul lavoro (artt. 37, 47, 50 Dlgs. 81/2008).

5 RSU significa Rappresentanza Sindacale Unitaria. È un organismo sindacale che esiste in ogni luogo di lavoro pubblico e privato ed è costituito da non meno di tre persone elette da tutti i lavoratori iscritti e non iscritti al sindacato.





il caso **Terminal San Giorgio**

Il tema della sicurezza sul lavoro, in un'azienda che svolge un'attività peculiare come Terminal San Giorgio, organizzata su 4 turni per 364 giorni l'anno, è centrale.

La Società è in possesso della **Certificazione ISO 45001:2018** per i Sistemi di Salute e Sicurezza sui luoghi di lavoro.

Dal punto di vista della rappresentanza, la Società è dotata di 1 RLS aziendale più 1 RLS di sito. Si svolge una riunione annuale con la Direzione Aziendale, oltre ad alcune riunioni durante l'anno con il RSPP⁶.

In base al tipo di mansione, i dipendenti vengono divisi in tre macroaree (Impiegati Amministrativi, Impiegati Operativi, Operatori Portuali). Gli impiegati amministrativi vengono

sottoposti a sorveglianza sanitaria ogni 5 anni (oppure ogni 2 anni se hanno superato i 50 anni d'età o hanno determinate patologie certificate), gli impiegati operativi e gli operatori portuali vengono sottoposti a sorveglianza sanitaria comprensiva di esami del sangue (per gli operatori portuali sono previsti anche l'elettrocardiogramma e il drug test) ogni anno.

È forte la convinzione che la sicurezza sul lavoro si basi prima di tutto sulla diffusione di una cultura solida, sostenuta da un ricco **programma formativo**. Il 100% del personale riceve la formazione obbligatoria per legge al momento dell'assunzione seguita da aggiornamenti periodici. Il personale operativo riceve formazione specifica e addestramento ai fini della conduzione dei mezzi operativi. Periodicamente vengono tenuti corsi di formazione non obbligatori per legge (ad esempio,



quelli sui rischi connessi all'abuso di sostanze alcoliche, etc.). I capituono sono tenuti a seguire corsi specializzati sugli infortuni.

Non solo sicurezza ma anche salute, intesa nel senso di benessere del dipendente: i manager, infatti, partecipano regolarmente a corsi sulla gestione dei conflitti. L'attenzione è volta a perseguire la cosiddetta spirale di miglioramento che conduce a un innalzamento del livello di qualità.

I target, definiti annualmente, sono sottoposti a costanti verifiche e aggiornamenti.

Per rendere più efficace la formazione e aumentare la qualità dei corsi, sono stati individuati **due formatori interni** sulla responsabilità operativa e sulla manutenzione dei mezzi. La scelta è stata chiara: prediligere uno scambio di conoscenze in cui, a fornire

le indicazioni, sono persone che quotidianamente svolgono quell'attività e hanno quindi una consapevolezza maggiore. Come per altre Società del Gruppo i nuovi lavoratori vengono inseriti gradualmente: un protocollo definito prevede, ad esempio, un orario specifico, diverso da quello a regime. Viene prestata molta attenzione all'addestramento, in particolare, agli aspetti pratici.

A conferma dell'impegno continuo su questo tema, è stato anche condotto uno studio tra i lavoratori per verificare le posture incongrue e l'approccio agli sforzi maggiori.

6 Rssp è l'acronimo di Responsabile del Servizio di Prevenzione e Protezione. Esso viene nominato dal datore di lavoro per coordinare, sotto la sua responsabilità, il servizio di prevenzione protezione.

» **salute e sicurezza** dei lavoratori

Nel 2021 gli infortuni registrati in tutte le Società del Gruppo sono 56: un numero esiguo su 2.000 dipendenti, considerando soprattutto il tipo di attività prevalente.

Nella tabella a fianco ritroviamo i dati relativi agli **indici di gravità e di frequenza** delle singole Società considerate in questo documento.

Premettendo che gli obiettivi di tutte le aziende del Gruppo è quello di non avere infortuni, l'analisi degli indicatori di frequenza e gravità mostra che a livello di Gruppo gli indici si mantengono al di sotto di valori medi nazionali INAIL.

In relazione ai valori degli indici di frequenza e gravità per la Società Autoservice 24 si evidenzia che la performance è da attribuirsi a eventi fortuiti non sistematici e non direttamente attribuibili alla condotta del lavoratore.

Per quanto riguarda Tomato Farm, gli infortuni nel 2021 sono stati 4 di cui uno durato più di 50 giorni a causa di una bruciatura. Tre

	indice di frequenza	indice di gravità
Autoservice 24	79,02	2,61
Autosped G	11,53	0,36
G&A	8,38	0,44
Gavio & Torti	9,86	0,09
iOne Solutions	0	0
OMT	0	0
Rail Hub Europe	0	0
Tomato Farm	61,8	0,49
Transpe	19,79	0,15
Truck Rail Container	7,73	0,16
Tr.E. Oil	7,83	0,15
Terminal San Giorgio	29,46	1,1
Valsecchi	0	0

infortuni su quattro sono riferiti a personale stagionale (al massimo 65 giorni di campagna lavorativa), quindi spesso il contratto si è chiuso prima della risoluzione dell'infortunio stesso. Negli anni precedenti il numero di infortuni è stato decisamente inferiore (nel 2018-2019 non ce ne sono stati).

gestione della **pandemia da Covid-19**

Nel corso del 2021 tutte le Società, al fine di contenere il rischio contagio, hanno continuato ad applicare con rigore e, laddove necessario, ad aggiornare tutte le misure precedentemente adottate, nel rispetto dei provvedimenti delle Autorità e delle Istituzioni preposte, nonché delle raccomandazioni, delle indicazioni e delle linee guida diffuse dalla Capogruppo.

Il DPCM 22 aprile 2021 ha segnato l'avvio della ripresa delle attività economiche e sociali nel rispetto delle esigenze di contenimento della diffusione dell'epidemia andando progressivamente a eliminare, alla luce dei dati scientifici e dell'andamento della campagna di vaccinazione avviata a fine dicembre 2020, le restrizioni imposte per limitare il contagio.

A seguito del Decreto-Legge n. 127/2021, che ha introdotto l'obbligo per tutti i lavoratori, a partire dal 15 ottobre 2021, di possedere e di esibire, su richiesta, la certificazione verde Covid-19, il personale è stato prontamente

informato e invitato a adeguarsi alle stesse. Il conseguente aggiornamento dei protocolli e delle misure aziendali di contenimento del contagio ha riguardato, tra l'altro, la programmazione delle verifiche e il relativo processo, le conseguenze e le azioni correlate all'assenza di certificazione e le condizioni di accesso per soggetti esterni. Al fine di semplificare e razionalizzare le verifiche, preso atto della Legge 165/2021, le modalità operative di controllo sono state ulteriormente aggiornate prevedendo la consegna volontaria del green pass da parte dei lavoratori.

Il perdurare del contagio registrato, in particolare, nel corso degli ultimi mesi del 2021, ha comportato l'adozione di nuove e ulteriori misure quali l'obbligo, dal 15 febbraio 2022, per i lavoratori che abbiano compiuto 50 anni di età di possedere ed esibire la certificazione verde Covid-19 di vaccinazione o guarigione, obbligo prontamente recepito e comunicato a tutto il personale.

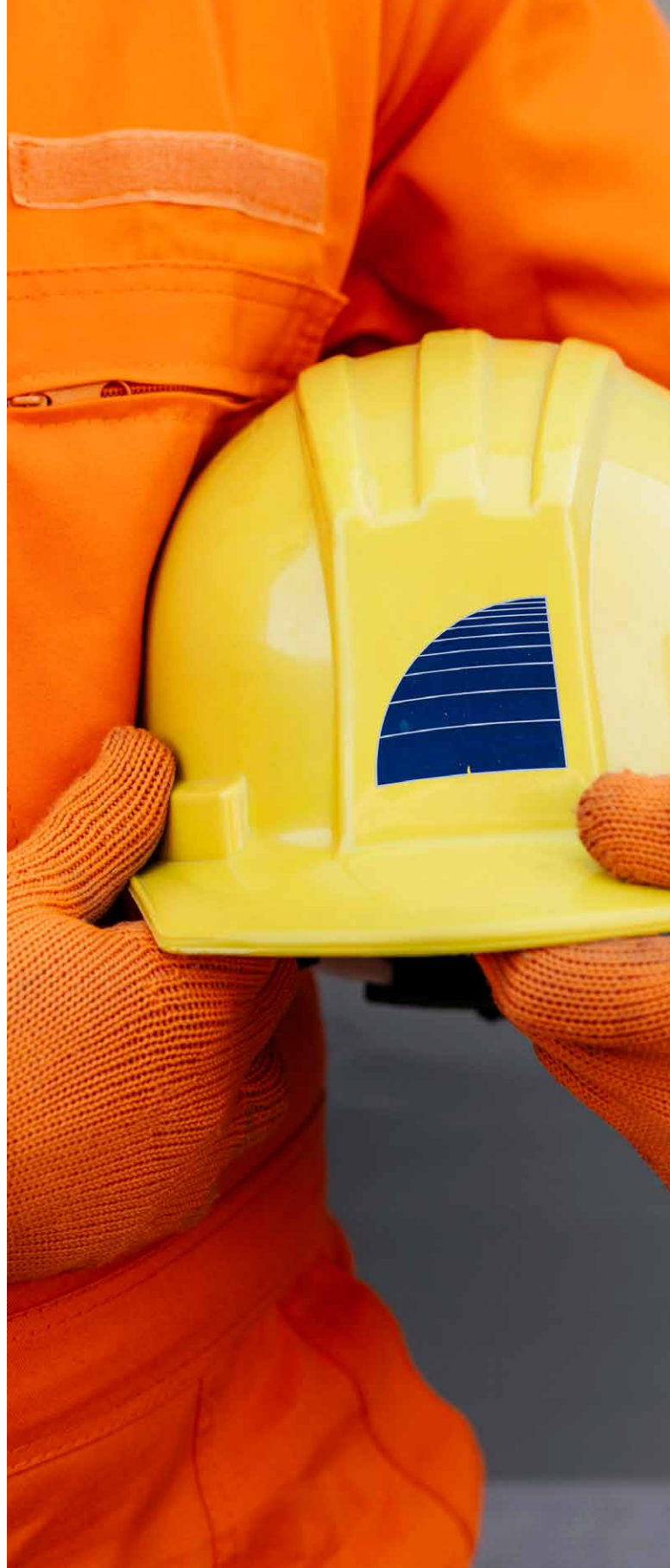
L'accesso alle sedi di lavoro è stato mantenuto contingentato e, ove possibile e applicabile, è stato prorogato l'utilizzo del lavoro agile ("Smart Working") fino al termine dello stato di emergenza fissato al 31 marzo 2022.

