

d'Amico Società di Navigazione S.p.A.

Good wave, good change

Report di Sostenibilità 2024





Indice

Il nostro Report di Sostenibilità 3

Lettera degli Armatori 4

Highlights 2024 5

Capitolo 1

Profilo del Gruppo 6

Profilo del Gruppo 7

Purpose e i nostri valori 8

d'Amico negli anni 9

Struttura del Gruppo 10

Presenza nel Mondo 12

Aree di Business 13

Le Catene del Valore del Gruppo d'Amico 20

Gli Stakeholder di d'Amico 26

Corporate Governance 31

Sistema di gestione integrato (IMS) 38

Capitolo 2

Sostenibilità per il Gruppo d'Amico 41

La sostenibilità per il Gruppo d'Amico 42

Analisi di doppia materialità 44

Governance ESG 48

Strategia ESG 50

Capitolo 3

Valore ambientale 54

Highlights 2024 55

Cambiamenti climatici 61

Inquinamento 88

Biodiversità ed Ecosistemi 96

Economia circolare 100

Capitolo 4

Valore sociale 104

Highlights 2024 105

Le nostre persone 106

Le persone che lavorano in d'Amico 110

Occupazione sicura e dialogo sociale 114

Salute e sicurezza 120

Wellbeing 125

Diversità e pari opportunità 130

Formazione e sviluppo 133

Lavoratori nella catena del valore 140

Comunità interessate 142

Clienti 148

Capitolo 5

Condotta di business 151

Highlights 2024 152

Condotta di Business 153

Etica, Integrità e Diritti Umani 155

Gestione della Catena di Fornitura 165

Indice dei contenuti ESRS 168

Indice dei contenuti SASB 171

Lista navi al 31 dicembre 2024 172



Il nostro Report di sostenibilità

Con questa settima edizione del Report di Sostenibilità, d'Amico conferma il proprio **impegno sui temi ESG** e la crescente capacità di **misurare e comunicare in modo trasparente** obiettivi, azioni e performance - ambientali, sociali e di governance - consentendo agli **stakeholder** di esprimere valutazioni informate e consapevoli su come il Gruppo interpreta e realizza la propria missione.

L'edizione 2024 presenta diverse novità, in linea con il percorso di **avvicinamento alla compliance a CSRD** – Corporate Sustainability Reporting Directive – e Standard **ESRS** – *European Sustainability Reporting Standards*:

- nuovo **indice e struttura** del Report
- ampliamento del **perimetro di consolidamento** a tutte le società del Gruppo

- rappresentazione e analisi delle **Catene del valore** – delle navi e dei prodotti trasportati - complete della mappatura di tutti i soggetti che, a monte e a valle, contribuiscono alla generazione del valore prodotto dal Gruppo

- aggiornamento e *upgrade* dell'**analisi di doppia materialità**, con la rendicontazione puntuale di impatti, rischi e opportunità rilevanti e delle relative politiche di gestione, esplicitate tramite box dedicati riportati in incipit a ciascun tema di sostenibilità

- integrazione del **Piano di sostenibilità** definito dal Gruppo, completo di obiettivi, strategie, KPI, baseline, target da raggiungere e azioni da realizzare.

- **nuove informazioni qualitative e KPI** sulle tre dimensioni ESG, sulla base dei requisiti informativi richiesti dagli Standards per i temi rilevanti per d'Amico

- **policy di rendicontazione ESG** che chiariscono le modalità di calcolo dei KPI maggiormente complessi, a supporto della comprensione dei dati.

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

Per facilitare una comunicazione efficace del documento, anche quest'anno è stata elaborata una **versione di sintesi divulgativa**.

Il Report è stato costruito secondo il metodo '**Rendere conto per rendersi conto®**', messo a punto da **Refe**, che affianca d'Amico nello sviluppo del suo percorso di sostenibilità fin dalle origini.



Lettera degli Armatori

Con grande piacere annunciamo la pubblicazione della **settima edizione** del nostro **Bilancio di Sostenibilità 2024** che rappresenta un momento di sintesi e rilancio del percorso ESG intrapreso ormai da diversi anni. Questa edizione conferma l'impegno del Gruppo verso una **rendicontazione sempre più trasparente e integrata**, in grado di rispondere non solo ai nuovi obblighi normativi, ma anche alle crescenti aspettative di stakeholder interni ed esterni, in un'ottica di **valore condiviso** e di **visione strategica di lungo periodo**.

Il quadro normativo di riferimento per la sostenibilità ha vissuto un'accelerazione significativa. In particolare, l'entrata in vigore del **pacchetto Omnibus**, che ha ridefinito alcuni aspetti applicativi della **Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD)**, e l'aggiornamento del meccanismo **Stop the Clock** – finalizzato a garantire una transizione regolamentare ordinata e graduale – hanno rafforzato il ruolo della rendicontazione di sostenibilità come strumento centrale di governance, gestione dei rischi e creazione di valore nel medio-lungo termine.

Questi cambiamenti, se da un lato richiedono un adeguamento progressivo agli **European Sustainability Reporting Standards (ESRS)**, dall'altro offrono l'opportunità di consolidare il nostro approccio integrato alla sostenibilità, rendendo sempre più esplicito e misurabile il legame tra le nostre scelte strategiche e l'impatto sul contesto economico, sociale e ambientale.

In uno scenario globale sempre più complesso e interconnesso, il nostro Bilancio di Sostenibilità si conferma strumento fondamentale di dialogo con gli stakeholder, di valutazione delle performance ESG e di governo del cambiamento.

Le scelte metodologiche adottate, la capacità di anticipare i requisiti normativi, la trasparenza informativa e l'impegno nella costruzione di una cultura aziendale orientata al valore sostenibile testimoniano una visione strategica evoluta e integrata, capace di generare impatti positivi nel tempo.

In questa nuova edizione, il Bilancio di Sostenibilità introduce importanti innovazioni, sia nella struttura che nei contenuti. Abbiamo **aggiornato l'analisi di doppia materialità** con un focus più ampio sulla **catena del valore**, l'integrazione progressiva di nuovi data point per allinearci agli ESRS e la presentazione del nuovo Piano ESG del Gruppo. Quest'ultimo, frutto della collaborazione tra le diverse funzioni aziendali e coordinate dalla Direzione ESG, definisce obiettivi concreti, target temporali e principali KPI

di monitoraggio, ponendosi come riferimento operativo per l'integrazione della sostenibilità nella strategia industriale complessiva del Gruppo.

Desideriamo infine esprimere un sincero ringraziamento a tutte le nostre persone, a bordo delle navi e negli uffici, per la loro professionalità, passione e dedizione. Il loro impegno quotidiano è la vera forza della nostra azienda e il motore che ci permette di affrontare con determinazione le sfide del nostro tempo.

Con questa stessa passione e determinazione, guardiamo al futuro con fiducia, consapevoli che la strada verso una sostenibilità sempre più integrata nelle nostre attività è impegnativa ma ricca di opportunità.

Grazie per il vostro continuo supporto e per condividere con noi questo importante percorso augurandoci sempre: *good wave, good change!*

Paolo d'Amico

Cesare d'Amico



**55**

Navi della flotta controllata
100% conformi all'EEXI e 80% all'EEDI

**4,78**

CII - Indice di intensità carbonica (g CO₂/dwt t*miglia nautiche) che misura le emissioni di gas serra relative alle operazioni di una nave, in rapporto al carico trasportato e alla distanza percorsa

**1.419**

Persone lavorano per il Gruppo tra terra e bordo,
di cui l'83,7% marittimi¹



Highlights 2024

**92,9%**

Tasso di retention del personale di terra

88%

tasso di retention del personale di bordo

**Zero**

Violazioni Modello 231 o del Codice Etico e Casi di
corruzione, frode o comportamento anti-competitivo

**Nessuna**

Discriminazione rilevata in materia di diritti umani



1. Dato al personale effettivamente in forza al 31/12/2024



1 | Profilo del Gruppo





Profilo del Gruppo

ESRS 2 SBM-1



Il Gruppo d'Amico, leader internazionale nel trasporto marittimo, è attivo principalmente 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.

*d'ora in poi denominato anche il Gruppo o d'Amico, o la Società



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.

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.

I nostri valori

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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'.

1936-1959

1970-1979

1990-1999

2010-2012

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



Struttura del Gruppo

ESRS 2 SBM-1

Il Gruppo d'Amico ("Gruppo"), che fa capo alla **d'Amico Società di Navigazione S.p.A.** ("Capogruppo" o "Società" o "DSN"), è uno dei principali trader mondiali nel trasporto marittimo attivo nei settori delle navi da carico secco, delle navi cisterna per il trasporto di prodotti raffinati, del cabotaggio e feedering e nei servizi accessori all'esercizio dell'attività marittima. La Società vanta una lunga e storica tradizione imprenditoriale familiare che nasce nel 1936 e nel corso degli anni ha sviluppato la propria presenza in tutto il mondo.

d'Amico Società di Navigazione S.p.A. è la holding del Gruppo. L'attività della Società si concentra principalmente sui servizi legati alla navigazione, svolti a favore delle proprie controllate, sia dirette che indirette.

Le attività di trasporto marittimo del carico secco e le attività di trasporto dei container (principalmente cabotaggio in Marocco) vengono svolte, rispettivamente, dalle società indirettamente controllate **d'Amico Dry d.a.c.** (con sede in Irlanda) e **d'Amico Dry Maroc S.a.r.l.** (con sede in Marocco), che fanno capo alla **d'Amico International S.A.**, sub-holding di diritto lussemburghese.

Le attività di trasporto marittimo di "Product Tankers" sono invece svolte da **d'Amico Tankers d.a.c.** – che a sua volta fa capo alla **d'Amico International Shipping S.A.** Quest'ultima è la holding lussemburghese quotata sul segmento STAR mercato telematico azionario (MTA) organizzato e gestito da Borsa Italiana S.p.A.

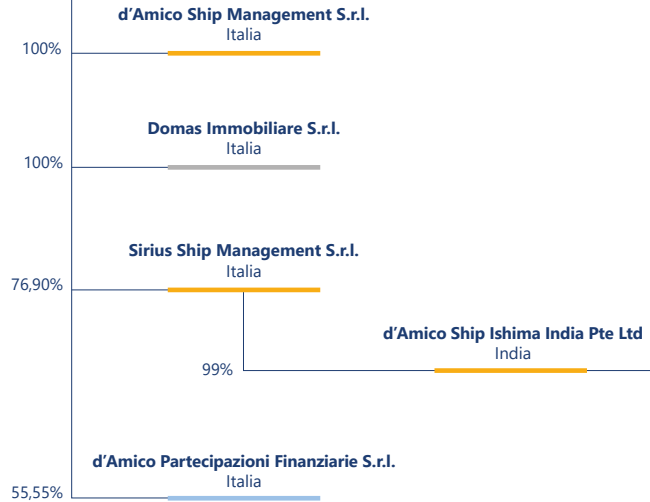
I diversi servizi accessori all'attività marittima che il Gruppo offre, ovvero i servizi di manutenzione delle navi, di *vetting*, di *crewing*, di assicurazione delle navi, di consulenza legale e di gestione della sicurezza, vengono svolti dalla controllata indiretta **Ishima Pte Ltd**, anch'essa controllata a sua volta da d'Amico International S.A., e dalla controllata diretta **d'Amico Ship Management S.r.l.** Queste due società offrono servizi di *ship management* sia alle aziende del Gruppo che a clienti terzi.



**d'Amico Società di Navigazione S.p.A.**

Italia

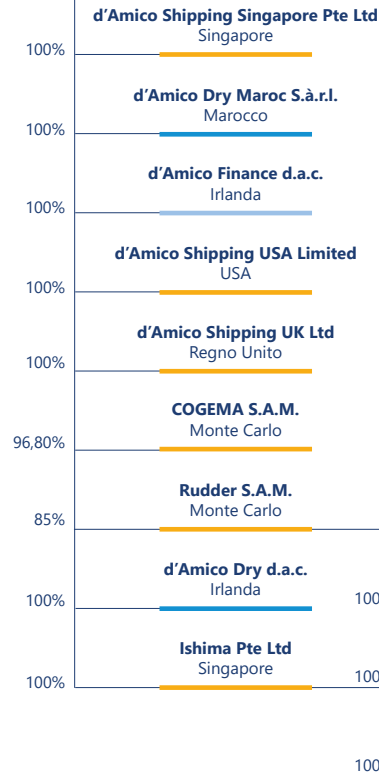
100%

**d'Amico International S.A.**

Lussemburgo

60,66%

1%

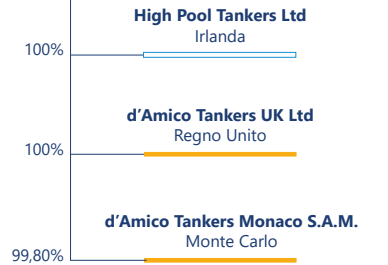
**d'Amico International Shipping S.A.**

Lussemburgo

100%

d'Amico Tankers d.a.c.

Irlanda



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



Presenza nel Mondo

Al 31 dicembre 2024 il Gruppo d'Amico impiegava un totale di 1.419 dipendenti, di cui 1.187 a bordo e 232 a terra. Il personale di terra è distribuito in 8 differenti Paesi, con una concentrazione maggiore registrata nelle sedi italiane (86 persone), di Monaco (57 persone) e di Singapore (53 persone).





Aree di Business

ESRS 2 SBM-1



39,5 mln ton

Carico
trasportato



25.885

Giorni di impiego della flotta,
pari al **98%** dei giorni disponibili

L'impiego della flotta viene adattato in base alle condizioni di mercato prevalenti e previste: le navi possono essere utilizzate direttamente o attraverso accordi commerciali, operando sotto diverse modalità contrattuali. Per ulteriori dettagli sull'acquisizione delle navi e sugli accordi di impiego, si veda il box esplicativo a pagina 16.





Product Tankers

d'Amico International Shipping S.A. (DIS) è la divisione del Gruppo d'Amico che opera nel settore delle Product Tankers. 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 2024, d'Amico International Shipping controlla – attraverso d'Amico Tankers d.a.c. (Irlanda), sua controllata al 100% – una flotta di **33 navi** (di cui 30 di proprietà). L'intera flotta controllata ha **un'età media di circa 9,2 anni**, contro una media nel settore di 14,3 anni per le MR (25.000 - 54.999 dwt) e 15,8 anni per le LR1 e a scafo nudo (55.000 - 84.999 dwt)².

Età media in anni – Flotta Product Tankers

	2022	2023	2024
Età media della flotta d'Amico di proprietà e a scafo nudo	7,6	8,8	9,2
Età media di mercato per le navi Medium Range (MR)	12,8	13,5	14,3
Età media di mercato per le navi Long Range (LR)	12,8	14,8	15,8

Dry Cargo e Portacontainer

La business unit Dry Cargo controlla una flotta di 36 navi (di cui 25 di proprietà). Svolge attività di **trasporto di granaglie, carbone, minerali, fertilizzanti, cemento, 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 open hatch box shaped (da 38.000 dwt a 40.000 dwt), 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 11 navi con noleggi a breve termine per scopi di arbitraggio di merci.

L'**età media** della flotta Dry Cargo del Gruppo d'Amico è di **7,6**, notevolmente più bassa di quella di settore pari a 12,6 anni. Questo risultato è stato raggiunto attraverso il piano di investimenti completato nel 2018. In par-

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 2024 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.

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 2024, l'81,8% della flotta controllata da DIS era classificata IMO e l'83,4%³ della flotta di proprietà e a scafo nudo era 'Eco'⁴.

ticolare, la business unit supera il benchmark di settore nei segmenti Capesize (9,3 anni vs 11,3), Post Panamax e Kamsarmax (6,8 vs 12,3), Ultramax/Supramax (7,9 vs 12) e Handysize (8,3 vs 14,4)⁵.

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 feedering tra i centri marittimi del Mediterraneo Occidentale (soprattutto Italia, Francia, Spagna e Tunisia).

Età media in anni – Flotta Dry Cargo

	2022	2023	2024
Età media della flotta d'Amico di proprietà	5,9	6,7	7,6
Età media di mercato per le navi Capesize	10	10,9	11,3
Età media di mercato per le navi Kamsarmax	8,4	8,9	12,3
Età media di mercato per le navi Ultramax	10,5	11,1	12
Età media di mercato per le navi Handysize	12,9	14,0	14,4

Servizi marittimi

Il Gruppo, tramite le aziende controllate, fornisce anche servizi di **ship management** e di **bunkering**, (intermediazione per gli acquisti di carburante per le navi). I servizi vengono svolti sia a favore della flotta d'Amico che in favore di 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** e la controllata **d'Amico Ship Management Srl** – fornisce servizi accessori all'attività marittima alle società del Gruppo e a terze parti.

2. Fonte: Clarksons Research Services, dicembre 2024.

3. Il restante 16,7%, grazie all'aggiornamento tecnico effettuato, rappresentava le navi pre-EEDI che sono state rese comunque conformi all'EEXI entro il 2024.

4. Le navi Eco sono conformi alla fase 1, alla fase 2 o alla fase 3 dell'EEDI.

5. 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.



Le attività di intermediazione sugli acquisti di carburante sono invece 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.



La nostra flotta

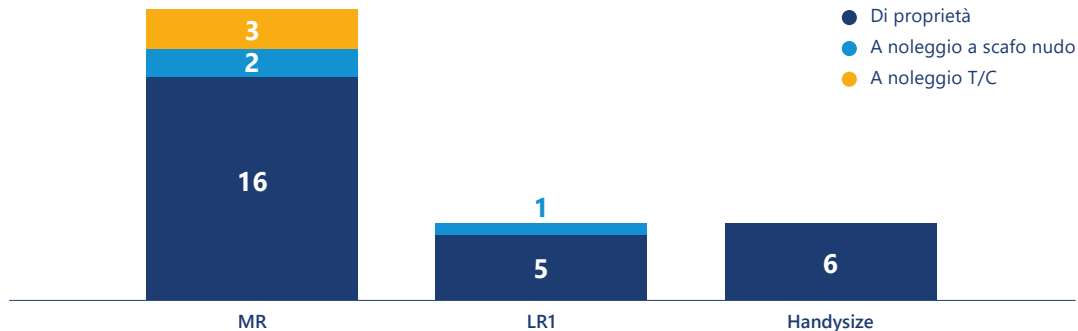
L'industria delle **Product Tankers** e quella delle **Dry Cargo** sono due settori chiave nel trasporto marittimo, ma con caratteristiche e modalità di impiego commerciale molto diverse.

Nel caso delle **Product Tankers**, la flotta è costituita principalmente da navi progettate per il trasporto di prodotti petroliferi raffinati, come benzina, jet fuel, kerosene e nafta. In funzione della classificazione IMO (II/III), queste navi possono anche trasportare sostanze chimiche semplici e oli commestibili. La flotta delle Product Tankers si suddivide in diverse categorie, come le **short range**, le **medium range** e le **long range**, che variano in base alla loro capacità di carico (DWT) e alle distanze medie percorse. Le navi più piccole, come le short range Tankers, sono focalizzate principalmente sui mercati e distribuzione regionali, mentre le long ran-

ge operano su rotte più lunghe e offrono migliori economie di scala per viaggi a lunga distanza. L'impiego commerciale di queste navi avviene tramite da contratti **time charter** o **voyage charter** ("spot"), che in certe condizioni di mercato robuste permettono agli operatori di massimizzare i propri ricavi. Il trasporto marittimo globale di prodotti petroliferi raffinati contribuisce a colmare gli squilibri tra domanda e offerta nelle diverse regioni del mondo, principalmente causati dalla mancanza di risorse o di capacità di raffinazione nei paesi consumatori. Inoltre, le opportunità di trading basate sull'"arbitraggio" derivano dalle differenze regionali nei costi di raffinazione e dalle discrepanze tra la produzione locale di raffinati e la domanda di specifici prodotti.

Al 31 dicembre 2024 la flotta Product Tankers di DIS ha raggiunto una **capacità di carico** di **1.728.130 dwt** (tonnellaggio di portata lorda). Il valore è pari a **1.577.289 dwt** se si considera la **sola flotta di proprietà e a scafo nudo**.

Flotta Product Tankers controllata: numero di navi al 31 dicembre 2024





L'industria delle **Dry Cargo** è focalizzata sul trasporto di merci secche come minerali, cereali, carbone, legname e prodotti agricoli. Le Dry Cargo si dividono in vari tipi di navi, come **Handysize**, **Supramax**, **Panamax** e **Post-Panamax**, che variano in termini di capacità di carico e dimensioni. Le navi Handysize e Supramax, più piccole, accedono a porti con limitazioni di profondità e dimensioni e spesso in porti non sempre dotati di gru. Le **Panamax/Kamsarmax** e **Post-Panamax** sono progettate per adattarsi alle dimensioni standard dei canali, come quello di Panama. Data la loro dimensione maggiore permettono di offrire ai clienti un costo per tonnellata trasportata inferiore a quello delle navi più piccole. Le **Dry Cargo** sono utilizzate per viaggi di carico a medio-lungo raggio e sono più inclini a operare in mercati a livello globale, trasportando carichi alla rinfusa attraverso rotte commerciali consolidate. La flotta delle Dry Cargo può essere impiegata tramite contratti a **voyage charter** ("spot") - il servizio offerto è quindi dal porto di carico al porto di scarico - o **time charter**, con delega della

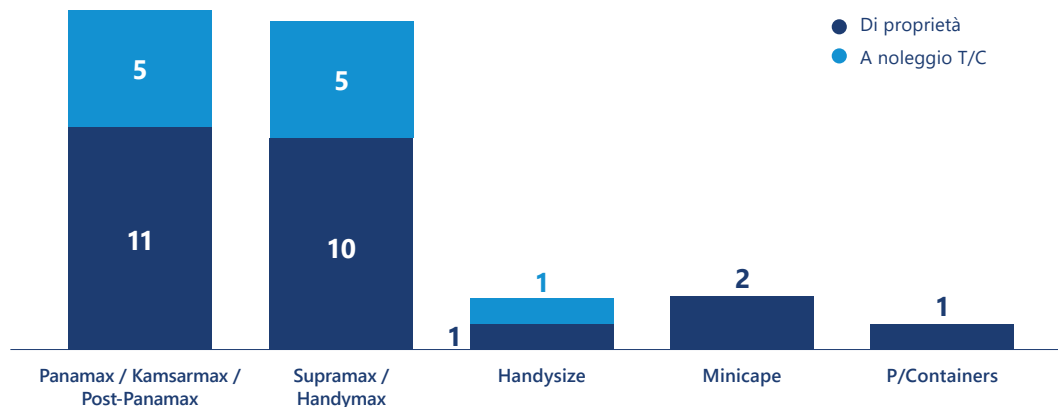
gestione commerciale ad un altro operatore/armatore per un periodo di tempo. A differenza delle Product Tankers, che dipendono dalle fluttuazioni del mercato petrolifero, **l'industria delle Dry Cargo è influenzata principalmente dalla domanda di materie prime e dal contesto macro-economico globale**, creando opportunità di arbitraggio tra mercati regionali per l'approvvigionamento di materie prime. Entrambi i segmenti sono anche influenzati dall'ordinativo di nuove navi che impatta direttamente l'equilibrio tra domanda ed offerta.

Al 31 dicembre 2024 la flotta Dry Cargo ha raggiunto una **capacità di carico di 2.546.580 dwt** (tonnellaggio di portata lorda). Il valore è pari a **1.800.505 dwt** se si considera la **sola flotta di proprietà**.

A queste si aggiunge una nave **Portacontainer** di proprietà con una **capacità di carico di 30.200 dwt**, utilizzata per i **servizi di cabotaggio e/o feederling**.

Se da un lato le due industrie condividono la caratteristica di operare nel settore marittimo globale, l'industria delle **Product Tankers** è più focalizzata sul trasporto di prodotti raffinati del petrolio e richiede una gestione complessa dei contratti e delle rotte per massimizzare i ricavi, mentre l'industria delle **Dry Cargo** è dominata dal trasporto di materie prime in grandi quantità, con una flotta eterogenea, in base alle dimensioni delle navi e ai porti accessibili. Entrambe le industrie, pur differendo nei tipi di merce e nelle modalità di impiego, sono cruciali per l'equilibrio delle forniture globali e l'ottimizzazione delle risorse in un mercato in continua evoluzione.

Flotta Dry Cargo e Portacontainer: numero di navi al 31 dicembre 2024



Tipologia dei Product Tankers (DWT)	Caratteristiche	Viaggi	Flessibilità	Viaggi di arbitraggio	% flotta mondiale ⁶
Short range (SR) 10.000 - 25.000	Trasporta merci in mercati specializzati a livello regionale. Focalizzato principalmente sul lato della distribuzione.	Solo brevi	Alta	No	5,6%
Medium range (MR) 25.000 - 55.000	Accede a più porti rispetto alle navi più grandi. Migliori economie di scala su distanze medie e lunghe rispetto alle navi SR.	Brevi e lunghi	Alta	Sì	39,2%
Long range (LR) 55.000 - 120.000	Migliori economie di scala su viaggi a lunga distanza.	Brevi e lunghi	Media (LR1) Bassa (LR2)	Sì	55,2%

Tipologia delle Dry Cargo (DWT) ⁷	Caratteristiche	Viaggi	Flessibilità	Viaggi di arbitraggio	% flotta mondiale
Handysize 30.000 - 42.000	Navi più piccole, dotate di gru, che accedono a porti con limitazioni di profondità e dimensioni.	Brevi e lunghi	Alta	Sì	6,9%
Handymax / Supramax 53.000-66.000	Navi versatili, dotate di gru, per carichi di medie dimensioni, con accesso a porti più grandi.	Brevi e lunghi	Alta	Sì	24,5%
Panamax / Kamsarmax / Post - Panamax 70.000 - 99.999	Navi progettate per adattarsi alle dimensioni standard dei canali, come quello di Panama.	Brevi e lunghi	Media	Sì	25,3%
Capesize 100.000 - 120.000	Navi di grandi dimensioni utilizzate principalmente per trasportare minerali.	Lunghi	Bassa	No	1,7%

6. Fonte: Clarksons Research, al 1° gennaio 2025. La percentuale sul DWT della flotta globale di product tanker (290,0 milioni di DWT) esclude le navi con serbatoi in acciaio inox.

7. Fonte: Clarksons Research, al 1° gennaio 2025. Sono state utilizzate le tipologie di navi e i DWT di Clarksons (i.e. Capesize e non Minicape)



Modalità di acquisizione e impiego delle navi nel settore marittimo

L'**acquisizione di una nave** può avvenire in diversi modi, che vanno dalla piena proprietà a vari tipi di contratti di noleggio. Le principali distinzioni tra questi metodi risiedono nel livello di controllo, responsabilità e impegno richiesto. Le navi di proprietà e i contratti di bareboat charter richiedono il massimo livello di coinvolgimento operativo e impegno finanziario. I contratti di time charter, sia a lungo che a breve termine, offrono diversi livelli di flessibilità e responsabilità, a seconda della durata e delle condizioni dell'accordo.

Le definizioni dei diversi tipi di impiego sono elencate di seguito:

- **Navi di proprietà:** gestite completamente dalla compagnia proprietaria, che esercita il pieno controllo sulle operazioni, manutenzione, equipaggio e assicurazione della nave. La compagnia proprietaria può decidere di affidare a terzi la gestione totale o parziale della nave.
- **Bareboat Charter-In (a scafo nudo):** un contratto di bareboat charter implica il noleggio di una nave senza equipaggio o provviste. Il noleggiatore assume la piena responsabilità operativa, compresa la gestione dell'equipaggio, la manutenzione tecnica, l'assicurazione e la conformità alle normative, per un periodo concordato.
- **Time Charter-In (TC-In):** i contratti di time charter richiedono che il noleggiatore paghi una tariffa giornaliera alla controparte per un periodo specificato. Il noleggiatore acquisisce il controllo operativo sulla nave, compresa la selezione dei porti, delle rotte e della velocità, ed è responsabile per i costi del carburante e delle tariffe, in funzione

dell'impiego. Questo modello consente di disporre della nave per un arco temporale variabile ed in caso di contratti di lungo periodo (oltre ai cinque anni) consente di aumentare la capacità di tonnellaggio in funzione della strategia di dimensionamento della flotta, senza significativi investimenti iniziali. I time charter a lungo termine durano generalmente da sei mesi a tre anni, mentre i contratti a breve termine sono utilizzati per periodi inferiori ai sei mesi. Spesso in questi contratti sono previste due opzioni: la prima riguarda l'estensione del noleggio per ulteriori due anni; la seconda opzione riguarda l'acquisto della nave, ed è esercitabile dopo i primi 3-5 anni fino alla scadenza del contratto.

- **Time Charter-out (TC-Out):** indipendentemente dallo stato di proprietà (ovvero se la nave è di proprietà o a noleggio), una nave può essere impiegata tramite un contratto di noleggio a terzi. Conosciuto come **TC-Out**, questo accordo rappresenta una modalità di impiego possibile per il proprietario della nave. È simile al contratto **TC-In** - ma dal punto di vista del locatore - e può durare generalmente da tre mesi a cinque anni.
- **Bareboat Charter-Out:** in questo accordo, il proprietario della nave noleggia la nave senza equipaggio, provviste o qualsiasi altro supporto operativo a una parte terza. Il noleggiatore assume la piena responsabilità della gestione della nave, compreso l'equipaggio, la manutenzione e tutti i costi operativi, assumendo effettivamente il ruolo del proprietario della nave per la durata del periodo di noleggio.
- **Voyage Charter ("Spot"):** indipendentemente dallo stato di proprietà (ovvero se la nave è di proprietà o in noleggio), una nave può essere impiegata commercialmente tramite contratti spot, in cui il noleggiatore affitta la nave per un viaggio specifico o un insieme di viaggi. Il noleggiatore paga alla controparte una tariffa di nolo. Il proprietario della nave è responsabile per il trasporto sicuro e la consegna del carico, nonché per tutte le spese operative, comprese le tariffe portuali e il carburante.



Il Gruppo ambisce a gestire una flotta efficiente con bassi consumi di carburante, in conformità con la vigente legislazione ambientale. Nel 2024, la divisione Product Tanker ha effettuato un ordine per 4 nuove costruzioni, con consegna prevista per il 2027, alle quali si aggiungono altre 2 nuove costruzioni ordinate dalla divisione Dry Cargo e in consegna tra il 2026 e il 2027. Queste nuove navi soddisfano gli standard rigorosi richiesti dai principali clienti del Gruppo e sono altamente convenienti dal punto di vista dei costi operativi.

La qualità della flotta del Gruppo d'Amico è garantita attraverso programmi di manutenzione regolare, rispetto di rigorosi standard per le navi di proprietà e il noleggio di imbarcazioni da armatori che operano secondo elevati criteri qualitativi.

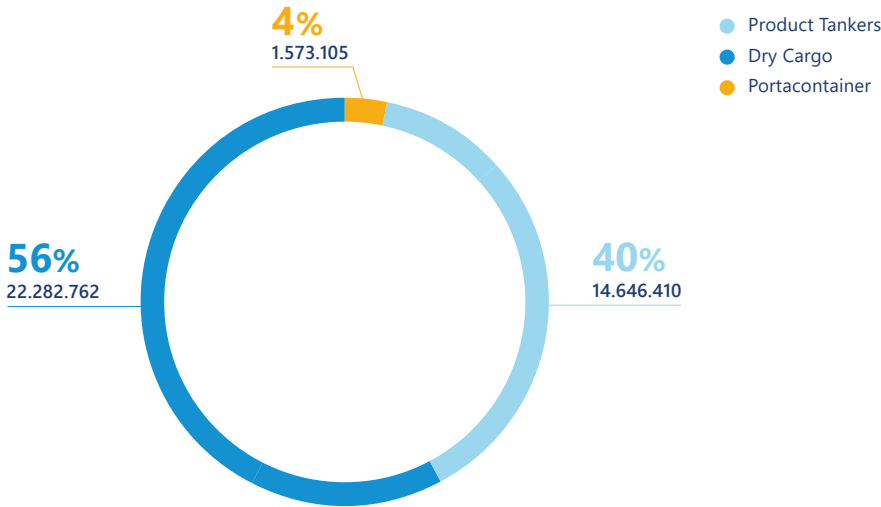
Nel 2024, le navi d'Amico sono state impiegate per un totale di 25.885 giorni, pari al 98% dei giorni disponibili, e hanno trasportato 39,5 milioni di tonnellate di prodotti.

Giorni disponibili e giorni operativi della flotta		2024
Product Tankers		
Giorni disponibili		12.349
Giorni di operatività		12.008
Dry Cargo ⁸		
Giorni disponibili		13.654
Giorni disponibili – flotta noleggiata a breve termine		4.672
Giorni di operatività		13.511
Giorni operativi – flotta noleggiata a breve termine		4.636
Portacontainer		
Giorni disponibili		366
Giorni di operatività		366

8. Il dato esclude la nave porta container.
9. Distanza percorsa dall'ancoraggio al terminale.

Distanza navigata (Miglia Nautiche)		2024
Zavorra		915.128
Carico		1.938.968
Porto ⁹		78.076
Totale (Product Tankers e Dry Cargo)		2.932.171
Distanza navigata – Portacontainer ¹⁰		20.323
Totale		2.952.494

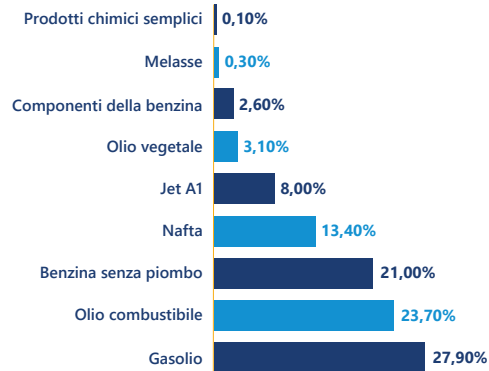
Merce trasportata (in ton e %)



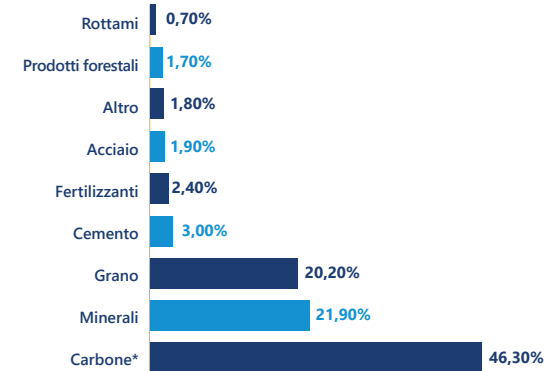
10. Per la nave Portacontainer, la scomposizione delle miglia navigate nelle categorie Zavorra, Carico e Porto non è applicabile in quanto la Portacontainer del Gruppo nel 2024 non ha mai viaggiato in piena Zavorra e l'attività di feederling svolta attraverso la Portacontainer rende inapplicabile la distinzione fra navigazione in Porto e in Carico.



Prodotti trasportati: Product Tankers



Prodotti trasportati: Dry Cargo



Il Gruppo d'Amico svolge inoltre **un servizio di cabotaggio e di *feeder***, impiegando l'unica nave Portacontainer della propria flotta, che carica container in trasbordo dai porti di Tangeri Med e Algeiras su Casablanca. L'attività è incentrata esclusivamente sul carico e scarico di container, senza accesso alle informazioni merceologiche, fatta eccezione per le merci pericolose che sono classificate e gestite secondo la normativa IMO. Nel corso del 2024, la Portacontainer è stata impiegata esclusivamente per operazioni di *feeder* e sono stati imbarcati complessivamente 153.923 TEU, corrispondenti a 1.573.105 tonnellate di merce movimentata.

*La percentuale di carbone è spesso trasportata da clienti terzi delle navi a TC out.





Le Catene del Valore del Gruppo d'Amico

ESRS SBM-1

Una **Catena del Valore** è un processo complesso che attraversa più settori, trasformando progressivamente gli input in un prodotto o servizio, aggiungendo valore ad ogni fase e generando al contempo esternalità. Le attività realizzate lungo la catena possono generare impatti significativi sui lavoratori coinvolti, influenzando le loro condizioni di lavoro, le competenze e il benessere. Inoltre, tali attività hanno un impatto rilevante sull'ambiente e sulle comunità nei luoghi in cui vengono svolte.

Le organizzazioni del settore del trasporto marittimo operano in un ambiente complesso in cui **esistono e interagiscono più Catene del Valore interdipendenti**, tra cui la **Catena del Valore delle Navi** e la **Catena del Valore delle Attività Marittime**¹¹. Per identificare gli impatti, i rischi e le opportunità, nonché le leve per promuovere lo sviluppo sostenibile nel settore marittimo, queste Catene del Valore vanno analizzate congiuntamente. Inoltre, una terza Catena del Valore da considerare è la **Catena del Valore dei Prodotti Trasportati**, relativa a merci e materie prime trasportate, in cui il trasporto marittimo svolge un ruolo chiave.



11. Fonte: The Three Maritime Value Chains: Decarbonization Playbook Part 2. (2022, August 21). The Maritime Executive. <https://maritime-executive.com/editorials/the-three-maritime-value-chains-decarbonization-playbook-part-2>



Catena del Valore





Catena del Valore delle Navi

La Catena del Valore delle Navi del Gruppo d'Amico comprende le fasi di **progettazione e costruzione della nave**, a partire dall'approvvigionamento dei materiali, principalmente acciaio, e delle attrezzature. Queste attività vengono eseguite presso le strutture dei cantieri navali sotto la **supervisione** dell'ufficio tecnico, garantendo standard elevati. Il **finanziamento** per l'acquisizione delle navi coinvolge i fornitori di credito, mentre la **classificazione** da parte dei membri dell'IACS (International Association of Classification Societies) garantisce e certifica la conformità alla regolamentazione dell'IMO, ai requisiti dello Stato di bandiera e ai più elevati standard di costruzione, collaudo e controllo. Tale certificazione è fondamentale per garantire che le navi siano idonee alla navigazione e che rispettino i più alti standard di sicurezza, per l'equipaggio e la nave.

Queste attività rappresentano i **livelli a monte** della Catena del Valore, finalizzate a rendere le navi pronte per le operazioni. Il Gruppo d'Amico si assicura il controllo della sua flotta attraverso tre **metodi di acquisizione**:

- **Acquisto di una nuova costruzione:** collaborazione a stretto contatto con il costruttore navale per finalizzare le specifiche e condurre la selezione del produttore, assicurando che le scelte dei fornitori e delle attrezzature aderiscano ai rigorosi criteri del Gruppo, il tutto sotto la diretta supervisione dell'ufficio tecnico.
- **Acquisto di una nave di seconda mano:** acquisizione di navi che soddisfano i requisiti commerciali e tecnici stabiliti dall'azienda.
- **Charter-in a Lungo Termine:** noleggio di navi da altri operatori o armatori per periodi lunghi.

Per migliorare l'efficienza energetica, ridurre l'impronta di carbonio e garantire la conformità ai requisiti ambientali attuali e futuri, le navi esistenti possono essere sottoposte a diversi tipi di aggiornamenti tecnici.

La parte **a valle** della Catena del Valore delle Navi si occupa della gestione della fine del ciclo di vita, concentrandosi sullo smaltimento delle navi presso impianti dedicati per garantire un riciclaggio responsabile delle imbarcazioni. A tal fine, le società armatrici sono tenute a mantenere e aggiornare costantemente un inventario dei materiali pericolosi certificato per ogni nave, nel rispetto delle norme applicabili.

Catena del Valore delle Attività Marittime

La **Catena del Valore delle Attività Marittime** è strutturata in tre fasi interconnesse: manutenzione delle navi, gestione delle navi e impiego delle navi.

Manutenzione delle navi

Questa fase comprende la **fornitura di beni**, quali parti di ricambio e materiali di consumo (ad esempio vernici, oli lubrificanti) e servizi come il ricondizionamento delle attrezzature, le riparazioni e i servizi di salvataggio, navigazione e antincendio. La calibrazione annuale e la manutenzione preventiva di tutte le attrezzature sono necessarie per mantenere l'operatività della flotta e vengono principalmente acquistate all'esterno del Gruppo. La manutenzione estesa avviene in genere durante il dry-docking, una procedura in cui le navi vengono rimosse dall'acqua per ispezioni approfondite, rivestimenti dello scafo e migliorie necessarie. I **test sul carburante**

valutano la qualità tecnica e ambientale del combustibile e si concentrano su parametri quali i livelli di concentrazione di zolfo, le prestazioni di combustione e le componenti che possono causare guasti alle apparecchiature.

Gestione delle navi

La gestione delle navi coinvolge una serie di attività chiave per la **prontezza operativa e la disponibilità commerciale della flotta**, svolte in parte da società all'interno del Gruppo d'Amico.

- La **gestione tecnica** garantisce che tutte le operazioni siano conformi agli standard e alle normative del settore attraverso la manutenzione continua, la supervisione tecnica, i controlli di routine e le revisioni. Questa fase riguarda anche la gestione della documentazione tecnica e delle registrazioni di conformità, nonché il coordinamento dei rilievi periodici di classe e delle manutenzioni programmate.
- Il **Crewing** riguarda il reclutamento, la formazione e la gestione generale dei membri dell'equipaggio per garantire che siano qualificati, certificati e idonei al servizio secondo le normative marittime internazionali. Ciò include la gestione di tutte le questioni relative all'equipaggio, come le buste paga, il benessere del personale di bordo e lo sviluppo professionale.
- La **gestione assicurativa** copre tutte le operazioni della flotta con apposite polizze assicurative, tra cui l'assicurazione scafo e macchinari e la protezione e indennizzo (P&I). Il Gruppo d'Amico si affida a fornitori esterni in modo specifico per l'emissione di polizze assicurative e la liquidazione dei sinistri.
- L'**ispezione e la certificazione** garantiscono la conformità con lo stato di bandiera, le normative inter-

nazionali e i requisiti dei clienti. L'obiettivo di questa attività è quello di garantire elevate prestazioni in merito alla gestione della salute, della sicurezza, della qualità e dell'ambiente in conformità con gli standard ISO. Implica l'attuazione di un sistema di gestione, l'esecuzione di audit periodici e il mantenimento delle certificazioni statutarie rilasciate dalle amministrazioni dello Stato di bandiera. Questa fase è cruciale per soddisfare i requisiti dei clienti e gestire le ispezioni da parte del Controllo dello Stato di approdo (Port State Control), essenziali per mantenere le capacità operative globali della nave.

Impiego delle navi

L'impiego navale coinvolge servizi commerciali quali il noleggio e la gestione delle operazioni, cruciali per determinare le modalità di impiego delle navi, i tipi di merci movimentate, le rotte da percorrere e la durata delle operazioni nell'ambito dei contratti di noleggio Spot. Questi servizi sono gestiti sia internamente dal Gruppo e sono fondamentali per mantenere elevati standard di qualità del servizio, redditività e vantaggio competitivo della flotta.

Il concetto di "impiego" include le seguenti attività:

- La **gestione del noleggio**, relativa al processo decisionale per l'impiego commerciale delle navi. Questo può essere di breve o lungo periodo in base alle condizioni di mercato, alle esigenze del cliente ed alla strategia di medio-lungo termine dell'azienda.
- La **gestione delle operazioni**, che si concentra sull'attività quotidiana della nave. Ciò include la pianificazione dell'impiego, il monitoraggio della fase di caricazione e di scarica ed il coordinamento con i porti ed i fornitori di servizi logistici.



L'**approvvigionamento di carburante** è un altro fattore chiave per le operazioni, svolte da una società di approvvigionamento di carburante interna al Gruppo. Le decisioni relative alla fornitura di carburante sono direttamente influenzate dagli accordi di noleggio ed impiego successivo.

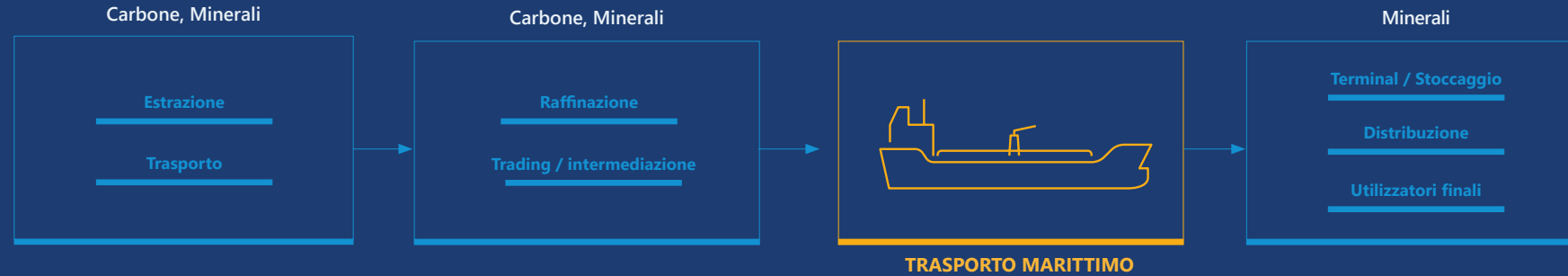
Infine, l'impiego navale dipende anche dai servizi forniti dalle **strutture portuali**, che comprendono il bunkeraggio, la movimentazione delle merci, lo stoccaggio, i servizi doganali e di documentazione.

Tutti i livelli coinvolti nei servizi di manutenzione, gestione delle navi e occupazione si posizionano **a monte** della Catena del Valore, che comprende tutte le attività necessarie per reperire beni, servizi e altri input necessari per fornire servizi di trasporto marittimo. La porzione **a valle**, invece, si riferisce alle fasi successive della Catena del Valore, che per il Gruppo d'Amico, riguardano principalmente la gestione dei rifiuti inerenti alla Catena del Valore delle Attività Marittime e lo smaltimento delle navi per la Catena del Valore delle Navi. Le strutture portuali in entrambi i contesti svolgono un duplice ruolo, fornendo servizi critici per la manutenzione delle navi e la prontezza operativa nell'ambito della Catena del Valore a monte, consentendo al contempo le operazioni a valle, in particolare relativamente alla gestione dei rifiuti.





Catena del valore dei prodotti petroliferi



Catena del valore del carbone e dei minerali



Catena del valore dei cereali





Catena del Valore dei Prodotti Trasportati

Il Gruppo d'Amico, tramite la controllata d'Amico International Shipping S.A., opera principalmente all'interno della Catena del Valore dei **prodotti petroliferi raffinati puliti e sporchi**, fungendo da collegamento di trasporto tra **raffinerie, commercianti e reti di distribuzione**. Il processo inizia con l'**estrazione** del petrolio greggio, che viene poi **trasportato** agli **impianti di stoc-**

caggio e successivamente agli **impianti di raffinazione**, trasformando così il greggio in prodotto raffinato. Le **attività di trading e intermediazione** facilitano ulteriormente la circolazione dei prodotti raffinati sul mercato, posizionando d'Amico come attore chiave in questa fase.

La flotta d'Amico gestisce il **trasporto marittimo** di questi prodotti, spostandoli in modo efficiente dalle **raffinerie ai terminal e agli impianti di stoccaggio** situati nel segmento a valle della Catena del Valore. Da queste strutture, i prodotti vengono **distribuiti** a una

vasta gamma di **consumatori e utenti finali**.

Il Gruppo d'Amico opera anche all'interno delle Catene del Valore del **carbone** e del **minerale**, trattate congiuntamente per via delle loro analogie in termini delle rispettive fasi che le compongono. Attraverso la sua attività, il Gruppo consente, grazie al trasporto, di raccordare le fasi iniziali di **estrazione, lavorazione e stoccaggio** dai siti operativi con la fase di acquisto attraverso **traders** e altri **intermediari specializzati**. Una volta trasportati via mare, tali **prodotti**

grezzi vengono successivamente **stoccati e lavorati** in modo da essere **trasformati in prodotti finiti** e successivamente venduti ai consumatori finali, sotto forma di **prodotti industriali o energetici**.

Infine, il Gruppo si inserisce anche all'interno della Catena del Valore del **grano**, intraprendendosi alle attività di **raccolta, stoccaggio e vendita all'ingrosso** a monte, e le attività di **stoccaggio, lavorazione dei prodotti alimentari e distribuzione** a valle. Una volta trasformati, tali prodotti vengono poi **venduti ai consumatori finali**.





Gli Stakeholder di d'Amico

ESRS 2 SBM-2

Il Gruppo d'Amico interagisce continuamente con i suoi stakeholder per garantire che le loro opinioni e aspettative vengano soddisfatte e gestite in modo efficace. Questa **interazione continua** ha permesso al Gruppo di sviluppare una **strategia di coinvolgimento** che tiene conto delle diverse necessità e aspettative dei vari **gruppi di stakeholder** rappresentati nel grafico a lato.

d'Amico considera i rapporti con i principali clienti come opportunità di scambio reciproco: le aspettative di questi ultimi in merito alla gestione delle navi costituiscono i prerequisiti per il noleggio.

In particolare, per quanto riguarda la divisione Product Tankers, nel 2024, tutte le compagnie petrolifere principali hanno aggiornato il loro regime di ispezione (SIRE 2.0), cambiandone il focus e richiedendo una maggiore preparazione del personale presente a bordo. Tale aggiornamento ha comportato per il Gruppo l'adozione di significativi aggiustamenti per soddisfare le nuove richieste del mercato, a dimostrazione dell'importanza di una collaborazione trasparente per la crescita e la competitività aziendale.

Le **banche** svolgono un ruolo significativo nella definizione della strategia aziendale, stabilendo i prerequisiti per ottenere finanziamenti, in particolare quando l'accesso a prestiti preferenziali dipende dal soddisfacimento di specifici standard di performance

ambientale. Pertanto il Gruppo ingaggia costantemente la comunità finanziaria e gli attori che ne fanno parte, anche attraverso la pubblicazione annuale dei report finanziari e di sostenibilità.

La società quotata controllata dal Gruppo, d'Amico International Shipping S.A., assicura comunicazione continua e trasparente con investitori e azionisti, nel rispetto delle norme attraverso il suo team di **Investors Relation**. Quest'ultimo infatti partecipa a incontri, roadshow ed eventi ufficiali. Le richieste di dialogo sono valutate in base alla coerenza con obiettivi di lungo termine e sostenibilità.

Nel 2023 e 2024, oltre alle pratiche di coinvolgimento già consolidate, gli stakeholder sono stati coinvolti anche tramite **questionari di valutazione** condotti durante le fasi iniziali dell'analisi di **doppia materialità (DMA)**. I partecipanti sono stati invitati a valutare la completezza della mappatura preliminare degli impatti, rischi e opportunità, e a offrire suggerimenti di integrazione, che sono stati incorporati ove appropriato. I risultati del coinvolgimento sono stati successivamente presentati agli organi di governance. Per maggiori dettagli sul processo analisi di doppia materialità, si rimanda al capitolo dedicato.





