



RAPPORTO DI SOSTENIBILITÀ TDT

2020



Sommario

Prefazione: l'impronta sostenibile di TDT	7
---	---

1

Lettera agli <i>stakeholder</i>	8
---------------------------------	---

2

Presentazione della società	11
2.1 La società	11
2.1.1 Etica e integrità	14
2.1.2 <i>Governance</i>	15
2.1.3 Anticorruzione e comportamento anticoncorrenziale	18
2.2 Contesto e mercato di riferimento	20
2.2.1 Contesto di riferimento	20
2.2.2 Mercato di riferimento	23

3

Rapporto di sostenibilità	27
3.1 Le modalità di gestione	27
3.2 La strategia dei sistemi per l'approccio alla sostenibilità	29
3.2.1 L'approccio alla sostenibilità economica	31
3.2.2 L'approccio alla sostenibilità ambientale	32
3.2.3 L'approccio alla sostenibilità sociale	34
3.3 Coinvolgimento degli <i>stakeholder</i>	35
3.4 Analisi di materialità	42

4

Metodologia	45
4.1 Livello di applicazione degli standard GRI	46
4.2 Struttura	47
4.3 Standard, indicatori e motivazioni di non applicabilità	48
4.4 Funzioni responsabili	59

5

La sostenibilità economica	61
5.1 Lo stato patrimoniale	62
5.2 I risultati di gestione	63
5.3 Valore economico diretto generato e distribuito	65
5.4 La remunerazione e gli incentivi	66
5.5 Distribuzione del valore – Impatti economici	68

6

La sostenibilità ambientale	75
6.1 Impatti ambientali diretti	77
6.1.1 Consumo di risorse	80
6.1.1.1 Materiali consumati	80
6.1.1.2 Consumi di energia	81
6.1.1.3 Consumi idrici	86
6.1.2 Scarichi idrici	86
6.1.3 Produzione di rifiuti	88
6.1.4 Scarichi al suolo	91
6.1.4.1 Sversamenti	92
6.1.4.2 Colaggi	92
6.1.5 Emissioni acustiche	93
6.1.5.1 Emissioni acustiche TDT	93
6.1.6 Emissioni in atmosfera	94
6.1.6.1 Emissioni diffuse	94
6.1.6.2 Emissioni coinvogliate	99

6.1.7	Emissioni elettromagnetiche	100
6.1.8	Emissioni luminose	101
6.1.9	Impatti visivi	101
6.1.10	Radiazioni ionizzanti	101
6.1.11	Emissioni odorigene	102
6.2	Impatti ambientali indiretti	103
6.3	Riduzione degli impatti	107
6.4	Spese per l'ambiente	110
6.5	Conformità alla normativa ambientale	113

7

La sostenibilità sociale 115

7.1	Evoluzione e composizione del personale	115
7.2	Ricerca e selezione	119
7.3	Formazione	120
7.4	Qualifica, selezione e valutazione dei fornitori	122
7.5	La tutela della <i>privacy</i> e la sicurezza dei dati nei terminal	123
7.6	Salute e sicurezza sul lavoro	124
7.6.1	Sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro	124
7.6.2	Identificazione dei pericoli, valutazione dei rischi	125
7.6.2.1	Gestione merci pericolose	126
7.6.3	Servizi di medicina del lavoro	128
7.6.3.1	Emergenza da Covid-19	129
7.6.4	Promozione della salute dei lavoratori	130
7.6.5	Formazione dei lavoratori in materia di salute e sicurezza sul lavoro	130
7.6.6	Incidenti e mancati infortuni (near misses)	131
7.6.7	Infortuni sul lavoro	132
7.6.8	Malattie professionali	137
7.6.9	Conformità con le prescrizioni in materia di salute e sicurezza	138
7.6.10	Partecipazione, consultazione dei lavoratori e comunicazione in materia di salute e sicurezza sul lavoro	139
7.7	La <i>security</i>	141



OBIETTIVI PER LO SVILUPPO SOSTENIBILE



“Un approccio strategico nei confronti del tema della responsabilità sociale delle imprese è sempre più importante per la competitività. Esso può portare benefici in termini di gestione del rischio, riduzione dei costi, accesso al capitale, relazioni con i clienti, gestione delle risorse umane e capacità di innovazione”.¹

1. Fonte: COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSIGLIO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E AL COMITATO DELLE REGIONI Strategia rinnovata dell'UE per il periodo 2011-14 in materia di responsabilità sociale delle imprese /* COM/2011/0681 definitivo del 25 ottobre 2011.



Prefazione: l'impronta sostenibile di TDT

Terminal Darsena Toscana ha deciso di integrare volontariamente nella propria strategia il tema della responsabilità sociale allo scopo di contribuire ad una crescita che sia non solo economica, ma anche sociale ed ambientale indirizzata verso la realizzazione degli Obiettivi per lo Sviluppo Sostenibile (SDGs) espressi dalle Nazioni Unite. Questo approccio alla sostenibilità sociale, ambientale ed economica richiede l'impegno continuo da parte di Terminal Darsena Toscana verso le parti interessate interne ed esterne con l'intento di valorizzare con-

tinuativamente le loro aspettative e creare un rapporto di fiducia che sia la base per innovare e crescere responsabilmente nel lungo periodo.

Per Terminal Darsena Toscana adottare strategie e pratiche di sostenibilità è fondamentale sia al proprio interno che nella catena di fornitura dei propri beni e servizi: lavorare con i principi e le regole di sostenibilità e con chi queste regole le rispetta fornisce più garanzie e minimizza i rischi nell'ottica del soddisfacimento delle attese delle Parti Interessate.



1. Lettera agli *stakeholder*

Con la sottoscrizione e l'approvazione da parte delle Nazioni Unite dell'Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile, l'Assemblea Generale dell'ONU ha stabilito un piano d'azione globale per indirizzare tutti i Paesi Membri verso il raggiungimento dei 17 *Sustainable Development Goals* (SDGs), in ambito ambientale, economico e sociale, al fine di costruire un mondo non più regolato dall'attuale modello di sviluppo, ma piuttosto da un nuovo modello sostenibile, ispirato dal rispetto dei diritti umani, contrario ad ogni disuguaglianza, in grado di affrontare e regolare i cambiamenti climatici.

Iniziative parallele sono in corso da parte della Unione Europea, con l'adozione per esempio di nuovi impegnativi obiettivi in campo ambientale per gli anni 2030 e 2050, obiettivi che direttamente coinvolgono il settore della logistica e del trasporto marittimo.

La realizzazione di questi obiettivi ambiziosi in tempi ragionevoli richiede un forte commitment a tutte le componenti della società, ed in primis alle imprese private, che sono chiamate ad "agire adesso".

TDT intende fare la sua parte ed ha predisposto per il terzo anno il proprio Report di Sostenibilità in accordo ai contenuti indicati dal *Global Reporting Initiative Standard*.

Negli anni il Report, oltre a ribadire l'impegno e l'attenzione verso temi centrali quali il benessere delle persone, la tutela della salute e sicurezza sul lavoro, la salvaguardia dell'ambiente, la buona *governance*, è divenuto anche uno strumento di gestione che consente di verificare i progressi compiuti e di individuare le aree di miglioramento.

Il 2020 è stato un anno diverso dagli altri e difficile da affrontare: l'impatto della pandemia globale sulla vita di ognuno di noi ha influenzato il nostro stile di vita, i nostri rapporti con gli altri e il nostro modo di lavorare; questo è stato un anno che ci ha proposto nuove sfide e ostacoli da superare. Lo scenario di emergenza ha evidenziato l'importanza e il ruolo che le attività e i servizi offerti da TDT ricoprono per l'intera collettività. Insieme ai nostri partner e clienti, siamo stati chiamati a lavorare con prontezza e determinazione e da questo punto di vista è stato evidente e rilevante lo sforzo messo in campo per garantire la continuità dei servizi offerti al settore dei trasporti e della logistica.

TDT ha mantenuto elevati standard di lavoro ed ha visto confermate le certificazioni dei propri sistemi di gestione e di controllo interno, utilizzati quali strumenti utili a individuare, prevenire e contenere gli impatti dei rischi insiti nello svolgimento delle attività, assicurando l'efficacia delle azioni intraprese, nonché il rispetto delle normative cogenti.

Gli accadimenti di questo anno hanno spinto ancora di più a riflettere sul contributo che l'Azienda può dare agli *stakeholder* e all'intera comunità attraverso le proprie attività e l'impegno costante verso la promozione di comportamenti responsabili e rispettosi del lavoro e dei diritti umani, della salvaguardia dell'ambiente, della tutela della salute e sicurezza sul lavoro e rivolti all'accettazione della diversità ed all'inclusione.

L'impegno verso lo sviluppo sostenibile deve diventare sempre più parte integrante della cultura e dei comportamenti di TDT, dei propri processi decisionali e dei piani strategici quale strumento in grado di creare valore per l'Azienda e per tutte le Parti Interessate che con essa si confrontano ed interagiscono. Occorre quindi continuare a guardare avanti con fiducia e voglia di fare: lavorare tutti insieme, contribuendo con le proprie esperienze e competenze, ci permetterà di affrontare la complessità del presente e le sfide future.

Voglio concludere con un ringraziamento a tutti i nostri dipendenti e manager ed alle loro famiglie per il grande lavoro che hanno fatto, affrontando condizioni di lavoro e situazioni mai viste in precedenza.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione
Marco Conforti



9 40

REEL 001/002





2.

Presentazione della Società

2.1 La Società

PROFILO DELL'ORGANIZZAZIONE

Terminal Darsena Toscana S.r.l. a S. U.

Terminal Darsena Toscana S.r.l. a Socio Unico, conosciuta nell'ambito del settore anche come TDT e così indicata nel seguito, opera in qualità di operatore terminalistico nel porto di Livorno e svolge attività commerciali, amministrative, di pianificazione, esecutive e di controllo relative a carico e scarico, trasbordo, deposito, custodia, movimento di contenitori pieni e vuoti, nonché di merce varia sfusa, da/per camion/nave/treno mediante utilizzo di mezzi di sollevamento gommati, di vario tipo e portata, e gru di banchina di proprietà.

La sede legale dell'azienda è a Livorno, nell'area del porto industriale denominata Darsena Toscana, in Via Mogadiscio 23.

Le operazioni ed i servizi portuali sono forniti da TDT ai propri Clienti, nel rispetto delle disposizioni della Legge 84/1994 e s.m.i., sull'area della sponda ovest della Darsena Toscana su una superficie complessiva di circa 355.676 mq affidata in concessione trentennale dalla Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, con atto registrato al n°48 del Registro delle concessioni prot. n° 07691 del 18/10/01.

TDT ha la forma giuridica di Società a Responsabilità Limitata ed è controllata al 100% dalla società GIP, Gruppo Investimenti Portuali S.p.A., realizzando così il caso di Società a Responsabilità Limitata a Socio Unico.



GIP è una holding fondata nel 1993 da quattro famiglie genovesi, con l'obiettivo di diventare parte attiva della catena logistica di merce containerizzata.

Nel corso degli anni GIP è cresciuta notevolmente, concentrandosi sul proprio *core business* per diventare uno dei primi operatori terminalistici in Italia, grazie alla sua partecipazione di maggioranza in TDT Livorno e SECH Genova e di minoranza in altre due strutture italiane, VTE e VECON. A febbraio 2017 la vocazione imprenditoriale del Gruppo si è ulteriormente rafforzata con l'ingresso di due fondi infrastrutturali specializzati - Infracapital e Infravia che hanno acquisito il 95% della proprietà e che, tramite l'implementazione di processi di revisione organizzativa e procedurale, mirano ad un ulteriore sviluppo del Gruppo attraverso un ambizioso programma di espansione.

Il 22 luglio 2020, a seguito del via libera dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, PSA Investments (PSA) e Gruppo Investimenti Portuali (GIP) hanno dato il via alla ristrutturazione delle loro operazioni portuali con base a Genova.

Con tale riorganizzazione, il Terminal SECH e il PSA Genova Prà, sono passati sotto il controllo della nuova società costruita ad hoc, Psa Genoa Investments Nv, mentre TDT rimane al 100% gestita da GIP.

Gruppo Investimenti Portuali (GIP) vuole continuare sviluppare e consolidare la propria presenza nello scenario competitivo dei terminal operator del Mediterraneo.

Le Società di GIP svolgono la propria attività con l'obiettivo di assicurare ed accrescere la soddisfazione dei propri clienti, nel rispetto e nell'interesse dei soci, dei collaboratori, dei fornitori e delle comunità portuali.

Esse operano secondo principi di trasparenza, efficienza, correttezza e senso di responsabilità, avendo come obiettivo strategico primario la salvaguardia della salute e sicurezza dei lavoratori, la protezione dell'ambiente, la qualità del servizio offerto, la sostenibilità esterna delle operazioni e l'etica applicata ai rapporti personali e di lavoro.

I servizi erogati dal terminal sono rivolti alla movimentazione delle merci in ambito portuale, siano esse stoccate in contenitori, su mezzi rotabili o in break bulk, a favore di Compagnie navigazione, Spedizionieri e Spedizionieri Doganali coinvolti nei flussi di trasporto di merci nell'ambito della *Supply Chain* globale.

TDT inizia la sua attività il 1° gennaio 1997 e dal 2012 fa parte di GIP, Gruppo Investimenti Portuali S.p.A.

La posizione strategica dal punto di vista logistico, con agevoli accessi stradali e ferroviari e la capacità operativa massima annua di 900.000 TEU fanno di TDT il principale terminal contenitori del porto di Livorno.

Oltre ad essere lo scalo al servizio dei mercati dell'Italia centrale e del nord-est, ovvero lo sbocco a mare ideale di un ampio *hinterland* formato principalmente da Toscana, Emilia Romagna, Veneto, Marche ed alto Lazio, TDT rappresenta il punto chiave per l'accesso ai mercati europei, giocando un ruolo importante per i mercati americani (USA in particolare) e dell'Africa occidentale.

Negli ultimi anni TDT ha assunto anche un ruolo significativo come porto di trasbordo per carichi da Americhe a *East Med* e viceversa.

Situato nel cuore del porto industriale, nelle immediate vicinanze dell'interporto e dell'aeroporto internazionale di Pisa, TDT è collegato direttamente con autostrade e strade di grande comunicazione.



A dicembre del 2016 l'inaugurazione del collegamento diretto tra il terminal e la linea ferroviaria tirrenica, primo caso in Italia, ha permesso di eliminare il passaggio della merce nella stazione di smistamento di Livorno Calambrone, garantendo così tempi di transito ridotti, nonché una maggiore affidabilità degli orari.

Livorno è il maggior porto italiano per il carico refrigerato e tra i principali per i project cargo provenienti dalle aree del nord-est e del centro Italia. Il terminal si è di conseguenza dotato di strutture ed aree dedicate ai contenitori *reefer*, con 889 prese (di cui 80 in area verifiche) ed alle operazioni di merce varia, gestite da personale specializzato.

Alla data del 31.12.2020 TDT impiega direttamente 281 persone per lo svolgimento delle proprie attività di terminal operator nell'ambito della catena di trasporto delle merci.

Terminal Darsena Toscana è membro di Assiterminal, Associazione Italiana Terminalisti Portuali, la principale espressione associativa dell'industria della portualità italiana che promuove lo sviluppo dei terminal e *port operator*.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione di TDT, Luca Becce, ricopre la carica di Presidente di tale associazione.

Attualmente nessun altro membro del Consiglio di Amministrazione di TDT ricopre incarichi o posizioni in associazioni di settore nazionali o regionali.

TDT per lo svolgimento delle proprie attività si avvale di fornitori in grado di soddisfare le proprie esigenze ed allo stesso tempo soddisfare le attese dei Clienti e degli *Stakeholder*.

Tutti i fornitori hanno perciò grande rilevanza nella catena di fornitura e si distinguono per le diverse caratteristiche e significatività delle forniture provviste.

Tra essi assumono rilevanza e significatività i fornitori la cui fornitura interviene direttamente nell'esecuzione dei cicli di lavoro e sono pertanto cruciali per il conseguimento degli obiettivi aziendali e per la rispondenza agli aspetti economici, ambientali e di sicurezza, nonché quelli di materiali o servizi atti ad assicurare il sostegno logistico-organizzativo alle attività assicurando anche il rispetto dei criteri economici, ambientali, di sicurezza e sociali di TDT.

In particolare, nella pluralità di forniture di prodotti e servizi che TDT acquisisce dai propri fornitori si possono evidenziare le seguenti tipologie:

- Servizio di rizzaggio/derizzaggio a bordo nave;
- Servizio navetta interna;
- Servizi di smarcatura, facchinaggio;
- Allaccio, slaccio e monitoraggio contenitori frigo;
- Servizi di manutenzione dei mezzi di sollevamento, operativi ed impianti;
- Servizio di smaltimento dei rifiuti e pulizie varie (uffici e piazzali);
- Servizi di vigilanza.

Le forniture citate, funzionali all'erogazione dei servizi forniti da TDT, sono assegnate a fornitori operanti nell'area geografica livornese.

Nel 2020 TDT è divenuto il principale terminal di proprietà del gruppo GIP in seguito al passaggio della gestione societaria di Terminal Contenitori Porto di Genova SECH dal Gruppo GIP al gruppo PSA.

2.1.1 ETICA E INTEGRITÀ

TDT ha adottato un proprio Codice Etico che enuncia l'insieme dei valori e dei principi, gli impegni e le responsabilità etiche a cui l'organizzazione si ispira nella conduzione degli affari e delle attività aziendali alla cui osservanza sono tenuti tutti coloro che intrattengono, a qualsiasi titolo, rapporti e relazioni con la Società.

I Principi Etici indicati nel Codice vogliono essere le basi e i presupposti di riferimento ed orientamento dei comportamenti e delle attività per le persone che lavorano e che collaborano con il Terminal Darsena Toscana, in termini di correttezza, affidabilità, immagine e reputazione aziendale, tutela del patrimonio, rispetto delle leggi vigenti e delle regole.

TDT vuole che le attività, le operazioni, i rapporti sia interni che esterni siano ispirati e guidati dai valori indicati nel Codice Etico: in nessun caso la convinzione di agire a vantaggio o nell'interesse dell'azienda attenua o giustifica comportamenti difformi o contrastanti con essi.

I valori di riferimento per TDT sono:



Il Codice Etico è portato a conoscenza di tutti i destinatari interni ed esterni con apposite attività di comunicazione ed i responsabili di funzione e di settore nonché i preposti delle unità organizzative sono incaricati della sua attuazione e delle relative procedure/regolamenti correlati, nella propria area di competenza.

Ogni aggiornamento, modifica o integrazione al Codice è approvata dal Consiglio di Amministrazione di TDT.

TDT ha istituito, mediante delibera del Consiglio di Amministrazione, l'Organismo di Vigilanza (OdV) che ha la funzione di vigilare sull'attuazione e sul rispetto sia del Codice Etico, che del Modello di organizzazione, gestione e controllo, adottato ai sensi del d.lgs. 231.

A tale organo possono essere indirizzate le segnalazioni inerenti a comportamenti non etici o illegali riferibili al rispetto dei principi e valori descritti nel Codice Etico.

Inoltre, nell'ambito del Sistema di Gestione per la Prevenzione della Corruzione, realizzato in accordo allo standard UNI ISO 37001, è stata istituita la funzione di conformità alla quale possono essere segnalati atti o sospetti atti di corruzione relativi alle attività svolte da TDT.

TDT garantisce alle persone che effettuano segnalazioni il dovuto anonimato e riservatezza contro l'ipotetico rischio di ritorsioni e/o discriminazioni nel rispetto della propria politica di non ritorsione.

2.1.2 GOVERNANCE

La Struttura della Governance di TDT è la seguente:



L'Assemblea dei soci nomina il Consiglio di Amministrazione e il Collegio Sindacale. Approva ogni anno il bilancio dell'esercizio e, se necessario, viene convocata in sede straordinaria per le deliberazioni che le competono secondo la legge e lo Statuto Sociale.

Il Consiglio di Amministrazione di TDT definisce gli indirizzi strategici aziendali e assume la responsabilità del governo aziendale.

Il Consiglio di Amministrazione è composto da tre membri:



Tabella 1:
Composizione Consiglio di Amministrazione per Genere

	2018	2019	2020
Donne	0	0	0
	0%	0%	0%
Uomini	3	3	3
	100%	100%	100%

Nell'ambito del CdA non sono stati nominati Amministratori Delegati.

Il Collegio Sindacale è composto da tre membri: il presidente Simone Guidi e i sindaci Claudio Valz e Barbara Ferri.

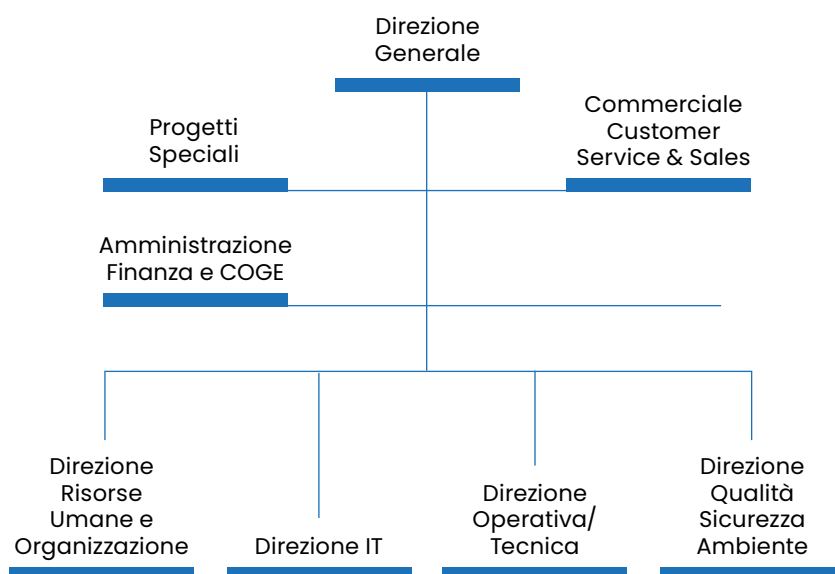
Il bilancio della società per l'anno 2020 è certificato dalla società di revisione Price WaterhouseCoopers S.p.A.

A questi organi si affianca, nel rispetto dell'istituzione del Modello di Gestione Organizzazione e Controllo ex D.Lgs 231/2001 istituito con delibera del CdA di TDT il 12.12.2009, l'Organismo di Vigilanza composto da due membri: Guido Leonardi (con funzione di Presidente) e Valerio Liperini. Il CdA ha nominato il Direttore Generale di TDT, Marco Mignogna, determinandone attribuzioni e poteri di gestione tramite specifica procura in accordo alle strategie e direttive definite dal CdA stesso.

Al Direttore Generale sono assegnate le responsabilità per affrontare e gestire i temi economici, ambientali e sociali, nonché lo sviluppo e l'aggiornamento delle finalità e delle dichiarazioni dei valori, delle politiche e obiettivi collegate ai suddetti temi coerentemente con le strategie determinate dal CdA. L'attuazione operativa delle strategie è attribuita alle singole funzioni aziendali.

L'articolazione delle funzioni aziendali è così rappresentata

Figura 1:
Organigramma TDT



Il CdA e la Direzione Generale sono periodicamente informate ed aggiornate sugli aspetti di sostenibilità relativi ai temi economici, ambientali e sociali sia interni che esterni all'organizzazione tramite specifici riesami annuali, rendicontazioni e report periodici ed incontri informativi.

TDT identifica e gestisce i propri temi economici, ambientali e sociali ed i relativi impatti, rischi e opportunità con apposite analisi di contesto con le quali individua i fattori interni ed esterni rilevanti che influenzano il conseguimento degli obiettivi economici, ambientali e sociali a loro volta determinati nel rispetto delle esigenze delle parti interessate.

Le informazioni e le criticità che scaturiscono dai riesami dei sistemi di gestione con riferimento agli aspetti ambientali e sociali sono integrate dall'Alta Direzione con le informazioni economico-finanziarie che emergono in occasione della redazione del bilancio annuale e sono portate a conoscenza del CdA.

Anche l'organismo di vigilanza esegue controlli periodici sull'operato aziendale, affinché siano sempre rispettate le norme cogenti e volontarie applicabili, quali ad esempio il codice etico ed i sistemi di gestione adottati.

Le criticità in ambito QSA, 231, AEO, ecc vengono analizzate per origine e tipologia e rendicontate alla direzione sia come esito degli audit di sistema sia ricapitolate nel Riesame annuale dei Sistemi di Gestione.

Le Non Conformità rilevate ed eventuali criticità sono prese in carico con Azioni Correttive nel Sistema di Gestione pertinente, individuando le azioni necessarie e relative responsabilità e tempi di realizzazione. In occasione degli audit viene verificata la risoluzione delle stesse.



I Sistemi di Gestione per la Qualità Ambientale, per la Salute e Sicurezza sul Lavoro e per la Prevenzione della Corruzione sono sottoposti a valutazione e revisione, in relazione all'evoluzione dell'operatività aziendale e del contesto di riferimento, con periodicità almeno annuale da parte dell'Alta Direzione di TDT in concomitanza con la redazione del Bilancio Aziendale così da potere assicurare la gestione ed il trattamento dei temi economici, ambientali e sociali ritenuti materiali.

2.1.3 ANTICORRUZIONE E COMPORTAMENTO ANTICONCORRENZIALE

L'implementazione del Sistema di Gestione per la Prevenzione della Corruzione ha richiesto l'integrazione dei fattori interni ed esterni previsti per il sistema anticorruzione con i fattori già analizzati per gli altri sistemi e la redazione di una specifica valutazione del rischio di corruzione per le attività svolte da TDT.

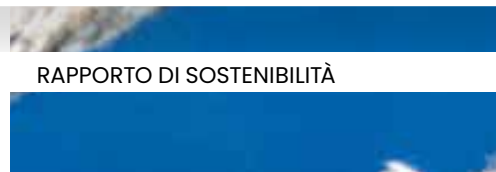
La valutazione ha fatto emergere le seguenti fattispecie di rischio:

- Rischio corruttivo che può annidarsi nel tentativo di agevolare il raggiungimento di determinati obiettivi aziendali (ad esempio l'ottenimento di una licenza o di una concessione);
- Rischio reputazionale sia per la Società nel caso in cui il socio in affari commetta un atto corruttivo, che per il socio in affari stesso nel caso in cui l'atto corruttivo sia commesso o subito all'interno della Società; a questo sono da aggiungere i connessi rischi operativi (es. perdere la fornitura da parte di fornitori storici o monopolisti);
- Rischio corruttivo che può accadere nell'attività di assunzione del personale (es. pressioni e interferenze esterne) ovvero nella gestione dello stesso;
- Rischio corruttivo connesso al contatto con Pubblici Ufficiali in occasione di richiesta di autorizzazioni, permessi, concessioni e in occasione di verifiche ispettive;
- Rischio corruttivo che può accadere nell'attività di qualifica e selezione del fornitore e nella rilevazione e soddisfazione di esigenze di acquisto (ad esempio pressioni e/o interferenze dall'esterno sulla Società o su singoli soggetti o diversamente pressioni e/o interferenze della Società o di un singolo soggetto verso fornitori);
- Rischio corruttivo che può realizzarsi nella gestione delle sponsorizzazioni, donazioni e/o partecipazione ad eventi.

In base a tale valutazione TDT ha attuato ulteriori misure di controllo atte a contenere il rischio di commissione di atti corruttivi.

Inoltre il CdA è stato coinvolto nell'approvazione della specifica Politica per la Prevenzione della Corruzione predisposta dalla Direzione Generale ed ha espresso la propria adesione ai contenuti di tale politica.

I Dirigenti di TDT sono stati formati sulle modalità di implementazione del sistema ed i responsabili dei processi sensibili sono stati formati sui controlli e sulle modalità di segnalazione previste dal sistema.



TDT ha informato dell'istituzione del Sistema di Gestione per la Prevenzione della Corruzione i propri business partner.

Perno dell'applicazione dei sistemi citati è il modello di organizzazione, gestione e controllo ex **D.lgs. 231/01** e di gestione della sicurezza dei dati sensibili e personali ai sensi della legge 196/2003, integrato con le modifiche introdotte dal D.lgs. 10 agosto 2018, n. 101.

Il Codice Etico TDT adottato dal 2012 è ulteriore testimonianza di un operato quotidiano coerente con i principi di correttezza, onestà e legalità, che sono alcuni dei valori guida di TDT; scopo del Codice è quello di indirizzare i comportamenti di chi lavora e collabora con TDT per evitare qualsiasi azione dettata da ragioni improprie o di tipo personale.

Inoltre, adempiendo a quanto previsto dal codice ISPS (codice internazionale di sicurezza marittima per le navi e le infrastrutture portuali), entrato in vigore il 1 luglio 2004, TDT ha sviluppato un piano di security che prevede la preparazione, la prevenzione e le procedure di risposta per ogni scenario valutato nel *Port Facility Security Assessment* (PFSP).

A completamento di quanto sopra, si aggiunge l'ottenimento della **certificazione AEOF**, indispensabile per bilanciare l'esigenza di un maggiore controllo e sicurezza delle spedizioni con la necessità di facilitare il commercio legittimo.

I Sistemi di Gestione per la Qualità, Ambientale, per la Salute e Sicurezza sul Lavoro e per la Prevenzione della Corruzione sono sottoposti a valutazione e revisione, in relazione all'evoluzione dell'operatività aziendale e del contesto di riferimento, con periodicità almeno annuale da parte dell'Alta Direzione di TDT in concomitanza con la redazione del Bilancio Aziendale, così da potere assicurare la gestione ed il trattamento dei temi economici, ambientali e sociali ritenuti materiali.

Nel 2020 non sono stati accertati né segnalati casi di corruzione riferiti o riferibili alla società, non sono state intraprese azioni legali, né vi sono azioni legali pendenti e concluse relative a comportamenti anti competitivi, violazioni dell'anti-trust e della legislazione sui monopoli nelle quali la società sia stata identificata come partecipata.

Sul sito internet di TDT (www.tdt.it) sono consultabili i documenti relativi alle certificazioni aziendali conseguite, alle politiche integrate qualità, sicurezza e ambiente e alle politiche anti-corruzione, modelli organizzativi ex D.lgs. 231/01, codici etici ed i pregressi Report di Sostenibilità.



2.2 Contesto e mercato di riferimento

2.2.1 CONTESTO DI RIFERIMENTO

Il 2020 è stato l'anno della pandemia da Covid-19, della crisi economica, dell'implementazioni da parte dei governi di tutto il mondo di misure atte a contenere il virus, della crisi del comparto *cruise-ferry* e dell'entrata in vigore delle nuove regole dell'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO), che obbligano ad utilizzare sulle navi carburanti con un contenuto di zolfo inferiore allo 0,5%.

Ma è stato anche l'anno del grande sviluppo della digitalizzazione dei servizi portuali, dell'espansione dei servizi ferroviari tra Asia ed Europa, del crollo del prezzo del petrolio, nonché l'anno di importanti investimenti per i porti.

Il Coronavirus ha rappresentato una minaccia senza precedenti per il commercio internazionale, anche se le gravi conseguenze che avrebbero caratterizzato una chiusura totale dell'economia mondiale, sono state evitate in parte, grazie alla graduale diffusione della pandemia che ha permesso un blocco meno drammatico dei sistemi produttivi e una contrazione meno marcata della domanda dei consumatori, ma anche grazie alla tenuta dei sistemi di trasporto globali.

I vari *lockdown* che si sono susseguiti durante l'anno, hanno portato al verificarsi di effetti congiunturali e strutturali che saranno destinati a modificare la struttura dei commerci internazionali, non solo nello scenario pandemico.

Il primo indicatore che sottolinea la forte crisi congiunturale dell'economia marittima, riguarda il *blank sailing*, ovvero la cancellazione di rotte marittime programmate per mancanza di carico, che ha riguardato soprattutto il *trade* Asia-Europa e la rotta Transpacific che collega l'Asia con gli Stati Uniti, con il conseguente aumento dei noli spot a livelli storicamente da record.

Sulle grandi direttrici, dove dominano le grandi alleanze tra *carrier*, la tendenza che ha caratterizzato tutto l'anno con lo scopo di contenere i costi, è stata quella di diminuire la capacità di stiva, di adeguare le rotte alla domanda e di mantenere un livello alto delle tariffe.

Mentre *The Alliance* (Hapag-Lloyd, HMM, ONE e Yang Ming) e la 2M (Maersk, MSC) hanno ridotto la loro capacità sulla rotta Asia-Europa in gran parte attraverso la sospensione dei servizi, la *Ocean Alliance* (Cosco, OOCL, CMA CGM e Evergreen) ha invece gestito l'emergenza, limitando la propria capacità individuale attraverso l'impiego di navi di minori dimensioni.

Nonostante i chirurgici *blank sailing*, lo *slow steaming*, rotte percorse a una velocità inferiore per risparmiare carburante, e un rallentamento degli investimenti nella *Belt and Road Initiative* (la Nuova Via della Seta), la Cina e gli altri Paesi del *Far East*, continuano a dominare nella movimentazione di container; detenendo oltre il 60% del *throughput* mondiale del traffico.

Questo dimostra ancora una volta la necessità di andare a lavorare sulla *supply chain* mondiale per rendere i nostri sistemi produttivi meno dipendenti dal *Far East* ed incentivare lo *Short Sea Shipping* (trasporto marittimo a corto raggio), volto a favorire il traffico intra regionale ed "accorciare" quindi la catena di fornitura.

Contemporaneamente ai rallentamenti dovuti al Coronavirus, si è registrato un sensibile aumento del trasporto su rotaie sulla rotta Cina-Europa e viceversa, che ha avuto un peso determinante nello stabilizzare la catena della logistica internazionale interrotta dalla pandemia. Tra gli eventi che hanno impattato sul panorama dello *shipping*, dobbiamo ricordare il calo delle *containership* in transito nel Canale di Suez, che ha registrato nei primi cinque mesi del 2020 una flessione del 15%.

La diminuzione del traffico via Suez lo si deve ricondurre essenzialmente a due fattori, entrambi attribuibili alla pandemia, ovvero la frenata dell'export da e per la Cina e il calo del prezzo del petrolio che ha indotto numerose compagnie a passare per il Capo africano di Buona Speranza, risparmiando così i costi di pedaggio nonostante l'allungamento del percorso di circa 3mila miglia nautiche.

Di sicuro il Covid-19 non ha fermato l'impetuoso meccanismo del gigantismo navale, anche se da anni ormai si discute di un suo rallentamento o addirittura di un arresto. Basti pensare alla *Orient Overseas Container Line* (OOCL) che ha ordinato la costruzione di cinque portacontainer da 23 mila TEU e l'introduzione da parte della francese CMA CGM di una nave da 23.000 TEU (M/V Jacques Saade)².

Per quanto riguarda il traffico container a livello mondiale, i primi venticinque porti hanno gestito un totale di 395,7 milioni di TEU, con un aumento di 0,55% contro i 393,5 milioni registrati nel 2019.

La Cina, da dove il virus è partito, non solo è stato il primo paese a contenere la pandemia, ma anche la prima economia globale a ripartire: questo ha rafforzato ulteriormente la presa in testa alla classifica mondiale dei principali porti cinesi che occupano cinque delle prime sei posizioni, con il numero uno, Shanghai, che vede aumentare il suo vantaggio di circa il 18% rispetto al suo più vicino concorrente Singapore.

Tra i Top 25, ottima è stata la performance del più grande porto del Mediterraneo, Tanger Med che ha difatti registrato il più alto livello di crescita durante l'anno, scalando la classifica, dalla 31ª posizione nel 2019 alla 24ª posizione nel 2020.

A livello europeo, i primi due porti marittimi in termini di TEU movimentati, Rotterdam e Anversa, pur confermando le rispettive posizioni in classifica rispetto allo scorso anno, hanno registrato un calo di volumi di circa il 3% il primo, mentre il secondo ha visto aumentare il suo *throughput* di +1,4%

2. Fonte: Bollettino Avvisatore Marittimo N°101 – 21/12/2020

2.2.2 MERCATO DI RIFERIMENTO

Nel 2020 il totale dei TEU complessivamente imbarcati e sbarcati nel nostro Paese è di 10,68 milioni di TEU, un punto percentuale in meno dei 10,78 milioni di TEU movimentati nell'anno precedente.

Infatti, nonostante la crisi economica innescata dalla pandemia da Coronavirus, i volumi di merce containerizzata nell'anno sembrano aver tenuto, registrando solo un leggero decremento del -0,9% rispetto al 2019.

Tale flessione, che è stata generata da un calo del -8,27% dei container in import-export che sono ammontati a 6,6 milioni di TEU, è stata quasi interamente compensata dall'incremento del 14% dei container in trasbordo che si sono attestati intorno ai 4,1 milioni di TEU.

Tabella 2:

Traffico container nei principali porti italiani, anni 2018–2020 (dati preliminari in TEU)³

	2018	2019	2020
Gioia Tauro	2.328.218	2.522.874	3.193.364
Genova	2.609.138	2.615.375	2.352.769
La Spezia	1.485.623	1.409.381	1.173.660
Trieste	725.426	789.594	776.022
Livorno	748.024	789.833	716.233
Napoli	583.361	681.929	643.540
Venezia	632.250	593.070	529.064
Salerno	453.187	413.227	377.886
Ravenna	216.320	218.138	194.868
Ancona	159.061	176.193	158.677
Savona-Vado	65.266	54.542	146.081
Civitavecchia	108.402	112.249	106.695
Cagliari	288.794	151.405	68.406

Il rialzo del mercato lo dobbiamo a Gioia Tauro, che grazie ai 3,193 milioni di TEU, riconquista il primato nazionale nella classifica dei principali porti italiani.

Il 2020 ha difatti rappresentato un anno di rilancio importante per il Medcenter Container Terminal che termina l'esercizio con una crescita di circa il 27% in più rispetto all'anno passato.

3. Fonte: Dati Autorità di Sistema Portuale (sbarco/imbarco/trasbordo)

Oltre allo scalo calabrese, si fa notare Vado Ligure che con 146.081 TEU movimentati complessivamente tra il Vado Gateway e il Reefer Terminal, ha registrato una crescita sorprendente di circa il 168% in più rispetto al 2019, grazie all'inizio delle attività operative del nuovo terminal container Vado Gateway.

Tolti Gioia Tauro e Vado Ligure e altri scali come Trieste, Napoli e Civitavecchia che sono riusciti grossomodo a contenere le perdite, per gli altri porti d'Italia il calo del traffico container si mantiene in un range tra il -9% e il -17%.

Focalizzando l'attenzione sul mercato rilevante in cui opera Terminal Darsena Toscana, costituito dai Terminal Container dell'Alto Tirreno, si nota che anche l'andamento dei traffici di tale area ha subito le conseguenze della crisi economica dovuta alla pandemia, passando dai 4.966 kteu del 2018, ai 4.950 kteu del 2019 al più basso valore di 4.475 kteu del 2020.

In particolare, per l'anno 2020, si rileva che il porto di La Spezia ha finito l'anno segnando un -16,73% e che il porto di Genova ha chiuso l'esercizio con oltre 2,3 milioni di TEU, un 10% abbondante in meno rispetto all'anno precedente.

Della stessa percentuale sono in diminuzione i numeri di Livorno, che passa da 789.833 TEU a un totale di 716.233 TEU, di cui 469.498 TEU riconducibili al Terminal container TDT e 241.178 TEU movimentati dal Multipurpose di MSC, Lorenzini⁴.

Anche il Terminal Darsena Toscana chiude l'anno con un calo del 16,21%; tale flessione va inquadrata nella situazione generale di emergenza che in termini di contrazioni di volumi movimentati non ha risparmiato nessun porto.

