

More  
than  
you sea



# Indice

|    |                                                 |
|----|-------------------------------------------------|
| 4  | Lettera degli armatori                          |
| 6  | Il nostro report di sostenibilità               |
| 8  | Highlights 2023                                 |
| 10 | Profilo del Gruppo                              |
| 12 | Profilo del Gruppo                              |
| 13 | Purpose                                         |
| 14 | I nostri valori                                 |
| 16 | d'Amico negli anni                              |
| 18 | Presenza nel mondo                              |
| 20 | Struttura del Gruppo                            |
| 22 | Aree di business                                |
| 26 | Corporate Governance                            |
| 28 | Gli stakeholder di d'Amico                      |
| 32 | La sostenibilità per il Gruppo d'Amico          |
| 34 | Il percorso di sostenibilità del Gruppo d'Amico |
| 35 | Analisi di doppia materialità                   |
| 40 | La nostra strategia                             |
| 46 | Etica e integrità                               |
| 52 | Il Sistema di Gestione Integrato                |

|     |                                                                    |
|-----|--------------------------------------------------------------------|
| 54  | Valore Sociale                                                     |
| 56  | Highlights 2023                                                    |
| 59  | Le nostre persone                                                  |
| 60  | Strategia di Employer branding                                     |
| 62  | Le persone che lavorano in d'Amico                                 |
| 69  | Tipologie contrattuali                                             |
| 71  | Assunzioni, turnover e retention                                   |
| 78  | Equità, inclusione e approccio multiculturale                      |
| 80  | Formazione e sviluppo                                              |
| 88  | Sistemi di remunerazione e valutazione delle prestazioni           |
| 92  | Benefit e well-being                                               |
| 98  | Salute e sicurezza dei lavoratori                                  |
| 105 | Diritti umani                                                      |
| 107 | Clienti                                                            |
| 107 | Aree di business e clienti                                         |
| 114 | Relazioni con i clienti                                            |
| 117 | Qualità del servizio                                               |
| 120 | Comunicazione verso i clienti                                      |
| 121 | Comunità                                                           |
| 122 | Partecipazione ad associazioni e organizzazioni leader del settore |
| 126 | L'impegno del Gruppo d'Amico per le comunità                       |

|     |                                                        |
|-----|--------------------------------------------------------|
| 130 | Valore Ambientale                                      |
| 132 | Highlights 2023                                        |
| 134 | Valore Ambientale                                      |
| 135 | Impatto ambientale e quadro normativo                  |
| 144 | Politica e strategia ambientale                        |
| 146 | Performance ambientali della flotta                    |
| 157 | Strategia di decarbonizzazione e digitalizzazione      |
| 177 | Sicurezza del mare e dell'ambiente marino              |
| 188 | Gestione dei rifiuti                                   |
| 192 | Gestione delle acque                                   |
| 196 | Valore Economico                                       |
| 198 | Highlights 2023                                        |
| 200 | Valore Economico                                       |
| 201 | Andamento del mercato e performance del Gruppo d'Amico |
| 205 | Business outlook                                       |
| 208 | Valore economico generato e distribuito                |
| 211 | La catena di fornitura                                 |
| 216 | Nota metodologica                                      |
| 220 | Indice dei contenuti                                   |
| 224 | Elenco delle navi della flotta                         |

# Lettera degli Armatori

È con grande soddisfazione che vi presentiamo il nostro Bilancio di Sostenibilità, giunto alla sua sesta edizione.

Anche la pubblicazione 2023 rappresenta un'analisi dettagliata delle nostre attività, dei nostri impatti e delle nostre iniziative nel campo della sostenibilità. Attraverso il Report di Sostenibilità, intendiamo comunicare in modo trasparente e accurato il nostro impegno per un futuro più sostenibile.

Il 2023 è stato un anno caratterizzato da sfide socio-economiche significative e da cambiamenti di ampia portata in tutto il mondo. Diversi eventi hanno influenzato il panorama globale in cui operiamo, tra cui crisi geopolitiche e instabilità economica. In particolare, l'evolversi della situazione di crisi in varie regioni del mondo ha richiesto adattamenti e risposte tempestive.

Nonostante le incertezze che hanno caratterizzato il contesto globale, il 2023 ha visto anche il conseguimento di risultati incoraggianti che ci permettono di guardare al futuro con rinnovata fiducia. Questi risultati sono il frutto del duro lavoro, della professionalità e dell'impegno costante di tutte le persone coinvolte nel Gruppo. Desideriamo quindi rivolgere un sincero e profondo ringraziamento a tutti coloro che, con il loro impegno quotidiano, contribuiscono al successo della nostra azienda.

Vogliamo inoltre esprimere un riconoscimento speciale ai nostri marittimi che si trovano a navigare in acque non sempre sicure a causa dei precari equilibri geopolitici. La dedizione e professionalità nel perseguire le loro mansioni in condizioni così complesse sono esemplari e degne del nostro più sincero apprezzamento. Il nostro impegno costante nel garantire la loro incolumità rimane per noi la priorità assoluta.

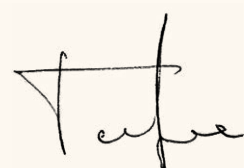
Questo contesto globale in continua evoluzione richiede un'impostazione strategica sempre più

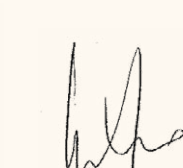
orientata alla sostenibilità. In questo senso, nel corso del 2023, abbiamo compiuto passi significativi nel potenziamento del nostro sistema di misurazione ESG, integrando agli indicatori standard GRI una selezione di KPI forniti da standard come **SASB (Sustainable Accounting Standards)** e **ESRS (European Sustainability Reporting Standards)**. Questo ha segnato un ulteriore passo nel processo di allineamento ai nuovi requisiti normativi dettati dalla **CSRD (Corporate Sustainability Reporting Directive)**.

Abbiamo, inoltre, adottato per la prima volta il concetto di **doppia materialità** nel nostro approccio alla sostenibilità. Questo ci ha guidato nella gestione dei rischi e nell'individuazione delle opportunità nella duplice prospettiva dell'impatto delle nostre attività sull'ambiente e sulla società e dell'impatto che i fattori ambientali e sociali possono avere sul nostro business.

Infine, tanti sono i progetti portati avanti nel 2023 e di cui siamo orgogliosi. Tra questi una menzione va al progetto di riscrittura dei valori aziendali. Questo riflette il nostro impegno a mantenere costantemente aggiornata la nostra cultura aziendale, riconoscendo la sostenibilità e l'innovazione come chiavi fondamentali del nostro "purpose".

Siamo consapevoli che c'è un cambio di paradigma importante in atto, ma vogliamo guardare alla sostenibilità come driver di posizionamento strategico che ci permetta un più alto livello di impatto positivo nel lungo periodo, internamente ed esternamente alla nostra realtà, consapevoli che la sostenibilità è: *more than you can sea!*

  
Paolo d'Amico

  
Cesare d'Amico





# Il nostro Report di Sostenibilità

La sesta edizione del Report di Sostenibilità del Gruppo d'Amico conferma il **costante impegno del Gruppo nei confronti della sostenibilità e della responsabilità sociale**. Sulla base del percorso tracciato nelle precedenti edizioni, il Gruppo ha continuato a rinforzare la propria capacità di **misurare e comunicare in modo trasparente le proprie performance sociali, ambientali ed economiche**.

Tramite questo bilancio il Gruppo d'Amico intende fornire una visione più approfondita di obiettivi e strategie del Gruppo, per consentire agli stakeholder di esprimere valutazioni informate e consapevoli su come d'Amico interpreta e realizza la propria missione.

**La principale novità dell'edizione 2023 del Report di Sostenibilità è costituita dall'integrazione dei risultati della prima analisi di doppia di materialità del Gruppo**, che ha portato alla definizione e alla valutazione degli impatti, dei rischi e delle opportunità che caratterizzano le operazioni di business e relazioni commerciali. **Il processo**

**e gli esiti dell'analisi** sono descritti nel capitolo *La sostenibilità per il Gruppo d'Amico*, mentre **in tutto il documento sono esplicitati, per ogni tema di sostenibilità, i singoli impatti, rischi e opportunità risultati materiali e il modo in cui questi sono gestiti e affrontati dal Gruppo**.

Per facilitare una comunicazione efficace del Report di Sostenibilità, anche quest'anno è stata preparata **una versione di sintesi**. Inoltre, sul sito web sono disponibili ulteriori strumenti di comunicazione - tra cui un **video** - per aiutare a trasmettere i messaggi chiave.

Il presente Report è stato redatto secondo il metodo **'Rendere conto per rendersi conto®'**, messo a punto da Refe - Strategie di sviluppo sostenibile, che guida il percorso di sostenibilità di d'Amico fin dal suo inizio.

Il Report di Sostenibilità è strutturato in cinque sezioni: Profilo del Gruppo, La sostenibilità per il Gruppo d'Amico, Valore Sociale, Valore Ambientale e Valore Economico.



# Highlights 2023

VALORE SOCIALE

2.117

dipendenti a bordo

27,3%

percentuale di manager donne tra il personale di terra

82,7%

retention rate del personale di bordo

202

dipendenti a terra

93,0%

retention rate del personale di terra

53,8%

percentuale di nuovi assunti under 30 tra il personale di bordo

18,8

ore di formazione pro capite per il personale di bordo

217.120 €

investiti in attività di formazione

30,8%

percentuale di nuovi assunti under 30 tra il personale di terra

16,7

ore di formazione pro capite per il personale di terra

1

infortunio nel 2023

Zero

giorni di fermo tra 2021 e 2023

185.000 €

versati come quote associative a organizzazioni di settore e altre associazioni

201.500 €

erogati come donazioni e sponsorizzazioni

VALORE ECONOMICO

1.029,4 mln €

valore economico generato dal Gruppo (+34,9% dal 2021)

62,9%

valore economico distribuito agli stakeholder, sul totale del valore economico generato

112 mln €

valore economico distribuito ai dipendenti

495,4 mln €

valore economico delle forniture

85,4%

forniture per costi operativi

VALORE AMBIENTALE\*

87,2%

percentuale di navi 'Eco' nella flotta del Gruppo d'Amico

-8,8%

riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> per unità di trasporto (vs 2021)

751.004

tCO<sub>2</sub>e emissioni di Scopo 1 (-1,9% dal 2021)

-8,7%

riduzione delle emissioni di NO<sub>x</sub> per unità di trasporto (vs 2021)

94,6%

bunker a basso contenuto di zolfo consumato sul totale del bunker consumato

77,1%

flotta conforme alla Fase II dell'EEDI (Energy Efficiency Design Index), e

17,2%

conforme alla Fase III

100%

flotta conforme all'EEXI (Energy Efficiency Design Index for Existing Ships)

-9,3%

miglioramento dell'AER - Annual Efficiency Ratio - della flotta d'Amico (vs 2019)

100%

navi d'Amico che possiedono un sistema di trattamento dell'acqua di zavorra

Zero

incidenti e sversamenti negli ultimi tre anni

0,999

indice di affidabilità della flotta, considerando il target massimo raggiungibile di 1

90,3%

acqua prodotta dal generatore di acqua dolce sul totale di acqua dolce utilizzata a bordo

\*I dati fanno riferimento alla flotta di proprietà e a scafo nudo.



CAPITOLO 1

# Profilo del Gruppo





# PROFILO DEL GRUPPO

---

Il Gruppo d'Amico, leader mondiale nel trasporto marittimo (d'ora in poi denominato anche il Gruppo o d'Amico, o la Società), è attivo nei settori delle navi portarinfuse (Dry Cargo), delle navi cisterna (Product Tankers) e in attività complementari e ausiliarie allo shipping, con uffici nei più importanti centri mercantili marittimi. Il rispetto e la salvaguardia dell'ambiente, l'attenzione al cliente e l'eccellenza professionale del proprio personale sono i capisaldi della mission del Gruppo e i principi della sua strategia.

# PURPOSE

---

Connettendo il mondo via mare, la nostra responsabilità è creare valore economico e sociale, rispettando l'ambiente e garantendo solide e trasparenti relazioni con i nostri partner.



# I NOSTRI VALORI

---

## VISIONE DI LUNGO TERMINE, TRADIZIONE FAMILIARE E INNOVAZIONE

Ispirati dai valori della tradizione imprenditoriale familiare, costruiamo i nostri successi in una prospettiva di lungo termine. Il nostro impegno verso soluzioni innovative e all'avanguardia si basa sempre su un'attenta gestione del rischio.

## ETICA DI BUSINESS

Il nostro modello di business sostenibile persegue l'obiettivo di creare valore e di generare un impatto positivo verso le comunità con le quali operiamo. Integrità, trasparenza e dialogo caratterizzano i rapporti con i nostri stakeholder.

## IMPEGNO CONCRETO PER LA SOSTENIBILITÀ

Il rispetto dell'ambiente è il nostro impegno prioritario. La salvaguardia del pianeta e l'attenzione alle generazioni future orientano e guidano le nostre scelte di investimento, senza compromessi. Giorno dopo giorno, ci prendiamo cura dei mari e promuoviamo per le nostre persone uno stile di vita sostenibile.

## ATTENZIONE ALLE PERSONE

Crediamo nel valore della diversità e per questo promuoviamo un ambiente lavorativo multiculturale, inclusivo e motivante nel quale le nostre persone sono parte di un team unico. Offriamo ai nostri dipendenti un'esperienza volta a sviluppare le loro competenze, coltivare il talento per la loro realizzazione professionale e personale, prendendoci cura del loro benessere.



# d'AMICO NEGLI ANNI

## Le origini di d'Amico Società di Navigazione S.p.A.

La storia di d'Amico inizia negli anni '30. Massimino Ciro d'Amico trasforma l'attività commerciale di legnami in attività di servizi, convertendo il trasporto via terra di prodotti forestali in trasporto marittimo per raggiungere più facilmente nuovi mercati. Nel 1952, contestualmente all'apertura degli uffici di Roma, viene fondata la d'Amico Società di Navigazione.

### 1936-1959

## Consolidamento del business e potenziamento della flotta

Al fine di consolidare il business e tutelare la posizione competitiva, negli anni '70 viene potenziata la flotta sia nel settore dei prodotti petroliferi sia nel trasporto di linea e vengono aperti gli uffici di Montecarlo. Nello stesso periodo viene acquisita una società con servizio di linea operante in Marocco.

### 1970-1979

## Specializzazione e crescita per linee esterne

Nel 1998 viene acquisita Italia Navigazione S.p.A. L'acquisizione consente di penetrare anche il mercato delle navi porta container. Più tardi, dopo un processo di razionalizzazione, la stessa verrà venduta, consentendo al Gruppo di focalizzare meglio strategie e investimenti. È inoltre il periodo della specializzazione nel trasporto di navi a carico secco, attraverso l'acquisto di navi box-shaped.

### 1990-1999

## Espansione internazionale e consolidamento strategia CSR

Nel 2012 il Gruppo d'Amico celebra 60 anni. In questi anni vengono inaugurate le sedi di Stamford, Manila e Casablanca e viene adottata una nuova strategia di responsabilità sociale. Soggetta a un monitoraggio costante, questa strategia rispecchia un rinnovato grado di conoscenza e consapevolezza degli aspetti ambientali e sociali della propria attività ed è espressione di tutte le energie e le risorse che il Gruppo mette in atto in questi ambiti.

### 2010-2012

## Nuova rotta

La pandemia del 2020 è stata l'occasione per migliorare ulteriormente i già elevati standard di sicurezza e di rispetto dell'ambiente. I progetti di digitalizzazione e decarbonizzazione tratteranno le due principali rotte del Gruppo d'Amico nel prossimo decennio. In linea con il percorso di decarbonizzazione, il Gruppo ha avviato un programma di nuove costruzioni che comprende navi portarinfuse e navi cisterna. Queste navi hanno un'elevata efficienza e un basso impatto ambientale, in linea con l'obiettivo a lungo termine del Gruppo di mantenere una flotta moderna ed 'Eco'.

### 2020-Oggi

### 1960-1969

## Dal tramp trade al trasporto di linea con l'avvio di nuove iniziative commerciali

Dopo la fase di start-up delle attività di trasporto di petrolio greggio, l'azienda si specializza nel trasporto di prodotti raffinati. L'apertura degli uffici di Genova, uno dei più importanti centri mercantili marittimi d'Italia, rappresenta l'inizio di una forte espansione logistica e coincide con l'avvio dell'attività di linea.

### 1980-1989

## Ingresso in nuovi rami d'attività

Il potenziamento della flotta permette di avviare una strategia di differenziazione dei servizi offerti: in questo decennio, grazie all'acquisto di navi portarinfuse, vengono avviate nuove attività che consentiranno di sfruttare altre opportunità nel settore dello shipping.

### 2000-2009

## Focalizzazione sul core business

d'Amico International Shipping (DIS), che gestisce il segmento delle navi Product Tanker, si quota in Borsa nel 2007. Un decennio di sviluppo e crescita internazionale: vengono inaugurati gli uffici di Londra, Singapore, Dublino e Mumbai. Tramite partnership e joint venture si amplia l'offerta di soluzioni commerciali e aumenta la flessibilità di gestione della flotta e la copertura delle rotte.

### 2013-2019

## Rinnovamento della flotta

Dal 2013 al 2019 il Gruppo d'Amico ha lanciato un ampio programma di rinnovamento della flotta che ha coinvolto più di 40 navi suddivise tra portarinfuse e Product Tanker. Grazie a questo piano di investimenti, il Gruppo d'Amico possiede oggi una flotta giovane, moderna ed "Eco". Tutte le navi d'Amico, dotate delle più avanzate tecnologie, sono in grado di ottenere una forte riduzione dell'impatto sull'ambiente. Questo avviene grazie a un notevole aumento dell'efficienza, consentito dal risparmio energetico, dalla riduzione dei consumi e delle emissioni. Nel corso del 2019, il Gruppo d'Amico ha adeguato la flotta al regolamento IMO 2020: carburanti pronti all'uso con un tenore di zolfo massimo dello 0,5%.

### Futuro

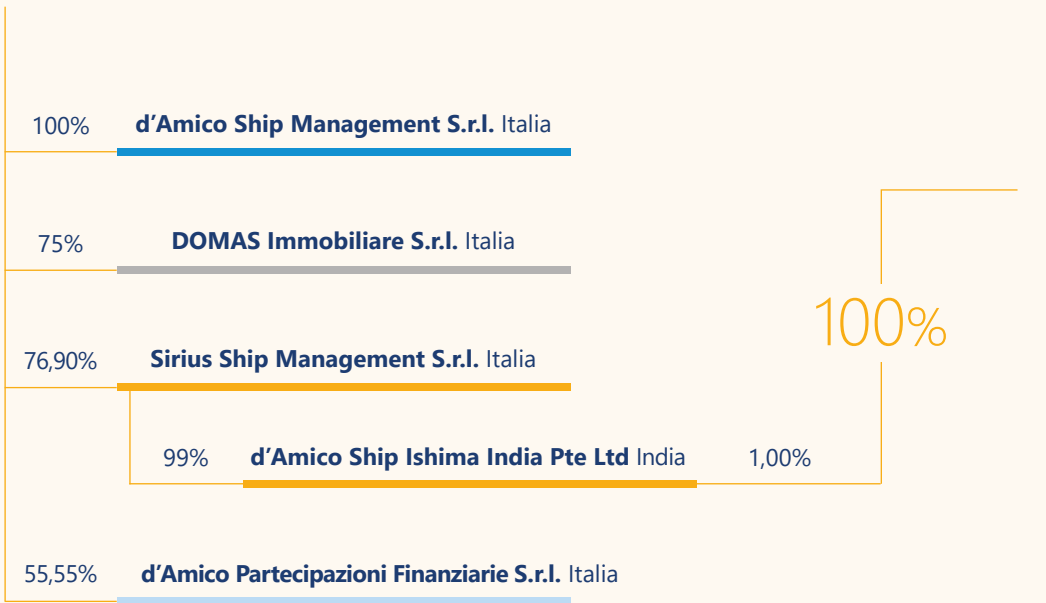


# PRESENZA NEL MONDO

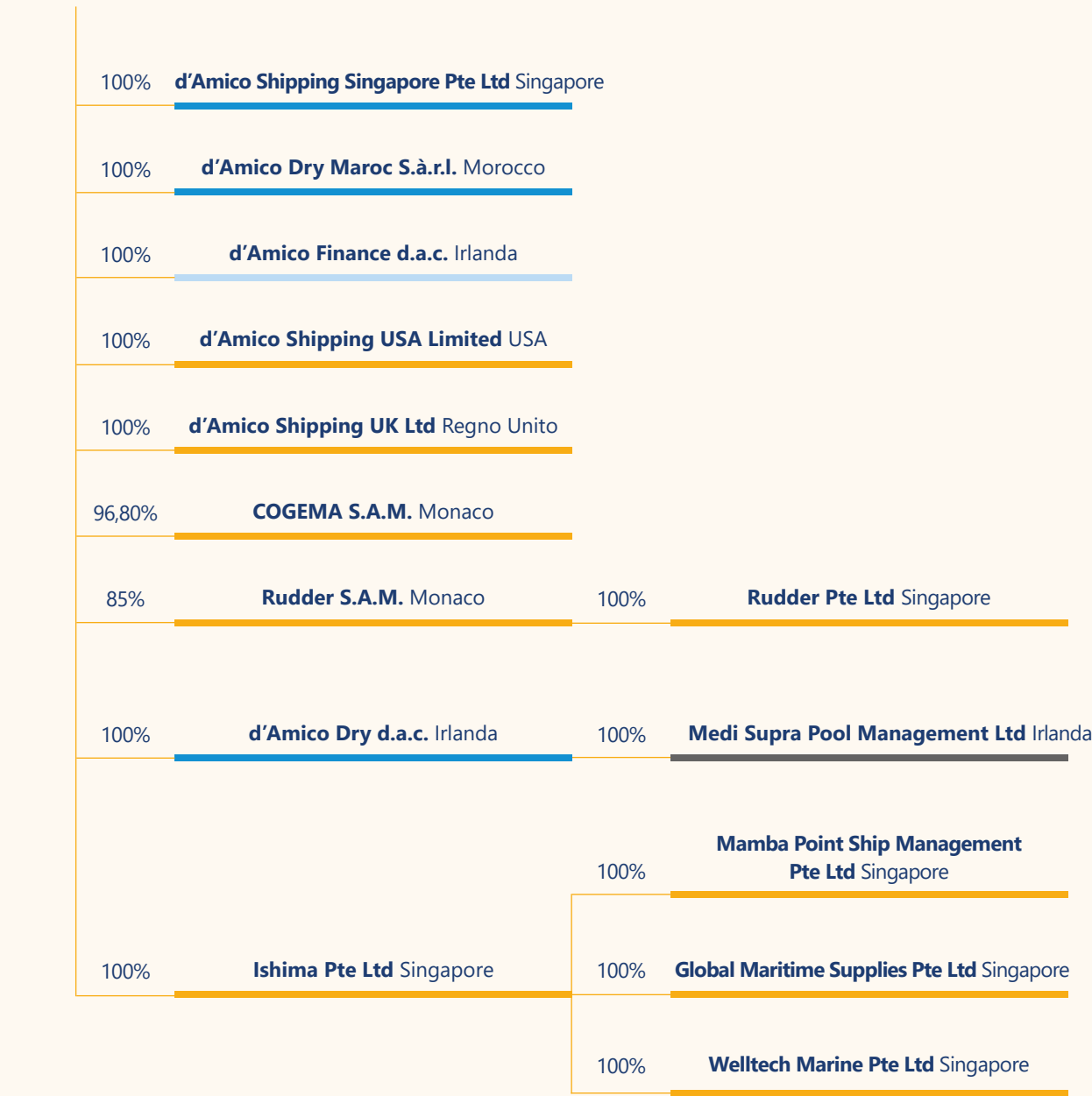


# STRUTTURA DEL GRUPPO

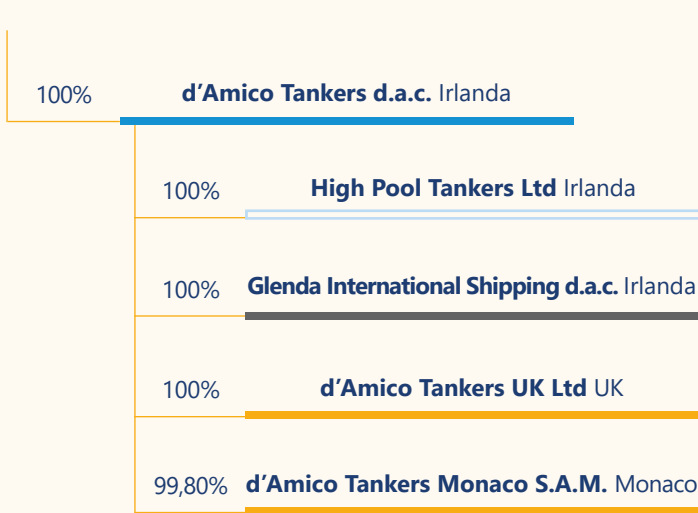
## d'AMICO SOCIETÀ DI NAVIGAZIONE SPA ITALIA



## 100% d'AMICO INTERNATIONAL S.A. LUSSEMBURGO



## 65,65% d'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING S.A. LUSSEMBURGO



### LEGEND:

- Holding
- Società di Navigazione
- Società di Servizi
- Holding finanziarie/Società finanziarie
- Società Immobiliari
- Agenzia consortile (Pool agent)
- Inattiva

Struttura del Gruppo al 31 dicembre 2023



# AREE DI BUSINESS

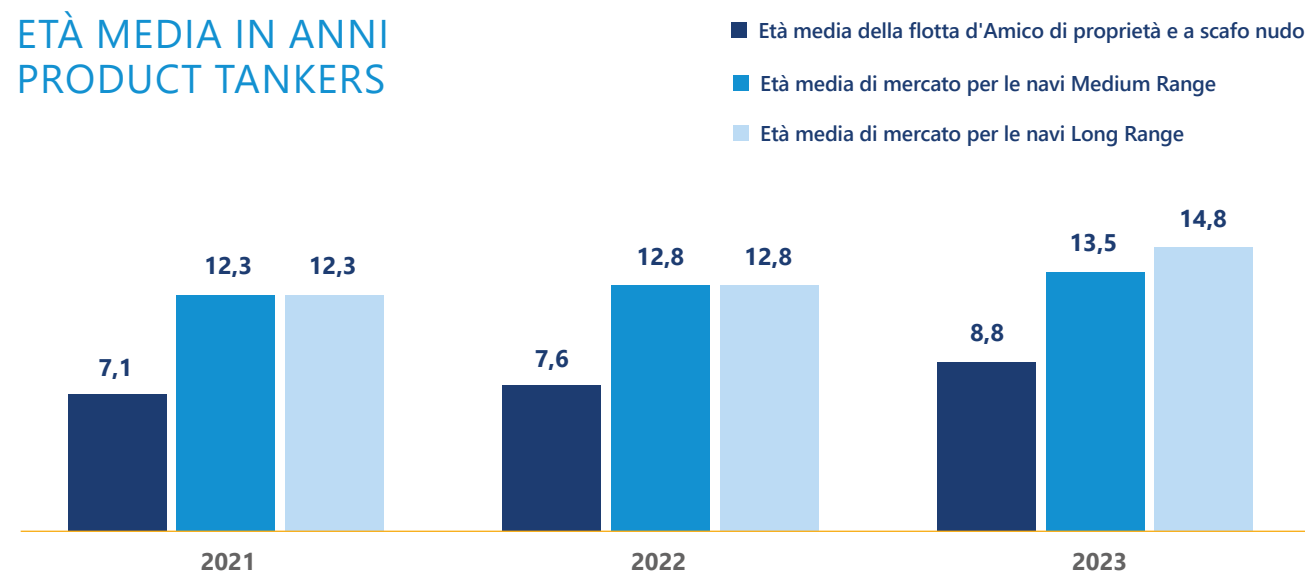
## Navi cisterna - Product Tankers

d'Amico International Shipping S.A. (DIS) è la divisione del Gruppo d'Amico che opera nel settore delle Product Tankers, quotata nel segmento STAR di Borsa Italiana dal 2007.

Tutte le navi cisterna di DIS sono a doppio scafo e si occupano principalmente del trasporto di **prodotti petroliferi raffinati e oli vegetali**, fornendo servizi di trasporto marittimo in tutto il mondo alle principali compagnie petrolifere e società commerciali. Al 31 dicembre 2023, d'Amico International Shipping controlla - attraverso d'Amico Tankers d.a.c. (Irlanda), sua controllata al 100% - una **flotta di 36 navi**<sup>1</sup>. L'intera flotta controllata ha un'**età media di circa 8,8 anni**, contro una media nel settore di 13,5 anni per le MR (25.000 - 54.999 dwt) e 14,8 anni per le LR1 (55.000 - 84.999 dwt)<sup>2</sup>.

Nel settore delle navi cisterna, d'Amico International Shipping opera principalmente con navi a medio raggio (MR), con dimensioni comprese tra 25.000 e 55.000 dwt. Queste dimensioni offrono la massima flessibilità in termini di rotte commerciali e accesso in porto. Inoltre, alla fine del 2023 DIS disponeva di sei navi a lungo raggio (LR1 - 75.000 dwt), caratterizzate da un certo grado di flessibilità e che garantiscono, al contempo, maggiori economie di scala sui viaggi più lunghi.

### ETÀ MEDIA IN ANNI PRODUCT TANKERS



La moderna flotta Product Tanker di d'Amico è efficiente dal punto di vista energetico e flessibile dal punto di vista commerciale. Al 31 dicembre 2023, **il 77,8% della flotta controllata da DIS era classificata IMO e il 79,3% della flotta di proprietà e a scafo nudo era 'Eco'**<sup>3</sup>.

Alcune delle navi di DIS sono state impiegate attraverso Glenda International Shipping d.a.c., l'ex joint venture con il Gruppo Glencore, in cui d'Amico Tankers d.a.c. deteneva una partecipazione del 50%. Nell'agosto 2022, d'Amico Tankers d.a.c. ha ottenuto il controllo del 100% di Glenda International Shipping d.a.c. attraverso il riscatto delle azioni possedute da Topley Corporation nella joint venture. Successivamente, a settembre 2022, le quattro navi MR di proprietà di Glenda International Shipping d.a.c., costruite tra febbraio 2010 e febbraio 2011, sono state acquisite da d'Amico Tankers d.a.c. e il 22 settembre 2022 Glenda International Shipping d.a.c. ha cessato l'attività.

<sup>1</sup> Flotta al 31 dicembre 2023, come da Relazione Annuale 2023 di d'Amico Società di Navigazione S.p.A.

<sup>2</sup> Fonte: Clarksons Research Services, dicembre 2023

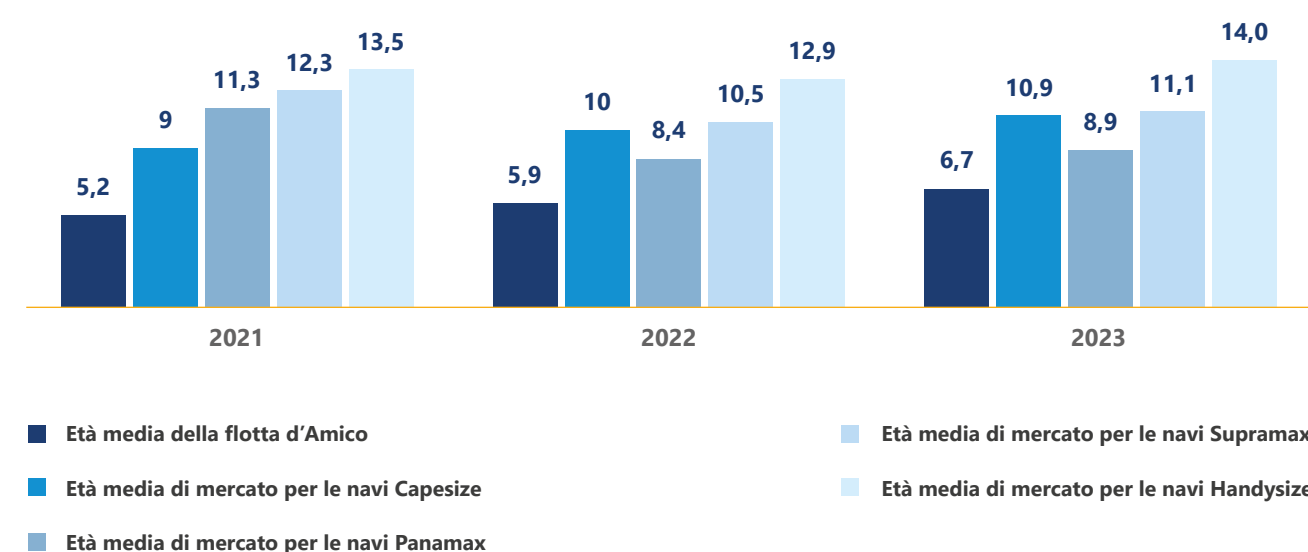
<sup>3</sup> Le navi Eco sono conformi alla fase 1, alla fase 2 o alla fase 3 dell'EEDI

## Navi portarinfuse - Dry Cargo

La business unit Dry Cargo controlla una flotta di **37 navi**<sup>4</sup>. Svolge attività di **trasporto di granaglie, carbone, minerali, fertilizzanti, cemento e petcoke, prodotti siderurgici, tubi d'acciaio e legname, su scala mondiale e per conto di operatori leader di mercato**. L'area Dry Cargo opera in particolare nei segmenti Handysize (da 38.000 dwt a 40.000 dwt) open hatch box shaped, Supramax/Ultramax (da 58.000 dwt a 64.000 dwt) dotate di gru, Kamsarmax/Post-Panamax (da 80.000 dwt a 90.000 dwt) e Minicape (116.000 dwt).

In aggiunta alla flotta principale e in linea con il proprio modello di business, d'Amico Dry impiega l'equivalente di 13 navi con noleggi a breve termine per scopi di arbitraggio di merci.

### ETÀ MEDIA IN ANNI - DRY CARGO



**L'età media della flotta Dry Cargo del Gruppo d'Amico è di 6,7 anni, notevolmente più bassa di quella di settore pari a 13,1 anni** (11,5 anni considerando solo i segmenti in cui il Gruppo opera). Questo risultato è stato raggiunto attraverso il piano di investimenti completato nel 2018. In particolare, la business unit supera il benchmark di settore nei segmenti Capesize (8,4 anni vs 10,9), Post Panamax e Kamsarmax (6,3 vs 8,9), Ultramax/Supramax (6,8 vs 11,1) e Handysize (7,6 vs 14,0)<sup>5</sup>.

**d'Amico Dry Maroc**, fondata nel 2010 dopo un'esperienza di oltre quarant'anni nel settore portacontainer, svolge principalmente servizi di cabotaggio tra vari porti del Marocco (Agadir, Tangeri Med e Casablanca), a cui viene affiancato un servizio di feederaggio tra i centri marittimi del Mediterraneo Occidentale (soprattutto Italia, Francia, Spagna e Tunisia).

<sup>4</sup> Dato al 31 dicembre 2023, come da Relazione Annuale 2023 di d'Amico Società di Navigazione S.p.A.

<sup>5</sup> Dati ottenuti da S&P Global e calcolati considerando i seguenti segmenti come riferimento: Mini Cape per Capesize; Post Panamax e Kamsarmax per Panamax; Ultramax e Supramax per Supramax; Large Handy per Handysize.

## Servizi marittimi

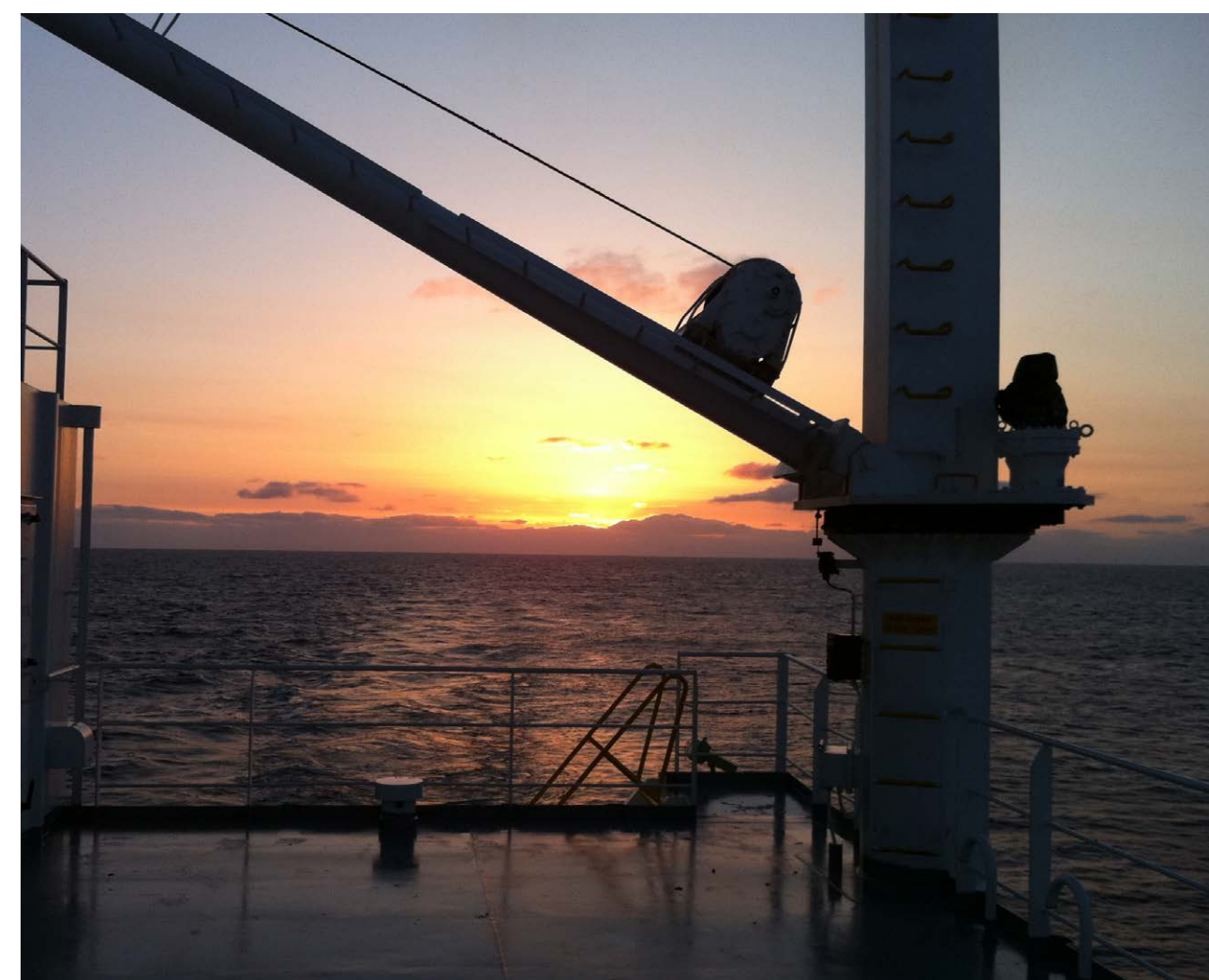
Il Gruppo, tramite società consociate, fornisce anche servizi di ship management e di bunkering, ovvero l'intermediazione per gli acquisti di carburante per le navi. I servizi vengono svolti sia a favore della flotta d'Amico che per clienti terzi.

**I servizi di ship management** rappresentano una delle attività principali della capogruppo, d'Amico Società di Navigazione S.p.A. Questa, in parte attraverso altre società del Gruppo - in particolare la controllata indiretta Ishima Pte Limited - fornisce servizi alle società del Gruppo e a terze parti.

**Le attività di intermediazione sugli acquisti di carburante** sono gestite da Rudder SAM dall'ufficio di Monaco, oltre che tramite la sua controllata a Singapore e un ufficio di rappresentanza a Miami, a beneficio del Gruppo e di terzi. Le operazioni partono da un costante monitoraggio dell'affidabilità dei trader che operano sul campo e si basano su un rapporto consolidato con le principali compagnie petrolifere (oil majors).

La **gestione degli equipaggi** è seguita da una delle società del Gruppo d'Amico - Sirius Ship Management S.r.l. - che provvede al recruitment, alla retribuzione e alla gestione del personale di bordo, in conformità con le disposizioni legali e le procedure aziendali. La Sirius Ship Management ha anche una sede a Mumbai, in India, e un'agenzia a Manila, nelle Filippine.

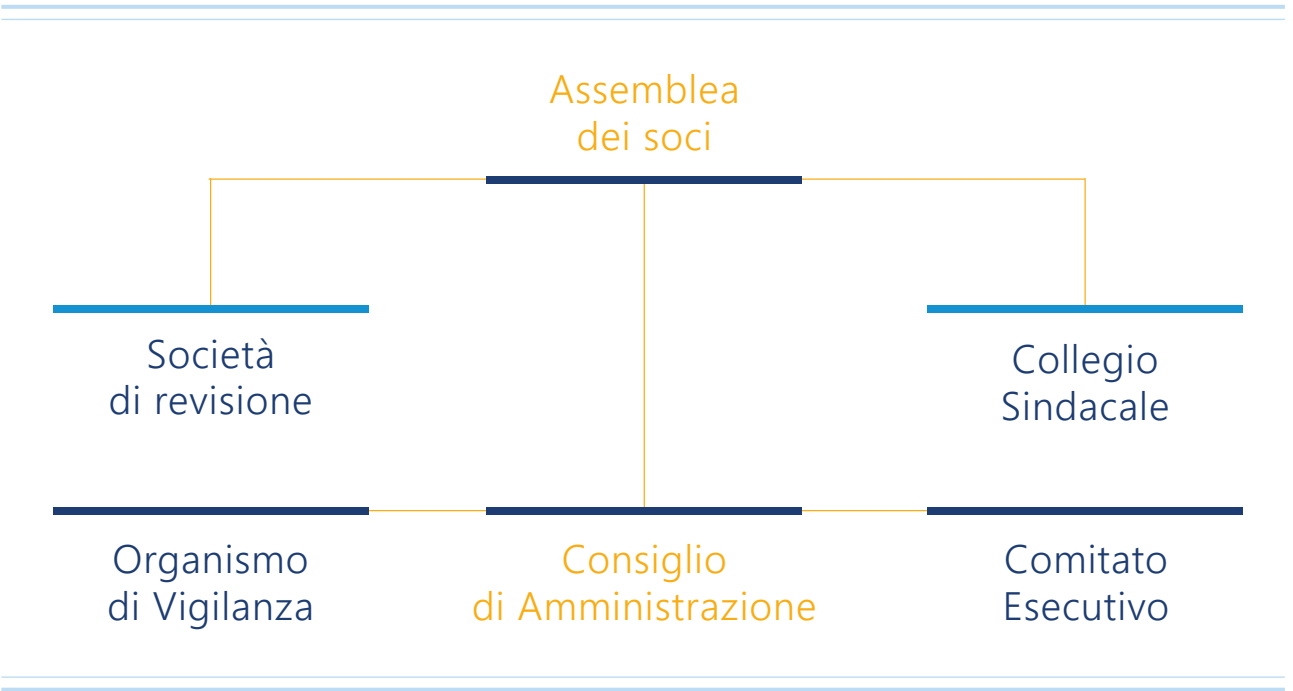
I servizi di Manning Agent prestati da Sirius includono la messa in atto dei programmi di formazione e sviluppo del personale di bordo, secondo le istruzioni dell'Armatore e in conformità agli standard e alle norme nazionali e internazionali.





# CORPORATE GOVERNANCE

Il sistema di Corporate Governance adottato dalla capogruppo d’Amico Società di Navigazione S.p.A. **si ispira ai più elevati standard di trasparenza e correttezza**. Improntato alle disposizioni delle leggi di riferimento, **è in linea con le best practice internazionali**. Si tratta di un fattore particolarmente rilevante, soprattutto alla luce della vasta distribuzione geografica del Gruppo d’Amico e della quotazione in Borsa Italiana di d’Amico International Shipping S.A., la controllata indiretta di diritto lussemburghese<sup>6</sup>.



## Organi di governo e di controllo societario

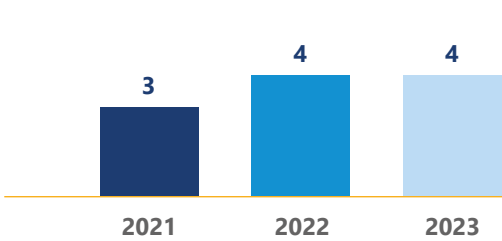
### Consiglio di Amministrazione

In conformità a quanto previsto dallo Statuto Sociale, il Consiglio di Amministrazione (CdA), è composto da **cinque Amministratori**, di cui tre esecutivi - tra cui il Presidente - e due non esecutivi. I componenti - tutti di genere maschile e di età superiore a 50 anni - sono stati **nominati dall’Assemblea Ordinaria dei Soci del 22 giugno 2021 per il triennio corrispondente agli esercizi sociali 2021/2023** e resteranno in carica fino alla data in cui si terrà l’Assemblea Ordinaria che approverà il bilancio chiuso al 31 dicembre 2023<sup>7</sup>. Si segnala che, a seguito delle dimissioni di un Amministratore avvenute il 6 aprile 2022, l’Assemblea Ordinaria convocata per l’approvazione del bilancio 2021 ha nominato un nuovo Amministratore per il biennio 2022/2023.

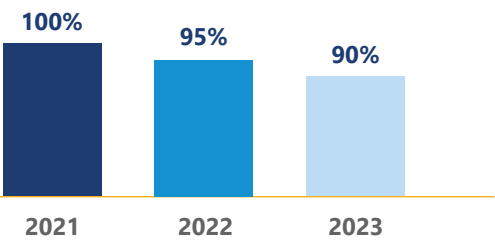
Al Consiglio di Amministrazione **spetta la gestione e l’amministrazione ordinaria e straordinaria della Società**, con facoltà di compiere tutte le operazioni ritenute necessarie o opportune per il raggiungimento degli scopi sociali, ad esclusione degli oggetti e delle materie che la legge attribuisce alla competenza esclusiva dell’Assemblea dei Soci.

<sup>6</sup> Per informazioni sulla Corporate Governance di d’Amico International Shipping S.A. visitare il sito: <https://en.damicointernationalshipping.com/corporate-governance/>  
<sup>7</sup> L’Assemblea Ordinaria dei Soci del 27 maggio 2024 ha nominato i membri del Consiglio di Amministrazione e del Collegio Sindacale per il triennio 2024-2026.

### NUMERO DI RIUNIONI CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE



### TASSO DI PARTECIPAZIONE CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE



### Comitato Esecutivo

Il Comitato Esecutivo – costituito dalla riunione del Consiglio di Amministrazione del 22 giugno 2021 – è **composto dal Presidente e dall’Amministratore Delegato**, entrambi di genere maschile e di età superiore a 50 anni. È stato costituito per **un periodo di tre anni, corrispondente agli esercizi 2021/2023**, e ha ricevuto tutti i poteri consentiti dalla legge e dallo Statuto Sociale<sup>8</sup>.

Il Comitato Esecutivo, ha, tra gli altri, il compito di **referire al Consiglio di Amministrazione e al Collegio Sindacale** sul generale andamento della gestione e sulla prevedibile evoluzione, nonché sulle operazioni di maggior rilievo effettuate dalla società e dalle sue controllate, fornendo continue e adeguate informazioni sulle attività svolte nell’ambito dei compiti a esso delegati.

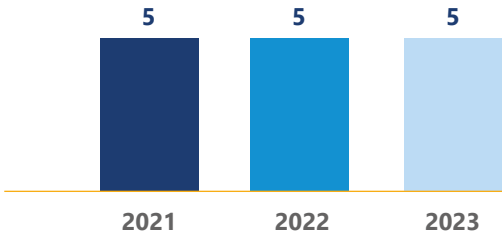
### Collegio Sindacale

Il Collegio Sindacale è **composto da tre membri effettivi** - tra cui un Presidente - **e due supplenti**, tutti di genere maschile (degli effettivi, due di età superiore ai 50 anni e uno di età compresa tra i 30 e i 50).

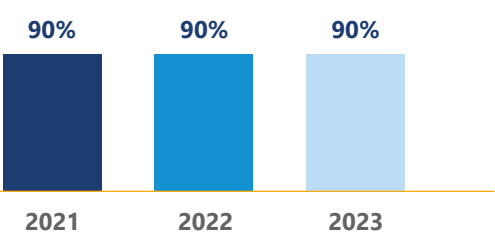
Nominati dall’Assemblea Ordinaria dei Soci del 22 giugno 2021, in conformità alle vigenti norme del Codice Civile, sono in carica **per il triennio corrispondente agli esercizi sociali 2021/2023**, sino alla data in cui si terrà l’Assemblea Ordinaria che approverà il bilancio chiuso al 31 dicembre 2023.

Il Collegio Sindacale è chiamato a **vigilare sull’osservanza** della legge e dello Statuto, sul rispetto dei principi di corretta amministrazione e in particolare sull’adeguatezza dell’aspetto amministrativo, organizzativo e contabile adottato dalla società e sul suo concreto funzionamento.

### NUMERO DI RIUNIONI COLLEGIO SINDACALE



### TASSO DI PARTECIPAZIONE COLLEGIO SINDACALE



### Società di Revisione Legale dei conti

L’Assemblea Ordinaria dei Soci del 6 giugno 2023 ha conferito l’incarico di revisione legale del bilancio ordinario e consolidato della Società per il triennio corrispondente agli esercizi sociali 2023/2025 alla **Axis S.r.l.** di Reggio Emilia, membro del network internazionale Moore Global. Tale incarico verrà svolto sino all’approvazione del Bilancio civilistico chiuso al 31 dicembre 2025.

<sup>8</sup> Come modificato dalla delibera dell’Assemblea Straordinaria dei Soci del 15 dicembre 2022. Il nuovo Consiglio di Amministrazione, nella sua prima riunione, ha conferito al Collegio Sindacale i poteri.



# GLI STAKEHOLDER DI d'AMICO

Di seguito le principali categorie di stakeholder del Gruppo d'Amico.



## Le relazioni con gli stakeholder

Per ciascuna tipologia di stakeholder, d'Amico ha individuato bisogni, aspettative, strategie collegate e principali modalità di relazione, distinguendo tra:

- **momenti informativi**, ovvero comunicazioni unidirezionali della Società agli stakeholder;
- **momenti di dialogo e partnership** in cui la Società chiede l'opinione degli stakeholder (es. attraverso sondaggi, survey, focus group ecc.), intrattiene tavoli di dialogo permanenti o realizza e gestisce progetti specifici.

### INTERNI

| Stakeholder                    | Bisogni e aspettative                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | Strategia                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | Coinvolgimento e comunicazione                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|--------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Personale</b>               | <ul style="list-style-type: none"><li>• Garanzie occupazionali</li><li>• Remunerazione competitiva</li><li>• Salute e sicurezza sul lavoro</li><li>• Qualificazione professionale</li><li>• Clima organizzativo positivo</li><li>• Flessibilità dell'orario di lavoro</li><li>• Partecipazione</li><li>• Sistemi di informazione all'avanguardia</li><li>• Cultura aziendale</li><li>• Attenzione per l'ambiente locale</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>• Revisione della struttura organizzativa per rimanere al passo con le esigenze del personale</li><li>• Sviluppo professionale continuo per tutto il personale</li><li>• Valutazione costante delle performance</li><li>• Iniziative di welfare per i dipendenti</li><li>• Gestione dei processi interni</li><li>• Innovazione tecnologica e aggiornamento di attrezzature e software</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>• Bilancio di Sostenibilità</li><li>• Comunicazioni relative all'andamento dell'azienda</li><li>• Regolamenti interni e sistema disciplinare</li><li>• Sistema di Gestione Integrato</li><li>• Lighthouse</li><li>• Account LinkedIn</li><li>• Comunicazione continua con il dipartimento HR e con i capi equipaggio</li><li>• Sistema di valutazione</li><li>• Meeting, eventi e seminari</li></ul> |
| <b>Proprietari e azionisti</b> | <ul style="list-style-type: none"><li>• Stabilità del Gruppo</li><li>• Efficienza dei processi</li><li>• Prestazioni economico-finanziarie soddisfacenti e in crescita</li><li>• Ottimizzazione delle risorse dell'organizzazione</li><li>• Gestione delle navi in conformità con i termini contrattuali</li><li>• Processi di innovazione continua</li><li>• Conformità con i sistemi di gestione</li></ul>                      | <ul style="list-style-type: none"><li>• Crescita del livello di attenzione alle dinamiche di mercato</li><li>• Ricerca di nuovi mercati, aree e consumatori anche modificando il prodotto offerto</li><li>• Approccio orientato agli obiettivi</li><li>• Innovazione tecnologica su nuovi servizi</li></ul>                                                                                                                           | <ul style="list-style-type: none"><li>• Bilancio di Sostenibilità</li><li>• Relazione finanziaria</li><li>• Investor Relations</li><li>• Comunicati stampa</li><li>• Meeting, eventi e seminari</li></ul>                                                                                                                                                                                                                                  |

ESTERNI

| Stakeholder                                 | Bisogni e aspettative                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Strategia                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | Coinvolgimento e comunicazione                                                                                                                                                                                                                                            |
|---------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Azionisti di d'Amico International Shipping | <ul style="list-style-type: none"><li>• Solidità dell'organizzazione</li><li>• Efficienza dei processi</li><li>• Aumento sostenibile della redditività</li><li>• Crescita del ROI</li><li>• Innovazione continua</li><li>• Performance finanziaria soddisfacente del Gruppo</li></ul>                                                                                                                                                                        | <ul style="list-style-type: none"><li>• Crescita del livello di attenzione alle dinamiche di mercato</li><li>• Ricerca di nuovi mercati, aree e consumatori anche modificando il prodotto offerto</li></ul>                                                                                                                                           | <ul style="list-style-type: none"><li>• Bilancio di Sostenibilità</li><li>• Relazione finanziaria</li><li>• Investor Relations</li><li>• Comunicati stampa</li><li>• Meeting, eventi e seminari</li><li>• Comunicazione con il Consiglio di Amministrazione</li></ul>     |
| Altre controllate non quotate               | <ul style="list-style-type: none"><li>• Solidità economico-finanziaria</li><li>• Efficienza del Gruppo</li></ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | <ul style="list-style-type: none"><li>• Revisione della modalità di gestione del business e delle performance aziendali</li><li>• Rilevazione dei bisogni attuali e futuri del mercato</li></ul>                                                                                                                                                      | <ul style="list-style-type: none"><li>• Bilancio di Sostenibilità</li><li>• Relazione finanziaria</li><li>• Comunicati stampa</li><li>• Meeting, eventi e seminari</li></ul>                                                                                              |
| Clienti                                     | <ul style="list-style-type: none"><li>• Efficienza dei servizi acquistati</li><li>• Qualità e affidabilità del servizio</li><li>• Prezzi contenuti</li><li>• Soddisfazione per il servizio</li><li>• Rispetto dei diritti dei lavoratori</li><li>• Rispetto dei requisiti contrattuali</li><li>• Servizi in linea con gli standard di sicurezza</li><li>• Attività di prevenzione dell'inquinamento e di miglioramento della situazione ambientale</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>• Assistenza e servizio ai clienti a 360°</li><li>• Dipartimenti dedicati alla qualità del servizio</li><li>• Strategia del dipartimento HSQE per tutte le attività di prevenzione dell'inquinamento e della sicurezza dei lavoratori</li><li>• Dipartimento legale dedicato ai clienti per contratti</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>• Bilancio di Sostenibilità</li><li>• E-mail e lettere</li><li>• Fiere di settore e roadshow</li><li>• Siti web del Gruppo</li><li>• Meeting, eventi e seminari</li><li>• Contatti con il dipartimento Vendite e Acquisti</li></ul> |
| Partner commerciali                         | <ul style="list-style-type: none"><li>• Continuità delle operazioni e avvio di nuove collaborazioni</li><li>• Mercati e affari sostenibili</li><li>• Pagamenti puntuali delle commissioni</li><li>• Istruzioni chiare e precise</li></ul>                                                                                                                                                                                                                    | <ul style="list-style-type: none"><li>• Remunerazione</li><li>• Reputazione aziendale e visione del business</li><li>• Creazione e rinforzo di relazioni personali per partner commerciali e strategici</li></ul>                                                                                                                                     | <ul style="list-style-type: none"><li>• Bilancio di Sostenibilità</li><li>• E-mail e lettere</li><li>• Fiere di settore e roadshow</li><li>• Meeting, eventi e seminari</li><li>• Contatti con il dipartimento Vendite e Acquisti</li></ul>                               |
| Fornitori                                   | <ul style="list-style-type: none"><li>• Continuità</li><li>• Solvibilità</li><li>• Rispetto delle condizioni contrattuali</li><li>• Pagamenti rapidi e puntuali</li></ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                    | <ul style="list-style-type: none"><li>• Aggiornamento frequente della supply chain, migliorando la sua efficienza attraverso nuovi fornitori e nuovi accordi</li></ul>                                                                                                                                                                                | <ul style="list-style-type: none"><li>• Bilancio di Sostenibilità</li><li>• E-mail e lettere</li><li>• Meeting, eventi e seminari</li><li>• Contatti con il dipartimento Vendite e Acquisti</li></ul>                                                                     |

ESTERNI

| Stakeholder                                          | Bisogni e aspettative                                                                                                                                                                                                                                                                                  | Strategia                                                                                                                                                                                                                                                                                                | Coinvolgimento e comunicazione                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Investitori e Assicuratori                           | <ul style="list-style-type: none"><li>• Solidità delle organizzazioni</li><li>• Rispetto degli impegni assunti</li><li>• Ottima performance finanziaria</li><li>• Trasparenza delle informazioni richieste e ricevute</li><li>• Assenza di reclami o problemi</li><li>• Gestione del rischio</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>• Struttura con approccio orientato agli obiettivi</li><li>• Grado elevato di trasparenza delle informazioni, correttezza della rendicontazione finanziaria e di sostenibilità</li><li>• Solida posizione finanziaria e struttura bilanciata delle fonti</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>• Bilancio di Sostenibilità</li><li>• Relazione finanziaria</li><li>• E-mail e lettere</li><li>• Fiere di settore e roadshow</li><li>• Meeting, eventi e seminari</li><li>• Comunicazioni e contatti con il dipartimento Finanza</li></ul>                                                                                                                                        |
| Comunità locali                                      | <ul style="list-style-type: none"><li>• Miglioramento della qualità e delle condizioni di vita</li><li>• Rispetto dell'ambiente e miglioramento delle condizioni ambientali del territorio di riferimento</li><li>• Relazioni positive</li><li>• Collaborazione</li></ul>                              | <ul style="list-style-type: none"><li>• Relazione positiva e collaborativa con tutte le Istituzioni e gli Enti del territorio, così come con la comunità in generale</li></ul>                                                                                                                           | <ul style="list-style-type: none"><li>• Bilancio di Sostenibilità</li><li>• Account LinkedIn</li><li>• Siti web del Gruppo</li><li>• Comunicazione continua con il dipartimento HR e con i capi equipaggio</li></ul>                                                                                                                                                                                                    |
| Governi, istituzioni nazionali e internazionali, ONG | <ul style="list-style-type: none"><li>• Rispetto di regole e regolamenti</li><li>• Trasparenza</li><li>• Miglioramento dell'ambiente in cui il Gruppo opera</li></ul>                                                                                                                                  | <ul style="list-style-type: none"><li>• Identificazione delle opportunità esistenti e creazione di valore per il futuro</li></ul>                                                                                                                                                                        | <ul style="list-style-type: none"><li>• Bilancio di Sostenibilità</li><li>• Relazione finanziaria</li><li>• E-mail e lettere</li><li>• Comunicazioni formali e istituzionali</li><li>• Relazioni e comunicazioni con Top Management e i Dipartimenti HR, Formazione e Sviluppo, e Finanza</li></ul>                                                                                                                     |
| Autorità marittime e di bandiera                     | <ul style="list-style-type: none"><li>• Rispetto dei requisiti di bandiera</li><li>• Rispetto dei requisiti di classe</li><li>• Rispetto dei requisiti locali e internazionali, compresi quelli sull'ambiente</li></ul>                                                                                | <ul style="list-style-type: none"><li>• Adozione di uno stile proattivo rispetto all'aderenza alle normative, anche anticipando le richieste di legge</li></ul>                                                                                                                                          | <ul style="list-style-type: none"><li>• Bilancio di Sostenibilità</li><li>• Relazione finanziaria</li><li>• E-mail e lettere</li><li>• Comunicazioni formali e istituzionali</li><li>• Meeting, eventi e seminari</li><li>• Relazioni continue con il Top Management, con il Direttore della Flotta, con il Dipartimento Salute e Sicurezza, Affari Politici e Formazione e Sviluppo</li><li>• Tavole rotonde</li></ul> |



CAPITOLO 2

# La sostenibilità per il Gruppo d'Amico





# IL PERCORSO DI SOSTENIBILITÀ DEL GRUPPO d'AMICO

Il percorso di sostenibilità di d'Amico è iniziato nel **2018**, con la **prima edizione del Bilancio di Sostenibilità**. Negli anni il Gruppo ha costantemente aumentato l'attenzione dedicata ai temi ESG e ha progressivamente rafforzato i suoi sistemi di gestione, per consolidare il proprio contributo allo sviluppo sostenibile.

## 2018

### 1ª edizione del Bilancio di Sostenibilità

Coinvolgimento del top management e di diversi livelli di responsabilità, grazie alla costituzione di una Cabina di Regia e di un Gruppo di Lavoro allargato, composto da manager di tutte le aree di business e dipartimenti.

La Cabina di Regia e il Gruppo di Lavoro hanno partecipato alla definizione del perimetro e del processo di rendicontazione e sono stati coinvolti nell'identificazione dei temi significativi per la sostenibilità del Gruppo. A tal fine, è stata effettuata la **prima analisi di materialità**, coinvolgendo stakeholder interni ed esterni.

## 2021

### Avvio del progetto Sustainability Framework

finalizzato ad aumentare la consapevolezza interna sui temi di sostenibilità.

## 2022

### Istituzione del Dipartimento ESG

Che ha segnato in modo inequivocabile la decisione di posizionare con forza l'impegno di d'Amico per la sostenibilità al centro della governance del Gruppo.

Il Dipartimento ESG lavora per:

- **supportare il top management nella definizione della strategia di sostenibilità** e dei relativi obiettivi
- **coordinare e sostenere i progetti** sviluppati all'interno dei singoli dipartimenti per creare un ambiente che favorisca una visione integrata della sostenibilità in tutto il Gruppo
- **promuovere** le attività e i progetti ambientali, sociali e di governance in **tutti i dipartimenti**
- **redigere annualmente il Bilancio di Sostenibilità** con l'obiettivo di diffondere la conoscenza, l'informazione e la consapevolezza in materia.

## 2023

### Sviluppo del primo Piano di Sostenibilità del Gruppo

Avvio del processo di piena conformità alla nuova Direttiva Europea sul Reporting di Sostenibilità (**CSRD**) e realizzazione della **prima analisi di doppia materialità** del Gruppo.

# ANALISI DI DOPPIA MATERIALITÀ

Il Gruppo d'Amico sta adottando tutte le misure necessarie per ottemperare alla Direttiva Europea sul Reporting di Sostenibilità (CSRD). Come parte di questo processo, **nel 2023 il Gruppo ha condotto la prima analisi di doppia materialità**, che ha portato alla definizione e alla valutazione **degli impatti, dei rischi e delle opportunità (IRO)** che caratterizzano le proprie operazioni di business e relazioni commerciali.

## LA DOPPIA MATERIALITÀ

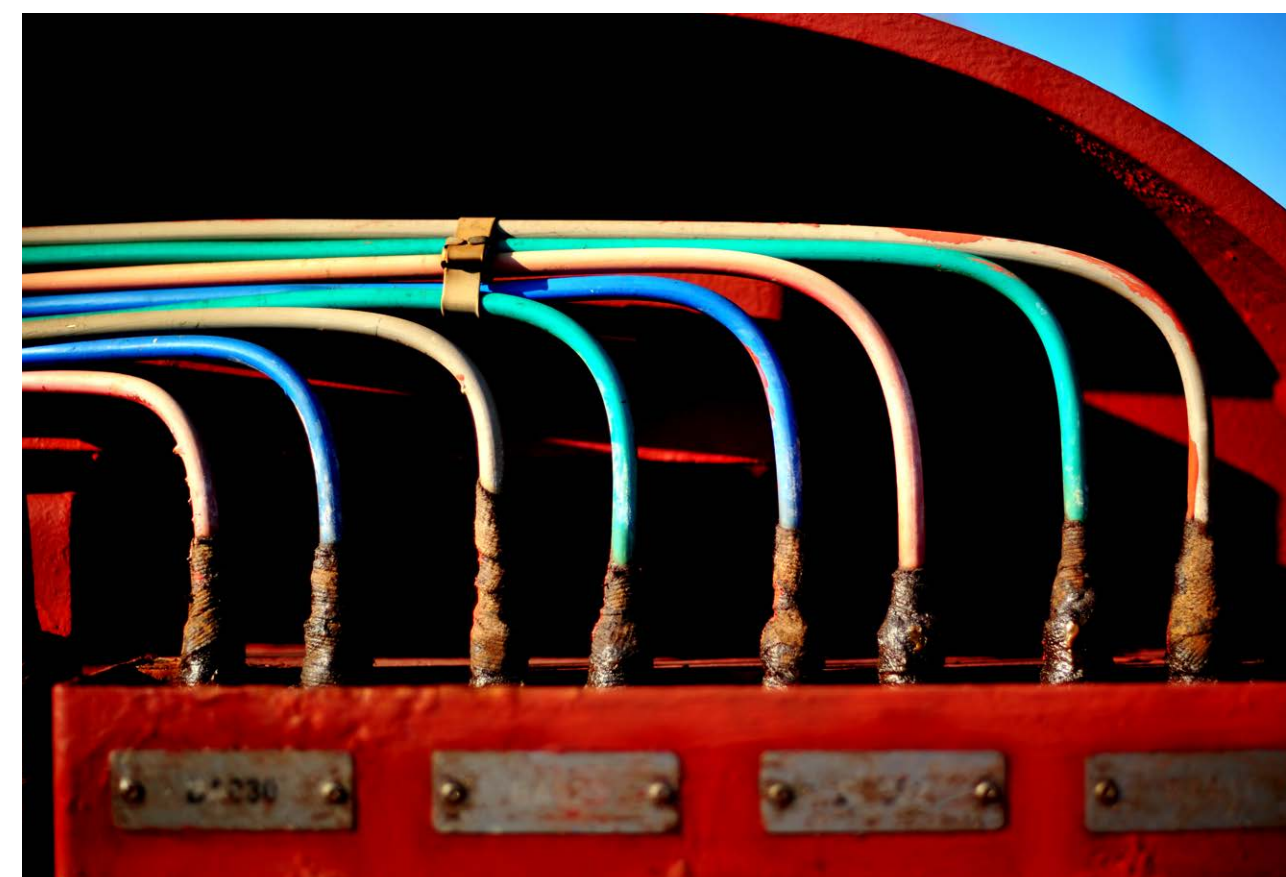
L'analisi indaga le interazioni tra d'Amico e i propri stakeholder da due prospettive complementari:

### prospettiva *inside-out*

gli impatti causati dalle operazioni di business di d'Amico sui propri stakeholder e sull'ambiente (valutazione di impatto);

### prospettiva *outside-in*

i rischi e le opportunità causati dai cambiamenti sociali e ambientali sulle operazioni di business e sulle prospettive di crescita del Gruppo (valutazione finanziaria).

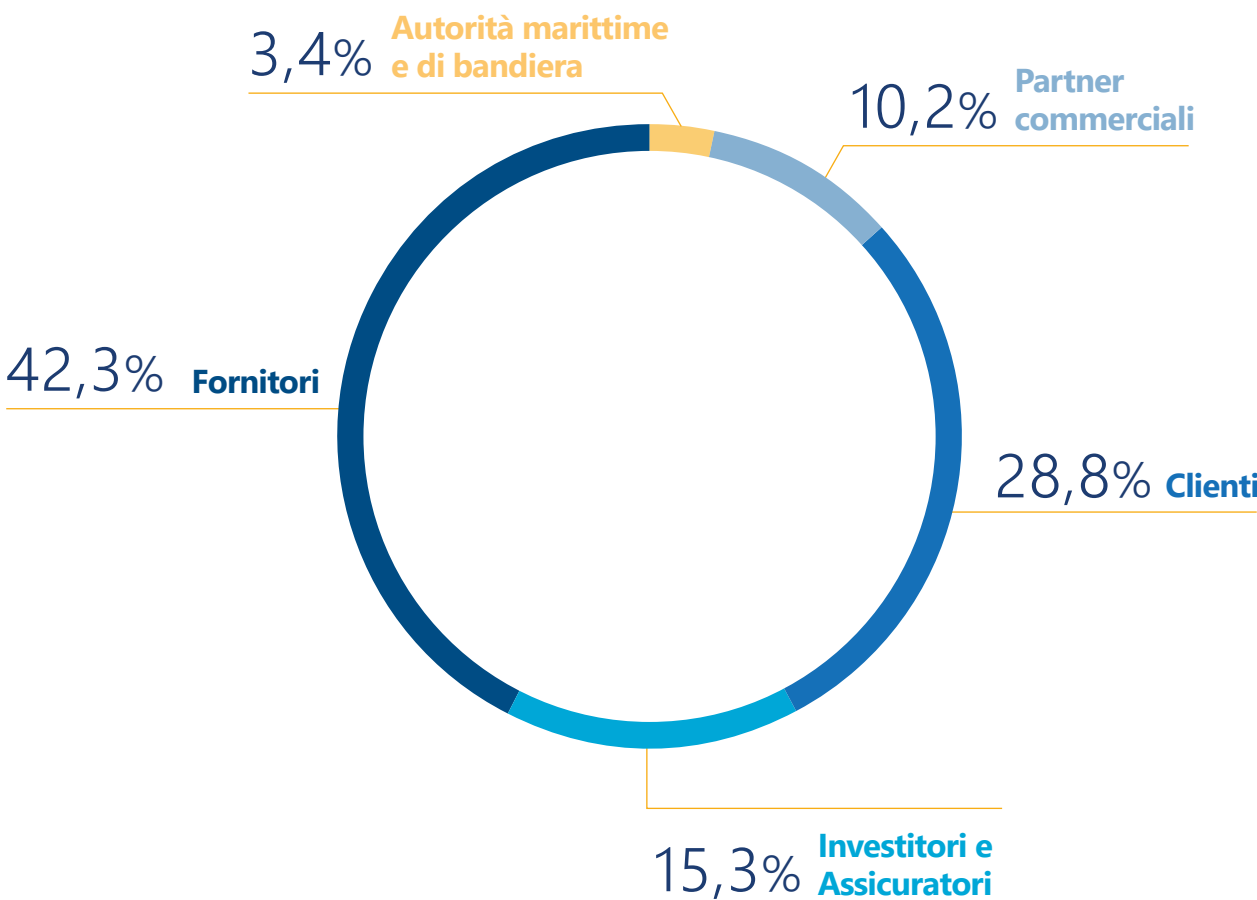


Il processo si è articolato nelle seguenti fasi:

- impostazione della mappatura dei temi e degli IRO significativi per il Gruppo d'Amico – sulla base di scenari climatici, report di settore, pubblicazioni di Peers e degli standard ESRS per specifico tema – con il contributo dei diversi dipartimenti;
- coinvolgimento degli stakeholder esterni, attraverso un questionario digitale, per raccogliere feedback in relazione all'accuratezza e alla completezza della mappatura degli IRO;
- integrazione del feedback degli stakeholder esterni nella mappatura;
- coinvolgimento degli stakeholder interni per valutare la rilevanza di ciascun impatto, rischio e opportunità;
- identificazione, sulla base della soglia di materialità pari a 3 su una scala di rilevanza da 1 a 5, dell'elenco finale dei temi e degli IRO materiali da includere nella rendicontazione.

L'analisi di doppia materialità ha coinvolto **34 stakeholder interni** e **59 esterni**.

STAKEHOLDER COINVOLTI NELL'ANALISI ESTERNA





Nelle seguenti tabelle, i **temi di sostenibilità** sono ordinati in base alla rilevanza media attribuita ai relativi IRO. Nei capitoli seguenti, per ogni tema vengono esplicitati i singoli impatti, rischi e opportunità identificati come materiali (con rilevanza superiore alla soglia di materialità) e le modalità con cui sono gestiti e affrontati dal Gruppo.

TEMI AMBIENTALI

| Argomenti                  | Rilevanza media       |                  |                         |             |
|----------------------------|-----------------------|------------------|-------------------------|-------------|
|                            | Materialità d’impatto |                  | Materialità finanziaria |             |
|                            | Impatti positivi      | Impatti negativi | Rischi                  | Opportunità |
| Cambiamento climatico      | ●●●●●                 | ●●●●●            | ●●●●●                   | ●●●●●       |
| Inquinamento               | -                     | ●●●●●            | ●●●●●                   | -           |
| Acque e risorse marine     | -                     | ●●●●●            | ●●●●●                   | -           |
| Biodiversità ed ecosistemi | -                     | ●●●●●            | ●●●●●                   | -           |
| Economia circolare         | -                     | ●●●●●            | ●●●●●                   | ●●●●●       |

**LEGENDA:**  
Rilevanza media degli impatti, dei rischi e delle opportunità di ciascun tema di sostenibilità. Valutazione su una scala da 1 a 5 - con soglia di materialità pari a 3 - rappresentata a intervalli di 0,5, pari a

TEMI SOCIALI

| Argomenti                                       | Rilevanza media       |                  |                         |             |
|-------------------------------------------------|-----------------------|------------------|-------------------------|-------------|
|                                                 | Materialità d’impatto |                  | Materialità finanziaria |             |
|                                                 | Impatti positivi      | Impatti negativi | Rischi                  | Opportunità |
| DIPENDENTI DEL GRUPPO                           |                       |                  |                         |             |
| Occupazione sicura e dialogo sociale            | ●●●●●                 | -                | ●●●●●                   | ●●●●●       |
| Salute e sicurezza                              | ●●●●●                 | ●●●●●            |                         |             |
| Benessere                                       | ●●●●●                 | ●●●●●            |                         |             |
| Formazione e sviluppo delle competenze          | ●●●●●                 | -                |                         |             |
| Diversità e pari opportunità                    | ●●●●●                 | ●●●●●            |                         |             |
| LAVORATORI NELLA CATENA DEL VALORE <sup>9</sup> |                       |                  |                         |             |
| Occupazione sicura e dialogo sociale            | ●●●●●                 | ●●●●●            | ●●●●●                   | -           |
| Salute e sicurezza                              | -                     | ●●●●●            |                         |             |
| Benessere                                       | -                     | ●●●●●            |                         |             |
| Formazione e sviluppo delle competenze          | ●●●●●                 | -                |                         |             |
| Diversità e pari opportunità                    | -                     | ●●●●●            |                         |             |
| Lavoro minorile e lavoro forzato                | -                     | ●●●●●            |                         |             |
| COMUNITÀ INTERESSATE                            |                       |                  |                         |             |
|                                                 | ●●●●●                 | ●●●●●            | ●●●●●                   | -           |

TEMI DI GOVERNANCE

| Argomenti          | Rilevanza media       |                  |                         |             |
|--------------------|-----------------------|------------------|-------------------------|-------------|
|                    | Materialità d’impatto |                  | Materialità finanziaria |             |
|                    | Impatti positivi      | Impatti negativi | Rischi                  | Opportunità |
| Condotta d’impresa | ●●●●●                 | ●●●●●            | ●●●●●                   | ●●●●●       |

<sup>9</sup> La gestione degli IRO materiali relativi ai lavoratori nella catena del valore è riportata solo per quanto riguarda il lavoro minorile e il lavoro forzato.

# La nostra strategia

## Il contributo di d'Amico agli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile dell'ONU

Il 25 settembre 2015 le Nazioni Unite hanno approvato l'Agenda Globale per lo Sviluppo Sostenibile, e 17 Obiettivi di sviluppo (Sustainable Development Goals - SDG), articolati in 169 target da raggiungere entro il 2030.

L'Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile è un **programma d'azione per le persone, il pianeta e la prosperità, con l'obiettivo di guidare il mondo sulla strada da percorrere nell'arco della prossima decade**. Gli obiettivi rappresentano traguardi comuni su un insieme di tematiche fondamentali per un nuovo modello di sviluppo: la lotta alla povertà, l'eliminazione della fame e il contrasto al cambiamento climatico sono solo alcune di queste. **Riguardano tutti i Paesi e tutti gli individui**, nessuno ne è escluso e deve essere lasciato indietro lungo il cammino necessario per portare il mondo sulla strada della sostenibilità.



Il Gruppo, in coerenza con la visione espressa dall'Agenda 2030, ritiene cruciale il proprio impegno nel **dare un contributo concreto** allo sviluppo sostenibile delle imprese e dell'economia.

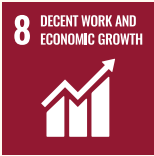
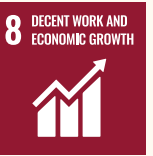
Di seguito si presenta la connessione tra i temi rilevanti per la sostenibilità di d'Amico, gli obiettivi dell'Agenda 2030 ONU e le azioni intraprese dal Gruppo. Le azioni messe in atto saranno poi rendicontate in ogni sezione del documento, insieme alle iniziative e ai KPI oggetto di monitoraggio relativi alle attività del Gruppo e connessi ai target ONU.



SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS

| Temi della sostenibilità di d'Amico | Formazione e sviluppo delle competenze                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Diversità e pari opportunità                                                                                                                                                              | Benessere                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | Salute e sicurezza                                                                                                                                                                                                                                                                      | Qualità dei servizi e comunicazione                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | Coinvolgimento degli stakeholder                                                                                                                                  | Impegno verso le comunità                                                                                                                                                                                                                              | Cambiamento climatico: Efficienza della flotta                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|-------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| SDG                                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | <br>                                                                                                                                                                                      | <br><br>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                         | <br>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                                                                                                                                                                   |                                                                                                                                                                                                                                                        | <br>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| KPI 2023                            | <b>18,8</b><br>totale ore di formazione pro capite per il personale di bordo,<br><b>16,7</b><br>per il personale di terra<br><b>64,2%</b><br>persone formate sul totale<br><b>217.120 €</b><br>investiti in attività di formazione<br><b>100%</b><br>valutazioni delle performance ricevute rispetto a quelle previste (personale di terra) | <b>Nessuna segnalazione</b><br>di atti discriminatori<br><b>17</b><br>diverse nazionalità presenti nell'equipaggio<br><b>23</b><br>diverse nazionalità presenti tra il personale di terra | <b>Tutti i dipendenti</b><br>ricevono le assicurazioni obbligatorie previste dalle leggi locali sul lavoro<br><b>Tutti i marittimi</b><br>sono coperti da assicurazione sulla vita e per invalidità e disabilità<br><b>Avviato</b><br>un programma di benessere aziendale, che include una collaborazione per la promozione del benessere psicologico | <b>1</b><br>infortunio nel 2023, <b>0,11</b> l'indice di frequenza<br><b>100%</b><br>personale coperto dal sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro<br><b>950</b><br>ore di formazione dedicate alla salute e alla sicurezza del personale marittimo, 6,3 ore pro capite | <b>4</b><br>reclami pervenuti nel 2023, -2 dal 2021<br><b>35,0%</b><br>reclami risolti riguardanti gli anni precedenti<br><b>Zero</b><br>giorni di fermo tra 2021 e 2023<br><b>+98,4%</b><br>la copertura mediatica complessiva dal 2022                                                                                                                        | <b>34 stakeholder interni</b><br>e<br><b>59 stakeholder esterni</b><br>coinvolti nella prima analisi di doppia materialità del gruppo                             | <b>185.000 €</b><br>erogati come quote di iscrizione per Confitarma, Intertanko, Intercargo e altre associazioni<br><b>201.500 €</b><br>erogati come donazioni e sponsorizzazioni                                                                      | <b>87,2%</b><br>percentuale di navi 'eco' nella flotta d'amico<br><b>77,1%</b><br>flotta conforme alla fase ii dell'Energy Efficiency Design Index (EEDI) e<br><b>10,4%</b><br>conforme alla fase III indipendentemente dalla data di costruzione<br><b>100%</b><br>flotta conforme all'Energy Efficiency Existing Ship Index (EEXI)<br><b>-10,2%</b><br>miglioramento dell'Energy Efficiency Operational Index (EEOI) raggiunto dalla flotta d'Amico, dal 2021 |
| Attività messe in campo dal Gruppo  | <ul style="list-style-type: none"><li>Formazione adeguata per tutto il personale, senza distinzione di genere o etnia</li></ul>                                                                                                                                                                                                             | <ul style="list-style-type: none"><li>Integrazione culturale negli uffici del Gruppo e a bordo di tutte le navi</li></ul>                                                                 | <ul style="list-style-type: none"><li>Promozione del benessere dei dipendenti, favorendo un benessere olistico, offrendo una copertura assicurativa completa, iniziative per la salute mentale e supporto psicologico</li></ul>                                                                                                                       | <ul style="list-style-type: none"><li>Protezione della salute e del benessere dei dipendenti</li><li>Prevenzione di azioni pericolose, lesioni, malattie, incidenti al personale</li><li>Sviluppo di una cultura interna della sicurezza</li></ul>                                      | <ul style="list-style-type: none"><li>Attenzione massima al servizio offerto, tramite personale qualificato e addestrato, attrezzature idonee, ispezioni a bordo, controllo dei processi e delle comunicazioni interne</li><li>Coinvolgimento dei clienti tramite comunicazioni dirette, reclami e segnalazioni e feedback sulla qualità del servizio</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>Mappatura degli stakeholder e rilevazione di aspettative e bisogni di ciascuna categoria e delle azioni collegate</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>Donazioni e sponsorizzazioni per diverse associazioni e iniziative, iscrizione ad associazioni di settore</li><li>Attività di formazione e sostegno a iniziative di solidarietà e iniziative culturali</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>Progetti volti a migliorare le prestazioni delle navi, soprattutto in termini di efficienza energetica</li><li>Rinnovamento della flotta di navi "Eco", in linea con le direttive IMO, grazie all'implementazione di tecnologie innovative</li></ul>                                                                                                                                                                      |

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS

| Temi della sostenibilità di d'Amico | Cambiamento climatico: Decarbonizzazione                                                                                                                                                                                                                                       | Inquinamento                                                                                                                                                                                                                                                               | Biodiversità marina ed ecosistemi                                                                                                                                                                                                                             | Acqua e risorse marine                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | Economia circolare                                                                                                                                                                                                                                                            | Condotta di business: Etica e sistema di gestione integrato                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | Condotta di business: Valore generato e distribuito                                                                                                                                                                                     | Condotta di business: Catena di fornitura sostenibile                                                                                                                                                                                                                                              |
|-------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| SDGs                                |                                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                           |                                                                                                                                                                            | <br>                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                      | <br>                                                                                                                         |
| KPI 2023                            | <b>751.004 tCO<sub>2</sub>e</b><br>emissioni di scopo 1 (-1,9% dal 2021)<br><br><b>-8,8%</b><br>riduzione delle emissioni di CO <sub>2</sub> per unità di trasporto, dal 2021                                                                                                  | <b>-8,7%</b><br>riduzione delle emissioni di NO <sub>x</sub> per unità di trasporto, dal 2021<br><br><b>-10,1%</b><br>riduzione delle emissioni di SO <sub>x</sub> per unità di trasporto, dal 2021<br><br><b>94,6%</b><br>carburante a basso contenuto di zolfo consumato | <b>0</b><br>sversamenti di petrolio<br><br><b>Tutte le navi</b><br>possiedono un sistema di trattamento dell'acqua di zavorra<br><br><b>Gestione delle incrostazioni biologiche</b><br>attraverso un programma consolidato di ispezione e pulizia dello scafo | <b>90,3%</b><br>acqua prodotta dal generatore di acqua dolce sul totale di acqua dolce utilizzata a bordo<br><br><b>Tutte le navi</b><br>sono equipaggiate con un sistema integrato di trattamento dell'acqua di sentina, un'apparecchiatura di monitoraggio degli scarichi di olio, un impianto di trattamento delle acque reflue       | <b>11.738,7 m<sup>3</sup></b><br>rifiuti totali prodotti a bordo<br><br><b>255,7 m<sup>3</sup>/ nave</b><br>rifiuti totali per nave                                                                                                                                           | <b>Nessuna segnalazione</b><br>pervenuta in merito a comportamenti illegali e non etici<br><br><b>Approccio di "Tolleranza Zero"</b><br>relativamente alla politica anticorruzione implementata dal gruppo<br><br><b>375</b><br>ore di formazione erogate tra il 2022 e il 2023 sul nuovo Modello 231 e sul sistema di Whistleblowing                                                                                                 | <b>1.029,4 € mln</b><br>valore economico totale generato dal Gruppo d'Amico<br><br><b>62,9%</b><br>valore economico distribuito sul totale del valore generato                                                                          | <b>495,4 € mln</b><br>valore economico delle forniture<br><br><b>85,4%</b><br>forniture per costi operativi                                                                                                                                                                                        |
| Attività messe in campo dal Gruppo  | <ul style="list-style-type: none"><li>Creazione di una "carbon war room" per mitigare i rischi, garantire la conformità alle normative future e accelerare l'adozione di tecnologie a basse e zero emissioni di CO<sub>2</sub> per ridurre le emissioni di gas serra</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>Attività volte a ridurre i danni alle persone causati dall'inquinamento dell'acqua e dell'aria e a sensibilizzare l'opinione pubblica sui temi del cambiamento climatico</li></ul>                                                   | <ul style="list-style-type: none"><li>Minimizzazione dell'impatto delle attività sull'integrità degli ecosistemi</li><li>Prevenzione continua di ogni forma possibile di inquinamento, con obiettivo "inquinamento zero"</li></ul>                            | <ul style="list-style-type: none"><li>Miglioramento costante dell'efficienza dei sistemi tecnici, evitando ogni spreco</li><li>Ampio uso di generatori di acqua dolce, evitando di dipendere dai rifornimenti di acqua a terra</li><li>Diffusione di una cultura dell'uso responsabile dell'acqua tra i membri dell'equipaggio</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>Politiche di gestione dei rifiuti a bordo delle navi</li><li>Progetti di sensibilizzazione sull'uso responsabile della plastica</li><li>Predisposizione di inventari dei materiali pericolosi sulla flotta nuova ed esistente</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>Conformità alle leggi e ai regolamenti</li><li>Onestà, correttezza e trasparenza, evitando situazioni di conflitto di interessi e di scorrettezza</li><li>Rispetto della riservatezza, della dignità della persona, dell'ambiente e della comunità</li><li>Dichiarazione trasparente delle politiche che regolano le operazioni e delle modalità di risposta a eventi non programmati</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>Produzione di valore economico da parte del Gruppo, costituito principalmente da entrate da vendite relative a spedizioni e servizi</li><li>Distribuzione del valore economico generato</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>Valutazione e selezione accurata dei fornitori, basata anche sul rendimento energetico e sulla possibilità di effettuare ispezioni e controlli</li><li>Astenzione da relazioni commerciali con entità responsabili di violazioni dei diritti umani</li></ul> |



# ETICA E INTEGRITÀ

## SDG

## TARGET ONU

## KPI 2023



### 16.5

Ridurre sostanzialmente la corruzione e la concussione in tutte le sue forme

### Nessuna segnalazione

ricevuta in merito a comportamenti violenti, illegali e non etici

### Approccio di tolleranza zero

rispetto alla politica anticorruzione attuata dal gruppo

### 375 ore di formazione

erogate tra il 2022 e il 2023 sul nuovo Modello 231 e sul sistema di Whistleblowing



## Impatti, rischi e opportunità materiali

*L'analisi di doppia materialità ha identificato impatti negativi materiali legati alla potenziale inefficacia del sistema di whistleblowing, con conseguenti episodi di corruzione e di violazione delle normative e del Codice Etico. La gestione di questi impatti e rischi rilevanti è illustrata nel corso del capitolo.*

## Politiche di gestione di d'Amico

Da sempre il Gruppo d'Amico, spinto anche dal proprio forte senso di responsabilità sociale, riconosce l'importanza di condurre trattative di business e professionali, a diversi livelli organizzativi, con **integrità e trasparenza**, agendo in maniera professionale, equa e onesta.

Sono in vigore **politiche e procedure** per mitigare i rischi di frode, criminalità informatica, abusi di mercato (compreso l'insider trading) e perdita o furto di risorse ICT.

La **politica anticorruzione** implementata dalla Società mira a prevenire ogni forma di corruzione promuovendo un approccio di "tolleranza zero", anche in relazione a qualsiasi forma di corruzione derivante dal comportamento di consulenti, agenti o appaltatori.

Per rafforzare ulteriormente la propria governance ed etica, la Società sta seguendo molteplici linee di azione:

- rispettare la normativa italiana in materia di segnalazione delle violazioni;
- potenziare i flussi informativi verso l'Organismo di Vigilanza;
- garantire un'adeguata formazione e informazione sul Codice Etico, sulla politica anticorruzione e sul Modello di organizzazione, gestione e controllo.

## Codice Etico

Con l'adozione volontaria del Modello Organizzativo 231, **fin dal 2008** d'Amico Società di Navigazione S.p.A. ha approvato e adottato il **Codice Etico**. Il documento definisce i **principi etici fondamentali** che la Società, gli amministratori, i sindaci, i dipendenti, i consulenti, i partner e in generale tutti coloro che agiscono a nome e per conto della Società sono chiamati a rispettare. Su impulso dell'Organismo di Vigilanza, il Consiglio di Amministrazione dell'11 aprile 2014 ha approvato una nuova versione del Codice Etico, raccomandandone l'adozione anche alle società controllate da d'Amico Società di Navigazione S.p.A. È stato quindi emesso e approvato anche il **Codice Etico del Gruppo**.

Il Codice Etico della Società e il Codice Etico del Gruppo **sono stati aggiornati**:

- **il 26 novembre 2018** per quanto riguarda la sezione “Data Protection”, a seguito dell’entrata in vigore del regolamento UE 679/2016 GDPR
- **il 17 dicembre 2019** in merito alle "disposizioni o alla tutela di coloro che hanno segnalato reati o irregolarità, emersi nel corso di un rapporto di lavoro pubblico o privato (Whistleblowing)", a seguito dell’entrata in vigore della legge 179/2017).

| PRINCIPI                                                                                         |                                                                                                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                         |                                                                                                                                                                             |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Principi etici generali                                                                          | <ul style="list-style-type: none"><li>rispetto delle leggi</li><li>onestà, correttezza e trasparenza</li><li>rispetto della dignità della persona</li><li>protezione dei dati</li></ul>          | <ul style="list-style-type: none"><li>trattamento delle informazioni riservate</li><li>conflitti di interessi</li><li>relazioni con la concorrenza</li></ul>                                                            | <ul style="list-style-type: none"><li>responsabilità verso la collettività</li><li>rispetto per l’ambiente</li><li>generosità</li><li>promozione dell’innovazione</li></ul> |
| Principi etici nella corporate governance                                                        | <ul style="list-style-type: none"><li>obblighi di diligenza dei componenti degli organi sociali e societari</li><li>trasparenza nelle procedure per la nomina degli organi di governo</li></ul>  | <ul style="list-style-type: none"><li>promozione di un dialogo corretto, trasparente e tempestivo con gli azionisti</li><li>efficienza ed efficacia del sistema di controllo interno e di gestione dei rischi</li></ul> |                                                                                                                                                                             |
| Principi etici nella gestione delle risorse umane                                                | <ul style="list-style-type: none"><li>uguaglianza e pari opportunità nella selezione e nel reclutamento</li><li>formalizzazione del rapporto di lavoro</li></ul>                                 | <ul style="list-style-type: none"><li>promozione dello sviluppo professionale dei dipendenti</li><li>tutela della salute e delle condizioni di lavoro</li></ul>                                                         |                                                                                                                                                                             |
| Principi etici nelle relazioni con clienti, partner, fornitori, PA e altre istituzioni pubbliche | <ul style="list-style-type: none"><li>rispetto della legge e dei contratti, onestà e trasparenza nei rapporti con la clientela, partner e fornitori, PA e altre istituzioni pubbliche.</li></ul> |                                                                                                                                                                                                                         |                                                                                                                                                                             |

## Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo

d’Amico Società di Navigazione S.p.A., in applicazione volontaria del D.Lgs. n. 231/2001, ha adottato nel 2008 il Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo<sup>10</sup> (Modello Organizzativo 231). La Società ha **strutturato un sistema organico di procedure, regole e controlli finalizzato alla prevenzione e/o riduzione sistematica del rischio di commissione degli illeciti previsti dal decreto** nello svolgimento delle attività sensibili. Conseguentemente, il Sistema di Gestione Integrato è stato aggiornato inserendo il riferimento ai presidi richiesti dal Modello Organizzativo 231 per quanto riguarda le procedure già esistenti e con l’introduzione di nuove procedure laddove necessario e richiesto per l’efficace attuazione del Modello.

**Il Modello Organizzativo 231 della Società è costantemente aggiornato in conformità alle modifiche sia organizzative che legislative** intervenute nel tempo.

**Il Consiglio di Amministrazione del 17 aprile 2019 ha approvato l’aggiornamento** del Modello, in particolare la Parte Generale, il Codice Disciplinare e le Parti Speciali<sup>11</sup>, con la considerazione del regolamento sul “Whistleblowing” **e l’adozione di un sistema interno di segnalazione delle violazioni**.

**Nel corso del 2022**, in ragione delle modifiche intervenute rispetto al quadro normativo di riferimento - in particolare, per quanto riguarda l'introduzione di nuove tipologie di reato presupposto, tra cui i reati relativi a strumenti di pagamento diversi dal denaro contante, i reati contro il patrimonio culturale, il riciclaggio di beni culturali e la devastazione e il saccheggio di beni culturali e paesaggistici - il Consiglio di Amministrazione della Società ha **deliberato l'avvio di un aggiornamento del Control & Risk Self-Assessment (CRSA)**, per valutare il livello di rischio e la necessità di aggiornare il Modello 231.

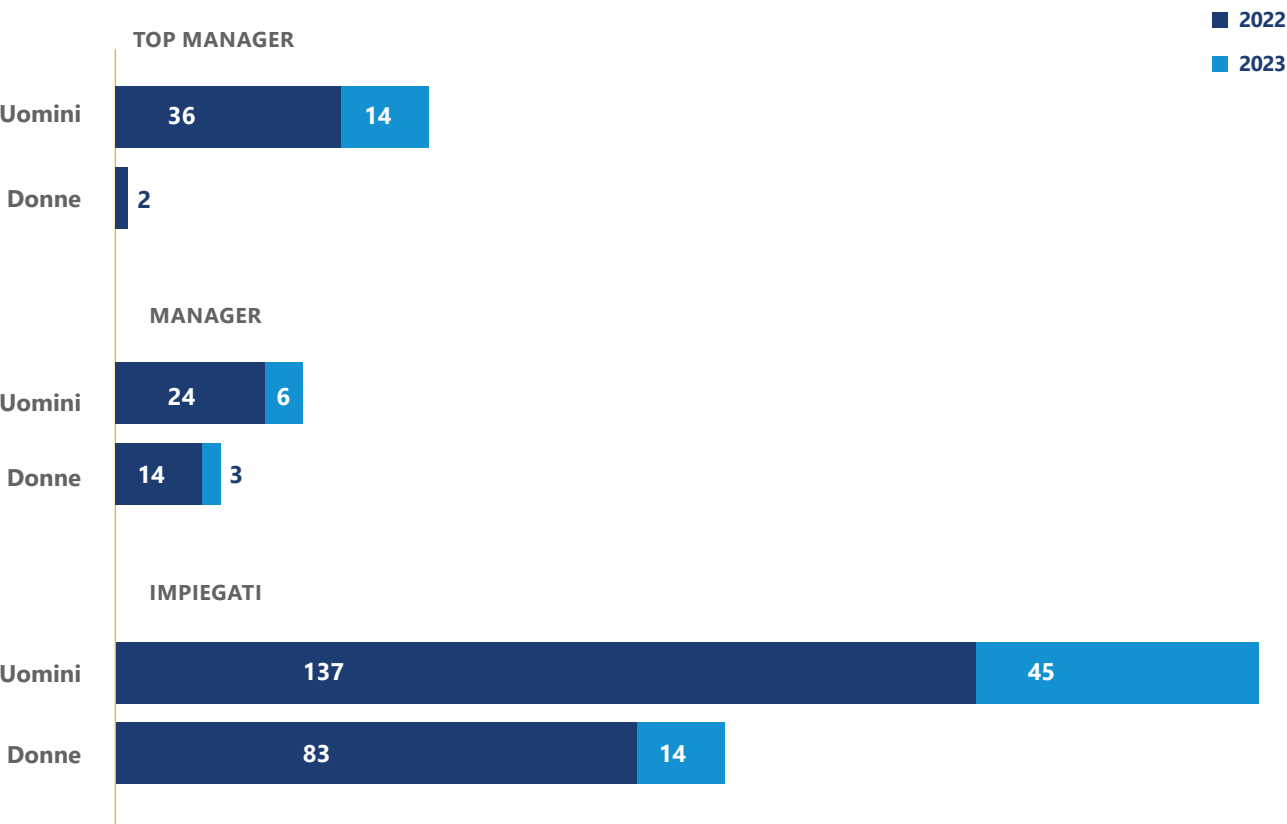
Gli esiti del CRSA hanno portato all'individuazione di una nuova attività sensibile, la "Gestione del patrimonio immobiliare", ritenuta rilevante esclusivamente con riferimento ai reati contro il patrimonio culturale. Per quanto riguarda, invece, i reati relativi agli strumenti di pagamento diversi dal contante, ai sensi di quanto previsto dal Decreto, il rischio che si presentino tali reati è stato considerato basso.

Pertanto, il Consiglio di Amministrazione ha approvato in data 8 novembre 2022 l'aggiornamento del Piano di Rischio e conseguentemente del Modello 231, sia nella Parte Generale sia con l'inserimento della nuova Parte Speciale XII, denominata **“Gestione degli immobili e dei beni aziendali”**.

Tra il 2022 e il 2023, **la Società ha dato inizio a un nuovo programma di formazione**, supportato dall'Organismo di Vigilanza, attraverso la funzione Risorse Umane del Gruppo. Questo programma, rivolto a tutti i destinatari del Modello 231, è stato incentrato sull'aggiornamento del Modello 231 e del sistema di Whistleblowing.

Il programma si è concluso con la formazione dei membri del Consiglio di Amministrazione della Società nell'ottobre 2023. In totale sono state erogate **375 ore di formazione** tra il 2022 e il 2023.

## ORE DI FORMAZIONE SULLA CONDOTTA DI BUSINESS (CODICE ETICO E MODELLO 231)



<sup>10</sup> ex D.Lgs. n. 231/2001

<sup>11</sup> Catalogo Esplicito dei Reati: Reati societari, Reati contro la personalità individuale, Reati in materia di impiego di lavoratori stranieri privi di regolare permesso di soggiorno e Razzismo e Xenofobia.



## Whistleblowing

Il Gruppo d'Amico è da sempre particolarmente attento alla prevenzione dei rischi che potrebbero compromettere la gestione responsabile e sostenibile delle funzioni del Gruppo. Pertanto, **ha adottato una serie di linee guida per la gestione di tutte le segnalazioni di whistleblowing**.

A marzo 2021 il Gruppo ha implementato una **piattaforma** che, garantendo la riservatezza dell'identità e l'anonimità del segnalante, permette - anche a terzi esterni - di **riportare qualsiasi irregolarità e/o comportamenti illeciti** che possano costituire violazioni, anche sospette, di:

- disposizioni legislative di cui al D.Lgs. 231/2001
- principi sanciti nel Codice Etico di Gruppo e nei Modelli Organizzativi 231 delle società del Gruppo d'Amico che li hanno adottati (d'Amico Società di Navigazione S.p.A., d'Amico Shipping Italia S.p.A. e d'Amico International Shipping S.A.)
- procedure, politiche e regole del Gruppo (Sistema di Gestione Integrato)
- policy anticorruzione di Gruppo

che possano costituire frode o danno, anche potenziale, nei confronti di colleghi, azionisti e stakeholder, ovvero atti illeciti lesivi degli interessi e della reputazione della Società.

Le segnalazioni possono riferirsi, solo a titolo di esempio, a circostanze di presunte **violazioni delle norme ambientali e di sicurezza sul lavoro**: corruzione nell'esercizio delle responsabilità, corruzione per atto contrario ai doveri d'ufficio, abuso di poteri conferiti per ottenere benefici privati, irregolarità contabili, false dichiarazioni, dequalificazione e assunzioni non trasparenti.

La segnalazione può riferirsi a reati tentati o sospetti come: "bullismo", molestie sessuali, violazioni della normativa privacy e situazioni di conflitto di interessi. Questo può essere reale, potenziale o apparente, dovuto alla mancata o non adeguata informativa ai soggetti coinvolti e che potrebbe avere conseguenze sull'imparzialità e sul buon andamento della Società.

La piattaforma può essere utilizzata anche per la segnalazione di eventi accaduti a bordo di una nave o di qualsiasi evento correlato a una nave. La nuova piattaforma di segnalazione d'Amico è disponibile all'indirizzo <https://openreportingsystem.damicoship.com/home/about>, con accesso anche dal portale Darwin, dai siti DSN e DIS.

**Nel 2023 non sono pervenute all'Organismo di Vigilanza delle società del Gruppo che lo hanno adottato segnalazioni di violazione del Modello Organizzativo 231 o del Codice Etico, né direttamente né attraverso la piattaforma di whistleblowing.**

## Organismo di Vigilanza

L'Organismo di Vigilanza<sup>12</sup> ha precisi compiti relativi alla **verifica dell'implementazione, attuazione, adeguatezza ed efficacia del Modello Organizzativo 231**. In particolare:

- ne supervisiona l'efficacia, promuovendo l'implementazione di procedure di controllo per specifiche azioni o atti identificati come sensibili;
- ne controlla periodicamente l'efficienza e l'adeguatezza;
- valuta opportunità di aggiornamento;
- garantisce i necessari flussi informativi con le altre funzioni aziendali, incentivando anche iniziative volte ad aumentare la consapevolezza e la comprensione del Modello all'interno dell'azienda.

L'Organismo di Vigilanza della Società, istituito nel 2008 in forma collegiale, è composto da **tre membri nominati con delibera del Consiglio di Amministrazione del 19 aprile 2023 per il triennio 2023/2025**. I membri sono stati

individuati a seguito di opportuna valutazione dei requisiti previsti dal Decreto 231, quali: capacità di iniziativa autonoma, indipendenza, professionalità, continuità d'azione, assenza di eventuali conflitti d'interesse e onorabilità.

## Protezione dei dati

d'Amico Società di Navigazione S.p.A., in qualità di Titolare del Trattamento dei Dati Personali, ha mantenuto il **Regolamento Privacy di Gruppo** adottato nel 2018 in ottemperanza alle prescrizioni normative **del Regolamento europeo n. 679/2016** e successive modifiche e integrazioni. Il Regolamento è fondato sui principi di **liceità, correttezza e trasparenza** del trattamento dei dati personali.

Il **modello di Data Protection di Gruppo** è stato definito a partire dalla mappatura dei processi in essere all'interno del Gruppo d'Amico, delle relative categorie interessate e delle finalità dei trattamenti. Il Modello è stato formalizzato all'interno del Regolamento Privacy di Gruppo, contenente le norme d'impresa vincolanti per il trasferimento infragruppo dei dati degli interessati al di fuori dell'Unione Europea. È stato approvato dal Consiglio di Amministrazione di d'Amico Società di Navigazione S.p.A. in data 23 aprile 2018 e successivamente recepito da tutte le società del Gruppo che ricadevano all'interno del modello di Data Protection.

Nel corso del 2021, d'Amico Società di Navigazione S.p.A., ha revisionato la documentazione per la gestione degli adempimenti normativi (es. informativa, registro dei trattamenti, ecc.). Il Gruppo ha inoltre adeguato, in accordo con le norme vigenti, il protocollo sulle misure di sicurezza per il contenimento della diffusione del COVID-19 negli ambienti di lavoro. A tale riguardo è stata predisposta, per chi ne fosse stato interessato, l'informativa per la protezione dei dati personali.

**Il Responsabile dei dati (DPO)** informa il Titolare del trattamento riguardo la normativa vigente e ne monitora il rispetto.

## Politica anticorruzione

*Con corruzione si intende qualsiasi comportamento in base al quale chiunque - agendo, direttamente o indirettamente, per conto o nell'interesse delle società del Gruppo d'Amico - offra, prometta, riceva o fornisca ricompense non dovute, atte a influenzare in modo improprio le azioni di un'altra parte a beneficio personale, delle società del Gruppo o di terzi.*

Nel 2019 il Gruppo ha introdotto una policy anticorruzione che **si concentra in particolare su ospitalità e doni**, che devono essere accettabili e proporzionati (e in nessun caso costituiti da somme di denaro), **e sulle attività di lobbying, che si devono basare su criteri di legittimità, correttezza e trasparenza**. Ai fini della policy non vi è alcuna differenza tra corruzione di un pubblico ufficiale e corruzione di una parte privata.

La policy **si applica a tutto il personale d'Amico**, con qualsiasi tipo di contratto di lavoro e in qualsiasi società o entità legale del Gruppo, **e in generale a tutti coloro che agiscono nel nome, per conto o nell'interesse del Gruppo e con il quale intrattengono relazioni d'affari e professionali** (i "Destinatari della Politica"). Tutti i destinatari sono responsabili della prevenzione, individuazione e denuncia di atti di corruzione e sono tenuti a evitare qualsiasi attività che possa portare o suggerirne una violazione.

Il Gruppo d'Amico **assicura che tutti i casi di sospetta corruzione siano trattati in modo coerente e che un'indagine ne confermi o meno l'esistenza**. Inoltre, assicura che non ci siano ritorsioni o conseguenze avverse per la persona che segnala il possibile caso di violazione della policy o delle norme e regolamenti anticorruzione applicabili. Allo stesso modo, nessun dipendente subirà ritorsioni o conseguenze avverse per il rifiuto di adottare comportamenti illegali.

Il rispetto della policy anticorruzione è verificato attraverso diversi metodi e strumenti, come il monitoraggio dei rimborsi spese, il sistema di tracciamento dei doni, audit interni ed esterni e segnalazioni spontanee di potenziali violazioni.

**Ogni eventuale segnalazione verrà inviata attraverso i canali** individuati (c.d. whistleblowing) e pubblicizzati dalla Società per l'intero Gruppo.

Nel periodo 2021-2023 non sono stati segnalati casi di corruzione, concussione o comportamento anticompetitivo.

<sup>12</sup> Istituito ai sensi del D.Lgs. n. 231/2001

# IL SISTEMA DI GESTIONE INTEGRATO

L'implementazione di un Sistema di Gestione Integrato è il **risultato di una scelta aziendale che pone al centro dell'attenzione la qualità dei servizi offerti ai clienti, la salute e la sicurezza sul lavoro, l'efficienza energetica, la tutela dell'ambiente e la responsabilità sociale d'impresa**, attraverso l'adozione di standard e certificazioni internazionali riconosciuti.

Il Sistema di Gestione Integrato permette al Gruppo d'Amico di identificare, mantenere e migliorare un **modello organizzativo gestionale dinamico**. Opera inoltre in una prospettiva unitaria e funzionale alle esigenze e specificità dei diversi settori e riesce a sfruttare al meglio le possibili strategie, in conformità con le numerose normative e legislazioni nazionali e internazionali.

Le performance aziendali e di tutti gli stakeholder sono in continuo miglioramento, in particolare quelle riguardanti la sicurezza, la protezione ambientale e la soddisfazione del cliente. Questo grazie a una serie di fattori, quali: un monitoraggio continuo, un'adeguata misurazione degli indicatori di performance, una scrupolosa esecuzione delle ispezioni interne, un'analisi approfondita dei dati raccolti e una pronta implementazione di azioni correttive e di miglioramento. Il Sistema, già conforme al **Codice ISM (International Safety Management Code)**, è stato ampliato secondo i seguenti standard: **ISO 9001 (qualità), ISO 14001 (ambiente), ISO 45001 (sicurezza) e ISO 50001 (efficienza energetica)**, certificati da RINA.

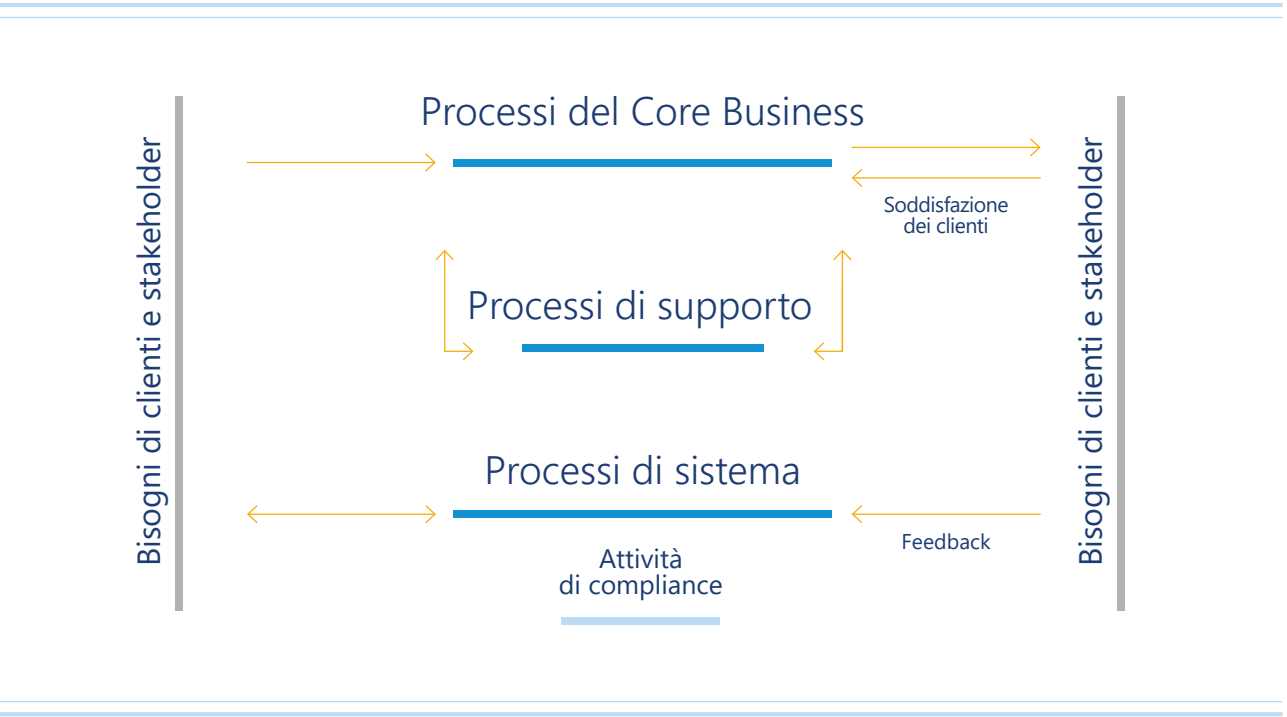
| SOCIETÀ                                 | TIPO DI SOCIETÀ |                       |                        | LUOGO                    | CERTIFICAZIONI |          |           |           |           |
|-----------------------------------------|-----------------|-----------------------|------------------------|--------------------------|----------------|----------|-----------|-----------|-----------|
|                                         | HOLDING         | SERVIZI <sup>13</sup> | SHIPPING <sup>14</sup> |                          | ISM            | ISO 9001 | ISO 14001 | ISO 45001 | ISO 50001 |
| d'Amico Società di Navigazione S.p.A.   | ●               | ●                     |                        | Roma (IT)<br>Genova (IT) | ●              | ●        | ●         | ●         | ●         |
| d'Amico Shipping Italia S.p.A.*         |                 | ●                     | ●                      | Roma (IT)<br>Genova (IT) | ●              | ●        | ●         | ●         |           |
| d'Amico Dry d.a.c.                      |                 |                       | ●                      | Dublino (IE)             |                | ●        | ●         | ●         |           |
| d'Amico Tankers d.a.c.                  |                 |                       | ●                      | Dublino (IE)             |                | ●        | ●         | ●         |           |
| d'Amico Shipping Singapore Pte. Limited |                 | ●                     | ●                      | Singapore                |                | ●        | ●         | ●         |           |
| CO.GE.MA. SAM                           |                 | ●                     |                        | Monaco (MC)              |                | ●        |           |           |           |
| d'Amico Tankers Monaco SAM              |                 | ●                     |                        | Monaco (MC)              |                | ●        |           |           |           |
| d'Amico Tankers UK Limited              |                 | ●                     |                        | Londra (GB)              |                | ●        | ●         | ●         |           |
| d'Amico Shipping USA Limited            |                 | ●                     |                        | Stamford (USA)           |                | ●        |           |           |           |
| Ishima Pte. Ltd.                        |                 | ●                     |                        | Singapore                | ●              | ●        | ●         | ●         | ●         |

\*A partire dall'8 novembre 2023 la denominazione della società è cambiata in d'Amico Ship Management srl.

## Caratteristiche del sistema di gestione

Le attività e i processi del Gruppo d'Amico sono stati classificati in tre gruppi principali: **processi del core business, processi di supporto alle attività principali e processi di sistema**, che comprendono il sistema di gestione e le attività di compliance ad esso collegate.

L'interazione tra questi processi determina l'efficienza del Gruppo, la soddisfazione degli stakeholder e l'identificazione dei miglioramenti da perseguire in futuro per migliorare le proprie performance.



La documentazione specifica del Sistema di Gestione Integrato descrive le attività dei singoli processi, tra cui: **responsabilità, input, output, tempistiche, controlli, registrazioni, obiettivi generali e misure principali da mettere in atto per il raggiungimento degli obiettivi**.

Questo sistema consente al personale del Gruppo, ai comandanti delle navi, nonché a qualsiasi altra parte interessata, di essere a conoscenza delle azioni e delle misure stabilite per **essere in linea con gli standard internazionali, garantendo la qualità delle attività e la loro conformità con i requisiti contrattuali di legge**.

<sup>13</sup> Società di servizi: società che fornisce servizi al settore marittimo o ad altre società del Gruppo, inclusi, a titolo esemplificativo, servizi generali ausiliari e di consulenza, servizi amministrativi, commerciali, di gestione delle operazioni e di gestione tecnica e di equipaggio.  
<sup>14</sup> Società di shipping: società che opera nel trasporto di carico secco o nel settore delle navi cisterna tramite navi di proprietà, noleggiare a scafo nudo e/o navi noleggiare a tempo.



CAPITOLO 3

# Valore Sociale





# Highlights 2023

2.117

dipendenti a bordo

27,3%

manager donne tra il personale di terra

82,7%

retention rate del personale di bordo

202

dipendenti a terra

93,0%

retention rate del personale di terra

53,8%

nuovi assunti under 30 tra il personale di bordo

18,8

ore di formazione pro capite per il personale di bordo

217.120 €

investiti in attività di formazione

30,8%

nuovi assunti under 30 tra il personale di terra

16,7

ore di formazione pro capite per il personale di terra

1

infortunio nel 2023

Zero

giorni di fermo tra 2021 e 2023

185.000 €

versati come quote associative a organizzazioni di settore e altre associazioni

201.500 €

erogati come donazioni e sponsorizzazioni nel 2023



# Le nostre persone

| SDG | Sezioni del Bilancio di Sostenibilità                                                                                                                                                                                                         | Attività                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|-----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|     | <b>Sistema di remunerazione e valutazione delle prestazioni</b><br><b>Strategia di employer branding</b>                                                                                                                                      | Applicazione di retribuzioni adeguate e di benefit per il personale, inclusa un'adeguata protezione sociale.                                                                                                                                                                     |
|     | <b>Equità, inclusione e approccio multiculturale</b><br><b>Formazione e sviluppo</b><br><b>Sistema di remunerazione e valutazione delle prestazioni</b>                                                                                       | Formazione adeguata a tutto il personale, per metterlo nelle condizioni di far fronte nel modo migliore alle responsabilità del proprio lavoro e aumentare competenze e capacità                                                                                                 |
|     | <b>Le persone che lavorano in d'Amico</b><br><b>Sistema di remunerazione e valutazione delle prestazioni</b>                                                                                                                                  | Parità di genere in tutte le sedi del Gruppo, sia per i manager sia per gli altri dipendenti                                                                                                                                                                                     |
|     | <b>Le persone che lavorano in d'Amico</b><br><b>Equità, inclusione e approccio multiculturale</b><br><b>Sistema di remunerazione e valutazione delle prestazioni</b><br><b>Salute e sicurezza sul lavoro</b><br><b>Tipologie contrattuali</b> | Proteggere la salute e il benessere dei dipendenti, riducendo i rischi professionali e migliorando la sicurezza di tutti i dipendenti, ridurre le disparità tra i dipendenti del Gruppo e garantire un'occupazione piena e produttiva e condizioni di lavoro dignitose per tutti |
|     | <b>Equità, inclusione e approccio multiculturale</b>                                                                                                                                                                                          | Integrazione culturale negli uffici del Gruppo e a bordo di tutte le navi                                                                                                                                                                                                        |
|     | <b>Diritti umani</b>                                                                                                                                                                                                                          | Consolidamento della politica orientata alla diversità e all'inclusione nel rispetto dei diritti individuali e dei diritti umani                                                                                                                                                 |



# STRATEGIA DI EMPLOYER BRANDING

In un mercato del lavoro sempre più competitivo, connesso e flessibile, il Gruppo d'Amico lavora per **creare una "job experience" attraente** per le proprie persone. La sensibilità verso la sostenibilità, le pratiche di diversità e inclusione, il benessere e lo sviluppo delle persone, l'obiettività nella valutazione delle prestazioni del capitale umano sono le dimensioni sulle quali il Gruppo ha creato il proprio **Human Resource Framework**. Si tratta di un framework **supportato e guidato dall'uso dei dati** come strumento per monitorare e migliorare le prestazioni dei dipendenti, la produttività e il benessere dell'intera organizzazione. "Data-driven HR" significa analizzare i dati per ottenere informazioni che contribuiscano al miglioramento e al successo delle organizzazioni nel loro complesso.

**Attrarre, coinvolgere e trattenere i talenti** sono gli obiettivi primari della strategia delle Risorse Umane, che si inserisce nella più ampia strategia di **Employer branding**, come espressione della Employees proposition. d'Amico considera la **Employee Value Proposition** un valore unico offerto ai dipendenti in cambio di competenze, esperienza e impegno nei confronti della Società. Questa svolge un ruolo chiave nell'aumentare il valore del brand del Gruppo d'Amico come datore di lavoro, che consiste in ciò che il Gruppo comunica come propria identità alle persone d'Amico, sia potenziali che attuali. **L'Employer brand del Gruppo d'Amico promuove missione, valori, cultura e identità dell'organizzazione**, sia internamente, diffondendo una cultura aziendale che soddisfa le esigenze di tutte le persone, che esternamente, lavorando sulla consapevolezza e l'identità del brand.

## CULTURA E VALORI

Il Gruppo d'Amico dedica da sempre una grande attenzione alla **creazione di un ambiente di lavoro che accresca il benessere e la soddisfazione dei dipendenti**.

A tal fine, l'attenzione nei confronti delle persone è una caratteristica distintiva del Gruppo, che si è concretizzata sia attraverso la relazione diretta con la proprietà e il management, che grazie a momenti ricreativi e conviviali di condivisione in cui tutti i dipendenti, il management, la proprietà e le relative famiglie sono coinvolti, creando una vera e propria **famiglia allargata d'Amico**.

## PEOPLE CARE

La **cura e l'attenzione nei confronti delle persone** si è rivelata fondamentale per il team building e il coinvolgimento aziendale.

La stessa attenzione si è nel tempo concretizzata attraverso attività più strutturate, come il **piano di flessibilità** e il **piano di welfare**, entrambi volti ad aumentare il benessere delle persone e delle loro famiglie. La comprensione del ruolo di ogni persona all'interno dell'organizzazione, la sua valorizzazione e il riconoscimento dei meriti, la fiducia nelle capacità di ognuno, la responsabilità rispetto agli obiettivi di business (empowerment) e lo sviluppo delle competenze trasversali sono tutti elementi fondamentali per creare un **modello di coinvolgimento aziendale che mira ad attrarre i candidati più adatti e a trattenere i migliori talenti**.

## EMPLOYEE EXPERIENCE

d'Amico identifica l'employee experience con **la percezione che ciascun dipendente sviluppa in ogni occasione di contatto con la Società**. Per questo motivo, l'esperienza lavorativa dei dipendenti del Gruppo viene migliorata attraverso pratiche ad hoc che consentano di **lavorare bene e raggiungere uno stato di benessere** psico-fisico e relazionale. La qualità dell'employee experience è influenzata da elementi quali gli spazi di lavoro e la flessibilità nella gestione del tempo e degli obiettivi, le interazioni con i colleghi e con i manager, l'equilibrio tra vita privata e vita professionale, la dotazione di strumenti tecnologici che consentano prestazioni ottimali sul lavoro e, ovviamente, il pacchetto retributivo. Pertanto, nel progettare l'employee experience, per d'Amico è fondamentale tenere conto delle **tre macro aree: ambiente di lavoro, tecnologie e mentalità**.

Per quanto riguarda l'ambiente di lavoro, gli uffici sono posizionati **in aree strategiche delle città dove il Gruppo opera**, come aree verdi, parchi o zone lungo la costa. Questo permette ai dipendenti, tra gli altri benefici, di godere di spazi all'aria aperta e della possibilità di fare attività fisica. d'Amico promuove inoltre un'esperienza lavorativa sempre più **agile**, mettendo a disposizione **strumenti tecnologici** quali PC, tablet, telefoni aziendali e sistemi wireless.

L'esperienza lavorativa ha le sue radici nella **cultura**, nella **mentalità** e nei **valori dell'organizzazione**. Il Gruppo d'Amico si impegna da sempre a mettere in atto **corrette procedure operative a tutela della sicurezza, dell'ambiente e più in generale dello sviluppo sostenibile**. Negli anni infatti sono stati promossi tra le persone del Gruppo comportamenti orientati alla sostenibilità. La maggior parte degli sforzi sono focalizzati sulla salvaguardia dell'ambiente marino e sulla promozione di comportamenti responsabili, con un approccio flessibile e pragmatico. In quest'ottica vengono assicurati lo sviluppo delle competenze e la **crescita professionale**.

Il Gruppo si impegna a prevenire ogni tipo di infortunio sul lavoro e a tutelare la **salute** e il **benessere** dei dipendenti, sviluppando un senso di sicurezza fra le persone a bordo delle navi e quelle che lavorano negli uffici. L'**affidabilità** è considerata un valore centrale nelle relazioni con tutti gli stakeholder, in un'ottica di trasparenza e apertura. Le persone si sentono in questo modo più motivate e dimostrano passione, coinvolgimento e spirito di squadra.

L'**integrazione multiculturale**, sia negli uffici che a bordo delle navi, è un altro aspetto rilevante. Il **forte senso di appartenenza** al Gruppo, insieme a un profondo senso di responsabilità sociale nei confronti dei temi culturali, sociali e ambientali, sono fondamentali per il raggiungimento degli obiettivi del Gruppo. d'Amico ha a cuore le persone e il loro benessere e per questo lavora per mantenere alto il livello di motivazione e coinvolgimento.

In definitiva, il Gruppo ha cura delle proprie persone e sostiene il loro benessere, mantenendo in questo modo un alto livello di **motivazione e coinvolgimento**. Questo approccio è ben rappresentato dal **sondaggio di coinvolgimento** distribuito nel corso del 2022. d'Amico riconosce il valore del feedback dei propri dipendenti, che attraverso il sondaggio hanno avuto l'opportunità di esprimere esigenze opinioni su diversi temi. **Il tasso di partecipazione è stato del 69% e il punteggio finale dell'indice di coinvolgimento è stato di 3,7**, contro un benchmark di 3,8<sup>15</sup>.

<sup>15</sup> Il benchmark si basa su una media di tutti gli utenti appartenenti a un settore specifico che hanno risposto al sondaggio di coinvolgimento di Eletive, con un tasso di partecipazione medio dell'80-82%.

# LE PERSONE CHE LAVORANO IN d'AMICO

SDG



5  
GENDER  
EQUALITY

TARGET ONU

5.5

Garantire piena ed effettiva partecipazione femminile e pari opportunità di leadership ad ogni livello decisionale in ambito politico, economico e della vita pubblica.

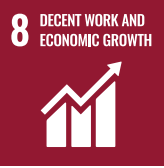
KPI 2023

27,3%

percentuale di manager donna (personale di terra).

8

DECENT WORK AND  
ECONOMIC GROWTH



8.6

Ridurre entro il 2020 la quota di giovani disoccupati e al di fuori di ogni ciclo di studio o formazione.

6,4%

dipendenti under 30 (personale di terra).

24,5%

dipendenti under 30 (personale di bordo).

263

tirocinanti nel 2023 (personale di bordo).

Nel 2023 l'organico del Gruppo d'Amico è composto da 2.319 dipendenti<sup>16</sup> (-8,6% dal 2022), dei quali 202<sup>17</sup> fanno parte del **personale di terra** (8,7%) e 2.117 sono **impiegati sulle navi** (91,3%). Le due tipologie di risorse, per le forti peculiarità che le caratterizzano, sono gestite da due dipartimenti diversi - il Dipartimento Risorse Umane per il personale di terra e il **Dipartimento Crewing** per il personale di bordo - che rispondono a una comune politica di gestione delle risorse umane.

## Personale di terra

Il **personale di terra**, rispetto al 2022, rimane stabile, diminuendo solo in Asia di 1 individuo (-0,5%). Nel 2023 è proseguito l'aumento del **personale distaccato a Mumbai**, raggiungendo **58 persone**<sup>18</sup>, in linea con il **processo di sviluppo organizzativo** intrapreso da d'Amico Ship Ishima India. La crescita ha riguardato soprattutto sovrintendenti tecnici e marittimi, l'area supporto ICT e l'area acquisti. In queste aree il mercato indiano offre infatti personale **altamente qualificato, con ottima competenza professionale** e conoscenza della lingua inglese. L'area acquisti ha formato un nuovo team di lavoro nell'ufficio di Mumbai, la cui responsabilità rimane a carico di Ishima – Singapore. Nel grafico che segue sono rappresentati i valori totali del personale di terra d'Amico, suddiviso per area geografica, e del personale distaccato situato a Mumbai.

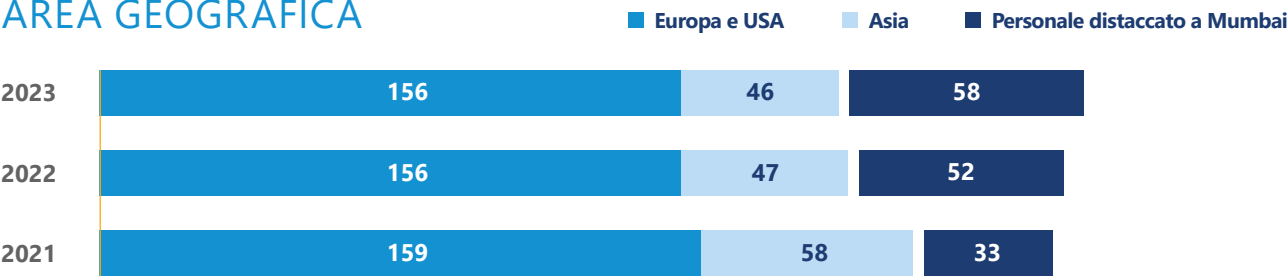
Nel corso dell'anno, il Gruppo d'Amico ha registrato anche un importante sviluppo della propria struttura, con una **riorganizzazione delle responsabilità con i dipartimenti di Technical Management del Gruppo**, sia in d'Amico che in Ishima, con l'assegnazione della responsabilità tecnica a livello globale a uno dei propri direttori.

<sup>16</sup> Il numero tiene conto del personale in rotazione sulle navi del Gruppo d'Amico.  
<sup>17</sup> Il totale consolidato del personale di terra è pari a 260. Eccetto quando espressamente specificato, il dato riportato in questo capitolo si riferisce esclusivamente al personale di d'Amico e Ishima, pari a 208 unità.  
<sup>18</sup> Il personale di Mumbai, pur non essendo conteggiato nelle metriche e nelle tendenze di cui sopra, è comunque incluso in quelle che si riferiscono alla formazione, in quanto tutti fanno parte delle iniziative di formazione istituite dal Gruppo d'Amico.

Sul fronte internazionale, a uno dei Chief Financial Officers è stata affidata la gestione della pianificazione finanziaria strategica del Gruppo, assicurando la predisposizione di piani finanziari pluriennali secondo le linee guida e gli obiettivi strategici definiti dai vertici aziendali.

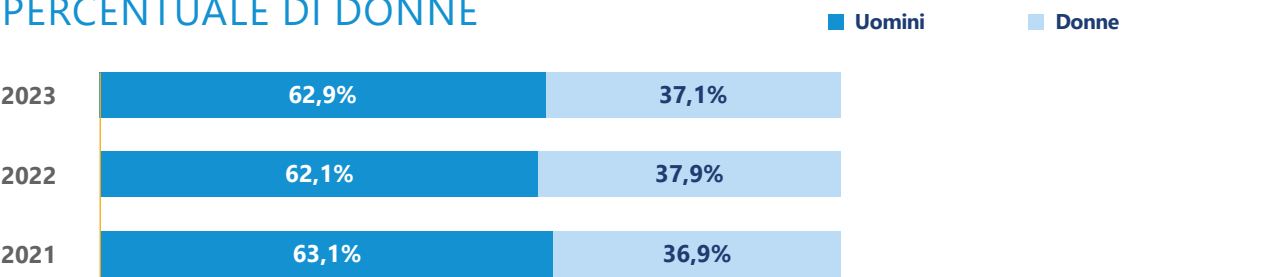
Inoltre, a uno dei Direttori è stato affidato il nuovo ufficio di Segreteria Generale e Affari Generali, con l'obiettivo di coordinare l'ufficio del personale del Gruppo che riporta ai vertici aziendali.

## PERSONALE DI TERRA AREA GEOGRAFICA



La **percentuale di donne** rispetto al numero totale di dipendenti tra il personale di terra (37%) **rimane stabile** nell'ultimo triennio.

## PERSONALE DI TERRA PERCENTUALE DI DONNE



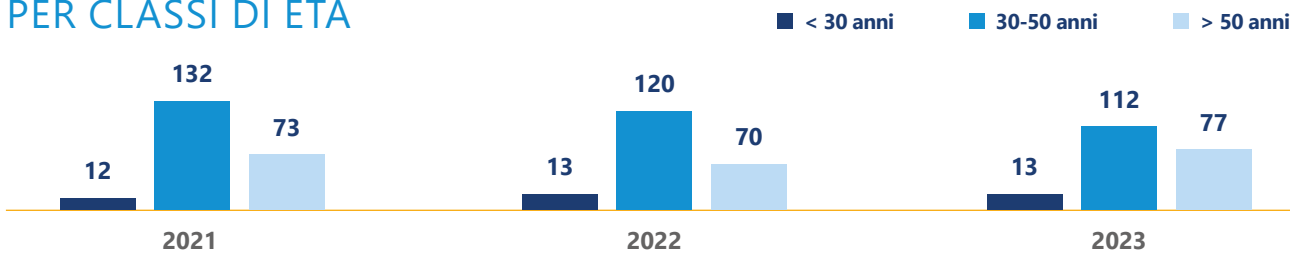
| PERSONALE DI TERRA <sup>19</sup> | 2021 |    |     |       | 2022 |    |     |       | 2023 |    |     |       |
|----------------------------------|------|----|-----|-------|------|----|-----|-------|------|----|-----|-------|
|                                  | U    | D  | Tot | % D   | U    | D  | Tot | % D   | U    | D  | Tot | % D   |
| AREA GEOGRAFICA                  |      |    |     |       |      |    |     |       |      |    |     |       |
| Europa e USA                     | 102  | 57 | 159 | 35,8% | 98   | 58 | 156 | 37,2% | 98   | 57 | 156 | 36,5% |
| Asia                             | 35   | 23 | 58  | 39,7% | 28   | 19 | 47  | 40,4% | 28   | 18 | 46  | 39,1% |
| TOTALE                           | 137  | 80 | 217 | 36,9% | 126  | 77 | 203 | 37,9% | 127  | 75 | 202 | 37,1% |

<sup>19</sup> Tutti i valori 2021 e 2022 riportati in questo capitolo relativi ai dipendenti sono stati rettificati rispetto al Bilancio di Sostenibilità 2022 del Gruppo d'Amico, grazie a una raccolta dati più precisa.



Il 55,4% del personale di terra del Gruppo ha un'età compresa tra i 30 e i 50 anni, mentre il 6,4% ha meno di 30 anni ed è costituito per il 61,5% da donne.

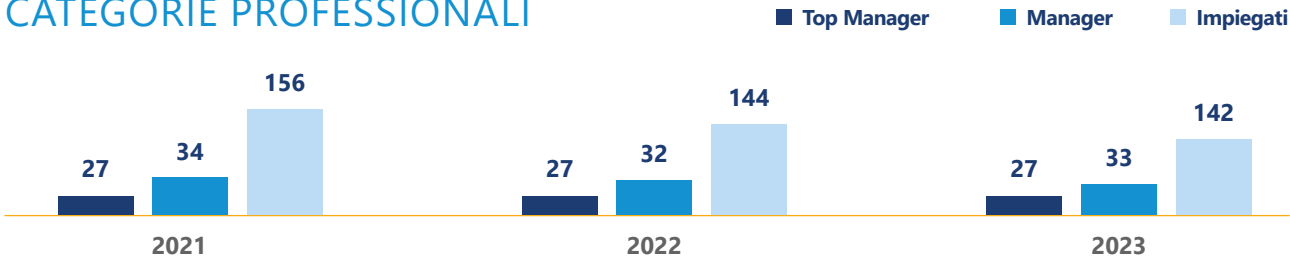
PERSONALE DI TERRA  
PER CLASSI DI ETÀ



| PERSONALE DI TERRA | 2021 |    |     |       | 2022 |    |     |       | 2023 |    |     |       |
|--------------------|------|----|-----|-------|------|----|-----|-------|------|----|-----|-------|
| CLASSI DI ETÀ      | U    | D  | Tot | % D   | U    | D  | Tot | % D   | U    | W  | Tot | % D   |
| <30 anni           | 5    | 7  | 12  | 58,3% | 5    | 8  | 13  | 61,5% | 5    | 8  | 13  | 61,5% |
| 30 - 50 anni       | 81   | 51 | 132 | 38,6% | 72   | 48 | 120 | 40,0% | 66   | 46 | 112 | 41,1% |
| >50 anni           | 51   | 22 | 73  | 30,1% | 49   | 21 | 70  | 30,0% | 51   | 21 | 77  | 27,3% |
| TOTALE             | 137  | 80 | 217 | 36,9% | 126  | 77 | 203 | 37,9% | 127  | 75 | 202 | 37,1% |

Il personale di terra è composto per il 69,6% da impiegati e per il 30,4% da manager e top manager.

PERSONALE DI TERRA  
CATEGORIE PROFESSIONALI



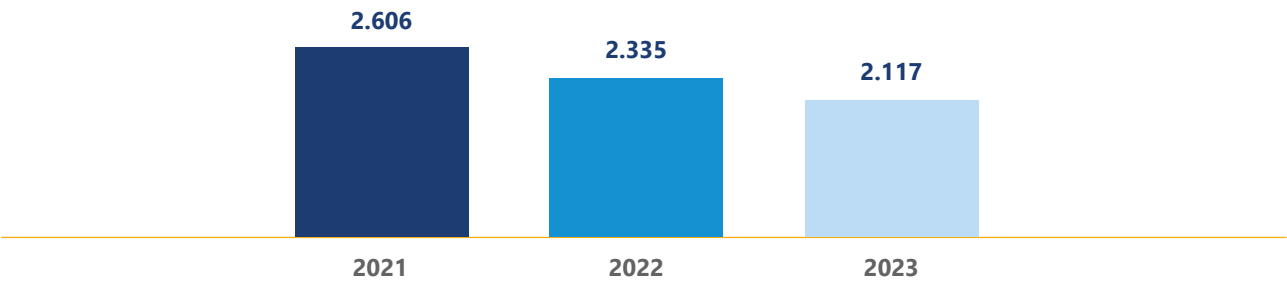
| PERSONALE DI TERRA      | 2021 |    |     |       | 2022 |    |     |       | 2023 |    |     |       |
|-------------------------|------|----|-----|-------|------|----|-----|-------|------|----|-----|-------|
| CATEGORIE PROFESSIONALI | U    | D  | Tot | % D   | U    | D  | Tot | % D   | U    | D  | Tot | % D   |
| Top Manager             | 26   | 1  | 27  | 3,7%  | 26   | 1  | 27  | 3,7%  | 25   | 2  | 27  | 7,4%  |
| Manager                 | 22   | 12 | 34  | 35,3% | 21   | 11 | 32  | 34,4% | 24   | 9  | 33  | 27,3% |
| Impiegati               | 89   | 67 | 156 | 42,9% | 79   | 65 | 144 | 45,1% | 78   | 64 | 142 | 45,1% |
| TOTALE                  | 137  | 80 | 217 | 36,9% | 126  | 77 | 203 | 37,9% | 127  | 75 | 202 | 37,1% |

Personale di bordo

Dal 2021, la **flotta del Gruppo d'Amico è stata ridotta di 8 delle sue navi più vecchie** per concentrarsi solo su navi Eco, moderne ed efficienti: questa riduzione del numero di navi gestite ha avuto un impatto diretto sul numero di marittimi. Il Gruppo ha comunque garantito la **continuità occupazionale** per il 15% dei marittimi usciti dal proprio equipaggio, impiegandoli a bordo di navi gestite per conto di terzi.

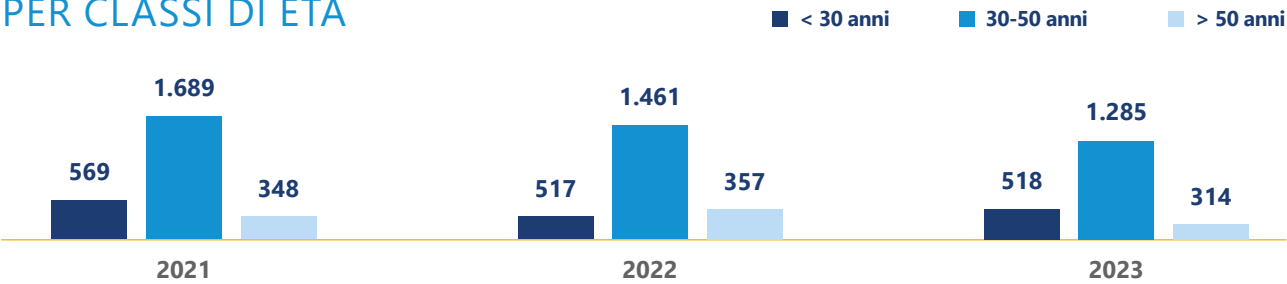
Il personale di bordo del Gruppo ammonta a **2.117 persone nel 2023, con un calo del 9,3% rispetto al 2022.**

PERSONALE DI BORDO



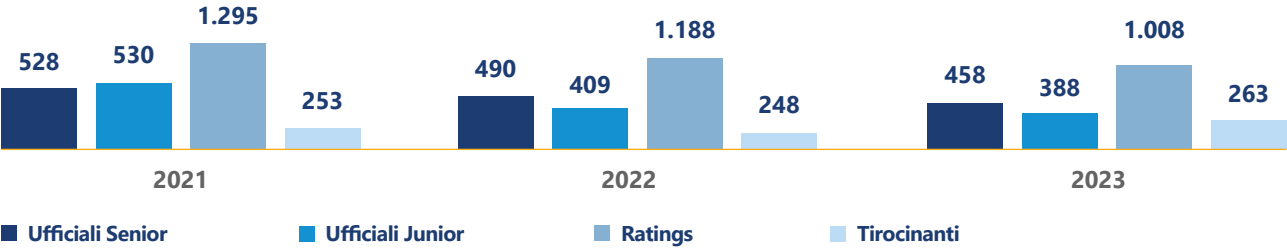
La quota di personale marittimo di **età inferiore ai 30 anni** è in aumento: 24,5% nel 2023, dal 22,1% nel 2022. Il 60,7% ha un'età compresa tra i 30 e i 50 anni e il restante 14,8% ha più di 50 anni.

PERSONALE DI BORDO  
PER CLASSI DI ETÀ



Il personale marittimo è composto per il 47,6% da ratings<sup>20</sup>, per il 21,6% da ufficiali senior, per il 18,3% da ufficiali junior e per il 12,4% da tirocinanti. Rispetto al 2022, la diminuzione riguarda ratings (-15,2%), ufficiali junior (-5,1%) e ufficiali senior (-6,5%), mentre il numero di tirocinanti è aumentato (+6,0%).

PERSONALE DI BORDO  
CATEGORIE PROFESSIONALI



<sup>20</sup> Ratings: Sottoufficiali e Marinai.

## SHIP AND SHORE STAFF SEMINAR 2023

Per **favorire l'integrazione tra personale di terra e personale di bordo**, vengono realizzate riunioni periodiche e iniziative mirate.

Ogni anno d'Amico organizza due edizioni dello **"Ship and Shore Seminar"**, generalmente in Italia e in India. Oltre alle finalità proprie del seminario - in cui trovano spazio **attività di apprendimento e condivisione relative alle tematiche** su salute, sicurezza, ambiente e quanto altro sia rilevante per il settore dello shipping - l'evento rappresenta un momento **per sviluppare una forte coesione** tra il personale navigante, le loro famiglie e il personale che lavora negli uffici. Vengono condivise idee ed esperienze, ci si impegna per **diffondere valori legati alla sosteni-**

**bilità e la conoscenza delle nuove normative marittime e delle procedure di salute e sicurezza.**

Nel 2023 il Gruppo d'Amico - insieme a Ishima - ha organizzato un **seminario a novembre in Italia**, che, dopo l'emergenza Covid, è stato riproposto in presenza. **Un altro seminario è stato realizzato in India**, a marzo 2024. Oltre agli importanti temi presentati da tutti i dipartimenti della Società, i punti chiave dell'edizione 2023 sono stati: l'attenzione agli standard di sicurezza a bordo, la revisione del programma di ispezione SIRE, gli ultimi sviluppi del Marine Environment Protection Committee (MEPC), la gestione dell'inventario dei materiali pericolosi (IHM), i diritti umani per l'equipaggio e la nuova sfida della resilienza.



## LIGHTHOUSE

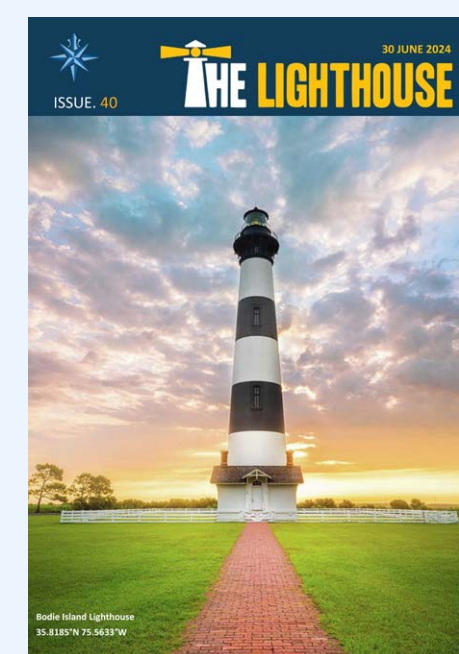
A gennaio 2014 il Gruppo d'Amico ha iniziato a pubblicare con cadenza trimestrale **"The Lighthouse"**, **una rivista interna che rappresenta un efficace canale di comunicazione terra-nave.**

La rivista **"The Lighthouse"** aiuta i team del Gruppo d'Amico a comunicare in modo dinamico e approfondito, **contribuendo a creare una comunità all'interno del Gruppo.** Tutti i dipartimenti contribuiscono a ogni numero con articoli su nuove disposizioni, nuovi progetti, sviluppo di best practices nonché analisi e commenti su incidenti marittimi. In linea con le politiche del Gruppo, la rivista mira a **concentrare l'attenzione di tutti i membri dell'equipaggio sulle procedure di salute e sicurezza individuali e sulla tutela dell'ambiente.** **"The Lighthouse"** comprende anche **sezioni dedicate alla vita di bordo**, più in generale al benessere dei marittimi, nonché

informazioni sugli eventi della società a terra.

Poiché molti marittimi continuano a vivere momenti difficili, il Gruppo d'Amico ha concentrato i propri sforzi anche sulla salvaguardia della loro **salute mentale.** Il bullismo e le molestie sono ancora presenti nel settore marittimo e per questo motivo è essenziale prevenire qualsiasi tipo di comportamento che possa danneggiare l'equipaggio.

La sezione **"Service with Pride"** della rivista rappresenta inoltre **un'opportunità per congratularsi con i marittimi per l'anzianità di servizio raggiunta all'interno dell'organizzazione.** A partire dai cinque anni di servizio, il Gruppo è orgoglioso di annoverare nei propri elenchi ufficiali e membri di equipaggio che hanno raggiunto un'anzianità di venti anni e oltre.

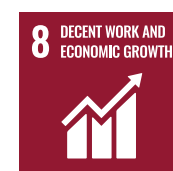






# TIPOLOGIE CONTRATTUALI

## SDG



## TARGET ONU

### 8.5

Garantire entro il 2030 un'occupazione piena e produttiva e un lavoro dignitoso per donne e uomini, compresi i giovani e le persone con disabilità, e un'equa remunerazione per lavori di equo valore.

## KPI 2023

**99,1%** dipendenti a tempo indeterminato (personale di terra).

**87,6%** marittimi con contratto a tempo indeterminato (personale di bordo).

## Impatti, rischi e opportunità materiali

Gli impatti positivi legati al **soddisfacimento delle condizioni contrattuali** e reddituali dei dipendenti sono emersi come rilevanti dall'analisi di materialità. Tra i rischi più significativi vi sono il **potenziale aumento dei costi del personale** e la **possibile riduzione dell'attrattività del Gruppo**, dovuti a una gestione dei rapporti di lavoro e a un'organizzazione delle attività non allineata alle aspettative dei dipendenti. Allo stesso tempo, questi fattori sono stati identificati come rilevanti per l'attrazione dei talenti.

## Politiche di gestione di d'Amico

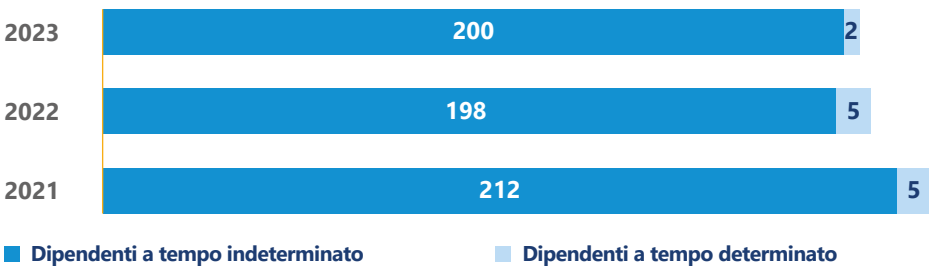
L'intera strategia di gestione delle risorse umane è incentrata sull'**attenzione alle condizioni contrattuali** e sulla **continuità** del rapporto con i dipendenti, considerato strategicamente importante per il raggiungimento degli obiettivi aziendali.

## Personale di terra

Nel 2023, la percentuale di **personale di terra assunto a tempo indeterminato** è rimasta in linea con il 2022, un dato che testimonia la grande attenzione del Gruppo nei confronti della fidelizzazione dei dipendenti e una visione di investimento a lungo termine sulle proprie risorse: i contratti a tempo determinato costituiscono solo l'1% del totale.



PERSONALE DI TERRA - PER TIPOLOGIA DI CONTRATTO



| PERSONALE DI TERRA               | 2021                   |    |      |    |     | 2022         |    |      |    |     | 2023         |    |      |    |     |
|----------------------------------|------------------------|----|------|----|-----|--------------|----|------|----|-----|--------------|----|------|----|-----|
|                                  | Europa e USA           |    | Asia |    | Tot | Europa e USA |    | Asia |    | Tot | Europa e USA |    | Asia |    | Tot |
|                                  | U                      | D  | U    | D  | T   | U            | D  | U    | D  | T   | U            | D  | U    | D  | T   |
|                                  | TIPOLOGIA DI CONTRATTO |    |      |    |     |              |    |      |    |     |              |    |      |    |     |
| Dipendenti a tempo indeterminato | 98                     | 56 | 35   | 23 | 212 | 95           | 56 | 28   | 19 | 198 | 97           | 55 | 29   | 19 | 200 |
| Dipendenti a tempo determinato   | 3                      | 1  | 1    | 0  | 5   | 3            | 2  | 0    | 0  | 5   | 2            | 0  | 0    | 0  | 2   |
| TOTALE                           | 101                    | 57 | 36   | 23 | 217 | 98           | 58 | 28   | 19 | 203 | 99           | 55 | 29   | 19 | 202 |

Personale di bordo

Il Gruppo impiega tutto il personale navigante con un **contratto di arruolamento** in linea con gli standard e le disposizioni internazionali (Maritime Labour Convention 2006), nonché con quanto descritto nei Collective Bargaining Agreement (CBA).

Nel 2023 **gli ufficiali hanno trascorso in media 5,0 mesi a bordo, mentre i ratings ne hanno trascorsi in media 7,6**, in linea con il 2022. Il tempo trascorso a bordo è calcolato come la somma delle durate dei vari contratti di ogni marittimo, visto che una persona può avere più contratti durante l'anno. La rotazione tipica del personale (soprattutto degli ufficiali) prevede una media di 3 mesi di riposo ogni 5 mesi trascorsi a bordo.

Nel 2023 sono stati impiegati **sulla flotta d'Amico 263 tirocinanti**, corrispondenti al 12,4% del totale del personale marittimo.

PERSONALE DI BORDO PER TIPOLOGIA CONTRATTUALE



ASSUNZIONI, TURNOVER E RETENTION

**SDG**

**TARGET ONU**

**KPI 2023**

**8.5**  
Garantire entro il 2030 un'occupazione piena e produttiva e un lavoro dignitoso per donne e uomini, compresi i giovani e le persone con disabilità, e un'equa remunerazione per lavori di equo valore

**8.6**  
Ridurre entro il 2020 la quota di giovani disoccupati e al di fuori di ogni ciclo di studio o formazione.

**93%** tasso di retention del personale di terra.

**85,1%** tasso di retention dei marittimi impiegati su navi tanker.

**81,3%** tasso di retention dei marittimi impiegati su navi dry cargo.

**30,8%** neoassunti under 30 (personale di terra).

**53,8%** neoassunti under 30 (personale di bordo).

Impatti, rischi e opportunità materiali

Opportunità significative per il Gruppo derivano dal rinforzo della **capacità di attrarre e fidelizzare i talenti e la produttività del personale**. Allo stesso modo, sono stati individuati rischi materiali per quanto riguarda **l'aumento dei costi del personale, la diminuzione dell'offerta di lavoratori qualificati (in particolare di marittimi), la riduzione della capacità di attrarre e fidelizzare i talenti a causa di un'offerta meno attraente di quella di altri competitor**.

Politiche di gestione di d'Amico

Oltre a gestire il processo di selezione in conformità con gli standard internazionali - in particolare per quanto riguarda il personale marittimo - **il Gruppo investe nell'acquisizione di talenti tramite network di settore e partnership** con università e istituzioni educative e formative di prestigio, sostenendo costantemente ogni iniziativa di **"brand employment"** e investendo in piani di comunicazione esterni e interni.

Il Gruppo d'Amico non instaura rapporti commerciali o contratti con persone o entità incluse nelle Liste di Riferimento Antiterrorismo, persone o entità sanzionate o direttamente / indirettamente controllate da persone sanzionate.



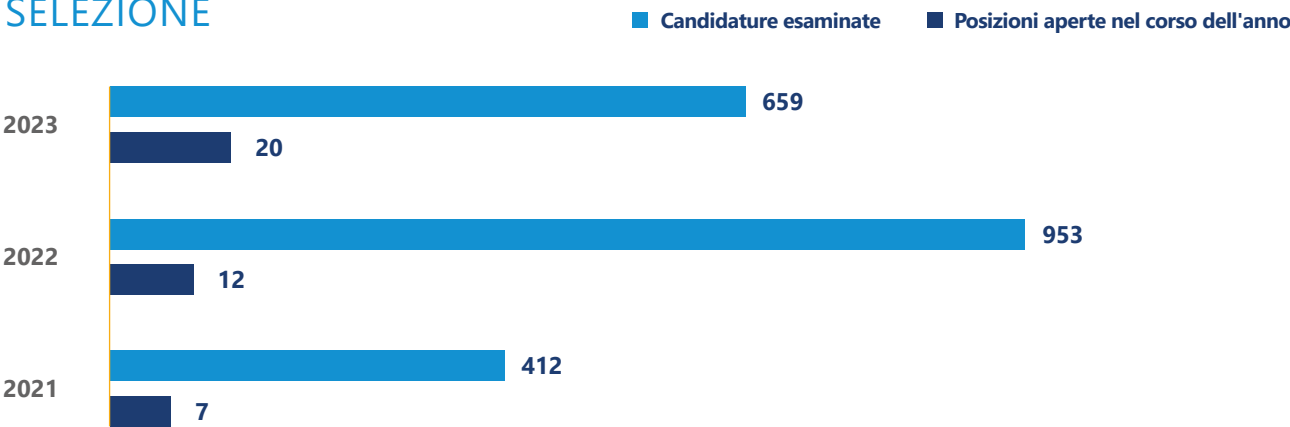
Il reclutamento rappresenta un processo cruciale, perché è in questa fase che vengono identificate e selezionate le risorse in grado di apportare un valido contributo all’organizzazione, coerentemente con la cultura e i valori aziendali. La **qualità** delle persone, infatti, rappresenta un **asset strategico per il Gruppo d’Amico**. L’identificazione del profilo professionale da ricercare in termini di competenze, capacità, seniority ed esperienza costituisce un momento fondamentale del processo.

## Personale di terra

Al fine di poter contare su candidati di qualità, quando viene aperta una posizione lavorativa il Dipartimento Risorse Umane individua di volta in volta i migliori canali di selezione utilizzabili, elabora una descrizione dettagliata del profilo e stabilisce la seniority richiesta. **Un importante canale di reclutamento**, soprattutto per profili che supportano direttamente le operazioni e la gestione delle navi, **è il personale di bordo**, che rappresenta un bacino di professionisti altamente qualificati. In tal senso, la sinergia tra personale di bordo e di terra permette di offrire opportunità di crescita professionale, rafforzando al contempo la cultura del Gruppo d’Amico.

Durante il processo di selezione il Dipartimento Risorse Umane lavora a stretto contatto con il responsabile di linea dell’unità di riferimento, in modo che venga selezionato il miglior candidato in termini di **competenze, esperienza, motivazione e compatibilità** con il gruppo di lavoro e il contesto organizzativo, oltre che di **adesione ai valori e alla cultura del Gruppo**.

### PERSONALE DI TERRA SELEZIONE



Nel 2023, su 1.369 candidati per le 20 posizioni aperte ne sono stati esaminati 659 (48% del totale). In generale, per ogni posizione aperta circa 5 o 6 candidati sono stati inseriti in una short list ed esaminati nella fase finale della selezione.

Per favorire l’inserimento nel ruolo e l’integrazione nel contesto organizzativo, i **nuovi assunti sono accompagnati attraverso il processo di induction training** (On-Boarding). Tramite incontri con il proprio manager e il Dipartimento Risorse Umane e grazie a formazione on the job, questo garantisce l’acquisizione di strumenti e informazioni necessarie per accelerare il percorso di ingresso nel team e nell’organizzazione.

## Personale di bordo

**La qualità dell’equipaggio è uno degli elementi chiave per d’Amico**, in quanto garantisce sicurezza, efficienza e affidabilità nella gestione della flotta. Poiché i membri degli equipaggi trascorrono molto tempo a bordo, è cruciale individuare personale di alta qualità ed efficienza.

**Per disporre di personale altamente qualificato è necessario un efficace programma di reclutamento e di fidelizzazione.** Allo scopo di rispondere pienamente a tali esigenze è stata adottata una strategia di selezione del personale navigante che, negli ultimi anni, si è concretizzata con il consolidamento del rapporto con la società Sirius Ship Management S.r.l., a cui sono affidate le attività di reclutamento.

**Identificazione con la cultura aziendale e loyalty sono valori fondamentali per il Gruppo.**

In linea con questi valori, d’Amico ritiene che la presenza di una struttura di crewing e di formazione nel Paese di origine dei marittimi rafforzi il loro senso di appartenenza alla Società, facilitando la comprensione reciproca e la condivisione della strategia e dei valori del Gruppo. Rientra infatti nella **politica generale del Gruppo reclutare personale nei Paesi in cui ha istituito strutture di crewing e formazione**. Per questo motivo, saranno istituiti centri di reclutamento e formazione degli allievi in tutte le sedi in cui è presente tale struttura, in grado di controllare i progressi in termini di formazione e competenze.

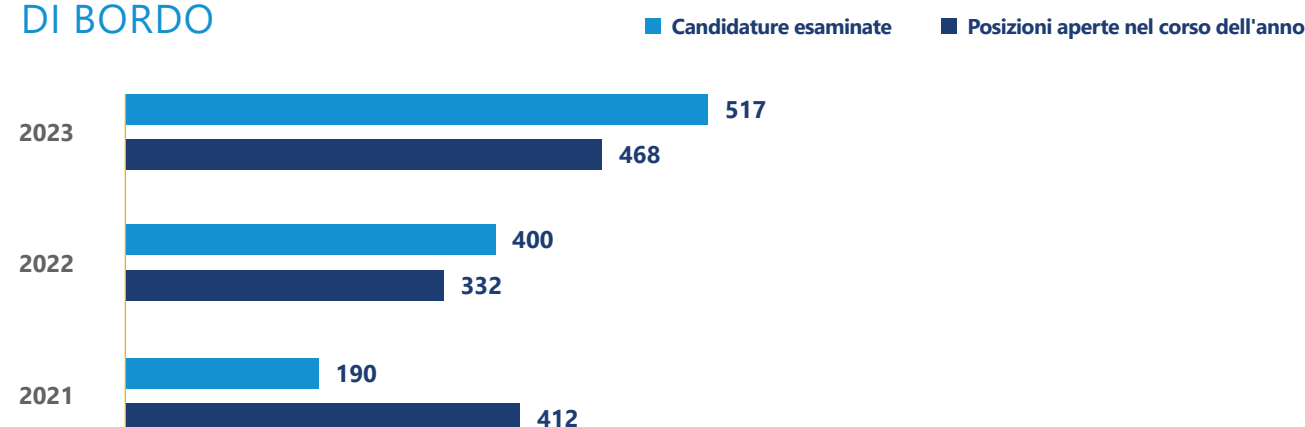
Tra queste iniziative sono da sottolineare il maggior coinvolgimento dell’ufficio di Mumbai e la selezione di un fornitore esterno nelle Filippine. Entrambi gli sviluppi rispondono alla necessità di svolgere un ruolo significativo in Paesi in cui il mercato del lavoro presenta una forte domanda e un’adeguata disponibilità di personale qualificato. Oltre alla tradizionale presenza in India e nelle Filippine, il Gruppo ha recentemente rafforzato la sua presenza in Ucraina e Romania con il reclutamento di ufficiali delle flotte Dry e Tanker.

Specifici **criteri di selezione e reclutamento, in linea con gli standard e le disposizioni internazionali** - Maritime Labour Convention 2006 - e con gli accordi di contrattazione collettiva (CBA) sono stati definiti dal Gruppo per garantire l’impiego di personale altamente qualificato e un’ampia tutela dei diritti.

Inoltre, per **evitare situazioni di lavoro forzato**, come ad esempio la servitù per debiti lungo la catena del valore, la Società verifica con audit annuali che i marittimi non abbiano pagato alcun compenso o onere per l’assunzione o il collocamento a un servizio di reclutamento e collocamento, e include questo requisito nei contratti dell’armatore con i servizi di reclutamento e collocamento dei marittimi.

Delle 332 posizioni aperte nel 2023, il 15% sono relative a posizioni interne.