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

Personale

- Garanzie occupazionali
- Remunerazione competitiva
- Salute e sicurezza sul lavoro
- Qualificazione professionale
- Clima organizzativo positivo
- Flessibilità dell'orario di lavoro
- Partecipazione
- Sistemi di informazione all'avanguardia
- Cultura aziendale
- Attenzione per l'ambiente locale

- Revisione della struttura organizzativa per rimanere al passo con le esigenze del personale
- Sviluppo professionale continuo per tutto il personale
- Valutazione costante delle performance
- Iniziative di welfare per i dipendenti
- Gestione dei processi interni
- Innovazione tecnologica e aggiornamento di attrezzature e software

- Bilancio di Sostenibilità
- Comunicazioni relative all'andamento dell'azienda
- Regolamenti interni e sistema disciplinare
- Sistema di Gestione Integrato
- Rivista interna "Lighthouse"
- Account LinkedIn
- Comunicazione continua con la divisione Risorse Umane e con i capi equipaggio
- Sistema di valutazione
- Riunioni, eventi e seminari

Membri del Consiglio

- Allineamento degli interessi degli azionisti con quelli della Società
- Conformità alle disposizioni di leggi e regolamenti

- Iniziative di informativa e formazione

- Bilancio di Sostenibilità
- Relazione finanziaria

Proprietari e azionisti

- Stabilità del Gruppo
- Solidità dell'organizzazione
- Efficienza dei processi e ottimizzazione delle risorse
- Sostenibilità finanziaria dell'attività
- Performance economico-finanziaria soddisfacente
- Adeguate politiche di gestione del rischio
- Solide pratiche di gestione delle navi
- Innovazione continua
- Conformità ai sistemi di gestione e alle normative

- Crescita del livello di attenzione alle dinamiche di mercato
- Ricerca di nuovi mercati, aree e consumatori anche modificando il prodotto offerto
- Approccio orientato agli obiettivi
- Innovazione tecnologica su nuovi servizi

- Bilancio di Sostenibilità
- Relazione finanziaria
- Comunicati stampa
- Meeting, eventi e seminari



ESTERNI

Stakeholder

Bisogni e aspettative

Strategia

Coinvolgimento e comunicazione

Azionisti di d'Amico International Shipping

- Solidità dell'organizzazione
- Efficienza dei processi
- Aumento sostenibile della redditività
- Crescita del ROI
- Innovazione continua
- Performance finanziaria soddisfacente del Gruppo

- Crescita del livello di attenzione alle dinamiche di mercato
- Ricerca di nuovi mercati, aree e consumatori anche modificando il prodotto offerto

- Bilancio di Sostenibilità
- Relazione finanziaria (Report annuale, di metà anno e trimestrali)
- Investor Relations
- Comunicati stampa
- Meeting, eventi e seminari
- Comunicazione con il Consiglio di Amministrazione
- Incontro annuale con gli shareholders

Altre controllate non quotate

- Solidità economico-finanziaria
- Efficienza del Gruppo

- Revisione della modalità di gestione del business e delle performance aziendali
- Rilevazione dei bisogni attuali e futuri del mercato

- Bilancio di Sostenibilità
- Relazione finanziaria
- Comunicati stampa
- Meeting, eventi e seminari

Clienti

- Efficienza dei servizi acquistati
- Qualità e affidabilità del servizio
- Prezzi contenuti
- Soddisfazione per il servizio
- Rispetto dei diritti dei lavoratori
- Rispetto dei requisiti contrattuali
- Servizi in linea con gli standard di sicurezza

- Assistenza e servizio ai clienti a 360°
- Dipartimenti dedicati alla qualità del servizio
- Strategia del dipartimento HSQE per tutte le attività di prevenzione dell'inquinamento e della sicurezza dei lavoratori
- Dipartimento legale dedicato ai clienti per contratti

- Bilancio di Sostenibilità
- E-mail
- Fiere di settore e roadshow
- Siti web del Gruppo
- Meeting, eventi e seminari
- Contatti con il dipartimento Vendite e Acquisti



ESTERNI

Stakeholder

Bisogni e aspettative

Strategia

Coinvolgimento e comunicazione

Partner commerciali

- Continuità delle operazioni e avvio di nuove collaborazioni
- Mercati e affari orientati alla sostenibilità
- Pagamenti puntuali delle commissioni
- Istruzioni chiare e precise

- Remunerazione
- Reputazione aziendale e visione del business
- Creazione e rinforzo di relazioni personali per partner commerciali e strategici

- Bilancio di Sostenibilità
- E-mail
- Fiere di settore e roadshow
- Meeting, eventi e seminari
- Contatti con il dipartimento Vendite e Acquisti

Altri armatori

- Continuità delle operazioni e avvio di nuove collaborazioni
- Mercati e affari orientati alla sostenibilità
- Pagamenti puntuali delle commissioni
- Istruzioni chiare e precise
- Innovazione

- Reputazione aziendale e visione del business
- Creazione e rinforzo del networking

- Bilancio di Sostenibilità
- Relazione finanziaria
- E-mail
- Fiere di settore e roadshow
- Meeting e seminari

Fornitori

- Continuità
- Solvibilità
- Rispetto delle condizioni contrattuali
- Pagamenti rapidi e puntuali

- Aggiornamento frequente della supply chain, migliorando la sua efficienza attraverso nuovi fornitori e nuovi accordi

- Bilancio di Sostenibilità
- E-mail
- Meeting, eventi e seminari
- Contatti con il dipartimento Vendite e Acquisti

Investitori e Assicuratori

- Solidità delle organizzazioni
- Rispetto degli impegni assunti
- Ottima performance finanziaria
- Trasparenza delle informazioni richieste e ricevute
- Assenza di reclami o problemi
- Gestione del rischio

- Struttura con approccio orientato agli obiettivi
- Grado elevato di trasparenza delle informazioni, correttezza della rendicontazione finanziaria e di sostenibilità
- Solida posizione finanziaria e struttura bilanciata delle fonti

- Bilancio di Sostenibilità
- Relazione finanziaria
- E-mail
- Fiere di settore e roadshow
- Meeting, eventi e seminari
- Comunicazioni e contatti con il dipartimento Finanza



ESTERNI

Stakeholder

Bisogni e aspettative

Strategia

Coinvolgimento e comunicazione

Comunità locali

- Miglioramento della qualità e delle condizioni di vita
- Relazioni positive
- Collaborazione

- Relazione positiva e collaborativa con tutte le Istituzioni e gli Enti del territorio, così come con la comunità in generale

- Bilancio di Sostenibilità
- Account LinkedIn
- Siti web del Gruppo
- Comunicazione continua con il dipartimento HR e con i capi equipaggio

Governi istituzioni nazionali e internazionali, ONG

- Rispetto di regole e regolamenti
- Trasparenza
- Miglioramento dell'ambiente in cui il Gruppo opera

- Identificazione delle opportunità esistenti e creazione di valore per il futuro

- Bilancio di Sostenibilità
- Relazione finanziaria
- E-mail
- Comunicazioni formali e istituzionali
- Relazioni e comunicazioni con Top Management e i Dipartimenti HR, Formazione e Sviluppo, e Finanza

Autorità marittime e di bandiera

- Rispetto dei requisiti di bandiera
- Rispetto dei requisiti di classe
- Rispetto dei requisiti locali e internazionali, compresi quelli sull'ambiente

- Adozione di uno stile proattivo rispetto all'aderenza alle normative, anche anticipando le richieste di legge

- Bilancio di Sostenibilità
- Relazione finanziaria
- E-mail
- Comunicazioni formali e istituzionali
- Meeting, eventi e seminari
- Relazioni continue con il Top Management, con il Direttore della Flotta, con il Dipartimento Salute e Sicurezza, Affari Politici e Formazione e Sviluppo
- Tavole rotonde



Corporate Governance

ESRS 2 GOV-1

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 lussemburghese¹².



Organi di governo e di controllo societario

Consiglio di Amministrazione

In conformità a quanto previsto dallo Statuto Sociale, il Consiglio di Amministrazione, è composto da **5 Amministratori**, di cui **3 esecutivi**, incluso il Presidente, e 2 non esecutivi. I componenti sono stati nominati dall'Assemblea dei Soci della Società tenutasi il 27 maggio 2024 per il triennio corrispondente agli esercizi 2024, 2025 e 2026, e quindi fino alla data

¹². Per informazioni sulla Corporate Governance di d'Amico International Shipping S.A. visitare il sito: <https://en.damicointernationalshipping.com/corporate-governance/>



in cui si terrà l'Assemblea ordinaria che dovrà approvare il bilancio al 31 dicembre 2026.

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.

Al 31 dicembre 2024, i 3 Amministratori Esecutivi sono il Dott. Paolo d'Amico (Presidente), il Dott. Cesare d'Amico (Amministratore Delegato) e il Dott. Roberto Michetti (Consigliere Delegato), mentre i 2 Consiglieri Non Esecutivi sono il Prof. Bernardo Bertoldi e il Dott. Galeazzo Pecori Giraldi.

Presidente del Consiglio di Amministrazione, Amministratore Delegato e Membri del Consiglio

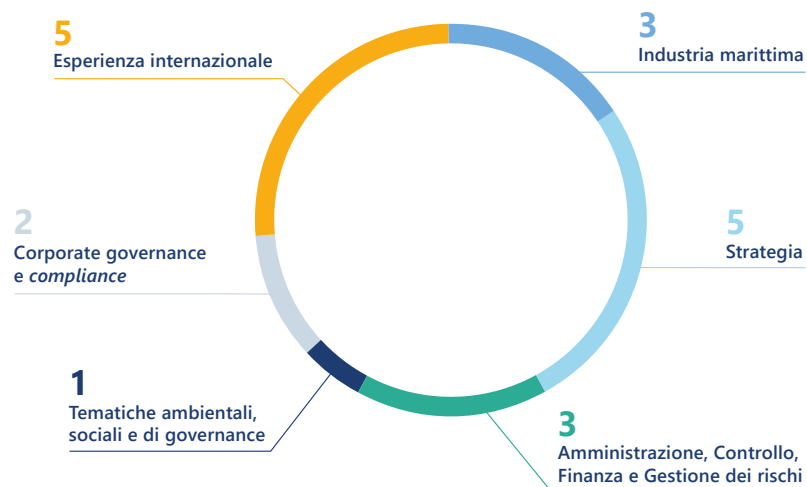
Nel corso della riunione del 27 maggio 2024, il Consiglio di Amministrazione ha deciso di assegnare al Presidente, Dott. Paolo d'Amico, e al Dott. Cesare d'Amico — confermato nel ruolo di Amministratore Delegato — tutti i poteri di ordinaria e straordinaria amministrazione, inclusi i relativi poteri di rappresentanza, da esercitare separatamente e con firma singola. Entrambi possono inoltre delegare, sempre in modo autonomo, parte di questi poteri a terzi tramite procure specifiche. Nella stessa seduta, al Dott. Roberto Michetti sono state affidate alcune deleghe in ambito finanziario di Gruppo, con particolare riferimento a operazioni straordinarie, politiche di investimento e politiche di bilancio.

Competenze dei Membri del Consiglio di Amministrazione

I membri del Consiglio di Amministrazione dispongono di competenze solide e diversificate in aree chiave per la governance della Società, quali strategia aziendale, contabilità, finanza, gestione dei rischi, conformità legale ed esperienza internazionale. Sebbene attualmente nessun membro del Consiglio possieda competenze specifiche in ambito ESG, il presidio di questi temi è assicurato attraverso la nomina di figure qualificate in ruoli chiave all'interno delle società operative del Gruppo.

Il grafico seguente raffigura il numero di membri del Consiglio considerati formalmente competenti sulle diverse aree tematiche identificate.

Competenze dei membri del Consiglio di Amministrazione



Politiche di diversità e di remunerazione

La promozione di ambienti inclusivi e rappresentativi è un aspetto che il Gruppo d'Amico ritiene della massima importanza. Oggi, è fondamentale valorizzare i benefici derivanti dalla promozione e gestione della diversità a tutti i livelli organizzativi, a partire dalla composizione del Consiglio di Amministrazione. Un'istanza specifica

di questo impegno si apprezza all'interno di d'Amico International Shipping (DIS), società quotata del gruppo, che ha introdotto il 31 luglio 2018 una politica sulla diversità, che adotta una definizione ampia e inclusiva di diversità, che comprende età, genere, etnia, background culturale, caratteristiche fisiche, lingua, orientamento sessuale, nazionalità, istruzione, estrazione sociale, credenze e altri tratti personali.

Il Gruppo gestisce la propria politica di remunerazione attraverso l'adozione di sistemi retributivi di incentivazione e di benefit. La DIS formalizza questi aspetti nella *remuneration policy*. La *remuneration policy* della quotata si articola in quattro componenti: una **parte fissa**, una **variabile di breve termine**, una **variabile di lungo termine** e una sezione dedicata ai **benefit**. Ogni componente è pensata per rispondere a specifici obiettivi: la parte fissa valorizza competenze e responsabilità; quella variabile di breve termine incentiva la performance; quella di lungo termine mira ad allineare gli interessi tra management e azionisti, favorendo la crescita sostenibile; i benefit assicurano coerenza con i benchmark di mercato. A partire dal 2023, è stato inoltre aggiornato un **Piano di incentivazione variabile a medio-lungo termine destinato a una selezione di dirigenti strategici**, che prevede l'erogazione gratuita di un bonus misto (in denaro e azioni DIS) legato al raggiungimento di obiettivi allineati al Piano Strategico. Oltre ai tradizionali indicatori economico-finanziari, il Piano **include anche metriche ambientali** relative alla performance della flotta, in linea con l'impegno del Gruppo verso la sostenibilità e la creazione di valore nel lungo periodo.



Paolo d'Amico

Luogo e anno di nascita
Roma, Italia, 1954

Ruolo
Presidente esecutivo

Nominato per la prima volta nel
1983

Ultima nomina da/per
2024/2026

Esperienza

È entrato nell'azienda di famiglia nel 1971 ed è diventato membro del Consiglio di Amministrazione nel 1983. Nominato CEO nel 1988, dal 2002 è Presidente di d'Amico Società di Navigazione S.p.A. e, dal 1998, membro del Consiglio di Amministrazione di d'Amico International S.A. Dal 2006 è amministratore di d'Amico Tankers d.a.c. e, dal 2007, Presidente di d'Amico International Shipping S.A., società per la quale ha ricoperto anche il ruolo di CEO dal 2019 ad aprile 2024.

Ricopre incarichi di leadership in organizzazioni nazionali e internazionali, tra cui la Presidenza del Registro Italiano Navale ed è membro del Consiglio di Confitarma, dopo esserne stato Presidente dal 2010 al 2012. Dal 2018 al 2024 è stato Presidente della "International Association of Independent Tanker Owners."

Nel 2013 è stato insignito del titolo di Cavaliere del Lavoro e ha ricevuto l'Ordine Nazionale della Croce del Sud dal Brasile.

Altre nomine all'interno del Gruppo

- Membro del Consiglio di Amministrazione (Presidente e, fino ad aprile 2024, CEO) di d'Amico International Shipping S.A.
- Membro del Consiglio di Amministrazione (Presidente e CEO) di d'Amico Tankers Monaco S.A.M.
- Membro del Consiglio di Amministrazione di d'Amico Tankers d.a.c.
- Membro del Consiglio di Amministrazione di d'Amico International S.A.
- Membro del Consiglio di Amministrazione di CO.GE.MA S.A.M.

Cesare d'Amico

Luogo e anno di nascita
Roma, Italia, 1957

Ruolo
Amministratore delegato

Nominato per la prima volta nel
1983

Ultima nomina da/per
2024/2026

Esperienza

Ha iniziato la sua carriera nel 1976 nell'azienda di famiglia. È entrato nel Consiglio di Amministrazione nel 1983, è diventato CEO nel 1988 e nel 1993 ha avviato l'attività di trasporto alla rinfusa del Gruppo. Ha svolto un ruolo chiave nell'espansione delle operazioni di trasporto di carico secco di d'Amico Dry d.a.c. dal 1998 e ha partecipato alla quotazione di d'Amico International Shipping S.A. nel segmento STAR della Borsa Italiana nel 2007.

Nel 2010 è diventato Presidente della Fondazione ITS Academy G. Caboto. Fa parte dei consigli di amministrazione di diverse società del Gruppo d'Amico, tra cui d'Amico International Shipping S.A. e d'Amico Dry d.a.c., oltre che di società esterne. Dal 2007 è Vicepresidente di Tamburi Investment Partners S.p.A. e, dal 2013, Presidente dell'ABS Italy National Committee. Nel 2017 è stato nominato Presidente di The Standard Club Ltd. e, dopo la fusione con North of England P&I Club nel 2023, è diventato Presidente di NorthStandard Ltd. Ricopre inoltre il ruolo di Vicepresidente di Confitarma.

Altre nomine all'interno del Gruppo

- Membro del Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A.
- Membro del Consiglio di Amministrazione (Presidente) di d'Amico International S.A.
- Membro del Consiglio di Amministrazione (Presidente) di CO.GE.MA. SAM
- Membro del Consiglio di Amministrazione di d'Amico Dry d.a.c.

N° di altri incarichi rilevanti¹³

4

13. In questa riga è indicato il numero di incarichi di amministratore o sindaco ricoperti dal soggetto in questione in altre società quotate in mercati regolamentati anche esteri e in società finanziarie, bancarie, assicurative o di rilevanti dimensioni. Aggiornato al 31/12/2024.



Roberto Michetti

Luogo e anno di nascita

Roma, Italia, 1944

Ruolo

Consigliere delegato

Nominato per la prima volta nel 2002

Ultima nomina da/per 2024/2026

Esperienza

Roberto Michetti è Consigliere Esecutivo di d'Amico Società di Navigazione dal novembre 2002.

Ha iniziato la sua carriera professionale lavorando per la Comunità Europea (ora Unione Europea) e fino al 1978 è stato membro dell'Associazione Nazionale Cerealisti.

Queste esperienze sono state propedeutiche alla nomina come Direttore Generale di Ferruzzi SA con sede a Ginevra e nel 1985 è divenuto Direttore Finanziario di Beghin Say, con sede a Parigi. Ha trascorso 2 anni in Montedison S.p.A. come Direttore Finanziario generale e dal 1996 al 1998 è stato in Cirio come Direttore delle Operazioni Internazionali.

Nel 1999, entra a far parte del mondo dello Shipping, con l'ingresso nell'Executive Board di Italia di Navigazione S.p.A., prima di arrivare in d'Amico nel 2002.

Si è laureato in Giurisprudenza presso l'Università La Sapienza di Roma nel 1967.

Altre nomine all'interno del Gruppo

- Amministratore Unico di d'Amico Partecipazioni Finanziarie S.r.l.

Bernardo Bertoldi

Luogo e anno di nascita

Torino, Italia, 1973

Ruolo

Consigliere

Nominato per la prima volta nel 2022

Ultima nomina da/per 2024/2026

Esperienza

Bernardo Bertoldi è dalla fine del 2022 Consigliere di Amministrazione di d'Amico Società di Navigazione S.p.A.

É docente presso il Dipartimento di Management dell'Università di Torino e insegna all'ESCP-Europe London and Turin campus alla LUISS e al Politecnico di Milano.

È editorialista de Il Sole 24 Ore, dove cura la rubrica Familyandtrends, dedicata al tema del capitalismo familiare e delle tendenze strategiche. Attraverso questa rubrica, analizza fatti e protagonisti della cronaca industriale alla luce della ricerca scientifica.

È uno dei fondatori di 3H partners, società di consulenza con sedi in Italia, Regno Unito, Francia e USA.

È Vicepresidente del Club degli Investitori e membro del comitato scientifico dell'AIDAF, Associazione Italiana Delle Imprese Familiari.

Ha inoltre conseguito il PhD in Management and Entrepreneurial Finance.



Galeazzo Pecori Giraldi

Luogo e anno di nascita

Roma, Italia, 1954

Ruolo

Consigliere

Nominato per la prima volta nel 2024

Ultima nomina da/per

2024/2026

Esperienza

Galeazzo Pecori Giraldi è stato nominato Consigliere di Amministrazione di d'Amico Società di Navigazione S.p.A. il 27 maggio 2024.

Dal 2010 al 2018 è stato Vicepresidente dell'Investment Banking Committee, Global Head of Private Investment Banking e membro del Comitato Strategico Europeo per Société Générale a Parigi. In precedenza, è stato Vicepresidente di Morgan Stanley Europe a Londra e per oltre vent'anni Presidente e CEO di Morgan Stanley in Italia e Svizzera, Membro del Global Investment Committee di MSREF (Fondo Immobiliare).

Ha ricoperto ruoli non esecutivi presso Bridgepoint Capital, dove è membro dell'Advisory Board dal 2007, presso Neuberger Berman-Aurora (Private equity per PMI).

Attualmente è Presidente del Consiglio di Amministrazione di Hedge Invest SGR, di PIR Group La Petrolifera Italo Rumena S.p.A. e di Praemia REIM Italy SGR.

È membro del Consiglio di Amministrazione e del Comitato Esecutivo di organizzazioni non profit: FAI (National Trust), 1000 Miglia S.r.l. (ACI Automobile Club Italiano).

Si è laureato in Diritto Internazionale presso l'Università di Padova nel 1977 e ha seguito corsi di specializzazione in Economia a Cambridge e in Economia Aziendale ad Harvard.



Attività di formazione seguite dal Consiglio di Amministrazione

- **Formazione ESG per gli amministratori esecutivi e non esecutivi:** nel 2024 è stata realizzata una sessione formativa sull'integrazione della sostenibilità e sull'impatto della Corporate Sustainability Directive (CSRD) sulla rendicontazione societaria di sostenibilità. La sessione è stata occasione per presentare la strategia del Gruppo d'Amico e il Piano ESG 2025/2030, che sistematizza – grazie al contributo delle funzioni coinvolte – le iniziative, i progetti e le attività in ambito ambientale, sociale e di governance. Sono anche stati presentati il Comitato ESG e il Comitato Rischi ESG con le rispettive finalità, costituiti nell'anno come previsto dallo stesso Piano ESG.
- **Formazione aree di business:** è stata organizzata una sessione formativa su alcune aree di business, fornendo una panoramica circa il portafoglio assicurativo del Gruppo d'Amico con i dettagli sui tipi di polizze disponibili, come Protection & Indemnity (P&I), Hull & Machinery (H&M), e polizze contro il rischio di pirateria e interruzione delle attività commerciali. Inoltre è stata presentata l'area di business Cargo descrivendo l'evoluzione della flotta e i piani di investimento per nuove costruzioni fino al 2028.

Per il 2025 il Gruppo d'Amico ha previsto l'organizzazione di una sessione di training riservata agli amministratori in materia di responsabilità amministrativa degli enti (ex D.Lgs. n. 231/01) e di cybersicurezza.

Comitato Esecutivo

Il Consiglio di Amministrazione del 27 maggio 2024 ha confermato la costituzione del Comitato Esecutivo

composto da **2 membri esecutivi**, il Dott. Paolo d'Amico e il Dott. Cesare d'Amico. È stato eletto per un periodo di tre anni, corrispondente agli esercizi 2024, 2025 e 2026, e ha ricevuto tutti i poteri consentiti dalla legge e dallo Statuto Sociale vigenti. Ai sensi dell'art. 2381 del Codice Civile, nell'ambito delle deleghe attribuite, il Comitato Esecutivo, ha, tra gli altri, il compito di riferire 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 **3 sindaci effettivi e 2 sindaci supplenti**. L'Assemblea dei Soci del 27 maggio 2024 ha nominato i membri del Collegio Sindacale e il relativo Presidente in conformità alle vigenti norme del Codice Civile, per il triennio corrispondente agli esercizi sociali 2024, 2025 e 2026.

Ai sensi dell'art. 2403 del Codice Civile, 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.

Società di Revisione Legale dei Conti

L'Assemblea Ordinaria dei Soci del 6 giugno 2023 ha rinnovato l'incarico di revisione legale dei conti del bilancio separato e consolidato della Società alla Axis S.r.l. di Reggio Emilia, membro del network internazionale Moore Global, per il triennio corrispondente agli eser-

cizi 2023, 2024 e 2025. Tale incarico verrà quindi svolto sino all'approvazione del bilancio separato chiuso al 31 dicembre 2025.

Organismo di Vigilanza

L'Organismo di Vigilanza della Società è stato istituito in **forma collegiale** sin dal 2008 ed è attualmente composto da **3 membri**, nominati a seguito di opportuna valutazione e in considerazione dei seguenti requisiti previsti dal D. Lgs. n. 231/2001 (di seguito anche "Decreto 231"): capacità di iniziativa autonoma, indipendenza, professionalità, continuità d'azione, assenza di eventuali conflitti d'interesse e onorabilità. I membri attualmente in carica sono stati nominati con delibera del Consiglio di Amministrazione del 19 aprile 2023, per il triennio 2023, 2024 e 2025. L'Organismo di Vigilanza è stato nominato con i seguenti compiti:

- supervisionare l'efficacia del Modello di Gestione, Organizzazione e Controllo adottato ai sensi del Decreto 231 (di seguito anche "Modello 231"), assicurarsi del coordinamento con le altre funzioni aziendali, per attuare un miglior monitoraggio delle attività a rischio;
- controllare periodicamente l'efficienza e l'adeguatezza del Modello 231, accertandosi che gli elementi stabiliti in ogni parte relativa ai diversi tipi di illeciti siano appropriati a quanto richiesto per l'osservanza delle disposizioni previste dal Decreto 231 ed occuparsi dell'identificazione delle attività aziendali per aggiornare la mappatura delle attività a rischio;
- valutare l'opportunità di aggiornamento del Modello 231 quando necessario in base ai requisiti o alle condizioni aziendali;

- garantire i necessari flussi informativi, anche promuovendo idonee iniziative per la consapevolezza e la comprensione del Modello 231 e cooperando alla redazione e all'integrazione delle regole interne.

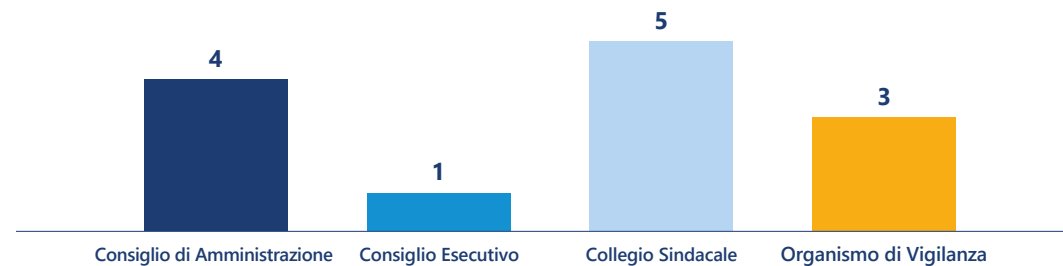
Tale Organismo si è dotato di un apposito Regolamento istitutivo interno che ne disciplina funzionamento, modalità operative di azione, diritti e relativi compiti. Sulla base delle relazioni annuali predisposte dall'Organismo di Vigilanza ed in particolare relative all'implementazione, all'attuazione, all'adeguatezza e all'efficacia del Modello 231, il Consiglio di Amministrazione, a seguito di opportuna valutazione, ogni anno approva un budget, autonomo e indipendente, di cui tale Organismo è dotato per l'esercizio delle proprie attività.



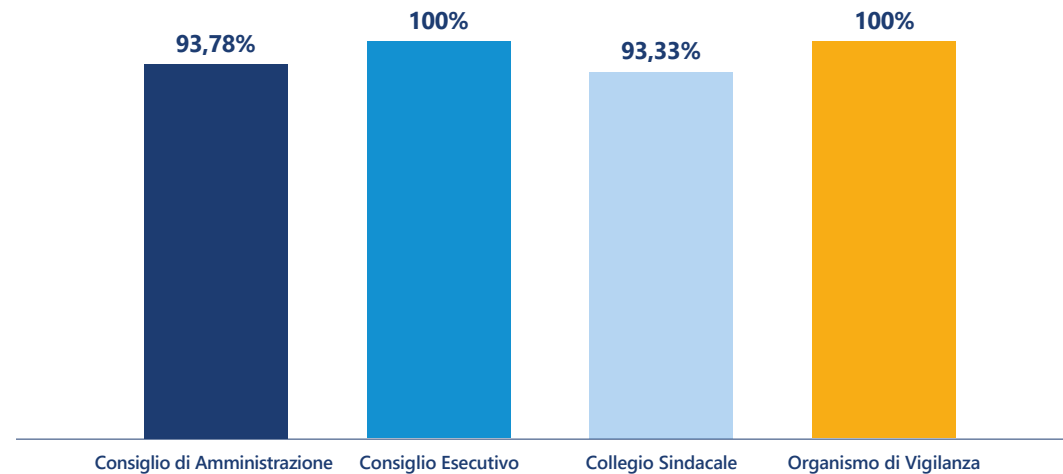
Attività degli Organi di Governo

Di seguito sono riportati il numero di riunioni degli organi e le rispettive percentuali di partecipazione.

Numero di riunioni per organo di governo



Tasso di partecipazione alle riunioni



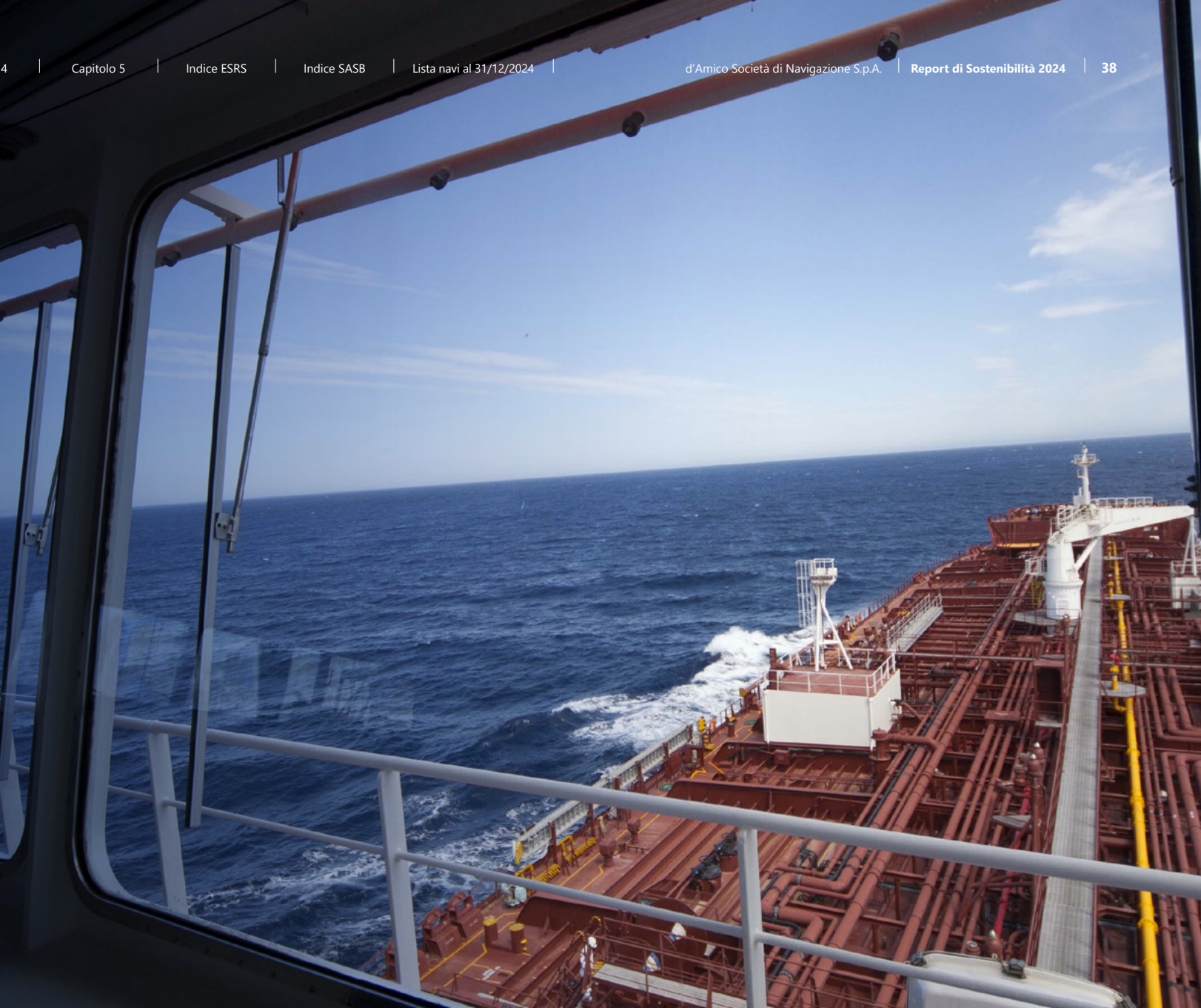


Sistema di gestione integrato (IMS)

ESRS 2 GOV-5

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. Tutto questo è reso possibile da 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.





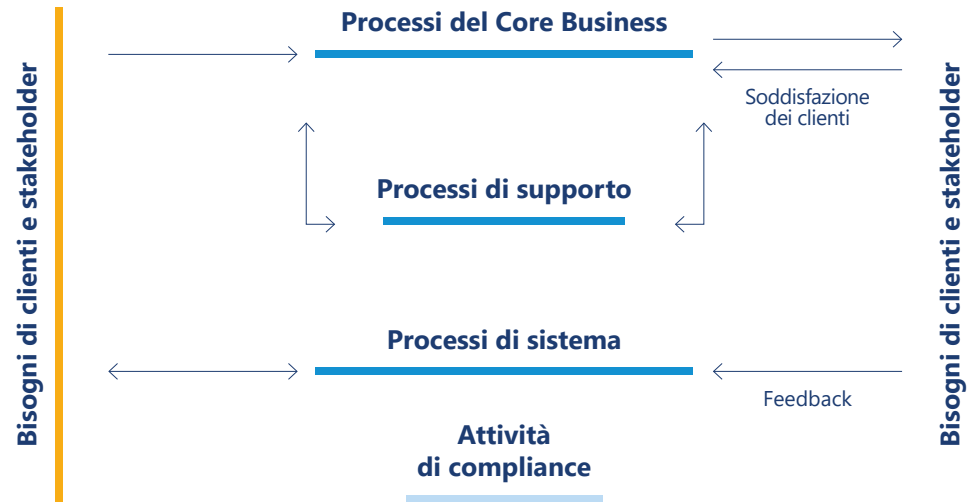
Società	Tipo di Società			Luogo	Certificazioni				
	Holding	Servizi ¹⁴	Shipping ¹⁵		IMS	ISO 9001	ISO 14001	ISO 45001	ISO 50001
d'Amico Società di Navigazione S.p.A.	●	●		Roma (IT) Genova (IT)	●	●	●	●	●
d'Amico Ship Management S.r.l.		●		Roma (IT) Genova (IT)	●	●	●	●	
d'Amico Dry d.a.c.			●	Dublino (IE)		●	●	●	
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	●	●	●	●	●

14. 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.
15. Società di shipping: società che opera nel trasporto di carico secco o nel settore delle navi cisterna tramite navi di proprietà, noleggiate a scafo nudo e/o navi noleggiate a tempo.



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 incrementare 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.





2 | Sostenibilità per il Gruppo d'Amico





La sostenibilità per il Gruppo d'Amico

ESRS 2 BP-1; BP-2

Il Gruppo d'Amico prosegue il percorso di consolidamento della propria sostenibilità, in una logica volontaria di progressivo raggiungimento della compliance alla nuova direttiva europea CSRD - Corporate Sustainability Reporting Directive - e ai relativi European Sustainability Reporting Standards (ESRS).

Il Bilancio di Sostenibilità 2024 del Gruppo d'Amico considera per la prima volta la catena del valore a monte e a valle della propria attività e include gli Impatti, Rischi e Opportunità (IRO) ad essa collegati e valutati come significativi nell'analisi di doppia materialità¹⁶. Gli IRO della catena del valore sono trattati nelle sezioni tematiche, spiegando le modalità con le quali vengono considerati nella strategia e nel modello di business del Gruppo.

Alcune metriche sono soggette a gradi variabili di incertezza nella misurazione, poiché in alcuni casi sono state necessarie ipotesi e stime utili a fornire al lettore informazioni pertinenti e comprensibili. Inoltre, alcune metriche e importi monetari sono stati soggetti a stime laddove i dati primari erano parzialmente o interamente indisponibili. Informazioni dettagliate su

ipotesi e stime utilizzate sono riportate nelle sezioni **"Policy di rendicontazione ESG"**.

Tra le **principali novità del documento**, sulla base delle indicazioni della Direttiva e dello Standard:

- indice e struttura di rendicontazione;
- ampliamento del perimetro di rendicontazione a tutto il Gruppo;
- rappresentazione e analisi della catena del valore;
- aggiornamento dell'analisi di doppia materialità (DMA);
- nuovi contenuti quali-quantitativi.

Inoltre, il Bilancio di Sostenibilità 2024 di d'Amico integra una selezione di informazioni richieste dagli standard **SASB** (*Sustainability Accounting Standards Board*) per il settore del trasporto marittimo. In appendice si riporta l'indice dei contenuti degli standard ESRS e SASB.

¹⁶. La catena del valore dei prodotti trasportati non è stata inclusa nell'analisi in quanto gli IRO associati ai prodotti non sono stati considerati rilevanti; questo è dovuto alla capacità limitata del Gruppo di monitorarli e gestirli, soprattutto considerando la dimensione di d'Amico rispetto agli attori principali delle catene del valore (esempio: del petrolio).



Il percorso di sostenibilità del Gruppo d'Amico

Il percorso di sostenibilità del Gruppo d'Amico inizia 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 management, rendicontazione e comunicazione.



2018

1ª edizione del Bilancio di Sostenibilità

Impostazione del percorso con il coinvolgimento del Top Management e di diversi livelli di responsabilità, grazie alla costituzione di uno *Steering Group* e di un Gruppo di lavoro allargato, composto da manager di tutte le aree di business e dipartimenti. Lo *Steering Group* 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, tramite la **prima analisi di materialità**.

2021

Avvio del Progetto Sustainability Framework

finalizzato ad aumentare la **consapevolezza interna** sui temi di sostenibilità.

2022

Istituzione del Dipartimento ESG

La sua istituzione 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 **supervisiona gli aspetti ESG in tutte le controllate**, su base integrata.

2023

Avvio del processo di compliance con la CSRD

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

2024

Doppia Materialità completa della Catena del Valore

Mappatura e analisi della **catena del valore** del Gruppo d'Amico e successivo **aggiornamento e integrazione dell'analisi di doppia materialità**.





Analisi di doppia materialità

ESRS 2 IRO-1; BP-2; SBM-2; SBM-3

Nel 2023, il Gruppo ha condotto la sua prima analisi di doppia materialità (DMA), che ha portato alla definizione e valutazione degli impatti, rischi e opportunità (IRO) che caratterizzano le attività operative.

La valutazione ha considerato le interazioni tra la Società e i suoi stakeholder da due prospettive complementari:

- **prospettiva inside-out** (*materialità d'impatto*) – gli impatti causati dalle attività di business di d'Amico e dalla catena del valore sui propri stakeholder e sull'ambiente;
- **prospettiva outside-in** (*materialità finanziaria*) – i rischi e le opportunità causati dai cambiamenti sociali e ambientali sulle operazioni e sulle prospettive di crescita di d'Amico, derivanti sia dalle attività di business sia dalla catena del valore.

Nel 2023 il processo si è concentrato sulle **attività di business dirette** ed è proseguito nel corso del 2024, incorporando la prima **mappatura e analisi della catena del valore**¹⁷. Ciò è stato funzionale al completamento del processo, poiché ha supportato l'individuazione degli impatti, dei rischi e delle opportunità derivanti dalla catena del valore, che sono stati quindi valutati e, qualora rilevanti, integrati nella valutazione complessiva. Inoltre, nel 2024, il processo è stato affinato collegando esplicitamente gli IRO a **diversi orizzonti temporali di accadimento** (breve, medio e lungo termine¹⁸) e classificandoli in **sottotemi di sostenibilità**.

Definizione di impatto, dipendenza, rischio e opportunità

Gli **impatti** sono stati intesi come i cambiamenti prodotti rispetto alla situazione attuale dalle azioni implementate dal Gruppo, tenendo conto sia delle attività di business, sia della catena del valore. Gli impatti positivi sono stati definiti come tali esclusivamente quando le azioni migliorano le performance associate a un determinato tema di sostenibilità; l'assenza o la riduzione di un impatto negativo non ha portato all'identificazione dello stesso come impatto positivo.

Sono state quindi identificate le **dipendenze** da risorse e fattori esterni, al fine di agevolare e contribuire alla valutazione della rilevanza finanziaria.

I **rischi** sono stati mappati a partire dagli impatti negativi, dalle principali dipendenze e da altri fattori endogeni (attività operative) ed esogeni (catene del valore e contesto) che possono tradursi in maggiori costi, investimenti o minori ricavi ostacolando la stabilità finanziaria e le prospettive di crescita del Gruppo. In ultimo, sono state identificate le **opportunità** in termini di possibile sviluppo economico-finanziario del Gruppo, in parte tracciando i potenziali benefici da cogliere grazie agli impatti positivi.



¹⁷. Per ulteriori informazioni sulla mappatura e analisi delle catene del valore, si rimanda al capitolo "Le nostre catene del valore"

¹⁸. Gli orizzonti temporali applicati sono quelli suggeriti dagli ESRS, vale a dire l'anno di rendicontazione per il breve termine, 5 anni per il medio termine e oltre i 5 anni per il lungo termine.



Fasi dell'analisi di doppia materialità

Il processo, applicabile a entrambi i cicli di valutazione della doppia materialità, consiste nelle seguenti fasi:



1. Mappatura degli impatti, rischi e opportunità (IRO)

Impostazione dell'elenco di IRO potenzialmente significativi per d'Amico, tenendo conto delle attività operative e della catena del valore, sulla base di scenari climatici, pubblicazioni di competitor e di settore, report di organizzazioni internazionali e standard ESRS specifici per i temi. Al processo ha contribuito la Due Diligence continua e costante del Gruppo, condotta da aree di business, dipartimenti e Organi di governo per valutare e monitorare gli impatti delle operazioni del Gruppo sulle persone e sull'ambiente.



4. Valutazione degli stakeholder interni

Coinvolgimento degli stakeholder interni attraverso un questionario digitale per valutare la rilevanza di ciascun IRO. I criteri di valutazione applicati per gli impatti sono: entità, portata, irrimediabilità (solo per gli impatti negativi) e probabilità (solo per gli impatti potenziali). Per i rischi e le opportunità, i due criteri sono l'entità e la probabilità. Gli IRO sono stati valutati per ogni criterio su scala da 1 a 5.



5. Elaborazione dei risultati della valutazione

Analisi degli *outlier*, calcolo dei valori di rilevanza e della deviazione standard in base alle valutazioni individuali e determinazione della soglia di materialità quantitativa.



6. Identificazione dei temi materiali

Individuazione dei sottotemi e degli IRO in base alla soglia di rilevanza quantitativa definita su una scala di pertinenza (impostata a 3,25 su 5).



7. Risultati dell'analisi di doppia materialità

Ricalibrazione e definizione dei risultati finali dell'analisi di doppia materialità con un approccio qualitativo top-down.



2. Coinvolgimento interno

Condivisione dell'elenco degli IRO con il Gruppo di lavoro e organizzazione di workshop con i dipartimenti per perfezionare e completare la mappatura.



3. Coinvolgimento esterno

Selezione degli stakeholder esterni e distribuzione di questionari digitali per condividere l'elenco dei temi e degli IRO e raccogliere feedback sulla sua accuratezza e completezza. Le proposte di integrazione sono state valutate dallo *Steering Group* e, ove significative, sono state incorporate nella mappatura.



Coinvolgimento degli stakeholder: questionari di completezza e valutazione

Nel 2023 e 2024 gli **stakeholder esterni** (tra cui fornitori, istituti finanziari, compagnie assicurative, clienti) sono stati consultati in merito alla **completezza degli IRO** associati alle attività operative e alle relazioni commerciali lungo le catene del valore.

Nel 2023 hanno partecipato **59 stakeholder esterni**, mentre nel 2024 sono state ricevute **35 risposte** con **32 feedback** (proposte di integrazione). L'83% degli *stakeholder* ha ritenuto che la mappatura degli IRO fosse completa ed esaustiva. I *feedback* degli *stakeholder* sono stati valutati dallo *Steering Group*, integrando le proposte pertinenti nell'elenco degli IRO ove appropriato.

Successivamente, **gli stakeholder interni hanno valutato gli IRO attraverso questionari digitali**. A ogni IRO è stato assegnato un punteggio su una scala da 1 (basso) a 5 (alto), in base ai seguenti criteri:

















- **per gli impatti:** entità, portata, irrimediabilità (solo per gli impatti negativi) e probabilità (solo per gli impatti potenziali);
- **per i rischi e le opportunità:** entità e probabilità.

In totale, 13 stakeholder interni hanno valutato gli IRO relativi alle attività operative proprie e della catena del valore. In fase di elaborazione dei risultati, sono state escluse le risposte anomale e sono stati calcolati i valori di rilevanza, assegnando un peso maggiore alla rilevanza rispetto alla probabilità per gli impatti negativi associati ai diritti umani, come richiesto dallo standard ESRS.

Risultati dell'Analisi di doppia materialità 2024

La valutazione ha identificato 59 IRO materiali (28 impatti, 16 categorie di rischio e 14 opportunità). Dall'analisi è emerso che **7 dei 10 temi di sostenibilità delineati negli ESRS sono rilevanti** per il Gruppo d'Amico. Gli IRO con una valutazione pari o superiore alla soglia di 3,25 sono stati considerati rilevanti, a seguire è stata applicata un'ulteriore analisi qualitativa con un approccio *top-down* per calibrare i risultati dell'indagine preliminare e identificare l'elenco finale degli IRO materiali.

La tabella seguente illustra l'elenco dei temi di sostenibilità risultati rilevanti nell'analisi di doppia materialità 2024.

Area ESG	Tema	Sotto-tema	SDGs Intercettati
Ambientale	E1 - Cambiamenti Climatici	<ul style="list-style-type: none">Adattamento ai cambiamenti climaticiMitigazione dei cambiamenti climaticiEnergia	  
	E2 - Inquinamento	<ul style="list-style-type: none">Inquinamento dell'ariaInquinamento dell'acqua	 
	E4 – Biodiversità ed Ecosistemi	<ul style="list-style-type: none">Fattori di impatto diretto sulla biodiversitàImpatti sull'estensione e sulla condizione degli ecosistemi	
	E5 - Economia Circolare	<ul style="list-style-type: none">Afflussi di risorse, compreso l'uso delle risorseRifiuti	
Sociale	S1 - Forza lavoro propria	<ul style="list-style-type: none">Condizioni di lavoroParità di trattamento e di opportunità per tuttiAltri diritti connessi al lavoro	  
	S2 – Lavoratori nella catena del valore	<ul style="list-style-type: none">Condizioni di lavoroParità di trattamento e di opportunità per tuttiAltri diritti connessi al lavoro	  
			
Governance	G1 – Condotta d'impresa	<ul style="list-style-type: none">Cultura di impresaProtezione degli informatoriImpegno politico e attività di lobbyingGestione del rapporto con i fornitori, comprese le prassi di pagamentoCorruzione attiva e passiva	  
			



L'elenco degli IRO rilevanti (tra cui i dettagli in merito a natura, orizzonti temporali applicati e occorrenza nelle attività operative o lungo la catena del valore) e l'analisi delle modalità di gestione di tali IRO nella strategia e nel modello di *business* del Gruppo sono riportati nei capitoli specifici relativi ai temi.

Tutti gli IRO rilevanti si riferiscono all'elenco di sotto temi riportato sopra e sono coperti dagli obblighi di informativa (DR - *Disclosure Requirement*) dell'ESRS. La rilevanza di ciascun DR è stata valutata caso per caso, e sono state fornite informazioni aggiuntive - sia qualitative che quantitative - specifiche per il Gruppo, laddove pertinenti e utili per contestualizzare altri dati o migliorare la comprensibilità delle informazioni rese disponibili ai lettori del Bilancio.





Governance ESG

ESRS 2 GOV-1; GOV-2; GOV-4

L'integrazione efficace della sostenibilità nelle attività aziendali di d'Amico richiede il radicamento di una cultura incentrata sulla sostenibilità e il rafforzamento della consapevolezza sulle questioni correlate. È fondamentale, infatti, definire obiettivi chiari e misurabili e delineare ruoli e responsabilità precisi per garantire responsabilità, trasparenza ed efficacia nel raggiungimento della strategia ESG. Tale approccio deve allinearsi alle aspettative ed esigenze di tutti gli stakeholder.

A tal fine, il Gruppo d'Amico sta progressivamente strutturando i propri sistemi di governance per una migliore gestione della sostenibilità. I principali attori e organi interni incaricati della supervisione e della gestione delle iniziative legate alla sostenibilità includono il Dipartimento ESG, lo *Steering Group*, e il Gruppo di lavoro ESG, che coinvolge il Top Management di vari dipartimenti.

Il **Dipartimento ESG**, costituito come funzione di Gruppo nel 2022, 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;
- informare periodicamente il Consiglio di Amministrazione sulle attività in corso.

Istituito nel 2023, lo **Steering Group** si compone di:

- Responsabile Dipartimento ESG
- Chief Financial Officer (CFO) delle due business unit (Dry Cargo e Product Tankers)
- Responsabile Dipartimento HSQE (Salute, Sicurezza, Qualità e Ambiente)
- Responsabile Dipartimento Risorse Umane
- Responsabile Dipartimento Tecnico
- Responsabile Internal Audit di d'Amico International Shipping S.A. (DIS).

Le funzioni e le responsabilità dello *Steering Group* comprendono: lo svolgimento di una mappatura preliminare degli IRO, inclusa la mappatura e l'analisi della catena del valore; il coordinamento di workshop con vari dipartimenti per individuare e valutare l'elenco finale degli IRO; la convalida del panel di stakeholder esterni da coinvolgere nella valutazione della completezza degli IRO individuati; la partecipazione ai questionari di materialità interni, la prevalenza della lista degli IRO materiali.

Il **Gruppo di lavoro ESG**, costituito dai Capi Dipartimento, viene coinvolto nel corso l'anno in diversi workshop, tra cui sessioni formative sull'analisi di doppia materialità e sulla catena del valore. Nel 2024, il gruppo di lavoro ha coinvolto i rappresentanti di nove dipartimenti: Chartering, Legal Affairs, ESG, Finance, HSQE (Salute, Sicurezza, Qualità e Ambiente), Operations, Purchasing, HR e Technical. I responsabili dei dipartimenti hanno il compito della supervisione e dell'attuazione delle politiche e delle iniziative ESG e sono attivamente impegnati nella definizione della strategia di sostenibilità del Gruppo, oltre che nel coordinamento della raccolta e del monitoraggio dei KPI ESG per la rendicontazione di sostenibilità.

Tutti i processi aziendali legati alla sostenibilità rimangono sotto la stretta supervisione del **Dipartimento ESG**, che coordina le iniziative e fornisce al CFO e al Consiglio di Amministrazione la garanzia della conformità del Gruppo agli standard ESG sotto tutti i punti di vista.





Due diligence

Il Gruppo d'Amico si impegna ad applicare la dovuta diligenza nella selezione di fornitori e partner commerciali, garantendo l'adesione alle Linee guida dell'OCSE per le Imprese Multinazionali e ai Principi guida delle Nazioni Unite su Imprese e Diritti Umani. Inoltre, le procedure di dovuta diligenza sono ben integrate nelle operazioni del Gruppo.

Codice Etico di d'Amico

Il Gruppo ha adottato un Codice Etico che enuncia i principi che ispirano e guidano la condotta aziendale e il comportamento atteso dal personale. Il Codice delinea i valori fondamentali di d'Amico in termini di diritti umani, compresi diritti dei lavoratori, anticorruzione e protezione ambientale. Una forte attenzione è rivolta ai diritti umani dei marittimi, che ha portato all'adozione di una politica dedicata per garantire condizioni di lavoro sicure per tutto il personale a bordo della flotta e per prevenire qualsiasi violazione dei diritti dei lavoratori. Ciò include misure per mitigare anche rischi come la servitù di debito verso le agenzie di reclutamento, rafforzando l'impegno del Gruppo verso pratiche di lavoro etiche.

Valutazione dei fornitori

Il Gruppo d'Amico attua le procedure di dovuta diligenza nello **screening dei fornitori**, compresi i cantieri navali, anch'essi soggetti a ispezioni periodiche. I criteri di selezione dei fornitori sono legati anche ad aspetti ambientali, tra cui la presenza di **certificazioni UNI ISO** e gli impegni del potenziale fornitore nei confronti dell'ambiente.

Partecipazione a importanti associazioni e organizzazioni di settore

Per promuovere ulteriormente le best practice in termini di condizioni di lavoro dei marittimi, sicurezza in mare e protezione ambientale, d'Amico partecipa attivamente a organizzazioni e associazioni leader del settore. Anche grazie a questo, il Gruppo **contribuisce a migliorare la trasparenza, la responsabilità e la condotta etica aziendale nel settore dei trasporti marittimi** e attraverso le sue catene del valore.

Politica sulle sanzioni

Nell'ambito delle sue operazioni commerciali responsabili, d'Amico ha implementato una politica sulle sanzioni per garantire che il Gruppo non intraprenda inavvertitamente relazioni commerciali con Paesi o entità sanzionate, nel **pieno rispetto dei regimi sanzionatori dell'UE, del Regno Unito, degli Stati Uniti e di altri regimi sanzionatori pertinenti**. Le procedure di *due diligence* relative alla conformità alle sanzioni, compreso lo *screening* delle parti sanzionate, sono profondamente radicate nella cultura organizzativa del Gruppo e fungono da base per processi simili adottati più di recente.

Prossima tappa: Codice di Condotta ESG per i fornitori strategici

Il Gruppo d'Amico sta sviluppando un Codice di condotta ESG per tutti i fornitori strategici, come indicato nel suo Piano ESG. Questo Codice sarà una componente fondamentale del processo continuo di *due diligence* in termini di sostenibilità, consentendo al Gruppo di estendere i propri impegni in materia di diritti umani, compresi i diritti ambientali, a tutta la sua catena del valore.





Strategia ESG

SBM-1

Nel 2024 il Gruppo d'Amico ha redatto e approvato il suo primo **Piano ESG**, che rappresenta il documento chiave in termini di strategia di sostenibilità, in quanto **stabilisce gli obiettivi del Gruppo per contribuire allo sviluppo sostenibile dell'industria del trasporto marittimo**. La definizione della strategia è stata supportata dai risultati della prima analisi di doppia materialità, che si è concentrata sulle operazioni di business. Gli obiettivi identificati mirano a garantire che l'impegno del Gruppo nella gestione dei propri impatti si traduca in pratica. A tal fine, per ogni obiettivo sono stati individuati: uno o più KPI e relativi target fino al 2030 per monitorare la performance nel tempo e azioni da implementare per il raggiungimento degli obiettivi stessi¹⁹. Le specifiche azioni per ciascun tema di sostenibilità sono riportate nelle pagine iniziali di ciascun capitolo tematico del documento.