Tabella 3:

TDT nel porto di Livorno – Dati 2019/2020⁵

TML	TEU 2019	TEU 2020	Δ 2020/2019	QUOTA DI MERCATO 2019 (%)	QUOTA DI MERCATO 2020 (%)
TDT	560.339	469.498	-16,21%	71%	65%
LORENZINI	223.949	241.178	7,69%	28%	34%
CILP	30	6	-80,00%	0%	0%
LTM	5.288	5.031	-4,86%	1%	1%
ALTRI	227	520	129,07%	0%	0%
TOTALE	789.833	716.233	-9,32%	100%	100%

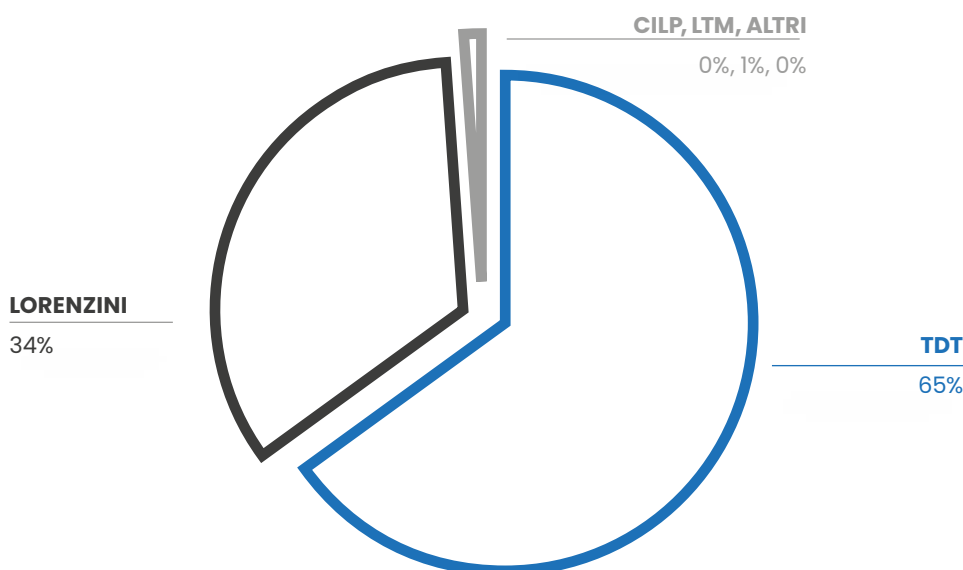
Pur mancando all'appello circa 91.000 TEU rispetto allo scorso anno, TDT continua a detenere la maggioranza della quota di mercato, confermandosi il principale terminal contenitori del porto di Livorno.

4. Fonte: Articolo Shipping Italy, 17/1/2021

5. Fonte: Dati AdSPMTS

Grafico 1:

TDT nel porto – Dati 2020



Nel primo semestre lo scalo labronico ha movimentato oltre 256 mila TEU, il 13,80% in meno rispetto ai valori dello stesso periodo dell'anno precedente.

In flessione è risultato soprattutto il traffico *hinterland* da/per il porto (-19,73%), ma un calo del 5,28% è stato registrato anche sul fronte trasbordi, nonostante continuino a costituire circa il 45% dei volumi complessivamente movimentati.

Sui volumi dei primi sei mesi del 2020, hanno influito la cessazione a febbraio del servizio *West Mediterranean-Central America (Carmed-WMCS)* operato da Maersk e Hamburg Sued, nonché la riduzione della frequenza degli scali di alcuni servizi di linea, come il *Mediterranean Gulf Express (MGX)* di Hapag Lloyd a partire dal mese di maggio.

A fine aprile arriva la decisione della CMA CGM di sostituire La Spezia con Livorno sul loro servizio settimanale Euronaf che collega l'Italia con il Nord Africa. Con la M/v Janina del 23/4, la compagnia francese attiva così un altro servizio presso il nostro terminal.

Nella seconda parte dell'anno, il *trend* rimane pressoché lo stesso, con i volumi in calo a causa della mancanza di carico dovuta alla pandemia e ai conseguenti *blank sailing* sui servizi che operano sulla direttrice Transatlantica.

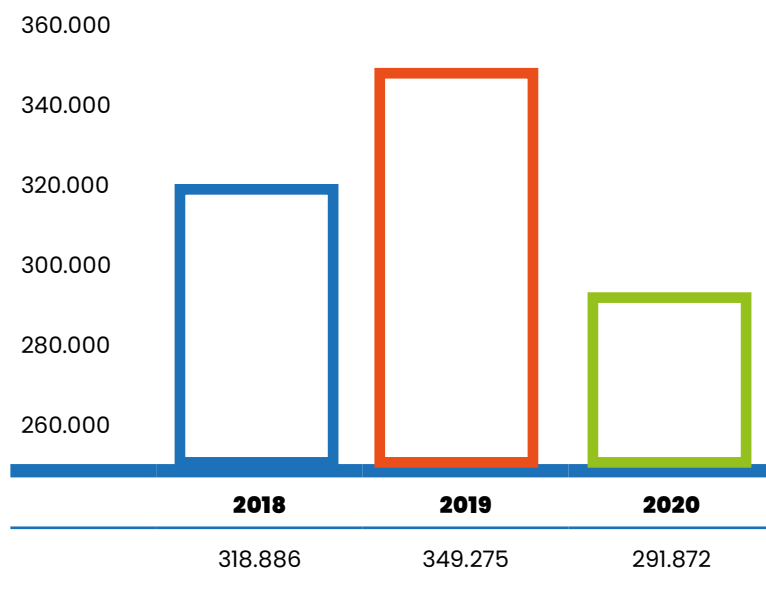
Quello che cambia però nel secondo semestre è la composizione del carico, con il traffico locale in recupero rispetto ai trasbordi e l'aumento della percentuale dei pieni.

Sullo sfondo di un anno monopolizzato dalla pandemia, il porto di Livorno chiude con poco più di 716 mila TEU, ossia 9,32% in meno rispetto ai volumi movimentati nel 2019, arretrando di una posizione nella classifica dei principali porti italiani per il traffico di container.

Grafico 2:

Totale movimenti TDT, trend 2018-2020 (imbarco/sbarco/trasbordo)

Movimenti 2018/2019/2020 (imb/sba/tsb)







3.

Rapporto di sostenibilità

3.1 Le modalità di gestione

TDT si impegna ad operare con competenza, capacità di risposta e affidabilità, con l'obiettivo di assicurare e accrescere la soddisfazione dei propri clienti, nel rispetto e nell'interesse dei soci, collaboratori, fornitori e della comunità portuale di Livorno.

L'impegno per la sostenibilità è volto ad assicurare la continuità del successo del terminal nel tempo, con il miglioramento dell'impatto economico, la riduzione progressiva dell'impatto ambientale e un contributo concreto al miglioramento degli impatti sociali, anche in termini di qualità della vita nelle comunità di riferimento.

In questo senso TDT si trova ad affrontare una vasta gamma di temi che possono ragionevolmente essere considerati importanti in quanto riflettono gli impatti economici, ambientali e sociali dell'organizzazione o influenzano le decisioni degli *stakeholder*.

Nel presente report i temi materiali sono elencati nel Capitolo dedicato all'Analisi di Materialità. La determinazione dei temi materiali è conseguente all'attuazione di uno specifico processo di analisi condotto dal gruppo di lavoro che prende in considerazione sia gli impatti economici, ambientali e sociali di TDT che l'influenza sugli *Stakeholder*, sulle loro attese e sulle loro decisioni.

In base alla combinazione degli impatti causati dall'attività di TDT e le interazioni con i partner Commerciali, della *Supply Chain* ed Istituzionali, nonché alla capacità di influenzarli, TDT ha determinato i temi da considerare materiali ed ha definito il perimetro di riferimento per gli impatti che provoca, non limitati al solo sito di svolgimento delle attività, ma estesi anche agli *Stakeholder* direttamente coinvolti nel loro svolgimento.

Sotto questo aspetto pertanto il perimetro è da riferire principalmente al Porto di Livorno ed all'area commerciale di catchment ad esso riferibile, il mercato dello *Shipping* dell'Alto Tirreno e le rotte ad esso collegate per quanto riguarda i Clienti partner, mentre si fa riferimento principalmente all'area geografica per ciò che riguarda la ricaduta sulla *Supply Chain*, sui Lavoratori e sulle Istituzioni coinvolte.

TDT gestisce le proprie attività, i propri temi materiali e gli impatti ad essi correlati attuando e mantenendo attivi i propri Sistemi di Gestione per la Qualità, la Sicurezza, l'Ambiente e l'Anti-corruzione ed estendendo gli approcci richiesti da questi standard agli altri aspetti e dimensioni aziendali.

Per TDT la finalità di questo approccio è quella di conseguire i benefici e gli esiti attesi, ossia il soddisfacimento delle esigenze delle Parti Interessate, il rafforzamento delle prestazioni, la conformità ai requisiti ed alle leggi applicabili al contesto di riferimento, il raggiungimento degli obiettivi fissati combinato con la riduzione degli impatti negativi ed il miglioramento degli impatti positivi riferibili ai temi Economici, Ambientali e Sociali.

In TDT, le decisioni aziendali sono prese in base ad un approccio che include le nuove crescenti sfide in fatto di sostenibilità e tiene conto:

- del contesto e delle aspettative delle parti interessate, economiche, ambientali e sociali così come previsto dagli standard ISO, e dei rischi ed opportunità che emergono nel settore di riferimento;
- del rispetto della legislazione nazionale, comunitaria e internazionale applicabile, cogente e di natura volontaria;
- della salvaguardia della salute e sicurezza dei lavoratori, la protezione dell'ambiente e la prevenzione dei reati di natura amministrativa.

In questo senso TDT ha adottato specifiche Politiche in tema Qualità, Sicurezza, Ambiente ed AntiCorruzione, nonché un proprio Codice Etico, consultabili sul sito aziendale www.tdt.it, e coerentemente con queste definisce i pertinenti obiettivi di miglioramento con i relativi programmi, assegnando responsabilità e risorse appropriate per il loro conseguimento.

Nell'ambito del proprio approccio alla Gestione dei Temi Materiali TDT dà spazio alle segnalazioni dei propri *Stakeholder* attuando procedure specifiche di Gestione dei Reclami e delle Segnalazioni con l'intento di porre rimedio in caso di eventi negativi ed individuare proattivamente eventuali impatti negativi.

TDT valuta le proprie modalità di gestione delle attività, dei temi materiali e degli impatti ad essi correlati attuando specifici strumenti di monitoraggio e misurazione sia delle prestazioni che degli impatti come richiesto dall'applicazione dei sistemi di gestione: Misurazione delle Prestazioni, Conduzione di Audit Interni, svolgimento di Riesami delle Prestazioni da parte dell'Alta Direzione Aziendale.

In conseguenza di tali controlli e valutazioni sono adottate misure ed azioni volte sia al miglioramento delle prestazioni e degli impatti Economici, Ambientali e Sociali positivi, che alla riduzione o eliminazione di impatti Economici, Ambientali e Sociali negativi.

3.2 La strategia dei sistemi per l'approccio alla sostenibilità

TDT nella conduzione del proprio *business* individua, affronta e gestisce numerose tipologie di rischio, che se non adeguatamente monitorate, possono potenzialmente generare impatti significativi di natura economico-finanziaria, patrimoniale, sociale, ambientale e reputazionale, deteriorando l'immagine aziendale nei confronti di tutti gli *Stakeholder*.

Risulta pertanto fondamentale e strategico disporre di sistemi di gestione e di controllo interno in grado di riconoscere, prevenire e contenere gli impatti di tutti i rischi insiti nello svolgimento delle attività, assicurando l'efficacia delle azioni intraprese, nonché il rispetto delle normative cogenti.

Il sistema di controllo interno è costituito un insieme di principi, regole, procedure e strutture organizzative volte a consentire, attraverso un adeguato processo di identificazione, misurazione, gestione e monitoraggio delle principali attività e dei principali rischi, una conduzione dell'impresa sana, corretta e coerente con gli obiettivi stabiliti nel rispetto della sostenibilità economica, ambientale e sociale.

I principi di applicazione del **sistema di controllo interno** sono i seguenti:

- separazione dei ruoli e dei compiti, il cui obiettivo è quello di ridurre il rischio di frodi ed errori: viene raggiunto attraverso la suddivisione delle attività/responsabilità, relative ad un determinato processo aziendale, tra differenti funzioni/individui;
- l'*accountability* di informazioni e processi, intesa quale attribuzione della responsabilità in capo ad un soggetto (o ad un gruppo di soggetti);
- la tracciabilità dei dati e delle informazioni.

Inoltre TDT ha seguito, nel tempo, una strategia di implementazione e certificazione, in accordo a standard internazionali, dei propri Sistemi di Gestione, così da assicurare il continuo riferimento a best practices internazionali e la verifica di attuazione da parte di Enti indipendenti.



 Certificazione ISO 9001/2015	 ISPS Code
 Certificazione ISO 14001/2015	 Certificazione AEOF
 Certificazione ISO 37001/2016	 Modello Organizzazione e Controllo
 Certificazione ISO 45001/2018	 ex D. Lgs. 231/2001

TDT ha quindi combinato tra loro i Sistemi di Gestione certificati per giungere ad un sistema di controllo interno "integrato", nell'ambito del quale sono formulati gli obiettivi aziendali e le linee guida e ne viene verificata continuamente l'adeguatezza, l'efficacia e il corretto funzionamento così da identificare e gestire i principali rischi aziendali operativi, ambientali, sociali, di conformità, economici e di natura finanziaria.

Attualmente TDT eroga i propri servizi tramite un Sistema di Gestione Integrato conforme agli **standard ISO 9001:2015 (Sistema di Gestione per la Qualità), ISO 14001:2015 (Sistema di Gestione Ambientale), ISO 45001:2018 (Sistema di Gestione per la Salute e Sicurezza sul Lavoro) e ISO 37001:2016 (Sistema di Gestione per la Prevenzione della Corruzione).**

L'istituzione di un Sistema di Gestione per la Qualità aderente allo standard **ISO 9001**, applicato sin dal 1999 in TDT, è stata una decisione strategica che ha permesso il miglioramento della prestazione complessiva del terminal e l'adozione di ulteriori iniziative di sostenibilità economica, ambientale e sociale.

L'applicazione su base volontaria di un Sistema di Gestione per la Salute e Sicurezza sul Lavoro conforme allo standard internazionale **ISO 45001** permette, nell'ottica del miglioramento continuo, di individuare, adottare, monitorare ed eventualmente modificare le misure necessarie ad organizzare e predisporre luoghi di lavoro salubri e sicuri, prevenire lesioni e malattie correlate al lavoro e migliorare in modo continuo le prestazioni in termini di salute e sicurezza.

L'applicazione dei requisiti previsti dalla **ISO 14001** (Sistema di Gestione Ambientale) permette di attuare il controllo e il contenimento dei consumi e degli impatti ambientali.

Il terminal ha implementato un Sistema di Gestione per la Prevenzione della Corruzione conforme alla norma **ISO 37001** al fine di perseguire i seguenti obiettivi:

- dimostrare a tutti gli *stakeholder* (dipendenti, fornitori, soci, controllate, collettività locale ed enti pubblici) il costante impegno nella prevenzione del rischio da reato corruttivo;
- garantire una gestione del *business* nel rispetto della trasparenza, dell'etica e, soprattutto, della legalità;
- assicurare il miglior grado di reputazione mediante l'espletamento della dovuta, necessaria ed opportuna attività di due *diligence*, che consenta di conoscere l'affidabilità e l'onorabilità dei soggetti con i quali si trova ad operare la società.

3.2.1 L'APPROCCIO ALLA SOSTENIBILITÀ ECONOMICA

Perseguire la sostenibilità economica per TDT significa impegnarsi per consolidare nel tempo la posizione competitiva acquisita nel mercato dell'alto Tirreno, migliorare l'efficienza dei processi, e creare valore a beneficio degli Investitori, dei Clienti, dei Lavoratori in collaborazione con i Fornitori e le Istituzioni presenti sul territorio in cui opera; in questo senso i risultati economico-finanziari vanno letti considerando anche aspetti quali la creazione di occupazione nel territorio di riferimento, da cui proviene la quasi totalità dei dipendenti della società, la remunerazione dei dipendenti, la selezione di fornitori localizzati nel contesto livornese e i contributi destinati da TDT alla collettività. TDT inoltre promuove la cultura della legalità quale base del modo di fare impresa e prevenire il rischio di inadempimenti fiscali in ogni forma, operando in conformità alla normativa fiscale vigente e assicurando condizioni di correttezza e trasparenza nella

conduzione degli affari e nelle attività aziendali a tutela della propria posizione e immagine, del lavoro dei propri dipendenti e delle attività dei Clienti.

TDT è associata ad Assiterminal, Associazione Italiana Terminalisti Portuali, la cui missione è quella di garantire la diretta rappresentanza dell'imprenditoria portuale associata e contribuire alla formazione degli indirizzi in materia di politica e di sviluppo delle attività terminalistiche portuali, in particolare e più in generale del sistema logistico nazionale. Assiterminal quale rappresentante nei rapporti con le Autorità amministrative e politiche mira a tutelare gli interessi della categoria e provvede a fornire la consulenza e le informazioni su temi e problematiche di rilevanza per il settore. Sotto questo aspetto si evidenziano la gestione delle tematiche di natura fiscale, quali il contributo ART e l'imposta comunale IMU.



3.2.2

L'APPROCCIO ALLA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE

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

Nazioni Unite – Principio 15 di *“The Rio Declaration on Environment and Development”*



Perseguire la sostenibilità ambientale significa per TDT attuare politiche, definire obiettivi e intraprendere azioni che consentano di prevenire e mitigare quanto più possibile (in relazione alle possibilità tecnologiche ed economiche) gli impatti ambientali derivanti dall'esercizio delle attività, nel rispetto delle prescrizioni legali e volontarie applicabili, prevenendo l'inquinamento delle matrici ambientali (acqua, suolo), riducendo il consumo di risorse (energetiche, di materia) e le emissioni di CO₂eq.

L'attuazione di questi propositi passa attraverso l'individuazione dei rischi ed opportunità, una valutazione degli impatti diretti ed indiretti, la definizione ed il monitoraggio di misure e obiettivi di miglioramento e/o mantenimento, la definizione e attuazione di apposite procedure gestionali e il controllo quotidiano del rispetto di quanto previsto, l'erogazione di formazione al personale, l'utilizzo di strumenti che consentano il controllo della conformità legislativa e la gestione delle non conformità con le rispettive azioni correttive e di miglioramento.

Riveste ruolo non secondario, inoltre, la qualifica e sensibilizzazione dei fornitori e appaltatori, i quali, operando all'interno del terminal, sono potenziali portatori di impatti indiretti. Ad essi si richiede quindi, anche tramite requisiti ambientali inseriti nei contratti, il rispetto della normativa vigente e delle procedure interne, nonché l'adozione di standard lavorativi.

Sin dal 2009 TDT garantisce la gestione controllata degli aspetti ambientali e il miglioramento delle proprie performance tramite l'adozione di un Sistema di Gestione Ambientale certificato secondo la norma UNI EN ISO

14001 (versione 2005 prima e 2015 dal 2017).

TDT identifica, descrive e analizza all'interno dell'analisi ambientale, aggiornata annualmente, tutti gli aspetti ambientali diretti e indiretti (descritti nel successivo capitolo 6) analizzandoli lungo tutti i processi e le attività svolte da TDT e da fornitori all'interno dei confini aziendali, sia in condizioni normali che anomale o di emergenza, analizzando inoltre i rischi e le opportunità anche in funzione degli obiettivi e dei risultati raggiunti annualmente, così come previsto dalla norma. L'analisi viene firmata dal Direttore Generale che riceve anche gli esiti del Riesame dell'efficacia del Sistema di Gestione Ambientale (congiunto con i Sistemi di Gestione Qualità e Sicurezza e redatto secondo requisiti ISO), in cui valuta gli obiettivi raggiunti, le non conformità, l'efficacia delle azioni di miglioramento, gli esiti degli audit di prima, seconda e terza parte, l'efficacia dei processi di gestione del rischio. Il Sistema di Gestione viene quindi verificato da un ente di certificazione esterno accreditato.

Dal 2011 l'adozione del modello organizzativo e gestionale (MoG) ai sensi del D.lgs. 231/2001, che include nel suo campo di applicazione la prevenzione di determinate tipologie di reati ambientali, rappresenta un ulteriore sistema di garanzia e controllo del rispetto della normativa vigente.

L'esito del Riesame e della verifica di terza parte vengono inviati all'Organismo di Vigilanza e all'Alta Direzione, al fine di verificare l'efficacia certificata dei processi di gestione del rischio dell'organizzazione per i temi ambientali, i relativi impatti, rischi e opportunità; da ciò scaturiscono le decisioni e obiettivi di miglioramento per l'anno successivo.



3.2.3 L'APPROCCIO ALLA SOSTENIBILITÀ SOCIALE

L'impegno verso la sostenibilità sociale è un aspetto di grande rilevanza per TDT, secondo un approccio focalizzato su:

- l'implementazione di sistemi di gestione indirizzati al miglioramento della *performance* aziendale e allo sviluppo delle competenze individuali;
- investimenti in formazione e addestramento, per assicurare all'Azienda e alle persone che la compongono la possibilità di mantenere e sviluppare i *know-how* necessari affinché sia garantita la crescita professionale dei lavoratori e la massima soddisfazione della clientela;
- il continuo coinvolgimento delle rappresentanze sindacali aziendali e di tutto il personale di TDT sulle tematiche di interesse comune;
- la salvaguardia della salute e sicurezza sui luoghi di lavoro, sia per il personale dipendente che per gli operatori esterni che accedono ai terminal, in un contesto che garantisca la prevenzione degli infortuni e il pieno rispetto di tutti i diritti umani e legali;
- l'adozione di tutte le conseguenti e necessarie misure e disposizioni per prevenire, ridurre al minimo o eliminare le cause di rischio per la salute e la sicurezza dell'uomo in generale;
- l'offerta a tutti gli interlocutori esterni (fornitori, istituzioni pubbliche, sindacati, collettività, etc.) di un'immagine trasparente della società;
- l'assicurare che i valori fondamentali dell'organizzazione, cioè l'etica e la trasparenza, siano chiaramente definiti e costituiscano l'elemento base della cultura aziendale;
- il coinvolgere tutte le risorse aziendali nei processi di miglioramento continuo delle prestazioni, anche attraverso la definizione di specifici obiettivi e la stesura dei relativi programmi di attuazione riportati nel piano annuale di miglioramento.

Nell'ottica della sostenibilità sociale si evidenzia che TDT da sempre applica con responsabilità le normative nazionali ed internazionali in materia di rispetto dei diritti umani, evitando ogni forma di discriminazione o violazione di diritti civili e politici e assicurando il proprio impegno in attività volte a tutelare tali inalienabili diritti.

Tale impegno è altresì esposto nel Codice Etico adottato da TDT.

Inoltre TDT include il rispetto delle indicazioni riportate sia nel Codice Etico, ivi incluse quelle relative al rispetto dei diritti umani, che e nella propria Politica Anti-Corruzione nei contratti con i propri Fornitori ai quali chiede di prendere visione ed adottare comportamenti consoni e conformi a tali specifiche.

Nel corso del 2020 TDT non ha ricevuto verifiche in merito al rispetto dei diritti umani.

3.3 Coinvolgimento degli stakeholder

TDT dialoga con i suoi *stakeholder* costantemente e in varie modalità, con la finalità di rispettare i requisiti normativi di riferimento nonché di soddisfare le richieste e le esigenze da loro espresse.

A tali momenti operativi di confronto si abbinano gli incontri periodici sia informali che a tavoli istituzionali nei quali TDT raccoglie dalle parti coinvolte informazioni di ritorno relative ai temi economici, ambientali o altri a cui esse sono interessate e fornisce indicazioni sulle modalità in cui la società si impegna a soddisfarle.

L'Organo Direttivo e l'Alta Direzione di TDT, ossia il Consiglio di Amministrazione e la Direzione Generale di Terminal Darsena Toscana, sono attivamente ingaggiati nella gestione dei temi economici, sociali e ambientali, come dimostrano gli impegni contenuti nelle Politiche aziendali emesse per la guida e l'indirizzo dei Sistemi di Gestione aziendali.

In particolare la Direzione Generale si assicura che le diverse necessità ed esigenze degli *Stakeholder* siano considerate nella elaborazione delle diverse strategie e che i relativi obiettivi aziendali siano tra loro allineati, senza che il raggiungimento di uno di essi porti al mancato soddisfacimento delle citate necessità ed esigenze.

TDT INCONTRA LE ESIGENZE DEGLI STAKEHOLDER

FRUIT LOGISTICA 2020

La manifestazione fieristica Fruit Logistica è la piattaforma leader mondiale per le innovazioni del settore ortofrutticolo con oltre 3.300 espositori e 78.000 visitatori provenienti da oltre 130 Paesi, ma anche il punto d'incontro mondiale per tutti i professionisti del settore che compongono la catena logistica.

Anche nel 2020 il Terminal Darsena Toscana è stato presente alla manifestazione Fruit Logistica, tenutasi a Berlino dal 5 al 7 febbraio, quest'anno assieme a Livorno Reefer Terminal e l'Interporto Amerigo Vespucci, sotto la regia dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale.

Lo stand condiviso ha presentato il "sistema" livornese sotto lo slogan "Livorno Cold Chain".

TDT ha individuato e selezionato gli *stakeholder* basandosi sulle diverse tipologie di coinvolgimento che sono attuate nell'ambito delle proprie normali attività; tali tipologie di coinvolgimento, tra le quali si evidenziano i rapporti quotidiani di lavoro, gli incontri periodici, la partecipazione a tavoli istituzionali e lo scambio di flussi informativi hanno fornito al gruppo di lavoro informazioni utili per le decisioni di rendicontazione. Tali informazioni sono state analizzate e combinate con i risultati dell'analisi del contesto svolta per ottemperare alle richieste degli standard ISO 9001, 14001, 37001 e 45001; sulla base degli esiti di tale elaborazione gli *stakeholder* sono stati identificati, selezionati ed inoltre classificati per classi omogenee.

Alle modalità di contatto e coinvolgimento sopra descritte, si affiancano i sondaggi periodici svolti da TDT per monitorare la percezione dei Clienti riguardo ai servizi resi, i continui contatti con i propri lavoratori nell'ambito della gestione degli accordi di contrattazione collettiva, nonché i confronti con le Istituzioni ai tavoli istituzionali.

Da tali confronti emerge continuamente l'importanza che TDT riveste nell'ambito del sistema portuale livornese e dell'Alto Tirreno, sia sotto l'aspetto dello sviluppo economico che sotto quello sociale ed ambientale.

Tra le criticità chiave emerge quella di mantenere TDT tra i principali *player* del mercato dell'Alto Tirreno a fronte di un'evoluzione del settore in cui è cresciuto il numero di *competitor*, con l'apertura di nuovi terminal container, oltre alla continua mutazione delle esigenze dei Clienti che seguono attivamente la strategia del gigantismo navale nell'ambito dello *shipping*.

A tali criticità TDT risponde adottando le opportune strategie aziendali rivolte all'ottimizzazione dei processi ed al miglioramento della qualità dei servizi resi, attuate con ridefinizione dell'organizzazione del lavoro, con investimenti infrastrutturali ed interventi sulla propria catena di fornitura per allinearla alle esigenze della clientela.

La tabella successiva riepiloga, per ogni macro gruppo di portatori di interesse individuati da TDT, l'impegno stabilito dalla società nei loro confronti e le relative modalità di coinvolgimento.

Tabella 4:

Identificazione e coinvolgimento degli stakeholder

STAKEHOLDER (MACROGRUPPI)	ESIGENZE STAKEHOLDER	MODALITÀ DI COINVOLGIMENTO STAKEHOLDER	FREQUENZA DI COINVOLGIMENTO STAKEHOLDER
Associazioni di Categoria 	• Collaborazione e compartecipazione a programmi • Tutela ambiente circostante	• Iniziative di collaborazione e <i>partnership</i> • Tavoli istituzionali • Partecipazione diretta a comitati tecnici e organismi direttivi • Organizzazione di seminari, <i>work shop</i>, indagini mirate • Invio dell'ultimo Report di Sostenibilità e richiesta <i>feedback</i>	Più di una volta l'anno
Autorità e Organismi di Controllo 	• Assenza di incidenti rilevanti/sanzioni/immagine, • Collaborazione e compartecipazione a programmi, • Conformità legislativa e prescrizioni sottoscritte, • Garanzia e sicurezza delle merci in deposito, • Gestione minacce di <i>security</i>, • Presenza Sistemi di Controllo, • Prevenzione illeciti ex D.Lgs 231/2001, • Ruolo proattivo dell'azienda (iniziative, miglioramenti), • Sicurezza occupazionale, • Solidità economico/patrimoniale/finanziaria, • Tempestività dei servizi, • Trasparenza • Amministrativo/contabile, Tutela ambiente circostante,	• Rapporti quotidiani. • Incontri periodici. • Tavoli istituzionali. • Flussi informativi.	Più di una volta l'anno.
Aziende Limitrofe 	• Assenza di immissioni, • Competizione leale, • Tutela e continuità del loro business,	• Flussi informativi.	Più di una volta l'anno.

STAKEHOLDER (MACROGRUPPI)	ESIGENZE STAKEHOLDER	MODALITÀ DI COINVOLGIMENTO STAKEHOLDER	FREQUENZA DI COINVOLGIMENTO STAKEHOLDER
Banche/ Assicurazioni 	• Assenza incidenti/infortuni, • Assenza malattia professionale, • Conformità legislativa e alle prescrizioni sottoscritte, • Continuità aziendale, • Gestione dei rischi finanziari/operativi, • Prestazioni Ambientali, • Solidità economico/patrimoniale/finanziaria, • Trasparenza Amministrativo/contabile	• Incontri dedicati.	Almeno una volta l'anno.
Clienti 	• Adeguatezza infrastrutturale, • Assistenza e sicurezza della nave, • Chiarezza gestione contrattuale, • Conformità dei servizi, • Connettività, • Continuità aziendale, • Digitalizzazione, • Garanzia e sicurezza delle merci in deposito, • Infrastrutture adeguate, idonee e correttamente mantenute, • Prezzi adeguati, • Sicurezza delle operazioni, • Tempestività dei servizi	• Indicatori di <i>performance</i> (VPR). • Incontri periodici. • <i>Analisi customer satisfaction</i>. • Analisi contenzioso • Invio dell'ultimo Report di Sostenibilità.	Più di una volta l'anno.
Collettività 	• Ambiente di lavoro sicuro e salubre, • Anti Corruzione, • Assenza di immissioni, • Assenza di incidenti, infortuni, MP, • Continuità di presenza sul territorio, • Controllo processi in condimeteo avverse, • Formazione e Informazione, • Sicurezza delle operazioni, • Tutela ambiente circostante, • Tutela aspetti economico/sociali, • Tutela della salute/sicurezza,	• Partecipazione ad occasioni di incontro quali expo e convegni. • Giornate di apertura del Terminal a visite	Almeno una volta l'anno.
Enti Previdenziali e Assistenziali 	• Ambiente e condizioni di lavoro sicure e salubri, • Condizioni di lavoro stabili/regolari, • Riduzione Tasso Infortunistico, • Ruolo proattivo dell'azienda (iniziative, miglioramenti),	• Rapporti quotidiani. • Incontri periodici. • Tavoli istituzionali.	Più di una volta l'anno.

STAKEHOLDER (MACROGRUPPI)	ESIGENZE STAKEHOLDER	MODALITÀ DI COINVOLGIMENTO STAKEHOLDER	FREQUENZA DI COINVOLGIMENTO STAKEHOLDER
Fornitori 	• Ambiente e condizioni di lavoro sicure e salubri, • Chiarezza gestione contrattuale, • Conformità legislativa e alle prescrizioni sottoscritte, • Continuità di rapporto, • Controllo processi in condimeteo avverse, • Formazione e Informazione, • Sicurezza delle operazioni, • Sicurezza delle Operazioni, • Solidità patrimoniale,	• Visite presso i fornitori. • Incontri dedicati di negoziazione o riguardanti i comportamenti da tenere all'interno dei Terminal. • Partecipazione ad occasioni di incontro quali meeting, expo e convegni.	Più di una volta l'anno.
Investitori 	• Adeguatezza Risorse Umane, • Assenza di incidenti rilevanti/sanzioni/immagine, • Conformità legislativa e alle prescrizioni sottoscritte, • Continuità aziendale, • Definizione di politica ed obiettivi, • Presenza Sistemi di Controllo, • Prestazioni Ambientali, • Prevenzione illeciti ex D.Lgs 231/2001, • Redditività durevole, • Solidità patrimoniale, • Trasparenza Amministrativo/contabile,	• Incontri dedicati. • Valutazione ed approvazione del Report di Sostenibilità.	Più di una volta l'anno.
Istituti e Enti di Formazione 	• Collaborazione e compartecipazione a programmi	• Rapporti quotidiani. • Incontri dedicati.	Più di una volta l'anno.

STAKEHOLDER (MACROGRUPPI)	ESIGENZE STAKEHOLDER	MODALITÀ DI COINVOLGIMENTO STAKEHOLDER	FREQUENZA DI COINVOLGIMENTO STAKEHOLDER
Lavoratori 	• Adeguatezza Risorse Umane, • Affidabilità e Robustezza informatica, • Ambiente di lavoro sicuro e salubre, • Assenza Conflitti / Rivendicazioni, • Assenza di incidenti rilevanti/sanzioni/immagine, • Assenza di incidenti, infortuni, malattia professionale, • Attrezzature di lavoro adeguate, idonee e correttamente mantenute, • Conformità legislativa e alle prescrizioni sottoscritte, • Controllo processi in condimeteo avverse, • Copertura assicurativa per Infortuni e malattia professionale, • Definizione di politica ed obiettivi, • Definizione governance e ruoli aziendali, • Definizione orari e turni di lavoro, • Disporre e utilizzare risorse economiche (costi e investimenti), • Formazione e Informazione, • Partecipazione, coinvolgimento e consultazione, • Presenza Sistemi di Controllo, • Prestazioni Ambientali/ Economico- Finanziarie/Qualità, Security, • Prevenzione illeciti ex D.Lgs 231/2001, • Riconoscimenti e premi, • Riconoscimento del Ruolo, • Rispetto delle disposizioni aziendali in materia, • Sicurezza delle operazioni, • Sicurezza occupazionale, • Tutela della salute/sicurezza	• Indagine sul benessere organizzativo. • Comunicazioni attraverso la intranet aziendale. • <i>Focus group</i> su argomenti specifici. • Confronto con segreterie territoriali OOSS stipulanti il CCNL, RSU e RLS. • <i>Newsletter</i>. • Pubblicazione del Report di Sostenibilità sulla rete intranet ed internet.	Più di una volta l'anno.
Mezzi di Informazione 	• Assenza di incidenti, infortuni, malattia professionale	• Articoli di giornale. • Conferenze stampa • Visite in Terminal per articoli e servizi televisivi	Almeno una volta l'anno.
Servizi di Soccorso 	• Supporto tecnico - logistico ICE	• Flussi informativi.	Più di una volta l'anno.
Servizi Tecnico - Nautici 	• Ambiente di lavoro sicuro e salubre, • Continuità di presenza/servizio sul territorio, • Controllo processi in condimeteo avverse, • Formazione e Informazione,	• Rapporti quotidiani. • Incontri dedicati.	Più di una volta l'anno.

STAKEHOLDER (MACROGRUPPI)	ESIGENZE STAKEHOLDER	MODALITÀ DI COINVOLGIMENTO STAKEHOLDER	FREQUENZA DI COINVOLGIMENTO STAKEHOLDER
Sindacati 	• Adeguatezza Risorse Umane, • Ambiente e condizioni di lavoro sicure e salubri, • Definizione orari e turni di lavoro, • Sicurezza delle operazioni, • Sicurezza occupazionale, • Tutela dei diritti	• Rapporti quotidiani • Tavoli istituzionali • Partecipazione diretta a comitati tecnici e organismi direttivi.	Più di una volta l'anno
Spedizionieri 	• Ambiente di lavoro sicuro e salubre, • Chiarezza gestione contrattuale, • Conformità dei servizi, • Controllo processi in condimeteo avverse, • Digitalizzazione, • Formazione e Informazione, • Garanzia e sicurezza delle merci in deposito, • Prezzi adeguati, • Sicurezza delle operazioni, • Tempestività dei servizi,	• Rapporti quotidiani. • Incontri periodici/ tavoli istituzionali.	Più di una volta l'anno.
Trasportatori 	• Ambiente di lavoro sicuro e salubre, • Conformità dei servizi, • Controllo processi in condimeteo avverse, • Formazione e Informazione, • Sicurezza delle operazioni, • Tempestività dei servizi,	• Rapporti quotidiani. • Incontri periodici/ tavoli istituzionali.	Più di una volta l'anno.



3.4 Analisi di materialità

L'analisi di materialità è stata effettuata considerando per ogni tema e relativi indicatori in ambito economico, sociale e ambientale:

- La sua applicabilità in relazione alle attività TDT

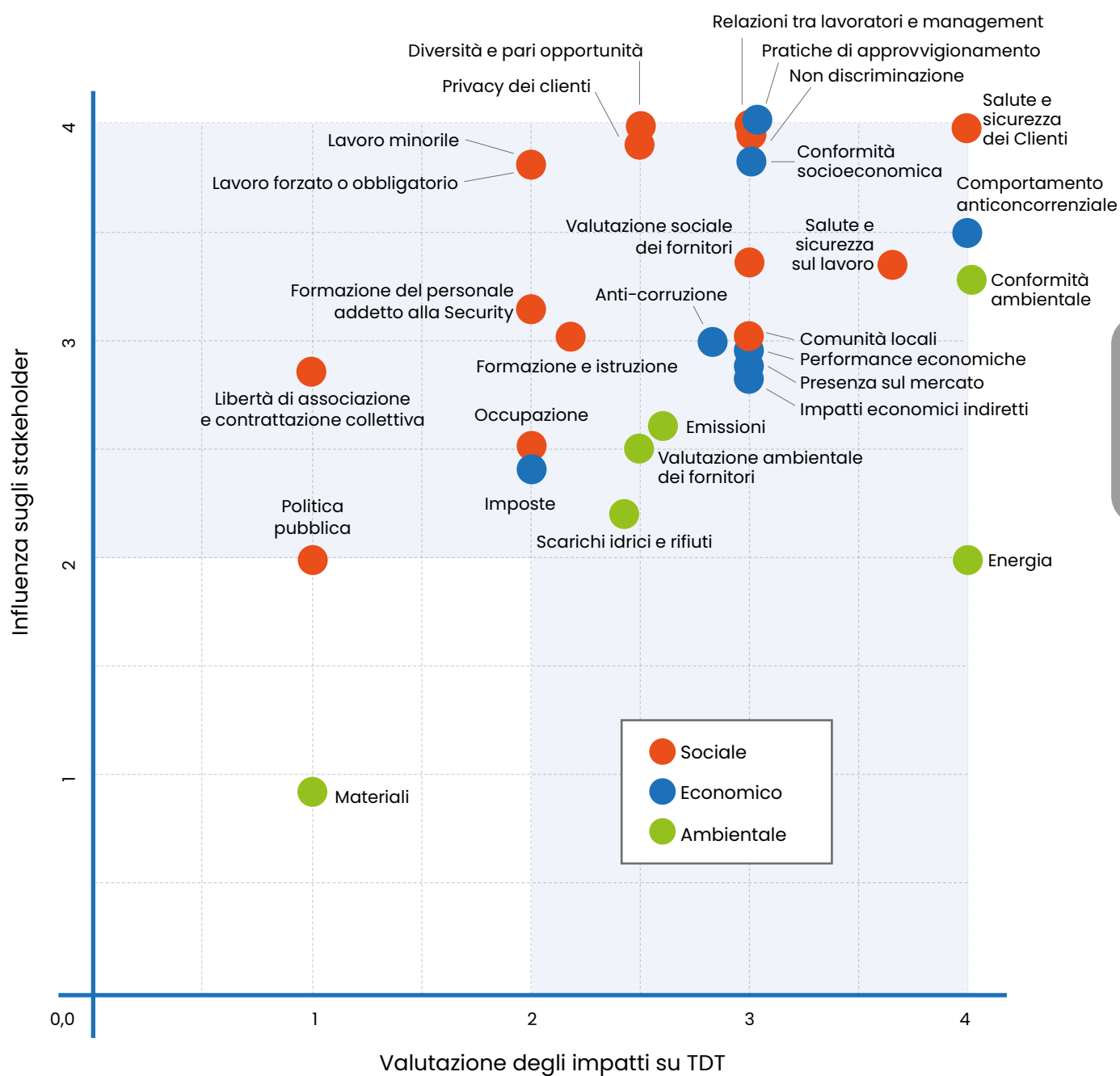
Se applicabile

- la rilevanza delle ricadute generate dall'attività del terminal
- quanto l'aspetto in questione influenza aspettative, decisioni e azioni degli *stakeholder*.

