

d'Amico Società di Navigazione S.p.A.

The wave we make





Indice

Il nostro Report di Sostenibilità	3	Capitolo 3		Capitolo 5	
Lettera degli Armatori	4	Valore ambientale	62	Condotta di Business	165
Highlights 2025	5	Highlights 2025	63	Highlights 2025	166
Capitolo 1		Quadro normativo	64	Condotta di Business	167
Profilo del Gruppo	6	Cambiamenti climatici	68	Etica, Integrità e Diritti Umani	168
Profilo del Gruppo	7	Inquinamento	98	Gestione della catena di fornitura	179
Purpose e valori	8	Biodiversità ed Ecosistemi	107		
d'Amico negli anni	10	Economia circolare	111	Indice dei contenuti ESRS	183
Struttura del Gruppo	11			Indice dei contenuti SASB	186
Presenza nel Mondo	13	Capitolo 4		Lista delle navi	187
Aree di Business	14	Valore sociale	116		
Le Catene del Valore del Gruppo d'Amico	21	Highlights 2025	117		
Gli Stakeholder di d'Amico	27	Forza lavoro propria	118		
Corporate Governance	32	Le persone che lavorano in d'Amico	121		
Sistema di gestione integrato (IMS)	39	Occupazione sicura e dialogo sociale	125		
		Salute e sicurezza	132		
		Benessere	137		
		Diversità e pari opportunità	143		
		Formazione e sviluppo delle competenze	147		
		Lavoratori nella catena del valore	156		
		Impegno verso le comunità	157		
		Clienti	162		
Capitolo 2					
Sostenibilità per il Gruppo d'Amico	42				
Sostenibilità del Gruppo d'Amico	43				
Analisi di doppia materialità	47				
Governance ESG	51				
Strategia ESG	55				
Il contributo di d'Amico agli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile dell'ONU	59				



Il nostro Report di Sostenibilità

Questa ottava edizione del **Bilancio di Sostenibilità** riafferma l'impegno del Gruppo d'Amico a **integrare in modo concreto ed efficace le tematiche ESG nella propria strategia aziendale e nelle attività operative**. Il Report testimonia la crescente capacità del Gruppo di **misurare e comunicare con trasparenza i propri obiettivi, le iniziative e le performance in materia di sostenibilità**, consentendo agli *stakeholder* di effettuare valutazioni informate e consapevoli sulla capacità di generare valore nel lungo periodo.

L'edizione 2025 introduce alcune importanti novità, proseguendo il percorso verso l'allineamento alla Corporate Sustainability Reporting Directive (**CSRD**) e alle altre normative europee.

In particolare, il Report di Sostenibilità 2025:

- **rendiconta**, per la prima volta, i **progressi compiuti rispetto agli obiettivi definiti nel Piano ESG del Gruppo**, documento strategico nato dalla collaborazione tra le diverse funzioni aziendali e coordinato dal Dipartimento ESG, che costituisce il quadro di riferimento per l'integrazione della sostenibilità nella strategia di business del Gruppo
- **presenta nuovi indicatori *entity-specific* e un ulteriore allineamento** ai requisiti di informativa e applicativi degli **ESRS**
- **presenta i dati relativi sia al 2024 sia al 2025**, consentendo agli *stakeholder* di monitorare nel tempo l'andamento delle *performance* ESG attraverso ana-

lisi comparative e commenti di supporto che ne facilitano una corretta interpretazione

- **rafforza ulteriormente la qualità, la coerenza e la solidità dei processi di raccolta e rendicontazione dei dati di sostenibilità**, supportando il progressivo allineamento del Gruppo ai requisiti della CSRD e alle future aspettative in materia di assurance.

Il Report di Sostenibilità è articolato in cinque sezioni: Profilo del Gruppo, La sostenibilità per il Gruppo d'Amico, Valore ambientale, Valore sociale e Condotto di business.

Per garantire una comunicazione efficace del documento, anche quest'anno è stata predisposta una **versione sintetica e di facile consultazione**.

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





Lettera degli Armatori

Con un forte senso di responsabilità e continuità, presentiamo l'**ottava edizione del Report di Sostenibilità del Gruppo d'Amico**, un documento che nel corso degli anni è diventato una pietra miliare del nostro impegno per una crescita trasparente, sostenibile e di lungo periodo.

L'anno 2025 si colloca in un **contesto globale particolarmente complesso**, caratterizzato da persistenti **tensioni geopolitiche** e da un clima di crescente incertezza economica e sociale. Le dinamiche internazionali continuano ad avere un impatto significativo sul settore dello *shipping*, richiedendo una **capacità di adattamento sempre maggiore e una solida visione strategica**. In questo contesto, **resilienza e responsabilità** diventano elementi essenziali per garantire la continuità operativa e la **creazione di valore sostenibile**.

In un contesto così articolato, **la sicurezza delle nostre persone rimane una priorità assoluta**. Sia a bordo sia a terra, esse rappresentano il cuore della nostra organizzazione. Continuiamo a **investire nella formazione, nella prevenzione e nell'innovazione tecnologica** per garantire condizioni di lavoro sempre più sicure e protette, pienamente consapevoli che il benessere dei nostri equipaggi è strettamente legato alla qualità delle nostre operazioni.

Anche dal punto di vista normativo, il 2025 è stato un anno significativo, segnato dall'approvazione definitiva del **pacchetto omnibus (CSRD)** che ha contribuito a **ri-definire il quadro normativo europeo**.

Con questo Report di Sostenibilità rinnoviamo il nostro impegno a operare in modo responsabile e trasparente, contribuendo alla creazione di valore per tutti i nostri *stakeholder* e per le generazioni future.

Questo nuovo scenario legislativo ha richiesto ulteriori sforzi per adattare e rafforzare i nostri processi interni, nell'ottica di garantire una conformità sempre maggiore e la massima trasparenza. Il presente Report di Sostenibilità riflette tali evoluzioni, incorporando aggiornamenti metodologici e contenutistici in linea con i nuovi requisiti di rendicontazione.

Parallelamente, abbiamo proseguito nell'attuazione del nostro **Piano ESG**, conseguendo risultati concreti e misurabili nel corso dell'anno. Abbiamo ulteriormente rafforzato le iniziative volte a ridurre l'impatto ambientale della nostra flotta, migliorare le *performance* energetiche, consolidare le politiche di governance e promuovere una cultura aziendale inclusiva e responsabile. Questi risultati testimoniano la nostra determinazione a contribuire attivamente alla **transizione verso un modello di business sostenibile**.

Desideriamo esprimere la nostra **sincera gratitudine a tutte le nostre persone**, sia a terra sia a bordo, per la dedizione, la professionalità e lo spirito di collaborazione dimostrati anche in un anno particolarmente

complesso. Il loro impegno quotidiano rappresenta il fondamento su cui costruiamo il nostro presente e il nostro futuro.

Guardando al futuro, siamo pienamente consapevoli delle nuove sfide che ci attendono: dalla decarbonizzazione del settore marittimo, all'evoluzione delle aspettative degli *stakeholder*, fino alla necessità di integrare sempre più profondamente i principi ESG nelle nostre strategie aziendali. Affronteremo questo percorso con determinazione, continuando a investire in innovazione, competenze e sostenibilità. Con questo Report di Sostenibilità rinnoviamo il nostro impegno a operare in modo responsabile e trasparente, contribuendo alla creazione di valore per tutti i nostri *stakeholder* e per le generazioni future. Perché ogni scelta, ogni rotta tracciata e ogni responsabilità assunta contribuiscono a generare: *The wave we make*.

Paolo d'Amico

Cesare d'Amico



**-2,0%**

Indice di intensità carbonica della flotta – CII, dal 2024

**-4,5%**

Emissioni di inquinanti in aria per unità di trasporto, dal 2024

**Zero**

Incidenti e sversamenti di carico

**1.371**Persone lavorano per il Gruppo tra terra e bordo, di cui **82,7%** marittimi

Highlights 2025

**94,0%**Tasso di *retention* del personale di terra**85,2%**Tasso di *retention* del personale di bordo**Zero**Infortuni gravi sul lavoro¹**24,3%**

Donne in posizioni manageriali (personale di terra)

**Zero**

Casi di corruzione, frode o comportamento anti-competitivo

**Zero**

Violazioni del Modello 231 o del Codice Etico



1. Gli infortuni sul lavoro sono definiti come impatti negativi sulla salute derivanti dall'esposizione a pericoli presenti nell'ambiente di lavoro. Il dato include solo gli "infortuni gravi", ovvero quelli che comportano lo sbarco del membro dell'equipaggio e/o almeno una giornata lavorativa persa, escludendo pertanto i casi risolti a bordo tramite interventi di primo soccorso, in linea con la normativa applicabile e con le linee guida OCIMF.



1. Profilo del Gruppo





Profilo del Gruppo

ESRS 2 SBM-1



Il Gruppo d'Amico*, leader internazionale del trasporto marittimo, è attivo principalmente nei settori delle **navi da carico secco** (*Dry Cargo*), delle **navi cisterna** (*Product Tanker*) 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.

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*.

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.

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.



“ I valori aziendali rafforzano la percezione del valore del proprio contributo e il senso di appartenenza, consentendo di consolidare il legame con la missione e gli obiettivi dell'azienda e di contribuire al suo successo. La nostra storia e la tradizione familiare, che hanno resistito nel tempo e devono continuare a farlo negli anni, dovrebbero motivare a trasmettere in modo proattivo questi valori alle generazioni future. Mantenere la rotta nei cicli difficili e restare al passo con i tempi significa avere una visione di lungo periodo.”

Lorenzo, *Dipartimento Assicurazioni e Operazioni Globali*





d'Amico negli anni

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

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

1936-1959

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.

Consolidamento del business e potenziamento della flotta

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

1970-1979

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 da carico secco, vengono avviate nuove attività che consentiranno di sfruttare altre opportunità nel settore dello *shipping*.

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 portacontainer. Più tardi, dopo un processo di razionalizzazione, la stessa verrà venduta, consentendo al Gruppo di focalizzare meglio strategie e investimenti. È inoltre il periodo della specializzazione nel trasporto di navi a carico secco, attraverso l'acquisto di navi box-shaped.

1990-1999

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.

Espansione internazionale e consolidamento strategia CSR

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

2010-2012

2013-2019

Rinnovo 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%.

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 tracceranno le due principali rotte del Gruppo d'Amico nel prossimo decennio.

2020-Oggi

Futuro

In linea con il percorso di decarbonizzazione, il Gruppo ha avviato un programma di nuove costruzioni che include navi da carico secco 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".



Struttura del Gruppo

ESRS 2 SBM-1

Il Gruppo d'Amico ("il Gruppo") 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 *feeder*ing 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. ("Capogruppo" o "Società" o "DSN") è la holding del Gruppo. L'attività della Società si concentra principalmente sui servizi legati alla navigazione – finanza, tesoreria, affari legali, assicurazioni, Information Technology, risorse umane, corporate e *compliance*, ESG - 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 a Dublino, in Irlanda) e **d'Amico Dry Maroc S.a.r.l.** (con sede a Casablanca, in Marocco), che fanno capo alla **d'Amico International S.A.**, sub-holding di diritto lussemburghese.

Le attività di trasporto marittimo di **"Product Tanker"** sono svolte da **d'Amico Tankers**, una società interamente controllata da **d'Amico International Shipping S.A. (DIS)**, holding con sede in Lussemburgo quotata sul segmento STAR della Borsa Italiana (Euronext Milan).

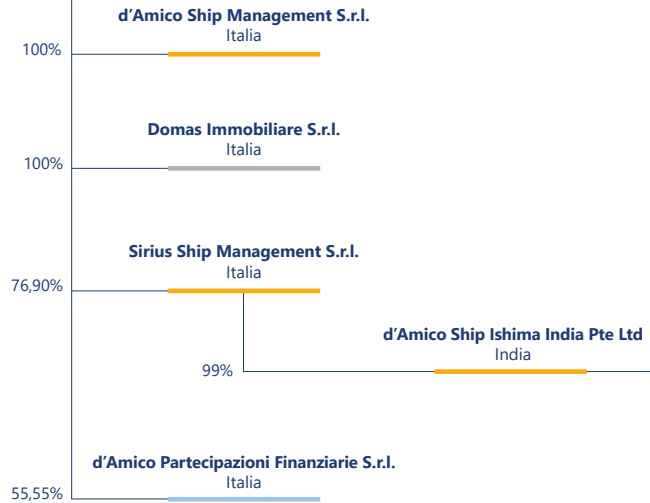
I diversi servizi accessori all'attività marittima che il Gruppo offre, ovvero i servizi di manutenzione delle navi, di *vetting*, di *crewing*, di assicurazione delle navi, di consulenza legale e di gestione della sicurezza, vengono svolti dalla controllata indiretta **Ishima Pte Ltd**, anch'essa controllata a sua volta da d'Amico International S.A., e dalle controllate dirette **d'Amico Ship Management S.r.l.** e **Sirius Ship Management**.



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

Italia

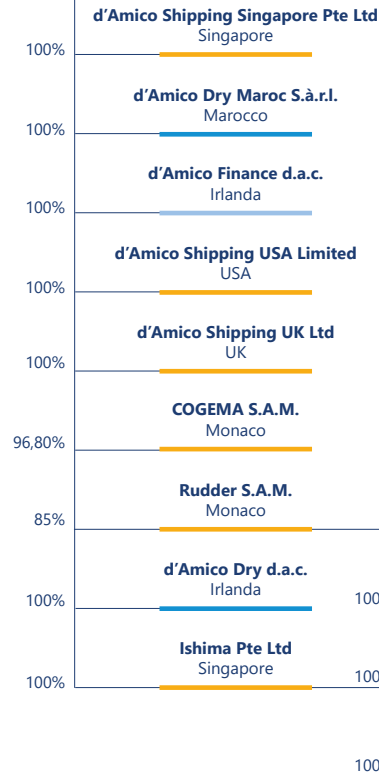
100%

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

Lussemburgo

60,66%

1%

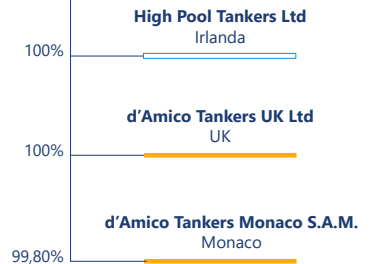
**d'Amico International Shipping S.A.**

Lussemburgo

100%

d'Amico Tankers d.a.c.

Irlanda



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

Struttura del Gruppo al 31 di Dicembre 2025



Presenza nel Mondo

Al 31 dicembre 2025 il Gruppo d'Amico impiegava **1.371 dipendenti**, di cui 1.134 a bordo e 237 a terra. Il personale di terra è distribuito in 9 differenti Paesi, con 90 dipendenti in Italia e una forte presenza internazionale, in particolare a Monaco (56 persone) e Singapore (55 persone).

Il Gruppo d'Amico ha uffici nei **principali centri marittimi a livello mondiale** e fornisce servizi di trasporto attraverso la **gestione della propria flotta su scala globale**. Questa **presenza internazionale** rafforza la capacità del Gruppo di soddisfare le esigenze dei clienti in diverse aree geografiche e contribuisce alla visibilità e al riconoscimento del marchio d'Amico a livello mondiale. Inoltre, la distribuzione geografica degli uffici del Gruppo in diversi fusi orari consente un monitoraggio operativo continuo e un supporto tempestivo ai clienti.