È proseguita la distribuzione di dispositivi di protezione individuale, materiale informativo e prodotti igienizzanti al personale, nonché la igienizzazione e sanificazione periodica degli ambienti di lavoro così come il costante monitoraggio e conseguente rispetto dei provvedimenti normativi in materia amministrativa, tributaria, fiscale, previdenziale e assistenziale emessi nel periodo ed applicabili alla natura societaria.

Il costante monitoraggio del contesto interno ed esterno, il quadro di informazioni, dati e analisi disponibili, l'adozione di comportamenti responsabili da parte di tutti hanno consentito di fronteggiare efficacemente l'emergenza, di valutare, individuare ed implementare tempestivamente le più idonee azioni per la tutela della salute del personale e del business, confermando una eccellente resilienza della struttura societaria e dei suoi processi.

L'operatività di Autosped G e delle Società controllate non ha subito alcuna interruzione.

Al fine di tutelare la salute e la sicurezza dei propri dipendenti e collaboratori, il Gruppo prosegue costantemente nelle **attività di monitoraggio e controllo della crisi epidemiologica**, in linea e nel rispetto dei provvedimenti emessi dalle Autorità competenti anche adeguando ed integrando i propri protocolli ed istruzioni operative.





la **formazione**

Nel 2021 il totale delle ore formazione per tutti i dipendenti del Gruppo è pari a 10.529. Per oltre il 96% tale formazione è seguita dagli **operai**.

In generale la **formazione** è soprattutto legata al tema Salute e Sicurezza (47%), a conferma dell'importanza che riveste questo tema per tutte le Società della Holding.

Il 30% è formazione specialistica e comprende diverse tipologie di corso:

- uso del **cronotachigrafo**, un componente della strumentazione di bordo dei veicoli commerciali e industriali circolanti nell'area comunitaria europea
- **lavori in quota**
- normativa trasporto
- **privacy e GDPR**
- corso obbligatorio per gli **RLS**
- per **addetto antincendio**
- utilizzo **defibrillatore e DAE**
- **gestione dei rifiuti industriali**

Una percentuale, seppur minima, è dedicata alla formazione sui processi di gestione, necessaria per il conseguimento di alcune certificazioni.

Una sola Società del Gruppo – Terminal San Giorgio – sottopone regolarmente il 25% dei suoi dipendenti a una valutazione delle prestazioni, utile allo sviluppo di carriera.

i rapporti con il **territorio** tra **welfare, sport** e attenzione per il **sociale**

Il Gruppo Autosped G ha nel suo DNA un forte legame con il territorio in cui ha la sede principale, vale a dire la provincia ale-sandrina e, in particolare, il tortonese.

E proprio a questo territorio è indirizzata la maggior parte delle iniziative di sostegno alla comunità.

Alla base di tutte le attività selezionate per offrire il proprio supporto c'è l'idea che un Gruppo come Autosped abbia l'imperativo di far sentire la propria vicinanza a quelle realtà che, in un frangente delicato a causa delle crisi che si succedono, aiutano le fasce della popolazione più fragili. Tra queste realtà la Croce Rossa, in prima linea ormai da più di due anni nell'affrontare la pandemia da Covid-19 che ha mietuto tante vittime. Inoltre, viene regolarmente offerto sostegno ad alcune parrocchie e oratori che si occupano di fornire assistenza continuativa alle persone più bisognose.

Autosped G è molto impegnata nella campagna per la prevenzione a favore della lotta contro il tumore al seno. È partner ufficiale di **WelfareCare**, Società Benefit che rende accessibili mammografie ed ecografie alle donne nella fascia d'età dai 35 ai 49 anni.

Il Gruppo ha una grande attenzione anche per lo sport tanto che da anni la Capogruppo è sponsor della squadra femminile **Basket Club Castelnuovo** che milita in Serie A2. È una squadra nata nel 1986, quindi con quasi 40 anni di attività alle spalle, con l'obiettivo di dare uno spazio ai ragazzi di Castelnuovo Scivvia (AL) e dei paesi vicini dove poter svolgere un'attività sportiva per farli crescere in un ambiente sereno e amico.

WelfareCare



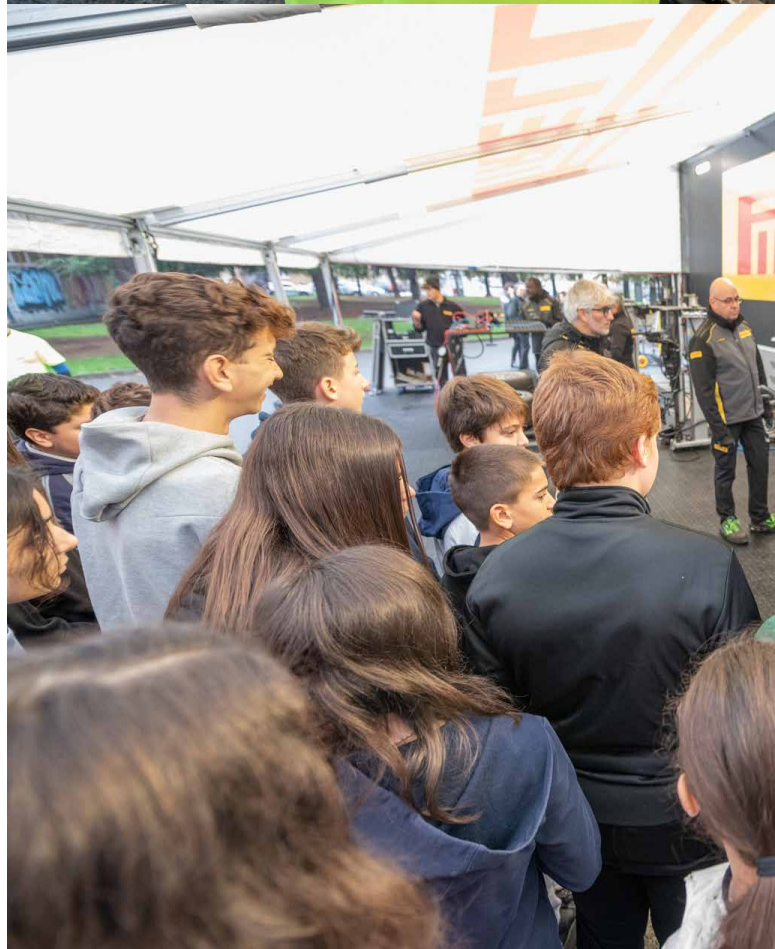
www.welfarecare.org

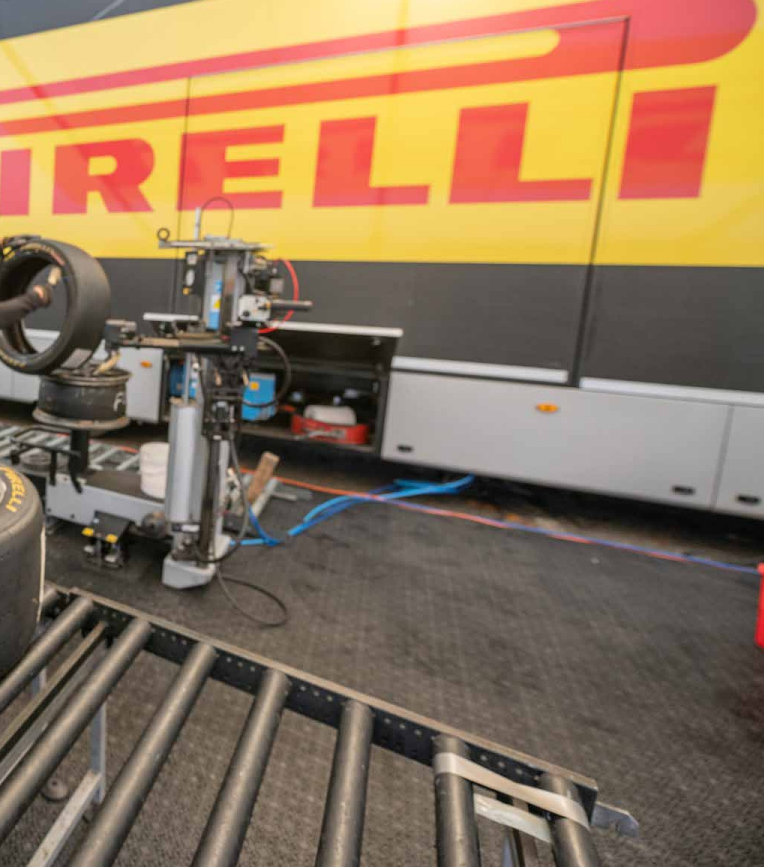


basket club Castelnuovo S.