La valutazione è stata svolta dando un punteggio da 0 a 4 ove 1 è "non rilevante" e 4 è "molto rilevante". La combinazione dei due risultati colloca quel tema all'interno dei 4 quadranti della matrice di materialità evidenziando come rilevanti quelli nel 2°-3° e 4° quadrante, ossia quelli che possono generare significativi impatti economici, sociali e ambientali sulle attività e/o che, influenzando aspettative, decisioni e azioni degli *stakeholder*, sono percepiti come rilevanti.

Il perimetro considerato per ogni tema è indicato nella tabella di materialità.

Figura 2:
Analisi di materialità



Per alcuni temi materiali non vi è una rendicontazione perché non sono state svolte azioni e/o mancano dati sufficienti ad una rendicontazione completa: l'elenco completo degli indicatori rendicontati e non rendicontati è riportato nelle tabelle di rendicontazione al par 4.3, ove eventuali variazioni rispetto all'anno pregresso sono indicate in grigio con la motivazione.



4.

Metodologia

Per la redazione del report di sostenibilità si è scelto di adottare le linee guida GRI standard del 2016 con le relative modifiche del 2018 e la traduzione ufficiale in italiano pubblicata nell'estate del 2019, definite da *Global Reporting Initiative (GRI)*, un'organizzazione internazionale, indipendente, non-profit e leader nel settore della sostenibilità, che ha definito delle linee guida standard con l'intento di aiutare i governi e le organizzazioni a comprendere e comunicare gli impatti delle proprie attività sulle tematiche sostenibili.

L'ampio utilizzo dei GRI standards permette la massima trasparenza e la comparabilità nel tempo e nello spazio (*benchmarking*) delle informazioni contenute nel report.

Per tale ragione, ogni organizzazione che utilizzi le linee guida "*Consolidated set of GRI Sustainability Reporting Standards*" è tenuta a comunicare al GRI l'utilizzo dello Standard mediante invio di una copia del report all'indirizzo standards@globalreporting.org o registrandolo al sito www.globalreporting.org/standards.

Ricordiamo che GRI ha *partnership* strategiche con il programma delle Nazioni Unite per l'ambiente (UNEP), il *Global Compact* delle Nazioni Unite, l'Organizzazione per la Cooperazione Economica e lo Sviluppo (OECD), l'*International Organisation for Standardisation (ISO)* e altri organismi di cooperazione internazionale.

I contenuti del report e il loro livello di approfondimento sono stati definiti considerando:

- **le aspettative e gli interessi degli stakeholder:** il report è indirizzato a tutte le parti interessate dall'attività, è stata quindi effettuata un'analisi preventiva identificando gli *Stakeholder* e i loro interessi al fine di declinare coerentemente la rendicontazione degli indicatori richiesti dal GRI, selezionati in base alla loro attinenza con l'attività del terminal e alla loro capacità informativa verso gli *Stakeholder*;
- **il contesto di sostenibilità e le relazioni tra la sostenibilità e la strategia dell'organizzazione:** nella trattazione degli argomenti TDT ha esposto la propria comprensione di sviluppo sostenibile e le connessioni con la strategia di business, spiegando come contribuisce o mira a contribuire, nel futuro, al miglioramento o al peggioramento delle condizioni, degli sviluppi e dei trend economici, ambientali e sociali, a livello locale, regionale e globale;
- **la materialità degli indicatori e degli argomenti trattati:** per ogni argomento è stata valutata la materialità dello stesso in termini di rilevanza nel processo decisionale degli *Stakeholder* e ricadute sostenibili generate dall'attività in ambito economico, sociale e ambientale;
- **la completezza delle informazioni:** al fine di permettere ai lettori la valutazione delle performance nel periodo di riferimento e dei relativi impatti a livello economico, ambientale e sociale sono state incluse informazioni e dati ulteriori rispetto a quanto richiesto dalle linee guida GRI, riportando le motivazioni in caso di indisponibilità dei dati (cfr. capitolo 4.3 Contenuti standard e indicatori GRI).

4.1 Livello di applicazione degli Standard GRI

“Il presente report è stato redatto in conformità ai GRI Standards: opzione Core, pur mancando lo stakeholder engagement che l'azienda prevede di integrare per l'anno prossimo”.

Per contro TDT ha rendicontato anche alcuni indicatori richiesti dalla “comprehensive option” (c.d. livello omnicomprensivo/globale), al fine di massimizzare il contenuto informativo verso gli stakeholder.

Il periodo di riferimento del presente report di sostenibilità TDT è il 2020 – dal 1 gennaio al 31 dicembre, salvo diversa indicazione – con i dati del biennio precedente per consentire un'analisi di trend su base triennale, così come richiesto dalle linee guida GRI. Il periodo di riferimento del report precedente è il 2019.

I dati sono stati calcolati sulla base delle informazioni ricavate da Sistemi Contabili e dai Sistemi di Gestione; ove i dati siano il frutto di stime sono chiaramente riportate le ipotesi di calcolo. Per quanto riguarda le informazioni di origine esterna è riportata di volta in volta la fonte in nota.

TDT ha deciso di non assoggettare il rapporto di sostenibilità 2020 a verifica da parte di un ente esterno certificatore, ma di procedere alla registrazione o invio del medesimo al GRI, così come previsto dalle linee guida 2016.



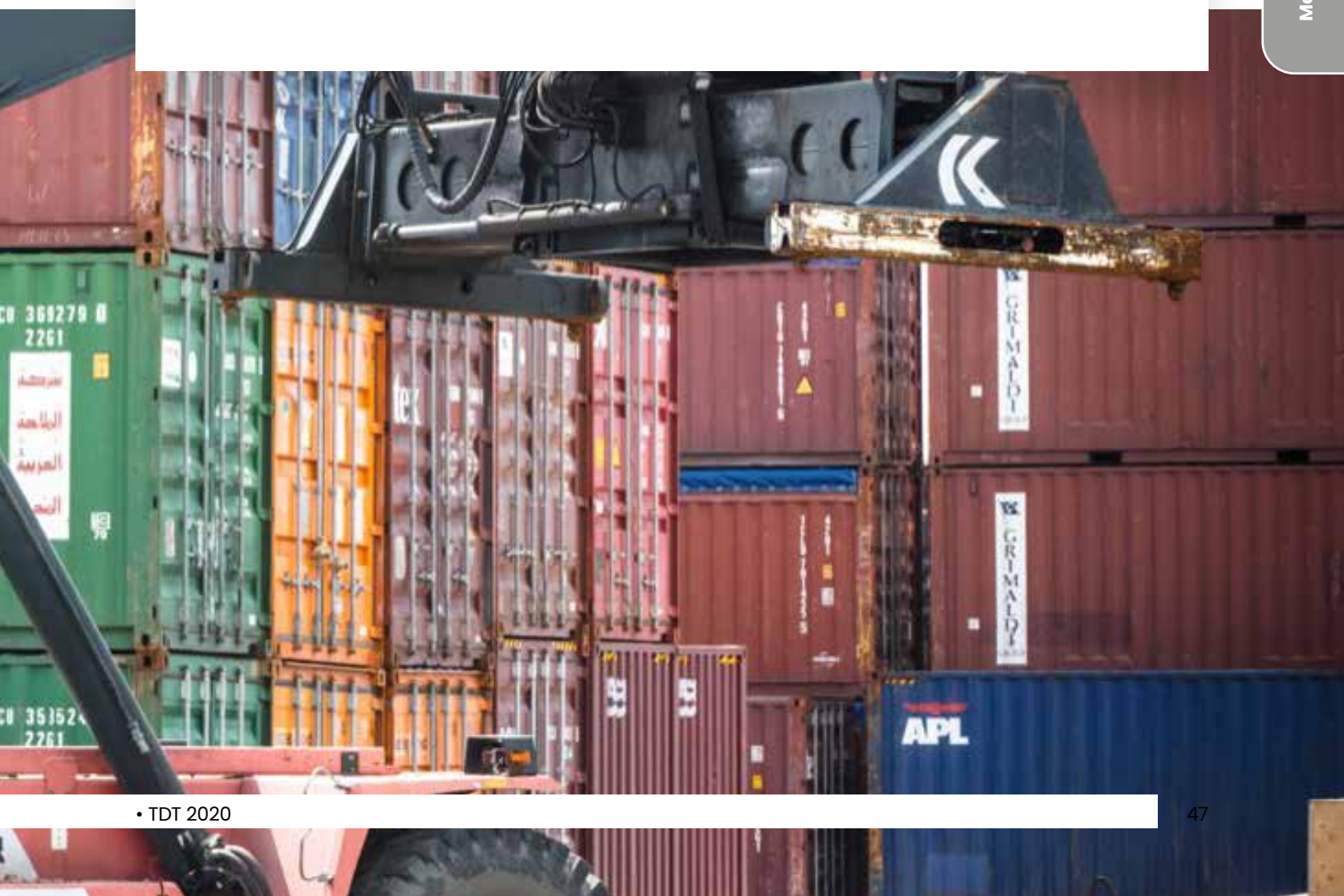
4.2 Struttura

La struttura del report è stata definita con l'obiettivo di rendere agevole la lettura per tutti gli *stakeholder* a cui è indirizzato; i capitoli sono divisi in base alle macro aree di interesse, così come definite nelle linee guida GRI: sostenibilità economica, ambientale e sociale. Inoltre è stato dato risalto alla corrispondenza tra singoli *topic* GRI e relativi SDGs, sulla base del documento "Compass 2016" e del suo aggiornamento risalente a marzo 2020.

Prima dei tre capitoli tematici, viene illustrato l'approccio gestionale della società rispetto alle tre macro aree di responsabilità.

Seguono gli approfondimenti e le informazioni richieste dalle linee guida GRI 2016 che TDT ha ritenuto importante offrire.

Per facilitare la ricerca di informazioni puntuali al cap. 4.3 Contenuti Standard e Indicatori GRI sono elencati tutti gli indicatori GRI e i contenuti generali richiesti dalle Linee Guida GRI 2016 (con modifiche 2018) con indicazioni delle pagine in cui tali argomenti vengono trattati. Nel capitolo successivo vengono poi elencati gli indicatori non applicabili o non materiali con la relativa motivazione.



4.3 Standard, indicatori e motivazioni di non applicabilità

Qui di seguito riportiamo l'indice dei contenuti generali (GRI 102 – *General Disclosures* 2016), il dettaglio degli indicatori che esprimono come TDT presidia ogni argomento materiale (GRI 103 – *Management Approach* 2016) e l'elenco degli indicatori pubblicati relativi ad ogni aspetto materiale individuato (*Topic-Specific Standards Disclosures*, GRI 200 – *Economic*, GRI 300 – *Environmental*; GRI 400 – *Social*).

Al fine di facilitare la lettura e la ricerca degli indicatori di interesse, nella tabella seguente vengono riportati tutti gli indicatori, la loro eventuale trattazione nei vari paragrafi, gli SDG corrispondenti ed eventuali motivazioni di non applicabilità/rendicontazione viene riportato per ogni elemento il codice GRI, con eventuale identificazione dell'area di interesse (e.g. Strategia e Analisi, *Governance*, Economica, Ambientale, etc.) e il paragrafo del report in cui è possibile reperire l'informazione collegata.

Con riferimento ai contenuti generali, la colonna *Core/Comprehensive* evidenzia i punti richiesti dal livello di applicazione *core option*.

Alcuni contenuti non sono stati rendicontati per il 2020 ("NR" in tabella) per le motivazioni indicate, quelli oggetto di variazione rispetto all'anno pregresso (da rendicontato 2019 a non rendicontato nel 2020 e viceversa) sono indicati in grigio assieme alla motivazione.

Tabella 5:
GRI 102 – General Disclosures

TEMA	GRI DISCLOSURES (CODICE E DESCRIZIONE)	CORE/ COMPREHENSIVE	SDG #	PARAGRAFO	MOTIVAZIONE DI NON APPLICABILITÀ
Informativa generale	102 – 1: Nome dell'organizzazione.	Core		2.1	
	102 – 2: Attività, marchi, prodotti, servizi.	Core		2.1	
	102 – 3: Luogo della sede principale.	Core		2.1	
	102 – 4: Luogo delle attività.	Core		2.1	
	102 – 5: Proprietà e forma giuridica.	Core		2.1	
	102 – 6: Mercati serviti.	Core		2.2,2	
	102 – 7: Dimensione dell'organizzazione.	Core		5,5	
	102 – 8: Informazioni sui dipendenti e gli altri lavoratori.	Core	8	5.4, 5.5, 7.1, 7.2	
	102 – 9: Catena di fornitura.	Core		5.5, 7.4	
	102 – 10: Modifiche significative all'organizzazione e alla sua catena di fornitura.	Core		2.1, 5.1, 5.5	

TEMA	GRIDISCLOSURES (CODICE E DESCRIZIONE)	CORE/ COMPREHENSIVE	SDG #	PARAGRAFO	MOTIVAZIONE DINON APPLICABILITÀ
Informativa generale	102 - 11: Principio di precauzione (<i>Risk Management</i>)	Core		3.2.2, 6	
	102 - 12: Iniziative esterne.	Core		5.4, 5.5	
	102 - 13: Adesione ad associazioni.	Core		2.1	
Strategia	102 - 14: Dichiarazione di un alto dirigente (lettera agli <i>Stake- holders</i>)	Core		1, 2.1	
	102 - 15: Impatti chiave, rischi ed opportunità.	Comprehensive		NR	Comprehensive, si è deciso di non rendicontarlo al momento.
Etica & Integrità	102 - 16: Valori, principi, standard e norme di comportamento.	Core	16	2.1, 7.2	
	102 - 17: Meccanismi per avere suggerimenti e consulenze su questioni etiche.	Comprehensive	16	2.1.	
Governance	102 - 18: Struttura della <i>governance</i>	Core		2.1.	
	102 - 19: Delega dell'autorità per i temi ambientali economici e sociali	Comprehensive		2.1.	
	102 - 19: Responsabilità a livello esecutivo per temi economici, ambientali e sociali.	Comprehensive		2.1.	
	102 - 21: Consultazione degli <i>Stakeholder</i> su temi economici, ambientali e sociali.	Comprehensive	16	3.3, 3.5, 7.6	Consultazione parziale: non svolta la STHD engagement
	102 - 22: Composizione del massimo organo di governo e dei suoi comitati.	Comprehensive	5, 16	2.1.	
	102 - 23: Presidente del massimo organo di governo.	Comprehensive	16	2.1.	
	102 - 24: Nomina e selezione del massimo organo di governo.	Comprehensive	5, 16	NR	Comprehensive, si è deciso di non rendicontarlo al momento.
	102 - 25: Conflitti di interessi.	Comprehensive	16	NR	Comprehensive, si è deciso di non rendicontarlo al momento.
	102 - 26: Ruolo del massimo organo di governo nello stabilire finalità, valori e strategie.	Comprehensive		2.1	
	102 - 27: Conoscenza collettiva del massimo organo di governo.	Comprehensive	4	1, 2.1.	

TEMA	GR1 DISCLOSURES (CODICE E DESCRIZIONE)	CORE/ COMPREHENSIVE	SDG #	PARAGRAFO	MOTIVAZIONE DI NON APPLICABILITÀ
Governance	102 - 28: Valutazione della performance del massimo organo di governo.	Comprehensive		NR	Comprehensive, si è deciso di non rendicontarlo al momento.
	102 - 29: Identificazione e gestione degli impatti economici, ambientali e sociali.	Comprehensive	16	2.1	
	102 - 30: Efficacia dei processi di gestione del rischio.	Comprehensive		2.1, 6	
	102 - 31: Riesame dei temi economici, ambientali e sociali.	Comprehensive		2.1	
	102 - 32: Ruolo del massimo organo di governo nel reporting di sostenibilità.	Comprehensive		2.1	
	102 - 33: Comunicazione delle criticità.	Comprehensive		2.1	
	102 - 34: Natura e numero totale delle criticità.	Comprehensive		2.1	Comprehensive, si è deciso di non rendicontarlo al momento.
	102 - 35: Politiche retributive.	Comprehensive		5.4	
	102 - 36: Processo per determinare la retribuzione.	Comprehensive		5.4	
	102 - 37: Coinvolgimento degli <i>Stakeholder</i> nella retribuzione.	Comprehensive	16	5.3, 5.4	
	102 - 38: Tasso della retribuzione totale annua.	Comprehensive		5.4	
	102 - 39: Percentuale di aumento del tasso della retribuzione totale annua.	Comprehensive		5.4	
Coinvolgimento degli <i>stakeholder</i>	102 - 40 Elenco dei gruppi di <i>Stakeholder</i> .	Core		3.2	
	102 - 41 Accordi di contrattazione collettiva.	Core	8	4.4	
	102 - 42 Individuazione e selezione degli <i>stakeholder</i> .	Core		3.2	
	102 - 43 Modalità di coinvolgimento degli <i>stakeholder</i> .	Core		3.2	
	102 - 44 Temi e criticità chiave sollevati.	Core		3.2, 7.6.9	

TEMA	GRIDISCLOSURES (CODICE E DESCRIZIONE)	CORE/ COMPREHENSIVE	SDG #	PARAGRAFO	MOTIVAZIONE DINON APPLICABILITÀ
Pratiche di rendicontazione	102 - 45 Soggetti inclusi nel bilancio consolidato.	Core		5.3	
	102 - 46 Definizione dei contenuti del report e perimetri dei temi.	Core		5.3	
	102 - 47 Elenco dei temi materiali.	Core		3.5, 4,3	
	102 - 48 Revisione delle informazioni.	Core		2.2, 2.2.1	
	102 - 49 Modifiche nella rendicontazione.	Core		3.5	
	102 - 50 Periodo di rendicontazione.	Core		4.1	
	102 - 51 Data del report più recente.	Core		4.1	
	102- 52 Periodicità della rendicontazione.	Core		4.1	
	102- 53 Persone da contattare per domande riguardanti il report.	Core		4.5	
	102- 54 Dichiarazione sulla rendicontazione in conformità ai GRI Standard 2016	Core		4.1, 4.2	
	102- 55 Indice dei contenuti GRI.	Core		4.3, 4.4	
	102- 56 Assurance esterna.	Core		4.1	
Management Approach	103 - 1 Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro.	Core	12, 13, 14, 15	3.1, 3.5	
	103 - 2 La modalità di gestione e le sue componenti.	Core	1, 5, 8, 12, 13, 14, 15, 16	3.1	
	103 - 1 Valutazione delle modalità di gestione.	Core	12, 13, 14, 15	3.1	

Tabella 6
GRI 103 – Management Approach

TEMA	CORE/ COMPREHENSIVE	GRI DISCLOSURE (CODE)	DESCRIZIONE	SDG #	PARAGRAFO	MOTIVAZIONE DI NON APPLICABILITÀ
Approccio manageriale	Core	103 - 1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro.	12, 13, 14, 15	3.1, 3.5	
		103 - 2	La modalità di gestione e le sue componenti.	1, 5, 8, 12, 13, 14, 15, 16	NR	Il sistema di gestione dei reclami esistente è relativo alle sole segnalazioni dei clienti (par 3.1)
		103 - 3	Valutazione delle modalità di gestione.	12, 13, 14, 15	3.1	

Tabella 7
GRI 200 – Economic Topic-specific Standard Disclosures

TEMA	GRI DISCLOSURES (CODICE E DESCRIZIONE)	MATERIALITÀ	SDG #	PARAGRAFO	MOTIVAZIONE DI NON APPLICABILITÀ
Performance economiche	201 - 1: Valore economico direttamente generato e distribuito.	Materiale	2, 5, 7, 8, 9	5.2	
	201 - 2: Implicazioni finanziarie e altri rischi e opportunità dovuti al cambiamento climatico.		13	NR	Non disponiamo di una valutazione in proposito al momento.
	201 - 3: Piani pensionistici a benefici definiti e altri piani di pensionamento.			5.4	
	201 - 4: Assistenza finanziaria ricevuta dal governo.			5.4	
Presenza sul mercato	202 - 1: Rapporti tra il salario standard di un neoassunto per genere e il salario minimo locale.	Materiale	1, 5, 8	5.4	
	202 - 2: Proporzioni di senior manager assunti dalla comunità locale.		8	7.1	
Impatti economici indiretti	203 - 1: Investimenti infrastrutturali e servizi finanziati.	Materiale	2, 5, 7, 9, 11	5.4, 5.5	
	203 - 2: Impatti economici indiretti significativi.		1, 2, 3, 8, 10, 17	5.5	

TEMA	GRI DISCLOSURES (CODICE E DESCRIZIONE)	MATERIALITÀ	SDG #	PARAGRAFO	MOTIVAZIONE DI NON APPLICABILITÀ
Pratiche di approvvigionamento	204 -1: Proporzioni di spesa verso fornitori locali.	Materiale	12	5.5	
Anti-corruzione	205 - 1: Operazioni valutate per i rischi legati alla corruzione.	Materiale	16	2.1	
	205 - 2: Comunicazione e formazione in materia di politiche e procedure anticorruzione.		16	2.1	
	205 - 3: Episodi di corruzione accertati e azioni intraprese.		16	2.1	
Comportamento anti-concorrenziale	206 -1: Azioni legali per comportamento anticoncorrenziale, antitrust e pratiche monopolistiche.	Materiale	16	2.1	
Imposte	207-1: Approccio alla tassazione.	Materiale	1, 10, 17	3.2.1, 5	
	207-2: <i>Tax governance</i> , controllo e gestione del rischio.		1, 10, 17	5	
	207-3: Coinvolgimento degli <i>stakeholder</i> e gestione di problematiche relative alla tassazione.		1, 10, 17	5	
	207-4: Rendicontazione per paese.		1, 10, 17	NR	Non applicabile: TDT non ha sedi o attività in paesi terzi.

Tabella 8

GRI 300 – Environmental Topic-specific Standard Disclosures

TEMA	GRI DISCLOSURES (CODICE E DESCRIZIONE)	MATERIALITÀ	SDG #	PARAGRAFO	MOTIVAZIONE DI NON APPLICABILITÀ
Materiali	301 - 1: Materiali utilizzati per peso e volume.	Non Materiale	8, 12	6.1.1.1	
	301 - 2: Percentuale di materiali riciclati utilizzati per produrre i prodotti e i servizi primari dell'organizzazione		8, 12	6.1.1.1	
	301 - 3: Prodotti recuperati o rigenerati e relativi materiali di imballaggio.		8, 12	NR	Il terminal non utilizza prodotti di questo tipo

TEMA	GRIDISCLOSURES (CODICE E DESCRIZIONE)	MATERIALITÀ	SDG #	PARAGRAFO	MOTIVAZIONE DI NON APPLICABILITÀ
Energia	302 - 1: Energia consumata all'interno dell'organizzazione.	Materiale	7, 8, 12, 13	6.1.1.2	
	302 - 2: Consumo di energia all'esterno dell'organizzazione.		7, 8, 12, 13	6.2	
	302 - 3: Intensità energetica.		7, 8, 12, 13	6.1.1.2	
	302 - 4: Riduzione del consumo di energia.		7, 8, 12, 13	6.3	
	302 - 5: Riduzione del fabbisogno energetico di prodotti e servizi.		7, 8, 12, 13	6.3	
Acqua e scarichi idrici	303 - 1: Interazione con l'acqua come risorsa condivisa.	Non Materiale	6, 12	6.1.1.3	
	303 - 2: Gestione degli impatti correlati allo scarico di acqua.		6	6.1.1.3	
	303 - 3: Prelievo idrico.		6	NR	non vi è prelievo idrico, solo fornitura da condotta comunale
	303 - 4: Scarico di acqua.		6	6.1.1.3	
	303 - 5: Consumo di acqua.		6	6.1.1.3	
Biodiversità	304 - 1: Siti operativi di proprietà, detenuti in locazione, gestiti in (o adiacenti ad) aree protette e aree a elevato valore di biodiversità esterne alle aree protette.	Non Materiale	6, 14, 15	NR	Il terminal non è presente in aree di questo tipo
	304 - 2: Impatti significativi di attività, prodotti e servizi sulla biodiversità.		6, 14, 15	NR	Il terminal non è presente in aree di questo tipo
	304 - 3: Habitat protetti o ripristinati.		6, 14, 15	NR	Il terminal non è presente in aree di questo tipo
	304 - 4: Specie elencate nella "Red List" dello IUCN e negli elenchi nazionali che trovano il proprio <i>habitat</i> nelle aree di operatività dell'organizzazione.		6, 14, 15	NR	Il terminal non è presente in aree di questo tipo

TEMA	GRIDISCLOSURES (CODICE E DESCRIZIONE)	MATERIALITÀ	SDG #	PARAGRAFO	MOTIVAZIONE DI NON APPLICABILITÀ
Emissioni	305 - 1: Emissioni dirette di <i>greenhouse gas</i> (GHG - Scope 1).	Materiale	3, 12, 13, 14, 15	6.1.6.1	
	305 - 2: Emissioni indirette di <i>greenhouse gas</i> da consumi energetici (GHG - Scope 2).		3, 12, 13, 14, 15	6.1.6.1	
	305 - 3: Altre emissioni indirette di <i>greenhouse gas</i> (GHG - Scope 3).		3, 12, 13, 14, 15	6.1.6.1	
	305 - 4: Intensità delle emissioni di <i>greenhouse gas</i> (GHG).		13, 14, 15	6.1.6.1	
	305 - 5: Riduzione delle emissioni di <i>greenhouse gas</i> (GHG).		13, 14, 15	6.1.6.1	
	305 - 6: Emissioni di sostanze dannose per l'ozono (ODS - <i>Ozone-Depleting Substances</i>).		3, 12, 13	6.1.6.1	
	305 - 7: Ossidi di azoto (Nox), ossidi di zolfo (Sox) e altre emissioni significative.		3, 12, 13, 14, 15	6.1.6.1	
Scarichi idrici e rifiuti	306 - 1: Scarico idrico per qualità e destinazione.	Materiale	3, 6, 12, 14	6.1.2	
	306 - 2: Rifiuti per tipo e metodo di smaltimento.		3, 6, 12	6.1.3	
	306 - 3: Sversamenti significativi.		3, 6, 12, 14, 15	6.1.4.1	
	306 - 4: Trasporto di rifiuti pericolosi.		3, 6, 12	6.1.3	
	306 - 5: Bacini idrici interessati da scarichi idrici e/o ruscellamento.		6, 15	NR	Non ci sono bacini idrici interessati da scarichi.
Conformità ambientale	307 - 1: Non conformità con leggi e normative in materia ambientale.	Materiale	16	6.5	
Valutazione ambientale dei fornitori	308 - 1: Nuovi fornitori che sono stati valutati utilizzando criteri ambientali.	Materiale		6.4	
	308 - 2: Impatti ambientali negativi nella catena di fornitura e azioni intraprese.			7.4	

Tabella 9
GRI 400 – Social Topic-specific Standard Disclosures

TEMA	INDICATORI GRI (CODICE E DESCRIZIONE)	MATERIALITÀ	SDG #	PARAGRAFO	MOTIVAZIONE DI NON APPLICABILITÀ
Occupazione	401 – 1: Nuove assunzioni e <i>turn-over</i> .	Materiale	5, 8, 10	7.1	
	401 – 2: <i>Benefit</i> previsti per i dipendenti a tempo pieno, ma non per i dipendenti part-time o con contratto a tempo determinato.		3, 5, 8	5.3	
	401 – 3: Congedo parentale.		5, 8	7.1	
Relazioni tra lavoratori e management	402 – 1: Periodo minimo di preavviso per cambiamenti operativi.	Materiale	8	5.4	
Salute e Sicurezza sul lavoro	403 – 1: Sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro.	Materiale	3, 8, 16	7.6.1, 7.6.8	
	403 – 2: Identificazione dei pericoli, valutazione dei rischi e indagini sugli incidenti.		8	7.6.2	
	403 – 3: Servizi di medicina del lavoro.		8	7.6.3	
	403 – 4: Partecipazione e consultazione dei lavoratori e comunicazione in materia di salute e sicurezza sul lavoro.		8, 16	7.6.10	
	403 – 5: Formazione dei lavoratori in materia di salute e sicurezza sul lavoro.		8	7.6.5	
	403 – 6: Promozione della salute dei lavoratori.		3	5.4, 7.6.4	
	403 – 7: Prevenzione e mitigazione degli impatti in materia di salute e sicurezza sul lavoro all'interno delle relazioni commerciali.		8	7.6.6	
	403 – 8: Lavoratori coperti da un sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro.		8	7.6.1	
	403 – 9: Infortuni sul lavoro.		3, 8, 16	7.6.7	
	403 – 10: Malattie professionali.		3, 8, 16	7.6.8	

TEMA	INDICATORI GRI (CODICE E DESCRIZIONE)	MATERIALITÀ	SDG #	PARAGRAFO	MOTIVAZIONE DI NON APPLICABILITÀ
Formazione ed istruzione	404 - 1: Ore medie di formazione annua per dipendente.	Materiale	4, 5, 8	7.3	
	404 - 2: Programmi di aggiornamento delle competenze dei dipendenti e programmi di assistenza alla transizione.		8	7.3	
	404 - 3: Percentuale di dipendenti che ricevono una valutazione periodica delle performance e dello sviluppo professionale.		5, 8	7.3	
Diversità e pari opportunità	405 - 1: Diversità negli organi di governo e tra i dipendenti.	Materiale	5, 8, 10	2.1.2; 7.1	
	405 - 2: Rapporto dello stipendio base e retribuzione delle donne rispetto agli uomini.		5, 8, 10	5.4	
Non-discriminazione	406 - 1: Episodi di discriminazione e misure correttive adottate.	Materiale	5, 8, 16	NR	non vi è un sistema di registrazione e segnalazione dei casi, tranne in caso di cause legali
Libertà di associazione e contrattazione collettiva	407 - 1: Attività e fornitori in cui il diritto alla libertà di associazione e contrattazione collettiva può essere a rischio.	Materiale	8	NR	valutazione non effettuata
Lavoro minorile	408 - 1: Attività e fornitori a rischio significativo di episodi di lavoro minorile.	Materiale	8, 16	NR	valutazione non effettuata
Lavoro forzato o obbligatorio	409 - 1: Attività e fornitori a rischio significativo di episodi di lavoro forzato o obbligatorio.	Materiale	8	NR	valutazione non effettuata
Formazione del personale addetto alla Security	410 - 1: Personale addetto alla sicurezza formato sulle politiche o procedure riguardanti i diritti umani.	Materiale	16	7.3	
Diritti dei popoli indigeni	411 - 1: Episodi di violazione dei diritti dei popoli indigeni.	Non Materiale	8-10-16	NR	valutazione non effettuata
Valutazione del rispetto dei diritti umani	412 - 1: Attività che sono state oggetto di verifiche in merito al rispetto dei diritti umani o valutazioni d'impatto.	Non Materiale	8-10-16	NR	valutazione non effettuata
	412 - 2: Formazione dei dipendenti sulle politiche o le procedure sui diritti umani.		8-10-16	NR	formazione non effettuata
	412 - 3: Accordi di investimento e contratti significativi che includono clausole relative ai diritti umani o che sono stati sottoposti a una valutazione in materia di diritti umani.		8-10-16	NR	non presenti

TEMA	INDICATORI GRI (CODICE E DESCRIZIONE)	MATERIALITÀ	SDG #	PARAGRAFO	MOTIVAZIONE DI NON APPLICABILITÀ
Comunità locali	413 - 1: Attività che prevedono il coinvolgimento delle comunità locale, valutazioni d'impatto e programmi di sviluppo.	Materiale	11	NR	non presenti
	413 - 2: Attività con impatti negativi, potenziali e attuali significativi sulle comunità locali.		1, 2, 11	NR	valutazione non effettuata
Valutazione sociale dei fornitori	414 - 1: Nuovi fornitori che sono stati sottoposti a valutazione attraverso l'utilizzo di criteri sociali.	Materiale	5, 8, 16	7.4	
	414 - 2: Impatti sociali negativi sulla catena di fornitura e azioni intraprese.		5, 8, 16	7.4	
Politica pubblica	415 - 1: Contributi politici.	Non Materiale	16	NR	non vi sono contributi politici
Salute e Sicurezza dei Clienti	416 - 1: Valutazione degli impatti sulla salute e sulla sicurezza per categorie di prodotto e servizi.	Materiale	16	7.6.1	
	416 - 2: Episodi di non conformità riguardanti impatti sulla salute e sulla sicurezza di prodotti e servizi.		16	7.6.9	
Marketing ed etichettatura	417 - 1: Requisiti in materia di informazione ed etichettatura di prodotti e servizi.	Non Materiale	12, 16	NR	Non applicabile per il tipo di servizio fornito dal terminal
	417 - 2: Episodi di non conformità in materia di informazione ed etichettatura di prodotti e servizi.		16	NR	Non applicabile per il tipo di servizio fornito dal terminal
	417 - 3: Casi di non conformità riguardanti comunicazioni di <i>marketing</i> .		16	NR	Non vi sono casi ad oggi
Privacy dei Clienti	418 - 1: Denunce comprovate riguardanti le violazioni della <i>privacy</i> dei clienti e perdita di dati dei clienti.	Materiale	16	7.5	
Conformità socio-economica	419 - 1: Non conformità con leggi e normative in materia sociale ed economica.	Materiale	16	7.6.9	

4.4 Funzioni responsabili

Si ringraziano, per l'impegno profuso nella redazione del presente report, tutti i componenti del Gruppo di Lavoro Sostenibilità TDT:

Marzuoli Vittorio - *HSEQ*

Tommasi Federica - *Ambiente, Sostenibilità, Energy management*

Referendario Andrea - *Qualità e Anticorruzione*

Ranieri Fabio - *Safety*

Del Greco Valentina - *Pianificazione e Controllo*

Maconi Adriana - *Risorse Umane*

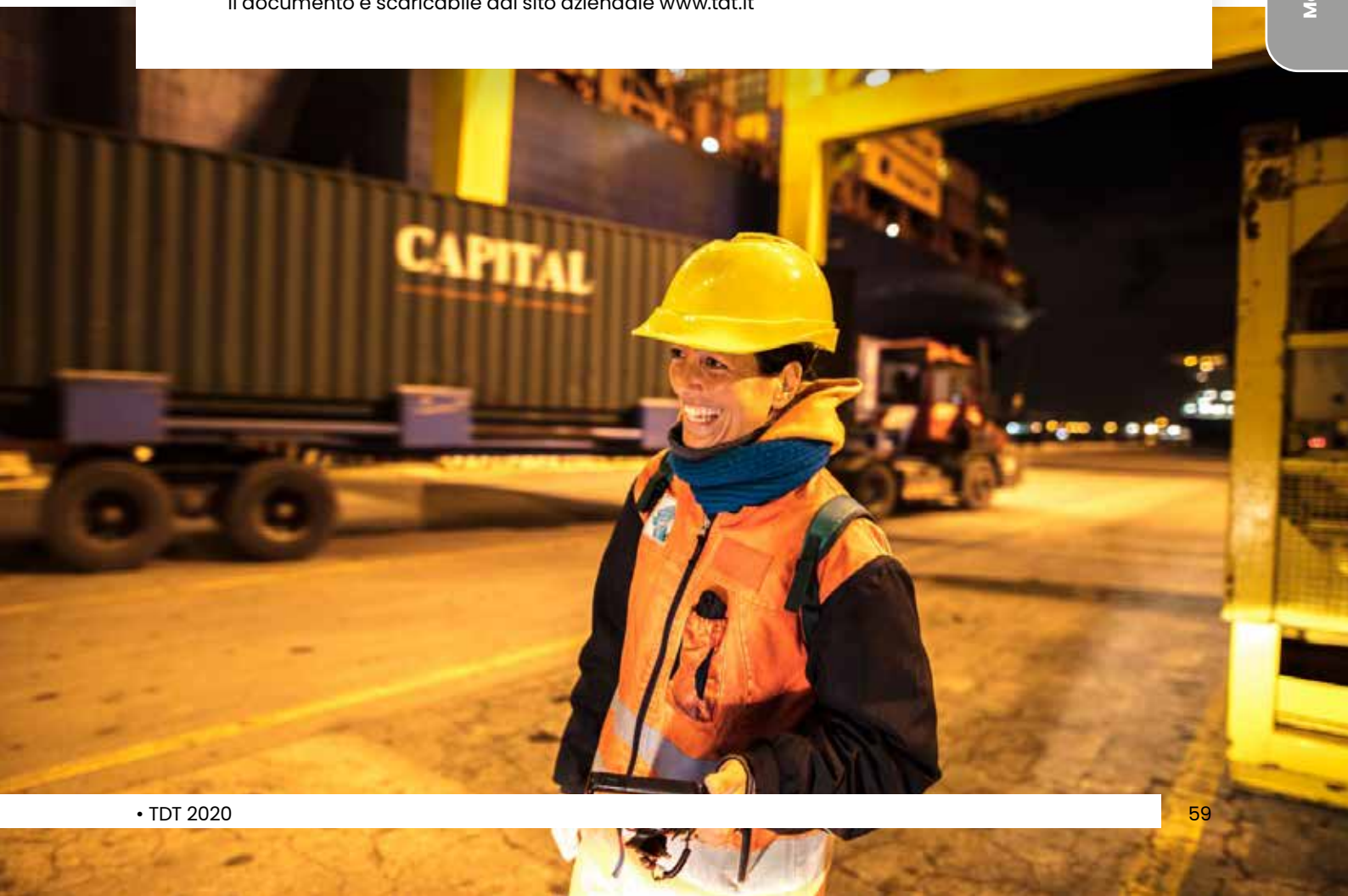
Piagneri Eleonora - *Customer Service*

Mannori Nicola - *Security*

Per informazioni, commenti, richieste o osservazioni sui contenuti del report di sostenibilità 2020 TDT potete scrivere alle funzioni preposte inviando una lettera o e-mail ai seguenti contatti:

- sostenibilità@tdt.it
- Terminal Darsena Toscana S.r.l. a socio unico, Via Mogadiscio 23, Darsena Toscana Porto di Livorno, 57123 – Livorno

Il documento è scaricabile dal sito aziendale www.tdt.it







5.

La sostenibilità economica

La struttura patrimoniale di TDT e la sua salute economica sono essenziali per la sostenibilità: le aziende nascono per creare profitto e non può esserci sviluppo sostenibile senza creazione di valore e solidità economica.

A questo proposito è utile evidenziare che, in data 4 dicembre 2017, TDT ha aderito al consolidato fiscale nazionale ai sensi degli artt. 117/129 del Testo Unico delle Imposte sul Reddito (T.U.I.R.) con la controllante Gruppo Investimenti Portuali S.p.A., che funge da società consolidante e determina un'unica base imponibile per il gruppo di società aderenti al consolidato fiscale nazionale e che beneficia in tal modo della possibilità di compensare redditi imponibili con perdite fiscali in un'unica dichiarazione. Ciascuna società aderente al consolidato fiscale nazionale trasferisce alla società consolidante il reddito fiscale (reddito imponibile o perdita fiscale). Gruppo Investimenti Portuali S.p.A. rileva un credito nei confronti delle società che apportano redditi imponibili, pari all'IRES da versare. Per contro, nei confronti delle società che apportano perdite fiscali Gruppo Investimenti Portuali S.p.A. iscrive un debito pari all'IRES sulla parte di perdita effettivamente compensata a livello di gruppo.

Il gruppo di società aderenti al consolidato fiscale è costituito dalle seguenti società aventi sede solo in Italia:

- SE.BE.R. S.r.l. con sede legale a Genova (GE), Calata Sanità Palazzina, Uffici, 16126
- Terminal Darsena Toscana S.r.l. (TDT) con sede legale a Livorno (LI), Via Mogadiscio 23, Darsena Toscana sponda Ovest, 57123.

Le imposte correnti includono tutte le imposte calcolate sul reddito imponibile della società applicando le aliquote fiscali vigenti alla data di riferimento del bilancio. Le imposte sul reddito corrente e le imposte differite sono contabilizzate nel conto economico, ad eccezione delle imposte che derivano da transazioni imputate direttamente a patrimonio netto o da aggregazioni aziendali.

Le attività e le passività fiscali differite sono determinate con le aliquote fiscali stabilite dalla normativa fiscale in vigore alla data di chiusura del bilancio. Le imposte differite sono stanziare secondo il metodo dello stanziamento globale della passività applicato sulle differenze temporanee alla data di bilancio tra il valore fiscale di attività e passività e il valore contabile al quale sono iscritte a bilancio. Le imposte differite attive sulle perdite fiscali e crediti di imposta non utilizzati riportabili a nuovo, nonché sulle differenze temporanee deducibili, sono riconosciute nella misura

in cui è probabile che sia disponibile un reddito imponibile futuro tale da permettere il realizzo di tali imposte differite attive. L'attività fiscale differita viene rivista in data di chiusura di bilancio e ridotta nella misura in cui non è più probabile che sia realizzabile un reddito imponibile sufficiente per consentire che sia recuperata in tutto o in parte l'attività iscritta.