Vancouver

Chartering/Operations

Connecticut

Chartering / Operations

Dublino

Operations / Commercial / Strategic Management

Londra

Chartering / Operations

Lussemburgo

Finance

Monaco

Chartering / Operations / Finance

Genova

Crew Management

Roma

Holding HQ / Technical / Management / SQE / Legal & Insurance / HR/ICT / ESG

Casablanca

Liner Service

Mumbai

Crew Management

Dubai

Chartering

Singapore

Chartering / Operation / Shipping Agency / Ship Management

Manila

Crew Management

Melbourne

Chartering

Operiamo in tutte le principali aree del commercio marittimo, in Italia e all'estero.



Aree di Business

ESRS 2 SBM-1



22.994

Giorni di impiego della flotta, pari al **98,2%** dei giorni disponibili



3,9 mln miglia nautiche

Distanza navigata, **+20,7%** dal 2024

Il core business del Gruppo d'Amico comprende il **trasporto marittimo** di prodotti petroliferi raffinati, carbone, cereali, minerali e minerali metalliferi, nonché altre rinfuse secche, mediante l'impiego commerciale delle navi della propria flotta tramite **contratti spot e time charter**.

Pur condividendo la caratteristica di operare nel settore marittimo globale, l'industria **Product Tanker** è maggiormente focalizzata sul trasporto di prodotti petroliferi raffinati e richiede una gestione complessa dei contratti e delle rotte al fine di massimizza-



42,9 mln tonnellate

Carico trasportato, **+9,6%** dal 2024

re i profitti, mentre il settore **Dry Cargo** è dominato dal trasporto di materie prime in grandi volumi, con una flotta che varia significativamente in base alla dimensione delle navi e all'accessibilità dei porti. **Entrambi i settori**, pur essendo diversi per tipologia di merci e modalità operative, rivestono un **ruolo fondamentale nell'equilibrio degli approvvigionamenti globali e nell'ottimizzazione delle risorse in un mercato in continua evoluzione, contribuendo in modo rilevante alla sicurezza alimentare ed energetica a livello mondiale**.





Product Tanker

d'Amico International Shipping S.A. (DIS) è la divisione del Gruppo d'Amico che opera nel settore Product Tanker. 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 2025, d'Amico International Shipping controlla – attraverso d'Amico Tankers d.a.c. (Irlanda), sua controllata al 100% – una **flotta di 29 navi** (rispetto alle 33 navi alla fine del 2024), composta da 27 navi di proprietà e 2 navi Bareboat Charter-In con obbligo di acquisto.

Dry Cargo and Containership

La divisione Dry Cargo svolge attività di **trasporto di granaglie, carbone, minerali, fertilizzanti, cemento, petcoke e prodotti siderurgici**, su scala mondiale e per conto di operatori leader di mercato. Controlla una flotta di 31² navi (erano 35 navi controllate alla fine del 2024), di cui 24 sono di proprietà.

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

Servizi di shipmanagement

Per valorizzare appieno le sinergie all'interno del Gruppo, alcune società svolgono attività a supporto del core business, lo *"shipping"*. Tali attività sono realizzate non solo a beneficio della flotta del Gruppo d'Amico, ma anche per conto di terzi e riguardano principalmente servizi di *shipmanagement* e attività di brokeraggio relative all'approvvigionamento di carburante per le navi (*"bunkering"*).

I **servizi di shipmanagement** sono stati affidati a d'Amico Ship Management S.r.l. ("d'Amico Ship Management") e a Ishima Pte Limited³ ("ISHIMA") – e alle sue affiliate.

Le **attività di intermediazione sugli acquisti di carburante** sono invece gestite da **Rudder S.A.M.** ("Rudder") dall'ufficio di Monaco, oltre che tramite la sua controllata a Singapore e un ufficio di rappresentanza a Miami. 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.**⁴ – che provvede al recruitment, alla retribuzione e alla gestione del personale di bordo, in conformità con le disposizioni legali e le procedure aziendali. I servizi di Manning Agent prestati da Sirius includono la realizzazione 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 Tanker** e quella delle **Dry Cargo** sono due settori chiave nel trasporto marittimo, ma con caratteristiche e modalità di impiego commerciale molto diverse.

Le **Product Tanker** sono dotate di serbatoi rivestiti e trasportano principalmente 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 Tanker 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 (*dead weight tonnage* - DWT) e alle distanze medie percorse. Le navi più piccole, come le **short range**, sono focalizzate principalmente su mercati e distribuzione regionali, mentre le **long range** operano su rotte più lunghe e offrono migliori economie di scala per viaggi a lunga distanza. L'impiego commerciale di queste navi avviene tramite 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 produ-

2. La Medi Capalbio è stata acquisita alla fine del 2024 in joint venture con un altro armatore, d'Amico detiene il 51% della nave.

Pertanto, i valori effettivi sarebbero 30,51 e 23,51. Tuttavia, tutti gli indicatori di *performance* della flotta considerano l'intera nave.

3. ISHIMA svolge anche attività per conto proprio, per altre Società del Gruppo e per terzi.

4. Sirius Ship Management S.r.l. non è consolidata nei bilanci finanziari né nei report di sostenibilità del Gruppo.



zione locale di raffinati e la domanda di specifici prodotti. DIS opera principalmente con navi a medio raggio (MR). Queste dimensioni offrono la massima flessibilità in termini di rotte commerciali e accesso in porto. Inoltre, al 31 dicembre 2025, DIS disponeva di 6 navi a lungo raggio (LR1), caratterizzate da un certo grado di flessibilità operativa e che garantiscono, al contempo, maggiori economie di scala sui viaggi più lunghi.

Nel 2025, la flotta delle Product Tanker ha registrato un'età media di **9,6 anni**, rispetto alla media del settore pari a **14,7 anni per le navi MR** e **16,3 anni per le navi LR1**. Al 31 dicembre 2025, il 79,3% della flotta controllata da DIS risultava classificata IMO e il 93,1%⁵ della flotta di proprietà e a scafo nudo era classificata "Eco"⁶. A fine anno, la flotta delle Product Tanker ha raggiunto una capacità di carico pari a **1.535.595 dwt**.

Età media in anni – Product Tanker

	2023	2024	2025
Età media della flotta d'Amico di proprietà e a scafo nudo	8,8	9,2	9,6
Età media di mercato per le navi Medium Range (MR)	13,5	14,3	14,7
Età media di mercato per le navi Long Range (LR)	14,8	15,8	16,3

Flotta Product Tanker controllata: numero di navi a fine anno



5. Il restante 6,9%, grazie agli interventi di adeguamento tecnico effettuati, era costituito da navi pre-EEDI che sono state comunque rese conformi all'EEXI entro il 2025.

6. Le navi "Eco" sono conformi all'EEDI Fase 1, 2 o 3.

Tipologia dei Product Tanker (DWT)	Caratteristiche	Viaggi	Flessibilità	Viaggi di arbitraggio	% flotta mondiale ⁷
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	39,3%
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%

L'industria delle **Dry Cargo** è focalizzata sul trasporto di merci secche come minerali, cereali, carbone, legname e prodotti agricoli. Le navi 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, dove la durata può variare da un singolo viaggio in time charter fino a periodi di diversi anni. A differenza delle Product Tanker, che dipendono dalle fluttuazioni del mercato petrolifero, l'industria delle **Dry Cargo** è influenzata principalmente dalla domanda di materie prime e dal contesto macroeconomico 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 sull'equilibrio tra domanda ed offerta. Il settore Dry Cargo opera nei segmenti Handysize, Supramax/Ultramax dotati di gru, Kamsarmax/Post-Panamax e Mini Cape. Oltre alla flotta principale e in linea con il proprio modello di business, d'Amico Dry ha impiegato navi a noleggio a breve termine con finalità di arbitraggio dei noli, per un totale medio pari a 29,3 navi equivalenti. L'età media della flotta d'Amico Dry Cargo è pari a **8,3 anni**, significativamente inferiore rispetto alla media del settore pari a 12,9 anni. Tale risultato è stato conseguito grazie al piano di investimenti completato nel 2018. In particolare, la business unit supera i *benchmark* di settore nei segmenti **Capesize (10,4 anni vs 12,2)**, **Post Panamax e Kamsarmax (7,7 vs 9,9)**, **Ultramax/Supramax (8,6 vs 11,8)** e **Handysize (9,0 vs 14,1)**⁸. Al 31 dicembre 2025, la flotta Dry Cargo ha raggiunto una capacità di carico di **2.289.580 dwt**.

7. Fonte: Clarksons Research, al 1° gennaio 2026. La percentuale sul DWT della flotta globale delle Product Tanker (300,0 milioni di DWT) esclude le navi con serbatoi in acciaio inox.

8. Dati estratti da S&P Global e calcolati considerando i seguenti segmenti di riferimento: Mini Cape per Capesize; Post Panamax e Kamsarmax per Panamax; Ultramax e Supramax per Supramax; Large Handy per Handysize.



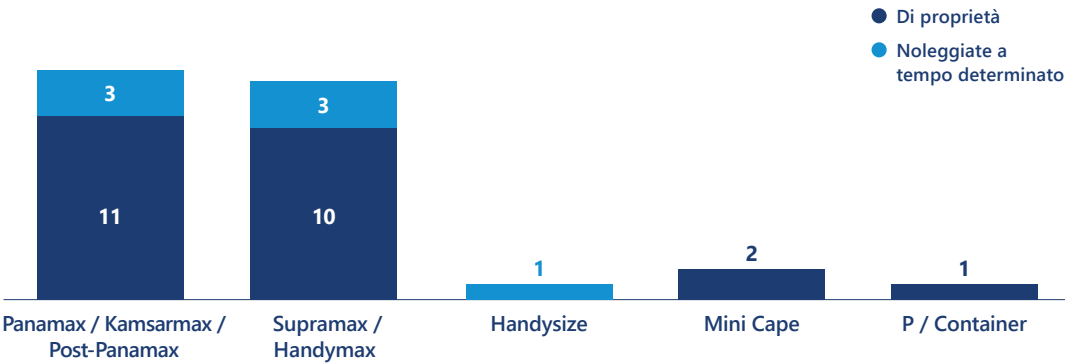
Età media in anni – Dry Cargo

	2023	2024	2025
Età media della flotta d'Amico di proprietà	6,7	7,6	8,3
Età media di mercato per le navi Capesize	10,9	11,3	12,2
Età media di mercato per le navi Panamax e Kamsarmax	8,9	12,3	9,9
Età media di mercato per le navi Supramax e Ultramax	11,1	12	11,8
Età media di mercato per le navi Handysize	14	14,4	14,1

Tipologia delle Dry Cargo (DWT)	Caratteristiche	Viaggi	Flessibilità	Viaggi di arbitraggio	% flotta mondiale
Handysize 30.000 - 39.999	Navi più piccole, dotate di gru, che accedono a porti con limitazioni di profondità e dimensioni.	Brevi e Lunghi	Alta	Sì	6,8%
Handymax / Supramax 40.000-66.000	Navi versatili, dotate di gru, per carichi di medie dimensioni, con accesso a porti più grandi.	Brevi e Lunghi	Alta	Sì	25,2%
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	25,5%
Mini Cape 100.000 - 120.000	Navi di grandi dimensioni utilizzate principalmente per trasportare minerali.	Brevi e Lunghi	Bassa	No	1,7%

Il Gruppo d'Amico svolge inoltre un servizio di **cabotaggio e di *feeding***, impiegando l'unica nave Portacontainer della propria flotta, che carica container in trasbordo dai porti di Tangeri Med e Algeiras a 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. La Portacontainer ha una capacità di carico di **30.200 dwt**. Nel corso del 2025, è stata impiegata esclusivamente per operazioni di *feeding* e sono stati imbarcati complessivamente 153.923 TEU, corrispondenti a 1.385.928 tonnellate di merce movimentata.

Flotta Dry Cargo e Portacontainer: numero di navi a fine anno





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.

• **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 a 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, generalmente calcolata per tonnellata oppure sulla base dell'indice "World Scale", uno standard riconosciuto a livello globale per la determinazione delle tariffe di nolo nell'industria Tanker. 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.

Le navi impiegate con contratti a tariffa fissa, inclusi i time charter, garantiscono generalmente entrate più stabili e prevedibili rispetto alle navi che operano nel mercato spot. Al contrario, i contratti spot offrono la possibilità di massimizzare i ricavi durante i periodi di aumento dei noli di mercato, sebbene possano comportare guadagni inferiori nelle fasi di diminuzione delle tariffe. La composizione dell'impiego della flotta viene adeguata in funzione delle condizioni di mercato prevalenti e delle relative previsioni.



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. Nel 2025, ha ordinato 2 ulteriori nuove costruzioni, con consegna prevista per il 2029. Anche la divisione Dry Cargo ha effettuato un ordine per 2 nuove costruzioni, con consegna prevista tra il 2026 e il 2027.

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 2025, le navi d'Amico sono state impiegate per un totale di **22.994** giorni (-9,9% dal 2024), pari al **98,2%** dei giorni disponibili, e hanno trasportato **42,9 milioni** di tonnellate di prodotti (+9,6% dal 2024).

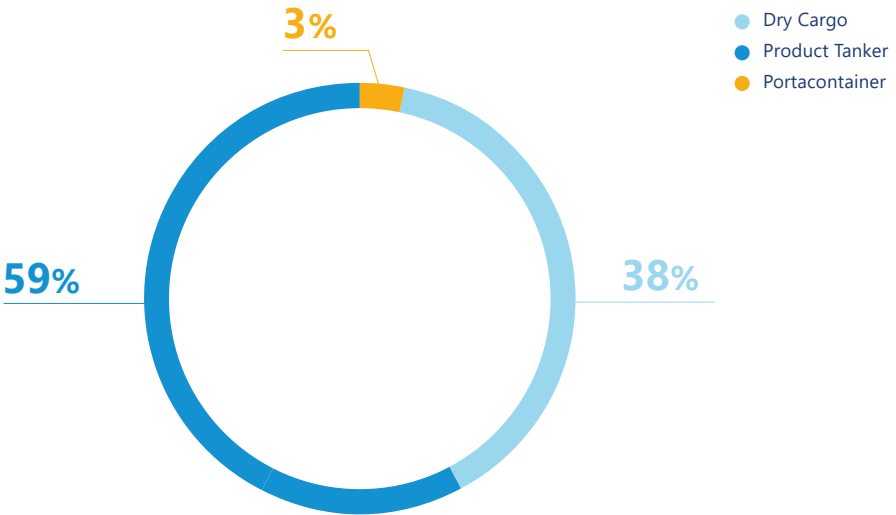
Giorni disponibili e giorni operativi della flotta	2024	2025	Δ
Product Tanker			
Giorni disponibili	12.349	11.520	-6,7%
Giorni di operatività	12.008	11.329	-5,7%
Dry Cargo⁹			
Giorni disponibili	13.288*	11.533	-13,2%
Giorni disponibili - flotta noleggiata a breve termine	4.672	10.792	+131,0%
Giorni di operatività	13.145*	11.300	-14,0%
Giorni di operatività - flotta noleggiata a breve termine	4.636	10.699	+130,8%
Portacontainer			
Giorni disponibili	366	365	-0,3%
Giorni di operatività	366	365	-0,3%

*Numeri rivisti al 31 dicembre 2024

9. I dati 2024 riguardo alle giornate disponibili e alle giornate di operatività sono stati aggiornati per la divisione Dry Cargo nella presente edizione del Report di Sostenibilità.