Ultima iniziativa in ordine di tempo, ma non di importanza, è il supporto alla creazione di **un indirizzo di studi dedicato a Trasporti e Logistica** in una scuola superiore di secondo grado di Tortona, l'Istituto Guglielmo Marconi. Il progetto è stato realizzato in base alle specifiche caratteristiche economiche del territorio con l'obiettivo di creare un raccordo più stretto tra mondo dell'istruzione e mercato del lavoro. Intercetta una duplice esigenza: da un lato, quella comune a molte aziende di trovare personale qualificato per le proprie necessità e, dall'altro, offrire concrete e allettanti prospettive di futuro ai giovani.

Il corso è attivo dall'anno scolastico 2022-2023 e al primo giorno di scuola nel mese di settembre 2022 Mauro Colombo, dirigente di Autosped G, ha dato il benvenuto agli studenti insieme alle istituzioni comunali e scolastiche. L'indirizzo di studi è solo un punto di partenza per far conoscere sempre più a fondo il mondo della logistica e dei trasporti – che tanto ha da offrire sul





territorio di riferimento – ai giovani e alle famiglie attraverso eventi, convegni e iniziative di varia natura.

Tra queste, la giornata del 10 novembre 2022, durante la quale gli studenti dell'Istituto Marconi di Tortona, sia quelli del corso Logistica e Trasporti sia quelli dell'indirizzo Perito Meccanico, hanno potuto assistere a una dimostrazione dal vivo di **cosa significa lavorare nel Motorsport.**

Nel piazzale di fronte alla scuola è stato allestito un mezzo per la gestione degli pneumatici montati su vetture da competizione. Otto tecnici Autosped hanno quindi mostrato le operazioni che il mezzo può effettuare offrendo un'esperienza formativa diversa ed efficace.

04

L'IMPRONTA AMBIENTALE

QUALITÀ E INNOVAZIONE

Il percorso intrapreso dal Gruppo mira prima di tutto a misurare l'impatto ambientale generato e parallelamente a portare avanti progetti e iniziative che, grazie a un **costante aggiornamento tecnologico**, possono contribuire a ridurre i consumi e, di conseguenza, le emissioni prodotte.

Per garantire la **sostenibilità** dei propri **processi**, il Gruppo sta implementando un approccio gestionale che permette di analizzare i dati in tempo reale – come, ad esempio, il sistema di controllo satellitare – e trovare risposte adeguate.



Le **emissioni** complessive del Gruppo sono prodotte per il **94% dalla combustione per trasporti**.

È quindi un'esigenza prioritaria quella di ridurre i consumi degli automezzi sia per contribuire alla lotta al cambiamento climatico sia per trovare una risposta efficace all'aumento dei costi delle materie prime.

La storia del Gruppo ha sempre seguito lo sviluppo tecnologico con una flotta moderna e al passo con i tempi.



L'impegno per il contenimento delle emissioni

Sulla base della più recente edizione del rapporto Energia nel settore **trasporti** di GSE¹, in cui sono state ricostruite le diverse componenti dei consumi energetici nel mondo dei trasporti in Italia e le dinamiche che hanno caratterizzato gli anni più recenti, emerge che, nel 2019, **i consumi di energia di tale settore** ammontano a 39,8 Mtep (tonnellate equivalenti di petrolio), un valore pari al **34,5% dei consumi energetici** complessivi del Paese.

Tra le modalità di trasporto, **i consumi maggiori sono associati ai trasporti stradali (83% del totale)**.

Il tema è stringente anche a livello europeo, tanto che la Commissione Europea nel 2020 ha sviluppato una Smart Mobility Strategy e il relativo Piano d'Azione. L'obiettivo è quello di rendere i trasporti più sostenibili e resilienti

all'interno dell'Unione, in previsione di possibili criticità future.

La prima azione è quella di garantire un parco mezzi costantemente aggiornato e monitorato. È in via di conclusione la **sostituzione dei mezzi** a Euro 5 con mezzi a **Euro 6**, che oggi costituiscono il **92,51% del totale della flotta**. I nuovi mezzi acquistati sono tutti Euro 6 Diesel. In generale, i **trattori stradali** (il veicolo che traina l'autoarticolato) **vengono rinnovati ogni 5-6 anni** e, in questo modo, si ha la certezza che vengano utilizzate sempre macchine avanzate dal punto di vista tecnologico e quindi con prestazioni migliori. A oggi la scelta di continuare con i mezzi diesel è obbligata, perché per quelli a metano sussistono problemi di rifornimento, dal momento che sia in Italia sia in Europa la rete di distribuzione è ridotta. Inoltre, per i mezzi che trasportano prodotti petroliferi il gasolio è una scelta vincolata alle questioni di sicurezza all'interno delle raffinerie.

¹ Cfr. <https://www.gse.it/servizi-per-te/news/energia-nei-trasporti-pubblicato-il-nuovo-rapporto-statistico-gse-2020>



Anche la **manutenzione continua** dei mezzi è importante per contenere l'impatto ambientale; tra le altre cose, consente di prevedere più facilmente la sostituzione dei mezzi. La **manutenzione dei trattori** viene fatta in maniera **programmata** direttamente dalle case automobilistiche e, in questo modo, grazie al monitoraggio costante, è possibile ridurre gli impatti ambientali delle emissioni. La manutenzione dei rimorchi e delle cisterne è interna.

Vengono anche tenuti dei **corsi specifici di guida difensiva e sicura** (per approfondimento, si veda p. 50) che permettono di conseguire performance di guida migliori anche dal punto di vista dei consumi.

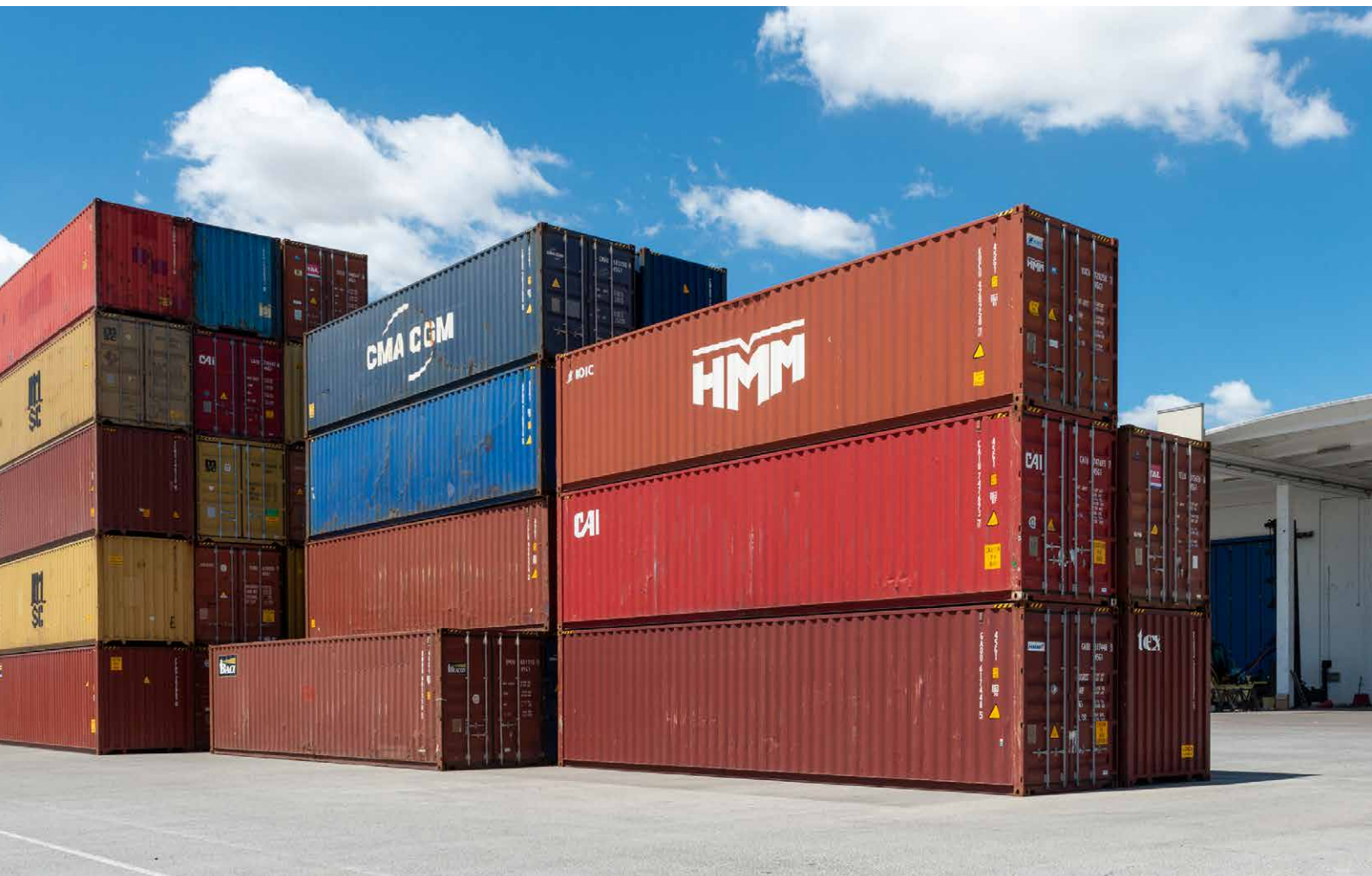
Una innovazione importante è costituita dal **controllo satellitare** che consente di monitorare tutte le fasi del trasporto, sia per una sicurezza ambientale in caso di sversamenti o incidenti sia per la sicurezza degli autisti, ad esempio attraverso il cronografo sui