19. Poiché il Piano ESG è stato approvato a fine 2024, il Gruppo d'Amico non riporta alcun progresso per quell'anno.









	Temi di sostenibilità	Obiettivi	Strategia	KPI	Baseline 2023	Target 2025	Target 2027	Target 2030
Ambiente	Cambiamenti climatici 	Contribuire all'ambizione dell'IMO di zero emissioni entro il 2050	Migliorare l'Optimum Ship Routing (OSR) come azione di mitigazione	Percentuale di viaggi effettuati con il sistema di ricerca del percorso ottimale per le navi	8%	40%	50%	80%
				Indici di efficienza energetica per la progettazione della flotta (EEDI e EEXI)	4,70 (2020)	4,06 (-14%)	/	3,76 (-20%)
			Migliorare l'efficienza della flotta attraverso l'adozione progressiva di tecnologie	Indicatore operativo di efficienza energetica della flotta (EEOI)	13,23 (2020)	11,41 (-14%)	11,03 (-17%)	10,30 (-22%)
				Indicatore di intensità di carbonio della flotta (CII)	6,26 (2019)	/	4,91 (-21,6%)	4,86 (-22,4%)
			Ridurre le emissioni con l'ambizione di costruire un percorso di neutralità climatica	Numero di navi che hanno raggiunto la neutralità climatica ²⁰	1,0 (2022)	4,71	/	5,10
			Passare progressivamente ai biocarburanti	Percentuale di miscela di biocarburanti/combustibili energetici da materie prime rinnovabili sul totale dei carburanti consumati	0%	/	/	5%
	Inquinamento 	Proteggere gli ecosistemi marini	Mantenere l'obiettivo di zero sversamenti di sostanze inquinanti	Numero di sversamenti all'anno	0	0	0	0

20. Calcolata come risparmio di CO₂ sull'intera flotta diviso per le emissioni medie di CO₂ delle navi della flotta.



	Temi di sostenibilità	Obiettivi	Strategia	KPI	Baseline 2023	Target 2025	Target 2027	Target 2030
Ambiente	Acqua e risorse marine 	Uso efficiente della risorsa acqua sulle navi	Migliorare la capacità di produzione di acqua dolce a bordo	Litri di acqua dolce prodotti per miglio nautico a bordo	0,042 litri/miglia nautiche (2020)	/	/	0,048 litri/miglia nautiche (+10%)
	Biodiversità ed ecosistemi 	Proteggere gli ecosistemi marini	Sostenere iniziative per la protezione dell'ecosistema marino	Iniziative sostenute nell'anno per la protezione degli ecosistemi marini	2	2	2	2
			Mantenere una riduzione volontaria della velocità (VSR) lungo la costa della California	Viaggi con riduzione volontaria della velocità (VSR) lungo le coste della California	100%	100%	100%	100%
	Uso delle risorse ed economia circolare 	Aumentare la consapevolezza sulla circolarità	Formare il personale aziendale (personale di terra) su consapevolezza della circolarità e temi della sostenibilità	Percentuale del personale di terra formato sulla consapevolezza della circolarità	0%	30%	50%	100%
Sociale	Forza lavoro propria 	Mantenere una cultura di sviluppo dei talenti	Consolidare la fidelizzazione dei talenti	Tasso di retention dei nuovi assunti marittimi (comandanti e direttori di macchina)	97%	>90%	>90%	>90%
				Tasso di retention del personale di terra	93%	93%	93%	93%
			Rafforzare la formazione del personale	Ore medie di formazione pro capite	Personale di terra: 16,7	18 (+8%)	19 (+14%)	20 (+20%)
					Personale di bordo: 18,8	20 (+6%)	22 (+17%)	25 (+33%)
				Percentuale della forza lavoro aziendale formata sui temi ESG (personale di terra)	10%	25%	50%	100%



	Temi di sostenibilità	Obiettivi	Strategia	KPI	Baseline 2023	Target 2025	Target 2027	Target 2030	
Sociale		Promuovere l'engagement e il benessere del personale	Garantire salute e sicurezza per tutti	Numero di lesioni gravi tra personale di bordo ²¹	0 Personale di terra: 100%	0 100%	0 100%	0 100%	
				Personale coinvolto in programmi sviluppati per la salute mentale e la salute e sicurezza sul lavoro	Personale di bordo: 100%	100%	100%	100%	
	Comunità interessate	Rafforzare le relazioni con la comunità e contribuire allo sviluppo locale	Aumentare il supporto del Gruppo alle comunità locali	Paesi in cui è realizzata almeno una iniziativa a sostegno delle comunità locali	75% (6 su 8 paesi dove d'Amico svolge attività significative ²²)	75% (6 su 8 paesi dove d'Amico svolge attività significative)	88% (7 su 8 paesi dove d'Amico svolge attività significative)	100% (8 su 8 paesi dove d'Amico svolge attività significative)	
Governance	 	Condotta delle imprese	Migliorare l'impatto del Gruppo attraverso la catena del valore	Condividere con i fornitori strategici il Codice di Condotta ESG	Percentuale di fornitori strategici che hanno ricevuto il Codice di Condotta ESG	/	Analisi dei fornitori per identificare i fornitori strategici	60%	100%
		Supervisionare e gestire efficacemente i rischi	Istituire il Comitato di gestione dei rischi ESG	Presenza di un Comitato di gestione dei rischi ESG	Off	On	On	On	
		Rafforzare il sistema di governance ESG	Aumentare il peso dei KPI ESG negli incentivi a lungo termine (LTI) di DIS ²³	Incidenza della remunerazione associata a KPI ESG sul totale del piano LTI	10%	/	12,5%	15%	

21. Comprende qualsiasi lesione che possa causare un'invaldità permanente parziale, un'invaldità permanente totale o il decesso.

22. Paesi con attività significative: Italia, Regno Unito, Irlanda, Montecarlo, Singapore, India, USA, Lussemburgo.

23. Riferito alla sola DIS – società quotata – che prevede un piano di incentivi a lungo termine (Piano LTI) per i membri del proprio Consiglio di Amministrazione.



3 | Valore ambientale



**7,6**

Età media della flotta

**0,304**Emissioni di CO₂
per miglio navigato
(tCO₂ / miglia nautiche)**0,624 tCO₂e/€**Intensità delle emissioni di GHG,
Scopo 1 e 2 (metodo market-based)**9**Acquisti di "eco-vessels"
nel 2024**80%**

Navi con illuminazione a LED

Highlights 2024

**Adesione**Al programma VSR (Voluntary
Speed Reduction)**100%**Flotta certificata per l'utilizzo di
miscele di biocarburante fino a B30**Zero**Sversamenti e incidenti
che riguardano il carico**100%**Flotta con sistema di trattamento
dell'acqua di zavorra installato



Il Gruppo d'Amico opera principalmente nel settore del trasporto marittimo di merci. Pertanto, le politiche, gli obiettivi e i relativi target, così come le iniziative e le metriche riportati in questo capitolo, sono focalizzati su tale attività di business prioritaria.

Circa **il 90% del commercio mondiale si basa sul trasporto marittimo**. Dal punto di vista delle emissioni di gas a effetto serra, il trasporto marittimo è la forma di trasporto più efficiente e con un impatto, rapportato alla quantità di merce trasportata, molto inferiore rispetto alle altre. Considerata la dimensione complessiva del settore, solo il 2,7% delle emissioni globali di CO₂ sono attribuibili ad esso. 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 Organization

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 marittimo 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 del trasporto marittimo 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_x), ossidi di zolfo (SO_x), 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 rispetto al periodo preindustriale.

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 dell'IMO è stata **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.

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 geingegneria 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.



Quadro normativo

La tutela dell'ambiente è una priorità strategica per d'Amico. Il Gruppo ha infatti implementato una programmazione volta a garantire la rigorosa conformità alle normative internazionali in materia ambientale e raggiungere standard elevati nella protezione degli ecosistemi marini. Di seguito si riportano i principali riferimenti normativi del settore del trasporto marittimo.

Allegato VI della Convenzione MARPOL (Prevenzione dell'inquinamento atmosferico causato da navi)

In base agli emendamenti dell'Allegato VI della MARPOL, l'IMO richiede un sistema di raccolta dati per il consumo di carburante da parte di tutte le navi di stazza lorda pari o superiore a 5.000 tonnellate. Questo sistema richiede la raccolta di dati su ogni tipo di carburante utilizzato e di ulteriori proxy in base alla tipologia di trasporto.

Come stabilito dalla Regola 14 dell'Allegato VI della Convenzione MARPOL, le navi possono bruciare combustibili con un contenuto massimo di zolfo dello 0,50%. Questo limite globale sulle emissioni di zolfo ha ridotto significativamente la quantità di ossidi di zolfo emessa dalle navi. Un'ulteriore importante riduzione delle emissioni di SO_x è prevista a partire da maggio 2025, quando il Mediterraneo diventerà un'area di controllo delle emissioni (ECA), seguita dalla designazione dell'Artico canadese e dei mari norvegesi come ECA a partire dal 1° marzo 2026.

Piano di gestione dell'efficienza energetica della nave (SEEMP)

I piani di gestione dell'efficienza energetica delle navi (SEEMP) sono stati introdotti dall'IMO nel 2011 come misura obbligatoria per garantire una progettazione efficiente delle navi in termini di impatto ambientale. La Parte I del SEEMP stabilisce un processo sistematico per la definizione degli obiettivi di efficienza energetica e include un indicatore operativo di efficienza energetica (EEOI).

Nel 2019, a seguito delle modifiche apportate all'Allegato VI della Convenzione MARPOL dalla Risoluzione MEPC.278 (70), l'IMO ha istituito un sistema obbligatorio di raccolta dati (DCS) per il consumo di carburante delle navi con una stazza lorda pari o superiore a 5.000 tonnellate. Il sistema raccoglie dati dettagliati sul consumo di carburante, oltre a indicatori aggiuntivi relativi alla tipologia di trasporto, come indicato nella SEEMP Parte II.

Infine, nel 2023 è stata introdotta la Parte III della SEEMP, insieme a due novità: l'applicazione retroattiva dell'EEDI a tutte le navi esistenti, nota come EEXI, e il Carbon Intensity Indicator (CII). Tutte le navi devono quindi essere dotate di un piano che documenti come la nave intende raggiungere gli obiettivi relativi al CII, ovvero una descrizione di come ogni nave opererà e manterrà la propria efficienza nel consumo di carburante durante tutto l'anno. In linea con gli impegni di riduzione delle emissioni di CO₂ la Parte III del SEEMP deve includere:

- la metodologia utilizzata per calcolare per ogni nave il CII operativo annuale;

- il CII operativo annuale richiesto per i prossimi tre anni;
- un piano che descriva in dettaglio come verrà raggiunto il CII operativo annuale richiesto nei prossimi tre anni.

Strategia 2023 dell'IMO per la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra delle navi

Nel 2023, il Comitato per la protezione dell'ambiente marino (MEPC) ha adottato la Strategia 2023 dell'IMO per la riduzione delle emissioni di gas serra (GHG) delle navi. Questa strategia rafforza gli obiettivi di riduzione delle emissioni e incorpora l'intensità dei gas serra nel ciclo di vita dei combustibili marini, come indicato nelle apposite Linee guida (Linee guida LCA dell'IMO). L'obiettivo è ridurre le emissioni del trasporto marittimo internazionale senza trasferirle ad altri settori.

Gli obiettivi principali includono:

- Migliorare l'efficienza energetica delle nuove costruzioni navali per ridurre l'intensità carbonica delle stesse.
- Ridurre le emissioni di CO₂ per lavoro di trasporto di almeno il 40% entro il 2030 rispetto ai livelli del 2008.
- Adottare combustibili a emissioni zero o quasi zero di gas serra e puntare ad almeno il 5-10% dell'uso totale di energia proveniente da queste fonti entro il 2030.
- Raggiungere il picco delle emissioni di gas serra il prima possibile e ottenere emissioni nette di gas serra pari a zero entro il 2050 o quasi, in linea con l'Accordo di Parigi.





Obiettivi intermedi necessari per raggiungere l'obiettivo di emissioni GHG pari a zero nel 2050:

- **Entro il 2030:** ridurre le emissioni di gas serra del trasporto marittimo internazionale di almeno il **20-30%** rispetto al 2008.
- **Entro il 2040:** Ridurre le emissioni di gas serra di almeno il **70-80%** rispetto al 2008.

Monitoraggio, rendicontazione e verifica (MRV) delle emissioni di CO₂

In linea con l'Accordo di Parigi del 2015, l'UE ha introdotto il **Regolamento 2015/757** per il **monitoraggio, la comunicazione e la verifica (MRV) delle emissioni di CO₂** delle navi in viaggio tra i porti europei.

La responsabilità della conformità ricade sugli armatori o sugli enti di gestione, ma in base al principio *"chi inquina paga"*, i costi possono essere trasferiti ai noleggiatori - che prendono decisioni sulla pianificazione delle rotte, sulla scelta del carburante e sul consumo - attraverso accordi contrattuali.

Linee guida provvisorie sull'uso dei biocarburanti

Nel 2023, il Comitato per la protezione dell'ambiente marino (MEPC) ha approvato una guida provvisoria sull'uso dei biocarburanti - ai sensi delle regole 26,

27 e 28 dell'Allegato VI della Convenzione MARPOL (DCS e CII) - in vigore dall'ottobre 2023. Queste linee guida prevedono una **riduzione minima del 65% delle emissioni rispetto ai carburanti convenzionali** affinché i biocarburanti possano essere certificati come ecologici. I fornitori devono fornire il fattore di emissione di CO₂ per ogni biocarburante, con le emissioni effettive calcolate in base al valore energetico. Se questi standard non vengono rispettati, i biocarburanti vengono trattati come carburanti normali.

Pacchetto Europeo Fit for 55%

Fit for 55% è la strategia di decarbonizzazione della Commissione europea che mira a **ridurre le emissioni di gas serra dell'UE del 55% entro il 2030**. Ha un impatto diretto sul settore marittimo attraverso il regolamento *FuelEU Maritime*, che stabilisce limiti all'intensità dei gas serra dei combustibili utilizzati a bordo. In vigore **dal 2025**, è volto a **promuovere l'uso di carburanti a emissioni neutre, rinnovabili o a basse emissioni di carbonio** e prendendo in considerazione il *"cold ironing"*²⁴ nei porti. Il regolamento valuta le emissioni dell'intero ciclo di vita dei combustibili, richiedendo agli armatori di calcolare l'intensità di carbonio per unità di energia, verificata da un organismo accreditato in conformità con gli schemi di certificazione RED II²⁵.

I requisiti di intensità di gas serra si inaspriranno ogni cinque anni dal 2025 al 2050, iniziando con un miglioramento del 2% nel 2025 e raggiungendo l'80% entro il 2050. Il mancato rispetto dei requisiti entro il 1° maggio dell'anno successivo comporta l'applicazione di sanzioni, che contribuiranno a un fondo per i combustibili verdi a sostegno della produzione e della diffusione di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel settore marittimo.

A partire dal 2024, nell'ambito del pacchetto "Fit for 55%", **il sistema europeo di scambio delle quote di emissione (EU ETS) è esteso anche al settore del trasporto marittimo**. Viene applicato a tutte le navi

oltre le 5.000 tonnellate lorde, indipendentemente dalla bandiera, e a tutti i viaggi tra porti dello Spazio Economico Europeo (SEE) che iniziano o terminano in un porto del SEE. Richiede di considerare il 100% delle emissioni per i viaggi interni al SEE e il 50% per quelli da o verso un porto SEE. **Gli armatori sono tenuti ad acquistare quote di emissione per il 40% delle emissioni nel 2024**, il 70% nel 2025 e il 100% nel 2026. Dal 2024 sono inclusi anche CO₂, e dal 2026 metano (CH₄) e protossido di azoto (N₂O). La responsabilità ricade sull'armatore o sull'entità che gestisce la nave, ma i costi possono essere trasferiti al noleggiatore tramite accordi contrattuali. Il monitoraggio è affidato al sistema MRV.



24. Il *cold ironing* nei porti è una tecnica che consente alle navi di spegnere i propri motori a combustione mentre sono ormeggiate in porto, e di utilizzare invece l'energia elettrica dalla rete portuale per alimentare i sistemi a bordo. Questo processo riduce significativamente le emissioni di gas inquinanti (come ossidi di azoto, anidride carbonica e particolato) e il rumore, migliorando la qualità dell'aria nei porti e nelle aree circostanti.

25. Gli schemi di certificazione RED II garantiscono la sostenibilità e la tracciabilità dei carburanti rinnovabili, assicurando il rispetto degli obiettivi ambientali e di riduzione delle emissioni stabiliti dall'Unione Europea.

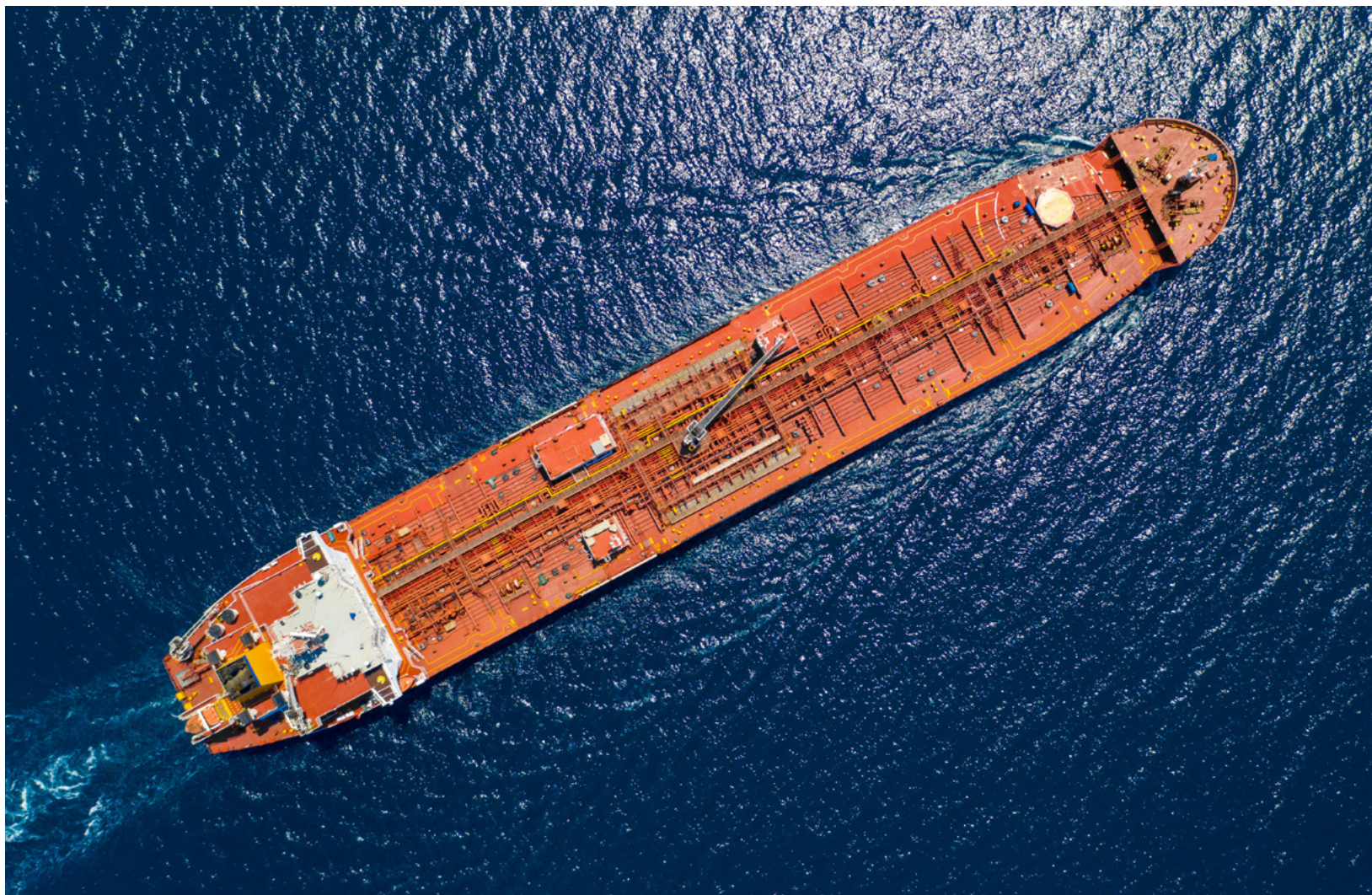


Gestione tecnica della flotta

d'Amico Società di Navigazione S.p.A. è responsabile, tramite la sua società controllata d'Amico Ship Management s.r.l., della gestione tecnica navale di tutte le navi di proprietà del Gruppo e di quelle a scafo nudo. Ciò include la manutenzione e supervisione generale delle navi, le ispezioni, la garanzia di conformità ai requisiti normativi e delle società di classificazione, il rispetto delle procedure di controllo dei clienti, la supervisione dell'efficienza delle navi, l'organizzazione dei bacini di carenaggio e delle riparazioni, l'acquisto di forniture e parti di ricambio e la nomina di supervisori e consulenti.

Per le navi noleggiate dal Gruppo d'Amico, la responsabilità delle prestazioni ambientali e dell'efficienza energetica è dei proprietari, quindi la loro gestione tecnica è affidata a terzi con standard propri.

Pertanto, i capitoli seguenti si concentrano solo sulle navi di proprietà del Gruppo d'Amico e su quelle a scafo nudo, ad eccezione delle emissioni di gas serra dello Scopo 1, che sono riportate nella sezione Cambiamenti climatici (ESRS E1) sulla base di un approccio di controllo operativo, allineato al protocollo sui gas a effetto serra (GHG Protocol).





Cambiamenti climatici

ESRS E1.MDR-P; E1.MDR-A; E1.MDR-T; E1.IRO-1; E1.SBM-3; E1-2; E1-3; E1-4; E1-5; E1-6



Nell'analisi di doppia materialità è emerso che il tema di sostenibilità **Cambiamento climatico** (ESRS E1) è rilevante. Gli impatti, rischi e opportunità rilevanti riguardano sia le attività operative dirette del Gruppo d'Amico, sia i suoi rapporti con gli operatori lungo le catene del valore.

Cambiamenti climatici

SOTTOTEMI	IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ MATERIALI	A MONTE DELLA CATENA DEL VALORE	GRUPPO d'AMICO	A VALLE DELLA CATENA DEL VALORE
Adattamento ai cambiamenti climatici	Rischio Rischi di transizione - Rischi geopolitici: L'instabilità geopolitica a causa di conflitti, crisi economiche, competizione per le risorse e politiche commerciali mutevoli genera rischi significativi per le catene di fornitura globali e le dinamiche del mercato. Tali incertezze possono interrompere le operazioni e richiedere adeguamenti strategici per mitigare i potenziali impatti. I rischi associati includono: <ul style="list-style-type: none">• Necessità di adattare le rotte e le catene del valore• Gestione di una contrazione del commercio internazionale• Possibilità di confisca o congelamento degli asset• Possibilità di un incremento dei costi assicurativi per asset e dipendenti.			
	Rischio Rischi fisici - Eventi meteorologici estremi: L'incremento della gravità degli eventi meteorologici genera minacce significative per le operazioni marittime. I principali rischi che potrebbero influire sulle operazioni sono legati ai seguenti aspetti: <ul style="list-style-type: none">• Indisponibilità di hub strategici a causa di danni strutturali• Danni agli asset e aumento conseguente dei costi di manutenzione e di riparazione• Chiusura di corsi d'acqua e canali a causa di siccità o alluvioni, con l'eventuale necessità di adeguare le rotte• Aumento dei rischi di incidenti e collisioni, con potenziali conseguenze per il personale, le navi e i prodotti trasportati.			Rischi originati da contingenze nell'ambiente esterno che influiscono sulle attività operative e sulle catene del valore upstream delle operazioni marittime e delle navi.
	Opportunità La manifestazione di situazioni di crisi nello scenario geopolitico può generare condizioni di inefficienza nel sistema logistico (congestione porti, allungamento rotte, etc.) con un conseguente riflesso di riduzione della disponibilità di offerta di tonnellaggio e pertanto un aumento dei prezzi di nolo.			Opportunità legata a fattori contingenti nel contesto esterno, che impatta principalmente le operazioni proprie e la catena del valore upstream delle operazioni marittime.
	Opportunità Eventi meteorologici che possano avere riflessi sul piano della geografia del territorio e delle vie navigabili, potrebbero di riflesso comportare un allungamento delle distanze di viaggio e delle rotte commerciali, determinando di conseguenza una riduzione della disponibilità di navi e quindi, sul piano del funzionamento economico del mercato, un aumento dei prezzi di nolo.			Opportunità legata a fattori contingenti nel contesto esterno, che impatta principalmente le operazioni proprie e la catena del valore upstream delle operazioni marittime.



SOTTOTEMI	IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ MATERIALI		A MONTE DELLA CATENA DEL VALORE	GRUPPO d'AMICO	A VALLE DELLA CATENA DEL VALORE
Mitigazione dei cambiamenti climatici	Impatto	Positivo Soddisfacimento di nuovi bisogni: trasporto di risorse in luoghi dove l'offerta locale si riduce per effetto del cambiamento climatico (granaglie, fertilizzanti e oli vegetali)		●	
	Impatto	Negativo Peggioramento del cambiamento climatico attraverso le emissioni di gas serra derivanti dalle attività lungo la catena del valore e necessarie sia per le operazioni che per la disponibilità delle merci trasportate	●		●
	Impatto	Negativo Contributo all'aggravamento della crisi climatica, tramite le emissioni di gas a effetto serra		●	
	Rischio	Rischi di transizione - Sviluppi normativi L'evoluzione delle normative introduce incertezza e difficoltà di conformità, aumentando il rischio di disallineamento dei contratti, perdita di competitività, penali e contenziosi. Tali rischi sono associati principalmente ai seguenti aspetti: <ul style="list-style-type: none">• Limiti sempre più rigorosi per le emissioni di gas serra e requisiti sempre più stringenti per i noleggiatori• Aumento del prezzo e ampliamento della copertura normativa dei crediti di carbonio• Potenziale adeguamento delle condizioni assicurative a causa di nuove normative• Disponibilità limitata di carburanti alternativi per cui è richiesta la conformità a nuove normative	●	●	●
	Rischio	Rischi di transizione - Rischi di mercato L'evoluzione delle politiche energetiche, i progressi tecnologici e le dinamiche mutevoli del mercato stanno ridefinendo la domanda nel settore marittimo. Di conseguenza, tali tendenze generano i seguenti rischi: <ul style="list-style-type: none">• Diminuzione della domanda di trasporto di combustibili fossili, prodotti ad alta intensità di emissioni quali minerali, cemento, prodotti siderurgici, tubi d'acciaio e prodotti associati a estensivo utilizzo di terreni quali granaglie, fertilizzanti e legna• Necessità continua di adattarsi ai cambiamenti del mix di combustibili usato• Incrementi dei costi relativi al personale• Aumento delle spese per la compensazione delle emissioni di gas serra a causa delle emissioni bloccate negli asset della società	●		●
	Rischio	Rischi di transizione - Rischi di tecnologici La rapida evoluzione delle tecnologie e delle normative può generare le seguenti sfide: <ul style="list-style-type: none">• Potenziale fallimento degli investimenti in nuove tecnologie per l'efficienza energetica, uso di carburanti alternativi o sistemi di cattura del carbonio che possono diventare economicamente insostenibili• Potenziale mancanza di corrispondenza tra il ritmo dei progressi normativi rispetto a quello degli sviluppi tecnologici• Saturazione delle capacità di produzione (overbooking) dei cantieri di costruzione e/o di riparazione a causa della necessità di adattare le navi a norme ambientali più rigorose• Aumento della complessità degli impianti a bordo e inadeguatezza dei bilanci elettronici delle navi	●	●	
	Opportunità	Benefici in termini di prezzi di nolo, derivanti dal possesso di navi con un minore impatto ambientale, in una potenziale situazione di mismatch tra la demolizione di navi non economiche e l'entrata in esercizio di navi di ultima generazione (effetto netto di riduzione dell'offerta, con impatto su utilization rate)	●		
	Opportunità	Riduzione dei costi grazie all'implementazione di tecnologie "green" moderne (minor compensazioni e acquisto crediti di carbonio, maggior accesso al credito, riduzione del consumo di carburante, etc.)	●		
	Opportunità	Benefici in termini di prezzi di nolo, utilizzo delle navi, accreditamento nei processi di selezione operati dai potenziali clienti e accesso al credito, derivanti dal possesso di navi con un minore impatto ambientale nella loro costruzione, in anticipo rispetto ai competitor	●		



SOTTOTEMI	IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ MATERIALI		A MONTE DELLA CATENA DEL VALORE	GRUPPO d'AMICO	A VALLE DELLA CATENA DEL VALORE
Energia	Impatto	Negativo Peggioramento del cambiamento climatico attraverso emissioni di gas serra prodotte durante le attività svolte lungo la catena del valore e necessarie per le operazioni	●		●
	Rischio	Rischi di transizione - Rischi di mercato Limitata disponibilità di carburanti alternativi, cui conseguono alti costi di acquisto ed un aumento della probabilità di incorrere in sanzioni a causa del mancato adeguamento alla direttiva "Fuel EU"	●		
	Opportunità	Benefici in termini di prezzi di nolo, accreditamento nei processi di selezione operati dai potenziali clienti e accesso al credito, derivanti da un adattamento del Gruppo ai nuovi e futuri requisiti normativi e richieste del mercato, in anticipo o in modo più completo rispetto ai competitor, e dall'utilizzo e/o dall'autoproduzione di energia da fonti rinnovabili	●	●	
Adattamento ai cambiamenti climatici e Mitigazione dei cambiamenti climatici	Opportunità	Ampliamento del mercato del trasporto delle biomasse e dei biofuels, di metanolo e ammoniaca, di componenti tecniche per la produzione, distribuzione e accumulo di energia da fonti rinnovabili, che necessitano di navi, equipaggio e infrastrutture portuali specializzate (project cargo), di materiali da costruzione per combattere gli effetti del cambiamento climatico, ad esempio le difese fisiche contro l'innalzamento del livello delle acque	●		●

Impatti, rischi e opportunità legati al clima

Il processo di identificazione dei rischi e delle opportunità legati al clima (IRO) per d'Amico ha comportato lo screening delle sue attività e dei suoi asset (navi) in base alle prestazioni energetiche, all'impronta di carbonio e ad altri fattori di impatto climatico (ad esempio, i cambiamenti di uso del mare e del territorio dovuti all'estrazione/raffinazione o alla costruzione di porti). Ciò ha portato all'identificazione degli **impatti reali e potenziali** e delle **dipendenze**, che hanno contribuito alla mappatura dei **rischi e delle opportunità finanziarie legate al clima**.

In linea con i requisiti degli ESRS, i rischi legati al clima sono stati classificati in **rischi fisici**, legati agli

eventi climatici, e **rischi di transizione**, associati alle misure adottate a livello normativo e sociale per affrontare la crisi climatica.

Il processo di valutazione dei **rischi fisici** connessi ai cambiamenti climatici è iniziato con l'identificazione dei **pericoli climatici** e la valutazione dell'esposizione e della sensibilità del Gruppo a questi ultimi. La valutazione si è basata sullo **scenario climatico NGFS³ "Hot house world - Current policies"**, che ipotizza un riscaldamento globale di 3°C entro il 2050 in base alle politiche esistenti. I pericoli sono stati classificati in cronici e acuti. I **rischi cronici** includono lo scioglimento della calotta polare, il cambiamento nei cosiddetti *wind pattern* (distribuzioni regolari o ricorrenti dei venti su scala locale, regionale o globale), l'innal-

zamento del livello degli oceani, lo stress idrico e l'erosione delle coste. I **rischi acuti** riguardano principalmente gli eventi meteorologici estremi (ad esempio, cicloni, uragani, tifoni) e i rischi legati alle acque costiere, come inondazioni e siccità, che hanno un impatto sulle strutture portuali e sui cantieri navali. Per coerenza, sono stati applicati gli stessi orizzonti temporali utilizzati per gli IRO non legati al clima: **breve termine** (entro 1 anno), **medio termine** (da 1 a 5 anni) e **lungo termine** (oltre 5 anni). Per quanto riguarda il lungo termine, l'attenzione si è concentrata sulla vita utile dei beni (navi).

L'identificazione dei **rischi e delle opportunità di transizione** legati al clima si è basata sullo **scenario "ordinario" del NGFS "Net Zero 2050"**, che ipotizza di limitare

il riscaldamento globale a 1,5°C entro il 2050 grazie a politiche climatiche rigorose e all'innovazione, ottenendo emissioni nette globali di CO₂ pari a zero entro il 2050, con regioni come l'UE che raggiungono il livello zero di emissioni di gas serra. Gli **eventi di transizione** sono stati identificati su orizzonti a breve, medio e lungo termine, in linea con i rischi legati al clima. L'orizzonte a lungo termine ha considerato la vita utile delle navi, mentre le dinamiche politiche e gli impatti normativi sono stati valutati a medio termine. Questi eventi di transizione e i relativi rischi e opportunità sono stati classificati in cinque aree chiave: normativa, geopolitica, mercato, tecnologia e reputazione. Queste due categorie sono state utilizzate per vagliare gli asset e le attività di d'Amico e per valutare la loro esposizione e sensibilità ai pericoli fisici legati al clima e agli eventi di transizione.



Impatti, rischi e opportunità materiali

La doppia materialità ha identificato i tre sotto-temi legati ai cambiamenti climatici come materiali²⁶.

Adattamento ai cambiamenti climatici

Il riscaldamento globale sta portando all'innalzamento del livello del mare, all'erosione delle coste e a eventi meteorologici estremi più frequenti, con un impatto sulle rotte marittime, sui canali navali e sui transiti fluviali. Questi cambiamenti, uniti a cambiamenti geopolitici, possono richiedere l'**adattamento delle rotte di navigazione** e **aumentare i rischi per la sicurezza** del carico e del personale. Inoltre, i rischi fisici legati al clima si ripercuotono sulle navi, rendendo più difficile l'accesso alle località chiave. Anche le dinamiche geopolitiche possono far aumentare i **costi assicurativi** e **alterare le condizioni di mercato**. D'altro canto, tali sfide possono creare opportunità economiche modificando le rotte di navigazione, riducendo l'offerta e aumentando il vantaggio competitivo del gruppo.

In generale, il cambiamento climatico influisce sul Gruppo dal punto di vista operativo, interrompendo dipendenze chiave come gli hub strategici, le catene di approvvigionamento delle merci e la disponibilità di petrolio per il carburante e le operazioni commerciali, come anche di altre risorse naturali trasportate dalla divisione Dry Cargo.

Mitigazione dei cambiamenti climatici ed efficienza energetica

La doppia materialità ha dato priorità alla gestione dei **rischi di transizione** legati all'**evoluzione delle normative sulle emissioni di gas serra**. Questi rischi comportano la necessità di adattare le navi e le procedure per soddisfare standard più severi, affrontando potenziali sfide come controversie legali, sanzioni, cambiamento delle condizioni assicurative e potenziale perdita di competitività.

Le nuove tecnologie, tra cui i **biocarburanti** e **altre miscele ad alto contenuto energetico**, sono fondamentali per d'Amico in quanto la loro adozione permette di ridurre al minimo gli impatti ambientali diretti. Tuttavia, investire in soluzioni innovative comporta dei rischi, aggravati dal ritmo crescente delle normative rispetto ai tassi di adozione delle nuove tecnologie. Inoltre, la dipendenza dai componenti elettronici a bordo per le operazioni, in particolare per il monitoraggio e la raccolta di informazioni, aggiunge complessità e aumenta l'esposizione ai **rischi informatici** che devono essere gestiti in modo efficace.

La **transizione del mercato** presenta prospettive contrastanti. Le normative potrebbero portare a un **aumento dei costi di investimento**, ma è probabile che le **opportunità di mercato rimangano stabili nel breve termine**.

Politiche e modalità di gestione

Il modello aziendale del Gruppo integra considerazioni ambientali e miglioramenti delle prestazioni energetiche attraverso la **Politica ambientale ed energetica**, dimostrando l'impegno di d'Amico a ridurre le emissioni e a minimizzare l'impatto ambientale. Il Gruppo promuove l'innovazione implementando tecnologie che migliorano l'efficienza energetica e riducono l'impronta ambientale delle sue attività.

A tal fine, d'Amico aderisce agli standard **ISO 50001** e **ISO 14001**, concentrandosi sulla prevenzione delle minacce ambientali e sul miglioramento dell'efficienza energetica. Il Gruppo migliora continuamente le proprie prestazioni monitorando il consumo energetico, riducendo le emissioni e proteggendo l'ambiente. Le prestazioni delle navi vengono riviste annualmente attraverso la **revisione del sistema di gestione integrato** e i dati in tempo reale vengono elaborati attraverso hardware, software e sistemi di gestione aggiornati come parte della **strategia di digitalizzazione** di d'Amico.

d'Amico gestisce i rischi legati al cambiamento climatico attraverso la sua "**Carbon War Room**", monitorando le modifiche normative, investendo in retrofit e tecnologie innovative ed esplorando soluzioni come la propulsione assistita dal vento e i sistemi di lubrificazione ad aria. Sono in corso test dei biocarburanti, con l'obiettivo di integrare tali alternative nel mix energetico della flotta, rafforzando ulteriormente il suo impegno per un trasporto marittimo sostenibile.

26. I paragrafi che seguono, tuttavia, forniscono una valutazione di come gli IRO derivanti dalle operazioni commerciali e lungo le catene del valore permeano la strategia aziendale e orientano le decisioni strategiche.



Piano ESG: obiettivi, target e azioni

E1.MDR-A_01-12 E1-MDRT_14-19

Nel 2024, d'Amico ha pubblicato il suo primo **Piano ESG**, che stabilisce KPI specifici per misurare i progressi verso gli obiettivi di mitigazione del cambiamento climatico, ponendo l'accento sulla riduzione delle emissioni di CO₂. Le azioni chiave per la mitigazione dei cambiamenti climatici delineate nel Piano ESG di d'Amico si concen-

trano sul miglioramento dell'efficienza energetica, identificata come la principale leva per la decarbonizzazione. Le strategie includono **l'aggiornamento della flotta, il passaggio a carburanti alternativi** e l'implementazione di soluzioni avanzate di **digitalizzazione** per ottimizzare le operazioni e ridurre le emissioni.

Obiettivi	Strategia	KPI	Baseline 2023	Target 2025	Target 2027	Target 2029	Target 2030	Azioni
Contribuire all'ambizione dell'IMO di zero emissioni entro il 2050	Migliorare l'Optimum Ship Routing (OSR) come azione di mitigazione	Percentuale di viaggi effettuati con il sistema di ricerca del percorso ottimale per le navi	8%	40%	50%	65%	80%	<p>Strategia di digitalizzazione</p> <ul style="list-style-type: none">Introduzione dell'Optimum Ship Routing (OSR) su tutte le navi di proprietà e a scafo nudo durante i viaggi transoceanici per migliorare gli aspetti di sicurezza, ridurre il rischio di danni agli asset e i costi operativi e ridurre i consumi e le emissioni di CO₂. <p>Manutenzione della nave</p> <p>Migliorare l'antivegetativa dello scafo per rispondere all'aumento della temperatura dell'acqua di mare:</p> <ul style="list-style-type: none">Le specifiche tecniche del rivestimento dello scafo hanno un incremento degli spessori (DFT) progettato con +1 °C di temperatura del mare. Tale miglioramento consente anche un maggior numero di pulizie dello scafo.Implementazione di una mappatura del profilo di rischio della formazione di incrostazioni sugli scafi della flotta in collaborazione con i produttori di vernici.



Obiettivi

Contribuire all'ambizione dell'IMO di zero emissioni entro il 2050

Strategia

Migliorare l'efficienza della flotta attraverso l'adozione progressiva di tecnologie

Ridurre le emissioni con l'ambizione di costruire un percorso di neutralità climatica

KPI

Indici di efficienza energetica per la progettazione della flotta (EEDI e EEXI)²⁷

Indicatore operativo di efficienza energetica della flotta (EEOI)²⁹

Indicatore di intensità di carbonio della flotta (CII)³⁰

Numero di navi che hanno raggiunto la neutralità climatica³¹

Baseline 2023	Target 2025	Target 2027	Target 2029	Target 2030
4,70 (2020)	4,06 (-14%)	/	3,93 (-16%)	3,76 (-20%)
13,23 (2020)	11,41 (-14%)	11,03 (-17%)	10,51 (-21%)	10,30 (-22%)
6,26 (2019)	/	4,91 (-21,6%)	/	4,86 (-22,4%)
1,0 (2022)	4,71	/	/	5,10

Azioni

Miglioramento del design e dell'efficienza operativa:

- Miglioramento dell'antivegetativa dello scafo per rispondere all'aumento della temperatura dell'acqua di mare e ridurre il tasso di attrito
- Installazione di OPL (Overrideable Power Limitation)²⁸
- Rinnovamento della flotta attraverso l'eliminazione graduale delle navi più vecchie a favore di navi più efficienti.
- Installazione di Energy Saving Devices, quali: PBCF (alette direzionali installate sul coprimozzo dell'elica), WED (condotto di equalizzazione della scia), luce a LED, OPS (alimentazione elettrica a terra), PSV (palette direzionali fissate a monte dell'elica propulsiva), sistemi di protezione dalla formazione di incrostazioni sull'elica ad ultrasuoni, vernice silconica dell'elica, Polverizzatori ECO per i motori principali.

Tecnologia di cattura del carbonio

- Studi di fattibilità sulla tecnologia di cattura dell'anidride carbonica.

Strategia di digitalizzazione

- Implementazione del software Xpert per migliorare l'efficienza dei macchinari.
- Miglioramento del sistema di calcolo del CII in tempo reale attraverso la digitalizzazione.
- Estensione della CBM (manutenzione basata sulle condizioni) per mantenere i macchinari in buone condizioni di salute.



Obiettivi

Contribuire all'ambizione dell'IMO di zero emissioni entro il 2050



Strategia

Passare progressivamente ai biocarburanti



KPI

Percentuale di miscela di biocarburanti/ combustibili energetici da materie prime rinnovabili sul totale dei carburanti consumati

Baseline
20230%
(2024)Target
2025

/

Target
2027

/

Target
2029

/

Target
2030

5%



Azioni

Ricerca di tecnologie a emissioni zero o quasi zero:

- Test di biocarburante B50-B40 da materie prime rinnovabili e/o combustibili ad alto contenuto di energia (HVO) e ottenimento delle relative certificazioni con un criterio di Parent Engine³².

27. Unità di misura: g CO₂ / stazza lorda * miglia nautiche (media di tutte le navi)

28. L'OPL è un meccanismo che limita la potenza del motore di una nave per migliorare l'efficienza del carburante e ridurre le emissioni, con l'opzione di superarlo quando necessario per motivi di sicurezza o operativi.

29. Unità di misura: g CO₂ / tonnellaggio effettivo trasportato * miglia nautiche (media di tutte le navi)

30. Unità di misura: g CO₂ / stazza lorda * miglia nautiche (media di tutte le navi)

31. Calcolata come risparmio di CO₂ sull'intera flotta diviso per le emissioni medie di CO₂ delle navi della flotta.

32. Il criterio del parent engine indica che i test verranno eseguiti su motori appartenenti alla stessa famiglia, ossia su unità che condividono caratteristiche tecniche fondamentali.



Piano d'azione del Gruppo d'Amico per il contrasto al cambiamento climatico

d'Amico è impegnato a migliorare la sostenibilità ambientale della propria flotta e a mitigare gli impatti dei cambiamenti climatici legati alle operazioni marittime. Le iniziative principali includono:

- **Maggiore efficienza progettuale** - perfezionamento del design delle navi per massimizzare l'efficienza energetica attraverso un design avanzato dello scafo, sistemi di propulsione migliorati e tecnologie per ridurre il consumo di carburante e le emissioni della flotta esistente.
- **Ottimizzazione dell'efficienza operativa** - implementazione di misure quotidiane come la pianificazione efficiente delle rotte, il monitoraggio dello scafo e delle eliche, la pulizia proattiva, l'illuminazione a LED e l'adattamento dei rivestimenti all'aumento della temperatura del mare, tutte misure volte a ridurre il consumo di carburante e a migliorare l'efficienza operativa complessiva.
- **Tecnologia di cattura del carbonio** - esplorare le tecnologie di cattura e stoccaggio della CO₂ sia post-combustione che pre-combustione a bordo.
- **Formazione dell'equipaggio** - fornire una formazione specializzata sulla gestione dell'energia e sulla navigazione a basso consumo di carburante per migliorare l'uso dell'energia in tutta la flotta.
- **Ricerca su tecnologie a emissioni zero o quasi zero** - studi sulle tecnologie a emissioni zero per le navi che fanno parte della flotta controllata dal Gruppo.

Il Gruppo sta valutando altre due misure innovative – la propulsione assistita dal vento e i sistemi di lubrificazione ad aria per carene – attraverso progetti pilota. La società sta esplorando i biocarburanti da fonti rinnovabili, conducendo test per integrarli gradualmente nel mix energetico della flotta.

Inoltre, la strategia di digitalizzazione di d'Amico prevede l'impiego di sistemi come FRIDA per il monitoraggio delle prestazioni della flotta e Optimum Ship Routing (OSR) per ottimizzare le rotte, migliorando la sicurezza e riducendo al minimo l'impatto ambientale.

Obiettivi legati al clima

Il Gruppo d'Amico ha fissato i suoi obiettivi sulle emissioni di gas serra in linea con l'approccio della Strategia 2023 dell'IMO, il cui secondo "livello di ambizione" mira a ridurre le emissioni di CO₂ per attività di trasporto di almeno il 40% entro il 2030, rispetto ai livelli del 2008, suggerendo che le riduzioni delle emissioni nel settore del trasporto marittimo siano misurate in termini di intensità rispetto alle miglia nautiche percorse e al carico trasportato.

Nel suo Piano ESG 2024, il Gruppo si è concentrato su 7 KPI allineati alle ambizioni dell'IMO³³. Il KPI principale e generale è "Numero di navi ad emissioni equivalenti zero, calcolato come risparmio di CO₂ sull'intera flotta diviso per le emissioni medie di CO₂ delle navi della flotta", che misura i **risparmi di CO₂ basati su retrofit pianificati o iniziative volte a ridurre il consumo energetico**. Questo KPI traduce i risparmi di **CO₂ in navi a emissioni zero**³⁴.

Questa decisione riflette la natura complessa delle emissioni di Scopo 1 della flotta, che rappresentano

circa il 99,98% delle emissioni totali di gas serra (Scopo 1 e 2). Fissare un obiettivo basato su una riduzione lineare rispetto all'anno di riferimento potrebbe essere fuorviante a causa della variabilità influenzata da fattori che vanno oltre la progettazione della nave e l'efficienza energetica e delle emissioni. Per la singola nave, questi fattori possono essere endogeni, come le miglia percorse, la velocità ordinata e il tonnellaggio effettivo trasportato (che sono più controllabili) o esogeni – come le condizioni meteorologiche, la congestione del porto, il tempo di inattività, le correnti marine avverse – che sono più difficili da gestire. Inoltre, per l'intera flotta, il valore assoluto lordo delle emissioni di gas serra dipende in larga misura ed è direttamente proporzionale al numero di navi della flotta.

Gli altri KPI sono:

- **Efficienza energetica prevista dalla progettazione della flotta** per le navi di nuova costruzione ed esistenti (EEDI/EEI)
- **Indicatore di Intensità di Carbonio (CII)** raggiunto dalla flotta
- **Efficienza operativa della flotta (EEOI)**
- **Passaggio a miscele di biocarburanti e/o a carburanti arricchiti (HVO)**, cioè a carburanti ricchi di energia provenienti da materie prime rinnovabili (misurato come percentuale del consumo totale di carburante)
- **Incidenza dei viaggi che utilizzano l'Optimum Ship Routing (OSR)** rispetto al numero totale di viaggi.

Questi KPI sono in linea con gli obiettivi dell'IMO in materia di efficienza energetica, riduzione dell'intensità di carbonio e adozione di nuove tecnologie. Gli obiettivi per i primi tre indicatori si concentrano sulla

riduzione delle emissioni, mentre quelli per l'uso di biocarburanti e l'applicazione di OSR sono destinati ad aumentare. Tutti i KPI si concentrano sulle emissioni di CO₂, che rappresentano il 98,5% delle emissioni Scopo 1 della flotta.

Carbon war room

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

- ridurre il rischio di non conformità legato ai tempi di attuazione delle misure a breve termine adottate dall'IMO
- rispettare le normative vigenti
- velocizzare l'adozione di soluzioni tecniche per l'efficienza e il depotenziamento delle navi.

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.

33. Gli obiettivi per questi KPI non sono certificati da un ente esterno.

34. Ad esempio, un valore KPI pari a 3 indica che le emissioni risparmiate in un determinato anno equivalgono alle emissioni medie generate da 3 navi.



La carbon war room ha esplorato varie soluzioni, producendo 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.



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.



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.



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.



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.



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, incoraggerebbero 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.



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".



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 CO₂ nel settore "tramp", insieme all'uso di miscele di biocarburanti.



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.



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.



6. Riprogettazione delle navi impiegate in viaggi internazionali

Le navi impiegate in viaggi internazionali necessitano di un approccio olistico riguardo la riprogettazione, a causa della bassa densità energetica dei carburanti alternativi (ammoniaca, idrogeno) rispetto al carburante convenzionale.



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 anche **soluzioni a breve termine**. d'Amico sta lavorando in particolare sull'**efficientamento della flotta**. Tra le attività 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
- la pianificazione efficiente delle rotte
- il monitoraggio del degrado di scafi ed eliche
- l'adattamento delle specifiche del rivestimento dello scafo all'aumento medio della temperatura del mare
- la formazione dell'equipaggio sulla gestione dell'energia.

Inoltre, il Gruppo ha **completato l'installazione di Overridable Power Limit (OPL)** sulle proprie navi, così da depotenziarne il motore principale.

Nuove costruzioni e retrofit

d'Amico ha implementato diverse tecnologie per ridurre il consumo di energia nella sua flotta durante la fase di nuova costruzione. In particolare, i **motori a due tempi** con potenza superiore al necessario, ma declassati e controllati elettronicamente, contribuiscono a ridurre il consumo specifico e i giri dell'albero motore, consentendo l'utilizzo di eliche più grandi ed efficienti.

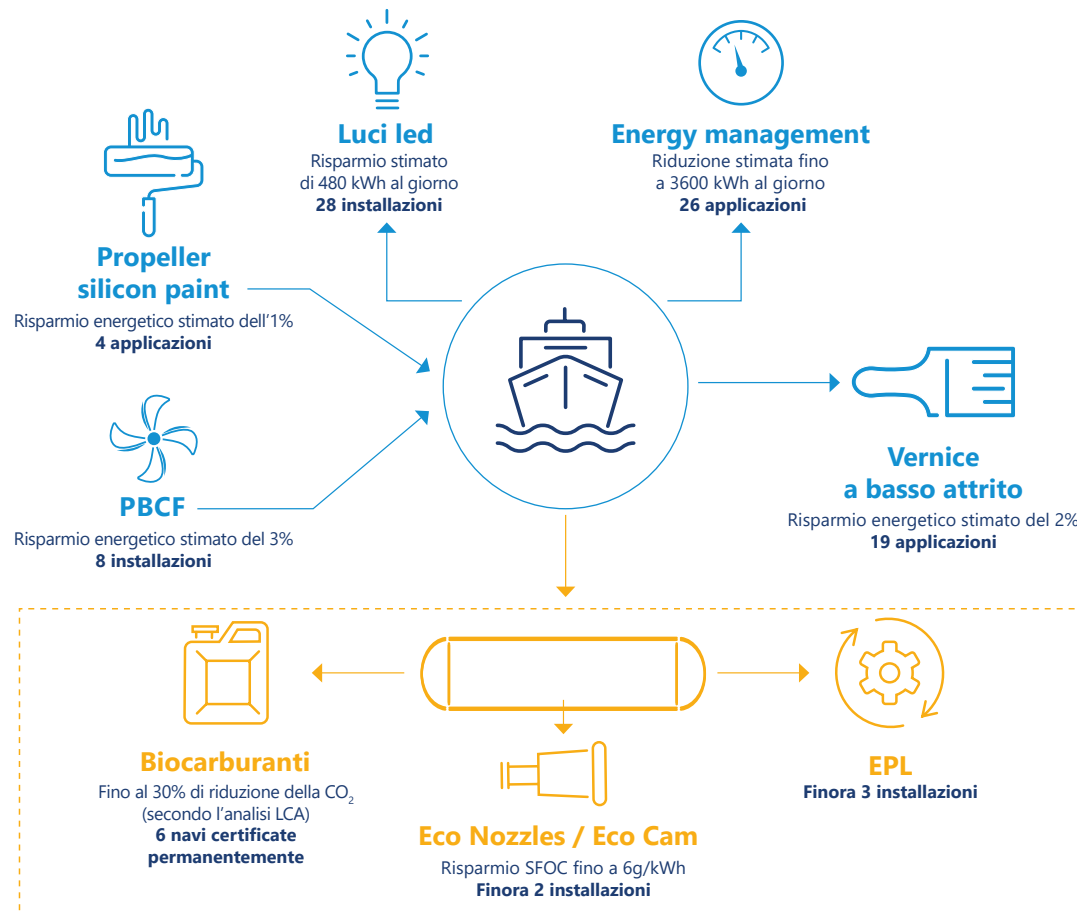
Le navi "eco"³⁵ del Gruppo d'Amico sono progettate per ottimizzare la velocità a livelli inferiori rispetto alle generazioni precedenti, con una significativa riduzione del consumo di carburante di 6 tonnellate al giorno di navigazione per nave.

Tecnologie come il **condotto Mewis** e le **alette Stator** migliorano il flusso d'acqua verso l'elica, generando un risparmio di potenza necessaria rispettivamente del 2%-4% e del 3%-5%. Le **forme idrodinamiche dello scafo**, i **rivestimenti a basso attrito** e le **sistemazioni aerodinamiche** riducono ulteriormente la resistenza. Infine, i **Propeller Boss Cap Fins (PBCF)**, installati sul 35% della flotta controllata dal Gruppo, consentono di risparmiare circa il 2% di potenza necessaria, mentre il **condotto di equalizzazione della scia** previsto su 8 navi consentirà di risparmiarne il 4%.

Illuminazione LED

Nel 2024, il Gruppo d'Amico ha proseguito con la transizione dall'illuminazione tradizionale a quella a LED, ottenendo la **certificazione dell'80% della flotta di proprietà** e a scafo nudo. Questo passaggio ha com-

portato una riduzione di circa 75,8 tonnellate di CO₂ per nave all'anno, registrando una **riduzione delle emissioni complessive della flotta di circa 4.172 tonnellate di CO₂ per il 2024**, solo grazie all'aggiornamento dell'illuminazione.