## SELEZIONE DEL PERSONALE DI BORDO



Per aumentare ulteriormente il bacino di candidati altamente qualificati, il Gruppo d'Amico **collabora con istituzioni nautiche** come l'Istituto Tecnico Superiore ITS Academy G. Caboto, il National Maritime College of Ireland, l'International Maritime Institute (IMI) di Mumbai e la Maritime Academy of Asia and the Pacific (MAAP) di Manila per la selezione e la formazione dei propri giovani cadetti.



## LA GIORNATA DEL MARITTIMO

L'industria navale internazionale e i settori correlati possono contare su marittimi qualificati per la gestione delle navi e su personale di terra in grado di supportare le operazioni di navigazione. La comunità marittima contribuisce al miglioramento della qualità della vita, in particolare nei paesi in via di sviluppo, impiegando 1,5 milioni di marittimi e molti altri operatori di terra, favorendo così un miglioramento diretto della prosperità economica delle comunità locali. La sicurezza della vita in mare, la tutela dell'ambiente marino e spostamenti efficienti del commercio globale dipendono

dalla professionalità e dalla competenza dei marittimi.

La professione del marittimo viene promossa tramite la Giornata del Marittimo, che offre ai marittimi e al personale del settore navale un'opportunità per **celebrare e condividere le proprie esperienze con il grande pubblico e aumentare la sensibilità in merito al valore e all'importanza del trasporto marittimo**. La Giornata del Marittimo (25 giugno) è riconosciuta nell'elenco delle Giornate internazionali celebrate dalle Nazioni Unite.





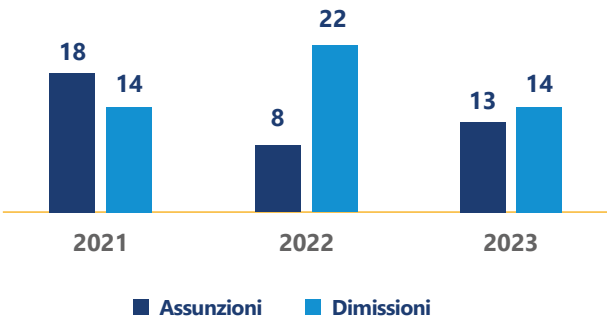
# Tasso di turnover e retention personale di terra e di bordo

Nel 2023 il Gruppo d’Amico ha registrato **un turnover negativo di 219 persone**.

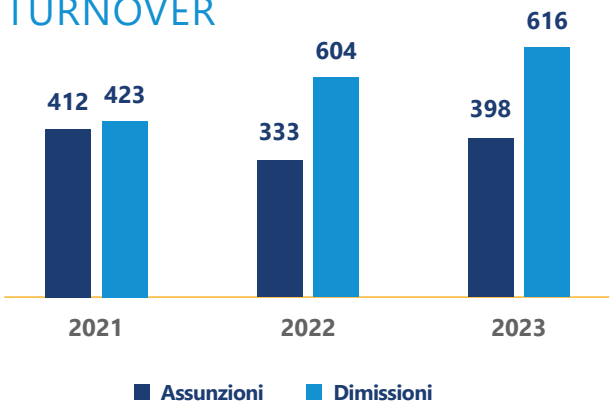
**Il Gruppo vanta alti livelli di fidelizzazione sia per il personale di terra (93%<sup>21</sup>) sia per quello di bordo (82,7%).** In particolare, il tasso di retention è dell’83,4% sulle navi Tanker e dell’81,9% sulle navi Dry di d’Amico Società di Navigazione, mentre per Ishima è pari all’85,9% sulle navi Tanker e all’80,6% sulle navi Dry. Il tasso di retention del settore<sup>22</sup> per quanto riguarda le navi Tanker è dell’80%, inferiore sotto tutti i punti di vista a quello del Gruppo. È inoltre significativo il numero dei comandanti che hanno trascorso l’intera carriera in d’Amico, iniziando come allievi ufficiali e arrivando a ricoprire, in alcuni casi, posizioni manageriali negli uffici.

La **riorganizzazione** di alcune attività professionali intrapresa durante gli anni precedenti, allo scopo di migliorare l’efficienza e risolvere eventuali squilibri all’interno dell’organizzazione, ha portato a **un’ottimizzazione dei costi** e ha confermato nel 2023 l’**elevata efficacia operativa**. Il tutto grazie ad interventi e investimenti, oltre al rinnovamento e consolidamento delle attività, ora più centralizzate.

## PERSONALE DI TERRA TURNOVER



## PERSONALE DI BORDO TURNOVER

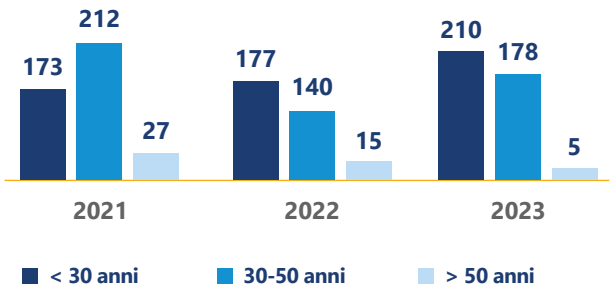


Il Gruppo ha assunto 13 nuovi dipendenti tra il personale di terra (6 uomini e 7 donne) - di cui il 30,8% under 30 - e registrato 14 dimissioni. Per il personale di bordo, rispetto alle 398 assunzioni (incluse 5 donne) - il 53,8% dei quali under 30 - sono state registrate 616 terminazioni.

## PERSONALE DI TERRA ASSUNZIONI PER CLASSI DI ETÀ



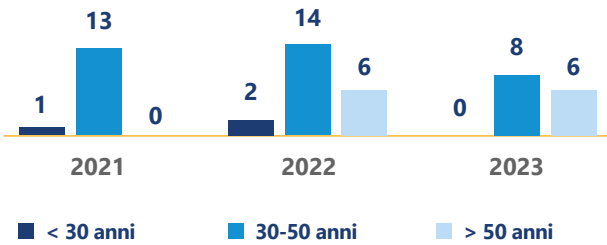
## PERSONALE DI BORDO ASSUNZIONI PER CLASSI DI ETÀ



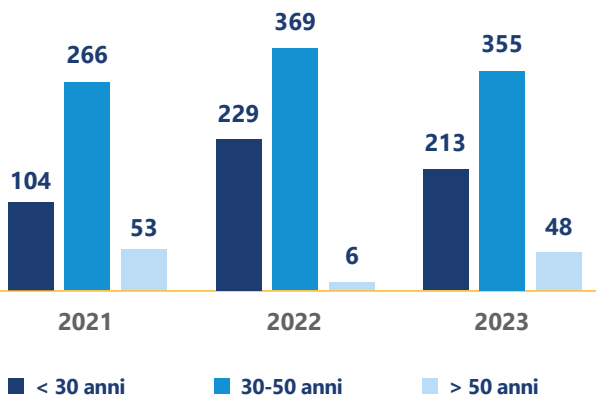
<sup>21</sup> Il personale in India è escluso dal tasso di retention.  
<sup>22</sup> OCIMF, Tanker Management and Self-Assessment 3 (TMSA3), terza edizione 2017.

| PERSONALE DI TERRA | 2021         |   |    |      |   |   | 2022 |   |   |              |   |   | 2023 |   |   |     |   |    |
|--------------------|--------------|---|----|------|---|---|------|---|---|--------------|---|---|------|---|---|-----|---|----|
| ASSUNZIONI         | Europa e USA |   |    | Asia |   |   | Tot  |   |   | Europa e USA |   |   | Asia |   |   | Tot |   |    |
|                    | U            | D | T  | U    | D | T | U    | D | T | U            | D | T | U    | D | T | U   | D | T  |
| <30 anni           | 2            | 2 | 6  | 2    | 0 | 2 | 1    | 4 | 5 | 1            | 3 | 4 | 0    | 0 | 0 | 1   | 3 | 4  |
| 30-50 anni         | 7            | 4 | 11 | 0    | 0 | 0 | 0    | 2 | 3 | 3            | 3 | 3 | 2    | 1 | 2 | 3   | 3 | 9  |
| >50 anni           | 1            | 0 | 1  | 0    | 0 | 0 | 0    | 1 | 1 | 0            | 0 | 0 | 0    | 0 | 0 | 0   | 0 | 0  |
| TOTALE             | 10           | 6 | 18 | 2    | 0 | 2 | 1    | 7 | 9 | 4            | 6 | 7 | 2    | 1 | 3 | 4   | 6 | 13 |

## PERSONALE DI TERRA DIMISSIONI PER ETÀ



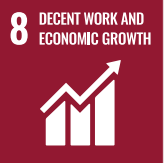
## PERSONALE DI BORDO TERMINAZIONI PER ETÀ



| PERSONALE DI TERRA | 2021         |   |   |      |   |   | 2022 |   |    |              |   |    | 2023 |   |   |     |   |    |
|--------------------|--------------|---|---|------|---|---|------|---|----|--------------|---|----|------|---|---|-----|---|----|
| DIMISSIONI*        | Europa e USA |   |   | Asia |   |   | Tot  |   |    | Europa e USA |   |    | Asia |   |   | Tot |   |    |
|                    | U            | D | T | U    | D | T | U    | D | T  | U            | D | T  | U    | D | T | U   | D | T  |
| <30 anni           | 1            | 0 | 1 | 0    | 0 | 0 | 0    | 1 | 2  | 0            | 0 | 0  | 0    | 0 | 0 | 0   | 0 | 0  |
| 30-50 anni         | 2            | 3 | 5 | 4    | 4 | 8 | 3    | 5 | 8  | 1            | 4 | 5  | 1    | 2 | 3 | 4   | 6 | 10 |
| >50 anni           | 0            | 0 | 0 | 0    | 0 | 0 | 2    | 2 | 4  | 2            | 3 | 5  | 1    | 0 | 1 | 3   | 3 | 6  |
| TOTALE             | 3            | 3 | 6 | 4    | 4 | 8 | 5    | 8 | 14 | 3            | 7 | 10 | 2    | 2 | 4 | 7   | 9 | 16 |

\*La formula di Intertanko descrive il numero totale di cessazioni del contratto di lavoro per qualsiasi causa (esso infatti rappresenta il numero totale di dipendenti che hanno lasciato la società per qualsiasi motivo). Il pensionamento, la malattia di lungo periodo o il personale dimissionario che produce benefici alla società in virtù della cessazione del rapporto di lavoro non sono contabilizzati ai fini della retention.

# EQUITÀ, INCLUSIONE E APPROCCIO MULTICULTURALE

| SDG                                                                                | TARGET ONU                                                                                                                                                                                                           | KPI 2023                                                                                                                              |
|------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|   | <b>8.5</b><br>Garantire entro il 2030 un'occupazione piena e produttiva e un lavoro dignitoso per donne e uomini, compresi i giovani e le persone con disabilità, e un'equa remunerazione per lavori di equo valore. | <b>Nessuna segnalazione</b><br>ricevuta relativamente ad atti discriminatori nei confronti di persone di diversa etnia o nazionalità. |
|                                                                                    | <b>8.8</b><br>Proteggere il diritto al lavoro e promuovere un ambiente lavorativo sano e sicuro per tutti i lavoratori, inclusi gli immigrati, in particolare le donne, e i precari.                                 |                                                                                                                                       |
|  | <b>10.2</b><br>Entro il 2030, potenziare e promuovere l'inclusione sociale, economica e politica di tutti, a prescindere da età, sesso, disabilità, razza, etnia, origine, religione, stato economico o altro.       | <b>17</b> diverse nazionalità presenti nell'equipaggio.                                                                               |
|                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                      | <b>23</b> diverse nazionalità presenti tra il personale di terra.                                                                     |
|                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                      | <b>77%</b> personale di origine asiatica.                                                                                             |

## Impatti, rischi e opportunità materiali

L'approccio del Gruppo all'equità di occupazione, salari e ruoli ha il potenziale per creare non solo impatti positivi, ma anche rischi e opportunità in termini di **attrazione e fidelizzazione dei talenti e produttività del personale**.

## Politiche di gestione di d'Amico

L'obiettivo è quello di creare un **ambiente di lavoro in cui ogni dipendente - a prescindere dal genere, dalla nazionalità o da qualsiasi altra caratteristica personale - abbia la capacità di rendere ai massimi livelli**. La Società promuove politiche e pratiche volte a massimizzare e fidelizzare il talento, migliorare il benessere dei dipendenti, prevenire comportamenti illeciti e garantire l'equilibrio tra lavoro e vita privata per entrambi i generi.

Come operatore globale, d'Amico è mosso dall'idea che una forza lavoro diversificata non solo rifletta la comunità più ampia, ma favorisca anche un migliore processo decisionale, innovazione e sostenibilità a lungo termine. **Un ambiente di lavoro improntato alla diversità garantisce un vantaggio competitivo al Gruppo**, che si confronta con interlocutori in tutto il mondo e gestisce navi che viaggiano in tutto il globo.

**Uno dei principali risultati raggiunti dal Gruppo d'Amico nel 2022 e nel 2023 è stato il potenziamento delle politiche di diversità e inclusione:** nel 2023 sono state pubblicate le **linee guida per la parità di genere a bordo**, che delineano l'impegno a promuovere un ambiente di lavoro eterogeneo e inclusivo che favorisca la parità di genere a tutti i livelli. Il concetto di inclusione si concretizza nel riconoscimento, nella comprensione e nell'incoraggiamento della diversità e nell'utilizzo delle risorse umane disponibili in modo proattivo, creando un ambiente sociale equo e accogliente.

**La Società mira a raggiungere la diversità** in termini di etnia, età, stile, genere, personalità, idee religiose e politiche, esperienze personali, orientamento sessuale ed emotivo, differenze psicologiche, cognitive, fisiche e sociali.

I principi e i valori chiave identificati per promuovere una **cultura di diversità e inclusione**, fondata sui diritti umani, sono:

- **parità di genere:** parità di trattamento sociale ed economico e facilità di accesso alle risorse e alle opportunità di lavoro per tutti i dipendenti, indipendentemente dal genere;
- **cultura inclusiva:** promozione di un ambiente sociale e organizzativo che valorizzi la diversità degli individui.

Per quanto riguarda **la parità di genere e l'inclusione a bordo**, l'obiettivo del Gruppo è costruire una forza lavoro inclusiva e priva di qualsiasi tipo di discriminazione, educando l'equipaggio ed eliminando qualsiasi comportamento discriminatorio di genere a bordo. Vengono adottate tutte le misure necessarie a garantire pari opportunità per tutti i posti di lavoro a bordo, indipendentemente dalla diversità di genere, e sono in atto politiche che incoraggiano il reclutamento di marittimi di sesso femminile e garantiscono l'equità del processo di reclutamento.

Inoltre, la Società segue linee guida e procedure rigorose per garantire la **protezione dalle molestie**, soprattutto nei confronti delle donne, e fornisce supporto emotivo e sanitario dedicato e tutoraggio alle donne marittime.

Il Gruppo effettua controlli regolari, assicurando un **ambiente di lavoro libero da qualsiasi discriminazione**, e promuove una cultura contraria a qualsiasi tipo di maltrattamento, violenza o molestia sia a terra che a bordo, anche attraverso attività di formazione e incontri sulla diversità di genere. Nel corso del 2024 saranno tenuti corsi sui diritti umani nell'ambito della procedura pertinente, compresa la sensibilizzazione sulla parità di genere e l'inclusione.

Un **approccio multiculturale** promuove l'integrazione di culture diverse e un reciproco scambio di idee, esperienze e prospettive che produce innovazione per l'azienda e rapporti di lavoro più favorevoli e positivi. Offre opportunità per le aziende di espandersi a livello globale, è uno degli indicatori chiave di un'organizzazione globale e tra i vantaggi principali vi sono l'apertura mentale e la comunicazione. Il multiculturalismo incoraggia un dialogo aperto che favorisce la comprensione, la collaborazione e lo spirito di squadra all'interno dell'organico, ma soprattutto denota **tolleranza, rispetto e accettazione**, valori che migliorano la cultura della Società e riducono i conflitti sul posto di lavoro, dedicando pari attenzione e rappresentatività a tutte le esigenze culturali.

d'Amico adotta politiche di **parità di trattamento** rispetto alle pratiche di assunzione e alle retribuzioni, nei limiti della disponibilità di figure professionali di adeguata competenza.

**Il personale di terra proviene da 23 Paesi diversi:** più della metà è italiano (55,9%), mentre il resto è perlopiù composto da singaporiani (9,4%), indiani (6,4%), francesi (5,4%) e britannici (5,0%).

**Gli equipaggi delle navi provengono invece da 19 Paesi**, con la maggior parte composta da indiani (67,2%), filippini (13,7%) e ucraini (8,4%). Il rimanente 10,8% proviene da Paesi come Italia, Romania, Russia, Marocco, Indonesia.

**Non è stata riscontrata nessuna discriminazione** nel triennio 2021-2023.



# FORMAZIONE E SVILUPPO

| SDG                                                                               | TARGET ONU                                                                                                                                                                                                                                                                                            | KPI 2023                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|-----------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | <b>4.4</b><br>Aumentare considerevolmente entro il 2030 il numero di giovani e adulti con competenze specifiche -anche tecniche e professionali- per l'occupazione, posti di lavoro dignitosi e per l'imprenditoria.                                                                                  | <b>16,7</b> ore di formazione pro capite erogate al personale di terra.<br><b>18,8</b> ore di formazione pro capite erogate al personale di bordo.<br><b>64,2%</b> percentuale delle persone formate sul totale dei dipendenti.<br><b>217.120 €</b> investiti in attività di formazione per le persone che lavorano per il Gruppo. |
|                                                                                   | <b>4.5</b><br>Eliminare entro il 2030 le disparità di genere nell'istruzione e garantire un accesso equo a tutti i livelli di istruzione e formazione professionale delle categorie protette, tra cui le persone con disabilità, le popolazioni indigene ed i bambini in situazioni di vulnerabilità. | <b>38,6%</b> percentuale di donne sul totale del personale di terra formato.                                                                                                                                                                                                                                                       |

## Impatti, rischi e opportunità materiali

L'analisi evidenzia la rilevanza dell'impatto positivo sulla qualità dei servizi del Gruppo e sulla sua performance derivante dal **miglioramento delle capacità e delle competenze del personale**, mentre la formazione e lo sviluppo hanno un effetto significativo sia sui rischi che sulle opportunità materiali in termini di **attrazione e mantenimento dei talenti**.

## Politiche di gestione di d'Amico

Il Gruppo d'Amico è consapevole che la gestione di questi impatti materiali, rischi e opportunità è fondamentale per il proprio successo. Per questo motivo, attribuisce grande importanza alla definizione e all'attuazione di **piani di formazione** per il personale, sia marittimo che di terra, **assicurando che i dipendenti acquisiscano nuove competenze** e aggiornino quelle già possedute, rafforzando al contempo il senso di appartenenza al Gruppo. **Politiche e procedure di gestione delle persone adeguate** mitigano il rischio di disponibilità delle persone.

Il Gruppo attribuisce grande importanza alla formazione e alla definizione di processi di crescita e sviluppo professionale sia per il personale di terra sia per quello marittimo. Attraverso **programmi di formazione**, d'Amico garantisce che le persone acquisiscano nuove competenze e aggiornino quelle che già possiedono, **al fine di mantenere prestazioni di elevata qualità, supportando lo sviluppo dei talenti** tramite la crescita in termini di ruolo e responsabilità e **rafforzando il senso di appartenenza** alla Società.

Nel 2023 il Gruppo d'Amico ha **investito 217.120 € in attività di formazione**, con un aumento del 14,3% rispetto al 2022. La maggior parte delle attività si basa su accordi quadro con i fornitori di formazione e sviluppo, stipulati dal Dipartimento Risorse Umane con un approccio coerente tra le società del Gruppo.

## Personale di terra

La formazione e lo sviluppo del personale, insieme al sistema di remunerazione e di valutazione delle prestazioni, contribuiscono a mantenere elevato il livello di qualità delle persone del Gruppo. L'obiettivo delle politiche e iniziative in ambito formativo è creare **un contesto di apprendimento continuo, a supporto del processo di sviluppo e mantenimento delle competenze**.

È in quest'ottica che per il personale di terra è stata istituita la **d'Amico Academy**. L'obiettivo dell'Academy è creare una comunità di dipendenti, colleghi ed esperti che **condividano le conoscenze manageriali e di shipping in una piattaforma di apprendimento comune**. L'Academy raccoglie tutte le iniziative di formazione e sviluppo volte a creare un ambiente in cui si sviluppino le competenze e si rafforzino le relazioni professionali, migliorando e consolidando la cultura dell'apprendimento a tutti i livelli organizzativi, sfruttando approcci e strumenti differenti.

A partire dal 2019, tramite una sezione dedicata all'Academy nel **portale intranet Darwin**, tutto il personale d'Amico può accedere a corsi di formazione in e-learning, programmi di orientamento e corsi sullo shipping, ovvero un elenco di iniziative di formazione sul settore elaborate da diversi fornitori e selezionate dal Dipartimento Risorse Umane. Questo è il risultato dell'**attenzione dedicata recentemente dal Gruppo all'innovazione delle metodologie formative**. In aggiunta alla più tradizionale formazione d'aula, sono stati infatti avviati diversi percorsi erogati in modalità e-learning per garantire un approccio all'apprendimento **flessibile** nell'accesso (24 ore su 24 e 7 giorni su 7, da diversi device), **modulare e interattivo**, grazie anche a una progettazione ispirata a casi di studio e a coinvolgenti momenti di **gamification**.

Il Gruppo d'Amico sta lavorando per sviluppare ulteriormente l'Academy e l'on-boarding, con particolare attenzione alla **flessibilità** e all'**immediatezza** nell'accesso alla conoscenza. Il progetto, che sarà realizzato tra 2023 e 2024, sfrutta l'integrazione della tecnologia per migliorare l'**esperienza di apprendimento** e implementa un nuovo processo di **induction** e **onboarding**, con l'obiettivo di dotare i **neoassunti** delle **competenze essenziali** per il loro **percorso professionale** in d'Amico.

L'Academy è fondata su quattro pilastri:

- **Formazione tecnica e di shipping** - per sviluppare competenze specifiche della categoria professionale di appartenenza e legate al settore dello shipping (molti corsi sono svolti in collaborazione con i principali player di settore, come BIMCO, Lloyd's Maritime Academy, RINA Academy e altri).
- **Formazione manageriale** - per definire, valutare, mantenere e sviluppare le soft skills del personale e imparare a operare in modo efficace e professionale in un ambiente organizzativo sempre più complesso.
- **Formazione istituzionale e relativa a temi di compliance** - per soddisfare i requisiti di conformità agli standard imposti dalla legge, incluse iniziative istituzionali dedicate all'intera struttura organizzativa.
- **Formazione linguistica & IT** - per fare sì che i dipendenti siano sempre aggiornati sui più recenti software implementati e presenti sul mercato, oltre che per migliorare i flussi di comunicazione tra gli uffici.

Oltre a questi quattro ambiti di riferimento, la Società offre l'opportunità di partecipare a **programmi di formazione post-laurea**, supporta **certificazioni professionali** e incentiva la partecipazione a **conferenze di settore**, sia come partecipanti che come relatori.

Nel corso del 2024 questi pilastri saranno sottoposti a un processo di revisione e rinnovamento per garantirne la piena coerenza con le reali esigenze formative del personale del Gruppo, aumentando l'efficacia dell'Academy.

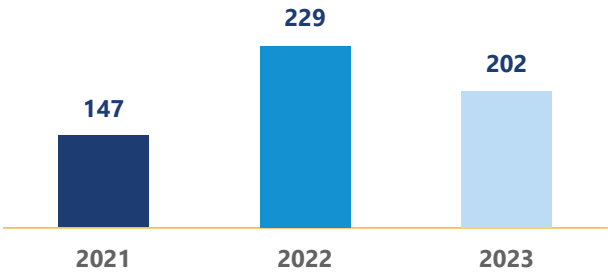
Nel 2023 sono stati completati **108 progetti di formazione**, con il coinvolgimento di tutti i dipendenti e l'erogazione di oltre 4.330 ore di formazione (541 giorni)<sup>23</sup>. Il numero medio di ore di formazione erogate ogni anno è in crescita, in linea con l'aumento della spesa per la formazione.

PERSONALE DI TERRA  
ORE MEDIE ANNUE  
DI FORMAZIONE

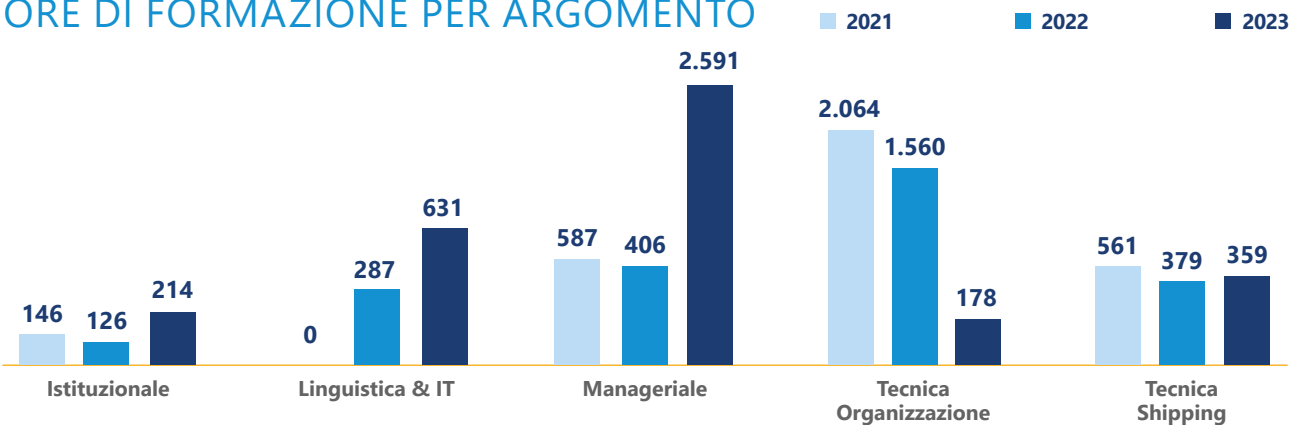


La maggior parte delle ore di formazione sono state concentrate sulla piattaforma di e-learning e su webinar. Il 68% delle ore è stato dedicato allo sviluppo di capacità e competenze nell'area manageriale.

PERSONALE DI TERRA  
NUMERO DI PERSONE FORMATE



PERSONALE DI TERRA  
ORE DI FORMAZIONE PER ARGOMENTO



| PERSONALE<br>DI TERRA                                           | 2021            |     |       |     | 2022            |       |      |     | 2023            |       |      |     |
|-----------------------------------------------------------------|-----------------|-----|-------|-----|-----------------|-------|------|-----|-----------------|-------|------|-----|
| ORE DI FORMAZIONE<br>PER AREA GEOGRAFICA,<br>GENERE E ARGOMENTO | Europa e<br>USA |     | Asia  |     | Europa e<br>USA |       | Asia |     | Europa e<br>USA |       | Asia |     |
|                                                                 | U               | D   | U     | D   | U               | D     | U    | D   | U               | D     | U    | D   |
| Istituzionale                                                   | 24              | 21  | 102   | 13  | 41              | 73    | 12   | 9   | 131             | 62    | 14   | 7   |
| Linguistica & IT                                                | -               | -   | -     | -   | 29              | 229   | 30   | 1   | 245             | 307   | 33   | 46  |
| Manageriale                                                     | 380             | 133 | 74    | 15  | 101             | 162   | 143  | 3   | 1.397           | 726   | 600  | 228 |
| Tecnica – Organizzazione                                        | 446             | 278 | 1.340 | 356 | 732             | 667   | 161  | 280 | 80              | 77    | 21   | -   |
| Tecnica – Shipping                                              | 249             | 272 | 40    | -   | 93              | 64    | 222  | 15  | 232             | 54    | 25   | 48  |
| TOTALE                                                          | 1.098           | 704 | 1.556 | 384 | 995             | 1.196 | 568  | 308 | 995             | 1.196 | 568  | 308 |

<sup>23</sup> I dati presentati in questo capitolo includono sia i dipendenti d'Amico che il personale a Mumbai.

INIZIATIVE DI FORMAZIONE 2023

MICRO-LEARNING

Insieme all'e-learning si è affermata negli ultimi anni una nuova metodologia formativa: il micro-learning / micro-apprendimento è un approccio utile per **apprendere nuove informazioni in piccole quantità nel tempo**. Poiché la memoria non rimane costante durante le lunghe ore di formazione, ma può aumentare, diminuire e variare, suddividere il contenuto da imparare in piccole quantità e richiamarne diverse parti nel tempo può aiutare in modo sostanziale a migliorare la conservazione delle conoscenze e le performance.

AMBROSETTI AP BUSINESS COMMUNITY

Nel 2023 d'Amico ha rinnovato la propria partecipazione alla Ambrosetti AP Business Community, *“a learning environment dedicated to managers”*. Tramite questa importante iniziativa il Gruppo ha voluto avviare un **percorso di riflessione che ha coinvolto il proprio management e la proprietà**, al fine di consolidare la propria mission, rafforzare la competitività e ripensare nuove competenze manageriali, così da adeguare le capacità dell'organizzazione. In particolare, il fulcro dell'iniziativa ha riguardato la **gestione dei processi di cambiamento**, fondamentale in un contesto in cui l'innovazione e le trasformazioni legate alla digitalizzazione, alla transizione energetica, alla sostenibilità e all'evoluzione socio-economica influenzano fortemente i processi e le competenze aziendali, i modelli organizzativi e quelli di business.

“JOURNEY ON THE SOFT SKILLS” VERSO IL FUTURO

Tra il 2023 e il 2024, il Gruppo intende concentrarsi anche sullo sviluppo delle **soft skills**

**del management** per affrontare le sfide dell'**attuale contesto di incertezza**. Il progetto prevede corsi di formazione sulla gestione della complessità, del sovraccarico di informazioni e della sensazione di essere sommersi dai progetti, sull'equilibrio personale e sul benessere relazionale della nuova generazione e sulla promozione della diversità, dell'equità e dell'inclusione tra i collaboratori.

PROGRAMMA DI FORMAZIONE SU LINGUE STRANIERE

Nel 2023 d'Amico ha rilanciato il corso di formazione su lingue straniere, che offre ai dipendenti la possibilità di costruire un **corso di lingua personalizzato** in base alle proprie esigenze formative. La formazione viene erogata attraverso una piattaforma online, in modo che i dipendenti possano pianificare le proprie sessioni di formazione nella data e nell'orario più congeniali.

RLE (RESILIENCE LEADERSHIP ELEMENTS) – LEAD IN UNCERTAINTY

Nel 2023 è stato avviato anche il programma di formazione RLE. Dedicato ai sovrintendenti tecnici e marittimi, l'obiettivo del programma è aumentare la fiducia in sé stessi come leader, fornendo alle persone gli strumenti per identificare i punti di forza su cui fare affidamento nei momenti di cambiamento e di crisi. I leader resilienti hanno la capacità di sostenere il proprio livello di energia sotto pressione, affrontare cambiamenti dirompenti e adattarsi, riprendersi dalle battute d'arresto.

La Società ha inoltre avviato un programma di coaching per manager e professionisti con responsabilità chiave, al fine di fornire loro gli strumenti per essere leader efficaci e modificare le proprie azioni per ottenere performance ottimali.



## Personale di bordo

Per l’equipaggio è previsto un **rigoroso programma di formazione a terra e a bordo**, che, a partire dal periodo pre-imbarco, copre l’intera carriera degli ufficiali. Il programma è erogato in modo da capitalizzare tutte le conoscenze della Società, tramite il coinvolgimento di trainer specializzati e di senior staff con rilevante esperienza di bordo.

Il Gruppo d’Amico offre **possibilità di carriera a ufficiali junior**, a partire dagli allievi, e mira a promuovere ufficiali senior all’interno della Società. In quest’ottica, sono in vigore programmi specifici e valutazioni delle performance il cui scopo principale è quello di migliorare e sviluppare le competenze. La Società offre opportunità di carriera assegnando anche al personale di bordo, quando possibile, incarichi temporanei a terra in veste di esperti nell’ambito di specifici progetti o per coadiuvare la gestione delle review periodiche.

Il Gruppo si avvale, inoltre, di una **consolidata politica di collaborazione con vari istituti di formazione marittima** nei principali Paesi di origine dei marittimi, al fine di diffondere la conoscenza delle problematiche di sicurezza e ambientali e delle priorità per il business.

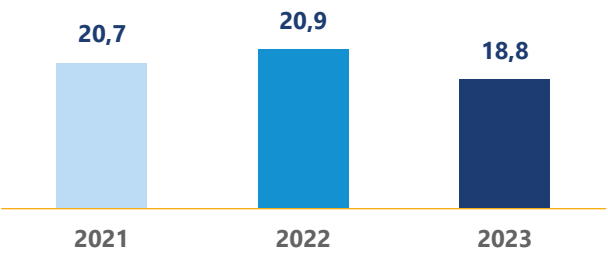
I centri di formazione utilizzati per il personale marittimo d’Amico dispongono di **moderni simulatori** che riproducono con precisione scenari che possono verificarsi a bordo delle navi, consentendo di partecipare a sessioni formative interagendo con le realtà virtuali. In linea con gli standard e i requisiti del settore, il Gruppo rivede i criteri di erogazione e aggiornamento dei corsi di formazione specifici con l’obiettivo di aumentare la sicurezza delle navi, come Bridge Team e Resource Management, Engine Resource management, Ship Handling e Liquid Cargo Handling simulator.

**La filosofia “Home Grown Officers” è una componente fondamentale della strategia di sviluppo del personale.** A questo proposito, il Gruppo d’Amico implementa **specifici piani di sviluppo della carriera**, costantemente monitorati e aggiornati. Il punto di partenza è la strategia di cooperazione con istituti nautici per la selezione e la formazione dei giovani cadetti del Gruppo. Tra questi vi è l’**“ITS Academy G. Caboto”**, che offre programmi di formazione degli allievi ufficiali articolati in corsi che combinano allo studio teorico la pratica lavorativa. L’obiettivo è quello di garantire l’eccellenza della preparazione tecnica delle giovani leve e al contempo approfondire la conoscenza della struttura organizzativa del Gruppo d’Amico, della sua politica, del suo know-how e della sua visione, agevolando in questo modo l’inserimento lavorativo nel Gruppo.

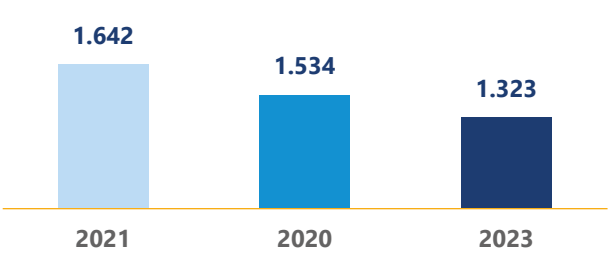
**Particolare attenzione viene data alla componente comportamentale**, attribuendo grande importanza, oltre alle competenze tecniche fondamentali richieste dai diversi ruoli, al come il personale opera. A tale scopo il Gruppo realizza iniziative specifiche per promuovere comunicazione, leadership e lavoro di squadra a bordo delle proprie navi.

Nel 2023 **sono stati erogati in totale 8.153 corsi tra interni ed esterni**, pari a oltre 39.690 ore complessive di formazione per il personale di bordo.

## PERSONALE DI BORDO ORE MEDIE ANNUE DI FORMAZIONE

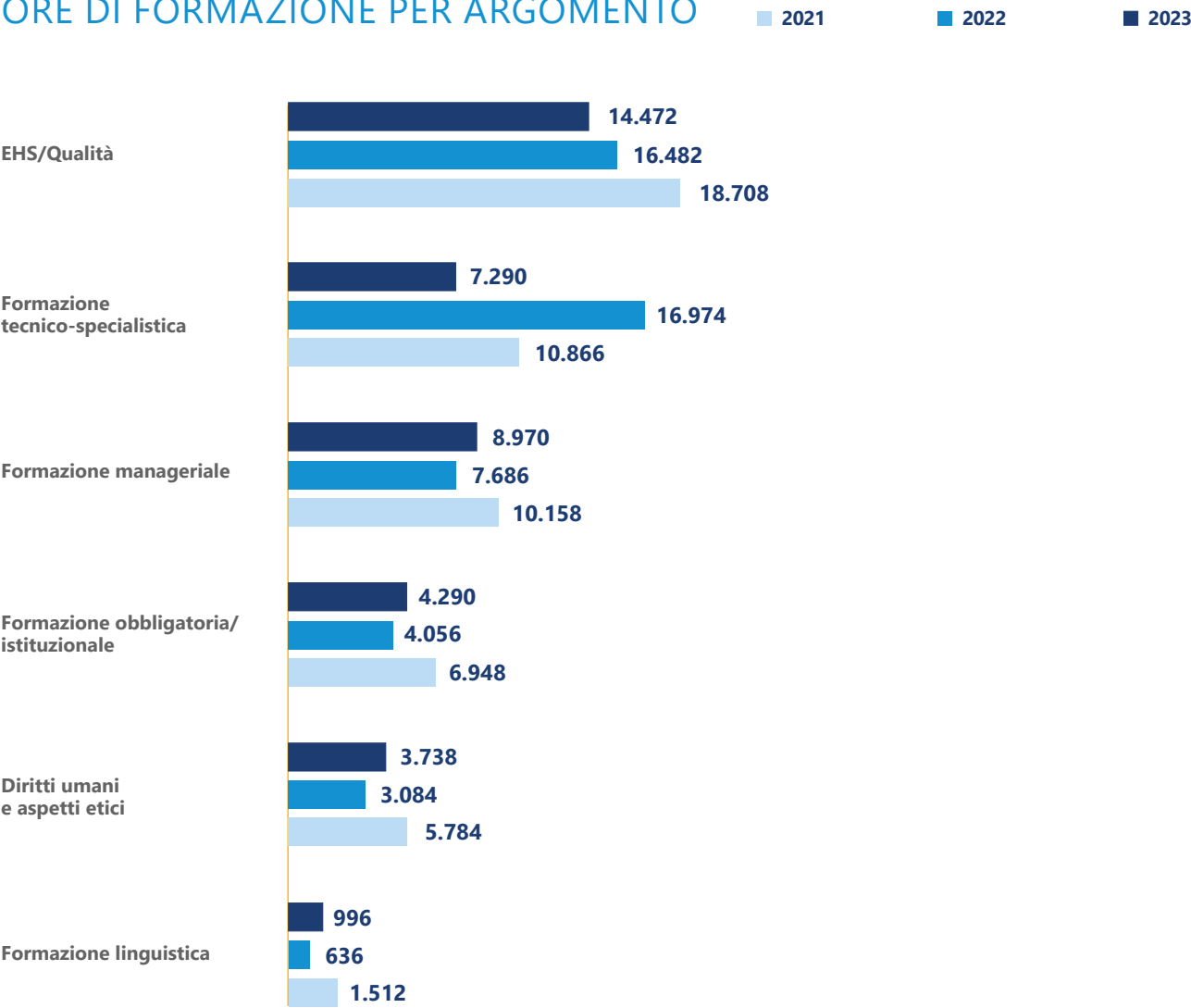


## PERSONALE DI BORDO NUMERO DI PERSONE FORMATE



La maggior parte delle ore di formazione nel 2023 è stata dedicata a ambiente, salute, sicurezza e qualità (36,4% del totale), mentre la formazione manageriale ha costituito il secondo argomento più seguito (22,6%).

## PERSONALE DI BORDO ORE DI FORMAZIONE PER ARGOMENTO



## MATRICE DI FORMAZIONE DELL'EQUIPAGGIO

d'Amico ha costruito una matrice per le attività di formazione degli equipaggi, che fornisce **linee guida a tutti gli uffici di gestione degli equipaggi**. La matrice, conservata a bordo delle navi che effettuano viaggi internazionali, è uno strumento dinamico e costantemente aggiornato, utilizzato per conformarsi a qualsiasi

modifica o emendamento rispetto alla convenzione internazionale sugli standard di addestramento, abilitazione e tenuta della guardia per i marittimi (STCW). La qualità dell'addestramento dell'equipaggio viene misurata durante le ispezioni delle navi effettuate dai sovrintendenti tecnici e marittimi.

## TEAM DI BORDO E CRESCITA IN d'AMICO - VALUTAZIONE DEL PROFILO

Il Gruppo d'Amico sta continuando a implementare il sistema di Profile Assessment volto a **sviluppare appieno il lavoro di squadra e la leadership**, tramite la definizione dei profili di ruolo dei marittimi. **Nel 2023 le persone coinvolte nel progetto sono state 111.**

Il sistema è supportato dall'uso di Profile XT, il sistema tecnologicamente più avanzato e all'avanguardia attualmente disponibile per la **valutazione del potenziale umano e la previsione delle prestazioni professionali. Mettere la persona giusta al posto giusto è fondamentale e si traduce in un impatto positivo a bordo delle navi**. Il sistema è utilizzato anche per la gestione e lo sviluppo degli impiegati, in particolare: aiuta a gestire le prestazioni e lo sviluppo dei dipendenti, a proporre una formazione più efficiente e a costruire team dalle prestazioni migliori.

Le tre principali aree di valutazione sono:

- **stile di pensiero** - Le capacità cognitive per ricoprire il ruolo specifico. È importante che le esigenze cognitive richieste dal tipo di lavoro siano in linea con le capacità dell'individuo; questo è l'indicatore più importante riguardo le performance professionali.
- **tratti comportamentali** - I tratti comportamentali compatibili con il ruolo. Gli individui dotati dei tratti desiderati per un lavoro tendono a essere maggiormente a loro agio nella posizione rispetto a quanti vengono forzati a comportarsi in un modo non coerente con la loro personalità.
- **interessi professionali** - Le motivazioni professionali a svolgere un ruolo.

## PARTNERSHIP CON IL LIBERIA MARITIME TRAINING INSTITUTE

Nel corso del 2019 è stato lanciato un progetto per incentivare l'impiego di nuovi tirocinanti motoristi della Liberia, in particolare provenienti dal Liberia Maritime Training Institute (LMTI) di Monrovia. Alla fine del 2023, i tirocinanti della Liberia impiegati a bordo delle navi del Gruppo d'Amico sono 13.

Il suggestivo campus del Liberia Maritime Training Institute è un eccellente centro di istruzione di livello internazionale. Poiché

la Liberia ha il secondo più grande registro navale al mondo, risponde alle esigenze dei propri clienti e del mercato internazionale con la creazione dell'LMTI, per agevolare una formazione di qualità e offrire marittimi ben addestrati, pienamente qualificati e certificati in conformità al codice e alle convenzioni sulle norme relative alla formazione dei marittimi, al rilascio dei brevetti e alla guardia (STCW).

## ITS ACADEMY G. CABOTO TECNOLOGIE PER IL MARE E LA LOGISTICA

Il Gruppo d'Amico è uno dei soci fondatori dell'ITS Fondazione G. Caboto. Tecnologie per il mare e la logistica", organismo pubblico di diritto privato per la **formazione di tecnici specializzati** che propone corsi biennali e triennali post-diploma destinati a coloro che intendono intraprendere una **carriera internazionale nel settore navale**.

L'approccio educativo segue una metodologia in cui l'allievo è chiamato a costruire attivamente le sue competenze. Almeno il 50% dei docenti proviene direttamente dal mondo del lavoro e la formazione include sia tirocini che lezioni in aula.

Dal 2011 ad oggi, l'ITS **ha formato 538 allievi**, con un **livello di occupazione pari quasi al 95%**, superando il già elevato tasso (86%) raggiunto dall'intero sistema degli Istituti Tecnici Superiori. L'offerta formativa è in continua espansione, con percorsi sempre più diversificati e che rispondono alle esigenze delle aziende e delle compagnie navali partner, che richiedono, in base all'evoluzione dei mestieri marittimi, specifiche figure professionali da inserire all'interno dei propri organici.



# SISTEMI DI REMUNERAZIONE E VALUTAZIONE DELLE PERFORMANCE

| SDG                                                                               | TARGET ONU                                                                                                                                                                                                                                   | KPI 2023                                                                                                                                                                                           |
|-----------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | <b>1.3</b><br>Implementare a livello nazionale adeguati sistemi di protezione sociale e misure di sicurezza per tutti, compresi i livelli più bassi, ed entro il 2030 raggiungere una notevole copertura delle persone povere e vulnerabili. | <b>Tutti i dipendenti</b><br>Beneficiano di un adeguamento ai contratti collettivi nazionali, ai quali vengono spesso applicate condizioni contrattuali migliori e che superano i minimi previsti. |
|  | <b>4.4</b><br>Aumentare considerevolmente entro il 2030 il numero di giovani e adulti con competenze specifiche - anche tecniche e professionali - per l'occupazione, posti di lavoro dignitosi e per l'imprenditoria.                       | <b>100%</b><br>valutazioni delle performance del personale ricevute nel corso dell'anno rispetto a quelle attese (172 dipendenti).                                                                 |

## Impatti, rischi e opportunità materiali

Il miglioramento o il peggioramento dei livelli di reddito dei dipendenti e della soddisfazione per le condizioni contrattuali sono considerati un impatto materiale. Opportunità e rischi sono ugualmente rilevanti: il Gruppo potrebbe beneficiare di una maggiore produttività del personale, pur affrontando i rischi dovuti a un aumento dei costi del personale e a una minore attrattività occupazionale, a causa di un'offerta considerata meno interessante rispetto a quelle dei concorrenti.

## Politiche di gestione di d'Amico

Il Gruppo d'Amico mira a riconoscere le performance di spicco dei dipendenti e a premiarli di conseguenza. Allo stesso modo, garantisce che performance scarse siano gestite in modo adeguato e all'insegna dell'integrità. Il sistema di valutazione in essere promuove lo sviluppo professionale dei dipendenti, mentre la politica retributiva intende premiare sia le performance individuali che quelle di squadra. Il responsabile di linea e il dipendente collaborano per garantire la definizione e l'effettiva valutazione nel corso dell'anno di obiettivi stimolanti, concentrandosi anche sul coinvolgimento in progetti e attività non di routine.

Nessun dipendente - considerando sia il personale di terra che quello di bordo - riceve un salario inferiore al salario equo.

Una cultura che mira a performance di alta qualità, supportata da riconoscimenti e percorsi di sviluppo personalizzati, sono caratteristiche fondamentali per il raggiungimento degli obiettivi individuali e aziendali. Ciò può essere conseguito se vi sono chiare e sfidanti responsabilità e se vi è consapevolezza da parte dei dipendenti rispetto agli impatti che il loro lavoro ha sul Gruppo d'Amico. I principi di apertura, trasparenza e responsabilità sono integrati nella cultura del Gruppo, in cui i valori guidano le performance.

## Personale di terra

Il people performance management è un processo chiave all'interno del Gruppo, con lo scopo di valorizzare le competenze professionali e favorire la retention e lo sviluppo dei talenti. Analizzando i fabbisogni formativi e le prospettive di crescita nel ruolo, il processo alimenta lo sviluppo organizzativo e individuale e la crescita professionale delle persone. Il Gruppo d'Amico mira a fidelizzare e motivare i dipendenti, offrendo opportunità di carriera che consentano loro di sviluppare le proprie competenze nel lungo termine.

Un altro obiettivo del people performance management è aumentare la motivazione e l'impegno delle persone, massimizzando il contributo individuale ai risultati del Gruppo. In tale direzione si può intendere anche la messa a punto di sistemi premianti fortemente orientati alle performance individuali, e di politiche di retribuzione volte a favorire le condizioni per un efficace sistema di pay-for-performance.

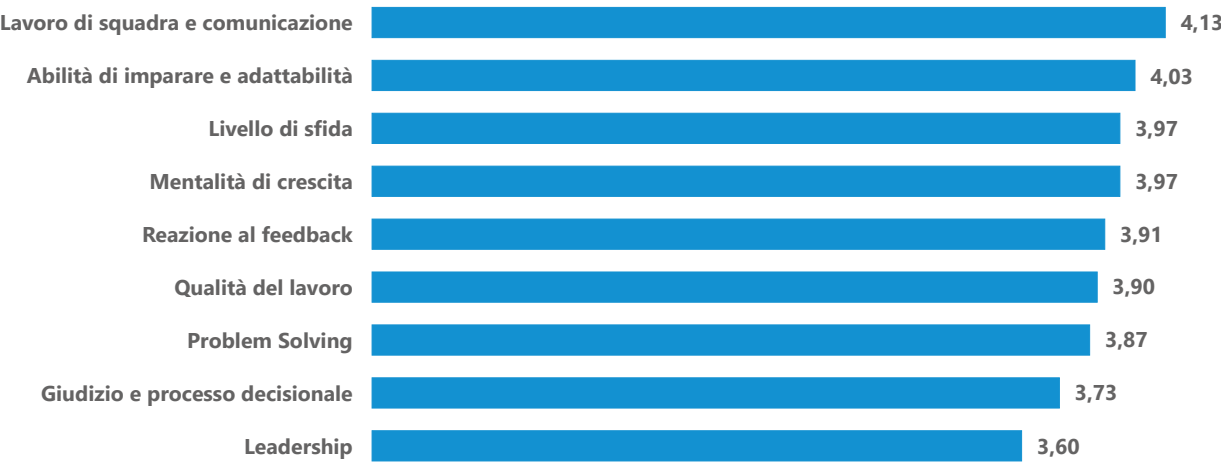
Nel corso del 2023 d'Amico ha apportato alcune modifiche al modulo di performance, al fine di allinearli ai valori e al purpose aziendali, per consolidare una forte cultura organizzativa.

Al contempo, il processo di People Performance Management ha rappresentato anche il momento per focalizzarsi sui talenti aziendali. La valutazione delle performance è una fase cruciale della gestione dei talenti, in quanto riguarda diversi elementi chiave e consente alla Società di:

- concentrarsi sulle competenze e sulle capacità, garantendo che le persone giuste siano nella posizione giusta in un determinato momento
- supportare il miglioramento delle performance individuali e dello sviluppo professionale
- creare una cultura di miglioramento continuo e di performance elevate, fissando obiettivi e fornendo feedback
- portare a un ambiente di lavoro migliore e più produttivo, a una maggiore soddisfazione lavorativa e alla fidelizzazione delle persone.

Nel 2023 è stato valutato l'85,1% del personale di terra e tutte le valutazioni attese sono state ricevute: il 16% della popolazione è ritenuta un modello in termini di performance globale e il 46% ha soddisfatto le aspettative.

## BEHAVIOURAL EFFECTIVENESS - 2023



Il modulo utilizzato per le valutazioni della performance è **fortemente incentrato su progetti**, attività non ordinarie, impegni di rilievo, realizzazione di nuovi sistemi, miglioramento dei processi e rinforzo delle politiche principali del Gruppo. Allo stesso tempo, grande importanza viene attribuita ai comportamenti attesi del Gruppo, in particolare l'attenzione verso obiettivi organizzativi basati sull'approccio multiculturale, sulla responsabilità, sull'attenzione all'eccellenza e al miglioramento continuo, sull'effettiva integrazione con il team e il dipartimento, sull'adesione ai valori e agli impegni aziendali.

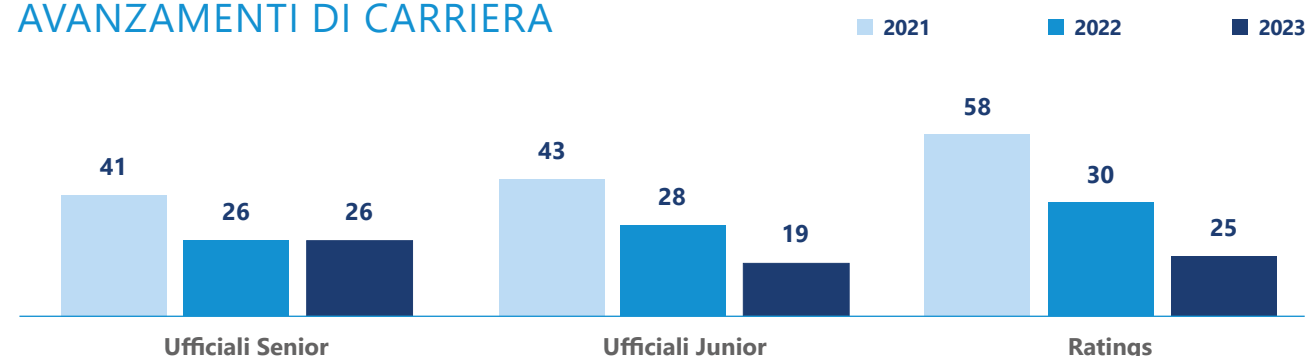
Le **politiche retributive** del Gruppo sono basate su:

- **sostenibilità economica:** il costo totale del personale deve essere coerente e in linea con la struttura dei costi e gli obiettivi di profittabilità del Gruppo
- **comparabilità con l'esterno:** gli obiettivi della politica di remunerazione vengono fissati dal Gruppo tenendo conto dei benchmark di settore a livello internazionale
- **equità interna:** le persone devono essere remunerate in base a criteri omogenei in relazione alla struttura organizzativa
- **valorizzazione dei talenti:** le persone sono differenziate in base alle prestazioni e al potenziale di sviluppo
- **performance management:** qualsiasi revisione salariale e/o intervento premiante deve essere guidato dalla valutazione dei risultati. L'assegnazione di bonus deve premiare il raggiungimento di obiettivi fissati su progetti e attività straordinari e un forte impegno nei confronti della Società.

## Personale di bordo

**Tutti i marittimi ricevono regolari valutazioni delle performance.** Il grafico mostra il numero di dipendenti di bordo la cui valutazione ha portato a un **avanzamento di carriera**, che per quanto riguarda la professione marittima seguono progressi più strutturati rispetto all'impiego a terra.

### PERSONALE DI BORDO AVANZAMENTI DI CARRIERA



Per il personale marittimo **il salario minimo di riferimento del Gruppo è determinato dall'ILO** (International Labour Organization), che ogni tre anni lo identifica per la qualifica di riferimento, ad esempio il marinaio esperto, e viene presa come benchmark e su di essa poi vengono calcolate le retribuzioni per tutte le altre posizioni.

## UN RICONOSCIMENTO PER LE PERSONE CHE LAVORANO IN d'AMICO DA OLTRE 10 ANNI

Nel corso degli anni, nel riconoscere la loyalty del personale di terra, il Gruppo d'Amico ha adottato e consolidato un **programma di Long Service Award**, che premia i dipendenti di qualsiasi sede che raggiungono i 10 anni di anzianità aziendale. Ad oggi il programma ha premiato più della metà del totale del personale, dimostrando

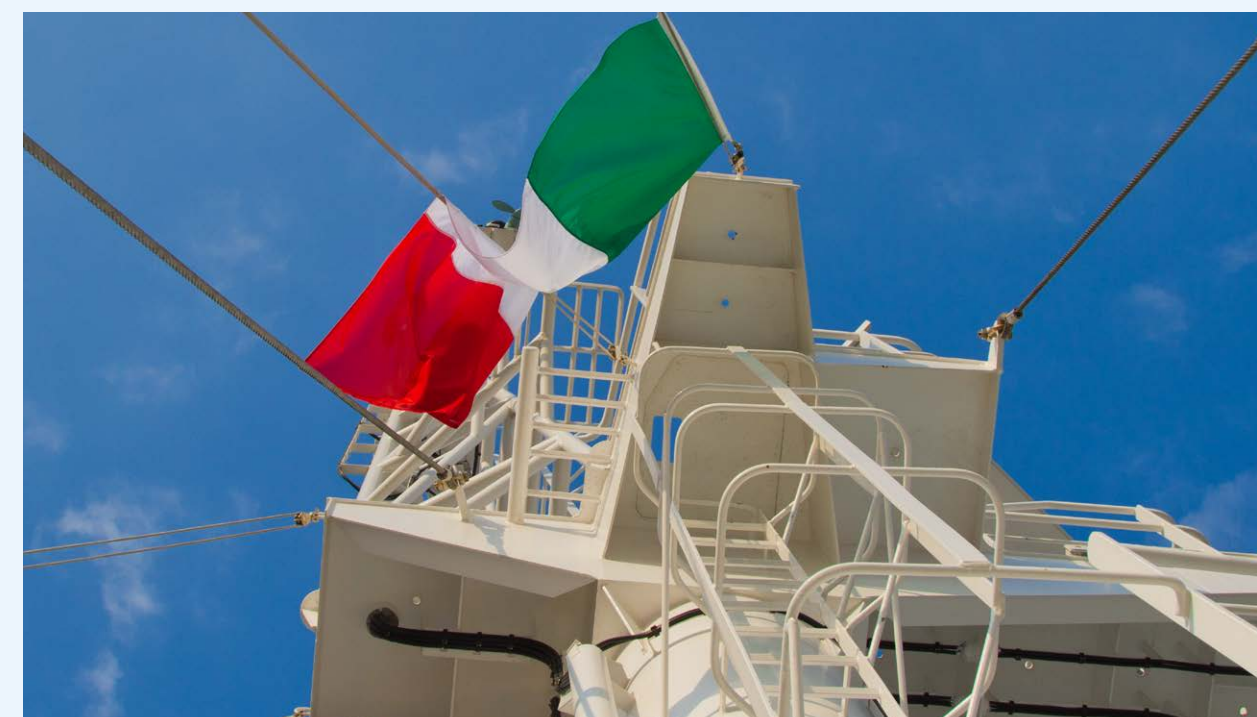
ancora una volta il forte attaccamento dei dipendenti al Gruppo.

Con la pubblicazione - trimestrale - della rivista interna **"The Lighthouse"**, d'Amico riconosce e si congratula con i propri marittimi nella sezione **"Service with Pride"** per l'anzianità di servizio raggiunta nell'organizzazione.

## ASSEGNAZIONE DELLE MEDAGLIE DEL LAVORO DEL PRINCIPATO DI MONACO AI DIPENDENTI d'AMICO

Ad oggi, quasi 20 dipendenti d'Amico hanno ricevuto negli anni le **medaglie di bronzo e d'argento del Principato di Monaco**. Istituite con decreto principesco del 6 dicembre 1924 e modificate dai decreti

principeschi del 29 gennaio 2007, queste medaglie sono onorificenze destinate ai lavoratori che hanno raggiunto 20 e 30 anni di ottimo servizio nella stessa azienda.





# BENEFIT E WELL-BEING

| SDG                                                                                 | TARGET ONU                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | KPI 2023                                                                                                                                                               |
|-------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|    | <b>1.3</b><br>Implementare a livello nazionale adeguati sistemi di protezione sociale e misure di sicurezza per tutti, compresi i livelli più bassi, ed entro il 2030 raggiungere una notevole copertura delle persone povere e vulnerabili.                                                                                                                                           |                                                                                                                                                                        |
|                                                                                     | <b>1.4</b><br>Entro il 2030, assicurare che tutti gli uomini e le donne, in particolare i più poveri e vulnerabili, abbiano uguali diritti alle risorse economiche, insieme all'accesso ai servizi di base, proprietà privata, controllo su terreni e altre forme di proprietà, eredità, risorse naturali, nuove tecnologie appropriate e servizi finanziari, tra cui la microfinanza. | <b>A tutti i dipendenti d'Amico sono garantite le assicurazioni obbligatorie previste dal diritto del lavoro locale.</b>                                               |
|  | <b>3.4</b><br>Entro il 2030, di ridurre di un terzo la mortalità prematura da malattie non trasmissibili attraverso la prevenzione e il trattamento e promuovere la salute mentale e il benessere.                                                                                                                                                                                     | Avviato il <b>Progetto di Well-Being Organizzativo</b> , che include una collaborazione con Mindwork per promuovere il <b>benessere psicologico</b> .                  |
|  | <b>8.2</b><br>Raggiungere standard più alti di produttività economica attraverso la diversificazione, il progresso tecnologico e l'innovazione, anche con particolare attenzione all'alto valore aggiunto e ai settori ad elevata intensità di lavoro.                                                                                                                                 | Implementata una <b>politica di lavoro da remoto di Gruppo</b> , per favorire la flessibilità dei dipendenti in termini di impegno di lavoro e verso l'organizzazione. |

## Impatti, rischi e opportunità materiali

L'analisi identifica come prioritari un numero significativo di impatti legati al miglioramento o al peggioramento del **benessere mentale**, al **clima aziendale**, all'allineamento tra le esigenze del personale e le risposte della Società, alla soddisfazione dei dipendenti per l'**equilibrio tra lavoro e vita privata** (a terra) e le **sistemazioni** (a bordo). Inoltre, è riconosciuta l'esistenza di potenziali impatti negativi in relazione a violazioni della privacy, riposo inadeguato (a bordo), disagio psicologico, molestie, discriminazione e abusi.

## Politiche di gestione di d'Amico

Tutti questi fattori generano opportunità e rischi materiali, soprattutto in termini di **attrazione e fidelizzazione dei talenti**.

**L'attenzione alle persone e il benessere dei dipendenti rivestono enorme importanza per il Gruppo.** La rilevanza di queste dimensioni è dimostrata dalle azioni e dalle iniziative in atto, soprattutto per quanto riguarda **il benessere psicologico, l'equilibrio tra lavoro e vita privata e i benefit aggiuntivi rispetto ai requisiti di legge**.

Quando si parla di benessere non si può prescindere dai temi del **coinvolgimento** e dell'**impegno**. Il rapporto tra coinvolgimento e benessere dei dipendenti è strettamente legato, l'uno influenza l'altro in modo reciproco. Il benessere, e più in generale una cultura della cura delle persone, è un elemento sempre più rilevante nel rapporto tra dipendente e datore di lavoro e nelle scelte compiute.

A sottolineare l'impegno del Gruppo, nel 2023 d'Amico ha avviato il progetto di **Benessere Organizzativo**, con l'obiettivo di fornire uno specifico framework di riferimento per tutte le iniziative condotte finora e di individuare eventuali ulteriori azioni utili ad aumentare gli sforzi in questo ambito, allineandoli maggiormente alle esigenze dei dipendenti.

A supporto di questa analisi, il Gruppo ha lanciato un sondaggio interno che ha **contribuito a individuare le seguenti priorità**:

Benessere fisico

- Prevenzione e assistenza

Benessere emotivo

- Genitorialità
- Caregiving
- Salute mentale
- Equilibrio vita privata-lavoro

Benessere finanziario

- Formazione finanziaria e previdenziale
- Copertura assicurativa

Benessere sociale

- Team building
- Diversità e inclusione
- Volontariato e sostenibilità

Benessere organizzativo

- Inserimento
- Riconoscimento
- Impegno e prestazioni
- Sicurezza
- Sviluppo

Il Gruppo sta lavorando a una **politica ufficiale sul benessere**, che è stata formalizzata nel corso del 2023 e sarà attuata nel 2024.

A tutti i dipendenti sono garantite le assicurazioni obbligatoriamente richieste dalle leggi locali in materia di lavoro. Inoltre, d’Amico promuove una copertura estesa **sponsorizzata dal datore di lavoro** che copre quasi tutti i suoi dipendenti di terra, senza alcuna distinzione in termini di ruolo organizzativo.

| Personale di terra con benefit aggiuntivi rispetto ai requisiti di legge | 2023 |
|--------------------------------------------------------------------------|------|
| Assicurazione sulla vita                                                 | 104  |
| Assicurazione sanitaria                                                  | 138  |
| Copertura per disabilità e invalidità                                    | 54   |
| Prestazioni pensionistiche                                               | 24   |
| Piano di stock option                                                    | 8    |

| Personale di bordo con benefit        | 2023  |
|---------------------------------------|-------|
| Assicurazione sulla vita              | 2.117 |
| Assicurazione sanitaria               | 336   |
| Copertura per disabilità e invalidità | 2.117 |
| Prestazioni pensionistiche            | 47    |

La Società ha intrapreso da tempo diverse iniziative volte a **migliorare il benessere del personale e delle loro famiglie**. L’obiettivo è creare un ambiente di lavoro in cui ogni dipendente possa operare ad un alto livello, garantendo al tempo stesso **programmi di equilibrio vita-lavoro** che sostengano le persone nel bilanciare i propri bisogni familiari con gli impegni lavorativi. **La responsabilità e la partecipazione al lavoro** sono per d’Amico un fattore determinante per la **creazione di un business attento alla dimensione sociale**. Il benessere delle persone del Gruppo impatta sul benessere organizzativo e sulle performance.

Le iniziative poste in essere in materia di welfare e benefit spaziano da quelle legate al benessere della persona e alla protezione della salute ad attività ricreative e di intrattenimento per l’intera popolazione aziendale. Inoltre al personale viene data la possibilità di usufruire del **congedo familiare e di permessi aggiuntivi** a fronte di particolari esigenze familiari quali, per esempio, dover assistere i propri figli e i propri familiari in caso di malattia.

Nell’ambito dell’offerta in materia di salute, prevenzione e benessere del personale, d’Amico sostiene la **posizione previdenziale** dei propri dipendenti partecipando a piani pensionistici integrativi, in percentuali diverse a seconda della posizione geografica e di altre caratteristiche. Particolare attenzione viene data alla **salute** e alla **prevenzione sanitaria**, ad esempio fornendo assistenza sanitaria integrativa ai dipendenti e ai loro familiari.

Inoltre, sono previste convenzioni con palestre, nonché la fornitura gratuita di acqua, bevande calde, frutta o buoni pasto in alcuni Paesi.

d’Amico ha definito e implementato una **politica di lavoro da remoto**, con l’obiettivo principale di svincolarlo dall'emergenza COVID-19 e riportarlo al suo significato originario di strumento che garantisce l'equilibrio tra lavoro e vita privata. Il lavoro a distanza, infatti, favorisce una maggiore flessibilità dei dipendenti in termini di organizzazione e impegno lavorativo, grazie a strumenti e tecnologie in grado di garantire la produttività anche al di fuori delle sedi aziendali. Dall'altro lato, sposta il rapporto tra i manager e le loro risorse sempre più verso una dimensione di fiducia e di gestione per obiettivi, attenuando l'approccio strettamente di controllo.

Benessere dei marittimi

Il Gruppo d'Amico ha sempre dato priorità al benessere dei marittimi e questo ha continuato a guidare i suoi sforzi. L'azienda promuove la **collaborazione di tutti gli stakeholder**, mirando a creare un ambiente di supporto per tutta la durata della carriera marittima.

L’obiettivo del **programma di benessere** della Società:

- promuovere la consapevolezza dei diritti dei marittimi
- creare a bordo condizioni che promuovano salute mentale e benessere
- fornire gli strumenti necessari per comprendere i fattori che regolano lo stato mentale
- rafforzare la resilienza attraverso periodica formazione
- promuovere le capacità di leadership per sostenere il benessere
- disporre di una solida struttura di supporto nella Società per assistere i marittimi
- monitorare i progressi e le opportunità di miglioramento attraverso i feedback ricevuti
- migliorare la salute fisica e mentale
- garantire l'accesso a un'assistenza sanitaria adeguata
- promuovere l'equilibrio tra lavoro e vita privata
- garantire un trattamento equo ed etico dei marittimi.

Per raggiungere gli obiettivi stabiliti nel, 2023, sono state attuate le seguenti iniziative e moduli di formazione:

1. **Progetto dei valori aziendali**: la proprietà ha comunicato i pilastri principali su cui si fonda la Società e la necessità di ritornare su tali pilastri
2. **Focus sui diritti dei marittimi**: la nuova politica aziendale sottolinea l'impegno a garantire la corretta attuazione dei diritti umani dei marittimi all'interno dell'organizzazione
3. **Campagna per la salute**: la campagna si è concentrata sul mantenimento del corretto IMC attraverso un allenamento settimanale di massa, tornei mensili, menù di cibi sani, una giornata sugar free, consapevolezza dei rischi del fumo e il monitoraggio dell'IMC



4. **Contatto umano con i marittimi e le loro famiglie:** la Società ha nominato un responsabile del benessere, che contatta in modo proattivo i marittimi durante i loro periodi di congedo, assicurandosi che si sentano supportati e valorizzati e fornisce aggiornamenti regolari alle loro famiglie
5. **Shell Partners in Safety Program (PinS):** la Società ha continuato a implementare il programma nella sua flotta Tanker: "Resilience", "Let's Talk", "Fatigue Risk management", "Champions Network", and "Individual awareness" sono alcuni dei moduli dei corsi affrontati.
6. **Visite della leadership:** il top management ha comunicato con i marittimi durante seminari e visite alle navi per rafforzare il proprio impegno verso il benessere, migliorando le condizioni esistenti
7. **Assistenza professionale tramite MHSS:** la Società ha continuato a collaborare con Mental Health Support & Solutions, specialista della salute mentale e del benessere nel settore marittimo, che gestisce una linea di assistenza 24 ore su 24, 7 giorni su 7
8. **Contratto con il CIRM per l'assistenza medica premium:** la Società ha proseguito la collaborazione con il CIRM, per migliorare l'accesso all'assistenza medica e alle cure per i marittimi a bordo
9. **Formazione del personale di terra:** d'Amico ha avviato la formazione in tema di benessere mentale anche per il personale di terra
10. **Discussione durante il seminario aziendale:** è stata discussa l'importanza dei diritti umani dei marittimi e il loro ruolo critico, sottolineando le sfide affrontate durante i lunghi periodi in mare
11. **Comunicazione e impegno del CEO:** il CEO della Società ha costantemente rassicurato le navi della flotta sull'impegno e il supporto dell'azienda, a partire dal più alto livello
12. **Feedback:** sono stati raccolti feedback scritti e verbali dai marittimi per valutare l'efficacia e il consenso riguardo alle iniziative di benessere della Società.

Per garantire che le **sistemazioni a bordo rispettino gli standard legali - compresi quelli igienici e di sicurezza - e siano sicure e accoglienti**, la Società conduce attraverso i propri ufficiali di bordo **ispezioni interne settimanali** delle cabine, della cucina, della cambusa e di tutti gli spazi di uso comune, come le sale ricreative. Al termine delle ispezioni viene redatto un verbale convalidato dal comandante e inviato alla divisione HSQE. Gli ispettori esterni possono richiedere copie dei verbali o condurre essi stessi delle ispezioni.

Dal 2022 il Gruppo ha intensificato gli sforzi in termini di servizi per la salute mentale e di ricerca di nuove possibilità di miglioramento. In particolare, la Società ha compiuto ulteriori passi per **migliorare le condizioni di vita e di lavoro a bordo delle navi**, fornendo migliori sistemi di comunicazione e strutture ricreative. Nel 2022 è stato inoltre lanciato il **Progetto Apollo**, per condurre attività di ricerca volta ad alleviare gli effetti dei fattori di stress sul posto di lavoro sul capitale psicologico dei marittimi e a migliorarne la soddisfazione di vita: hanno partecipato **930 marittimi**. Nell'ambito del Progetto, nel 2023 un consulente esperto ha condotto una sessione educativa con i marittimi nel seminario di Mumbai, per spiegare i concetti di psicoeducazione, stress, benessere e felicità. La sessione comprendeva dimostrazioni pratiche ed esercizi per ridurre lo stress.

d'Amico si impegna a garantire che il proprio personale di bordo abbia accesso alle cure mediche e ai migliori trattamenti sanitari. Il raggiungimento degli obiettivi 2023 ha aperto la strada a nuove e sfidanti azioni di miglioramento, attraverso:

- **Collaborazione con la "Sailor's Society"** per diffondere consapevolezza in merito al benessere in mare non solo per il personale marittimo, ma anche per le loro famiglie e il personale di terra
- **Prosecuzione delle iniziative già esistenti**
- **Erogazione di formazione aggiuntiva** a gradi chiave del personale di bordo per aumentare la consapevolezza riguardo i temi legati al benessere, così da facilitare la formazione di tutta la flotta
- **Formazione dei marittimi** su: Mantenere una prospettiva di speranza, Creare connessioni, Connessioni con casa, Gratitudine, Comunicazione positiva, Principi della performance umana, Il modo in cui rispondere conta, Comportamenti driver del contesto, Mentalità di chi impara, Sicurezza di parlare, Mentalità del ragionamento causale, Dare energia al middle management.
- **Formazione del personale di terra** su: stress, caregiving, prendersi cura degli altri.

## BENESSERE PSICOLOGICO

Nel 2023 d'Amico ha avviato una collaborazione con **Mindwork** - specializzata nella promozione del benessere mentale delle persone sia all'interno che all'esterno delle organizzazioni - offrendo ai dipendenti una panoramica generale sulla psicoeducazione, promuovendo la consapevolezza e liberandola dai **pregiudizi** che troppo spesso vengono associati al termine "salute mentale".

Con il supporto di Mindwork, il Gruppo ha elaborato un **programma di psico-educazione online** articolato in tre webinar della durata di un'ora ciascuno, per fornire ai dipendenti le migliori pratiche e gli strumenti operativi per prendersi cura di sé stessi e delle persone che li circondano. I tre temi principali affrontati sono stati: cambiamento e incertezze; sfide e risorse della genitorialità; caregiving e prendersi cura degli altri.



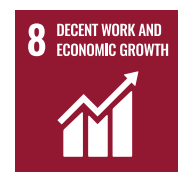


# SALUTE E SICUREZZA DEI LAVORATORI

## SDG

## TARGET ONU

## KPI 2023



### 8.8

Proteggere il diritto al lavoro e promuovere un ambiente lavorativo sano e sicuro per tutti i lavoratori, inclusi gli immigrati, in particolare le donne, e i precari.

## 1 INFORTUNIO NEL 2023

1 nel 2022 e 0 nel 2020.

### Tutte

le navi gestite dal gruppo sono in possesso di un certificato del lavoro marittimo valido.

### 100%

del personale coperto dal sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro.

## Impatti, rischi e opportunità materiali

*Sono stati identificati impatti materiali, positivi e negativi, relativi al benessere fisico del personale, con impatti positivi associati all'attuazione di programmi assicurativi e impatti negativi derivanti da infortuni, malattie professionali o perdita di vite umane. Tutti questi fattori generano opportunità e rischi rilevanti, soprattutto in termini di **attrazione e fidelizzazione dei talenti**.*

## Politiche di gestione di d'Amico

**Il settore dello shipping è fortemente disciplinato** e rigoroso con i suoi operatori quando si tratta di conformità agli standard internazionali sulla sicurezza. Per ridurre ulteriormente i rischi inerenti alle proprie attività di navigazione, la Società ha politiche molto restrittive volte a tutelare la sicurezza della vita e, in generale, a prevenire qualsiasi incidente che potrebbe causare feriti gravi, infortuni o malattie. **L'obiettivo del Gruppo è azzerare gli incidenti e gli infortuni**; tuttavia, se tali eventi si verificano, vengono debitamente analizzati e i risultati vengono condivisi con la flotta per ridurre la probabilità che si ripetano.

**Tutti i membri dell'equipaggio** responsabili della sicurezza o della protezione dell'ambiente sono **adeguatamente formati e regolarmente valutati**. Per gestire i rischi legati alle condizioni di impiego dei marittimi, tutto l'equipaggio viene reclutato tramite agenti di bordo debitamente autorizzati dalle autorità statali locali o da organizzazioni riconosciute, per garantire il pieno rispetto dei principi e delle norme della Convenzione sul lavoro marittimo (MLC 2006). Il Dipartimento Crewing, inoltre, ispeziona periodicamente tali agenzie per garantire il rispetto delle procedure. In conformità alle disposizioni della MLC 2006, ogni nave e società di gestione navale deve essere ispezionata periodicamente dall'autorità di bandiera, che rilascia un certificato di conformità per la nave e il gestore.

Il Gruppo d'Amico promuove la sicurezza a bordo e il rispetto per l'ambiente, con l'obiettivo di eliminare il rischio di incidenti quali incagli, incendi, collisioni e fuoriuscite di raffinati, che potrebbero avere un impatto economico considerevole per il Gruppo. A questo proposito, la capogruppo d'Amico Società di Navigazione S.p.A. opera su due fronti:

- il **programma di gestione e autovalutazione delle navi cisterna (TMSA)**, varato nel 2004 dall'OCIMF (Oil Companies International Marine Forum);
- il **sistema di gestione integrata di salute, sicurezza, qualità, ambiente ed efficienza energetica (HSQE)**, dal 2003.

Pur non essendo obbligatorio, il programma **TMSA** (gestione e autovalutazione delle navi cisterna) è **raccomandato dalle principali compagnie petrolifere** come strumento per incoraggiare gli operatori marittimi a **misurare, valutare e migliorare i loro sistemi di gestione della sicurezza** rispetto a determinati indicatori chiave di performance (KPI). Il programma stabilisce inoltre alcune linee guida per la risoluzione di problemi e per l'ottimizzazione della performance in materia di sicurezza e ambiente. È previsto l'utilizzo di strumenti elettronici di controllo e misurazione dei KPI per diverse aree del sistema di gestione tecnica e ogni sei mesi viene condotta un'analisi del TMSA. Il TMSA costituisce inoltre il punto di partenza per un **piano di costante miglioramento** volto a raggiungere e garantire elevati standard di sicurezza e di tutela ambientale.

Anche prima dell'introduzione del TMSA il Gruppo d'Amico ha promosso **procedure interne di gestione delle politiche riguardanti HSQE**, avvalendosi su tutte le navi di un Sistema di gestione integrato conforme alle norme qualitative e ambientali **ISO 9001 e ISO 14001**, come certificato dalla società di classificazione internazionale RINA S.p.A. (Registro Italiano Navale) nel 2003.

Per promuovere la sicurezza degli equipaggi, il Sistema di gestione integrato include anche la certificazione di conformità alla norma internazionale **ISO 45001**, ottenuta con i nuovi certificati in occasione dell'audit annuale RINA del 2020 e che copre il 100% del personale del Gruppo. ISO 45001 è il primo standard internazionale per la salute e la sicurezza sul lavoro. Stabilisce un quadro di riferimento per il miglioramento della sicurezza, la riduzione dei rischi sul luogo di lavoro e il miglioramento della salute e del benessere dei lavoratori, consentendo alle organizzazioni di aumentare in modo proattivo le prestazioni in materia di salute e sicurezza. La policy viene comunicata a tutto il personale che lavora sotto il controllo di d'Amico, in modo che ognuno sia a conoscenza dei propri doveri individuali nella gestione della salute e della sicurezza, è resa disponibile a tutte le parti interessate e viene rivista periodicamente in modo che sia sempre aggiornata e adeguata.

La Società dispone di un solido **framework quantitativo di gestione del rischio**, attraverso il quale esegue un'analisi sistematica per evitare che lo sviluppo e la progressione di qualsiasi atto e condizione non sicuri si trasformino in un incidente. d'Amico investe nella formazione e nella preparazione del **personale di bordo e degli uffici**, in adeguati piani operativi per le navi, in procedure di navigazione sicura in casi di emergenza, in sistemi di gestione ambientali ed energetici e in efficaci sistemi di manutenzione programmata, fornendo al contempo forte sostegno e supervisione da terra. Tutte le navi possono contare su attrezzature tecnologicamente avanzate e sulle risorse necessarie per supportare l'equipaggio nell'applicazione degli standard di sicurezza e ambientali del Gruppo per la prevenzione di incidenti come incagli e collisioni, compreso l'inquinamento ambientale. Inoltre, la Società adotta una polizza assicurativa che copre i danni da inquinamento da carburante bunker o da carico (Protecting and Indemnity Insurance) fino a un miliardo di dollari.

Inoltre, è stata effettuata un'**analisi e valutazione dei rischi potenziali** a cui i marittimi possono essere esposti, prendendo in considerazione tre diverse aree di rischio:

- rischi connessi all'**area di lavoro**;
- rischi connessi a **mansioni specifiche**;
- rischi connessi ad **attività lavorative**.

Per quanto riguarda le potenziali cause di infortunio, sono stati esaminati i rischi derivanti da strutture, macchine, videoterminali, contatti elettrici e sostanze pericolose. Relativamente alle malattie professionali, sono stati considerati i rischi causati da agenti chimici, fisici, biologici ed ergonomici, per i quali, ove necessario, è stato adottato uno specifico criterio di valutazione. I diversi parametri coinvolti nella valutazione dei rischi per le mansioni e l'area di lavoro sono stati poi quantificati per definire le eventuali azioni correttive da attuare con urgenza. Le azioni correttive e preventive sono incluse nelle procedure utilizzate a bordo e diventano parte integrante dell'IMS. Infine, come descritto nei paragrafi precedenti, è in atto una valutazione strutturata e continuativa dei rischi per valutare i rischi prima di svolgere ogni attività.