A maggior risalto di quanto sopra, questa parte mette in evidenza l'andamento economico di TDT, fornendo i principali dati patrimoniali ed economici del bilancio degli esercizi 2018, 2019 e 2020.

5.1 Lo stato patrimoniale

Tabella 10:
Stato Patrimoniale

STATO PATRIMONIALE (€/'000)	2018	2019	2020
ATTIVO			
Capitale fisso	€ 16.190	€ 14.996	€ 13.379
Immobilizzazioni Immateriali	€ 5.199	€ 5.533	€ 4.417
Immobilizzazioni Materiali	€ 10.927	€ 9.369	€ 8.880
Immobilizzazioni Finanziarie	€ 64	€ 94	€ 82
Capitale circolante	€ 15.820	€ 15.239	€ 14.733
Magazzino	€ 697	€ 753	€ 738
Liquidità differite	€ 11.957	€ 11.032	€ 12.230
Liquidità immediate	€ 3.166	€ 3.454	€ 1.765
TOTALE Impieghi	€ 32.010	€ 30.235	€ 28.112
PASSIVO			
Capitale netto	€ 10.608	€ 10.644	€ 13.959
Passivo consolidato	€ 4.480	€ 3.326	€ 5.744
Passivo corrente	€ 15.485	€ 12.950	€ 9.276
TOTALE Fonti	€ 30.573	€ 26.920	€ 28.979
RISULTATO D'ESERCIZIO	€ 1.437	€ 3.315	-€ 867

5.2 I risultati di gestione

Nel corso dell'anno la Società ha continuato a svolgere l'attività principale di imbarco e sbarco contenitori all'interno dell'area portuale in concessione nel porto di Livorno, fronteggiando gli effetti economici negativi dovuti alla pandemia mondiale Covid-19. In termini numerici si è registrata una riduzione del traffico movimentato pari al 16,4% ascrivibile alla pandemia con particolare riferimento al mercato USA, che oggi rappresenta il primario mercato di riferimento per la Società.

La riduzione dei traffici ha portato ad una razionalizzazione degli stessi in termini di internalizzazione di alcuni segmenti/cicli operativi.

In termini di composizione del traffico movimentato non si registrano sensibili variazioni rispetto all'anno precedente; si conferma infatti anche per il 2020 l'aumento della percentuale di trasbordo sul volume totale a discapito della percentuale di pieni/vuoti.

Tabella 11:

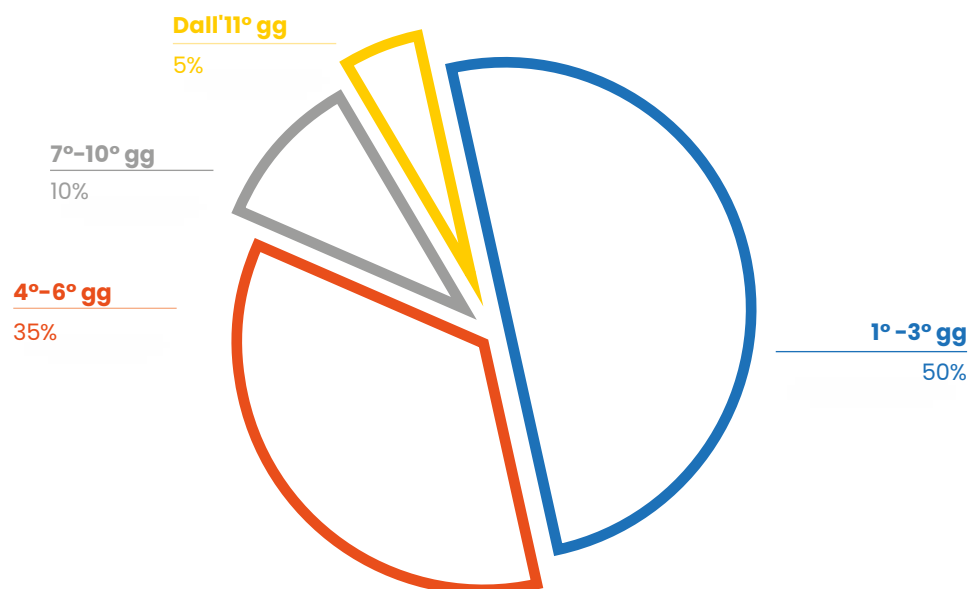
Conto economico

CONTO ECONOMICO (€/'000)	2018	2019	2020
Ricavi Operativi	€ 48.361	€ 49.539	€ 38.787
- Costi operativi esterni	-€ 23.473	-€ 22.414	-€ 19.065
= Valore Aggiunto	€ 24.888	€ 27.125	€ 19.722
- Costo del lavoro	-€ 19.998	-€ 19.658	-€ 18.000
=Margine Operativo Lordo	€ 4.890	€ 7.467	€ 1.722
- Ammortamenti e perdite di valore (compreso accant.to rischi)	-€ 3.134	-€ 3.117	-€ 2.623
=Reddito Operativo	€ 1.756	€ 4.351	-€ 900
+/- Saldo attiv. finanz.	-€ 150	-€ 171	-€ 137
+/- Saldo attiv. access.			
+/- Saldo attiv. straordinarie	€ 25	-€ 13	€ 76
- Imposte	-€ 194	-€ 852	€ 94
=Residuo economico	€ 1.437	€ 3.315	-€ 867

Tabella 12:
Volumi di traffico

TERMINAL IN NUMERI	2018	2019	2020
Navi approdate	669	601	538
Totale movimenti (sb/imb/tsb)	318.886	349.275	291.872
TEU (sb/imb/tsb)	502.108	560.339	469.498
Camion serviti	155.095	124.994	135.836
Turnaround time medio dei camion cntr pieni(minuti)	36	25	23
TEU scaricati/ricaricati da treno	69.033	55.598	39.800
Dwell time contenitori in importazione	4,8	5,3	4,5

Grafico 3:
Giacenza contenitori import pieni al 31/12/2020



5.3 Valore economico diretto generato e distribuito

La riclassificazione del valore economico generato e distribuito di seguito riportata mette in evidenza l'effetto economico che l'attività di TDT ha prodotto sulle principali categorie di Stakeholder, ovvero:

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

Tabella 13:

Distribuzione del valore aggiunto agli Stakeholder

DISTRIBUZIONE DEL VALORE AGGIUNTO AGLI STAKEHOLDER (€)	2018	2019	2020
Valore economico generato	48.843.880,00 €	49.953.850,00 €	39.535.956,79 €
Ricavi	48.831.796,00 €	49.952.165,00 €	39.535.213,04 €
Proventi (finanziari e straordinari)	12.084,00 €	1.685,00 €	743,75 €
Valore economico distribuito	43.359.160,00 €	42.704.523,00 €	36.961.199,93 €
<i>Costi operativi</i>	24.561.672,00 €	23.603.866,00 €	20.377.590,41 €
Remunerazione dei dipendenti	18.380.910,00 €	18.081.173,00 €	16.499.026,16 €
<i>Remunerazione dei finanziatori</i>	93.097,00 €	100.981,00 €	59.018,46 €
Remunerazione della Pubblica Amministrazione	194.453,00 €	851.901,00 €	-94.140,55 €
Remunerazione della comunità locale	129.028,00 €	66.602,00 €	119.705,45 €
Valore economico trattenuto in Azienda	5.484.720,00 €	7.249.327,00 €	2.574.756,86 €
Ammortamenti e svalutazione	3.124.451,00 €	3.025.873,00 €	2.582.096,11 €
Accantonamenti e riserve	2.360.269,00 €	4.223.454,00 €	-7.339,25 €

5.4 La remunerazione e gli incentivi

Tutti i lavoratori sono inquadrati nel rispetto dei contratti collettivi nazionali di lavoro applicati in Azienda.

Per i dipendenti aventi qualifica di "quadri", "impiegati", "operai" (circa il 98%) si fa riferimento al CCNL dei lavoratori dei porti; per i "dirigenti" (2%) trova applicazione il CCNL per i dirigenti di aziende industriali.

Alcune risorse con compiti di responsabilità hanno inoltre una componente della retribuzione denominata "superminimo ad personam", che viene riconosciuta dall'Azienda in base a valutazioni di ordine meritocratico e al raggiungimento di obiettivi individuali.

La contrattazione integrativa (o di secondo livello), in particolare, assume un ruolo importante nel determinare la remunerazione complessiva. Integrando il contratto collettivo nazionale di lavoro ed essa si pone il duplice obiettivo di creare efficienza organizzativa per l'azienda, da un lato, e di portare retribuzione aggiuntiva ai lavoratori, dall'altro.

Partendo dai suddetti presupposti il vigente contratto integrativo aziendale in TDT si incentra, prevalentemente, su istituti a supporto della produttività, incentivando la maggior flessibilità delle risorse umane.

Nella tabella sottostante si riporta il tasso di assenteismo effettivo dell'ultimo triennio.

Tabella 14:

Tasso di assenteismo effettivo

LAVORATORI DIPENDENTI	2018	2019	2020
Tasso di assenteismo effettivo (Absentee Rate) [%]	6,13	7,22	6,10

In questo senso si conferma che l'obiettivo per gli anni a venire resta quello di consolidare il target raggiunto sia in termini di assenteismo effettivo che di andamento infortunistico.

Nei casi previsti, inoltre, è riconosciuta al dipendente, l'indennità sostitutiva di preavviso.

La composizione e la movimentazione del TFR e degli altri fondi del personale al 31 dicembre 2020 è dettagliata di seguito:

Tabella 15:

Benefici dovuti al momento della cessazione del rapporto di lavoro

BENEFICI DA CESSAZIONE RAPPORTO (€)	2018	2019	2020
Trattamento di fine rapporto	923.716	908.775	829.690
Altro (indennità sostitutive, IMA, ecc.)	-	-	-

Per quanto concerne la copertura degli **oneri pensionistici**, non esistono piani aziendali a benefici definiti, né l'azienda propone ai loro dipendenti specifiche coperture pensionistiche integrative, oltre a quelle previste dai contratti collettivi nazionali di riferimento.

Dal 2005 per quadri, impiegati ed operai esiste il Fondo Previdenziale Priamo a cui tutti i dipendenti possono aderire facendovi confluire il trattamento di fine rapporto maturato con una contribuzione aggiuntiva paritetica dipendente-azienda dell'1% degli elementi retributivi validi al calcolo del TFR.

Oltre ai piani pensionistici di legge garantiti dal versamento dei contributi obbligatori INPS, ai dipendenti è riconosciuto, al momento della cessazione del rapporto di lavoro, il trattamento di fine rapporto per coloro che non hanno aderito alla previdenza integrativa, mentre per coloro che hanno aderito alla previdenza integrativa, hanno la possibilità di ricevere dal Fondo Priamo e per i Dirigenti dal Fondo Previdai una rendita vitalizia e/o riscatto della posizione previdenziale maturata.

Altri dati di dettaglio sono riportati nelle successive tabelle:

Tabella 16:

Rapporto della retribuzione di fatto delle donne rispetto a quello degli uomini divisa per livello retributivo

LIVELLO	2018	2019	2020
1	-4,3%	-5,9%	-2,2%
2	2,8%	3,6%	3,7%
3	1,6%	1,3%	1,5%
4	-0,5%	-0,1%	-0,1%
5	0,2%	-2,4%	-2,4%

I livelli di "dirigenti" e "quadri" non sono indicati in quanto non vi sono donne in tali livelli.

Tabella 17:

Rapporto tra la retribuzione del più pagato e la media delle retribuzioni

2018	2019	2020
1,9	2,0	2,1

Tabella 18:

Rapporto tra la variazione della retribuzione del più pagato e la variazione della media delle retribuzioni

	2018	2019	2020
Variazione più pagato	-4,6%	1,3%	-0,8%
Variazione Retribuzione Media	-1,3%	-0,1%	-7,3%
Differenza	-3,3%	1,5%	6,5%

Da segnalare che nel 2020 è stata utilizzata la cassa integrazione Covid-19, pertanto le retribuzioni sono risultate inferiori agli altri anni: questo non per il più pagato, che non è stato incluso nella rotazione della cigo.

5.5 Distribuzione del valore – Impatti economici

L'impatto economico di TDT non si esaurisce con la produzione e distribuzione di valore aggiunto; l'obiettivo non è, infatti, solo quello di produrre utili, ma anche quello di creare opportunità di lavoro e crescita economica per la comunità locale.

Nel 2020 vi sono stati **investimenti** e interventi volti a migliorare la produttività e ad innalzare i livelli di sicurezza all'interno del terminal, migliorando le condizioni di lavoro del personale.

Gli investimenti in infrastrutture hanno riguardato:

- **proiettori led sulle gru di banchina**, con conseguenti riduzioni sul consumo dell'energia elettrica;
- **nuova Server farm**: è stato implementato un *Disaster Recovery* che permette la resilienza dei servizi *Business Core*, ovvero la continuità dei servizi aziendali anche in caso di gravi emergenze che ne intacchino la regolare attività;
- **implementazione OCR**: avviata la commessa che permetterà l'automazione nella rilevazione dei dati relativi a contenitore e navetta (n° contenitore, sigillo, posizione, ...) in sostituzione del *checker*. Ciò porterà due vantaggi: maggior sicurezza nell'esecuzione del lavoro (il *checker* sarà più presente sotto al mezzo durante la manovra di movimentazione contenitore) e ottimizzazione dei tempi dei cicli produttivi. Tale modifica verrà testata su due gru nei primi mesi dell'anno 2021 per poi riguardare tutte le gru di banchina entro fine giugno 2021.

Gli investimenti in attività formative si svolgono in occasione di necessità di aggiornamento e/o di occasioni formative finanziate, al fine di creare valore per le persone attraverso l'accrecimento e la diversificazione delle competenze (*employability*) e per l'azienda attraverso la crescita delle proprie risorse.

Il dettaglio degli investimenti nell'ultimo triennio è riportato nella tabella seguente, nella quale è esclusa tutta la formazione finanziata, ma svolta non a titolarità delle stesse società (è quindi presente nelle ore di formazione effettuata, ma non nella parte "investimenti in formazione").

Tabella 19:
Investimenti in formazione finanziata e non finanziata

INVESTIMENTI IN FORMAZIONE (€)	2018	2019	2020
FORMAZIONE FINANZIATA	44.488	28.550	38.871
Di cui:			
- Fondi privati	44.488	28.550	38.871
- Fondi pubblici	0	0	0
FORMAZIONE NON FINANZIATA	22.938	10.511	9.512
TOTALE FORMAZIONE	67.426	39.061	48.384

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

Tabella 20:
Costi per tipologia di formazione

COSTI PER TIPOLOGIA DI FORMAZIONE (€)	2018	2019	2020
Formazione manageriale	30.742	13.383	2.546
Formazione sulla sicurezza	7.334	9.620	17.239
Aggiornamento professionale	29.350	16.058	34.323
TOTALE	67.426	39.061	54.108
FORMAZIONE NON FINANZIATA	22.938	10.511	9.512
TOTALE FORMAZIONE	67.426	39.061	48.384

Oltre che dei propri dipendenti, TDT si avvale delle prestazioni della Agenzia del Lavoro Portuale di Livorno che rappresenta l'unico soggetto che può fornire manodopera, autorizzato ex art. 17 legge 84/94.

Le professionalità principalmente fornite a TDT dall'Agenzia del Lavoro Portuale riguardano il pool operativo: addetti alla guida dei mezzi di sollevamento e movimentazione a piazzale e operatori *general cargo*.

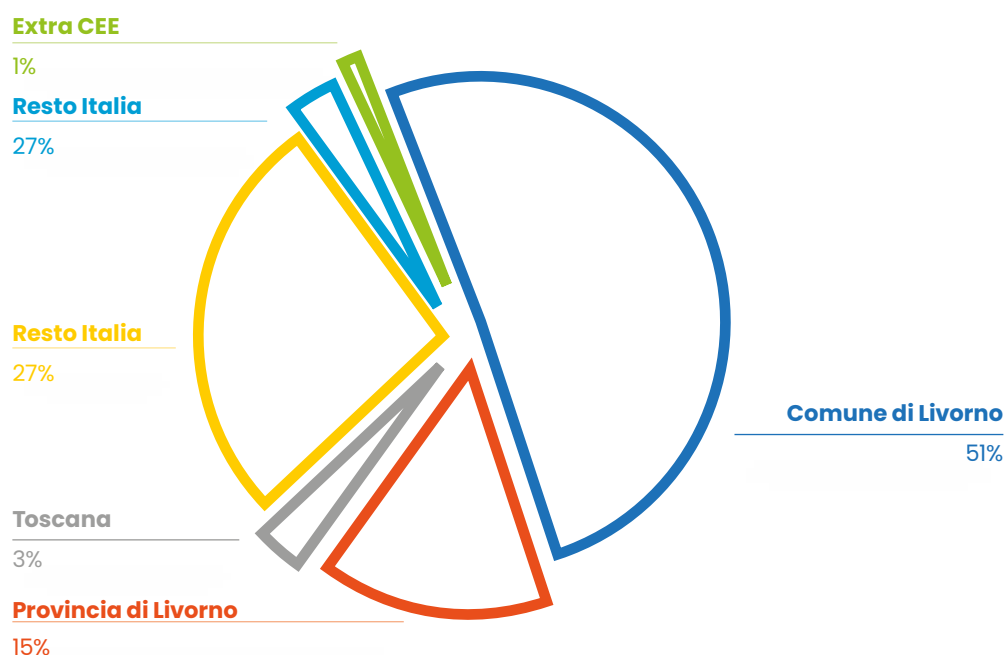
Per quanto concerne gli **approvvigionamenti**, nel 2020 la spesa per servizi e materiali di consumo è stata di 18,63 milioni di euro. L'analisi per area geografica di provenienza evidenzia una netta prevalenza dei fornitori localizzati sul territorio italiano (oltre il 96% sul totale degli acquisti effettuati).

Di seguito è riportato il dettaglio delle quote percentuali di spesa sul totale degli acquisti effettuati nel 2020.

Tabella 21:
Ripartizione spese per approvvigionamenti

COSTI PER TIPOLOGIA DI FORMAZIONE (€)	2019		2020	
	IMPORTI (€)	%	IMPORTI (€)	%
Italia	22.368.902 €	98,8%	17.986.747 €	96,6%
CEE	110.387 €	0,5%	484.951 €	2,6%
Extra CEE	156.297 €	0,7%	154.892 €	0,8%
TOTALE	22.635.586 €	100,0%	18.626.590 €	100,0%

A testimonianza del forte radicamento nel territorio, il grafico mette in evidenza come gli acquisti presso fornitori localizzati nelle province di Livorno rappresentino il 68,5% delle forniture effettuate in Italia, per un valore pari a € 12.313.701.

Grafico 4:**Valore forniture per area geografica TDT**

Il forte legame di TDT con il territorio e la vicinanza ai cittadini si rispecchiano poi anche nelle scelte di sostegno nei confronti di realtà non profit operanti nei contesti locali.

La tabella seguente riporta il dettaglio degli importi investiti nel triennio.

Tabella 22:**Sponsorizzazioni e liberalità TDT**

SPONSORIZZAZIONI E LIBERALITÀ TDT (€)	2018	2019	2020
Il Porto dei Piccoli ONLUS	8.080 €	5.000 €	-
Coppa Barontini	3.000 €	3.000 €	-
Associazioni sportive varie	550 €	605 €	305 €
Associazione Cure Palliative Livorno	-	20.000 €	20.000 €
Nautica Venezia	6.100 €	6.100 €	-
Gare remiere Livornesi	3.044 €	1.293 €	-
CRAL TDT	6.000 €	2.000 €	-
Altre liberalità	1.757 €	2.396 €	3.000 €
TOTALE	28.531 €	40.394 €	23.305 €

Altre iniziative cui TDT ha aderito nel 2020 sono:

- Progetto Alternanza scuola-lavoro con l'Istituto Istruzione Superiore Vespucci – Colombo di Livorno per assicurare ai giovani studenti partecipanti l'acquisizione di competenze spendibili nel mercato del lavoro;
- Progetto promosso dall'Associazione ClickArt per la realizzazione di un volume fotografico dal titolo "IL PORTO DEI PORTI Evolution 2020" finalizzato alla divulgazione del territorio livornese attuale e lasciare documenti storici per il futuro promuovendo le sue potenzialità ai propri cittadini, turisti e a tutti gli operatori Italiani e Esteri, mediante messa a disposizione delle aree del Terminal e supporto agli operatori;
- Messa a disposizione delle aree del Terminal per la realizzazione:
 - » **Di una puntata della trasmissione televisiva PORTO APERTO** dell'emittente locale Telegranducato;
 - » **del film "Il bambino nascosto"**, in compartecipazione alla *Film Commission* del Comune di Livorno e dell'Autorità di Sistema Portuale; il film, scritto e diretto da Roberto Andò con Silvio Orlando tra gli attori, è tratto dall'omonimo romanzo e narra la storia di un bambino, figlio di un camorrista, che viene aiutato da un insegnante di pianoforte;
- Collaborazione con RAI Radio Televisione Italiana Locale per la realizzazione di una trasmissione volta a documentare le iniziative intraprese per la gestione dell'emergenza sanitaria da Covid-19 in ambito portuale;
- Collaborazione con RAI per la realizzazione del programma televisivo Linea Verde LIFE nel Porto di Livorno;
- Donazione di un container 20' REEFER alla Croce Rossa Italiana, che ha incrementato le dotazioni logistiche dell'Ente, inizialmente presso il Nucleo di Pronto Intervento di M. di Massa, per poi essere trasferito ove necessario.



Inoltre, TDT supporta eventuali richieste dell'Associazione Fondo di Solidarietà dipendenti TDT e del Circolo Ricreativo Aziendale Lavoratori (CRAL).

Nel 2020 l'Associazione Fondo di Solidarietà ha partecipato, mediante donazioni, alle seguenti iniziative in ambito sociale:

- A.I.R.C. (Mercatino di Natale)
- Cure Palliative, acquisto n. 10 Biglietti per spettacolo
- Donazione ASL Toscana Nord-Ovest Emergenza COVID – 19
- AIL ONLUS Livorno Donazione
- Donazione "Virginia Taranto"
- Donazione Associazione Volare Senz'Ali
- Donazione Fondazione Stella Maris per acquisto macchinari e tamponi a misura anticovid
- Associazione Culturale Artistica Livornese acquisto biglietti per spettacolo
- Donazione Associazione Apici
- Donazione Associazione Italiana persone Down sezione Livorno x aiuto Parco del Mulino
- Donazione Associazione Cure Palliative Livorno.

Nel 2020 il Circolo Ricreativo Aziendale Lavoratori (CRAL) ha aderito alle seguenti iniziative in ambito sociale:

- Richiesta di fondi della Protezione Civile per l'emergenza Covid-19
- Donazione di pacchi natalizi e calze per la festività dell'Epifania di dolciumi all'Associazione Clown Terapia Libeccianti VIP Livorno.





6.

La sostenibilità ambientale

INQUADRAMENTO TERRITORIALE

Il Terminal Darsena Toscana svolge la propria attività di terminal *operator* nelle aree della Darsena Toscana Sponda Ovest del porto di Livorno, assegnate in concessione dalla locale Autorità Portuale.

L'area ricade all'interno dell'area industriale di Livorno nord, nel comune di Livorno, al confine con il territorio pisano ed è delimitata a nord dalla bancata in destra idraulica⁶ del Canale dello Scolmatore dell'Arno oltre il quale vi è l'area turistico balneare del Calambrone con le dune protette WWF, ad est dall'abitato di Stagno (comune di Collesalvetti), a sud dal Torrente Ugione e dalla linea costiera costruita e ad ovest dal mare. La parte dell'area marittima è delimitata a nord dalla foce del Canale dello Scolmatore e a sud dal Faro di Livorno per una lunghezza totale di circa 4,250 km.

L'area industriale di appartenenza è classificata come area SIR (Sito di Interesse Regionale) dichiarato "area critica ad alta concentrazione di attività industriali", definito dal D.M. 25/05/2003 e come ridefinito dal D.M. del 22/05/2014, che ne ha definito il passaggio di competenze dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM) alla Regione Toscana (art.2). A seguito di tale passaggio di competenze sono state definite le procedure per affrontare in modo quanto più possibile efficiente ed efficace i procedimenti di accertamento e/o eventuale bonifica delle terre. Il Decreto di perimetrazione ha indicato come fonti principali d'inquinamento nell'area SIR le attività presenti della raffineria e dell'area portuale.

Le maggiori criticità ambientali sono determinate dalle contaminazioni di metalli (ferro, manganese, arsenico, alluminio e nichel), solfati, fluoruri, idrocarburi totali, idrocarburi policiclici aromatici IPA, cloruro di vinile, MTBE⁷, composti alifatici clorurati, BTEX⁸, cloroformio, 1,2-dicloroetano. Dal punto di vista sanitario, nel Comune di Livorno è stato riscontrato un aumento della mortalità per tutte le cause e per tutti i tumori. In aggiunta, nelle donne sono stati registrati eccessi per le malattie del sistema circolatorio e per le malattie del sistema digerente. Inoltre, in entrambi i generi, si è riscontrato un eccesso di casi per il tumore del polmone e per il tumore della pleura. Infine, è stato sottolineato un eccesso di mortalità per condizioni morbose di origine perinatale

6. Sponda destra guardando il canale spalle alla foce.

7. MTBE: metil-t-butil etere.

8. BTEX: benzene, toluene, etilbenzene e xilene.

(dati ISPRA 2018).

Nel piano di zonizzazione acustica del comune di Livorno l'area TDT è classificata come zona "4-industriale", ossia con limiti di emissione ed immissione più alti. L'ultima campagna di rilevazione dell'impatto acustico è stata svolta nel 2018 dall'Autorità Portuale in tutte le sue aree demaniali e da TDT nel dic. 2019 per l'area di propria gestione: non si rileva superamento di alcun limite di emissione, immissione e differenziale.

L'APPROCCIO ALLA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE

Come anticipato nel capitolo 3, la sostenibilità ambientale rappresenta per TDT la capacità di svolgere le proprie attività nel rispetto dei requisiti cogenti previsti dalla legislazione nazionale in materia ambientale e di quelli volontariamente sottoscritti, riducendo al massimo i propri impatti e dedicando particolare attenzione al risparmio energetico, alla prevenzione dell'inquinamento e alla gestione dei rifiuti, promuovendo il coinvolgimento dei lavoratori sugli obiettivi aziendali per la tutela dell'ambiente tramite la formazione in materia e la comunicazione degli stessi.



Al fine di proteggere l'ambiente, il Terminal opera in ottica di **prevenzione** e **protezione**, riducendo ed eliminando ove possibile le cause di potenziali o effettivi impatti. Oltre il livello di conformità legislativa, benché tutti gli aspetti esistenti vengano gestiti, controllati e monitorati, indipendentemente dalla significatività, le attività correttive e di miglioramento maggiori si concentrano sugli aspetti significativi. Le procedure prevedono la gestione dell'ordinario e delle emergenze in modo tale da evitare degrado e inquinamento ambientale. Gli incidenti e le non conformità vengono gestite tramite trattamenti e azioni correttive atte a gestire l'emergenza e rimuovere la causa dell'evento.

Anche le attività affidate a terzi e svolte all'interno del terminal sono analizzate in termini di rilevanza degli aspetti correlati e così gestite, sia tramite clausole contrattuali che audit periodici in taluni casi. Eventuali criticità legate a fornitori vengono gestite con non conformità e azioni correttive o con comunicazioni di richiamo e sensibilizzazione.

Le azioni messe in campo vengono valutate in termini di **efficienza** e di **efficacia**, sia da TDT tramite il riesame della direzione sugli esiti della gestione ambientale nel tempo, sia dall'ente di certificazione durante la verifica annuale svolta ai sensi della norma UNI EN ISO 14001. Le criticità ambientali che emergono dal riesame, dagli audit di terza parte o da eventi significativi vengono fatte oggetto di nuovi obiettivi di miglioramento. Come evidenziato dal miglioramento degli indicatori di consumo/emissione e dalla riduzione delle non conformità e delle azioni correttive a favore di azioni di miglioramento, le prestazioni di TDT sono in continuo miglioramento, il che dimostra l'efficacia dei processi di gestione del rischio messi in campo grazie al Sistema di Gestione Ambientale.

Il terminal utilizza sw gestionali per la gestione di alcuni aspetti del sistema (adempimenti di legge, gestione delle NC, etc) al fine di agevolare le attività di pianificazione e controllo.

6.1 Impatti ambientali diretti

Gli impatti ambientali diretti scaturiscono dalle attività principali di TDT, ossia lo scarico e carico di container per e da nave – ferrovia – camion oltrechè da quelle accessorie a monte e a valle.

Ad essi si affiancano gli impatti ambientali indiretti, collegati ad attività in appalto, di fornitori di servizio interni ed esterni, e di attività di clienti (navi), trattati nel par. 5.2.

Non vi sono i vincoli derivanti dal Protocollo di Kyoto né da schemi di *emission trading*.

Gli aspetti ambientali vengono analizzati all'interno dell'analisi ambientale e valutati secondo quanto definito in procedura di valutazione definita secondo le linee guida ISO 14001:2015.

Nell'analisi rischi-opportunità, svolta secondo criteri della norma ISO 14001:2015 e in relazione agli interessi aziendali e degli *stakeholder*, sono stati analizzati tutti gli aspetti ambientali con una classificazione su 4 livelli, di cui sotto l'esito 2020:

Tabella 23:

Analisi aspetti in base alla valutazione rischi/opportunità

ASPETTI AMBIENTALI	RILEVANZA RISCHIO (LIVELLO)	RILEVANZA OPPORTUNITÀ (LIVELLO)
PRODUZIONE DI RIFIUTI	molto significativo	molto significativo
EMISSIONI (polveri)	mediamente significativo	molto significativo
SCARICHI SUL SUOLO	mediamente significativo	scarsamente significativo
CONSUMO ENERGETICO	mediamente significativo	molto significativo
SCARICHI IDRICI	mediamente significativo	scarsamente significativo
RILASCIO DI SOSTANZE PERICOLOSE	scarsamente significativo	mediamente significativo
EMISSIONI (gas)	scarsamente significativo	molto significativo
EMISSIONI ACUSTICHE	scarsamente significativo	molto significativo
CONSUMO DI MATERIE PRIME	scarsamente significativo	scarsamente significativo
INQUINAMENTO LUMINOSO	scarsamente significativo	scarsamente significativo
EMISSIONI (CFC)	non significativo	non significativo
EMISSIONI E.M.	non significativo	non significativo

L'esito dell'analisi rischi-opportunità è stata incrociata con la significatività dei vari aspetti, valutata in relazione agli impatti generati dai processi aziendali in termini di gravità, frequenza, conformità legislativa, controllo gestionale così come previsto dalla norma ISO 14001.

Da questa analisi matriciale è risultata la significatività globale dei vari processi e impatti: di seguito si riportano quelli con priorità di intervento media-alta. Si tralasciano quelli con priorità nulla e bassa, benché anch'essi siano stati oggetto di Azioni di Miglioramento. Dettaglio delle azioni di miglioramento indicate sono riportate nel par. 6.3.

**ATTIVITÀ/SERVIZIO
UTILITIES
IMPIANTO/
STRUTTURA**

**SOTTO ATTIVITÀ
SPECIFICA**

**ASPETTI
AMBIENTALI**

**CONDIZIONI
OPERATIVE**

IMPATTI

**PRIORITÀ DI
INTERVENTO**

deposito e movimentazione cntr su piazzale	movimentazione con mezzi a gasolio (cntr e pers. operativo)	Utilizzo fonti energetiche	N	Impoverimento delle risorse – minerali, fossili	Alta
		Emissioni in atmosfera	N/E	Emissioni di polveri e gas, GWP	Alta
	manutenzione mezzi	Produzione di rifiuti	N/E	GWP, inq suolo/ Acque	Media
Imbarco/ sbarco	Alimentazione elettrica delle gru portainer	Utilizzo fonti energetiche	N	Impoverimento delle risorse – minerali, fossili	Media
Gestione emergenze	incendio	Utilizzo materie prime e risorse naturali	E	scarichi idrici	Media
	colaggi da cntr	Rilasci nel suolo di sostanze pericolose	E	Inquinamento idrico+ Suolo	Media
Alimentazione dei container REEFER	alimentazione a E.E.	Utilizzo fonti energetiche	N	Impoverimento delle risorse – minerali, fossili	Media
Attività di piazzale	illuminazione Torri Faro	Utilizzo fonti energetiche	N	Impoverimento delle risorse – minerali, fossili	Media
Depurazione acque reflue	Impianti di Depurazione	Scarichi nei corpi idrici	N/E	Inquinamento idrico	Media



TRAGUARDO	AM REALIZZATE NEL TEMPO	AM ANNO 2018-2020	PRIORITÀ RESIDUA 2021	AM 2021 O CRITERIO DI ACCETTAZIONE DEL RISCHIO
riduzione consumi gasolio mezzi operativi	monitoraggio consumi; acquisto auto elettriche; sostituzione 14 RTG, risoluzione NC mezzi rinvenuti accesi. Test <i>bi-fuel</i> , sostituzione dei mezzi più vetusti	sostituzione di altri 3 mezzi	Alta	
riduzione emissioni da mezzi a gasolio				
riduzione Non Conformità	formazione/informazione interni controlli di piazzale; incremento contenitori di RRDD in tutte le aree;	Comunicazioni di divieto abbandono, controllo gestionale	Media	Organizzazione di un'area rifiuti chiusa
incremento % Energie Rinnovabili	stipula Garanzia d'Origine (G.O.) certificati verdi	Contratto fornitura E.E. certificata G.O. GSE, aumento delle rese con twin lift, sostituzione luci in LED	Bassa	aspetto sotto controllo, nessuna ulteriore AM applicabile al momento
Riduzione rischio contaminazione acqua/suolo da incendio	piano di emergenza, presidi antincendio, sistema <i>Hackpack</i> di monitoraggio MP	nessuna ulteriore applicabile al momento	Media	aspetto sotto controllo, nessuna ulteriore AM applicabile al momento
Riduzione errori di manovra TDT a zero, responsabilizzazione clienti	creazione e-mail <i>address</i> COLAGGI per l'attivazione di tutti i soggetti coinvolti; attivazione di pratiche danni per colaggi; recupero costi di gestione dal cliente; azioni correttive e di miglioramento	acquisto un 3' mafi aggiuntivo	Media	aspetto sotto controllo, nessuna ulteriore AM applicabile al momento
incremento % Energie Rinnovabili	stipula G.O certificati verdi	contratto fornitura E.E. da FER	Bassa	contratto fornitura E.E. da FER
Riduzione consumi illuminazione piazzale	temporizzazione spegnimento notturno Torri Faro Raccordo FS (TFR) (-42%), test e sostituzione totale TF LED	sostituzione LED GRU	Bassa	
risoluzione non conformità depuratori	manutenzioni e analisi extra, AC/AP, intercettazione scarichi residui	Manutenzioni extra, sostituzione dep Terminal Ferroviario (TER FER)	Bassa	nessuna ulteriore necessaria

6.1.1 CONSUMO DI RISORSE

Le risorse principalmente consumate all'interno del terminal sono:

- risorse energetiche (E.E. e gasolio);
- risorse idriche;
- materiale derivato da materie prime di vario genere (es. carta, olio lubrificante, materiale per ufficio/impianti/attrezzature, ecc.).

6.1.1.1 MATERIALI CONSUMATI

Di seguito di forniscono i quantitativi di materiali consumati (dati da reali da fatture di acquisto).

Tabella 24:

Consumo di materie prime rinnovabili e non rinnovabili

CONSUMI DI MATERIE PRIME RINNOVABILI		ANNO			
		U.M.	2018	2019	2020
CARTA	FSC	kg	7.488	863	445
	Riciclata	Kg	2.621	6.476	4.613
	Vergine	Kg	0	75	75
	Totale	Kg	10.109	7.413	5.133
	% riciclata	%	26%	87%	90%
	Costo	Euro	€ 13.612	€ 23.705	€ 26.275
	Costo al kg	Euro/kg	€ 1,33	€ 2,32	€ 2,57
LEGNO		Kg	n.d	n.d	23.110

Le azioni di miglioramento sugli acquisti hanno condotto ad un aumento della percentuale di carta riciclata sul totale, come desiderato. I consumi di carta rendicontati sono relativi alla carta da stampa A3/A4 e a quella tissue.

Tabella 25:**Consumi di materie prime non rinnovabili**

CONSUMI DI MATERIE PRIME NON RINNOVABILI		ANNO U.M.	2018	2019	2020
MATERIALE PER MEZZI OPERATIVI	Antigelo	litri	n.d	n.d	1780
	Olio idraulico	litri	n.d	n.d	1018
	Olio motore	litri	n.d	n.d	1449
	Olio trasmissione	litri	n.d	n.d	417
	Grasso lubrificante	Kg	n.d	n.d	162
MATERIALE PER GENERAL CARGO	Acciaio	kg	n.d	n.d	2947
	Corda	kg	n.d	n.d	178
	Ferro	kg	n.d	n.d	8611
	Ferro	kg	n.d	n.d	529
	Gomma	kg	n.d	n.d	39
	Poliestere	kg	n.d	n.d	2797
	Polietilene	kg	n.d	n.d	2421
MATERIALE PER SERVIZI IGIENICI	Detergenti per pulizie	litri	519	595	736 ¹⁰
	Sapone mani	litri	907	748	843

6.1.1.2 CONSUMI DI ENERGIA

Le attività terminalistiche portuali sono caratterizzate da un elevato consumo energetico dovuto principalmente alle attività di:

- allaccio contenitori a temperatura controllata (*reefer*);
- utilizzo delle gru di banchina;
- utilizzo dei mezzi rotabili (RTG¹¹, *forklift*, motrici con rimorchio, semoventi);
- illuminazione di piazzale;
- attività di ufficio;
- attività ausiliarie.

Tutti i consumi sono monitorati in continuo tramite contatori interni parzializzati e leggibili da remoto (progetto SCADA 2018) che consentono una rendicontazione dei consumi di energia elettrica suddivisa per tipologia di *equipment* così come di seguito riportato.