Distanza navigata (Miglia Nautiche)	2024	2025	Δ
Zavorra	915.128	1.141.664	+12,4%
Carico	1.938.968	2.607.324	+22,4%
Porto ¹⁰	78.076	157.892	+86,2%
Totale (Product Tanker e Dry Cargo)	2.932.171	3.906.880	+20,9%
Distanza navigata - Portacontainer ¹¹	20.323	17.325	-14,8%
Totale	2.952.494	3.924.205	+20,7%

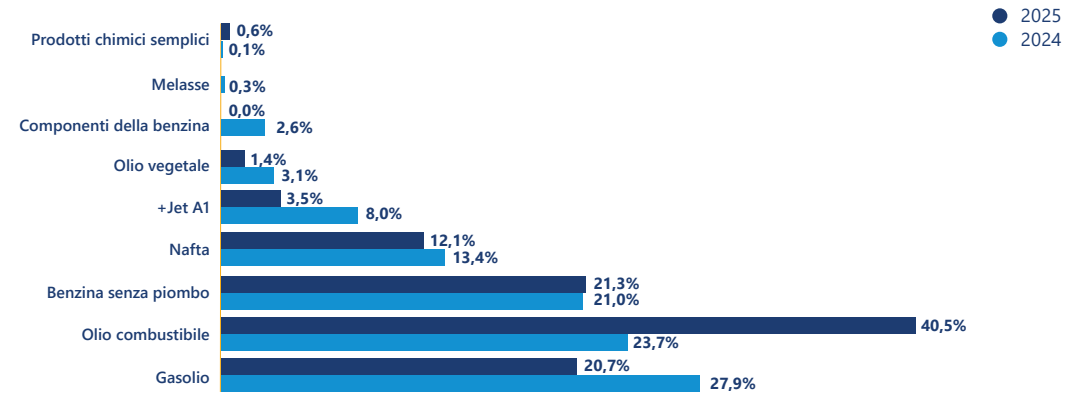
Merce trasportata - 2025 (%)



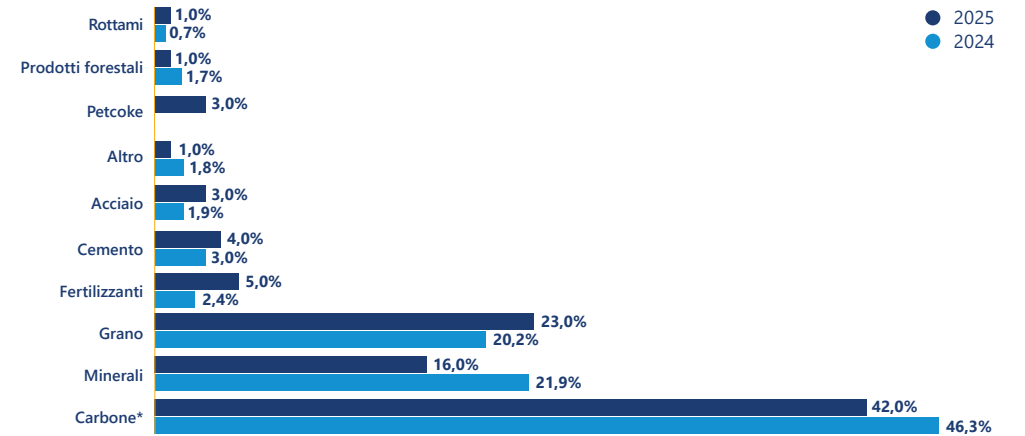
10. Distanza percorsa dall'ancoraggio al terminale.
11. Per la nave Portacontainer, la scomposizione delle miglia navigate nelle categorie Zavorra, Carico e Porto non è applicabile in quanto l'attività di *feeding* svolta attraverso la Portacontainer rende inapplicabile la distinzione fra navigazione in Porto e in Carico.



Product Tanker - Prodotti trasportati



Dry Cargo - Prodotti trasportati



*La quota relativa al carbone è spesso trasportata da clienti terzi alle 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**¹².

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.



12. 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>



Catene 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, finalizzati a rendere le navi pronte per le operazioni. Il Gruppo d'Amico 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 internazio-

nali 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 in time charter. Questi servizi sono gestiti 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 e 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 carico e di scarica e il coordinamento con i porti e i fornitori di servizi logistici



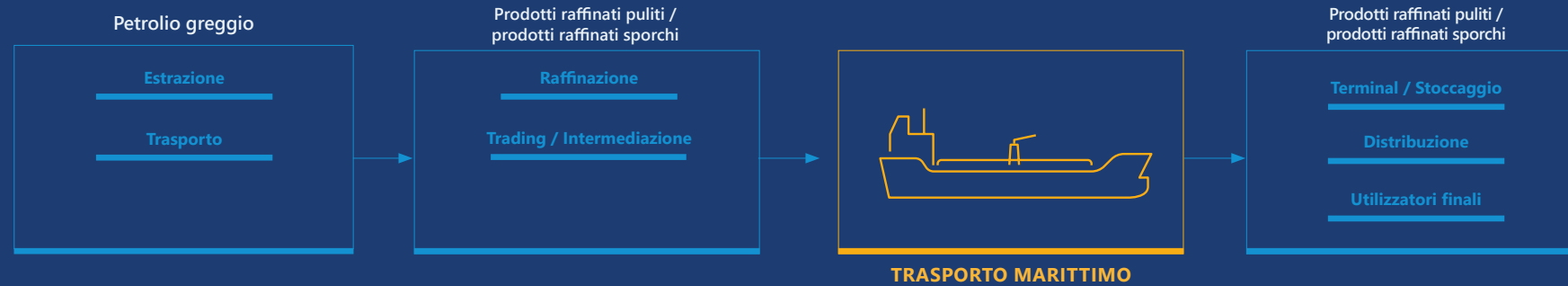
L'**approvvigionamento di carburante** è un altro fattore chiave per le operazioni, svolte da una società di approvvigionamento di carburante interna al Gruppo. Le decisioni relative alla fornitura di carburante sono direttamente influenzate dagli accordi di noleggio ed impiego successivo.

Infine, l'impiego navale dipende anche dai servizi forniti dalle **strutture portuali**, che comprendono il bunkerraggio, 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 carburante 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 stoccaggio** e

successivamente agli **impianti di raffinazione**. 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, tramite la sua controllata d'Amico Dry d.a.c., opera anche all'interno delle **Catene del Valore del carbone e dei minerali**, 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 **trader** 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**, collocandosi tra le 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 del Gruppo 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*.

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. Questa interazione è considerata un investimento essenziale per mantenere relazioni stabili e di lungo periodo con i clienti.

In particolare, per quanto riguarda la divisione Product Tanker, 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'ac-

cesso 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 Relations**. Quest'ultimo, infatti, partecipa a incontri, roadshow ed eventi ufficiali. Le richieste di dialogo sono valutate in base alla coerenza con gli obiettivi di lungo termine e di 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. Per maggiori dettagli sul processo di 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 del Gruppo agli *stakeholder*;
- **momenti di dialogo e partnership** in cui il Gruppo chiede l'opinione degli *stakeholder* (es. attraverso sondaggi, survey, focus group ecc.), intrattiene tavoli di dialogo permanenti o realizza e gestisce progetti specifici.

STAKEHOLDER INTERNI

Stakeholder	Bisogni e aspettative	Strategia	Coinvolgimento e comunicazione
Personale	• Garanzie occupazionali • Remunerazione competitiva • Salute e sicurezza sul lavoro • Qualificazione professionale • Flessibilità dell'orario di lavoro • Sistemi d'informazione all'avanguardia • Cultura aziendale e clima organizzativo positivo • Partecipazione	• Revisione della struttura organizzativa per rimanere al passo con le esigenze del personale • Sviluppo professionale continuo • Valutazione costante delle <i>performance</i> • Iniziative di <i>welfare</i> • Gestione dei processi interni • Innovazione tecnologica e aggiornamento di attrezzature e <i>software</i>	• Bilancio di Sostenibilità • Comunicazioni relative all'andamento dell'azienda • Regolamenti interni e sistema disciplinare • Sistema di valutazione del personale • Comunicazione continua con la divisione HR e con i capi equipaggio • Sistema di Gestione Integrato • Newsletter interna "Lighthouse" • Account LinkedIn e Instagram • Riunioni, eventi e seminari
Membri del Consiglio di Amministrazione	• Allineamento degli interessi degli azionisti con quelli della Società • Conformità alle disposizioni di leggi e regolamenti	• Iniziative informative e formazione	• Bilancio di Sostenibilità • Relazione finanziaria • Meeting periodici
Proprietari	• Stabilità del Gruppo • Solidità dell'organizzazione • Efficienza dei processi e ottimizzazione delle risorse • Sostenibilità finanziaria dell'attività • Rendimento del capitale superiore al costo del capitale • <i>Performance</i> economico-finanziaria soddisfacente • 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
Altre controllate non quotate	• Solidità economico-finanziaria • Efficienza del Gruppo	• Revisione della modalità di gestione del business e delle <i>performance</i> aziendali • Rilevazione dei bisogni attuali e futuri del mercato	• Bilancio di Sostenibilità • Relazione finanziaria • Comunicati stampa • Meeting, eventi e seminari



STAKEHOLDER ESTERNI

Stakeholder

Bisogni e aspettative

Strategia

Coinvolgimento e comunicazione

Azionisti di d'Amico International Shipping

- Stabilità del Gruppo
- Sostenibilità finanziaria dell'attività
- Rendimento del capitale superiore al costo del capitale
- Efficienza dei processi e ottimizzazione delle risorse
- Politiche di gestione dei rischi appropriate
- Solide pratiche di gestione delle navi
- Innovazione continua
- Conformità alle normative

- Focus sulle dinamiche e sui fondamenti del mercato
- Valutazione di investimenti in nuovi settori
- Definizione e aggiornamento di politiche e procedure
- Attenzione all'innovazione tecnologica per migliorare l'efficienza dei servizi esistenti e cogliere nuove opportunità di investimento

- Bilancio di Sostenibilità
- Relazione finanziaria
- Investors Relations
- Comunicati stampa
- Meeting, eventi e seminari
- Comunicazione con il Consiglio di Amministrazione
- Incontro annuale con gli shareholder

Clienti

- Efficienza, qualità e affidabilità dei servizi acquistati
- Prezzi contenuti
- Rispetto dei diritti dei lavoratori
- Soddisfazione dei servizi richiesti
- Rispetto dei requisiti contrattuali
- Rispetto degli standard di sicurezza
- Limitato impatto ambientale dei servizi
- Continuità delle operazioni

- Approccio di lungo termine alle relazioni di business
- Focus su prevenzione dell'inquinamento, sicurezza dei lavoratori, qualità della costruzione e manutenzione delle navi
- Politiche e procedure adeguate e team legali interni altamente qualificati, sia in ambito corporate che nel settore *shipping*
- Investimenti in tecnologia per aumentare efficienza, qualità e affidabilità
- Solido codice di corporate governance

- 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
- Ispezioni di vetting

Partner commerciali e fornitori

- Continuità delle operazioni
- Solvibilità
- Rispetto dei requisiti contrattuali
- Pagamenti rapidi e puntuali
- Rispetto degli standard di sicurezza
- Limitato impatto ambientale dei servizi
- Qualità della gestione tecnica
- Politiche di gestione dei rischi appropriate

- Approccio di lungo termine alle relazioni di business
- Focus su prevenzione dell'inquinamento, sicurezza dei lavoratori, qualità della costruzione e manutenzione delle navi
- Politiche e procedure adeguate e team legali interni altamente qualificati, sia in ambito corporate che nel settore *shipping*
- Investimenti in tecnologia per aumentare efficienza, qualità e affidabilità
- Solido codice di corporate governance
- Focus sulla gestione dei rischi

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



STAKEHOLDER ESTERNI

Stakeholder	Bisogni e aspettative	Strategia	Coinvolgimento e comunicazione
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 di relazioni personali	• Bilancio di Sostenibilità • Relazione finanziaria • E-mail • Fiere di settore e roadshow • Meeting, eventi e seminari
Investitori e Assicuratori	• Continuità delle operazioni • Rispetto dei requisiti contrattuali • Rispetto degli standard di sicurezza • Limitato impatto ambientale dei servizi • Qualità della gestione tecnica • Politiche di gestione dei rischi appropriate • Trasparenza • Pianificazione finanziaria appropriata • Solida capacità di giudizio imprenditoriale • Solvibilità	• Focus su prevenzione dell'inquinamento, sicurezza dei lavoratori, qualità della costruzione e manutenzione delle navi • Politiche e procedure appropriate • Dipartimento Compliance e team legali interni altamente qualificati, sia in ambito corporate che nel settore <i>shipping</i> • Investimenti in tecnologia per aumentare efficienza, qualità e affidabilità • Solido codice di corporate governance • Focus sulla gestione dei rischi e sulla pianificazione finanziaria	• Bilancio di Sostenibilità • Relazione finanziaria • E-mail • Fiere di settore e roadshow • Meeting ed eventi • Comunicazioni e contatti con il Dipartimento Finanza
Comunità locali	• Miglioramento della qualità e delle condizioni di vita • Relazioni positive e collaborazione	• Relazione positiva e collaborativa con tutte le Istituzioni e gli Enti del territorio, così come con la comunità in generale • Contributo allo sviluppo della comunità locale	• Bilancio di Sostenibilità • Account LinkedIn • Account Instagram • Siti web del Gruppo



STAKEHOLDER ESTERNI

Stakeholder

**Autorità
marittime e
di bandiera,
Governi,
Istituzioni
e ONG**

Bisogni e aspettative

- Rispetto dei requisiti di bandiera e di classe
- Rispetto dei requisiti locali e internazionali, compresi quelli sull'ambiente
- Rispetto di norme e regolamenti
- Trasparenza
- Contributo positivo all'economia locale e all'ambiente
- Relazioni positive con le associazioni di categoria

Strategia

- Adozione di uno stile proattivo rispetto all'aderenza alle normative, anticipando le richieste di legge, anche partecipando ad associazioni di categoria
- Focus su prevenzione dell'inquinamento, sicurezza dei lavoratori, qualità della costruzione e manutenzione delle navi
- Politiche e procedure appropriate
- Investimenti in tecnologia per aumentare efficienza, qualità e affidabilità
- Investimenti nella formazione del personale
- Dipartimento Compliance e team legali interni altamente qualificati, sia in ambito corporate che nel settore *shipping*

Coinvolgimento e comunicazione

- Bilancio di Sostenibilità
- Relazione finanziaria
- Email
- Comunicazioni formali e istituzionali
- Meeting, eventi e seminari
- Relazioni continue con il Top Management, con il Direttore della Flotta, con i dipartimenti HR, Formazione e Sviluppo, Finanza, Salute e Sicurezza, Affari Politici
- 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 lussemburghese¹³.