# PRINCIPALI RISCHI NELLA GESTIONE DELLA SALUTE E SICUREZZA SUL LAVORO

I principali rischi per la salute e la sicurezza sul lavoro identificati e presi in considerazione da d'Amico sono i seguenti:

- Fisici
- Meccanici
- Termici
- Acustici
- Elettrici (fulminazione diretta; indiretta)
- Vibrazioni (vibrazioni mano-braccio; vibrazioni dell'intero corpo)
- Radiazioni (campo elettromagnetico; radiazioni ottiche artificiali; radiazioni ionizzanti)
- Ergonomia dei videoterminali (VDT) (postura sfavorevole; movimentazione manuale dei carichi; movimenti ripetuti e continui)
- Chimici (polveri, aerosol, nebbie, fumi, liquidi, contatto con sostanze o miscele pericolose; inalazione di sostanze e/o miscele pericolose)
- Fattori di stress sul lavoro (fattori di stress oggettivi e carico di lavoro mentale; fattori di stress psicosociali; contenuto e organizzazione del lavoro)

- Esposizione ad agenti cancerogeni e/o mutageni
- Esposizione ad agenti biologici
- Incendi ed esplosioni (presenza/uso di materiali esplosivi/inflammabili presenza di grandi quantità di sostanze combustibili)
- Mezzi di trasporto (guida di carrelli elevatori; guida di autocarri/autoarticolati; guida di automobili)
- Mezzi di sollevamento (uso di carroponte; uso di piattaforme; guida di gru)
- Luoghi di lavoro/postazioni di lavoro (postazioni di lavoro ergonomiche e postura; ergonomia delle macchine e delle attrezzature; postazioni di lavoro in altezza; in spazi ristretti; potenzialmente instabili; in prossimità di corsi d'acqua o sott'acqua; che comportano isolamento/solitudine; condizioni igieniche; scale e pavimenti fissi e mobili; distanza delle uscite di emergenza; larghezza delle vie di fuga; segnaletica orizzontale/verticale; illuminazione; luci di emergenza; rumore ambientale; vibrazioni; pavimenti bagnati; movimenti della nave).

## Sicurezza dei marittimi

La politica del Gruppo d'Amico prevede che **tutti i marittimi, di qualunque grado, debbano godere di buona salute ed essere idonei al lavoro** che svolgono a bordo. A tal fine, **ogni membro dell'equipaggio deve sottoporsi a una visita medica prima di ogni imbarco**. A bordo delle navi è garantita idonea assistenza medica.

Per assicurare un adeguato riposo a tutto il personale, il Gruppo adotta una serie di misure e best practice:

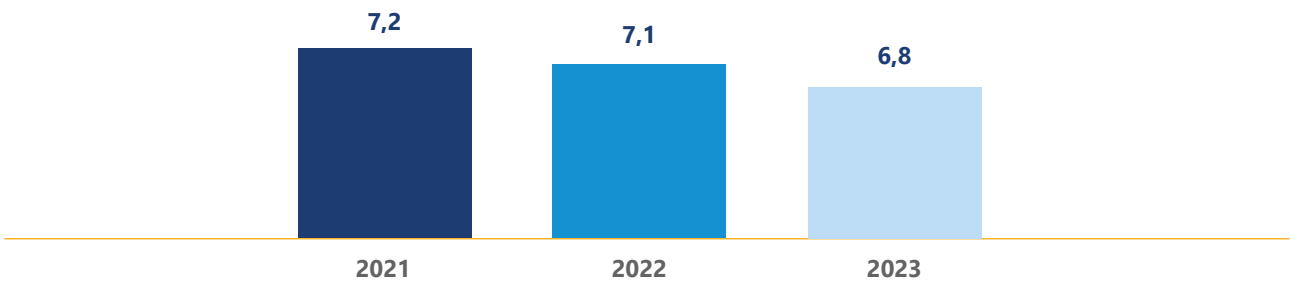
- tutti i membri dell'equipaggio devono sempre avere **sufficienti ore di riposo continuative**
- le **ore di riposo senza interruzione devono essere conformi ai contratti di lavoro, alla MLC 2006 e ai requisiti STCW** (Codice di Addestramento, Certificazione e Tenuta della guardia dei marittimi), e devono essere monitorate attraverso registri aggiornati.

Il comandante di ogni nave del Gruppo verifica regolarmente che tutti i membri dell'equipaggio osservino il **corretto periodo di riposo** nell'arco delle 24 ore. d'Amico applica una politica di tolleranza zero per le ore di lavoro/riposo registrate in modo errato, alterato o falso. Le navi sono dotate di un sistema che utilizza un software per monitorare le ore di lavoro e di riposo, garantendo il rispetto delle normative e il benessere degli equipaggi.

Inoltre, il Gruppo mira a una rotazione dell'equipaggio a bordo ogni 4-6 mesi, per evitare che i marittimi rimangano troppo a lungo lontani dalle proprie famiglie.

Nel 2023 i marittimi del Gruppo hanno ricevuto più di 950 ore di formazione dedicate alla salute e alla sicurezza.

## PERSONALE DI BORDO ORE MEDIE ANNUE DI FORMAZIONE SU SALUTE E SICUREZZA





# CENTRO INTERNAZIONALE RADIO MEDICO

Il Gruppo d'Amico è da anni partner e sostenitore del Centro Internazionale Radio Medico (C.I.R.M.), nato nel 1935 con lo scopo di fornire assistenza radio medica ai marittimi imbarcati su navi senza medico a bordo, di qualsiasi nazionalità e in navigazione su tutti i mari. Dalla sua sede di Roma, il C.I.R.M. eroga servizi medici gratuiti e continuativi 24 ore al giorno e 7 giorni su 7.

In quasi 80 anni l'ente ha assistito circa 70.000 pazienti ed effettuato circa

800.000 tele-consulti medici, numeri che lo rendono il centro più rinomato al mondo.

Nel giugno 2021 d'Amico ha firmato un contratto con il C.I.R.M. per ottenerne l'assistenza Top Class, un servizio a pagamento tramite il quale il Gruppo potrà monitorare ancora meglio la salute dei propri marittimi 24/7, sia a bordo che a terra, grazie a un team di medici specializzati.



# Performance di salute e sicurezza

La grande attenzione di d'Amico nei confronti dei temi e della gestione della salute e sicurezza dei propri lavoratori ha permesso di registrare solo 2 infortuni nel triennio 2021-2023. Nel 2023 si è verificato un solo incidente a bordo di una nave Dry, un infortunio durante l'operazione di copertura dei boccaporti. L'indice di frequenza è inferiore al 2022 per il maggior numero di giorni operativi.

| INFORTUNI                                         | 2021 | 2022 | 2023 |
|---------------------------------------------------|------|------|------|
| Numero di infortuni                               | 0    | 1    | 1    |
| Indice di frequenza degli infortuni <sup>24</sup> | 0    | 0,13 | 0,11 |

| INCIDENTI IN MARE                                                            | 2021 | 2022 | 2023 |
|------------------------------------------------------------------------------|------|------|------|
| Decessi avvenuti direttamente in relazione alle attività di una nave         | 0    | 0    | 0    |
| Infortuni gravi avvenuti direttamente in relazione alle attività di una nave | 0    | 0    | 0    |
| Perdite di una persona da una nave <sup>25</sup>                             | 0    | 0    | 0    |

# Analisi degli incidenti

Gli infortuni a bordo sono classificati secondo le "Marine Injury Reporting Guidelines" emanate dall'OCIMF e sottoposti a debite indagini in base alla procedura interna di analisi degli incidenti. Lo scopo è **fornire indicazioni pratiche, tramite un approccio strutturato di indagine** che consenta lo sviluppo di analisi e attività di prevenzione efficaci.

Il **Modello di analisi degli incidenti della Società** comprende una procedura di indagine sulle perdite in termini di: persone, strutture, macchinari, equipaggiamento, allestimento, inquinamento e reputazione commerciale e finanziaria. Il Gruppo d'Amico si avvale della **tecnica di Marine Root Cause Analysis**, conosciuta come "metodo dei 5 perché". Questa viene utilizzata nelle indagini e nella classificazione delle cause alla base degli incidenti - compresi infortuni e "quasi-incidenti" - con impatto su: sicurezza, salute, ambiente, qualità, affidabilità, produzione, immagine e sugli aspetti finanziari. Il metodo richiede che vengano determinate le modalità con cui si sono verificate le cause sequenziali di un evento di guasto e di identificarne la relazione causa-effetto. Ci si chiede i motivi per risalire alla causa precedente fino ad arrivare alla causa primaria dell'incidente. Il risultato dell'indagine e le azioni poste in essere sono considerati uno strumento prezioso al fine di:

- proteggere la salute e la sicurezza dei lavoratori e di tutte le altre persone che entrano in contatto
- preservare le risorse umane e patrimoniali dell'organizzazione
- migliorare la qualità, l'affidabilità e la produttività
- garantire la continuità dei servizi ai clienti
- adempiere agli obblighi normativi e assicurativi
- rispettare le politiche dell'organizzazione e di settore
- rispondere a problemi legali, normativi, dell'organizzazione, della comunità e dei dipendenti
- istruire management, personale e impiegati
- dimostrare l'interesse del management e promuovere il coinvolgimento dei dipendenti
- informare gli stakeholder esterni sui rischi non rilevati e sulle strategie di gestione del rischio più efficaci.

<sup>24</sup> L'indice di frequenza misura il numero di infortuni sul lavoro per milione di ore avvenuti in un dato periodo, in relazione al numero di ore di lavoro effettuate nello stesso periodo.

<sup>25</sup> Il dato si riferisce a membri dell'equipaggio scomparsi.



## Gestione della salute e della sicurezza nelle sedi

L'impegno da parte del Gruppo d'Amico nella gestione degli aspetti relativi alla salute e sicurezza dei dipendenti si concretizza anche nelle sedi in cui opera in tutto il mondo. In particolare, il Gruppo ha ottenuto la certificazione **ISO 45001** relativa alla salute e sicurezza.

| DATI DI SALUTE E SICUREZZA                           | 2021 | 2022 | 2023 |
|------------------------------------------------------|------|------|------|
| Numero di infortuni per dipendente <sup>26</sup> [n] | 0    | 0    | 0    |
| Numero totale di giorni persi [n]                    | 0    | 0    | 0    |
| Tempo perso a causa di problemi infrastrutturali     | 0    | 0    | 0    |



<sup>26</sup> Più di 1 giorno di assenza, esclusi gli infortuni in transito.

## DIRITTI UMANI

SDG

TARGET ONU

16.1

Ridurre ovunque e in maniera significativa tutte le forme di violenza e il tasso di mortalità ad esse correlato.

16.3

Promuovere lo stato di diritto a livello nazionale e internazionale e garantire un pari accesso alla giustizia per tutti.

KPI 2023

Nessuna segnalazione

Pervenuta in merito a condotte violente o comportamenti prevaricatori nelle navi e nelle sedi del Gruppo.

0 controversie o reclami

Qualsiasi controversia o reclamo relativo al gruppo è disciplinato e interpretato secondo il diritto locale. Le parti si sottopongono irrevocabilmente alla competenza esclusiva dei tribunali locali per la risoluzione di tali controversie o reclami.

### Impatti, rischi e opportunità materiali

Secondo i risultati dell'analisi, un impatto negativo materiale può derivare da violazioni delle norme sul lavoro forzato e minorile nelle società con cui il Gruppo intrattiene rapporti commerciali.

### Politiche di gestione di d'Amico

La Società incoraggia la **promozione di una condotta etica sul luogo di lavoro, come sancito dal Codice Etico**, che costituisce la base della cultura aziendale e rappresenta un costante riferimento per il comportamento cui tutti i destinatari sono invitati ad attenersi nella conduzione delle attività, degli affari aziendali e nelle relazioni con tutti gli stakeholder.

**Il Gruppo d'Amico vieta il lavoro forzato e si impegna incondizionatamente a rispettare i diritti umani dei marittimi**, indipendentemente da status sociale, origini, posizione professionale e genere.

105



Il **Codice Etico** adottato dal Gruppo contiene i principi che disciplinano le attività interne ed esterne e persegue gli obiettivi secondo i valori di onestà, correttezza e trasparenza. Le tre dichiarazioni del Codice Etico riportate di seguito evidenziano il **chiaro impegno del Gruppo d'Amico per il rispetto dei diritti umani**:

- **Rispetto delle leggi** - i destinatari, nello svolgimento delle proprie attività, agiscono nel pieno rispetto di tutte le norme vigenti sia negli ordinamenti dei Paesi in cui operano per conto di d'Amico che a livello europeo e transnazionale. Sono anche chiamati a rispettare i principi espressi nel Codice Etico, osservandoli con imparzialità e obiettività. Il personale è tenuto anche al rispetto delle direttive e delle procedure aziendali che fanno parte del Sistema di Gestione Integrato.
- **Onestà, correttezza e trasparenza** - i rapporti che d'Amico intrattiene con i diversi stakeholder sono improntati alla trasparenza, correttezza, collaborazione, rettitudine, equità, lealtà e rispetto reciproco. I destinatari sono tenuti al rispetto di questi principi in tutte le operazioni di business.
- **Rispetto della dignità della persona** - i destinatari rispettano i diritti fondamentali delle persone tutelandone l'integrità fisica, morale e culturale e garantendo eguali opportunità. Nelle relazioni interne ed esterne non sono ammessi comportamenti che abbiano un contenuto discriminatorio basato su dati sensibili della persona e relativi ad origine razziale ed etnica, a convinzioni religiose, filosofiche o di altro genere, alle opinioni politiche, all'adesione a partiti, sindacati, associazioni od organizzazioni a carattere religioso, filosofico, politico o sindacale nonché relativi a dati personali che possano rivelare lo stato di salute e/o la vita sessuale. A questo proposito, i valori enunciati dal Codice Etico trovano la loro traduzione e attuazione in ogni politica, processo, procedura e pratica quotidiana relativa a tutte le attività di gestione delle persone.

Uno degli obiettivi principali del dipartimento Risorse Umane del Gruppo è **far sentire i dipendenti valorizzati, rispettati e coinvolti**, andando ben oltre il mero rispetto delle leggi sulle pari opportunità.

A bordo delle navi gestite dal Gruppo, i turni di lavoro e di riposo sono puntualmente e costantemente monitorati per evitare violazioni delle disposizioni. La Società garantisce che tutti i marittimi ricevano cure mediche per l'intera durata del servizio e assistenza anche dopo la cessazione del contratto in caso di malattia o infortunio. In qualunque caso, il diritto dei marittimi a essere rimpatriati in sicurezza è sempre garantito.

Nel 2023 il Gruppo d'Amico ha istituito una politica dedicata ai **“Diritti umani dei marittimi”** che sottolinea l'importanza fondamentale di trattare ogni individuo con dignità, riconoscendone il valore intrinseco e mostrando rispetto incondizionato, privo di qualsiasi forma di discriminazione. Il Gruppo si assicura che tutti i marittimi siano informati dei propri diritti inserendo un'appendice specifica nei contratti di lavoro durante il briefing precedente all'imbarco.

Infine, la **Società proibisce il lavoro forzato**, anche attraverso pratiche di indebitamento che possono portare a situazioni di lavoro forzato, come ad esempio la servitù per debiti dovuta al pagamento di tasse di reclutamento e oneri di reclutamento correlati. Per evitare tali situazioni, d'Amico verifica con audit annuali che i marittimi non abbiano pagato alcun compenso o altri oneri per il reclutamento o il collocamento a un servizio di reclutamento e collocamento, e include questo requisito nei contratti dell'armatore con i servizi di reclutamento e collocamento dei marittimi.

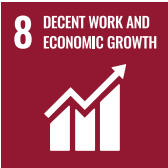
**Non è tollerato alcun tipo di molestia o bullismo**, né a terra né a bordo; a tal riguardo esistono rigorose procedure e i dipendenti o i soggetti terzi sono incoraggiati a segnalare immediatamente qualsiasi episodio, in modo da poter adottare adeguate misure correttive. Le segnalazioni possono riguardare comportamenti illeciti, rischi, reati o irregolarità attribuibili a violazioni del Codice Etico del Gruppo e del sistema di controllo interno, come il bullismo e le molestie sessuali. La segnalazione deve tuttavia essere presentata in buona fede. Se la segnalazione riguarda un evento verificatosi a bordo di una nave o se il segnalatore è un membro dell'equipaggio, deve essere inviata tramite il seguente sito web <https://damico-noncompliance.azurewebsites.net>. Se la segnalazione riguarda un evento che si verifica a terra, dovrebbe essere inviata tramite il seguente sito web <https://damico-whistleblowing.azurewebsites.net>. In alternativa, le segnalazioni possono essere inviate ad account di posta elettronica e numeri verdi dedicati e indipendenti.

**Non sono state ricevute segnalazioni** relative a comportamenti violenti e prevaricatori in tutte le navi e gli uffici del Gruppo.





# CLIENTI

| SDG                                                                               | Sezioni del Bilancio di sostenibilità | Attività                                                                                                                                                                          |
|-----------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | Reclami e segnalazioni.               | Massima attenzione al servizio offerto, tramite personale qualificato e formato, attrezzature idonee, ispezioni a bordo, controllo dei processi e comunicazioni interne efficaci. |
|  | Comunicazione verso i clienti.        | Coinvolgimento dei clienti tramite: comunicazioni dirette, reclami e segnalazioni, rapporti interni delle navi e feedback sulla qualità del servizio.                             |

# AREE DI BUSINESS E CLIENTI

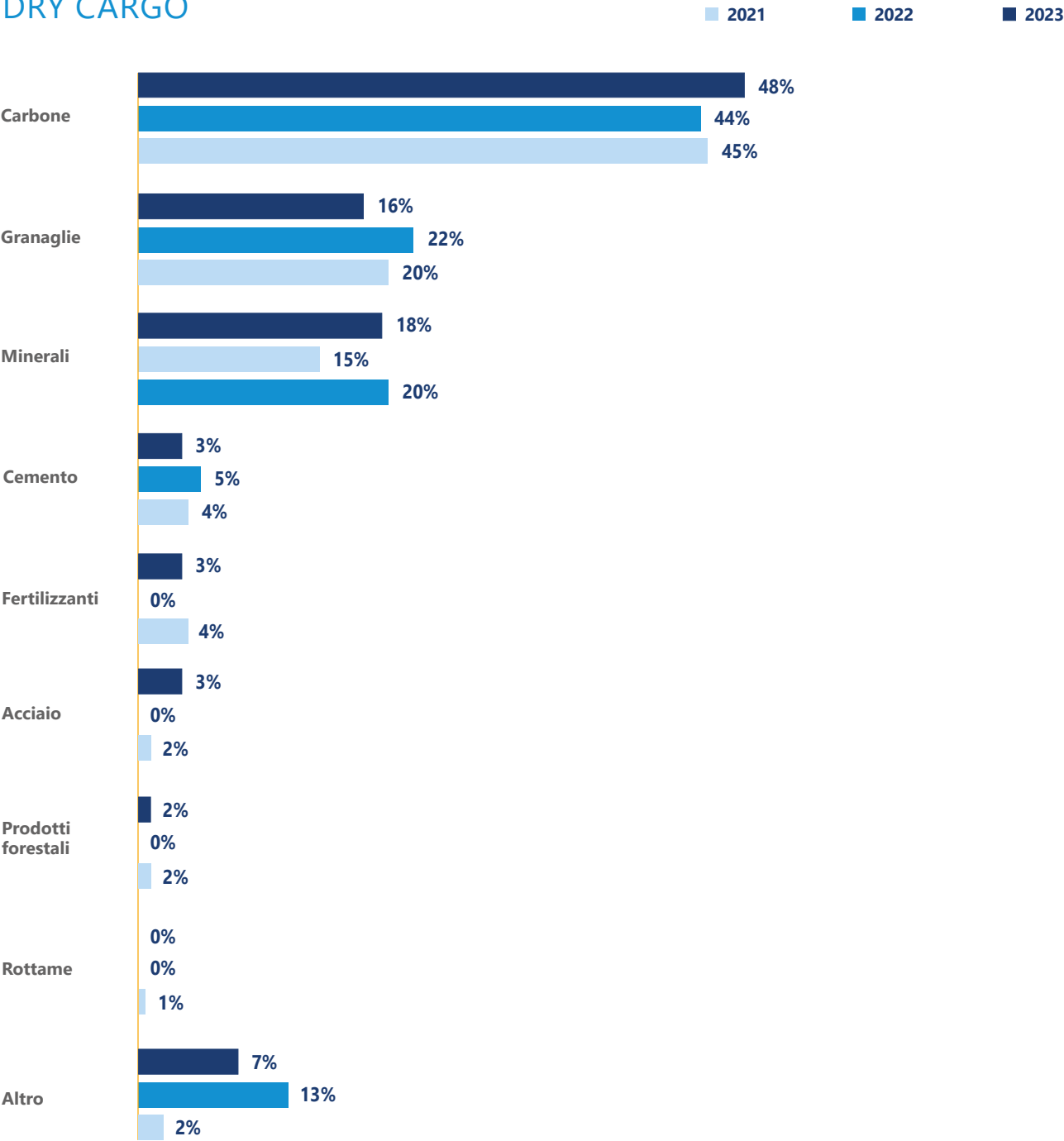
## Dry Cargo

Il Gruppo opera nel segmento del trasporto marittimo di carico secco. L'attività di trasporto riguarda i settori di **granaglie, carbone e minerali**, nei quali d'Amico vanta una consolidata esperienza.

A queste materie prime si aggiunge il trasporto di **commodities minori alla rinfusa**, quali: fertilizzanti, cemento, prodotti forestali, prodotti siderurgici e tubi in acciaio. Questo settore comprende anche il trasporto di prodotti forestali dal Cile verso i porti del Mediterraneo, nonché dal Brasile al Sudafrica. Le operazioni vengono svolte sia sulla base di contratti a lungo termine con le maggiori aziende di produzione di prodotti forestali, sia con impieghi "spot" per massimizzare le opportunità di mercato nel breve periodo e garantire la massima flessibilità di impiego della flotta.

Le navi portarinfuse sono impiegate principalmente con contratti di viaggio e di noleggio a breve termine e, a seconda delle opportunità di mercato, anche con contratti "time charter" a medio/lungo termine, sempre nell'ottica di garantire un impiego della flotta altamente flessibile.

## PRODOTTI TRASPORTATI PER TIPOLOGIA DRY CARGO



Principali **tendenze** che hanno influenzato le merci trasportate dalla flotta:

## Trasporto marittimo di carbone (14,8% del totale)

**Nel Q1 il trasporto di carbone via mare è aumentato del +10% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, raggiungendo un totale di 320 tonnellate.** La crescita delle esportazioni è stata determinata principalmente dall'Indonesia (+36% annuo), grazie ai prezzi competitivi, e dalla forte domanda cinese (+81% annuo), con un solido fabbisogno di energia e un'offerta idroelettrica più debole. Anche le importazioni dall'India sono aumentate (+8% annuo) grazie alla forte crescita economica. Le esportazioni russe hanno trovato sostegno (+16% annuo), prima dell'impatto delle sanzioni e delle difficoltà logistiche (in parte dovute alla guerra Russia-Ucraina). Le esportazioni statunitensi sono aumentate (+17% annuo), con una notevole crescita in Cina e India. La crescita della domanda in Cina e India è stata più che sufficiente a compensare il rallentamento delle importazioni in altri Paesi, a causa del rallentamento macroeconomico. **Il Q2 ha registrato una crescita del 3% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, per un totale di 343 tonnellate.** La crescita delle esportazioni è stata costante in tutte le principali destinazioni. La Cina è stata l'unica destinazione principale a registrare una crescita significativa delle importazioni (+85% annuo), in quanto la domanda estiva di energia elettrica è stata forte e l'offerta idroelettrica è stata stagionalmente in ritardo fino alle ultime fasi del Q2 quando i tifoni hanno ripristinato i livelli d'acqua dei fiumi. Anche gli incidenti nelle miniere nazionali e le preoccupazioni sulla qualità del carbone hanno motivato le importazioni. Altrove la crescita delle importazioni è diminuita rispetto all'anno, a causa del rallentamento macroeconomico. **Nel Q3 il trasporto marittimo di carbone è aumentato dell'1% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, raggiungendo 334 tonnellate.** La crescita delle esportazioni è stata costante, con una notevole crescita da parte dell'Australia (+10% annuo) e degli Stati Uniti (+12%). L'Australia ha beneficiato soprattutto della ripresa degli scambi con la Cina dall'inizio del 2023, con volumi nulli nel 2022 e 41 tonnellate alla fine del Q3 2023. Inoltre, **nel Q4 il trasporto marittimo di carbone è aumentato del 9% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, raggiungendo 360 tonnellate.** La crescita delle esportazioni è stata buona in tutti i settori, in quanto i Paesi hanno accumulato scorte per l'inverno. In particolare, la Cina (+23% annuo) e l'India (+40%) sono cresciute grazie alla forte domanda, più che sufficiente a compensare il rallentamento altrove.

## Trasporto marittimo di minerali ferrosi (17,3% del totale)

**Nel Q1 il trasporto marittimo del minerale del ferro è cresciuto del 4% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, per un totale di 383 tonnellate.** Le esportazioni aumentano in tutte le principali destinazioni grazie a condizioni climatiche favorevoli. Delle principali destinazioni, solo la Cina è in crescita (+8% annuo), compensando le perdite altrove, con la produzione di acciaio ferma dopo il Capodanno cinese. L'acciaio cinese ha trovato mercato all'estero a prezzi competitivi, mentre il settore immobiliare ha perso trazione, sebbene la domanda sia stata sostenuta dal settore delle infrastrutture. **Nel Q2 è stato registrato un aumento del 5% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, raggiungendo le 413 tonnellate.** Le esportazioni continuano a crescere dal Brasile e dall'Australia, a vantaggio dell'occupazione delle Capesize. Anche l'India ha mantenuto alte le esportazioni, sostenendo il settore delle Supramax. I problemi del settore immobiliare cinese si sono aggravati con le notizie negative da Evergrande, facendo crollare i prezzi del minerale di ferro di circa il 30% rispetto ai massimi del Q1, intorno agli 80 \$/t. Ciononostante, la produzione cinese di acciaio è rimasta relativamente stabile, grazie ai progetti infrastrutturali nazionali e alle esportazioni che hanno assorbito l'eccesso di offerta di acciaio. **Nel Q3 il trasporto marittimo del minerale del ferro è cresciuto del 4% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, totalizzando 425 tonnellate.** Il Brasile ha registrato il trimestre più forte per quanto riguarda le esportazioni (+5% annuo), con una buona performance dei minatori. La Cina ha continuato ad acquistare in abbondanza, mentre le scorte di minerale di ferro nei porti visibili continuavano a scendere ai minimi pluriennali, grazie alla buona domanda di infrastrutture e di esportazioni, che ha compensato la debolezza del settore immobiliare nazionale. I prezzi del minerale di ferro si sono ripresi fino a circa 110 \$/t. Anche il Giappone e i Paesi Bassi hanno registrato una leggera crescita delle importazioni nel trimestre, mentre altrove i settori manifatturieri rimangono ampiamente sotto pressione. **Nel Q4 è stato registrato un aumento del 7% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, raggiungendo le 433 tonnellate.** I minatori brasiliani hanno ottenuto buoni risultati (+11%) in condizioni di relativa siccità, in netto contrasto con le condizioni climatiche umide degli ultimi anni. I flussi di esportazione hanno trovato sostegno anche altrove, come in Australia, Canada, Sudafrica e soprattutto in India (+360% annuo), a vantaggio dell'occupazione delle Supramax. La Cina rimane la destinazione principale (+2% annuo), mentre anche altri importatori chiave hanno registrato miglioramenti rispetto alla maggior parte dell'anno. I prezzi del minerale di ferro sono saliti a 140 \$/t grazie all'ottimismo sugli stimoli alla Cina.

## Trasporto marittimo di granaglie (5,9% del totale)

**Nel Q1 il trasporto marittimo di granaglie è diminuito del 2% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, per un totale di 155 tonnellate.** Il Brasile ha registrato una buona crescita (+11% annuo) grazie al forte raccolto di soia, compensando la debolezza dell'Argentina (-38% annuo), dove i problemi meteorologici hanno decimato i raccolti per il resto della stagione 2023. Il forte raccolto brasiliano è andato a scapito degli Stati Uniti (-18% annuo), dove il grano è diventato meno competitiva. Anche l'Australia ha trovato sostegno (+7% annuo) grazie a un raccolto abbondante. La Cina è stata l'unica destinazione importante a registrare una crescita (+10% annuo), poiché due anni consecutivi di tifoni hanno influito sui raccolti e le importazioni sono state necessarie per integrare le riserve nazionali, compensando il rallentamento della domanda. **Nel Q2 è stata registrato un calo dell'1% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, raggiungendo 151 tonnellate.** Il Brasile mantiene il suo forte ritmo di esportazione (+21% annuo), compensando la debolezza di Argentina (-46%) e Stati Uniti (-25%). L'Ucraina ha registrato 6 tonnellate di esportazioni con la creazione di un corridoio per l'esportazione di cereali, rispetto al nulla dello stesso periodo dell'anno scorso a causa della guerra. La Cina continua ad essere l'unica destinazione principale in crescita (+12% annuo). Il basso livello dell'acqua del Canale di Panama ha fatto lievitare le tariffe di transito, la congestione è aumentata e i transiti effettivi hanno iniziato a diminuire. Si è verificato un cambio di domanda e alcune navi che caricavano dal Nord America all'Estremo Oriente hanno dovuto deviare attraverso il Canale di Suez, aumentando la domanda di tonnellate-miglio. **Nel Q3 il trasporto marittimo di granaglie è rimasto invariato rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, per un totale di 152 tonnellate.** La forte crescita del Brasile (+27% annuo), grazie a un raccolto di mais eccezionale e a una stagione di esportazione della soia ancora attiva, ha compensato le perdite registrate altrove. L'Ucraina ha avuto problemi con il rinnovo del corridoio di esportazione dei cereali e il commercio si è quasi fermato. La Cina ha registrato nuovamente una crescita (+16% annuo). Anche l'Indonesia ha registrato una ripresa (+20% annuo), importando più grano e mais rispetto alla prima metà dell'anno. I problemi del Canale di Panama sono persistiti e hanno iniziato ad aumentare i transiti attraverso il Canale di Suez. **Nel Q4 è stato registrato un calo del 5% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, raggiungendo 158 tonnellate.** Il fantastico raccolto del Brasile continua a trovare mercati di esportazione (+30% annuo). L'Ucraina è riuscita a riprendere le esportazioni (anche se con un -43% annuo, ma con un aumento di 5 tonnellate rispetto al minimo del Q3 2023) dopo aver implementato il proprio programma di corridoi di esportazione, che abbraccia le coste di Romania e Bulgaria. Cina (+25% annuo) e Indonesia (+22% annuo) continuano a registrare una crescita. Gli attacchi alle navi nel Mar Rosso hanno indotto le navi a deviare verso il Capo di Buona Speranza, con un'ulteriore crescita delle tonnellate-miglio.

## Trasporto marittimo di materie prime sfuse “minori” (24% del totale)

**Nel Q1 il trasporto marittimo di materie prime sfuse “minori” è rimasto invariato rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, per un totale di 307 tonnellate.** La bauxite della Guinea ha registrato una forte crescita (+26% annuo) grazie all'espansione dell'offerta e alle condizioni climatiche favorevoli, dato che la Cina dipende da forniture di qualità provenienti dall'estero. Le competitive esportazioni cinesi di acciaio (+51% annuo) hanno avuto mercato all'estero. Questa crescita ha ampiamente compensato il rallentamento registrato altrove a causa delle difficili condizioni macroeconomiche. **Nel Q2 è stato registrato un aumento dell'1% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, raggiungendo 336 tonnellate.** La bauxite della Guinea continua a crescere (+29% annuo) grazie alla solida domanda cinese. Nel frattempo, anche le esportazioni cinesi di acciaio hanno mantenuto un ritmo sostenuto (+17% annuo). Dal punto di vista delle importazioni, la Cina ha registrato una crescita (+5% annuo) soprattutto per quanto riguarda la bauxite e i minerali legati alle batterie, e anche l'India (+8%) per quanto riguarda i fertilizzanti, il petcoke e i prodotti siderurgici. **Nel Q3 il trasporto marittimo di rinfuse “minori” è cresciuto del 5% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, per un totale di 329 tonnellate.** Le esportazioni di bauxite della Guinea (+28% annuo) sono rimaste elevate, soprattutto verso la Cina, e l'acciaio cinese continua a essere competitivo e richiesto all'estero (+14% annuo). Crescono le principali destinazioni di importazione, Cina (+10% annuo) e India (+11% annuo). **Nel Q4 è stato registrato un aumento del 7% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, raggiungendo 340 tonnellate.** Le esportazioni di bauxite della Guinea rimangono sostenute (+14% annuo), così come le esportazioni di acciaio cinese (+16% annuo). Continua la crescita delle importazioni in Cina (+5% annuo), soprattutto di bauxite, minerali legati alle batterie e prodotti forestali. Anche l'India cresce (+8% annuo) su carichi tra cui calcare, pet coke, prodotti siderurgici e bauxite.

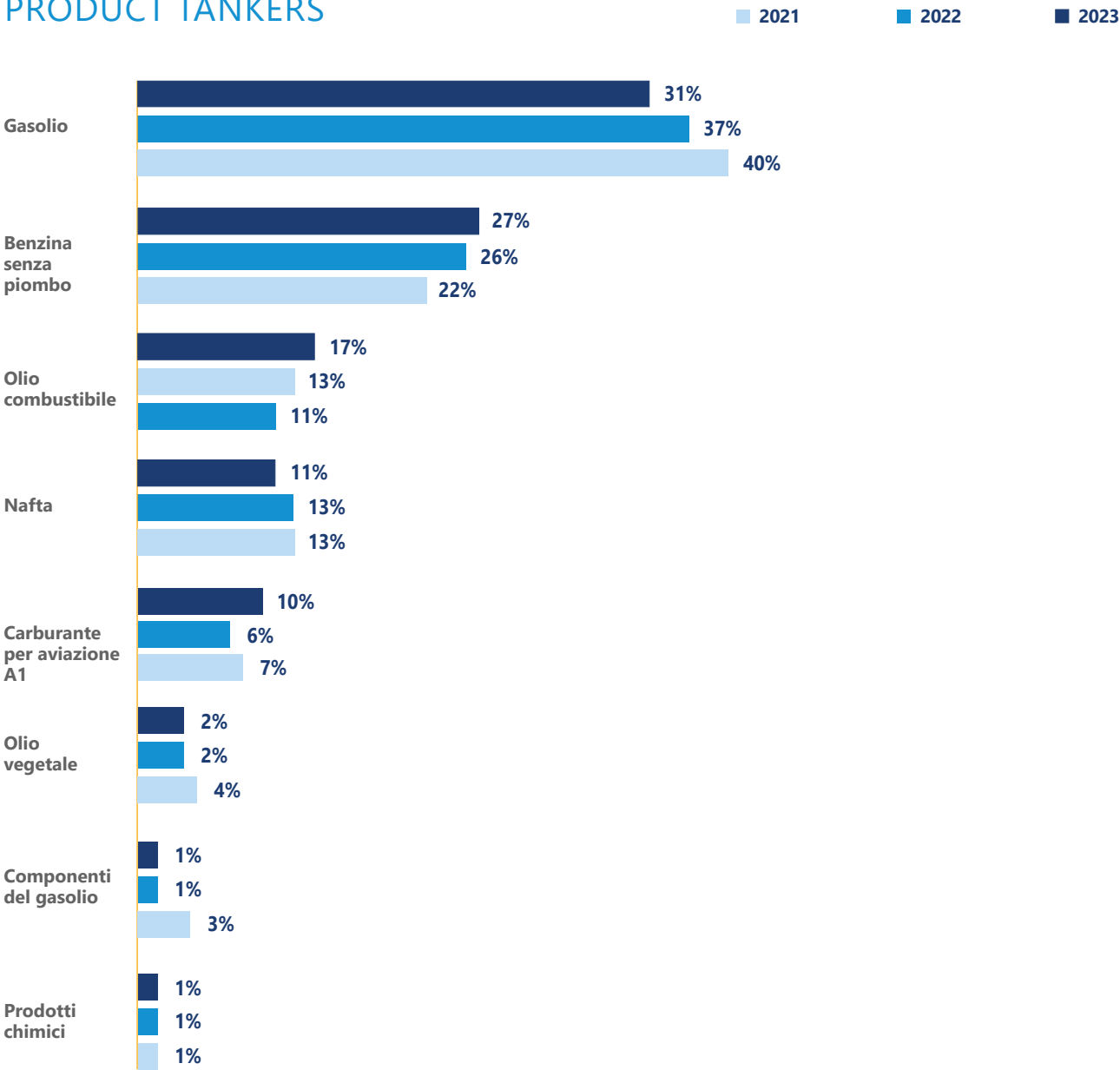


## Product Tankers

Le navi Tanker del Gruppo sono dotate di cisterne rivestite e trasportano principalmente **prodotti petroliferi raffinati, quali benzina, carburanti per aviazione, cherosene, olio combustibile e nafta**. Al 31 dicembre 2023 il 77,8% della flotta controllata da DIS era classificata IMO, consentendo alle navi di trasportare anche prodotti chimici e oli vegetali.

Il trasporto via mare di prodotti petroliferi raffinati tra diverse regioni del mondo è alimentato dagli squilibri tra domanda e offerta, causati principalmente dalla mancanza di risorse o di capacità di raffinazione nei paesi consumatori. Si verificano inoltre fenomeni di “arbitraggio”, che traggono vantaggio dalle differenze di prezzo e di domanda di raffinati specifici tra i diversi centri di raffinazione. Attraverso d'Amico International Shipping (DIS) e le sue controllate, il settore Tanker del Gruppo si occupa principalmente del trasporto di prodotti petroliferi raffinati, fornendo servizi su scala globale alle principali compagnie petrolifere e alle società di trading di materie prime.

### PRODOTTI TRASPORTATI PER TIPOLOGIA PRODUCT TANKERS



## Domanda di Product Tanker

- Secondo il rapporto dell'AIE del febbraio 2024, si prevede che la **produzione globale di raffinazione si attesterà in media a 83,3 milioni di b/d quest'anno**, circa 1,0 milioni di b/d in più rispetto alla media del 2023.
- Secondo il rapporto dell'AIE del febbraio 2024, nonostante le difficili condizioni economiche, **si prevede che la domanda globale di petrolio continui a crescere rapidamente**, con un aumento annuo previsto di 1,2 milioni di b/d per una media di 103,0 milioni di b/d per l'intero anno.
- Secondo il rapporto dell'AIE del febbraio 2024, **le tariffe di trasporto globali sono aumentate notevolmente a gennaio**, soprattutto per le spedizioni di prodotti, poiché gli attacchi dei ribelli Houthi alla navigazione commerciale hanno indotto diversi operatori a percorrere la distanza molto più lunga attraverso il Capo di Buona Speranza, per evitare di attraversare Suez. A metà febbraio 2024, **l'arrivo di navi cisterna per prodotti nel Golfo di Aden era diminuito di circa il 50%** rispetto alla prima metà di dicembre 2023.
- Secondo l'outlook di Clarksons del gennaio 2024, la **crescita della domanda per il trasporto via mare di prodotti raffinati dovrebbe essere di circa il 6,2%**.
- Le **sanzioni** in corso contro la Russia stanno inoltre sostenendo i modelli di commercio a lungo raggio per le esportazioni russe e le importazioni europee di prodotti raffinati.
- Nel lungo termine, la ripresa della domanda e i cambiamenti strutturali nell'ubicazione delle raffinerie continueranno probabilmente a favorire i **traffici di prodotti a lungo raggio**.

## Servizi marittimi

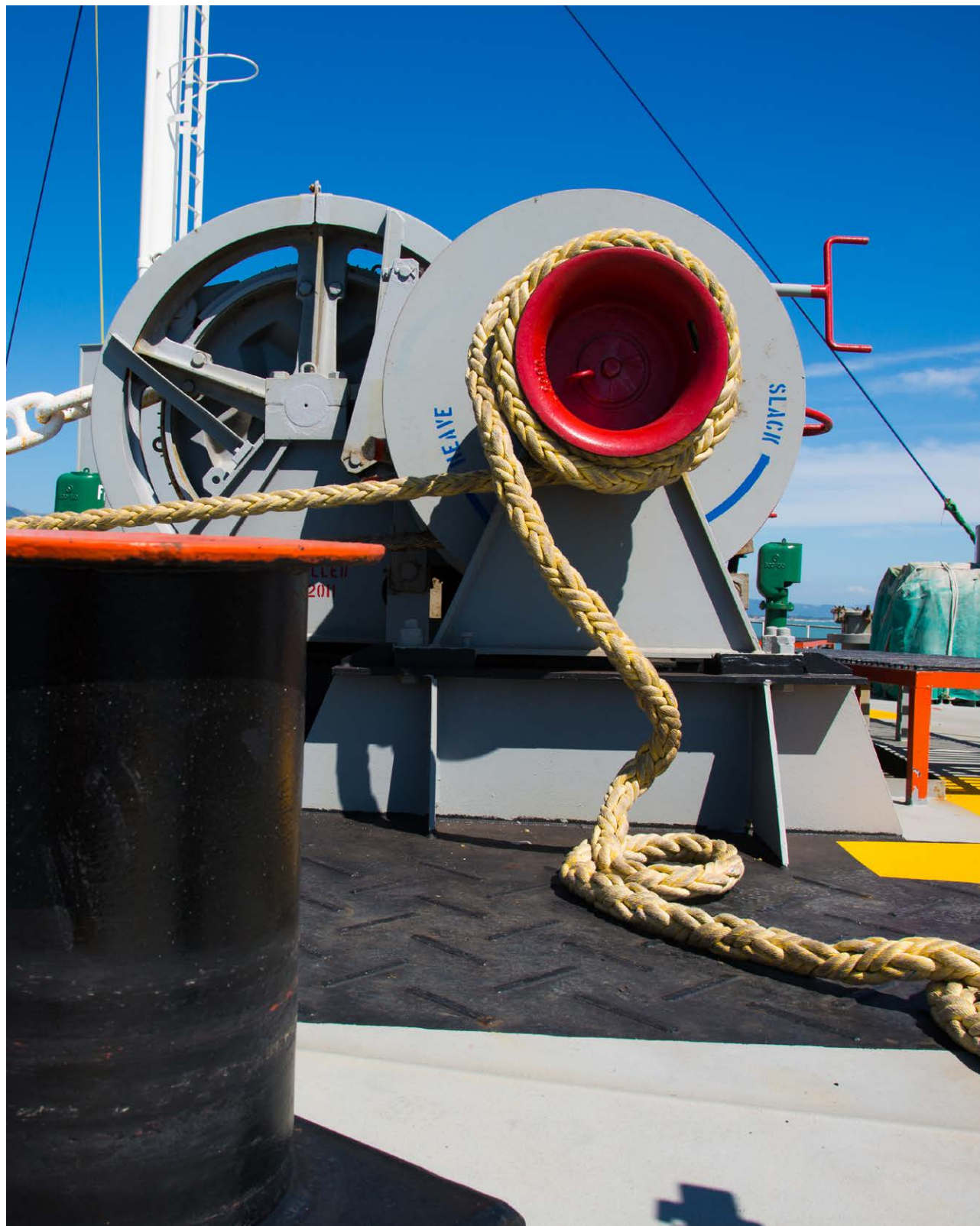
All'interno del Gruppo, al fine di valorizzare sinergie comuni, alcune società svolgono **attività complementari e di servizio** a quella principale di shipping. Tali attività sono svolte **non soltanto al servizio della flotta d'Amico, ma anche a favore di clienti esterni**, e riguardano, in particolare, **lo ship management** (incluse consulenze legali e assicurative) e **l'intermediazione sugli acquisti di carburante per le navi** (cd. bunkering).

Tra i servizi offerti figurano:

- gestione tecnica (supervisione di progetti di costruzione e manutenzione)
- pianificazione, approvvigionamento e gestione della manutenzione programmata (PMS)
- gestione degli equipaggi (selezione, reclutamento e gestione della retribuzione del personale marittimo)
- gestione dei sistemi di qualità, sicurezza e salvaguardia dell'ambiente
- gestione del sistema informativo.

# RELAZIONI CON I CLIENTI

Grazie alla sua **presenza globale in 4 continenti, con sedi in 12 Paesi**, e all'impiego di personale altamente qualificato, il Gruppo d'Amico fornisce ai suoi clienti una vasta gamma di servizi diversificati e un'assistenza continuativa e tempestiva, 24 ore su 24, 7 giorni su 7.



## Impatti, rischi e opportunità materiali

*L'analisi identifica come prioritari un numero significativo di rischi materiali legati all'evoluzione del mercato assicurativo e alla capacità del Gruppo di rispettare le condizioni contrattuali stipulate con i propri clienti.*

*L'aumento previsto della frequenza di eventi meteorologici estremi potrebbe portare a una rigidità del mercato assicurativo, con conseguente peggioramento delle condizioni di copertura o impossibilità di trovare assicuratori disposti a coprire i rischi. L'aumento della frequenza di tali eventi potrebbe anche costringere la Società a modificare le rotte di navigazione, il che comporterebbe un allungamento delle distanze di viaggio e il mancato rispetto delle tempistiche convenute a causa di danni fisici alle navi; indisponibilità di hub strategici, come porti o cantieri navali, a causa di danni strutturali (indisponibilità di reti elettriche e condutture); mancanza di risorse essenziali (acqua, cibo, energia), con conseguente riduzione della forza lavoro disponibile; e chiusura di corsi d'acqua e canali a causa di siccità o alluvioni.*

*Le deviazioni indotte dal clima potrebbero anche generare opportunità materiali per il Gruppo, nella misura in cui potrebbe ottenere tariffe di nolo più elevate e vantaggi economici sfruttando le inefficienze del mercato e la riduzione della disponibilità di tonnellaggio dovuta all'aumento delle distanze medie percorse. Inoltre, se la Società riuscisse ad adattarsi ai nuovi requisiti normativi e alle richieste del mercato, prima dei suoi concorrenti o in modo più completo rispetto agli stessi, anche attraverso la proprietà di navi con un minore impatto ambientale, ciò potrebbe consentirle di ottenere tariffe di nolo più elevate e di accedere a maggiori opportunità commerciali. In termini di prodotti trasportati, il cambiamento climatico e l'aumento delle energie rinnovabili possono aprire opportunità commerciali attraverso l'aumento della domanda di trasporto di materie prime e biocarburanti, di metanolo e ammoniaca, dei cosiddetti project cargo e di oli vegetali.*

## Politiche di gestione di d'Amico

Le strategie per mitigare il **rischio meteorologico** includono la fornitura di linee guida e supporto tecnico alla navigazione, l'adozione di **tecnologie per il monitoraggio delle prestazioni delle navi** e di sistemi di comunicazione aggiuntivi, l'utilizzo di servizi di informazione meteorologica da parte di fornitori esterni e l'implementazione di un **sistema di rotta ottimale**.

**Il Gruppo d'Amico è anche consapevole che il proprio successo sul mercato dipenderà anche dalla comprensione e dal soddisfacimento delle esigenze, sia attuali che future, dei clienti esistenti e potenziali.** Per questo motivo, grazie alla sua presenza globale e all'impiego di personale altamente qualificato, la Società fornisce ai propri clienti una vasta gamma di servizi diversificati e un'assistenza continuativa e tempestiva in ogni momento. La costante attenzione nella pianificazione e nel controllo dei viaggi dedicata a fornire un servizio di alta qualità ai noleggiatori, insieme alla copertura del piano assicurativo del Gruppo, mitigano i rischi legati alla **gestione dei viaggi** e alle **collisioni e incagli delle navi**.



Ai fini dell'erogazione dei propri servizi, il Gruppo, tramite il **dipartimento Chartering**, valuta le opportunità di impiego delle navi della flotta, negozia e stipula gli accordi di noleggio. Il **dipartimento Operations**, invece, effettua il supporto in fase pre e post contrattuale, fornendo tutte le informazioni relative alla gestione del viaggio. Fornisce le istruzioni alle navi assicurandosi che operino all'interno degli accordi stipulati nel contratto di noleggio e garantendo che il trasporto e la consegna delle merci avvengano in modo efficiente. Provvede inoltre alla raccolta dei fondi per il nolo, gestisce penali e controspese e, infine, si occupa dell'acquisto e della fornitura di bunker. In aggiunta, il Gruppo offre **servizi di gestione tecnica delle navi** e supporto nella gestione dei sistemi di qualità, sicurezza e tutela ambientale, occupandosi anche di aspetti legali e assicurativi.

Il team Global Operations ("Global Ops"), nell'ottica di garantire ai clienti un servizio di qualità eccellente, ha le seguenti responsabilità:

- sfruttamento delle sinergie commerciali delle business unit Dry Cargo e Product Tanker
- sviluppo di procedure parallele e istruzioni operative
- snellimento delle attività quotidiane degli operatori
- ottimizzazione dell'efficienza degli operatori.

Global Ops partecipa, insieme ai dipartimenti Chartering, Technical, Performance Monitoring, HSQE (Health, Safety, Quality and Environment) e Legal, a numerose riunioni strategiche ed è riferimento per i manager regionali dei dipartimenti operativi Dry e Tanker, oltre che per l'Unità Shipping Control. Tra le attività principali, Global Ops si occupa, in particolare, di:

- **Coordinamento di alto livello:** agevola il corretto flusso di informazioni tra i diversi dipartimenti, grazie al suo ruolo centrale di collettore di ciascuna di esse
- **Emergenza:** partecipa al Gruppo di Emergenza a Terra ed è la prima linea di contatto e risposta per le operazioni in caso di incidente; partecipa anche a esercitazioni organizzate dai team HSQE
- **Adempimenti contratti di chartering:** assiste il dipartimento commerciale della flotta a noleggio con qualunque tipo di informazione necessaria (proroga scadenze, dichiarazione di opzioni, ecc.)
- **Questioni specifiche:** coadiuva i manager regionali
- **Contratti di terzi:** riesamina i contratti di fornitori quali agenzie, alaggio e proposte contrattuali di altro tipo
- **Relazioni:** invia relazioni sulle attività del dipartimento operativo
- **Chiusura contabile di fine mese:** coordina e supervisiona la chiusura di fine mese
- **Gestione software commerciale**
- **Procedure/Manuale HSQE:** riesamina e modifica la documentazione relativa ai processi operativi, fornisce supporto nel corso degli audit interni ed esterni.

ORGANIGRAMMA

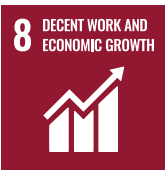


QUALITÀ DEL SERVIZIO

SDG

TARGET ONU

KPI 2023



8.2

Raggiungere standard più alti di produttività economica attraverso la diversificazione, il progresso tecnologico e l'innovazione, anche con particolare attenzione all'alto valore aggiunto e ai settori ad elevata intensità di lavoro.

4

reclami pervenuti nel 2023.

36,4%

percentuale dei reclami riguardanti gli anni precedenti risolti, rispetto al totale dei reclami degli anni precedenti.

0

fermi tra 2021 e 2023.

La politica sulla qualità del Gruppo d'Amico prevede obiettivi trasversali alle diverse aree aziendali e si basa su diversi elementi cardine:

- **personale** qualificato, esperto, formato e aggiornato
  - attrezzature e strutture idonee ai **servizi** offerti
  - **ispezioni** sulla flotta gestita e adozione di misure necessarie per rimediare a difetti e carenze
  - **controllo** dei processi, **monitoraggio** delle prestazioni, **audit** e implementazione di **azioni correttive**
  - **comunicazione** e **cooperazione** efficaci con tutti gli stakeholder, tra cui: clienti, noleggiatori, produttori, fornitori, venditori e autorità, così come tra uffici delle compagnie e navi gestite.
- d'Amico determina i requisiti e le esigenze dei clienti, provvedendo a farle conoscere a tutte le funzioni responsabili del servizio in modo che si adoperino per aumentare la soddisfazione del cliente. Il Gruppo utilizza **diversi canali e strumenti per verificare la percezione dei clienti sui servizi offerti e la loro soddisfazione**. Tra questi:
- comunicazioni dirette con i clienti
  - reclami e segnalazioni dei clienti
  - rapporti del comando della nave e degli agenti delle navi
  - risultati di audit effettuati da organizzazioni incaricate
  - rapporti interni del Dipartimento Operations con feedback ricevuti da persone a diretto contatto con i clienti.

Inoltre, **la Società incontra direttamente i propri clienti** tramite il dipartimento commerciale, raccogliendo un feedback annuale sulla qualità dei servizi offerti. Gli esiti degli incontri sono raccolti nella management review e contribuiscono all'identificazione degli obiettivi che d'Amico si pone per continuare a migliorare la qualità del proprio servizio.

## Reclami e segnalazioni

Il Dipartimento Legale è responsabile della gestione dei reclami ricevuti da terzi e che il Gruppo avanza nei confronti di questi ultimi. I reclami possono essere suddivisi nelle seguenti categorie:

- **Reclami sul carico** (cargo claims): reclami che riguardano generalmente la qualità/quantità del carico trasportato
- **Dispute contrattuali** (charter-party disputes): dispute che hanno origine dai termini contrattuali, ad esempio dal contratto di noleggio della nave
- **MOA claims**: dispute aventi per oggetto un memorandum d’intesa per la compravendita di una nave
- **Demurrage**: controversia derivante dal mancato imbarco o sbarco della nave entro il periodo concordato nel contratto di noleggio
- **FFO/collisioni**: reclami relativi a collisioni con altre navi o allisioni con oggetti fissi e galleggianti
- **Contaminazione del bunker** (bunker contamination): dispute relative alla contaminazione/fuori specifica del bunker fornito alla nave
- **Dispute sulla performance** (underperformance disputes): reclami ricevuti dai clienti per una non adeguata performance della nave, secondo quanto stabilito dai contratti di noleggio. Ad esempio, spesso è garantita la velocità della nave che, durante il viaggio, viene monitorata da aziende esterne, che poi emettono un report sulla performance della nave. Se la velocità è inferiore e/o i consumi sono superiori a quelli garantiti dall’armatore nel contratto, il noleggiatore ha diritto a una compensazione economica.
- **Multe**: richieste di ammende al proprietario della nave.

| RECLAMI PER TIPOLOGIA |             |                      |            |           |                                |                           |                           |       |                      |
|-----------------------|-------------|----------------------|------------|-----------|--------------------------------|---------------------------|---------------------------|-------|----------------------|
|                       | CARGO CLAIM | DISPUTE CONTRATTUALI | MOA CLAIMS | DEMURRAGE | FFO <sup>27</sup> / COLLISIONI | CONTAMINAZIONE DEL BUNKER | DISPUTE SULLA PERFORMANCE | MULTE | TOTALE <sup>28</sup> |
| 2021                  | 12          | 2                    | 0          | 1         | 3                              | 2                         | 0                         | 1     | 20                   |
| 2022                  | 12          | 2                    | 0          | 1         | 2                              | 2                         | 0                         | 1     | 19                   |
| 2023                  | 10          | 1                    | 0          | 0         | 2                              | 1                         | 0                         | 1     | 15                   |

La maggior parte dei reclami ricevuti rientra nella copertura assicurativa P&I (Protection and Indemnity) o FD&D (Freight, Demurrage and Defence).

Una volta pervenuto il reclamo al **Dipartimento Legale**, questo viene comunicato anche agli assicuratori, i quali assistono nella gestione del reclamo e provvedono ad un rimborso economico qualora la pretesa della controparte risulti fondata. I reclami vengono decisi sia in sede stragiudiziale, senza l’ausilio di assistenza legale esterna, sia in sede giudiziale, circostanza nella quale il Gruppo d’Amico può avvalersi di un’importante **rete di legali esterni** incaricati di rappresentarne gli interessi in tribunale.

Nel 2023, **11 reclami su 15 risalivano ad anni precedenti**. Quattro di questi - 3 riguardanti reclami sul carico e 1 relativo a contaminazione del bunker - stati risolti durante l’esercizio (il 36,4% dei reclami relativi ad anni precedenti). Il Gruppo ha ricevuto **4 nuovi reclami** nel 2023, rispettivamente per reclami sul carico (3) e multe (1).

<sup>27</sup> Oggetti fissi e galleggianti, compresi i danni a proprietà quali moli, pontili, boe luminose e condutture.  
<sup>28</sup> Sono state incluse non solo le richieste di risarcimento provenienti dai clienti abituali e dai noleggiatori, ma anche tutte le richieste di risarcimento ricevute da terzi nei confronti delle navi di proprietà del Gruppo d'Amico e con un valore superiore a 50.000 USD.

## Ispezioni esterne

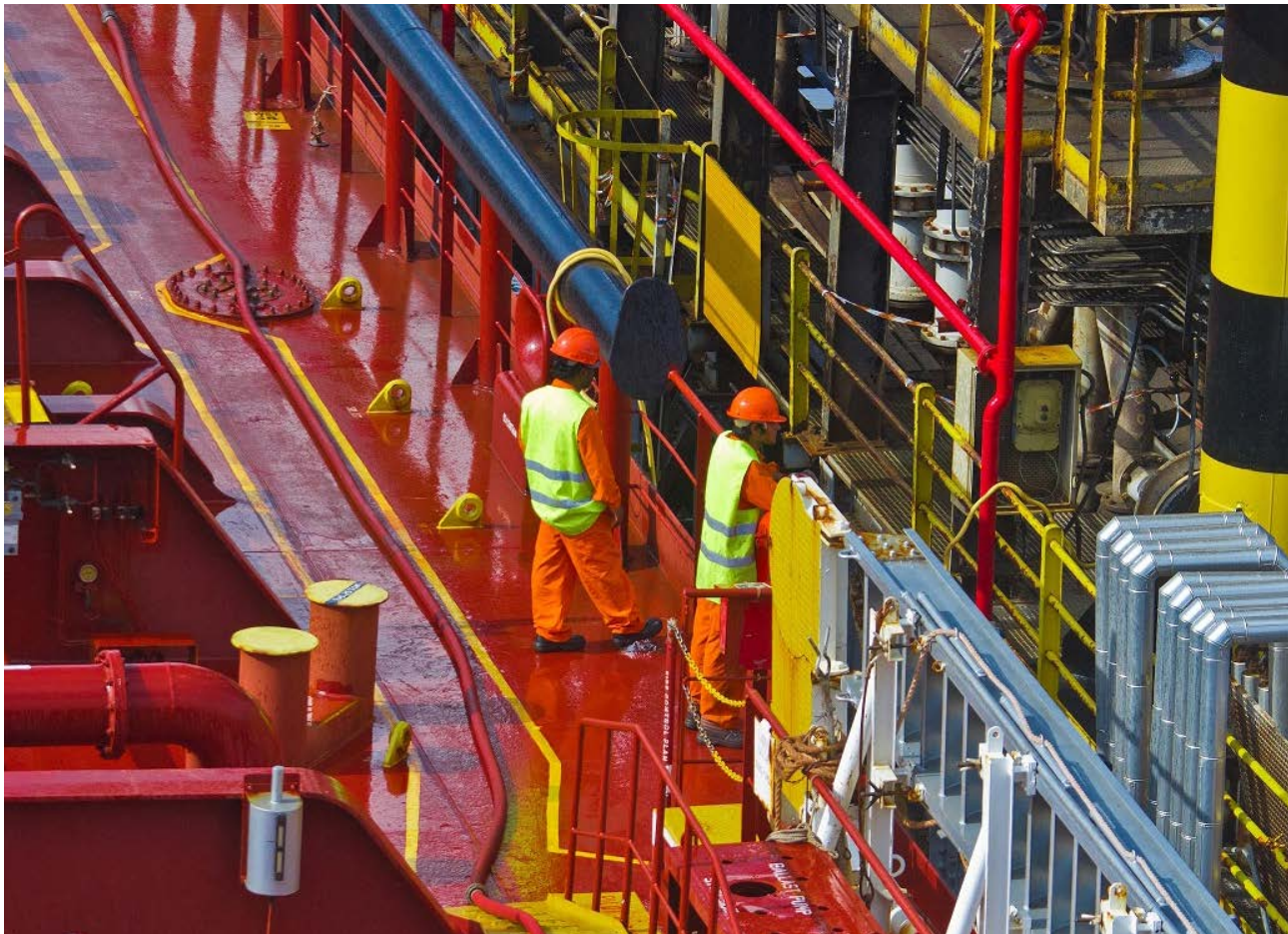
Ogni anno le navi devono sottoporsi alle seguenti verifiche esterne:

- **ispezione e controllo della conformità** alle norme e ai regolamenti internazionali **da parte dello Stato di bandiera**
- **controlli dello Stato di approdo**, ispezioni di navi straniere nei porti nazionali per verificare che le condizioni della nave e le sue attrezzature siano conformi ai requisiti delle convenzioni internazionali e che la nave sia equipaggiata e gestita in conformità a tali norme
- **ispezioni di controllo da parte delle major petrolifere e delle società del settore energetico.**

| NUMERO DI CARENZE E FERMI PER CONTROLLO DA PARTE DELLO STATO DI APPRODO (PSC) | 2021 | 2022 | 2023 |
|-------------------------------------------------------------------------------|------|------|------|
| Numero medio di carenze rilevate per ogni ispezione                           | 0,34 | 0,26 | 0,45 |
| Numero di fermi                                                               | 0    | 0    | 0    |

Un’ulteriore conferma della qualità del servizio è data dai risultati delle ispezioni effettuate dalle autorità marittime: mentre il numero di carenze medie rilevate dalle organizzazioni di controllo dello Stato di approdo segue una tendenza leggermente crescente, le **navi del Gruppo non hanno subito alcun fermo** nel triennio 2021-2023.

Per quanto riguarda nello specifico la flotta Tanker, nel luglio 2023 il **Registro liberiano ha rilasciato una lettera di encomio alle navi della flotta di DIS per la loro sicurezza operativa.**





# COMUNICAZIONE VERSO I CLIENTI

| SDG                                                                               | TARGET ONU                                                                                                                                                                         | KPI 2023                                            |
|-----------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|
|  | <b>16.7</b><br>Garantire un processo decisionale responsabile, aperto a tutti, partecipativo e rappresentativo a tutti i livelli.                                                  | <b>+98,4%</b> La copertura mediatica complessiva.   |
|                                                                                   | <b>16.10</b><br>Garantire un pubblico accesso all'informazione e proteggere le libertà fondamentali, in conformità con la legislazione nazionale e con gli accordi internazionali. | <b>+9,2%</b> La copertura mediatica internazionale. |

La maggior parte dei contatti commerciali, sia per le navi cisterna sia per quelle portarinfuse, si sviluppa tramite la figura dei broker legati a **società di brokeraggio con cui il Gruppo lavora da tempo**. In certe aree geografiche, come il Giappone, alcune relazioni risalgono addirittura agli anni '70, quando il Gruppo d'Amico fu una delle prime società italiane a intraprendere rapporti commerciali con l'Oriente. Il broker gioca un ruolo chiave: **è ambasciatore di entrambe le parti**, conosce la flotta dell'armatore e le necessità legate alle specificità del prodotto offerto dal cliente, in particolare quelle logistiche e operative.

Importante occasione di relazione e comunicazione più diretta fra le parti sono le **conferenze di settore**, spesso specifiche per tipologia di prodotto, durante le quali tutte le società di shipping e i clienti si incontrano. Il Gruppo d'Amico partecipa annualmente a diversi eventi di questo tipo, soprattutto in Asia, negli USA e in Europa, con l'obiettivo di **consolidare i rapporti commerciali già in essere e costruirne di nuovi**. Il Gruppo ha inoltre organizzato importanti eventi commerciali e istituzionali, soprattutto in Giappone, a Singapore e negli USA, per facilitare la comunicazione con i principali operatori del settore e come gesto di gratitudine nei confronti dei propri partner.

La divisione Tankers, ossia d'Amico International Shipping S.A., quotata alla Borsa di Milano, partecipa alle Star conference organizzate da London Stock Exchange per incontrare investitori e analisti.

Il Gruppo, inoltre, utilizza il web per la comunicazione verso clienti e stakeholder delle principali informazioni di carattere istituzionale e commerciale, alle quali è possibile accedere sia tramite il **sito del Gruppo** (<https://it.damicoship.com/>) sia tramite i siti dedicati alle principali aree di business (<https://it.damicodry.com/> e <https://en.damicointernationalshipping.com>).

In generale, **la copertura mediatica nel 2023 è aumentata del 98,4% rispetto al 2022** ed è stata caratterizzata da articoli riguardanti: la quotazione in borsa (28% del totale), il reverse split e riacquisto da parte di DIS (15,2%), i mercati Dry e Tanker (11,7%) e i risultati finanziari di DIS (8,8% del totale). L'anno 2023 ha segnato anche un **aumento in termini di copertura mediatica internazionale (+9,2% rispetto al 2022)**. Il Gruppo ha ottenuto una forte visibilità grazie alla presenza attiva degli Armatori e del management in associazioni e istituzioni marittime nazionali e internazionali.

# COMUNITÀ

| SDG                                                                                                                                                                        | Sezioni del Bilancio di sostenibilità                                                                                            | Attività                                                                                                                                                                                                                                                   |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <br> | <b>Partecipazione ad associazioni e organizzazioni leader del settore</b>                                                        | Aumentare la sensibilità, a livello globale e nazionale, sulle problematiche relative al cambiamento climatico e alla sostenibilità ambientale, finanziando associazioni che promuovono uno stile aziendale più sostenibile.                               |
|                                                                                        | <b>Partecipazione ad associazioni e organizzazioni leader del settore</b><br><b>L'impegno del gruppo d'Amico per le comunità</b> | Agire in una logica sistemica, per sostenere gli enti e le associazioni locali, al fine di sviluppare un'infrastruttura forte e coesa che consenta una migliore realizzazione degli obiettivi di sviluppo sostenibile del gruppo d'amico e della comunità. |



# PARTECIPAZIONE AD ASSOCIAZIONI E ORGANIZZAZIONI LEADER DEL SETTORE

## SDG



## TARGET ONU

**17.17**

Incoraggiare e promuovere efficaci partenariati tra soggetti pubblici, pubblico-privati e nella società civile, basandosi sull'esperienza e sulle strategie di accumulazione di risorse dei partenariati.

## KPI 2023

**185.000 €**

Erogati come quote associative a organizzazioni di settore nazionali ed internazionali ed altre associazioni nel 2023.



**12.8**

Entro il 2030, fare in modo che le persone abbiano in tutto il mondo le informazioni rilevanti e la consapevolezza in tema di sviluppo sostenibile e stili di vita in armonia con la natura.

## PARTECIPAZIONE ATTIVA

Tramite ruoli di primo piano, in numerose organizzazioni e associazioni internazionali all'interno del settore dello shipping.



**13.3**

Migliorare l'istruzione, la sensibilizzazione e la capacità umana e istituzionale riguardo ai cambiamenti climatici in materia di mitigazione, adattamento, riduzione dell'impatto e di allerta precoce.

## Impatti, rischi e opportunità materiali

*Secondo i risultati dell'analisi, un impatto positivo materiale può derivare dall'emanazione di politiche pro-marittime in grado di promuovere la crescita e l'occupazione nel settore marittimo, nonché dallo sviluppo di standard contrattuali in linea con le aspettative degli operatori marittimi, che possono essere supportati dall'interazione e dalla collaborazione del Gruppo con le principali associazioni di settore.*

## Politiche di gestione di d'Amico

Conscio di questo potenziale impatto il **Gruppo d'Amico partecipa attivamente a organizzazioni e associazioni leader di settore a livello nazionale e internazionale, ricoprendo ruoli di primo piano.** Gli Armatori e i manager della Società continuano la lunga tradizione di assicurare la loro presenza costante e stabile nei principali ambienti connessi allo shipping a livello internazionale.

## CONFITARMA

La Confederazione Italiana degli Armatori (Confitarma) è la **principale espressione associativa dell'industria italiana** della navigazione, poiché ne rappresenta la quasi totalità della flotta mercantile. La Confederazione raggruppa imprese di navigazione e gruppi armatoriali che operano in tutti i settori del trasporto merci e passeggeri, nelle crociere e in servizi ausiliari. Il Gruppo d'Amico è membro dell'associazione sin dalla sua fondazione: **tre membri della famiglia d'Amico sono stati nominati Presidenti della Confederazione nel corso degli anni** e sono stati coinvolti in eventi significativi della sua storia. **Ciro d'Amico**, Presidente dal 1972 al 1975, collaborò all'unificazione delle tre diverse associazioni di armatori che confluirono in Confitarma. **Antonio d'Amico**, che ha presieduto l'associazione dal 1989 al 1995, ha contribuito attivamente all'unione in Confindustria. **Paolo d'Amico** ha guidato Confitarma durante un triennio particolarmente complesso (dal 2010 al 2013) in termini di sicurezza marittima internazionale. Anche **Cesare d'Amico** ha avuto un ruolo chiave in Confitarma. Attualmente è membro del Comitato Esecutivo e Presidente del Gruppo di Lavoro sulla Sicurezza Informatica / Marittima. **Un'altra generazione di d'Amico ha aderito al Gruppo Giovani Armatori**, nato nel 1995 in attuazione dello Statuto confederale e composto da oltre 60 membri, tra armatori, figli di armatori, dirigenti e collaboratori direttamente impegnati nelle realtà imprenditoriali rappresentate da Confitarma e provenienti da circa 50 imprese associate. A giugno 2021 **Salvatore d'Amico** è stato nominato Presidente del Gruppo Giovani Armatori di Confitarma.

## REGISTRO ITALIANO NAVALE

Dal 2020 **Paolo d'Amico** è Presidente del Registro Italiano Navale, carica che rivestirà fino al 2023 e che segue la precedente nomina come Vicepresidente e membro del Consiglio di Amministrazione. Tra le sue priorità, è riconosciuto un **approccio globale alla sostenibilità e alla digitalizzazione**, due ambiti essenziali per far ripartire l'economia dopo l'emergenza pandemica. Il Registro Italiano Navale è il socio di maggioranza (70%) di RINA S.p.A., e quindi del Gruppo RINA. Il suo Consiglio di Amministrazione comprende rappresentanti delle categorie chiave legate al settore navale.

## INTERTANKO

L'International Association of Independent Tanker Owners (INTERTANKO) ha 204 membri appartenenti a più di 40 paesi. **L'Associazione**, presieduta da **Paolo d'Amico** da novembre 2018, **supporta lo sviluppo di un'industria altamente competitiva, trasparente e sostenibile, con l'obiettivo di raggiungere elevati standard internazionali.**

## NORTHSTANDARD

The Standard Club è **uno dei più principali Protection and Indemnity Clubs al mondo**, ha 650 dipendenti e assicura una flotta che supera i 130 milioni di tonnellate lorde. **Cesare d'Amico** è stato nominato nel 2017 Presidente di The Standard Club Ltd., e a seguito dell'unione dei due principali P&I Clubs ("The Standard" e "North of England"), è Presidente di NorthStandard Ltd.

## INTERCARGO

INTERCARGO, International Association of Dry Cargo Shipowners, **rappresenta gli interessi dei maggiori armatori di navi Dry Cargo, con l'obiettivo di promuovere una concorrenza libera ed equa.** Il Gruppo d'Amico ha da sempre ricoperto un importante ruolo all'interno dell'Associazione: **Emanuele d'Amico** fa parte dell'Executive Committee, mentre il Deputy Technical Director - parte del Technical Committee - partecipa anche ai Gruppi di corrispondenza dell'IMO sull'inquinamento atmosferico e l'efficienza energetica e sull'indice di intensità carbonica (CII) e le misure di riduzione.

## ESSF - European Sustainable Shipping Forum

Dal 2017 il Gruppo d'Amico partecipa in qualità di membro esperto all'**European Sustainable Shipping Forum (ESSF)**. Il Forum è stato istituito per favorire un dialogo strutturale, lo scambio di conoscenze tecniche, la cooperazione e il coordinamento tra le parti, con l'obiettivo di promuovere uno shipping sostenibile, competitivo e di qualità, senza compromettere la sicurezza. All'interno dell'ESSF, d'Amico partecipa ai sottogruppi sulle emissioni in atmosfera e l'efficienza energetica delle navi.



## ECSA - European Community Shipowners Association

Fondata nel 1965, ECSA è un **consorzio di categoria che rappresenta le associazioni nazionali degli armatori dell'UE e della Norvegia**, che insieme controllano il 40% della flotta commerciale globale. L'ECSA è coinvolta in questioni riguardanti la sicurezza e l'ambiente, le politiche marittime e commerciali e le relazioni sociali. Promuove gli interessi del trasporto marittimo con l'obiettivo di creare un ambiente commerciale libero e competitivo.

Nel 2020 l'ECSA ha creato un gruppo di Membri Armatori Esperti che partecipassero alla Bozza di atto delegato pubblicato nel novembre 2020, che include: produzione di tecnologie a basso contenuto di carbonio per il trasporto, trasporto merci e passeggeri marittimo e costiero. Uno dei dirigenti di d'Amico è inoltre membro del **Gruppo per la Tassonomia Marittima UE CSA, che esprime l'impegno a diventare leader globale nella finanza sostenibile**. La Commissione Europea ha istituito l'High-Level Expert Group on Sustainable Finance (HLEG) nel 2016, con il compito di elaborare una strategia europea completa sulla finanza sostenibile. Il Consiglio di Amministrazione dell'ECSA riunisce gli amministratori delle sue 20 associazioni aderenti nazionali, ha l'autorità di prendere decisioni riguardanti tutte le questioni rilevanti ed è presieduto da un Presidente che rimane in carica per due anni. Il Presidente è eletto dall'Assemblea Generale dell'ECSA. Uno dei dirigenti di d'Amico rappresenta l'Irlanda nel Consiglio di Amministrazione.

## ICS - International Chamber of Shipping

L'International Chamber of Shipping (ICS) è la **principale associazione commerciale dell'industria navale** a livello internazionale. Raggruppa gli armatori di Asia, Europa e Americhe. Complessivamente, le compagnie di navigazione associate a ICS gestiscono oltre l'80% del tonnellaggio mercantile mondiale. Uno dei Top Manager del Gruppo d'Amico è Chairman del sub-comitato Construction & Equipment.

## IRISH CHAMBER OF SHIPPING

È la **principale associazione commerciale irlandese per l'industria navale e rappresenta armatori e operatori in tutti i settori e le attività commerciali in Irlanda**. La Irish Chamber of Shipping, di cui un manager d'Amico è Presidente, rappresenta l'Irlanda presso l'ECSA (Associazione degli Armatori della Comunità Europea) e presso la Camera internazionale dello shipping.

## SSA - Singapore Shipping Association

d'Amico Società di Navigazione S.p.A. e Ishima Pte Limited sono membri della Singapore Shipping Association (SSA). L'Associazione è stata fondata nel 1985 e **rappresenta oltre 470 aziende associate**, tra cui: armatori, gestori e operatori navali, intermediari, fornitori di bunker, assicuratori, avvocati e banchieri specializzati nel settore marittimo.

## ICCS - Italian Chamber of Commerce in Singapore

La Camera di Commercio italiana a Singapore è un'**associazione senza scopo di lucro** costituita con l'obiettivo di **rafforzare le relazioni bilaterali tra Italia e Singapore**. È focalizzata sulla costruzione di partnership tra soggetti appartenenti alle due aree geografiche. Il Gruppo d'Amico è una delle aziende italiane con la presenza più rilevante a Singapore, con una sede che rappresenta la Società nel sud-est asiatico.

## BIMCO

Il Gruppo d'Amico è membro di BIMCO, **la più grande associazione marittima internazionale**. BIMCO accreditata come ONG presso i principali organi delle Nazioni Unite e i suoi membri rappresentano circa il 60% del tonnellaggio mondiale in oltre 120 Paesi, inclusi armatori, broker e agenti, ecc. In passato, dirigenti del Gruppo sono stati membri dei suoi comitati tecnici.

## THE LIBERIAN SHIPOWNERS' COUNCIL LTD

Il Liberian Shipowners' Council Ltd. (LSC) è l'**associazione nazionale degli armatori di bandiera liberiana**. L'appartenenza all'associazione consente agli armatori di acquisire forza, per gestire meglio le minacce e i problemi significativi che ci troviamo ad affrontare oggi, tra cui: legislazione marittima promossa da politici che hanno una conoscenza o un interesse limitato per il trasporto marittimo o per le preoccupazioni degli armatori; regolamenti che variano a seconda della regione, dello Stato e del porto; minacce al libero commercio e alla possibilità di gestire le navi in un registro aperto; responsabilità penale derivante da inquinamento, sicurezza o incidenti di sicurezza.

In qualità di portavoce degli armatori battenti bandiera liberiana, **LSC esprime e difende le posizioni di tutti i settori della comunità armatoriale e dell'industria presso il Registro liberiano** e lavora a stretto contatto con il Registro per implementare le riduzioni dei costi degli armatori, mantenendo al contempo gli elevati standard di qualità, sicurezza e protezione ambientale per i quali la flotta liberiana è rinomata.

LSC influenza direttamente l'esito di norme e regolamenti che riguardano gli armatori. In qualità di membro dell'International Chamber of Shipping, ha rappresentato gli interessi degli armatori a Ginevra durante i negoziati della Convenzione sul lavoro marittimo dell'OIL. LSC è l'**unica associazione di armatori che si occupa di proteggere il diritto degli armatori di operare in un registro aperto**. Questo è uno dei motivi per cui molti armatori, membri delle tradizionali associazioni nazionali di armatori, sono anche membri della LSC.

In qualità di associazione nazionale degli armatori del più grande registro bianco del mondo, LSC può garantire che le posizioni dei suoi membri siano considerate favorevolmente dall'amministrazione liberiana nel processo di votazione dell'IMO e dell'ILO.

Il direttore della flotta del Gruppo d'Amico è membro del Liberian Shipowners' Council Ltd.



# L'IMPEGNO DEL GRUPPO d'AMICO PER LE COMUNITÀ

## SDG

## TARGET ONU

## KPI 2023



### 17.17

Incoraggiare e promuovere efficaci partenariati tra soggetti pubblici, pubblico-privati e nella società civile, basandosi sull'esperienza e sulle strategie di accumulazione di risorse dei partenariati.

### 201.500 €

Erogati dal gruppo come donazioni e sponsorizzazioni nel 2023.

## FORMAZIONE

### Student Naval Architect Award

Lo Student Naval Architect Award è un **prestigioso premio** conferito da oltre 15 anni alle studentesse e agli studenti dell'Università di Genova che hanno frequentato la facoltà di ingegneria navale o di materie affini, e che hanno ottenuto il punteggio massimo con la tesi di laurea. Il proposito è quello di premiare le eccellenze nel campo dell'ingegneria navale per costruire il futuro dello shipping. Il Gruppo d'Amico finanzia questo premio insieme alla Royal Institution of Naval Architects, l'associazione professionale britannica degli ingegneri navali fondata a Londra nel 1860.

Nel 2020 un membro della famiglia d'Amico e Top Manager del Gruppo è stato eletto Presidente della Royal Institution of Naval Architects (RINA) per il periodo 2020-2022.

### IPE - Istituto per ricerche ed attività educative di Napoli

Il Master in HR e Social Recruiting dell'IPE (Istituto per ricerche e attività educative) di Napoli è un **percorso didattico unico nel suo genere** in Italia. Ha la finalità di formare professionisti esperti nei processi di selezione, gestione e valutazione delle Risorse Umane. Il Master offre - tramite tecniche di social recruiting, employer branding, gestione del cambiamento - formazione per l'acquisizione di competenze necessarie per la digital transformation aziendale. Grazie a questa collaborazione, ogni anno **gli studenti possono sviluppare un project work finale in azienda**. d'Amico, inoltre, offre agli studenti più meritevoli l'opportunità di svolgere un tirocinio presso il dipartimento Risorse Umane. Il Master vanta un tasso di collocamento del 100% ed è accessibile annualmente grazie alla borsa di studio messa a disposizione dal Gruppo d'Amico.

### National Maritime College of Ireland – Cadet training programme

Il Gruppo d'Amico supporta da anni il National Maritime College of Ireland, offrendo ai cadetti l'opportunità di imbarcarsi sulle navi della flotta d'Amico. I nuovi ufficiali della Marina possono così completare la propria formazione con un periodo di addestramento a bordo e ottenere il certificato di competenza necessario alla navigazione. **Attraverso questa collaborazione con il National Maritime College of Ireland, inoltre, il Gruppo d'Amico è anche partner di Chiltern Maritime**, società specializzata nel reclutamento, formazione e somministrazione di tirocinanti ufficiali per programmi di borse di studio della Marina Mercantile britannica.