10. Dati del fornitore pulizie uffici: valore 2020 incrementato dato da necessità di disinfezione covid-19

11. RTG: rubber-tyred gantry (carro ponte gommato)

Grafico 5:

Trend consumi energetici totali ripartiti per vettore energetico

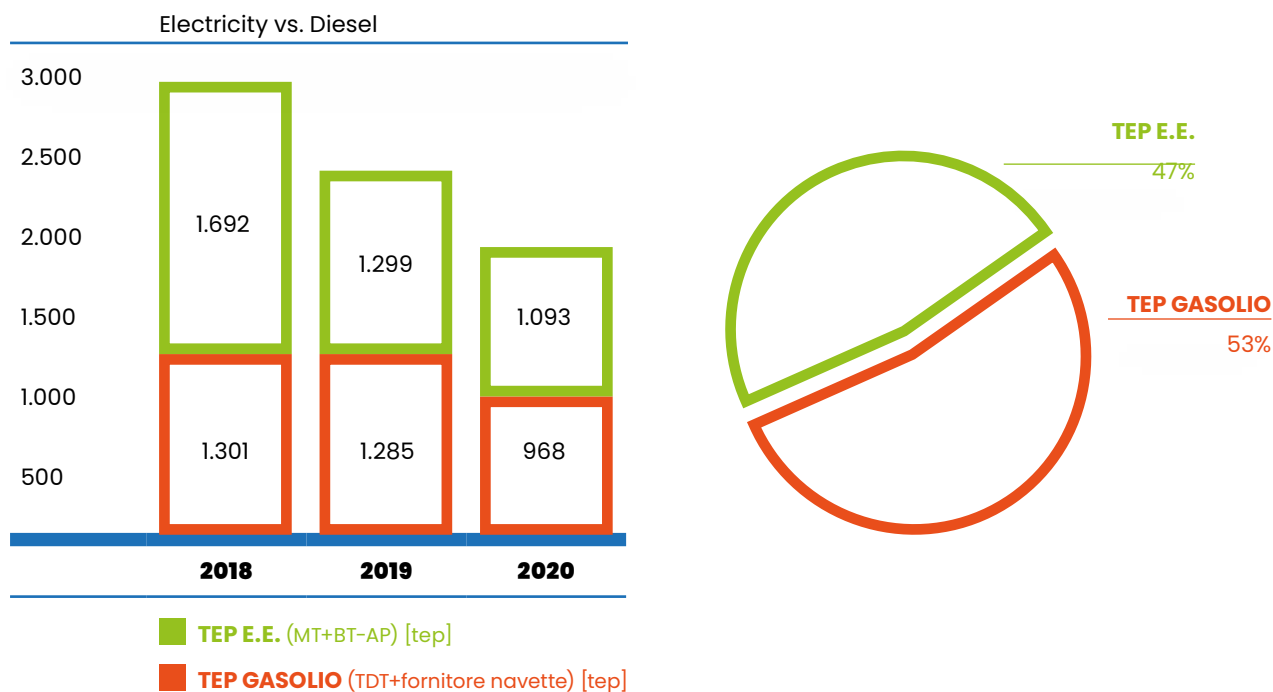


Tabella 26:

Fonti di consumo energetico per vettore

ALIMENTAZIONE A GASOLIO		ALIMENTAZIONE ELETTRICA	
AUTOVETTURE INTERNE	13	GRU DI BANCHINA	8
CAMION RIFORNIMENTO	1	FORKLIFT	2
FORK LIFT PORT.>6T	3	PORTER	11
FORK LIFT PORT.<6T	3	TORRI FARO	33
GRUPPI ELETTOGENI DI PROPRIETA'	6		
PIATTAFORME AEREE SEMOVENTI	1		
REACH STACKER	14		
RTG	13		
TRUCK	6		
LAVAGGIO MEZZI	1		
CALDAIA ACS	2		

Grafico 6:

Ripartizione consumi gasolio operativo e non operativo

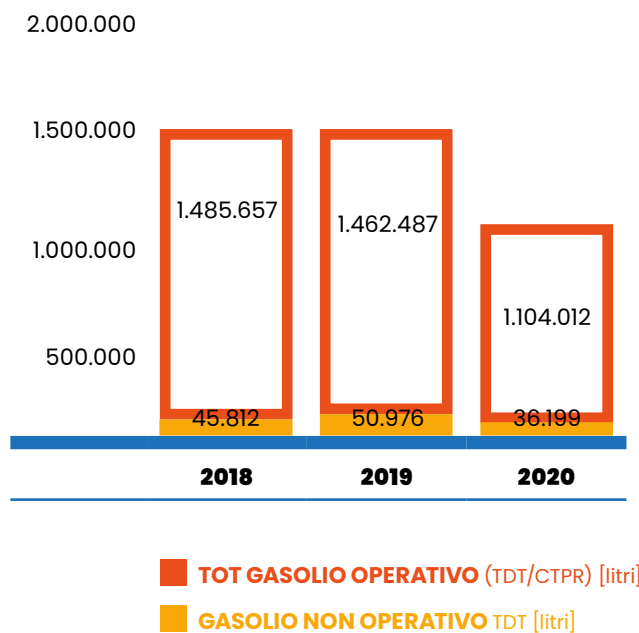
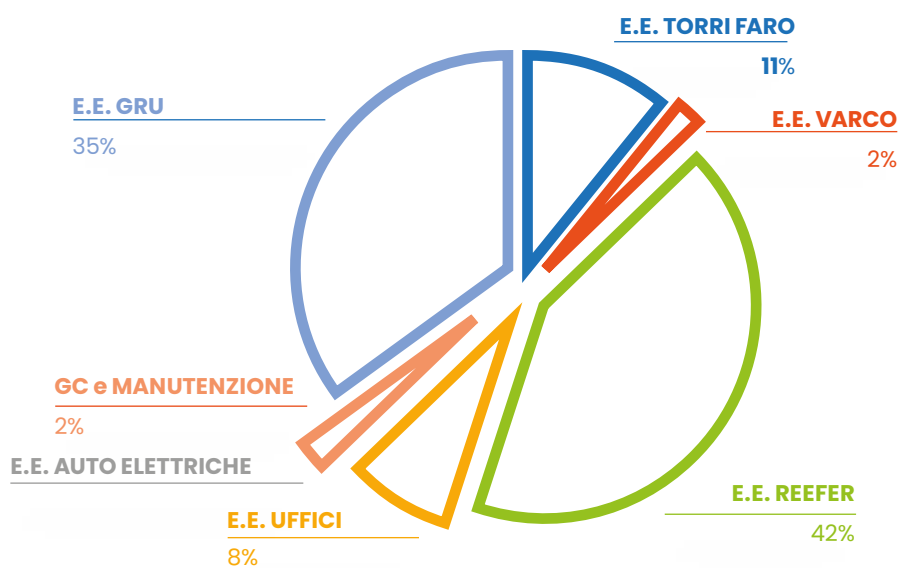
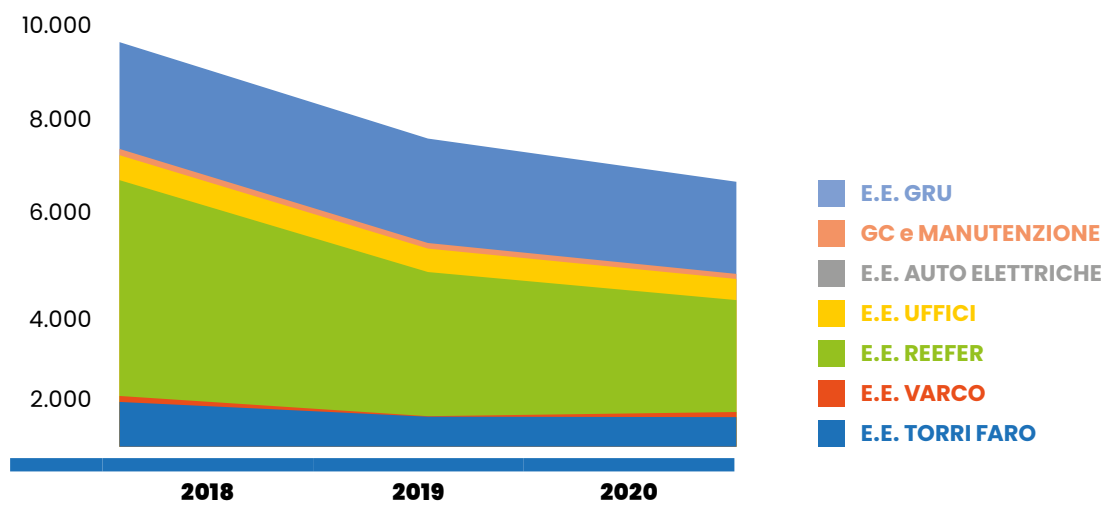


Grafico 7:

Ripartizione 2020 e trend dei consumi di Energia elettrica



Trend e composizione consumi E.E. (Mwh)



Si riportano a seguire dettaglio dei dati di consumo su base triennale che evidenziano una riduzione dei consumi e un miglioramento delle performance.

Tabella 27:

Consumo di energia (espresso in MWh e Litri)

FONTI CONSUMO ENERGETICO	ANNO			
	U.M.	2018	2019	2020
CONSUMI ENERGIA ELETTRICA TOTALI (A+B)	[MWh]	9.204	7.128	6.024
A) CONSUMI ENERGIA ELETTRICA (BT)	[MWh]	42,60	51,85	24,83
B) CONSUMI ENERGIA ELETTRICA (MT)	[MWh]	9.161	7.077	5.999
E.E. tot TORRI FARO	[MWh]	1.013	679	669
E.E. VARCO	[MWh]	135	111	116
E.E. tot FRIGO	[MWh]	4.887	3.264	2.534
E.E. UFFICI	[MWh]	559	528	475
E.E. AUTO ELETTRICHE	[MWh]	6	3	3
E.E. GENERAL CARGO e manutenzione	[MWh]	142	126	116
E.E. GRU	[MWh]	2.418	2.365	2.086
CONSUMI GASOLIO TOTALI (C)	[litri]	1.136.469	1.133.463	872.211
GASOLIO NON OPERATIVO	[litri]	30.969	34.619	24.601
GASOLIO OPERATIVO	[litri]	1.090.657	1.082.487	836.012
GASOLIO CALDAIA (ACS)	[litri]	14.843	16.357	11.598

Tabella 28:**Consumo di energia (espresso in Gjoule¹² = 109 joule)**

FONTI CONSUMO ENERGETICO	ANNO			
	U.M.	2018	2019	2020
A) CONSUMI ENERGIA ELETTRICA TOTALI (BT)	GJ	153	187	89
B) CONSUMI ENERGIA ELETTRICA TOTALI (MT)	GJ	32.981	25.476	21.596
E.E. tot TORRI FARO	GJ	3.647	2.444	2.407
E.E. VARCO	GJ	487	401	417
E.E. tot FRIGO	GJ	17.595	11.750	9.123
E.E. UFFICI	GJ	2.012	1.901	1.709
E.E. AUTO ELETTRICHE	GJ	23	12	11
GENERAL CARGO e manutenzione	GJ	512	455	416
E.E. GRU	GJ	8.705	8.513	7.509
C) CONSUMI GASOLIO TOTALI	GJ	39.996	39.835	30.689
GASOLIO NON OPERATIVO	GJ	1.104	1.234	877
GASOLIO OPERATIVO	GJ	38.892	38.600	29.811
GASOLIO CALDAIA (ACS)	GJ	529	583	414
TOTALE ENERGIA (A+B+C)	GJ	73.659	66.080	52.787

Tabella 29:**Intensità di energia**

FONTI CONSUMO ENERGETICO	ANNO			
	U.M.	2018	2019	2020
Totale consumi (centrale termica esclusa)	GJ	73.130	65.497	52.374
Denominatore (totale movimenti)	move	1.077.281	1.134.436	905.170
Intensità di energia per movimento (GJ/move)	GJ/move	0,068	0,058	0,058

L'indicatore di intensità risente molto degli importanti consumi dei contenitori *reefer* che non hanno attinenza con le prestazioni del terminal in quanto di proprietà delle linee di navigazione/spedizione. Il consumo *reefer* ha inciso molto nel 2017-2018 toccando il 55% dei consumi di E.E. totali e tornando solo nel 2019 ai valori percentuali pre 2017 (43% nel 2020). Le prestazioni risultano migliorate sia con consumi *reefer* inclusi che, soprattutto, con consumi *reefer* esclusi.

Le azioni di *Energy Management* sono riportate nel par. 6.3 dedicato.

¹². 1kWh = 3,6 GJ, 1l gasolio= 35,65 GJ. Fonte dei fattori di conversione usati: "Bilancio Energetico Nazionale 2007".

6.1.1.3 CONSUMI IDRICI

L'approvvigionamento idrico è garantito dall'acquedotto portuale, il cui gestore svolge la manutenzione ordinaria e straordinaria degli impianti di approvvigionamento e di distribuzione idrica in ambito portuale. La fornitura è esclusivamente di tipo potabile, in quanto non vi è disponibilità/allaccio alla rete di acqua industriale. L'acqua prelevata viene utilizzata per usi civili quali i servizi igienici e le docce operative, l'alimentazione del sistema antincendio e il lavaggio dei mezzi.

Il consumo di acqua è monitorato attraverso la lettura dei contatori, comparata con i consumi riportati in fattura. Negli anni sono state analizzate e gestite anomalie di consumo da rotture di contatori, prelievi extra (es. forniture straordinarie di acqua), perdite di rete, servizi sporadici come il lavaggio delle celle frigo.

Come da tabella sotto riportata, il consumo più incidente risulta quello relativo ad uffici e bagni: nonostante negli anni si sia cercato di ridurre il consumo applicando riduttori di flusso nelle docce, nel 2019 si è alzato a causa di una perdita occulta riparata portando la tubazione in esterno per più rapida individuazione in futuro.

Tabella 30:
Consumi idrici TDT

CONSUMI IDRICI	[U.M.]	2018	2019	2020
UFFICI	[mc]	9.493	10.119	7.726
ACCETTAZIONE GATE	[mc]	113	174	382
GENERAL CARGO / AUTOLAVAGGIO	[mc]	1.184	1.256	1.071
AREA VISITE / PIF	[mc]	315	44	79
TERFER	[mc]	104	169	91
ANTINCENDIO	[mc]	0	43	0
CONSUMI IDRICI TOTALI	[mc]	11.209	11.805	9.349
CONSUMI IDRICI UFFICI E BAGNI/TOT ORE LAVORATE	[mc/h]	0,0240	0,0261	0,0256

6.1.2 SCARICHI IDRICI

Gli scarichi idrici originati dalle attività svolte all'interno del Terminal TDT sono di tipo domestico (servizi igienici) e industriale (lavaggio dei mezzi). I reflui, preventivamente trattati all'interno dei 5 impianti di depurazione, sono immessi in mare (4) e nel terreno (1).

Nel 2015 tutte le autorizzazioni sono state ricomprese nell'Autorizzazione Unica Ambientale (AUA) con scadenza quindicinale, aggiornata nel 2020 a causa della sostituzione dell'impianto biologico "TER FER" ormai vetusto. L'Azienda è tenuta a garantire il corretto funzionamento degli impianti e a comunicare eventuali variazioni: a tal fine stipula ogni anno un contratto per la manutenzione ordinaria/straordinaria degli impianti di depurazione e di analisi degli scarichi.

chi con cadenza quadrimestrale. Eventuali malfunzionamenti e scostamenti dagli obiettivi di qualità sono gestiti con manutenzioni straordinarie, svuotamenti in esterno, lavaggi e regolazioni, e quando non risolvibile in questo modo, con sostituzione dell'impianto.

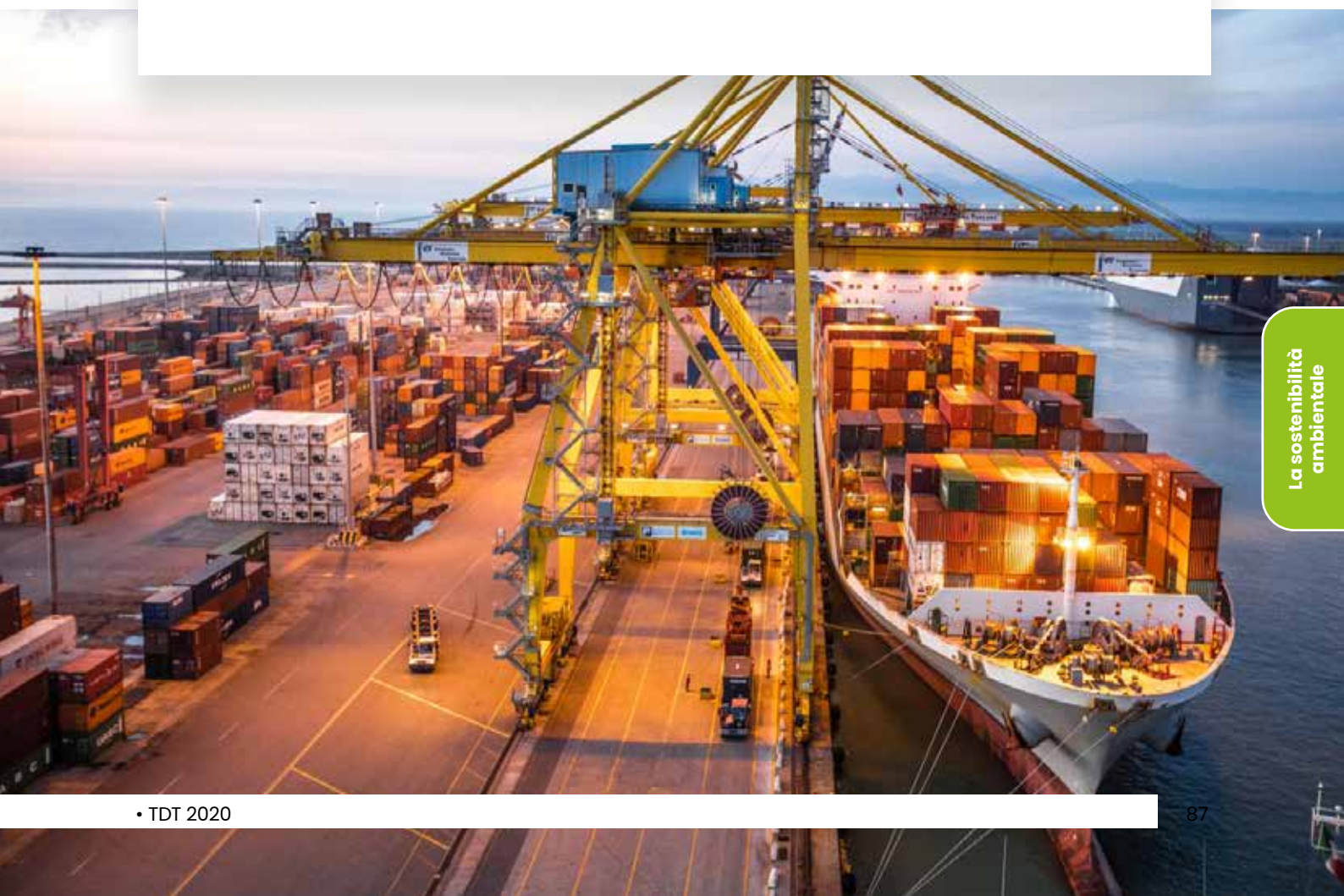
Le acque di dilavamento di tetti (AMD) e piazzali (AMPP) attualmente non sono raccolte in quanto l'attività non è ricompresa tra quelle elencate negli allegati alla normativa. Sversamenti e colaggi di liquidi al suolo sono gestiti e contingentati puntualmente, al fine di non permetterne il deflusso a mare.

Gli scarichi non hanno un misuratore di portata, per cui si assume che tutta l'acqua consumata sia scaricata.

Tabella 30:

Acqua totale scaricata per qualità e destinazione TDT

SCARICHI IDRICI	[U.M.]	2018	2019	2020
conferiti in mare	[mc]	10.706	11.404	9.258
conferiti in terra	[mc]	277	118	91
Totali	[mc]	10.983	11.522	9.349



6.1.3 PRODUZIONE DI RIFIUTI

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

Il personale e i fornitori interni sono stati informati della corretta gestione dei rifiuti provenienti dalle loro attività, tramite informative periodiche, attività formative, riunioni di gestione non conformità, clausole contrattuali.

Le tipologie di rifiuti prodotti in TDT sono riconducibili alle attività di:

ATTIVITÀ	RIFIUTI PRODOTTI
General cargo	Imballaggi plastici, in legno, cartone, ferrosi, ecc.;
Manutenzioni tecniche	Materiale elettrico, inerti, metalli, lampade, condensatori, trasformatori, ecc.;
Manutenzione mezzi operativi	Oli, filtri, stracci, pezzi di ricambio vari sostituiti;
Attività d'ufficio	Carta, plastica, indifferenziato, batterie/pile, RAEE, toner esausti;
Gestione emergenze	Materiale assorbente usato per sversamenti, materiale fuoriuscito da container, materiale per gestione incendi;
<i>Housekeeping</i> ¹³	Vernici, neon, inerti, pulizia rete scarichi e fognaria;
Decespiteazione	Beni: materiale elettrico ed elettronico, estintori, stampanti di proprietà, ecc.;
Manutenzione varie	Climatizzatori, depuratori, spurghi, mezzi operativi, altre che non vedano come produttore del rifiuto colui che svolge l'attività;
Pulizia piazzale	Spazzamento, imballaggi in legno, imballaggi misti

Le diverse tipologie e i quantitativi dei rifiuti prodotti nel terminal sono rendicontati nel MUD, come da prescrizioni di legge.

Eventuali altre tipologie non riconducibili alle attività di TDT possono essere rinvenute occasionalmente su piazzale durante le attività di monitoraggio e sono riconducibili a:

- rifiuti abbandonati (non riconducibili ad attività interne o di fornitori interni, spesso collegati ai mezzi di trasporto di contenitori o ad attività nave);
- rifiuti da attività di demolizione/svuotamento di contenitori danneggiati e/o verificati/sequestrati dalla Agenzia delle Dogane.

I rifiuti prodotti dalle attività in appalto sono di proprietà del produttore, salvo se abbandonati o se diversamente stabilito negli accordi contrattuali. Per TDT rappresentano degli aspetti indiretti, di cui si parlerà nella sezione dedicata.

Di seguito le produzioni annuali di rifiuti distinte per destinazione e pericolosità.

¹³ Approccio finalizzato a mantenere in ordine il posto di lavoro.

Tabella 31:

Peso totale dei rifiuti TDT per tipo

DESCRIZIONE/TIPOLOGIA		P/NP	R/D	2018	2019	2020
CER	RIFIUTO					
07 02 13	Rifiuti plastici	NP	R	180		
07 06 11*	Fanghi prodotti dal trattamento in loco degli effluenti, contenenti sostanze pericolose	P	D		2.220	8.500
07 06 12	Fanghi rimossi da trattamento in loco effluenti	NP	D	10.080		
13 02 08*	Altri oli per motori, ingranaggi e lubrificazione	P	R		2.080	500
13 03 10*	Altri oli isolanti e oli termovetori [olio trafo senza pcb]	P	R	1.600		
15 01 03	Imballaggi in legno	NP	R	12.180	24.880	10.140
15 01 06	Imballaggi misti	NP	R	28.580		
15 01 06	Imballaggi misti (spazzamento) ¹⁴	NP	D	520	8.990	
15 01 10*	Imballaggi contenenti residui di sostanze pericolose o contaminati da tali sostanze	P	D			164
15 02 02*	Assorbenti, materiali filtranti stracci e indumenti protettivi, contaminati da sostanze pericolose	P	D	1.705	2.035	2.071
16 01 03	Pneumatici fuori uso	NP	R		1.320	
16 01 04*	Veicoli fuori uso	P	R			2.500
16 01 20	Vetro	NP	R		1.000	
16 01 21*	Componenti pericolosi diversi da quelli di cui alle voci da 16 01 07 a 16 01 11, 16 01 13 e 16 01 14	P	R			120
16 02 11*	Apparecchiature fuori uso, contenenti clorofluorocarburi, hcfc, hfc	P	D		140	55
16 02 13*	Apparecchiature fuori uso contenenti componenti pericolosi diversi da 16 02 09	P	R	423	287	40

14. Approccio finalizzato a mantenere in ordine il posto di lavoro.

DESCRIZIONE/TIPOLOGIA						
CER	RIFIUTO	P/NP	R/D	2018	2019	2020
16 02 14	Apparecchiature fuori uso diverse da quelle di cui alle voci 16 02 09 -16 02 13	NP	R	564	498	855
16 02 15*	Componenti pericolosi rimossi da apparecchiature fuori uso	P	R			237
16 02 16	Componenti rimosse dalle apparecchiature fuori uso diversi di cui alla voce 160215 (<i>toner</i>)	NP	R	4.260	70	170
16 05 04	Gas in contenitori a pressione (compresi gli <i>halon</i>), contenenti sostanze pericolose	NP	R			4
16 06 01*	Batterie al piombo	P	R	40	101	
16 06 02*	Batterie al nichel-cadmio	P	R		10	
16 06 05	Altre batterie ed accumulatori	NP	R	22	28	
17 01 01	Cemento	NP	R		1.820	
17 02 02	Vetro	NP	R			72
17 02 03	Plastica	NP	R		2.670	529
17 04 05	Ferro e acciaio	NP	R	9.970	6.750	4.915
17 04 11	Cavi, diversi da quelli di cui alla voce 17 04 10	NP	R			276
20 01 36	Apparecchiature elettriche ed elettroniche fuori uso, diverse da quelle di cui alle voci 20 01 21, 20 01 23 e 20 01 35	NP	R			2.400
20 03 01	Rifiuti urbani non differenziati	NP	D		11.380	26.
20 03 03	Residui della pulizia stradale (spazzamento)	NP	D	62.170	83.240	112.330
20 03 04	Fanghi delle fosse settiche	NP	D	10.880	31.280	2.000
	Totale annuo			143.174	180.799	174.258
	Totale p annuo	P		3.768	6.873	4.859
	Totale np annuo	NP		139.406	173.926	113.242

Tabella 32:**Peso totale dei rifiuti TDT per modalità di smaltimento**

PRODUZIONE RIFIUTI	U.M.	2018	2019	2020
Avviati a recupero (R)	Kg	108.149	105.229	127.238
Avviati a smaltimento (D)	Kg	35.025	75.570	47.020
Totale	Kg	143.174	182.699	174.258
% RIFIUTI AVVIATI A RECUPERO	%	76%	58%	73%

Tutti i rifiuti sono affidati al trasporto di trasportatori autorizzati e alla gestione in Recupero o Smaltimento di impianti autorizzati. TDT non effettua trasporti in conto proprio.

6.1.4 SCARICHI AL SUOLO

Le attività aziendali che possono avere un impatto su suolo e sottosuolo sono principalmente:

- possibili sversamenti di olio/gasolio da serbatoi dei mezzi o loro componenti;
- colaggi da container;
- sversamenti di gasolio in fase di approvvigionamento gasolio dalla cisterna;
- sversamenti di olio in fase di manutenzione mezzi e di riempimento/svuotamento vasca olii esausti;
- fuoriuscita di liquidi acidi dalle batterie;
- sversamenti di rifiuti liquidi stoccati nei loro contenitori.

La gestione di tali eventi è definita da istruzioni e procedure ed è tesa ad evitare la contaminazione delle matrici ambientali (suolo e acqua). La fonte di sversamento o colaggio viene immediatamente segnalata e segregata per essere poi trattata con interventi di riparazione; ove necessario viene effettuata una bonifica. Gestionalmente viene aperta una non conformità/ segnalazione cui segue un'analisi delle cause da cui scaturiscono eventuali azioni correttive. Il personale operativo viene formato sulla gestione di questi aspetti, sia con sessioni formative, che in occasione della gestione puntuale degli eventi e/o della risoluzione delle non conformità.

Il monitoraggio avviene attraverso sopralluoghi sul campo, la gestione delle segnalazioni di sversamento e colaggio e audit pianificati.

6.1.4.1 SVERSAMENTI

Tabella 33:

Numero totale e volume di sversamenti significativi

	U.M.	2018	2019	2020
Eventi di sversamento	Numero	23	22	19
Materiale assorbente utilizzato	Kg	3.560	3.240	2.780
Costo materiale + pronto intervento	Euro	€ 5.302	€ 4.356	€ 3.215
Costo smaltimento	Euro	€ 1.958	€ 2.851	€ 8.100
Costo totale	Euro	€ 7.260	€ 7.207	€ 11.315

Gli sversamenti sono causati da fuoriuscite di olio/gasolio dai mezzi di piazzale TDT, mezzi di fornitori o camion in transito. Sull'asfalto viene applicata apposita sostanza assorbente, successivamente smaltita nel rispetto delle procedure e normative vigenti. Non si producono pertanto inquinamenti nei corpi recettori sensibili.

Le azioni correttive realizzate nel decennio hanno permesso di rimuovere quasi tutte le non conformità passando così dalle 16 originarie a 3 (rottture di tubi, errate manovre, rottture di *spreader*). Il numero di eventi annui è invece stabile nel decennio e oscilla intorno a 20. I costi restano significativi, soprattutto per lo smaltimento del materiale assorbente, classificato con CER 150202* e quindi pericoloso, il cui costo a tonnellata è raddoppiato dal 2018 al 2020.

6.1.4.2 COLAGGI

I contenitori rinvenuti colanti vengono immediatamente alloggiati su vasche di contenimento, che prevengono il colaggio di sostanze nei corpi recettori sensibili. Dal 2010 i costi di gestione sono addebitati al proprietario della merce, in quanto spesso le cause sono imballaggi insufficienti o errati. Ciò ha permesso un recupero dei costi di gestione e una maggiore attenzione in fase di preparazione del carico, con una sensibile riduzione degli eventi, come si evince dalla tabella sottostante. L'incidenza di partenza era di 40 casi l'anno, per un'incidenza di 7.5 container su 100.000 unità contro le 1.2 di oggi. Ovviamente ciò non si applica in caso di contenitori danneggiati in fase di sbarco o movimentazione, per i quali si genera un costo interno.

Tabella 34:

Numero totale e volume di colaggi significativi

	2018	2019	2020
UNITS NAVE	318.887	272.347	245.529
n. contenitori colanti	4	6	6
KPI ¹⁵ (incidenza)	0,0013%	0,0022%	0.0021%

15. KPI: Key Performance Indicator

6.1.5 EMISSIONI ACUSTICHE

6.1.5.1 EMISSIONI ACUSTICHE TDT

Il sito del *terminal* Darsena Toscana è inserito all'interno dell'area di competenza del porto industriale, classificato nel piano di zonizzazione acustica del territorio, redatto dal comune di Livorno sulla base della L. 447/95 e L.R. 89/98, come "Classe VI Aree esclusivamente industriali". Non vi sono infatti insediamenti sensibili e/o vulnerabili nelle immediate vicinanze dell'attività di TDT. Nelle vicinanze si trovano solo ed esclusivamente altre strutture di tipo industriale, riconducibili alle attività tipiche del comparto portuale. I recettori sensibili più prossimi si trovano a diverse centinaia di metri dall'area dell'insediamento e vedono tutti l'interposizione di altre attività facenti parte sempre del comprensorio portuale. Tutte le aree limitrofe sono classificate in Classe V o Classe VI. Di conseguenza, facendo riferimento alla tabella e cartina seguente, i limiti da rispettare presso i recettori sono i seguenti:

Tabella 35:

**Valori dei limiti massimi del livello sonoro equivalente (Leq A)
relativi alle classi di destinazione d'uso del territorio di riferimento**

D.P.C.M. 15/11/97	TEMPI DI RIFERIMENTO	
	DIURNO	NOTTURNO
CLASSI DI DESTINAZIONE D'USO DEL TERRITORIO		
I Aree particolarmente protette	50	40
II Aree prevalentemente residenziali	55	45
III Aree di tipo misto (giallo)	60	50
IV Aree di intensa attività umana (arancione)	65	55
V Aree prevalentemente industriali (rosso)	70	60
VI Aree esclusivamente industriali (blu)	70	70





Le emissioni acustiche prodotte dalle attività che si svolgono all'interno del terminal sono state sottoposte a valutazione secondo quanto previsto dalla legge 447/95, in relazione alla classificazione acustica del territorio. L'ultima valutazione svolta da parte di Autorità Portuale in tutta l'area demaniale è del 2018, mentre dal terminal è stata svolta nel 2019, a 10 anni dalla pregressa essendo cambiate alcune sorgenti sonore: l'indagine non rileva valori di emissioni, immissione e differenziale acustico (nelle classi ove applicabile) oltre i livelli limite.

Le valutazioni relative all'esposizione dei lavoratori al rumore sono invece eseguite dall'ufficio sicurezza TDT con cadenza almeno quadriennale o a seguito di modifiche delle attività.

6.1.6 EMISSIONI IN ATMOSFERA

Tutta l'area del terminal è interessata dalla presenza di emissioni

EMISSIONI DIFFUSE	EMISSIONI CONVOGLIATE	EMISSIONI DA ATTIVITÀ IN APPALTO
Emissioni di gas di scarico provenienti dai mezzi di movimentazione	Emissioni di gas di scarico provenienti da navi, camion e treni in transito	Emissioni da attività di saldatura per manutenzione meccanica, regolate da quanto previsto dall'art. 272 d.lgs 152/2006
Emissioni metaniche, di solfuri e altre, provenienti da impianti di depurazione	Emissioni di polveri diffuse provenienti dalle attività di riempimento delle vasche di colmata con i fanghi di dragaggio	Emissioni da attività di lavorazioni meccaniche dei metalli e/o trattamenti superficiali e/o altre lavorazioni dei metalli, regolate da quanto previsto dall'art. 272 d.lgs 152/2006
Emissioni di gas refrigeranti in caso di eventuali perdite	Emissioni caldaia	

6.1.6.1 EMISSIONI DIFFUSE

Le emissioni correlate alle emissioni diffuse dirette e indirette dovute al consumo di gasolio e di energia elettrica possono essere quantificate in termini di emissione di tonnellate di CO₂ equivalente e di gas ad effetto serra.

La produzione di tali sostanze dipende, oltre che dalla tipologia di diesel utilizzato, dalle condizioni di utilizzo e dalle tecnologie impiegate (soprattutto con riferimento a NM-VOC, CO, PM)¹⁶; i valori riportati sono utili a livello indicativo per valutarne l'andamento nel tempo e avere un'indicazione sul potenziale inquinante del parco mezzi, anche se possono differire in maniera significativa dalle reali emissioni in atmosfera a causa della pluralità di mezzi e di condizioni di utilizzo.

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

Per ridurre le emissioni nel tempo (laddove possibile per budget, tipologia di mezzi disponibili sul mercato e combustibile disponibile in loco) sono stati sostituiti i mezzi più vetusti con mezzi nuovi (*Gru, Reach Stacker, veicoli*) con anche riduzione delle emissioni di ossidi di azoto NO_x mediante il sistema di Riduzione Catalitica Selettiva (SCR) che funziona aggiungendo urea ai gas di scarico. Non si utilizzano nell'erogazione dei servizi sostanze qualificate come ODS¹⁷.

Tabella 36:
Fattori di emissione EEA 2013

FATTORI DI EMISSIONE EEA							
2013^{19,20}	NO_x	NM-VOC	CH_4	CO	NH_3	N_2O	PM
2013 (g/kg)	32,792	3,385	0,055	10,72	0,008	0,135	6,258

Tabella 37:
 NO_x , SO_x , e altre emissioni in atmosfera significative da combustione diesel

	2018 (T)	2019 (T)	2020 (T)
NO_x	31,12	31,04	23,88
NM-VOC	3,21	3,20	2,47
CH_4	0,05	0,05	0,04
CO	10,17	10,15	7,81
NH_3	0,01	0,01	0,01
N_2O	0,13	0,13	0,10
PM	5,94	5,92	4,56

17. ODS: Ozone Depletion Substances

18. NO_x : Ozono; NM-VOC: composti organici volatili non metanici; CH_4 : metano; CO: monossido di carbonio; NH_3 : ammoniaca; N_2O : monossido di diazoto; PM: particolato.

19. Il calcolo delle emissioni è stato stimato attraverso dei fattori di emissione standard riportati all'interno di "EMEP/EEA - Emission Inventory Guidebook 2013", sez. "Non-road mobile sources and machinery" pubblicato dall'EEA (European Environment Agency)

Le emissioni di CO₂eq da consumo di E.E. e gasolio rispecchiano la riduzione dei consumi:

Tabella 38:
Emissioni di GHG (Scope 1 e 2)

EMISSIONI DI GHG	U.M.	2018	2019	2020
da gasolio ²⁰ (scope 1)	[tCO ₂ eq]	4.074	4.026	3.033
da energia elettrica (scope 2)	[tCO ₂ eq]	2.565	1.909	1.607
Totale emissioni GHG (scope 1+2)	[tCO₂eq]	5.589	4.924	4.640

Le emissioni indirette (scope 3) legate ai vari mezzi in ingresso e uscita dal terminal non sono quantificate per indisponibilità dei dati chilometrici e temporali. Si riportano comunque i dati di traffico disponibili:

Tabella 39:
Flusso di mezzi in/out dai Terminal

	2018	2019	2020
Navi	669	601	538
Camion	177.944	163.620	176.400 ²¹
Treni	1.124	469	719

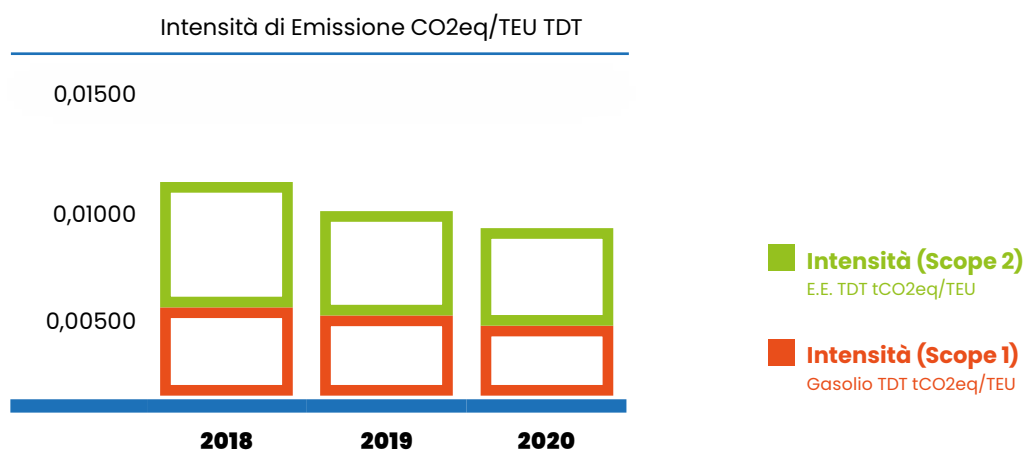
Tabella 40:
Intensità delle emissioni di GHG²²

INTENSITÀ DI EMISSIONE GHG/TEU	U.M.	2018	2019	2020
Intensità (Scope 1) Gasolio	[tCO ₂ eq /TEU]	0,00811	0,00719	0,00646
Intensità (Scope 2) E.E.	[tCO ₂ eq /TEU]	0,0051	0,0034	0,0034
Intensità totale	[tCO₂eq /TEU]	0,0132	0,0106	0,0099
Denominatore [tot TEU]	[TEU]	502.108	560.339	469.498

20. Consumi di gasolio da trasporti navetta svolti da ditta esterna inclusi

21. Dati camion forniti da AdSP e calcolati considerando gli accessi dal varco "camion" e da quello "lato mare", escludendo l'accesso dal varco "auto" nonostante a volte i camion passano anche da quello.

22. Consumi di gasolio da trasporti navetta svolti da ditta esterna inclusi

Grafico 8:**Intensità di emissione GHG/TEU TDT****Tabella 41:****Intensità di emissione GHG/unit**

INTENSITÀ DI EMISSIONE GHG/UNIT	U.M.	2018	2019	2020
Intensità (Scope 1) Gasolio TDT	[tCO ₂ eq/unit]	0,0128	0,0115	0,0104
Intensità (Scope 2) E.E.TDT	[tCO ₂ eq/unit]	0,0080	0,0055	0,0055
Intensità totale	[tCO₂eq/unit]	0,0208	0,0170	0,0159
Denominatore (tot unit)	[unit]	318.887	349.275	291.872

L'intensità di emissione risulta diminuita nel tempo grazie alle azioni di efficientamento energetico riportate nel paragrafo 6.3 "Riduzione degli impatti".

Tutti gli indicatori di prestazione energetica risentono del numero di contenitori refrigerati giacenti, le cui unità sono mantenute in temperatura mediante colonnine elettriche allacciate in parte alla rete (ed eventualmente a generatori a gasolio). Nel biennio 2017-2018 gli allacci hanno registrato un incremento molto forte²³, con un consumo che dipende dalla efficienza energetica dei motori frigoriferi, dai quantitativi e dai tempi di sosta, il che ha offuscato le riduzioni di consumi ottenute con le azioni di risparmio energetico. Dal 2019 i consumi dei container *reefer* sono tornati in linea con le medie pregresse. Nel 2020 non si rilevano anomalie di flusso/consumo.

²³. 98,14 nel 2017

Tabella 42:**trend consumi e incidenza consumi reefer**

CONSUMI REEFER	U.M.	2018	2019	2020
Allacci reefer	Num	102.065	80.466	66.213
Consumo di energia elettrica	Mwh	4.887	3.264	2.534
Incidenza sui consumi di E.E. totale	%	54%	47%	43%

Di pari passo risultano diminuite anche le emissioni globali di GHG, sia in termini assoluti che normalizzati. Si fa presente che le emissioni da E.E. sono calcolate con banca dati ISPRA per i fattori GHG e la composizione del mix energetico nazionale, inferiore al 50%, anche se l'E.E. di TDT proviene al 100% da fonti rinnovabili.