¹³. Per maggiori informazioni sulla Corporate Governance di d'Amico International Shipping S.A. visitare il sito: <https://en.damicointernationalshipping.com/corporate-governance/>





Organi di governo e 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 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 2025, 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

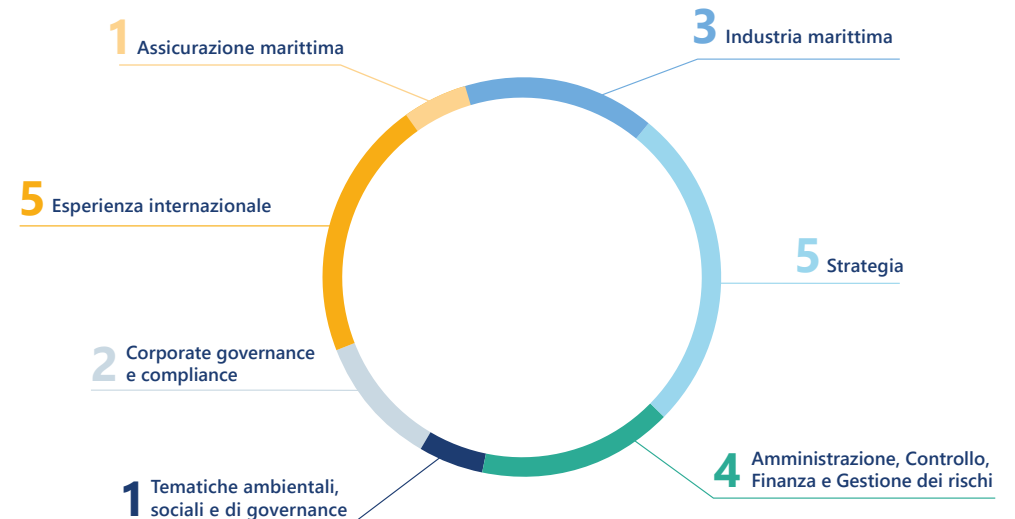
Nel corso della riunione del 27 maggio 2024, il Consiglio di Amministrazione ha deciso di assegnare al Presi-

dente, 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





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

Paolo d'Amico è entrato nell'azienda di famiglia nel 1973 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 d'Amico

- 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 della società quotata 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 d'Amico

- 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 rilevanti¹⁴

4

14. 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 31/12/2025.



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 d'Amico

- 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.

È 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.



Politiche di diversità e di remunerazione

ESRS 2 GOV-1; GOV-3; E1.GOV-3

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 S.A. (DIS)**, società quotata del Gruppo, che ha introdotto il 31 luglio 2018 una politica sulla diversità. Questa policy 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 che 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. Due dei sei obiettivi sono **correlati al clima**, in quanto basati su KPI che misurano le prestazioni energetiche ed emissive delle navi sia da un punto di vista progettuale (EEDI/EEI) sia da un punto di vista operativo (EEOI). A parità di tutti gli altri fattori, il miglioramento di tali indicatori richiede una riduzione delle emissioni di CO₂. Per il 2025, la componente della remunerazione variabile collegata agli obiettivi climatici per i beneficiari del sistema di incentivazione a lungo termine ammonta al **10% della remunerazione totale**, in quanto entrambi i target correlati al clima nel Piano di incentivazione sono stati raggiunti.

Attività di formazione seguite dal Consiglio di Amministrazione

Ad oggi, durante il mandato Triennale del CdA (2024-2027), sono state organizzate le seguenti sessioni di induction per i nuovi amministratori e per alcune funzioni aziendali:

- **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 Reporting 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 stati anche 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 Dry Cargo, descrivendo l'evoluzione della flotta e i piani di investimento per nuove costruzioni fino al 2028.
- **Formazione in materia di cybersecurity:** nel 2025, è stata organizzata una sessione di formazione dedicata alla Direttiva NIS2. La Direttiva attribuisce specifiche responsabilità agli organi amministrativi e la Società sta implementando le misure necessarie per garantirne la conformità, inclusa la formazione obbligatoria per i membri del Consiglio. La formazione copre i principali aspetti normativi, tra cui il quadro regolatorio di riferimento, la Direttiva NIS2 e il relativo recepimento nazionale, nonché il modello organizzativo richiesto dalla Direttiva stessa.



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 esercizi 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 per supervisionare l'efficacia del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo adottato ai sensi del Decreto 231 (di seguito anche "Modello 231"), assicurarsi del coordinamento con le altre funzioni aziendali e attuare un monitoraggio delle attività a rischio. Controlla periodicamente l'adeguatezza e l'efficienza del Modello 231, aggiorna la mappatura delle attività a rischio, valuta l'opportunità di aggiornamento in base ai requisiti o alle condizioni aziendali, e garantisce i necessari flussi informativi, promuovendo la consapevolezza e la comprensione del

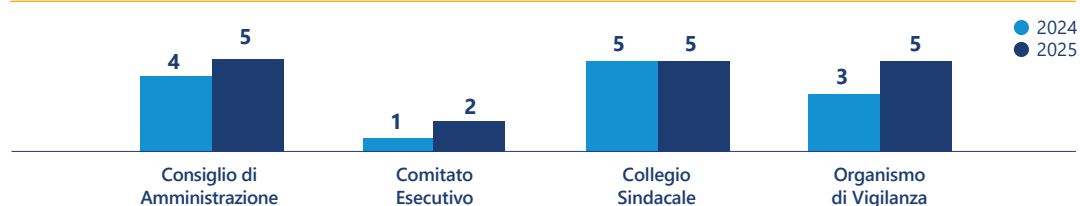
Modello 231 e cooperando alla redazione e all'integrazione delle regole interne. Tale Organismo si è dotato di un apposito Regolamento istitutivo interno che ne disciplina funzionamento, modalità operative di azione, diritti e relativi compiti, interamente rivisto a luglio 2025. Sulla base delle relazioni annuali predisposte dall'Organismo

di Vigilanza e 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.

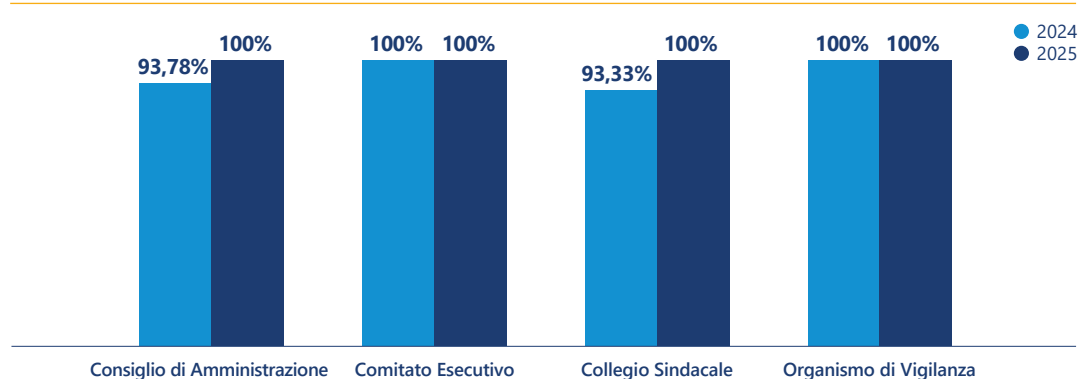
Attività degli Organi di Governo

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)

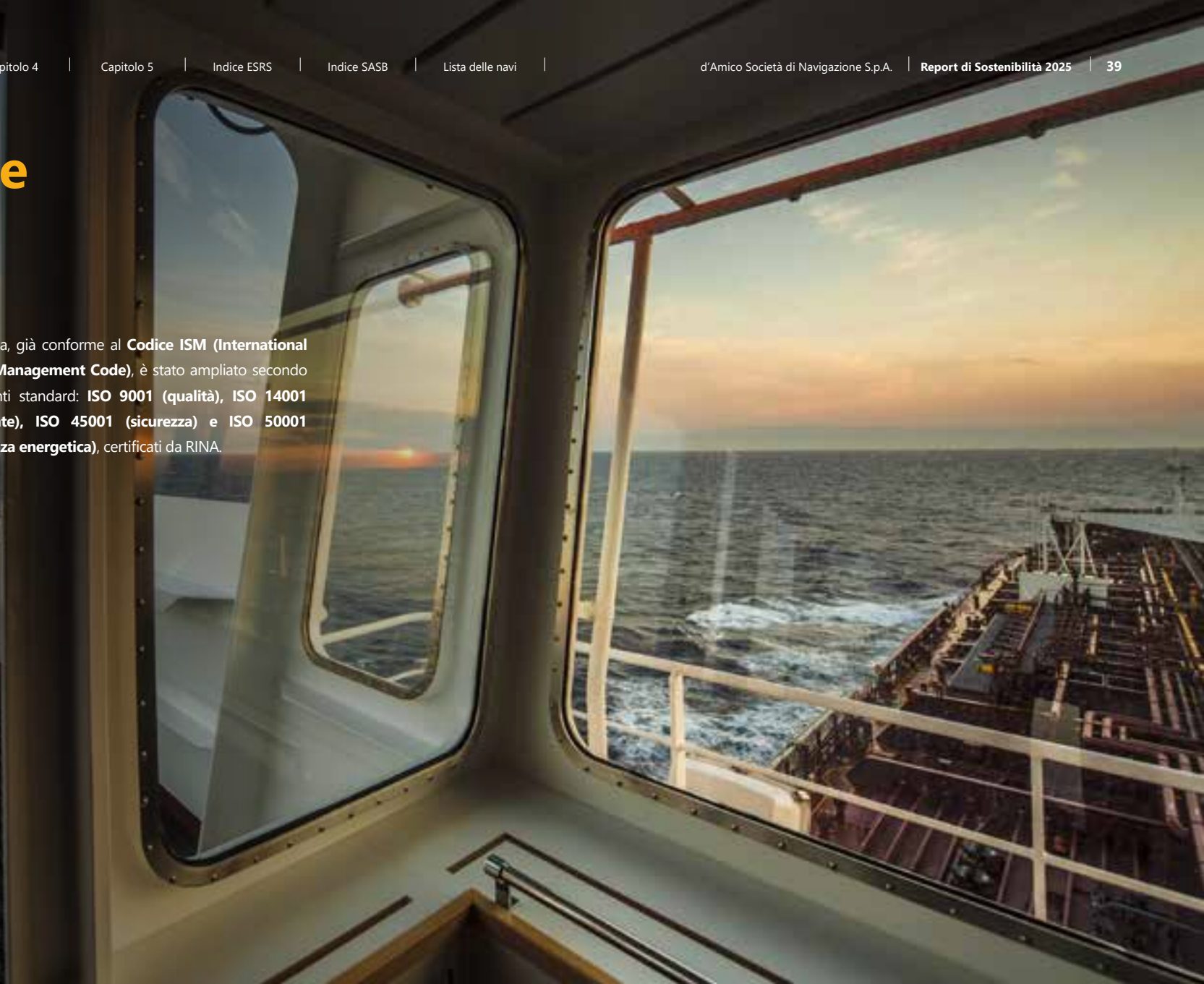
ESRS 2 GOV-5

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.





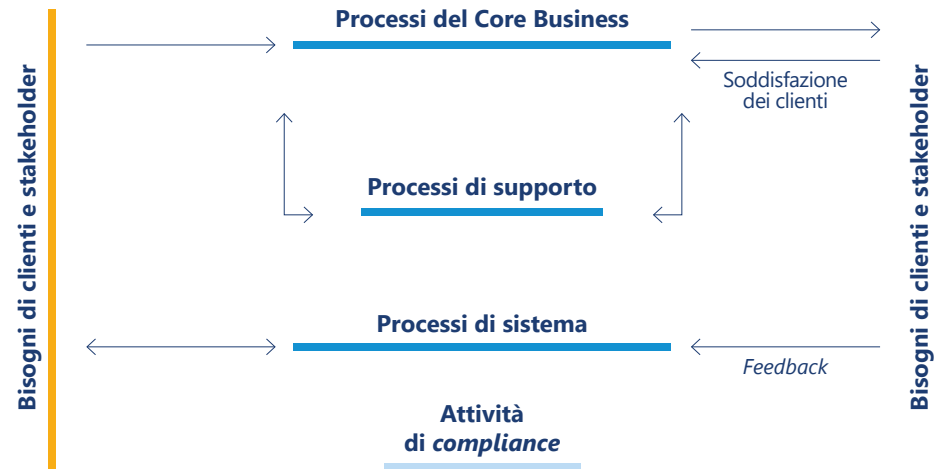
Società	Tipo di società			Luogo	Certificazioni				
	Holding	Servizi ¹⁵	Shipping ¹⁶		IMS	ISO 9001	ISO 14001	ISO 45001	ISO 50001
d'Amico Società di Navigazione S.p.A.	●	●		Roma (IT) Genova (IT)	●	●	●	●	●
d'Amico Ship Management S.r.l.		●		Roma (IT) Genova (IT)	●	●	●	●	
d'Amico Dry d.a.c.			●	Dublino (IE)		●	●	●	
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	●	●	●	●	●

15. 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.
16. 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* a 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





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)*.

La Dichiarazione di sostenibilità del Gruppo è predisposta su **base consolidata**, applicando i medesimi principi di consolidamento adottati per la relazione finanziaria. Pertanto, salvo altrimenti specificato, le informazioni relative alla sostenibilità di cui al Bilancio di sostenibilità si riferiscono all'intero Gruppo controllato da d'Amico Società di Navigazione S.p.A.¹⁷. Analogamente, tutte le politiche e le procedure di gestione si applicano al Gruppo nel suo insieme.

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 materialità¹⁸. 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.

Le metriche riportate nei capitoli tematici, tuttavia, si riferiscono esclusivamente al Gruppo d'Amico.

17. d'Amico Ship Management S.r.l., d'Amico International S.a., Cogema S.A.M., d'Amico Dry d.a.c., d'Amico Shipping Singapore Pte Ltd, d'Amico Shipping UK Ltd, Ishima Pte Limited, Global Maritime Supplies Pte.Ltd, Mamba Point Ship Management Pte Ltd, Welltech Marine Pte Ltd, Rudder S.A.M. e Rudder Pte Ltd, d'Amico Dry Maroc Sarl, d'Amico International Shipping SA, d'Amico Tankers d.a.c., d'Amico Tankers Monaco sam, d'Amico Tankers UK Ltd, d'Amico Shipping USA Ltd.

18. 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. Ciò è dovuto alla limitata capacità del Gruppo di monitorarli e gestirli, soprattutto considerando le dimensioni di d'Amico rispetto ai principali operatori delle catene del valore (ad es. oil majors del settore petrolifero).





Struttura dei capitoli tematici

La struttura del testo del Bilancio di Sostenibilità si attiene alle prescrizioni degli ESRS. Ogni tema di sostenibilità ha un capitolo dedicato e tutti i capitoli tematici presentano la stessa struttura:

- Una prima tabella riporta gli **impatti, i rischi e le opportunità (IRO) rilevanti** identificati mediante l'analisi di doppia materialità, **raggruppati per sotto-tema**, ed è completa dell'informativa sull'origine degli IRO tra attività operative, catena del valore *upstream*, catena del valore *downstream* o una combinazione delle tre.
- Una seconda tabella riporta:
 - una **descrizione dettagliata degli IRO rilevanti e della loro interazione con la strategia e il modello aziendale di d'Amico** (Colonna "Impatti, rischi e opportunità (IRO) rilevanti")
 - una **descrizione delle politiche e delle procedure di gestione** implementate da d'Amico per la supervisione e la gestione degli IRO rilevanti (Colonna "Politiche e procedure di gestione")
 - una descrizione degli **eventuali effetti finanziari correnti** associati a rischi e opportunità rilevanti che si sono concretizzati nel corso dell'esercizio di riferimento (colonna "Effetti finanziari correnti").
- Una terza tabella riporta il **Piano ESG del Gruppo**, completo di **KPI** utilizzati per valutare progressi, **baseline**, **target per il 2030** e **target intermedi**, nonché **azioni da implementare**. A partire dal 2025, tali tabelle riportano inoltre il monitoraggio del Piano ESG, ovvero i valori ottenuti per i KPI e le descrizioni qualitative dei progressi compiuti nell'implementazione delle azioni.