tempi di guida. Grazie a questo sistema si conoscono i consumi di ogni singola targa in tempo reale e questo ovviamente favorisce una maggiore attenzione.

Uno dei temi centrali della logistica negli ultimi anni, su cui anche il Gruppo Autosped G, con le Società direttamente coinvolte, investe costantemente è lo **sviluppo dell'intermodalità**, vale a dire un tipo di trasporto che prevede l'utilizzo combinato di differenti mezzi. Viene utilizzata soprattutto per il trasporto di volumi di un certo rilievo e su distanze medio-lunghe e consente di ridurre gli spostamenti su gomma, migliorando così la circolazione di carichi e merci. Il Gruppo ha due sedi in cui svolge questo tipo di logistica. A **Rivalta Scrivia** (AL) dove, in un'area di circa 1,2 milioni di metri quadri, è presente una **piattaforma logistica intermodale**, di rilancio ferroviario e stradale, nazionale e internazionale. Tale piattaforma è gestita da **Rail Hub Europe**. Il terminal contenitori dispone anche di 5 binari della lunghezza

di circa 800 metri ciascuno, per i quali è in programma il raccordo diretto con la stazione ferroviaria di Rivalta Scrivia (AL). A **Genova** la **logistica** è più strettamente **portuale** con l'attività del **Terminal San Giorgio**, che ormai è il principale terminal multipurpose del porto ligure, vale a dire terminal specializzati per tutti quei trasporti che non viaggiano in container. Terminal San Giorgio è in grado di offrire fino a 6 ormeggi e ha una serie di aree dedicate per **auto, trailer, rotabili industriali e ogni altro tipo di rotabile**. È in grado quindi di offrire un servizio completo all'interno del Programma europeo Autostrade del mare.

AUTOSTRADE DEL MARE



Autostrade del Mare è un programma europeo che prevede un efficiente sistema di trasporti marittimi in grado di accrescere l'efficacia e la competitività della modalità di trasporto combinata strada-mare. Le Autostrade del Mare sono una soluzione alternativa e spesso complementare al trasporto stradale che

consente di far viaggiare camion, container e automezzi sulle navi. In questo modo, in un'ottica di sviluppo ecosostenibile, viene limitato il congestionamento della rete stradale con conseguenti benefici in termini di prevenzione degli incidenti e di riduzione dell'inquinamento prodotto dal trasporto su gomma.

Ultimi, ma non in ordine di importanza, sono i **progetti di efficientamento energetico** che riguardano le diverse sedi, sia quelli già compiuti sia quelli in programmazione.

Presso la sede di Autosped G è attivo un impianto fotovoltaico che permette di risparmiare 3,67 tCO₂eq di emissioni in atmosfera.

Tomato Farm, in seguito all'ultima diagnosi energetica, ha in **programma investimenti annuali per aumentare il risparmio energetico**. Tra i progetti considerati: la coibentazione delle tubature con passaggio di vapore e acqua calda, il censimento di tutti i motori per inserimento inverter o sostituzione con dispositivi di ultima generazione, il monitoraggio dei consumi.

Nella tabella a fianco sono evidenziati gli altri interventi in corso o programmati nelle sedi principali di proprietà.

sede	intervento	status
Castelnuovo Scriveria	Torri faro: installazione LED	Operativo
	Sostituzione neon uffici con LED	Studio e preventivo
	Incremento impianto solare con estensione dei pannelli a tutto il tetto officina AS24 e rivisitazione impianto solare esistente su palazzina uffici	Studio e preventivo
	Colonnine elettriche ricarica auto	Studio e preventivo
Carbonara Scriveria	Colonnine elettriche ricarica truck	Studio e preventivo
	Torri faro: installazione LED	In attesa di installazione
	Installazione impianto a pannelli solari sul tetto ex magazzino Pirelli per far fronte alle esigenze del sito: palazzina, depuratore, lavaggio e torri faro	Studio e preventivo
	Sostituzione neon uffici con LED	Studio e preventivo
Sannazzaro	Revisione impianto pannelli solari	Studio e preventivo
	Sostituzione neon uffici con LED	Studio e preventivo
	Torri faro con LED	Operativo

trasporti alimentari: **qualità e certificazioni**

Il trasporto di prodotti alimentari e mangimi – condotto dalla capogruppo Autosped G – è un settore in cui crescono costantemente l'impegno e l'investimento.

Le cisterne utilizzate sono abilitate al trasporto di liquidi alimentari e di silos per polveri alimentari sia in Italia sia all'estero.

Viene dedicata una cura ancora maggiore alla manutenzione degli automezzi che trasportano questo tipo di prodotti: il lavaggio dei mezzi (cisterne e non) viene fatto internamente con una gestione che prevede una serie di certificazioni di controllo, periodicamente verificate.

L'attenzione per la **qualità del servizio** è dimostrata anche dalle tante certificazioni, tra cui anche quella kosher. Tale certificazione implica che le cisterne, prima di trasportare cibo kosher (che quindi può

essere consumato da un ebreo osservante), vengano sanificate attraverso una precisa procedura.

I clienti di questo particolare settore sono molto attenti e hanno diverse prescrizioni per quanto riguarda i lavaggi: **la sicurezza del prodotto e il suo mantenimento lungo tutta la filiera sono prioritari.**

Proprio per rispettare queste esigenze, nel 2021 è stato avviato – concluso poi nel 2022 – il rifacimento dell'impianto di lavaggio della parte alimentare e dell'impianto di depurazione annesso per un valore di **430 mila euro**.

Nell'ambito alimentare, visto che l'acqua di lavaggio deve essere a 80°C per una corretta sanificazione, vengono utilizzati bruciatori a gas o a gasolio.

Tomato Farm con **xFarm** per **digitalizzare** la filiera

Per un'azienda come Tomato Farm, la cui mission è quella di trasformare prodotto di alta qualità, 100% italiano, coltivato a km 0 e lavorato entro pochissime ore dalla raccolta, il tema della responsabilità ambientale è strettamente intrecciato alla propria strategia aziendale.

Al fine di impattare sempre meno sull'ambiente, è stato attivato nell'ambito della catena di fornitura, costituita sostanzialmente da agricoltori, un **progetto agronomico con il supporto di xFarm di digitalizzazione della filiera** per gestire l'irrigazione, monitorare gli insetti e creare modelli previsionali per eventuali malattie. Attraverso l'implementazione, l'educazione e la formazione della filiera con soluzione digitale prevediamo una migliore gestione e valorizzazione della sostenibilità con l'obiettivo del calcolo integrato dell'impronta carbonica.

Utilizzando la piattaforma Analytics di xFarm, **i capofiliera possono visualizzare i**

dati relativi alle aziende agricole registrate – conferimenti, operazioni svolte, interventi irrigui e di difesa – in tempo reale e all'interno di un'unica app. In questo modo, il controllo del rispetto dei disciplinari e la gestione del ciclo produttivo diventeranno più semplici ed efficienti.

Al momento il progetto, avviato nel 2022, coinvolge **30 aziende conferitrici**.

Il dato verrà analizzato e validato dall'Organismo di certificazione internazionale RINA.

La tecnologia di xFarm permette anche di analizzare le cosiddette **emissioni climateranti**. Il calcolo dell'impronta carbonica per kg di prodotto (o per ettaro coltivato) viene effettuato sulla base dei dati effettivamente registrati dai sensori in campo o inseriti dagli agricoltori stessi all'interno della piattaforma: si tratta pertanto di dati primari, che consentono una stima quanto più



x FARM

realistica possibile dell'impatto ambientale di ogni singola azienda.