### The Connecticut Maritime Association - CMA Essay Contest

La Connecticut Maritime Association è un'**associazione non profit dell'industria dello shipping** negli USA nella quale il Gruppo d'Amico è parte attiva dal 2001. Dal 2014 il Gruppo sponsorizza la "Business of Shipping Competition", organizzata dalla CMA e dalla CMA Education Foundation. Il concorso **premia le migliori tesi** redatte da studenti che frequentano college e università americane con programmi e corsi specializzati in **trasporto marittimo, commercio internazionale, biologia marina e ingegneria marittima**.

## SOLIDARIETÀ

Il Gruppo d'Amico supporta attività benefiche in tutto il mondo, dedicando particolare attenzione alla tutela dei bambini e dei più deboli. Sostiene in particolare iniziative a favore della protezione della vita umana, della ricerca scientifica e dell'assistenza alle popolazioni e ai territori maggiormente bisognosi.

### Atlantic Youth Trust

Nel 2022 il Gruppo d'Amico, con d'Amico Tankers d.a.c e d'Amico Dry d.a.c., ha siglato una **partnership con l'Atlantic Youth Trust** per sostenere le attività a fini sociali e ambientali della Charity. L'obiettivo dell'Atlantic Youth Trust è quello di **mettere in contatto i giovani con l'oceano e i suoi valori**, coinvolgendoli non solo nello sviluppo delle loro competenze marittime, ma anche con programmi di apprendimento sulla conservazione e la sostenibilità che includono metodi di raccolta dati di scienza oceanica. Per perseguire questi obiettivi l'Atlantic Youth Trust ha acquistato un'imbarcazione a tre alberi, che navigherà sotto bandiera irlandese intorno all'Irlanda.

### Il Porto dei Piccoli

**Il Gruppo d'Amico supporta "Il Porto dei Piccoli", associazione che si rivolge ai bambini che affrontano la malattia e alle loro famiglie.** L'obiettivo che si pone è di costituire un supporto, indipendentemente dalla patologia, nel percorso di cura, rappresentando in questo senso un "porto sicuro" in cui trovare comprensione e sostegno.

Il mare è una presenza costante nelle attività ludico-pedagogiche offerte quotidianamente dai volontari. In oltre 19 anni di attività, "Il Porto dei Piccoli" ha coinvolto più di undicimila bambini in diverse regioni italiane.

### Fondo Emergenze per i bambini - Save the Children

Il Fondo Emergenze per i bambini di Save the Children ha l'obiettivo **di assistere e soccorrere prontamente le popolazioni colpite da disastri naturali e conflitti**. Il Gruppo d'Amico, attraverso questa collaborazione, vuole dare il proprio contributo per agevolare il primo intervento dell'Organizzazione durante lo scoppio delle emergenze, in modo da garantire ai bambini e alle famiglie cibo, acqua, kit igienici, cure mediche e rifugi temporanei.

Il sostegno offerto dal Gruppo d'Amico è inoltre rivolto a progetti dedicati alla salute e all'istruzione, con l'obiettivo di garantire ai bambini di tutto il mondo un futuro migliore e più sicuro.

### Fondazione Telethon

Dal 2015 il Gruppo d'Amico sostiene la Fondazione Telethon, che si occupa di finanziare la ricerca sulle malattie genetiche, anche quelle molto rare e quindi non prioritarie per gli investimenti pubblici e privati. Nel 2023 il Gruppo d'Amico ha aderito al programma **"Come a casa"**, sostenendo le famiglie con un'assistenza organizzativa, psicologica, linguistica e finanziaria per i 6 mesi di terapia dei loro bambini presso l'Istituto Telethon SR-TIGET. La partecipazione contribuirà a coprire i costi di accoglienza della famiglia durante il periodo di terapia prolungata dei figli.



## Fondazione Malattie Renali del Bambino

Da numerosi anni il Gruppo d'Amico sostiene la Fondazione Malattie Renali del Bambino, organizzazione **non profit italiana che opera per la prevenzione, la cura e lo studio delle malattie renali nei bambini**, al fine di consentire loro di ricevere l'assistenza necessaria per tornare a vivere una vita normale.

## ARTE E CULTURA

Il Gruppo d'Amico supporta il mondo dell'arte e della cultura, **spinto dal legame con le numerose comunità locali** in cui opera a livello mondiale e dal desiderio di diffondere la cultura italiana oltre i confini nazionali. Il Gruppo ha intrapreso una serie di iniziative che consentono sia di presentare temi sociali, economici e ambientali a un pubblico sempre più vasto, sia di offrire il proprio contributo alla preservazione del patrimonio artistico, culturale e tradizionale.

### The Owner's Cabin

Nel 2015 il Gruppo d'Amico ha inaugurato il progetto The Owner's Cabin, una residenza d'artista unica nel suo genere, che coniuga arte, cultura e shipping, **ospitando in maniera unica artisti internazionali a bordo di navi del Gruppo**. Intersecando industria e arte, commercio e creatività, isolamento e interazione globale nel processo creativo, già diversi artisti provenienti da tutto il mondo hanno prodotto un corpus di opere ispirato a questi elementi.

### FAI - Fondo Ambiente Italiano

d'Amico Società di Navigazione fa parte de "I 200 del FAI", un gruppo di generosi mecenati che, insieme alle loro aziende, sostengono il FAI - Fondo Ambiente Italiano - nella missione di tutela, cura e valorizzazione del patrimonio storico, artistico e ambientale italiano.

## AMBIENTE

Il Gruppo d'Amico crede nella **protezione dell'ambiente marino** e per questo sostiene le associazioni e le ONG che dedicano i loro sforzi alla sua conservazione.

### Associazione Promotori Musei del Mare Galata Museo del mare di Genova

Col fine di promuovere e sviluppare il patrimonio marittimo italiano, il Gruppo d'Amico sostiene anche l'Associazione Promotori Musei del Mare e della Navigazione Onlus.

d'Amico ha da sempre un **legame speciale con la città di Genova**. Recentemente, il Gruppo ha contribuito a realizzare la "Sala degli Armatori" nel Museo del Mare di Galata. Questa sala, situata al terzo piano del museo, è dedicata a Genova e al suo porto, attraverso i suoi protagonisti: gli armatori e alla storia marittima italiana dal 1861. Nello stesso museo si trova la "Sala Antonio d'Amico", dedicata alla memoria di uno dei tre fratelli fondatori di d'Amico Società di Navigazione. Questa contiene la campana appartenente al transatlantico REX e altri cimeli donati dalla Società alla città di Genova con un prestito a titolo gratuito, segno tangibile del forte legame tra d'Amico e la città.

## Istituto Italiano di Navigazione

Il Gruppo d'Amico è partner dell'**Istituto Italiano di Navigazione**. Fondato nel 1959, l'Istituto funge da punto di contatto tra le varie istituzioni e compagnie per promuovere lo sviluppo tecnico e scientifico della navigazione e del settore del trasporto marittimo.

### LEADING PROJECT

### Ogyre

Nel 2023 il Gruppo d'Amico ha stabilito una partnership triennale con Ogyre, una B-Corp e startup italiana che si occupa di raccolta di rifiuti marini. Ogyre è **la prima piattaforma globale al mondo per il recupero dei rifiuti marini** e collabora con pescatori locali in Italia, Brasile e Indonesia. Ogyre fornisce supporto alle flotte di pescatori esistenti per recuperare ogni giorno la maggior quantità possibile di rifiuti marini.

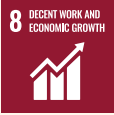
Le attività di **Fishing for Litter** sono tracciate e rese disponibili attraverso una piattaforma digitale blockchain, che consente la totale trasparenza e il monitoraggio dei contributi in tempo reale. Inoltre, Ogyre fornisce attrezzature, logistica, formazione e compensi finanziari ai **pescatori** che raccolgono, pesano, verificano e assegnano i rifiuti marini. Dopo una prima cernita in materiali riciclabili e non riciclabili, i rifiuti vengono consegnati alle cooperative responsabili della gestione dei rifiuti e smaltiti. Il Gruppo sosterrà le attività di **raccolta di un totale di 10.500 kg di rifiuti dai mari**: l'obiettivo è raccogliere 3.500 kg di rifiuti marini all'anno, equivalenti a circa 350.000 bottiglie di plastica. Questo obiettivo sarà aumentato a 7.500 nel corso del 2024.

Attraverso questa collaborazione d'Amico mira a sensibilizzare e ad avere un impatto tangibile sulla conservazione degli ecosistemi marini, con un **approccio guidato dalla comunità**.

### VALORE AMBIENTALE

|                                                                                        |                                                                                       |
|----------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>3.500 kg</b><br>Rifiuti marini raccolti grazie alla partnership                     |  |
| <b>525 kg</b><br>Rifiuti riciclati grazie alla campagna                                |  |
| <b>3.764 €</b><br>Mobilitati per rispondere alle esigenze dei Paesi in via di sviluppo |  |
| <b>32</b><br>Pescatori locali sostenuti                                                |  |

### VALORE SOCIALE

|                                                              |                                                                                       |
|--------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>6.375 €</b><br>Benefici economici generati dalla campagna |  |
| <b>140</b><br>Partner commerciali                            |  |



CAPITOLO 4

# Valore Ambientale





# Highlights 2023\*

87,2%

di navi 'Eco' nella flotta del Gruppo d'Amico

-8,8%

riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> per unità di trasporto (vs 2021)

751.004

tCO<sub>2</sub>e emissioni di Scopo 1 (-1,9% dal 2021)

-8,7%

riduzione delle emissioni di NO<sub>x</sub> per unità di trasporto (vs 2021)

94,6%

carburante bunker consumato a basso contenuto di zolfo sul totale del bunker consumato

77,1%

flotta conforme alla Fase II dell'EEDI (Energy Efficiency Design Index), e

17,2%

conforme alla Fase III

100%

flotta conforme all'EEXI (Energy Efficiency Existing Ship Index)

-9,3%

miglioramento dell'AER - Annual Efficiency Ratio - della flotta d'Amico (vs 2019)

100%

navi d'Amico che possiedono un sistema di trattamento dell'acqua di zavorra

ZERO

incidenti e sversamenti negli ultimi tre anni

0,999

indice di affidabilità della flotta, considerando il target massimo raggiungibile di 1

90,3%

acqua prodotta dal generatore di acqua dolce sul totale di acqua dolce utilizzata a bordo

\*I dati fanno riferimento alla flotta di proprietà e a scafo nudo

# Valore Ambientale

| SDG                                                                                 | Sezioni del Bilancio di Sostenibilità                                  | Attività                                                                                                                                                                                                       |
|-------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|    | Politica e strategia ambientale                                        | Applicazione di politiche e implementazione di attività volte a ridurre i danni sulle persone e i decessi causati dall'inquinamento di acque e aria nonché da altre emissioni.                                 |
|    | Gestione delle acque                                                   | Consumo efficiente dell'acqua sulle navi del Gruppo.                                                                                                                                                           |
|   | Politica e strategia ambientale<br>Performance ambientali della flotta | Rinnovo della flotta con navi 'eco', in linea con le direttive imo, grazie all'implementazione di tecnologie innovative.                                                                                       |
|  | Strategia di decarbonizzazione e digitalizzazione                      | Progetti volti a migliorare le performance delle navi sotto l'aspetto ambientale, della sicurezza e dell'efficienza a bordo.                                                                                   |
|  | Sicurezza del mare e dell'ambiente marino<br>Gestione dei rifiuti      | Predisposizione di inventari dei materiali pericolosi su tutte le nuove costruzioni e sulla flotta esistente.                                                                                                  |
|  | Performance ambientali della flotta                                    | Attività di sensibilizzazione sui temi del cambiamento climatico tra il personale e nella comunità.<br>Attuazione di attività volte a ridurre i danni sulle persone causati dall'inquinamento di acqua e aria. |
|  | Sicurezza del mare e dell'ambiente marino<br>Gestione delle acque      | Minimizzazione dell'impatto delle attività sull'integrità dell'ambiente in ogni momento e luogo.<br>Prevenzione continua di ogni possibile forma di inquinamento, con obiettivo "inquinamento zero".           |

# IMPATTO AMBIENTALE E QUADRO NORMATIVO

Circa il 90% del commercio mondiale si basa sul trasporto marittimo, che può essere considerato il metodo di trasporto più efficiente ed economico per la maggior parte delle merci ed è in continua espansione, spinto dalla liberalizzazione e dalla globalizzazione dell'economia. Attualmente l'industria coinvolge oltre 150 Paesi, con più di 50.000 cargo che impiegano oltre un milione di marittimi di ogni nazionalità. Dal punto di vista ambientale, **il trasporto marittimo è la forma di trasporto meno dannosa per l'ambiente**, poiché **più efficiente** e con un **impatto molto inferiore** rispetto alle altre. Considerata la dimensione complessiva del settore, solo il 2,7% delle emissioni globali di CO<sub>2</sub> sono attribuibili allo shipping.

Il settore è caratterizzato da un approccio uniforme nell'adozione e nell'attuazione degli **standard di sicurezza internazionali**, sotto la guida dell'International Maritime Organization (IMO), che regola il settore - fortemente rilevante e diversificato - a livello internazionale.





## IMO - International Maritime Organisation

L'IMO è l'agenzia delle Nazioni Unite che **si occupa della sicurezza navale e della prevenzione dell'inquinamento marino e atmosferico da parte delle navi**. L'adesione all'IMO implica il rispetto di determinati standard. Essendo per definizione un'industria internazionale, le attività di trasporto possono funzionare efficacemente solo se i regolamenti e gli **standard** sono concordati, adottati e implementati su base internazionale.

Le direttive dell'IMO coprono tutti gli aspetti della navigazione internazionale, inclusi la progettazione e la costruzione delle navi, la gestione dell'equipaggiamento e dell'equipaggio, e il funzionamento e la dismissione delle navi. L'obiettivo è garantire che il settore marittimo sia rispettoso dell'ambiente, efficiente dal punto di vista energetico e sicuro. Infine, **l'IMO lavora per supportare gli obiettivi di sviluppo sostenibile** delle Nazioni Unite, a cui contribuisce anche il Gruppo d'Amico.

Il settore è soggetto alle disposizioni della **convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi (MARPOL)**, che mira a prevenire e ridurre sia l'inquinamento accidentale che quello prodotto dalle regolari attività operative.

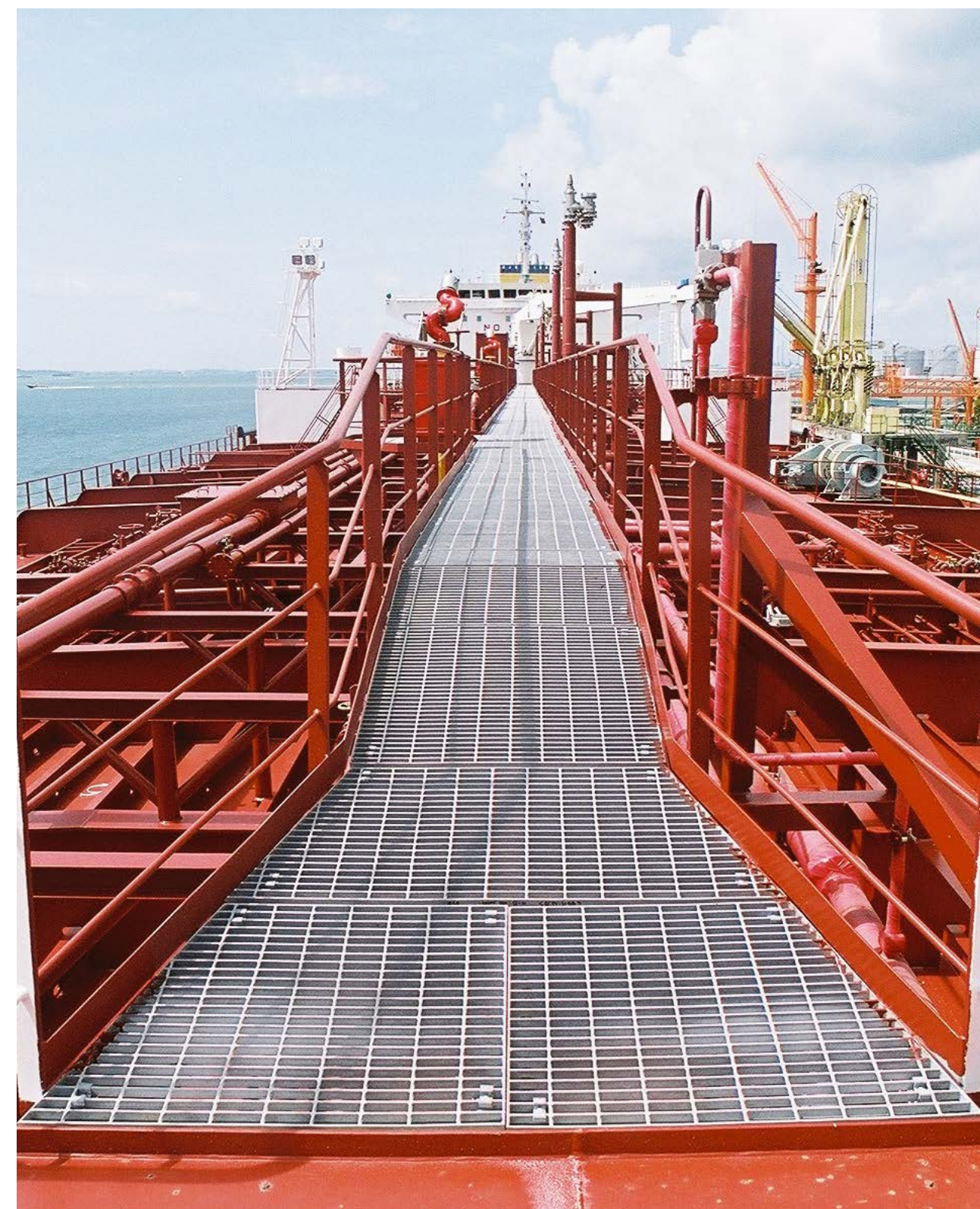
## MARPOL

La convenzione MARPOL è stata adottata il 2 novembre 1973 dall'IMO e successivamente aggiornata dai protocolli del 1978 e del 1997. Si compone di sei allegati, ciascuno relativo alla **prevenzione e al controllo dell'inquinamento** da: prodotti petroliferi (petrolio greggio e olio combustibile), sostanze liquide nocive trasportate come merci sfuse, sostanze nocive trasportate in colli, liquami, rifiuti ed emissioni in atmosfera, sostanze che impoveriscono lo strato di ozono, ossidi di azoto (NO<sub>x</sub>), ossidi di zolfo (SO<sub>x</sub>), composti organici volatili.

I principali certificati di cui una nave deve disporre per dimostrare la **conformità alla convenzione MARPOL** sono:

- **IOPP** - Certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da petrolio
- **ISPP** - Certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da liquami
- **IAPP** - Certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento atmosferico
- **NLS** - Certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento dal trasporto di sostanze liquide nocive.

Nel 2015 l'accordo di Parigi sul clima relativo alle emissioni di gas serra ha definito un piano d'azione globale per evitare l'accentuarsi delle pericolose conseguenze dei cambiamenti climatici, con l'obiettivo di limitare il riscaldamento globale al di sotto dei 2°C. Successivamente, **nell'aprile 2018 l'IMO ha raggiunto un accordo sul clima relativo all'adozione di una strategia per ridurre le emissioni di gas serra del trasporto marittimo internazionale**, in linea con gli obiettivi dell'accordo di Parigi. La strategia iniziale è stata ulteriormente **rivista nel 2023 con obiettivi più ambiziosi**.





## SUSTAINABLE SHIPPING FOR A SUSTAINABLE PLANET

### Il contributo dell'IMO all'Agenda 2030

**Il 2020 ha segnato l'inizio di un decennio di azioni e di progressi volti a rendere la vita sul pianeta più sostenibile.** L'industria del trasporto via mare, con il supporto del quadro normativo dell'IMO, ha già avviato la transizione verso un futuro sostenibile, promuovendo **trasporti sicuri, affidabili ed efficienti su oceani puliti**. La pandemia COVID-19 ha dimostrato l'importanza del trasporto marittimo come modalità di trasporto internazionale più

affidabile, efficiente ed economica, evidenziando il ruolo del settore come componente essenziale di una crescita economica sostenibile. Tra i principali obiettivi dell'IMO c'è l'impegno a contrastare il cambiamento climatico, continuando a sviluppare misure per ridurre le emissioni di gas serra e il contenuto di zolfo nell'olio combustibile delle navi, attuare la Ballast Water Management Convention, proteggere le regioni polari e ridurre i rifiuti in mare.



Lo scopo dell'IMO è radicato nella conservazione e nell'**utilizzo sostenibile degli oceani e delle loro risorse**. L'IMO sostiene gli obiettivi per la gestione e la protezione degli ecosistemi marini e costieri, attraverso l'istituzione di aree speciali di competenza MARPOL e aree marine

particolarmente sensibili. Per quanto riguarda **l'acidificazione degli oceani**, l'IMO ha stabilito un quadro normativo che contribuirà alla mitigazione degli effetti dei cambiamenti climatici, regolamentando la geoingegneria marina e la cattura dell'anidride carbonica nelle formazioni geologiche sottomarine.



L'IMO si impegna anche a favorire l'adozione di misure per **migliorare l'efficienza della navigazione** attraverso lo scambio elettronico di informazioni, affrontare le sfide della **digitalizzazione** e rafforzare la **partecipazione femminile** nella comunità marittima. Queste misure richiederanno che le navi costruite a partire dal 2025 siano il 30% più efficienti dal punto di vista energetico rispetto a quelle costruite nel 2014.

Inoltre, l'IMO ha adottato un **sistema di raccolta dati obbligatorio per il consumo di carburante**, la prima azione di

un approccio in tre fasi. Il secondo passo prevede l'analisi dei dati, mentre il terzo riguarda il processo decisionale sull'eventuale necessità di ulteriori misure per **migliorare l'efficienza energetica e affrontare le emissioni di gas serra prodotte dal trasporto marittimo internazionale**.

L'IMO contribuisce alla cooperazione internazionale per **facilitare l'accesso alla ricerca e alla tecnologia dell'energia pulita**, in particolare l'efficienza energetica e tecnologie più avanzate dei combustibili fossili, e promuove investimenti nelle infrastrutture e nelle tecnologie energetiche pulite.



**Anche la sicurezza è essenziale in un sistema di trasporto efficiente:** il settore marittimo oggi è in prima linea di fronte alle **minacce del terrorismo globale e della pirateria moderna** negli oceani di tutto il mondo. L'IMO promuove anche il

coordinamento e la cooperazione in materia di sicurezza marittima tra Stati, regioni, organizzazioni e attori del settore. Inoltre, assiste gli Stati membri nell'attuazione del codice ISPS (International Ship and Port Facility Security) a bordo di tutte le navi e in tutti i porti impegnati nel trasporto marittimo internazionale.

## WORLD MARITIME THEME 2023:

### "Il 50esimo anniversario MARPOL Continua il nostro impegno"

Il tema riflette il lungo e continuativo impegno dell'organizzazione nella salvaguardia dell'ambiente dall'impatto del trasporto marittimo, grazie ad un solido quadro normativo. Il **tema 2023** promuove la discussione su una nuova fase del lavoro dell'IMO per proteggere il pianeta e gli oceani, e si lega anche all'Agenda 2030 delle Nazioni Unite.

Tra i 17 **Obiettivi di Sviluppo Sostenibile**, è in particolare collegato a:

- **SDG 7** sull'accesso ad energia pulita e a prezzo accessibile
- **SDG 9** su industria, innovazione e infrastrutture
- **SDG 13** e **SDG 14** sull'azione per il clima e lo sfruttamento sostenibile di oceani, mari e risorse marine
- e **SDG 17** sul valore delle collaborazioni e dei partenariati come strumento per raggiungere questi obiettivi.



# I requisiti stabiliti dall'Organizzazione Marittima Internazionale e dall’Unione Europea

## Allegato VI della MARPOL (Prevenzione dell’inquinamento atmosferico da parte delle navi)

### SEEMP Parte I e EEDI

L'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO) ha riscontrato ulteriori margini di miglioramento per incrementare l'efficienza del trasporto marittimo e ridurre le emissioni di gas serra. Nel 2011 ha approvato l'adozione di misure tecniche (EEDI<sup>29</sup>), per **garantire una progettazione navale efficiente rispetto all'impatto ambientale, e di misure operative** (SEEMP<sup>30</sup>), entrambe obbligatorie. La nuova normativa è entrata in vigore nel 2013. Il SEEMP Parte I è la misura operativa che stabilisce un meccanismo virtuoso per **migliorare l'efficienza energetica di una nave**, introducendo un processo sistematico per la pianificazione degli obiettivi - inclusa l'implementazione delle attività per raggiungerli – il loro monitoraggio e misurazione, e un indicatore di efficienza operativa (EEOI<sup>31</sup>).

### SEEMP Parte II e DSC

Nell'ambito degli emendamenti all'Allegato VI della MARPOL, introdotti con la **Risoluzione MEPC.278(70)**, l'IMO ha richiesto un sistema di raccolta dati (**DCS**) per il consumo di olio combustibile da parte di tutte le navi di stazza lorda pari o superiore a 5.000 tonnellate, a partire da gennaio 2019, per raccogliere i dati di consumo di ogni tipo di olio combustibile utilizzato, nonché altri dati aggiuntivi, comprese stime per il lavoro di trasporto, come documentato nel **SEEMP Parte II**. Al termine di ogni anno solare i dati aggregati vengono riportati allo Stato di bandiera, il quale, stabilito che i dati sono conformi ai requisiti, rilascia una **Dichiarazione di Conformità** alla nave. Gli Stati di bandiera sono successivamente tenuti a trasferire tali dati a un Database IMO sul consumo di olio combustibile delle navi, che l'IMO utilizza per produrre una relazione annuale per il Comitato per la protezione dell'ambiente marino (MEPC), riassumendo i dati raccolti.

### Contenuto massimo di SO<sub>x</sub>

Come stabilito dal Regolamento 14 dell'Allegato VI della MARPOL, in vigore dal 1° gennaio 2020, **le navi possono bruciare combustibili con un contenuto massimo di zolfo dello 0,50%**. Gli ossidi di zolfo (SO<sub>x</sub>) sono noti per essere nocivi per la salute umana, causando malattie respiratorie. Nell'atmosfera, gli SO<sub>x</sub> possono inoltre causare le piogge acide, che danneggiare raccolti, foreste e specie acquatiche e contribuiscono all'acidificazione degli oceani. Questo limite globale di contenuto di zolfo – che si aggiunge al precedente limite dello 0,10% sul contenuto di zolfo nei combustibili in Aree di controllo delle emissioni (ECAs), in vigore dal 1° gennaio 2015 – ha ridotto in misura significativa la quantità di ossidi di zolfo rilasciati dalle navi e dovrebbe avere importanti benefici per la salute e l'ambiente, in particolare per le popolazioni che vivono in prossimità di porti e coste. **Un ulteriore, forte calo delle emissioni di SO<sub>x</sub> è previsto a partire dal maggio 2025, quando il Mediterraneo diventerà un’area di controllo delle emissioni.**

### EEXI, CII e SEEMP Parte III

Le modifiche all'Allegato VI della MARPOL, entrate in vigore il 1° novembre 2022, hanno introdotto le seguenti misure a breve termine per la riduzione delle emissioni di gas serra:

- **L'applicazione retroattiva dell'EEDI a tutte le navi da carico e da crociera esistenti al di sopra di una certa dimensione**, nota come Energy Efficiency Design Index for Existing Ships (**EEXI**), che imporrà un requisito equivalente all'EEDI Fase 2 o 3 per tutte le navi esistenti, indipendentemente dal loro anno di costruzione.
- Un **indicatore obbligatorio di intensità di carbonio (CII) - grammi di CO<sub>2</sub> per tpl (tonnellata di portata lorda) - e un sistema di classificazione** in base al quale tutte le navi da carico e da crociera di stazza lorda superiore a 5.000 GT ricevono ogni anno una classificazione da A a E<sup>32</sup>. Le soglie di classificazione diventeranno sempre più stringenti verso il 2030.

<sup>29</sup> Energy Efficiency Management Design Index

<sup>30</sup> Ship Energy Efficiency Management Plan

<sup>31</sup> Energy Efficiency Operational Indicator

<sup>32</sup> I fattori correttivi e i relativi metodi di calcolo saranno finalizzati e approvati in occasione del MEPC 78.

- **Un piano di gestione dell'efficienza energetica della nave** (SEEMP) verificato, Parte III, che le navi di stazza lorda pari o superiore a 5.000 GT devono avere a bordo per documentare come la nave intende raggiungere gli obiettivi del Carbon Intensity Indicator (CII). Il piano include una descrizione di come ogni nave opererà e manterrà la sua efficienza nel consumo di carburante durante l'anno, in linea con i suoi impegni di riduzione di CO<sub>2</sub>. La Parte III del SEEMP comprende:
- la metodologia utilizzata per calcolare il CII operativo annuale raggiunto da ogni nave e i processi che saranno utilizzati per riportare questo valore all'amministrazione di bandiera;
- il CII operativo annuale richiesto per i prossimi tre anni;
- un piano che illustri in dettaglio come verrà raggiunta il CII operativo annuale richiesta nei prossimi tre anni e come verranno eseguite le procedure per l'autovalutazione.

### Orientamenti provvisori sull’uso dei biocarburanti

Nel 2023 il Comitato per la protezione dell’ambiente marino (MEPC) ha approvato l’orientamento provvisorio sull’uso dei biocarburanti ai sensi delle normative 26, 27 e 28 dell’Allegato VI della MARPOL (DCS e CII). Le linee guida definiscono una serie di standard per l’uso dei biocarburanti, che sono entrati in vigore nell’ottobre 2023. In particolare, **affinché i biocarburanti siano certificati come rispettosi dell’ambiente, devono ridurre le emissioni di almeno il 65% rispetto a un carburante tradizionale**. Per consentire il calcolo delle emissioni dei biocarburanti, i fornitori sono tenuti a fornire **il fattore di emissioni di CO<sub>2</sub> per ogni tipo di biocarburante** e il livello di inquinamento effettivo è calcolato in base alle emissioni e al valore energetico del biocarburante. Se questi standard non sono rispettati, i biocarburanti devono essere considerati e trattati come carburanti tradizionali.

### Monitoraggio, rendicontazione e verifica (MRV) delle emissioni di CO<sub>2</sub>

L'Accordo sul clima di Parigi (2015) sulle emissioni di gas a effetto serra (GHG) stabilisce un piano d'azione globale per limitare il riscaldamento globale a ben al di sotto dei 2°C. L'Unione Europea è stata la prima grande economia a presentare il piano previsto per ridurre le emissioni di gas serra di almeno il 40% entro il 2030. Contestualmente, l'UE ha introdotto il regolamento UE 2015/757 per il monitoraggio, la rendicontazione e la verifica (MRV) delle emissioni di CO<sub>2</sub> delle navi per viaggi tra porti europei.

# I Poseidon Principles<sup>33</sup>

I Poseidon Principles sono un **framework globale per la finanza marittima responsabile**. volto a integrare le considerazioni sul clima nelle decisioni di finanziamento, per **promuovere la decarbonizzazione** del trasporto marittimo internazionale. I Principi aiutano nella valutazione e nella divulgazione dell'allineamento dei portafogli delle istituzioni finanziarie del settore dello shipping con gli obiettivi climatici.

Questi Principi si applicano a fornitori di credito, locatori e garanti finanziari, comprese le agenzie di credito all'esportazione. Devono essere applicati da tutti i firmatari in ogni attività di business:

- riguardante i **prodotti di credito** - inclusi prestiti bilaterali, prestiti sindacati, club deal e garanzie - garantiti da ipoteche navali, leasing finanziari garantiti da titolo su nave o prestiti ECA non ipotecari legati a una nave
- in cui una o più navi rientrano nella **sfera di competenza dell'IMO**.

I firmatari si impegnano ad attuare i Poseidon Principles nelle loro politiche, procedure e standard interni e a collaborare per attuarli.

I Poseidon Principles sono destinati ad evolversi nel tempo, per includere altri temi nei quali l'influenza delle istituzioni finanziarie può aiutare a migliorare il contributo che l'industria e i suoi leader possono fornire alla società.

<sup>33</sup> <https://www.poseidonprinciples.org/finance/about/>

I Principi sono coerenti con le politiche e le ambizioni dell'IMO, inclusa quella di raggiungere il picco delle emissioni di GHG il prima possibile e di ridurre poi le emissioni annuali totali. Infatti, nel settembre 2023, i firmatari hanno deciso all'unanimità di allineare la metodologia a questo ambizioso risultato durante la MEPC 80. È con orgoglio che il Gruppo prende atto del proprio ruolo, poiché i Poseidon Principles hanno richiesto una leadership concreta.

Inoltre, i Principi si basano sull'**Annual Efficiency Ratio (AER)** come metrica dell'**intensità del carbonio**. Questa rappresenta il rapporto tra le emissioni di carbonio di una nave e la portata per miglia nautiche (ad esempio, dwt/miglio nautico navigato). Per valutare l'allineamento climatico di una singola nave, la sua intensità di carbonio annua viene confrontata con la traiettoria di decarbonizzazione<sup>34</sup> per il tipo di nave e la classe dimensionale. L'allineamento climatico di un prodotto o portafoglio è una media ponderata delle intensità di carbonio delle navi in ogni prodotto o portafoglio.

## Regolamenti e direttive ambientali futuri

### Impatti, rischi e opportunità materiali

*L'analisi di doppia materialità individua come priorità la gestione dei rischi di transizione legati agli sviluppi normativi. Questi possono avere molteplici cause, come ad esempio uno scenario normativo in rapida evoluzione e sempre più rigoroso, che genera la necessità di adattare navi e procedure, la necessità di adattarsi a standard più elevati di alcuni noleggiatori, la perdita di competitività rispetto a operatori soggetti a requisiti legali meno rigidi, controversie legali e sanzioni, adeguamento delle condizioni assicurative.*

### Politiche di gestione di d'Amico

Oltre ad agire nel pieno rispetto dell'attuale contesto normativo internazionale, la divisione tecnica del Gruppo d'Amico **monitora costantemente gli sviluppi normativi e studia nuove tecnologie e soluzioni innovative (come la sperimentazione di miscele di biocarburanti sulle proprie navi) nel tentativo di prevedere e, quando possibile, anticipare le nuove normative di settore, per garantire la rilevanza commerciale della Società.**

Grazie alla propria **flotta ecologica giovane e moderna**, d'Amico garantisce un'attività commerciale allineata e conforme alle prossime normative UE e IMO.

#### EU fit for 55

**"Fit for 55"** rientra nell'ambiziosa strategia di decarbonizzazione della Commissione europea che ambisce a ridurre le emissioni di gas serra nell'UE del 55% entro il 2030. La direttiva avrà un impatto diretto sul settore marittimo attraverso:

- **il sistema di scambio delle quote di emissione (ETS)**, che sarà esteso al trasporto marittimo dal 2024. In particolare, dal 2024 sarà applicato a tutte le navi di più di 5000 tonnellate lorde – indipendentemente dallo Stato di bandiera – e a tutti i viaggi tra i porti dello Spazio economico europeo (SEE) che iniziano o terminano in un porto del SEE. Per i viaggi tra porti del SEE sarà considerato il 100% delle emissioni, mentre per i viaggi che iniziano o terminano in un porto del SEE sarà considerato il 50% delle emissioni. Secondo l'ultimo accordo raggiunto nel dicembre 2022 dalle istituzioni europee, **gli armatori dovranno acquistare quote di emissioni per il 40% delle loro emissioni comunicate e verificate nel 2024**, per il **70%** delle emissioni comunicate e verificate nel **2025** e per il **100%** delle emissioni comunicate e verificate nel 2026. Secondo l'ultimo accordo, la direttiva riguarderà non solo la CO<sub>2</sub> a partire dal 1° gennaio 2024, ma anche il metano (CH<sub>4</sub>) e il protossido di azoto (N<sub>2</sub>O) dal 1° gennaio 2026. La normativa prevede che l'armatore o all'entità che gestisce la nave per conto dell'armatore siano responsabili. Stabilisce inoltre che chi inquina paga, quindi l'armatore potrebbe passare il costo al noleggiatore che è responsabile di decidere la rotta, il carburante e il consumo attraverso un accordo contrattuale tra le parti. Lo strumento di monitoraggio sarà il sistema **MRV** (Monitoraggio, Segnalazione e Verifica).
- il regolamento sui carburanti dell'UE (**Fuel EU**), che fissa un limite massimo per l'intensità di gas serra dei carburanti utilizzati a bordo. Entrerà in vigore nel 2025 e si applicherà a tutte le navi di oltre 5000 tonnellate lorde che fanno scalo nei porti dell'EEA, con l'obiettivo di **ridurre l'intensità di gas serra dei carburanti** utilizzati per tali viaggi, promuovendo l'uso di carburanti a emissioni neutre, carburanti da fonti rinnovabili (come i biocarburanti) o a basso contenuto di carbonio, tenendo conto anche del *"cold ironing"* nei porti. I requisiti terranno conto delle emissioni di gas serra generate da un combustibile durante tutto il suo ciclo di vita, dalla sua produzione al suo consumo finale da parte della nave, non solo durante il suo utilizzo. Gli armatori devono calcolare l'intensità di carbonio come quantità di gas serra per unità di energia e questo calcolo deve essere valutato da un verificatore. Le società devono fornire dati sull'intensità di carbonio e sulle caratteristiche di sostenibilità dei biocarburanti, verificati da un sistema volontario riconosciuto nell'ambito della RED II (Direttiva sulle Energie Rinnovabili II); inoltre, il verificatore deve rilasciare un certificato di conformità alle navi che rispettano le disposizioni del regolamento. Le riduzioni dell'intensità di gas serra richiesti aumenteranno ogni cinque anni tra il 2025 e il 2050 (**riduzione del 2% dal 2025, del 6% dal 2030, del 13% dal 2035, del 26% dal 2040, del 59% dal 2045 e del 75% dal 2050**). Le compagnie di navigazione che non rispetteranno le norme entro il 1° maggio dell'anno successivo dovranno pagare una penale, che sosterrà un fondo per i carburanti green a favore della diffusione di combustibili a basse emissioni di carbonio e rinnovabili nel settore marittimo. I progetti finanziati dal fondo sono destinati a stimolare la produzione di carburante rinnovabile e a basso contenuto di carbonio per le navi.

#### Misure a medio termine dell'IMO per la riduzione dei gas a effetto serra

Inoltre, nel 2023 il Comitato per la protezione dell'ambiente marino (MEPC) ha adottato la Strategia 2023 dell'IMO per la riduzione delle emissioni GHG dalle navi, rafforzando gli obiettivi per abbattere le emissioni nocive e prendendo in considerazione l'intensità dei gas serra nel ciclo di vita dei combustibili per uso marittimo, come indicato nelle Linee guida sull'intensità dei gas serra nel ciclo di vita dei combustibili per uso marittimo (Linee guida LCA).

Gli obiettivi che orientano la Strategia 2023 dell'IMO sono i seguenti:

- ridurre l'intensità di carbonio delle navi migliorando ulteriormente l'efficienza energetica delle navi di nuova costruzione;
- ridurre, entro il 2030, le emissioni di CO<sub>2</sub> per attività di trasporto, come media del trasporto marittimo internazionale, di almeno il **40%** rispetto al **2008**;
- adottare tecnologie che consentano l'uso di combustibili e/o fonti energetiche a emissioni di gas serra zero o quasi zero per almeno il **5% (puntando al 10%)** dell'energia utilizzata dal trasporto marittimo internazionale entro il 2030;
- raggiungere il prima possibile il picco delle emissioni di gas serra del trasporto marittimo internazionale per poi puntare all'**azzeramento netto delle emissioni GHG entro** o intorno al **2050**, tenendo conto delle diverse situazioni nazionali, proseguendo al contempo gli sforzi per la loro graduale eliminazione in linea con l'obiettivo di temperatura a lungo termine stabilito nell'articolo 2 dell'Accordo di Parigi. A questo proposito, il MEPC ha fissato due obiettivi intermedi indicativi per l'azzeramento delle emissioni GHG del trasporto marittimo internazionale:
  - riduzione, entro il 2030, delle emissioni totali annue di gas serra del trasporto marittimo internazionale di almeno il 20% (puntando al 30%) rispetto al 2008;
  - riduzione, entro il 2040, delle emissioni totali annue di gas serra del trasporto marittimo internazionale di almeno il 70% (puntando al 80%) rispetto al 2008.

<sup>34</sup> Una traiettoria di decarbonizzazione è una rappresentazione di quanti grammi di CO<sub>2</sub> una singola nave può emettere per spostare una tonnellata di merci per un miglio nautico, in un determinato orizzonte temporale.



# POLITICA E STRATEGIA AMBIENTALE

## SDG

## TARGET ONU

## KPI 2023



### 7.3

Entro il 2030, raddoppiare il tasso globale di miglioramento dell'efficienza energetica.

**87,2%** di navi 'Eco' nella flotta del Gruppo d'Amico (di proprietà e a scafo nudo).



### 8.4

Migliorare progressivamente, fino al 2030, l'efficienza globale nel consumo e nella produzione, e tentare di scindere la crescita economica dal degrado ambientale, in conformità con il quadro decennale di programmi sul consumo e la produzione sostenibili, con i paesi più sviluppati in prima linea.

**5 tonnellate/giorno**

in meno di consumo di combustibile per una nave 'eco' rispetto a una nave convenzionale, alla stessa velocità.

Il Gruppo d'Amico considera la **tutela e il rispetto dell'ambiente una missione**: si impegna a gestire gli aspetti ambientali e a migliorare le performance energetiche come parte integrante della propria attività.

La politica ambientale del Gruppo è un punto di riferimento fondamentale per il Sistema di Gestione Integrato e per l'adozione di certificazioni internazionali: d'Amico ha implementato un **sistema di gestione ambientale certificato** conforme alla norma ISO 14001 e un **sistema di gestione dell'efficienza energetica certificato** conforme alla norma ISO 50001, finalizzati a:

- garantire che le proprie attività abbiano un impatto minimo sull'ambiente, in ogni momento e in ogni luogo
- proteggere l'ambiente marino
- prevenire l'inquinamento
- ridurre le emissioni
- monitorare costantemente il consumo di combustibile e le emissioni in atmosfera
- incoraggiare l'innovazione individuando tecnologie per aumentare l'efficienza energetica delle navi e ridurre l'impatto ambientale
- rispettare i requisiti di legge applicabili e gli impegni assunti dalle aziende in materia di legislazione ambientale, consumi ed efficienza energetica
- promuovere l'acquisto di prodotti e servizi efficienti dal punto di vista energetico e soluzioni per migliorare le performance energetiche
- diffondere la politica ambientale tra tutti i dipendenti di terra, di bordo e di tutti i livelli all'interno dell'organizzazione, dandone evidenza pubblica e mantenendola costantemente aggiornata.

I **sistemi di gestione** sono specificamente **progettati per prevenire attività che potrebbero rappresentare una minaccia per l'ambiente**. Riducono i rischi che coinvolgono le attività a terra, le navi e il personale, grazie a procedure operative sicure progettate per gestire qualsiasi emergenza.

Il Gruppo ha messo in atto programmi e procedure volte ad **assicurare il rigoroso rispetto delle normative internazionali**, definendo standard più elevati laddove le leggi e le normative esistenti non garantiscono una sufficiente protezione dell'ecosistema.

**Tutte le navi gestite sono conformi alla Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi (MARPOL) e ai requisiti di tutte le altre leggi nazionali o internazionali in materia di tutela ambientale.** Durante il triennio 2021-2023 **non sono stati registrati casi significativi di non conformità** alle leggi e alle normative ambientali che abbiano comportato multe o sanzioni non pecuniarie.

Un altro aspetto essenziale riguarda **informare dipendenti e stakeholder** degli impegni ambientali assunti dal Gruppo, invitandoli a contribuire al raggiungimento di obiettivi specifici e condividendo periodicamente i risultati raggiunti. Inoltre, **la comprensione e la consapevolezza delle questioni ambientali vengono misurate regolarmente e approfonditamente** nel corso della valutazione della performance di Ufficiali e Ingegneri, in particolare per quelli in posizioni senior.

Inoltre, in linea con il proprio impegno a favore di una comunicazione trasparente e con il Codice Etico della Società, il Gruppo ha adottato una procedura denominata **"Open reporting system" per fornire a tutto il personale uno strumento per segnalare casi di non conformità ambientale senza timori di ritorsioni**. Le informazioni riguardanti tale procedura di segnalazione sono disponibili su tutte le navi gestite tecnicamente, e tutto il personale, sia di terra che marittimo, può inviare segnalazioni anonime tramite un portale web gratuito, un account di posta elettronica indipendente o numeri verdi, su qualsiasi non conformità al sistema di gestione ambientale della Società, ai requisiti di protezione dell'ambiente marino o al piano di conformità ambientale.



# PERFORMANCE AMBIENTALI DELLA FLOTTA

| SDG                                                                                | TARGET ONU                                                                                                                       | KPI 2023                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|   | <b>7.3</b><br>Entro il 2030, raddoppiare il tasso globale di miglioramento dell'efficienza energetica.                           | <b>0,0115 tonnellate</b><br>di carburante consumato per unità di trasporto (-8,3% dal 2021) per le navi dry cargo.<br><b>0,0107 tonnellate</b><br>di carburante consumato per unità di trasporto (-15,2% dal 2021) per le navi Product Tanker.                                                                                                  |
|  | <b>13.2</b><br>Integrare nelle politiche, nelle strategie e nei piani nazionali le misure di contrasto ai cambiamenti climatici. | <b>0,0343</b><br>tCO <sub>2</sub> e emesse per unità di trasporto (-8,8% dal 2021).<br><b>751.003,5</b><br>tCO <sub>2</sub> e di Scopo 1 emesse (-1,9% dal 2021).<br><b>0,000098</b><br>tSO <sub>x</sub> e emesse per unità di trasporto (-10,1% dal 2021).<br><b>0,0006</b><br>tNO <sub>x</sub> emesse per unità di trasporto (-8,7 dal 2021). |

## Impatti, rischi e opportunità materiali

Il potenziale impatto negativo individuato dall'analisi deriva dal contributo alla **concentrazione di particolato e di inquinanti atmosferici**, anche a causa della cattiva gestione e manutenzione delle fonti inquinanti, del malfunzionamento delle apparecchiature di monitoraggio (soprattutto per le navi dotate di sistema di lavaggio dei gas di scarico "Scrubbers" dei filtri per abbattimento dei NO<sub>x</sub> e della non conformità del carburante fornito rispetto alle bolle di accompagnamento del bunker (BDN).

I rischi più significativi derivano da una **insufficiente disponibilità di biocarburanti** per soddisfare i requisiti normativi, nonché dall'**indisponibilità di sistemi informatici per la trasmissione, l'elaborazione e l'archiviazione dei dati sulle emissioni di GHG e sostanze inquinanti**, necessari per la conformità normativa, a seguito di attacchi informatici o danni alle infrastrutture.

## Politiche di gestione di d'Amico

La dirigenza del Gruppo si impegna ad aumentare l'efficienza energetica e quindi a ridurre le emissioni di GHG e sostanze inquinanti della flotta, anche attraverso investimenti in tecnologie pulite, a elevata efficienza energetica e finanziariamente sostenibili. Per quanto riguarda in particolare i rischi legati alla **gestione del bunker**, il supporto di Rudder SAM, una delle società del Gruppo, garantisce il controllo delle questioni di qualità e quantità.

Sulla base dei **contratti di gestione delle navi**, d'Amico Società di Navigazione S.p.A. (direttamente o tramite le società di gestione navale controllate) è responsabile della **gestione tecnica** di tutte le navi **di proprietà e noleggiate a scafo nudo** di d'Amico Tankers d.a.c. e d'Amico Dry d.a.c.

Le **attività di gestione tecnica** includono:

- lo svolgimento di interventi generali di manutenzione delle navi;
- lo svolgimento di ispezioni e controlli;
- la garanzia della conformità ai requisiti normativi e agli istituti di classificazione navale;
- la soddisfazione delle procedure di ispezione delle principali compagnie petrolifere;
- la supervisione della manutenzione e promozione dell'efficienza delle navi;
- l'organizzazione e supervisione degli interventi di bacino e delle riparazioni;
- l'acquisto di forniture e pezzi di ricambio;
- la nomina di supervisori e consulenti tecnici.



| FLOTTA DRY CARGO<br>(di proprietà e a scafo nudo) <sup>35</sup> | 2021      | 2022        | 2023        | Var.<br>22-23 |
|-----------------------------------------------------------------|-----------|-------------|-------------|---------------|
| Numero di navi                                                  | 20        | 16,9        | 17,3        | +2,4%         |
| Tonnellaggio di portata lorda totale                            | 1.140.727 | 1.150.310,6 | 1.321.715,4 | +14,9%        |

| FLOTTA PRODUCT TANKER<br>(di proprietà e a scafo nudo) | 2021      | 2022 <sup>36</sup> | 2023        | Var.<br>22-23 |
|--------------------------------------------------------|-----------|--------------------|-------------|---------------|
| Number of vessels                                      | 30        | 27,6               | 28,6        | +3,6%         |
| Total deadweight tonnage                               | 1.563.184 | 1.447.308,7        | 1.500.056,3 | +3,6%         |

## Efficienza energetica

### Navi di nuova costruzione

Il Gruppo d'Amico ha implementato diverse tecnologie volte a ridurre i consumi energetici della flotta di nuova costruzione.

Nello specifico, la scelta di installare **motori a due tempi di potenza superiore al necessario**, ma detarati e controllati elettronicamente, riduce i giri al minuto dell'albero motore e abbassa la curva dei consumi specifici, rendendo possibile accoppiarli a eliche più grandi e quindi più efficienti. Oltre a questo, tutte le navi 'Eco' sono state progettate con l'obiettivo di **ottimizzare la velocità**, che è inferiore rispetto alla precedente generazione di navi convenzionali e porta a un **calo del consumo di combustibile della flotta d'Amico di circa 6 tonnellate al giorno per nave**, rispetto alle navi di precedente generazione.

Inoltre, l'installazione di **condotti e pinne convogliatrici**, che ottimizzano il flusso d'acqua sull'elica, consentono alle navi di esprimere le stesse velocità con, rispettivamente, il **2-4%** e il **3-5%** di potenza in meno. La resistenza dell'imbarcazione in navigazione è stata ridotta tramite un miglioramento delle **linee dello scafo**, un **bulbo più idrodinamico**, pitture di carenaggio con **coefficienti di frizione estremamente bassi e forme più aerodinamiche del blocco alloggi**.

### Retrofit al tonnellaggio esistente

Nel corso del 2023 il Gruppo d'Amico ha **completato con successo la transizione dall'illuminazione tradizionale a quella a LED**: il 100% della flotta (di proprietà e a scafo nudo) è ora certificato con illuminazione a LED, con significativi vantaggi ambientali. Questo ha portato a una riduzione stimata di circa 90 tonnellate di CO<sub>2</sub> per nave all'anno, contribuendo a una **riduzione annuale totale della flotta di 4.390 tonnellate di CO<sub>2</sub>** attribuibile esclusivamente all'aggiornamento dell'illuminazione.

Inoltre, nel 2023 il Gruppo ha completato anche l'installazione di **Propeller Boss Cap Fins** (PBCF) su 15 navi, ricavandone un **risparmio annuo di 5.985 tonnellate di CO<sub>2</sub>**.

In considerazione dell'accresciuto livello di ambizione della strategia IMO, nel 2023 il Dipartimento Tecnico del Gruppo ha iniziato a studiare due ulteriori misure innovative da implementare attraverso progetti pilota: **sistemi di lubrificazione carene con bolle d'aria**.

<sup>35</sup> Le tabelle della flotta contengono il numero e il tonnellaggio di portata lorda delle navi di proprietà e a scafo nudo della flotta di d'Amico, che - a partire dal 2022 - sono stati calcolati pro-rata: le navi acquisite o vendute nel corso dell'anno sono prese in considerazione solo per il tempo in cui sono state effettivamente gestite dal Gruppo (ad esempio, una nave che è stata operativa per 6 mesi conta per 0,5). Ove non diversamente specificato, i dati e i KPI riportati in tutto il capitolo si basano su questi numeri.

<sup>36</sup> Le navi Glenda sono state impiegate tramite una joint venture al 50%. Di conseguenza, le emissioni sono state calcolate al 50%. In agosto 2022 d'Amico Tankers d.a.c. ha acquisito il controllo del 100% della joint venture. Da settembre 2022 le quattro navi MR sono state impiegate al 100%.

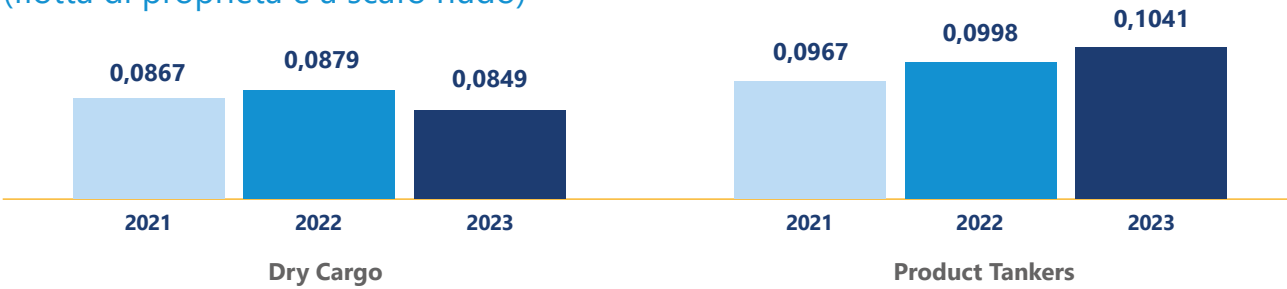
| COMBUSTIBILE DRY CARGO<br>(flotta di proprietà e a scafo nudo) | 2021     | 2022     | 2023     | Var.<br>22-23 |
|----------------------------------------------------------------|----------|----------|----------|---------------|
| Combustibile [t]                                               | 90.101,4 | 81.249,4 | 86.638,1 | +6,6%         |
| Combustibile per miglio nautico [t/NM]                         | 0,0867   | 0,0879   | 0,0849   | -3,4%         |
| Combustibile per unità di trasporto [t/t]                      | 0,0125   | 0,0121   | 0,0115   | -5,3%         |

| COMBUSTIBILE PRODUCT TANKERS<br>(flotta di proprietà e a scafo nudo) | 2021      | 2022      | 2023      | Var.<br>22-23 |
|----------------------------------------------------------------------|-----------|-----------|-----------|---------------|
| Combustibile [t]                                                     | 151.130,6 | 153.143,4 | 150.203,1 | -1,9%         |
| Combustibile per miglio nautico [t/NM]                               | 0,0967    | 0,0998    | 0,1041    | +4,3%         |
| Combustibile per unità di trasporto [t/t]                            | 0,0110    | 0,0126    | 0,0107    | -14,8%        |

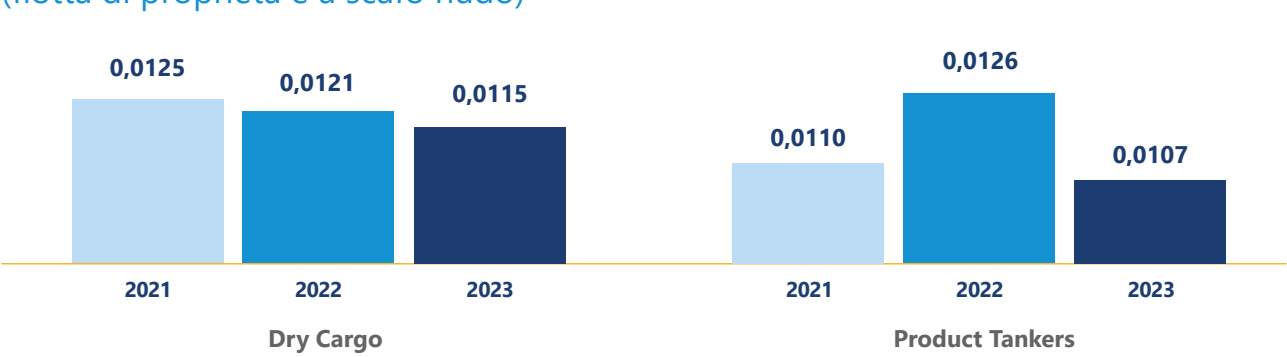
Nel 2023, il consumo di combustibile (bunker) nel settore Dry Cargo è aumentato in termini assoluti (+6,6%), pur rimanendo significativamente inferiore al 2021, mentre i consumi per miglio nautico e per unità di trasporto sono entrambi diminuiti (rispettivamente -3,4% e -5,3%), poiché l'aumento della distanza navigata e del carico trasportato è stato superiore alla crescita del consumo di bunker.

La business unit Product Tanker ha ridotto leggermente il consumo di bunker dal 2022 (-1,9%). Il consumo per miglio nautico ha registrato un aumento del 4,3%, per le minori distanze percorse dalle navi, mentre il consumo di bunker per unità di trasporto è diminuito significativamente (-14,8%) rispetto al 2022, in quanto il tonnellaggio complessivo trasportato è aumentato.

### CONSUMO DI COMBUSTIBILE PER MIGLIO NAUTICO [t/NM] (flotta di proprietà e a scafo nudo)



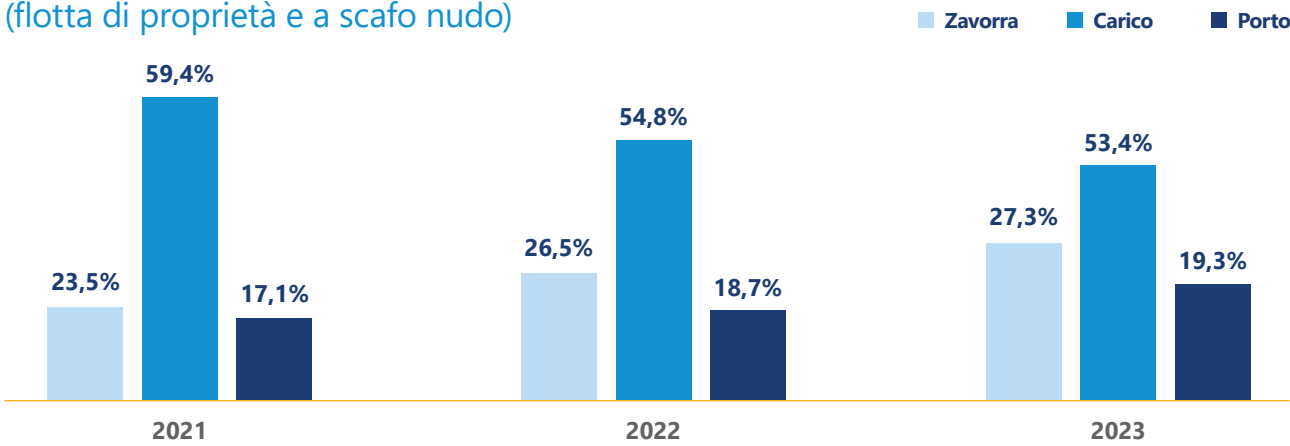
### CONSUMO DI COMBUSTIBILE PER UNITÀ DI TRASPORTO [t/t] (flotta di proprietà e a scafo nudo)



Analizzando la performance di ogni nave del Gruppo è possibile approfondire il consumo di carburante delle navi in base al tipo di attività svolta.

In particolare, è possibile analizzare la percentuale di **carburante consumato per profilo operativo**: viaggi in zavorra, viaggi a pieno carico e permanenza in porto.

CONSUMO DI COMBUSTIBILE PER PROFILO OPERATIVO DELLA NAVE  
(flotta di proprietà e a scafo nudo)



Fra i tre profili operativi, quello **a pieno carico è quello attraverso il quale il Gruppo genera profitto**, poiché rappresenta l'utilizzo della nave per il trasporto merci ed è quindi quello più redditizio. Sia il viaggio in modalità di zavorra - con la nave vuota - sia quello in porto sono due momenti non redditizi e non produttivi del ciclo di utilizzo di una nave. **L'obiettivo di d'Amico**, e in generale di qualsiasi Società di navigazione, **è ridurre al minimo i viaggi in zavorra e il tempo di attesa o di stazionamento in porto**.

La maggior parte dei consumi del Gruppo d'Amico, e di conseguenza delle emissioni, **deriva dai viaggi effettuati con navi cariche** per il trasporto di merci, mentre una quota minore è attribuibile ai viaggi in modalità zavorra e meno di un quinto (19,4%) ai consumi all'interno delle strutture portuali.

Rispetto al 2022, si è registrato un leggero aumento dei consumi di bunker in porto (+4,0%) e con navi vuote (+4,3%) a causa di diversi fattori, tra i quali la permanenza in porto e la frequenza dei viaggi brevi giocano un ruolo fondamentale.

Emissioni

Secondo quanto riportato dall'IMO, le principali emissioni di gas a effetto serra da trasporto marittimo che dovrebbero essere monitorate, e quindi ridotte, sono le emissioni di CO<sub>2</sub>, SO<sub>x</sub> e NO<sub>x</sub>.

EMISSIONI DI CO<sub>2</sub><sup>37</sup>

I dati sulle emissioni di CO<sub>2</sub> riflettono i risultati ottenuti in termini di risparmio di combustibile e di energia.

Dry Cargo

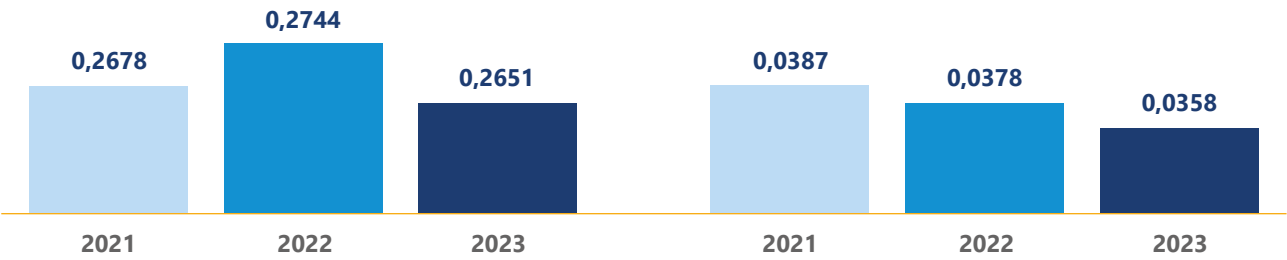
| EMISSIONI DI CO <sub>2</sub><br>(flotta di proprietà e a scafo nudo) | 2021      | 2022      | 2023      | Var.<br>22-23 |
|----------------------------------------------------------------------|-----------|-----------|-----------|---------------|
| Emissioni di CO <sub>2</sub> [tCO <sub>2</sub> ]                     | 281.530,0 | 253.697,2 | 270.380,4 | +6,6%         |
| CO <sub>2</sub> per miglio nautico [tCO <sub>2</sub> /NM]            | 0,2678    | 0,2744    | 0,2651    | -3,4%         |
| CO <sub>2</sub> per unità di trasporto [tCO <sub>2</sub> /t]         | 0,0387    | 0,0378    | 0,0358    | -5,3%         |

<sup>37</sup> Per misurare la CO<sub>2</sub> emessa nel combustibile bruciato, l'IMO fornisce la seguente formula:  
**CO<sub>2</sub> [tonnellate-CO<sub>2</sub>] = CF [tonnellate-CO<sub>2</sub>/MT] x combustibile consumato [MT]**, dove CF è il fattore di anidride carbonica relativa al diverso tipo di combustibile. Informazioni dettagliate sono disponibili nella "Nota metodologica"

Nella business unit Dry Cargo, **le emissioni di CO<sub>2</sub> sono in leggero aumento (+6,6%)** - pur rimanendo inferiori al 2021 - mentre le emissioni per miglia nautiche e per unità di trasporto sono diminuite (rispettivamente -3,4% e -5,3%), in linea con l'andamento del consumo di carburante.

EMISSIONI DI CO<sub>2</sub>  
PER MIGLIO NAUTICO [tCO<sub>2</sub>/NM]  
(flotta di proprietà e a scafo nudo)

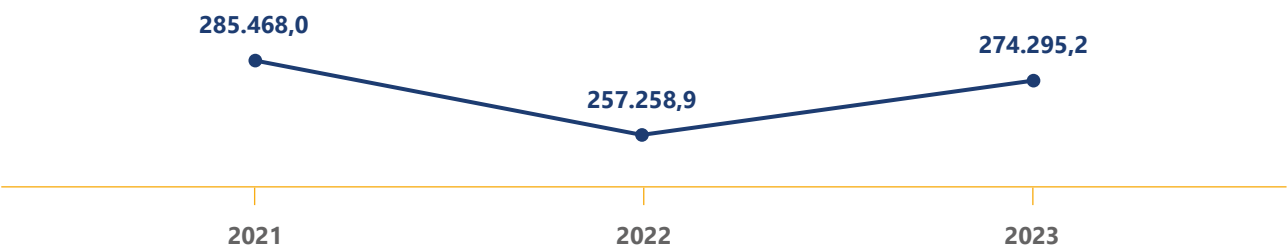
EMISSIONI DI CO<sub>2</sub> PER UNITÀ  
DI TRASPORTO (tCO<sub>2</sub>/t)  
(flotta di proprietà e a scafo nudo)



Complessivamente, le **emissioni di Scopo 1** per la flotta Dry Cargo sono aumentate proporzionalmente all'incremento delle emissioni di CO<sub>2</sub>, che rappresentano il 98,6% del totale. Anche le emissioni di protossido di azoto e metano sono aumentate, portando il totale 2023 delle emissioni di Scopo 1 a **274.295,2 tCO<sub>2</sub>e**, valore ancora inferiore al 2021 (-4,0% dal 2021).

| EMISSIONI SCOPO 1<br>(flotta di proprietà e a scafo nudo)                      | 2021      | 2022      | 2023      | Var.<br>22-23 |
|--------------------------------------------------------------------------------|-----------|-----------|-----------|---------------|
| Anidride carbonica (CO <sub>2</sub> ) [tCO <sub>2</sub> ]                      | 281.530,0 | 253.697,2 | 270.380,4 | +6,6%         |
| Protossido di azoto (N <sub>2</sub> O) [tN <sub>2</sub> O]                     | 14,3      | 12,9      | 13,8      | +7,0%         |
| Metano (CH <sub>4</sub> ) [tCH <sub>4</sub> ]                                  | 5,4       | 4,9       | 5,2       | +6,1%         |
| Totale Anidride carbonica equivalente (CO <sub>2</sub> e) [tCO <sub>2</sub> e] | 285.468,0 | 257.258,9 | 274.295,2 | +6,6%         |

EMISSIONI SCOPO 1 [tCO<sub>2</sub>e]  
(flotta di proprietà e a scafo nudo)



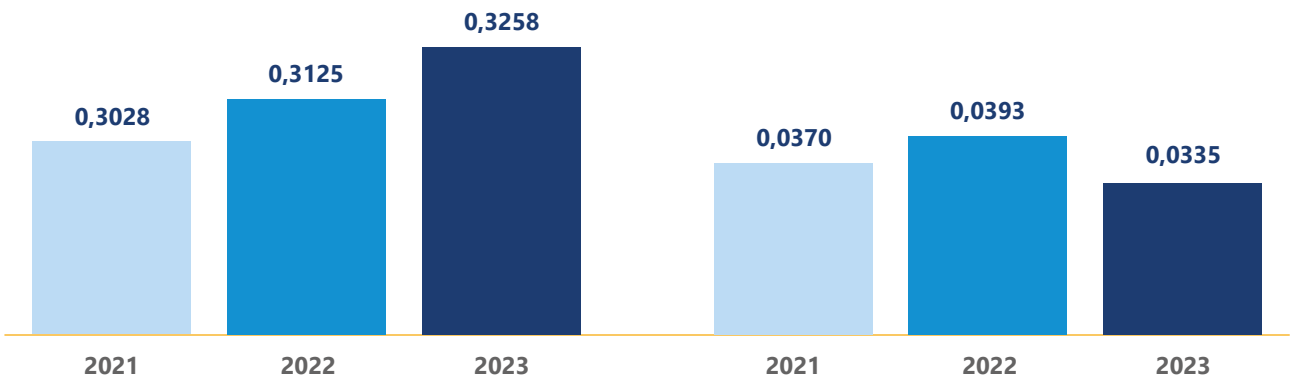


Product Tanker

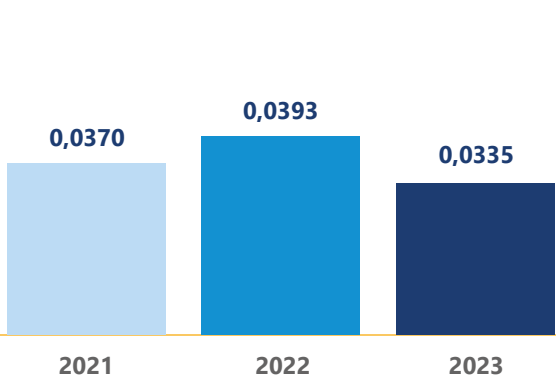
| EMISSIONI<br>(flotta di proprietà e a scafo nudo)            | 2021      | 2022      | 2023      | Var.<br>22-23 |
|--------------------------------------------------------------|-----------|-----------|-----------|---------------|
| Emissioni di CO <sub>2</sub> [tCO <sub>2</sub> ]             | 473.174,1 | 479.286,3 | 469.920,0 | -2,0%         |
| CO <sub>2</sub> per miglio nautico [tCO <sub>2</sub> /NM]    | 0,3028    | 0,3125    | 0,3258    | +4,3%         |
| CO <sub>2</sub> per unità di trasporto [tCO <sub>2</sub> /t] | 0,0370    | 0,0393    | 0,0335    | -14,8%        |

Nel 2023 le emissioni di anidride carbonica **nella business unit Product Tanker hanno registrato un calo del -2% rispetto al 2022**, scendendo al livello più basso registrato dal 2020. Le emissioni di CO<sub>2</sub> per unità di trasporto sono diminuite significativamente (-14,8% dal 2022) grazie alla maggiore efficienza - più carico trasportato - scendendo anche al di sotto dei livelli 2021. Allo stesso tempo, le emissioni di CO<sub>2</sub> per miglio nautico hanno registrato un piccolo aumento (+4,3% dal 2021), in linea con l'andamento del consumo di carburante.

EMISSIONI DI CO<sub>2</sub> PER MIGLIO NAUTICO [tCO<sub>2</sub>/NM]  
(flotta di proprietà e a scafo nudo)



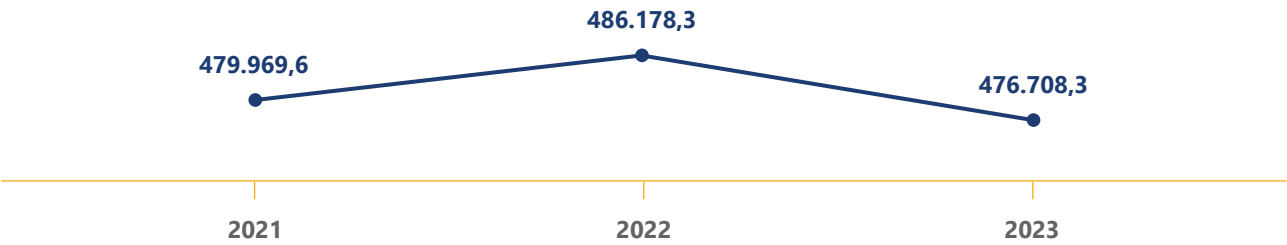
EMISSIONI DI CO<sub>2</sub> PER UNITÀ DI TRASPORTO (tCO<sub>2</sub>/t)  
(flotta di proprietà e a scafo nudo)



Le emissioni di Scopo 1 della flotta Product Tanker sono diminuite (-1,9% dal 2022), grazie alla riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>. Anche le emissioni di protossido di azoto e metano sono diminuite, per un totale di Scopo 1 di 476.708,3 tCO<sub>2</sub>e, pari al 63,5% delle emissioni totali di Scopo 1 dell'intera flotta.

| EMISSIONI SCOPO 1<br>(flotta di proprietà e a scafo nudo)                      | 2021      | 2022      | 2023      | Var.<br>22-23 |
|--------------------------------------------------------------------------------|-----------|-----------|-----------|---------------|
| Anidride carbonica (CO <sub>2</sub> ) [tCO <sub>2</sub> ]                      | 473.174,1 | 479.286,3 | 469.920,0 | -2,0%         |
| Protossido di azoto (N <sub>2</sub> O) [tN <sub>2</sub> O]                     | 23,9      | 24,2      | 23,9      | -1,2%         |
| Metano (CH <sub>4</sub> ) [tCH <sub>4</sub> ]                                  | 9,1       | 9,2       | 9,0       | -2,2%         |
| Totale Anidride carbonica equivalente (CO <sub>2</sub> e) [tCO <sub>2</sub> e] | 479.969,6 | 486.178,3 | 476.708,3 | -1,9%         |

EMISSIONI SCOPO 1 [tCO<sub>2</sub>e]  
(flotta di proprietà e a scafo nudo)



EMISSIONI DI SO<sub>x</sub> <sup>38</sup>  
In seguito alla nuova normativa IMO entrata in vigore nel 2019, **l'utilizzo di carburanti a basso contenuto di zolfo nella flotta d'Amico è aumentato dal 19,3% nel 2019 al 94,6% nel 2023**. Di conseguenza, **le emissioni complessive di SO<sub>x</sub> della flotta sono diminuite dell'87,7% dal 2019**.

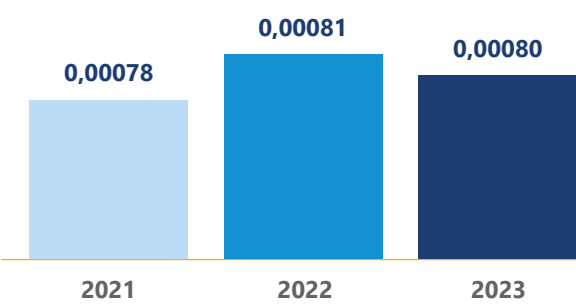
Dry Cargo

| EMISSIONI<br>(flotta di proprietà e a scafo nudo)            | 2021     | 2022     | 2023     | Var.<br>22-23 |
|--------------------------------------------------------------|----------|----------|----------|---------------|
| Emissioni di SO <sub>x</sub> [tSO <sub>x</sub> ]             | 821,0    | 752,8    | 815,1    | +8,3%         |
| SO <sub>x</sub> per miglio nautico [tSO <sub>x</sub> /NM]    | 0,00078  | 0,00081  | 0,00080  | -1,9%         |
| SO <sub>x</sub> per unità di trasporto [tSO <sub>x</sub> /t] | 0,000113 | 0,000112 | 0,000108 | -3,8%         |

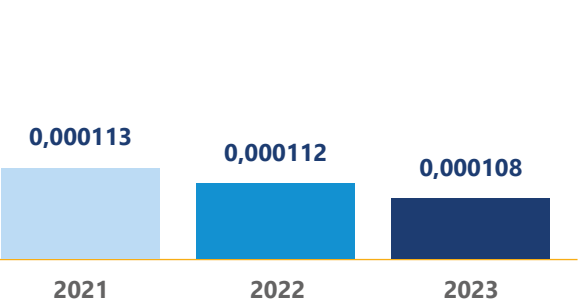
Nella business unit Dry Cargo, le emissioni di SO<sub>x</sub> mostrano un aumento dell'8,3% rispetto al 2022, anche se i valori per miglio nautico e per unità di trasporto diminuiscono (rispettivamente -1,9% e -3,8%). Questo aumento è in gran parte dovuto al diverso intervallo di tempo trascorso da ogni nave al di fuori dell'area di controllo delle emissioni, dove il contenuto di zolfo consentito è dello 0,5%, e all'interno dell'area di controllo delle emissioni, dove è dello 0,1%. Questa differenza nel percorso delle navi può produrre variazioni minime nelle emissioni di SO<sub>x</sub> tra un anno e l'altro.

Alla fine del 2023, la divisione Dry Cargo ha completato l'**installazione di due scrubber a ciclo aperto** pronti per il funzionamento a ciclo chiuso. Questi scrubber vengono utilizzati per filtrare i gas di scarico, riducendo così la concentrazione di SO<sub>x</sub>. Anche alcune delle navi di nuova acquisizione sono già dotate di questi sistemi.

EMISSIONI DI SO<sub>x</sub> PER MIGLIO NAUTICO [tSO<sub>x</sub>/NM]  
(flotta di proprietà e a scafo nudo)



EMISSIONI DI SO<sub>x</sub> PER UNITÀ DI TRASPORTO tSO<sub>x</sub>/t  
(flotta di proprietà e a scafo nudo)



<sup>38</sup> Per calcolare il contenuto di SO<sub>x</sub> nel combustibile bruciato è stata utilizzata la seguente formula:  
**SO<sub>x</sub> [tonnellate] = Combustibile consumato [MT] x contenuto di zolfo [%] x 20 [kg/MT]/1000**, dove 20 è il fattore di conversione relativo al peso molecolare dell'ossigeno. Il contenuto di zolfo [%] è il contenuto effettivo di zolfo del combustibile bruciato. Informazioni dettagliate sono disponibili nella "Nota metodologica"

Product Tanker

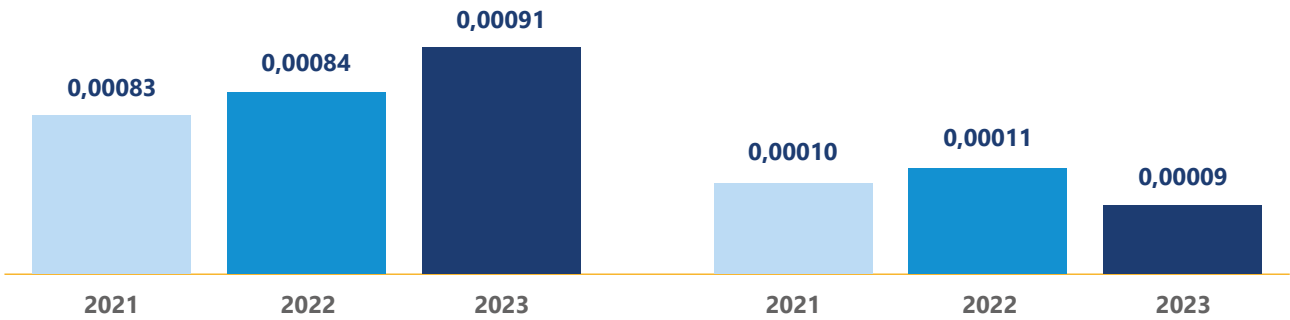
| EMISSIONI<br>(flotta di proprietà e a scafo nudo)            | 2021    | 2022    | 2023    | Var.<br>22-23 |
|--------------------------------------------------------------|---------|---------|---------|---------------|
| Emissioni SO <sub>x</sub> [tSO <sub>x</sub> ]                | 1.292,0 | 1.293,2 | 1.311,8 | -0,2%         |
| SO <sub>x</sub> per miglio nautico [tSO <sub>x</sub> /NM]    | 0,00083 | 0,00084 | 0,00091 | +6,2%         |
| SO <sub>x</sub> per unità di trasporto [tSO <sub>x</sub> /t] | 0,00010 | 0,00011 | 0,00009 | -13,3%        |

Nella business unit Product Tanker, le emissioni di ossido di zolfo si sono stabilizzate intorno al valore dell'anno precedente (-0,2%). Complessivamente, nei tre anni considerati le emissioni di ossido di zolfo sono diminuite del 4,9%.

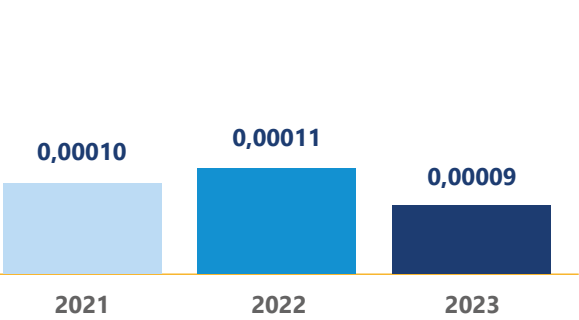
Nel 2023 le emissioni di zolfo per miglio nautico sono aumentate del 6,2%, mentre le emissioni di zolfo per unità di trasporto sono diminuite del -13,3%, al di sotto dei livelli del 2021.