TABELLA 1**Nome del tema**

SOTTO-TEMA	IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ (IRO) MATERIALI		CATENA DEL VALORE UPSTREAM	ATTIVITÀ OPERATIVE	CATENA DEL VALORE DOWNSTREAM
Nome del sotto-tema #1	Tipo di IRO #1	Descrizione dell'IRO #1	●		●
	Tipo di IRO #2	Descrizione dell'IRO #2	●	●	●
Nome del sotto-tema #2	Tipo di IRO #3	Descrizione dell'IRO #3		●	

TABELLA 2**Impatti, rischi e opportunità (IRO) rilevanti**

Descrizione degli IRO rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale.

Politiche e procedure di gestione

Descrizione delle politiche e procedure di gestione, obiettivi e loro diffusione all'interno del Gruppo.

Effetti finanziari correnti

Descrizione qualitativa degli effetti finanziari correnti risultanti da rischi e opportunità rilevanti. Per il 2025, soltanto il capitolo "Cambiamenti climatici", dedicato all'ESRS E1, riporta gli effetti finanziari correnti.

TABELLA 3**Piano ESG: Obiettivi, Target e Azioni**

Introduzione alla tabella e spiegazione delle icone utilizzate: un segno di spunta blu scuro indica un target raggiunto pienamente, mentre un segno di spunta blu chiaro indica un target raggiunto almeno al 75%. I target che non sono stati raggiunti sono contrassegnati con un asterisco (*), e corredati da una motivazione riportata in una nota esplicativa dedicata.

Obiettivo a lungo termine stabilito nel Piano

 Strategia	 KPI									
Descrizione della strategia implementata per realizzare l'obiettivo	Nome del KPI	Baseline	Target 2025	Risultati 2025	Target 2027	Target 2030				
		Valore di riferimento (esercizio di riferimento - tra parentesi se diverso dal 2023)	Valore target 2025	Valore raggiunto 2025  o 	Valore target 2027	Valore target 2030				
 Strategia	 Azioni									
		Descrizione dell'azione o delle azioni								
Descrizione della strategia implementata per realizzare l'obiettivo	 Overview risultati 2025									
	Descrizione qualitativa dei progressi compiuti nell'implementazione delle azioni previste nel Piano. Quando le azioni previste nel Piano sono descritte ulteriormente nel testo dei capitoli, è presente un riferimento allo specifico paragrafo.									



Il testo di un capitolo tematico include anche l’informativa sui progressi delle azioni che d’Amico ha portato avanti per gestire gli IRO rilevanti che non provengono dal Piano ESG, nonché le metriche e i KPI per la valutazione delle *performance* ESG.

Inoltre, il Bilancio di Sostenibilità 2025 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.

Le metriche riportate nel Bilancio sono soggette a gradi di variabili di incertezza della misurazione, poiché in alcuni casi sono state necessarie ipotesi e congetture per fornire agli utilizzatori del documento informazioni pertinenti, utili e comprensibili. Inoltre, alcune metriche quantitative e valori monetari sono stati oggetto di stima nel caso in cui i dati primari non fossero disponibili, in parte o in toto. Nella seguente tabella sono elencati le metriche e i KPI soggetti a ipotesi, congetture e stime. Per ulteriori informazioni, si invita a consultare le sezioni **“Criteri di rendicontazione ESG”** nei capitoli tematici.

Rispetto alla precedente edizione del documento, il Bilancio di Sostenibilità 2025 include **informazioni comparative riferite all’esercizio dell’annualità precedente**, evidenziando i trend e commentando le variazioni significative su base annua.

Come parte della digitalizzazione dei processi di rendicontazione di sostenibilità in corso, l’implementazione di una nuova area di lavoro all’interno del *software* gestionale già in uso ha portato d’Amico a eseguire

una revisione completa delle informazioni quantitative riportate nel Report di Sostenibilità 2024. I **dati comparativi rivisti** (risultanti dalla correzione di errori precedenti o da variazioni delle stime e delle congetture

e ipotesi correlate) sono spiegati nelle note a piè di pagina quando compaiono per la prima volta nel documento.

KPI ESG ¹⁹	Stime, congetture e ipotesi	Livello di incertezza
Consumo di carburante da gas naturale (sedi)	Stima basata sulle dimensioni della sede	Medio-alta
Consumo di elettricità, riscaldamento, vapore o raffreddamento acquistati o acquisiti da fonti fossili (sedi)	Stima basata sulle dimensioni della sede	Medio-alta
Consumo energetico totale da fonti nucleari	Stima basata sulla posizione della sede e sul mix energetico locale	Medio-bassa
Consumo di carburante da fonti rinnovabili (biocarburante)	Ipotesi sulla quota di biomassa nelle miscele di biocarburanti	Medio-bassa
Consumo di elettricità, riscaldamento, vapore o raffreddamento acquistati o acquisiti da fonti rinnovabili (flotta e sedi)	Stime basate sulle dimensioni della sede, nonché sulla posizione della sede e del bacino di carenaggio e sul mix energetico locale	Medio-alta
Consumo energetico totale in MWh (tabella)	Stime basate sui valori di input sia osservati che derivati e sull’applicazione dei fattori di conversione	Media
Distanza percorsa in porto dalle navi in time charter impiegate in contratti spot	Stime basate sulla quota media della distanza percorsa in porto rispetto alla distanza totale navigata	Media
Emissioni di CO ₂	Stime basate sui valori di input sia osservati che derivati e sull’applicazione dei fattori di emissione; Valutazione sui perimetri considerati nei calcoli	Bassa
Emissioni di gas a effetto serra (GHG) di Scopo 1 dalla flotta	Valutazione sui perimetri considerati nei calcoli	Bassa
Emissioni di Scopo 1 lorde (tabella)	Stime basate sui valori di input sia osservati che derivati e sull’applicazione dei fattori di emissione	Medio-bassa
Emissioni di Scopo 2 lorde (tabella)	Stime basate sui valori di input sia osservati che derivati e sull’applicazione dei fattori di emissione	Medio-bassa
Emissioni coperte da crediti UE-ETS come quota delle emissioni totali di CO ₂ dalla flotta – di proprietà e a scafo nudo	Stima	Medio-bassa
Emissioni totali di inquinanti atmosferici (tabella)	Stime basate sui valori di input sia osservati che derivati e sull’applicazione dei fattori di emissione; Ipotesi sulla quota di biomassa nelle miscele di biocarburanti e sulla velocità delle navi	Bassa
Emissioni dei principali inquinanti idrici (tabella)	Stime basate sulle caratteristiche fisiche e tecniche delle vernici e sull’applicazione dei tassi di perdita annuali medi, soggetti a un numero di ipotesi sulle attività di manutenzione	Medio-alta
Rifiuti totali generati	Stime basate sui valori di densità media (rifiuti dalla flotta) e sulle dimensioni delle sedi (rifiuti dalle sedi)	Medio-bassa
Spese per la formazione per dipendente – personale di terra e marittimo	Stime	Bassa

19. Le stime e le ipotesi applicate alle metriche relative ai consumi energetici sono le stesse, indipendentemente dalla congettura sui perimetri. Infatti, le metriche relative all’energia e quelle relative alle emissioni di gas a effetto serra (GHG) applicano una diversa congettura al perimetro da prendere in considerazione. Per ulteriori informazioni, consultare il paragrafo “Criteri di rendicontazione ESG” nel capitolo “Cambiamenti climatici”.



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 Committee* 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**.

2025

Primo monitoraggio del Piano ESG

Integrazione e rendicontazione del Piano ESG nel Bilancio di Sostenibilità.



Analisi di doppia materialità

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

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**. Nel 2024, la DMA ha incorporato la prima **mappatura e analisi della Catena del Valore**²⁰. 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 termine²¹) e **classificandoli in sotto-temi di sostenibilità**.

Nel 2025, il Gruppo non ha eseguito una nuova valutazione, poiché quella precedente era stata progettata con una flessibilità sufficiente per cogliere eventuali sviluppi nel contesto esterno. Nel corso dell'esercizio non sono stati identificati cambiamenti rilevanti di fattori o circostanze esterni tali da richiedere un aggiornamento della DMA.

Definizione di impatto, dipendenza, rischio e opportunità

Gli **impatti** sono definiti come i cambiamenti prodotti rispetto alla situazione attuale derivanti dalle attività del Gruppo, considerando sia le proprie operazioni aziendali sia la catena del valore. Gli impatti sono stati individuati e valutati su base lorda, ossia prima di considerare le azioni adottate per prevenire o mitigare gli impatti negativi o per rafforzare quelli positivi. Gli impatti positivi sono stati identificati esclusivamente nei casi in cui le azioni intraprese hanno determinato un miglioramento della situazione attuale con riferimento a uno specifico tema di sostenibilità; la mera assenza o riduzione di un impatto negativo non è stata considerata un impatto positivo.

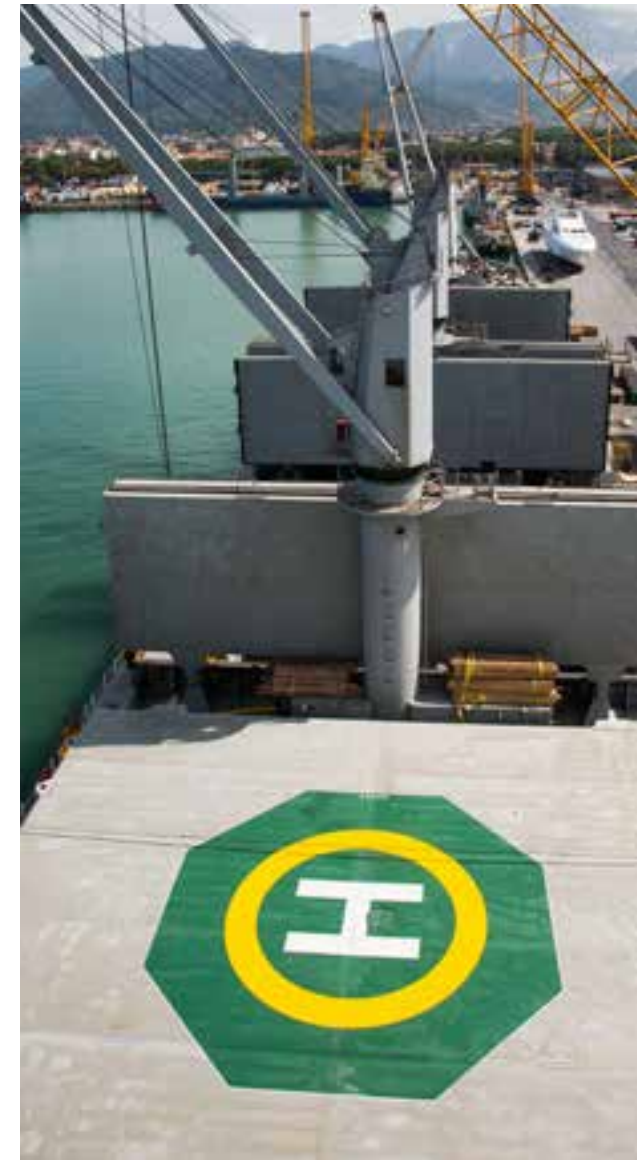
Sono state quindi identificate le **dipendenze** da risorse e fattori esterni, al fine di agevolare e contribuire alla valutazione della rilevanza finanziaria.

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 influire negativamente sulla stabilità finanziaria e sulle prospettive di crescita del Gruppo.

In ultimo, sono state identificate le **opportunità** in termini di possibile sviluppo economico-finanziario del Gruppo, anche attraverso l'individuazione dei potenziali benefici da cogliere grazie agli impatti positivi.

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

21. 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.



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.



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 sotto-temi 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.



Coinvolgimento degli stakeholder

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

La valutazione ha identificato 58 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.

L'elenco degli IRO rilevanti (tra cui i dettagli in merito a natura, orizzonti temporali applicati e occorrenza nelle attività

Area ESG

AMBIENTALE

Tema

Sotto-tema

SDGs intercettati

E1 - Cambiamenti Climatici

- Adattamento ai cambiamenti climatici
- Mitigazione dei cambiamenti climatici
- Energia

E2 - Inquinamento

- Inquinamento dell'aria
- Inquinamento dell'acqua

E4 - Biodiversità ed Ecosistemi

- Fattori di impatto diretto sulla biodiversità
- Impatti sull'estensione e sulla condizione degli ecosistemi

E5 - Economia Circolare

- Afflussi di risorse, compreso l'uso delle risorse
- Rifiuti



SOCIALE

S1 - Forza lavoro propria

- Condizioni di lavoro
- Parità di trattamento e di opportunità per tutti
- Altri diritti connessi al lavoro

S2 - Lavoratori nella catena del valore

- Condizioni di lavoro
- Parità di trattamento e di opportunità per tutti
- Altri diritti connessi al lavoro



GOVERNANCE

G1 - Condotta d'impresa

- Cultura di impresa
- Protezione degli informatori
- Impegno politico e attività di *lobbying*
- Gestione del rapporto con i fornitori, comprese le prassi di pagamento
- Corruzione attiva e passiva





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 paragrafi seguenti forniscono una descrizione dei principali attori e organi interni incaricati della supervisione e della gestione delle tematiche legate alla sostenibilità.

Il **Consiglio di Amministrazione di d'Amico Società di Navigazione S.p.A.** stabilisce le principali priorità del Gruppo e approva la strategia ESG complessiva. Come parte di tale processo, i risultati della DMA e i dettagli relativi alle metodologie adottate vengono presentati al Consiglio di Amministrazione. In virtù della loro esperienza, nella maggior parte dei casi i membri del Consiglio (tra cui tutti gli amministratori esecutivi) hanno partecipato attivamente al processo, fornendo un *feedback* sull'elenco finale dei temi e degli IRO rilevanti, e hanno approvato il risultato. L'elenco approvato di temi rilevanti e IRO, insieme al Piano

ESG, forma la base per la predisposizione del Bilancio di Sostenibilità, che viene approvata formalmente dal Consiglio. d'Amico è al lavoro per incrementare il coinvolgimento del Consiglio nella supervisione delle questioni correlate alla sostenibilità e ai fini della definizione di procedure di governance ESG maggiormente strutturate per conformarsi ai requisiti UE.

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.

Nel 2024 d'Amico ha istituito il **Comitato ESG** e, in seno ad esso, il **Comitato Rischi ESG**. Entrambi i comitati sono diventati operativi a partire dal 2025.



“ Sono orgogliosa di far parte di una Società impegnata nella tutela dell’ambiente e nel garantire il rispetto delle persone, sia all’interno sia al di fuori di d’Amico. Il valore della sostenibilità è strettamente legato al valore delle relazioni umane, dato che riflettono l’ambiente in cui viviamo.”