*I numeri si riferiscono alle installazioni ad oggi.

35. Le navi "eco" sono conformi alla fase 1, fase 2 o fase 3 dell'EEDI.



Prestazioni energetiche della flotta

Indice EEDI (Energy Efficiency Design Index)

L'efficienza energetica delle nuove navi è misurata dall'Energy Efficiency Design Index (EEDI), definito dall'IMO, che misura l'efficienza derivata dal progetto della nave in termini di emissioni di CO₂ per attività di trasporto (DWT*miglia nautiche).

L'IMO richiede che il miglioramento dell'efficienza tecnica delle navi avvenga in **tre fasi**. Le fasi prevedono che l'EEDI richiesto per tipo di nave sia soggetto a una graduale riduzione percentuale rispetto al valore di riferimento:

- **Fase 1 (2015-2019):** riduzione del **10%** rispetto al valore di riferimento
- **Fase 2 (2020-2024):** riduzione del **20%** rispetto al valore di riferimento
- **Fase 3 (dal 2025 in poi):** riduzione del **30%** rispetto al valore di riferimento.

Conformità all'EEDI (flotta di proprietà e a scafo nudo) al 31 dicembre 2024	Pre-EEDI	Fase 1	Fase 2	Fase 3
Navi conformi all'EEDI (%) – Dry Cargo	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%
Navi conformi all'EEDI (%) – Portacontainer	100%	0,0%	0,0%	0,0%
Navi conformi all'EEDI (%) – Product Tankers	16,7%	0,0%	66,7%	16,7%
Navi conformi all'EEDI (%) – Flotta totale	10,9%	0,0%	80,0%	9,1%

Alla fine del 2024, il valore medio dell'EEDI per la flotta Dry Cargo è pari a 3,53 gCO₂/DWT*miglio nautico. Per la Portacontainer il valore è di 16,09, mentre per le navi Product Tankers si attesta a 4,57 gCO₂/DWT*miglio nautico. Il valore medio per la flotta complessiva è pari quindi a **4,35 gCO₂/DWT*miglio nautico**. **Oltre l'85% della flotta è conforme alla fase 2 o 3.**

Il Gruppo d'Amico si impegna a garantire che tutte le navi di nuova costruzione soddisfino o superino i requisiti dell'indice di efficienza energetica (EEDI). In particolare, le nuove navi cisterna LR1, la cui consegna è prevista tra il 2027 e il 2028, sono progettate per raggiungere un EEDI superiore di oltre il 40% rispetto ai requisiti della Fase 3, superando sostanzialmente questi rigorosi standard di efficienza. Anche le nuove portarinfuse, la cui consegna è prevista tra il 2026 e il 2027, avranno un EEDI ben superiore al 30% di riduzione previsto nella fase 3.

Indice EEXI (Energy Efficiency Existing Ship Index)

L'indice di efficienza energetica delle navi esistenti (EEXI) comporta l'applicazione retroattiva dell'EEDI a tutte le navi esistenti al di sopra di una certa dimensione. Nello specifico, impone un requisito equivalente all'EEDI Fase 2 o 3 a tutte le navi esistenti superiori alle 5.000 tonnellate di stazza lorda, indipendentemente dal loro anno di costruzione, ed è inteso come una certificazione una tantum. Il Gruppo d'Amico ha già applicato questo regolamento: **per tutto il 2024, l'intera flotta è stata certificata con successo come conforme all'EEXI.**

Conformità all'EEXI (flotta di proprietà e a scafo nudo) – al 31 dicembre 2024	2024
Navi conformi all'EEXI (%)	100%

Efficienza del consumo di carburante bunker

Il totale di carburante bunker consumato dalla flotta di proprietà e a scafo nudo di d'Amico nel 2024 è stato pari a **279.330 tonnellate**, di cui 70.019 tonnellate utilizzate durante la fase di navigazione in zavorra, 161.281 tonnellate durante la fase di carico (la fase con il maggior consumo di carburante bunker) e 45.113 tonnellate durante la fase di manovra e in porto.

Consumo di carburante bunker [t] (flotta di proprietà e a scafo nudo) ³⁶	2024
Zavorra	70.019
Carico	161.281
Porto / Manovra	45.113
Totale Product Tanker e Dry Cargo	276.415
Consumo di carburante bunker Portacontainer ³⁷	2.915
Totale (inclusa la nave Portacontainer)	279.330

36. Descrizione delle diverse fasi:
• **Fase di navigazione con zavorra:** la nave naviga senza carico, utilizzando l'acqua di zavorra per la stabilità.
• **Fase di navigazione con carico:** la nave naviga completamente carica di prodotto.
• **Fase in porto e in manovra:** la nave è attraccata al porto, in fase di carico, scarico o inattività.
37. Per la nave Portacontainer, la scomposizione dei consumi di carburante nelle categorie Zavorra, Carico e Porto non è applicabile in quanto la Portacontainer del Gruppo nel 2024 non ha mai viaggiato in Zavorra e l'attività di feedering svolta attraverso la Portacontainer non permette una distinzione fra navigazione in Porto e in Carico.



Gli stessi dati sono stati analizzati anche in termini relativi, considerando sia le miglia nautiche percorse che il carico trasportato. Per quanto riguarda il consumo di carburante per miglia nautiche, una parte significativa si verifica durante la fase di navigazione in porto, nonostante le minori distanze percorse rispetto alle fasi di navigazione con zavorra e con carico. Rispetto al **consumo di carburante durante la navigazione in porto**, si registra una differenza significativa tra la flotta di navi cisterna e quella di portarinfuse: le navi cisterna consumano in media 0,828 tonnellate per miglio nautico, mentre le portarinfuse si attestano su un consumo nettamente inferiore, pari a 0,298 tonnellate per miglio nautico in questa fase. Questa differenza è attribuibile sia alle maggiori dimensioni delle navi cisterna rispetto a quelle portarinfuse sia all'utilizzo degli impianti commerciali in porto, che interessa esclusivamente la divisione Product Tanker. Di seguito si riportano i dati medi per tutta la flotta di proprietà e a scafo nudo del Gruppo d'Amico.

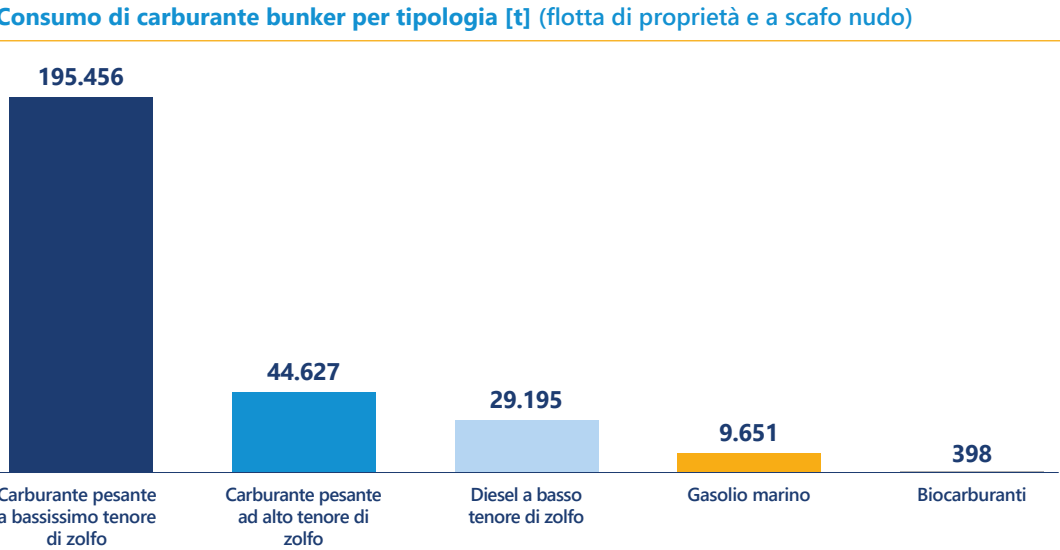
Consumo di carburante per miglia navigate [t/miglia nautiche] (flotta di proprietà e a scafo nudo)	2024
Zavorra	0,077
Carico	0,083
Porto / Manovra	0,578
Totale Product Tanker e Dry Cargo	0,094
Consumo di carburante per miglia navigate Portacontainer	0,143
Totale (inclusa la nave Portacontainer)	0,095

Per quanto riguarda il consumo di carburante per **unità trasportate**, il valore rimane minimo, indicando un utilizzo altamente efficiente del carburante per tonnellata di carico e una flotta sempre a pieno carico. Il valore dell'indice è pressoché pari tra la divisione Product Tanker e la Dry Cargo (0,0115 e 0,0111, rispettivamente).

Consumo di carburante per unità trasportate [t/t] (flotta di proprietà e a scafo nudo)	2024
Consumo di carburante per unità trasportate	0,0113

Il consumo di carburante bunker può essere analizzato anche per **tipo di combustibile**. Nel 2024, la maggior parte del carburante consumato è stato olio combustibile pesante a bassissimo tenore di zolfo, che ha rappresentato circa il 69,8% del consumo totale. Seguono il gasolio a basso tenore di zolfo (10,5%) e l'olio combustibile pesante ad alto tenore di zolfo (16,1%). Il resto del consumo di carburante è costituito da biocarburante e gasolio marino.

Consumo di carburante bunker per tipologia [t] (flotta di proprietà e a scafo nudo)	2024
HSFO – Carburante pesante ad alto tenore di zolfo	44.627
VLSFO – Carburante pesante a bassissimo tenore di zolfo	195.456
Diesel a basso tenore di zolfo	29.195
Biocarburanti	398
Gasolio marino	9.651
Totale	279.330





Nel 2024, le emissioni di anidride carbonica misurate in termini assoluti registrano un valore pari a circa **873.405 tonnellate**.

Emissioni CO ₂ (flotta di proprietà e a scafo nudo)		2024
Emissioni di CO ₂ [tCO ₂]		873.405
Gruppo d'Amico - CO ₂ per miglia navigate [tCO ₂ / miglia nautiche]		0,2958
	Dry Cargo	0,2667
	Product Tanker	0,3163
	Portacontainer	0,4494
Gruppo d'Amico – CO ₂ per unità trasportate [tCO ₂ / t]		0,0336
	Dry Cargo	0,0347
	Product Tanker	0,0358
	Portacontainer	0,0058

Consumo totale di energia

Policy di rendicontazione ESG – Consumi energetici

Il consumo di energia si basa sui dati relativi al carburante acquistato dal Gruppo durante l'anno di riferimento. Per calcolare il consumo energetico, espresso in watt ora (Wh), sono stati utilizzati i valori di densità energetica definiti dall'IMO (HFO = 40.200 kJ/kg, MDO = 42.700 kJ/kg e Biocarburante=38.000 kJ/kg), in conformità con la risoluzione MEPC.308. Il consumo energetico degli uffici è stato in parte ricavato dalle fatture dei fornitori di energia e in parte stimato in base alla superficie e all'occupazione della struttura. Infine, il consumo di energia da fonti nucleari è stato stimato utilizzando i dati dell'AIB.

Nel 2024, il Gruppo d'Amico ha registrato un **consumo totale di energia di 3.150.762 MWh**, proveniente principalmente da petrolio greggio e prodotti petroliferi. Il Gruppo non utilizza carbone o altri combustibili fossili.

Consumo totale di energia (flotta di proprietà e a scafo nudo e uffici) [MWh]	2024
Consumo di carburante da carbone e prodotti del carbone	N.A.
Consumo di carburante da petrolio greggio e prodotti petroliferi	3.145.926
Consumo di carburante da gas naturale (flotta)	N.A.
Consumo di combustibile da gas naturale (uffici)	119,85
Consumo di combustibile da altre fonti fossili	N.A.
Consumo di elettricità, calore, vapore o raffreddamento acquistati o acquisiti da fonti fossili (uffici)	334,10
Consumo di elettricità, calore, vapore o raffreddamento acquistati o acquisiti da fonti fossili (flotta)	14,54
Consumo totale di energia da fonti fossili	3.146.324
Quota delle fonti fossili sul consumo totale di energia	99,9%
Consumo totale di energia da fonti nucleari	103
Quota del consumo da fonti nucleari sul consumo totale di energia	0,007%
Consumo di combustibile da fonti rinnovabili (biocarburante)	4.206
Consumo di elettricità, calore, vapore e raffreddamento acquistati o acquisiti da fonti rinnovabili	127
Consumo di energia rinnovabile non da combustibile autogenerata	N.A.
Consumo totale di energia rinnovabile	4.334
Quota di fonti rinnovabili sul consumo totale di energia	0,232%
Totale	3.150.762



Le **metriche di intensità energetica** sono calcolate mettendo in relazione il consumo totale di energia con i ricavi del Gruppo.

Intensità energetica nei settori ad alto impatto climatico (HCI) - (Navi di proprietà e a scafo nudo e uffici)

2024

Consumo energetico associato alle attività nei settori HCI [MWh]	3.150.146 (MWh)
Trasporto marittimo e costiero di merci (settore H)	3.150.146 (MWh)
Ricavi netti associati alle attività nei settori ad alto impatto climatico³⁸ [€]	489.441.714,46 €
Trasporto marittimo e costiero di merci (settore H)	489.441.714,46 €
Intensità energetica basata sui ricavi netti [MWh/€]	0,0064

Biocarburanti

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 positivi in merito alla riduzione delle emissioni di CO₂** – utilizzando l'analisi LCA (Life Cycle Assessment) – **e alle emissioni di NO_x**, che sono rimaste stabili e all'interno del limite consentito.

Dopo le prove condotte con successo sulla M/T Cielo di Rotterdam, il Gruppo d'Amico ha ottenuto nel 2024 dall'amministrazione di bandiera la **certificazione che tutte le sue navi LR1** possono operare in modo permanente con una miscela di **biocarburanti B30**. A seguito della pubblicazione delle linee guida temporanee adottate per l'utilizzo dei biofuels dall'IMO, il Gruppo d'Amico può ora utilizzare miscele contenenti fino al 30% di esteri metilici di acidi grassi (FAME) su tutta la sua flotta senza ulteriori test. Nel 2025, il Gruppo prevede di estendere i test sui biocarburanti alle miscele B40 e B50 utilizzando la metodologia stabilita nel progetto pilota del 2021. Inoltre, sono previsti test sull'olio vegetale idrotrattato (HVO), un promettente biocarburante sostenibile *drop-in* grazie alle sue specifiche molto simili a quelle del **Distillate Marine Fuel³⁹**.

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.

Caratteristiche della flotta (di proprietà e a scafo nudo)

2024

Flotta pronta a utilizzare la miscela di biocarburante B30 (%)	100%
--	------



38. I settori ad alto impatto climatico includono: trasporto marittimo e costiero di merci (settore H) e, se del caso, commercio all'ingrosso di combustibili solidi, liquidi e gassosi e prodotti correlati (settore G) e attività immobiliari (settore L).

39. La categorizzazione deriva dalla norma ISO 8217, che classifica i combustibili per uso marittimo in base alle loro proprietà e agli usi previsti.



Rendicontazione delle emissioni di gas effetto serra (GHG)

Policy di rendicontazione ESG – Emissioni Scopo 1

L'accuratezza dei dati relativi all'ambiente, alla salute e sicurezza e alla qualità è garantita da osservazioni dirette raccolte dal Dipartimento di Monitoraggio delle Prestazioni della Flotta del Gruppo d'Amico. Questi dati provengono principalmente dai **sistemi operativi** dell'azienda e sono supportati da **sistemi di gestione certificati**, tra cui l'International Safety Management Code e le UNI ISO 9001, ISO 14001, ISO 45001 e ISO 50001.

Il perimetro coperto dai calcoli delle **emissioni di gas serra** nell'edizione 2024 del Bilancio di sostenibilità è stato ampliato per includere:

- Emissioni di gas fluorurati, utilizzando i fattori di emissione del Sesto Rapporto di Valutazione (IPCC, 2023).
- Emissioni Scopo 1 da combustione di combustibili negli uffici.
- Emissioni Scopo 2 da energia acquistata e consumata dagli uffici.
- Emissioni di Scopo 2 derivanti dall'energia acquistata e consumata durante il dry-docking.

Tutte le emissioni riportate in questo capitolo rientrano nel controllo operativo del Gruppo.

Per quanto riguarda specificamente le emissioni di gas serra della flotta:

Le **emissioni Scopo 1** derivanti dal consumo di carburante si riferiscono all'intera flotta (di proprietà e a noleggio) che opera con contratti di Voyage Charter ("Spot"). Ciò segue il principio del controllo operativo, che nell'industria navale si allinea al controllo commerciale - definito come la capacità di una parte contrattuale di prendere decisioni operative chiave, tra cui la selezione delle rotte, la gestione del carico e degli scali, in contrapposizione alla gestione tecnica della nave⁴⁰. In conformità con le linee guida della BIMCO sulla rendicontazione delle emissioni delle navi⁴¹, la responsabilità della contabilizzazione e della rendicontazione delle emissioni Scopo 1 spetta all'armatore per i contratti Voyage Charter, mentre per i viaggi Time Charter e Single-trip Time Charter la responsabilità delle operazioni commerciali (e quindi della rendicontazione delle emissioni) spetta al noleggiatore. A partire dalle prossime edizioni del Bilancio di Sostenibilità, queste emissioni saranno riportate sotto la voce Scopo 3.

Le tabelle seguenti riportano i dati primari utilizzati per calcolare le emissioni Scopo 1 associate al consumo di combustibile bunker delle navi di proprietà e di quelle con contratto a tempo impiegate tramite contratti Spot, ossia le navi su cui d'Amico ha esercitato il controllo operativo nel 2024.

I dati sul consumo di carburante su cui si basano i calcoli sono misurati e comunicati direttamente da d'Amico.

In dettaglio, le emissioni di CO₂ sono calcolate applicando i seguenti fattori di carbonio specifici per i combustibili, definiti dall'Organizzazione marittima internazionale (IMO) nel suo quarto studio IMO sui gas serra (2020).

Tipo di Olio combustibile	C _f (tons-CO ₂ / MT)
Olio combustibile pesante (riferimento: ISO 8217 Grades RME through RMK)	3,114
Olio combustibile leggero (riferimento: ISO 8217 Grades RMA through RMD)	3,151
Diesel/gasolio (riferimento: ISO 8217 Grades DMX through DMB)	3,206
Olio combustibile a bassissimo tenore di zolfo (0,5% di zolfo)	3,114
Gas di petrolio liquefatto (propano)	3,000
Gas di petrolio liquefatto (butano)	3,030
Gas naturale liquefatto	2,750
Metanolo	1,375
Etanolo	1,913

40. Si noti che per i KPI riguardanti l'efficienza energetica ed emissiva delle navi (EEOI, AER e CII), così come per gli indici di efficienza riguardanti la progettazione delle navi (EEDI/EEEXI), il perimetro non coincide con quello utilizzato per la rendicontazione dei GHG. Piuttosto, si riferisce all'intera flotta di proprietà e a scafo nudo, indipendentemente dal tipo di contratto tramite cui le navi sono impiegate.

41. BIMCO. (2022). *Who is responsible for accounting and reporting a ship's emissions?* <https://www.bimco.org/news-insights/bimco-news/2024/20241109-reporting-ship-emissions/#:~:text=To%20do%20this%2C%20charterers%20and,to%20account%20and%20report%20emissions.>



Le altre emissioni di gas serra sono state stimate utilizzando i fattori di emissione dello stesso studio IMO⁴². Le emissioni totali di gas serra, espresse in anidride carbonica equivalente (CO₂eq), sono state determinate applicando i potenziali di riscaldamento globale (GWP) per un orizzonte temporale di 100 anni. Questi GWP, ricavati dal Sesto Rapporto di Valutazione del Gruppo Intergovernativo sui Cambiamenti Climatici (IPCC, 2023), sono i seguenti:

- 1 per il biossido di carbonio (CO₂)
- 29,8 per il metano (CH₄)
- 273 per il protossido di azoto (N₂O).

Infine, il fattore di emissione stabilito dal Dipartimento per la Sicurezza Energetica e Net Zero per la combustione del gas naturale è stato utilizzato per calcolare le emissioni di gas a effetto serra (GHG) dei sistemi termici degli uffici.

Per il 2024, d'Amico non presenterà una relazione sulle emissioni di gas serra dello Scopo 3, optando per la disposizione di introduzione graduale stabilita dall'ESRS.

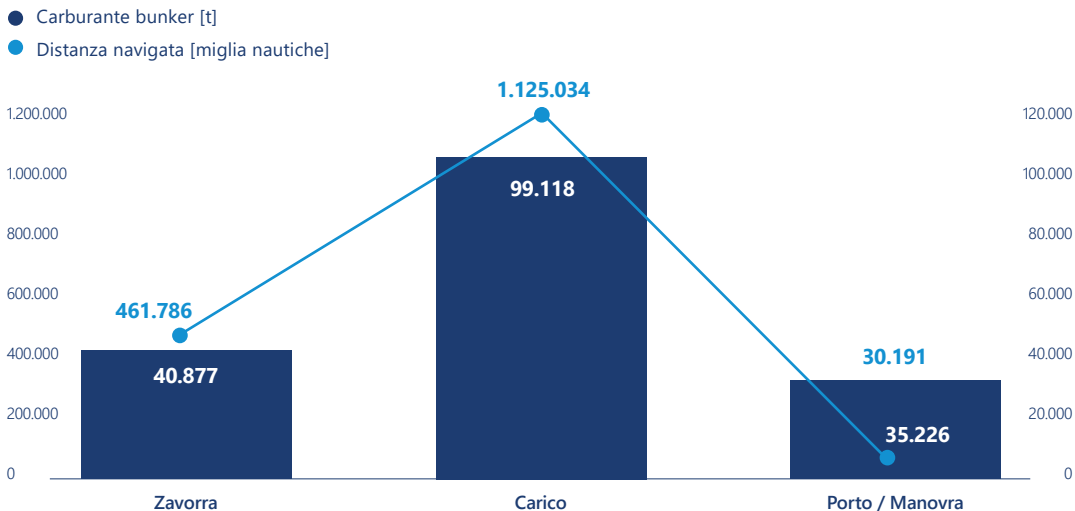
Le tabelle di seguito riportano i dati primari utilizzati per calcolare le emissioni di Scopo 1 associate al consumo di carburante bunker delle navi di proprietà e noleggiate a tempo (TC-IN) impiegate tramite contratti "Spot", ovvero le navi su cui d'Amico ha esercitato il controllo operativo nel corso del 2024.

Il **carburante bunker totale consumato nel 2024** per la flotta di proprietà e TC-IN impiegata tramite contratti Spot è pari a **170.186 tonnellate**. Del totale, il 24% del carburante bunker è stato consumato durante la fase di zavorra, il 58,2% durante la fase di carico e il 17,7% durante la fase portuale.

Consumo di carburante bunker e distanza navigata (flotta di proprietà e TC-IN impiegata tramite contratti Spot)

2024	Carburante bunker [t]	Distanza navigata [miglia nautiche]
Zavorra	40.877	461.786
Carico	99.118	1.125.034
Porto / Manovra ⁴³	30.191	35.226
Totale	170.186	1.622.046

Consumo di carburante bunker e distanza navigata (flotta di proprietà e TC-IN impiegata tramite contratti Spot)



Carico trasportato [t] (flotta di proprietà e TC-IN impiegata tramite contratti Spot)

2024

Dry Cargo	8.433.188
Product Tanker	9.860.971
Totale	18.294.160

42. I fattori di emissione IMO sono stati selezionati in quanto tengono conto in modo esaustivo del settore marittimo a livello internazionale, mentre sono stati esclusi i fattori di emissione definiti a livello europeo (regolamento delegato (UE) 2023/2776 della Commissione del 12 ottobre 2023).

43. La misura della distanza navigata in porto è relativa esclusivamente alla divisione Product Tanker. Per quanto riguarda la divisione Dry Cargo, questo dato non è disponibile.



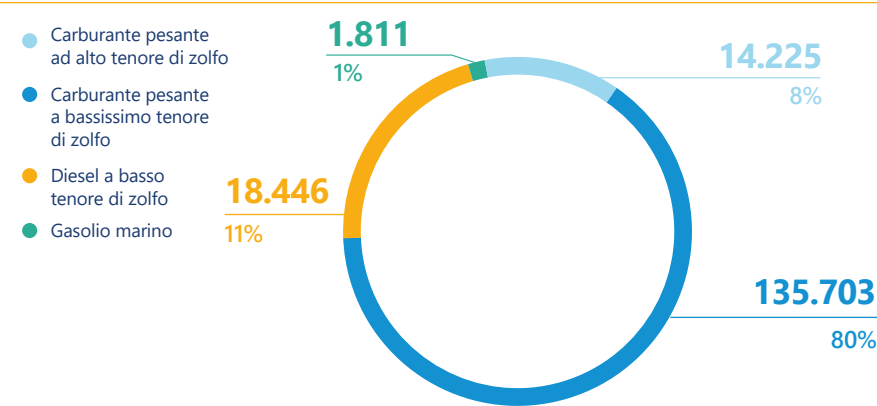
La maggior parte del carburante consumato nel 2024 era **combustibile pesante a bassissimo tenore di zolfo** (79,7%), seguito da gasolio a basso tenore di zolfo (10,8%) e combustibile pesante ad alto tenore di zolfo (8,3%).

Consumo di carburante bunker per tipologia [t]
(flotta di proprietà e TC-IN impiegata tramite contratti Spot)

	2024
HSFO - Carburante pesante ad alto tenore di zolfo	14.225
VLSFO - Carburante pesante a bassissimo tenore di zolfo	135.703
Diesel a basso tenore di zolfo	18.446
Gasolio marino	1.811
Totale	170.186



Consumo di carburante bunker per tipologia [t]
(flotta di proprietà e TC-IN impiegata tramite contratti Spot) - 2024



Le **emissioni di CO₂** vengono calcolate applicando i fattori di carbonio specifici per carburante definiti dall'IMO, sono riportate nel piano di monitoraggio e rendicontazione di ogni nave e sono certificate da RINA per conto delle autorità di bandiera, in conformità al regolamento (UE) 2015/757 che stabilisce la procedura di monitoraggio, rendicontazione e verifica (MRV) per le emissioni di CO₂ associate ai tragitti effettuati da, verso e tra porti situati nell'Unione Europea. Dall'attuazione del piano di monitoraggio e rendicontazione nel 2018, **tutte le navi d'Amico coinvolte in viaggi UE hanno ottenuto le certificazioni richieste dalla normativa MRV.**

Emissioni CO₂ (flotta di proprietà e TC-IN impiegata tramite contratti Spot)

	2024
Emissioni di CO ₂ [tCO ₂]	493.087
CO ₂ per miglia navigate [tCO ₂ / miglia nautiche]	0,3040
CO ₂ per miglia navigate [tCO ₂ /nm] - Dry Cargo	0,4231
CO ₂ per miglia navigate [tCO ₂ /nm] - Product Tanker	0,2710
CO ₂ per unità trasportate [tCO ₂ /t]	0,0270
CO ₂ per unità trasportate [tCO ₂ /t] - Dry Cargo	0,0177
CO ₂ per unità trasportate [tCO ₂ /t] - Product Tanker	0,0349



Per calcolare le **emissioni di gas serra di Scopo 1** della flotta nel 2024, sono state considerate le **emissioni di anidride carbonica, protossido di azoto e metano**. In particolare, le emissioni di anidride carbonica rappresentano il **98,5%** delle emissioni di Scopo 1 della flotta. Le emissioni totali di Scopo 1 sono state calcolate includendo le emissioni derivanti dal consumo di gas fluorurati e dalle operazioni d'ufficio. Le emissioni della flotta rappresentano il **99,98%** delle emissioni totali di Scopo 1.

Emissioni lorde di Scopo 1 [tCO ₂ eq]	2024
Anidride carbonica (CO ₂)	493.087
Protossido di azoto (N ₂ O)	7.378
Metano (CH ₄)	304
Emissioni totali di Scopo 1 dalla flotta (impiegata tramite contratti Spot)	500.769
Emissioni di Scopo 1 dal consumo di gas fluorurati ⁴⁴	5.413
Emissioni totali di Scopo 1 dagli uffici	34
Emissioni GHG Scopo 1 totali	506.217

Dal 1° gennaio 2024, il Gruppo d'Amico è soggetto al nuovo **sistema di scambio di quote di emissione dell'UE (EU ETS)**, un meccanismo di tetto massimo e scambio (*cap-and-trade*) progettato per ridurre le emissioni attraverso un mercato del carbonio regolamentato. La conformità all'EU ETS richiede a d'Amico di acquistare quote UE (EUA), che garantiscono il diritto di emettere una quantità specifica di gas serra.

Nel 2023, il piano di monitoraggio e rendicontazione è stato aggiornato per allinearlo alla direttiva EU ETS e d'Amico ha stabilito le procedure interne per gestire l'acquisto e la rendicontazione delle quote UE. Tali misure garantiscono il rispetto degli obblighi introdotti dall'inclusione del trasporto marittimo nell'EU ETS a partire da gennaio 2024.

La tabella seguente presenta la quantità e la quota di emissioni di gas serra di Scopo 1 coperte da quote (EUA) EU ETS.

Emissioni lorde di Scopo 1 coperte dal sistema EU ETS ⁴⁵	2024
Emissioni coperte da quote EU ETS	12.341
Emissioni coperte da quote ETS non UE	n.a.
Quota delle emissioni totali di Scopo 1	2,44%



44. Le emissioni di scopo 1 legate al consumo di F-gas sono riferite alla sola divisione Product Tanker, in quanto le navi operate tramite contratti "Spot" dalla divisione Dry Cargo nel 2024 erano tutte a noleggio (Time Charter-In). Pertanto, la gestione tecnica della nave – che include i rabbocchi di gas fluorurati per i sistemi di raffreddamento a bordo – non è di competenza di d'Amico ma dell'Armatore terzo che presta la nave. Ne consegue l'indisponibilità del dato, che è comunque trascurabile rispetto alla totalità dello scopo 1 (le emissioni da F-gas incidono per poco più dell'1%).

45. Le emissioni di scopo 1 coperte da ETS sono interamente riconducibili alla flotta Product Tanker, in quanto nessuna nave impiegata tramite contratti "Spot" dalla divisione Dry Cargo ha salpato da o verso porti Europei.



Policy di rendicontazione ESG – Emissioni di Scopo 2

Le emissioni di Scopo 2 coincidono con l'energia acquistata durante le operazioni di dry dock riguardanti tutte le imbarcazioni di proprietà (ad esempio, escludendo le imbarcazioni a scafo nudo, poiché non sono gestite tecnicamente dal Gruppo, dove la gestione tecnica include il dry docking per la manutenzione). Inoltre, una piccola quota di emissioni di Scopo 2 è stata stimata per tenere conto del consumo energetico degli uffici, considerando la loro posizione, le dimensioni e il numero di dipendenti.

Le emissioni indirette di gas serra (GHG) calcolate con il metodo *location-based*, espresse in tonnellate di CO₂ equivalente (CO₂eq), sono state calcolate utilizzando i fattori di emissione pubblicati dall'AIB (*Association of Issuing Bodies*) per ciascun paese, che tengono conto del mix di produzione energetica nazionale. Laddove i dati AIB non erano disponibili, in particolare per i paesi non UE, sono stati utilizzati i fattori di emissione del database *Enerdata*. Le emissioni indirette di GHG calcolate con il metodo *market-based* sono state determinate utilizzando i fattori di emissione del mix residuo pubblicati dall'AIB. In assenza di questi fattori, sono stati utilizzati i dati sulle emissioni del database *Enerdata*.

Le **emissioni di gas serra indirette (Scopo 2)** sono calcolate con metodi basati sia sul mercato (*market-based*) che sulla posizione (*location-based*), considerando le emissioni derivanti dall'energia acquistata e consumata dagli uffici e le emissioni derivanti dall'energia acquistata e consumata durante il dry-docking. Le emissioni di Scopo 2 calcolate secondo il criterio *market-based* risultano leggermente inferiori, in quanto questo approccio considera l'elettricità acquistata insieme agli strumenti di certificazione, in particolare le **Garanzie di Origine** fornite dal fornitore di energia per la sede dell'ufficio in Lussemburgo.

Emissioni Scopo 2 [tCO ₂ e]		2024
Metodo market-based		117,5
Di cui legato all'elettricità acquistata abbinata a strumenti (garanzie di origine)		35%
Metodo location-based		111,25

46. Le emissioni biogeniche derivanti dalla combustione di biocarburanti non sono conteggiate nelle emissioni di Scopo 1 della flotta poiché tale combustione non avviene sulle navi sotto il controllo operativo di d'Amico (vale a dire navi, di proprietà o noleggiate a tempo, impiegate tramite contratti di "noleggio a viaggio").

La tabella seguente presenta le **emissioni lorde di gas serra di Scopo 1 e 2** del Gruppo d'Amico nel 2024 e i relativi indici di intensità emissiva:

Emissioni lorde di gas serra e intensità delle emissioni - Flotta e uffici		2024
Metodo market-based – Emissioni GHG lorde Scopo 1 + Scopo 2 [tCO ₂ e]		506.390
Metodo market-based – Intensità delle emissioni GHG basata sui ricavi netti [tCO ₂ e/€]		0,6244
Metodo location-based – Emissioni GHG lorde Scopo 1 + Scopo 2 [tCO ₂ e]		506.318
Metodo location-based – Intensità delle emissioni GHG basata sui ricavi netti [tCO ₂ e/€]		0,6243

Nel 2024 la flotta non ha registrato emissioni di CO₂ biogenica dalla combustione o biodegradazione della biomassa, né in termini di emissioni di gas serra di Scopo 1⁴⁶ né di Scopo 2.

L'**indice di intensità emissiva** è stato determinato rapportando le emissioni di Scopo 1 e i ricavi generati da imbarcazioni di proprietà e noleggiate a tempo impiegate tramite contratti Spot.





Altre metriche d'intensità carbonica

Nel 2021 il Gruppo ha avviato un progetto strategico per **calcolare e monitorare in tempo reale il Carbon Intensity Indicator (CII) della flotta**, al fine di mantenere una valutazione dinamica dell'intensità di carbonio della flotta e consentire l'implementazione di tempestive azioni correttive quando ritenuto necessario. Nel corso del 2022, d'Amico ha completato lo sviluppo e la certificazione di SEEMP Parte III, per documentare come intende raggiungere i propri obiettivi di Carbon Intensity Indicator (CII). Nel 2023 è stato implementato in modo efficace lo strumento di monitoraggio del CII raggiunto, dimostrando l'impegno del Gruppo per una gestione ambientale proattiva e la conformità alle misure a breve termine dell'IMO per la riduzione delle emissioni dalle operazioni marittime.



Il calcolo del **Carbon Intensity Indicator (CII)** è influenzato da diversi fattori che esulano dal controllo dell'armatore, rendendolo più una metrica "commerciale" piuttosto che una metrica di "efficienza". Un'altra limitazione del CII consiste nella sua incapacità di tenere conto del peso effettivo del carico trasportato durante l'anno, poiché presuppone che le navi operino costantemente alla loro piena capacità di portata lorda nominale (DWT). Questo approccio rende difficile distinguere e premiare le navi gestite in modo più efficiente dai loro proprietari e/o noleggiatori su base tonnellata*miglia: una nave che trasporta più carico su distanze maggiori durante l'anno fornisce intrinsecamente maggiori benefici sociali per unità di emissione rispetto a una nave che opera vuota con una significativa capacità per periodi prolungati.

L'**indicatore operativo di efficienza energetica (EEOI)** è un altro indice, monitorato da d'Amico, che aiuta ad affrontare questa limitazione considerando il carico utile effettivo. Questa metrica fornisce una **valutazione più puntuale dell'efficienza della nave, tenendo conto del carico effettivo trasportato e delle distanze effettive percorse**, offrendo quindi una valutazione più completa rispetto al CII.

Indici di intensità carbonica (flotta di proprietà e a scafo nudo)

Carbon Intensity Indicator	2024
CII [g CO₂/dwt t*miglia nautiche] – Flotta del Gruppo⁴⁷	4,78
CII [g CO ₂ /dwt t*miglia nautiche] – Dry Cargo	3,07
CII [g CO ₂ /dwt t*miglia nautiche] – Portacontainer	14,67
CII [g CO ₂ /dwt t*miglia nautiche] – Product Tanker	5,90
Energy Efficiency Operating Indicator	2024
EEOI [g CO₂/t*miglia nautiche] – Flotta del Gruppo	11,2
EEOI [g CO ₂ /t*miglia nautiche] – Dry Cargo	6,94
EEOI [g CO ₂ /t*miglia nautiche] – Portacontainer	29,71
EEOI [g CO ₂ /t*miglia nautiche] – Product Tanker	14,00

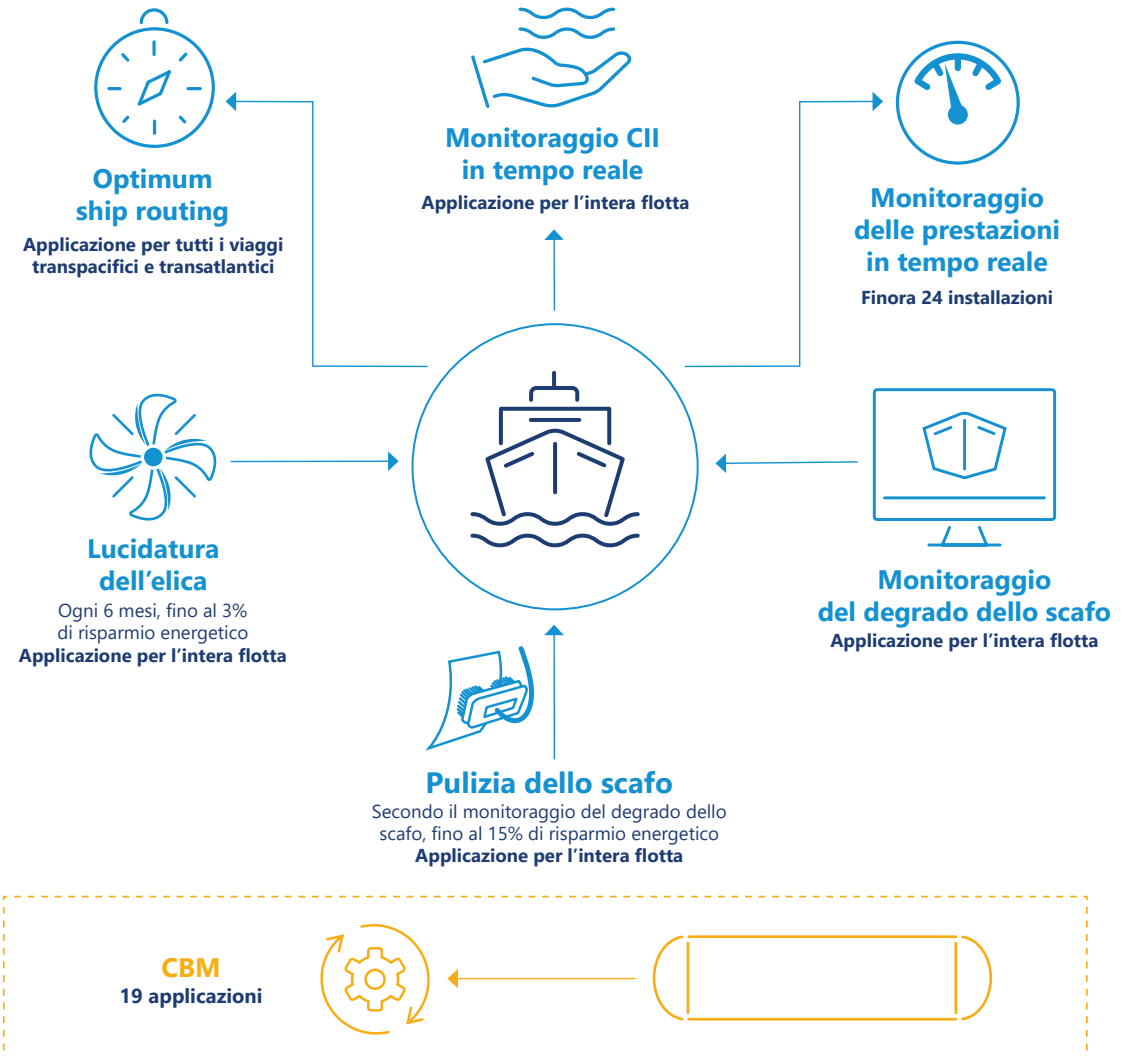
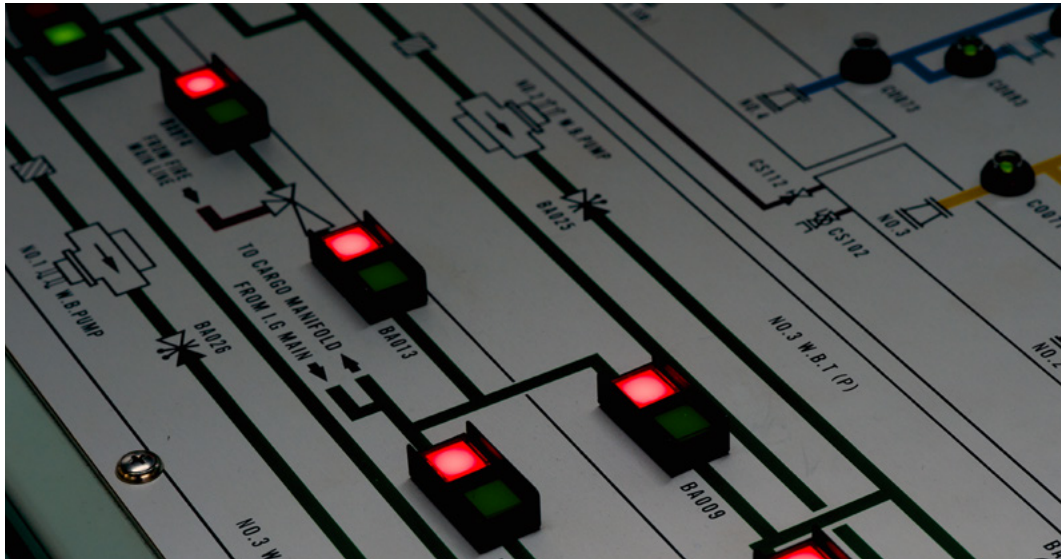
47. Il dato complessivo di tutta la flotta del Gruppo è frutto di una media ponderata calcolata partendo dagli indici medi delle due divisioni (Dry Cargo e Product Tanker).



Strategia di digitalizzazione

Nel quadro delle iniziative volte a presidiare e a ridurre l'impatto ambientale dell'azienda, la **strategia di digitalizzazione** rappresenta un elemento chiave, contribuendo in modo significativo all'ottimizzazione dei processi e, di conseguenza, alla riduzione delle emissioni.

Nel prossimo futuro, il Gruppo d'Amico immagina uno scenario in cui il **flusso continuo di dati** dalle navi consente agli operatori della flotta di **monitorare le imbarcazioni in ogni momento**, migliorando significativamente il supporto all'equipaggio di bordo. L'analisi avanzata dei dati ingegnerizzati consentirà ai gestori della flotta di fornire consulenza specialistica su aspetti critici quali navigazione, *routing* meteorologico, consumo di carburante, manutenzione intelligente, diagnostica remota e analisi dello stress strutturale della nave. I miglioramenti previsti in questa direzione sono destinati a **ridurre i rischi legati all'errore umano, contribuendo a diminuire il numero di incidenti e ad aumentare l'efficienza**, l'affidabilità e le prestazioni ambientali. Nel perseguimento di questi obiettivi, il Gruppo è attivamente impegnato in diversi progetti di innovazione e digitalizzazione della flotta.





Digitalizzazione e Big Data

Con l'aumento del volume, della varietà e della velocità delle informazioni, **i dati sono diventati una risorsa sempre più preziosa** per migliorare l'efficienza della flotta. Per sfruttare questa risorsa, d'Amico ha implementato sistemi di monitoraggio in tempo reale per raccogliere dati accurati su tutte le imbarcazioni di proprietà e a scafo nudo. Ogni giorno, infatti, viene inviato almeno un report per imbarcazione (con dati inseriti manualmente). Inoltre, per la maggior parte delle sue imbarcazioni di proprietà e a scafo nudo, d'Amico riceve dati digitali su macchinari e navigazione ogni cinque minuti, consentendo aggiustamenti precisi e tempestivi alle strategie operative. Questo comporta la gestione di circa 6,5 milioni di *datapoint* all'anno.

La disponibilità di tali dati fornisce un importante **supporto al processo decisionale**, in quanto consente di:

- determinare il momento migliore per la pulizia dello scafo/elica (Hull & Propeller Management ISO 19030)
- valutare l'impatto dei dispositivi di risparmio di CO₂
- valutare le condizioni della vernice antivegetativa a basso attrito
- convalidare il modello di prestazione della nave tenendo conto di onde, vento, assetto, pescaggio e corrente
- valutare l'efficienza idrodinamica delle sue imbarcazioni.

Raccolta dati

- Navigazione automazione, sensori
- Inserimento manuale
- Dati esterni

Target di efficienza

- Monitoraggio in tempo reale
- Metodi tradizionali
- Apprendimento automatico

Analisi

- Pianificazione dry dock
- Analisi di intervento
- Stato di EEDI/CII





Inoltre, l'adozione del nuovo **Electronic Logbook (ELB)** consente al reparto tecnico di **condurre da remoto parte delle ispezioni ambientali**, che ora fanno parte dell'ispezione di routine delle imbarcazioni da parte di d'Amico. La digitalizzazione della maggior parte dei registri (libri di registrazione di gestione di petrolio, rifiuti, carico, zavorra) consente di monitorare in tempo reale le operazioni eseguite a bordo, garantendo la conformità alle normative ambientali. L'implementazione del *Garbage record book* e dell'*Oil record book parte I* su tutte le imbarcazioni di proprietà è stata completata nel corso del 2023.

Infine, il Gruppo ha sviluppato e implementato un database interno e un sistema di reporting denominato **FRIDA** (Fleet Reporting Intelligence d'Amico), progettato per semplificare i processi di raccolta e condivisione dei dati. FRIDA riceve i dati direttamente dalle imbarcazioni e li diffonde sia internamente, con modelli personalizzati su misura per ogni reparto, sia esternamente a terze parti. FRIDA viene utilizzato da d'Amico per creare e gestire tutti i report necessari per conformarsi alle normative sulle emissioni esistenti (direttive IMO e UE) e per soddisfare altre esigenze interne. In particolare, FRIDA è determinante nel monitoraggio in tempo reale dell'indicatore di intensità di carbonio (CII), nella gestione delle emissioni coperte dall'EU ETS e nel garantire l'aderenza ai requisiti di bilancio di conformità del regolamento FuelEU.



QRT Report navi Tanker

1. Informazioni sul prossimo viaggio
2. Report di partenza
3. Report di partenza (Messaggio di transito – Canale)
4. Report di mezzogiorno
5. Report di arrivo
6. Report di attracco
7. Report di evento
8. Report sui consumi in porto

Una email viene inviata a WNI e FRIDA per ciascun rapporto. Le email possono avere allegati relativi a quel particolare rapporto.

QRT Report navi Bulk

1. Informazioni sul prossimo viaggio
2. Report di partenza
3. Report di partenza (Messaggio di transito – Canale)
4. Report di mezzogiorno
5. Report di arrivo
6. Report di attracco
7. Report di evento
8. Report sui consumi in porto

PROGRAM INSTALLED ONBOARD



Exchange email server

Background Jobs

Controllo delle nuove email
Email agli utenti nelle mailing list

Convalida delle email e archiviazione dei dati
Alert basati sulle Business Rules

FrontEnd

1. Gestione delle navi attive
2. Controllo del flusso email
3. Estrazione del report Excel per ciascuna nave
4. Aggiornamento dei dati dei report

Frida API



SQL

Reporting

FRIDA BI

Integration

exposed API

Software di terze parti



FRIDA SERVER COMPONENTS (shore)



SharePoint



Software Tekomar

Nel 2024, il Gruppo d'Amico ha installato un software innovativo, Tekomar, su altre 5 imbarcazioni, portando il numero totale di imbarcazioni che utilizzano il software a 10, tutte appartenenti alla flotta Product Tanker, con l'obiettivo di **ottimizzare l'efficienza del carburante e le prestazioni del motore** tramite diagnostica e avvisi del motore. Il sistema fornisce aggiornamenti e approfondimenti automatici durante ogni viaggio, consentendo il monitoraggio e un adeguato processo decisionale per migliorare l'efficienza delle imbarcazioni. Le caratteristiche principali di Tekomar includono:

- **Capacità diagnostica:** monitoraggio continuo delle prestazioni del motore per fornire diagnosi in tempo reale
- **Avvisi automatici:** avvisa l'equipaggio di potenziali problemi o azioni correttive necessarie per ottimizzare l'efficienza del carburante in base ai dati diagnostici.
- **Potenziamento del processo decisionale:** consente all'equipaggio e agli operatori di prendere decisioni informate, che possono prevenire guasti, ridurre al minimo i tempi di fermo e prolungare la durata della vita del motore;
- **Automazione:** fornisce automaticamente informazioni diagnostiche e avvisi, garantendo una comunicazione tempestiva ed efficiente.

Dopo questo progetto pilota, il Gruppo d'Amico prevede di distribuire gradualmente il software su tutte le sue imbarcazioni di proprietà, puntando a 15 entro la fine del 2025.

Progetto di ottimizzazione delle rotte

In risposta alla necessità di una maggiore efficienza di navigazione, d'Amico sfrutta i big data per ottimizzare il *routing* e la velocità delle imbarcazioni in ogni viaggio. Il progetto **Route Optimization**, avviato nel 2020, impiega l'analisi dei big data per valutare l'impatto dei dispositivi di risparmio di CO₂, convalidare il modello di prestazioni della nave tenendo conto delle condizioni meteorologiche e valutare l'efficienza idrodinamica delle sue imbarcazioni.

Il progetto mira a **definire piani di viaggio ottimali con l'obiettivo di risparmiare carburante, ridurre le emissioni e garantire la sicurezza della navigazione**. Il processo di ottimizzazione si svolge in tre fasi. Innanzitutto, il percorso viene simulato per valutare fattori ambientali come vento, onde e correnti e il loro impatto sulla velocità e sul consumo di carburante. Successivamente, la simulazione viene regolata per riflettere gli orari di partenza e arrivo effettivi, garantendo l'allineamento tra il consumo di carburante modellato e quello segnalato. Infine, una simulazione finale verifica il percorso ottimizzato rispetto alle condizioni di viaggio effettive per confermare l'accuratezza dell'ottimizzazione. Questo processo consente di mettere a punto il percorso futuro per ottenere una migliore efficienza del carburante e prestazioni. Nel 2024, **la procedura di ottimizzazione della rotta è stata applicata a 103⁴⁸ viaggi transoceanici, con un conseguente risparmio di carburante di circa 82 tonnellate.**



48. Il dato si riferisce solo alle navi di proprietà.



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 come 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.**

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 Optimization) 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 CO₂, di convalidare il modello di performance della nave tenendo conto delle condizioni meteorologiche e di valutare l'efficienza idrodinamica delle navi.

Manutenzione

Il Gruppo d'Amico garantisce che tutte le navi, i macchinari e le attrezzature siano sottoposti a manutenzione per garantire sempre la massima affidabilità e un'efficienza estremamente elevata. Ciò è fondamentale per assicurare che le operazioni commerciali in porto e in navigazione vengano eseguite in conformità con i più elevati criteri di sicurezza, secondo le norme e i regolamenti applicabili.

d'Amico integra la **manutenzione basata sulle condizioni (CBM)** con la tradizionale **manutenzione basata su tempo e ore di moto**, adottando un approccio di analisi del rischio per migliorare l'efficienza della flotta, la sicurezza e la protezione ambientale. Questa strategia aiuta a identificare le attrezzature critiche il cui guasto potrebbe mettere in pericolo la nave, l'equipaggio o l'ambiente e determina i pezzi di ricambio critici necessari per riparazioni immediate. Il Gruppo ha anche definito un inventario ottimale per i pezzi di ricambio, considerando fattori come modelli commerciali, tempi di consegna e intensità di utilizzo.

Implementando la CBM tramite strumenti, tecniche e sistemi software specializzati, il Gruppo mira a:

- Ottimizzare la **pianificazione della manutenzione**,
- Ottenere **risparmi sui costi**,
- Aumentare l'**efficienza energetica**,
- **Ridurre i tempi** di fermo e
- Migliorare la **flessibilità operativa**.

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.

La CBM consente frequenti ispezioni strutturali dinamiche basate su fattori quali qualità di costruzione della nave, modelli aziendali, cicli di carico ed età, allineandosi alle best practice e agli standard del settore come TMSA. Alla fine del 2024, **la CBM è stata applicata al 66% della flotta Product Tanker controllata**, rafforzando l'impegno di d'Amico per l'innovazione e l'eccellenza operativa.

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. 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.

Il Gruppo d'Amico ha inoltre implementato **un sistema di ispezioni programmate**, con personale a terra che conduce visite periodiche durante la navigazione per valutare le esigenze di manutenzione di macchinari, attrezzature e strutture critiche. Tutti i moduli di ispezione sono stati digitalizzati, semplificando i processi di segnalazione e azioni correttive. Qualsiasi non conformità o guasto delle apparecchiature che influisce sulla sicurezza o sulla protezione ambientale viene accuratamente documentato, segnalato e analizzato per azioni preventive. Per migliorare la conformità ambientale, il modulo di ispezione MARPOL è stato riprogettato per includere checklist dettagliate allineate alle politiche aziendali, agli standard internazionali e ai requisiti di ingegneria. Gli ispettori supervisionano i test di apparecchiature critiche come l'inceneritore, l'OWS (*Oil Water Separator*), l'ODME (*Oil Discharging Monitoring Equipment*), il sistema di trattamento delle acque nere, BWTS (*Ballast Water Treatment System*) e IBTS (*Integrated Bilge Treatment System*).