Tabella 43:**Riduzione delle emissioni di greenhouse gas (GHG)**

EMISSIONI DI CO2	U.M.	2018	2019	2020
CO2eq da fornitura di e.E. 100% rinnovabile	[tonn CO2eq]	-5.808	-4.519	-3.819
Risparmio annuo di CO2eq (assolute)	[tonn CO2eq]	-151	-705	-1.295
Risparmio annuo di CO2eq (Normalizzato su teus)	[tonn CO2eq]	29	-1.475	-332
	%	0,4%	-20%	-7%

Il Terminal ha condotto due indagini ambientali mirate alla **caratterizzazione della qualità dell'aria** in termini di concentrazione di polveri, sostanze organiche volatili e fumi di combustione, condotte durante le attività, allo scopo di valutare l'esposizione dei lavoratori ai vari composti chimici derivanti dalle emissioni prodotte dagli scarichi di combustione dei mezzi operativi, dal consumo del manto stradale e degli pneumatici, dai fumi delle navi presenti in banchina e dalle vasche di colmata in riempimento.

Sia le analisi del 2008-2010 (11 punti di rilievo) che quelle del 2013 (3 punti di rilievo), effettuate a seguito delle attività di dragaggio di alcune aree del porto e conseguente creazione della seconda vasca di colmata con connesso trasporto di fanghi verso la suddetta vasca, non hanno rilevato superamento limiti di gas e polveri respirabili.

Si è proceduto a verificare lo scostamento dal TLV (*Threshold Limit Value* o valore limite di soglia²⁴) delle varie sostanze oggetto della valutazione e, per quanto concerne i gas, alla verifica volta a mostrare quante volte venisse superato il valore pari a un decimo del TLV durante il campionamento. Per le polveri sono stati confrontati i risultati ottenuti con i valori di riferimento (il TLV per quanto concerne le polveri respirabili e i limiti riferito alle aree urbane come da D.M. del 25-11-1994 per quanto concerne il PM₁₀).

24. Si riferiscono alle concentrazioni ambientali delle sostanze chimiche aerodisperse e indicano le concentrazioni al di sotto delle quali si ritiene che la maggior parte dei lavoratori possa rimanere esposta ripetutamente giorno dopo giorno, per una vita lavorativa, senza effetti negativi per la salute.

L'indagine ha rilevato valori di concentrazione inferiori ai limiti presi a riferimento per tutti i parametri osservati.

6.1.6.2 EMISSIONI CONVOGLIATE

Le emissioni convogliate sono dovute agli impianti termici adibiti al riscaldamento dell'acqua sanitaria per gli spogliatoi.

Ad esse si sommano le emissioni da perdite in condizioni anomale o di emergenza delle pompe di calore utilizzate per il riscaldamento di uffici e cabine dei mezzi di sollevamento.

Tale soluzione riduce sensibilmente il consumo di combustibili tradizionali (gasolio-metano), nonché le emissioni, tuttavia deve essere tenuto sotto controllo per la presenza di sostanze dannose per l'ozono (ODS)²⁵. Ai sensi del DPR 74/2013 tutti gli impianti sono dotati dei "libretti di impianto", sia le centrali termiche che i climatizzatori. Rapporti di efficienza energetica vengono effettuati ad ogni stagione termica, o ogni due, a seconda della periodicità imposta dalla normativa.

A seguito di quanto disposto dal Regolamento CE 2037/2000 (recepito in Italia dal DPR 147/2006) e del Regolamento (CE) 517/2014 (recepito in Italia dal D.P.R. n. 146/2018) sui gas fluorurati ad effetto serra, in TDT è stato avviato un programma di sostituzione delle macchine con gas a minor impatto: dal 2008 al 2012 è stato eliminato tutto il gas R22 acquistando nuove macchine a gas R410A, e dal 2019 si è predisposto l'acquisto di macchine a R32 a ulteriore minor impatto, come previsto dal protocollo Kindall di modifica del protocollo di Kyoto.

Eventuali perdite e smaltimenti di gas sono comunicati per via telematica, dal fornitore di manutenzione climatizzatori, alla banca dati istituita dal D.P.R. n. 146/2018 al posto della comunicazione annuale ad ISPRA. A differenza di quanto prevedeva la precedente normativa, ad essere coinvolte sono ora tutte le macchine veicolanti gas e non solo quelle che superano 3kg/5Tons di CO₂.

Tabella 44:
elenco climatizzatori²⁶ e relative tonnellate di CO₂

ANNO	N. CLIMATIZZATORI	KG TOTALI DI GAS CONTENUTI	TON CO ₂ EQUIVALENTI	CLIMATIZZATORI
				SMONTATI E SOSTITUITI
2018	203	255	465	15
2019	208	270	489	15
2020	208	264,8	470,5	3

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

26. Posizionate in uffici interni/esterni e mezzi di sollevamento

ANNO	CLIMATIZZATORI		GAS R22 ALIENATO (KG)	GAS R22 RESIDUO (KG)
	AGGIUNTI	ELIMINATI E NON SOSTITUITI		
2018	1	0	0	0
2019	0	0	R134A : kg 2,5 R410A : Kg 2,5 R404A: Kg 4	0
2020	3	0	R32; kg 2,1	0

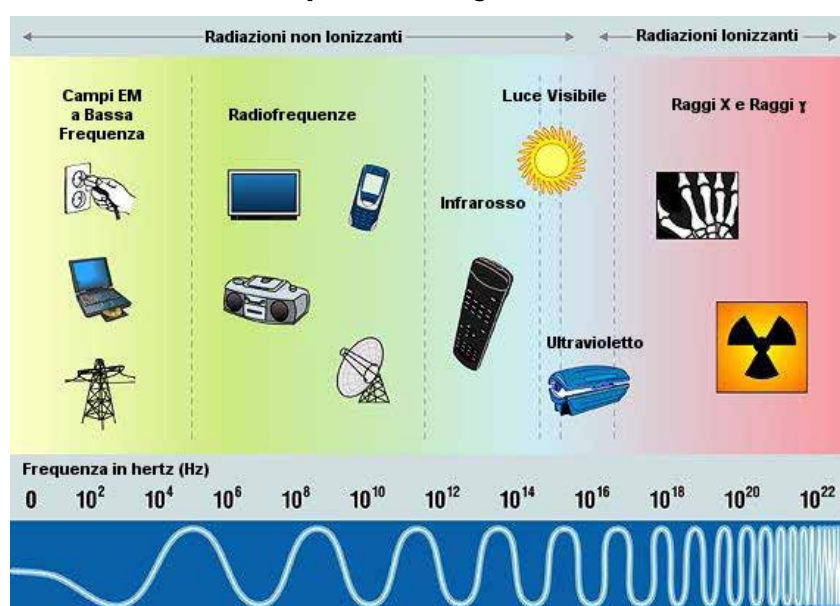
6.1.7 EMISSIONI ELETTROMAGNETICHE

Le emissioni di radiazioni elettromagnetiche sono legate alla presenza di impianti elettrici, antenne trasmettenti, *rack*²⁷ e ricetrasmittenti per la comunicazione fra persone impiegate negli uffici operativi quando si trovano a lavorare in piazzale e fra gli uffici interni di pianificazione e gestione operativa.

In TDT l'ultima valutazione tecnica è stata svolta nel 2017 ed è stata affrontata come esposizione dei lavoratori a campi elettromagnetici. I punti di misura sono stati 56 e hanno riguardato: strutture del Terminal (Cabine Elettriche, Torri Reefer, Torri Access Point, uffici, etc.), Aree esterne, attrezzature e mezzi operativi in uso.

Dalle ricognizioni e misure effettuate, con le sorgenti attive analizzate, **non si evincono per i lavoratori superamenti dei limiti di azione previsti dalla normativa.**

Figura 3:
Dove si trovano i “campi elettromagnetici”?



27. Server

6.1.8 EMISSIONI LUMINOSE

Le fonti di emissione luminosa sono rappresentate da 33 torri faro (TF) LED e dall'illuminazione notturna delle gru, prevista per garantire il lavoro in sicurezza durante le ore notturne.

Tutte le luci sono ad accensione e spegnimento regolate da crepuscolare.

Le torri faro sono situate lungo la strada che conduce al Terminal e all'interno del piazzale e sono così distribuite:

- n. 12 da 40 m, situate lato banchina (dotate di 12 proiettori asimmetrici LED);
- n. 16 da 45 m, a piazzale (dotate di 12 proiettori asimmetrici LED);
- n. 5 da 12 m, sul raccordo ferroviario (dotate di 4 proiettori asimmetrici LED).

Nel 2018 è iniziata la sostituzione delle lampade ai vapori di sodio con quelle a LED:

- nel 2018 su tutte le torri più alte,
- nel 2019 sulle 5 del raccordo ferroviario e su 2 GRU,
- nel 2020 su altre 5 GRU.
- Nel 2021 è in programma il completamento del parco gru e la sostituzione sugli RTG.

L'intensità è stata regolata in funzione dei requisiti minimi di illuminazione a terra in aree portuali previsti dalle varie norme UNI (per esempio UNI EN 12464, mentre l'orientamento è stato mantenuto verso il basso, con una struttura di protezione sopra ogni corona di fari, onde evitare la dispersione e quindi l'inquinamento luminoso. Durante la manutenzione ordinaria viene verificato il mantenimento del corretto orientamento delle lampade).

6.1.9 IMPATTI VISIVI

TDT è ubicato in area portuale industriale, su un territorio scarsamente urbanizzato verso sud e ad ovest, mentre ad est si trova in prossimità di altre industrie, anche a rischio di incidente rilevante; a nord è adiacente all'area turistica del Calambrone.

L'impatto visivo è correlato all'*equipment* disposto in banchina e sul piazzale, visibile dalle spiagge più vicine del Calambrone, mentre i contenitori in deposito non presentano caratteristiche di significatività.

Il Terminal è fornito di 7 gru di banchina e di 13 gru gommate di piazzale (RTG) di cui 11 operano su 5+1 tiri e 2 operano su 2+1 tiri. TDT stiva da sempre i contenitori fino al 5° tiro di altezza, sia vuoti che pieni.

6.1.10 RADIAZIONI IONIZZANTI

Non sono presenti radiazioni ionizzanti, salvo quelle emesse all'interno della struttura in cui è posizionato lo scanner delle Agenzie delle Dogane durante l'attività di scansione dei contenitori. In alternativa a questa, l'agenzia delle dogane stessa utilizza anche un furgone mobile. In entrambi i casi l'utilizzo è normato e vincolato al rispetto delle misure di sicurezza previste dal gestore.

6.1.11 EMISSIONI ODORIGENE

L'attività svolta all'interno non origina impatti di carattere olfattivo significativi, in quanto limitati alle emissioni di autoveicoli e mezzi pesanti di movimentazione. Emissioni odorigene più significative possono essere invece dovute alla presenza di navi a banchina e di locomotive ferroviarie.

Le attività del polo petrolchimico adiacente, di cui risente tutta l'area abitativa di Stagno per lo più in condizioni di vento da terra (N-NE) o in assenza di venti, rappresentano la fonte di emissioni odorigene più significativa della zona. Il numero delle sorgenti stimato per tale comparto risulta di oltre 500 unità, alcune con un impatto olfattivo significativo, altre poco rilevante, ma nel loro insieme, essendo ravvicinate tra di loro, producono un'emissione importante. Il solo comparto petrolchimico costituisce il 94% delle sorgenti emissive censite.

In mancanza di una specifica normativa nazionale e quindi di limiti cogenti alle emissioni odorigene, si è resa indispensabile la predisposizione di un "Piano di Monitoraggio e Controllo". Le amministrazioni comunali di Livorno²⁸ e Collesalveti²⁹ hanno quindi affidato ad ARPAT³⁰ la commessa³¹ e ad ottobre 2016 è stato presentato un "Piano di Monitoraggio e Controllo delle emissioni odorigene nel territorio dei comuni di Livorno e Collesalveti", che si poneva l'obiettivo di conseguire la massima riduzione possibile dei livelli di emissioni odorigene delle sorgenti industriali e di servizio, mediante l'adozione, per molte aziende volontaria, di interventi mirati ed efficaci per giungere ad una ricaduta positiva sull'inquinamento olfattivo.

Figura 4:
Area odorigena dell'area limitrofa a TDT



Nel primo report del luglio 2017³² si riporta lo studio della problematica e i primi interventi di risanamento, in particolare sul settore rifiuti e depurazione delle acque. A maggio 2018 è stato presentato il secondo report, con le fasi già concluse del Piano³³ che hanno visto coinvolte diverse realtà aziendali, in particolare del settore petrolchimico, con azioni di miglioramento volontarie.

28. http://www.comune.livorno.it/_nuovo_notiziario/it/default/29240/Piano-per-la-riduzione-dell-inquinamento-olfattivo-a-Livorno-e-Collesalveti-a-che-punto-siamo-.html#_blank

29. http://www.comune.collesalveti.li.it/site/home/articolo46003362.html#_blank

30. ARPAT: Agenzia regionale per la protezione ambientale della Toscana.

31. Informazioni e immagine tratte da <http://www.arp.at.toscana.it/notizie/arp.atnews/2018/071-18/collesalveti-e-livorno-nord-piano-per-la-riduzione-delle-emissioni-odorigene>

32. <http://www.arp.at.toscana.it/notizie/arp.atnews/2017/130-17/collesalveti-e-livorno-primo-step-del-piano-di-controllo-delle-emissioni-odorigene>

33. <http://www.arp.at.toscana.it/documentazione/presentazioni-convegni/presentazioni-emissioni-odorigene-livorno-31052018.zip>

6.2 Impatti ambientali indiretti

Gli impatti ambientali indiretti sono dovuti ad attività correlate a quelle del terminal e demandate a terzi o legate a soggetti a monte e a valle del processo principale, lungo la filiera produttiva:

Attività a monte e a valle del processo TDT

- manutenzione mezzi meccanici e di sollevamento;
- manutenzione pneumatici;
- supporto alla movimentazione/trasporto;
- servizio di trasporto navetta da/per sottobordo, piazzali e raccordo ferroviario;
- servizi portuali a bordo nave (di rizzaggio/ derizzaggio a bordo);
- manovre dei carri ferroviari;
- gestione deposito vuoti;
- controllo/verifica (accessi, ispezione tecnica di varco, reefer);
- vigilanza privata per il varco di ingresso e notturna;
- attività di allaccio/slaccio/monitoraggio reefer;
- pulizia uffici (consumi idrici contabilizzati nei consumi uffici TDT, consumo di detergenti a carico del fornitore);
- pulizia piazzali e smaltimento rifiuti;
- lavaggio mezzi (contabilizzato nei consumi idrici TDT);
- trasporti in/out via camion/ferrovia/nave;
- flussi dei dipendenti casa/lavoro;
- flussi dei visitatori e fornitori in/out dal terminal.

Su queste attività il livello di controllo gestionale del Terminal è indiretto e dipende dalla capacità di influenza sul singolo processo o fornitore: sui processi e sulle attività svolti internamente al sito TDT ha un livello di controllo maggiore (ad esempio tramite clausole contrattuali, audit, sopralluoghi, ecc.), mentre per le attività tenute al di fuori delle proprie aree (es. trasporti da/verso) il potere di intervento è minore, poiché le attività sono indipendenti dal *core business* e fuori dall'area di influenza.

Gli aspetti ambientali significativi legati alle attività afferenti alla filiera fornitori vengono analizzati all'interno dell'analisi ambientale e valutati come quelli diretti: dall'analisi sono risultati significativi i seguenti processi e relativi aspetti ambientali sui quali è stato possibile in parte attivare delle azioni di miglioramento per la riduzione degli impatti:



ATTIVITA/ SERVIZIO/ UTILITIES	SOTTO ATTIVITÀ SPECIFICA	ASPETTI AMBIENTALI	CONDIZIONI OPERATIVE	IMPATTI	PRIORITÀ DI INTERVENTO
Manutenzione mezzi	operatività	Rifiuti	N	Produzione di rifiuti	Media
		scarichi sul suolo	E	Contaminazione suolo	Media
Trasporti esterni	I/E cntr via camion e nave	Rifiuti	E	abbandono rifiuti	Media
Servizi di pulizie uffici	utilizzo detergenti	Utilizzo materie prime e risorse naturali	N	Consumo di materie prime	Alta
	conferimento rifiuti	Rifiuti	N	Produzione di rifiuti	Media
Approvvigionamento E.E.	produzione, trasformazione e trasporto E.E.	Utilizzo fonti energetiche	N	Impoverimento delle risorse – minerali, fossili	Media
manutenzioni impianti/ attrezzature	climatizzatori, caldaia	emissioni IN ATM	E	GWP, ODL	Media
manutenzioni impianti/ attrezzature	stampanti, estintori, climatizzatori, caldaia, mezzi	Rifiuti	N	Produzione di rifiuti	Media
manutenzioni impianti/attrezzature	/	Emissioni IN ATM	N	GWP	Alta
mobilità dipendenti casa-lavoro	/	Utilizzo fonti energetiche	N	Impoverimento delle risorse – minerali, fossili	Alta



AZIONI MIGLIORAMENTO IMPLEMENTATE NEL TEMPO	AM 2020	ESITO	AM 2021 O CRITERIO DI ACCETTAZIONE DEL RISCHIO
informazione del personale, riunioni, modifica contratto, gestione area deposito rifiuti GS	/		
Istruzione sversamenti, riunioni, gestione NC sversamenti; materiale assorbente per sversamenti acidi da batterie	/		
gestione rifiuti abbandonati o da cntr abbandonati/rotti a carico TDT o cliente	Comunicazioni di divieto abbandono, cartelli, controllo, area rifiuti TDT, richiami	Parzialmente efficace	
informazione e condivisione della politica TDT, controllo fornitore; coordinamento per acquisto di detergenti meno aggressivi		a causa dei costi maggiori e dei tempi di lavoro ridotti si è ritornati ai prodotti precedentemente utilizzati	nessuna ulteriore AM applicabile al momento
informazione + politica, controllo fornitore	/		nessuna ulteriore AM applicabile al momento
selezione E.E. certificata da fonti di energia rinnovabili	selezione E.E. certificata da fonti di energia rinnovabili	Efficace	selezione E.E. certificata da fonti di energia rinnovabili
Sostituzione impianti in caso di rendimento basso, sostituzione gas climatizzatori pre scadenza		/	aspetto sotto controllo, non disponibili ulteriori soluzioni al momento
controllo fornitore, integrazioni contrattuali		/	aspetto sotto controllo, non disponibili ulteriori soluzioni al momento
Studio di fattibilità navetta aziendale		Non fattibile per costi e sfasamento turni	Si attende PUMS e coordinamento con <i>Mobility Manager</i> comunale per verifica di fattibilità di un nuovo piano spostamenti casa-lavoro
Studio di fattibilità navetta aziendale		Non fattibile per costi e sfasamento turni	

Tutti i fornitori devono essere preventivamente qualificati e periodicamente valutati, nel rispetto delle procedure del Sistema di gestione della Qualità vigenti. Tali procedure sono integrate con i controlli di natura ambientale, del Modello Organizzativo e Gestionale ai sensi D. Lgs. 231/2001.

Tra i fornitori abituali, particolare attenzione è rivolta ai manutentori di mezzi/attrezzature/impianti, le cui attività generano rifiuti di manutenzione generalmente definiti di loro proprietà da apposite clausole contrattuali. TDT controlla la corretta gestione degli stessi tramite attività di monitoraggio di piazzale e/o audit al fornitore. Eventuali rifiuti abbandonati o mal conferiti vengono gestiti con non conformità o richiamo al fornitore. Sporadici casi di rifiuti abbandonati vengono gestiti a carico TDT o con la collaborazione di fornitori di servizio interno che già producono quella tipologia di rifiuto.

Anche i trasportatori e smaltitori di rifiuti sono controllati ad ogni intervento in termini di autorizzazioni e rispondenza ai requisiti previsti dalla normativa vigente.

Dei fornitori residenti abituali si dispone di dati di consumo energetico relativi alle attività da essi svolte mentre le attività di logistica a monte e a valle del processo (da attività nave, camion, treno, spostamenti casa-lavoro dei dipendenti) sono fuori dal controllo gestionale dell'organizzazione: di esse si hanno i flussi ma non i dati di consumo né si ha modo di stimarli in funzione dei tempi e/o dei km percorsi.

Tabella 45:
consumo di benzina per trasporti interni
(già compreso nei consumi TDT ed emissioni COeq)

CONSUMI INDIRETTI				
DI MATERIE PRIME	U.M.	2018	2019	2020
Gasolio	[litri]	395.000	380.000	268.000

Tabella 46:
prodotti detergenti utilizzati dal fornitore pulizie uffici

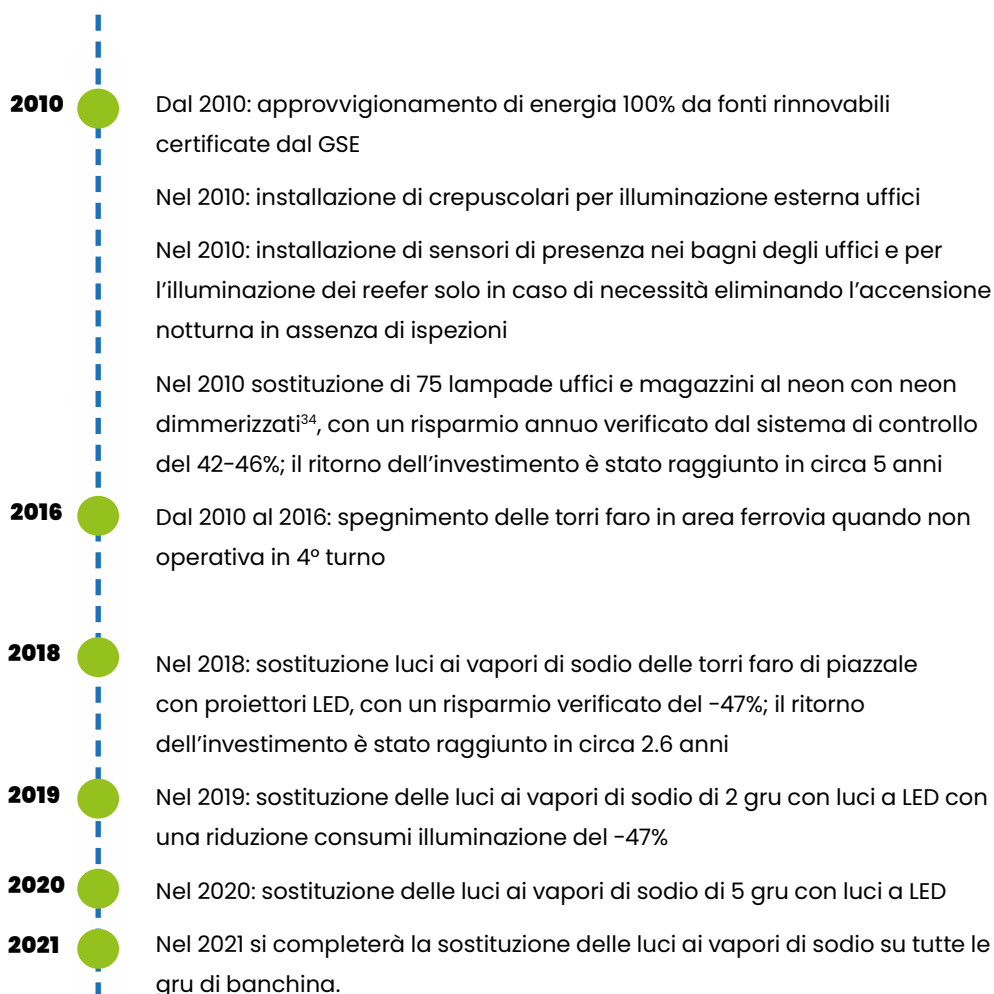
DETERGENTI PULIZIE	U.M.	2018	2019	2020
detergente pulitor	[litri]	85	82	120
bioform lisoformio	[litri]	71	75	105
varichina	[litri]	120	132	35
ammoniaca	[litri]	90	123	223
disinfettante puligredas	[litri]	75	102	145
wc cleaner	[litri]	78	81	105
totale	[litri]	519	595	733

L'incremento del 23% dei consumi detergenti registrato nel 2020 è effetto della necessità di maggiore sanificazione ambienti e superfici a causa del covid-19.

6.3 Riduzione degli impatti

Dall'implementazione del sistema di gestione ambientale nel 2009, TDT ha realizzato numerose e diversificate azioni di miglioramento al fine di ridurre impatti, costi, rischi, consumi correlati agli aspetti ambientali delle sue attività; di seguito se ne riporta un breve riassunto:

Riduzione consumi e costi energetici

- 
- A vertical timeline with a dashed blue line and green circular markers for each year. The years 2010, 2016, 2018, 2019, 2020, and 2021 are listed on the left, with corresponding descriptions of energy-saving actions on the right.
- 2010**
 - Dal 2010: approvvigionamento di energia 100% da fonti rinnovabili certificate dal GSE
 - Nel 2010: installazione di crepuscolari per illuminazione esterna uffici
 - Nel 2010: installazione di sensori di presenza nei bagni degli uffici e per l'illuminazione dei reefer solo in caso di necessità eliminando l'accensione notturna in assenza di ispezioni
 - Nel 2010 sostituzione di 75 lampade uffici e magazzini al neon con neon dimmerizzati³⁴, con un risparmio annuo verificato dal sistema di controllo del 42-46%; il ritorno dell'investimento è stato raggiunto in circa 5 anni
 - 2016**
 - Dal 2010 al 2016: spegnimento delle torri faro in area ferrovia quando non operativa in 4° turno
 - 2018**
 - Nel 2018: sostituzione luci ai vapori di sodio delle torri faro di piazzale con proiettori LED, con un risparmio verificato del -47%; il ritorno dell'investimento è stato raggiunto in circa 2.6 anni
 - 2019**
 - Nel 2019: sostituzione delle luci ai vapori di sodio di 2 gru con luci a LED con una riduzione consumi illuminazione del -47%
 - 2020**
 - Nel 2020: sostituzione delle luci ai vapori di sodio di 5 gru con luci a LED
 - 2021**
 - Nel 2021 si completerà la sostituzione delle luci ai vapori di sodio su tutte le gru di banchina.

Queste azioni di miglioramento sui consumi energetici hanno portato ad una riduzione dei costi di E.E. pari al **-25%** rispetto all'anno precedente e a una riduzione dei consumi (kwh) del **-18%**.

34. Dimmerabile è una parola che deriva dal vocabolo inglese "dimmer" che deriva a sua volta dal verbo "to dim", che significa abbassare. Il *dimmer* è sostanzialmente un regolatore elettronico che serve a controllare la potenza assorbita da un carico limitandola a piacimento. La sua traduzione in italiano è variatore.

Tabella 47:

Riduzione del consumo di energia elettrica

DATI E INDICATORI	[U.M.]	2018	2019	2020
E.E. RISPARMIATA da <i>Energy management</i>	KWh	-81.920	-458.247	-455.113
COSTI EVITATI da <i>Energy management</i>	euro	-€ 12.272	-€ 71.303	-€ 61.978

Riduzione Colaggi:

- nell'ultimo decennio, grazie ad attività di ri-addebito dei costi di gestione dell'evento al proprietario della merce danneggiata/mal imballata, si è rilevata una riduzione significativa del n. di container colanti sui totali movimentati da 14 a 2.4 su 100.000; nell'anno 2019 è stato acquistato un *Mafi Tank* aggiuntivo per la segregazione dei contenitori colanti, portando il numero di attrezzature a tre.

Riduzione Sversamenti di olio/gasolio:

- nell'ultimo decennio grazie ad azioni correttive su NC con cause ricorrenti (O-ring³⁵ difettosi, tubi non originali, sistemi di troppo pieno e di autospegnimento non funzionanti, collisioni da errata valutazione alzata del braccio del mezzo) si è ridotto il numero di sversamenti da 33 a 18, grazie anche alla sostituzione di 3 mezzi nel 2019.

Riduzione consumi di materie prime:

- l'uso della carta vergine sbiancata al cloro è stato azzerato: come carta vergine viene acquistata solo carta certificata FSC, comunque ridotta dal 72% del 2018 al 9% del 2020 spostando la selezione sulla carta riciclata, passata dal 26% del 2018 al 90% del 2020.

Riduzione PCB/PCT³⁶:

- nel 2018 e 2019 eliminazione/sostituzione di due trasformatori in olio con trasformatori in resina.

Riduzione Gas lesivi dell'ozono (F-gas):

- dal 2008 al 2012 sostituzione di tutti i climatizzatori con R22
- dal 2020 sostituzione dei climatizzatori con R410A necessitanti di *refill*/sostituzione con nuovi a gas refrigeranti a minor impatto ambientale (R32) come previsto da protocollo *Kindall*;

Riduzione Rifiuti:

- dal 2009 al 2020 aumento dal 9% al 73% della quota di rifiuti avviata a riciclo, un miglioramento delle aree di deposito, grazie ad attività di monitoraggio, richiami, formazione e informazione del personale interno/esterno, inserimento di clausole ambientali nei contratti dei fornitori di servizio, cartellonistica di divieto accesso;

Riduzione Consumi idrici:

- all'installazione di riduttori di flusso nelle docce operative nel 2010 è seguita una sostituzione contatori malfunzionanti. Dal 2018 si procede con una verifica mensile dei dati da rilevati e del consumo orario, il che permette un rilevamento rapido di anomalie e perdite.

35. O-ring: è un anello di elastomero, a sezione circolare usato come guarnizione meccanica o sigillo. Gli O-ring sono progettati per essere inseriti in appositi alloggiamenti ed essere compressi durante l'assemblaggio di due o più parti, creando così una guarnizione di tenuta.

36. PCB/PCT: policlorobifenili e policlorotrifenili, sono composti di sintesi clorurati estensivamente impiegati, sin dagli anni '30, nel settore elettrotecnico in qualità di isolanti.

Le azioni suddette hanno permesso un buon miglioramento degli indicatori di performance (di consumo e di emissione) che risultano tutti in diminuzione.

Tabella 48:

**Riduzione dei consumi energetici richiesti per prodotti e servizi TDT
(espressi in joules o multipli)**

INDICATORI TDT	U.M.	2018	2019	2020
Tot gasolio/moves mezzi gasolio	Gj/move	0,0545	0,0522	0,0515
Gasolio operativo/moves mezzi gasolio	Gj/move	0,0530	0,0505	0,0500
E.E. tot/moves tot	Gj/move	0,0308	0,0226	0,0240
Intensità di energia per movimento (gjoule/move)	Gj/move	0,068	0,058	0,058
Tep/moves tot	tep/move	0,0025	0,0020	0,0020
Co2eq/ moves tot	CO2eq/move	0,0062	0,0052	0,0051

Di seguito dettaglio delle numerose Azioni Correttive e di Miglioramento messe a punto nell'ultimo triennio al fine di ridurre le Non Conformità interne nei vari ambiti

N. AC/AM					N. NC				
ANNO					ANNO				
ARGOMENTO	2018	2019	2020	TOTALE	ARGOMENTO	2018	2019	2020	TOTALE
Antincendio		2		2	Antincendio		2	1	3
Climatizzatori	1			1	Sversamenti	23	24	18	65
Colaggi	1			1	Rifiuti	15	4	10	29
Conformità legislativa			1	1	Depuratori	6	4	5	15
Consumi idrici		1		1	Colaggi	4	7	6	17
Depuratori	3			3	Climatizzatori	1			1
Rifiuti	1	3	4	8	Schede sicurezza	1			1
Scarichi idrici		1	1	2	Consumi idrici		1		1
Schede sicurezza	1			1	Conformità legislativa			1	1
Sversamenti		3	1	4	Totale	50	42	41	133
E.M.			1	1					
Totale	7	10	8	25					

Per i miglioramenti in termini di costi evitati e produzione di risparmi si veda analisi dei costi e risparmi per singolo aspetto riportata nel par. 5.3.2.

6.4 Spese per l'ambiente

Tabella 49:
Spese per l'ambiente TDT

ANNO	INVESTIMENTI (€)	RISORSE ECONOMICHE IMPIEGATE (€)	TASSE E TRIBUTI (€)	BENEFICI ECONOMICI CONSEGUITI (€)
2018	€ 335.508	-€ 21.644	€ 44.497	€ 224.297
2019	€ 278.997	-€ 92.251	€ 44.935	€ 22.408
2020	€ 346.147	-€ 66.143	€ 44.873	€ 107.235
Totale	€ 960.652	-€ 180.037	€ 134.305	€ 353.940

Tabella 50:
Spese per l'ambiente TDT per aspetto

ASPETTO	ANNO	TASSE E TRIBUTI	RISORSE ECONOMICHE IMPIEGATE	BENEFICI ECONOMICI CONSEGUITI	INVESTIMENTI
Antincendio	2018		€ 11.289		€ 1.693
	2019		€ 11.630		€ 1.548
	2020		€ 11.119		€ 3.051
Consumi idrici	2018		€ 65.807		
	2019		€ 65.042		
	2020		€ 78.751		
Consumo Materie Prime	2018		€ 13.612		
	2019		€ 23.705		
	2020		€ 51.002		
Emissioni (impianti termici)	2018		€ 33.544		€ 21.844
	2019		€ 11.700		€ 20.860
	2020		€ 22.188		€ 3.139
Energy management	2018		€ 57.079	-€ 12.272	€ 200.760
	2019		€ 17.750	-€ 70.865	
	2020		€ 5.200	-€ 61.978	€ 84.516

ASPETTO	ANNO	TASSEE TRIBUTI	RISORSE ECONOMICHE IMPIEGATE	BENEFICI ECONOMICI CONSEGUITI	INVESTIMENTI
Rumore	2019		€ 5.000		
Scarichi idrici	2018		€ 4.526		
	2019		€ 6.078		
	2020		€ 39.400		€ 15.806
Trasformatori	2019		€ 2.189		
Rifiuti	2018	€ 44.497	€ 127.077		
	2019	€ 44.935	€ 127.526		
	2020	€ 44.873	€ 127.409		€ 724
Gestione sistemi QSA	2018		€ 7.900		
	2019		€ 4.020		
	2020		€ 3.100		
Colaggi	2018		€ 3.685	-€ 3.685	
	2019			-€ 21.386	
	2020			-€ 4.165	
Sversamenti mezzi gasolio	2018		€ 10.988	-€ 5.686	
	2019		€ 4.356		
	2020		€ 7.895		
Totale		€ 134.305	€ 960.568	-€ 180.038	€ 353.940

Grafico 9:
contabilità ambientale 2018-2020

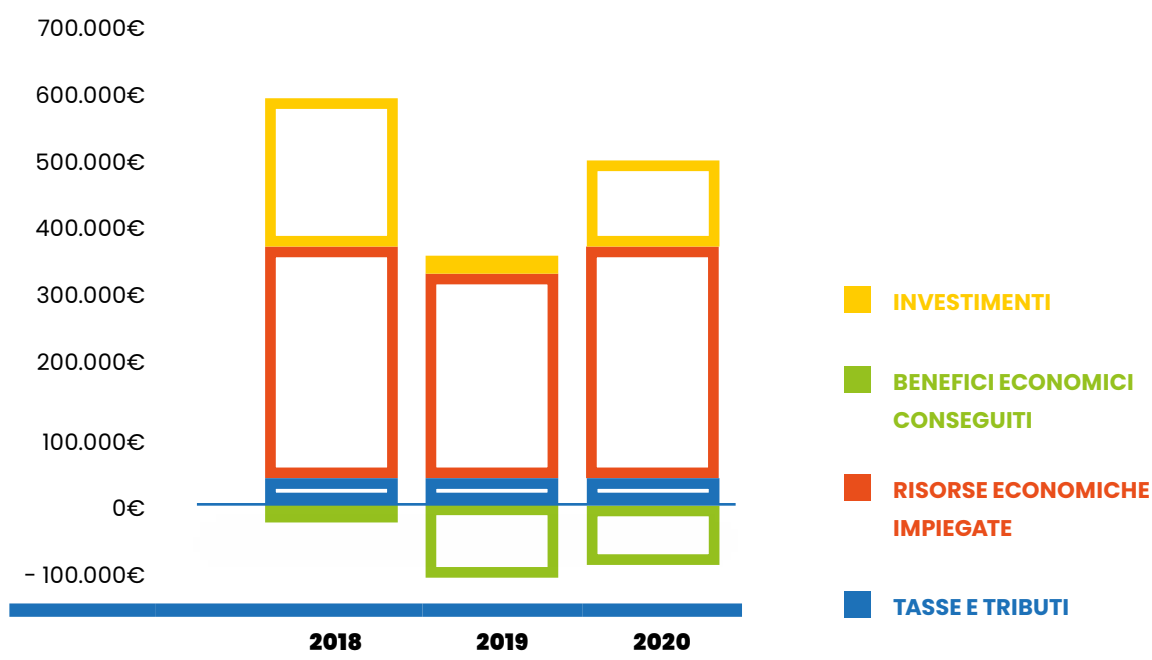
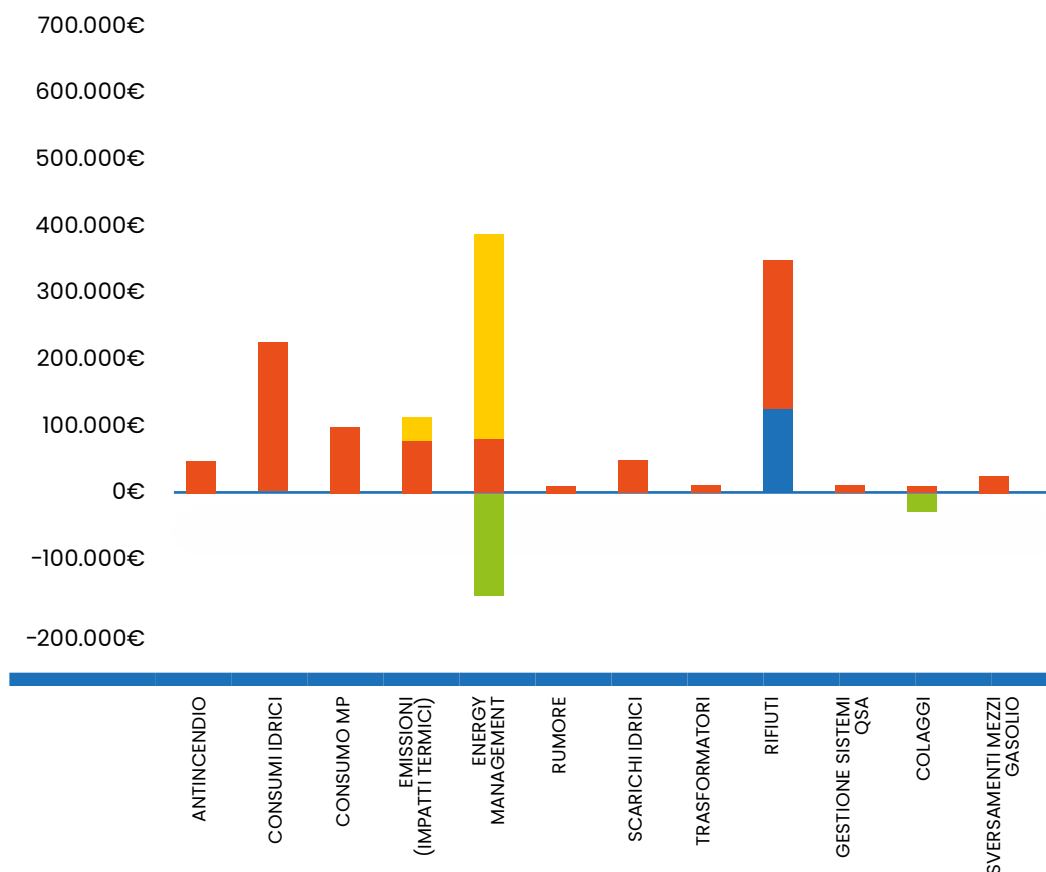


Grafico 10:
contabilità ambientale 2020 per singolo aspetto



6.5 Conformità alla normativa ambientale

Le modalità di controllo del rispetto delle prescrizioni legali sono descritte in procedura dedicata e l'aggiornamento normativo viene garantito tramite una serie di newsletter che permettono di essere puntualmente informati sulle norme in uscita/uscite/in attesa di entrare in vigore.

Un audit di conformità legislativa condotto da parte esterna verifica annualmente che la conformità sia garantita.

Il sistema di gestione certificato ISO 14001 prevede la tenuta di un elenco di leggi applicabili, inserite indicando l'aspetto di riferimento, il sotto argomento specifico, la data di entrata in vigore, la fonte, la tipologia normativa, tutte le scadenze, nonché l'evidenza e la funzione aziendale responsabile. Il successivo audit di parte terza, tenuto dall'ente di certificazione, verifica la conformità una seconda volta. Il non rispetto di un adempimento normativo grave impedirebbe l'ottenimento della certificazione. Anche le verifiche interne previste dal Modello di gestione (MoG) ex D.lgs. 231/01 accertano l'assenza di non conformità ambientali.