Sara, Dipartimento ESG

Il **Comitato ESG**, presieduto dall’ESG Director e composto dal Group HR Director, dal Group Fleet Management Director, dall’ICT Director, dal Group Insurance Director e dai Responsabili delle Business Unit, è responsabile dello **sviluppo**, dell’**attuazione**, del **monitoraggio** e dell’**aggiornamento continuo del Piano ESG**, con il coinvolgimento dei responsabili di funzione e dei rispettivi team. Il Comitato supervisiona, inoltre, l’allineamento del Gruppo alle normative ESG applicabili e ai requisiti in materia di sostenibilità in continua evoluzione.

Il **Comitato Rischi ESG** fa parte del suddetto Comitato ESG ed è responsabile dell’identificazione dei principali fattori di rischio ambientale e sociale per il Gruppo, nonché del supporto alle funzioni aziendali competenti nella loro gestione e mitigazione. Tra le principali attività del Comitato rientrano la supervisione del processo

di **Analisi di Doppia Materialità (DMA)** e delle relative analisi, quali la mappatura della catena del valore, nonché la partecipazione alle riunioni di audit interno in materia ESG. Il Comitato è presieduto dall’ESG Director ed è composto dal Group HR Director, dai CFO, dal Group Technical Director, dall’HSQE Group Director, dal Group ICT Director e dal Legal Group Director.

Nel suo ruolo di responsabile di entrambi i Comitati, il **ESG Director** del Gruppo coordina tutte le attività degli stessi, inclusa la pianificazione e l’organizzazione delle riunioni, la definizione degli ordini del giorno e la preparazione del materiale a supporto delle discussioni e dei processi decisionali. L’ESG Director può inoltre coinvolgere esperti esterni e *stakeholder* qualora il loro contributo sia ritenuto fondamentale per il raggiungimento degli obiettivi dei Comitati.

I **responsabili di funzione e i rispettivi team** sono attivamente coinvolti in tutti i processi ESG, dalla definizione delle strategie fino alla rendicontazione, attraverso sessioni formative dedicate, workshop e riunioni. Questi ultimi sono responsabili dell’implementazione delle politiche ESG e delle relative azioni, nonché del conseguimento degli obiettivi previsti dalla strategia del Gruppo.

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 garanzie sul rispetto, da parte del Gruppo, degli standard ESG in ogni ambito.





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, i cui principi sono integrati nei documenti chiave e nelle pratiche quotidiane.

Documenti chiave e prassi di d'Amico in materia di due diligence

Codice Etico del Gruppo 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 rischi come la servitù per debiti verso le agenzie di reclutamento, rafforzando l'impegno del Gruppo verso pratiche di lavoro etiche. Il Codice è stato aggiornato nel 2025 – per maggiori informazioni sui suoi contenuti si rimanda al capitolo "Etica, integrità e diritti umani" nella sezione "Condotta di business" del presente Report.

Modello 231 - Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo

Dal 2008, la Società ha adottato il proprio Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ("Modello 231"), in conformità al Decreto Legislativo 231/2001. Il Modello è volto a prevenire e mitigare il rischio di condotte illecite, incluse corruzione ed estorsione, nello svolgimento delle attività del Gruppo. Esso individua le **principali aree di rischio** e stabilisce un **sistema strutturato di procedure, controlli, meccanismi di segnalazione e misure disciplinari** per garantire la conformità normativa e promuovere una condotta aziendale etica. Il Modello 231 è integrato nel sistema di gestione del Gruppo ed è **aggiornato regolarmente per riflettere gli sviluppi organizzativi e normativi**. A seguito delle più recenti attività di CRSA (Control and Risk Self-Assessment), il Modello è stato aggiornato e successivamente approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 12 maggio 2025.

Whistleblowing e meccanismi di segnalazione

I dipendenti e i partner commerciali possono segnalare eventuali violazioni presunte o tentate del Codice Etico della Società, del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo, delle sue politiche, regole e procedure oppure di eventuali leggi o normative applicabili da parte della Società, di qualsiasi dipendente o partner commerciale. Per garantire la riservatezza e l'anonimato ai *whistleblower*, incluse le terze parti, d'Amico ha implementato una **piattaforma di segnalazione dedicata**, tramite cui garantisce l'**indagine tempestiva di tutte le segnalazioni, mantenendo un processo obiettivo e indipendente**.

Politica Anticorruzione

La Politica Anticorruzione del Gruppo d'Amico promuove un **approccio di "tolleranza zero" nei confronti della corruzione** e garantisce il rispetto delle normative anticorruzione in tutti i Paesi in cui il Gruppo opera. Si applica a **tutti i dipendenti e ai terzi che agiscono per conto del Gruppo**, i quali sono tenuti a prevenire, individuare e segnalare qualsiasi potenziale atto di corruzione e a evitare comportamenti che possano configurare o far sospettare una violazione della Politica. Aggiornata nel 2024 e approvata dal Consiglio di Amministrazione, la Politica è stata diffusa con raccomandazione di adozione in tutte le società del Gruppo.

Valutazione dei fornitori e Codice di Condotta ESG per i fornitori strategici

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.

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. Per gli aggiornamenti sulla redazione del Codice, si rimanda al capitolo "Gestione della catena di fornitura" nella sezione "Condotta di business" del presente Report.



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.

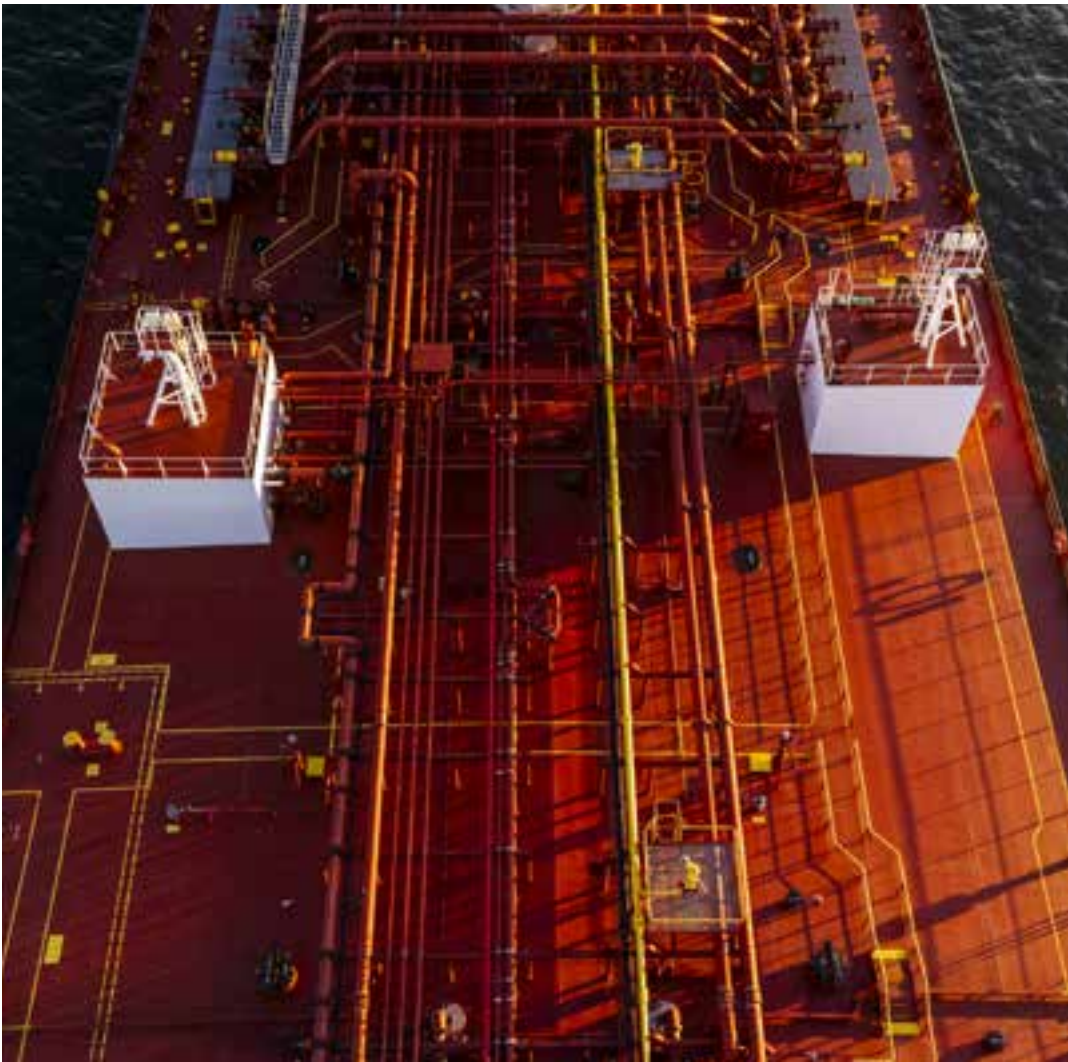
Partecipazione a importanti associazioni e organizzazioni di settore

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.

Elementi fondamentali della due diligence	Capitoli del Report di Sostenibilità
Integrazione della <i>due diligence</i> nella governance, nella strategia e nel modello di business	- Sistema di Gestione Integrato (IMS) - Sostenibilità per il Gruppo d'Amico – Analisi di Doppia Materialità; Governance ESG
<i>Engagement</i> con gli <i>stakeholder</i> interessati in tutte le fasi chiave della <i>due diligence</i>	Profilo del Gruppo – Le Catene del Valore del Gruppo d'Amico; Gli <i>stakeholder</i> del Gruppo d'Amico
Identificazione e valutazione degli impatti negativi	- Sostenibilità per il Gruppo d'Amico – Analisi di Doppia Materialità - Capitoli tematici²² – tabelle che riportano gli IRO materiali
Adozione di azioni per la gestione di tali impatti negativi	- Sostenibilità per il Gruppo d'Amico – Strategia ESG - Capitoli tematici – tabelle che riportano il monitoraggio dei KPI e delle azioni del Piano ESG²³
Tracciamento dell'efficacia di tali iniziative e comunicazione	Capitoli tematici – Azioni, metriche e KPI presentati nel corpo di ciascun capitolo

22. Tali tabelle sono riportate esclusivamente per i temi materiali, ovvero: Cambiamenti Climatici (ESRS E1), Inquinamento (E2), Biodiversità ed Ecosistemi (E4), Economia circolare (E5), Forza lavoro propria (S1), Lavoratori nella catena del valore (S2), Condotta di business (G1).

23. Tali tabelle sono riportate esclusivamente con riferimento ai temi di sostenibilità oggetto del Piano ESG, ovvero: Cambiamenti Climatici (ESRS E1), Inquinamento (E2), Biodiversità ed Ecosistemi (E4), Economia circolare (E5), Forza lavoro propria (S1), Impegno per le comunità (S3) e Condotta di business (G1).





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 del Piano ESG mirano a garantire che l'impegno del Gruppo nella gestione dei propri impatti si traduca in pratica. A tal fine, per ciascun obiettivo sono stati individuati uno o più KPI, con target definiti fino al 2030 per consentire il monitoraggio delle *performance* nel tempo. Inoltre, per ogni obiettivo, il Gruppo ha identificato specifiche **azioni** di implementazione volte a supportare il conseguimento dei relativi target associati ai KPI²⁴. Le azioni e i target relativi ai temi di sostenibilità inclusi nel Piano ESG sono presentati nelle sezioni introduttive di ciascun capitolo tematico.

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

“ Penso spesso al futuro e a ciò che lasceremo alle prossime generazioni. La sostenibilità sta assumendo un ruolo sempre più importante nella nostra quotidianità. Stiamo procedendo passo dopo passo ed è incoraggiante vedere l'entità degli investimenti destinati al nostro futuro. Si tratta di un percorso lungo, ma non vedo l'ora di scoprirne i risultati. ”

Christel, Dry Cargo Chartering & Operations





A partire dal 2025, per ciascun KPI previsto dal Piano viene riportato il **livello di raggiungimento dei target definiti**: il segno di spunta blu scuro indica un target pienamente raggiunto, mentre il segno di spunta blu chiaro indica un target raggiunto in misura pari o superiore al 75%. In caso di mancato raggiungimento del target, questo è contrassegnato da un asterisco (*) e la relativa motivazione è fornita in un'apposita nota esplicativa all'interno dei capitoli tematici.

	Temi di sostenibilità	Obiettivi	Strategia	KPI	Baseline 2023	Risultati 2025	Target 2025	Target 2027	Target 2030
AMBIENTE	Cambiamenti Climatici   	Ridurre le emissioni di gas a effetto serra derivanti dalla flotta per contribuire all'ambizione Net zero per il 2050 dell'IMO	Aumentare l'utilizzo dell'Optimum Ship Routing (OSR) come azione di mitigazione	Quota dei viaggi spot superiori ai 5 giorni eseguiti con il sistema di ricerca del percorso ottimale per le navi	8%	84,6% 	40%	50%	80%
			Migliorare l'efficienza energetica della flotta attraverso l'adozione progressiva di nuove tecnologie e misure operative, riducendo così le emissioni di gas a effetto serra	Indici di efficienza energetica per la progettazione della flotta (EEDI e EEXI)	4,70 (2020)	4,04 	4,06 (-14%)	/	3,76 (-20%)
				Indicatore operativo di efficienza energetica della flotta (EEOI)	13,23 (2020)	10,24 	11,41 (-14%)	11,03 (-17%)	10,30 (-22%)
				Indicatore di intensità carbonica della flotta (CII)	6,26 (2019)	5,17 /	/	4,91 (-21,6%)	4,86 (-22,4%)
				Numero di navi equivalenti a zero emissioni, calcolato sotto forma di risparmi di CO ₂ sulla flotta complessiva divisi per le emissioni medie di CO ₂ delle navi della flotta	1,0 (2022)	4,43 	4,71	/	5,10
				Passare progressivamente ai biocarburanti	0%	0,64% /	/	/	5%
	Inquinamento  	Ridurre e prevenire l'inquinamento degli oceani	Mantenere l'obiettivo di zero sversamenti di sostanze inquinanti	Numero di sversamenti durante l'anno	0	0 	0	0	0



	Temi di sostenibilità	Obiettivi	Strategia	KPI	Baseline 2023	Risultati 2025	Target 2025	Target 2027	Target 2030
AMBIENTE	Acqua e risorse marine²⁵ 	Usare in modo efficiente la risorsa acqua sulle navi	Migliorare la capacità di produzione di acqua dolce a bordo	Litri di acqua dolce prodotti a bordo per miglio nautico	0,042 litri / miglio nautico (2020)	0,047 /	/	/	0,0498 litri / miglio nautico (+20%)
	Biodiversità ed ecosistemi 	Proteggere gli ecosistemi marini	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%	100%
SOCIALE	Forza lavoro propria  	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%	91,8% 	>90%	>90%	>90%
				Tasso di <i>retention</i> del personale di terra	93%	97% 	93%	93%	93%
			Rafforzare la formazione del personale	Ore medie di formazione pro capite – Personale di terra	Personale di terra 16,7	19,2 	18 (+8%)	19 (+14%)	20 (+20%)
				Ore medie di formazione pro capite – Personale di bordo	Personale marittimo: 18,8	20,3 	20 (+6%)	22 (+17%)	25 (+33%)
				Percentuale della forza lavoro aziendale formata sui temi ESG (personale di terra)	10%	0%* ²⁶	25%	50%	100%

25. Sebbene il tema "Acque e risorse marine" non sia risultato rilevante nell'analisi di doppia materialità, il Piano ESG include un KPI relativo a tale aspetto e, in particolare, all'incremento della capacità produttiva di acqua dolce a bordo delle navi del Gruppo. I progressi per tale aspetto sono valutati mediante la contabilizzazione dell'acqua dolce prodotta dai generatori di bordo per miglia nautiche percorse.