Per innovare ulteriormente la gestione della manutenzione, il Gruppo sta sviluppando sviluppato un **Centro Operativo della Flotta**.

Gli obiettivi principali del Centro Operativo 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 è stato recentemente modificato in modo 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.

Infine, le navi di proprietà e quelle a scafo nudo vengono regolarmente ispezionate da un ispettore 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. Oltre al programma di ispezioni interne, perviste dal sistema di gestione.

Il sistema di manutenzione definisce input, output e indicatori di prestazione per ciascun processo. Gli indicatori più significativi considerati sono⁴⁹:

- Affidabilità della flotta
- Disponibilità della flotta
- Attività di manutenzione eccezionali per macchinari non critici
- Attività di manutenzione eccezionali per macchinari critici
- Prestazioni di pianificazione del bacino di carenaggio.

Affidabilità della flotta (flotta di proprietà e a scafo nudo)

2024

Target d'Amico	1,00
Limite minimo (standard di settore)	0,97
Valore attuale flotta d'Amico	0,994

Disponibilità della flotta (flotta di proprietà e a scafo nudo)

2024

Valore massimo	1,00
Valore attuale flotta d'Amico	0,989

Attività di manutenzione eccezionali per macchinari non critici (flotta di proprietà e a scafo nudo)

2024

Target d'Amico	0,30%
Valore attuale flotta d'Amico	0,47%

⁴⁹ Gli indicatori relativi a tutta la flotta del Gruppo riportati nelle seguenti tabelle sono frutto di una media ponderata calcolata partendo dagli indicatori medi delle due divisioni (Dry Cargo e Product Tanker).



Attività di manutenzione eccezionali per macchinari critici (flotta di proprietà e a scafo nudo)		2024
Target d'Amico		0%
Valore attuale flotta d'Amico		0,19%

Prestazioni di pianificazione del bacino di carenaggio (flotta di proprietà e a scafo nudo) ⁵⁰		2024
Target d'Amico		19%
Valore attuale flotta d'Amico		26,10%
Numero di dry dock effettuati		6

Nel 2024, d'Amico ha confermato risultati eccellenti per l'indicatore di affidabilità della flotta, convalidando l'efficacia del suo sistema di manutenzione. Questi risultati, che superano gli standard del settore, sono una testimonianza dell'impegno instancabile del management verso standard elevati e sottolineano la dedizione del Gruppo all'efficienza operativa.

50. I dati di questa tabella fanno riferimento alla sola flotta Product Tanker. La flotta Dry Cargo non ha effettuato drydock nel 2024.

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 sospeso sui macchinari non critici
- Manutenzione in sospeso sui macchinari critici



Inquinamento

E2.MDR-P; E2.MDR-A; E2.MDR-T; E2-1; E2-4



L'analisi di doppia materialità del 2024 ha rilevato che il tema di sostenibilità **Inquinamento** (ESRS E2) è materiale, in riferimento sia alle operazioni dirette di d'Amico che alle sue catene del valore.

Inquinamento

SOTTOTEMI	IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ MATERIALI		A MONTE DELLA CATENA DEL VALORE	GRUPPO d'AMICO	A VALLE DELLA CATENA DEL VALORE
Inquinamento dell'aria	Impatto	Negativo: Inquinamento atmosferico dovuto alle emissioni derivanti dalle attività svolte lungo la catena del valore e necessario per le operazioni	●		●
	Impatto	Potenziale negativo (breve termine): Contributo alla concentrazione di polveri sottili e inquinanti in atmosfera (NO _x , PM, SO _x , etc) anche a causa della cattiva gestione e manutenzione delle sorgenti inquinanti, malfunzionamento degli equipaggiamenti di monitoraggio (in particolar modo per navi con scrubber), cattiva gestione e scorretto smaltimento dei filtri per le emissioni, e non conformità del combustibile fornito secondo BDN (bunker delivery note)		●	
Inquinamento dell'acqua	Impatto	Negativo: Contributo all'inquinamento marino e dell'acqua dolce dovuto alle emissioni (compresi incidenti e fuoriuscite) derivanti dalle attività svolte lungo la catena del valore e necessarie per le operazioni	●		●
	Impatto	Potenziale negativo (breve termine): Inquinamento marino a causa di perdite del carico trasportato, di carburante e di sostanze inquinanti a bordo		●	
Inquinamento dell'aria e inquinamento dell'acqua	Rischio	Rischi di transizione - Sviluppi normativi - Mancato adeguamento alle normative più recenti in materia di limiti all'inquinamento e requisiti più rigorosi per i noleggiatori che richiedono l'installazione o l'aggiornamento dei sistemi di monitoraggio e di riduzione delle emissioni di sostanze inquinanti prodotte dalle navi e proprietà - Sanzioni e controversie legali per il non corretto o mancato rispetto di nuove normative ambientali - Costi dovuti all'aumento del personale necessario per gestire la conformità con le nuove normative - Sanzioni e controversie legali in caso di incidenti relativi a perdite e fuoriuscite	●	●	
	Rischio	Rischi di transizione - Rischi di mercato Irrigidimento o chiusura del mercato assicurativo con conseguente peggioramento delle condizioni di copertura o impossibilità di trovare assicuratori disposti a coprire danni da inquinamento	●	●	



Impatti, rischi e opportunità materiali

Gli impatti negativi potenziali ed effettivi identificati attraverso l'analisi di doppia materialità sono legati esclusivamente all'**inquinamento dell'aria e dell'acqua**, mentre l'inquinamento del suolo non è rilevante. Questi impatti riguardano principalmente i **prodotti petroliferi**: il consumo di carburante per le operazioni commerciali comporta emissioni di inquinanti nell'aria, mentre la potenziale dispersione del carico trasportato, compreso il carburante per le operazioni commerciali, comporta seri rischi in termini di inquinamento delle acque. **Ulteriori impatti negativi potenziali** possono derivare da una gestione e manutenzione inadeguata delle fonti di inquinamento, dal malfunzionamento delle apparecchiature di monitoraggio (in particolare per le navi dotate di *scrubber*), dalla cattiva gestione e dallo smaltimento improprio dei filtri e dalla non conformità del carburante fornito rispetto alle *Bunker Delivery Notes* (BDN).

I rischi principali legati all'inquinamento derivano dalla necessità di equipaggiare le navi e le loro proprietà con sistemi di monitoraggio e riduzione delle emissioni inquinanti, o di aggiornare quelli esistenti, al fine di adeguarsi all'evoluzione delle normative regionali e globali e alle crescenti richieste dei noleggiatori. Il mancato rispetto della conformità può comportare sanzioni e controversie legali legate a violazioni normative, nonché **incidenti** con perdite e fuoriuscite. Tali incidenti possono avere conseguenze finanziarie e di reputazione per il Gruppo, oltre a impatti ambientali potenzialmente gravi. Inoltre, la crescente complessità delle normative ambientali può richiedere personale aggiuntivo, con conseguente aumento dei costi operativi.

Politiche e modalità di gestione

Tutte le navi gestite sono conformi alla **Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi (MARPOL)** e aderiscono a tutte le leggi nazionali e internazionali in materia di protezione ambientale.

Questo impegno è formalizzato dalla **Politica di sicurezza e prevenzione dell'inquinamento in mare**, che stabilisce misure rigorose per promuovere una cultura di protezione ambientale, implementare misure di salvaguardia contro i potenziali rischi per personale, ambiente e navi e impegnarsi costantemente per ridurre al minimo gli incidenti e gli episodi di inquinamento. Tutti i dipendenti, sia a terra che in mare, devono essere pienamente consapevoli di questa politica e sono tenuti a rispettarne attivamente le disposizioni. Gli impegni per la riduzione delle emissioni di inquinanti atmosferici sono inoltre dettagliati nella **Politica ambientale ed energetica**.

Per migliorare la consapevolezza dei marittimi e garantire il rispetto degli standard di sicurezza del Gruppo, d'Amico ha adottato la **Politica STOP Working Card**. Questa iniziativa consente a qualsiasi marittimo di interrompere le attività in caso di pericolo ambientale imminente o di pericolo alla sicurezza delle persone a bordo.

In linea con l'impegno del Gruppo di promuovere la trasparenza nella comunicazione e di aderire al **Codice etico**, è stata introdotta una procedura di segnalazione ambientale denominata **"Open reporting system"**. Questo sistema consente a tutto il personale di segnalare casi di non conformità ambientale senza timore di ritorsioni. Sia il personale di terra che quello di mare possono segnalare in forma anonima eventuali violazioni del sistema di gestione ambientale della Società, dei requisiti di protezione dell'ambiente marino o del piano di conformità ambientale.



Piano ESG: obiettivi, target e azioni



Obiettivi

Proteggere gli ecosistemi marini



Strategia

Mantenere l'obiettivo di zero sversamenti di sostanze inquinanti



KPI

Numero di sversamenti all'anno

Baseline
2023

0

Target
2025

0

Target
2027

0

Target
2029

0

Target
2030

0



Azioni

- Utilizzo di **audit esterni** per certificare la conformità agli standard di prevenzione dell'inquinamento da idrocarburi.
- Implementazione del sistema di gestione **ISO 14001** che comprende audit interni dedicati, procedure di gestione e controllo, valutazione degli aspetti e degli impatti ambientali, azioni preventive e di miglioramento e piani di gestione delle emergenze.
- **Formazione continua** sul tema dell'inquinamento in mare per tutti i lavoratori marittimi.



Conformità alle normative ambientali

Per garantire che i potenziali impatti negativi siano diligentemente supervisionati e gestiti e che siano in atto misure di salvaguardia appropriate, d'Amico **conduce audit interni** dedicati ed è soggetto a ulteriori controlli esterni, obbligatori e non. Queste misure sono progettate per garantire che il Gruppo soddisfi i più elevati standard di prevenzione dell'inquinamento dell'aria e dell'acqua e che tutte le navi siano conformi alle normative ambientali pertinenti.

Gli audit interni vengono condotti in conformità delle certificazioni **ISO 9001, ISO 14001 e ISO 50001** e con i principi di auditing di **ISO 19011**. Ogni nave della flotta del Gruppo d'Amico riceve almeno due audit interni ogni anno, uno da parte dell'ufficio tecnico e uno da parte dell'ufficio HSQE. Ogni audit fornisce una valutazione completa dell'aderenza della Compagnia alle politiche, alle procedure e ai requisiti stabiliti nel **Sistema di gestione ambientale (Environmental Management System - EMS)**, contribuendo a raggiungere e, ove possibile, superare gli obiettivi stabiliti.

A integrazione del regolare programma di audit interni ambientali, la Società ha avviato a partire dal 2023 un programma aggiuntivo di audit esterni denominato **VECA – Voluntary Environmental Compliance Audit**. Questo programma prevede ispezioni ambientali svolte da una società terza e si articola su base biennale, con l'obiettivo di coprire l'intera flotta nell'arco di due anni. Il primo ciclo VECA, relativo al biennio 2023-2024, si è concluso con successo, mentre il secondo ciclo, per il periodo 2024-2025, è attualmente in corso. L'iniziativa è stata introdotta per rafforzare ulteriormente il sistema di monitoraggio ambientale e garantire una verifica indipendente della conformità e delle buone pratiche adottate.

Inoltre, 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.

Tutte le navi gestite sono conformi alla Convenzione internazionale per prevenire l'inquinamento causato dalle navi (MARPOL), insieme a tutte le altre leggi nazionali o internazionali applicabili in materia di protezione ambientale.

Inquinamento dell'aria

Policy di rendicontazione ESG – Inquinamento dell'aria

Il calcolo delle emissioni di inquinanti atmosferici del Gruppo d'Amico si basa su dati primari raccolti direttamente dalla Società.

Il calcolo delle **emissioni di SO_x** utilizza le seguenti percentuali medie di contenuto di zolfo nel combustibile bruciato:

- 3,5% per l'HSFO (High Sulphur Fuel Oil)
- 1% per l'LSFO (Low Sulphur Fuel Oil)
- 0,5% per il VLSFO (Very Low Sulphur Fuel Oil) e l'HSDO (High Sulphur Diesel Oil)
- 0,1% per l'LSDO (Low Sulphur Diesel Oil)

La valutazione tiene conto anche della presenza di scrubber, dispositivi in grado di catturare e quindi ridurre le emissioni di SO_x.

Per il calcolo delle **emissioni di NO_x**, non viene fatta distinzione tra motori a bassa velocità (motore principale) e generatori (velocità media), utilizzando un fattore medio di emissione fissato a 57 kg NO_x/tonnellata di combustibile.

Le emissioni di altri inquinanti (ad esempio, PM10, NMVOC, CO e altri inquinanti atmosferici) sono state calcolate utilizzando i fattori di emissione specificati dall'Agenzia Europea dell'Ambiente nella sua Guida Tecnica per la Preparazione degli Inventari Nazionali delle Emissioni - Navigazione marittima internazionale (2023).

Nel rapporto sono stati divulgati solo gli inquinanti che superano la soglia prevista nell'Allegato II del Regolamento (CE) n. 166/2006.



Gli inquinanti atmosferici sono sostanze rilasciate nell'atmosfera che possono avere effetti dannosi sulla salute umana e sugli ecosistemi. I principali inquinanti rendicontati dal Gruppo d'Amico includono:

- **NO_x (Ossidi di Azoto):** prodotti principalmente dalla combustione di carburante ad alte temperature, contribuiscono alla formazione dello smog.
- **SO_x (Ossidi di Zolfo):** derivano dalla combustione di carburanti contenenti zolfo, contribuendo all'inquinamento atmosferico.
- **PM10 (Polveri sottili):** derivano dal consumo di combustibili e sono particelle fini con un diametro pari o inferiore a 10 micrometri, in grado di penetrare nel sistema respiratorio e influenzare la qualità dell'aria.
- **CO (Monossido di Carbonio):** gas incolore e inodore prodotto dalla combustione incompleta dei carburanti, nocivo per l'essere umano in concentrazioni elevate.



- **COVNM (Composti Organici Volatili non Metanici):** sostanze chimiche organiche che evaporano nell'aria, contribuendo alla formazione di ozono e smog.

Le emissioni di inquinanti atmosferici sono direttamente collegate alle prestazioni di consumo del carburante della flotta. Di conseguenza, vengono gestite in modo simile alle emissioni di gas serra (GHG) attraverso soluzioni come retrofit, aggiornamenti tecnologici, cambio di carburante, ecc., poiché la loro riduzione deriva spesso sia da una diminuzione della quantità che da una modifica del tipo di carburante consumato.

Delle emissioni totali di inquinanti, quelle di **Ossidi di Azoto** costituiscono la maggior parte (**74,9%**), seguite da quelle di **Ossidi di Zolfo (11,7%)**.

Emissioni dei principali inquinanti atmosferici (flotta di proprietà e a scafo nudo)		2024
Emissioni di NO _x [tNO _x]		15.756
NO _x per miglia navigate [tNO _x / miglia nautiche]		0,005336
NO _x per unità trasportate [tNO _x /t]		0,000606
Emissioni di SO _x [tSO _x]		2.480
SO _x per miglia navigate [tSO _x / miglia nautiche]		0,000840
SO _x per unità trasportate [tSO _x /t]		0,000095
Emissioni di PM10 [tPM10]		1.290
PM10 per miglia navigate [tPM10 / miglia nautiche]		0,000437
PM10 per unità trasportate [tPM10/t]		0,000050
Emissioni di CO [tCO]		1.030
CO per miglia navigate [tCO / miglia nautiche]		0,000349
CO per unità trasportate [tCO/t]		0,000040
Emissioni di COVNM [tCOVNM]		468
COVNM per miglia navigate [tCOVNM/ miglia nautiche]		0,000159
COVNM per unità trasportate [tCOVNM/t]		0,000018



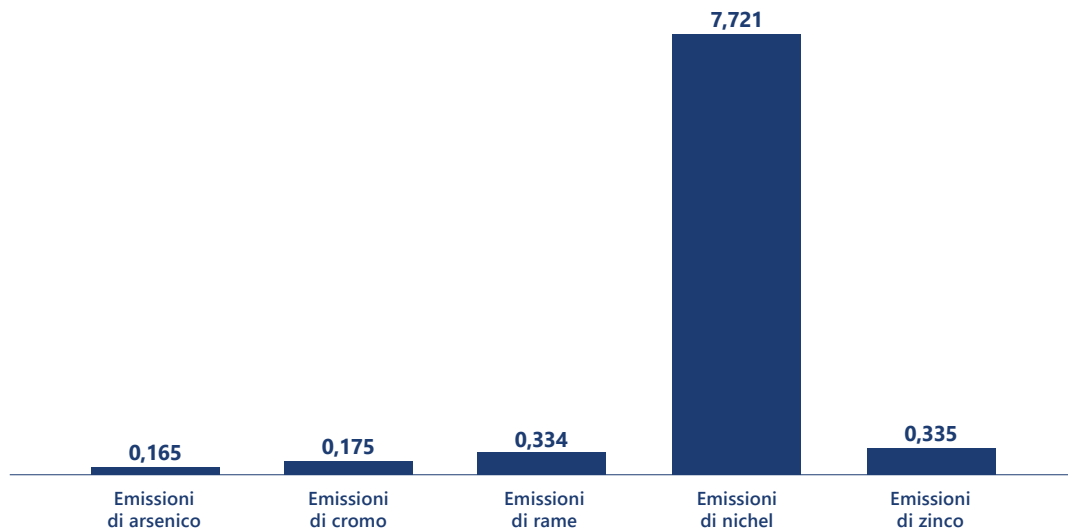
Le emissioni di altri inquinanti derivanti dalla combustione di carburante bunker a bordo, inclusi tracce di arsenico, cromo, rame, nichel e zinco, sono molto limitate.

Emissioni dei principali inquinanti atmosferici (flotta di proprietà e a scafo nudo)

2024

Emissioni di altri inquinanti atmosferici [t AS]	
Emissioni di altri inquinanti atmosferici [t Cr]	0,175
Emissioni di altri inquinanti atmosferici [t Cu]	0,334
Emissioni di altri inquinanti atmosferici [t Ni]	7,721
Emissioni di altri inquinanti atmosferici [t Zn]	0,335

Altri inquinanti atmosferici [t] (navi di proprietà e a scafo nudo)



Green flag, Coast Qualship 21 e E-Zero Program

Il programma Green Flag promosso dal Porto di Long Beach, California, premia gli operatori per la riduzione della velocità delle navi a 12 nodi o meno entro 40 miglia nautiche da Point Fermin, vicino all'ingresso del porto. La velocità di ogni nave nella zona di riduzione della velocità viene misurata e registrata dal Marine Exchange of Southern California. Il programma si è dimostrato molto efficace nel migliorare la qualità dell'aria riducendo significativamente le emissioni di gas serra (GHG) e altri inquinanti. Si stima che prevenga l'emissione di oltre 1.000 tonnellate di inquinanti atmosferici all'anno. Il Gruppo d'Amico si è impegnato volontariamente nel programma Green Flag e ha ottenuto la certificazione per d'Amico Tankers d.a.c. Questa iniziativa ha anche comportato la riduzione delle tariffe di ormeggio per le navi del Gruppo.

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. Nel 2024, 33 navi del Gruppo d'Amico sono state iscritte al programma QUALSHIP 21.



Inquinamento dell'acqua

Policy di rendicontazione ESG – Inquinamento dell'acqua

Le quantità di inquinanti rilasciati nelle acque sono stimate sulla base delle caratteristiche tecniche e fisiche delle vernici, nonché dei dati relativi alla loro durabilità e alle attività di manutenzione. La divulgazione di questi inquinanti è limitata a quelli che superano le soglie stabilite nell'Allegato II del Regolamento (CE) n. 166/2006, in particolare Rame e Zinco.

Scarichi idrici

Il tema di sostenibilità "Acqua e risorse marine" (ESRS E3) non è stato identificato come rilevante per il Gruppo dall'analisi di doppia materialità, poiché d'Amico preleva oltre il 90% dell'acqua consumata a bordo dal mare, potabilizzandola a bordo con appositi sistemi, così da minimizzare il proprio impatto sugli ecosistemi. Tuttavia, d'Amico si impegna per garantire una gestione responsabile e adeguata delle acque di scarico al fine di prevenire o limitare l'inquinamento marino. Il Gruppo rendiconta quindi su base volontaria gli aspetti legati alla gestione degli scarichi idrici, consapevole dell'impatto che questi hanno potenzialmente sugli ecosistemi marini.

Oltre ai potenziali sversamenti di prodotto, l'inquinamento dell'acqua da metalli pesanti e altri contaminanti è stato valutato tenendo conto anche delle acque di lavaggio delle cisterne (flotta Product Tankers) e delle acque di sentina.

Le acque di lavaggio delle cisterne della flotta Product Tanker vengono trattate con l'*Oil Discharge Monito-*

ring Equipment (ODME), che, insieme all'osservanza di altri standard procedurali, garantisce il rispetto delle normative internazionali sullo scarico di acque di lavaggio serbatoi in mare (MARPOL Allegato I). Queste normative consentono gli scarichi in determinate condizioni. Le acque di lavaggio delle cisterne vengono trattate attraverso l'ODME prima dello smaltimento in mare, mentre i residui di idrocarburi e alcune sostanze chimiche derivanti dal processo di decantazione sono smaltiti a terra. **Tutti i prodotti chimici utilizzati per il lavaggio dei serbatoi sono ecocompatibili.** Gli ODME sono stati recentemente aggiornati per trattare tutte le acque di lavaggio delle cisterne da carico contenenti miscele di biocarburanti. Nel 2024, il sistema ODME ha trattato complessivamente **33.351 m³** di acque di lavaggio serbatoi delle navi della divisione Product Tanker.

Le **acque di lavaggio delle stive carico della flotta Dry Cargo** sono invece accumulate in casse di raccolta e scaricate a mare in aree regolamentate dalla normativa internazionale, a condizione che il carico contenuto nelle stive sia certificato *eco-friendly*. Qualora invece i carichi trasportati non lo siano, le acque di lavaggio

delle portarinfuse vengono accumulate in casse di raccolta per successivo smaltimento a terra.

Inoltre, il Separatore Olio-Acqua (*Oil Water Separator* - OWS) garantisce che il contenuto di olio nel refluo rimanga al di sotto dei 15 parti per milione. Questo dispositivo, specifico per l'industria marittima, **separa l'olio dalle acque di scarico oleose**, come le acque di sentina, prima dello scarico nell'ambiente. Tale sistema è dotato di un allarme e di un dispositivo di chiusura automatica che si attiva quando il contenuto di olio nel refluo supera il limite.

I sensori dei sistemi ODME e OWS vengono calibrati annualmente, superando il requisito di MARPOL di calibrazione ogni cinque anni, garantendo l'accuratezza e l'affidabilità dei sistemi.

Tutte le navi del Gruppo d'Amico sono dotate di **serbatoi per acque grigie per l'uso in zone in cui lo scarico è vietato**. Inoltre, la politica ambientale del Gruppo impone un'analisi specifica degli effluenti di acque grigie per rilevare inquinanti basata su parametri come BOD (*Biochemical Oxygen Demand*, richiesta biochimica di ossigeno) e COD (*Chemical Oxygen Demand*, richiesta chimica di ossigeno), secondo i requisiti dei *Vessel General Permit* (VGP). Poiché lo scarico di acque grigie è ancora principalmente soggetto a normative locali piuttosto che internazionali, il Gruppo d'Amico ha adottato una procedura specifica per guidare l'equipaggio della nave sul trattamento delle acque grigie nelle diverse regioni.

L'acqua dolce utilizzata dall'equipaggio, inclusa l'acqua grigia (proveniente da docce, lavandini, lavanderie e

cucine) e le acque reflue (provenienti da toilette, orinatoi e sanitari), viene smaltita in mare in conformità con le normative pertinenti.

Per gestire in modo sicuro gli effluenti di acque reflue, tutte le navi del Gruppo sono dotate di un **impianto di trattamento delle acque reflue** approvato dall'Amministrazione di bandiera secondo i requisiti dell'Allegato IV MARPOL e che include anche un serbatoio di accumulo. Le autorità locali possono imporre requisiti aggiuntivi o stabilire *Non-Discharge Zone* (NDZ), vietando lo scarico delle acque reflue nelle loro acque, anche se la nave è dotata di un impianto di trattamento delle acque reflue approvato dall'amministrazione della bandiera. Il Gruppo d'Amico rispetta questi requisiti più stringenti ove applicabili.

Infine, le navi di nuova costruzione del Gruppo utilizzano **toilette con sistema a vuoto** per ridurre significativamente il consumo di acqua, contribuendo a un uso efficiente dell'acqua e minimizzando lo scarico di effluenti di acque reflue.



Diluizione della vernice

La diluizione della vernice in mare rappresenta una fonte di inquinamento idrico distinta dagli sversamenti, che vengono sistematicamente prevenuti. Questo tipo di inquinamento deriva dal rilascio di vernici antivegetative applicate agli scafi delle navi.

Emissioni dei principali inquinanti in acqua (flotta di proprietà e a scafo nudo)		2024
Emissioni di rame [tCu]		66,39
Emissioni di rame per miglia navigate [t/miglia nautiche]		0,00004093
Emissioni di rame per unità di trasporto [t/t]		0,00000363
Emissioni di zinco [tZn]		0,23
Emissioni di zinco per miglia navigate [t/miglia nautiche]		0,00000014
Emissioni di zinco per unità di trasporto [t/t]		0,00000001

Sversamenti e incidenti marittimi

Il Gruppo d'Amico considera la sicurezza in mare, la prevenzione degli incidenti e dei danni ambientali – in particolare quelli arrecati all'ambiente marino – e la protezione della vita umana come priorità assolute e non negoziabili.

Tutte le navi sono dotate di attrezzature tecnologicamente avanzate e delle risorse necessarie per supportare l'equipaggio nell'attuazione degli standard di sicurezza e ambientali del Gruppo. Questo contribuisce a prevenire incidenti come incagli, collisioni e l'inquinamento ambientale che ne conseguirebbe.

Inoltre, il Gruppo dispone di una Polizza Assicurativa completa (*Protection and Indemnity Insurance*) che copre fino a un miliardo di dollari statunitensi per i danni da inquinamento derivanti da sversamenti di carburante o carichi.

Nel 2024, la flotta di proprietà e a noleggio a scafo nudo non ha registrato sversamenti di alcun tipo — inclusi idrocarburi, sostanze pericolose o altre sostanze liquide nocive elencate nell'Allegato II di MARPOL. Inoltre, non si sono verificati sinistri marittimi nel corso del 2024.





Biodiversità ed Ecosistemi

ESRS 2 BP-2



L'analisi di doppia materialità svolta nel 2024 ha rilevato che il tema "Biodiversità ed Ecosistemi" (ESRS E4) è materiale per il Gruppo d'Amico anche in riferimento alle catene del valore.

Biodiversità ed Ecosistemi

SOTTOTEMI	IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ MATERIALI	A MONTE DELLA CATENA DEL VALORE	GRUPPO d'AMICO	A VALLE DELLA CATENA DEL VALORE
Impatti sull'estensione e sulla condizione degli ecosistemi	Impatto Negativo Introduzione di specie invasive provenienti dal trasporto di prodotti non trattati (soprattutto quelli agricoli), dall'inadeguatezza delle attività di rimozione del <i>biofouling</i> e dall'inefficacia del trattamento delle acque di zavorra.	●	●	
	Rischio Rischi di transizione - Rischi reputazionali I rischi per la biodiversità possono generare danni reputazionali a causa di: <ul style="list-style-type: none">• Significative riduzioni degli ecosistemi naturali nelle aree lungo le catene del valore• Incidenti relativi a un'errata gestione dell'acqua di zavorra e incrostazioni biologiche• Campagne di sensibilizzazione in merito alla protezione della biodiversità marina e della biodiversità degli ecosistemi in base all'impatto delle attività lungo le catene del valore	●	●	
	Rischio Rischi di transizione - Sviluppi normativi L'evoluzione della normativa crea incertezza e difficoltà di conformità, richiedendo potenzialmente: <ul style="list-style-type: none">• Migliori performance dei sistemi antivegetativi e migliori impianti di gestione dell'acqua di zavorra, insieme a migliori operazioni di pulizia e manutenzione dello scafo• Esclusione degli scali prolungati in porto per ridurre le incrostazioni• Intensificazione delle attività di monitoraggio del profilo di rischio dello scafo• Penali e contenziosi• Cambiamenti delle rotte di navigazione per tutelare le aree di pesca o gli ecosistemi marini in via di estinzione	●	●	●



Impatti, rischi e opportunità materiali

L'analisi di materialità ha identificato un impatto materiale legato alla biodiversità derivanti dalle operazioni proprie del Gruppo d'Amico.

L'impatto negativo è associato alla possibile introduzione di specie non autoctone e/o invasive a causa di una **gestione inadeguata del biofouling**, come la rimozione e lo smaltimento improprio delle incrostazioni durante le operazioni di pulizia dello scafo e dell'elica, o di un **trattamento delle acque di zavorra inefficace**, come anche tramite il **carico trasportato** (in particolare i prodotti agricoli).

Oltre ai danni ambientali associati, **una gestione impropria** delle acque di zavorra e del biofouling, così come potenziali interferenze con la vita marina, **comporta il rischio di danni reputazionali**. In alcuni casi, queste problematiche possono anche sfociare in controversie legali e sanzioni.

Inoltre, **l'evoluzione della normativa potrebbe imporre requisiti aggiuntivi sui sistemi di monitoraggio del Gruppo**, nonché sulle procedure di manutenzione e pulizia, in particolare per quanto riguarda i sistemi antivegetativi e il trattamento delle acque di zavorra.

Politiche e modalità di gestione

Il Gruppo rispetta pienamente le normative dell'IMO e ha installato Sistemi di Trattamento delle Acque di Zavorra (*Ballast Water Treatment System – BWTs*) su tutte le navi di proprietà e a noleggio a scafo nudo.

Il Gruppo d'Amico ha implementato piani, registri e procedure non solo per soddisfare i requisiti della convenzione internazionale sul Controllo e la Gestione delle Acque di Zavorra e dei Sedimenti delle Navi (***Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments***), ma anche per prevenire questo tipo di danno ecosistemico.

Inoltre, **il Gruppo partecipa a programmi volontari di riduzione della velocità e ad altre iniziative volte a prevenire impatti negativi sulla biodiversità marina e sugli ecosistemi**.



Piano ESG: obiettivi, target e azioni

Il Gruppo d'Amico ha definito due obiettivi specificamente dedicati alla tutela biodiversità: il mantenimen-
to della partecipazione al programma di riduzione volontaria della velocità ed il sostegno attivo ad almeno due
iniziative all'anno volte a proteggere la biodiversità e gli ecosistemi marini. Il Gruppo ha inoltre adottato diverse
azioni per proteggere la biodiversità e l'ambiente. Queste includono lo sviluppo di un piano completo di gestione

del biofouling, il monitoraggio dei profili di rischio legati al biofouling, l'adeguamento delle navi per soddisfare le
certificazioni BWTS della US Coast Guard, il potenziamento dei sistemi BWTS per le condizioni di acque torbide e
l'effettuazione di analisi periodiche per garantire la conformità con il Vessel General Permit (VGP).

Obiettivi	Strategia	KPI	Baseline 2023	Target 2025	Target 2027	Target 2029	Target 2030	Azioni
Protezione degli ecosistemi marini	<p>Mantenere una riduzione volontaria della velocità (VSR) lungo la costa della California</p> <p>Sostenere iniziative per la protezione dell'ecosistema marino</p>	<p>Viaggi con riduzione volontaria della velocità (VSR) lungo la costa della California</p> <p>Iniziative sostenute nell'anno per la protezione degli ecosistemi marini</p>	100%	100%	100%	100%	100%	<p><i>Protecting Blue Whales and Blue Skies:</i> Mantenere la partecipazione al programma di riduzione volontaria della velocità (VSR) in California.</p> <p>Iniziative a protezione degli ecosistemi marini: Sostenere e promuovere attività a tutela degli ecosistemi marini attraverso partnership con organizzazioni attive in questo settore</p>



Conformità alle normative ambientali

Nel 2004, l'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO) ha adottato la **Convenzione Internazionale per il Controllo e la Gestione dell'Acqua di Zavorra e dei Sedimenti delle Navi** (*International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments*), con l'obiettivo di prevenire la diffusione di specie aliene invasive attraverso l'acqua di zavorra. Questa nuova Convenzione sull'Acqua di zavorra è entrata in vigore a settembre 2017.

L'acqua di zavorra contiene una varietà di organismi, tra cui piante e animali marini. Quando viene prelevata in un luogo e scaricata in un altro, alcune di queste specie non native possono sopravvivere e proliferare, causando potenziali impatti ecologici, economici e sulla salute pubblica nell'ambiente di destinazione. Per affrontare questo problema, **il Gruppo d'Amico ha implementato piani, registri e procedure** non solo per conformarsi ai requisiti della convenzione, ma anche **per garantire al meglio la prevenzione di questo tipo di inquinamento**.

Attualmente, **il 100% delle navi di proprietà e a noleggio a scafo nudo del Gruppo è dotato di un sistema di trattamento dell'acqua di zavorra (BWTS)**. Inoltre, sono state adottate misure di emergenza specifiche per prevenire e rispondere a eventuali guasti del sistema o operazioni improprie.



d'Amico mette in atto diverse altre azioni per salvaguardare la biodiversità e l'ambiente, tra le quali:

- **rispettare il piano di gestione delle incrostazioni biologiche a scafo**, in conformità con i requisiti regionali di aree come la Nuova Zelanda, l'Australia, la California, e con quelli internazionali.
- **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
- **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 al *Vessel General Permit*.

Zone di rallentamento volontario

Da luglio 2021, il Gruppo d'Amico si è impegnato nel programma **Right Whale Slow Zones** per proteggere le balene franche del Nord Atlantico. Questo programma avvisa gli operatori delle navi riguardo alle aree in cui mantenere una velocità di 10 nodi o meno può ridurre significativamente il rischio di collisione con le balene franche.

Nel 2024, il Gruppo ha inoltre confermato la partecipazione a un programma volontario di riduzione della velocità in California chiamato **"Protecting Blue Whales and Blue Skies"**. Simile all'iniziativa precedente, questo programma mira a creare zone a velocità ridotta per diminuire la probabilità di impatto con le balene azzurre, ridurre le emissioni di gas a effetto serra (GHG) e di altri inquinanti, nonché l'inquinamento acustico. In particolare, la riduzione della velocità di transito delle navi ha abbassato il tasso di mortalità delle balene a seguito di collisioni del **58%**. Le aziende partecipanti ricevono riconoscimenti in base alla percentuale di distanza totale percorsa a una velocità pari o inferiore a 10 nodi. Nel 2024 il Gruppo d'Amico ha ricevuto il "Premio Gold" per aver mantenuto una velocità di **10 nodi o meno per l'82.5% o più del suo percorso** lungo la costa californiana. La partecipazione al programma ha riguardato 7 navi del Gruppo con circa 1,392 miglia navigate in VSR.



Economia Circolare

E5.MDR-P; E5.MDR-A; E5.MDR-T; E5-4; E5-5



L’analisi di doppia materialità svolta nel 2024 ha rilevato che il tema “Economia Circolare” (ESRS E5) è materiale per il Gruppo d’Amico, anche in riferimento alle catene del valore.

Uso delle risorse ed economia circolare

SOTTOTEMI	IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ MATERIALI		A MONTE DELLA CATENA DEL VALORE	GRUPPO d'AMICO	A VALLE DELLA CATENA DEL VALORE
Afflussi di risorse, compreso l'uso delle risorse	Impatto	Negativo Contributo all'esaurimento delle materie prime dovuto all'uso estensivo per attività svolte lungo la catena del valore e necessarie sia per le operazioni che per la disponibilità delle merci trasportate	●		
Rifiuti	Impatto	Negativo Inquinamento derivante dal mancato monitoraggio o dall'incorretta catalogazione di materiali pericolosi ai sensi delle normative		●	
	Impatto	Potenziale negativo (breve termine) Smaltimento inadeguato dei rifiuti a causa di una cattiva gestione dei rifiuti conferiti in porto in termini di recupero (ad esempio, smaltimento non necessario), separazione e gestione impropria dei rifiuti pericolosi	●		●
	Opportunità	Possibili riduzioni del costo dei servizi di <i>waste management</i> tramite una buona preparazione dei rifiuti conferiti nei porti dove gli stessi vengono impiegati per la produzione di energia		●	●



Impatti, rischi e opportunità materiali

In quanto azienda orientata ai servizi, il Gruppo d'Amico non è coinvolto in processi produttivi che consumano materie prime o generano deflussi di risorse e rifiuti legati ad attività manifatturiere. Tuttavia, il Gruppo riconosce una dipendenza da alcuni flussi di risorse chiave, in particolare l'acciaio per la costruzione e la manutenzione delle navi, il petrolio – sia per il carburante che per i prodotti petroliferi trasportati dalla divisione Product Tanker – e carbone, grano e minerali, in quanto principali prodotti trasportati dalla divisione Dry Cargo.

I rifiuti non sono stati considerati un sottotema materiale a priori, in quanto, nel settore marittimo, la loro gestione segue procedure specifiche e rigorosamente regolamentate, che limitano il controllo diretto delle compagnie di navigazione sulla loro destinazione finale. **I rifiuti prodotti a bordo devono essere adeguatamente gestiti e conferiti nei porti**, dove le Agenzie Portuali sono responsabili di affidare a terzi il trattamento e/o lo smaltimento. Questo lascia agli armatori un controllo limitato o nullo sulla destinazione finale dei rifiuti dopo il conferimento. Nonostante ciò, il Gruppo d'Amico si impegna a garantire trasparenza nella gestione dei rifiuti e riporta volontariamente le metriche correlate.

Politiche e modalità di gestione

Inoltre, **la Società ha implementato un sistema di manutenzione preventiva** (*preventive maintenance system – PMS*) che riduce il rischio di guasti alle navi attraverso ispezioni tecniche programmate e una gestione efficiente dei ricambi critici, assicurando una maggiore durata operativa delle risorse chiave.

Il Gruppo **garantisce che la gestione dei rifiuti della sua flotta sia pienamente conforme alle normative IMO/MARPOL 73/78**, attraverso procedure interne rigorose. Impegnato a minimizzare l'impatto ambientale, il Gruppo d'Amico dà priorità alla riduzione dei rifiuti alla fonte, al riutilizzo, al riciclo, al trattamento a bordo e allo smaltimento corretto presso le strutture portuali.

Infine, la società mantiene un inventario aggiornato dei materiali pericolosi su tutta la sua flotta. Questo inventario viene costantemente aggiornato durante le fasi di approvvigionamento, riparazione e riciclaggio, garantendo il rispetto dei più elevati standard di sicurezza e di tutela dell'ambiente.

Piano ESG: obiettivi, target e azioni

Il Gruppo d'Amico ha definito un unico obiettivo specifico dedicato all'Economia Circolare che consiste nell'aumentare la consapevolezza sull'utilizzo circolare delle risorse tra i dipendenti del Gruppo. **L'obiettivo è formare il 100% dei**

dipendenti a terra entro il 2030, attraverso un processo di coinvolgimento graduale, tramite programmi di formazione mirati e iniziative educative, così da integrare la sostenibilità circolare nelle pratiche quotidiane del personale di d'Amico.



Obiettivi

Aumentare la consapevolezza sulla circolarità



Strategia

Formare il personale aziendale (personale di terra) su consapevolezza della circolarità e temi della sostenibilità



KPI

Percentuale del personale di terra formato sulla consapevolezza della circolarità

Baseline
2023

0%

Target
2025

30%

Target
2027

50%

Target
2029

85%

Target
2030

100%



Azioni

Aumentare la consapevolezza sulla circolarità:
Il Gruppo d'Amico coinvolgerà, attraverso percorsi di formazione mirati, i suoi dipendenti di terra per migliorare la loro conoscenza nell'ambito dell'utilizzo e del riutilizzo delle risorse.



Risorse in ingresso

Per svolgere con successo le proprie attività, il Gruppo d'Amico dipende da cinque categorie di risorse chiave in termini di input:

- **petrolio**, per il combustibile di bunkeraggio, essenziale per le operazioni di navigazione
- **petrolio** per i prodotti trasportati
- **grano** per i prodotti trasportati
- **carbone** per i prodotti trasportati
- **minerali** per i prodotti trasportati
- **acciaio** per la costruzione di nuove navi destinate alla flotta.

Le prime cinque sono approfondite in altre sezioni di questo Report⁵¹. Per quanto riguarda invece l'acciaio utilizzato per le navi di proprietà, nel 2024 il Gruppo ha acquisito **9 navi di seconda mano** – che insieme hanno comportato un ingresso di **104.286.000 tonnellate di acciaio**.

Considerando il ruolo cruciale delle navi nel modello di business dell'azienda, il Gruppo d'Amico riconosce l'importanza strategica dell'acciaio come risorsa chiave e si impegna a monitorarne l'utilizzo.

Gestione dei rifiuti a bordo

Policy di rendicontazione ESG – Rifiuti

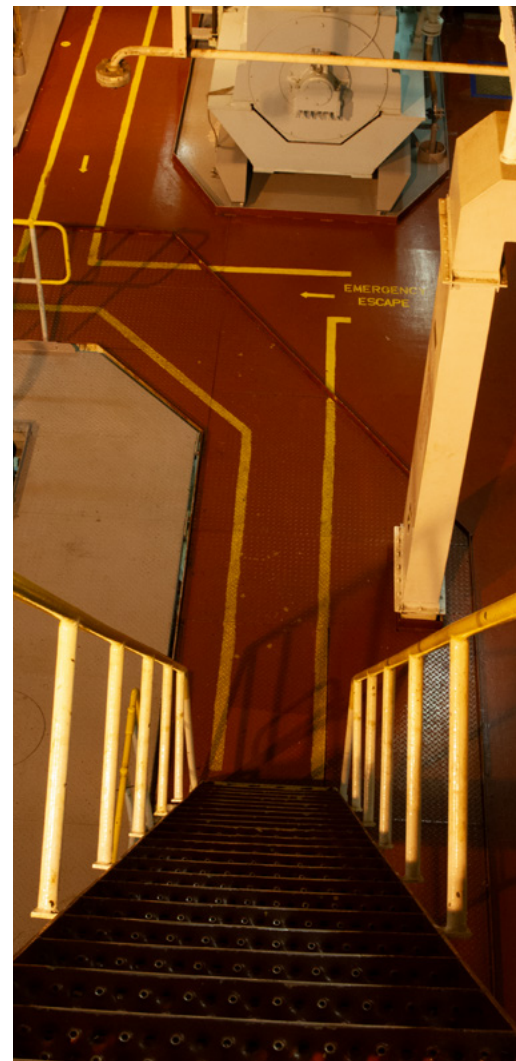
I rifiuti generati dalla flotta del Gruppo d'Amico sono registrati in metri cubi dalla Società. Le quantità in chilogrammi vengono stimate utilizzando valori di densità medi per ogni tipo di rifiuto:

Fattori di conversione	(kg*mc)
CAT B – Rifiuti alimentari	500
CAT E – Ceneri da inceneritore	2
CAT A – Plastica	16
CAT C – Rifiuti domestici	75
CAT F – Rifiuti da operazioni	75
CAT I – Rifiuti elettronici	75
CAT J – Residui del carico (non-HME)*	770
CAT K – Residui del carico (HME)*	853

*HME = Dannoso per l'ambiente marino (*Harmful to the Marine Environment*).

In conformità con le normative IMO e MARPOL, il Gruppo d'Amico garantisce la corretta gestione dei rifiuti generati su tutte le sue navi. L'azienda, attraverso il proprio personale di bordo, effettua una **rigorosa separazione dei rifiuti**, suddividendoli nelle seguenti categorie: alimentari, operativi, plastici, domestici e elettronici.

Dopo la corretta differenziazione a bordo, **i rifiuti vengono consegnati all'agenzia portuale all'arrivo della nave in porto**. L'agenzia portuale, che funge da unico punto di contatto per il Gruppo, è responsabile della gestione successiva dei rifiuti, inclusa la loro consegna a terzi sulla base degli accordi contrattuali in essere. Di conseguenza, sebbene le procedure del Gruppo d'Amico garantiscono che i rifiuti vengano separati e consegnati nel rispetto delle normative, il Gruppo non ha un controllo diretto sulla loro destinazione finale o sui metodi specifici di smaltimento adottati dopo la consegna al porto.



51. Le metriche sul consumo di carburante bunker sono riportate nel capitolo "Cambiamento Climatico", mentre le quantità dei prodotti trasportati sono indicate, suddivise per tipo di prodotto, nel capitolo "Clienti".



La maggior parte dei rifiuti prodotti dalla flotta (92,8%) viene smaltita in mare (rifiuti alimentari e operativi), come consentito dalle normative vigenti, mentre il 6,9% viene smaltito a terra. La quota rimanente viene incenerita a bordo. Le principali fonti di rifiuti sulle navi del Gruppo d'Amico derivano dalle attività dell'equipaggio, in particolare dal consumo di alimenti e dai relativi imballaggi.

Rifiuti generati e smaltiti (flotta di proprietà e a scafo nudo)		2024	
		2024 [mc]	2024 [kg]
Rifiuti scaricati in mare	Rifiuti alimentari	257	128.587
	Rifiuti da operazioni ⁵²	336	25.187
	Residui del carico (non-HME)	29.024	22.348.318
	Totale dei rifiuti scaricati in mare	29.617	22.502.091
Rifiuti smaltiti a terra	Ceneri da inceneritore	78,76	157,51
	Plastica e plastica mescolata con rifiuti non plastici	971	15.537
	Rifiuti domestici, rifiuti operativi e materiale riciclabile o riutilizzabile ⁵³	677	50.802
	Rifiuti da operazioni ⁵⁴	478	35.855
	Rifiuti elettronici ⁵⁵	62	4.638
	Residui del carico (HME)	21	17.487
	Totale dei rifiuti smaltiti a terra	2.209	124.318
Totale		31.862	22.626.567

Rifiuti per nave (flotta di proprietà e a scafo nudo)		2024
Rifiuti totali per nave (mc/nave)		580,08
Rifiuti totali per nave (kg/nave)		411.392

Rifiuti pericolosi e rifiuti radioattivi prodotti [kg]		2024
Totale rifiuti pericolosi prodotti ⁵⁶		83.135,96
Totale rifiuti radioattivi prodotti		0

Gestione del fine vita delle navi

Il Gruppo d'Amico garantisce che tutte le sue navi siano dotate di un inventario completo dei materiali pericolosi, che include una mappatura dettagliata di questi materiali a bordo, le loro specifiche posizioni e i rischi associati per la salute umana e l'ambiente. Questo inventario è fondamentale per mantenere elevati standard di sicurezza e supportare pratiche responsabili.

Per garantire che l'inventario rimanga accurato e pertinente, il Gruppo ha implementato una procedura dedicata nota come *Mantenimento degli inventari di materiali pericolosi*. Questo coinvolge un ufficiale responsabile designato, supportato da un team di cooperazione, che supervisiona il processo per garantire che gli inventari dei materiali pericolosi vengano costantemente aggiornati durante le attività di approvvigionamento, sostituzione e riparazione in cantiere. Questo approccio proattivo consente al Gruppo di gestire efficacemente i materiali pericolosi durante l'intero ciclo di vita di una nave, garantendo la conformità alle normative ambientali e di sicurezza.

52. Come ad esempio: fuochi pirotecnici scaduti, stracci imbevuti di olio e altri materiali oleosi, fusti di vernici/sostanze chimiche, agenti detergenti e additivi contenuti nelle acque di lavaggio del ponte e delle superfici esterne

53. Come ad esempio: prodotti in carta, stracci, legno, alluminio, vetro, bottiglie di metallo, stoviglie, lampadine, batterie, rifiuti medici, etc.

54. Come ad esempio: fuochi pirotecnici scaduti, stracci imbevuti di olio e altri materiali oleosi, fusti di vernici/sostanze chimiche, agenti detergenti e additivi contenuti nelle acque di lavaggio del ponte e delle superfici esterne.

55. Come ad esempio: schede elettroniche, dispositivi, strumenti, attrezzature, computer, toner e cartucce per stampanti, apparecchi di illuminazione, etc.

56. I rifiuti prodotti a bordo e considerati pericolosi includono i rifiuti operativi (CAT-F), le ceneri da incenerimento (CAT-E) e i rifiuti elettronici (CAT-I).



4 | Valore sociale



**1.419**

Persone lavorano
per il Gruppo tra terra e bordo, di
cui l'83,7% marittimi (al 31/12/2024)

**2.325**

Personale di bordo
(impiegato nel corso dell'anno)

**92,9%**

Tasso di *retention* per il personale
di terra

**88%**

Tasso di *retention* per il personale
di bordo

Highlights 2024

**24,5**

Ore medie di formazione
per il personale di bordo

**Zero**

Infortuni sul luogo di lavoro

**Zero**

Fermi richiesti dalle amministrazioni
locali di Port State Contrl (PSC)



Le nostre persone

ESRS 2 BP-2

Nel suo impegno continuo per lo sviluppo sostenibile del settore del trasporto marittimo, il Gruppo d'Amico attribuisce grande valore alle proprie persone, che sono fondamentali per la strategia e il modello di business del Gruppo. **L'esperienza, la dedizione e l'impegno del personale di terra e di bordo sono cruciali per garantire l'efficienza, la sicurezza e l'eccellenza delle operazioni aziendali.** Questo li rende una risorsa essenziale per il successo a lungo termine della Compagnia.

La valutazione di doppia materialità del 2024 ha identificato il tema di sostenibilità "Forza lavoro propria" (ESRS S1) come rilevante, sia in termini di impatti generati che di impatti subiti dal punto di vista finanziario.





Forza lavoro propria⁵⁷

SOTTOTEMI	IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ MATERIALI		A MONTE DELLA CATENA DEL VALORE	GRUPPO d'AMICO	A VALLE DELLA CATENA DEL VALORE
Condizioni di lavoro	Impatto	Positivo: Miglioramento del benessere fisico e psicologico del personale conseguente ai programmi assicurativi implementati dalle Società del Gruppo e alle attività di prevenzione e gestione dello stress		●	
	Impatto	Positivo: Miglioramento del clima aziendale e dell'allineamento tra bisogni del personale e risposte dell'azienda		●	
	Impatto	Positivo: Miglioramento della soddisfazione del personale rispetto all'organizzazione del lavoro e alla flessibilità concessa nei confronti della vita privata e familiare (adozione del lavoro da remoto e miglioramento dell'equilibrio vita-lavoro)		●	
	Impatto	Positivo: Miglioramento del clima lavorativo e del benessere del personale grazie a una sistemazione adeguata degli alloggi a bordo		●	
	Impatto	Positivo: Miglioramento del livello reddituale del personale e della soddisfazione nei confronti delle condizioni contrattuali		●	
	Impatto	Potenziale negativo (breve termine): Situazioni di infortunio, malattia professionale e perdita di vite umane		●	
Parità di trattamento e di opportunità per tutti	Impatto	Positivo: Miglioramento delle capacità e competenze professionali del personale, con conseguente crescita della qualità dei servizi e delle performance del Gruppo		●	
	Impatto	Potenziale negativo (breve termine): Situazioni di molestie, abusi e violenze sul luogo di lavoro		●	
	Impatto	Potenziale negativo (breve termine): Disagio psicologico del personale per stress, situazioni di bullismo, mobbing e discriminazione		●	
Altri diritti connessi al lavoro	Impatto	Potenziale negativo (breve termine): Situazioni di violazioni della privacy e fuoriuscite di dati sensibili del personale		●	
Condizioni di lavoro - Parità di trattamento e di opportunità per tutti - Altri diritti connessi al lavoro	Rischio	Rischi di mercato: - Aumento dei costi per il personale, minore disponibilità sul mercato di lavoratori qualificati (in particolare per quanto riguarda il personale di bordo). - Riduzione della <i>retention</i> e dell'attrattiva del Gruppo nei confronti dei talenti, a causa di gestione poco attrattiva del rapporto di lavoro	●	●	
	Opportunità	Miglioramento della capacità di <i>retention</i> dei talenti del Gruppo		●	
	Opportunità	Miglioramento della capacità di attrazione di talenti del Gruppo		●	
	Opportunità	Miglioramento della produttività del personale del Gruppo		●	

57. Gli impatti relativi ai lavoratori nella catena del valore (VC) e al comportamento aziendale possono derivare sia dalle attività degli stakeholder della catena del valore che dalle operazioni aziendali del Gruppo.

Employee Experience

In un mercato del lavoro sempre più competitivo il Gruppo d'Amico si impegna a **creare una "job experience" attrattiva e gratificante** 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 lavoratori.

Attrarre, coinvolgere e trattenere i talenti rappresenta la priorità della strategia delle Risorse Umane, che si integra nella più ampia strategia di **Employer branding**, la **Employee Value Proposition** definisce il valore unico offerto ai collaboratori in cambio delle loro competenze, esperienze e impegno. Questa è il cuore dell'identità del Gruppo che promossa in termini di valori e cultura sia all'interno che all'esterno dell'organizzazione.