Risultati sulla sostenibilità che, per le 30 aziende agricole coinvolte nel progetto, verranno certificati dall'ente certificatore Rina.

Il tutto nell'ottica di ridurre l'utilizzo di input agronomici e migliorare, di anno in anno, la sostenibilità della filiera, estendendo il progetto a tutto il parco dei conferenti (oltre 200 aziende agricole) nei prossimi 3 anni.



xFarm
www.xfarm.ag

i consumi energetici e le emissioni del Gruppo

Il Gruppo ha avviato il **monitoraggio dei propri consumi e delle relative emissioni** basandosi sulle specifiche contenute nella norma **UNI EN ISO 14064-1:2019** e nel **GHG (Greenhouse Gas) Protocol**, con l'obiettivo di garantire la comparabilità del dato.

i consumi

Di seguito i dati 2021 dei consumi del Gruppo suddivisi tra le aziende che rientrano nel cosiddetto Settore Trasporti, che ovviamente consuma prevalentemente carburante, e le due aziende produttrici, OMT e Tomato Farm.

gruppo trasporti

Energia

302-1	Consumi diretti di energia		
	energia elettrica	kWh	1.581.336
	gas metano	Smc	85.924
	GPL	l	16.955
	gasolio per riscaldamento	l	29.853
	gasolio per autotrazione	l	31.519.362

OMT

Energia

302-1 Consumi diretti di energia

energia elettrica	kWh	307.045,00
gas metano	Smc	97.407,00
gasolio per autotrazione	l	27.748,58

Tomato Farm

Energia

302-1 Consumi diretti di energia

energia elettrica	kWh	3.249.101
gas metano	Smc	2.523.678
gasolio per autotrazione	l	13.006

le emissioni


La rendicontazione delle emissioni/rimozioni dei gas serra GHG viene convertita in tonnellate di CO₂ equivalente (tCO₂eq), utilizzando gli appropriati GWP (Global Warming Potential)².

In dettaglio, il Gruppo attualmente misura³

- o **Scope 1** (Emissioni dirette): sono le emissioni derivanti dalla combustione diretta di combustibili fossili, principalmente per il riscaldamento, per la produzione di energia elettrica e termica in sito, per il rifornimento di veicoli di trasporto, oppure emissioni derivanti da perdite di fluidi ad alto impatto ambientale atmosferico, quali quelli per la refrigerazione, i fluidi antincendio, ecc. Le fonti delle emissioni classificate come Scope 1 sono possedute e controllate direttamente dall'organizzazione e le conseguenti emissioni avvengono all'interno dei confini scelti
- o **Scope 2** (Emissioni indirette da consumo di energia esterna): sono le emissioni derivanti dalla combustione di carburanti per la produzione dell'energia elettrica o termica (sotto forma di vapore o calore in generale) importata dall'organizzazione; l'importatore è indirettamente responsabile per le emissioni generate dal fornitore per la produzione dell'energia richiesta.

2 Si tratta di un fattore che descrive l'impatto come forza radiante di un'unità di massa di un dato GHG rispetto ad un'unità equivalente di biossido di carbonio nell'arco di un determinato periodo di tempo.

3 Possono anche essere misurate le emissioni di Scope 3 (Altre Emissioni o Rimozioni indirette). Sono le emissioni derivanti dai prodotti e servizi utilizzati dall'organizzazione, quali le emissioni generate dai viaggi di lavoro, dai beni utilizzati, dalla mobilità dei lavoratori, ecc.; nello Scope 3 sono incluse anche le emissioni di GHG legate alla catena di approvvigionamento dei combustibili. Il confine dello Scope è concordato dall'organizzazione e generalmente è necessario includere nello Scope 3 solo quello che l'organizzazione può quantificare e influenzare.



Nell'inventario sono comprese le emissioni/rimozioni suddivise per i principali gas serra quali: CO₂ (anidride carbonica), CH₄ (metano); N₂O (protossido di azoto), HFCs (idrofluorocarburi), PFCs (perfluorocarburi) e SF₆ (esafluoruro di zolfo).

Come per il resto del documento le Società considerate per il calcolo delle emissioni sono le seguenti:

Autosped G
Gavio & Torti
Truck Rail Container
G&A
Tr.E. Oil Transport
Transpe
Valsecchi
Terminal San Giorgio
Rail Hub Europe
I.one Solution
Tomato Farm
Omt
Autoservice 24

Le emissioni dirette classificabili nello **Scope 1** sono quelle derivate da:

- o Emissioni GHG da combustione per il riscaldamento dei siti controllati dall'organizzazione
- o Emissioni GHG da consumo di combustibile per autotrazione dei mezzi di proprietà aziendale
- o Emissioni GHG da perdite registrate di HFCs dai gruppi frigoriferi

Le emissioni indirette legate ai consumi energetici, classificabili nello **Scope 2**, sono quelle derivate dall'acquisto di energia elettrica da rete.

La Società Autosped G spa, possedendo un impianto di autoproduzione energetica fotovoltaica, presenta mancate emissioni in atmosfera, considerate dalla norma di riferimento come rimozioni di gas serra.

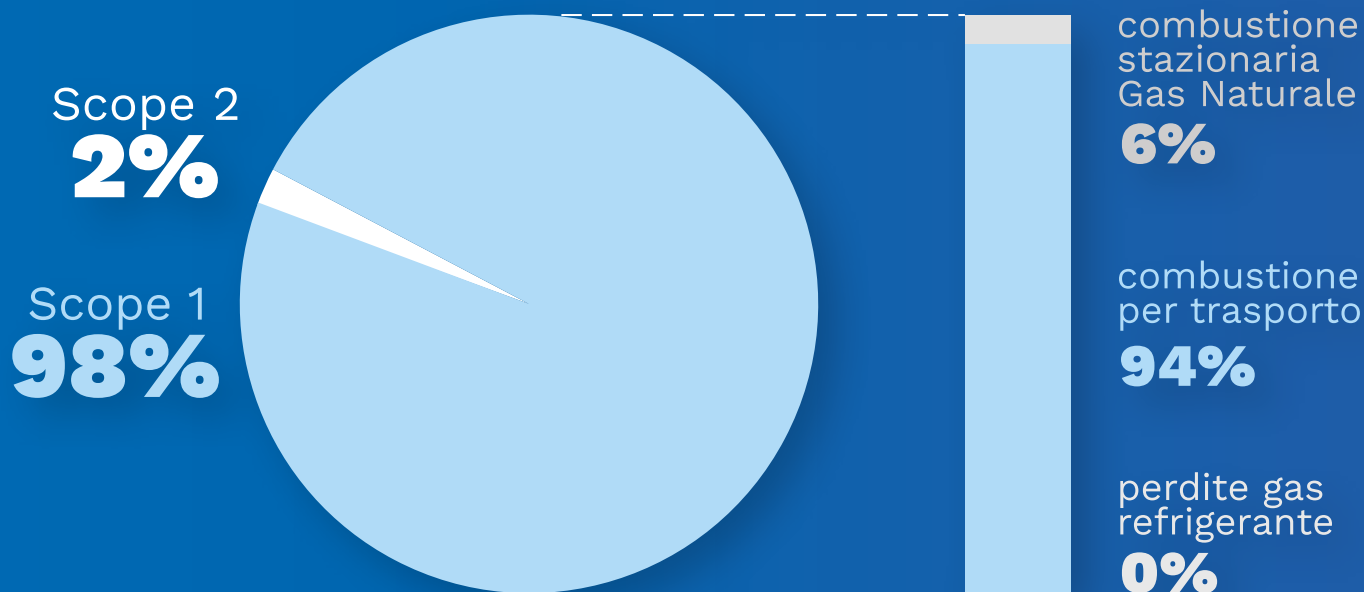
Di seguito le emissioni del Gruppo per il 2021.

Attività	Tot GHG	Emissioni [tCO ₂ eq]
Scope 1 - Emissioni dirette GHG	95.308,09	98%
Combustione stazionaria	5.675,98	6%
Combustione per Trasporto	89.630,02	94%
Perdite gas refrigerante	2,09	0,002%
Scope 2 - Emissione indiretta di GHG da consumo energetico	1.823,66	2%
Acquisto energia elettrica	1.823,66	
totale	97.131,75	

Le emissioni dirette di GHG in tonnellate equivalenti di CO₂ risultano preponderanti rispetto a quelle indirette. Le emissioni di **Scope 1** corrispondono al **98% del totale**, con 95.308,09 tonnellate di CO₂ prodotte, e sono dovute **principalmente alla combustione per il trasporto** (89.630,02ton di CO₂ equivalenti nel 2021), seguite da quelle dovute alla combustione stazionaria (5.675,98 ton di CO₂ equivalenti nel 2021), rispettivamente pari al **94%** e **6%** del totale degli Scope 1.