Alla fine del 2023, anche la divisione Product Tanker ha completato l'installazione di due scrubber a ciclo aperto, pronti per il funzionamento a ciclo chiuso.

EMISSIONI DI SO<sub>x</sub> PER MIGLIO NAUTICO [tSO<sub>x</sub>/NM] (flotta di proprietà e a scafo nudo)



EMISSIONI DI SO<sub>x</sub> PER UNITÀ DI TRASPORTO [tSO<sub>x</sub>/t] (flotta di proprietà e a scafo nudo)



EMISSIONI DI NO<sub>x</sub><sup>39</sup>

I calcoli degli ossidi di azoto sono più complicati, in quanto legati al tipo e alla velocità del motore, in base ai valori forniti dall'IMO.

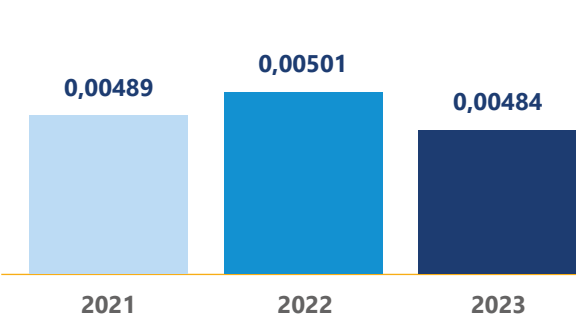
Dry Cargo

| EMISSIONI<br>(flotta di proprietà e a scafo nudo)            | 2021    | 2022    | 2023    | Var.<br>22-23 |
|--------------------------------------------------------------|---------|---------|---------|---------------|
| Emissioni NO <sub>x</sub> [tNO <sub>x</sub> ]                | 5.136,0 | 4.631,2 | 4.938,4 | +6,6%         |
| NO <sub>x</sub> per miglio nautico [tNO <sub>x</sub> /NM]    | 0,00489 | 0,00501 | 0,00484 | -3,4%         |
| NO <sub>x</sub> per unità di trasporto [tNO <sub>x</sub> /t] | 0,00071 | 0,00069 | 0,00065 | -5,3%         |

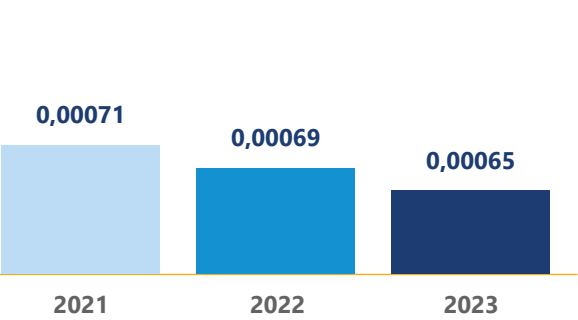
<sup>39</sup> Nell'analisi è stata utilizzata una formula approssimativa suggerita dall'IMO:  
NO<sub>x</sub> [tonnellate] = combustibile consumato [MT] x 57 [kg/MT]/1000, dove 57 [kg/MT] è il fattore di emissione medio per NO<sub>x</sub>. Informazioni dettagliate sono disponibili nella "Nota metodologica"

Nella business unit Dry Cargo, le emissioni di ossidi di azoto sono aumentate del 6,6% nel 2023, pur rimanendo al di sotto dei livelli del 2021. Tuttavia, in linea con il consumo di bunker, le emissioni di NO<sub>x</sub> per miglio nautico e le emissioni per unità di trasporto sono entrambe diminuite (rispettivamente -3,4% e -5,3%).

EMISSIONI DI NO<sub>x</sub> PER MIGLIO NAUTICO [tNO<sub>x</sub>/NM] (flotta di proprietà e a scafo nudo)



EMISSIONI DI NO<sub>x</sub> PER UNITÀ DI TRASPORTO [tNO<sub>x</sub>/t] (flotta di proprietà e a scafo nudo)

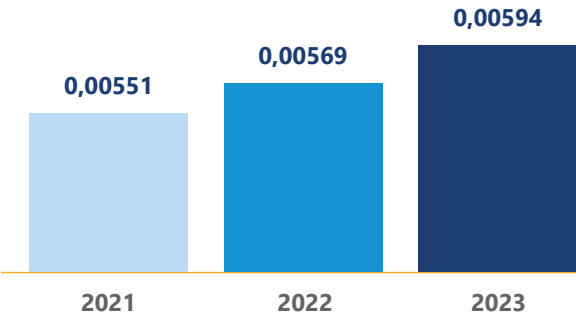


Product Tanker

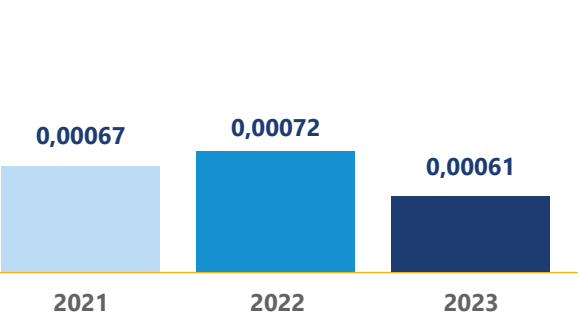
| EMISSIONI<br>(flotta di proprietà e a scafo nudo)            | 2021     | 2022 <sup>40</sup> | 2023     | Var.<br>22-23 |
|--------------------------------------------------------------|----------|--------------------|----------|---------------|
| Emissioni di NO <sub>x</sub> [tNO <sub>x</sub> ]             | 8.614,40 | 8.729,20           | 8.561,58 | -1,9%         |
| NO <sub>x</sub> per miglio nautico [tNO <sub>x</sub> /NM]    | 0,00551  | 0,00569            | 0,00594  | +4,3%         |
| NO <sub>x</sub> per unità di trasporto [tNO <sub>x</sub> /t] | 0,00067  | 0,00072            | 0,00061  | -14,8%        |

Nella business unit Product Tanker, dopo un calo significativo nel 2021, le emissioni di ossidi di azoto sono ulteriormente diminuite nel 2023 (-1,0%). Le emissioni di NO<sub>x</sub> per unità di trasporto sono rimaste allineate al 2021 (+0,8%), mentre le emissioni per miglio nautico sono leggermente aumentate (+3,9%), rimanendo entrambe inferiori al valore registrato nel 2020.

EMISSIONI DI NO<sub>x</sub> PER MIGLIO NAUTICO [tNO<sub>x</sub>/NM] (flotta di proprietà e a scafo nudo)



EMISSIONI DI NO<sub>x</sub> PER UNITÀ DI TRASPORTO [tNO<sub>x</sub>/t] (flotta di proprietà e a scafo nudo)



<sup>40</sup> I dati 2022 sono stati rettificati rispetto al Bilancio di Sostenibilità 2022 del Gruppo d'Amico.



## IL CONTRIBUTO DI d'AMICO ALLA GUIDA INTERTANKO PER LE BEST PRACTICE PER IL PERFORMANCE MONITORING DELLE NAVI TANKER

Tramite la partecipazione del Performance Monitoring Manager come membro esperto dell'Intertanko Safety and Technical Committee (ISTEC) del Performance Monitoring Working Group, il Gruppo d'Amico ha dato un importante contributo

alla Guida Intertanko sulle best practice per il monitoraggio delle performance delle navi tanker, **la prima guida al monitoraggio delle prestazioni per l'intero settore dello shipping.**



## STRATEGIA DI DECARBONIZZAZIONE E DIGITALIZZAZIONE

### SDG

### TARGET ONU

### KPI 2023

**77,1%** della flotta conforme alla Fase II dell'Energy Efficiency Design Index (EEDI) e **10,4%** conforme alla Fase III indipendentemente dalla data di costruzione.

**100%** della flotta conforme all'Energy Efficiency Existing Ship Index (EEXI).

**-10,2%** l'Energy Efficiency Operational Index (EEOI) raggiunto dalla flotta complessiva d'Amico, rispetto al 2021.

### La digitalizzazione dei libri di bordo, l'analisi dei big data e la Condition-Based Maintenance

consentono al Gruppo di monitorare, analizzare ed eseguire le attività operative in modo efficiente.

**31,3%** della flotta applica un approccio di manutenzione di tipo condition-based maintenance.

**68,8%** della flotta utilizza un registro di bordo elettronico.

**100%** delle navi gestite sono attualmente monitorate dal gruppo per la raccolta di dati.

### 9.4

Entro il 2030, ammodernare le infrastrutture e riqualificare le industrie per renderle sostenibili, aumentando l'efficienza nell'utilizzo delle risorse e adottando tecnologie e processi industriali più puliti e sani per l'ambiente, in modo che tutti i paesi intraprendano azioni in conformità con le loro rispettive capacità.



Le navi 'Eco' del Gruppo d'Amico sono **innovative e rispettose dell'ambiente, grazie alla progettazione, alle scelte costruttive e all'utilizzo di tecnologie che riducono notevolmente consumi ed emissioni.** Questo è reso possibile dalla strategia di lungo periodo del Gruppo, che ha anticipato lo sviluppo di vari progetti volti ad ottenere miglioramenti in termini di decarbonizzazione.

# I REQUISITI DI EFFICIENZA ENERGETICA E IL SISTEMA DI RACCOLTA DATI IMO

## EEDI

L'efficienza energetica di nuove navi è misurata dall'**Energy Efficiency Design Index (EEDI)**, l'indice di riferimento IMO che esprime l'efficienza del progetto della nave in termini di emissioni di CO<sub>2</sub> per miglia nautiche DWT.

L'IMO richiede il miglioramento dell'efficienza tecnica delle navi, e quindi dell'EEDI, in 3 fasi. Le fasi prevedono che l'EEDI specifico per tipologia di nave subisca una **progressiva riduzione percentuale** rispetto al valore di riferimento, così definita:

- Fase I (2015-2019): riduzione del 10% rispetto al valore di riferimento
- Fase II (2020-2024): riduzione del 20% rispetto al valore di riferimento
- Fase III (dal 2025 in avanti): riduzione del 30% rispetto al valore di riferimento.

Tutte le navi di nuova costruzione consegnate al Gruppo d'Amico a partire dal 2014 erano già in Fase II, superando i requisiti alla data di consegna, con una piccola percentuale di queste navi già conformi alla Fase III e un numero molto limitato in Fase I. **Le potenziali nuove costruzioni dovrebbero almeno soddisfare i requisiti EEDI in vigore.**

## EEXI

L'Energy Efficiency Existing Ship Index (EEXI) comporta l'applicazione retroattiva dell'EEDI a tutte le navi esistenti al di sopra di una certa dimensione. In particolare, impone un requisito equivalente all'EEDI Fase II o III per tutte le navi esistenti, indipendentemente dall'anno di costruzione, ed è inteso come una certificazione una tantum che sarà verificata non oltre la prima ispezione annuale del 1° gennaio 2023 o successiva. **Alla fine del 2023 l'intera flotta di proprietà e a scafo nudo del Gruppo d'Amico è stata certificata come conforme all'EEXI<sup>41</sup>.**

Il Gruppo ottiene la conformità all'EEXI per le proprie navi esistenti principalmente riducendo la potenza installata, con **limitatori di potenza che possono essere bypassati in caso di condizione meteo avverse**. Questa strategia è stata applicata a una percentuale limitata di navi pre-EEDI. Tuttavia, in una mossa proattiva per migliorare l'efficienza complessiva e al contempo soddisfare gli standard EEXI, il dipartimento di gestione tecnica di d'Amico ha deciso di adottare un duplice approccio, integrando OPL e dispositivi di risparmio energetico. Inoltre, anche nei casi in cui le navi erano già conformi ai requisiti EEXI, l'installazione di questi dispositivi di risparmio energetico ha ulteriormente ridotto il consumo di energia del **3-4%**.

## SEEMP, DSC e CII

In linea con le linee guida dell'IMO sull'efficienza energetica delle navi e per ottimizzare i processi operativi e migliorare la redditività attraverso un uso efficiente della flotta, il Gruppo ha implementato su tutte le proprie navi un piano di gestione dell'efficienza energetica delle navi (SEEMP) dal 2013.

Nel corso del 2018 d'Amico ha aggiornato il SEEMP di tutte le navi, ottenendo la conferma della conformità (CoC) dai rispettivi Stati di bandiera. Inoltre, a partire dal 2020 tutte le navi DIS ricevono regolarmente la Dichiarazione di conformità per l'esercizio relativo all'anno solare precedente.

Nel corso del 2022, la Società ha completato lo sviluppo e la certificazione della **Parte III del SEEMP**, per documentare come intende raggiungere gli obiettivi del **Carbon Intensity Indicator** (CII).

<sup>41</sup> I dati EEDI ed EEXI sono riportati al 31 dicembre 2023.

## IL PIANO UE PER LA DECARBONIZZAZIONE E I CRITERI MRV

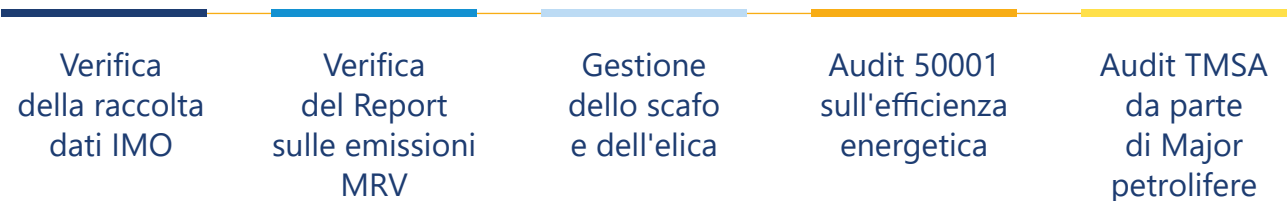
In conformità al regolamento UE 757 del 2015 per il monitoraggio, la comunicazione e la verifica (MRV) delle emissioni di CO<sub>2</sub> delle navi per i viaggi tra porti europei, **il Gruppo d'Amico ha predisposto per ogni nave uno specifico Piano di Monitoraggio e Reporting** - iniziato nel 2018 - insieme alla procedura volta a fornire tutti i dati necessari al monitoraggio e alla rendicontazione. Alla fine di ogni anno solare devono essere verificati tutti i dati sulle emissioni di CO<sub>2</sub> e deve essere presentato un rapporto alla Commissione Europea, la quale rilascerà un certificato specifico per ciascuna nave. Dall'entrata in vigore, **tutte le navi d'Amico che viaggiano nell'UE hanno ottenuto gli adeguati certificati.**

**Dopo la Brexit è stato implementato un processo molto simile anche per tutti i viaggi nel Regno Unito**, che ha sviluppato un proprio sistema di monitoraggio, segnalazione e verifica.

Nel corso del 2023 il Gruppo ha lavorato per aggiornare il Piano di monitoraggio e rendicontazione previsto dal regolamento MRV, garantendo la conformità alla **direttiva EU Emission Trading System (EU ETS)**; l'aggiornamento sarà presentato all'autorità competente per l'approvazione entro il 1° aprile 2024.

Recentemente, il Gruppo ha anche sviluppato un processo interno per gestire l'acquisto e la rendicontazione dei crediti UE, al fine di rispettare gli obblighi derivanti dall'introduzione del sistema ETS a partire dal gennaio 2024.

**Inoltre, la flotta d'Amico è stata una delle prime al mondo a essere pienamente conforme ai criteri MRV e ad essere certificata da RINA.** Per una società come d'Amico, la sfida di oggi è quella di disporre di un sistema in grado di monitorare costantemente i dati raccolti attraverso strumenti di automazione e navigazione, sia con software sofisticati che manualmente. Dal 2011 la funzione Fleet Performance Monitoring ha acquisito un notevole vantaggio competitivo, poiché integra in modo sistematico tutte le esigenze dei vari dipartimenti (tecnico, operativo, ambientale, commerciale) e fornisce tutte le informazioni necessarie alla gestione dell'efficienza energetica a bordo delle navi.

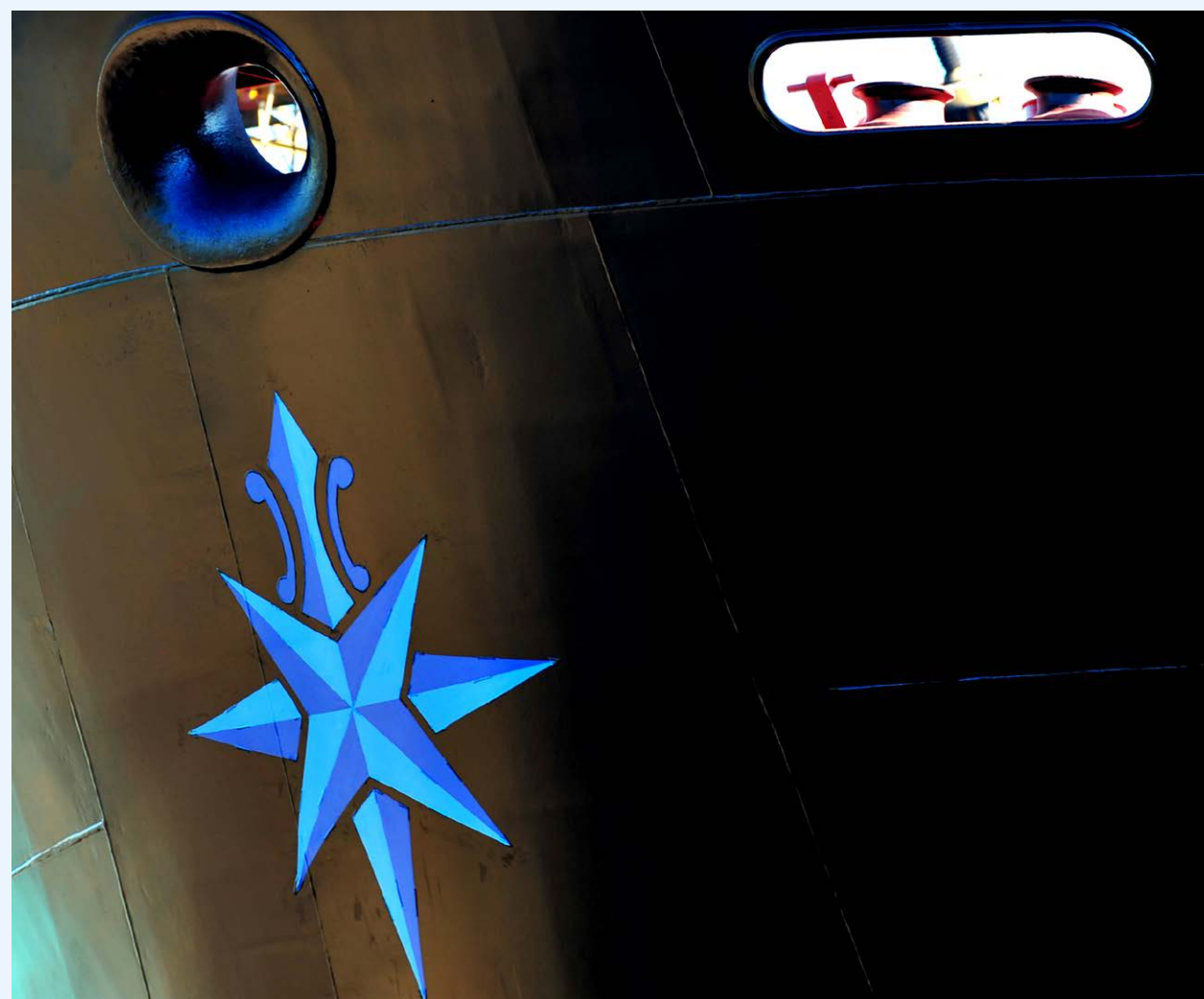




## L'IMPEGNO DI d'AMICO NEL PROGRAMMA GREEN FLAG

Il programma Green Flag, promosso dal porto di Long Beach, premia gli operatori che **rallentano la velocità delle navi** a 12 nodi o meno **entro 40 miglia nautiche da Point Fermin**, vicino all'ingresso del porto. Il programma ha avuto successo in termini di miglioramento della qualità dell'aria, grazie alla riduzione delle emissioni delle navi. La velocità di ogni nave viene registrata e misurata nell'ultimo tratto dal Marine Exchange of Southern California. **L'iniziativa previene l'immissione in atmosfera**

**di oltre 1.000 tonnellate di inquinanti ogni anno.** Il Gruppo d'Amico ha aderito volontariamente al programma Green Flag nel 2017 e da allora le proprie navi hanno rispettato il limite di velocità, incluso nel 2023: d'Amico Dry d.a.c. e d'Amico Tankers d.a.c. sono regolarmente incluse nell'Operator Compliance Report pubblicato dal porto di Long Beach. Questo riconoscimento ha avuto **ricadute positive anche dal punto di vista operativo**, riducendo le tasse di attracco.



## Decarbonizzazione e digitalizzazione nel Gruppo d'Amico

### Impatti, rischi e opportunità materiali

*Le prestazioni ambientali ed energetiche della flotta sono migliorate soprattutto grazie all'adozione di nuove tecnologie che **riducono i consumi, aumentano l'efficienza energetica della flotta e migliorano le prestazioni di manutenzione.***

*Tuttavia, come dimostrato dall'analisi di doppia materialità, questa attività comporta un **rischio tecnologico che è insito nello studio e nell'implementazione di soluzioni innovative.** Non solo gli investimenti potrebbero non dare i risultati attesi, ma la velocità dei cambiamenti normativi potrebbe superare quella dello sviluppo di nuove tecnologie, rendendo obsolete prima del previsto le tecnologie adottate.*

### Politiche di gestione di d'Amico

**Pur promuovendo l'innovazione, il Gruppo d'Amico esercita cautela nell'implementazione di nuove tecnologie così da ridurre al minimo questi rischi.**

**La flotta del Gruppo è tra le più giovani del settore**, con un'età media di 8,8 anni per le navi Tanker e di 6,7 per quelle Dry Cargo. Rispetto alla media del settore (14,2 anni), le navi Tanker sono più giovani di 5,4 anni, mentre le navi Dry Cargo sono più giovani di 4,8 anni rispetto alla media di mercato (11,5 anni<sup>42</sup>). Risultati ottenuti grazie all'importante e **ampio programma di rinnovamento della flotta** realizzato dal Gruppo tra il 2013 e il 2019, che ha coinvolto oltre 40 navi. Grazie a questi investimenti **tutte le navi d'Amico sono dotate di avanzati sistemi tecnologici, che ne riducono significativamente l'impatto ambientale con importanti miglioramenti in efficienza, risparmio energetico, consumi ed emissioni.** La strategia a lungo termine del gruppo - possedere e gestire una flotta composta da navi giovani ed efficienti - viene raggiunta anche attraverso la sostituzione delle navi più vecchie con moderne navi 'Eco' acquistate sul mercato dell'usato.

**Nel 2020 il Gruppo ha istituito una "carbon war room"**, al fine di:

- ridurre il rischio legato ai tempi di attuazione delle misure a breve termine adottate dall'IMO
- arrivare preparati ai vari regolamenti che entreranno in vigore (FUEL EU e misure a medio termine dell'IMO)
- velocizzare l'adozione di soluzioni tecniche per l'efficienza e il depotenziamento delle navi - a basse o a zero emissioni.

Il dipartimento "fleet management" si confronta mensilmente sulle opportunità offerte dal settore, dai cantieri navali e dagli OEM (Original Equipment Manufacturing) in merito alle nuove tecnologie, quali combustibili alternativi, di transizione, sistemi di propulsione e dispositivi per il risparmio energetico. Queste soluzioni consentono sia di accelerare l'attuazione delle misure a breve termine adottate dall'IMO, che di guardare a misure più a lungo termine, come i carburanti alternativi.

<sup>42</sup> Considerando solo i segmenti in cui il Gruppo opera.

La carbon war room ha quindi studiato varie soluzioni, in base ai progetti realizzati e secondo le seguenti **considerazioni preliminari**.

## 1. Motori alternativi



Il motore diesel è attualmente il più diffuso. Si tratta di una tecnologia ben conosciuta e di una forma affidabile di sistemi di propulsione marina e di motori ausiliari, con produttori di motori che dispongono di reti consolidate di riparazione e di pezzi di ricambio.

## 3. Navi alimentate a LNG



Le navi del settore “non tramp” alimentate a LNG saranno ampiamente utilizzate e riguarderanno tutte le traiettorie di emissioni dei prossimi 15 anni, per l'elevata maturità del settore; si tratterà tuttavia di una tecnologia ponte verso l'obiettivo di zero emissioni di carbonio.

## 5. Scalabilità e sostenibilità



I problemi che accomunano i combustibili alternativi (ammoniaca green, idrogeno green, metanolo green, biocarburanti) relativamente alla decarbonizzazione del trasporto marittimo sono la loro scalabilità e produzione da energie rinnovabili.

## 7. Miscele di biocarburanti



Le miscele di biocarburanti ricavati da materie prime rinnovabili possono contribuire ad accelerare la decarbonizzazione nel breve e medio termine con un effetto immediato sul tonnellaggio esistente con motori convenzionali, in cui la conversione a combustibili alternativi non è praticabile. Le miscele di biocarburanti riescono ad apportare benefici immediati all'ambiente, pur con investimenti molto bassi.

## 9. Green Corridors



I Green Corridors creerebbero condizioni favorevoli e utili per la decarbonizzazione, consentendo ai responsabili politici di creare un ecosistema favorevole, ad esempio con misure normative mirate, incentivi finanziari e regolamenti di sicurezza. Inoltre incoraggierebbero l'abbassamento del costo della produzione di combustibili green, che a sua volta potrebbe aiutare a mobilitare la domanda per lo shipping verde, creando un effetto secondario, la riduzione delle emissioni del trasporto marittimo su altre rotte.

## 2. Tecnologia Dual Fuel



La tecnologia Dual Fuel diventerà progressivamente predominante per il settore “non tramp”, poiché offre maggiore flessibilità in caso di carenze infrastrutturali nella catena di approvvigionamento di combustibili alternativi.

## 4. Navi alimentate ad ammoniaca e metanolo



L'ammoniaca *green*, che offre un valore energetico in volume migliore rispetto all'idrogeno e al metanolo verde, sarà molto probabilmente uno dei combustibili del futuro per il settore “non tramp”.

## 6. Riprogettazione delle navi a lunga percorrenza



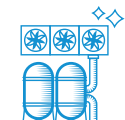
Le navi che percorrono acque profonde necessitano di un approccio olistico riguardo la riprogettazione, a causa dell'energia a densità molto bassa del carburante alternativo (ammoniaca, idrogeno) rispetto a carburante convenzionale.

## 8. Efficienza



Nel breve periodo, l'efficienza è un'altra dimensione centrale per il processo di decarbonizzazione. Tecnologie conosciute e semplici accorgimenti - anziché soluzioni draconiane - possono dare buoni risultati in termini di efficienza e risparmio, con un ritorno sull'investimento molto rapido.

## 10. Tecnologie di cattura e stoccaggio del carbonio



Si prevede che la cattura e lo stoccaggio del carbonio giochino un ruolo chiave nel raggiungimento dell'obiettivo di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> nel settore “tramp”, insieme all'uso di miscele di biocarburanti.

## 11. Emissioni zero



Nel medio periodo, le misure volte ad aumentare l'efficienza delle apparecchiature esistenti devono essere integrate dall'adozione di tecnologie a zero emissioni.

## Dry Cargo

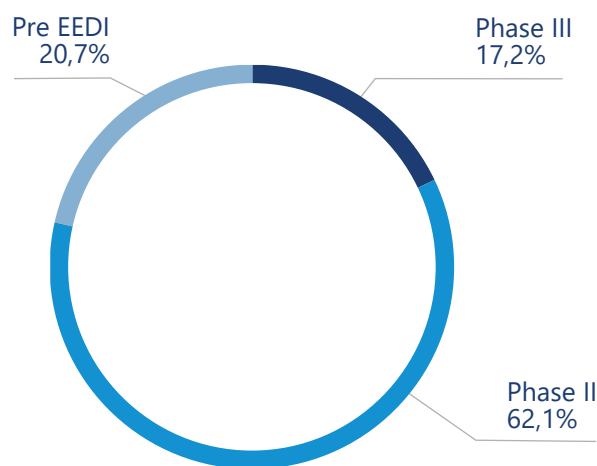
Nel 2023, il **100% delle navi Dry Cargo di d'Amico è già conforme alla Fase II dell'EEDI**. Di conseguenza, anche per quanto riguarda l'EEDI, che comprende le navi che hanno superato le Fasi II e III, la business unit Dry Cargo è pienamente conforme.

## Product Tanker

Per quanto riguarda la business unit Product Tanker, nel 2023 il **62,1% delle navi è conforme alla Fase II dell'EEDI e il 17,2% è già conforme alla Fase III**. Sono 5 le navi in Fase pre-EEDI (20,7%).

Il tasso di conformità all'EEXI è del 100% anche per la flotta Product Tanker.

## NAVI CONFORMI ALLE FASI EEDI (flotta di proprietà e a scafo nudo)



### Indici di intensità carbonica e efficienza energetica

La divisione di gestione tecnica del Gruppo d'Amico ha intrapreso uno **studio interno completo sulla flotta**. Utilizzando l'Annual Efficiency Ratio (AER) come parametro chiave, lo studio mirava a valutare il **profilo di rischio associato a vari fattori**, tra cui le dimensioni della nave, il tipo di merce (riscaldata o meno) e le rotte commerciali caratterizzate da condizioni meteorologiche avverse, tempi di attesa, giorni in porto. **Lo studio è stato presentato come pubblicazione** alla Royal Institution of Naval Architect (**RINA**) **per la conferenza inaugurale del 2024 sul CII**, tenutasi a gennaio presso la sede dell'IMO a Londra.

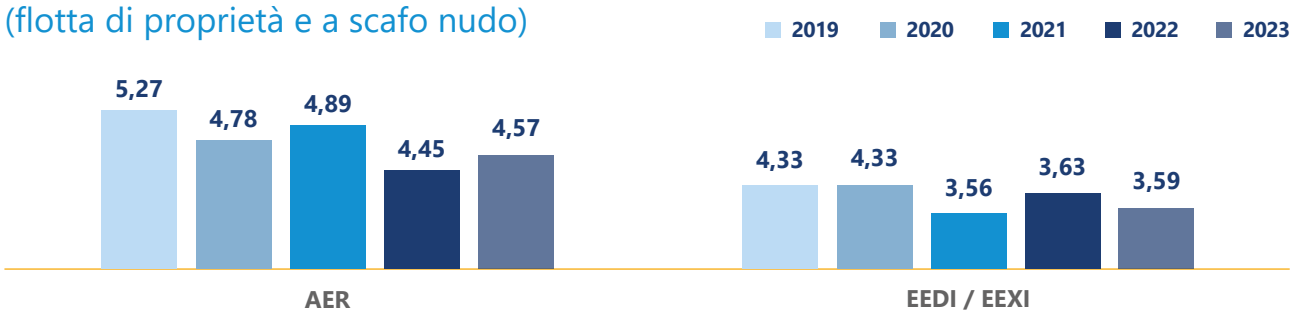
Inoltre, nel 2021 il Gruppo d'Amico ha avviato un **progetto strategico per calcolare e monitorare in tempo reale il Carbon Intensity Indicator** raggiunto dalla flotta. Questa iniziativa ha lo scopo di mantenere una valutazione in tempo reale dell'intensità di carbonio della flotta e consente l'attuazione di azioni correttive tempestive quando ove necessario. **A partire dal gennaio 2023, gli strumenti di monitoraggio dell'AER e del CII raggiunto sono stati utilizzati efficacemente**, dimostrando l'impegno del Gruppo a un approccio proattivo alla gestione ambientale e alla conformità alle misure a breve termine dell'IMO per la riduzione delle emissioni dalle attività marittime.

Tuttavia, il calcolo del CII è influenzato da diversi fattori che esulano dal controllo dell'armatore, il che lo rende più un parametro “Trade” che di sola “efficienza”. In aggiunta, una significativa limitazione del CII è la mancata considerazione del carico effettivamente trasportato durante tutto l'anno, poiché la formula presume che le navi operino costantemente alla loro massima capacità. Questo approccio rende difficile distinguere e premiare le navi gestite in modo più efficiente su base tonnellata-miglio: una nave che trasporta un carico maggiore su distanze più lunghe durante l'anno apporta intrinsecamente maggiori benefici sociali per unità di emissione rispetto a una nave che opera in ballast.

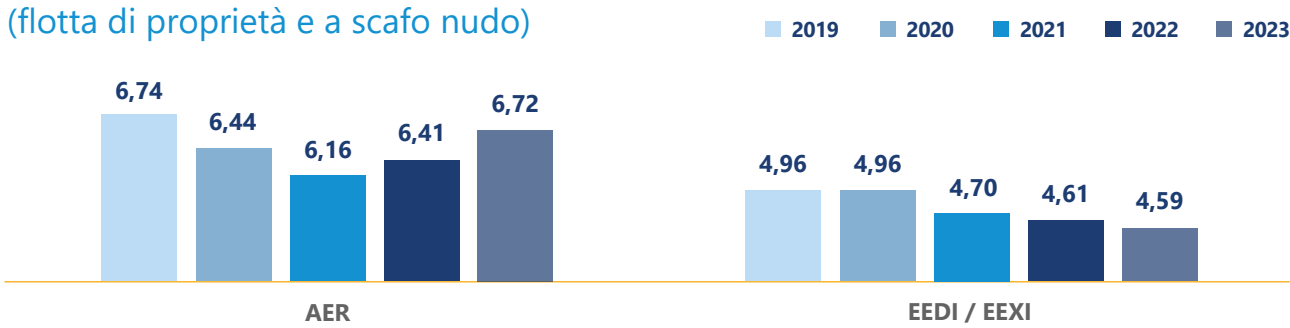
L'**Energy Efficiency Operational Indicator (EEOI)** affronta questa limitazione considerando il carico effettivo. Questo parametro fornisce una valutazione più articolata dell'efficienza della nave, tenendo conto del carico effettivo trasportato e delle distanze effettivamente percorse, **offrendo quindi una valutazione più completa rispetto** al CII.



INDICATORI DELL'INTENSITÀ DI CARBONIO - DRY CARGO



INDICATORI DELL'INTENSITÀ DI CARBONIO - PRODUCT TANKER



Nel corso del 2023, l'AER è aumentato sia per la flotta Product Tanker (+4,9%) che per la flotta Dry Cargo (+2,7%), anche se in quest'ultimo caso è rimasto inferiore al valore del 2021. Al contempo, l'EEDI/EEXI si è stabilizzato intorno al valore del 2022 per la flotta Product Tanker (-0,2%) ed è leggermente migliorato per la flotta Dry Cargo (-1,1%).

Complessivamente, considerando l'arco temporale dal 2019 al 2023, le prestazioni della flotta di d'Amico sono migliorate sostanzialmente, come mostrato dal grafico seguente. In particolare, considerando l'AER dell'intera flotta, si è registrata una riduzione del 9,3% dal 2019.

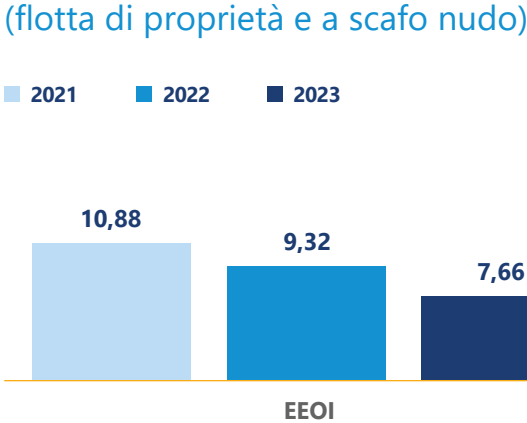
ANNUAL EFFICIENCY RATIO (AER) - FLOTTA D'AMICO



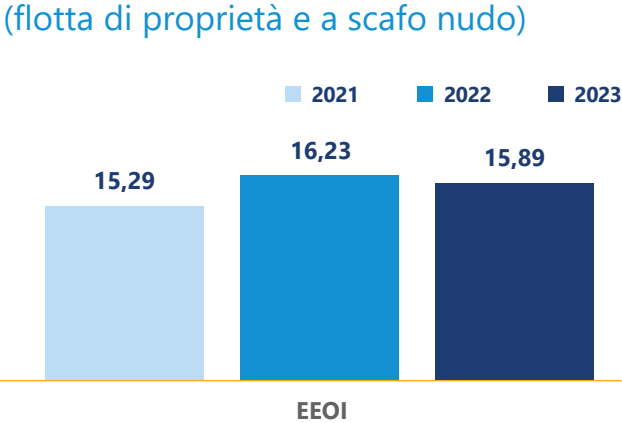
Avendo il carico trasportato e il carburante effettivamente consumato nella formula, l'EEOI (Energy Efficiency Operational Indicator) è più rappresentativo dell'efficienza della gestione operativa rispetto all'AER, che utilizza il DWT della nave invece che la quantità effettiva di carico trasportato.

Per le navi Dry Cargo si rileva una riduzione significativa dell'EEOI nel 2023 (-17,8% dal 2022). Anche per le navi Product Tanker l'indice è in calo, anche se in misura inferiore (-2,1%).

INDICE EEOI - DRY CARGO\*



INDICE EEOI - PRODUCT TANKERS



\* I valori relativi al 2021 e al 2022 per l'indice EEOI delle navi Dry Cargo sono stati rettificati rispetto a quanto indicato nel Bilancio di Sostenibilità 2022 del Gruppo d'Amico, per la disponibilità di dati più accurati.

I pilastri della strategia di decarbonizzazione del Gruppo d'Amico

d'Amico ha individuato **cinque pilastri** come guida per implementare e sviluppare la propria strategia ambientale, concentrandosi sia su aspetti tecnici che gestionali, cercando nuove frontiere per guidare il proprio business verso:

EFFICIENZA DELLA FLOTTA

Miglioramento dell'efficienza di: propulsione, elica, scafo e carico elettrico.

DEPOTENZIAMENTO DEL MOTORE PRINCIPALE

Depotenziamento del motore principale attraverso l'installazione di un limitatore di potenza.

PROGETTI LEGATI AI COMBUSTIBILI ALTERNATIVI

Utilizzo di miscele di biocarburanti ricavate da fonti rinnovabili, finalizzate ad ottenere la certificazione permanente sulle navi di proprietà.

CATTURA E STOCCAGGIO DEL CARBONIO A BORDO

Utilizzo di tecnologie post-combustione per ridurre l'impronta di CO<sub>2</sub> della flotta.

PROGETTI DI DIGITALIZZAZIONE

Utilizzo di soluzioni informatiche e digitali per migliorare le prestazioni delle navi, ridurre il consumo energetico ed effettuare un monitoraggio in tempo reale del CII.

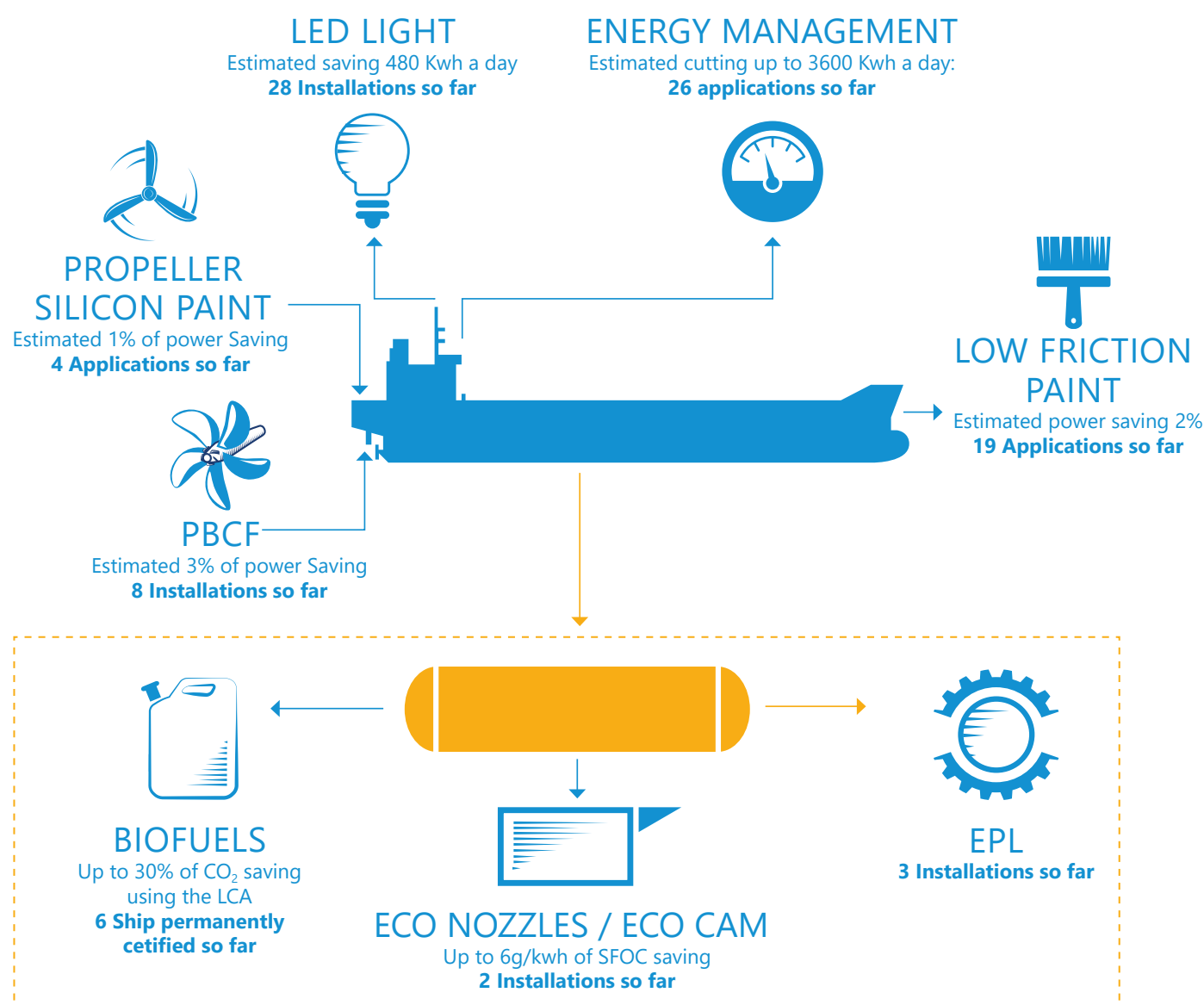
## DEPOTENZIAMENTO DEL MOTORE PRINCIPALE ED EFFICIENZA DELLA FLOTTA

Mentre si studiano soluzioni di decarbonizzazione sul medio lungo periodo, il dipartimento tecnico del Gruppo è impegnato a sviluppare **soluzioni a breve termine**. d'Amico sta lavorando in particolare su due diversi aspetti: l'efficienza delle navi e le attività di depotenziamento.

Riguardo le **attività di efficientamento** messe in atto, si segnalano:

- l'installazione di polverizzatori di tipo Eco sul motore principale per aumentare l'efficienza della propulsione
- l'installazione di Propeller Boss Cap Fins (PBCF) per migliorare l'efficienza dell'elica
- l'utilizzo di pitture con coefficienti di attrito molto bassi così da migliorare l'efficienza dello scafo
- l'accurata pulizia dello scafo e dell'elica per mantenere lo scafo efficiente
- l'applicazione di vernice al silicone sull'elica
- la sostituzione delle luci tradizionali con quelle a LED per aumentare l'efficienza del carico elettrico
- il taglio dei consumi non essenziali nei vari profili operativi, in modo da migliorare l'efficienza del carico elettrico
- pianificazione efficiente delle rotte
- il monitoraggio del degrado di scafi ed eliche
- l'adattamento delle specifiche di pitturazione carene all'aumento medio della temperatura del mare
- la formazione dell'equipaggio sulla gestione dell'energia.

Inoltre, il Gruppo ha **completato l'installazione di un limite di potenza sovrascrivibile (OPL)** sulle proprie navi, così da depotenziare il motore principale.



## SOFTWARE TEKOMAR

Nel corso del 2023 il Gruppo ha installato un software innovativo - Tekomar - su 5 navi, con l'obiettivo di **ottimizzare l'efficienza e le prestazioni del motore tramite diagnostica e avvisi**. Il sistema fornisce aggiornamenti e approfondimenti automatici durante ogni viaggio, consentendo di monitorare e prendere decisioni per migliorare l'efficienza delle navi.

In particolare, Tekomar offre:

- **diagnostica:** monitoraggio delle prestazioni e diagnostica dei motori in tempo reale, fornendo un feedback immediato sullo stato di salute dei motori
- **suggerimenti automatici:** sulla base dei dati diagnostici, l'equipaggio viene avvisato di potenziali problemi o azioni correttive per ottimizzare l'efficienza del macchinario sotto monitoraggio
- **processo decisionale migliorato:** i dati e i suggerimenti generati dal sistema mettono l'equipaggio e gli operatori in condizione di prendere decisioni informate, prevenendo potenzialmente i guasti, riducendo al minimo i tempi di fermo e prolungando la vita dei motori
- **automazione:** l'invio automatico di informazioni diagnostiche e avvisi riduce il carico di lavoro per l'equipaggio, consentendo loro di concentrarsi su altri aspetti critici dell'operatività della nave mentre il sistema gestisce il monitoraggio continuo e la reportistica.

A seguito di questa fase pilota, il Gruppo prevede di distribuire gradualmente il software su tutta la propria flotta.

## COMBUSTIBILI ALTERNATIVI

A giugno 2021 il Gruppo ha avviato un **Joint Industry Project (JIP)** per testare le miscele di biocarburanti (B30) derivate da materie prime di scarto di seconda generazione a bordo di una delle proprie navi Tanker. I test hanno mostrato **risultati molto positivi in merito alla riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>** - utilizzando l'analisi LCA (Life Cycle Analysis) - e alle emissioni di NO<sub>x</sub>, che sono rimaste stabili e all'interno del limite consentito.

I risultati dei test evidenziano che **la miscela di carburanti è una soluzione praticabile per conformarsi alla direttiva Fuel EU**. In attesa della disponibilità di materie prime e dell'aumento della produzione in tutto il mondo, rappresenta una soluzione "Drop In" per accelerare la decarbonizzazione del tonnellaggio esistente, contribuendo a raggiungere gli obiettivi fissati dall'IMO.

A seguito del recente esito del MEPC 78, DIS è autorizzata a utilizzare miscele fino al 30% di FAME (estere metilico degli acidi grassi) su tutta la propria flotta senza ulteriori test. Nel 2024, il Gruppo prevede di testare i biocarburanti B40 e B50, seguendo la stessa metodologia adottata dal progetto pilota, e di testare anche l'HVO (olio vegetale idrotrattato), un interessante biocarburante sostenibile drop-in poiché le sue specifiche sono molto vicine a quelle del Distillate Marine Fuel.

## TECNOLOGIE DI CATTURA E STOCCAGGIO DEL CARBONIO

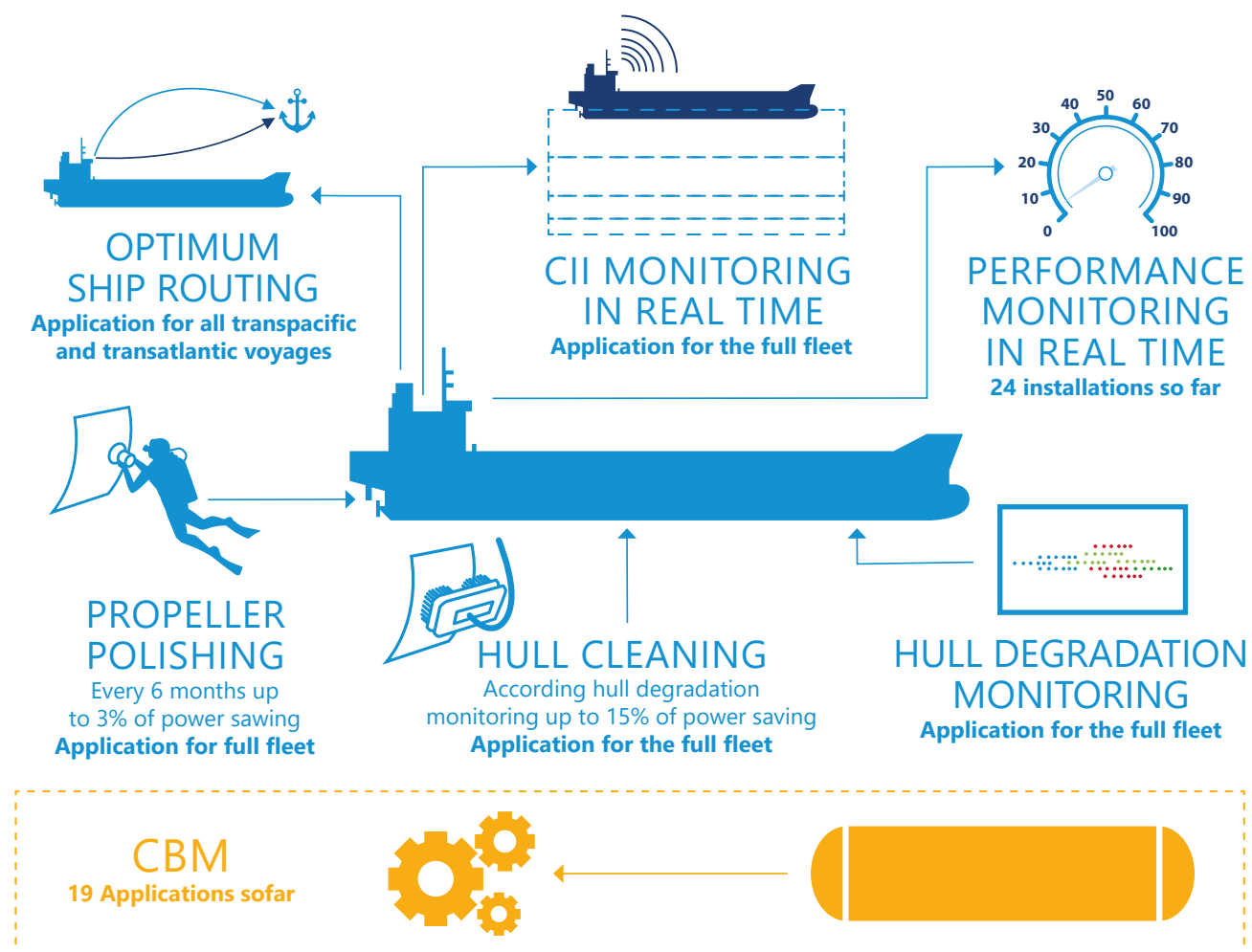
Attraverso la carbon war room, il Gruppo d'Amico ha avviato lo **studio di tecnologie post-combustione**, valutando le diverse soluzioni disponibili sul mercato per lo stoccaggio della CO<sub>2</sub> a bordo e la disponibilità di impianti di ricezione a terra per lo smaltimento della CO<sub>2</sub>.

## PROGETTI DI DIGITALIZZAZIONE

La flotta del futuro sarà una *tra le navi e i centri i Operativi/gestionali della flotta*. I manager della flotta saranno in grado di analizzare i dati ingegneristici e dare indicazioni all'equipaggio sul consumo di carburante, su aspetti legati alla navigazione, rotte metereologiche, manutenzione e analisi delle sollecitazioni della struttura. Questo contribuirà a ridurre i rischi relativi agli errori umani che possono causare incidenti, ad aumentare l'efficienza e l'affidabilità e a ridurre l'impatto ambientale.

In questo contesto, il Gruppo d'Amico sta lavorando a numerosi progetti di innovazione e digitalizzazione della flotta. Dal 2016 la direzione tecnica del Gruppo ha rafforzato il monitoraggio delle prestazioni delle navi, grazie al coinvolgimento di un team dedicato e all'adozione di specifici strumenti di bordo - sensori e piattaforma dati - integrati con i sistemi informatici. Questo permetterà di effettuare un'analisi più puntuale delle prestazioni delle navi, con risparmi per quanto riguarda il combustibile e riduzioni delle emissioni di gas serra.





## Tecnologie robotiche e ispezioni a distanza

Nel 2021 il Gruppo d'Amico ha portato a termine la **prima ispezione con veicoli aerei a pilotaggio remoto (ROAV)**, ovvero droni, di una nave cisterna. Questo è avvenuto a bordo della M/T High Valor, una nave cisterna MR di proprietà di d'Amico Tankers d.a.c. a Panama, seguita dalla MR High Courage. La prima misurazione di Ultrasonic Testing (UT) usando un ROAV è stata effettuata nel secondo trimestre del 2021 sulla MR Tanker High Venture, in collaborazione con ABS.

Tra le principali priorità di d'Amico vi è la **riduzione dei fattori di rischio insiti nei lavori su fune**. Questo tipo di ispezione viene solitamente condotta tramite allestimenti o da tecnici sospesi (RAT, Rope Access Technician).

L'ispezione tramite ROAV ha consentito alla Società di effettuare un'ispezione rapida e sicura delle cisterne di carico, permettendo inoltre di identificare e pianificare in modo più efficiente eventuali ispezioni che richiedano la presenza fisica dell'operatore. A tale scopo, l'Ufficio tecnico ha mobilitato un team ROAV di due esperti, composto da un pilota di ROAV e uno specialista ROV UT, insieme a due ispettori di classe e ad un ispettore.

L'ispezione secondo la modalità close-up delle aree dei serbatoi è stata completata in 3 giorni: la stessa operazione eseguita tramite accesso su fune richiederebbe normalmente 6 giorni, fino ad arrivare a 12 giorni per attività che necessitano di allestimenti su navi in servizio.

La conclusione con successo del progetto ha dimostrato come oggi vi sia la possibilità non solo di condurre un'ispezione visiva in spazi ristretti, ma anche ispezioni UT tramite droni. **L'ispezione ROAV è riuscita a eliminare uno dei rischi più significativi associati all'ispezione delle casse del carico** (lavori in altezza), a produrre notevoli **risparmi in termini di costi e tempo e a ridurre l'impatto sulla disponibilità delle stive di carico** per attività commerciali.

## Condition-Based Maintenance (CBM)

Il Gruppo ha adottato e implementato la Condition-Based Maintenance (CBM) attraverso strumenti, tecniche, sistemi hardware e software specifici, con l'obiettivo di ottenere:

- risparmi nei costi operativi, grazie all'aumento della vita media delle parti di ricambio;
- maggiore efficienza e quindi migliori performance energetiche;
- riduzioni dei giorni di fermo grazie alla maggiore affidabilità dei macchinari e della flotta;
- maggiore flessibilità nella gestione dei piani di manutenzione;
- migliore conoscenza dei macchinari e del loro comportamento al variare delle condizioni operative.

La CBM **comporta l'adozione di nuove tecnologie e tecniche**, quali:

- video-endoscopia per l'ispezione interna dei macchinari;
- termografia delle apparecchiature elettriche, per la rilevazione preventiva di potenziali guasti tramite analisi delle immagini termiche;
- analisi delle vibrazioni delle parti rotanti per identificare punti di innesco e cause dei guasti analizzandone gli spettri vibrazionali.

Queste tecnologie sono state tutte integrate con tecniche tradizionali, come la tribologia e l'analisi delle performance dei macchinari, e mirano a fornire una maggiore flessibilità alle manutenzioni quando si verifica un cambiamento nelle condizioni operative della nave e dei suoi macchinari.

**L'utilizzo di queste tecniche ha consentito al Gruppo d'Amico di raggiungere il più alto livello richiesto dal programma TMSA 3** (Tanker Management and Self Assessment) nell'ambito della gestione della manutenzione. Quasi tutte le nuove navi Tanker d'Amico consegnate dal 2013 sono state certificate PMS-CM (PMS-Condition Monitoring) da RINA. La certificazione è stata possibile in seguito ad un'ispezione condotta a bordo, che ha confermato che tale strategia di manutenzione è ora accettata e approvata dal Certificatore. Il piano del Gruppo prevede di estendere ulteriormente la CBM e la relativa certificazione anche alla flotta LR1, con obiettivo di completamento entro la metà del 2024. Inoltre, nel corso del 2022 le navi del Gruppo che partecipano al programma di monitoraggio delle vibrazioni hanno sostituito lo strumento di monitoraggio delle vibrazioni con soluzioni di monitoraggio delle condizioni ad alte prestazioni.

La crescente digitalizzazione ha chiaramente evidenziato la necessità di ammodernare gli strumenti per la gestione della flotta, per sfruttare il valore dei dati come asset. Nel corso del 2020, **il Gruppo d'Amico ha selezionato ABS-NS per guidare la trasformazione digitale della propria flotta**. Il progetto, avviato a settembre 2020, è stato completato a gennaio 2022.

## Digitalizzazione dei registri di bordo (Electronic Logbook)

Grazie al nuovo Electronic Logbook, (ELB) **il Dipartimento Tecnico può ora portare a termine parte delle ispezioni da remoto**, in particolare per quanto riguarda i registri delle sonde giornaliere delle casse, registro idrocarburi parte I, registro carico e i dati di produzione e smaltimento di acque di sentina, morchie e rifiuti. L'audit ambientale fa ora parte delle ispezioni di routine delle navi del Gruppo, con l'obiettivo di garantire la massima conformità ambientale, superando gli standard di settore.

La **digitalizzazione della maggior parte dei registri di bordo** (registri idrocarburi, registro rifiuti, registro carico e registro gestione acqua zavorra) permette di **monitorare in tempo reale** le operazioni di bordo per la corretta movimentazione e smaltimento di acque di sentina, morchie e rifiuti. Fornisce inoltre alla direzione tecnica un'importante fonte informativa sui livelli di produzione di sentina e fanghi per area geografica, giorni di navigazione e stagione. Non si tratta semplicemente di un registro elettronico, ma di uno strumento che aiuta d'Amico nel corretto svolgimento delle operazioni, nel rispetto delle vigenti normative ambientali e MARPOL e in base alle capacità della nave, come previsto dai relativi certificati e dalla progettazione impiantistica.

Il Gruppo d'Amico ha iniziato a digitalizzare i registri di bordo con largo anticipo rispetto all'approvazione delle linee guida di settore nel maggio 2019 durante la MEPC 74, confermando la grande attenzione del Gruppo alle tematiche MARPOL e all'innovazione. Dopo un iniziale utilizzo su un numero limitato di navi, a fine 2020 d'Amico ha deciso di estendere l'applicazione a tutta la propria flotta: **la digitalizzazione del registro rifiuti e del registro idrocarburi parte I su tutte le navi di proprietà è stata completata nel corso del 2023**.

Analisi dei big data

La quantità, la varietà e la velocità delle informazioni sono in continua crescita e rendono i dati un asset estremamente prezioso. I dati vengono acquisiti attraverso sistemi di monitoraggio in tempo reale molto precisi e affidabili. Il settore marittimo è stato così in grado di **passare da una cultura di dati “generici” a una incentrata su dati accurati e affidabili**.

Il Gruppo d'Amico attualmente monitora i dati di tutte le proprie navi di proprietà e a scafo nudo. Ogni giorno viene inviato almeno un rapporto per nave (con dati inseriti manualmente) e la quantità media di dati per rapporto è di cento: **ogni anno sono così gestiti circa 6,5 milioni di datapoints**. Inoltre, per la grande maggioranza delle proprie navi Product Tanker di proprietà e a scafo nudo, DIS riceve segnali di automazione e dati di navigazione ogni cinque minuti. Le crescenti tendenze alla digitalizzazione e alle applicazioni mobili hanno chiaramente evidenziato la necessità di modernizzare gli strumenti di gestione della flotta per sfruttare meglio il valore dei dati, trattandoli come asset. **L'analisi dei big data è quindi diventata un importante supporto alle decisioni legate alla gestione della flotta del Gruppo**.

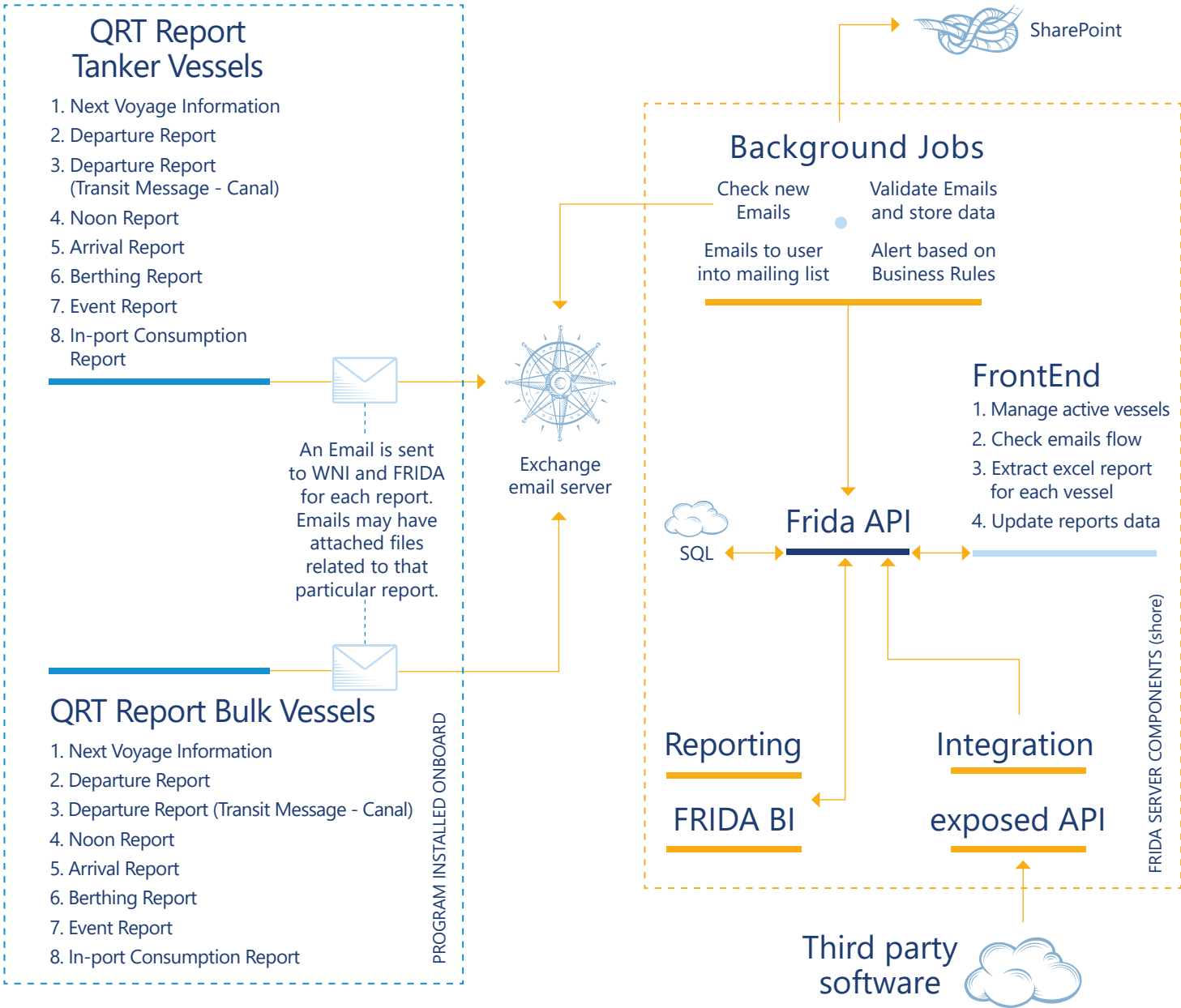
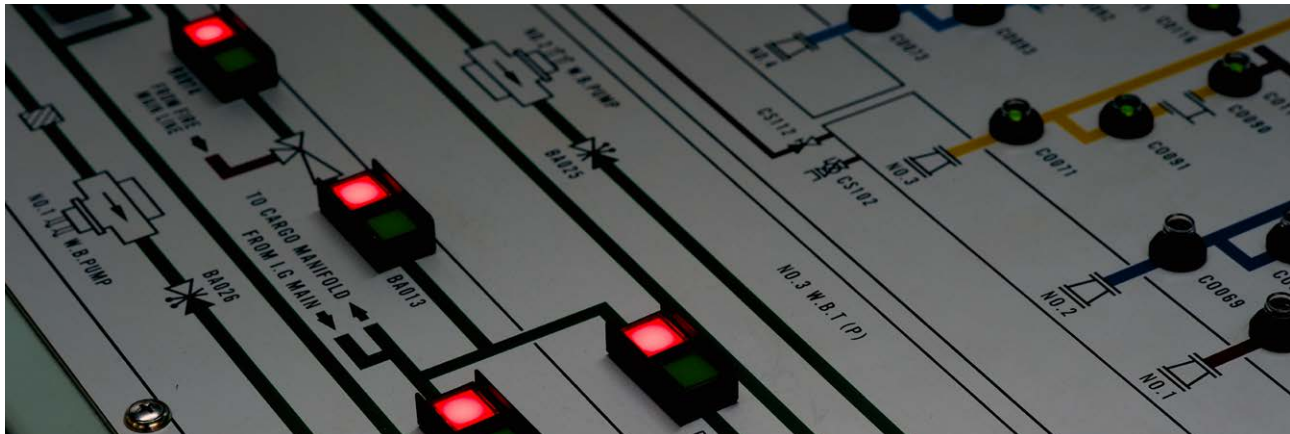
La sua disponibilità e analisi consente a d'Amico di:

- determinare quando è meglio pulire lo scafo/l'elica (Hull & Propeller Management ISO 19030)
- valutare l'effetto dei dispositivi di riduzione di CO<sub>2</sub>
- valutare lo stato della vernice antivegetativa a basso attrito
- convalidare il modello di performance della nave tenendo conto di onde, vento, assetto, pescaggio e corrente
- valutare l'efficienza idrodinamica e i livelli di produzione di sentina e fanghi per area geografica, giorni di navigazione e stagione.



FRIDA - Fleet Reporting Intelligence d'Amico

Per migliorare ulteriormente la disponibilità di dati, il Gruppo d'Amico ha sviluppato un database interno chiamato FRIDA, in grado di ricevere dati direttamente dalle navi e di condividerli sia internamente, con modelli dedicati per ogni divisione, sia esternamente con terze parti. FRIDA è in grado di creare e gestire automaticamente tutti i report necessari a ottemperare alle normative sulle emissioni (direttive IMO e UE), nonché ad altre esigenze interne. In particolare, **FRIDA è utilizzato per monitorare in tempo reale il Carbon Intensity Indicator (CII) e le emissioni coperte dall'Emission Trading Scheme europeo**, ed è in corso un progetto specifico per utilizzare FRIDA anche per l'obbligo di rendicontazione dell'UE FUEL, con entrata in funzione entro novembre 2024.



Ottimizzazione della rotta

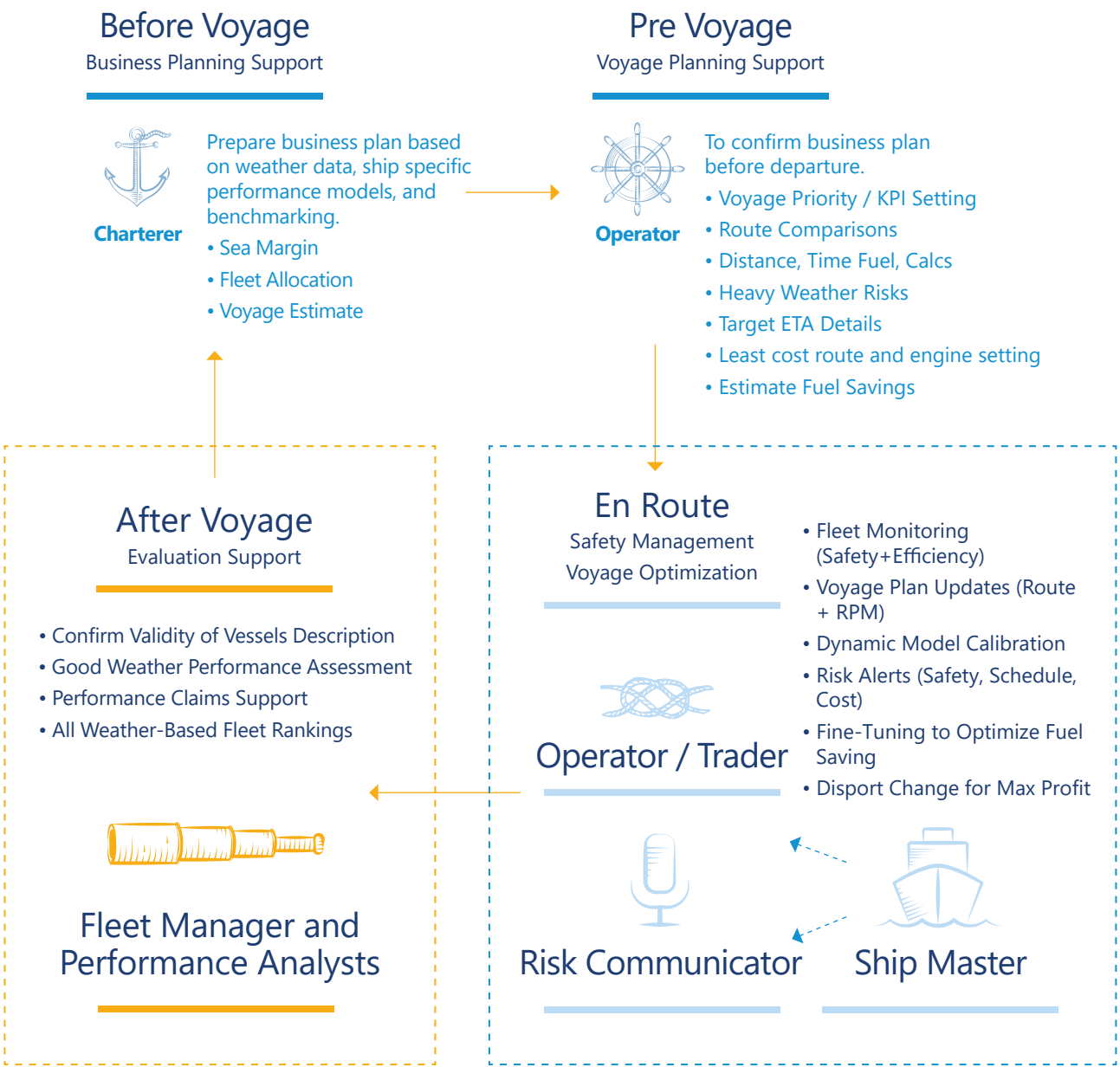
Alla fine del 2020 il Gruppo d'Amico, insieme a un noleggiatore, ha avviato il progetto di Ottimizzazione della rotta, per definire il piano di viaggio delle navi con l'obiettivo di risparmiare carburante, ridurre le emissioni e mantenere la nave in condizioni di sicurezza durante il viaggio.

Il processo di ottimizzazione della rotta è suddiviso in tre fasi.

- Il **primo passo consiste nel risimulare la rotta effettiva** eseguendo un'analisi computazionale in base ai fattori ambientali - tra cui velocità e direzione del vento, altezza e direzione delle onde e delle correnti - e a come questi sono stati riscontrati lungo la rotta, per stimarne gli effetti sulla velocità di navigazione e sul consumo di combustibile.
- Il **secondo passo consiste in una simulazione della rotta adattandola agli orari effettivi di partenza e di arrivo**. Grazie a questa simulazione si può dimostrare che il consumo di combustibile calcolato per la rotta simulata corrisponde al consumo di combustibile effettivo riportato durante il viaggio. Si può pertanto affermare che la risimulazione imparziale corrisponde al viaggio effettivo.
- Con il **terzo passo** viene eseguita un'altra **simulazione**, seguendo una procedura simile a quella sopra descritta.

Il risultato di questa, insieme a un confronto con l'output della rotta effettiva, fornisce una buona stima di quanto combustibile extra avrebbe consumato la nave sulla rotta prevista. Nel corso del progetto, inoltre, sono stati individuati diversi KPI che verranno in seguito monitorati e condivisi.





### Ottimizzazione della velocità

Il Progetto di ottimizzazione della velocità è stato sviluppato nella sua interezza nel corso del 2021, con la collaborazione di uno dei più importanti noleggiatori del Gruppo d'Amico. Il progetto aveva come obiettivo **l'identificazione del profilo di velocità più efficiente** per l'intero viaggio di una nave, in modo da **far rispettare l'orario di arrivo o il laycan**<sup>43</sup> **richiesto con il minor consumo di combustibile, mantenendo il miglior livello del Carbon Intensity Indicator (CII).**

L'importanza di applicare misure di ottimizzazione della velocità è aumentata in seguito agli sforzi globali per ridurre le emissioni di gas serra e agli stringenti obiettivi fissati dall'IMO (MEPC 74, 75, 76, 77 e 78), dalla Sea Cargo Charter e da altre iniziative basate sulla sopra menzionata strategia dell'IMO per la riduzione delle emissioni delle navi. Le misure operative sono quelle con maggiore impatto a breve termine ai fini del raggiungimento di tali obiettivi.

Tuttavia, la corsa alla **riduzione delle emissioni porterà con sé molti effetti collaterali in termini di competitività e di benchmark commerciale delle navi** a livello globale. I gestori navali e gli armatori che riusciranno a dimostrare emissioni di CO<sub>2</sub> inferiori riceveranno, sulla base dello schema CII, valutazioni migliori dall'IMO. Ci saranno inevitabilmente incentivi per i noleggiatori per trasportare merci con navi più efficienti e con minori impatti in termini di emissioni,

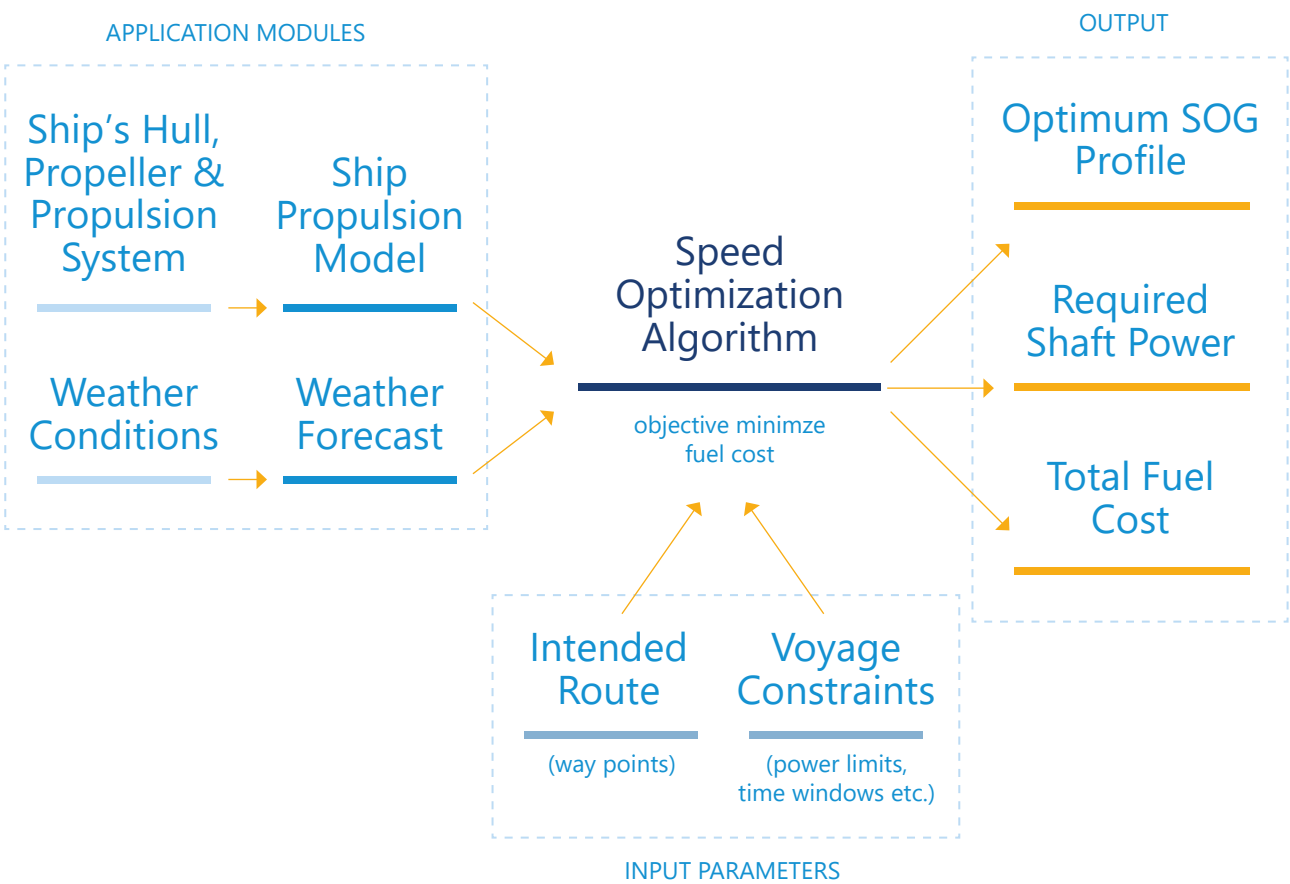
<sup>43</sup> Abbreviazione della clausola "Laydays e cancellazione" in un charterparty. Questa clausola stabilisce la prima data, quando la nave è richiesta dal noleggiatore, e l'ultima data per l'inizio del charter quando i noleggiatori hanno la possibilità di annullare il noleggio.

come segno di impegno in azioni a tutela dell'ambiente e verso la sostenibilità. In questo scenario, l'ottimizzazione della velocità di viaggio potrebbe essere considerata come un **vantaggio competitivo** o addirittura uno standard di settore. L'approccio dei noleggiatori verso i dati, in ottica di riduzione delle emissioni, non è solo tecnico ma anche operativo.

Il progetto ha riguardato un viaggio trans-pacifico di quattro settimane, ottimizzato grazie alla collaborazione tra d'Amico, GreenSteam e il noleggiatore Total Energies. Lo scopo del viaggio era quello di convalidare l'efficacia dell'algoritmo e del modello di propulsione navale che ne è alla base, attraverso una prova reale. Il principale risultato ottenuto è stato il **risparmio in termini di carburante e di emissioni.**

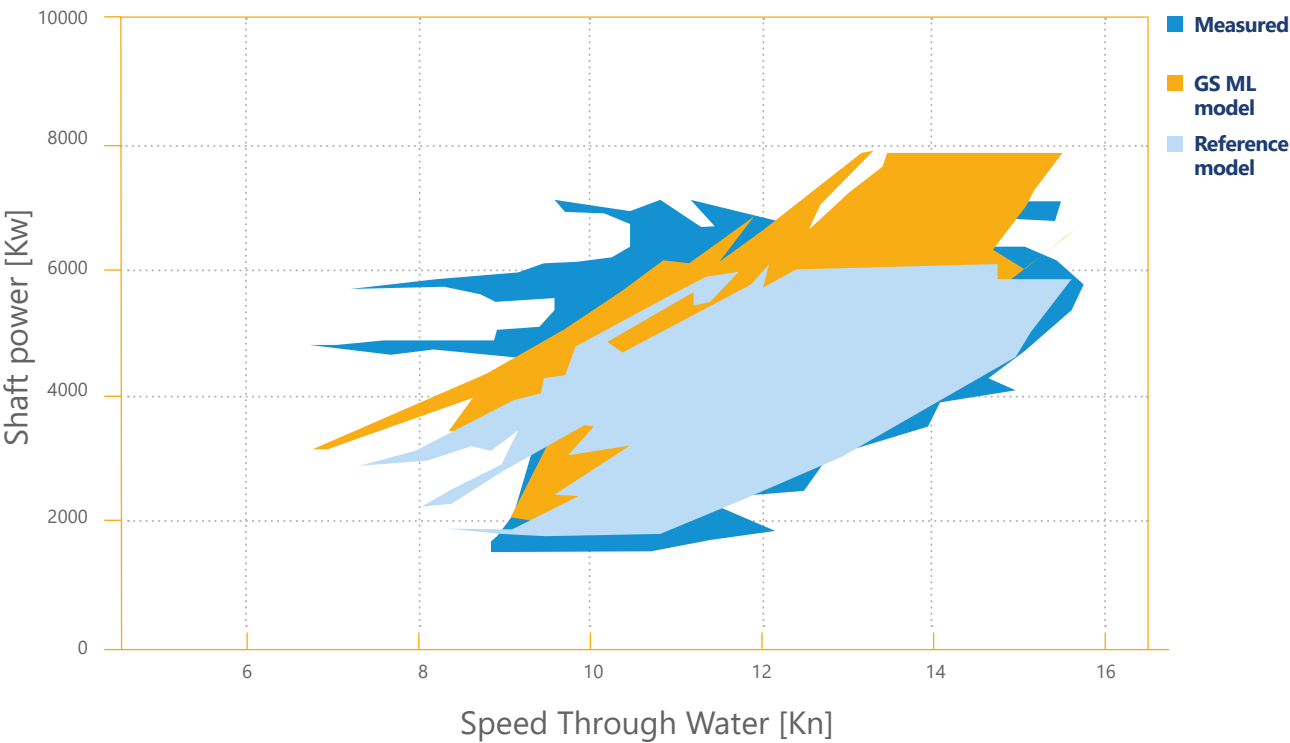
Il metodo sopra descritto si sviluppa secondo i seguenti passaggi:

1. viene suggerito un profilo Speed Over Ground (SOG) "ottimale";
2. per ogni nave è richiesto un modello velocità-carburante così da poter prevedere i consumi e individuare quelli minimi;
3. il modello velocità-carburante tiene in considerazione le condizioni meteorologiche (previsioni) e fornisce una stima accurata del consumo di carburante previsto.