26. Nel 2025 il Gruppo d'Amico ha avviato un progetto per lo sviluppo di una piattaforma di formazione basata sulla gamification, accessibile a tutti i dipendenti e concepita per fornire informazioni sui temi ESG e sull'approccio complessivo del Gruppo alla sostenibilità. Tuttavia, a causa di ritardi nello sviluppo della piattaforma, il suo lancio è stato posticipato al 2026, con l'obiettivo di formare almeno il 75% dei dipendenti entro la fine dello stesso anno.



	Temi di sostenibilità	Obiettivi	Strategia	KPI	Baseline 2023	Risultati 2025	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 il personale di bordo (qualsiasi lesione che possa causare un'invalidità permanente parziale, un'invalidità permanente totale o un decesso)	0	0	0	0	0
				Personale coinvolto in programmi sviluppati per la salute mentale e la salute e sicurezza sul lavoro	Personale di terra: 100%	100%	100%	100%	100%
					Personale marittimo: 100%	100%	100%	100%	100%
	Comunità Interessate	Rafforzare le relazioni con le comunità e contribuire allo sviluppo locale	Aumentare il supporto del Gruppo alle comunità locali	Paesi in cui il Gruppo d'Amico realizza almeno un'iniziativa rispetto ai paesi in cui è attivo	75% ²⁷	75%	75%	88%	100%
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	/	L'analisi è stata condotta con successo	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	On
		Rafforzare il sistema di governance ESG del Gruppo	Rafforzare il sistema di governance ESG del Gruppo aumentando il peso dei KPI ESG negli incentivi a lungo termine (LTI) di DIS ²⁸	Incidenza della remunerazione associata a KPI ESG sul totale del piano LTI	10%	10%	/	12,5%	15%

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

28. 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.



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

Il 25 settembre 2015, le Nazioni Unite hanno approvato l'Agenda Globale per lo Sviluppo Sostenibile e i 17 Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (Sustainable Development Goals – SDGs), articolati in 169 target da raggiungere entro il 2030. L'Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile rappresenta un **piano d'azione per le persone, il pianeta e la prosperità, con l'obiettivo di orientare il mondo nel corso del prossimo decennio**. Gli obiettivi costituiscono traguardi comuni che riguardano un'ampia gamma di questioni fondamentali per un nuovo modello di sviluppo: la lotta alla povertà, l'eliminazione della fame e il contrasto ai cambiamenti climatici sono solo alcuni di essi. Essi **coinvolgono tutti i Paesi e tutte le persone**: nessuno ne è escluso e nessuno deve essere lasciato indietro nel percorso verso la sostenibilità globale.

In linea con la visione espressa dall'Agenda 2030, il Gruppo ritiene fondamentale il proprio impegno nel **contribuire concretamente** allo sviluppo sostenibile delle imprese e dell'economia.

Le connessioni tra i temi rilevanti per la sostenibilità di d'Amico, gli Obiettivi dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite e i principali KPI sono presentate di seguito e saranno successivamente richiamate all'inizio di ciascuna sezione del documento.





SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS

Temi ESG

Cambiamenti Climatici

Inquinamento

Biodiversità ed Ecosistemi

Economia Circolare

Occupazione sicura e dialogo sociale

Salute e sicurezza

SDGs



KPI 2025

-3,9%

Consumo di carburante bunker per unità trasportate, dal 2024

-4,4%

Emissioni di Scopo 1 della flotta impiegata sul mercato "spot", dal 2024

-21,8%

Emissioni di Scopo 2 (metodo *market-based*), dal 2024

-2,0%

Indicatore di Intensità Carbonica della Flotta – CII, dal 2024

100%

Navi conformi all'indice EEXI a fine anno

-4,5%

Emissioni di inquinanti in aria per unità trasportate, dal 2024

-6,9%

Emissioni di SO_x per miglio nautico percorso, dal 2024

0

Incidenti e sversamenti che riguardano il carico

100%

Navi con sistema di trattamento dell'acqua di zavorra installato

33.833 tonnellate di acciaio

Peso delle 3 navi moderne eco MR acquistate

-29,7%

Rifiuti prodotti (mc) per nave, dal 2024

99,6%

Contratti a tempo indeterminato per il personale di terra, +0,4 p.p. dal 2024

94,0%

Tasso di *retention* per il personale di terra, +1,1 p.p. dal 2024

85,2%

Tasso di *retention* per il personale di bordo, +2,8 p.p. dal 2024

100%

Personale di bordo coperto dal Sistema di gestione della salute e della sicurezza

97,5%

Personale di terra coperto dal Sistema di gestione della salute e della sicurezza

Zero

Infortuni gravi sul luogo di lavoro



SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS

Temi ESG

Benessere

Diversità e pari opportunità

Formazione e sviluppo delle competenze

Impegno per le comunità

Etica, integrità e diritti umani

Gestione della catena di fornitura

SDGs



KPI 2025

100%

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

29

Nazionalità diverse tra il personale di terra

13

Nazionalità diverse tra il personale di bordo

19,2

Ore medie di formazione per il personale di terra

20,3

Ore medie di formazione per il personale di bordo

24.675 kg

Rifiuti raccolti in mare grazie al progetto *Fishing for Litter*, realizzato in collaborazione con Ogyre, dall'avvio dell'iniziativa nel 2023

Zero

Casi di corruzione, frode o comportamento anti-competitivo

Zero

Violazioni registrate del Modello 231 o del Codice Etico

Nessuna

Discriminazione rilevata

24

Fornitori strategici individuati, pari al 48% della spesa complessiva per i fornitori, per la somministrazione del Codice di Condotta ESG

13,2%

Fornitori sottoposti a screening e valutazione sulla base di criteri ambientali



3. Valore ambientale



**-3,9%**

Consumo di carburante bunker per unità trasportate (tonnellate/tonnellate), dal 2024

**-4,4%**

Emissioni di Scopo 1 della flotta impiegata sul mercato "spot", dal 2024

**-21,8%**Emissioni di Scopo 2 (metodo *market-based*), dal 2024**-2,0%**

Indicatore di Intensità Carbonica della flotta - CII

Highlights 2025

**-4,5%**

Emissioni di inquinanti in aria per unità trasportate, dal 2024

**Zero**

Sversamenti e incidenti che riguardano il carico

**Adesione**

Al programma Voluntary Speed Reduction

**100%**

Flotta con sistema di trattamento dell'acqua di zavorra installato

**-29,7%**

Rifiuti prodotti (m³) per nave, dal 2024



Quadro normativo

Circa il **90% del commercio globale si basa sul trasporto marittimo**. Dal punto di vista delle emissioni di gas a effetto serra, lo shipping rappresenta la modalità di trasporto più efficiente, con un impatto ambientale significativamente inferiore, in rapporto alla quantità di merci trasportate, rispetto ad altre forme di trasporto esistenti. Considerata la dimensione del settore, meno del 3% delle emissioni globali di CO₂ è attribuibile al trasporto marittimo.

Pur essendo un settore estremamente efficiente, il trasporto marittimo è tuttora soggetto a una regolamentazione rigorosa e stringente, finalizzata a prevenire i danni ambientali, andando oltre il tema delle emissioni di carbonio e considerando anche altri aspetti quali le emissioni di sostanze inquinanti nell'aria e in mare, gli scarichi idrici, gli sversamenti e gli altri impatti negativi sugli ecosistemi marini.

Poiché la **tutela dell'ambiente rappresenta una priorità strategica per d'Amico**, il Gruppo ha attuato programmi strutturati volti a garantire una rigorosa **conformità** alle normative internazionali e ad adottare **standard ancora più elevati** per la protezione degli ecosistemi marini.

Di seguito sono riportati i principali riferimenti normativi applicabili al settore del trasporto marittimo.

IMO - International Maritime Organization

L'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO) è un'agenzia specializzata delle Nazioni Unite responsabile della regolamentazione dei trasporti marittimi internazionali. Sviluppa e applica standard globali per la sicurezza

marittima e la *performance* ambientale, tra cui misure per la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra e la prevenzione dell'inquinamento marino. 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**.

Convenzione MARPOL

L'industria dello shipping è soggetta alle disposizioni della International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL), il principale trattato globale volto a prevenire e ridurre al minimo l'inquinamento dell'ambiente marino causato dalle navi. 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.





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'organizzazione 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 cattura e lo stoccaggio dell'anidride carbonica nelle formazioni geologiche sottomarine e la geoingegneria marina.



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.

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

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

In base agli emendamenti dell'Allegato VI della MARPOL, l'IMO ha introdotto 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 dall'Allegato VI, le navi possono bruciare combustibili con un **contenuto massimo di zolfo dello 0,50%** a livello globale e dello **0,10%** all'interno delle **Aree di Controllo delle Emissioni degli ossidi di zolfo (ECAs)**. Questo limite sulle emissioni di zolfo ha **ridotto significativamente la quantità di ossidi di zolfo emessa dalle navi**. Il 1° maggio 2025, l'International Maritime Organization ha esteso la propria Area di Controllo delle Emissioni (ECA) includendo anche il Mar Mediterraneo. A partire dal 1° marzo 2027, anche l'Artico canadese e i mari norvegesi saranno designati come ECA per gli ossidi di zolfo.

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)**.



Il sistema di raccolta dati (DCS) raccoglie dati dettagliati sul consumo di combustibile, nonché ulteriori indicatori relativi alle attività di trasporto, come delineato nel **SEEMP Parte II**. Con l'attuazione del DCS, è stato introdotto il **tasso annuale di efficienza (Annual Efficiency Ratio - AER)** per misurare l'intensità carbonica di una nave confrontando le sue emissioni di CO₂ con la stazza lorda (DWT) per miglio nautico percorso.

Infine, nel 2023, è stato introdotto il **SEEMP Parte III**, insieme a due novità: **l'applicazione retroattiva dell'EEDI a tutte le navi esistenti**, chiamato **indice di efficienza energetica delle navi esistenti (Energy Efficiency Existing Ship Index - EEXI)**, e **l'indicatore di intensità carbonica (Carbon Intensity Indicator-CII)**. A tutte le navi è quindi richiesto di essere dotate di un piano per documentare la modalità con cui si intende realizzare gli obiettivi di miglioramento del CII, ossia una descrizione di come ogni nave opererà e manterrà la sua efficienza dei consumi nell'arco dell'esercizio, in linea con gli impegni di riduzione delle emissioni di CO₂.

Nel 2025, i **fattori di riduzione dell'indicatore di intensità carbonica (CII)** dell'IMO sono stati stabiliti fino al 2030. Di conseguenza, i Piani di gestione dell'efficienza energetica delle navi (SEEMP) Parte III approvati attualmente devono essere rivisti per includere un **piano di attuazione**, a dimostrazione delle modalità con cui sarà soddisfatto il CII richiesto per il periodo triennale 2026-2028. Il SEEMP Parte III rivisto deve essere emendato e approvato entro il 31 dicembre 2025.

Strategia 2030 dell'IMO per la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra delle navi

Nel 2015, l'Accordo di Parigi sul clima relativo alle emissioni di gas a effetto serra ha definito un piano d'azione globale per mettere il mondo sulla traiettoria necessaria a evitare cambiamenti climatici pericolosi, limitando l'aumento della temperatura globale ben al di sotto dei 2°C rispetto ai livelli preindustriali. Successivamente, nell'aprile 2018, l'International Maritime Organization ha raggiunto un **accordo climatico relativo all'adozione di una strategia iniziale per la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra (GHG) del trasporto marittimo internazionale**, in linea con gli obiettivi dell'Accordo di Parigi.

La strategia iniziale è stata successivamente **riesaminata nel 2023, con l'introduzione di obiettivi più ambiziosi**. 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
- **entro il 2050:** raggiungere **emissioni nette zero di gas serra**.

Tale strategia rafforza l'impegno dell'IMO per la decarbonizzazione del settore dei trasporti marittimi e supporta gli obiettivi climatici globali.

Nel 2026²⁹, l'IMO dovrebbe adottare il *"Net-Zero Framework"*, legalmente vincolante, introducendo una serie di misure a medio termine che consistono in uno **standard per i combustibili marini** basato su obiettivi volti a ridurre gradualmente l'intensità delle emissioni di GHG derivanti dai combustibili marini, e in un **meccanismo di determinazione dei prezzi del carbonio** per le emissioni marittime di GHG.

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, successivamente emendato dal **Regolamento 2023/957 per il monitoraggio, la rendicontazione e la verifica (MRV) delle emissioni di gas serra (CO₂, N₂O e CH₄) delle navi in viaggio tra i porti europei**. A partire dal 1° gennaio 2025, la normativa si applica anche alle navi offshore e alle navi general cargo con stazza lorda compresa tra 400 e 5.000 GT.

UE ETS - Sistema di scambio delle quote di emissione

Conformemente al processo di introduzione graduale stabilito nella **Direttiva UE-ETS per il trasporto marittimo**, agli armatori è richiesto di **acquistare quote emissive** a copertura di una proporzione crescente delle loro emissioni verificate. L'obbligo aumenta gradualmente ogni anno: nel 2024 coprirà il 40% delle emissioni, salendo al **70% nel 2025** e raggiungendo il 100% entro il 2026.

Tale requisito si applica **soltanto alle navi di oltre 5.000 tonnellate lorde**. Mentre nel 2025 l'obbligo coprirà esclusivamente le emissioni di CO₂, a decorrere dal 1° gennaio 2026 includerà anche le emissioni di protossido di azoto (N₂O) e metano (CH₄). La responsabilità della conformità ricade sugli armatori o sui soggetti gestori, ma ai sensi del principio "chi inquina paga", i costi possono essere trasferiti ai noleggiatori (che decidono la pianificazione delle rotte, la selezione del carburante e il consumo) tramite accordi contrattuali.

29. Il voto, originariamente previsto per la fine del 2025, è stato posticipato di un anno.



Pacchetto europeo Fit for 55 e normativa marittima FuelEU

"Fit for 55" è la strategia di decarbonizzazione della Commissione europea che ambisce a **ridurre le emissioni di gas serra nell'UE del 55% entro il 2030**. Influisce direttamente sul settore marittimo attraverso la normativa marittima FuelEU, che fissa limiti per l'intensità dei gas serra dell'energia utilizzata a bordo. A decorrere dal 1° gennaio 2025, la normativa si applica alle navi di oltre 5.000 tonnellate lorde che fanno scalo nei porti del SEE. Il suo obiettivo è la promozione dell'uso di carburanti a emissioni neutre, rinnovabili o a basso contenuto di carbonio. I **requisiti** per l'intensità delle emissioni di gas serra si inaspriranno ogni cinque anni tra il 2025 e il 2050, iniziando con una riduzione del 2% nel 2025 e raggiungendo una riduzione dell'80% entro il 2050, rispetto ai valori del 2020. Dal 1° gennaio 2030, alle navi sarà richiesto di collegarsi a un'alimentazione di terra per le loro esigenze di elettricità durante l'ormeggio alla banchina, eccetto quando utilizzino un'altra tecnologia a emissioni zero. Per il momento, quest'ultimo requisito si applica solo alle navi porta-container e alle navi passeggeri.