Per "employee experience" si intende la percezione che le persone sviluppano nel tempo attraverso ogni interazione con il Gruppo. Il benessere psicofisico dei collaboratori è una priorità costante ed è influenzato da fattori come la qualità degli spazi di lavoro, le relazioni interpersonali, l'equilibrio tra vita privata e professionale, l'accesso a strumenti tecnologici innovativi e, naturalmente, le condizioni retributive. Nel tempo, questa attenzione verso le persone si è concretizzata in iniziative strutturate, come il **piano di welfare** e quello di **flessibilità lavorativa**, entrambi pensati per migliorare la qualità della vita dei lavoratori e delle loro famiglie. Il coinvolgimento passa attraverso la valorizzazione del ruolo di ciascuno, il riconoscimento dei meriti, la fiducia nelle capacità individuali e la responsabilizzazione rispetto agli obiettivi aziendali. **Il Gruppo d'Amico adotta pratiche volte ad attrarre e trattenere talenti**, migliorando al contempo le performance organizzative. Le sedi degli uffici sono scelte in modo strategico per rafforzare le connessioni aziendali e supportare il benessere del personale. L'infrastruttura tecnologica, continuamente aggiornata, garantisce **agilità, produttività e flessibilità** nel lavoro quotidiano. L'employee experience affonda le sue radici nella cultura aziendale, nella mentalità e nei valori del Gruppo, da sempre impegnato a operare secondo standard etici elevati, tutelando la salute, la sicurezza e l'ambiente, incoraggiando comportamenti sostenibili all'interno e all'esterno dell'organizzazione.

L'eccellenza professionale in d'Amico è un valore fondamentale: il Gruppo promuove una cultura della responsabilità, della flessibilità e del pragmatismo, favorendo lo sviluppo continuo delle competenze e la crescita dei propri lavoratori. Il Gruppo si impegna a prevenire tutti i tipi di incidenti sul lavoro e a proteggere la salute e il benessere dei suoi lavoratori, promuovendo così un senso di sicurezza sia a bordo che negli ambienti di lavoro.





L'affidabilità è un pilastro delle relazioni con tutti gli stakeholder, sostenuta dalla trasparenza, dall'ascolto e dalla coerenza. La passione e la dedizione dei lavoratori per il settore marittimo sono alla base dei traguardi raggiunti, alimentando uno spirito di squadra autentico. A tutto questo si unisce un forte spirito di integrazione multiculturale tanto negli uffici quanto a bordo delle navi. Il **senso di appartenenza** che le persone provano verso il Gruppo d'Amico è un fattore essenziale per il suo successo e la sua continuità. La responsabilità sociale – in ambito ambientale, sociale e culturale – rappresenta un ulteriore valore aggiunto che guida ogni scelta aziendale.

Il benessere organizzativo è dato dallo stato di soddisfazione e produttività di una persona all'interno di un'organizzazione. La **soddisfazione lavorativa** è infatti un indicatore chiave del benessere organizzativo e riflette il grado di appagamento e gratificazione che una persona percepisce dal proprio lavoro. A partire da questa visione, nel corso del 2024, è proseguito il **percorso di coinvolgimento interno**, avviato nel 2022, lanciando il videogioco *WorkDown*, che ha permesso di approfondire la comprensione dei fattori che influenzano – in positivo o in negativo – il benessere psicologico. Questa attività è stata fondamentale per comprendere molti aspetti organizzativi sempre più rilevanti che il Gruppo d'Amico si trova ad affrontare, consentendo di esplorare il sistema di valori delle diverse generazioni all'interno dell'azienda, in relazione ai valori aziendali, e approfondire le priorità che distinguono i gruppi generazionali.

Alcuni messaggi chiave emersi dai dati:



Alto livello di commitment (81%):

la maggioranza della popolazione aziendale si posiziona nella fascia alta (valori 8-10)



Qualità della relazione (60%):

una quota significativa percepisce le relazioni interne come positive o molto positive



Sicurezza psicologica (75%):

il livello percepito è generalmente buono

Policy di rendicontazione ESG – Le persone che lavorano in d'Amico

I dati relativi al personale si basano sulle informazioni raccolte direttamente dalle società incluse nel perimetro di consolidamento. Viene considerato tutto il personale impiegato sia a bordo delle navi che negli uffici, con contratti diretti.

Tutti i dati riportati nel presente capitolo sono in *headcount* (conto teste) e non in FTE (*Full-Time Equivalent*) e sono riferiti al valore puntuale alla data di chiusura dell'esercizio, ossia al 31 dicembre 2024.



Le persone che lavorano in d'Amico



ESRS S1-6; S1-9; S1-12



232

Persone lavorano per il Gruppo a terra



1.187

Marittimi a bordo delle navi, pari al **83,7%** del totale del personale

Al 31 dicembre 2024, il Gruppo d'Amico impiegava 1.419 persone, di cui 232 persone a terra e 1.187 persone a bordo delle navi (83,7%), con contratti di lavoro sottoscritti per la maggior parte nel territorio dell'India e delle Filippine.

Le due tipologie di personale sono gestite da due dipartimenti - 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.

Per fornire un'analisi più accurata e significativa del personale, i seguenti capitoli rendicontano separatamente e in modo specifico dati e informazioni relativi al personale a terra e al personale di bordo. Questo approccio, dovuto alla natura del business del Gruppo, garantisce che le caratteristiche distintive di ciascun segmento del personale siano adeguatamente trattate.

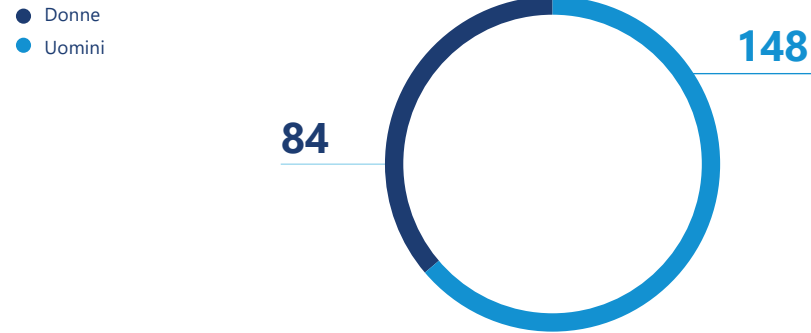




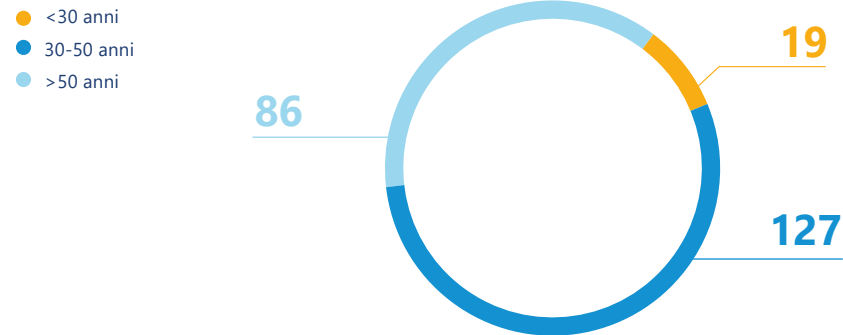
Personale di terra

Nel 2024 le **persone impiegate** a terra erano **232**, di cui il **36% donne**. Di queste il **22%** occupavano posizioni di **manager e top manager**⁵⁸. Il Gruppo d'Amico ha potuto contare su personale competente e giovane, con il **55%** del personale appartenente alla fascia di età **tra i 30 e i 50 anni**. Al 31 dicembre 2024, il Gruppo aveva 3 lavoratori con disabilità tra il personale a terra.

Personale di terra per genere - 2024

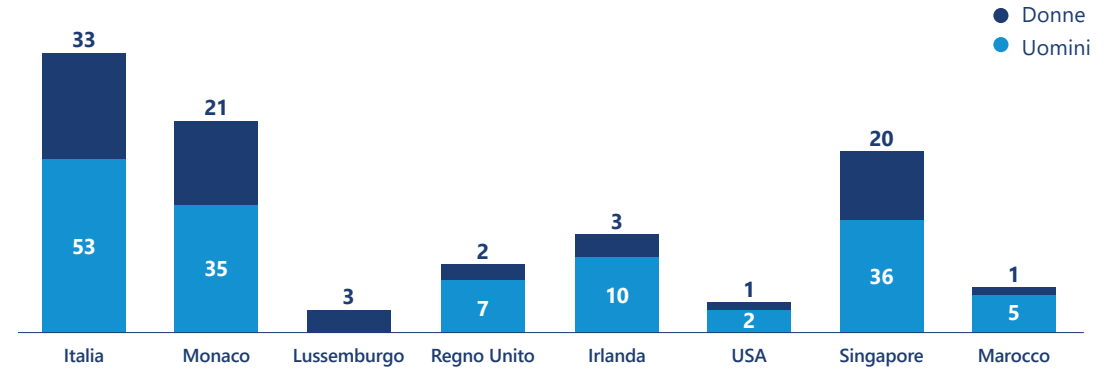


Personale di terra per fascia d'età - 2024

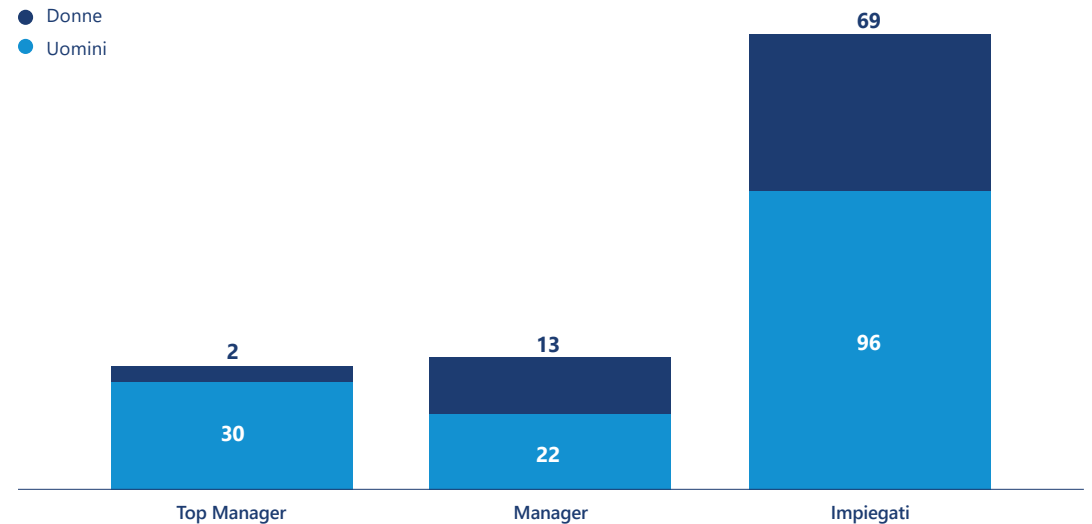


58. La definizione utilizzata di top manager corrisponde a quella dello standard, ovvero dipendenti che si trovano uno o due livelli al di sotto degli Organi di Governance.

Personale di terra per genere e sede di lavoro 2024



Personale di terra per genere e categoria professionale 2024



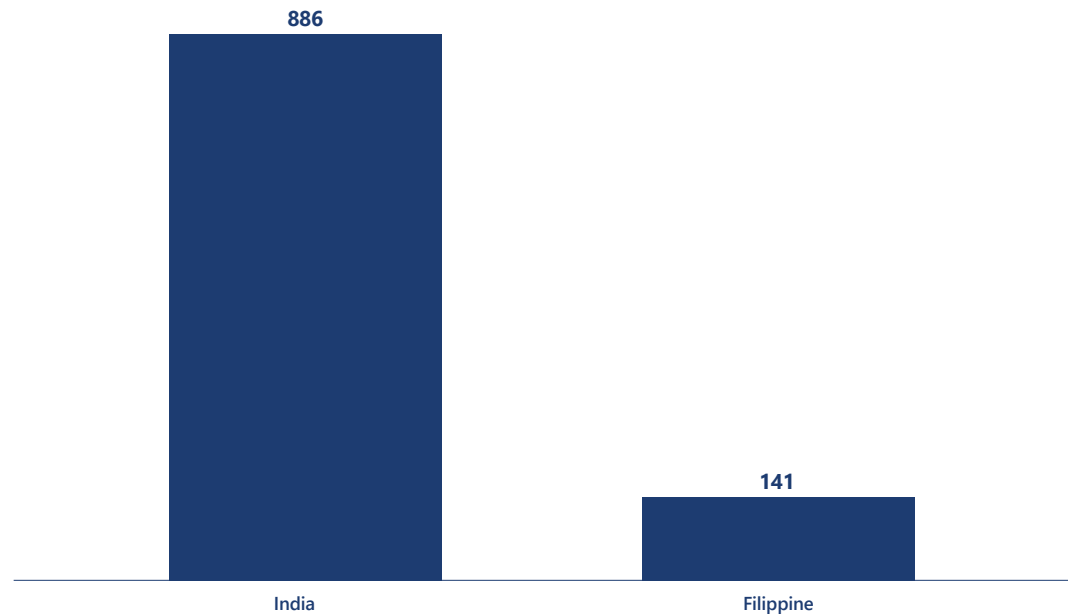


Personale di bordo

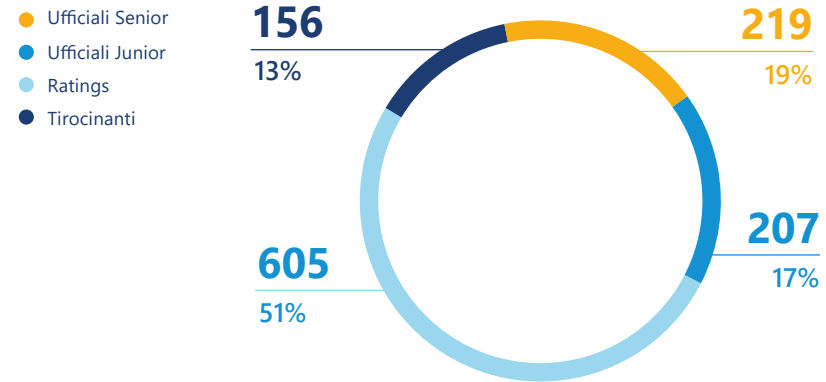
Al 31 dicembre 2024, il Gruppo d'Amico impiegava **1.187 persone** a bordo delle navi. Una caratteristica tipica dell'industria marittima è la **rotazione dell'equipaggio**, strutturata in modo che i contratti degli ufficiali prevedano in media 3 mesi di riposo ogni 5 mesi trascorsi a bordo. Di conseguenza, nel corso del 2024, il Gruppo ha impiegato un **totale di 2.325 marittimi**.

Gli uomini rappresentano la totalità del personale di bordo impiegato al 31/12/2024. Il **58%** dei marittimi ha un'età compresa **tra i 30 e i 50 anni**, mentre il **28%** è composto da giovani lavoratori **sotto i 30 anni**. La natura delle attività operative svolte a bordo delle navi richiede requisiti fisici e funzionali che impediscono l'impiego di personale con disabilità tra i marittimi da parte del Gruppo.

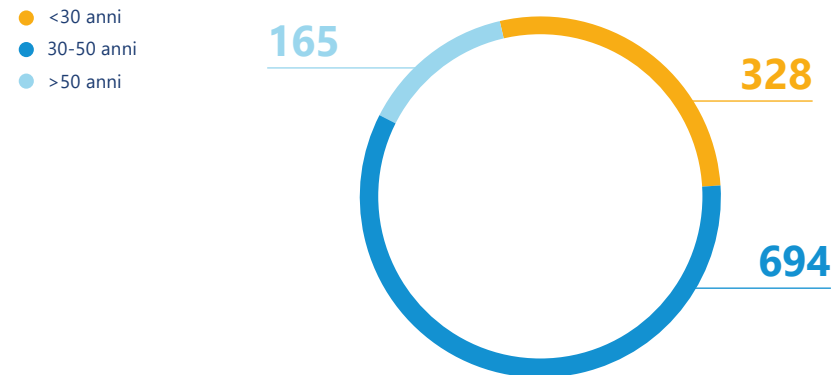
Personale di bordo per area geografica di impiego - 2024



Personale di bordo per categoria professionale 2024



Personale di bordo per fasce di età 2024





Lighthouse

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

La rivista "The Lighthouse" aiuta i team 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, 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**, al benessere dei marittimi, nonché informazioni sugli eventi della società a terra.

Il Gruppo d'Amico ha concentrato i propri sforzi anche sulla salvaguardia della **salute mentale** dei propri marittimi. 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.

Seminario Ship and Shore

Per **favorire l'integrazione tra personale di terra e personale di bordo**, vengono realizzate riunioni periodiche e iniziative mirate. Ogni anno il Gruppo 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 sostenibilità e la conoscenza delle nuove normative marittime e delle procedure di salute e sicurezza.**

A marzo e a novembre 2024 il Gruppo d'Amico ha organizzato **due seminari**, rispettivamente **in India e in Italia**, durante i quali sono stati approfonditi **temi chiave dell'industria dello shipping**, come lo studio degli aspetti tecnici e digitali relativi all'impiego dei biocarburanti e la familiarizzazione con il nuovo programma di ispezioni SIRE 2.0.

Parallelamente, i due seminari, come di consuetudine, hanno rappresentato l'occasione per approfondire altri aspetti inerenti all'industria marittima grazie ad interventi di alcune tra le più note società di servizi quali WEATHERNEWS, C.I.R.M, DNV, LLOYD'S Register.



Occupazione sicura e dialogo sociale

ESRS 2 BP-2; S1-1; S1-6; S1-7; S1-8; S1-9; S1-10



92,9%

Tasso di *retention* per il personale di terra, tasso di turnover al **3,7%**



88%

Tasso di *retention* per il personale di bordo

Impatti, rischi e opportunità materiali

Tra gli impatti più rilevanti emersi dall'analisi di doppia materialità figurano quelli legati alla **soddisfazione dei lavoratori in merito alle condizioni contrattuali e retributive**. Per il Gruppo d'Amico, vi sono significative opportunità nel migliorare l'*attraction* e la *retention* dei talenti, oltre che la produttività del personale.

Politiche e modalità di gestione

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

Oltre a gestire il processo di selezione in conformità agli standard internazionali - in particolare per il personale di bordo - il Gruppo investe nell'**acquisizione di talenti attraverso il networking nel settore e collaborazioni con rinomate università, istituti di formazione e centri di addestramento**.

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.





Piano ESG: obiettivi, target e azioni

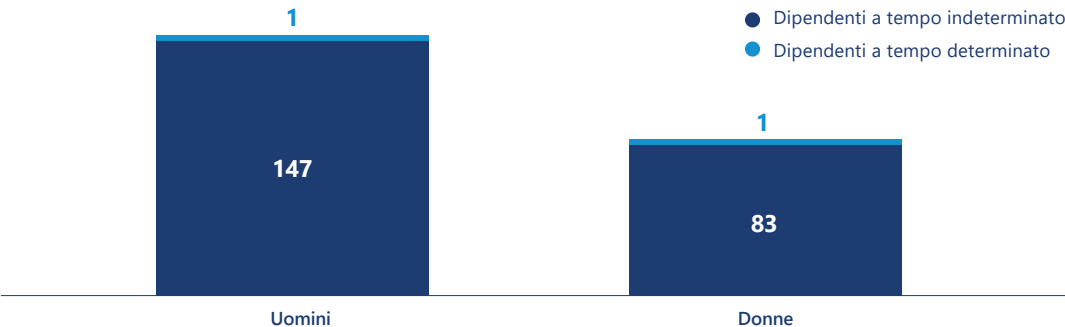
Obiettivi	Strategia	KPI	Baseline 2023	Target 2025	Target 2027	Target 2029	Target 2030	Azioni
Mantenere una cultura di sviluppo dei talenti	Consolidare la fidelizzazione dei talenti	Tasso di <i>retention</i> dei nuovi assunti marittimi (Comandanti e Direttori di Macchina)	97%	>90%	>90%	>90%	>90%	<p>Adozione di una nuova politica per l'inclusione dei neoassunti e dei giovani lavoratori, che prevede:</p> <ul style="list-style-type: none">• Check regolari: condurre incontri individuali periodici con i neoassunti per affrontare eventuali problematiche e fornire supporto.• Revisione del processo di <i>onboarding</i>: garantire che la formazione iniziale sia completa ed efficace.• Elaborazione di un piano di miglioramento basato sui feedback raccolti tramite il sondaggio di engagement, con un focus sulle aree interne da potenziare.
		Tasso di <i>retention</i> del personale di terra	93%	93%	93%	93%	93%	<p>Adozione di una nuova politica per l'inclusione dei neoassunti e dei giovani lavoratori, che prevede:</p> <ul style="list-style-type: none">• Programmi di Mentorship: affiancare i neoassunti a mentori esperti per guidarli nei primi anni di carriera.• Check regolari: condurre incontri individuali periodici con i neoassunti per affrontare eventuali problematiche e fornire supporto.• Revisione del processo di <i>onboarding</i>: garantire che la formazione iniziale sia completa ed efficace.• Elaborazione di un piano di miglioramento basato sui feedback raccolti tramite il sondaggio di engagement, con un focus sulle aree interne da potenziare.



Tipologie contrattuali - Personale di terra

Le **persone impiegate a terra con contratto a tempo indeterminato** sono **230**, pari al **99,1%**. In linea con i benchmark di settore, tutti i lavoratori di terra ricevono una retribuzione commisurata ai loro ruoli e responsabilità.

Personale di terra per tipologia contrattuale e genere - 2024



Personale di terra per tipologia contrattuale e regione d'impiego - 2024

	Italia	Monaco	Lussemburgo	UK	Irlanda	USA	Singapore	Marocco	Totale
Dipendenti a tempo indeterminato	84	56	3	9	13	3	56	6	230
Dipendenti a tempo determinato	2	-	-	-	-	-	-	-	2
Totale dipendenti	86	56	3	9	13	3	56	6	232

Nel 2024, ci sono stati **3 lavoratori non dipendenti** nel personale di terra del Gruppo d'Amico, tutti e 3 impiegati con un contratto di consulenza presso l'ufficio di Monaco, mentre ci sono registrati 0 lavoratori non dipendenti nel personale di bordo.

Inoltre, nell'anno **64 lavoratori hanno collaborato nel territorio dell'India** con società del Gruppo d'Amico, operando **per conto di Sirius Ship Management Srl**. Tuttavia, questi lavoratori non sono inclusi nel conteggio della forza lavoro del Gruppo, in quanto tale società non rientra nel perimetro di consolidamento della rendicontazione economico-finanziaria.

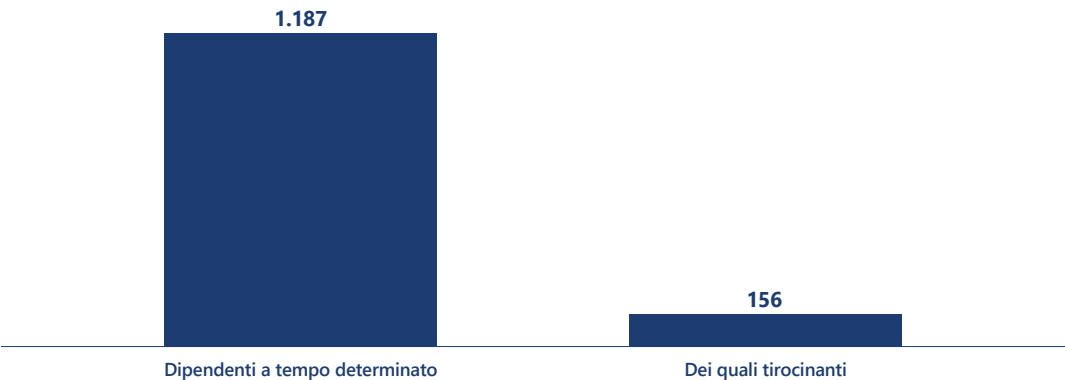
Tipologie contrattuali - Personale di bordo

Il Gruppo d'Amico impiega tutto il suo personale di bordo con un **contratto di arruolamento in linea con standard e normative internazionali** (*Maritime Labour Convention 2006*), come descritto nel *Collective Bargaining Agreement* (CBA). Tutti i marittimi del Gruppo sono rappresentati dalla **International Transport Federation (ITF)**. In linea con i parametri applicabili, tutti i lavoratori di bordo ricevono salari commisurati ai loro ruoli e responsabilità.

Nel 2024 gli **ufficiali** hanno trascorso in media **5,1 mesi a bordo**, mentre i **ratings** ne hanno trascorsi in media **7,5⁵⁹**.

Nel 2024, il Gruppo ha impiegato nella flotta **156 tirocinanti**, che rappresentano il 13% del personale impiegato al 31 dicembre 2024.

Personale di bordo per tipologia contrattuale - 2024



59. Il tempo trascorso a bordo è calcolato come la media delle durate dei vari contratti di ogni marittimo, dato che un lavoratore può avere più contratti durante l'anno



Recruiting, retention e turnover - Personale di terra

Il recruiting rappresenta una fase strategica per il Gruppo d'Amico, poiché è in questa fase che si individuano e selezionano le **persone in grado di apportare valore all'organizzazione, condividendone cultura e valori**. La qualità delle persone, infatti, rappresenta un asset strategico per il Gruppo d'Amico. Per questo, viene posta grande attenzione all'identificazione accurata dei profili da inserire, valutando competenze tecniche, esperienze pregresse, motivazione e allineamento con la visione aziendale.

Una fonte preziosa di talenti per le posizioni a terra - in particolare per i ruoli che supportano direttamente le operazioni e la gestione delle navi - **è costituita dal personale di bordo del Gruppo**. Questa sinergia tra i ruoli a bordo e quelli nell'ambito degli uffici offre interessanti opportunità di **sviluppo professionale interno** e contribuisce a rafforzare la coesione e la cultura aziendale.

I neoassunti del personale di terra partecipano a un **programma strutturato di onboarding**, progettato per agevolare l'integrazione all'interno dell'organizzazione. Il percorso comprende: incontri con il manager diretto e il dipartimento *Risorse Umane*, formazione pratica sul luogo di lavoro e l'accesso a **strumenti e informazioni essenziali per svolgere il proprio ruolo con efficacia**. L'obiettivo è garantire che ogni nuovo collaboratore acquisisca sin da subito le competenze e la consapevolezza necessarie per diventare una parte attiva e integrata della squadra e dell'organizzazione nel suo insieme.

Anche per quanto concerne il reclutamento, il Gruppo d'Amico **osserva rigorosi standard di conformità legale**, evitando di intrattenere rapporti commerciali o stipulare contratti con persone o entità inserite nelle *Antiterrorism Reference Lists*, soggette a sanzioni, o controllate – direttamente o indirettamente – da soggetti sanzionati.

Complessivamente, nel corso dell'anno il Gruppo d'Amico ha registrato **34 assunzioni e 8 dimissioni** tra il personale a terra, con un tasso di **turnover del 3,7%** e un tasso di **retention del 92,9%**, a dimostrazione dell'investimento a lungo termine del Gruppo d'Amico sulle proprie risorse.



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 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.



Medaglie del lavoro del Principato di Monaco per i dipendenti di d'Amico

Ad oggi, 24 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.



Reclutamento e retention - Personale di bordo

La qualità dell'equipaggio è fondamentale per il Gruppo d'Amico, poiché **garantisce sicurezza, efficienza e affidabilità nella gestione della flotta**. L'accesso a personale altamente qualificato richiede un programma efficace di reclutamento e sviluppo della *retention*. Per soddisfare queste esigenze, d'Amico adotta **un processo di selezione e screening approfondito**, che prevede una **forte coordinazione con Sirius Ship Management S.r.l.**, società del Gruppo d'Amico responsabile delle attività di reclutamento, che opera in linea con gli standard e le normative internazionali - *Maritime Labour Convention 2006* - e con la contrattazione collettiva di settore (*Collective Bargaining Agreement* - CBA), per garantire la selezione di personale altamente qualificato e una forte tutela dei diritti dei lavoratori.

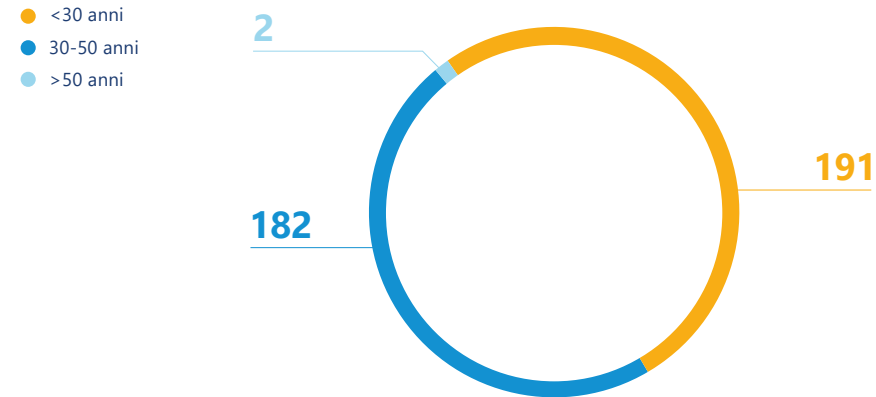
Per aumentare ulteriormente il bacino di candidati altamente qualificati, il Gruppo d'Amico collabora con istituzioni nautiche come l'Istituto Tecnico di Istruzione Superiore Fondazione G. Caboto, il *National Maritime College of Ireland*, l'*International Maritime Institute* (IMI) di Mumbai e la *Maritime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

Per le posizioni di responsabilità nella gestione delle navi, la politica del Gruppo privilegia la selezione di candidati tra il personale di bordo, quando possibile.

La lealtà e l'identificazione con la cultura aziendale del Gruppo sono valori fondamentali. d'Amico ritiene che la presenza di una struttura di *crewing* e formazione nel Paese di origine dei marittimi rafforzi il senso di appartenenza, facilitando la comprensione reciproca e la condivisione della strategia e dei valori di d'Amico. Rientra infatti nella politica del Gruppo **reclutare lavoratori nei Paesi in cui ha istituito strutture di *crewing* e formazione** e, a tal fine, saranno istituiti nuovi centri di reclutamento e formazione degli allievi in grado di controllare i progressi in termini di formazione e competenze.

Nel 2024, il Gruppo d'Amico ha registrato **375 assunzioni e 0 cessazioni** tra il personale di bordo.

Personale di bordo - assunzioni per fasce di età 2024



Il Gruppo d'Amico garantisce la continuità nella rotazione del personale su navi di simili caratteristiche, dando priorità ai marittimi già impiegati. Questo approccio ha contribuito a un **tasso di *retention*⁶⁰** elevato, pari all'**88%** nel 2024.

Tutti i dipendenti di bordo, in tutte le aree geografiche in cui sono impiegati, **sono coperti da accordi di contrattazione collettiva** (*Collective Bargaining Agreement* - CBA).

60. INTERTANKO Officer Retention Formula: $\% \text{ Tasso di Retention} = 100 \left[\frac{S - (UT + BT)}{AE} + 100 \right]$

- **S** = Numero totale di cessazioni per qualsiasi causa (In pratica, questo significa il numero totale di dipendenti che hanno lasciato l'azienda per qualsiasi motivo)
- **UT** = Cessazioni inevitabili (cioè pensionamenti o malattia a lungo termine).
- **BT** = Cessazioni benefiche (cioè, a volte, quei dipendenti che lasciano l'azienda apportano un beneficio, ad esempio nel caso di dipendenti con performance inferiori).
- **AE** = Il numero medio di dipendenti che lavorano per l'azienda durante il periodo considerato di 24 mesi



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 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 un'opportunità per **celebrare e condividere le proprie esperienze con il grande pubblico e aumentare la sensibilità del valore e dell'importanza del trasporto marittimo**. La *Giornata del Marittimo* (25 giugno) è riconosciuta nell'elenco delle Giornate internazionali celebrate dalle Nazioni Unite.





Salute e sicurezza

ESRS 2 BP-2; S1-14



99,9%

Personale coperto dal Sistema di gestione della salute e della sicurezza



Zero

Infortuni sul luogo di lavoro



Impatti, rischi e opportunità materiali

Sono stati identificati impatti materiali riguardo al **benessere fisico del personale**, con impatti positivi legati all'implementazione di programmi assicurativi e impatti negativi derivanti da infortuni, malattie professionali o perdita di vite umane.

Tutti questi fattori generano opportunità materiali, specialmente in termini di *attraction* e *retention* dei talenti.

Politiche e modalità di gestione

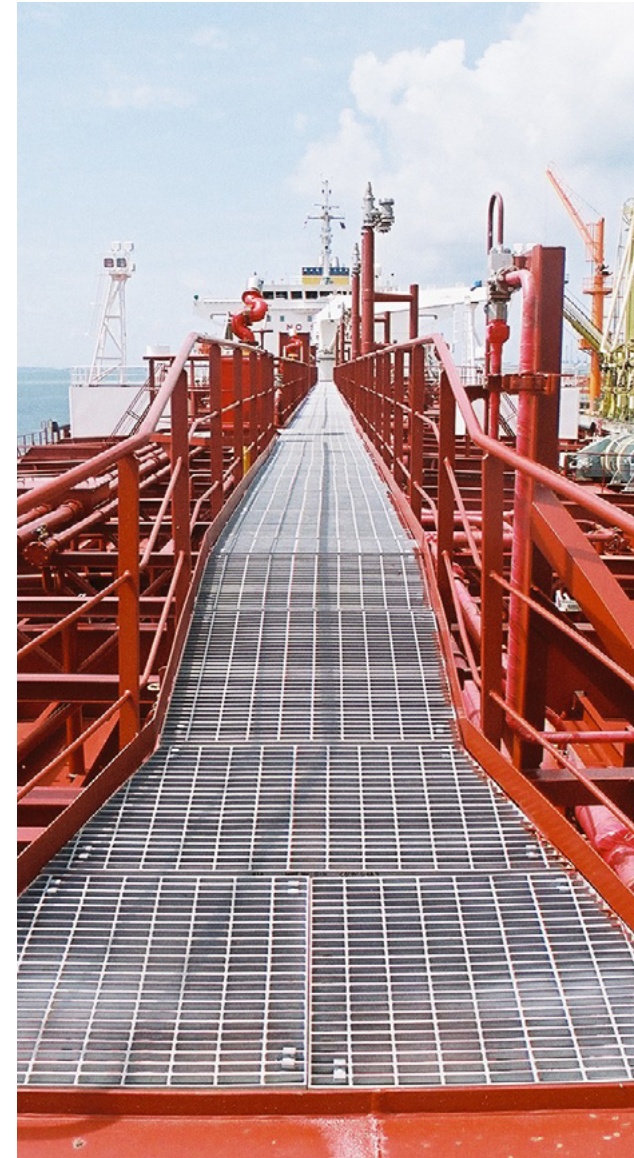
L'industria marittima è altamente regolamentata e rigorosa con i suoi operatori per quanto riguarda il **rispetto degli standard internazionali sulla sicurezza**.

Il Gruppo d'Amico ha una **politica molto restrittiva di Occupational Health and Safety** per proteggere la sicurezza della vita e, in generale, prevenire qualsiasi incidente che possa causare gravi vittime, infortuni o malattie.

Nel suo impegno per promuovere un ambiente di lavoro sicuro a bordo, il Gruppo d'Amico supporta elevati standard di sicurezza attraverso l'**Integrated Management System for Health, Safety, Quality, Environment and Energy Efficiency** (HSQE). Questo sistema è **implementato su tutte le navi del Gruppo**, rinforzando le procedure interne progettate per migliorare la sicurezza e l'affidabilità operativa.

Un aspetto fondamentale per garantire il benessere dell'equipaggio è la certificazione di conformità alla **ISO 45001, uno standard internazionale per la salute e sicurezza sul lavoro**. Questa certificazione, che copre l'intero personale, è stata rinnovata nel 2023 a seguito dell'audit annuale di RINA, con validità fino al 2026.

Le procedure rilevanti sono condivise con tutto il personale d'Amico per aumentare la consapevolezza delle proprie responsabilità nella gestione della salute e della sicurezza. Inoltre, il sistema è accessibile a tutte le parti interessate ed è revisionato periodicamente per mantenerne l'efficacia e la pertinenza.





Piano ESG: obiettivi, target e azioni



Obiettivi

Promuovere l'engagement e il benessere del personale



Strategia

Garantire salute e sicurezza per tutti



KPI

Numero di lesioni gravi⁶¹ tra il personale di bordo

Baseline
2023

0

Target
2025

0

Target
2027

0

Target
2029

0

Target
2030

0



Azioni

Mantenimento e rinnovo della ISO 45001, il "Sistema di Gestione della Salute e Sicurezza sul Lavoro", che copre il 100% del personale del Gruppo.

Il Gruppo d'Amico **promuove attivamente la sicurezza a bordo e il rispetto per l'ambiente**. In questo senso, il Gruppo utilizza:

- Il **Sistema di Gestione Integrato di salute, sicurezza, qualità, ambiente ed efficienza energetica (HSQE)** dal 2003
- il **programma di gestione e autovalutazione delle Product Tankers (Tanker Management and Self-Assessment Programme - TMSA)**, varato nel 2004 dall'OCIMF (*Oil Companies International Marine Forum*)⁶².

Anche prima dell'introduzione del programma TMSA, il Gruppo d'Amico ha sempre promosso procedure interne di gestione HSQE e ha operato un Sistema di Gestione Integrato su tutte le sue navi, in conformità

con gli standard di qualità e ambientali **ISO 9001** e **ISO 14001**, stabiliti dall'*International Organisation for Standardization*, come certificato dalla società di classificazione internazionale, RINA S.p.A. (Registro Italiano Navale) dal 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 2023 e che **copre il 99,9% 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.

Attraverso lo svolgimento regolare di una dettagliata analisi dei rischi e un'adeguata formazione del personale di bordo e di terra, **ogni situazione pericolosa viene valutata ex ante e vengono implementate misure preventive**. Il Gruppo d'Amico dispone infatti di un solido **framework di gestione del rischio**, attraverso il quale esegue un'analisi sistematica per evitare che lo sviluppo di qualsiasi atto e condizione non sicuri si trasformino in un incidente. d'Amico investe inoltre nella **formazione** e nella preparazione **del personale di bordo e degli uffici**, oltre che in **misure volte a massimizzare la sicurezza delle operazioni** - come, ad esempio, piani operativi per le navi adeguati, procedure di navigazione sicura in casi di emergenza, sistemi di gestione ambientali ed energetici ed 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. 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.

Nel 2024 è stata condotta, come parte di un processo continuo a cadenza annuale, un'analisi e valutazione dei potenziali **rischi** a cui i marittimi possono essere esposti, considerando tre diverse aree di rischio:

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

Nel 2024, tutti i nuovi assunti di terra sono stati introdotti alle politiche di *Occupational Health and Safety* del Gruppo durante il loro processo di *onboarding*.

61. Ciò include qualsiasi lesione che possa causare un'invalità permanente parziale, un'invalità permanente totale o il decesso.

62. Le più importanti compagnie petrolifere raccomandano il programma TMSA per aiutare gli armatori a valutare e migliorare i sistemi di gestione della sicurezza attraverso l'utilizzo di appositi KPI. Il programma definisce *best practice*, utilizza strumenti elettronici per il monitoraggio ed è revisionato ogni sei mesi. Esso costituisce la base per un continuo miglioramento delle performance di sicurezza e ambientali.



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**.

Inoltre, 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 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 adeguata dell'equipaggio** a bordo, per evitare che i marittimi rimangano troppo a lungo lontani dalle proprie famiglie.

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 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.

Il **Comandante di ogni nave è responsabile della supervisione delle istruzioni, delle procedure e dei documenti per il funzionamento sicuro ed efficace della nave**. Ogni tre mesi, il Comandante convoca un incontro con il personale chiave a bordo per discutere il *Sistema di Gestione Integrato (IMS)* e proporre miglioramenti quando necessario. I risultati di queste revisioni vengono raccolti e inoltrati al Dipartimento HSQE. Le valutazioni del dipartimento di terra danno priorità ai feedback in base alla loro importanza e contribuiscono alla redazione della *Revisione Annuale della Gestione* condotta dal Top Management. Il feedback di queste sessioni viene poi comunicato nuovamente alla nave dal Dipartimento HSQE.

Su ogni nave è stato istituito un Comitato per la Sicurezza e la Salute, incaricato di svolgere i compiti

di prevenzione e protezione a bordo e composto da tutti gli ufficiali senior e junior. **Gli incontri del Comitato si tengono almeno una volta al mese e qualsiasi argomento discusso viene registrato e riportato su un modulo dedicato**⁶³.

Tutti i membri dell'equipaggio responsabili della sicurezza o della protezione ambientale sono adeguatamente formati e regolarmente valutati. Per gestire i rischi legati alle condizioni di impiego dei marittimi e garantire che i principi e le normative della *Maritime Labour Convention (MLC 2006)* siano pienamente rispettati, tutto il personale di bordo viene reclutato tramite agenti di reclutamento debitamente autorizzati dalle autorità locali o da organizzazioni riconosciute. Il Dipartimento *Crewing* del Gruppo d'Amico ispeziona periodicamente queste agenzie per garantire il

63. I registri che documentano l'efficacia del programma di salute e sicurezza vengono conservati per tutto il tempo necessario.



rispetto sia delle proprie procedure che degli standard normativi applicabili. In conformità con le disposizioni della MLC 2006, ogni nave e ogni Compagnia di gestione navi devono essere anche periodicamente ispezionate dall'Autorità di bandiera, che rilascia un certificato di conformità per la nave e per il gestore.

Tutte le navi gestite dal Gruppo d'Amico possiedono un Maritime Labour Certificate valido.



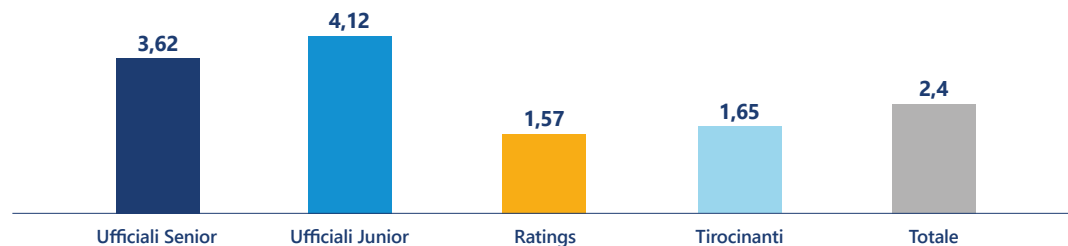


Performance di salute e sicurezza

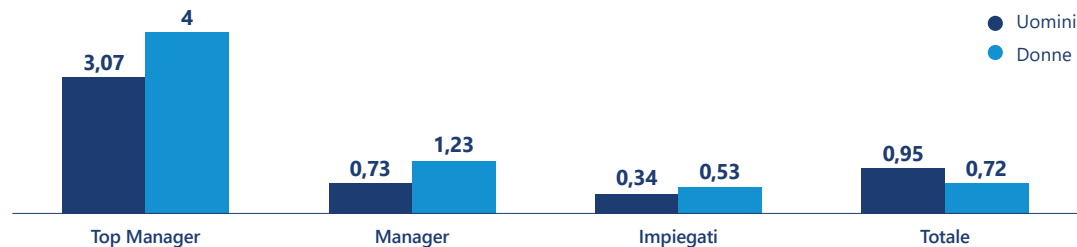
Nel corso del 2024, la grande attenzione del Gruppo d'Amico nei confronti dei temi e della gestione della salute e sicurezza dei propri lavoratori ha permesso di registrare **0 infortuni sul lavoro**⁶⁴, inclusi infortuni con gravi conseguenze⁶⁵, perdite di personale⁶⁶ o decessi.

L'importanza che il Gruppo attribuisce alla tutela della salute e sicurezza sul lavoro si riflette concretamente nell'**impegno costante nella formazione di tutto il personale**. I grafici che seguono mostrano il numero medio di ore di formazione erogate su questi temi, per tutte le categorie di dipendenti, a conferma dell'attenzione posta alla prevenzione dei rischi e alla promozione di ambienti di lavoro sicuri.

Personale di bordo - ore medie di formazione pro capite su salute e sicurezza - 2024



Personale di terra - ore medie di formazione pro capite su salute e sicurezza - 2024



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 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 e indagati i motivi per risalire alla causa primaria dell'incidente.

64. Gli infortuni sul lavoro sono definiti come impatti negativi sulla salute derivanti dall'esposizione a pericoli sul posto di lavoro.

65. Infortunio sul lavoro che risulta in una fatalità o in un infortunio da cui il lavoratore non può, non riesce o non si prevede che si riprenda completamente allo stato di salute precedente all'infortunio entro sei mesi.

66. Membri dell'equipaggio che risultano dispersi.



Well-being

ESRS 2 BP-2; S1-1; S1-11; S1-15



Politica sul benessere

Applicata dal 2024



Programma di supporto alla salute mentale

Lanciato nel 2024



100%

Personale del Gruppo d'Amico coperto da assicurazione per malattia, cure mediche, disoccupazione, infortuni professionali e benefit pensionistici

Impatti, rischi e opportunità materiali

L'analisi di doppia materialità ha identificato un numero significativo di impatti materiali legati al miglioramento o al peggioramento del benessere mentale, dell'ambiente di lavoro e dell'allineamento tra le necessità del personale e le risposte dell'azienda.

Le aree specifiche di interesse includono la **soddisfazione dei lavoratori riguardo all'equilibrio tra vita lavorativa e vita privata** per il personale di terra e le **sistemazioni** per il personale di bordo.

Migliorare l'ambiente di lavoro, sia in termini di benessere percepito che reale, presenta opportunità e rischi evidenti. L'analisi di doppia materialità ha rilevato che le **opportunità legate all'attrazione dei talenti, alla retention e alla produttività sono significative**.

Inoltre, l'analisi identifica **potenziali impatti negativi** sul benessere dei lavoratori in ambiti quali la violazione della privacy, l'inadeguato riposo del personale di bordo, il disagio psicologico, le molestie, la discriminazione e altre forme di abuso.

Politiche e modalità di gestione

La cura delle persone e il benessere dei suoi lavoratori sono di fondamentale importanza per il Gruppo d'Amico. La Società dimostra il suo impegno attraverso varie iniziative, concentrandosi in particolare sul benessere psicologico, sull'equilibrio tra vita lavorativa e vita privata e su benefici aggiuntivi rispetto ai requisiti legali minimi.

Presso il Gruppo d'Amico, i **lavoratori sono considerati una risorsa fondamentale e la loro crescita professionale e personale è una priorità assoluta**. La Società promuove un ambiente di lavoro che non solo garantisce alte performance, ma supporta anche un sano equilibrio tra vita lavorativa e vita privata.

Dal 2022, il Gruppo ha implementato una **politica di lavoro da remoto per i lavoratori di terra**, offrendo maggiore flessibilità nelle modalità di lavoro, pur mantenendo efficienza e produttività.

Per il personale di bordo, il **Comandante di ogni nave garantisce che i periodi di riposo all'interno di un periodo di 24 ore siano rispettati**. Il Gruppo applica una politica di tolleranza zero nei confronti della falsificazione dei registri di lavoro e dei periodi di riposo. Le rotazioni dell'equipaggio sono pianificate ogni quattro o sei mesi per ridurre il tempo trascorso lontano da casa.



Piano ESG: obiettivi, target e azioni

Obiettivi	Strategia	KPI	Baseline 2023	Target 2025	Target 2027	Target 2029	Target 2030	Azioni
Promuovere l'engagement e il benessere del personale	Garantire salute e sicurezza per tutti	Personale coinvolto in programmi sviluppati per la salute mentale e la salute e sicurezza sul lavoro	100%	100%	100%	100%	100%	<p>Attivazione di una partnership con il Centro Internazionale Radio Medico (C.I.R.M.) per fornire assistenza medica gratuita via radio ai marinai su navi senza medico a bordo.</p> <p>Realizzazione di un programma concordato con C.I.R.M. che coinvolgerà circa 2.500 marittimi con l'amministrazione di circa 5.000 test:</p> <ul style="list-style-type: none">Valutazione pre-imbarco della salute mentale dei marittimi (nuovi assunti) – persone contattate e esaminate a distanzaAnalisi dei principali fattori di stress legati al lavoro e possibili soluzioni – generalmente due volte l'annoConsultazioni a distanza con professionisti della salute mentale specializzati nel settore marittimo – su richiesta <p>Erogazione di un programma di psicoeducazione online, in collaborazione con Mindwork, suddiviso in tre webinar, ciascuno della durata di un'ora, con l'obiettivo di fornire ai lavoratori le migliori pratiche e gli strumenti operativi per prendersi cura di sé stessi e delle persone intorno a loro</p>
		Personale di bordo	100%	100%	100%	100%	100%	
		Personale di terra	100%	100%	100%	100%	100%	



Nel 2024, il Gruppo d'Amico ha rafforzato il proprio impegno continuando il **progetto di Benessere Organizzativo** lanciato nel 2023. Questa iniziativa ha l'obiettivo di dare una struttura unitaria a tutti gli sforzi in essere da parte del Gruppo in questo ambito e di identificare azioni aggiuntive per migliorare l'allineamento dell'azienda con le necessità dei suoi lavoratori.

Per supportare questa analisi, il Gruppo ha lanciato un sondaggio interno, che ha aiutato a identificare le seguenti priorità:

Benessere fisico	Benessere emotivo	Benessere finanziario	Benessere sociale	Benessere organizzativo
<ul style="list-style-type: none">• Prevenzione e cura	<ul style="list-style-type: none">• Genitorialità• Assistenza ai più fragili• Salute mentale• Equilibrio vita-lavoro	<ul style="list-style-type: none">• Educazione finanziaria e pensionistica• Copertura assicurativa	<ul style="list-style-type: none">• Team building• Diversità e inclusione• Volontariato e sostenibilità	<ul style="list-style-type: none">• Onboarding• Riconoscimento• Coinvolgimento e performance• Sicurezza e stabilità• Sviluppo

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 lavoratori 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 lavoratori e ai loro familiari.

Benessere fisico e psicologico

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**.

A causa della natura del loro lavoro, i marinai affrontano sfide uniche per il loro benessere, a cui il Gruppo d'Amico presta particolare attenzione, poiché

rappresentano uno degli asset più importanti dell'Azienda. Per questo motivo, da gennaio 2023, sono state avviate diverse iniziative dedicate alle persone di d'Amico, con l'obiettivo di promuovere il benessere organizzativo.

Iniziative e moduli di formazione per il benessere del personale attuati nel 2023:

- **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;
- **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;
- **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;
- **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;
- **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;
- **Visite a bordo:** 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;

- **Assistenza professionale tramite TelePharmaTec:** la Società ha sviluppato una collaborazione con TelePharmaTec la quale offre una linea di supporto per la salute mentale gratuita 24/7 a cui i membri dell'equipaggio possono accedere tramite telefono, WhatsApp, email o SMS;
- **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;
- **Formazione del personale di terra:** d'Amico ha avviato la formazione in tema di benessere mentale anche per il personale di terra;
- **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;
- **Feedback:** sono stati raccolti feedback scritti e verbali dai marittimi per valutare l'efficacia e il consenso riguardo alle iniziative di benessere della Società.

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.

Il raggiungimento degli obiettivi, che il Gruppo si era prefissato in questo ambito nel 2023, ha aperto la strada a nuove azioni di miglioramento, tra cui:

- **Prosecuzione delle iniziative già avviate.**



- **Formazione mirata ai gradi chiave** del personale di bordo per rafforzare la diffusione della cultura del benessere.
- **Sessioni formative per i marittimi** su temi come la sfera delle emozioni, comunicazione positiva, performance umana, sicurezza psicologica e leadership intermedia.
- **Formazione per il personale di terra** su gestione dello stress, caregiving e supporto agli altri.

Nel 2024 è stato inoltre **avviato il progetto Eletive**, che riguarda uno strumento strutturato per la **raccolta di feedback** dettagliati da parte dei marittimi attraverso un sondaggio personalizzato composto da 46 domande scientificamente fondate. Il questionario copre vari ambiti legati al coinvolgimento e al benessere del personale, con l'obiettivo di promuovere una cultura aziendale orientata al miglioramento continuo e alla partecipazione attiva. Il progetto, che rappresenta una tappa significativa nell'evoluzione della cultura interna del Gruppo, è stato avviato nel corso del 2024 e vedrà la somministrazione del primo sondaggio nel 2025.

Nel maggio 2024, il Gruppo d'Amico ha avviato un nuovo percorso dedicato al tema delle **Generazioni in azienda**, un'iniziativa di carattere psicoeducativo realizzata in collaborazione con **Mindwork** e **Game2Value**.

Tra luglio e agosto è stata lanciata **Workdown**, un'indagine innovativa sviluppata in formato videogioco, progettata per offrire una visione approfondita del **benessere organizzativo**. Questo strumento ha consentito al Gruppo di individuare i principali fattori organizzativi

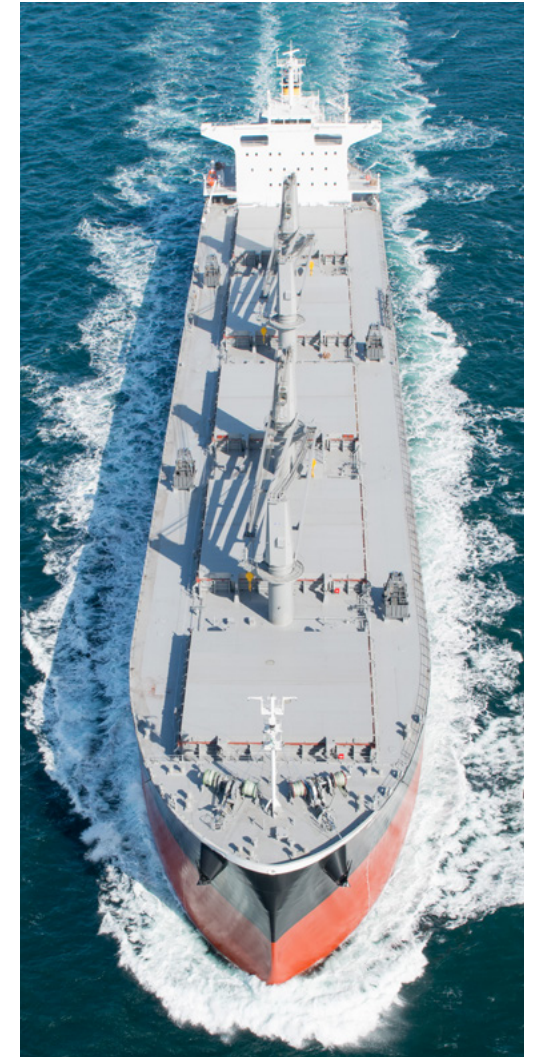
e ambientali che incidono sul benessere delle persone, mettendo in luce anche le differenze di valori, priorità e aspettative tra le diverse generazioni presenti in azienda. **Workdown** non solo si è rivelato un metodo efficace per valutare il benessere psicologico sul posto di lavoro, ma ha anche supportato concretamente la funzione Risorse Umane nei processi di gestione e nella promozione della consapevolezza sulla salute mentale in ambito lavorativo.