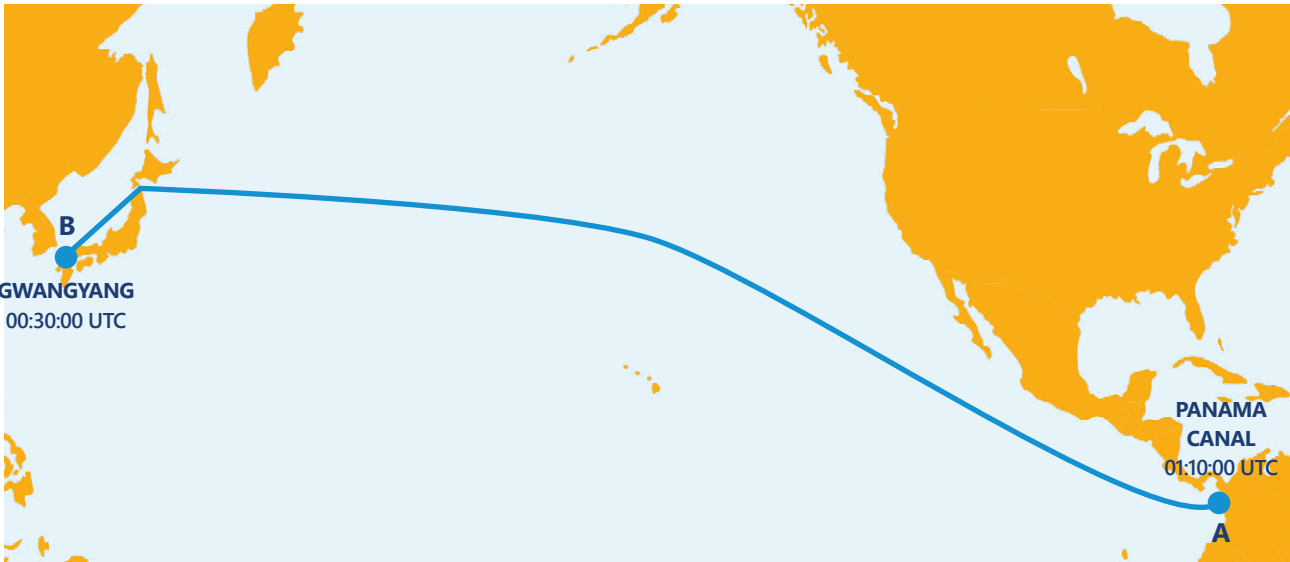


**GreenSteam Speed Optimization** utilizza un modello ibrido all'avanguardia sviluppato internamente, che sfrutta il **Machine Learning** e i **Big Data** per ottenere una maggiore precisione previsionale imparando dai dati.

Il modello di riferimento è il **DTU (Digital Twin for Vessels Performance) Simulation Workbench**, che utilizza formule fisiche ed empiriche di architettura navale ma non considera il fouling dello scafo, a differenza del modello di Machine Learning GreenSteam.



L'immagine mostra il confronto tra i valori di 10 minuti dello Shaft power previsto ed effettivo, misurati in funzione della velocità in acqua. Il tragitto di viaggio è mostrato nella seconda immagine.



La sperimentazione è stata condotta seguendo continuamente i seguenti suggerimenti:

1. GreenSteam ha eseguito l'ottimizzazione della velocità per il viaggio della nave Cielo di Cagliari da Panama alla Corea del Sud, prima dell'inizio del viaggio e ogni sei ore, usando previsioni meteo aggiornate e la posizione esatta della nave
2. l'equipaggio ha ricevuto da GreenSteam consigli in merito alla potenza, così da raggiungere più facilmente la velocità ottimale rispetto al suolo, sulla base della stima calcolata dall'algoritmo
3. l'implementazione è stata monitorata da GreenSteam in ogni fase del processo.

Il consumo totale di carburante e le emissioni effettive prodotte durante il viaggio sono confrontate con quelle previste per il viaggio a velocità costante, pari alla SOG media effettiva del viaggio.

| RISULTATI DELL'OTTIMIZZAZIONE DELLA VELOCITÀ | ACTUAL VOYAGE                     | CONSTANT SOG*                     | RISPARMI                                 |
|----------------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|------------------------------------------|
| Consumo totale di olio combustibile          | 643 MT                            | 666,4 MT                          | 24,7 MT (3,7%)                           |
| Emissioni di CO <sub>2</sub>                 | 3,559 [g.CO <sub>2</sub> /dwt.nm] | 3,682 [g.CO <sub>2</sub> /dwt.nm] | 0,123 [g.CO <sub>2</sub> /dwt.nm] (3,7%) |
| Indice di CII                                | A                                 | A                                 |                                          |

\*Stimato

I risparmi nel consumo di carburante a seguito dell'ottimizzazione del viaggio si traducono anche in una riduzione delle emissioni sul singolo viaggio specifico e nel benchmark CII. Si stima una riduzione del 3,7% nella quantità di CO<sub>2</sub>, ottenendo un rating A di CII. Utilizzare un modello preciso che riesca ad adattarsi ai dati operativi della nave e a gestire le incrostazioni può inoltre migliorare notevolmente le prestazioni e le metriche complessive della applicazione di ottimizzazione della velocità.

Monitoraggio in tempo reale

Nel 2021 il Gruppo ha avviato un progetto per calcolare e monitorare in tempo reale il CII raggiunto, con l'obiettivo di intraprendere in modo rapido le azioni correttive necessarie per migliorare il proprio rating CII e aggiornare in tempo reale il profilo di rischio della flotta d'Amico. Inoltre, dopo l'adozione dei fattori di correzione CII da parte del MEPC 78 nel giugno 2022, il Gruppo d'Amico ha completato nel dicembre 2022 la modifica del database interno (FRIDA) per raccogliere, analizzare e includere i fattori di correzione approvati nella formula CII.

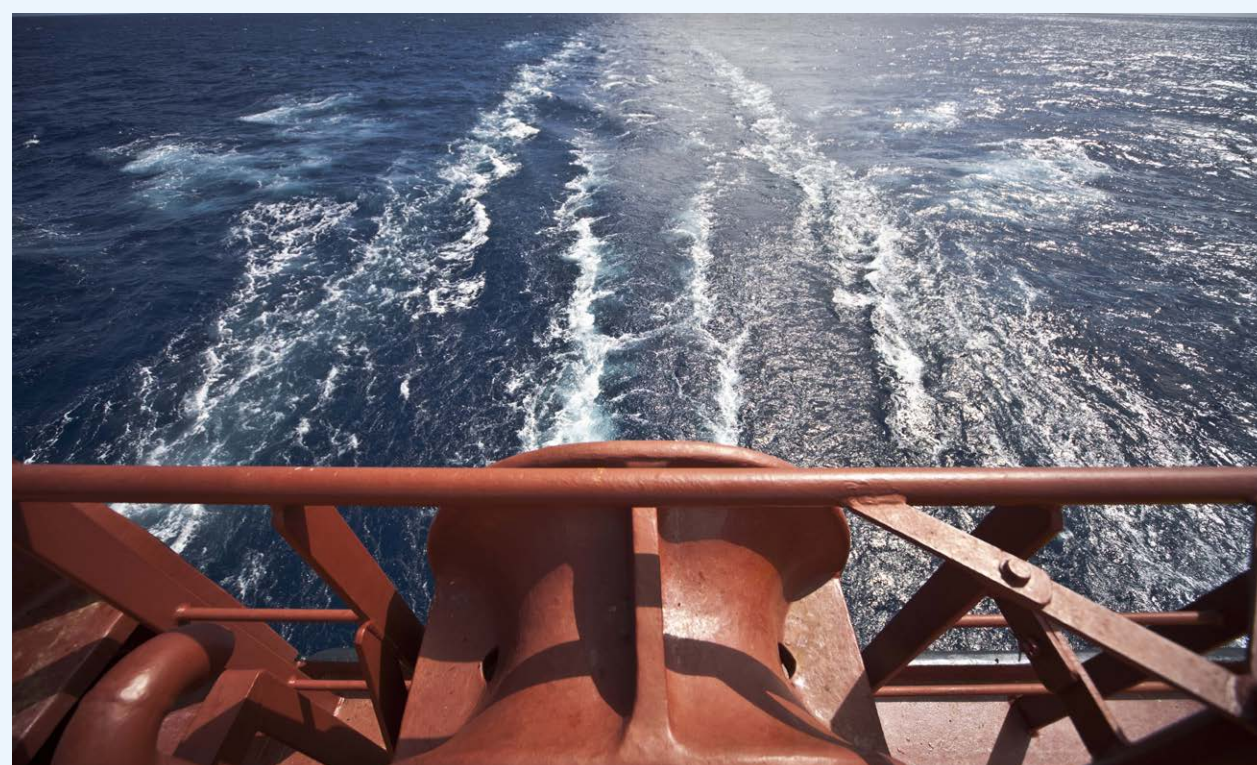


## RISCHI DI DEVIAZIONE

Secondo diversi studi sul **cambiamento climatico**, a causa del continuo scioglimento dei ghiacci intorno al Polo Nord dovuto al riscaldamento globale, il livello del mare si sta innalzando, l'erosione costiera sta peggiorando e i modelli di sedimentazione stanno cambiando. Questi cambiamenti significativi e il rischio di condizioni meteorologiche avverse possono avere un impatto sulle rotte marittime, sui canali navali e sui transiti fluviali. Pertanto, **poiché le rotte esistenti non sono più sicure o facili da percorrere come in precedenza, è necessario pianificarne di nuove.**

Le nuove rotte potrebbero avere un impatto positivo sui costi, ma meno sulle tariffe di nolo. A questo proposito, pur rispettando i vincoli previsti nei contratti commerciali, d'Amico ha sempre prestato particolare attenzione a determinare le

migliori rotte e la migliore velocità per **ottimizzare ogni singolo viaggio, per ridurre le emissioni e il consumo di bunker.** Grazie agli **innovativi progetti di digitalizzazione** sviluppati nel 2020 e 2021 (progetti FRIDA e Speed and Route Optimisation) e all'implementazione di software di ultima generazione (ABS-NS, una piattaforma digitale integrata), **il Gruppo sfrutta il valore dei big-data e delle informazioni come risorsa a supporto dei suoi risultati operativi.** L'analisi dei big data è quindi diventata un importante strumento decisionale per la gestione della flotta del Gruppo d'Amico, consentendo di valutare, ad esempio, l'impatto dei dispositivi per il risparmio di CO<sub>2</sub>, di convalidare il modello di performance della nave tenendo conto delle le condizioni meteorologiche e di valutare l'efficienza idrodinamica delle navi.



## SICUREZZA DEL MARE E DELL'AMBIENTE MARINO

### SDG



### TARGET ONU

#### 12.4

Entro il 2020, raggiungere la gestione ecocompatibile di sostanze chimiche e di tutti i rifiuti in tutto il loro ciclo di vita, in conformità agli accordi internazionali, e ridurre significativamente il loro rilascio nell'aria, nell'acqua e nel suolo, al fine di minimizzare i loro effetti negativi sulla salute umana e sull'ambiente.

### KPI 2023

#### Inventari dei materiali pericolosi disponibili

su tutte le navi di nuova costruzione e sull'intera flotta esistente, con una mappa completa di tutti i materiali a bordo.

#### 14.1

Entro il 2025, prevenire e ridurre in modo significativo l'inquinamento marino, in particolare quello derivante dalle attività terrestri, compresi i rifiuti marini e l'inquinamento delle acque da parte dei nutrienti.



#### 14.2

Entro il 2020, gestire e proteggere in modo sostenibile gli ecosistemi marini e costieri per evitare impatti negativi significativi, anche rafforzando la loro capacità di recupero e agendo per il loro ripristino, al fine di ottenere oceani sani e produttivi.

#### 100%

delle navi del gruppo possiede un sistema di trattamento dell'acqua di zavorra.

#### 0

fuoriuscite di petrolio dalle navi del gruppo.

Utilizzo della più avanzata tecnologia per il

#### trattamento della carena

con rivestimenti biocidi ecologici brevettati.

#### Gestione delle incrostazioni biologiche

attraverso un programma consolidato di **ispezione e pulizia dello scafo.**



## Impatti, rischi e opportunità materiali

*L'analisi riconosce l'importanza dei potenziali effetti negativi sull'ecosistema marino dovuti a sversamenti e all'introduzione di specie non autoctone.*

*Sono stati inoltre identificati rischi significativi. In primo luogo, la maggiore frequenza di **eventi meteorologici estremi** potrebbe aumentare i pericoli legati alla navigazione, generando rischi per il personale, le navi e i prodotti trasportati (sversamenti). Gli **sviluppi normativi** potrebbero inoltre imporre ulteriori requisiti ai sistemi di monitoraggio e alle procedure di manutenzione e pulizia delle carene, in particolare per quanto riguarda i sistemi antivegetativi e di trattamento delle acque di zavorra.*

*In caso di fuoriuscite o di gestione non corretta dell'acqua di zavorra e delle incrostazioni biologiche d'Amico potrebbe anche subire **danni reputazionali** (che potrebbero comportare controversie legali e sanzioni).*

## Politiche di gestione di d'Amico

**La Società agisce nel pieno rispetto delle normative IMO e ha installato sistemi di trattamento dell'acqua di zavorra su tutte le sue navi di proprietà e a scafo nudo.**

Per rafforzare la consapevolezza dei marittimi e il rispetto degli standard di sicurezza del Gruppo, il Gruppo d'Amico ha adottato la **politica STOP Working Card, uno strumento che consente a qualsiasi marittimo di interrompere qualsiasi attività in caso di pericolo imminente per l'ambiente o per la sicurezza dell'equipaggio.**

Il Gruppo d'Amico ritiene che la **sicurezza in mare**, la **prevenzione di incidenti** o della perdita di vite umane e la **prevenzione dei danni all'ambiente**, soprattutto marino, **debbano avere sempre la massima priorità, senza possibilità di compromessi.**

Lo sforzo di comandanti, ufficiali e membri dell'equipaggio non deve essere reattivo, ma preventivo. Favorire un approccio proattivo limita i rischi e gli eventuali costi correlati. I comandanti, gli ufficiali e i membri dell'equipaggio si attengono quotidianamente alle seguenti linee guida durante la navigazione e le operazioni:

- zero sversamenti
- zero incidenti
- tutti i dipendenti sono responsabili della propria sicurezza e della sicurezza altrui
- non esiste obiettivo aziendale così importante da mettere in secondo piano la sicurezza
- un lavoro è ben fatto solo se eseguito in sicurezza.

## QUALSHIP 21

Coast QUALSHIP 21 è un'iniziativa attuata dalla US Coast Guard per **identificare navi dagli elevati standard qualitativi e fornire incentivi che incoraggino operazioni di qualità.** Questa denominazione caratterizza e definisce lo shipping di qualità nel 21esimo secolo. Le navi caratterizzate da questo standard di qualità sono associate a compagnie ben gestite, certificate da organizzazioni con un track record di qualità e immatricolate presso associazioni di bandiera che vantano eccellenti Port State Control Record e Port State Control History nelle acque statunitensi negli ultimi tre anni.

A partire dal 1° luglio 2017, le navi iscritte al programma QUALSHIP 21 possono anche richiedere la designazione E-Zero se ne soddisfano i requisiti. **Il programma E-Zero è una nuova aggiunta al preesistente programma QUALSHIP 21**, il cui obiettivo è riconoscere navi esemplari costantemente conformi alle normative ambientali e con un forte impegno nella tutela dell'ambiente. Queste navi riceveranno la designazione E-Zero sul loro certificato QUALSHIP 21.

**Ad oggi, 24 navi d'Amico sono iscritte al programma QUALSHIP 21.**





## Tutela della biodiversità

Per prevenire la diffusione di specie invasive dall'acqua di zavorra, nel 2004 l'IMO ha adottato la prima **Convenzione internazionale per il controllo e la gestione delle acque di zavorra e dei sedimenti delle navi**. Nel settembre 2017 è entrata in vigore la nuova Convenzione dell'IMO sulla gestione dell'acqua di zavorra. L'acqua di zavorra contiene diversi organismi, come flora e fauna marine e costiere provenienti da diverse regioni del mondo. Se raccolti in un posto e rilasciati in un altro, alcuni organismi potrebbero sopravvivere e prosperare nel nuovo ambiente; queste **"specie non autoctone"** possono avere un grave impatto ecologico, economico e sulla salute pubblica dell'ambiente ricevente.

Il Gruppo d'Amico ha predisposto e attuato piani, registri e procedure volti non solo a soddisfare i requisiti della convenzione ma, soprattutto, a garantire la prevenzione di questo tipo di inquinamento da parte delle proprie navi. Tutte le nuove navi dispongono di questa attrezzatura e l'installazione sulle rimanenti navi già in uso è stata completata nel 2022: un **sistema di trattamento dell'acqua di zavorra (BWTS) è installato nel 100% delle navi di proprietà e a scafo nudo del Gruppo**. Inoltre, sono in atto specifiche misure di emergenza per prevenire e rispondere a qualsiasi guasto e malfunzionamento di questi sistemi.

Sono in atto molte altre azioni per salvaguardare la biodiversità e l'ambiente, tra cui:

- sviluppare e rispettare un **piano completo di gestione delle incrostazioni biologiche**, in conformità con le normative e i requisiti di regioni come la Nuova Zelanda, l'Australia, la California e altre
- monitorare il **profilo di rischio di incrostazioni biologiche sugli scafi**, attraverso una collaborazione con il produttore di vernici per affrontare e mitigare i problemi identificati
- completare gli ammodernamenti richiesti per ottenere le **certificazioni della Guardia Costiera degli Stati Uniti** per i BWTS su tutte le navi di proprietà e a scafo nudo<sup>44</sup>
- migliorare i BWTS, in modo da consentirne l'utilizzo anche in situazioni caratterizzate da acque torbide e dalla presenza di fango
- condurre **analisi periodiche** dei BWTS per garantirne la conformità ai Vessel General Permit (VGP).

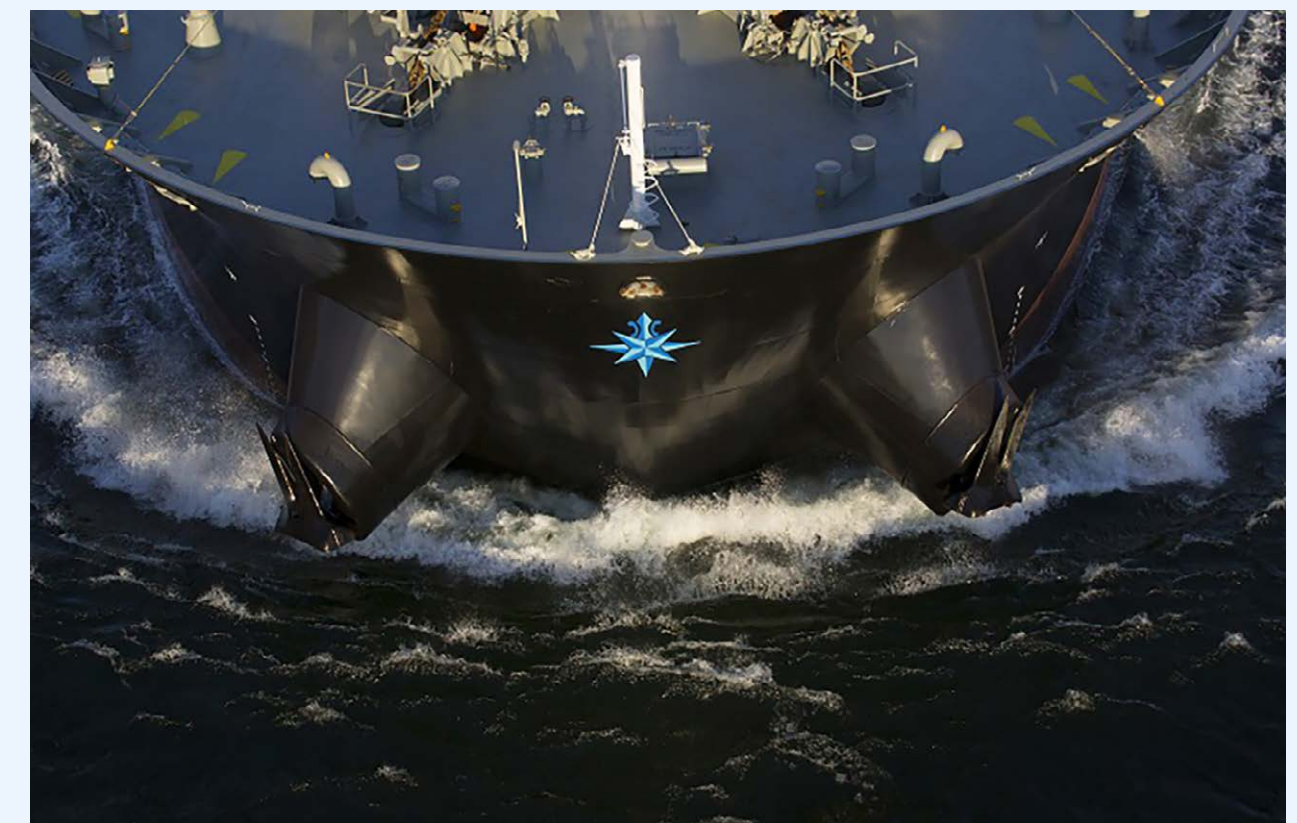
<sup>44</sup> Lo stesso approccio è applicabile a qualsiasi nave di seconda mano che potrebbe essere acquistata in futuro e per la quale si persegue lo stesso obiettivo.

## IL GRUPPO d'AMICO ADERISCE ALLE ZONE DI RALLENTAMENTO VOLONTARIO

Il Gruppo d'Amico aderisce da sempre alle misure messe in atto per proteggere la biodiversità marina. Nel luglio 2021 ha aderito, tra le altre, all'iniziativa che prevede la **riduzione della velocità delle navi per proteggere la Balena Franca nel Nord Atlantico**. Il "Right Whale Slow Zones" è un programma che notifica agli operatori delle navi le aree in cui mantenere una velocità di 10 nodi o meno può aiutare a evitare collisioni con le Balene Franche.

Più recentemente, nel 2023, d'Amico ha aderito a un altro **programma di riduzione volontaria della velocità (VSR) in California**. Il programma prende il nome di "Protecting Blue Whales and Blue Skies" e, analogamente a quello sopra citato, mira

a raggiungere questi due obiettivi creando zone "lente", riducendo la probabilità di impatto con le balenottere azzurre, le emissioni di gas serra e di altri inquinanti, e l'inquinamento acustico. La riduzione della velocità di transito delle navi ha portato a una riduzione del 58% del tasso di mortalità delle balene in caso di collisione. Le aziende aderenti ricevono un premio in base alla quota di distanza totale percorsa al di sotto o a 10 nodi. Per il 2023, la nave aderente del Gruppo (la High Trust) ha ricevuto il **"premio Zaffiro"** - il riconoscimento più alto - in quanto ha percorso almeno l'85% della sua rotta vicino alle coste californiane a una velocità di 10 nodi o meno.



# Manutenzione delle navi

## Impatti, rischi e opportunità materiali

*L'analisi di doppia materialità individua come materiale il rischio che la necessità di adeguare le navi a normative ambientali più severe possa portare alla saturazione della capacità nei cantieri di costruzione e riparazione navale.*

## Politiche di gestione di d’Amico

Il sistema di **manutenzione predittiva** adottato dal Gruppo, basato non solo sulle raccomandazioni e sulle istruzioni fornite dai produttori e su standard riconosciuti, ma anche sul monitoraggio continuo delle condizioni delle apparecchiature, consente di **pianificare le attività di manutenzione nel modo più accurato ed efficiente possibile**, mitigando tale rischio.

Il **sistema di manutenzione programmata** (PMS) adottato riduce anche il rischio di guasto della nave, programmando le ispezioni tecniche e gestendo in modo appropriato le parti di ricambio critiche.

Le navi del Gruppo d'Amico, i loro macchinari e attrezzature sono mantenuti in modo da **garantire sempre piena affidabilità e altissima efficienza** e assicurare che le operazioni commerciali - in porto e in navigazione - siano svolte nel rispetto dei **più elevati criteri di sicurezza**, delle norme e regolamenti. Tutti i piani di manutenzione sono approvati dagli istituti di classificazione e supportati da un sistema informatico che scambia dati in tempo reale con la direzione tecnica del Gruppo.

Nel 2022 d'Amico ha introdotto un **obiettivo più ambizioso in merito alla gestione dell’attrezzatura critica - 0% di manutenzione in sospeso - con lo scopo di aumentare l’attenzione alla gestione dei macchinari cruciali**.

Il Gruppo d’Amico integra la tradizionale manutenzione basata sulle ore di funzionamento o a tempo e quella **condition-based (CBM)**. La scelta della migliore combinazione avviene attraverso un’analisi del rischio, utilizzando un approccio di **analisi del rischio**, che consente di:

- selezionare macchinari critici che, se danneggiati senza preavviso, potrebbero mettere la nave o l'equipaggio in situazione di pericolo imminente o pregiudicare gravemente la sicurezza della navigazione e la tutela dell'ambiente;
- identificare tutti i pezzi di ricambio cruciali per ripristinare immediatamente l'operatività del macchinario in caso di guasto. Il Gruppo ha anche definito il livello di “inventario ottimale” di ricambi in base al tipo di viaggio, ai tempi di consegna dei materiali e al degrado dei macchinari in particolari business;
- impostare in modo flessibile e dinamico la frequenza delle ispezioni strutturali in base alla qualità costruttiva, allo schema dei viaggi, al numero di operazioni di carico e scarico e all'età della nave. Questo approccio costituisce una best practice ed è in linea con i requisiti del settore marittimo (TMSA).

Al fine di verificare eventuali necessità di manutenzione di macchinari, attrezzature, strutture e impianti tecnici essenziali per la sicurezza e la tutela dell'ambiente, **il Gruppo ha posto in essere un sistema di visite programmate e ispezioni periodiche da effettuarsi durante la navigazione da parte del personale di terra**. Con la recente implementazione del software ABS-NS, **tutti i moduli di ispezione vengono ora digitalizzati**.

Inoltre, **qualsiasi non conformità rilevata a seguito di un'ispezione o di un test viene documentata, segnalata, investigata e analizzata per attuare le necessarie azioni correttive**. Eventuali difetti, malfunzionamenti o guasti di macchinari, sistemi o strutture della nave che possono influire sulla sicurezza del personale, della nave o sulle disposizioni di prevenzione dell'inquinamento e che non possono essere risolti dal personale di bordo devono essere tempestivamente comunicati alla Società attraverso un **sistema di reporting digitale**. L'analisi dei guasti e la relativa implementazione di azioni preventive e le "barriere" rendono il sistema efficiente e reattivo.

**La meticolosa attenzione agli aspetti ambientali ha spinto d’Amico a rivedere il proprio modulo relativo all’ispezione MARPOL**, che è stato completamente ripensato sotto forma di checklist dettagliate con specifico riferimento a politiche aziendali, procedure, circolari, standard internazionali, strumenti aziendali quali il registro di bordo elettronico, requisiti ingegneristici come l'interfaccia oil-to-sea, il sistema di controllo ambientale e pezzi di ricambio critici. Inoltre, secondo la politica, il sovrintendente deve essere presente durante le prove sulle apparecchiature cruciali (note come “CODE 6”), tra cui l’inceneritore, OWS (Oil Water Separator), ODME (Oil Discharging Monitoring Equipment), il sistema di trattamento delle acque nere, BWTS (Ballast Water Treatment System) e IBTS (Integrated Bilge Treatment System).

Le azioni intraprese per garantire la sicurezza operativa e le prestazioni ottimali comprendono:

- il monitoraggio regolare del degrado dello scafo, con l'adozione di misure proattive di pulizia quando ritenute necessarie per mantenere l'integrità dello scafo;
- la pulizia delle eliche ogni sei mesi per ridurre al minimo il calo delle prestazioni e migliorare l'efficienza nel consumo di carburante.

Per innovare ulteriormente la gestione della manutenzione il Gruppo ha sviluppato un **Centro Operativo della Flotta (FOC)**, che sarà messo in atto come progetto pilota entro la fine del 2024.

Gli obiettivi principali del FOC sono:

- definire un profilo di rischio per ogni nave
- capire come vengono gestite le navi
- facilitare l'analisi di qualsiasi allarme che sia stato attivato
- monitorare il rispetto delle procedure e delle politiche aziendali.

Il progetto FOC è stato recentemente modificato così da includere anche politiche di monitoraggio elaborate dal Gruppo per il **taglio dei consumi non essenziali** durante le varie fasi operative (tempo di navigazione, ancoraggio, carico, scarico e movimentazione delle merci), con l'obiettivo di migliorare la gestione dell'energia a bordo, contribuendo al percorso di decarbonizzazione di d'Amico.

Infine, le navi di proprietà e quelle noleggate a scafo nudo vengono regolarmente ispezionate da un supervisore per verificare che tutte le procedure in vigore siano debitamente attuate e che gli strumenti di prevenzione dell'inquinamento, come registri, sigilli e scandagli, siano in funzione. A partire da gennaio 2023, il Gruppo ha implementato un nuovo programma di **audit ambientali indipendenti, condotti in conformità alle norme ISO 9001, ISO 14001 e ISO 50001 e ai principi di audit della norma ISO 19011**.

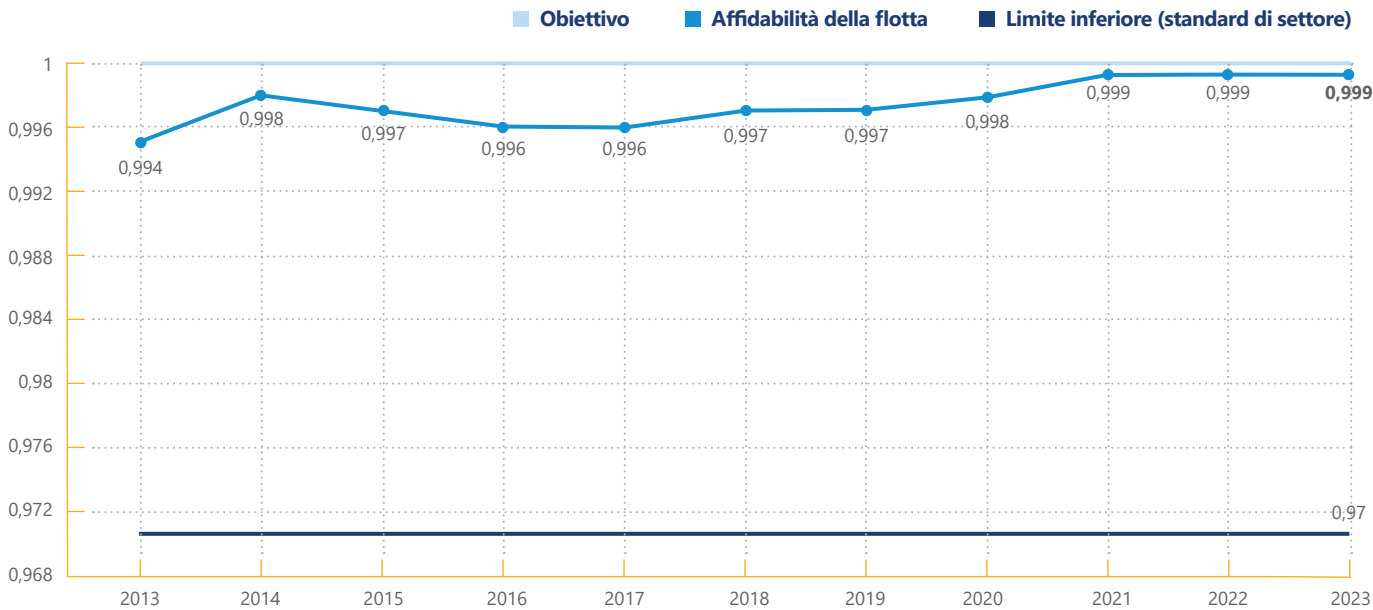
Il sistema di manutenzione definisce input, output e indicatori di performance per ciascun processo. Gli **indicatori** più significativi sono:

- affidabilità della flotta
- disponibilità della flotta
- attività di manutenzione in sospeso sui macchinari critici
- attività di manutenzione in sospeso sui macchinari non critici
- performance di pianificazione degli interventi di bacino.



### INDICE DI AFFIDABILITÀ (flotta di proprietà e a scafo nudo)

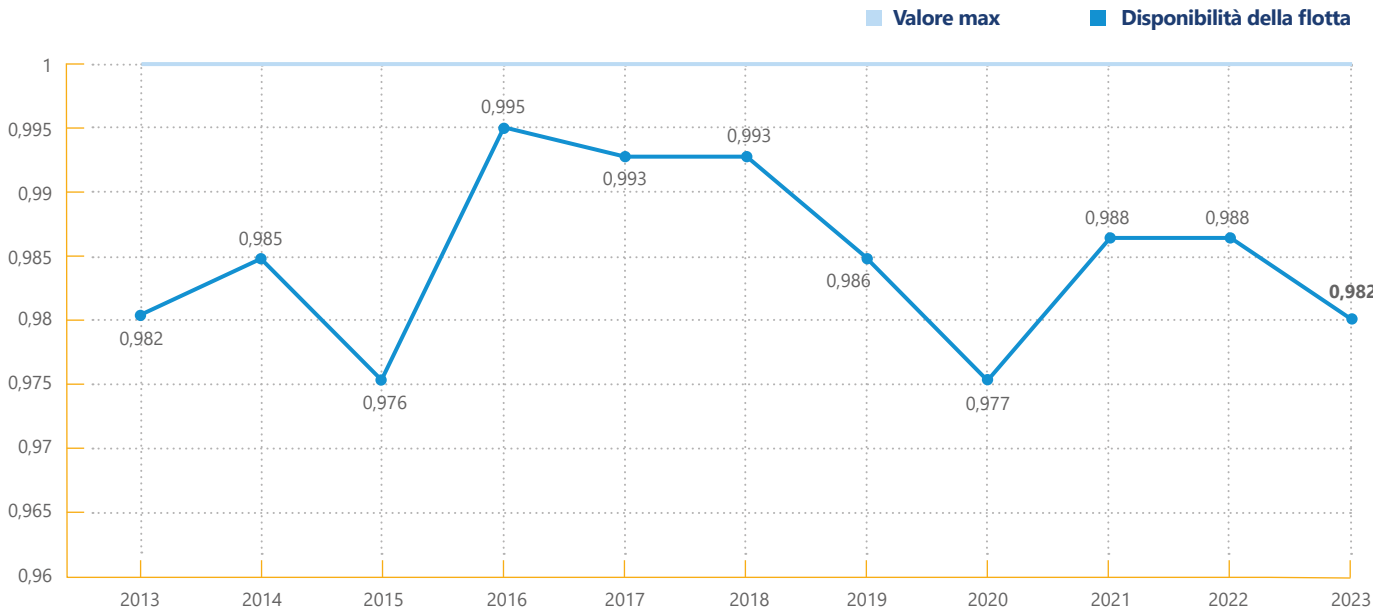
Questo indicatore misura l'affidabilità della flotta, che ha un andamento costante negli anni, sempre vicino al target massimo prefissato e molto al di sopra del limite fissato dallo standard di settore.



In particolare, **nel 2023 d'Amico ha confermato il miglior risultato degli ultimi dieci anni**, a conferma dell'efficacia della politica di manutenzione per ridurre il fermo non pianificato.

### INDICE DI DISPONIBILITÀ (flotta di proprietà e a scafo nudo)

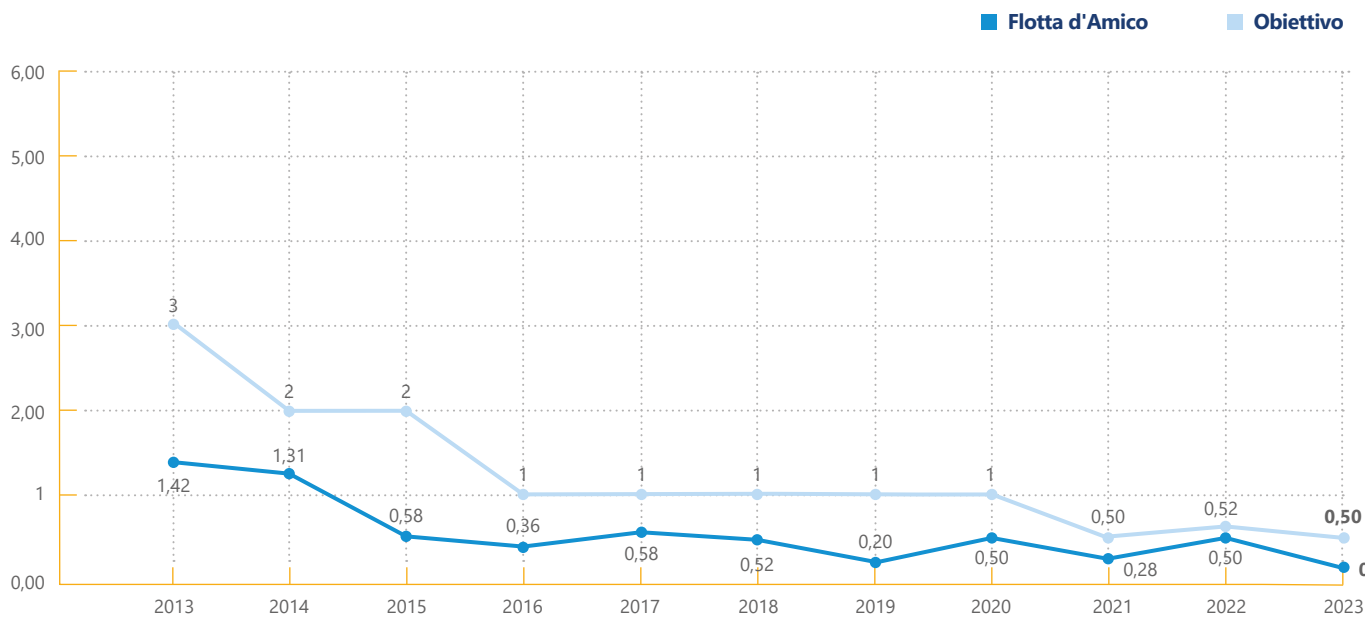
Rispetto all'affidabilità, la disponibilità della flotta è influenzata non solo dalle avarie ma anche dai giorni di assenza della nave per gli interventi di bacino programmati.



Nel 2023 l'indice ha registrato un calo, a causa dell'**elevato numero di interventi di bacino (13) eseguiti** e dei progetti di retrofit per l'installazione di scrubber su 4 navi, che sono risultati in stop più lunghi. Ciononostante, **la performance è migliorata** rispetto ad anni in cui sono stati eseguiti lo stesso numero di interventi di bacino, come il 2020.

### TASKS MANUTENTIVI NON COMPLETATI SUI MACCHINARI NON CRITICI (flotta di proprietà e a scafo nudo)

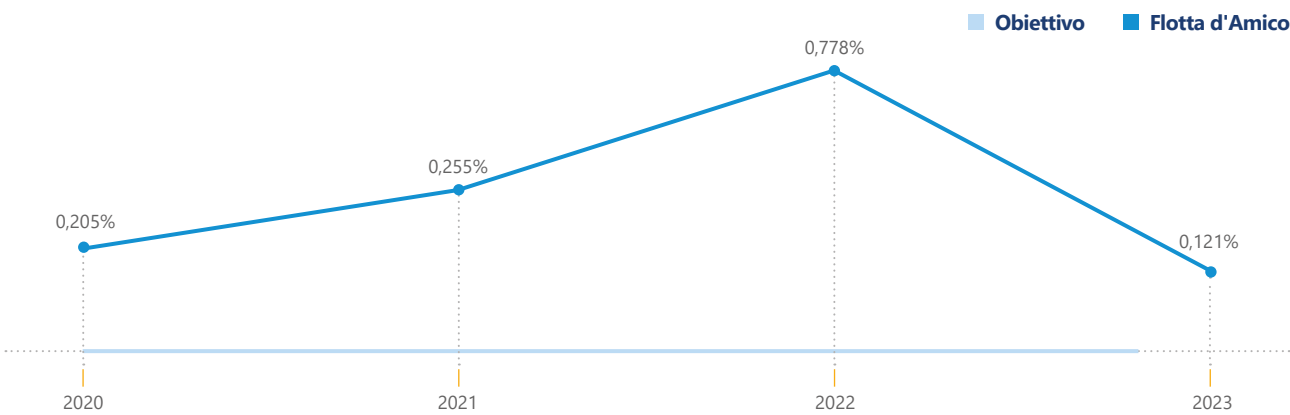
L'obiettivo principale relativo alla manutenzione delle apparecchiature non critiche è quello di rimanere al di sotto del target fissato dal TMSA..



L'indicatore ha oscillato nel corso degli anni, anche a causa della tempistica delle misurazioni, mantenendosi sempre su valori bassi e mostrando un trend decrescente. d'Amico ha fissato l'obiettivo di restare sotto allo 0,5% nel 2021. Nel 2023 l'indice, pari a 0,19, si è rimesso in carreggiata, dopo l'improvviso aumento del 2022 dovuto **all'implementazione del nuovo sistema ABS-NS**. Infatti, nonostante siano state completate, la maggior parte delle attività di manutenzione è rimasta in sospeso nel 2022 fino a quando non è stato possibile registrarle correttamente, dopo l'implementazione del nuovo sistema e la familiarizzazione del personale con il suo utilizzo.

TASKS MANUTENTIVI NON COMPLETATI SUI MACCHINARI NON CRITICI  
(flotta di proprietà e a scafo nudo)

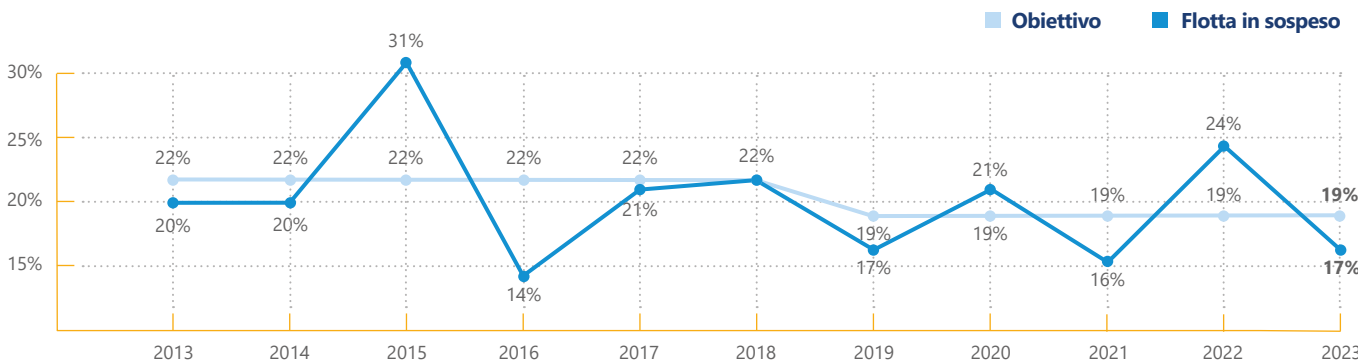
Questo indicatore è stato introdotto nel 2020 con lo scopo di aumentare il livello di attenzione rivolta alle apparecchiature critiche, fissando il target allo 0%.



La variazione del dato può essere dovuta a diverse ragioni. L'obiettivo è quello di migliorare le prestazioni di pianificazione, tenendo sempre conto dei modelli commerciali e delle esigenze operative. **I risultati del primo triennio di monitoraggio confermano una buona capacità progettuale**, considerato che i **dati sono vicini al target**. Il picco nel 2022 mostrato dal grafico è dovuto al fatto che, a differenza degli anni precedenti, questo valore si riferisce all'intera flotta del Gruppo d'Amico. Tuttavia, nel 2023 l'indicatore ha ottenuto il miglior risultato finora misurato, poiché anche la performance del 2022 è stata influenzata dall'implementazione del nuovo sistema ABS-NS.

PERFORMANCE NELLA PIANIFICAZIONE DEI BACINI DI CARENAGGIO DELLA FLOTTA  
(flotta di proprietà e a scafo nudo)

L'indicatore, costruito per indicare l'abilità del Gruppo d'Amico di pianificare le operazioni di bacino di carenaggio in termini di previsione dei costi, strutturazione del budget e programmazione, esprime lo scostamento di costi e di durata delle operazioni effettuate rispetto a quelle pianificate.



Il KPI evidenzia sia gap positivi che negativi. Negli ultimi 10 anni in cui è stato effettuato il monitoraggio **l'obiettivo è stato ridotto dal 22% al 19%** e la riduzione della fluttuazione avvenuta dal 2017 conferma **un'ottima capacità di pianificazione**. Mentre la performance del 2022 è leggermente peggiore di quella registrata negli ultimi anni a causa del fatto che il cantiere cinese ha interrotto tutte le attività per motivi legati al Covid, nel 2023 il divario è tornato a ridursi a 2 punti percentuali, segnando uno dei migliori risultati registrati finora, insieme a quelli del 2017 e del 2019. I tempi e il budget previsti sono stati infatti rispettati, grazie al coordinamento con gli affidabili fornitori di servizi del Gruppo.

PROGRAMMA VESSEL AWARD

Per incoraggiare le best practice e i comportamenti adeguati in materia di sicurezza, rispetto dell'ambiente, reputazione e buon funzionamento della nave, ogni anno il Gruppo d'Amico premia la nave che ha ottenuto il più alto livello di conformità in base a una serie di criteri.

Il premio **“Best Vessel of the Year”** va all'imbarcazione che durante tutto l'anno ha seguito le best practice, diventando un esempio per tutte le altre navi.

Cultura della sicurezza

- Best Practices
- Tempo non lavorato per infortuni a bordo
- Quasi incidenti (near misses)

Gestione della reputazione

- Nave respinta durante l'ispezione di controllo
- Osservazioni per ispezioni di controllo

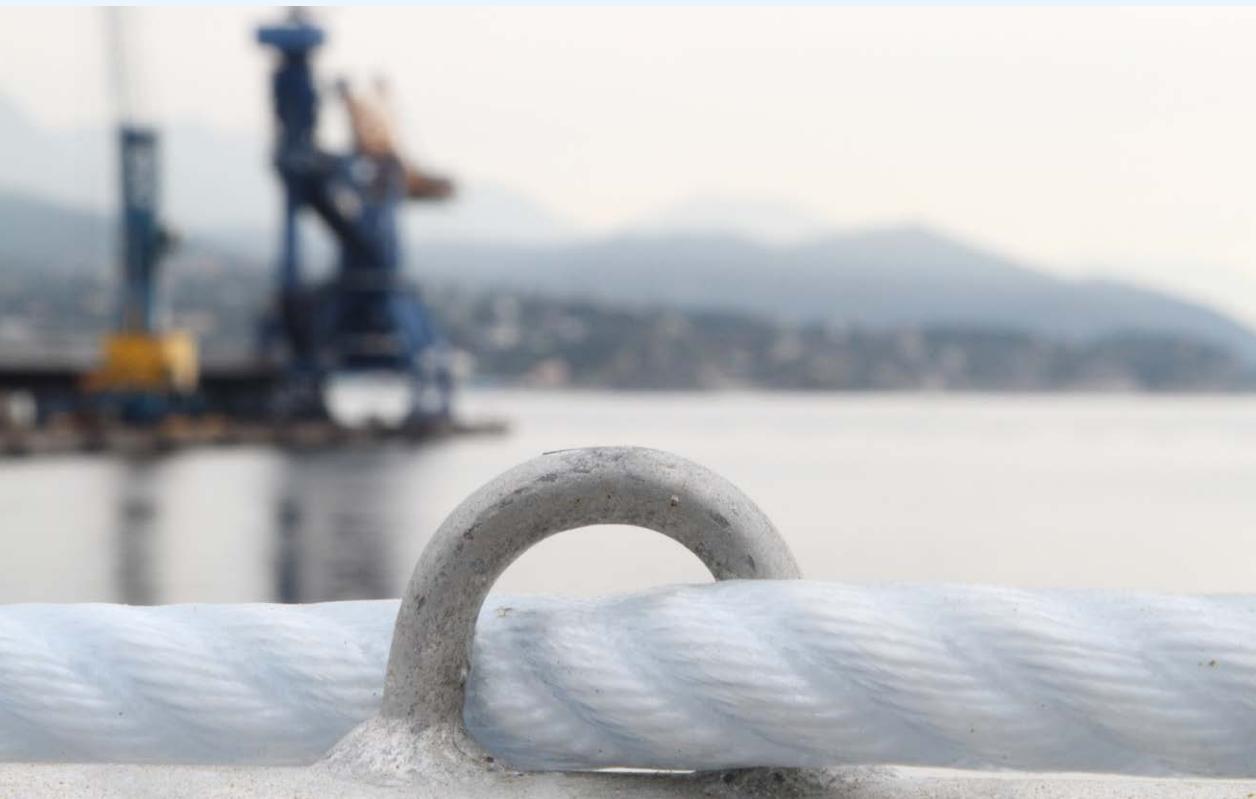
- Nave trattenuta in Port State Control (PSC)
- Osservazioni per ispezione PSC
- Non conformità per nave
- Incidenti a bordo

Prestazioni ambientali

- Inquinamento
- Sversamenti contenuti
- Violazione nella gestione delle acque di zavorra
- Violazione MARPOL

Prestazioni tecniche

- Affidabilità
- Disponibilità
- Performance in merito alle ispezioni della nave
- Manutenzione in sospenso sui macchinari non critici
- Manutenzione in sospenso sui macchinari critici





# GESTIONE DEI RIFIUTI

SDG

12 RESPONSIBLE CONSUMPTION AND PRODUCTION

TARGET ONU

12.4

Entro il 2020, raggiungere la gestione ecocompatibile di sostanze chimiche e di tutti i rifiuti in tutto il loro ciclo di vita, in conformità agli accordi internazionali, e ridurre significativamente il loro rilascio nell'aria, nell'acqua e nel suolo, al fine di minimizzare i loro effetti negativi sulla salute umana e sull'ambiente.

KPI 2023

81,9%

la percentuale di rifiuti scaricati in mare.

12.5

Entro il 2030, ridurre in modo sostanziale la produzione di rifiuti attraverso la prevenzione, la riduzione, il riciclaggio e il riutilizzo.

11.738,7 m³

i rifiuti totali prodotti a bordo nel 2023.

255,7 m³

i rifiuti totali prodotti per nave nel 2023.

## Impatti, rischi e opportunità materiali

L'analisi di doppia materialità identifica come materiale il rischio di dover adattare le procedure e le attrezzature per lo smaltimento dei rifiuti - sia a terra che a bordo - in conseguenza dell'entrata in vigore di normative più severe.

## Politiche di gestione di d'Amico

d'Amico assicura che la gestione dei rifiuti su tutte le sue navi viene effettuata secondo una procedura interna dettagliata in conformità ai requisiti normativi dell'IMO/MARPOL 73/7838.

Il Gruppo d'Amico è impegnato nella **riduzione della produzione di rifiuti**, attraverso processi specifici e una politica aziendale che pone al centro la tutela ambientale.

Questa procedura fa parte della politica ambientale di d'Amico, che utilizza una combinazione di tecniche complementari per ottenere e gestire risultati più rispettosi dell'ambiente, quali:

- **riduzione della produzione di rifiuti** alla fonte
- **riuso e riciclo**
- **trattamento dei rifiuti a bordo**
- **scarico presso la struttura portuale.**

Per i rifiuti prodotti a bordo sono state definite procedure che consentono all'equipaggio di ordinare materiale riutilizzabile o riciclabile in apposite strutture portuali.

La produzione di rifiuti per tipologia e modalità di smaltimento è riportata nella tabella sottostante<sup>45</sup>.

| RIFIUTI (navi di proprietà e a scafo nudo) <sup>46</sup>         | 2021     | 2022     | 2023      | Var. 22-23 |
|------------------------------------------------------------------|----------|----------|-----------|------------|
| Scaricati in mare (m³)                                           | 4.324,82 | 7.380,34 | 9.612,30  | +30,2%     |
| CAT <sup>47</sup> B - Food                                       | 224,31   | 215,13   | 236,90    | +10,1%     |
| CAT F - Operativi                                                | 4,19     | 22,53    | 1,40      | -93,8%     |
| CAT J - Residui di carico (Non-HME <sup>48</sup> ) <sup>49</sup> | 4.096,32 | 7.142,68 | 9.374,00  | +31,2%     |
| INCENERITI (m³)                                                  | 74,03    | 72,52    | 75,21     | +3,7%      |
| CAT E - Ceneri da inceneritore                                   | 74,03    | 72,52    | 75,21     | +3,7%      |
| SMALTITI A TERRA (m³)*                                           | 2.081,04 | 1.802,86 | 2.051,21  | +13,7%     |
| CAT A - Plastica                                                 | 834,17   | 773,30   | 920,97    | +19,1%     |
| CAT C - Domestici                                                | 675,52   | 590,44   | 630,35    | +6,8%      |
| CAT F - Operativi                                                | 479,95   | 392,51   | 440,69    | +12,3%     |
| CAT I - Elettronici                                              | 91,40    | 46,61    | 59,20     | +27,0%     |
| CAT K - Residui di carico (HME)                                  | 0,00     | 0,70     | 0,00      | -100,0%    |
| TOTALE                                                           | 6.479,89 | 9.255,72 | 11.738,72 | +26,8%     |

\* I valori 2021 e 2022 riportati per i rifiuti smaltiti a terra sono stati modificati rispetto al Bilancio di Sostenibilità 2022 del Gruppo d'Amico grazie a una raccolta dati più precisa.

La quantità di rifiuti prodotti nel 2022 è pari a **11.738,72 m³**, con una crescita del 26,8% nell'ultimo anno, confermando un trend positivo in linea con l'**aumento nei giorni di operatività** della flotta.

Le ceneri da inceneritore sono prodotte dall'incenerimento di quanto consentito da MARPOL, generalmente carta e stracci oleosi. Questi rifiuti vengono scaricati a terra, riducendo i rifiuti da smaltire per ogni nave. Nel 2023 **la quantità totale di rifiuti inceneriti è lievemente aumentata a 75,21 m³**.

La **percentuale di rifiuti scaricati in mare è cresciuta**, a causa soprattutto dell'aumento dei residui del carico (Categoria J). Questo valore è legato al maggior numero di lavaggi della stiva necessari a causa dei cambi di carico e, in parte, ai tipi di carico trasportati. Infatti, **dopo ogni viaggio le navi del Gruppo vengono lavate a fondo con grande attenzione** per garantire una pulizia accurata e ridurre al minimo la contaminazione, soprattutto quando si passa dal carbone ai prodotti alimentari. Le navi che hanno maggiormente influenzato questo dato nel 2022 sono state la Cielo d'Italia e la Medi Eolie, che hanno variato spesso il carico trasportato.

<sup>45</sup> Valori stimati  
<sup>46</sup> I valori relativi al 2020 e al 2021 sono stati rettificati rispetto a quanto indicato nel Bilancio di Sostenibilità 2020 e 2021 del Gruppo d'Amico, per la disponibilità di dati più accurati  
<sup>47</sup> CAT è l'abbreviazione di Categoria  
<sup>48</sup> Non-Hazardous per l'ambiente  
<sup>49</sup> Relativi solo a navi Dry Cargo

Anche i rifiuti di categoria K sono residui del carico, ma si riferiscono a **residui considerati pericolosi per l'ambiente marino**, come i metalli pesanti, che non possono essere scaricati in mare. Questo tipo di rifiuto è pressoché svanito dal 2020.

Entrambe queste ultime categorie (J e K) si applicano solo a navi Dry Cargo.

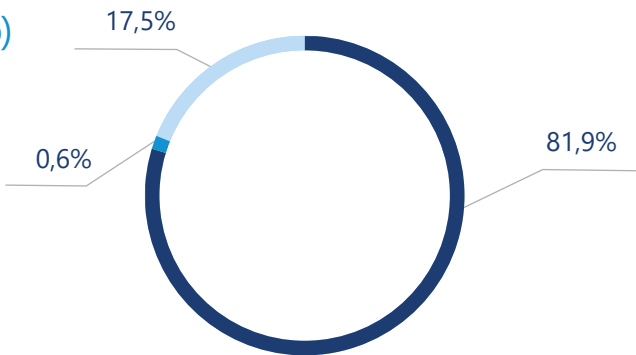
Sia la **plastica** (Categoria A) che i **rifiuti elettronici** (Categoria I) prodotti dal Gruppo nel 2023 **sono aumentati rispetto al 2022, a causa delle forniture relative alle nuove navi e agli interventi di bacino** eseguiti e a causa della sostituzione delle lampade con tecnologia LED, per i rifiuti elettronici.

I **rifiuti operativi (Categoria F)**, che contengono acque di lavaggio delle superfici esterne, materiale pirotecnico scaduto, stracci oleosi e qualsiasi altro materiale oleoso, fusti di vernici e sostanze chimiche, detergenti e additivi contenuti nei ponti - sono aumentati del 12,3% rispetto al 2022.

RIFIUTI 2023

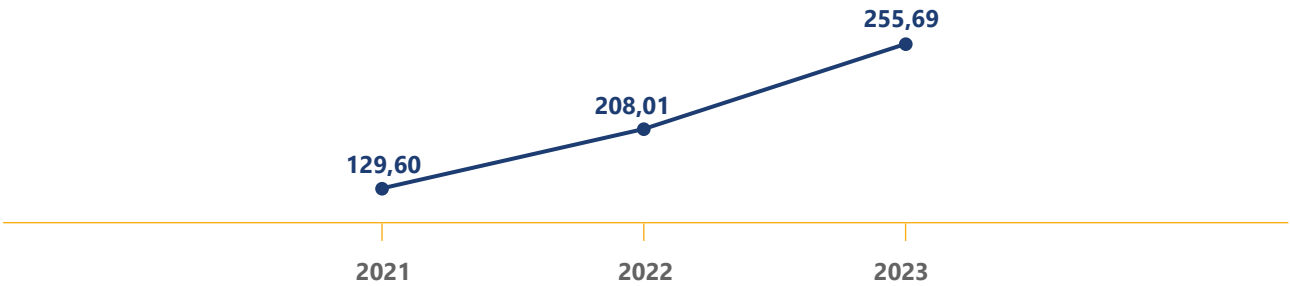
(navi di proprietà e a scafo nudo)

- Scaricati in mare
- Inceneriti
- Smaltiti a terra



| INTENSITÀ DEI RIFIUTI<br>(navi di proprietà e a scafo nudo) | 2021     | 2022     | 2023      | Var.<br>22-23 |
|-------------------------------------------------------------|----------|----------|-----------|---------------|
| Rifiuti totali [m³]                                         | 6.479,89 | 9.255,72 | 11.738,72 | +26,8%        |
| Rifiuti per nave [m³/nave]                                  | 129,60   | 208,01   | 255,69    | +22,9%        |

RIFIUTI PER NAVE [m³/nave]



Nel 2023 la quantità di rifiuti prodotti per nave ha continuato ad aumentare, soprattutto a causa della **maggiore frequenza dei lavaggi delle stive** necessari per i cambi di carico e **dell'aumento dei giorni operativi**.

Demolizione delle navi

Impatti, rischi e opportunità materiali

L'analisi di doppia materialità identifica come rilevante il rischio di incorrere in un aumento dei costi e delle difficoltà di gestione delle navi a fine vita e in disarmo, a causa di normative più severe e di un potenziale calo del numero di operatori di smaltimento.

È stato inoltre rilevato il potenziale impatto negativo dell'inquinamento derivante dal mancato monitoraggio o dalla non corretta catalogazione di materiali pericolosi. La normativa in vigore, infatti, prevede che sia le navi - nuove ed esistenti - appartenenti a paesi dell'Unione europea, sia quelle appartenenti a paesi terzi che fanno scalo nei porti dell'UE, abbiano a bordo un **inventario verificato dei materiali pericolosi (IHM)** e una dichiarazione di conformità.

Politiche di gestione di d'Amico

Il Gruppo d'Amico ha completato un **inventario di materiali pericolosi per l'intera flotta esistente**, fornendo una mappa completa di tutti i materiali a bordo, la loro ubicazione e i livelli di rischio per la salute e la sicurezza delle persone e dell'ambiente.

È stata predisposta una procedura dedicata al mantenimento degli inventari, che prevede un responsabile e un team di cooperazione al fine di garantire che la **Procedura di demolizione navi del Gruppo** venga continuamente aggiornata durante le fasi di acquisto dei materiali e le attività di sostituzione e riparazione in bacino.

Per **prevenire pratiche dannose durante lo smantellamento e la demolizione delle navi a fine vita**, l'Organizzazione marittima internazionale (IMO), in accordo con l'Organizzazione internazionale del lavoro (ILO), ha stabilito, attraverso la Convenzione di Hong Kong (HKC), una serie di protocolli, criteri e procedure da adottare per la costruzione, la demolizione e il riciclo ecocompatibile delle navi; in particolare per il trattamento di eventuali rifiuti pericolosi a bordo.

Il 22 ottobre 2013 il Parlamento Europeo ha emanato il regolamento UE sul riciclo delle navi (EU SRR), per facilitare un'attuazione più rapida della Convenzione di Hong Kong attraverso ispezioni delle navi e delle strutture di terra.

La Convenzione entrerà in vigore il 26 giugno 2025, dopo la ratifica da parte del Bangladesh e della Liberia. I **requisiti principali** possono essere riassunti in due punti principali:

- ogni nave di 500 GT o superiore dovrà avere un inventario certificato dei materiali pericolosi (IHM);
- gli impianti di riciclaggio delle navi (SRF) dovranno essere autorizzati dalle proprie autorità competenti e accettare solo navi che soddisfano i requisiti della HKC.

Le navi in servizio dovranno soddisfare questo requisito entro il 26 giugno 2030, o prima di essere avviate al riciclo nel caso in cui ciò avvenga in precedenza. Tutte le navi conformi all'EU SRR sono anche conformi alla HKC.

**Le navi d'Amico solitamente vengono vendute prima del momento in cui possono essere riciclate e della fine del loro ciclo di vita**, in modo da avere e mantenere sempre una flotta il più giovane possibile.



# GESTIONE DELLE ACQUE

SDG



TARGET ONU

6.4

Entro il 2030, aumentare sostanzialmente l'efficienza idrica da utilizzare in tutti i settori e assicurare prelievi e fornitura di acqua dolce per affrontare la scarsità d'acqua e ridurre in modo sostanziale il numero delle persone che soffrono di scarsità d'acqua.

KPI 2023

90,3%

l'acqua prodotta dal generatore di acqua dolce a bordo delle navi d'Amico sul totale di acqua dolce utilizzata a bordo nel 2023.

14

LIFE BELOW WATER



14.1

Entro il 2025, prevenire e ridurre in modo significativo l'inquinamento marino, in particolare quello derivante dalle attività terrestri, compresi i rifiuti marini e l'inquinamento delle acque da parte dei nutrienti.

TUTTE LE NAVI

tutte le navi sono equipaggiate con un sistema integrato di trattamento dell'acqua di sentina, un'apparecchiatura di monitoraggio degli scarichi di olio, un impianto di trattamento delle acque reflue.

## Impatti, rischi e opportunità materiali

L'analisi evidenzia la rilevanza degli impatti negativi legati a **potenziali scarichi che potrebbero inquinare l'acqua**.

Sono stati individuati rischi di transizione materiali in relazione ai futuri **sviluppi normativi sulla gestione delle acque**, che potrebbero imporre alla Società di modificare le proprie rotte, e **rischi tecnologici** relativi alla potenziale necessità di modernizzare i sistemi per i trattamenti delle acque di bordo e all'indisponibilità di sistemi informatici per gestire la conformità normativa degli scarichi idrici.

## Politiche di gestione di d'Amico

**Il Gruppo rispetta le normative vigenti, gestendo il prelievo e lo scarico dell'acqua - di qualsiasi tipo - in conformità con le prescrizioni di MARPOL e delle autorità locali.**

Nella gestione del prelievo, del consumo e dello scarico dell'acqua, il Gruppo d'Amico supera quanto richiesto dalle normative, puntando a **migliorare costantemente l'efficienza dei sistemi tecnici, evitando qualsiasi spreco**. Per instillare una cultura di uso responsabile dell'acqua tra i membri dell'equipaggio, vengono tenute **sessioni di formazione** per educare i marittimi alle corrette pratiche di lavaggio delle stive e cisterne e di uso delle docce.

## Acqua dolce

**Attraverso un generatore di acqua dolce, le navi del Gruppo producono acqua dolce dall'acqua di mare** a un ritmo di circa 10-15 tonnellate al giorno in condizioni di navigazione. L'acqua dolce prodotta viene raccolta in serbatoi di stoccaggio, dai quali viene fornita direttamente a:

- cabina, servizi igienici, cambusa e lavanderia per usi umani (dopo la sterilizzazione e rimineralizzazione);
- caldaie, pozzo caldo e camicia di raffreddamento del motore principale per usi tecnici.

In particolare, le caldaie sono utilizzate per produrre vapore per diverse applicazioni di riscaldamento (tra cui il riscaldamento dell'olio combustibile, il riscaldamento delle docce e il condizionamento dell'aria). Il Gruppo ha istituito un programma di manutenzione dell'impianto di vapore solido e completo per evitare le perdite e garantire che le proprie caldaie funzionino in modo efficiente e affidabile. Sono in atto pratiche meticolose di trattamento dell'acqua caldaie per ridurre le pratiche di spurgo, promuovendo un uso efficiente dell'acqua e mantenendo l'integrità del sistema.

**Solo in rari casi l'acqua dolce viene fornita da terra**, quando:

- il generatore di acqua dolce è fuori servizio;
- la nave è inattiva per lungo tempo;
- è necessario per il lavaggio delle casse di carico.

La Società ha adottato una strategia di manutenzione proattiva e predittiva che garantisce il funzionamento costante del generatore di acqua dolce alla massima efficienza. Questo approccio mira a ridurre al minimo la dipendenza dalla presa d'acqua da terra e il suo consumo. Le prossime navi di nuova costruzione saranno dotate anche di generatori di acqua dolce all'avanguardia di maggiore capacità, il che aumenterà significativamente la produzione di acqua durante la navigazione e ridurrà la necessità di prendere l'acqua da terra.

Inoltre, la maggior parte delle navi d'Amico è dotata di un **sistema integrato di trattamento dell'acqua di sentina** (IBTS), che consente alla nave di separare gli scarichi puliti prodotti dal raffreddatore d'aria ME e dalle unità di condizionamento dall'acqua di sentina. Gli scarichi puliti, dopo essere stati testati con un rilevatore a 15 ppm, possono essere scaricati in mare o raccolti come acqua tecnica nel serbatoio del gavone di poppa, per essere utilizzati per la pulizia del serbatoio.

L'acqua dolce utilizzata dall'uomo, sia che si tratti di **acque grigie** (docce, lavabi, lavanderie e cambusa) o di **acque reflue** (servizi igienici, orinatoi e ospedali), viene smaltita in mare in conformità alle normative vigenti.

Nel 2023 il generatore di acqua dolce ha prodotto 124.205 litri di acqua (+18,1% rispetto al 2022), pari al 90,3% dell'acqua dolce totale utilizzata (137.585 litri). L'aumento è dovuto principalmente all'incremento del numero di navi della flotta di d'Amico e delle distanze percorse dalle navi Dry Cargo. Al contempo, la variazione dell'acqua da terze parti è dovuta alle minori distanze percorse dalla flotta di navi Tanker. L'acqua utilizzata per nave è aumentata del 17,4% rispetto al 2022.

Non è stata prelevata acqua da aree a stress idrico.

| ACQUA DOLCE UTILIZZATA PER FONTE [L]<br>(navi di proprietà e a scafo nudo) | 2021    | 2022    | 2023    | Var.<br>22-23 |
|----------------------------------------------------------------------------|---------|---------|---------|---------------|
| Acqua prodotta (generatore di acqua dolce)                                 | 106.263 | 105.176 | 124.205 | + 18,1%       |
| Acqua da terze parti                                                       | 9.362   | 8.425   | 13.381  | + 58,8%       |

## Acqua per il lavaggio delle cisterne

Tutte le navi Tanker del Gruppo sono dotate di **un’apparecchiatura di monitoraggio degli scarichi di olio (ODME)**, in conformità con l’Allegato I Marpol, e di una **vasca di decantazione per trattare l’acqua risultante dal lavaggio delle cisterne**. L’acqua utilizzata per il lavaggio delle cisterne viene smaltita in mare dopo essere stata decantata attraverso l’ODME. **Tutti i prodotti chimici utilizzati per il lavaggio delle cisterne rispettano l’ambiente**.

d’Amico ha recentemente effettuato un aggiornamento degli ODME, che sono ora in grado di trattare tutte le acque di lavaggio delle cisterne provenienti dalle casse di carico caricate con **miscele di biocarburanti**. Secondo quanto disposto dalla regola 4 dell’Allegato I, è infatti vietato qualsiasi scarico in mare a meno che non siano soddisfatte tutte le seguenti condizioni:

- la nave non si trova in una zona speciale;
- la nave si trova a più di 50 miglia nautiche dalla terraferma più vicina;
- la nave sta procedendo in rotta;
- il tasso istantaneo di scarico del contenuto di olio non supera i 30 litri per miglio nautico;
- la quantità totale di olio scaricato in mare non supera 1/30.000 della quantità totale del carico particolare di cui i residui facevano parte;
- la nave dispone di un ODME e di una cassa di decantazione.

La Società mira a ridurre al minimo lo spreco di acqua razionalizzando e ottimizzando le operazioni di pulizia delle cisterne e stive di carico. Inoltre, implementando le best practice, il Gruppo dà priorità alla calibrazione annuale dei sensori associati ai suoi separatori di sentina (OWS) e ODME, superando il requisito MARPOL di eseguire tali attività ogni 5 anni. Questa calibrazione di routine garantisce la precisione e l’affidabilità di questi sistemi, contribuendo alla **conformità agli standard ambientali e alla gestione efficace delle acque miste a olio e degli scarichi di olio**.

| ACQUA TRATTATA DALL’ODME<br>(navi tanker di proprietà e a scafo nudo) <sup>50</sup> | 2021      | 2022      | 2023      | Var.<br>22-23 |
|-------------------------------------------------------------------------------------|-----------|-----------|-----------|---------------|
| ODME [m³]                                                                           | 41.443,89 | 46.393,03 | 40.278,39 | -13,2%        |

L’aumento della quantità di acque di lavaggio decantate e smaltite attraverso l’ODME è dovuto all’aumento del trasporto di merci che richiedono un più **accurato lavaggio della cisterna**.

## Scarico di acque reflue

**Tutte le navi d’Amico sono dotate di un impianto di trattamento delle acque reflue** con una vasca di ritenzione, approvato dall’amministrazione di bandiera secondo i requisiti dell’Allegato IV MARPOL.

Lo scarico di acque reflue in mare è vietato, tranne:

- quando la nave ha in funzione un impianto di trattamento delle acque reflue approvato e certificato dall’amministrazione di bandiera per soddisfare i requisiti operativi di cui alla regola 9.1.1 dell’Annesso IV della MARPOL e l’effluente non produrrà solidi galleggianti visibili né causerà la decolorazione dell’acqua circostante;

<sup>50</sup> I dati sono stati revisionati rispetto a quanto indicato nella Relazione Annuale 2022 di d’Amico International Shipping, per la disponibilità di dati più accurati.

- per le acque reflue non trattate a una distanza superiore a 12 miglia nautiche dalla terraferma più vicina, a condizione che in ogni caso le acque reflue immagazzinate nella vasca di ritenzione non siano scaricate istantaneamente, ma a velocità moderata quando la nave è in navigazione e procede a una velocità non inferiore a 4 nodi. La velocità di scarico deve essere approvata dall’amministrazione di bandiera.

Ogni autorità locale può stabilire ulteriori requisiti o istituire una **“Non-Discharge Zone” (NDZ)**, che vieta lo scarico di acque reflue nelle proprie acque anche nel caso in cui la nave sia dotata di un impianto di trattamento delle acque reflue approvato dall’amministrazione di bandiera.

Tutte le navi di nuova costruzione utilizzano servizi igienici sottovuoto per ridurre significativamente il consumo di acqua; questa soluzione contribuisce a un uso efficiente dell’acqua e riduce al minimo lo scarico di acque reflue.

## Scarico di acque grigie

**Tutte le navi del Gruppo sono dotate di una vasca di ritenzione delle acque grigie** (serbatoio delle acque grigie) da utilizzare nelle zone in cui lo scarico è vietato. La politica ambientale di d’Amico prevede, in base ai requisiti dei Vessel General Permit (VGP), analisi specifiche per verificare la presenza di inquinanti BOD (domanda biochimica di ossigeno) e COD (domanda chimica di ossigeno).

Le acque grigie non sono ancora regolamentate da normative internazionali, ma principalmente da normative locali. La Società si è dotata di una procedura specifica per indicare all’equipaggio della nave come trattare le acque grigie nelle diverse regioni.





CAPITOLO 5

# Valore Economico





# Highlights 2023

1.029,4 mln €

valore economico generato  
dal Gruppo (+34,9% dal 2021)

62,9%

valore economico distribuito  
agli stakeholder, sul totale del  
valore economico generato

112 mln €

valore economico distribuito  
ai dipendenti

495,4 mln €

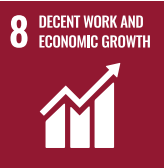
valore economico delle forniture

85,4%

forniture per costi operativi



# VALORE ECONOMICO

| SDG                                                                                | Sezioni del Bilancio di sostenibilità                                           | Attività                                                                                                                                                                                                                             |
|------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|   | <b>Valore economico generato e distribuito</b><br><b>La catena di fornitura</b> | Il Gruppo d'Amico riconosce l'importanza di una distribuzione equilibrata tra i suoi stakeholder del valore generato dalle proprie attività.                                                                                         |
|   | <b>La catena di fornitura</b>                                                   | Valutazione e selezione accurata dei fornitori, basata anche sul rendimento energetico e con la possibilità di effettuare ispezioni e controlli. Raccolta di dati chiari e completi sugli ordini di acquisto e sulle responsabilità. |
|  | <b>Valore economico generato e distribuito</b>                                  | d'Amico è responsabile e trasparente con tutte le istituzioni a tutti i livelli.                                                                                                                                                     |



# ANDAMENTO DEL MERCATO E PERFORMANCE DEL GRUPPO d'AMICO

## Dry Cargo<sup>51</sup>

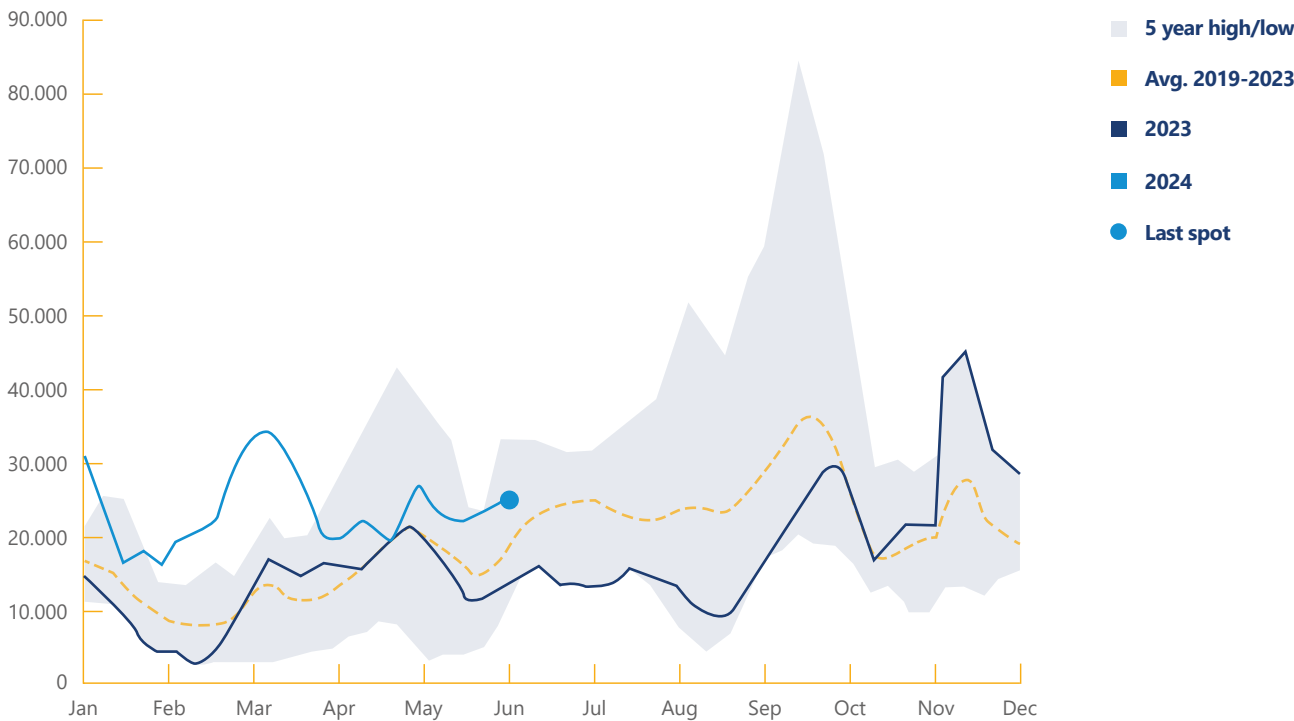
Diversi eventi significativi hanno influenzato il mercato del trasporto alla rinfusa di carico secco nel 2023. La revoca del rigido blocco della Cina da Covid-19 ha portato a un'iniziale esuberanza del mercato. Tuttavia, le limitate misure adottate per stimolare la ripresa economica non hanno rispettato le aspettative nel Q2. Nel Q3 è emersa la **volatilità del clima**, con il **basso livello delle acque del Canale di Panama** che ha indotto le navi provenienti dal Nord America a deviare e a navigare più a lungo attraverso il Canale di Suez. I successivi **attacchi alle navi nel Mar Rosso** hanno provocato ulteriori deviazioni del traffico, sostenendo la domanda di tonnellate-miglio.

Complessivamente, **la Società ha assistito a una solida ripresa dei volumi commerciali** in presenza di una crescita limitata della flotta, compensata dallo sblocco della congestione delle navi bulker legata al covid. La crescita dei traffici è avvenuta anche in un contesto di costi di finanziamento più elevati, clima geopolitico volatile e rallentamento dell'espansione economica cinese. Gli utili dell'indice sono diminuiti su base annua, anche se in calo rispetto ai massimi di 12 anni registrati nel 2022 e nel 2021.

- Gli **indici Baltici** si sono comportati come segue:
- Media Panamax 5TC: \$12.854 al giorno, con un calo del 38% rispetto al 2022
  - Media Supramax 10TC: \$11.240 al giorno, con un calo del 49% rispetto al 2022
  - Media Handysize 6TC: \$8.454 al giorno, con un calo del 56% rispetto al 2022.