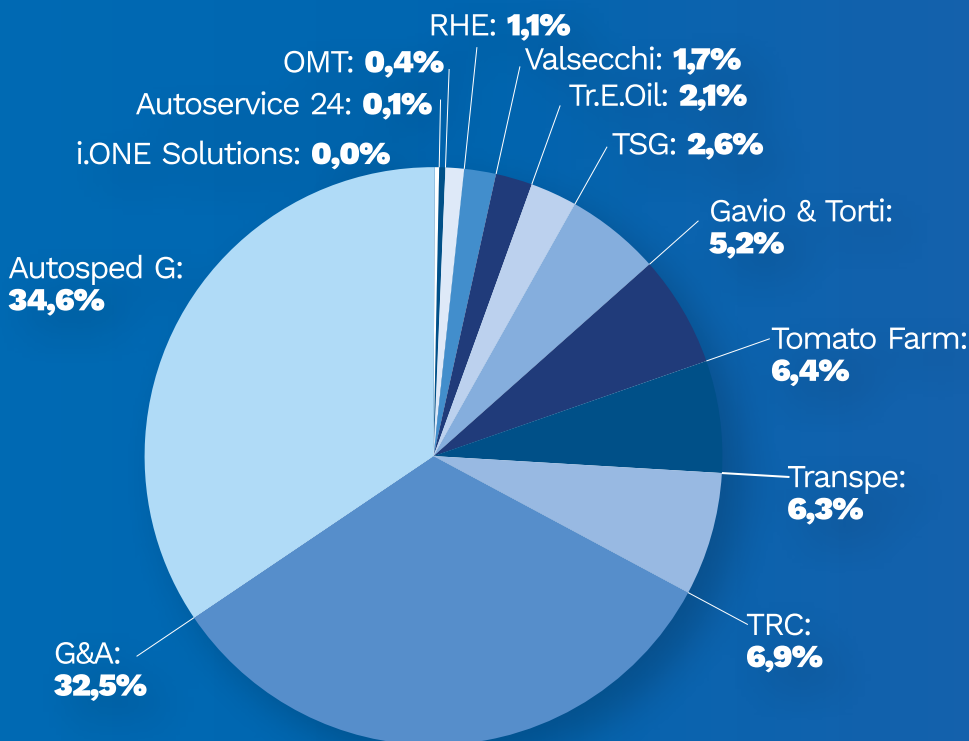
Le **emissioni indirette** di GHG (Scope 2) sono relative esclusivamente all'acquisto di energia elettrica e **corrispondono al 2%** del totale (1.823,66 ton di CO₂ equivalenti nel 2021).

Le perdite di gas refrigerante risultano decisamente esigue (2,09 tCO₂eq, pari a 0,002% del totale degli Scope 1) in quanto si sono registrate perdite solamente per un'unità esterna di un climatizzatore nella Società Rail Hub Europe, mentre tutte le altre aziende non hanno registrato rabbocchi di fluido refrigerante.



Inventario delle emissioni 2021

La grande differenza risiede tra le Società del settore trasporti – in cui le emissioni di Scope 1 raggiungono per tutte il 100% delle emissioni generate – e le altre dove, a seconda del tipo di attività svolta, le emissioni di Scope 2 possono coprire il 23% del totale nel caso di OMT (azienda del settore metalmeccanico che produce autobotti per il trasporto di idrocarburi) e il 57% nel caso di Autoservice 24 (l'azienda che si occupa di lavaggio mezzi e officina meccanica).



Ripartizioni delle emissioni del Gruppo Autosped G

Il grafico a fianco mostra la ripartizione delle emissioni dei GHG per i siti rendicontati. Le due principali Società di trasporto, la capogruppo Autosped G e G&A rappresentano circa il 70% del totale delle emissioni prodotte.

Il calcolo delle emissioni è stato effettuato utilizzando il metodo del controllo operativo, secondo il quale l'organizzazione contabilizza tutte le emissioni di GHG provenienti dalle installazioni su cui detiene un controllo operativo o finanziario.

N°	Ragione Sociale	Controllo operativo		
		Scope 1 tCO ₂ eq	Scope 2 tCO ₂ eq	totale tCO ₂ eq
1	AUTOSPED G	33.448,38	131,97	33.580,3
2	GAVIO & TORTI	5.039,97	14,98	5.055,0
3	TRC	6.654,61	0,00	6.654,6
4	G & A	31.509,22	62,74	31.572,0
6	TR.E.OIL	2.068,36	0,00	2.068,4
7	TRANSPE	6.121,54	4,37	6.125,9
8	VALSECCHI	1.691,37	0,00	1.691,4
13	TSG	2.268,65	267,97	2.536,6
14	RHE	964,28	147,54	1.111,8
16	i.ONE SOLUTION	34,90	1,33	36,2
17	TOMATO FARM	5.186,74	1.052,10	6.238,8
18	OMT	274,35	79,78	354,1
21	AUTOSERVICE 24	45,71	60,89	106,6
	totale	95.038	1.824	97.132

gli altri **indicatori ambientali**

Anche gli altri indicatori ambientali considerati, nell'ambito delle indicazioni degli Standard GRI, sono di seguito riportati distinguendo tra raggruppamenti di aziende per settore. Questo perché, come spiegato nella nota metodologica, il Rapporto del Gruppo Autosped G è basato sulla valorizzazione delle diverse attività ed esperienze che coesistono.



Acqua: settore trasporti

(tutte le aziende, eccezion fatta per OMT e Tomato Farm)

Dall'**acquedotto pubblico** nel 2021 sono stati **prelevati 33.644 metri cubi** e nelle acque reflue civili finiscono 27.421 metri cubi.

La Società che incide maggiormente nel consumo di acqua, tra quelle considerate nel settore Trasporti, è **Autoservice 24** che nella sede di Carbonara Scrivia, effettua pulizia e bonifica di cisterne alimentari del Gruppo e di clienti esterni. Tale attività viene svolta tramite un impianto di lavaggio, che preleva acqua da acquedotto e pozzo e che è dotato di un impianto autorizzato di depurazione delle acque reflue, con scarico in pubblica fognatura. In termini di risparmio d'acqua, l'impianto recupera mediamente 1.000 l./giorno.

Per l'impianto di lavaggio esterno dei mezzi a Castelnuovo Scrivia, lo scarico è in pubblica fognatura. L'acqua di lavaggio, prima di essere scaricata, passa attraverso alcune vasche di decantazione e quindi, dopo il passaggio nel disoleatore, viene scaricata in fognatura.

Tutti gli scarichi civili delle Società sono in pubblica fognatura, a eccezione della sede di Autoservice 24 a Carbonara Scrivia che scarica in fossa biologica.



Acqua: OMT

Nel caso di OMT, azienda del settore metalmeccanico che costruisce autobotti destinate al trasporto di idro-

carburi, il prelievo delle acque per uso non industriale è derivato dalla pubblica fornitura. Quest'acqua è utilizzata per fini meramente idrosanitari/civili. Per quanto riguarda l'utilizzo industriale dell'acqua, OMT è dotata di una propria riserva di circa 200 metri cubi destinata all'antincendio e alle prove idrauliche. L'acqua viene, infatti, utilizzata per il collaudo delle autobotti a 0,7 bar.

L'acqua industriale è di fatto **in costante riciclo** in quanto al termine delle prove idrauliche – che vengono compiute per collaudare le autobotti – l'acqua è ancora pulita e viene riversata nella stessa vasca che ha anche funzione di decantazione dei corpi solidi. Periodicamente la vasca viene svuotata attraverso il riempimento di serbatoi fuori terra e i fanghi vengono aspirati e smaltiti. Il rabbocco per evaporazione e per perdite estemporanee viene effettuato tramite la rete antincendio collegata al serbatoio centralizzato sito in Strada per Pozzolo Formigaro.

Per evitare lo sversamento in pubblica fognatura di sostanze oleose o inquinanti, in prossimità del punto di sfioro, vengono impiegati cuscini assorbenti per olii e sostanze chimiche.

Nel 2021 sono stati prelevati **743 metri cubi** (tutti scaricati in pubblica fognatura) mentre sono stati utilizzati **circa 5 mila metri cubi di acqua riciclata**.



Acqua: Tomato Farm

Tomato Farm appartiene all'industria conserviera e, prima di cominciare la campagna di produzione, le

vasche dell'impianto di depurazione, i tank per l'alimentazione delle caldaie e per la rete generale dello stabilimento, e le torri di raffreddamento vengono adeguatamente riempiti con **acqua di pozzo**.

In seguito al riempimento iniziale e con l'avvio della produzione, **l'acqua è in buona parte ricircolata**.

L'acqua prelevata dai pozzi durante un ciclo di lavorazione medio è pari a circa 50 mc/h di cui:

- 20 mc/h per produzione e rete generale

- 30 mc/h per raffreddamenti del prodotto finito (negli sterilizzatori il pomodoro viene portato alla temperatura di confezionamento)

L'acqua prelevata dall'acquedotto è di 5 mc/h circa e viene utilizzata per l'ultimo lavaggio del pomodoro.