Sulla base dei risultati emersi, ha preso il via la seconda fase del progetto: la pianificazione di un programma formativo **"Generazioni in azienda: tra motivazioni, valori e aspettative"**, che verrà condotto da **Mindwork**. L'iniziativa è pensata per stimolare il **dialogo intergenerazionale**, promuovendo comprensione reciproca, collaborazione e inclusività. Lo scambio tra generazioni è oggi sempre più riconosciuto come un elemento chiave per costruire risultati sostenibili e rafforzare la capacità dell'organizzazione di attrarre, motivare e trattenere i migliori talenti.

Nel 2024, il Gruppo ha lanciato un'altra iniziativa importante volta a migliorare il benessere di tutti i membri dell'equipaggio: un **programma di supporto alla salute mentale** in collaborazione con **TelePharmaTec**, che costituisce un gruppo di specialisti nell'ambito della salute mentale e benessere nell'industria marittima. Impegnato a fornire un sistema di supporto efficace, **questo programma assiste il personale che affronta sfide personali o che cerca indicazioni su come supportare gli altri**. **TelePharmaTec** offre una **linea di supporto gratuita 24/7** a cui i membri dell'equipaggio possono accedere tramite telefono,

WhatsApp, e-mail o SMS. Il servizio, gestito da psicologi professionisti, è completamente confidenziale e anonimo, garantendo la privacy e la facilità di accesso per tutti i lavoratori.

Da ultimo, sul piano operativo **Il Gruppo d'Amico supera costantemente i livelli minimi di equipaggio legalmente richiesti sulle proprie navi**, pianificando il numero di equipaggi sulla base di una valutazione realistica dei compiti, assicurando il benessere dei marinai. Il Gruppo è impegnato a mantenere livelli di equipaggio sufficienti per gestire il carico di lavoro previsto per ogni marinaio senza superare le normative sugli "orari di lavoro massimi". Questo approccio tiene conto dell'impatto dei periodi di lavoro intensi, come le chiamate in porto, e delle potenziali conseguenze della fatica dell'equipaggio sia sulla sicurezza della nave che sul benessere dell'equipaggio. Fatte salve le emergenze e solo per la durata minima necessaria, il Gruppo d'Amico non opera con equipaggi ridotti. d'Amico si impegna inoltre a **garantire una corretta rotazione del personale di bordo e il pieno rispetto dell'orario di riposo**.





Benefit

Nel 2024 il Gruppo ha dato attuazione alla **politica sul benessere** formalizzata nel corso del 2023: a tutti i lavoratori 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 lavoratori di terra, senza alcuna distinzione in termini di ruolo organizzativo.

Attraverso diverse iniziative, il Gruppo d'Amico presta **particolare attenzione alle problematiche di salute**, offrendo assicurazioni sulla vita, assistenza sanitaria integrativa, copertura per invalidità e disabilità, nonché benefici pensionistici.

A tutti i lavoratori di terra del Gruppo è garantito l'**accesso a misure di protezione sociale**, che assicurano il supporto in caso di malattia o cure mediche, disoccupazione, infortunio sul lavoro, congedo parentale e pensionamento.

L'intero personale di terra ha diritto a **congedo familiare**, come stabilito dalla contrattazione collettiva nazionale. Nel 2024, **30 lavoratori** hanno usufruito di questa opzione.

Personale di bordo - Dipendenti con protezione sociale garantita - 2024

	Nr.	%
Malattie / Cure mediche	1.187	100%
Disoccupazione ⁶⁷	1.187	100%
Infortunio sul lavoro	1.187	100%
Congedo parentale ⁶⁸	19	1,6%
Pensione	1.187	100%

Personale di terra - Dipendenti con protezione sociale garantita - 2024

	Nr.	%
Malattie / Cure mediche	232	100%
Disoccupazione	232	100%
Infortunio sul lavoro	232	100%
Congedo parentale	232	100%
Pensione	232	100%

67. Secondo il *Collective Baragining Agreement* dell'IBF applicabile per equipaggi e ufficiali non italiani, una voce salariale è inclusa nel compenso di ogni marittimo e deve essere pagata obbligatoriamente come contributo sociale nel proprio paese d'origine. La copertura rilevante dipende dall'assicurazione. Il pagamento del contributo previdenziale, laddove il paese del marittimo non preveda obblighi diversi, è effettuato a cura del marittimo.

68. Per l'equipaggio non italiano, il congedo di maternità è concesso secondo i termini del *Collective Baragining Agreement*. Il rimpatrio a carico del proprietario in caso di gravi motivi familiari è garantito per tutte le nazionalità.



Diversità e pari opportunità

ESRS 2 BP-2; S1-16



28

Nazionalità diverse
nel personale di terra



12

Nazionalità diverse
nel personale di bordo

Impatti, rischi e opportunità materiali

L'approccio del Gruppo d'Amico all'equità nell'occupazione, nei salari e nei ruoli ha il potenziale di creare impatti positivi e opportunità in termini di attrazione dei talenti, *retention* e produttività del personale, e di prevenire potenziali impatti negativi in termini di molestie, abusi e violenza sul posto di lavoro.

Politiche e modalità di gestione

L'obiettivo della Società è **creare un ambiente di lavoro in cui ogni dipendente, indipendentemente da genere, nazionalità o altre caratteristiche personali, abbia la capacità di esprimersi ai massimi livelli**. Il Gruppo d'Amico promuove pratiche volte a massimizzare e trattenere i talenti, migliorare il benessere dei lavoratori, prevenire comportamenti illeciti e garantire l'equilibrio tra vita lavorativa e vita privata per tutti i lavoratori.





Come attore operante su scala globale, il Gruppo d'Amico è guidato dalla convinzione che un team diversificato rifletta una comunità inclusiva e favorisca migliori processi decisionali, 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.

Il multiculturalismo incoraggia il dialogo aperto per creare comprensione, collaborazione e lavoro di squadra tra i lavoratori. Soprattutto, dimostra **toleranza, rispetto e accettazione**, migliorando la cultura aziendale e riducendo i conflitti all'interno del posto di lavoro, prestando pari attenzione e rappresentanza a tutte le esigenze culturali.

Il Gruppo ha elaborato le linee guida per l'uguaglianza di genere a bordo, sottolineando il proprio impegno a promuovere un ambiente di lavoro diversificato e inclusivo.

I principi chiave e i valori identificati da d'Amico per promuovere una cultura di diversità e inclusione, basata 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 lavoratori, indipendentemente dal genere.
- **Cultura inclusiva:** promozione di un ambiente sociale e organizzativo che valorizzi e rispetti la diversità degli individui.

Per quanto riguarda la parità di genere e l'inclusione a bordo, l'obiettivo del Gruppo è costruire un ambiente di lavoro inclusivo e privo di qualsiasi tipo di

discriminazione, formando l'equipaggio ed eliminando qualsiasi comportamento discriminatorio. 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 sono stati tenuti **corsi sui diritti umani** - in coerenza con la relativa procedura - che hanno ricompreso anche la sensibilizzazione sulla parità di genere e l'inclusione.

Personale di terra

A fine del 2024, il personale di terra del Gruppo d'Amico era composto da lavoratori provenienti da **28 nazionalità diverse**. Le donne rappresentano il 36% del personale di terra.

Personale di terra per paese di origine - al 31 dicembre 2024

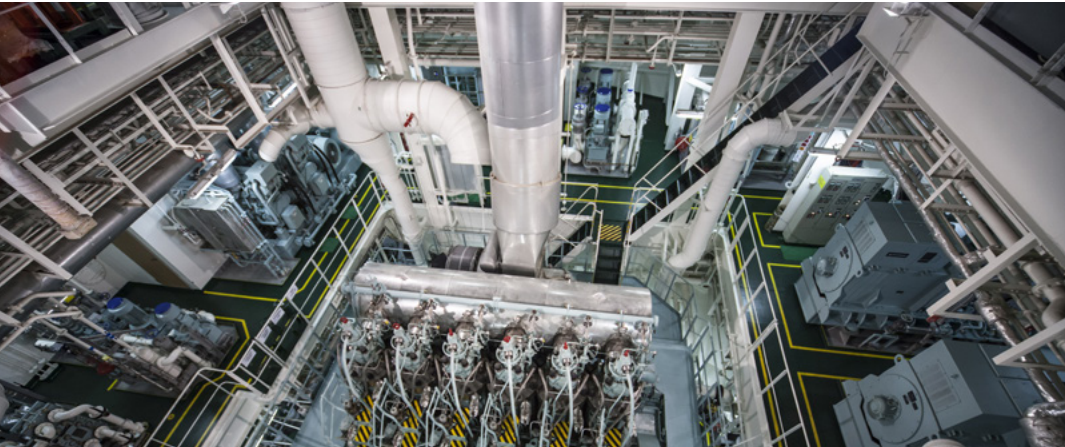
	U	D	Totale	%
Albania	0	1	1	0,4%
Argentina	1	0	1	0,4%
Belgio	0	1	1	0,4%
Cina	2	0	2	0,9%
Croazia	0	1	1	0,4%
Repubblica Ceca	0	1	1	0,4%
Danimarca	3	1	4	1,7%
Francia	5	4	9	3,9%
Grecia	1	1	2	0,9%
India	15	1	16	6,9%
Irlanda	4	0	4	1,7%
Italia	88	40	128	55,2%
Giappone	1	0	1	0,4%
Lettonia	0	1	1	0,4%
Lussemburgo	0	2	2	0,9%
Malesia	4	1	5	2,2%
Morocco	3	1	4	1,7%
Filippine	1	4	5	2,2%
Polonia	1	3	4	1,7%
Romania	0	1	1	0,4%
Russia	0	1	1	0,4%
Singapore	8	15	23	9,9%
Slovenia	0	1	1	0,4%
Svizzera	0	1	1	0,4%
Tunisia	1	0	1	0,4%
Turchia	1	0	1	0,4%
Regno Unito	7	2	9	3,9%
USA	2	0	2	0,9%
Totale	148	84	232	100%



Un indicatore significativo delle pari opportunità garantite alle donne in azienda è il divario retributivo di genere. Nel settore dello shipping, le posizioni professionali con le retribuzioni più elevate – come quelle in ambito tecnico e commerciale – sono tradizionalmente ricoperte da uomini data una storica prevalenza del genere maschile sul mercato del lavoro. Questo squilibrio di genere nell’accesso a ruoli altamente remunerati è quindi una conseguenza del contesto di mercato in cui opera il Gruppo, non potendosi in alcun modo rilevare pratiche discriminatorie. Ciò emerge ancora più evidentemente in quegli ambiti professionali dove il personale ha maturato precedenti esperienze a bordo delle navi, contesto ancora oggi con una forte se non prevalente presenza del genere maschile.

Nel 2024, l’indicatore del gender pay gap – calcolato sulla base della retribuzione oraria lorda media per dirigenti e dipendenti – è stato pari al 30,67%.

Personale di terra - gender pay gap ⁶⁹	2024
Top Manager	22,97%
Manager	38,81%
Impiegati	33,00%



Personale di bordo

A fine del 2024, il personale di bordo del Gruppo d’Amico era composto da lavoratori provenienti da **12 nazionalità diverse**.

Personale di bordo per Paese di origine - al 31 dicembre 2024

	U	D	Totale	%
Bangladesh	10	0	10	0,84%
Etiopia	1	0	1	0,08%
Georgia	2	0	2	0,17%
India	886	0	886	74,64%
Italia	19	0	19	1,60%
Lettonia	2	0	2	0,17%
Liberia	1	0	1	0,08%
Marocco	17	0	17	1,43%
Filippine	141	0	141	11,88%
Romania	6	0	6	0,51%
Russia	21	0	21	1,77%
Ucraina	81	0	81	6,82%
Totale	1.187	0	1.187	100%

A conclusione del 2024, nessuna donna lavorava a bordo delle navi del Gruppo d’Amico. Tuttavia, nel corso dell’anno, **4 donne, tutte di nazionalità italiana, si sono imbarcate** e hanno ricevuto un trattamento uguale rispetto ai loro colleghi maschi con esperienza e anzianità equivalenti⁷⁰.

69. Il gender pay gap per il personale di terra è calcolato come la differenza tra la retribuzione oraria lorda media dei dipendenti di genere maschile e quella delle dipendenti di genere femminile, rispetto alla retribuzione oraria lorda media dei dipendenti di genere maschile
70. Il divario retributivo di genere è un calcolo non applicabile al personale marittimo, in quanto al 31.12.2024 non faceva parte della forza lavoro personale di genere femminile.



Formazione e sviluppo

ESRS 2 BP-2; S1-10; S1-13



19

Ore medie di formazione per il personale di terra. **16,9** per gli uomini, **22,7** per le donne



24,5

Ore medie di formazione per il personale di bordo



Impatti, rischi e opportunità materiali

L'analisi di doppia materialità ha evidenziato l'importante impatto positivo del **miglioramento delle competenze e delle capacità del personale**, con la formazione e lo sviluppo che svolgono un ruolo cruciale nel favorire le opportunità materiali relative all'attrazione e alla retention dei talenti.

Politiche e modalità di gestione

Il Gruppo d'Amico attribuisce **grande importanza alla definizione e all'implementazione di piani di formazione per il personale sia di bordo che a terra**. Queste iniziative garantiscono che i lavoratori acquisiscano nuove competenze e aggiornino quelle esistenti, rafforzando al contempo il loro senso di appartenenza al Gruppo. Una corretta gestione di queste procedure aiuta a **ridurre i rischi associati alla disponibilità del personale**.

Il Gruppo d'Amico è impegnato a **riconoscere le alte performance e a premiare i lavoratori** di conseguenza, **garantendo al contempo che le basse performance vengano gestite con integrità**. Il sistema di valutazione delle performance stabilito promuove lo sviluppo professionale, e la politica retributiva è progettata per premiare sia le performance individuali che quelle di squadra. Manager e dipendenti collaborano strettamente per fissare obiettivi sfidanti e condurre valutazioni efficaci durante l'anno.





Piano ESG: obiettivi, target e azioni



Obiettivi

Mantenere una cultura di sviluppo dei talenti



Strategia

Rafforzare la formazione del personale



KPI

Ore medie di formazione pro capite

Percentuale della forza lavoro aziendale formata sui temi ESG (personale di terra)

Baseline
2023

Target
2025

Target
2027

Target
2029

Target
2030

Personale di terra

16,7

18
(+8%)

19
(+14%)

20
(+20%)

20
(+20%)

Personale di bordo

18,8

20
(+6%)

22
(+17%)

24
(+28%)

25
(+33%)

10%

25%

50%

80%

100%



Azioni

Mappatura delle esigenze di formazione interne e raccolta delle richieste di formazione, attraverso:

- Rivalutazione dell'offerta formativa in base alle esigenze
- Offerta di programmi di formazione personalizzati su richiesta
- Selezione di partner per la fornitura delle attività di formazione

Valutazioni continue per identificare le specifiche esigenze di formazione ESG (Environmental, Social e Governance) tra i vari dipartimenti e ruoli all'interno dell'organizzazione.

Integrazione dei moduli di formazione ESG nei programmi di formazione esistenti per semplificare i processi di apprendimento e garantire coerenza.



Formazione e sviluppo delle persone

Gli investimenti nelle attività di formazione dimostrano l'attenzione costante del Gruppo d'Amico alla crescita e allo sviluppo professionale del proprio personale. Nel 2024, la spesa pro capite per la formazione ammonta a 359,86€ per il personale di bordo e a circa 1.132,81€ per il personale di terra. Nel corso del 2024 il Gruppo ha investito 629.000 euro per la formazione sia per il personale di bordo che per il personale di terra.

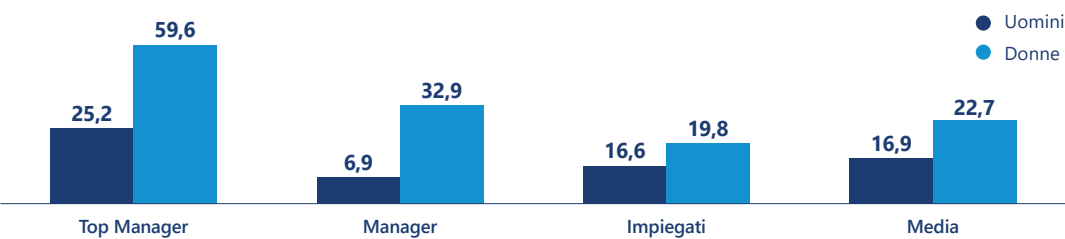
Investimenti in formazione pro capite	2024
Spesa pro capite - personale di bordo	359,86€
Spesa pro capite - personale di terra	1.132,81€

Personale di terra

La formazione e lo sviluppo professionale rappresentano componenti fondamentali del sistema di gestione del personale del Gruppo d'Amico. Integrati con i processi di valutazione delle performance e politiche retributive, questi strumenti sono progettati per **supportare e migliorare le prestazioni individuali, promuovendo una cultura dell'apprendimento continuo**. L'obiettivo è garantire che ogni persona sia preparata ad affrontare le sfide presenti e future in un contesto lavorativo in costante evoluzione.

Nel corso del 2024, la Società ha condotto un'intensa **attività di aggiornamento dell'offerta formativa, sia nella struttura che nei contenuti**, ponendo le basi per futuri sviluppi già in fase di pianificazione. L'anno ha rappresentato un'importante fase preparatoria, durante la quale è stata erogata una formazione mirata, con particolare attenzione agli aspetti tecnici legati al settore marittimo. Le principali aree trattate hanno incluso competenze tecniche, linguistiche e informatiche, capacità manageriali, formazione organizzativa e istituzionale.

Personale di terra - ore medie di formazione pro capite



Il Gruppo sta rafforzando il proprio impegno nel campo della formazione e dello sviluppo professionale, lavorando al potenziamento della **Corporate Academy** e al rinnovamento del processo di **onboarding**, con un'attenzione particolare alla **flessibilità** e alla **rapidità di accesso alla conoscenza**. Il progetto, avviato tra il 2023 e il 2024 e previsto per una piena implementazione nel 2025, mira a integrare sempre più la tecnologia nei processi formativi, offrendo un'esperienza di apprendimento immediata, personalizzata e accessibile. In parallelo, è stato progettato un nuovo **percorso di induction**, che garantisce ai neoassunti l'acquisizione delle competenze essenziali per intraprendere con successo il proprio percorso professionale all'interno del Gruppo.

L'Academy è fondata su quattro pilastri:

- Formazione tecnica e di settore** - percorsi mirati allo sviluppo di competenze specifiche in ambito professionale con una particolare attenzione al settore del trasporto marittimo, spesso realizzati in collaborazione con i principali player del settore, tra cui **BIMCO, Lloyd's Maritime Academy, RINA Academy** e altri.
- Formazione manageriale** - programmi focalizzati sullo sviluppo delle **soft skills**, con l'obiettivo di preparare il personale a operare in modo efficace e professionale in contesti organizzativi complessi e in continua evoluzione.
- Formazione istituzionale e relativa a temi di compliance** - iniziative orientate al rispetto degli standard normativi e delle politiche aziendali, che includono percorsi trasversali rivolti a tutta l'organizzazione.
- Formazione linguistica & IT** - corsi pensati per potenziare la comunicazione tra le varie sedi del Gruppo e garantire un aggiornamento continuo sui principali strumenti tecnologici e **software** utilizzati.

Oltre a questi ambiti di riferimento, d'Amico offre l'opportunità di partecipare a **programmi di formazione post-laurea**, supporta il conseguimento di **certificazioni professionali** e incentiva la partecipazione attiva alle **conferenze di settore**, sia in qualità partecipanti che di relatori.



Principali iniziative di formazione

Nel corso degli anni, la **Corporate Academy d'Amico** ha lanciato numerose iniziative formative, coinvolgendo la maggior parte dei dipendenti del Gruppo e rafforzando le relazioni professionali. Nel 2024, sono stati offerti diversi programmi di **formazione e-learning**, a cui si è affiancata una crescente **adozione del micro-learning**, un approccio che favorisce l'apprendimento attraverso contenuti brevi e mirati nel tempo, migliorando la memorizzazione e le performance.

Ambrosetti AP Business Community

Nel 2024 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.

Programma di formazione su lingue straniere

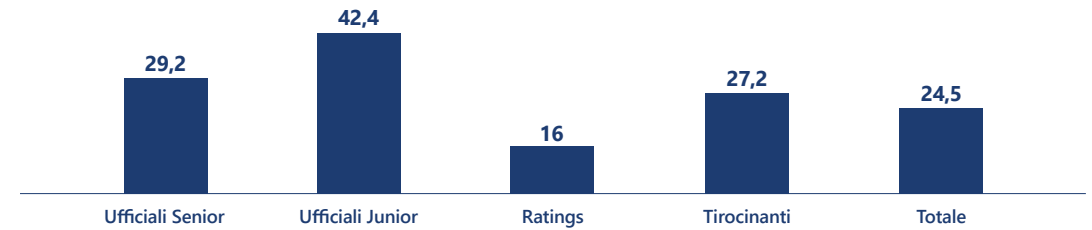
Nel 2024 d'Amico ha rilanciato il corso di formazione su lingue straniere, che offre ai dipendenti la possibilità di costruire un **corso di lingua personalizzato** in base alle proprie esigenze formative. La formazione viene erogata attraverso una piattaforma online, in modo che i dipendenti possano pianificare le proprie sessioni di formazione nella data e nell'orario più congeniali.

Personale di bordo

Il Gruppo d'Amico ha implementato un rigoroso **programma di formazione per i membri dell'equipaggio**, che inizia durante il periodo pre-imbarco e prosegue per tutta la carriera di un Ufficiale. Questa formazione sfrutta la vasta conoscenza sviluppata all'interno dell'azienda e include la partecipazione di personale senior, garantendo un'esperienza di apprendimento solida e completa.

Il Gruppo è inoltre impegnato nello **sviluppo della carriera degli ufficiali junior**, a partire dai cadetti, e si concentra sulla promozione di ufficiali senior provenienti dall'interno del Gruppo. Ciò è supportato da programmi specifici e valutazioni delle performance volte a migliorare e sviluppare le loro competenze a ogni grado. Inoltre, la Società offre opportunità di sviluppo della carriera organizzando, quando possibile, assegnazioni temporanee a terra per il personale di bordo, ampliando ulteriormente la loro esperienza e competenze.

Personale di bordo - ore medie di formazione pro capite - 2024



Il Gruppo ha una politica consolidata di collaborazione con diverse istituzioni di formazione marittima, con l'obiettivo di aumentare la consapevolezza riguardo alle questioni di sicurezza e ambientali. Un pilastro di questa strategia è la filosofia "**Home Grown Officers**", tramite la quale d'Amico implementa **piani di sviluppo professionale completi**, regolarmente monitorati e aggiornati per supportare la crescita professionale.

Una partnership chiave in questa iniziativa è con l'**Istituto Tecnico Superiore Fondazione G. Caboto**, che offre **programmi di formazione per cadetti** progettati per fornire sia una solida base tecnica che una conoscenza approfondita della struttura organizzativa, delle politiche e della visione del Gruppo. Questa collaborazione non solo arricchisce le competenze dei cadetti nel settore, ma facilita anche l'inserimento lavorativo all'interno del Gruppo, garantendo una transizione fluida nei ruoli operativi.

Particolare attenzione viene dedicata alle **competenze comportamentali**. Oltre alle competenze tecniche richieste per i ruoli specifici, viene posta grande enfasi sul metodo di lavoro. A tal fine, il Gruppo promuove iniziative specifiche per favorire la comunicazione, la leadership e il lavoro di squadra tra i membri dell'equipaggio a bordo delle sue navi.



The Crew Training Matrix

Il Gruppo d'Amico ha istituito **una matrice di formazione per l'equipaggio, che fornisce linee guida a tutti gli uffici di gestione dell'equipaggio**. 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 2024 le persone coinvolte nel progetto sono state 224.

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 2024, **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 702 allievi, con un livello di occupazione pari quasi al 98%, superando il già elevato tasso (87%) 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 di valutazione della performance

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**.

La politica retributiva del personale del Gruppo d'Amico si basa sui seguenti principi:

- **Sostenibilità economica** - il costo totale del personale deve essere finanziariamente sostenibile per il Gruppo.
- **Comparabilità con l'esterno** - il Gruppo considera i benchmark internazionali del settore quando definisce la propria politica retributiva.
- **Equità interna** - criteri uniformi devono essere applicati in modo coerente e giusto per tutti i dipendenti.
- **Conformità alle normative del mercato del lavoro** - la politica si adegua alle normative del mercato del lavoro dei Paesi di provenienza del personale, garantendo conformità legale ed equità.

Per il personale di bordo, il salario minimo di riferimento è concordato ogni anno con la **International Transport Federation (ITF)**, in conformità con il salario minimo stabilito dall'**International Labour Organization (ILO)**.

Nessun dipendente, sia a terra che a bordo, riceve una retribuzione inferiore agli standard salariali equi dettati dalla contrattazione collettiva nazionale (ove applicabile) o dai più elevati standard di settore, mantenendo pratiche di compenso etiche ed eque in tutta l'azienda.

Personale di terra

Il **people performance management** è un processo chiave all'interno del Gruppo attraverso il quale sono indirizzate molte attività di **talent management** nella prospettiva della **valorizzazione e alla crescita** delle nostre persone. Attraverso la valutazione degli obiettivi raggiunti, dei comportamenti organizzativi e analizzando i fabbisogni formativi e le prospettive di crescita, il processo alimenta ogni iniziativa volta allo sviluppo organizzativo e individuale delle persone, promuovendo altresì **motivazione ed engagement**, **massimizzando il contributo di tutti verso i risultati del Gruppo**. In tale direzione si può intendere anche la messa a punto di sistemi incentivanti basati proprio sulla misurazione combinata delle performance individuali e quelle aziendali nel quadro di politiche di retribuzione che favoriscano **un efficace sistema di pay-for-performance**.



La valutazione delle performance è una fase cruciale della **gestione dei talenti**, in quanto ha impatto su diversi elementi chiave, consentendo di:

- concentrarsi su competenze e capacità, garantendo che le persone giuste siano nella posizione giusta;
- creare una cultura di miglioramento continuo e di performance elevate, fissando obiettivi e soprattutto offrendo elementi di supporto alla restituzione dei feedback alle nostre persone;
- sostenere un ambiente di lavoro produttivo e positivo, fattore decisivo per realizzare le condizioni di una elevata soddisfazione lavorativa e la fidelizzazione delle persone.

Tutte le valutazioni delle performance annuali pianificate per il 2024 sono state eseguite e hanno coinvolto 183 dipendenti, che rappresentano il 78,9% del personale di terra.

Personale di terra - valutazioni delle performance

	2024
Pianificate (%)	78,9%
Ricevute (%)	78,9%

Personale di bordo

Il processo di valutazione delle performance del personale di bordo prevede che ogni marittimo riceva una valutazione formale al momento dello sbarco. In questo modo, **tutto il personale viene sottoposto ad almeno una valutazione annuale, con la possibilità di effettuare valutazioni aggiuntive** in particolari circostanze. Le performance rilevate costituiscono un elemento fondamentale per l'analisi delle opportunità di promozione e avanzamento di carriera.

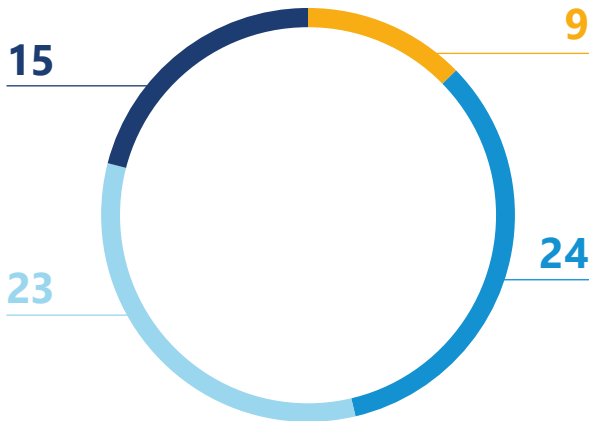
Nel 2024, **il 100% del personale di bordo ha ricevuto la propria valutazione e sono stati promossi 56 membri dell'equipaggio**. I piani di carriera per tutti i marittimi sono formalmente strutturati, tenendo conto delle loro qualifiche educative e degli anni di esperienza professionale, al fine di supportare la loro progressione all'interno del Gruppo.

Personale di bordo - valutazioni delle performance

	% valutati	2024 Promozioni	
		U	D
Ufficiali Senior	100%	9	0
Ufficiali Junior	100%	24	0
Ratings	100%	23	0
Tirocinanti	100%	15	0
Totale	100%	56	0

Personale di bordo - promozioni a seguito delle valutazioni della performance

- Ufficiali Senior
- Ufficiali Junior
- Ratings
- Tirocinanti





Lavoratori nella catena del valore

ESRS 2 BP-2; S2.MDR-P; S2.MDR-A



L'analisi di doppia materialità svolta nel 2024 ha identificato "Lavoratori nella catena del valore" (ESRS S2) come un tema materiale.

Lavoratori nella catena del valore

SOTTOTEMI	IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ MATERIALI		A MONTE DELLA CATENA DEL VALORE	GRUPPO d'AMICO	A VALLE DELLA CATENA DEL VALORE
Condizioni di lavoro - Parità di trattamento e di opportunità per tutti - Altri diritti connessi al lavoro	Rischio	Rischi di mercato: <ul style="list-style-type: none">- Aumenti dei costi dei fornitori e riduzione della capacità di spesa dei clienti a seguito di danni reputazionali- Multe e spese per violazioni di: condizioni di lavoro, parità di lavoro e di opportunità, e altri diritti connessi al lavoro- Inefficienze operative e necessità di cambiare fornitori, per inadeguata formazione svolta da questi ultimi	●		●
	Opportunità	Aumento della competitività dell'intera catena del valore tramite lo sviluppo delle competenze professionali dei lavoratori	●		●





Impatti, rischi e opportunità materiali

Per il Gruppo d'Amico, i lavoratori impiegati nella catena del valore rappresentano un tema materiale sia per la complessità e la diversità delle aree geografiche su cui insistono le *operations* del Gruppo sia per i rischi connessi alle relazioni intrattenute con un'ampia platea di interlocutori e partner commerciali. In tal senso, il Gruppo si impegna fermamente a prevenire ogni possibile violazione dei diritti dei lavoratori da parte di qualsiasi attore nella catena del valore, sostenendo la piena affermazione della tutela dei diritti umani come elemento distintivo ai fini della propria reputazione e dell'intero settore marittimo nonché aspetto rilevante per la capacità del Gruppo di soddisfare i requisiti e le aspettative dei clienti.

D'altra parte, un monitoraggio attivo delle catene del valore e la diffusione delle migliori pratiche nella formazione dei lavoratori rappresentano un'opportunità strategica sia per il Gruppo che per l'intero settore marittimo.

Politiche e modalità di gestione

Per prevenire il lavoro forzato all'interno delle proprie operazioni e di quelle dei propri partner per le operazioni navali, lungo la catena del valore, il Gruppo conduce audit annuali per verificare che i marittimi non abbiano sostenuto alcun indebito esborso per il reclutamento o il collocamento. Questo requisito è esplicitamente incluso nei contratti degli armatori con i servizi di reclutamento e collocamento dei marittimi.

Inoltre, il dipartimento ESG, in coordinamento con diverse funzioni organizzative, sta attualmente sviluppando il Codice di Condotta ESG per i Fornitori del Gruppo, che sarà condiviso con i fornitori strategici a partire dal 2026. Questa iniziativa fa parte di una strategia più ampia volta ad allinearsi gradualmente alla futura Direttiva sulla Due Diligence in materia di Sostenibilità d'Impresa (CSDDD).



Comunità interessate



7.050 Kg

rifiuti raccolti in mare nel 2024 tramite il progetto *Fishing for litter* in partnership con Ogyre

Piano ESG: obiettivi, target e azioni

Obiettivi	Strategia	KPI	Baseline 2023	Target 2025	Target 2027	Target 2029	Target 2030	Azioni
Rafforzare le relazioni con le comunità e contribuire allo sviluppo locale	Aumentare il supporto del Gruppo alle comunità locali	Paesi dove d'Amico svolge attività significative in cui è realizzata almeno una iniziativa a sostegno delle comunità locali	75%	75%	88%	100%	100%	Il Gruppo d'Amico intende proseguire il proprio impegno nelle iniziative a supporto delle comunità locali nei Paesi in cui è già presente, con l'obiettivo di estendere progressivamente questo impegno anche alle restanti aree in cui opera e dove, al momento, non sono ancora attive iniziative di questo tipo.



Impegno verso le Comunità

Il Gruppo d'Amico è fortemente impegnato sui temi della **Responsabilità Sociale d'Impresa** e aderisce ai principi e alle pratiche delineate nella politica dedicata. Il Gruppo supporta attivamente iniziative sociali attraverso la sponsorizzazione di diverse organizzazioni, nonché programmi di solidarietà e culturali.

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.

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* e *management of change* – formazione per l'acquisizione di competenze necessarie per la trasformazione digitale delle azien-

de. Grazie a questa collaborazione, ogni anno il Gruppo d'Amico mette a disposizione una **borsa di studio, gli studenti possono sviluppare un project work finale in azienda** e ai più meritevoli viene offerta l'opportunità di svolgere un tirocinio presso il dipartimento Risorse Umane. Il Master vanta un tasso di collocamento del 100%.

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.

The Connecticut Maritime Association – CMA Essay Contest

La *Connecticut Maritime Association* è un'associazione **non profit dell'industria dello shipping** negli USA a cui il Gruppo d'Amico partecipa attivamente 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

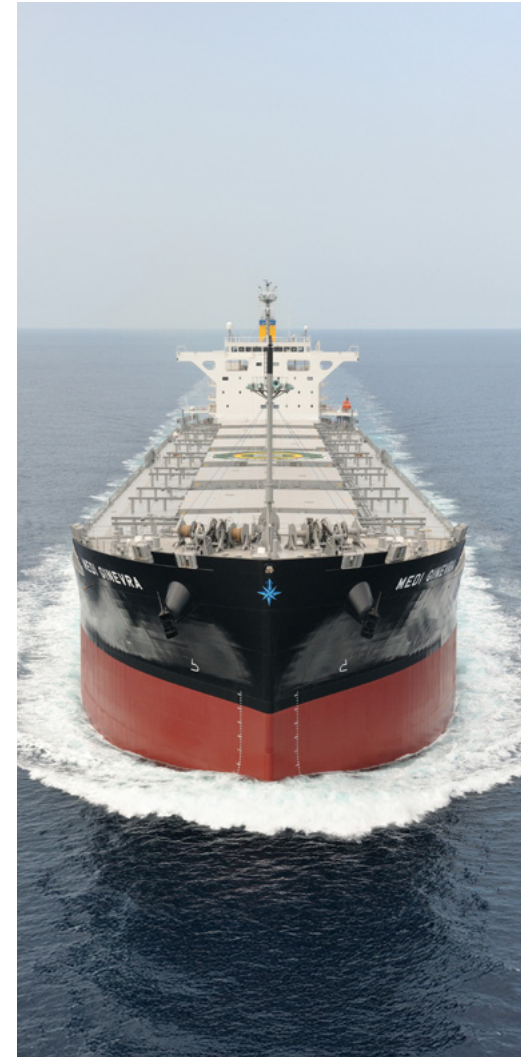
Il Gruppo d'Amico supporta **progetti volti a generare un impatto positivo per le comunità locali**. Il Gruppo finanzia progetti di solidarietà nei paesi in cui opera e contribuisce ad attività benefiche a sostegno delle popolazioni e dei territori più bisognosi. Particolare attenzione è dedicata al supporto di attività a favore della **tutela della vita umana e della ricerca scientifica**.

Atlantic Youth Trust

Nel 2022, d'Amico Tankers d.a.c., una società operativa controllata dal Gruppo d'Amico, ha siglato una partnership con l'Atlantic Youth Trust per sostenere le attività sociali e ambientali dell'organizzazione benefica. L'Atlantic Youth Trust mira a **connettere i giovani con l'oceano e i suoi valori**, non solo attraverso lo sviluppo delle competenze marittime, ma anche tramite programmi educativi sulla conservazione ecologica e la sostenibilità. La partnership con l'Atlantic Youth Trust è proseguita anche nel 2024. Nel 2024 ci sono stati 182 partecipanti totali nei programmi formativi con un totale complessivo di 125 giorni di navigazione.

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 nel percorso di cura, indipendentemente dalla patologia, 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 11.000 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 durante fasi emergenziali**. Il sostegno offerto dal Gruppo d'Amico è inoltre rivolto a **progetti dedicati alla salute e all'istruzione**.

Mercy Ships

Nel 2024, il Gruppo d'Amico – attraverso la d'Amico International Shipping S.A – ha sostenuto *Mercy Ships*, un'ONG internazionale che opera navi ospedale offrendo interventi chirurgici gratuiti e altri servizi sanitari a persone con accesso limitato alle cure mediche. Collaborando con partner

locali, *Mercy Ships* fornisce inoltre **formazione ed educazione per rafforzare i sistemi sanitari e creare un impatto duraturo**. Da oltre tre decenni, *Mercy Ships* collabora con le nazioni africane, molte delle quali classificate tra le più povere al mondo secondo l'Indice di Sviluppo Umano (HDI) delle Nazioni Unite. Queste navi ospedale sono dotate di strutture mediche all'avanguardia e sono gestite da volontari tra cui medici, infermieri, personale sanitario, tecnici, insegnanti, fisioterapisti e altri professionisti, tutti accomunati dalla missione di promuovere la compassione e l'accesso alle cure sanitarie.

Fondazione Telethon

Dal 2015 il Gruppo d'Amico sostiene la Fondazione Telethon, che si occupa di finanziare la **ricerca sulle malattie genetiche, anche quelle particolarmente rare** e quindi non prioritarie per gli investimenti

pubblici e privati. Nel 2024 il Gruppo ha rinnovato la sua adesione al programma **"Come a casa"**, sostenendo le famiglie con un'assistenza organizzativa, psicologica, linguistica e finanziaria per 6 mesi di terapia dei loro bambini presso l'Istituto Telethon SR-TIGET. La partecipazione contribuisce 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.



MOVEMBER

Movember

Dal 2018 il Gruppo d'Amico sostiene l'iniziativa Movember. Una campagna che durante tutto il mese di novembre incoraggia gli uomini a far crescere i baffi (o "Mo") e a partecipare ad attività volte a **sensibilizzare l'opinione pubblica sulla salute maschile**.

L'obiettivo è sfidare lo stigma legato ai problemi di salute degli uomini, stimolare le conversazioni e promuovere la diagnosi precoce e l'intervento tempestivo.





Leading Projects: *Race for the cure* e *No finish line*

Race for the cure

Dal 2019 il Gruppo d'Amico sostiene la **Komen Italia** attraverso la partecipazione alla *Race for the Cure*, la più grande manifestazione per la lotta ai tumori del seno in Italia e nel mondo. Le protagoniste sono le donne in rosa, donne che stanno affrontando o hanno affrontato un tumore al seno, che con la loro speciale maglia rosa sensibilizzano l'opinione pubblica sull'importanza della prevenzione. Grazie ai fondi raccolti tramite l'iniziativa, Komen Italia si impegna a realizzare attività a sostegno delle donne che stanno affrontando un tumore del seno, assegnare premi di studio per giovani ricercatori, attivare collaborazioni con altre Associazioni in Italia e organizzare giornate di prevenzione gratuite rivolte a donne in condizione di fragilità sociale.

No finish line

Dal 2018 il Gruppo d'Amico sostiene la *No Finish Line*, un evento di beneficenza che si svolge a Monaco dal 1999. Sotto l'Alto Patronato di Sua Altezza Serenissima il Principe Sovrano Alberto II, è una corsa aperta a tutti, corridori e camminatori. Grazie alle iscrizioni, ai donatori e agli sponsor, per ogni chilometro percorso, Children & Future dona 1 € per sostenere progetti a favore dei bambini bisognosi.



Arte e cultura

Il Gruppo d'Amico supporta il mondo dell'arte e della cultura, intraprendendo 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 e della Navigazione - Galata Museo del Mare di Genova

Col fine di promuovere e sviluppare il patrimonio marittimo italiano, il Gruppo d'Amico sostiene 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, che 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, che rappresenta 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 Projects: Ogyre

Nel 2023 il Gruppo d'Amico ha stabilito una partnership triennale con Ogyre - una B-Corp e startup italiana - **la prima piattaforma globale al mondo per il recupero dei rifiuti marini, che collabora con pescatori locali in Italia, Brasile e Indonesia**. Ogyre fornisce supporto alle flotte di pescatori 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 e successivamente smaltiti.

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



Risultati

Valore ambientale:



7.050 kg di plastica da raccogliere ogni anno



1.058 kg di rifiuti riciclati



353 kg stima della dispersione di microplastiche nell'ambiente evitata annualmente

Valore sociale:



28 pescatori locali coinvolti



100% dei pescatori trattati equamente



184 partner commerciali

Beach clean up

Nel 2024, sempre in collaborazione con Ogyre, il personale dell'ufficio di Roma è stato coinvolto nel primo **Beach Clean Up** del Gruppo d'Amico. Insieme al team di Ogyre sono stati **raccolti quasi 30 kg di rifiuti sulle spiagge**, dimostrando quanto – anche con piccoli gesti – è possibile fare la differenza nella tutela delle bellezze naturali e nella salvaguardia degli ecosistemi.



Il Salone della CSR - Blue Economy: risorse a rischio negli ecosistemi marini?

Il Salone della CSR è il più importante evento in Italia dedicato alla sostenibilità, un'occasione per aggiornarsi e condividere criticità ed esperienze positive. Nel 2024 il Group ESG Director ha partecipato al panel **"Blue Economy: risorse a rischio negli ecosistemi marini?"**.

Un momento di confronto in cui si è indagato, attraverso la partecipazione di diverse realtà, sul ruolo delle imprese in collaborazione con le istituzioni e le organizzazioni del Terzo Settore.

#MakeChangeFly

Il Gruppo d'Amico ha preso parte nel 2024 al programma di Lufthansa Group per la riduzione delle emissioni di CO₂ legate ai viaggi di lavoro attraverso l'acquisto di Sustainable Aviation Fuel (SAF) con i propri Benefit points.

Nel 2024 sono stati acquistati 1.535 kg di SAF corrispondenti alla mitigazione di 4.588 kg di CO₂e.





Clienti



11

Reclami ricevuti



Zero

Fermi nave (detention) dalle amministrazioni di Port State Control (PSC)

Il tema di sostenibilità “Consumatori e utilizzatori finali” (ESRS S4) non è considerato materiale a causa della natura delle operazioni del Gruppo, il quale opera in un contesto *business-to-business* (B2B), interagendo principalmente con clienti aziendali piuttosto che con consumatori individuali.

Tuttavia, la relazione con i clienti, la loro soddisfazione e la qualità del servizio rappresentano priorità fondamentali per d'Amico. Per questo motivo, il Gruppo rendiconta le proprie strategie di gestione delle relazioni con i clienti e i principali indicatori di performance relativi alla soddisfazione, rafforzando il proprio impegno per la trasparenza e il miglioramento continuo nella gestione delle relazioni con la clientela.

Qualità del Servizio

Per il Gruppo d'Amico **la qualità del servizio è fondamentale e viene garantita attraverso elevati standard di performance**. Questi standard si basano su personale qualificato, attrezzature adeguate, ispezioni regolari della flotta, controllo dei processi e una comunicazione efficace con tutti gli stakeholder, inclusi clienti, noleggiatori, fornitori e autorità.

Il Gruppo valuta le esigenze dei clienti individualmente e le comunica ai dipartimenti competenti, lavorando per un miglioramento continuo del livello di soddisfazione, misurato tramite strumenti quali la comunicazione diretta, la gestione dei reclami, i report delle navi, i risultati degli audit esterni e i feedback dei dipendenti. Inoltre, **il dipartimento commerciale incontra annualmente i clienti e raccoglie feedback** sulla qualità del servizio per favorire il processo di miglioramento continuo.





Reclami dei Clienti

Il Dipartimento Legale del Gruppo d'Amico è responsabile della gestione dei reclami ricevuti e presentati contro terzi. I reclami possono essere classificati nelle seguenti principali categorie:

- **Reclami riguardo il carico** – solitamente relativi alla qualità o alla quantità del carico
- **Dispute contrattuali** – hanno origine dai termini contrattuali e possono essere sinteticamente raggruppate nelle seguenti macrocategorie:
 - dispute che hanno origine dai termini contrattuali dei contratti di noleggio a tempo e a viaggio;
 - dispute relative ai contratti di costruzione di navi;
 - dispute relative ai contratti di ship management di navi;
 - dispute relative a Memorandum (c.d. "MoA") per la vendita o l'acquisto di una nave
- **Dispute per performance non sufficienti** – presentate dai clienti per performance tecniche delle navi non ritenute sufficienti, solitamente relative alla velocità o al consumo di carburante stabiliti nei contratti di noleggio.
- **Controstallie** – 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** – dispute relative alla contaminazione/fuori specifica del bunker fornito alla nave
- **Multe:** sanzioni amministrative dovute ad infrazioni di vario genere e richieste al proprietario della nave.

La maggior parte dei reclami ricevuti dal Gruppo sono coperti dall'assicurazione *Protection and Indemnity (P&I)* o dall'assicurazione *Freight, Demurrage and Defence (FD&D)*.

Una volta ricevuto un reclamo, il Dipartimento Legale informa tempestivamente gli assicuratori, che forniscono assistenza nella gestione del caso e contribuiscono finanziariamente se il reclamo viene ritenuto valido. I reclami possono essere risolti in via stragiudiziale, sia senza assistenza legale esterna che attraverso procedimenti legali formali. In quest'ultimo caso, il Gruppo si avvale di un'ampia rete di avvocati esterni incaricati di rappresentarne gli interessi in tribunale.

Nel 2024, il Gruppo d'Amico ha ricevuto **11 reclami** (6 per la flotta di proprietà e a scafo nudo Product Tankers e 5 per la flotta Dry Cargo) di valore superiore a 50 mila euro. Di questi reclami, 4 sono stati correttamente gestiti e risolti, mentre dei 7 rimasti aperti, 6 erano stati ereditati dall'anno precedente.

Ispezioni esterne

La qualità del servizio offerto dal Gruppo d'Amico è ulteriormente certificata dalle ispezioni condotte dalle autorità marittime.

Ogni anno le navi sono sottoposte alle seguenti verifiche esterne:

- ispezione e controllo della conformità alle norme e ai regolamenti internazionali da parte dello **Stato di bandiera** (*Condition of Class*)
- controlli dello **Stato di approdo** (*Port State Control* - PSC) – 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** (per la flotta Product Tankers)

La **Condition of Class** è una richiesta emessa da una Società di Classificazione quando, durante un'ispezione, viene riscontrato un difetto o un danno. Sebbene il problema che ha portato all'emissione della *Condition of Class* non comprometta immediatamente la classificazione della nave, questo deve essere risolto entro un periodo di tempo specificato per mantenere la validità del certificato di classificazione. Tale certificazione è **essenziale per garantire l'idoneità alla navigazione e la conformità agli standard internazionali**.

Reclami dei clienti

2024

Reclami di un valore maggiore a 50 mila euro ricevuti e non ancora risolti

7

Reclami di un valore maggiore a 50 mila euro risolti

4





Il **Port State Control (PSC)** è un sistema di ispezioni effettuate dalle autorità marittime degli stati portuali per verificare che le navi battenti bandiera estera che arrivano nei loro porti rispettino le normative internazionali nell'ambito di sicurezza, protezione e l'ambiente. **Queste ispezioni possono essere programmate, casuali o improvvise e sono indipendenti dallo stato di bandiera della nave.** Se vengono identificate delle carenze (ovvero non conformità alle normative), alla nave potrebbe essere richiesto di correggerle prima della partenza. In caso di carenze gravi che rappresentano un rischio per la sicurezza o l'ambiente, **le autorità possono disporre una detenzione**, impedendo alla nave di lasciare il porto fino a quando i problemi non vengono risolti.

PSC (Port State Control)

2024

Carenze identificate

Flotta Product Tankers	30
Flotta Dry Cargo e Containership	54

Numero medio di carenze identificate per ogni ispezione

Flotta Product Tankers	0,38
Flotta Dry Cargo e Containership	1,01

Numero di fermi imposti

Flotta Product Tankers	0
Flotta Dry Cargo e Containership	0

Nel 2024, le navi del Gruppo d'Amico hanno registrato **84 rilievi per carenze minori** che riguardano principalmente la certificazione e la documentazione, la gestione della sicurezza e l'aspetto generale della nave. **Nessuna nave della flotta d'Amico è stata sottoposta a fermo (detention).**

Grazie all'eccellente performance delle navi del Gruppo, nel luglio 2023, il **Liberian Registry** ha emesso una lettera di encomio riconoscendo la sicurezza delle operazioni della flotta d'Amico.

Comunicazione verso i clienti

La maggior parte dei contatti commerciali, sia per la flotta Product Tankers che per la flotta Dry Cargo, 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: **media fra 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 Product Tankers**, ossia d'Amico International Shipping S.A. quotata alla Borsa di Milano, partecipa alle **Star conference organizzate da Euronext per incontrare la comunità finanziaria italiana e internazionale**, così come investitori e analisti. Dal 2023

il titolo DIS è anche negoziato sull'OTCQX Best Market negli Stati Uniti.

Il Gruppo, inoltre, utilizza **il sito web per la comunicazione verso clienti e stakeholder** delle principali informazioni di carattere istituzionale e commerciale, alle quali è possibile accedere tramite i link:

<https://it.damicodry.com/> e

<https://en.damicointernationalshipping.com>

In generale, **la copertura mediatica nel 2024 è stata in linea con il 2023.**

Ad aprile 2024 il Gruppo d'Amico ha avviato un progetto per **rafforzare la propria presenza su LinkedIn e Instagram**, migliorando visibilità, coerenza e impatto comunicativo, aumentando notevolmente il bacino di utenza del Gruppo.



5 | Condotta di business





Highlights 2024



Zero

Casi di corruzione, frode o comportamento anti-competitivo nel periodo 2022-2024



Zero

Violazioni registrate del Modello 231 o del Codice Etico



Nessuna

Discriminazione rilevata



Condotta di Business

La valutazione di doppia materialità del 2024 ha identificato il tema “Condotta di business” (ESRS G1) come **materiale**. Gli IRO materiali riguardano sia le operazioni dirette del Gruppo d’Amico che le sue relazioni con gli stakeholder lungo la catena del valore.

Condotta di Business⁷¹

SOTTOTEMI	IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ MATERIALI	A MONTE DELLA CATENA DEL VALORE	GRUPPO d'AMICO	A VALLE DELLA CATENA DEL VALORE
Cultura d’impresa	Impatto Potenziale positivo (medio termine) Contributo alla diffusione della consapevolezza, della cultura e delle buone pratiche in materia di sostenibilità		●	
	Impatto Positivo Diffusione di informazioni sugli impatti economici, sociali e ambientali, con un contributo allo sviluppo sostenibile dell’economia marittima attraverso la Dichiarazione di sostenibilità		●	
	Impatto Positivo Attuazione di politiche pro-marittime attraverso l’engagement politico del Gruppo e la partecipazione ad associazioni leader di settore, per la promozione della crescita e dell’occupazione nel settore, nonché lo sviluppo di standard contrattuali in linea con le aspettative del settore	●	●	●
	Impatto Negativo Ritardo nello sviluppo sostenibile del settore legato all’inadeguatezza di strategie e politiche per mitigare gli impatti della crisi climatica lungo la catena del valore	●		●
	Rischio Rischi di transizione - Reputazionali e Legali • Danni reputazionali dovuti a condotte improprie o illecite da parte di attori della catena del valore • Elusione involontaria di disposizioni su sanzioni internazionali (ad es. a causa della mancanza di trasparenza lungo la catena del valore)	●		●
	Opportunità Benefici in termini di prezzi di nolo, accreditamento nei processi di selezione operati da potenziali clienti e accesso al credito, derivanti da miglioramenti del posizionamento e della riconoscibilità del brand, ottenuti anche grazie alla comunicazione delle proprie strategie e performance di sostenibilità		●	
	Opportunità Rafforzamento delle relazioni con partner commerciali e altri operatori del settore	●		●

71. Gli impatti relativi ai lavoratori nella catena del valore (VC) e al comportamento aziendale possono derivare sia dalle attività degli stakeholder della catena del valore che dalle operazioni aziendali del Gruppo.