Andamento degli utili spot per segmento di mercato:

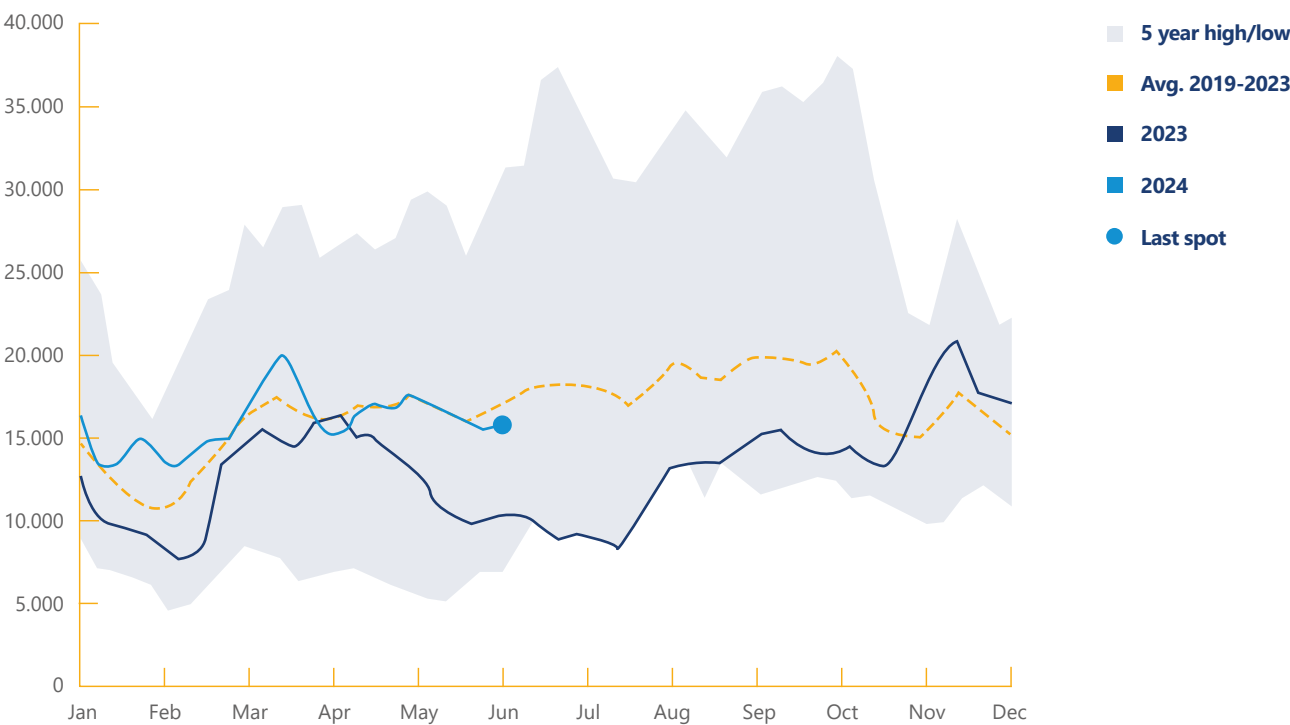
## CAPESIZE SPOT EARNINGS (\$/DAY)



Fonte: Clarkson Research Services Ltd., Clarksons Securities AS

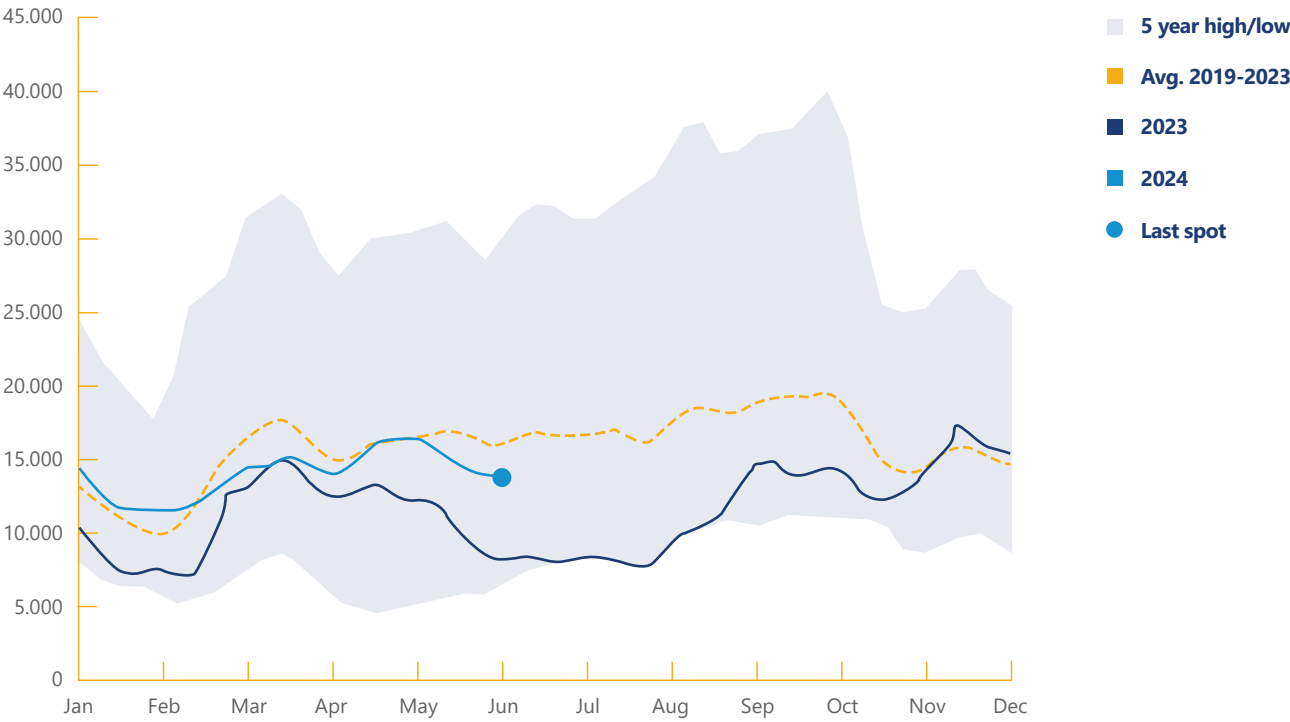
<sup>51</sup> Questi commenti fanno riferimento alla Relazione annuale 2023 di d'Amico Società di Navigazione.

PANAMAX SPOT EARNINGS (\$/DAY)



Fonte: Clarkson Research Services Ltd.. Clarksons Securities AS

SUPRAMAX EARNINGS (\$/DAY)



Fonte: Clarkson Research Services Ltd.. Clarksons Securities AS

Product Tankers<sup>52</sup>

Per tutto il 2023, le condizioni del mercato delle navi cisterna sono rimaste forti, anche se i guadagni non hanno raggiunto i livelli eccezionalmente elevati osservati alla fine del 2022 e hanno mostrato una certa moderazione all'inizio del quarto trimestre, seguita da una ripresa a metà ottobre. Questa **ripresa** può essere attribuita principalmente alle **interruzioni dei transiti nel Canale di Panama**, a causa di una grave siccità, e **nel Mar Rosso, per gli attacchi dei ribelli Houthi** alle navi commerciali. A metà dicembre, diversi noleggiatori e armatori di navi cisterna hanno annunciato la sospensione dei transiti nel Mar Rosso dopo i numerosi attacchi alle navi nell'area. La situazione si è sviluppata rapidamente e ha avuto un impatto significativo sui modelli di commercio delle petroliere, causando interruzioni e riorientamenti delle navi.

La **domanda complessiva di navi cisterna per prodotti petroliferi è stata sostenuta quest'anno da diversi fattori**, in particolare i cambiamenti nei modelli di commercio petrolifero legati alle sanzioni imposte alla Russia, che hanno generato rotte a più lungo raggio, la ripresa della domanda petrolifera cinese, la congestione del Canale di Panama, la lenta crescita della flotta, le basse scorte di prodotti raffinati, prezzi del petrolio elevati e volatili che hanno generato interessanti opportunità di arbitraggio, elevati margini di raffinazione trainati dai cracking della benzina nella prima metà dell'anno e dai cracking del gasolio in seguito, forte crescita dell'offerta di petrolio non OPEC e, infine, la continua sostituzione delle raffinerie più vecchie con quelle più moderne ed efficienti, situate più lontano dalle principali regioni di consumo.

Il 24 febbraio 2024 ha segnato il secondo anniversario dell'invasione dell'Ucraina da parte della Russia. **La guerra ha avuto un impatto profondo sui mercati petroliferi e delle navi cisterna**, sconvolgendo i flussi commerciali sia per il greggio che per i prodotti raffinati, provocando un **aumento delle tariffe di nolo** e portando a un'impennata delle transazioni per le **navi di seconda mano**.

La tariffa time charter annuale, che rappresenta sempre il miglior indicatore delle aspettative per il mercato spot, alla fine di dicembre 2023 era valutata intorno a US\$ 31.500 al giorno per una MR2 eco (US\$ 28.000 nel 2022), con un **sovrapprezzo** di circa US\$ 3.000 al giorno rispetto ad una MR convenzionale (US\$ 4.000 nel 2022).

Servizi marittimi

Le **attività delle società che forniscono servizi marittimi**, all'interno del Gruppo e verso terzi, sono proseguite anche nel 2023.

Ishima, che fornisce assistenza tecnica sulle navi di proprietà del Gruppo e di terzi, ha chiuso l'anno con un utile di 2,5 milioni di euro.

L'attività di intermediazione sugli acquisti di carburante bunker svolta da Rudder e dalla sua controllata in Singapore ha raggiunto il pareggio di bilancio nel 2023.

Infine, Sirius ha continuato l'attività di gestione e formazione del personale di bordo e ha chiuso l'anno con un utile di circa 630.000 €.

Strategia ICT

Nel corso del 2023, **molti sforzi sono stati dedicati al perfezionamento del sistema di gestione della flotta** (ABS) e del **sistema informativo contabile** (Microsoft Business Central) implementati negli anni precedenti. Lo schema di interfaccia tra i vari moduli è stato completato con tecniche più avanzate, garantendo **la sicurezza e l'affidabilità dei dati gestiti**.

Il **sistema FRIDA**, inizialmente implementato solo per il monitoraggio dei consumi di carburante, ha assunto un **ruolo chiave nella gestione dei flussi informativi legati all'Emission Trading System europeo e ad altri requisiti di compliance**. La rapida crescita delle informazioni gestite e i requisiti normativi e di gestione sempre più stringenti implicano che, nel 2024, il sistema dovrà essere riprogettato e aggiornato. Questo garantirà una gestione sicura ed efficiente per gli anni a venire.

<sup>52</sup> Questi commenti fanno riferimento alla Relazione annuale 2023 di d'Amico International Shipping S.A.



**L'email rimane il sistema di comunicazione più utilizzato.** Per supportare i reparti che gestiscono volumi elevati e hanno la necessità di condividere i messaggi e trattarli come dati aziendali all'interno dei processi, il Gruppo si è da tempo dotato di strumenti particolarmente potenti e sofisticati. Con l'obiettivo di mettere a disposizione degli operatori sistemi in grado di offrire un reale vantaggio competitivo, si è deciso di adottare il **sistema SEDNA** per la gestione delle caselle di posta condivise. Affidandosi a tecniche avanzate, tra cui **l'utilizzo dell'Intelligenza Artificiale**, il personale sarà in grado di aumentare ulteriormente **l'efficienza e l'efficacia delle operazioni aziendali**.

Lo sforzo di **sensibilizzazione degli utenti contro il cybercrime** è stato portato avanti per tutto il 2023 utilizzando il sistema Cyber Guru. Gli ottimi risultati sono stati evidenziati e misurati dalle **campagne di phishing etico** condotte sugli utenti.

Inoltre, è stata completata **l'installazione di una nuova infrastruttura di server su tutta la flotta**. Di conseguenza, è ora possibile raggiungere un livello più elevato di **flessibilità, resilienza e sicurezza**, supportando la continua crescita delle richieste di risorse informatiche. È in corso di definizione un potenziamento dell'**infrastruttura di cybersecurity**, che sarà implementato nel 2024.

Infine, nel 2023 sono state avviate le **installazioni pilota del sistema di comunicazione satellitare in orbita bassa Starlink**. Questa iniziativa, che sarà gradualmente estesa a tutta la flotta, mira a fornire ai marittimi del Gruppo **capacità di comunicazione più efficaci, riducendo l'isolamento percepito durante la navigazione**, sia dal punto di vista lavorativo che personale.



# BUSINESS OUTLOOK

## Impatti, rischi e opportunità materiali

*Come dimostrato dall'analisi di doppia materialità, d'Amico affronta rischi finanziari materiali che sono inerenti al settore in cui opera.*

*Data la crescente rilevanza dei criteri ESG nella conformità normativa e nella copertura assicurativa, si prevede un aumento dei costi assicurativi e delle spese legate alla conformità. La volatilità e la ciclicità dei noli, dei prezzi delle navi, dei tassi di interesse e dei tassi di cambio espongono d'Amico al rischio del contesto macroeconomico. Per quanto riguarda la flotta di Product Tanker, nel lungo periodo si prevede che la domanda di trasporto di prodotti petroliferi raffinati crescerà a un ritmo più moderato per poi diminuire. Per quanto riguarda invece la flotta Dry Cargo, un peggioramento delle condizioni economiche globali e cambiamenti normativi - soprattutto in Asia - potrebbe ridurre il commercio e la domanda di rinfuse secche, il che potrebbe a sua volta influire negativamente sulle tariffe di noleggio e avere un effetto negativo materiale sulle attività e sulle condizioni finanziarie del Gruppo.*

## Politiche di gestione di d'Amico

Sono in atto politiche, misure e linee guida adeguate a mitigare il **rischio politico** - che può comportare sanzioni e costi aggiuntivi - e il **rischio di pirateria** - che può comportare rischi economici e di sicurezza.

**È probabile che il Gruppo continui a investire in navi di nuova costruzione a minore impatto ambientale e ad adottare soluzioni innovative per aumentare l'efficienza delle proprie navi**, limitando l'aumento dei costi operativi e riducendo al minimo il rischio di incorrere in sanzioni e spese per il ripristino di ecosistemi inquinati.

d'Amico monitora con attenzione i fondamentali del suo mercato, comprese le dinamiche previste per l'offerta di tonnellaggio e le tendenze previste per la domanda. **Grazie al rapido invecchiamento della flotta globale, all'età media relativamente bassa e all'efficienza nel consumo di carburante superiore alla media della propria flotta, la Società non prevede attualmente un calo strutturale significativo della domanda dei suoi servizi, per tutto il ciclo di vita dei propri asset correnti.**

## Dry Cargo<sup>53</sup>

Il 2024 inizia con un'accresciuta incertezza geopolitica e condizioni macroeconomiche contrastanti. Ciononostante, **la fiducia nel mercato delle rinfuse secche rimane alta**, grazie al riorientamento dei traffici, alla domanda costante di materie prime da parte della Cina e alla crescita limitata delle flotte.

**Il conflitto tra Israele e Hamas ha il potenziale per impattare negativamente il trasporto di rinfuse solide**, nonostante sembri non correlato. I negoziati per il cessate il fuoco non sono progrediti e hanno portato ad azioni aggressive da parte degli Houthi yemeniti che hanno preso di mira le navi nel Mar Rosso. Ciò ha indotto le navi a scegliere rotte alternative più lunghe, allungando i tempi di viaggio fino al 20% per i viaggi dall'Europa all'Estremo Oriente. Si prevede che questo riorientamento sarà positivo per il trasporto merci nel Q2 e oltre: S&P Global stima un potenziale aumento dell'1-2% della domanda di rinfuse secche per tonnellata-miglio, a seconda dell'entità dell'interruzione.

La **guerra tra Russia e Ucraina** continua senza che si intraveda un cessate il fuoco. Tuttavia, dal dicembre 2023 **le esportazioni di cereali ucraini sono tornate ai livelli prebellici** grazie all'implementazione di un proprio corridoio di esportazione. Anche le esportazioni di minerale di ferro sono riprese, ma rimangono a circa il 50% dei livelli prebellici.

**La Cina continua a influenzare la salute del mercato delle rinfuse solide**. Nonostante il proprio vacillamento del mercato azionario, il languore del settore immobiliare e gli alti livelli di disoccupazione giovanile, le importazioni di materie prime alla rinfusa rimangono robuste. La Cina è di gran lunga il **maggior acquirente di minerale di ferro al mondo** e le sue scorte non sono elevate. La forte **domanda globale di acciaio cinese** ha motivato la domanda di rifornimento di minerale di ferro. Nonostante l'elevata produzione nazionale, le **importazioni di carbone** sono rimaste forti fino al 2024, con il permanere di dubbi sulla qualità del carbone nazionale e l'aumento della frequenza degli incidenti minerari. La fornitura stagionale di energia idroelettrica è ancora un'incognita, ma ha un certo potenziale per far oscillare i volumi di importazione di carbone in un senso o nell'altro. Considerando la **competitività delle importazioni** e la **sicurezza energetica** come fattori chiave, le importazioni di carbone rimarranno probabilmente solide. Anche la domanda di grano e bauxite rimarrà probabilmente stabile a causa della **dipendenza della Cina da forniture estere di qualità**.

**L'India**, attualmente l'economia a più rapida crescita del mondo, **continua ad attrarre investimenti** e la sua storia di crescita prosegue. La **domanda di energia elettrica** è a livelli record e si prevede un ulteriore aumento per soddisfare l'economia in via di sviluppo, con le importazioni di carbone che probabilmente rimarranno sostenute. Gli **altri Paesi asiatici** sono più eterogenei e la crescita economica impone le importazioni. Anche **l'Europa** dovrebbe tornare ai livelli visti prima della guerra tra Russia e Ucraina, grazie all'agenda green.

La **domanda globale di cereali** dovrebbe registrare una crescita costante. Tuttavia, persistono **rischi per l'approvvigionamento**, con probabili **modelli meteorologici più irregolari** che potrebbero influenzare i raccolti di cereali. La volatilità del meteo può anche avere un impatto sui livelli dell'acqua in aree chiave (**Canale di Panama, fiume Mississippi**), influenzare le operazioni portuali e causare la **congestione delle bulker**, influenzando di conseguenza i guadagni dei noli. Ora che tutti gli impatti della congestione legati al covid si sono probabilmente esauriti, i rischi di rialzo della congestione sono considerati più probabili in futuro.

**L'economia globale** si è dimostrata finora altamente resiliente e il FMI prevede che un atterraggio morbido sia un risultato raggiungibile. Tuttavia, è probabile che la crescita complessiva sia lenta, appesantita dai maggiori costi di finanziamento, dall'aumento del costo della vita e dalle interruzioni della catena di approvvigionamento. Questo potrebbe continuare a limitare la crescita del commercio globale di **Minor Bulk**, ma la domanda di veicoli elettrici e batterie probabilmente sosterrà il commercio di minerali correlati. Anche il commercio della bauxite dovrebbe rimanere stabile. I prezzi del **petrolio** sono stati volatili a causa delle rinnovate **incertezze geopolitiche** in tutto il mondo, riaccendendo i timori di un'inflazione stabilmente alta, che stava mostrando segni di attenuazione. La US **Federal Reserve** ha ripetutamente avvertito che le sue azioni dipenderanno dai dati e che non c'è fretta di tagliare i tassi di interesse, dato che il mercato del lavoro e l'economia degli Stati Uniti sono ancora relativamente forti. L'aumento del costo della vita potrebbe innescare ulteriori disordini sociali, in particolare nelle economie emergenti, portando a un aumento della frequenza e dell'intensità degli **scioperi dei lavoratori** in tutto il mondo.

<sup>53</sup> Questi commenti fanno riferimento alla Relazione annuale 2023 di d'Amico Società di Navigazione.

Il 2024 è un anno elettorale storico, in cui è importante tenere d'occhio la stabilità politica e la continuità delle politiche. A novembre si terranno le **elezioni presidenziali negli Stati Uniti**, con sviluppi geopolitici da monitorare. Le **controversie nel Mar Cinese Meridionale** e le **relazioni Cina-Taiwan** restano fondamentali da monitorare.

Il contesto del 2024, caratterizzato da **bassi tassi di crescita della flotta** (2-3%), dovrebbe essere di supporto (3% nel 2023). Le demolizioni avranno probabilmente un impatto minimo sulle prospettive di utili sani. Vale la pena notare che **l'età media della flotta globale** di navi Dry Cargo si sta dirigendo verso i 12 anni nel 2024, rispetto agli 8,5 anni del 2016. La **decarbonizzazione** e le relative entrate in vigore a partire dal 2027 incoraggeranno probabilmente le **attività di rinnovo della flotta**. La **crescita** complessiva del commercio di rinfuse solide dovrebbe continuare nel 2024 (anche se a livelli più bassi rispetto al 2023), a condizione che le guerre regionali rimangano contenute, senza grossi impatti sulle catene di approvvigionamento. In caso di importanti **riorientamenti commerciali** in corso, ci si può aspettare una crescita maggiore delle tonnellate-miglio e una prospettiva più positiva.

## Product Tankers<sup>54</sup>

I principali **fattori** che dovrebbero influire sui mercati dei noli di navi cisterna e sui risultati di d'Amico International Shipping sono:

- la crescita dell'offerta globale di petrolio
- i margini e la produzione delle raffinerie
- la domanda di prodotti raffinati
- la struttura dei prezzi a termine sia per il greggio che per i raffinati
- il tasso di crescita della flotta di navi cisterna
- il livello delle scorte nei principali mercati di consumo
- l'efficienza della flotta dovuta a fattori come la congestione, i trasbordi e le velocità medie di navigazione
- la lunghezza media delle tratte di navigazione ed i rapporti zavorra/carico.

## Offerta di Product Tanker

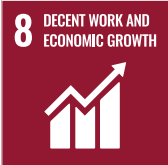
- Con l'aumento dei trasbordi di carichi e del rapporto zavorra/carico, le **inefficienze commerciali** sono state uno dei fattori che hanno ridotto la produttività delle flotte e contribuito ai forti mercati dei noli dall'inizio della guerra in Ucraina.
- Le **congestioni** nel Canale di Panama per il basso livello dell'acqua hanno sostenuto i mercati lo scorso anno e si prevede che continueranno ad essere una caratteristica dei prossimi anni.
- Nel proprio outlook di gennaio 2024, Clarksons ha stimato che la flotta di navi Tanker **crecerà** solo dell'1,6% nel 2024.
- La solidità dei mercati dei noli ha portato a una **riduzione delle demolizioni** nel 2023, con solo 6 navi nel settore MR e LR1 demolite nel periodo.
- A causa delle limitate demolizioni degli ultimi anni, la **flotta di navi cisterna è invecchiata rapidamente**: il 10,8% delle MR e LR1 attualmente in commercio ha già 20 o più anni.
- Gli **obiettivi 2030 e 2050 di riduzione delle emissioni GHG fissati dall'IMO** sono al centro dell'agenda del trasporto marittimo. Molti armatori e banche richiedono ora un "riciclo green" delle navi in linea con le convenzioni dell'UE e dell'IMO, mentre l'UE ha incluso il trasporto marittimo nel proprio **sistema di scambio di emissioni** a partire dal gennaio 2024. Inoltre, **importanti noleggiatori di carichi**, tra cui **major petrolifere** come Shell e Total, nonché importanti società commerciali come Trafigura, **hanno recentemente firmato il Sea Cargo Charter** con l'obiettivo di **rendere note le emissioni di CO<sub>2</sub> delle navi che gestiscono e di ridurle in linea con gli obiettivi dell'IMO**. A partire da gennaio 2023, gli operatori dovranno misurare l'Energy Efficiency Existing Ship Index (EEXI), che riflette la loro efficienza tecnica, e il Carbon Intensity Indicator (CII), che valuta l'efficienza della loro gestione. Entrambe le misure mirano a ridurre progressivamente le emissioni dal 2023 al 2050. Il previsto cambiamento tecnologico necessario per soddisfare le sempre più esigenti normative ambientali, unito all'aumento dei costi delle nuove costruzioni e alla diminuzione della disponibilità dei cantieri, sta riducendo la propensione agli ordini di nuove costruzioni.

<sup>54</sup> Questi commenti fanno riferimento alla Relazione annuale 2023 di d'Amico International Shipping S.A.



# VALORE ECONOMICO GENERATO E DISTRIBUITO

SDG



8 DECENT WORK AND ECONOMIC GROWTH

TARGET ONU

8.1

Sostenere la crescita economica pro capite in conformità alle condizioni nazionali, e in particolare una crescita del prodotto interno lordo non inferiore al 7% all'anno nei paesi in via di sviluppo.

8.5

Garantire entro il 2030 un'occupazione piena e produttiva e un lavoro dignitoso per donne e uomini, compresi i giovani e le persone con disabilità, e un'equa remunerazione per lavori di equo valore.

KPI 2023

1.029,4 milioni di euro

Il valore totale generato dal gruppo d'amico.

112 milioni di euro

Il valore economico distribuito ai dipendenti.

16

PEACE, JUSTICE AND STRONG INSTITUTIONS



16.6

Sviluppare istituzioni efficaci, responsabili e trasparenti a tutti i livelli.

4,6 milioni di euro

Il valore economico distribuito alla pubblica amministrazione.

Il Gruppo d'Amico riconosce l'importanza di **una distribuzione equilibrata del valore generato tra i propri stakeholder**, trattandosi di un valore che hanno contribuito a produrre, direttamente o indirettamente. Un'analisi del valore generato e distribuito mette in evidenza il flusso di risorse economiche verso i dipendenti del Gruppo, i fornitori di beni, servizi e capitale, la Pubblica Amministrazione e le comunità in cui opera.

Il **valore economico generato** dal Gruppo al 31 dicembre 2023 ammonta a **1.029,4 milioni di euro** (-5,7% rispetto al 2022, +34,9% rispetto al 2021) e consiste principalmente di ricavi da trasporti e servizi, oltre ad altri ricavi dalla vendita di beni immobili e proventi finanziari (interessi, utili/perdite su cambi e risultati delle società del Gruppo valutate a patrimonio netto).

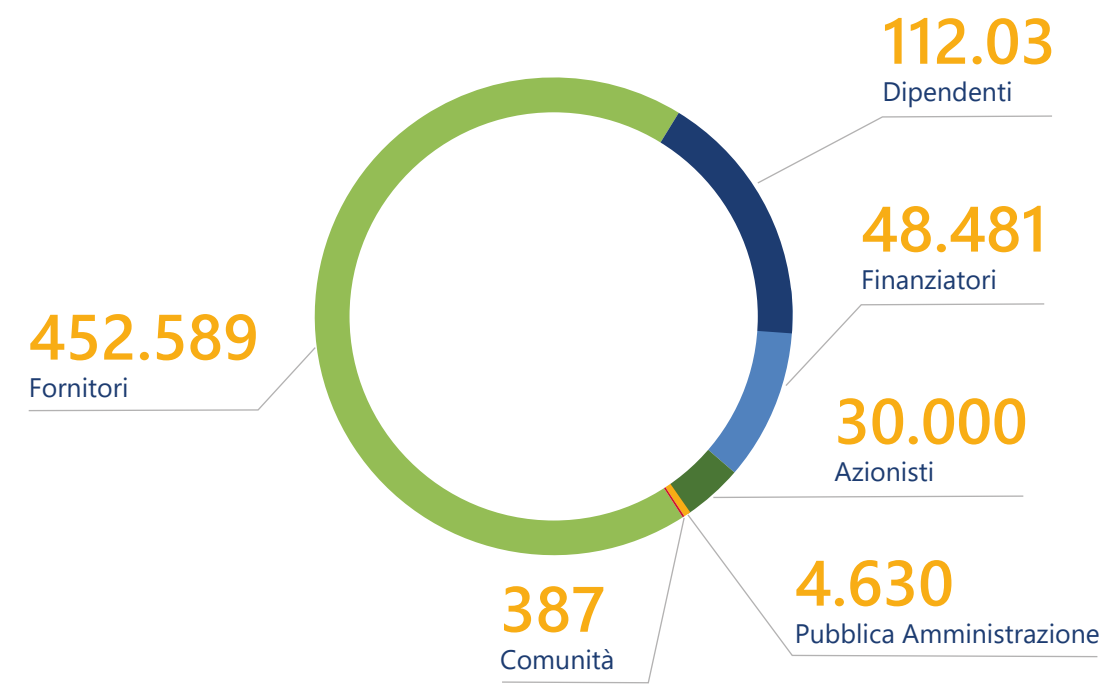
| VALORE ECONOMICO GENERATO E DISTRIBUITO (MIGLIAIA DI EURO)       | 2021    | 2022                | 2023      | Var 22-23 |
|------------------------------------------------------------------|---------|---------------------|-----------|-----------|
| VALORE ECONOMICO GENERATO                                        | 763.290 | 1.091.446           | 1.029.403 | -6%       |
| Ricavi delle vendite (trasporti e servizi)                       | 707.550 | 1.073.320           | 962.113   | -10%      |
| Altri ricavi (cessione di immobilizzazioni)                      | 2.734   | 11.335              | 5.624     | -50%      |
| Risultati finanziari                                             | 53.006  | 6.791               | 61.666    | +808%     |
| VALORE ECONOMICO DISTRIBUITO                                     | 539.351 | 726.669             | 647.738   | -11%      |
| Fornitori                                                        | 373.445 | 493.688             | 452.202   | -8%       |
| Dipendenti                                                       | 90.897  | 104.241             | 112.038   | +7%       |
| Finanziatori                                                     | 52.347  | 96.090              | 48.481    | -50%      |
| Azionisti (dividendi distribuiti nel corso dell'anno)            | 20.000  | 30.000              | 30.000    | -         |
| Pubblica amministrazione                                         | 2.396   | 5.309 <sup>55</sup> | 4.630     | -91%      |
| Comunità (donazioni, sponsorizzazioni e associazioni di settore) | 266     | 341                 | 387       | +13%      |
| VALORE ECONOMICO INVESTITO NELLA SOCIETÀ                         | 223.939 | 361.777             | 381.665   | +5%       |

- Il **valore economico distribuito** dal Gruppo al 31 dicembre 2022 è pari a **647,7 milioni di euro** (-11,2% rispetto al 2022, +20,1% rispetto al 2021), ripartito tra gli stakeholder come indicato di seguito:
- **a fornitori circa 452 milioni di euro**, che comprendono i normali costi di esercizio dell'attività marittima relativi all'uso delle navi della flotta, che consistono principalmente nell'acquisto di carburante, spese portuali, tariffe e commissioni e noli. A questi costi vanno aggiunte le seguenti spese: spese per la gestione tecnica e il controllo di qualità, altri costi di esercizio dei trasporti, assicurazioni, lubrificanti e spese generali e amministrative;
  - **a dipendenti, marittimi e personale amministrativo circa 112 milioni di euro**, rappresentati da salari, stipendi, contributi previdenziali e piani a contribuzione definita;
  - **a finanziatori circa 48 milioni di euro**, sotto forma di interessi bancari su prestiti a breve e medio-lungo termine;
  - **agli shareholder sono stati distribuiti 30 milioni di dividendi** nel 2023;
  - **alla Pubblica Amministrazione circa 4,6 milioni di euro** per imposte e oneri diretti e indiretti;
  - **alle comunità 387 mila euro** sotto forma di donazioni, liberalità, sponsorizzazioni e spese di registrazione alle associazioni di categoria.

Infine, il valore economico investito dal Gruppo al 31 dicembre 2023 ammonta a 381,7 milioni di euro ed è composto da ammortamenti, svalutazioni e accantonamenti per assicurare la continuità operativa e la sostenibilità.

<sup>55</sup> Il valore è stato rettificato rispetto al Bilancio di Sostenibilità 2022 del Gruppo d'Amico.

2023 - VALORE ECONOMICO DISTRIBUITO [IN MIGLIAIA DI €]



# LA CATENA DI FORNITURA

| SDG | TARGET ONU                                                                                                                                                                                                                | KPI 2023                                                                                                                                                                                    |
|-----|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|     | <b>8.1</b><br>Sostenere la crescita economica pro capite in conformità alle condizioni nazionali, e in particolare una crescita del prodotto interno lordo non inferiore al 7% all'anno nei paesi in via di sviluppo.     | <b>495,4 milioni di euro</b><br>Il valore economico delle forniture nel 2023.                                                                                                               |
|     | <b>12.6</b><br>Incoraggiare le imprese, specialmente le grandi imprese e quelle internazionali, ad adottare pratiche sostenibili e a integrare le informazioni sulla sostenibilità nel loro ciclo di reporting periodico. | <b>Incoraggiare tutti</b> i fornitori di beni e servizi di prendere visione e rispettare <b>le policy della società nel campo dell'etica, dell'integrità e delle normative ambientali</b> . |

## Impatti, rischi e opportunità materiali

L'analisi di doppia materialità individua **impatti positivi** legati all'integrazione della sostenibilità all'interno della catena di fornitura di d'Amico, derivanti dal sostegno allo sviluppo di altre attività economiche che beneficiano di un'occupazione stabile, grazie anche a pratiche di gestione corrette, inclusi i pagamenti. La gestione dei rapporti con i fornitori può far sorgere significative **opportunità** per il Gruppo in termini di prezzo e stabilità delle forniture.

## Politiche di gestione di d'Amico

Il Gruppo d'Amico seleziona e valuta i fornitori in base alla loro reputazione su **qualità, sicurezza e rispetto dell'ambiente**. Le procedure in atto mirano a evitare rapporti commerciali con soggetti responsabili di violazioni dei **diritti umani** e prevedono requisiti più rigorosi per i fornitori appartenenti alla **categoria Ambiente e Sicurezza**.



Nella gestione della catena di fornitura, attraverso il Sistema di Gestione Integrato (IMS), il Gruppo d'Amico ha adottato misure tese ad assicurare **che i prodotti e i servizi acquistati soddisfino criteri di qualità, sicurezza e rispetto dell'ambiente**. Più nello specifico, queste misure valgono per i prodotti e servizi che hanno o potrebbero avere un impatto **significativo sul consumo energetico**, quelli necessari per assicurare una fornitura ottimale delle attività di trasporto del Gruppo (ad esempio interventi di bacino, manutenzione e riparazione delle navi e fornitura di carburanti) e i servizi esternalizzati da d'Amico.

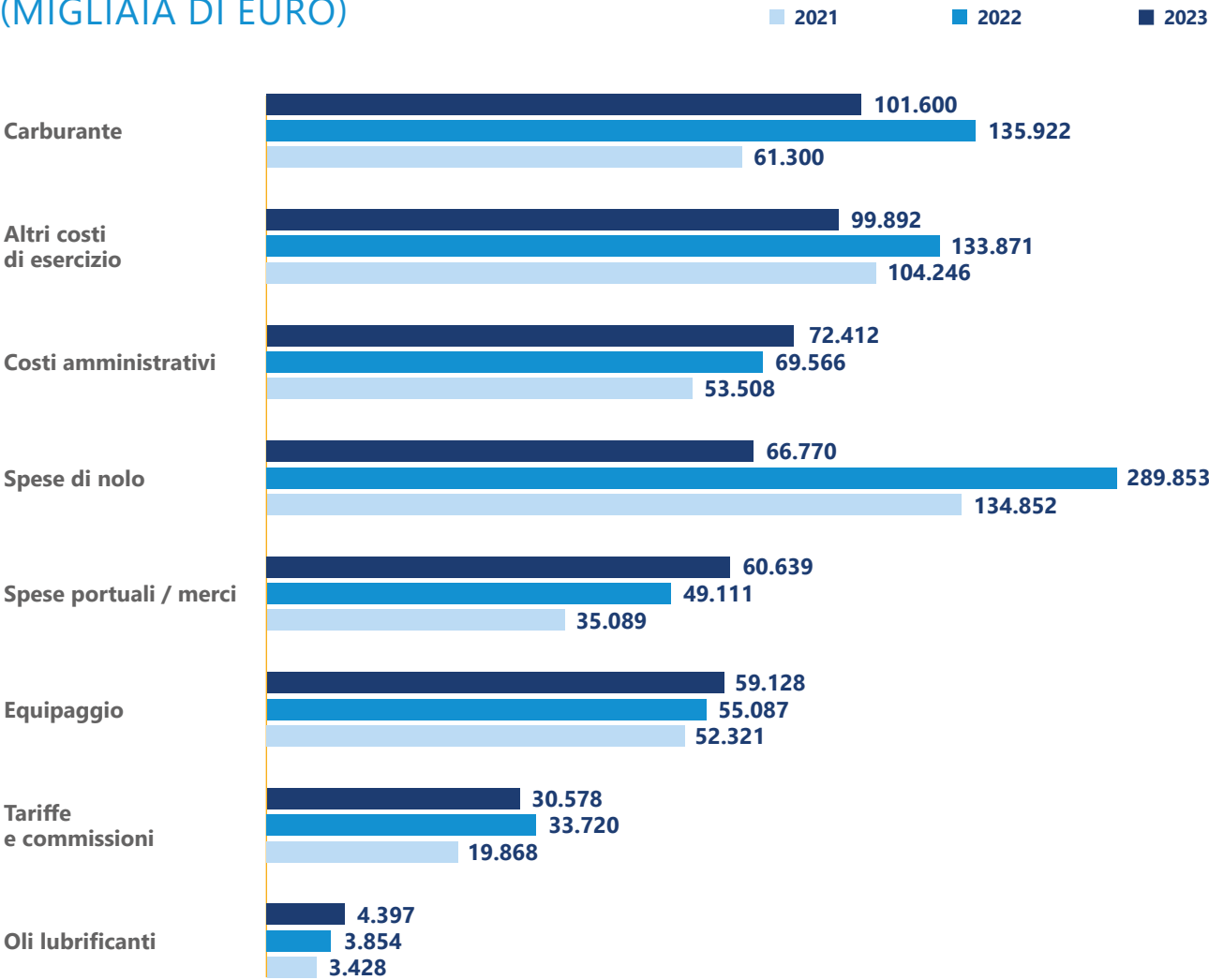
Queste misure comprendono:

- **attenta valutazione e selezione dei fornitori**
- **dati chiari e completi sugli ordini di acquisto** e sulle responsabilità
- esecuzione di **ispezioni e controlli ove necessario**
- valutazioni basate sulla **prestazione energetica**
- **richieste ai fornitori**, quando sono presenti servizi esternalizzati, di **informazioni** relative ai possibili impatti su processi, prodotti e servizi offerti.

La tabella seguente descrive gli ordini per tipologia.

| FORNITURE PER TIPOLOGIA<br>(MIGLIAIA DI EURO)                                            | 2021    | 2022    | 2023    | Var 22-23 |
|------------------------------------------------------------------------------------------|---------|---------|---------|-----------|
| FORNITURE PER COSTI DI GESTIONE (DI CUI)                                                 | 411.101 | 701.417 | 423.003 | -40%      |
| carburante                                                                               | 61.300  | 135.922 | 101.600 | -25%      |
| spese portuali/per merci                                                                 | 35.086  | 49.111  | 60.639  | -23%      |
| spese per tariffe e commissioni                                                          | 19.868  | 33.720  | 30.578  | -9%       |
| spese di nolo                                                                            | 134.852 | 289.853 | 66.770  | -77%      |
| equipaggio                                                                               | 52.321  | 55.087  | 59.128  | +7%       |
| oli lubrificanti                                                                         | 3.428   | 3.854   | 4.397   | +14%      |
| altri costi di esercizio (ad esempio spese tecniche, gestione delle navi, assicurazione) | 104.246 | 133.871 | 99.892  | -25%      |
| FORNITURE PER COSTI AMMINISTRATIVI                                                       | 53.508  | 69.566  | 72.412  | +4%       |
| TOTALE                                                                                   | 464.609 | 770.982 | 495.415 | -36%      |

FORNITURE PER TIPOLOGIA  
(MIGLIAIA DI EURO)





## Selezione e valutazione dei fornitori

Il Gruppo d'Amico dispone di un **registro di fornitori selezionati sulla base della loro affidabilità, qualità, competitività economica, tempi di consegna e storia**. I fornitori inseriti in questo elenco devono rispettare i seguenti criteri:

- **possesso di certificazioni di conformità** alle norme ISO 9001 e ISO 14001, rilasciate da un soggetto terzo riconosciuto, per i prodotti e i servizi che hanno un impatto sull'ambiente
- **rispetto dei requisiti del Gruppo d'Amico in tema di consumi ed efficienza energetica**.

**I prodotti e i servizi acquistati sono sottoposti a controlli per verificare la tipologia definita nel contratto, qualità e quantità ed eventuali difetti.** I controlli sono normalmente eseguiti da parte del personale della nave al momento della ricezione a bordo e a terra dall'ufficio acquisti. I risultati dei controlli sono registrati e trasmessi all'ufficio tecnico per l'eventuale aggiornamento delle performance del fornitore. Inoltre, almeno una volta all'anno l'ufficio valuta i fornitori strategici attraverso un sistema di punteggi che produce una classificazione finale.

**Per i fornitori inseriti nella categoria Ambiente e Sicurezza, la valutazione è più stringente** poiché il punteggio finale comprende una valutazione sul grado di sensibilità dei fornitori e sulla capacità di controllare gli impatti ambientali delle attività che svolgono.

Nei contratti o nelle lettere di incarico, **i fornitori dichiarano di aver letto e compreso il contenuto del Codice Etico e il Modello 231 adottati da d'Amico Società di Navigazione S.p.A.** I fornitori si impegnano ad accettare e rispettare le regole, le procedure e i principi etici e comportamentali adottati dalla Società, anche attraverso il personale direttivo e i dipendenti che vi riportano. **Il mancato rispetto di queste regole costituisce una grave violazione degli obblighi contrattuali e consente a d'Amico Società di Navigazione S.p.A. il diritto di far cessare il contratto con effetto immediato**, mantenendo il diritto di richiedere il risarcimento dei danni causati alla Società, quali, ad esempio, i danni derivanti dall'applicazione delle sanzioni previste dal citato D.Lgs. n. 231/2001, come successivamente modificato o integrato.





# NOTA METODOLOGICA

Il Bilancio di Sostenibilità al 31 dicembre 2023 del Gruppo d’Amico è stato redatto secondo i “GRI Standards” della Global Reporting Initiative, utilizzando l’opzione di reporting “*with reference to*”, e anticipando in parte la conformità alla Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD), facendo riferimento agli standard ESRS.

Per assicurare la qualità del proprio Bilancio, d’Amico ha seguito i principi per definire i contenuti e la qualità del report previsti dai GRI Standards, che forniscono un set di criteri per selezionare le informazioni da includere e le relative modalità di rappresentazione.

## Principi per la definizione dei contenuti del report

- Inclusività degli stakeholder** - L’applicazione di tale principio ha portato d’Amico a effettuare la mappatura dei propri *stakeholder*, individuandone bisogni, aspettative e strategie necessarie per poterle soddisfare. La Società ha inoltre descritto, per ciascuna categoria di *stakeholder*, le principali modalità di relazione, distinguendo tra momenti informativi, opportunità di dialogo e partnership. I dettagli sono descritti nel paragrafo “*Gli stakeholder di d’Amico*” all’interno del capitolo *Profilo del Gruppo*.
- Contesto di sostenibilità** - Nel capitolo *Valore Ambientale* - in particolare nei paragrafi “*Impatto ambientale e quadro normativo*”, “*Politica e Strategia Ambientale*” e “*Strategia di decarbonizzazione e digitalizzazione*” - d’Amico ha fornito una chiara descrizione del proprio approccio, teso ad anticipare gli obiettivi sull’efficienza energetica delle navi e la riduzione delle emissioni, definiti dall’IMO e dall’UE.
- Materialità** - Nel 2023 il Gruppo d’Amico ha condotto la propria prima analisi di doppia materialità e ha identificato gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti legati a ciascuno dei suoi temi di sostenibilità. Il metodo utilizzato e i risultati ottenuti sono descritti nel paragrafo “*Analisi di doppia materialità*”, nel capitolo *La sostenibilità per il Gruppo d’Amico*.
- Completezza** - Il report è stato concepito per permettere agli *stakeholder* di avere un quadro completo delle attività svolte da d’Amico. Il perimetro di rendicontazione fa riferimento al Gruppo così come indicato nel Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2023. Il paragrafo “*Business Outlook*” - nel capitolo *Valore Economico* - anticipa inoltre alcune informazioni che sottolineano i trend e lo sviluppo del mercato nel 2024, in particolare in relazione all’evoluzione della situazione geopolitica globale.

## Analisi di doppia materialità

I temi materiali di sostenibilità trattati nel Bilancio sono presentati di seguito, classificati in base alla rilevanza dei loro impatti, rischi e opportunità, al fine di fornire una comprensione più dettagliata dell’importanza relativa di ciascun tema, così come percepita dagli stakeholder coinvolti nella valutazione.

| IMPATTI POSITIVI |          |                                                                            |
|------------------|----------|----------------------------------------------------------------------------|
| RANKING          | Area ESG | Tema di sostenibilità                                                      |
| 1                | S        | Dipendenti del Gruppo: formazione e sviluppo delle competenze              |
| 2                | S        | Dipendenti del Gruppo: benessere                                           |
| 3                | G        | Condotta aziendale                                                         |
| 4                | S        | Dipendenti del Gruppo: salute e sicurezza                                  |
| 5                | S        | Dipendenti del Gruppo: diversità e pari opportunità                        |
| 6                | S        | Comunità interessate                                                       |
| 7                | S        | Lavoratori nella catena del valore: formazione e sviluppo delle competenze |
| 8                | S        | Dipendenti del Gruppo: occupazione sicura e dialogo sociale                |
| 9                | E        | Cambiamento climatico                                                      |
| 10               | S        | Lavoratori nella catena del valore: occupazione sicura e dialogo sociale   |

| IMPATTI NEGATIVI |          |                                                                          |
|------------------|----------|--------------------------------------------------------------------------|
| RANKING          | Area ESG | Tema di sostenibilità                                                    |
| 1                | S        | Dipendenti del Gruppo: benessere                                         |
| 2                | S        | Dipendenti del Gruppo: salute e sicurezza                                |
| 3                | E        | Inquinamento                                                             |
| 4                | S        | Lavoratori nella catena del valore: lavoro minorile e lavoro forzato     |
| 5                | E        | Cambiamento climatico                                                    |
| 6                | G        | Condotta aziendale                                                       |
| 7                | S        | Lavoratori nella catena del valore: salute e sicurezza                   |
| 8                | E        | Biodiversità ed ecosistemi                                               |
| 9                | E        | Economia circolare                                                       |
| 10               | S        | Dipendenti del Gruppo: diversità e pari opportunità                      |
| 11               | S        | Comunità interessate                                                     |
| 12               | S        | Lavoratori nella catena del valore: benessere                            |
| 13               | S        | Dipendenti del Gruppo: occupazione sicura e dialogo sociale              |
| 14               | E        | Acque e risorse marine                                                   |
| 15               | S        | Lavoratori nella catena del valore: diversità e pari opportunità         |
| 16               | S        | Lavoratori nella catena del valore: occupazione sicura e dialogo sociale |

| RISCHI  |          |                                    |
|---------|----------|------------------------------------|
| RANKING | Area ESG | Tema di sostenibilità              |
| 1       | E        | Cambiamento climatico              |
| 2       | E        | Inquinamento                       |
| 3       | E        | Economia circolare                 |
| 4       | S        | Dipendenti del Gruppo              |
| 5       | E        | Biodiversità ed ecosistemi         |
| 6       | S        | Lavoratori nella catena del valore |
| 7       | E        | Acque e risorse marine             |
| 8       | G        | Condotta aziendale                 |
| 9       | S        | Comunità interessate               |

| OPPORTUNITÀ |          |                       |
|-------------|----------|-----------------------|
| RANKING     | Area ESG | Tema di sostenibilità |
| 1           | E        | Economia circolare    |
| 2           | G        | Condotta aziendale    |
| 3           | E        | Cambiamento climatico |
| 4           | S        | Dipendenti del Gruppo |

Nella tabella seguente si è provveduto a incrociare i temi materiali, gli aspetti definiti dagli standards ESRS e il relativo perimetro, evidenziando, per quest’ultimo, eventuali limitazioni nella rendicontazione.

| TEMI MATERIALI<br>PER d'AMICO                                                    | ASPETTO MATERIALE<br>ESRS                          | PERIMETRO DELL'ASPETTO |           | LIMITAZIONI DI RENDICONTAZIONE<br>SUL PERIMETRO |                                                  |
|----------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------|------------------------|-----------|-------------------------------------------------|--------------------------------------------------|
|                                                                                  |                                                    | Interno                | Esterno   | Interno                                         | Esterno                                          |
| Efficienza energetica delle navi                                                 | Cambiamento climatico                              | Gruppo                 | -         | -                                               | Rendicontazione parzialmente estesa ai fornitori |
| Innovazione: efficienza e sicurezza della flotta                                 | Cambiamento climatico                              | Gruppo                 | -         | -                                               | -                                                |
| Elevata qualità dei servizi                                                      | Condotta aziendale                                 | Gruppo                 | -         | -                                               | -                                                |
| Etica del business                                                               | Condotta aziendale                                 | Gruppo                 | -         | -                                               | -                                                |
| Protezione della biodiversità marina                                             | Acqua e risorse marine; Biodiversità ed ecosistemi | Gruppo                 | -         | -                                               | -                                                |
| Emissioni atmosferiche e cambiamento climatico                                   | Cambiamento climatico; Inquinamento                | Gruppo                 | Fornitori | -                                               | Rendicontazione non estesa ai fornitori          |
| Sistema di gestione integrato per un miglioramento continuo                      | Condotta aziendale                                 | Gruppo                 | -         | -                                               | -                                                |
| Salute e sicurezza sul lavoro                                                    | Dipendenti del Gruppo                              | Gruppo                 | Fornitori | -                                               | Rendicontazione non estesa ai fornitori          |
| People care                                                                      | Dipendenti del Gruppo                              | Gruppo                 | -         | -                                               | -                                                |
| Valore generato e distribuito                                                    | Condotta aziendale                                 | Gruppo                 | -         | -                                               | -                                                |
| Formazione e valorizzazione del personale                                        | Dipendenti del Gruppo                              | Gruppo                 | -         | -                                               | -                                                |
| Catena di fornitura sostenibile                                                  | Condotta aziendale                                 | Gruppo                 | Fornitori | -                                               | Rendicontazione parzialmente estesa ai fornitori |
| Ship recycling                                                                   | Economia circolare                                 | Gruppo                 | Fornitori | -                                               | Rendicontazione non estesa ai fornitori          |
| Coinvolgimento degli stakeholder                                                 | Condotta aziendale                                 | Gruppo                 | -         | -                                               | -                                                |
| Riduzione dei rifiuti e riciclo dei materiali                                    | Economia circolare                                 | Gruppo                 | Fornitori | -                                               | Rendicontazione non estesa ai fornitori          |
| Approccio multiculturale                                                         | Dipendenti del Gruppo                              | Gruppo                 | -         | -                                               | -                                                |
| Promuovere l'attenzione pubblica rispetto a temi sociali, culturali e ambientali | Comunità interessate                               | Gruppo                 | -         | -                                               | -                                                |

## Principi per la qualità del Report

- Accuratezza** - I dati economici, qualitativi e quantitativi, fanno diretto riferimento ai bilanci consolidati 2023, mentre l'accuratezza dei dati ambientali, di salute e sicurezza e sulla qualità, deriva dall'esistenza di sistemi di gestione certificati, quali l'International Safety Management Code, ISO 9001, ISO 14001, ISO 45001 e ISO 50001, e dal Fleet Performance Monitoring Department. I dati *corporate* sono prevalentemente estratti dai sistemi operativi della Società.

Per il calcolo delle emissioni di CO<sub>2</sub> sono stati utilizzati i seguenti *Carbon Factor* relativi alle diverse tipologie di combustibile.

| TIPO DI CARBURANTE                                                             | c <sub>f</sub> (tons-CO <sub>2</sub> /MT) |
|--------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|
| HFO – Olio combustibile pesante (Riferimento: ISO 8217 Grades RME through RMK) | 3,114                                     |
| LFO – Olio combustibile leggero (Riferimento: ISO 8217 Grades RME through RMK) | 3,151                                     |
| Diesel / Gasolio (Riferimento: ISO 8217 Grades DMX through DMB)                | 3,206                                     |
| VLSFO - Olio combustibile a bassissimo tenore di zolfo                         | 3,114                                     |
| GPL – Gas Petrolio Liquefatti (Propano)                                        | 3,000                                     |
| GPL – Gas Petrolio Liquefatti (Butano)                                         | 3,030                                     |
| GNL – Gas Naturale Liquefatto                                                  | 2,750                                     |
| Metanolo                                                                       | 1,375                                     |
| Etanolo                                                                        | 1,913                                     |

Le altre emissioni di gas a effetto serra sono state calcolate utilizzando i fattori di emissione pubblicati dall'IMO (Quarto studio IMO sui gas a effetto serra, 2020), mentre il valore totale delle emissioni di gas a effetto serra (ossia l'anidride carbonica equivalente totale) è stato calcolato applicando i rispettivi potenziali di riscaldamento globale. Questi ultimi sono stati estratti dall'ultimo rapporto IPCC e, per un orizzonte temporale di 100 anni, sono stati: 1 per l'anidride carbonica (CO<sub>2</sub>), 29,8 per il metano (CH<sub>4</sub>) e 273 per il protossido di azoto (N<sub>2</sub>O).

Per calcolare le emissioni di SO<sub>x</sub> sono state utilizzate le seguenti percentuali di zolfo, attualmente contenute nei combustibili utilizzati dal Gruppo: HSFO (Olio combustibile ad alto tenore di zolfo) = 3,5% S; LSFO (Olio combustibile a basso tenore di zolfo) = 1% S; VLSFO (Olio combustibile a bassissimo tenore di zolfo) = 0,5% S; HSDO (Combustibile diesel ad alto tenore di zolfo) = 0,5% S; LSDO (Combustibile diesel a basso tenore di zolfo) = 0,1 % S. La valutazione ha considerato anche la presenza di scrubber in grado di catturare e ridurre le emissioni di SO<sub>x</sub>.

Ai fini del calcolo delle emissioni di NO<sub>x</sub> non è stata effettuata nessuna distinzione tra motori a bassa velocità (motore principale) e generatori (velocità media) ed è stato utilizzato un fattore emissivo medio pari a 57 kg di NO<sub>x</sub> per tonnellata di combustibile.

- Equilibrio** - Nella descrizione dei risultati delle attività svolte si è cercato di riflettere sia gli aspetti positivi sia quelli negativi, al fine di permettere una valutazione equilibrata dell'andamento della Società.
- Comparabilità** - Per consentire agli *stakeholder* di analizzare i cambiamenti delle performance, il Bilancio di Sostenibilità presenta dati triennali, fatta eccezione per gli indici EEDI/EEI e AER riportati nel capitolo *Valore Ambientale*, rendicontati su un periodo quinquennale. Il perimetro di rendicontazione è indicato nella presente nota metodologica.
- Tempestività** - Il Bilancio di Sostenibilità è redatto con cadenza annuale. Per soddisfare maggiormente le esigenze informative degli stakeholder, là dove significativo, sono stati riportati fatti accaduti dopo la chiusura dell'esercizio 2023.
- Chiarezza** - La struttura del report è stata definita per rendere le informazioni contenute di facile individuazione da parte degli stakeholder. Il livello di dettaglio delle informazioni è stato scelto in modo da rendere il report comprensibile, accessibile e utilizzabile dai differenti stakeholder. Si è inoltre provveduto a esplicitare in apposite note il significato degli acronimi utilizzati.
- Affidabilità** - Il Bilancio di Sostenibilità 2023 è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 00/00/2024 . Il documento, inoltre, contiene i recapiti a cui rivolgersi per ottenere approfondimenti e chiarimenti delle informazioni in esso riportate.



# INDICE DEI CONTENUTI

## INDICE DEI CONTENUTI ESRS

**DICHIARAZIONE DI UTILIZZO** d'Amico ha riportato le informazioni citate nel presente indice dei contenuti per il periodo 01/01/2023 - 31/12/2023 in riferimento agli *European Sustainability Reporting Standards* (come pubblicati il 31/07/2023 nell'allegato del regolamento delegato (UE) della Commissione che integra la direttiva 2013/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda i principi di rendicontazione di sostenibilità).

| PRINCIPIO ESRS | INFORMATIVA                                                                                                                               | PAGINE                                                                                   |
|----------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|
| BP-1           | Criteri generali per la redazione delle dichiarazioni sulla sostenibilità                                                                 | Nota metodologica                                                                        |
| GOV-1          | Ruolo degli organi di amministrazione, direzione e controllo                                                                              | Corporate Governance                                                                     |
| GOV-2          | Informazioni fornite agli organi di amministrazione, direzione e controllo dell'impresa e questioni di sostenibilità da questi affrontate | Analisi di doppia materialità                                                            |
| SBM-1          | Integrazione delle prestazioni di sostenibilità nei sistemi di incentivazione                                                             | Profilo del Gruppo                                                                       |
| SBM-2          | Interessi e opinioni dei portatori di interessi                                                                                           | Gli stakeholder di d'Amico; Analisi di doppia materialità                                |
| SBM-3          | Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale                                        | La nostra strategia; box "Impatti, rischi e opportunità materiali" in tutto il documento |
| IRO-1          | Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti                                      | Analisi di doppia materialità                                                            |
| IRO-2          | Obblighi di informativa degli ESRS oggetto della dichiarazione sulla sostenibilità dell'impresa                                           | Indice dei contenuti                                                                     |
| MDR-P          | Politiche adottate per gestire questioni di sostenibilità rilevanti                                                                       | Tutti i capitoli dopo il capitolo "Analisi di doppia materialità"                        |
| MDR-A          | Azioni e risorse relative a questioni di sostenibilità rilevanti                                                                          |                                                                                          |
| MDR-M          | Metriche relative a questioni di sostenibilità rilevanti                                                                                  |                                                                                          |
| E1-1           | Piano di transizione per la mitigazione dei cambiamenti climatici                                                                         | Impatto ambientale e quadro normativo; Politica e strategia ambientale                   |
| E1-2           | Politiche relative alla mitigazione dei cambiamenti climatici e all'adattamento agli stessi                                               | Politica e strategia ambientale; Strategia di decarbonizzazione e digitalizzazione       |
| E1-3           | Azioni e risorse relative alle politiche in materia di cambiamenti climatici                                                              |                                                                                          |
| E1-4           | Obiettivi relativi alla mitigazione dei cambiamenti climatici e all'adattamento agli stessi                                               | Impatto ambientale e quadro normativo                                                    |
| E1-5           | Consumo di energia e mix energetico                                                                                                       | Performance ambientali della flotta                                                      |
| E1-6           | Emissioni lorde di GES di ambito 1, 2, 3 ed emissioni totali di GES                                                                       |                                                                                          |
| E2-1           | Politiche relative all'inquinamento                                                                                                       | Politica e strategia ambientale                                                          |
| E2-2           | Azioni e risorse connesse all'inquinamento                                                                                                | Performance ambientali della flotta                                                      |
| E2-4           | Inquinamento di aria, acqua e suolo                                                                                                       |                                                                                          |
| E3-1           | Politiche connesse alle acque e alle risorse marine                                                                                       | Sicurezza del mare e dell'ambiente marino; Gestione delle acque                          |
| E3-2           | Azioni e risorse connesse alle acque e alle risorse marine                                                                                |                                                                                          |
| E3-4           | Consumo idrico                                                                                                                            | Gestione delle acque                                                                     |
| E4-1           | Piano di transizione e attenzione alla biodiversità e agli ecosistemi nella strategia e nel modello aziendale                             | Sicurezza del mare e dell'ambiente marino                                                |
| E4-2           | Politiche relative alla biodiversità e agli ecosistemi                                                                                    |                                                                                          |
| E4-3           | Azioni e risorse relative alla biodiversità e agli ecosistemi                                                                             |                                                                                          |
| E4-5           | Metriche d'impatto relative ai cambiamenti della biodiversità e degli ecosistemi                                                          |                                                                                          |

|       |                                                                                                                                                                                                                                                |                                                                                                          |
|-------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| E5-1  | Politiche relative all'uso delle risorse e all'economia circolare                                                                                                                                                                              | Gestione dei rifiuti                                                                                     |
| E5-2  | Azioni e risorse relative all'uso delle risorse e all'economia circolare                                                                                                                                                                       |                                                                                                          |
| E5-5  | Flussi di risorse in uscita                                                                                                                                                                                                                    |                                                                                                          |
| S1-1  | Politiche relative alla forza lavoro propria                                                                                                                                                                                                   | Le nostre persone                                                                                        |
| S1-3  | Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai lavoratori propri di sollevare preoccupazioni                                                                                                                      | Etica e integrità; Diritti umani                                                                         |
| S1-4  | Interventi su impatti rilevanti per la forza lavoro propria e approcci per la mitigazione dei rischi rilevanti e il perseguimento di opportunità rilevanti in relazione alla forza lavoro propria, nonché efficacia di tali azioni             | Le nostre persone                                                                                        |
| S1-6  | Caratteristiche dei dipendenti dell'impresa                                                                                                                                                                                                    | Persone che lavorano per la Società                                                                      |
| S1-8  | Copertura della contrattazione collettiva e dialogo sociale                                                                                                                                                                                    | Tipi di contratto; Sistemi di valutazione delle prestazioni e remunerazione                              |
| S1-9  | Metriche della diversità                                                                                                                                                                                                                       | Corporate Governance; Persone che lavorano per la Società; Equità, inclusione e approccio multiculturale |
| S1-10 | Salari adeguati                                                                                                                                                                                                                                | Sistemi di valutazione delle prestazioni e remunerazione                                                 |
| S1-11 | Protezione sociale                                                                                                                                                                                                                             | Benefit e benessere                                                                                      |
| S1-13 | Metriche di formazione e sviluppo delle competenze                                                                                                                                                                                             | Formazione e sviluppo delle persone                                                                      |
| S1-14 | Metriche di salute e sicurezza                                                                                                                                                                                                                 | Salute e sicurezza sul lavoro                                                                            |
| S1-17 | Incidenti, denunce e impatti gravi in materia di diritti umani                                                                                                                                                                                 | Diritti umani                                                                                            |
| S2-1  | Politiche connesse ai lavoratori nella catena del valore                                                                                                                                                                                       |                                                                                                          |
| S2-4  | Interventi su impatti rilevanti per i lavoratori nella catena del valore e approcci per la gestione dei rischi rilevanti e il conseguimento di opportunità rilevanti per i lavoratori nella catena del valore, nonché efficacia di tali azioni |                                                                                                          |
| G1-1  | Politiche in materia di cultura d'impresa e condotta delle imprese                                                                                                                                                                             | Etica e integrità                                                                                        |
| G1-2  | Gestione dei rapporti con i fornitori                                                                                                                                                                                                          | Catena di fornitura                                                                                      |
| G1-3  | Prevenzione e individuazione della corruzione attiva e passiva                                                                                                                                                                                 | Etica e integrità                                                                                        |
| G1-4  | Casi accertati di corruzione attiva o passiva                                                                                                                                                                                                  | Etica e integrità                                                                                        |

INDICE DEI CONTENUTI GRI

|                     |                                                                                                                                                                                                  |
|---------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| DICHIARAZIONE D'USO | d'Amico ha rendicontato le informazioni indicate in questo indice per il periodo 01/01/2023 – 31/12/2023 in conformità agli Standard GRI utilizzando l'opzione di reporting “with reference to”. |
| GRI 1 UTILIZZATO    | GRI 1: Principi Fondamentali 2021                                                                                                                                                                |

| STANDARD GRI                                | INFORMATIVA                                                                                             | PAGINE                                                                                                                         |
|---------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| GRI 2: Informativa Generale 2021            | 2-1 Dettagli organizzativi                                                                              | Presenza nel mondo; Struttura del Gruppo                                                                                       |
|                                             | 2-2 Entità incluse nella rendicontazione di sostenibilità dell'organizzazione                           | Struttura del Gruppo                                                                                                           |
|                                             | 2-3 Periodo di rendicontazione, frequenza e punto di contatto                                           | Nota metodologica                                                                                                              |
|                                             | 2-6 Attività, catena del valore e altri rapporti di business                                            | Profilo del Gruppo; Aree di business e clienti; Andamento sul mercato e performance del Gruppo d'Amico; La catena di fornitura |
|                                             | 2-7 Dipendenti                                                                                          | Persone che lavorano per la Società                                                                                            |
|                                             | 2-8 Lavoratori non dipendenti                                                                           | Persone che lavorano per la Società                                                                                            |
|                                             | 2-9 Struttura e composizione della governance                                                           | Corporate Governance                                                                                                           |
|                                             | 2-14 Ruolo del massimo organo di governo nella rendicontazione di sostenibilità                         | Nota metodologica                                                                                                              |
|                                             | 2-22 Dichiarazione sulla strategia di sviluppo sostenibile                                              | Lettera degli armatori                                                                                                         |
|                                             | 2-23 Impegno in termini di policy                                                                       | Etica e integrità; Diritti umani                                                                                               |
|                                             | 2-26 Meccanismi per richiedere chiarimenti e sollevare preoccupazioni                                   | Etica e integrità                                                                                                              |
|                                             | 2-27 Conformità a leggi e regolamenti                                                                   | Nessun episodio di non conformità a leggi e regolamenti                                                                        |
|                                             | 2-28 Appartenenza ad associazioni                                                                       | Partecipazione in associazioni e organizzazioni leader del settore                                                             |
|                                             | 2-29 Approccio al coinvolgimento degli stakeholder                                                      | Gli stakeholder di d'Amico; Analisi di doppia materialità                                                                      |
| GRI 3: Temi materiali 2021                  | 2-30 Contratti collettivi                                                                               | Tipi di contratto; Sistemi di valutazione delle prestazioni e remunerazione                                                    |
|                                             | 3-1 Processo di determinazione dei temi materiali                                                       | Analisi di doppia materialità                                                                                                  |
|                                             | 3-2 Elenco di temi materiali                                                                            |                                                                                                                                |
|                                             | 3-3 Gestione dei temi materiali                                                                         | La nostra strategia; box “Impatti, rischi e opportunità materiali” in tutto il documento                                       |
| GRI 201: Performance economica 2016         | 201-1 Valore economico diretto generato e distribuito                                                   | Valore economico generato e distribuito                                                                                        |
| GRI 205: Anticorruzione 2016                | 205-3 Incidenti confermati di corruzione e misure adottate                                              | Nessun episodio di corruzione                                                                                                  |
| GRI 206: Comportamento anticompetitivo 2016 | 206-1 Azioni legali relative a comportamento anticompetitivo, attività di trust e prassi monopolistiche | Nessun episodio di comportamento anticompetitivo                                                                               |
| GRI 302: Energia 2016                       | 302-1 Consumo di energia interno all'organizzazione                                                     | Performance ambientali della flotta                                                                                            |
|                                             | 302-3 Intensità energetica                                                                              |                                                                                                                                |
|                                             | 302-4 Riduzione del consumo di energia                                                                  |                                                                                                                                |
|                                             | 302-5 Riduzioni dei requisiti energetici di prodotti e servizi                                          |                                                                                                                                |
| GRI 303: Acqua ed effluenti 2018            | 303-1 Interazioni con l'acqua come risorsa condivisa                                                    | Gestione delle acque                                                                                                           |
|                                             | 303-3 Prelievo idrico                                                                                   |                                                                                                                                |
|                                             | 303-5 Consumo idrico                                                                                    |                                                                                                                                |

|                                                    |                                                                                                                               |                                                           |
|----------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|
| GRI 304: Biodiversità 2016                         | 304-2 Impatti significativi di attività, prodotti e servizi sulla biodiversità                                                | Sicurezza del mare e dell'ambiente marino                 |
| GRI 305: Emissioni 2016                            | 305-1 Emissioni di gas a effetto serra (GHG) dirette (Scope 1)                                                                | Performance ambientali della flotta                       |
|                                                    | 305-4 Intensità delle emissioni di gas a effetto serra (GHG)                                                                  |                                                           |
|                                                    | 305-5 Riduzione di emissioni di gas a effetto serra (GHG)                                                                     |                                                           |
|                                                    | 305-7 Ossidi di azoto (NO <sub>x</sub> ), ossidi di zolfo (SO <sub>x</sub> ) e altre emissioni nell'aria rilevanti            |                                                           |
| GRI 306: Rifiuti 2020                              | 306-3 Rifiuti generati                                                                                                        | Gestione dei rifiuti                                      |
|                                                    | 306-5 Rifiuti conferiti in discarica                                                                                          |                                                           |
| GRI 308: Valutazione ambientali dei fornitori 2016 | 308-1 Nuovi fornitori che sono stati selezionati utilizzando criteri ambientali                                               | La catena di fornitura                                    |
| GRI 401: Occupazione 2016                          | 401-1 Assunzioni di nuovi dipendenti e avvicendamento dei dipendenti                                                          | Selezione, turnover e fidelizzazione                      |
|                                                    | 401-2 Benefici per i dipendenti a tempo pieno che non sono disponibili per i dipendenti a tempo determinato o part-time       | Benefit e benessere                                       |
| GRI 403: Salute e sicurezza del lavoro 2018        | 403-1 Sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro                                                                 | Salute e sicurezza sul lavoro                             |
|                                                    | 403-2 Identificazione del pericolo, valutazione del rischio e indagini sugli incidenti                                        |                                                           |
|                                                    | 403-3 Servizi per la salute professionale                                                                                     |                                                           |
|                                                    | 403-5 Formazione dei lavoratori sulla salute e sicurezza sul lavoro                                                           |                                                           |
|                                                    | 403-8 Lavoratori coperti da un sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro                                        |                                                           |
|                                                    | 403-9 Infortuni sul lavoro                                                                                                    |                                                           |
| GRI 404: Formazione e istruzione 2016              | 404-1 Numero medio di ore di formazione all'anno per dipendente                                                               | Formazione e sviluppo delle persone                       |
|                                                    | 404-2 Programmi di aggiornamento delle competenze dei dipendenti e di assistenza nella transizione                            |                                                           |
|                                                    | 404-3 Percentuale di dipendenti che ricevono periodicamente valutazioni delle loro performance e dello sviluppo professionale |                                                           |
| GRI 405: Diversità e pari opportunità 2016         | 405-1 Diversità negli organi di governance e tra i dipendenti                                                                 | Corporate Governance; Persone che lavorano per la Società |
| GRI 406: Non discriminazione 2016                  | 406-1 Episodi di discriminazione e misure correttive adottate                                                                 | Nessun episodio di discriminazione                        |
| GRI 413: Comunità locali 2016                      | 413-1 Operazioni con il coinvolgimento della comunità locale, valutazioni degli impatti e programmi di sviluppo               | L'impegno del Gruppo d'Amico per le comunità              |

INDICE DEI CONTENUTI SASB

|                     |                                                                                                                                                                                   |
|---------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| DICHIARAZIONE D'USO | d'Amico ha rendicontato le informazioni indicate in questo indice per il periodo 01/01/2023 - 31/12/2023 in conformità agli standard SASB Marine Transportation versione 2018-10. |
|---------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

| STANDARD SASB | NFORMATIVA                                                              | PAGINE                                    |
|---------------|-------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|
| TR-MT-160a.3  | Sversamenti e rilasci nell'ambiente                                     | Sicurezza del mare e dell'ambiente marino |
| TR-MT-320a.1  | Tasso di frequenza                                                      | Salute e sicurezza sul lavoro             |
| TR-MT-540a.1  | Incidenti in mare                                                       |                                           |
| TR-MT-540a.2  | Numero di condizioni di Classe o raccomandazioni                        | Qualità del servizio                      |
| TR-MT-540a.3  | Numero di carenze e fermi per controllo da parte dello Stato di approdo |                                           |



# ELENCO DELLE NAVI DELLA FLOTTA

Le seguenti tabelle riportano informazioni sulla flotta del Gruppo d'Amico in navigazione al 31 dicembre 2023.

| DRY CARGO           |                    |         |      |                        |
|---------------------|--------------------|---------|------|------------------------|
| NOME DELLA NAVE     | TIPO DI NAVE       | DWT     | ANNO | SOCIETÀ                |
| DI PROPRIETÀ        |                    |         |      |                        |
| Cielo d'Italia      | Mini Capesize      | 116,900 | 2015 | d'Amico Dry d.a.c.     |
| Cielo d'Europa      | Mini Capesize      | 116,900 | 2016 | d'Amico Dry d.a.c.     |
| Medi Eolie          | Panamax            | 81,600  | 2016 | d'Amico Dry d.a.c.     |
| Medi Amalfi         | Panamax            | 87,605  | 2017 | d'Amico Dry d.a.c.     |
| Medi Giannutri      | Panamax            | 88,500  | 2018 | d'Amico Dry d.a.c.     |
| Medi Serapo         | Panamax            | 86,600  | 2018 | d'Amico Dry d.a.c.     |
| Medi Ginevra        | Panamax            | 86,600  | 2018 | d'Amico Dry d.a.c.     |
| Medi Palmarola      | Panamax            | 81,600  | 2018 | d'Amico Dry d.a.c.     |
| Medi Egadi          | Panamax            | 81,600  | 2018 | d'Amico Dry d.a.c.     |
| Medi Argentario     | Supramax           | 88,500  | 2018 | d'Amico Dry d.a.c.     |
| Medi Tirreno        | Supramax           | 60,250  | 2015 | d'Amico Dry d.a.c.     |
| Medi Egeo           | Supramax           | 60,250  | 2015 | d'Amico Dry d.a.c.     |
| Medi Adriatico      | Supramax           | 60,250  | 2016 | d'Amico Dry d.a.c.     |
| Medi Atlantico      | Supramax           | 60,250  | 2016 | d'Amico Dry d.a.c.     |
| Medi Zuoz           | Supramax           | 60,250  | 2017 | d'Amico Dry d.a.c.     |
| Medi Roma           | Supramax           | 60,250  | 2017 | d'Amico Dry d.a.c.     |
| Cielo di Valparaiso | Handysize          | 38,670  | 2015 | d'Amico Dry d.a.c.     |
| Cielo di Tampa      | Handysize          | 38,670  | 2016 | d'Amico Dry d.a.c.     |
| Cielo dei Maronti   | Handysize          | 27,000  | 2019 | d'Amico Dry d.a.c.     |
| Cielo di Rabat      | Containers Carrier | 30,200  | 1997 | d'Amico Dry Maroc Sarl |
| A NOLEGGIO          |                    |         |      |                        |
| Medi Matsuura       | Panamax            | 81,500  | 2015 | d'Amico Dry d.a.c.     |
| Medi Sydney         | Panamax            | 81,600  | 2015 | d'Amico Dry d.a.c.     |
| Medi Chiba          | Panamax            | 82,000  | 2016 | d'Amico Dry d.a.c.     |
| Medi Kazahaya       | Panamax            | 81,600  | 2017 | d'Amico Dry d.a.c.     |
| Medi Newport        | Panamax            | 81,800  | 2017 | d'Amico Dry d.a.c.     |
| Medi Nagoya         | Panamax            | 81,600  | 2018 | d'Amico Dry d.a.c.     |
| Medi Oita           | Panamax            | 81,600  | 2019 | d'Amico Dry d.a.c.     |
| Medi Fuji           | Panamax            | 81,500  | 2020 | d'Amico Dry d.a.c.     |
| Medi Manila         | Supramax           | 57,700  | 2014 | d'Amico Dry d.a.c.     |
| Medi Aero           | Supramax           | 57,475  | 2016 | d'Amico Dry d.a.c.     |
| Medi Brisbane       | Supramax           | 60,000  | 2016 | d'Amico Dry d.a.c.     |
| Medi Astoria        | Supramax           | 61,000  | 2017 | d'Amico Dry d.a.c.     |
| Medi Perth          | Supramax           | 60,000  | 2017 | d'Amico Dry d.a.c.     |
| Medi Portland       | Supramax           | 60,000  | 2018 | d'Amico Dry d.a.c.     |
| Medi Norfolk        | Supramax           | 60,000  | 2019 | d'Amico Dry d.a.c.     |
| Medi Osaka          | Supramax           | 63,000  | 2019 | d'Amico Dry d.a.c.     |
| Medi Hiroshima      | Supramax           | 63,000  | 2020 | d'Amico Dry d.a.c.     |
| Cielo di Iyo        | Handysize          | 37,000  | 2017 | d'Amico Dry d.a.c.     |

| PRODUCT TANKERS                 |              |        |      |                        |
|---------------------------------|--------------|--------|------|------------------------|
| NOME DELLA NAVE                 | TIPO DI NAVE | DWT    | ANNO | SOCIETÀ                |
| DI PROPRIETÀ                    |              |        |      |                        |
| Cielo di Londra / Bright Future | LR1          | 75,000 | 2019 | d'Amico Tankers d.a.c. |
| Cielo di Cagliari               | LR1          | 75,000 | 2018 | d'Amico Tankers d.a.c. |
| Cielo Rosso                     | LR1          | 75,000 | 2018 | d'Amico Tankers d.a.c. |
| Cielo di Rotterdam              | LR1          | 75,000 | 2018 | d'Amico Tankers d.a.c. |
| Cielo Bianco                    | LR1          | 75,000 | 2017 | d'Amico Tankers d.a.c. |
| High Explorer                   | MR           | 50,000 | 2018 | d'Amico Tankers d.a.c. |
| High Adventurer                 | MR           | 50,000 | 2017 | d'Amico Tankers d.a.c. |
| High Challenge                  | MR           | 50,000 | 2017 | d'Amico Tankers d.a.c. |
| High Trust                      | MR           | 49,990 | 2016 | d'Amico Tankers d.a.c. |
| High Wind                       | MR           | 50,000 | 2016 | d'Amico Tankers d.a.c. |
| High Trader                     | MR           | 49,900 | 2015 | d'Amico Tankers d.a.c. |
| High Loyalty                    | MR           | 49,900 | 2015 | d'Amico Tankers d.a.c. |
| High Freedom                    | MR           | 49,900 | 2014 | d'Amico Tankers d.a.c. |
| High Voyager                    | MR           | 45,999 | 2014 | d'Amico Tankers d.a.c. |
| High Tide                       | MR           | 51,768 | 2012 | d'Amico Tankers d.a.c. |
| High Seas                       | MR           | 51,678 | 2012 | d'Amico Tankers d.a.c. |
| GLEND A Melissa                 | MR           | 47,203 | 2011 | d'Amico Tankers d.a.c. |
| GLEND A Meryl                   | MR           | 47,251 | 2011 | d'Amico Tankers d.a.c. |
| GLEND A Melody                  | MR           | 47,238 | 2011 | d'Amico Tankers d.a.c. |
| GLEND A Melanie                 | MR           | 47,162 | 2010 | d'Amico Tankers d.a.c. |
| Cielo di Salerno                | Handysize    | 39,043 | 2016 | d'Amico Tankers d.a.c. |
| Cielo di Hanoi                  | Handysize    | 39,043 | 2016 | d'Amico Tankers d.a.c. |
| Cielo di Capri                  | Handysize    | 39,043 | 2016 | d'Amico Tankers d.a.c. |
| Cielo di Ulsan                  | Handysize    | 39,060 | 2015 | d'Amico Tankers d.a.c. |
| Cielo di New York               | Handysize    | 39,990 | 2014 | d'Amico Tankers d.a.c. |
| Cielo di Gaeta                  | Handysize    | 39,990 | 2014 | d'Amico Tankers d.a.c. |
| A SCAFO NUDO                    |              |        |      |                        |
| Cielo di Houston                | LR1          | 75,000 | 2019 | d'Amico Tankers d.a.c. |
| High Discovery                  | MR           | 50,036 | 2014 | d'Amico Tankers d.a.c. |
| High Fidelity                   | MR           | 49,990 | 2014 | d'Amico Tankers d.a.c. |
| A NOLEGGIO                      |              |        |      |                        |
| High Leader                     | MR           | 50,000 | 2018 | d'Amico Tankers d.a.c. |
| High Navigator                  | MR           | 50,000 | 2018 | d'Amico Tankers d.a.c. |
| Crimson Pearl                   | MR           | 50,000 | 2017 | d'Amico Tankers d.a.c. |
| Crimson Jade                    | MR           | 50,000 | 2017 | d'Amico Tankers d.a.c. |
| Green Planet                    | MR           | 50,843 | 2014 | d'Amico Tankers d.a.c. |
| High Prosperity                 | MR           | 48,711 | 2006 | d'Amico Tankers d.a.c. |
| High SD Yihe                    | MR           | 48,700 | 2005 | d'Amico Tankers d.a.c. |

Crediti

Progetto grafico e coordinamento:

Havas Pr Milan

Consulenza di progetto:

Refe - Strategie di sviluppo sostenibile

Fotografie:

Archivio fotografico Gruppo d'Amico

Per maggiori informazioni sulla sostenibilità del Gruppo d'Amico:  
<https://en.damicoship.com/> | [esg@damicoship.com](mailto:esg@damicoship.com) |  | 





[damicoship.com](http://damicoship.com)