In 12 anni non è stata rilevata alcuna non conformità di primo livello, ossia grave.

Le difformità riscontrate vengono gestite come non conformità, con azioni correttive del cui esito si produce evidenza nel sistema di gestione.

Tabella 51:

Valore monetario delle sanzioni e numero totale delle sanzioni non monetarie per mancata conformità a leggi e regolamenti in materia ambientale

INDICATORE	2018	2019	2020
307-1 Valore monetario delle sanzioni e numero totale delle sanzioni non monetarie per mancata conformità a leggi e regolamenti in materia ambientale	0	0	0





7.

La sostenibilità sociale

7.1 Evoluzione e composizione del personale

Tabella 52:
Composizione del personale

	2018		2019		2020	
Totale dipendenti	296		292		281	
Per sesso						
Uomini	244		240		231	
Donne	52		52		50	
Per età						
Di età inferiore ai 30	9		4		3	
Tra i 30 e i 50 anni	206		198		186	
Oltre i 50	81		90		92	
Età media del personale	45		46		47	
Per categoria professionale						
Dirigenti	6		7		6	
	Uomini 5	Donne 1	Uomini 6	Donne 1	Uomini 6	Donne 0
Quadri	6		6		7	
	Uomini 6	Donne 0	Uomini 6	Donne 0	Uomini 7	Donne 0
Impiegati	153		149		147	
	Uomini 111	Donne 107	Uomini 107	Donne 42	Uomini 106	Donne 41
Operai	131		130		121	
	Uomini 122	Donne 9	Uomini 121	Donne 9	Uomini 112	Donne 9
Per tipo di contratto						
A tempo indeterminato	295		292		281	
A tempo determinato	1		0		0	

	2018	2019	2020
Per regime orario lavorativo			
Full time	280	275	264
Part time	16	17	17

Tabella 53:
Entrate e uscite dipendenti

	2018	2019	2020
Totale dipendenti	296	292	281
Dipendenti entrati nell'anno	1	1	3
Uomini	1	1	3
Donne	0	0	0
Di età inferiore ai 30	0	0	0
Tra i 30 e i 50 anni	0	0	1
Oltre i 50	1	1	1
Dipendenti usciti nell'anno	8	5	14
Uomini	8	5	12
Donne	0	0	2
Di età inferiore ai 30	0	0	0
Tra i 30 e i 50 anni	0	2	3
Oltre i 50	8	3	11

L'ultimo triennio la forza lavoro di TDT ha subito un calo (- 2,4% circa), dovuto al 63% ad uscite per il raggiungimento dei requisiti di pensionamento (17 casi su 27), a cui si aggiungono 5 dimissioni volontarie e quattro licenziamenti. Si aggiungono invece due figure manageriali. I contratti a tempo indeterminato rappresentano la forma contrattuale utilizzata, raffigurando il 100% del totale dei contratti in vigore.

Tabella 54:
Tasso di turnover complessivo

TASSO DI TURNOVER COMPLESSIVO (%)³⁷	2018	2019	2020
Totale	3,01	2,5	5,98
Uomini	3,01	2,5	5,13
Donne	0,00	0,00	0,70
Di età inferiore ai 30	0,00	0,00	0,35
Tra i 30 e i 50 anni	0,00	0,68	1,41
Oltre i 50	3,01	1,37	4,57

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

Tabella 55:**Tasso di turnover positivo**

TASSO DI TURNOVER POSITIVO (%)³⁸	2018	2019	2020
Totale	0,33	0,42	1,04
Uomini	0,33	0,42	1,04
Donne	0,00	0,00	0,00
Di età inferiore ai 30	0,00	0,42	0,00
Tra i 30 e i 50 anni	0,00	0,00	0,35
Oltre i 50	0,33	0,00	0,69

Tabella 56:**Tasso di turnover negativo**

TASSI DI TURNOVER NEGATIVO (%)³⁹	2018	2019	2020
Totale	2,64	1,70	4,86
Uomini	2,64	1,70	4,17
Donne	0,00	0,00	0,69
Di età inferiore ai 30	0,00	0,00	0,00
Tra i 30 e i 50 anni	0,00	0,68	1,04
Oltre i 50	2,64	1,02	3,82

Tabella 57:**Tasso di compensazione turnover**

TASSO DI COMPENSAZIONE TURNOVER (%)⁴⁰	2018	2019	2020
Totale	12,50	20,00	21,43
Uomini	12,50	20,00	25,00
Donne	0,00	0,00	0,00
Di età inferiore ai 30	0,00	0,00	0,00
Tra i 30 e i 50 anni	0,00	50,00	33,33
Oltre i 50	12,50	33,33	18,18

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

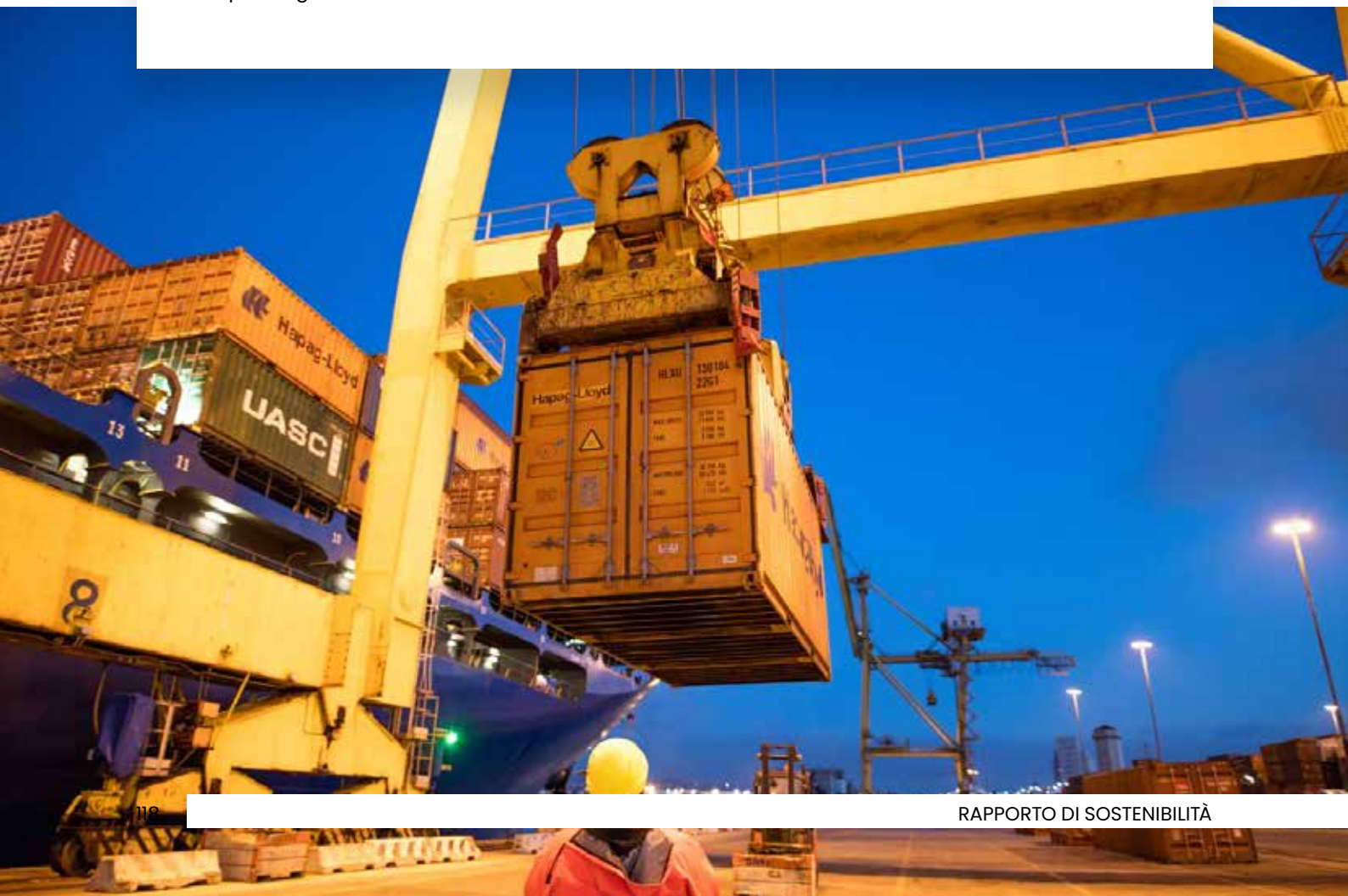
39. Tasso di turnover negativo: usciti nel periodo/organico a inizio periodo.

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

Tabella 58:
Congedi parentali

CONGEDI PARENTALI	2018		2019		2020	
	M	F	M	F	M	F
N° di lavoratori aventi diritto al congedo parentale	99	19	86	18	86	18
N° di lavoratori che ha usufruito del congedo parentale	15	9	5	4	5	9
N° di lavoratori rientrati dal congedo parentale nell'anno di riferimento		15	7	5	4	5
N° di lavoratori rientrati al lavoro al termine del congedo parentale e ancora impiegati nei 12 mesi successivi	15	7	5	4	5	9
Percentuale (%) dei lavoratori rientrati al lavoro al termine del congedo parentale e ancora impiegati nei 12 mesi successivi	100	100	100	100	100	100

Con particolare riferimento alle figure della prima linea dirigenziale, si evidenzia che queste provengono interamente dal contesto locale.



7.2 Ricerca e selezione

Le risorse umane sono un essenziale bene aziendale; la loro crescita rappresenta un fattore fondamentale e irrinunciabile per lo sviluppo del terminal.

Il processo di ricerca e selezione mira ad assicurare le competenze necessarie per offrire un servizio di qualità alla nostra clientela: esso è gestito dalla Direzione Risorse Umane, che presidia anche i rapporti con scuole, università e centri per l'impiego.

Le modalità di ricerca e selezione rispondono sia ai principi del codice etico adottato in Azienda sia, alle norme di legge che ai Contratti Collettivi Nazionali di Lavoro (CCNL Porti e CCNL Dirigenti di aziende industriali).

La politica societaria garantisce nell'accesso all'impiego pari opportunità a uomini e donne, senza discriminazione alcuna per ragioni di sesso, appartenenza etnica, nazionalità, lingua, religione, opinioni politiche, orientamenti sessuali, condizioni personali e sociali in linea con la normativa applicabile e, in particolare, con il codice delle pari opportunità (D.Lgs. 198/06).

Il personale è assunto unicamente in base a regolari contratti di lavoro, non essendo tollerata alcuna forma di lavoro irregolare, né per cittadini italiani né stranieri. Il candidato deve essere reso edotto di tutte le caratteristiche attinenti il rapporto di lavoro.

Il riconoscimento di aumenti retributivi o di altri strumenti d'incentivazione e l'accesso a ruoli ed incarichi superiori (promozioni) sono basati su valutazioni meritocratiche, nel rispetto delle norme stabilite dalla legge e dal contratto collettivo di lavoro di settore, e a valutazioni a discrezione della direzione.

Tabella 59:
Composizione del personale (% per titolo di studio)

COMPOSIZIONE DEL PERSONALE (% PER TITOLO DI STUDIO)	2018	2019	2020
Laurea	9,80	9,8	9,61
Diploma	39,19	42,5	44,48
Qualifica professionale	0,68	0,7	0,7
Scuola elementare/media	50,34	47,00	45,20

7.3 Formazione

La formazione aziendale è diventata un elemento di sempre maggiore rilevanza per conseguire il successo nelle imprese; in qualsiasi ambiente lavorativo e produttivo, per operare in maniera coesa ed efficiente è necessario far sì che tutti i dipendenti sentano di prendere parte ad un progetto comune.

Si ritiene quindi che, anche dal punto di vista psicologico, la formazione aziendale assolve un compito indispensabile, in termini di utilità e beneficio, su un duplice asse: per il lavoratore, perché si senta valorizzato, e per l'azienda, perché in questo modo il dipendente lavorerà con maggiore impegno e motivazione.

Le risorse umane sono senza dubbio lo strumento più influente per la crescita delle aziende e l'importanza della formazione aziendale si evince poiché, attraverso lo sviluppo personale e professionale dei singoli, si vanno ad apportare delle migliorie su tutta la linea lavorativa.

In seguito alle attività formative, la creatività e lo spirito d'iniziativa ne traggono giovamento, aumenta la capacità di trovare soluzioni condivise e i dipendenti acquisiscono maggiore consapevolezza circa il significato e l'importanza del loro ruolo in azienda; non va sottovalutata quindi l'importanza della formazione aziendale, perché permette una crescita positiva dei dipendenti che si traduce in uno sviluppo generale delle imprese.

Di seguito sono riportate alcune tabelle che rappresentano un quadro dettagliato della formazione applicata in Azienda:

Tabella 60:
Ore medie di formazione

ORE MEDIE DI FORMAZIONE	2018	2019	2020
Totale ore erogate	4.486	4.123	2884
- Di cui docenza interna	2.424	2.852	1536
Media ore per dipendente ⁴¹	20	16	11
Media ore per totale dipendenti ⁴²	15	14	10
Media ore per categoria dipendente			
- Dirigenti	81	7	19
- Quadri	11	11	11
- Impiegati	18	14	20
- Operai	21	18	27
Media ore per genere dipendente			
- Uomini	22	15	22
- Donne	17	19	21
Copertura % dei dipendenti	71%	89%	47%

41. Dipendenti che hanno ricevuto formazione

42. Dipendenti che hanno ricevuto formazione

Tabella 61:**Costi per la formazione**

COSTI PER LA FORMAZIONE	2018		2019		2020	
IMPORTI PERCENTUALI	€	%	€	%	€	%
Costo formazione finanziata	44.488	66	28.550	73	38.871	80
Costo formazione non finanziata	22.938	34	10.511	27	9.512	20
Totale	67.426	100	39.061	100	48.384	100

Gli investimenti economici fatti nell'arco dell'ultimo triennio sulla formazione sono stati coperti per oltre il **73%** dagli introiti ricevuti da fondi interprofessionali privati, quali sono Fondimpresa e Fondirigenti a cui l'azienda aderisce da diversi anni.

ORE EROGATE PER TIPOLOGIA DI CORSO (h)	TDT 2018	TDT 2019	TDT 2020
Formazione manageriale	642	172	432
Formazione sulla sicurezza	2128	1286	763
Aggiornamento professionale	1716	2665	1689
Totale	4.486	4.123	2.884

Tabella 62:**Ore erogate per tipologia di corso**

IMPORTO UTILIZZATO PER TIPOLOGIA DI CORSO (€)	2018	2019	2020
Formazione manageriale	30.742	13.383	12.977
Formazione sulla sicurezza	7.334	9.620	5.126
Aggiornamento professionale	29.350	16.058	30.281
Totale	67.426	39.061	48.384
Modalità erogazione (%)			
% Aula	98%	94%	85%
% On Line	2,4%	6,3%	15%

È utile evidenziare che le ore di formazione manageriale e l'aggiornamento professionale sono espressione della volontà aziendale, mentre le ore di formazione sulla sicurezza sono anche di tipo obbligatorio. Per l'anno 2020, infatti, erano state programmate diverse attività formative obbligatorie per sicurezza e *Training* operativo derivanti dagli obblighi previsti dagli Accordi Stato-Regioni sulla salute e sicurezza negli ambienti di lavoro, che a causa delle problematiche legate alla pandemia COVID 19, sono potute iniziare solo a fine anno.

Nel 2019 è iniziato un processo di valutazione del potenziale rivolto ad un ristretto gruppo di figure con l'obiettivo di individuare i punti di forza e le aree di miglioramento per valorizzarne i percorsi di crescita.

Nel 2019 è stato attivato un progetto di valutazione del potenziale (*Assessment*) che ha visto coinvolte 18 unità tra *Senior* (primi livelli dell'organizzazione) e *Talent* (personale che ricopre ruoli specialistici ad elevato contenuto professionale). Nel 2020 sono stati effettuati, per le persone coinvolte nell'*assessment*, dei corsi di Formazione comportamentale nell'ottica di implementare uno sviluppo manageriale.

Nel 2020 l'attività formativa si è concentrata prevalentemente sulle attività di aggiornamento professionale e di prosecuzione della formazione alla lingua inglese per coloro che ricoprono ruoli dove è necessaria la conoscenza della stessa.

Le attività di *training* operativo, nel rispetto alle vigenti disposizioni sanitarie legate alla pandemia COVID 19, si sono distinte per quattro nuove abilitazioni alla manovra, di cui due per le gru di banchina e due per le gru transtainer, nonché per alcune ore, spese per la riqualificazione e verifica delle mansioni di guida e manovra mezzi.

Tutto il personale addetto alla *security* ha partecipato al corso IMO Model Course 3.24 che, negli ambiti relativi alle ispezioni ed ai controlli su personale, visitatori, autisti, ecc.. prevede che questi siano eseguiti nel rispetto dei diritti umani con particolare riferimento al genere e alle diverse sensibilità culturali e religiose, nonché nel rispetto della *privacy*, mentre il personale dipendente ha partecipato a corsi di familiarizzazione sugli argomenti dell'*IMO Model Course* 3.25

7.4 Qualifica, selezione e valutazione dei fornitori

TDT ha predisposto e mantenuto attive procedure documentate riguardanti la qualificazione dei fornitori, ossia la loro valutazione iniziale, selezione e rivalutazione periodica, con particolare riferimento agli aspetti di qualità, ambiente, sicurezza e anti-corruzione, allo scopo di garantire la capacità degli stessi di soddisfare i requisiti relativi alle forniture.

La qualificazione iniziale consiste nella verifica del possesso dei requisiti di base per poter operare con i terminal, affinché il processo avvenga nel rispetto dei criteri di trasparenza, pari opportunità di accesso, professionalità, affidabilità ed economicità, ferma restando la prevalenza dei requisiti di legalità. Tali valutazioni permettono la tenuta di un elenco di fornitori approvati dai terminal, verso cui possono essere emessi gli ordini di acquisto.

Si sviluppa successivamente un'attività di sorveglianza dei fornitori, principalmente monitorando la qualità delle forniture e prestazioni erogate e di rivalutazione periodica dei fornitori, a modifica ed integrazione dell'elenco dei fornitori qualificati.

I criteri per la scelta delle forniture includono una valutazione complessiva che considera i seguenti parametri:

- la rispondenza alle specifiche funzionali definite nella richiesta di acquisto e garantite dal produttore;
- la formulazione del giudizio espressa dall'utilizzatore finale in merito alla qualità del prodotto;
- il ridotto impatto sull'ambiente lungo tutto il ciclo di vita, rispetto ad altri prodotti e servizi utilizzati allo stesso scopo;
- il giudizio sulla qualità del servizio va formulato sulla base delle esperienze storiche di acquisto effettuate e in assenza di non conformità rilevate;
- il giudizio sul prezzo va formulato sulla base del confronto con quanto offerto dalla concorrenza, includendo anche i costi futuri di gestione generati;
- il rispetto dei tempi di consegna previsti in contratto o nell'ordine;
- la copertura offerta dalla garanzia;
- la facilità di accesso all'assistenza pre e post vendita.

Nel caso di valutazione di servizi di consulenza, l'iter selettivo tiene conto dei requisiti di professionalità, affidabilità, integrità, riservatezza e diligenza.

7.5 La tutela della *privacy* e la sicurezza dei dati nei terminali

Nel corso del 2020 TDT ha dimostrato attenzione e sensibilità nei confronti del tema della protezione dei dati personali ed ha maggiormente consolidato il livello di *compliance*, apportando continue migliorie alle attività avviate negli anni precedenti, in esecuzione delle disposizioni del Regolamento Europeo sulla protezione dei dati personali (Regolamento UE 2016/679 - GDPR) e della normativa nazionale di riferimento (d.lgs. 196/2003 e s.m.i. e d.lgs. 101/2018). L'azienda si è soffermata, altresì, sui rilievi *privacy* connessi all'attuazione dei Protocolli e delle Linee Guida stabilite per il contenimento dell'epidemia Covid-19.

I principali interventi in materia di trattamento di dati personali, coordinati dal DPO – *Data Protection Officer* – nel corso dell'anno 2020 hanno riguardato le attività di seguito elencate:

- valutazioni propedeutiche alla revoca della nomina del DPO di Gruppo e alla formalizzazione della nomina del DPO per la sola TDT, presso l'Autorità Garante per la protezione dei dati personali;
- revisione e aggiornamento (in lingua italiana e inglese) dei documenti *privacy* presenti sul sito web (*Privacy Policy*, Condizioni d'uso, *Cookie Policy*);
- valutazioni sul trattamento straordinario di dati personali causato dall'emergenza sanitaria Covid-19 e redazione di apposita informativa per la misurazione della temperatura;
- redazione di un Regolamento interno per il corretto utilizzo dei sistemi informatici, anche in regime di *smart working* semplificato in tempo di emergenza Covid-19;

- predisposizione modulistica per l'assegnazione e la riconsegna dei dispositivi informatici;
- revisione e aggiornamento della documentazione *privacy* preesistente:
 - informativa dipendenti;
 - approfondimenti sulle modalità di esercizio dei diritti dell'interessato e altre attività affiliate;
 - valutazione su casi di violazione dei dati e attività connesse;
 - informative per le ditte appaltatrici;
- revisione e aggiornamento della documentazione *privacy* inerente alla videosorveglianza:
 - valutazione d'impatto sulla protezione dei dati personali;
 - cartelli informativi;
 - informativa ex art. 13 GDPR destinata a dipendenti, fornitori e visitatori;
 - Regolamento interno VDS;
 - mappatura dei soggetti esterni qualificabili come Responsabili del trattamento ex art. 28 GDPR e redazione dei relativi contratti;
 - lettere di autorizzazione al trattamento nominative;
 - documento di istruzioni per il soggetto delegato al coordinamento delle attività in ambito VDS;
- aggiornamento organigramma *privacy* con personalizzazione delle lettere di autorizzazione al trattamento dei dati per ciascuna risorsa coinvolta;
- audit su GDPR, gestione IT e processi di *business* aziendale da cui sono scaturite, a seguito dei rilievi, delle azioni di miglioramento;
- incontri periodici fra i responsabili dell'area *IT, HR, privacy, safety & security e compliance* con il DPO, al fine di valutare costantemente lo stato di adeguamento dell'Azienda alla normativa attualmente in vigore.

7.6 Salute e sicurezza sul lavoro

7.6.1 SISTEMA DI GESTIONE DELLA SALUTE E SICUREZZA SUL LAVORO

L'adozione da parte di TDT dello Standard Internazionale per la salute e la sicurezza dei lavoratori in conformità alla nuova norma UNI ISO 45001:2018 garantisce un costante monitoraggio delle prestazioni e la tensione ad un progressivo e continuo miglioramento delle performance in ambito salute e sicurezza.



TDT attribuisce grande importanza a questo fattore dedicando una struttura specializzata interna (con propri dipendenti), che costituisce il Servizio Prevenzione e Protezione, composta da:

- 1 Direttore Sicurezza/RSPP
- 1 Responsabile del Sistema di Gestione per la Salute e Sicurezza
- 5 Addetti Sicurezza, operativi h24, con compiti di controllo operativo e supporto all'attività di sorveglianza dei preposti.

Sono inoltre presenti 3 Rappresentanti dei lavoratori per la Sicurezza (RLS), eletti dai lavoratori, che hanno il compito di rappresentare i lavoratori per tutti gli aspetti di salute e sicurezza nel luogo di lavoro.

Il Sistema di Gestione della Salute e Sicurezza copre l'intero ambito di TDT e ricade sia sui lavoratori diretti (dipendenti o interinali) che quelli indiretti (appaltatori e fornitori) che si trovano a operare nell'area di competenza TDT, ivi compresi visitatori e utenti che a vario titolo accedono al Terminal. A tale scopo TDT attua una politica di riduzione dei rischi per la salute e sicurezza che impatta sia sui propri lavoratori che su tutti coloro che accedono nel luogo di lavoro controllato da TDT, prevedendo fra l'altro un'informazione capillare sui rischi agli utenti del Terminal e la redazione di appositi documenti di coordinamento (DUVRI, Protocolli di Coordinamento, Permessi di Lavoro) con i fornitori/appaltatori.

Annualmente, nell'ambito del Riesame del Sistema, viene verificato lo stato di attuazione del Sistema, vengono rendicontate, tra l'altro, le azioni di miglioramento intraprese e vengono definite le aree che richiedono la maggiore attenzione unitamente alle azioni da intraprendere per migliorarle e agli indicatori per misurarne le prestazioni.

7.6.2 IDENTIFICAZIONE DEI PERICOLI, VALUTAZIONE DEI RISCHI

TDT, in conformità a quanto stabilito dal nuovo Standard ISO 45001 che richiede una maggiore attenzione ai bisogni e alle aspettative dei lavoratori e delle altre parti interessate, ha provveduto ad effettuare una approfondita analisi del contesto, identificando i fattori interni ed esterni rilevanti in grado di influire sul raggiungimento dei propri obiettivi, le attese delle parti interessate e i rischi e le opportunità legati alla salute e sicurezza sul lavoro e stabilendo una serie di azioni e attività volte a mitigare i rischi individuati e cogliere le opportunità identificate. Periodicamente vengono analizzati lo stato delle azioni e l'efficacia di queste nel ridurre effettivamente i rischi salute e sicurezza identificati.

La struttura specializzata dedicata alla sicurezza sul lavoro, il costante monitoraggio delle attività e la presa in carico di qualsiasi segnalazione inerente agli aspetti di salute e sicurezza, da qualsiasi parte esse provengano, consentono inoltre a TDT di individuare prontamente la presenza di eventuali pericoli e di reagire ad essi attraverso una specifica analisi e l'individuazione delle relative misure per l'eliminazione o la riduzione del rischio connesso, migliorando nel contempo le prestazioni del Sistema.

Infine, a fronte di ogni cambiamento significativo (ivi incluse variazioni di personale, sostituzione di attrezzature o macchine, modifiche operative, etc.), TDT effettua una preventiva dettagliata analisi delle conseguenze e dei vantaggi o svantaggi che ne derivano, coinvolgendo i

settori e i lavoratori di volta in volta interessati per garantire la massima partecipazione e condivisione delle scelte e delle misure di prevenzione e protezione individuate al fine di eliminare o ridurre i rischi conseguenti.

In ossequio al dettato normativo e al Codice Etico adottato, TDT garantisce al lavoratore il diritto di allontanarsi dal posto di lavoro o da una zona pericolosa in caso di pericolo grave, immediato e che non può essere evitato, senza subire pregiudizio alcuno e protetto da qualsiasi conseguenza dannosa. Analogamente, il Terminal si è dotato di una apposita procedura per la gestione delle segnalazioni che assicura la riservatezza e l'anonimato del segnalante, prevedendo la messa in atto di una serie di azioni contro l'ipotetico rischio di ritorsioni e/o discriminazioni.

7.6.2.1 GESTIONE MERCI PERICOLOSE

Il parco IMO TDT ha una capacità di stoccaggio di 864 TEU che possono essere estesi di ulteriori 576 TEU in caso di necessità. Allo scopo di ottemperare a quanto disposto dalla normativa locale, nazionale ed internazionale per la gestione delle merci pericolose, TDT ha individuato apposite aree (stive) predefinite, dedicate alla sosta di container contenenti merci pericolose ai sensi dell'IMDG Code. In tali aree, i contenitori IMO vengono stivati rispettando le distanze di sicurezza (distanza di danno e segregazione) e le eventuali prescrizioni aggiuntive, di volta in volta indicate dal locale Servizio Chimico di Porto. Aree specifiche sono dedicate alla sosta dei rotabili, considerati IMO ai sensi del IMDG Code (es. UN 3166 e UN 3171), e alle aperture e verifiche del carico richieste dalle locali Autorità.

Le procedure prevedono che venga costantemente monitorato l'assetto del parco IMO, la corretta segregazione e la presenza di eventuali anomalie. La presenza di merci pericolose all'interno di un deposito temporaneo portuale è, infatti, soggetta a continui mutamenti, essendo costantemente influenzata dall'attività di movimentazione (carico/scarico) che avviene al suo interno. Pertanto, l'analisi di rischio è dinamica e viene gestita tramite un *software* dedicato, *Hacpack*, che risulta essere utilizzato in molti altri terminal italiani, e consente di valutare costantemente il rischio in base alla tipologia di merce, alla classe di pericolosità, all'imballaggio, al peso di ogni singolo collo e al peso complessivo del carico dei contenitori presenti a parco. Inoltre, il *software* è anche in grado di fornire in tempo reale le schede di sicurezza delle merci presenti in deposito per consentire di gestire celermente e correttamente eventuali interventi in emergenza, sia per gli aspetti ambientali che per quelli di salute e sicurezza per i lavoratori e gli utenti del Terminal.

TDT, inoltre, si è dotata di apposite procedure e sistemi di monitoraggio al fine di garantire la gestione delle merci pericolose e la risposta alle emergenze. A tal proposito, assicura la formazione specifica di tutto il personale dipendente, nonché l'informazione a tutto il personale terzo che accede presso le proprie aree, circa i rischi presenti, i comportamenti da tenere e le procedure di emergenza adottate.

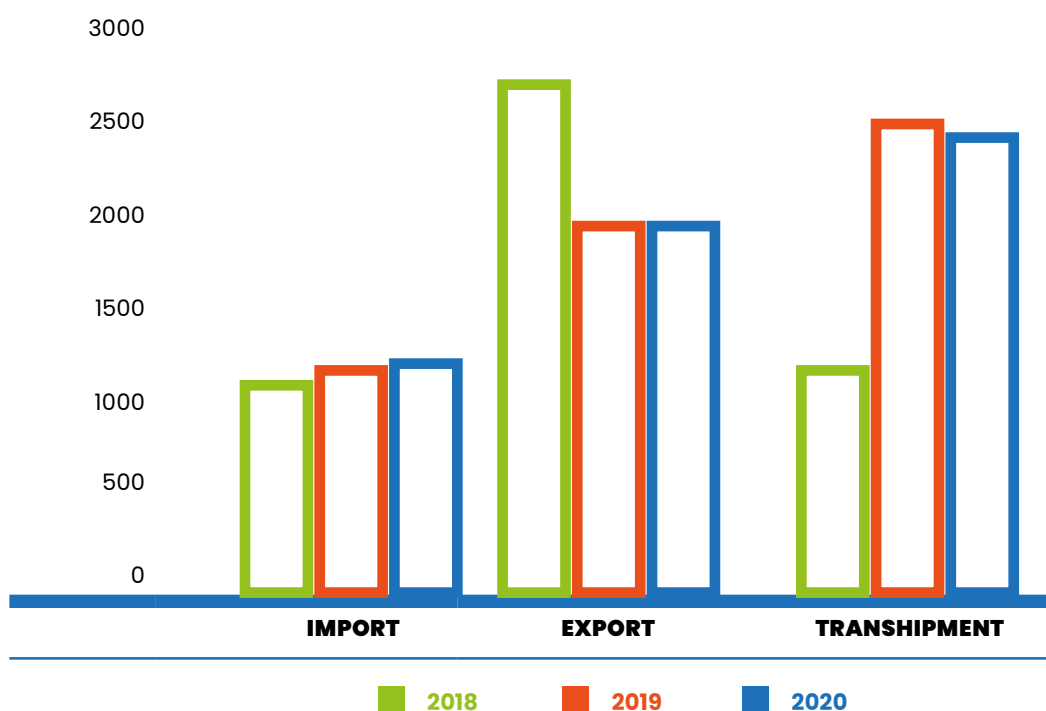
Per contenere eventuali sversamenti, il terminal si è dotato di sistemi mobili, più esattamente di tre MAFI da 45', attrezzati per il contenimento di sversamenti di materiali solidi o liquidi da contenitori.

Per far fronte a eventuali emergenze, a copertura dell'area sono previsti estintori carrellati a polvere dielettrica da 50 kg, omologati A-B-C, collocati nei piazzali all'aperto, in prossimità delle basi delle torri faro; è sempre presente una squadra per la gestione emergenze che ha a disposizione attrezzature per l'intervento e per la circoscrizione dell'area.

Tabella 63:
Totali IMO

IMO	2018	2019	2020
<i>Import</i>	1.072	1.192	1250
<i>Export</i>	2.695	1.865	1857
Totale contenitori⁴³	3.767	3.057	3107
<i>Transhipment⁴⁴</i>	1.216	2.501	2459
Totale	4.983	5.558	5566

Grafico 11:
Andamento numero contenitori IMO complessivo *import/export/altri cicli*



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

44. Trasferimento di container da una nave all'altra, attraverso scarico in porto e successivo ricarico.

Tabella 64:

Scomposizione merci pericolose per classi di pericolosità (%)

CLASSI ⁴⁵	DESCRIZIONE	Export (%)			Import (%)			Transshipment (%)		
		2018	2019	2020	2018	2019	2020	2018	2019	2020
2	Gas	0,07	-	0,17	-	0,04	-	-	-	-
2.1	Gas infiammabili	4,49	3,00	3,22	6,25	4,45	0,39	2,22	1,56	1,70
2.2	Gas non infiammabili/non tossici	5,08	0,87	4,38	1,59	5,48	0,39	2,63	1,41	1,43
2.3	Gas tossici	0,00	1,58	-	0,19	0,04	-	0,08	0,04	0,15
3	Liquidi infiammabili	22,15	7,50	25,93	15,30	25,50	3,63	21,46	22,93	35,49
4.1	Solidi infiammabili, materie autoreattive ed esplosivi desensibilizzati	0,41	-	0,99	0,19	0,58	0,08	0,82	0,74	0,91
4.2	Materie soggette ad accensione spontanea	0,04	-	-	-	0,04	0,08	0,41	3,09	0,19
4.3	Sostanze che, a contatto con l'acqua emettono gas infiammabili	2,60	1,82	4,51	7,18	1,57	1,66	0,08	-	0,76
5.1	Sostanze ossidanti	27,61	45,73	25,38	20,71	21,96	68,35	12,91	8,93	6,64
5.2	Perossidi organici	0,22	-	0,39	0,19	0,37	-	0,90	0,15	0,26
6.1	Sostanze tossiche	3,38	7,03	1,33	7,74	1,40	4,10	3,45	2,98	3,59
8	Sostanze corrosive	14,40	8,85	13,91	19,12	15,12	6,63	10,69	14,63	15,10
9	Materie e oggetti pericolosi diversi	19,55	23,62	19,79	21,55	23,44	14,68	44,33	43,54	33,79

7.6.3 SERVIZI DI MEDICINA DEL LAVORO

Tutti i lavoratori, in ottemperanza all'obbligo previsto dall'art. 41 D. Lgs 81/2008 e dal contratto collettivo nazionale, sono sottoposti a sorveglianza sanitaria il cui obiettivo è tutelare lo stato di salute e sicurezza dei lavoratori in base ai rischi a cui sono esposti, all'ambiente in cui sono inseriti e al tipo di attività svolta.

La sorveglianza sanitaria effettuata dal Medico Competente comprende l'effettuazione delle visite mediche preventive, per valutare l'idoneità del lavoratore allo svolgimento della mansione specifica e l'effettuazione di visite mediche periodiche, finalizzate a controllare lo stato di salute dei lavoratori e il permanere dei requisiti di idoneità allo svolgimento della mansione specifica; oltre a ciò sono previste visite mediche su richiesta del lavoratore e visite mediche di rientro da lunghi periodi di assenza per malattia o infortunio (60 giorni).

45. Per ordinanza locale le Classi 1 (esplosivi, eccetto classe 1.4 S), 6.2 (infettanti), 7 (radioattivi) non sono autorizzate per lo sbarco e la sosta salvo esplicita autorizzazione da parte degli Enti preposti.

Gli accertamenti sanitari e le visite vengono svolte in azienda, durante l'orario di lavoro, presso un apposito locale Medicheria che TDT ha messo a disposizione del medico Competente incaricato dall'azienda, in possesso dei titoli e requisiti necessari, e iscritto nell'elenco nazionale dei Medici Competenti tenuto presso il Ministero della Salute.

Il Medico Competente programma la Sorveglianza Sanitaria in base agli esiti delle Valutazioni dei Rischi aziendali inviate dal Datore di Lavoro e dal Servizio di Prevenzione e Protezione, elaborando un apposito Piano Sanitario che include i protocolli sanitari (visite ed accertamenti) definiti in funzione dei rischi e in base agli indirizzi scientifici più avanzati; tale Piano viene aggiornato periodicamente secondo necessità e in ogni caso di cambiamento degli esiti della Valutazione del Rischio.

Il Medico Competente inoltre fornisce supporto specializzato per la valutazione di tutti i rischi legati alla salute dei lavoratori, partecipa alla riunione periodica per la sicurezza dove riporta i risultati aggregati delle sue valutazioni sulle situazioni di rischio negli ambienti di lavoro, visita i luoghi di lavoro almeno una volta l'anno per valutare l'assenza di rischi ambientali, istituisce e custodisce, sotto la propria responsabilità, le cartelle sanitarie dei singoli lavoratori e la relativa documentazione sanitaria, con salvaguardia del segreto professionale.

L'ufficio del Personale monitora le scadenze delle visite periodiche, pianifica con il centro diagnostico e con il Medico Competente le date per l'effettuazione degli accertamenti, in modo che il giudizio di idoneità sia rilasciato prima della scadenza del precedente giudizio, mantiene aggiornato un database con gli esiti delle visite e le date di scadenza degli accertamenti e delle visite future, comunica all'Ufficio Avviamento, al Servizio Prevenzione e Protezione e alla Direzione Operativa le prescrizioni temporanee definite del Medico Competente e/o le eventuali limitazioni di idoneità/inidoneità, nel rispetto della privacy e limitatamente alle informazioni necessarie per gestire correttamente il processo. L'Ufficio Avviamento, mantenendo aggiornato il *software* di gestione per l'avviamento del personale con le relative prescrizioni mediche, garantisce che non vi siano difformità fra prescrizioni mediche in essere e l'avviamento effettivo del personale.

7.6.3.1 EMERGENZA DA COVID-19

In relazione alla gestione dell'Emergenza Pandemia da COVID-19, si citano le principali attività compiute nel corso del 2020 in materia di prevenzione della diffusione del contagio da COVID-19. TDT ha:

- elaborato uno specifico "Protocollo aziendale per la risposta all'emergenza da COVID-19";
- attivato procedure specifiche per ridurre la compresenza di personale in azienda (mediante utilizzo di istituti quali lo *smart working*, CIG a rotazione, etc.);
- elaborato procedure straordinarie per la riorganizzazione delle attività di lavoro che maggiormente sottopongono al rischio di contagio;
- elaborato informative ad hoc sul tema distribuite a tutti i lavoratori ed esposte nelle bacheche aziendali;
- previsto e messo in atto un programma di sanificazione periodica degli ambienti di lavoro e mezzi operativi;
- effettuato uno screening gratuito, ad adesione volontaria, mediante somministrazione di test sierologici per i lavoratori;
- individuato e messo in atto specifiche misure di controllo tra cui:
 - predisposizione di punti di igienizzazione mani all'ingresso dei locali;

- installazione cartellonistica informativa sulle misure anti- COVID-19;
- installazione di pannelli rompifiato in *plexiglass* negli uffici;
- installazione di termometri infrarossi su piantana presso Accettazione Pieni/Vuoti
- riorganizzazione dell'Accettazione (area esterna e sala totem) per evitare assembramenti tra trasportatori;
- riorganizzazione dei locali spogliatoi per garantire il distanziamento sociale;
- approntamento di altri locali spogliatoio per ridurre gli assembramenti, ridistribuire il personale e consentire l'adeguato distanziamento delle persone;
- consegna a richiesta di dpi e presidi anti-covid: mascherine chirurgiche e FFP2/KN95, spray per igienizzare postazioni di lavoro, inclusi le postazioni di manovra dei mezzi operativi, guanti monouso a richiesta, occhiali/visiere protettive, salviette igienizzanti e gel mani;
- messa a disposizione di set di bidoni a pedale per il conferimento dei rifiuti dei DPI specifici anti-COVID, quali guanti e mascherine;
- vigilanza continua mediante addetti sicurezza sul corretto utilizzo di mascherine;
- previsto un'estensione dell'assicurazione obbligatoria per fornire una copertura integrativa in caso di assenze legate alla malattia da COVID-19;
- sottoscritto con un Centro Analisi autorizzato, un accordo per la tenuta a disposizione di tamponi rapidi riservati (da utilizzare per i lavoratori in caso di necessità).