Una parte di acqua è invece prodotta dalla condensa del pomodoro durante la fase di evaporazione (l'evaporazione è una fase che viene utilizzata sia nella produzione della linea concentrato e passata sia in quella polpa fine e polpa cubettata):

- 24 mc/h da evaporatore Venus (dato medio)
- 17,4 mc/h da evaporatore Apollo (dato medio)

La portata d'acqua ricircolante, pari a circa 400 mc/h, viene utilizzata per lo scarico del prodotto dai mezzi di trasporto e per veicolare il pomodoro fino alla prima fase di lavorazione, effettuandone contemporanea-

mente il primo grossolano lavaggio. In seguito, viene avviata dalle vasche di polmonatura a una vasca di sollevamento che, a sua volta, alimenterà il depuratore.

È ulteriormente presente un sistema di ricircolo di acqua dal preconcentratore Apollo, dalla torre di evaporazione Venus e dagli sterilizzatori alle relative torri di raffreddamento: tale sistema è reintegrato dall'acqua creata dalla condensa del pomodoro durante la fase di concentrazione. Il troppo pieno dalle torri di raffreddamento è convogliato al depuratore a fanghi attivi, da cui escono fanghi centrifugati che subiscono spandimento in campo secondo quanto stabilito dall'Autorizzazione Unica Ambientale (AUA). Gli scarichi autorizzati sono: riutilizzo irriguo, scarico su suolo (canale asciutto adiacente alla proprietà), scarico in fognatura.

Tomato Farm, vista anche la natura della sua attività che la rende sensibile alle istanze ambientali del territorio in cui opera, **prevede di aumentare ogni anno la quantità di acqua ricircolata per diminuire il più possibile il prelievo dalle acque di pozzo.**

L'obiettivo finale, attualmente allo studio, è quello di riutilizzare l'acqua in uscita dal depuratore.

Di seguito una tabella che riassume i consumi idrici di Tomato Farm da cui vediamo come quasi la metà dell'acqua utilizzata nella produzione (circa il 48%) è costituito da acqua riciclata.

GRI 303-3	Prelievi idrici		
	da acquedotto pubblico	mc	5.082
	da pozzo (prima falda)	mc	55.125
	totale	mc	60.207
	acqua riciclata	mc	55.735
GRI 303-4	Scarichi idrici		
	totale acque reflue	mc	47.534
GRI 303-5	Consumi di acqua		
	acqua utilizzata nella produzione	mc	115.942
	% acqua riciclata / acqua utilizzata nella produzione	%	48
	consumo di acqua / unità di prodotto fresco	mc/t	1,29
	consumo di acqua / unità di prodotto finito	mc/t	3,37



Materie prime utilizzate e produzione

Nel caso delle materie prime utilizzate, le aziende del settore Trasporti non hanno praticamente niente da rendicontare, fatta eccezione per 4,60 t di detersivi utilizzati da Autoservice 24.

Diverso è il discorso per le due aziende produttive, vale a dire OMT e Tomato Farm.

Nel caso di **OMT**, nel 2021 per la costruzione di 129 autocisterne e 24 semirimorchi portacontainer, i principali materiali utilizzati (in parte da minerali e in parte riciclati) sono:

Alluminio	t	228.300
Acciaio al carbonio	t	297.338
Acciaio inox + Duplex	t	196.127

Per il resto vengono utilizzati diversi prodotti in metallo, gomma, plastica la cui provenienza in termini di riciclo non è definita.

Per quanto riguarda **Tomato Farm**, i **prodotti generati** sono **suddivisi per tipo di imballaggio** utilizzato. Di seguito uno specchietto che aiuta nelle quantità:

Prodotti rigenerati e relativi materiali di imballaggio

Imballaggi

Fusti metalli	t	621
Coperchi plastica	t	16
Pellet legno	t	366
Buste antisettiche (materiali misti)	t	88,3
Cartoni	t	133,2

Le materie prime rinnovabili utilizzate sono:

Materie prime rinnovabili

Pomodoro	t	89.809
Acido citrico (E330)	t	17,6
Cloruro di calcio	t	3,5

Rifiuti

Settore trasporti

Per quanto riguarda il settore trasporti, di seguito il dato complessivo relativo alla gestione dei rifiuti:

Rifiuti prodotti per tipologia e metodo di smaltimento	
Rifiuti non pericolosi prodotti avviati al riciclo	kg 318.034,00
Rifiuti pericolosi prodotti avviati al riciclo	kg 68.603,00
Rifiuti non pericolosi prodotti smaltiti	kg 68.220,00
Rifiuti pericolosi prodotti smaltiti	kg 0,00
Totale rifiuti prodotti	kg 454.857,00

OMT

Tra i rifiuti non pericolosi vengono considerati alluminio, inox, acciaio al carbonio, legno. Tra quelli pericolosi i fanghi del taglio al plasma.

Rifiuti prodotti per tipologia e metodo di smaltimento	
Rifiuti non pericolosi prodotti avviati al riciclo	kg 52.430
Rifiuti pericolosi prodotti avviati al riciclo	kg 2.990
Totale rifiuti prodotti	kg 55.420

Tomato Farm

I rifiuti non pericolosi afferiscono a due tipologie: i monitor (R3) e lo spandimento sul suolo a beneficio dell'agricoltura (R10).

Rifiuti prodotti per tipologia e metodo di smaltimento	
Rifiuti non pericolosi prodotti avviati al riciclo	kg 942.000
Rifiuti non pericolosi prodotti smaltiti	kg 234
Rifiuti pericolosi prodotti smaltiti	kg 832
Totale rifiuti prodotti	kg 943.066
Rifiuti prodotti / unità di prodotto	kg 10,5



Valsecchi, il trasporto di rifiuti speciali

Il core business della Valsecchi Srl è il trasporto di Rifiuti Speciali Pericolosi e non Pericolosi liquidi e solidi.

Valsecchi utilizza cisterne in acciaio inox, mono, a due e tre scomparti, di varie capacità, autorizzate e collaudate al trasporto in regime ADR.

Gran parte dei semirimorchi cisterna sono, inoltre, dotati di pompe aspiranti, in grado di prelevare i rifiuti liquidi da silos, serbatoi interrati, vasche di decantazione, così come da cisternette e fusti, e sono dotati di tutti

i raccordi necessari per collegarsi agli impianti e alle tubazioni di ogni tipo per il carico e lo scarico di acque, solventi e acidi.

Dispone inoltre di un pianale centinato, dotato di alza-abbassa e copri-scopri per merci varie e rifiuti pellettizzati e di semirimorchi a piano mobile (walking-floor) per i rifiuti solidi sfusi e pallettizzati.

Nel 2021 l'azienda ha trasportato 125.773 tonnellate di rifiuti speciali pericolosi e 131.511 tonnellate di rifiuti speciali non pericolosi.

Sversamenti rilevanti

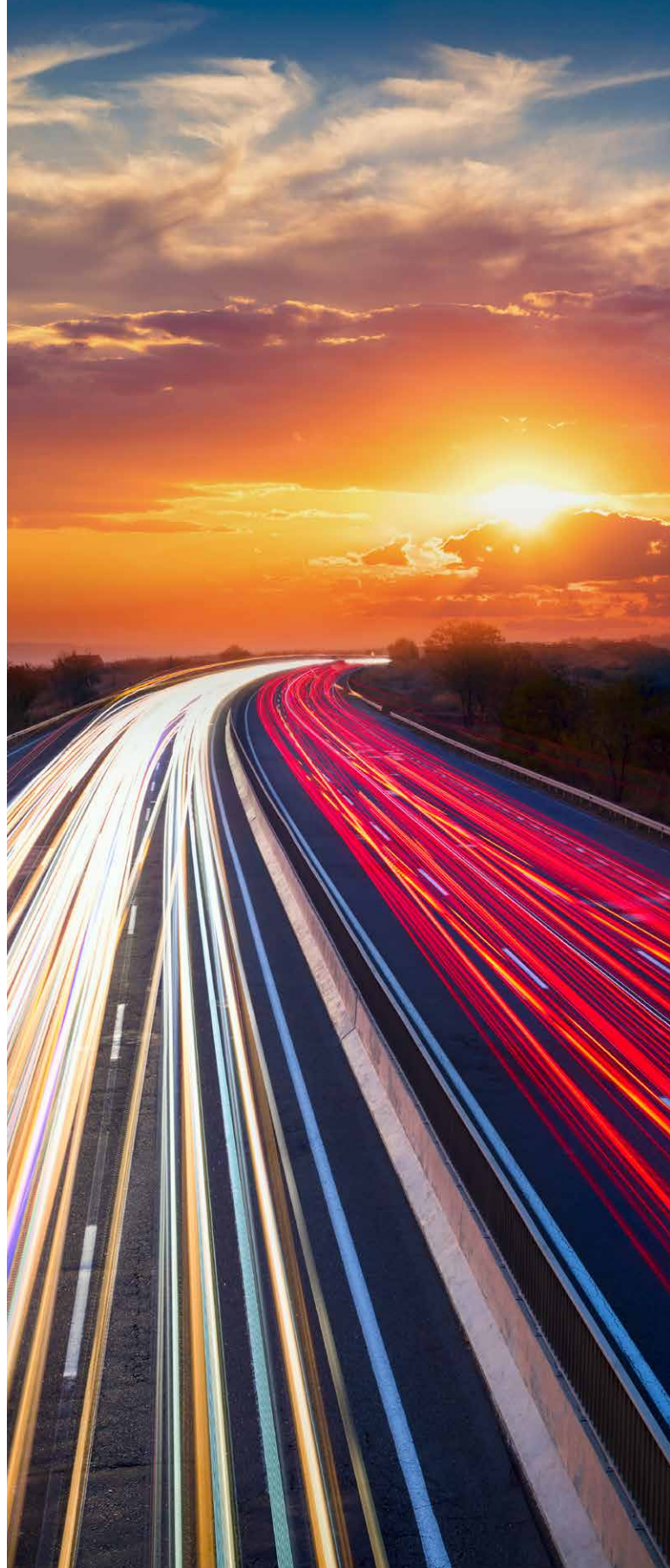
Nell'ambito del settore trasporti è fisiologico che nel corso dell'anno capitino incidenti che implicano sversamenti del materiale trasportato. Sono tutti attentamente monitorati per contenere il più possibile i danni.