SOTTOTEMI	IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ MATERIALI		A MONTE DELLA CATENA DEL VALORE	GRUPPO d'AMICO	A VALLE DELLA CATENA DEL VALORE
Tutela del whistleblower	Impatto	Potenziale positivo (medio termine) Contributo alla diffusione delle politiche e delle pratiche di protezione dei whistleblower	●	●	●
Gestione dei rapporti con i fornitori, comprese le prassi di pagamento	Impatto	Potenziale positivo (medio termine) Sostegno allo sviluppo di altre attività economiche e alla creazione di occupazione stabile attraverso una corretta gestione dei rapporti con i fornitori, comprese le pratiche di pagamento		●	
	Opportunità	Benefici in termini di prezzi e stabilità delle forniture grazie a una gestione etica e corretta delle relazioni con i fornitori	●		
Corruzione attiva e passiva	Impatto	Potenziale positivo (medio termine) Contributo alla diffusione di buone pratiche per prevenire episodi di corruzione		●	
	Impatto	Potenziale negativo (breve termine) Perdita di fiducia da parte di partner e clienti a causa di incidenti di corruzione attiva e passiva		●	



Etica, Integrità e Diritti Umani

ESRS S1-1; S1-3; S1-17; G1.MDR-P; G1.MDR-PA; G1-1; G1-3; G1-4; G1-5



Zero

Casi di corruzione, frode o comportamento anti-competitivo nel periodo 2022-2024



Zero

Violazioni registrate del Modello 231 o del Codice Etico



Nessuna

Discriminazione rilevata

Impatti, rischi e opportunità materiali

La valutazione di doppia materialità del 2024 ha identificato i sottotemi “Impegno politico e attività di *lobbying*”, “Cultura aziendale” e “Protezione dei *whistleblower*” come materiali.

Per quanto riguarda l’impegno politico e le attività di *lobbying*, sebbene il Gruppo d’Amico non sia direttamente coinvolto in tali attività, riconosce la strategicità della **valorizzazione dei ruoli di leadership ricoperti all’interno di associazioni e organizzazioni di settore per promuovere lo sviluppo sostenibile** del settore del trasporto marittimo.

Un approccio simile si applica ai sottotemi della cultura aziendale e della protezione dei *whistleblower*. Pur avendo un maggiore controllo sulla propria cultura aziendale, il Gruppo d’Amico riconosce che il suo impegno verso l’integrità e una condotta aziendale responsabile può fungere da esempio per gli attori della catena del valore, incoraggiando l’adozione delle migliori pratiche in tutto il settore. Ciò è particolarmente rilevante nella diffusione di politiche e procedure contro la corruzione e le frodi e la protezione dei **whistleblower**, nonché nella promozione di pratiche legate alla sostenibilità, anche tramite la pubblicazione del Bilancio di sostenibilità.

Rafforzando le relazioni e le sinergie con i partner commerciali e con gli stakeholder lungo la catena del valore, il Gruppo d’Amico ha sempre più l’opportunità di promuovere alti standard nella condotta aziendale. L’adozione diffusa di procedure rigorose e pratiche aziendali etiche lungo la catena del valore è fondamentale per prevenire rischi legali e reputazionali che potrebbero derivare da comportamenti scorretti degli attori della catena del valore.

Politiche e procedure di gestione

Il Gruppo d’Amico promuove **una condotta etica all’interno della sua organizzazione come delineato nel suo Codice Etico**, il quale costituisce la base della cultura aziendale della Società ed è il riferimento costante per tutti gli stakeholder nelle loro attività, transazioni commerciali e relazioni con gli stakeholder.

Il Gruppo vieta il lavoro forzato, il lavoro minorile e la tratta di esseri umani ed è incondizionatamente impegnato nel rispetto dei diritti umani dei marittimi, indipendentemente dal loro status sociale, origine, posizione professionale o genere. Questo impegno è stato formalizzato nella “Politica sui Diritti Umani dei Marittimi”.

Guidato da un forte senso di responsabilità sociale, il Gruppo d’Amico ha sempre condotto affari e negoziazioni professionali a tutti i livelli organizzativi con integrità e trasparenza, rispettando i principi di professionalità, equità e onestà.

Per rafforzare ulteriormente la sua governance e la sua condotta etica, il Gruppo ha intrapreso diverse azioni:

- Garantire la conformità alle normative italiane rilevanti in materia di whistleblowing attraverso la “Politica di Whistleblowing” recentemente adottata
- Fornire adeguata formazione e informazione sul Codice Etico, sulla politica anti-corruzione e sul Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo
- Promuovere la diffusione dei valori etici fondamentali lungo le catene del valore, anche attraverso la partecipazione ad associazioni di settore e la pubblicazione del bilancio di sostenibilità.



Piano ESG: obiettivi, target e azioni

Obiettivi	Strategia	KPI	Baseline 2023	Target 2025	Target 2027	Target 2029	Target 2030	Azioni
Rafforzare il sistema di governance ESG	Aumentare il peso dei KPI ESG negli incentivi a lungo termine (LTI) di DIS ⁷³	Incidenza della remunerazione associata a KPI ESG sul totale del piano LTI	10%	/	12,5%	/	15%	Valutare l'introduzione di nuovi KPI ESG oltre ai due esistenti
Supervisionare e gestire efficacemente i rischi	Istituire il Comitato di gestione dei rischi ESG	Presenza di un Comitato di gestione dei rischi	Off	On	On	On	On	Costituzione di un Comitato di Gestione del Rischio ESG, un gruppo ristretto derivato dal Comitato ESG, finalizzato ad integrare le responsabilità relative ai rischi ESG

73. Riferimento alla sola DIS - società quotata - che prevede un piano di incentivi a lungo termine (Piano LTI) per i membri del proprio Consiglio di Amministrazione.



Codice Etico

Con l'adozione volontaria del Modello 231, sin dal 2008, **d'Amico Società di Navigazione S.p.A. ha approvato e adottato il Codice Etico** che 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 stessa sono chiamati a rispettare.

Su suggerimento dell'Organismo di Vigilanza, nel 2014 il Consiglio di Amministrazione ha approvato una nuova versione del Codice Etico raccomandandone l'adozione anche alle società controllate, emettendo e approvando quindi anche il **Codice Etico di Gruppo** (di seguito anche "Codice Etico").

Il Codice Etico **viene regolarmente aggiornato per allinearsi alle normative in evoluzione**, ad esempio in materia di "Data Protection" (Regolamento UE 679/2016, cd.GDPR), nonché a seguito dell'entrata in vigore della legge 179/2017 riguardante "le disposizioni per la tutela degli autori di segnalazioni di reati o irregolarità di cui siano venuti a conoscenza nell'ambito di un rapporto di lavoro pubblico o privato" con l'inserimento dell'adozione del sistema di gestione delle segnalazioni (cd. "Whistleblowing").

In particolare, l'ultimo aggiornamento, avvenuto a **dicembre 2024**, ha riguardato la sezione "**Rispetto della dignità della persona**" per includere il riferimento alle Linee Guida OCSE per le imprese multinazionali e ai Principi Guida delle Nazioni Unite su Imprese e Diritti Umani. Inoltre, il Codice aggiornato riflette i principi e i diritti delineati nell'8ª Convenzione fondamentale riconosciuta nella Dichiarazione dell'Organizzazione Inter-

nazionale del Lavoro sui Principi e Diritti Fondamentali nel Lavoro e nella Carta Internazionale dei Diritti Umani.

Informativa e Formazione sul Codice Etico

Il Codice Etico viene distribuito al personale del Gruppo d'Amico, che è tenuto a familiarizzare con i suoi contenuti, a rispettarne i principi e a contribuire alla sua attuazione. In tal senso, l'adesione al Codice Etico, tra gli altri elementi, informa i comportamenti del personale, rilevando altresì anche sul piano della gestione del sistema disciplinare. Il Codice Etico è per tale ragione, tra il sistema di *compliance* e il modello dei valori aziendale, una componente centrale nel processo di on-boarding di tutti i dipendenti. **I fornitori di servizi sono altresì tenuti a prendere atto e accettare il Codice.**

Il Codice Etico di Gruppo è **sempre consultabile sulla intranet aziendale e a bordo delle navi**, è pubblicato sul **sito web** della Società e accessibile per tutti i destinatari, inclusi il personale esterno e i fornitori. Il personale neo-assunto riceve informazioni sul Codice Etico tramite il Manuale del Dipendente ed eventuali modifiche allo stesso vengono comunicate via e-mail a tutto il personale.

Il Gruppo organizza regolarmente sessioni di formazione per i dipendenti, incentrate sui temi e i principi del Codice Etico. **La formazione è personalizzata** in base ai ruoli, all'esposizione ai rischi e alle responsabilità. Una formazione **generale** viene fornita ai membri dei Consigli di Amministrazione, al Collegio Sindacale, al Top Management e al personale con ruoli a rischio di non conformità, con il supporto dell'Organismo di Vigilanza. È inoltre prevista una formazione **specifica per il personale che opera in funzioni ad alto rischio**, finalizzata a individuare i principali fattori di rischio, analizzare eventuali irregolarità e illustrare le procedure per la mitigazione dei rischi di conformità.

Il Dipartimento HR e Comunicazione mantiene un **registro delle sessioni di formazione**, inclusi i partecipanti e i materiali forniti.

Il Gruppo incoraggia anche l'inclusione di una **clausola contrattuale in tutti gli accordi**, che richiede il riconoscimento del Codice Etico e l'impegno a rispettarne i principi etici.

Codice Etico

Principi etici generali

- Conformità alla legge
- Onestà, correttezza e trasparenza
- Rispetto per la dignità delle persone
- Protezione dei dati
- Corretta gestione delle informazioni riservate
- Divieto di conflitto di interessi
- Rapporti onesti con la concorrenza
- Rispetto per l'ambiente
- Responsabilità verso le comunità interessate
- Solidarietà
- Promozione dell'innovazione

Principi etici nella governance aziendale

- Obbligo di diligenza dei componenti degli organi aziendali
- Procedure trasparenti per la selezione dei componenti degli organi di governance
- Promozione di un dialogo onesto, trasparente e costruttivo con gli azionisti
- Efficienza ed efficacia del Sistema di Gestione del Controllo Interno e dei Rischi

Principi etici nella gestione delle risorse umane

- Pari opportunità nel processo di selezione e di reclutamento
- Formalizzazione del rapporto di lavoro
- Promozione dello sviluppo professionale dei dipendenti
- Cura della salute e delle condizioni di lavoro

Principi etici nella relazione con i clienti, con i partner, con i fornitori, con le amministrazioni pubbliche e con altre istituzioni pubbliche

- Rispetto della legge e dei contratti, onestà e trasparenza nei rapporti con clienti, partner, fornitori, pubbliche amministrazioni e altre istituzioni pubbliche.



Modello 231 – Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo

Dal 2008, la Società ha adottato il proprio Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ("Modello 231"), progettato per stabilire e mantenere un sistema strutturato e integrato di regole e controlli all'interno delle procedure del Gruppo. Questo sistema mira a prevenire e ridurre sistematicamente il rischio di commettere o tentare di commettere reati, inclusi corruzione e concussione, durante l'esecuzione di attività sensibili. Il Modello 231 è conforme ai requisiti del Decreto Legislativo italiano n. 231 dell'8 giugno 2001 ("Decreto 231").

Il Modello 231 **identifica le aree di rischio** associate ai reati previsti dal Decreto 231 ("Aree di Rischio") e **stabilisce procedure preventive per mitigare tali rischi**. Include protocolli specifici che regolano i processi decisionali dell'Organismo di Vigilanza, l'attuazione delle sue decisioni e la gestione delle transazioni finanziarie per prevenire reati di natura finanziaria. Le procedure del Sistema di Gestione Integrato del Gruppo d'Amico vengono costantemente aggiornate per incorporare i controlli aggiuntivi richiesti dal Modello 231.

Il Modello 231 prevede l'obbligo di **segnalazione delle violazioni all'Organismo di Vigilanza** e include un **sistema di sanzioni disciplinari** per il mancato rispetto delle disposizioni. Inoltre, impone una **formazione obbligatoria** per tutti i dipendenti e i fornitori di servizi del Gruppo d'Amico, al fine di garantire il rispetto delle procedure stabilite.

Il Modello Organizzativo 231 della Società è **costantemente aggiornato** in conformità alle modifiche sia organizzative che legislative intervenute nel tempo. Ogni anno, infatti, l'Organismo di Vigilanza conduce una valutazione complessiva sull'adeguatezza e sull'efficacia del Modello attraverso un'**autovalutazione dei controlli e dei rischi (Control and Risk Self-Assessment - CRSA)**. Sulla base dei risultati, l'Organismo raccomanda aggiornamenti della valutazione dei rischi, assicurando che il Modello rimanga allineato ai cambiamenti interni e all'evoluzione della normativa prevista dal Decreto 231. Nel 2024 il legislatore è intervenuto modificando il Decreto Legislativo 231/2001, questo ha comportato il posticipo dell'avvio del CRSA al 2025.

Nel 2024, su raccomandazione degli Organismi di Vigilanza di d'Amico Società di Navigazione S.p.A. e di DIS, è stato incaricato un consulente esterno per valutare l'applicazione del Decreto 231 all'interno del Gruppo d'Amico. L'obiettivo è di definire una metodologia comune per l'identificazione dei rischi e la prevenzione del trasferimento di responsabilità tra le società del Gruppo.

Whistleblowing

Il Gruppo, da sempre particolarmente attenta alla prevenzione dei rischi che potrebbero compromettere la gestione responsabile e sostenibile delle proprie funzioni, conformemente a quanto previsto dalla legge italiana del 30 novembre 2017, n. 179 ed in linea con quanto previsto dalle best practice internazionali - **ha adottato delle linee guida per la gestione di tutte le segnalazioni (cd. "Whistleblowing")**.

Nel 2021 il Gruppo ha implementato una piattaforma web⁷⁴ dedicata alla gestione delle segnalazioni che, garantendo la riservatezza e l'anonimato consente, anche a soggetti esterni alla Società e al Gruppo, di comunicare irregolarità e comportamenti illeciti che costituiscono violazioni dei principi e/o delle disposizioni di cui al Decreto 231, al Codice Etico di Gruppo, ai Modelli 231 delle società del Gruppo che li hanno adottati, alla Politica Anticorruzione. Attraverso la piattaforma, accessibile

anche per la segnalazione di eventi e/o incidenti accaduti a bordo, è possibile segnalare anche i casi di mobbing e/o molestie sessuali ed in generale violazioni di policy e regole aziendali che possano tradursi in frodi o in un danno, anche potenziale, nei confronti di colleghi, azionisti e stakeholder in generale o che costituiscano atti di natura lesiva o illecita degli interessi e della reputazione e della Società.



74. La piattaforma è disponibile al seguente link: <https://openreportingsystem.damicoship.com/> e tramite l'intranet aziendale e i siti internet del Gruppo d'Amico.



Nel corso del 2024, il Gruppo d'Amico, ha lavorato alla messa a punto della **Whistleblowing Policy** apportando tutti gli adeguamenti necessari al fine di costruire un documento **conforme alla nuova normativa** applicabile (Direttiva UE 2019/1937 "relativa alla tutela delle persone che segnalano violazioni del diritto comunitario e disposizioni normative nazionali"), che fornisca un quadro di riferimento alle singole entità del Gruppo che dovranno a loro volta approvare una specifica procedura.

Attraverso il sistema di whistleblowing, il Gruppo garantisce un'indagine tempestiva su tutte le segnalazioni relative alla condotta aziendale, mantenendo un processo indipendente e obiettivo. Sono state definite procedure chiare per assegnare le segnalazioni agli organi interni competenti, gestire potenziali conflitti di interesse e assicurare imparzialità durante l'intero processo di indagine.

Le segnalazioni riguardanti incidenti a bordo o relative alle operazioni delle navi sono gestite dal Designated Person Ashore (DPA). Il DPA esamina e cura gli approfondimenti di tutte le segnalazioni di eventi verificatisi a bordo di una nave o relativi ad una nave. Le segnalazioni di competenza 231 o che attengano a violazioni della normativa privacy sono ricevute dal DPA che condivide l'iter rispettivamente con gli Organismi di Vigilanza delle società del Gruppo dotate di Modello di Organizzazione Gestione e Controllo ex D.lgs. 231/2001 di volta in volta coinvolti ovvero con il Direttore Risorse Umane di Gruppo che ne curano gli approfondimenti.

Il Direttore Risorse Umane di Gruppo esamina e cura gli approfondimenti di tutte le segnalazioni di eventi riconducibili a mobbing, molestie sessuali e violazioni della normativa sulla privacy verificatisi a terra. Gli Or-

ganismi di Vigilanza delle società del Gruppo dotate di Modello di Organizzazione Gestione e Controllo ex D.lgs. 231/2001 di volta in volta coinvolti esaminano e curano gli approfondimenti di tutte le altre segnalazioni. Tutti i soggetti citati possono avvalersi nel corso dell'istruttoria del supporto delle funzioni interne coinvolte e condividere le risultanze con altri soggetti responsabili del sistema di controllo e/o con il Top Management.

Nel 2024, non sono state segnalate violazioni del Modello 231 o del Codice Etico all'Organismo di Vigilanza, né direttamente né tramite la piattaforma di *whistleblowing*.

Il Gruppo garantisce che tutti i nuovi assunti ricevano, nell'ambito del processo di onboarding, una formazione approfondita sul Codice Etico, sul Modello 231 e sul Whistleblowing. Questo approccio assicura che sin dall'inizio ogni dipendente sia consapevole dei principi etici, delle regole di comportamento e degli strumenti di segnalazione a tutela della legalità e della trasparenza nello svolgimento dell'attività aziendale.

Diritti Umani

Nel 2024, la Società ha aggiornato il **Codice Etico** del Gruppo e ne ha raccomandato l'adozione a tutte le controllate dirette e indirette, sottolineando che tutte le attività devono essere condotte con equità, onestà e trasparenza, nel pieno rispetto degli standard legali e della dignità individuale.

Il dipartimento risorse umane promuove un **ambiente di lavoro inclusivo e rispettoso**, assicurando che i dipendenti si sentano valorizzati e offrendo opportunità eque che vanno oltre i requisiti legali. A bordo, le ore di lavoro e di riposo sono strettamente monitorate per garantire

il benessere dei marittimi, che hanno anche accesso garantito alle cure mediche durante e dopo il loro servizio. Il diritto a una ripartizione sicura è sempre tutelato.

Il Gruppo applica una **politica di tolleranza zero nei confronti di molestie e bullismo**, con procedure di segnalazione rigorose per gli incidenti sia a bordo che a terra. Le segnalazioni possono essere fatte attraverso piattaforme dedicate o metodi di contatto indipendenti, a condizione che siano presentate in buona fede.

Nel 2023, il Gruppo d'Amico ha introdotto una **Politica sui Diritti Umani dei Marittimi**, sottolineando il rispetto e la dignità per tutti gli individui e l'adesione ai diritti umani internazionalmente riconosciuti come

stabilito dalla Convenzione sul Lavoro Marittimo. La politica è applicata tramite contratti standardizzati e audit per garantire la conformità sulle navi del Gruppo. **I marittimi sono informati** dei loro diritti durante le sessioni di orientamento pre-imbarco, e nel 2024 è stato condotto un **programma di formazione** sui diritti umani, l'uguaglianza di genere e l'inclusione. Nel 2024 non sono stati segnalati incidenti di discriminazione.

Il Gruppo d'Amico **vieta il lavoro forzato**, compreso il vincolo del debito, e **conduce audit annuali** per garantire la *compliance* con la convenzione sul lavoro marittimo (MLC) del 2006. Nel 2024 non sono stati segnalati gravi violazioni dei diritti umani.





Anticorruzione

Agire in modo professionale, equo, onesto ed etico in tutte le trattative e relazioni commerciali, ovunque il Gruppo operi (o intenda operare), è di fondamentale importanza per d'Amico. Per sostenere questi principi, il Gruppo ha implementato e applica sistemi efficaci per prevenire e combattere la corruzione.

La **Politica Anticorruzione** adottata dal Gruppo d'Amico mira a prevenire tutte le forme di corruzione e a rispettare le leggi anticorruzione di ogni Paese in cui il Gruppo opera. La Politica promuove un

approccio di "tolleranza zero" verso la corruzione in qualsiasi forma, che coinvolga dipendenti, consulenti, agenti o appaltatori. La Politica è stata **aggiornata nel 2024** e la Società ne ha approvato la revisione in Consiglio di Amministrazione raccomandandone l'adozione da parte di tutte le società del Gruppo d'Amico.

La politica 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 suggerire una violazione.

Per garantire che tutti i casi sospetti di corruzione siano trattati in modo coerente, il Gruppo ha istituito misure specifiche che proteggono i *whistleblower* da ritorsioni o conseguenze negative, indipendentemente dal fatto che un'indagine confermi o meno il comportamento scorretto. Allo stesso modo, nessun dipendente del Gruppo

subirà ritorsioni o conseguenze negative per essersi rifiutato di partecipare a comportamenti illegali o per aver segnalato violazioni delle leggi e normative anticorruzione in buona fede.

La conformità alla Politica Anticorruzione è attivamente monitorata tramite vari meccanismi, tra cui sistemi di rimborso spese e monitoraggio dei regali, audit interni ed esterni, e rapporti di autovalutazione su potenziali violazioni.

Nel 2024 non sono stati segnalati incidenti di corruzione.





Nel 2024, non è stato registrato alcun caso di corruzione, concussione o comportamento anti-competitivo.

Inoltre, nel 2024 non ci sono stati procedimenti legali in sospeso o conclusi relativi a comportamenti anti-competitivi, violazioni delle leggi antitrust o legislazione sui monopoli, in cui il Gruppo d'Amico sia stato identificato come parte coinvolta.

Riconoscendo l'importanza di condividere con il proprio personale una cultura basata su pratiche aziendali etiche, il Gruppo d'Amico ha sistematizzato **programmi di formazione per tutto il personale a terra**. La formazione anticorruzione viene svolta al momento dell'assunzione, durante il quale i nuovi dipendenti ricevono spiegazioni dettagliate della "Politica Anticorruzione". Questo assicura che i dipendenti comprendano come comportarsi in situazioni che potrebbero esporre l'azienda a rischi di corruzione o frodi. Poiché tutte le funzioni a terra sono considerate esposte a potenziali rischi di corruzione, al personale viene consigliato di adottare una condotta appropriata in tutte le interazioni esterne per mantenere l'impegno del Gruppo verso pratiche aziendali etiche.

Formazione sull'anticorruzione e sull'antifrode	Funzioni a rischio	Management	OADC ⁷⁵	Altri dipendenti propri
Copertura della formazione (personale di terra)				
Personale	Tutte le funzioni	61	5	154
Personale che ha ricevuto formazione	Tutte le funzioni	61	5	154
Ore di formazione				
Ore pro capite	2	2	2	2
Frequenza				
Con quale frequenza la formazione è erogata	Annuale	Annuale	Annuale	Annuale
Temi trattati				
<i>Politica anticorruzione e antifrode</i>				
Finalità e applicazione	●	●	●	●
Responsabilità e doveri	●	●	●	●
Panoramica sulla policy <i>Regali, Mance, Cortesie Aziendali e Ospitalità, Lobbying Aziendale, Liberalità e Sponsorizzazioni</i>	●	●	●	●
Terze parti <i>Due Diligence per la riduzione del rischio, inclusione della clausola anti-frode</i>	●	●	●	●
Misurazione della conformità	●	●	●	●
Conseguenze delle violazioni	●	●	●	●
Segnalazione violazioni della Politica (<i>whistleblowing</i>)	●	●	●	●

La tabella di seguito presenta il numero di scali portuali effettuati in porti situati in Paesi classificati tra le 20 posizioni più basse nell'Indice di Percezione della Corruzione di *Transparency International*.

Scali portuali effettuati in porti situati in paesi classificati tra le 20 posizioni più basse nell'Indice di Percezione della Corruzione2024

Scali portuali effettuati (worldwide)	1.508
Scali portuali effettuati in porti situati in paesi classificati tra le 20 posizioni più basse nell'Indice di Percezione della Corruzione	0

Sanctions Policy

Il Gruppo d'Amico si impegna a **rispettare le politiche sanzionatorie dell'UE, degli Stati Uniti, delle Nazioni Unite e di qualsiasi altro regime sanzionatorio applicabile**, al fine di garantire che nessun prodotto soggetto a sanzioni entri nell'Unione Europea o in altri mercati e che il Gruppo non violi alcuna norma conducendo operazioni commerciali con soggetti sanzionati.

A tal fine, il Gruppo ha implementato una Politica sulle sanzioni che prevede un processo di *due diligence* continuo e approfondito per tutte le transazioni che coinvolgono parti commerciali e richiede l'inclusione di clausole specifiche nei contratti, appositamente pensate per affrontare queste problematiche. Nel **2024**, la Capogruppo ha approvato in Consiglio di Amministrazione la **revisione della Politica sulle sanzioni** e ne ha raccomandato l'adozione a tutte le società del Gruppo.

75. Organi di Amministrazione, Direzione e Controllo (Organi di Governance).



Partecipazione ad Associazioni e Organizzazioni leader del settore

Il Gruppo è impegnato a **promuovere politiche che supportano lo sviluppo sostenibile del settore del trasporto marittimo**. Contribuisce attivamente alle principali associazioni e organizzazioni del settore - nazionali e internazionali - favorendo la collaborazione, valorizzando le sinergie e promuovendo la diffusione delle migliori pratiche. **Il Gruppo d'Amico non è coinvolto in attività di lobbying dirette o autonome** e non fornisce contributi – sia finanziari che in natura – a partiti politici, loro rappresentanti eletti o individui che ambiscono a cariche politiche.

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 società 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. Il Presidente della d'Amico Società di Navigazione S.p.A ha guidato Confitarma durante un triennio particolarmente complesso (dal 2010 al 2013)



in termini di sicurezza marittima internazionale. Anche l'Amministratore Delegato del Gruppo ha avuto un ruolo chiave in Confitarma. Attualmente è membro del Comitato Esecutivo e Presidente del Gruppo di Lavoro sulla Sicurezza Informatica e 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 il Fleet Director del Gruppo è stato nominato Presidente del Gruppo Giovani Armatori di Confitarma.

Executive Master in Shipping Management

Il Gruppo d'Amico prende parte all'**Executive Master in Shipping Management organizzato da ForMare** – Polo Nazionale per lo Shipping in collaborazione con Confitarma. Il percorso di alta formazione si propone di fornire a professionisti del settore strumenti e competenze per affrontare e gestire le sfide complesse e in continua evoluzione dello shipping. Ogni anno alcuni rappresentanti dei dipartimenti del Gruppo d'Amico hanno la possibilità di entrare in aula, come relatori, per raccontare dell'impegno del Gruppo su diversi temi, anche con riferimento agli aspetti di sostenibilità.

Registro Italiano Navale

Dal 2020 al 2023 il Presidente della d'Amico Società di Navigazione S.p.A. è stato Presidente del Registro Italiano Navale, a seguito della precedente nomina come Vicepresidente e membro del Consiglio di Amministrazione. Tra le sue priorità, l'ente riconosce la necessità di sviluppare un **approccio globale alla sostenibilità e alla digitalizzazione**. 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) conta 204 membri provenienti da oltre 40 paesi. Dal novembre 2018 al novembre 2024 è stata presieduta dal Presidente della d'Amico Società di Navigazione S.p.A., l'Associazione **promuove lo sviluppo di un'industria del trasporto marittimo altamente competitiva, trasparente e sostenibile**, con l'obiettivo di raggiungere elevati standard internazionali. Dal 2025, il Direttore Tecnico del Gruppo d'Amico, è membro dell'ISTEC (Safety and Technical Committee) e dell'Environmental Committee, contri-



buendo attivamente alle attività tecniche e ambientali dell'Associazione.

NorthStandard

The Standard Club è uno dei principali Protection and Indemnity Clubs al mondo, ha 650 dipendenti e assicura una flotta che supera i 130 milioni di tonnellate lorde. L'Amministratore del Gruppo 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. Inoltre, un Amministratore del Gruppo d'Amico è membro del Consiglio di P&I Club NorthStandard.

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: il Managing Director - Dry Cargo fa parte dell'Executive Committee, mentre il Direttore Tecnico del Gruppo d'Amico – parte del Technical Committee – partecipa 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 comprometterne la sicurezza. All'interno

dell'ESSF, d'Amico partecipa ai sottogruppi sulle emissioni in atmosfera e l'efficienza energetica delle navi.

ECSCA - European Community Shipowners Association

Fondata nel 1965, ECSCA 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'ECSCA 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.

Uno dei dirigenti di d'Amico è 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 sulla finanza sostenibile. Il Consiglio di Amministrazione dell'ECSCA riunisce gli amministratori delle 20 associazioni nazionali aderenti, ha l'autorità di prendere decisioni riguardanti tutte le questioni rilevanti ed è presieduto da un Presidente che rimane in carica per due anni. 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. Un 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'ECSCA e presso l'ICS.

SSA - Singapore Shipping Association

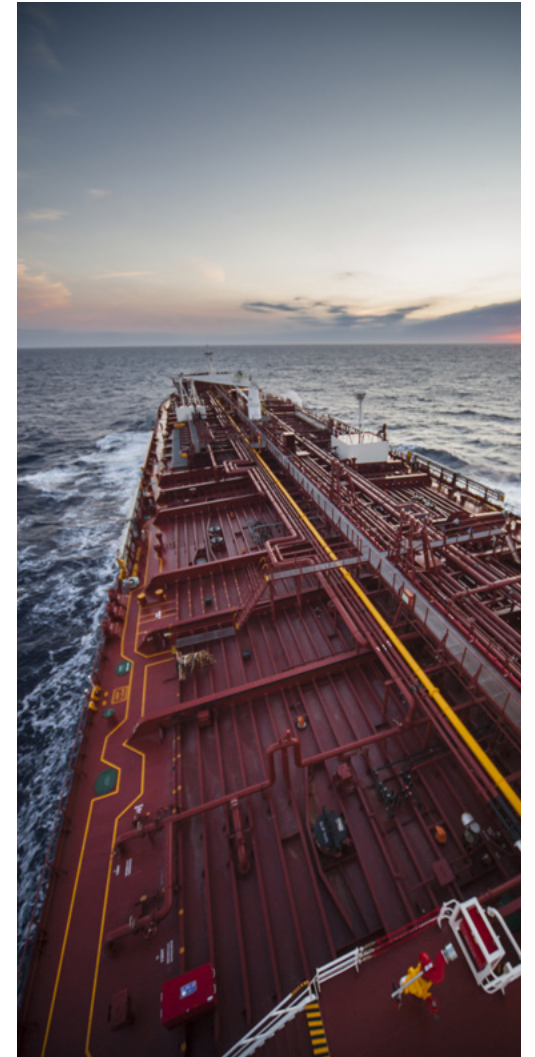
d'Amico Società di Navigazione S.p.A. e Ishima Pte Limited sono membri della Singapore Shipping Association (SSA). L'Associazione è stata fondata nel 1985 e rappresenta oltre 470 aziende associate, tra cui: armatori, gestori e operatori navali, intermediari, fornitori di carburante, assicuratori, avvocati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

ICCS - Camera di Commercio italiana a 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 è 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, etc. 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 cooperare per affrontare con maggiore efficacia le sfide e le criticità del settore, tra cui: legislazione marittima promossa da parti politiche che hanno una conoscenza poco approfondita del trasporto marittimo e delle preoccupazioni degli armatori; regolamenti che variano a seconda delle regioni, 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 stan-

dard di qualità, sicurezza e protezione ambientale per i quali la flotta liberiana è rinomata. LSC influenza l'esito di norme e regolamenti che riguardano gli armatori.

In qualità di membro dell'International Chamber of Shipping, LSC ha rappresentato gli interessi degli armatori a Ginevra durante i negoziati della Convenzione sul lavoro marittimo dell'Organizzazione Internazionale del Lavoro (OIL). LSC è l'unica associazione 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'OIL.

Il Fleet Director del Gruppo d'Amico è membro del Liberian Shipowners' Council Ltd.





Gestione della Catena di Fornitura

ESRS G1-2; G1-6



Impatti, rischi e opportunità materiali

L'analisi di doppia materialità del 2024 ha identificato un **potenziale impatto positivo materiale legato al sottotema Gestione delle relazioni con i fornitori, incluse le pratiche di pagamento**. In particolare, pratiche di pagamento e gestione delle relazioni con i fornitori eque e trasparenti possono avere un'influenza positiva significativa sui fornitori, aiutandoli a mantenere **operazioni aziendali stabili, creare posti di lavoro e sviluppare una cultura aziendale basata sulla correttezza**.

Di ritorno, **relazioni solide con i fornitori**, basate su etica, fiducia e trasparenza, **presentano un'opportunità per il Gruppo in termini di stabilità dei prezzi e continuità delle forniture**. D'altro canto, potenziali mancanze di alcuni attori della catena del valore nel rispettare gli standard di sostenibilità potrebbero influire negativamente sulle performance di sostenibilità dell'intera catena del valore.

L'impegno verso il coinvolgimento dei fornitori, in particolare nella promozione di pratiche aziendali sostenibili sia in ambito sociale che ambientale è un tema trattato dal Gruppo all'interno del Piano ESG.

Politiche e procedure di gestione

Il Gruppo d'Amico seleziona e valuta i suoi fornitori in base alle performance in termini di qualità, sicurezza e rispetto per l'ambiente. Le procedure sono progettate per prevenire relazioni con entità coinvolte in violazioni dei diritti umani e imporre requisiti più stringenti per i fornitori che operano nella categoria *Ambiente e Sicurezza*.

Come parte del Sistema di Gestione Integrato, ai fornitori viene chiesto di **conformarsi alle regole, alle procedure e ai principi etici del Gruppo**. In tutti i contratti e lettere di nomina, i fornitori devono confermare di aver letto e compreso il Codice Etico.

Per migliorare la relazione con i fornitori, garantendo che tutte le pratiche aziendali siano allineate con la cultura di trasparenza ed equità di d'Amico, il Gruppo ha deciso di sviluppare un **Codice di Condotta ESG per i Fornitori**. Questa iniziativa ha l'obiettivo di integrare la catena del valore in un processo trasformativo che favorisca una condotta aziendale più responsabile e sostenibile.



Piano ESG: obiettivi, target e azioni



Obiettivi

Migliorare l'impatto del Gruppo attraverso la catena del valore



Strategia

Condividere con i fornitori strategici il Codice di Condotta ESG



KPI

Percentuale di fornitori strategici che hanno ricevuto il *Codice di Condotta ESG*

Baseline
2023

0%

Target
2025

Analisi dei fornitori per identificare i fornitori strategici

Target
2027

60%

Target
2029

75%

Target
2030

100%



Azioni

Valutazione dell'avvio di un progetto dedicato alla mappatura dei fornitori strategici di d'Amico.

Introduzione di un Codice di Condotta ESG per i fornitori.

Implementazione di una procedura di verifica.

Come indicato dal Sistema di Gestione Integrato, **tutti i fornitori sono fortemente incoraggiati a rispettare le regole, le procedure e i principi etici e comportamentali del Gruppo**. Nei contratti e nelle lettere di incarico, i fornitori devono dichiarare formalmente di aver letto e compreso il contenuto del Codice Etico del Gruppo. **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 rescindere il contratto con effetto immediato**.

Nella gestione della catena di approvvigionamento il Gruppo d'Amico ha implementato misure per garantire che **tutti i prodotti e servizi acquistati siano conformi agli standard di qualità, sicurezza e ambiente**. Queste misure si applicano in particolare a prodotti e servizi che hanno o potrebbero avere un impatto significativo sul consumo di energia, quelli essenziali per il corretto funzionamento delle attività di navigazione del Gruppo (ad esempio, interventi di dry-docking, manutenzione e riparazione delle navi, e fornitura di carburante), nonché ai servizi esternalizzati.

Tali misure prevedono:

- attenta valutazione e selezione dei fornitori
- dati chiari e completi sugli ordini di acquisto e sulle responsabilità
- esecuzione di ispezioni e controlli ove necessario

- richieste ai fornitori, quando sono presenti servizi esternalizzati, di informazioni relative ai possibili impatti su processi, prodotti e servizi offerti.

Le Società del Gruppo d'Amico detengono un registro dei fornitori selezionati, che sono valutati attraverso, ma non limitatamente, i seguenti criteri:

- **possesso di certificazioni di conformità agli standard ISO 9001 e ISO 14001**, ottenute da una terza parte riconosciuta
- **conformità ai requisiti del Gruppo in materia di consumo energetico ed efficienza**.

Tutti i prodotti e i servizi acquistati sono sottoposti a verifica per tipo, quantità e qualità, come definito contrattualmente, con controlli effettuati per identificare eventuali difetti. Queste ispezioni sono eseguite sulle navi dal personale di bordo e a terra dal dipartimento acquisti, con esiti registrati e inviati all'Ufficio Tecnico per eventuali aggiornamenti nelle valutazioni delle performance dei fornitori. Inoltre, almeno una volta all'anno, il dipartimento competente esegue una valutazione strategica dei fornitori, applicando un sistema di punteggio che determina un ranking.



Per i fornitori nella categoria **Ambiente e Sicurezza**, la valutazione è più rigorosa. Il ranking include valutazioni del livello di consapevolezza dei fornitori e della loro capacità di gestire gli impatti ambientali, nonché una valutazione delle implicazioni per la sicurezza dei loro prodotti e servizi per il personale di d'Amico.

Fornitori selezionati e valutati utilizzando certificazioni ambientali

2024

Numero totale di fornitori	395
Numero di fornitori che sono stati selezionati e valutati utilizzando certificazioni ambientali ⁷⁶	45
% di fornitori che sono stati selezionati e valutati utilizzando certificazioni ambientali	11,4%

Inoltre, il Gruppo d'Amico **non intrattiene rapporti commerciali né stipula contratti con individui o entità inclusi nelle Liste di Riferimento Antiterrorismo, né con persone o entità sanzionate** o quelle direttamente o indirettamente di proprietà o controllate da persone sanzionate. Tutti i potenziali nuovi fornitori sono valutati rispetto alla loro conformità ai principi etici del Gruppo d'Amico e alle certificazioni di cui sono in possesso.

76. La valutazione ambientale completa è stata condotta su 45 fornitori strategici che fanno circa l'80% del fatturato.





Indice dei contenuti ESRS

ESRS G1-2; G1-6

Requisiti informativi ESRS	Sezione e Capitolo	Pagina
BP-1 – Criteri generali per la redazione delle dichiarazioni sulla sostenibilità	La sostenibilità per il Gruppo d'Amico: Informazioni generali	42
BP-2 – Informative in relazione a specifiche circostanze	La sostenibilità per il Gruppo d'Amico, Analisi di doppia materialità; Valore ambientale: Biodiversità ed Ecosistemi; Valore sociale: Le nostre persone, Lavoratori nella catena del valore	42, 44-47; 96-99; 106-139, 140-141
GOV-1 – Ruolo degli organi di amministrazione, direzione e controllo	Profilo del Gruppo: Corporate Governance; Sostenibilità per il Gruppo d'Amico: Governance ESG	31-37; 48
GOV-2 – Informazioni fornite agli organi di amministrazione, direzione e controllo dell'impresa e questioni di sostenibilità da questi affrontate	Sostenibilità per il Gruppo d'Amico: Governance ESG	48
GOV-4 - Dichiarazione sulla due diligence	Sostenibilità per il Gruppo d'Amico: Governance ESG	49
SBM-1 – Strategia, modello di business e catena del valore	Profilo del Gruppo: Profilo del Gruppo, Struttura del Gruppo, Aree di business, Le catene del Valore del Gruppo d'Amico; Sostenibilità per il Gruppo d'Amico: Strategia ESG	7-9, 10-12, 13,19, 20-25; 50-53
SBM-2 – Interessi e opinioni degli stakeholder	Profilo del Gruppo: Gli Stakeholder Sostenibilità per il Gruppo d'Amico: Analisi di doppia materialità	26-30; 46
SBM-3 – Impatti, rischi e opportunità rilevanti e la loro interazione con la strategia e il modello di business	Sostenibilità per il Gruppo d'Amico: Analisi di doppia materialità	44-47
IRO-1 – Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti	Sostenibilità per il Gruppo d'Amico: Analisi di doppia materialità	44-47
IRO-2 – Obblighi di informativa degli ESRS oggetto della dichiarazione sulla sostenibilità dell'impresa	Indice dei contenuti ESRS	168-170

Requisiti informativi ESRS	Sezione e Capitolo	Pagina
MDR-P	Valore Ambientale: Cambiamenti climatici, Inquinamento, Biodiversità ed Ecosistemi, Economia Circolare;	61-67, 88-90, 96-98, 100-101;
MDR-A	Valore Sociale: Le nostre persone, Lavoratori nella catena del valore;	107, 140-141;
MDR-T	Condotta di business: Etica, Integrità e Diritti umani, Gestione della catena di fornitura	155-156, 165-166
E1.SBM-3 – Impatti, rischi e opportunità rilevanti e la loro interazione con la strategia e il modello di business	Valore Ambientale: Cambiamenti climatici	61-64
E1.IRO-1 – Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti legati al clima	Valore Ambientale: Cambiamenti climatici	63
E1-2 – Politiche relative alla mitigazione dei cambiamenti climatici e all'adattamento agli stessi	Valore Ambientale: Cambiamenti climatici	64
E1-3 – Azioni e risorse relative alle politiche in materia di cambiamenti climatici	Valore Ambientale: Cambiamenti climatici	68-70
E1-5 – Consumo di energia e mix energetico	Valore Ambientale: Cambiamenti climatici	71-74
E1-6 – Emissioni lorde di GES di ambito 1, 2, 3 ed emissioni totali di GES	Valore Ambientale: Cambiamenti climatici	75-88
E2-1 – Politiche relative all'inquinamento	Valore Ambientale: Inquinamento	89
E2-4 – Inquinamento di aria, acqua e suolo	Valore Ambientale: Inquinamento	91-95
E4-1 – Piano di transizione e attenzione alla biodiversità e agli ecosistemi nella strategia e nel modello di business	Valore ambientale: Biodiversità ed Ecosistemi (Utilizzo delle disposizioni transitorie conformemente all'Allegato C dell'ESRS 1 – Le informazioni fornite nel rapporto seguono le prescrizioni dell'ESRS 2 BP-2, paragrafo 17)	96-99
E4.SBM-3 – Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello di business		
E4.IRO-1 – Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti legati alla biodiversità e agli ecosistemi		



Requisiti informativi ESRS	Sezione e Capitolo	Pagina
E4-2 – Politiche relative alla biodiversità e agli ecosistemi	Valore ambientale: Biodiversità ed Ecosistemi (Utilizzo delle disposizioni transitorie conformemente all'Allegato C dell'ESRS 1 – Le informazioni fornite nel rapporto seguono le prescrizioni dell'ESRS 2 BP-2, paragrafo 17)	96-99
E4-3 – Azioni e risorse relative alla biodiversità e agli ecosistemi		
E4-4 – Obiettivi relativi alla biodiversità e agli ecosistemi		
E4-5 – Metriche d'impatto relative ai cambiamenti della biodiversità e degli ecosistemi		
E5-4 – Afflussi di risorse	Valore Ambientale: Economia Circolare	102
E5-5 – Efflussi di risorse	Valore Ambientale: Economia Circolare	102-103
S1.SBM-3 – Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello di business	Valore Sociale: Le nostre persone (Utilizzo delle disposizioni transitorie conformemente all'Allegato C dell'ESRS 1 - Le informazioni fornite nel rapporto seguono le prescrizioni dell'ESRS 2 BP-2, paragrafo 17)	106-139
S1-1 – Politiche relative alla forza lavoro propria		
S1-2 – Processi di coinvolgimento della forza lavoro propria e dei rappresentanti dei lavoratori in merito agli impatti		
S1-3 – Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono alla forza lavoro propria di sollevare preoccupazioni	Condotta di business: Etica, integrità e diritti umani	157-161
S1-6 – Caratteristiche dei dipendenti dell'impresa	Valore Sociale: Le persone che lavorano in d'Amico; Valore Sociale: Occupazione sicura e dialogo sociale	110-113; 114-119
S1-7 – Caratteristiche dei lavoratori non dipendenti nella forza lavoro propria dell'impresa	Valore Sociale: Occupazione sicura e dialogo sociale	114-119
S1-8 – Copertura della contrattazione collettiva e dialogo sociale	Valore Sociale: Occupazione sicura e dialogo sociale	114-119
S1-9 – Metriche della diversità	Valore Sociale: Le persone che lavorano in d'Amico; Valore Sociale: Occupazione sicura e dialogo sociale	110-113; 114-119
S1-10 – Salari adeguati	Valore Sociale: Occupazione sicura e dialogo sociale; Valore Sociale: Formazione e sviluppo	14-119; 138

Requisiti informativi ESRS	Sezione e Capitolo	Pagina
S1-11 – Protezione sociale	Valore Sociale: Wellbeing	129
S1-12 – Persone con disabilità	Valore Sociale: Le persone che lavorano in d'Amico	111-112
S1-13 – Metriche di formazione e sviluppo delle competenze	Valore Sociale: Formazione e sviluppo	133-139
S1-14 – Metriche di salute e sicurezza	Valore Sociale: Salute e sicurezza	120-124
S1-15 – Metriche dell'equilibrio tra vita professionale e vita privata	Valore Sociale: Wellbeing	125-129
S1-16 – Metriche di remunerazione (divario retributivo di genere)	Valore Sociale: Diversità e pari opportunità	130-132
S1-17 – Incidenti, denunce e impatti gravi in materia di diritti umani	Condotta di business: Etica, integrità e diritti umani	159
S2.SBM-2 Interessi e opinioni degli stakeholder	Valore Sociale: Lavoratori nella catena del valore (Utilizzo delle disposizioni transitorie conformemente all'Allegato C dell'ESRS 1 - Le informazioni fornite nel rapporto seguono le prescrizioni dell'ESRS 2 BP-2, paragrafo 17)	140-141
S2.SBM-3 Impatti, rischi e opportunità rilevanti e la loro interazione con la strategia e il modello di business		
S2-1 – Politiche connesse ai lavoratori nella catena del valore		
S2-2 – Processi di coinvolgimento dei lavoratori nella catena del valore in merito agli impatti		
S2-3 – Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai lavoratori nella catena del valore di sollevare preoccupazioni		
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	Condotta di business: Etica, Integrità e Diritti umani	155-161
S2-5 – Obiettivi legati alla gestione degli impatti negativi rilevanti, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità		
G1-1 – Politiche in materia di cultura d'impresa e condotta delle imprese	Condotta di business: Etica, Integrità e Diritti umani	155-161



Requisiti informativi ESRS	Sezione e Capitolo	Pagina
G1-2 – Gestione dei rapporti con i fornitori	Condotta di business: Gestione della Catena di Fornitura	165-167
G1-3 – Prevenzione e individuazione della corruzione attiva e passiva	Condotta di business: Etica, Integrità e Diritti umani	160-161
G1-4 – Casi di corruzione attiva o passiva	Condotta di business: Etica, Integrità e Diritti umani	160-161
G1-5 – influenza politica e attività di lobbying	Condotta di business: Etica, Integrità e Diritti umani	162-164
G1-6 – Pratiche di pagamento	Condotta di business: Gestione della catena di fornitura	165-167





Indice dei contenuti SASB

Requisiti informativi SASB	Sezione e Capitolo	Pagina
TR-MT-110a.1 – Emissioni totali lorde di scopo 1	Valore ambientale: Cambiamento climatico	78
TR-MT-110a.2 – Discussione della strategia o del piano a lungo e breve termine per la gestione delle emissioni di ambito 1, degli obiettivi di riduzione delle emissioni e dell'analisi delle prestazioni rispetto a tali obiettivi	Valore ambientale: Cambiamento climatico	68-70, 81-85
TR-MT-110a.3 1. Consumo energetico totale 2. Percentuale di olio combustibile denso e 3. Percentuale da fonti rinnovabili	Valore ambientale: Cambiamento climatico	73
TR-MT-110a.4 – Indice Progettuale di Efficienza Energetica (EEDI) per le nuove navi	Valore ambientale: Cambiamento climatico	71
TR-MT-120a.1 – Emissioni atmosferiche dei seguenti inquinanti: 1. NOx (escluso N2O), 2. SOx, 3. Particolato (PM10)	Valore ambientale: Inquinamento	91-92
TR-MT-160a.2 – Percentuale della flotta che utilizza l'acqua di zavorra 1. Scambio 2. Trattamento	Valore ambientale: Biodiversità ed Ecosistemi	99
TR-MT-160a.3 1. Numero di sversamenti e rilasci nell'ambiente 2. Volume aggregato di sversamenti e rilasci nell'ambiente	Valore ambientale: Inquinamento	94-95
TR-MT-320a.1 Tasso di incidenti a tempo perso (LTIR)	Valore sociale: Le nostre persone	124
TR-MT-510a.1 Numero di scali nei porti dei paesi con le 20 posizioni più basse nell'indice di percezione della corruzione di Transparency International	Condotta di business: Etica, Integrità e Diritti umani	161

Requisiti informativi SASB	Sezione e Capitolo	Pagina
TR-MT-510a.2 Importo totale delle perdite in conseguenza di procedimenti legali associati a corruzione attiva o passiva	Condotta di business: Etica, Integrità e Diritti umani	160
TR-MT-540a.1 1. Numero di incidenti in mare 2. Percentuale classificata come molto grave	Valore ambientale: Inquinamento	95
TR-MT-540a.2 Numero di condizioni di Classe o raccomandazioni	Valore sociale: Clienti	149-150
TR-MT-540a.3 Numero di Port-State Control 1. Carenze 2. Fermi	Valore sociale: Clienti	149-150
TR-MT-000.A Numero di dipendenti di bordo	Valore sociale: Le nostre persone	12, 110,112
TR-MT-000.B Distanza totale percorsa dalle navi	Profilo del Gruppo: La nostra flotta	18
TR-MT-000.C Giornate operative	Profilo del Gruppo: La nostra flotta	18
TR-MT-000.D Tonnellaggio di portata lorda	Profilo del Gruppo: La nostra flotta	15-16
TR-MT-000.E Numero di navi nella flotta totale di navigazione	Profilo del Gruppo: La nostra flotta	15
TR-MT-000.F Numero di scali in porto delle navi	Condotta di business: Etica, Integrità e Diritti umani	161



Lista navi al 31 dicembre 2024

Navi da carico a secco

Nome della nave	Tipologia di nave	Tpl (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 Matsuura	Panamax	81.500	2015	d'Amico Dry d.a.c.
Medi Sydney	Panamax	81.600	2015	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	Panamax	88.500	2018	d'Amico Dry d.a.c.
Medi Domus Daini	Panamax	81.500	2020	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 Vaiano	Supramax	60.000	2016	d'Amico Dry d.a.c.
Medi Caboto	Supramax	61.000	2017	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.
Medi Venezia	Supramax	60.000	2018	d'Amico Dry d.a.c.
Medi Capalbio	Supramax	60.000	2019	d'Amico Dry d.a.c.

Nome della nave	Tipologia di nave	Tpl (Dwt)	Anno	Società
Di proprietà				
Cielo dei Maronti	Handysize	37.000	2017	d'Amico Dry d.a.c.
Cielo di Rabat	Containers Carrier	30.200	1997	d'Amico Dry Maroc Sarl
Noleggiate a Time Charter				
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 Manila	Supramax	57.000	2014	d'Amico Dry d.a.c.
Medi Aero	Supramax	57.475	2016	d'Amico Dry d.a.c.
Medi Perth	Supramax	60.000	2017	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.

Navi in costruzione - di proprietà

Hull Number	Tipologia nave	Tpl (Dwt) stimato	Consegna Stimata	Costruttore, Paese di costruzione
XY159	Supramax	63.500	Q4-2026	Xiangyu, China
XY160	Supramax	63.500	Q1-2027	Xiangyu, China



Navi cisterna

Nome della nave	Tipologia di nave	Tpl (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	49.999	2018	d'Amico Tankers d.a.c.
High Adventurer	MR	49.999	2017	d'Amico Tankers d.a.c.
High Mariner	MR	50.000	2017	d'Amico Tankers d.a.c.
High Transporter	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	49.990	2015	d'Amico Tankers d.a.c.
High Loyalty	MR	49.990	2015	d'Amico Tankers d.a.c.
High Freedom	MR	49.990	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.
Glenda Melissa	MR	47.203	2011	d'Amico Tankers d.a.c.
Glenda Meryl	MR	47.251	2011	d'Amico Tankers d.a.c.
Glenda Melody	MR	47.238	2011	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.

Nome della nave	Tipologia di nave	Tpl (Dwt)	Anno	Società
Noleggiate a Bare Boat				
Cielo di Houston	LR1	74.999	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.
Noleggiate a Time Charter				
High Leader	MR	49.999	2018	d'Amico Tankers d.a.c.
High Navigator	MR	49.999	2018	d'Amico Tankers d.a.c.
Green Planet	MR	50.843	2014	d'Amico Tankers d.a.c.

Navi in costruzione - di proprietà

Hull Number	Tipologia nave	Tpl (Dwt) stimato	Consegna Stimata	Costruttore, Paese di costruzione
YZJ2024-1642	LR1	75.000	Q3-2027	Jiangsu New Yangzi Shipbuilding, China
YZJ2024-1643	LR1	75.000	Q4-2027	Jiangsu New Yangzi Shipbuilding, China
YZJ2024-1644	LR1	75.000	Q3-2027	Jiangsu New Yangzi Shipbuilding, China
YZJ2024-1645	LR1	75.000	Q4-2027	Jiangsu New Yangzi Shipbuilding, China



damicoship.com