7.6.4 PROMOZIONE DELLA SALUTE DEI LAVORATORI

Allo scopo di migliorare le condizioni di salute e di benessere di tutti i lavoratori dipendenti, oltre alla sorveglianza sanitaria, in conformità a quanto previsto nel CCNL, tutti i lavoratori dipendenti dispongono di una assicurazione integrativa (CASSAGEST) che fornisce servizi di assistenza medica e sanitaria, visite e accertamenti specialistici presso strutture convenzionate, esami di *screening* annuali, messa a disposizione di specialisti per ottenere pareri medici specializzati.

Tale assicurazione è estensibile ai famigliari dei dipendenti, su base volontaria.

7.6.5 FORMAZIONE DEI LAVORATORI IN MATERIA DI SALUTE E SICUREZZA SUL LAVORO

In merito alla formazione sulla salute e sicurezza sul lavoro, è prevista una sua pianificazione in base ad un programma formativo che tiene conto sia dei requisiti cogenti che di quelli aziendali.

Il processo formativo è descritto in specifica procedura che definisce i requisiti in merito a: contenuti, corpo docente, corpo discente, programmazione e modalità di erogazione degli interventi. La supervisione del processo è a cura dell'Ufficio Risorse Umane coadiuvato, per quanto attiene alla salute e sicurezza sui luoghi di lavoro, dal SPP. Tutti gli interventi formativi in tema di sicurezza sono obbligatori e sono svolti all'interno dell'orario lavorativo o prevedendo

comunque il riconoscimento di una retribuzione per le ore svolte.

Per quanto attiene in particolare la progettazione degli interventi, è previsto innanzitutto il rispetto dei contenuti minimi previsti dai disposti normativi, integrati da eventuali argomenti specifici, al fine di illustrare i rischi presenti e le relative misure preventive e protettive adottate, nonché per far acquisire le necessarie conoscenze, teoriche e pratiche, per il corretto svolgimento in sicurezza delle attività.

L'erogazione della formazione è svolta secondo più modalità (lezione frontale, ascolto/visione di audiovisivi, esercitazioni pratiche, seminario, analisi di casi di studio e/o di eventi occorsi, etc.), con un linguaggio chiaro e comprensibile, fornendo eventuali supporti didattici (dispense, copie procedure, schemi, etc.).

Ogni intervento svolto è registrato e prevede una verifica teorica o pratica al fine di valutarne l'efficacia (test, prova pratica, feed back con docente).

La valutazione degli interventi formativi in materia di salute e sicurezza è ottenuta tramite l'attività di verifica ispettiva, l'indagine degli eventi infortunistici ed incidentali occorsi, i controlli di sicurezza sul campo e la verifica periodica dei requisiti abilitativi.

7.6.6 INCIDENTI E MANCATI INFORTUNI (*NEAR MISSES*)

In seguito al verificarsi di qualsiasi evento incidentale, ivi compresi infortuni e *near misses* (quegli incidenti che solo per caso fortuito non si sono trasformati in infortunio sul lavoro), il Terminal reagisce immediatamente avviando approfondite attività di indagine, necessarie ad assicurare una puntuale ricostruzione della dinamica degli stessi. Le analisi dei dati e delle testimonianze raccolte consentono di individuare le cause radice che soggiacciono al verificarsi degli eventi e determinare le azioni da attuare per evitarne il ripetersi, migliorando nel contempo le condizioni di salute e sicurezza del luogo di lavoro.

L'analisi di questi eventi rappresenta un importante strumento di prevenzione in quanto fornisce al Terminal informazioni significative in merito ai segnali di malfunzionamento o opportunità di miglioramento del sistema di gestione della SSL.

A questo scopo il SPP mantiene un database che raccoglie tutti gli eventi incidentali accaduti negli anni, tenendo in considerazione anche quelli che coinvolgono fornitori/utenti esterni. È consuetudine che le registrazioni siano sistematiche e che tutti gli eventi che producono un danno, vengano registrati come incidente. L'analisi effettuata dal SPP è finalizzata a identificare eventuali azioni correttive o di miglioramento, ed è effettuata con metodologia del tutto simile a quella applicata all'esame degli infortuni. Qualora si ritenga che gli eventi richiedano misure immediate, si procede, conformemente a quanto stabilito nella procedura di riferimento, mediante incontri o riunioni ad hoc, a determinare le cause e le misure correttive da predisporre nell'immediato.

7.6.7 INFORTUNI SUL LAVORO

Di seguito si riportano i dati relativi all'andamento infortunistico di TDT.

Tabella 65:

Infortuni sul lavoro dei lavoratori dipendenti

LAVORATORI DIPENDENTI	2018	2019	2020
N° di infortuni sul lavoro	5	10	1
di cui gravi ⁴⁶	3	5	0
di cui mortali	0	0	0

Tabella 66:

Infortuni sul lavoro dei lavoratori non dipendenti

LAVORATORI NON DIPENDENTI	2018	2019	2020
N° di infortuni sul lavoro	7	8	4
di cui gravi	3	3	0
di cui mortali	0	0	0

Tabella 67:

KPI Infortuni sul lavoro Lavoratori dipendenti

INFORTUNI SUL LAVORO LAVORATORI DIPENDENTI	2018	2019	2020
Tasso incidenza (<i>Incidence Rate</i>)	16,70	34,17	3,52
Indice di frequenza infortuni (<i>Frequency Rate</i>)	10,72	22,23	2,74
Indice di frequenza infortuni mortali (<i>Fatal Frequency Rate</i>)	0	0	0
Indice di frequenza infortuni gravi (<i>High-consequence work-related injuries</i>)	6,43	11,11	0
Indice di frequenza infortuni non gravi (<i>Recordable work-related injuries</i>)	4,29	11,12	2,74
Tasso di gravità infortuni (<i>Severity Rate</i>)	0,66	1,01	0,05
Durata media (<i>Average Duration</i>)	61,60	45,30	20

46. Per infortuni gravi si intendono quelli superiori a 39 giorni di assenza dal lavoro.

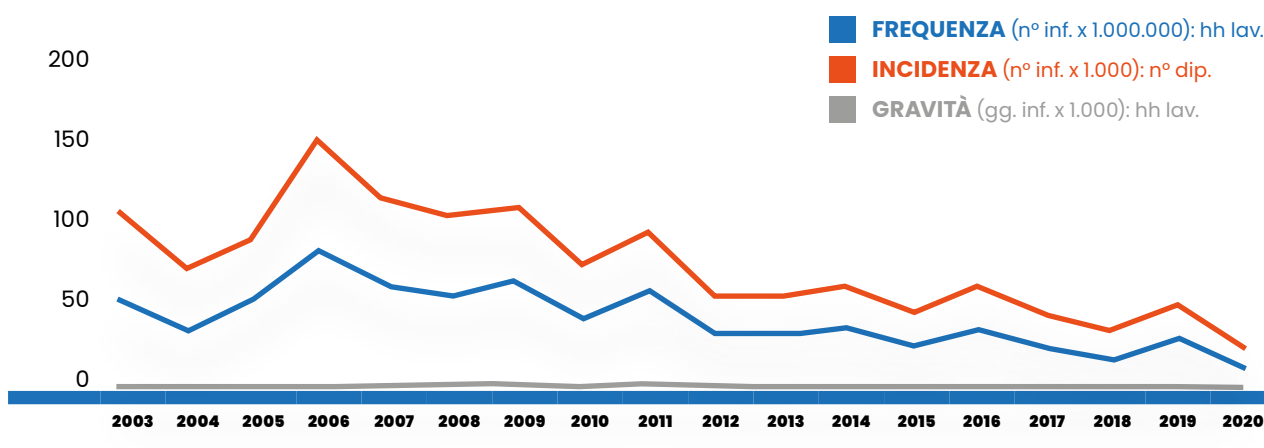
I tassi di infortunio seguono i seguenti metodi di calcolo, in coerenza con quanto indicato dalle linee guida GRI:

- **Tasso di incidenza (Incidence Rate)⁴⁸:** $(n^{\circ} \text{ infortuni} \times 1000 / n^{\circ} \text{ dipendenti})$
- **Indice di frequenza infortuni (Frequency Rate)⁴⁹:** $(\text{totale infortuni} / \text{totale ore lavorate}) \times 1.000.000$;
- **Tasso di gravità infortuni (Severity Rate):** $(\text{totale di giorni persi} / \text{totale ore lavorate}) \times 1.000^{50}$;
- **Durata media (Average Duration):** $(n^{\circ} \text{ giorni di assenza dal lavoro dovuti a infortunio} / n^{\circ} \text{ infortuni})$.

Nel 2020 si è registrato il miglior risultato di sempre con 1 solo evento infortunio (dal 1997 anno di inizio attività del Terminal Darsena Toscana).

Si conferma il trend positivo che si è stabilito dal 2012, anno a partire dal quale si registra una media di poco più di 9 infortuni/anno, già migliorativo rispetto al precedente periodo 2006 – 2011 nel quale la media era di 28 infortuni/anno e al periodo 2009 – 2011 (primo triennio di certificazione e più uniforme nel numero di dipendenti e nelle ore lavorate) nel quale la media era di 25 infortuni/anno.

Grafico 12:
Andamento infortunistico TDT



In linea generale, i grafici sotto riportati mostrano un **costante miglioramento delle linee di tendenza di tutti gli indici**; fatta **eccezione** per l'indicatore relativo alla **durata media**, dove la linea di tendenza mostra un *trend* "peggiorativo"; ciò nonostante va rilevato che già nel 2019 era calato del 26,5% rispetto all'anno precedente e del 22,9% rispetto al triennio precedente; fatta eccezione per gli anni 2017 e 2018, i valori si erano pressoché allineati su una media di circa 40 gg di assenza dal lavoro, dimezzandosi nel 2020. **Rispetto comunque ai valori dei precedenti anni, si rileva come tutti gli indici siano in netto calo e miglioramento:**

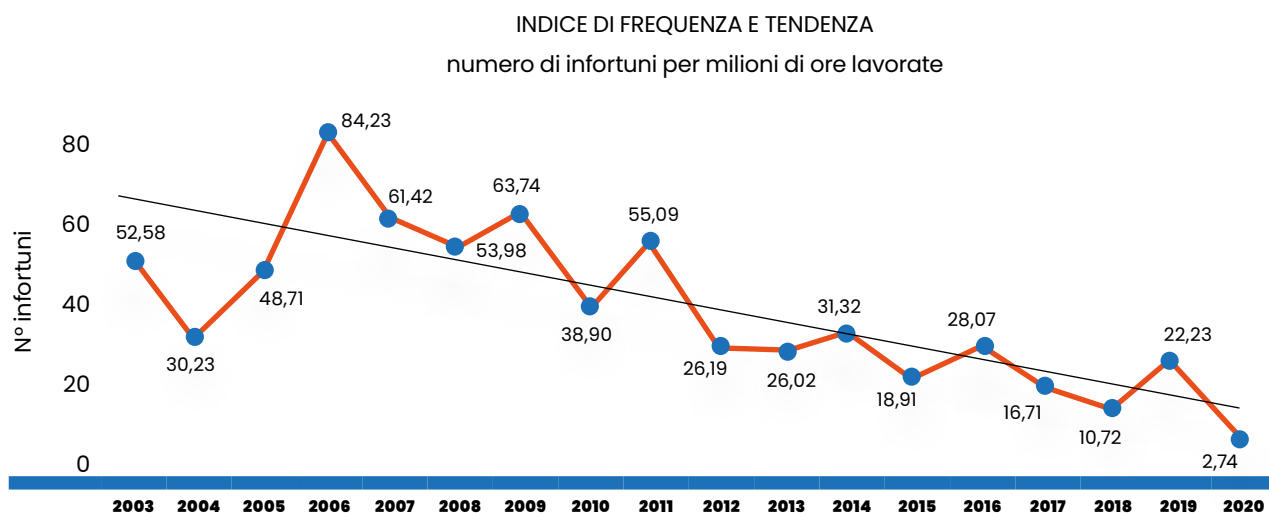
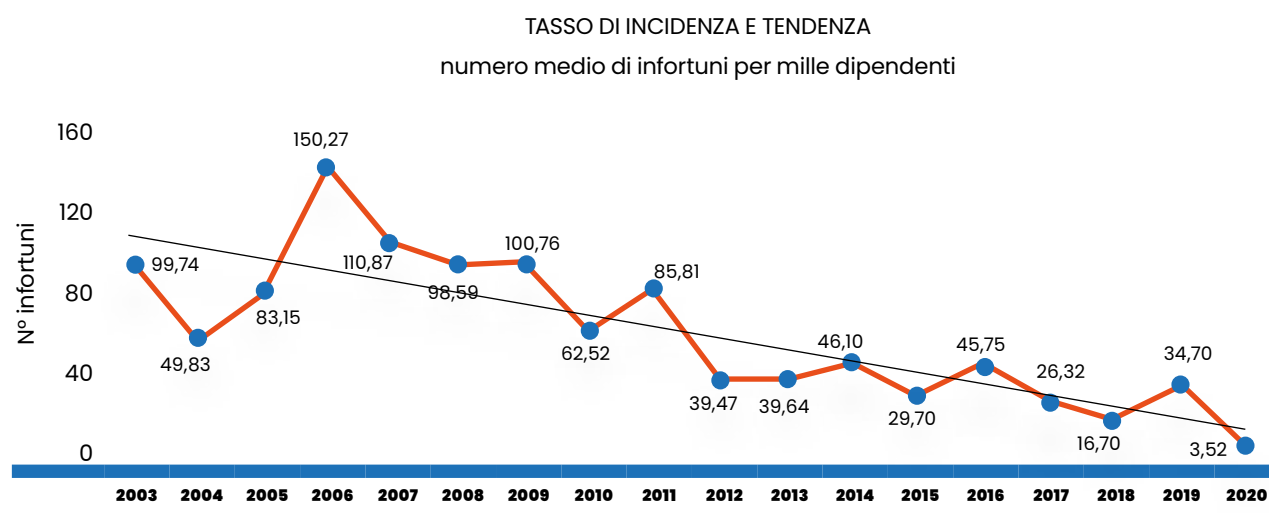
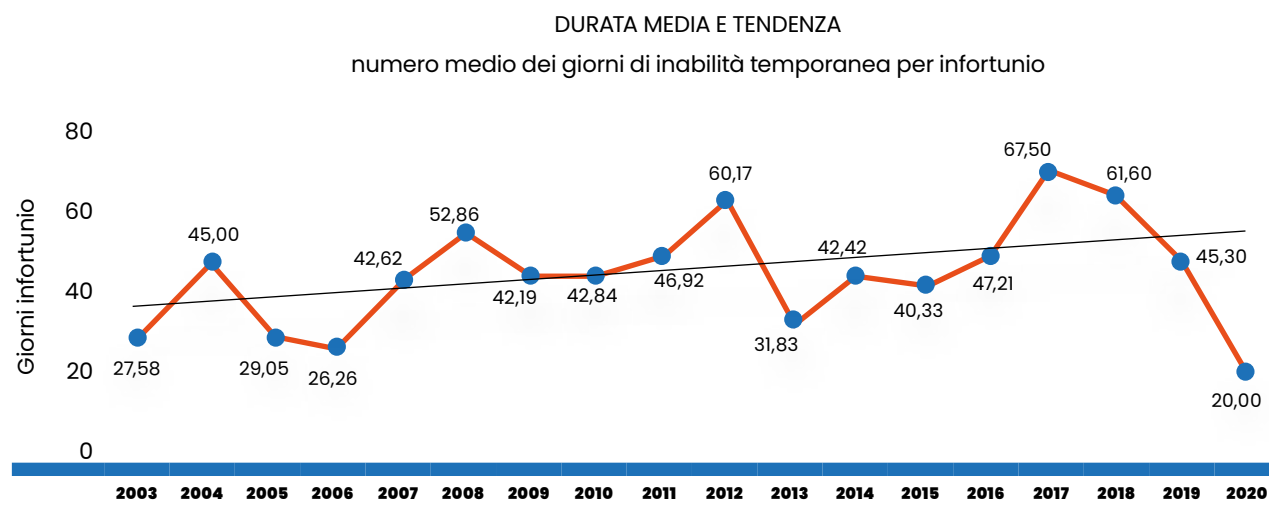
47. Questo indice è calcolato utilizzando un moltiplicatore pari a 1.000 per ottenere un valore allineato ai parametri di legge.

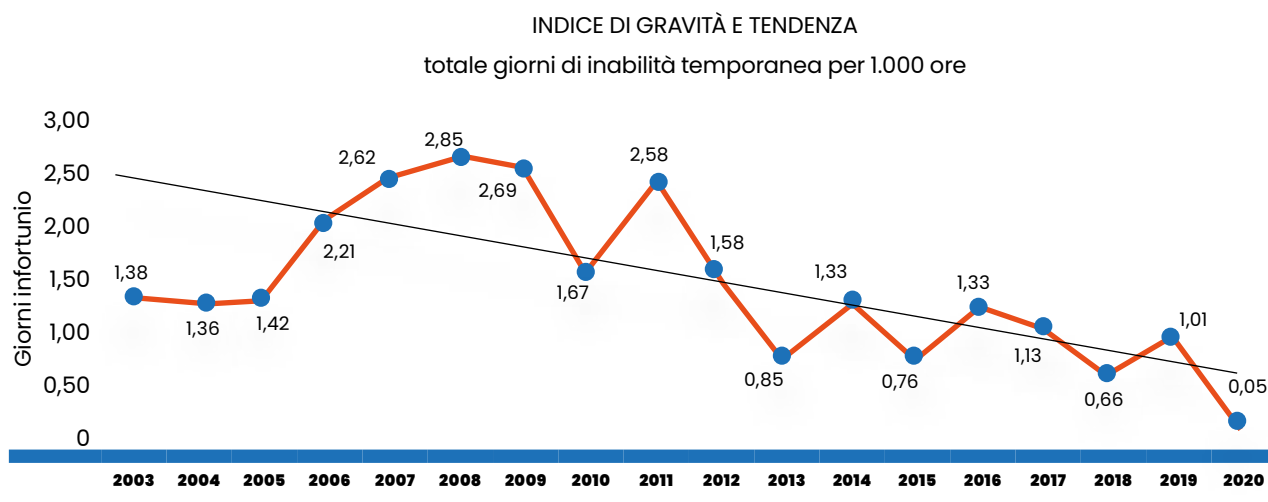
48. Questo indice è calcolato utilizzando un moltiplicatore pari a 1.000.000 per ottenere un valore allineato ai parametri di legge.

49. Rispetto ad altri indicatori, questo indice è calcolato utilizzando un moltiplicatore pari a 1000 per ottenere un valore rappresentativo rispetto alle dimensioni aziendali.

Grafico 13:

Andamento indicatori infortuni





Di seguito le **cause** principali di infortunio:

Tabella 68:
Causali infortuni TDT

	2018		2019		2020	
CAUSALI INFORTUNI TDT	I ⁵⁰	E ⁵¹	I	E	I	E
Comportamento	4	6	9	7	1	3
Tecnica	1	1	0	0	0	1
Organizzativa / gestionale	0	0	0	0	0	0
Procedurale	0	0	0	0	0	0
Altro	0	0	1	1	0	0
Totale	5	7	10	8	1	4

Come si evince dalla tabella, il “comportamento” costituisce il dato di maggiore rilevanza. All’interno di questa macro categoria rientrano: la caduta accidentale, l’evento accidentale, l’errata manipolazione o il cattivo uso di attrezzature, l’incidente fra mezzi, la violazione dei limiti di velocità che causa un infortunio, la guida del mezzo, le procedure non seguite, la movimentazione del carico errata, il mancato uso di dispositivi di protezione individuale, l’urto contro ostacoli, l’errata manovra e l’evento doloso. La distrazione dell’operatore, che può essere considerata, nella maggior parte degli eventi appena elencati, la ragione alla base dell’infortunio, non viene in realtà valutata come causa a se stante, capace, da sola, di generare l’evento, poiché ciò indurrebbe a trascurare le condizioni in cui avviene la prestazione che sfocia in un infortunio; in sede di analisi vengono invece considerate le condizioni all’origine della distrazione stessa, quali ad esempio, i fattori di processo e le interfacce che possono favorire dimenticanze o confusioni

50. I = interni, lavoratori dipendenti

51. E = esterni, lavoratori non dipendenti, ma la cui attività o luogo di lavoro è controllato dall’organizzazione

(lavorative o meno); o, ancora, le interferenze con altri compiti o altri oggetti di attenzione. L'individuazione di tali elementi è fondamentale per poter significativamente incidere e portare quindi un concreto ed effettivo miglioramento.

Nel 2020 si sono verificati, inoltre, 3 infortuni occorsi a **personale non dipendente** ma operante in Terminal. L'analisi dei singoli eventi ha permesso di rilevare come questi non siano riconducibili a criticità rilevate sul luogo di lavoro, ma derivino dallo svolgimento della specifica attività del fornitore stanziale. Il numero di infortuni riguarda 7 aziende diverse che si occupano di manutenzione gru, manutenzione mezzi, manutenzione gomme, monitoraggio di contenitori frigo, attività di lavoro a bordo, servizio di security per il controllo degli accessi, e servizio trasporto contenitori interno. Per quanto riguarda in particolare il 2020, 2 sono gli infortuni a carico della ditta di manutenzione, 1 a carico dell'azienda che svolge attività di controllo accessi e 1 per l'azienda che svolge il monitoraggio dei contenitori frigo.

Quanto alle **dinamiche**:

Tabella 69:
Dinamiche infortuni TDT

DINAMICHE INFORTUNI TDT	2018		2019		2020	
	I ⁵²	E ⁵³	I	E	I	E
Lesione mentre saliva / scendeva	1	2	3	1	1	0
Caduta in piano / inciampo	1	1	2	3	0	1
Caduta da dislivello	1	0	1	0	0	0
Urto	1	1	0	0	0	0
MMC ⁵⁴ - caduta materiale	0	0	0	0	0	0
MMC - manipolazione	0	1	0	2	0	1
MMC - schiacciamento	0	0	1	0	0	1
MMC - sforzi	0	1	0	2	0	0
Incidente fra mezzi	0	0	0	0	0	0
Aggressione	0	0	0	0	0	0
Movimento inopportuno	1	0	0	0	0	0
Patologia pregressa	0	0	0	0	0	0
Scoppio pneumatico	0	0	0	0	0	0
Altro - Presenza	0	0	3	0	0	0
Tecnica - rottura meccanica	0	1	0	0	0	1
Totale	5	7	10	8	1	4

53. I = interni, lavoratori dipendenti

54. E = esterni, lavoratori non dipendenti, ma la cui attività o luogo di lavoro è controllato dall'organizzazione

55. MMC: movimentazione manuale dei carichi

7.6.8 MALATTIE PROFESSIONALI

Tabella 70:

Malattie professionali dipendenti

MALATTIE PROFESSIONALI - DIPENDENTI	2018	2019	2020
Numero di malattie professionali	1 ⁵⁵	2 ⁵⁶	0
Numero di morti conseguenza di malattia professionale	0	0	0
Tasso di malattia professionale (<i>Occupational Diseases Rate</i>): [(totale malattie occupazionali/totale ore lavorate) *100.000].	0,21	0,44	0

Tabella 71:

Tipologie di malattie professionali dei dipendenti

	2018		2019		2020	
TIPOLOGIE DI MALATTIA PROFESSIONALE TDT	I ⁵⁷	E ⁵⁸	I	E	I	E
Spondilodiscopatia lombo-sacrale	1	N.D.	2	N.D.	0	N.D.
Totale	1	N.D.	2	N.D.	0	N.D.

Nel corso del 2020, non sono pervenute a TDT richieste di malattia professionale.

Tuttavia nel corso del 2020 INAIL ha comunicato il riconoscimento di 2 malattie professionali a carico TDT, una di competenza 2018 e l'altra 2019.

55. Esito positivo comunicato nel 2020

56. Dato modificato rispetto all'anno 2019, aggiunta una MP il cui esito è stato comunicato nel 2020

57. I = interni, lavoratori dipendenti

58. E = esterni, lavoratori non dipendenti, ma la cui attività o luogo di lavoro è controllato dall'organizzazione

7.6.9 CONFORMITÀ CON LE PRESCRIZIONI IN MATERIA DI SALUTE E SICUREZZA

Nell'ambito del Sistema di Gestione per la Salute e Sicurezza sul lavoro, particolare importanza riveste l'attività di valutazione delle prescrizioni legali in materia di sicurezza che necessita di analizzare una notevole quantità di provvedimenti di vario grado e livello che, in taluni casi, presentano aspetti di applicabilità controversa. Di ogni analisi effettuata e degli esiti di tale analisi, viene tenuta traccia nel Sistema mediante un apposito registro di prescrizioni legali e sottoscritte. Tale attività prevede inoltre approfondimenti su specifici temi che possono coinvolgere vari rami/settori dell'azienda e con i quali vengono condivisi pareri e risultati. Vengono inoltre presi in esame e valutati, in maniera sistematica e continua, argomenti derivanti da linee guida di settore, interpelli, pareri ministeriali e/o professionali arrivando, in taluni casi, ad analizzare le norme tecniche (UNI, CEI, EN) applicabili a fornitori TDT, prestatori di servizi più impattanti sulla sicurezza. In base a quanto disposto dal modello di organizzazione e controllo ex D.Lgs 231/2001, adottato da TDT, sono continuative le attività di supporto all'Organismo di Vigilanza, che includono, periodicamente, incontri per la valutazione dell'applicazione del modello e/o invio di flussi informativi inerenti alle attività all'OdV.

Nel corso del 2020 non sono state contestate, né da parte delle competenti autorità durante i sopralluoghi non preavvisati o verifiche avvenute a vario titolo, né da parte degli enti di certificazione, prescrizioni non applicate / rispettate. Il SGSSL risulta conforme ai dettami della norma di riferimento (ISO 45001).

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

Di seguito si riporta in forma tabellare un elenco di strumenti utilizzati per gestire il processo in esame:

STRUMENTI DI COMUNICAZIONE E CONSULTAZIONE	DESCRIZIONE ATTIVITÀ
Redazione di informative su temi rilevanti ai fini sicurezza.	Periodicamente (secondo necessità) vengono redatte informative inerenti aspetti di sicurezza che hanno lo scopo di informare il personale o richiamare / sensibilizzare il personale (anche esterno) su aspetti importanti per la sicurezza già comunicati che si ritiene possano essere trattati mediante semplice affissione di informative in bacheca o mediante distribuzione capillare con raccolta firme ai gruppi di destinatari definiti per competenza. In caso di necessità di comunicazioni specifiche e/o mirate si provvede con incontri puntuali ad hoc (pillole formative). Nel corso del 2020 sono state effettuate: • 13 informative con argomento COVID-19 (misure preventive e di contenimento ad hoc), • riguardano aspetti tecnici (esiti della verifica trimestrale degli accessori di sollevamento del Terminal), • 3 su aspetti specifici procedurali (sensibilizzazione al rispetto di alcune disposizioni specifiche rilevanti).
Raccolta mediante FORM e Gestione segnalazioni dai lavoratori c/o uff. Coordinatori Operativi.	Tale strumento prevede una segnalazione scritta da parte del lavoratore mediante compilazione di apposito <i>form</i> che successivamente raccolto e gestito dall'ufficio competente. Si tratta per lo più di segnalazioni a carattere Tecnico, in particolare di segnalazioni di guasti ai mezzi che non richiedono un immediato intervento mediante chiamata al Pronto Intervento. Strumento ormai in uso da diversi anni, viene utilizzato in modo residuale rispetto ad altre metodologie di contatto (diretto o mediante RLS) che consentono una maggiore "personificazione" e indirettamente una maggiore certezza di <i>feedback</i> da parte del segnalatore.
Raccolta e Gestione segnalazioni da parte di dipendenti / fornitori, impattanti su aspetti di sicurezza.	Tali segnalazioni pervengono all'ufficio sicurezza sia attraverso gli RLS che attraverso contatti diretti da lavoratori (email o a voce). Tali segnalazioni vengono raccolte, registrate e gestite da SPP che ne segue l'evoluzione e la chiusura. A tale proposito, è stato inoltre consolidato l'indicatore atto a misurare le lamentele inerenti la salubrità dei luoghi di lavoro e a segnarne l'evoluzione nel tempo. Per l'analisi relativa all'anno 2020 si veda il commento al punto dedicato. A seguito di queste segnalazioni possono essere individuati semplici trattamenti o studiate e percorse azioni di miglioramento con un significativo impatto su vari aspetti del SGSSL (es. partecipazione, coinvolgimento, consultazione) e sulla SSL (es. Gestione emergenza, controllo mezzi, etc.).

Riunione annuale e spot con fornitori su aspetti comuni a impatto sulla Sicurezza, DVR/DUVRI, SGSSL e temi sicurezza in genere.

Gli **incontri/riunioni periodici** con i fornitori hanno permesso di condividere informazioni rilevanti ai fini della sicurezza, nonché progetti che possano generare impatti sulle aziende operanti in TDT, condividendo impressioni, problematiche specifiche e soluzioni.

Riunioni straordinarie vengono inoltre convocate in base alle necessità.

Gli esiti di tali incontri sono riportati nei verbali di riunione. Le azioni che scaturiscono da tali riunioni vengono registrate e seguite nell'ambito del SGSSL su apposito SI. Dal 2019 è stato introdotto un indicatore apposito per tracciare e misurare nel tempo il coinvolgimento dei fornitori (parte esterne in genere) nel Sistema. Si ritiene questo strumento idoneo a promuovere la collaborazione fra aziende che cooperano in TDT nonché a favorire il reciproco scambio di informazioni.

Riunioni SPP con RLS e responsabili di settore.

Le riunioni SPP seguono una cadenza non predeterminata; la periodicità, una volta prefissata, segue esigenze contingenti: sistema ritenuto più valido per seguire i reali aspetti che si ritiene utili seguire nell'ambito delle attività connesse alla SSL. Le riunioni vengono convocate quando si siano raccolti dati significativi sullo stato dei progetti che si stanno portando avanti e non con cadenza periodica fissa.

Gli esiti di tali riunioni sono riportati nelle singole minute che raccolgono gli argomenti trattati, ivi inclusi quelli proposti in sede di riunione stessa. **Le azioni che scaturiscono da tali riunioni vengono registrate e seguite nell'ambito del SGSSL su apposito SI.**

Dal 2019 è stato introdotto un indicatore apposito per tracciare e misurare nel tempo il coinvolgimento dei fornitori (parte esterne in genere) nel Sistema.

Inoltre, nell'ottica di continua condivisione delle informazioni in uscita dal SPP, TDT mantiene una apposita postazione PC per il Medico Competente per consentire l'accesso a tutti i dati (VR, Schede mansione, Procedure, Istruzioni, etc.) rilevanti ai fini della salute e sicurezza. Altrettanto con gli RLS.

In tale ottica viene inoltre mantenuta aggiornata la bacheca elettronica aziendale a disposizione di tutti i dipendenti.

Nel corso dell'anno sono state ricevute diverse visite di sorveglianza (senza preavviso) dalla locale Azienda USL, in qualità di Ufficiale di Polizia Giudiziaria (ex art. 21 L. 833/78), dalle quali non è scaturita alcuna prescrizione per TDT.

Segnalazioni da parte di esterni vengono tracciate e registrate in apposita cartella di rete. Nel 2020 si registra un calo nelle segnalazioni, segno che le condizioni dei luoghi di lavoro in TDT sono in miglioramento: l'unica rilevata proviene da Fornitori TDT/Esterni per problemi legati all'ambiente di lavoro "Nave" (e per i quali TDT fornisce supporto per richiedere interventi al Comando Nave).

ANNO	2018	2019	2020
Numero segnalazioni	8	1	1

Ai fini del monitoraggio e per incentivare l'attività di *feedback* da parte di esterni su aspetti rilevanti ai fini sicurezza vengono svolte le seguenti attività:

- Riunioni SPP finalizzate ad un'attività di continuo confronto con i fornitori sugli aspetti rilevanti ai fini della sicurezza, anche ai fini di illustrare e informare sullo stato del Sistema di Gestione per la Sicurezza, sui requisiti richiesti alle parti esterne nonché per condividere obiettivi e risultati; eventuali azioni vengono registrate su SI;
- riunioni occasionali, oltre le programmate, convocate in caso di rilevazione di NC o anomalie che impattano sulla sicurezza;
- per ciascuna attività in appalto vengono redatti e discussi, direttamente con il fornitore, i Documenti Unici di Valutazione del Rischio Interferenti;
- collaborazione con la locale AUSL in merito al monitoraggio degli indici infortunistici;
- coinvolgimento continuo del fornitore CPL per analisi infortuni che possono avere ricadute su TDT e di CTPR anche per l'analisi di eventi incidentali / *near miss*.

A inizio 2020 è stato dato avvio al progetto Alternanza Scuola Lavoro con il locale ITC Vespucci-Colombo, poi sospeso per via dell'emergenza COVID-19.

7.7 La security

L'avvento della globalizzazione del mercato e della digitalizzazione delle informazioni ad esso associate, determina la necessità di adozione da parte di un'organizzazione di nuovi modelli di resilienza organizzativa in grado di garantire ai clienti la sicurezza (*security*) fisica ed immateriale (informazioni) lungo tutta la *Supply Chain*.

Ne consegue che, per un qualsiasi soggetto che rappresenti un anello essenziale di tale catena, quale può essere sicuramente considerato un terminal marittimo, diviene sempre più stringente la necessità di gestione di tutti quei rischi di origine criminosa, normalmente definiti come "rischi atipici" e spesso riconducibili in gran parte a fattori esogeni rispetto al core business aziendale.

Tali rischi possono derivare da eventi di carattere "doloso" o "colposo" quali il furto, la frode, la contraffazione, il sabotaggio, l'immigrazione clandestina ed il terrorismo, possono interessare beni materiali o no e possono comportare:

- perdite umane o danni alle persone;
- danni ad infrastrutture, impianti ed attrezzature;
- ingenti ritardi o arresti nelle consegne delle merci gestite;
- la perdita di continuità operativa del *business*;
- ingenti danni reputazionali, con eventuale compromissione, in taluni casi, della sopravvivenza dell'impresa stessa.

La gestione della *security* riveste quindi da sempre, nell'ambito del trasporto marittimo, una fondamentale importanza in considerazione di tali possibili rischi.

In seguito al tragico evento dell'11 settembre 2001 ed all'emanazione nel 2004 del Codice Internazionale di *Security* - *ISPS Code*, i terminal hanno ulteriormente innalzato il loro livello di attenzione volto anche alla gestione di potenziali attacchi terroristici.

Negli anni seguenti la sempre più crescente minaccia informatica, che in più casi ha colpito direttamente lo stesso ambito marittimo, ha determinato ulteriori azioni legislative ed organizzative volte al suo contrasto, a tutela dei dati aziendali e personali.

I soggetti terminalisti si sono quindi dotati negli anni di sistemi per la gestione della *security*, almeno conformi ai disposti legislativi, con i quali sono state individuate le misure da attuarsi per la mitigazione delle minacce.

Parte essenziale di tali misure è quella volta ad incrementare il livello di consapevolezza delle persone in tema di *security* nonché di conoscenza delle procedure predisposte l'attuazione stessa dei sistemi.

TDT ha quindi previsto l'attuazione di un programma formativo ed addestrativo sulla *security* rivolto a tutti i soggetti interessati.

TDT, in particolare, prevede l'erogazione di formazione specifica sulla *security* a tutto il personale interno con compiti di *security*, nel rispetto di quanto disposto e previsto dalle norme internazionali e nazionali, e nonché lo svolgimento di interventi di familiarizzazione estesi a tutto il resto del personale aziendale, al fine di ottenere la maggior consapevolezza possibile del problema da parte di tutti i dipendenti.

Le linee guida a cui TDT fa riferimento per l'effettuazione delle sopra citate attività formative in materia di *security* sono gli *IMO Model Course* 3.24 e 3.25 i cui programmi risultano conformi ai requisiti richiesti dal Codice ISPS e dal Programma Nazionale di Sicurezza Marittima (PNSM). Come regola aziendale e come previsto dalle norme di riferimento, anche le aziende fornitrici di servizi di *security* devono operare presso i terminal con personale debitamente formato ai sensi di dette norme.

Occorre altresì evidenziare che il Codice Etico di TDT, oltre ad individuare l'insieme dei valori che rappresentano l'etica sociale aziendale, contiene i principi guida a cui devono conformarsi tutti coloro che direttamente o indirettamente instaurano rapporti con TDT.

Tali soggetti infatti, ognuno nell'ambito delle proprie responsabilità, secondo i principi di sana e prudente gestione e nel rispetto delle leggi, nazionali e comunitarie, nonché delle politiche, piani, regolamenti, e procedure interne, devono contribuire alla realizzazione della missione aziendale e devono riferire, inoltre, all'organismo di vigilanza, istituito contestualmente all'adozione del modello organizzativo ex D.lgs. 231/2001, tutte le informazioni utili su eventuali carenze nei controlli, comportamenti censurabili o fondati sospetti di "mala gestio".

Si citano, a titolo di esempio, alcuni dei principi etici adottati, riconducibili specificatamente all'esercizio delle attività di *security*: responsabilità e rispetto delle leggi, imparzialità, integrità, tutela della *privacy* e della personalità individuale, ripudiando ogni manifestazione di violenza, soprattutto se volta a limitare la libertà personale. In particolare per quanto attiene i controlli di *security* sulle persone e sui relativi effetti personali, questi sono eseguiti rispettando i diritti e la dignità fondamentali della persona umana, nel rispetto del genere e delle diverse sensibilità culturali e religiose.

Ad oggi, tutto il personale interno con incarichi specifici di *security* risulta formato ai sensi dell'*IMO Model Course* 3.24.

Una formazione base sulla *security*, familiarizzazione, è prevista per ogni dipendente, ed è già stata inoltre erogata negli anni passati alla totalità dei dipendenti TDT.

I PFSO, i *Deputy* PFSO di entrambi i terminal, l'assistente PFSO – presente in TDT, nonché le risorse esterne utilizzate per ottemperare al servizio di *security* mantengono le proprie competenze con la partecipazione a sessioni formative periodiche di aggiornamento conformi ai modelli IMO e alla scheda 6 del PNSM.

Nel 2020, è stato effettuato l'aggiornamento formativo previsto per le figure responsabili del-

la *security* (PFSO DPFSSO/RSGSEC) nonché inviato a formazione il personale appartenente ad aziende fornitrici di servizi di *security* di nuova assegnazione in incarichi con compiti specifici di *security*, che ha svolto il corso conforme all'IMO Model Course 3.24 il personale esterno con incarichi specifici di *security* risulta pertanto tutto formato secondo tale corso.

Nell'anno 2020 sono stati inoltre erogati:

- interventi formativi e informativi inerenti il Protocollo Aziendale di Regolamentazione delle misure per il contrasto e il contenimento della diffusione del virus Covid-19 negli ambienti di lavoro, comprendente anche misure inerenti la *security*, quali l'adozione di specifiche misure igienico sanitarie per l'accesso da e verso il bordo, la riduzione delle interfacce fisiche con il comando nave e la digitalizzazione dei documenti di *security* da scambiare con esso.
- specifici interventi formativi sulle procedure interne di *security* al personale esterno con incarichi di *security*.

Tutti i corsi sopra menzionati, ove previsto, vengono svolti presso centri di formazione autorizzati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, con Decreto n. 1310/2009; diversamente sono tenuti dallo stesso PFSO o Deputy PFSO.

La formazione e l'addestramento del personale in tema di *security*, oltre che dall'erogazione dei sopracitati corsi, è assicurata in continuità anche da esercitazioni ed addestramenti, indagine degli incidenti, nonché dalle informazioni ed indicazioni scaturite durante gli audit.

Le esercitazioni si sono svolte regolarmente, come da piano definito, per un numero totale di cinque (quattro interne ed una complessa, con il coinvolgimento della Capitaneria di Porto) e le considerazioni, inviate all'Autorità Designata, hanno evidenziato una buona conoscenza delle procedure di emergenza ed una corretta gestione delle comunicazioni da parte del personale delle organizzazioni, garantendo tempi e modalità di reazione alle emergenze adeguati; questi ultimi saranno testati anche nell'anno 2021, attraverso un analogo programma di addestramento.

Questo documento è stato stampato rispettando l'ambiente dalla Tipografia Centro Stampa Faccini (Viale delle Cascine 26 - 56122 Pisa) su carta certificata FSC. Impaginazione e grafica: mediamo.net