Per minimizzare al massimo gli impatti ambientali dovuti a eventuali sversamenti, il settore trasporti del Gruppo ha attivato una collaborazione con una Società di pronto intervento ambientale che opera su tutto il territorio nazionale e che garantisce l'intervento in tempi rapidi.

Autosped G: uno sversamento da 400 litri di gasolio per foratura serbatoio. Si tratta di un evento occasionale.

G&A: uno sversamento di 400 litri gasolio durante attività di scarico carburanti. Evento determinato dall'attività e comunque da rapportare all'elevato numero di consegne (circa 500mila durante l'anno).

Tr.E. OIL Transport: uno sversamento di circa 70 litri durante le fasi di scarico carburante. Anche in questo caso si tratta di un numero contenuto se rapportato al numero di viaggi compiuti.



allegato:

metodologia di **calcolo** delle **emissioni/rimozioni**

La metodologia utilizzata al fine di quantificare le emissioni/rimozioni di GHG all'interno dei confini organizzativi ed operativi stabiliti è quella del "calcolo", basata sulla moltiplicazione tra il "Dato attività", che quantifica l'attività, e il corrispondente "Fattore di emissione":

Emissione = Dato di attività x FE (x GWP)

dove:

- Emissione di GHG = Quantità di GHG emessi dall'attività, espressa in tonnellate di CO₂ (tCO₂) o tonnellate di CO₂equivalenti (tCO₂eq)
- Dato di attività = Quantità, generata o utilizzata, che descrive l'attività espressa in energia (J o kWh), massa (kg), chilometri (km) o volume (litri o Sm³)
- FE = Fattore di emissione per la conversione di una data attività nella quantità della conseguente emissione di GHG

Se il fattore di emissione è espresso come tonnellate equivalenti di CO₂ la moltiplicazione per il GWP risulta superflua. Se invece il fattore di emissione converte un'attività nella massa di un generico GHG, è necessario utilizzare il GWP (Global Warming Potential) del gas serra specifico per convertire l'emissione in massa di anidride carbonica equivalente. I valori di riferimento dei GWP sono

ricavati dalla raccolta "Global Warming Potential Values"¹ rilasciata dal Greenhouse Gas Protocol, relativi al Fifth Assessment Report (AR5).

I valori utilizzati quale dato di attività e fattore di emissione derivano:

Dati di attività:

- Energia elettrica: dati di energia espressi in kWh, derivanti da letture contatore di misura fiscale contenuti nelle bollette per la determinazione delle emissioni
- Gas naturale: dati di consumo in Sm³ o litri derivanti da letture da contatore di misura fiscale o database aziendale
- Combustibile autotrazione: dati di consumo in litri e/o chilometri percorsi dai mezzi, ricavati dal database aziendale di raccolta dati
- Emissione per perdita di fluidi refrigeranti ad effetto serra: dati riguardo la quantità di riduzione del refrigerante derivate dalla registrazione delle perdite di gas effetto serra in sede di Dichiarazione F-GAS ai sensi dell'art. 16, comma 1, del D.P.R. del 27 gennaio 2012, n.43

¹ File riportato all'indirizzo web: http://www.ghgprotocol.org/calculation-tools#sector_specific_tools_id

Fattori di emissione:

- Fattore di emissione per l'energia elettrica acquistata: dato calcolato mediante l'approccio "Location-based" che riflette l'intensità media delle emissioni delle reti nazionali, calcolato a partire dal Fuel Mix dei combustibili desunti dalla "Serie storica dei fattori di emissione nazionali per la produzione ed il consumo di elettricità"² fornita da ISPRA
- Fattori di emissione per la combustione stazionaria: dati ricavati dalla tabella degli inventari nazionali UNFCCC di riferimento per il 2021 denominata "Tabella parametri standard nazionali 2021"³ e dai fattori di emissione della combustione in Italia⁴, anno 2020, emessa da ISPRA
- Fattori di emissione per la combustione per trasporto: dati desunti dalla "Banca dati dei fattori di emissione medi del trasporto stradale in Italia"⁵ emessa da ISPRA e dal "GHG Emission Factors Hub"⁶ emessa dall'EPA (United States Environmental Protection Agency)

Nella **tabelle a fianco** sono riportati i valori dei fattori di emissione e GWP utilizzati.

Global Warming Potential (GWP) dei gas serra.

GHG	GWP [tCO ₂ eq/tGHG]
CO ₂	1
CH ₄	28
N ₂ O	265
R32	677
R407C	1624
R410a	2088

Global Warming Potential (GWP) miscele azeotropiche.

Refrigerante	frazione massica	GWP [tCO ₂ eq/tGHG]
HFC-32	1	677
R32		677
Refrigerante	frazione massica	GWP [tCO ₂ eq/tGHG]
HFC-125	0,5	3500
HFC-32	0,5	675
R410a		2088
Refrigerante	frazione massica	GWP [tCO ₂ eq/tGHG]
HFC-32	0,23	677
HFC-125	0,25	3170
HFC-134a	0,52	1300
R407C		1624

2 File excel scaricabile all'indirizzo web: <http://emissioni.sina.isprambiente.it/serie-storiche-emissioni/>

3 File pdf scaricabile all'indirizzo web: <https://www.assolombarda.it/servizi/ambiente/informazioni/ets-tabella-parametri-standard-nazionali>

4 File excel scaricabile all'indirizzo web: <http://emissioni.sina.isprambiente.it/serie-storiche-emissioni/>

5 File excel scaricabile all'indirizzo web: <http://www.sina-net.isprambiente.it/it/sia-ispra/fetransp>

6 File excel scaricabile all'indirizzo web: <https://www.epa.gov/climateleadership/ghg-emission-factors-hub>

Il fattore di emissione utilizzato per l'acquisto di energia elettrica è pari a 259,8 gCO₂/kWh, ricavato dai dati nazionali ISPRA: fattori di emissione di anidride carbonica da produzione termoelettrica lorda per combustibile, riferiti all'ultimo anno disponibile, ovvero al 2020.

Nelle **tabelle a fianco** si riportano i fattori di emissione utilizzati per la combustione stazionaria rispettivamente di gas naturale, gasolio e GPL. Come già accennato in precedenza, i valori sono stati calcolati a partire dai dati presenti sugli inventari nazionali UNFCCC e nelle serie storiche emissioni di ISPRA.

Fattori di emissione - combustione stazionaria – gas naturale

EF - Gas Naturale	tGHG/TJ	tGHG/Smc*10 ³	tCO ₂ eq/10 ³ *Smc
CO ₂	57,918	2,04E+00	2,04E+00
CH ₄	0,0025	8,82E-05	2,47E-03
N ₂ O	0,001	3,53E-05	9,35E-03

Fattori di emissione - combustione stazionaria – gasolio

EF - Gasolio	kgGHG/GJ	tGHG/l	tCO ₂ eq/l
CO ₂	73,927	2,66E-03	2,66E-03
CH ₄	0,007	2,52E-07	7,06E-06
N ₂ O	0,002	7,20E-08	1,91E-05

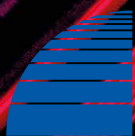
Fattori di emissione - combustione stazionaria – GPL

EF - GPL	kgGHG/GJ	tGHG/l	tCO ₂ eq/l
CO ₂	65,984	1,69E-03	1,69E-03
CH ₄	0,001	2,57E-08	7,19E-07
N ₂ O	0,002	5,14E-08	1,36E-05

Per l'attività di combustione per trasporto si riportano i fattori di emissione ISPRA utilizzati nella presente analisi in funzione della differenziazione per settore e combustibile del veicolo così come definito dalle linee guida "2006 IPCC Guidelines for National Greenhouse Gas Inventories"

Fattori di emissione - trasporto

attività	category	fuel	CO ₂		
			ton/litri	ton/litri	ton/litri
Combustione per trasporto	Light Commercial Vehicles	Diesel	2,65E-03	3,96E-09	6,67E-08
	Heavy Duty Trucks	Diesel	2,65E-03	6,95E-08	1,22E-07
	Heavy Duty Trucks	LNG	1,19E-03	2,30E-06*	6,21E-10*
	Mezzi speciali	Diesel	2,70E-03	2,19E-07	2,06E-07



GRUPPO AUTOSPED G

Viale Europa 25 - 15053 Castelnuovo Scrivia (AL)

www.gruppoautospedg.com