A decorrere dal 1° gennaio 2025, **le compagnie di navigazione devono registrare i dati relativi a ogni arrivo e partenza delle loro navi presso i porti dell'UE**. In aggiunta, entro il 31 gennaio di ogni periodo di verifica è necessario fornire una "relazione FuelEU" specifica per ogni nave.

La conformità è valutata sulla base dell'intensità carbonica per unità di energia, calcolata dagli armatori e verificata da un organismo accreditato in conformità ai sistemi di certificazione della RED II³⁰. La mancata conformità ai requisiti entro il 1° maggio dell'anno successivo risulterà nel pagamento di penali, che andranno a contribuire a un fondo per i combustibili verdi a supporto della produzione e della diffusione di combustibili a basse emissioni di carbonio e rinnovabili nel settore marittimo.

Orientamento provvisorio sull'uso dei biocarburanti

Nel 2023, il Comitato per la Protezione dell'Ambiente Marino (MEPC) ha approvato l'orientamento provvisorio sull'uso dei biocarburanti ai sensi delle normative 26, 27 e 28 dell'Allegato VI della MARPOL (DCS e CII), con decorrenza da ottobre 2023. Tali linee guida impongono una **riduzione di almeno il 65% delle emissioni rispetto ai carburanti tradizionali affinché i biocarburanti siano certificati come sostenibili**. I fornitori sono tenuti a indicare il fattore di emissione di CO₂ per ogni biocarburante, con le emissioni effettive calcolate in base al valore energetico. Se tali standard non vengono rispettati, i biocarburanti sono trattati come carburanti tradizionali.

Gestione tecnica della flotta

d'Amico Società di Navigazione S.p.A., tramite le sue controllate d'Amico Ship Management S.r.l. e Ishima, è responsabile della gestione tecnica di

tutte le navi di proprietà del Gruppo e di quelle noleggiate a scafo nudo. Sono inclusi gli interventi generali di manutenzione e le ispezioni e i controlli delle navi, la garanzia della conformità ai requisiti normativi e delle società di classificazione navale, 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 a carico dei proprietari; pertanto, la loro gestione tecnica è affidata a terzi con standard propri. Per tale motivo, i capitoli seguenti si concentrano solo sulle navi di proprietà del Gruppo d'Amico e quelle noleggiate a scafo nudo, ad eccezione delle emissioni di gas serra di Scopo 1, che sono riportate nella sezione Cambiamenti climatici (ESRS E1) sulla base di un approccio di controllo operativo, in linea con il protocollo sui gas a effetto serra (GHG Protocol).

30. La RED II definisce una serie di criteri per la sostenibilità e le emissioni di gas serra a cui i bioliquidi usati nei trasporti devono conformarsi per essere conteggiati nell'obiettivo complessivo del 14% e per avere diritto a finanziamenti da parte delle autorità pubbliche.



Cambiamenti climatici

ESRS E1.MDR-P; E1.MDR-A; E1.MDR-T; E1.IRO-1; E1.SBM-3; E1-1; E1-2; E1-3; E1-5; E1-6; E1-8



Cambiamenti climatici

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.

SOTTO-TEMI	IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ MATERIALI		CATENA DEL VALORE A MONTE	GRUPPO d'AMICO	CATENA DEL VALORE A VALLE
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: • 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: • 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	Aumento dei prezzi di nolo e benefici economici in contesti di conflitto e crisi, sfruttando le inefficienze di mercato e l'allungamento delle rotte percorse dalle navi (con conseguente riduzione della loro produttività, che equivale a una riduzione dell'offerta e contribuisce all'aumento dei prezzi di nolo)			Opportunità legata a fattori contingenti nel contesto esterno, che impatta principalmente le operazioni proprie e la catena del valore <i>upstream</i> delle operazioni marittime.
	Opportunità	Aumento dei prezzi di nolo e benefici economici dovuti alla riduzione dell'offerta di navi a seguito della chiusura di vie d'acqua/canali causata da siccità/alluvioni, con conseguente allungamento delle distanze di navigazione			



SOTTO-TEMI	IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ MATERIALI		CATENA DEL VALORE A MONTE	GRUPPO d'AMICO	CATENA DEL VALORE A VALLE
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: • 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: • 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 ad un estensivo utilizzo di terreni quali granaglie, fertilizzanti e legna • Necessità continua di adattarsi ai cambiamenti del mix di combustibili usati • 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 tecnologici La rapida evoluzione delle tecnologie e delle normative può generare le seguenti sfide: • 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 (<i>overbooking</i>) 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	Riduzione dei costi grazie all'implementazione di tecnologie "green" moderne (minori 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			



SOTTO-TEMI	IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ MATERIALI		CATENA DEL VALORE A MONTE	GRUPPO d'AMICO	CATENA DEL VALORE A VALLE
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 (<i>project cargo</i>), 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 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 NGFS “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 ri-

scaldamento 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 materiali³¹.

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

I principali impatti negativi in tale campo derivano dal **consumo di combustibili fossili**, sia a bordo della flotta che lungo le catene del valore, che producono emissioni di gas a effetto serra.

La DMA ha assegnato la priorità alla gestione dei **rischi di transizione** legati all'**evoluzione delle normative sulle emissioni di gas a effetto serra**. Tali rischi comportano la necessità di adattare le navi e le procedure per soddisfare standard più rigorosi, affrontando potenziali sfide come contenziosi legali, sanzioni, il cambiamento delle condizioni assicurative e la potenziale perdita di competitività rispetto agli operatori soggetti a requisiti legali meno stringenti.

Per quanto riguarda le nuove tecnologie, tra cui biocarburanti e altre miscele ad alto contenuto energetico, queste sono essenziali per d'Amico poiché la loro adozione non solo riduce al minimo gli impatti ambientali diretti, ma presenta anche opportunità per ridurre i costi, agevolare l'accesso al credito, migliorare la reputazione ed ampliare le opportunità commerciali. Tuttavia, l'investimento in soluzioni innovative comporta rischi intrinseci, aggravati dall'incremento del ritmo della regolamentazione rispetto ai tassi di adozione tecnologica. Inoltre, il ricorso a componenti elettronici a bordo per le operazioni, specialmente per il monitoraggio e la raccolta di informazioni, aumenta la complessità e aggrava l'esposizione ai rischi informatici che devono essere gestiti efficacemente. La **transizione dei mercati** presenta un'evoluzione prevedibile mista. Gli sviluppi normativi possono causare l'aumento dei **costi di investimento**, ma secondo le previsioni le **opportunità del mercato** resteranno stabili nel breve periodo.

Politiche e modalità di gestione

Il modello di business del Gruppo integra considerazioni ambientali e miglioramenti delle prestazioni energetiche attraverso la sua **Politica Energetica e Ambientale**, dimostrando l'impegno di d'Amico per la riduzione delle emissioni e la minimizzazione del proprio impatto ambientale. Il Gruppo promuove l'innovazione attuando tecnologie che migliorano l'efficienza energetica e riducono l'impronta ambientale delle attività operative.

Nel fare ciò, d'Amico aderisce agli standard **ISO 50001** e **ISO 14001**, concentrandosi sulla prevenzione delle minacce ambientali e migliorando l'efficienza energetica. La *performance* delle navi viene esaminata a cadenza annuale tramite la Revisione del Sistema di Gestione Integrato, e i **dati** vengono elaborati in **tempo reale** mediante *hardware*, *software* e sistemi di gestione aggiornati e implementati come parte della **strategia di digitalizzazione** di d'Amico.

Il Gruppo gestisce i rischi legati ai cambiamenti climatici tramite la sua "**Carbon War Room**", nell'ambito della quale monitora l'evoluzione del quadro normativo, investe in interventi di retrofit e in tecnologie innovative ed esplora soluzioni quali i sistemi di propulsione assistita dal vento e i sistemi di lubrificazione ad aria. Sono inoltre in corso sperimentazioni sull'impiego di biocarburanti, con l'obiettivo di integrare tali alternative nel mix energetico della flotta, rafforzando ulteriormente l'impegno del Gruppo a favore di un trasporto marittimo sostenibile.

31. I paragrafi che seguono 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

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 concentrano 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. **A partire dal 2025, è riportato il grado di raggiungimento dei target** definiti per ogni KPI incluso nel Piano: il segno di spunta blu scuro indica un target raggiunto pienamente, mentre un segno di spunta blu chiaro indica un target raggiunto per almeno al 75%. Qualora i target non siano stati raggiunti, viene fornita una giustificazione in una nota esplicativa dedicata.

Obiettivo - Ridurre le emissioni di gas a effetto serra derivanti dalla flotta per contribuire all'ambizione Net zero per il 2050 dell'IMO

 Strategia	 KPI	Baseline	Risultati 2025	Target 2025	Target 2027	Target 2030
Aumentare l'utilizzo dell'Optimum Ship Routing (OSR) come azione di mitigazione	Quota dei viaggi spot superiori ai 5 giorni eseguiti con il sistema di ricerca del percorso ottimale per le navi	8% (2023)	84,6% 	40%	50%	80%
Migliorare l'efficienza della flotta attraverso l'adozione progressiva di nuove tecnologie e misure operative, riducendo così le emissioni di gas a effetto serra ₃₂	Indici di efficienza energetica per la progettazione della flotta (EEDI ed EEXI) ³³	4,70 (2020)	4,0 	4,06	/	3,76
	Indicatore operativo di efficienza energetica della flotta (EEOI) ³⁴	13,23 (2020)	10,24 	11,41	11,03	10,30
	Indicatore di intensità carbonica della flotta (CII) ³⁵	6,26 (2019)	5,17 n.a.	/	4,91	4,86
	Numero di navi equivalenti a zero emissioni , calcolato sotto forma di risparmi di CO ₂ sulla flotta complessiva divisi per le emissioni medie di CO ₂ delle navi della flotta	1,0 (2022)	4,43 	4,71	/	5,10
Passare progressivamente ai biocarburanti	Quota di miscele di biocarburanti e carburanti ad alta energia da materie prime rinnovabili rispetto al carburante totale consumato	0% (2024)	0,64% n.a.	/	/	5%

32. Gli indicatori EEDI/EEXI, EEOI e CII si applicano alla flotta di proprietà, ma escludono la Portacontainer. Ciò è dovuto al fatto che la nave è esclusa dall'ambito di miglioramento delle prestazioni della flotta mediante l'installazione di nuove tecnologie, come previsto dal Piano del Dipartimento Tecnico e, di conseguenza, non rientra nel perimetro considerato per questi indicatori.

33. Unità di misura: g CO₂ / stazza lorda * miglia nautiche.

34. Unità di misura: g CO₂ / tonnellate di merce effettivamente trasportata * miglia nautiche.

35. Unità di misura: g CO₂ / stazza lorda * miglia nautiche.



Strategia

Aumentare l'utilizzo dell'Optimum Ship Routing (OSR) come azione di mitigazione

Migliorare l'efficienza della flotta attraverso l'adozione progressiva di nuove tecnologie e misure operative, riducendo così le emissioni di gas a effetto serra



Azioni

Strategia di digitalizzazione

- Impiego della ricerca del percorso ottimale per le navi (OSR) su tutte le navi di proprietà e a noleggio a scafo nudo durante tutti i viaggi spot superiori ai 5 giorni per migliorare gli aspetti di sicurezza, ridurre il rischio di danneggiamento e i costi operativi, nonché il consumo di carburanti e le emissioni di CO₂.

Miglioramento del design e dell'efficienza operativa

- Miglioramento del sistema antivegetativo dello scafo per rispondere all'incremento della temperatura dell'acqua di mare e ridurre il tasso di attrito
- Installazione di limitatori di potenza con funzione *override* (OPL)³⁶
- Rinnovo della flotta tramite l'eliminazione graduale delle navi meno recenti 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.



Overview risultati 2025

La ricerca della rotta ottimale per le navi è stata efficacemente impiegata per l'84,6% dei viaggi spot con una durata superiore ai 5 giorni, raddoppiando il target del 40% previsto per il 2025.

Miglioramento del design e dell'efficienza operativa

Per migliorare la *performance* della flotta in termini di efficienza energetica e intensità carbonica, DIS ha sviluppato un **piano strutturato** che, per il 2025, si è incentrato sull'**eliminazione graduale delle navi meno recenti** della flotta (1 nave da carico secco e 3 navi cisterna) e l'acquisto di navi di seconda mano più efficienti (divisione Dry Cargo), in combinazione con la **progressiva installazione di dispositivi di risparmio energetico** per migliorare l'efficienza delle navi attualmente operative. Ad esempio, nel 2025 d'Amico ha proseguito il programma di interventi in bacino di carenaggio, attraverso:

- l'installazione di **PBCF** (*Propeller Boss Cap Fins*), che consentono un risparmio energetico di circa il **2%**, sul 53% delle navi della flotta
- la sostituzione dell'illuminazione tradizionale con **sistemi LED** sull'89% della flotta, con una riduzione annua di circa 75,8 tonnellate di CO₂ per nave, per una riduzione complessiva a livello di flotta di circa 3.529 tonnellate di CO₂ nel 2025
- l'applicazione di **rivestimenti silconici alle eliche** su 8 navi
- l'installazione di **WED** (*Wake Equalizing Ducts*), che consentono un risparmio energetico del 4%, su 3 navi delle 8 previste.

Inoltre, il **ciclo antivegetativo è stato migliorato** tramite l'applicazione di vernici a bassissimo attrito, anche sugli scafi delle navi, **allo scopo di ridurre la resistenza e migliorare la *performance* idrodinamica**. Alla fine del 2025, d'Amico ha anche **ordinato due navi MR1** dotate di una combinazione di dispositivi di risparmio energetico, tra cui PSV e PBCF, vernici a basso coefficiente di attrito, forme di scafo più efficienti e un rivestimento in silicone per l'elica, che consentono una riduzione del 40% dell'intensità delle emissioni CO₂ (misurata in grammi di CO₂/dwt*miglia nautiche) rispetto alla baseline. Tali navi sono certificate per l'uso di biocarburanti e sono dotate di presa di banchina che consente il collegamento agli impianti di "*cold ironing*" ove disponibili e predisposte per l'utilizzo del metanolo. Al termine del 2025, il numero di navi in costruzione del Gruppo era pari a 8 unità. Per ulteriori informazioni, consultare il paragrafo "Aggiornamento e gestione tecnica della flotta" nel presente capitolo.

36. L'OPL è un meccanismo che limita la potenza dei motori di una nave per migliorare l'efficienza dei consumi e ridurre le emissioni, con la possibilità di escludere tale meccanismo in caso di necessità per ragioni di sicurezza od operative.



Strategia

Passare progressivamente ai biocarburanti



Azioni

Tecnologia di cattura del carbonio

- Svolgimento di studi di fattibilità sulla tecnologia di cattura del carbonio

Strategia di digitalizzazione

- Implementazione del *software* Tekomar Xpert per migliorare l'efficienza dei macchinari
- Estensione della manutenzione predittiva (*Condition Based Maintenance* - CBM) per mantenere i macchinari in buone condizioni di salute
- Miglioramento del sistema di calcolo del CII in tempo reale tramite la digitalizzazione.

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 Engine*³⁷.



Overview risultati 2025

Tecnologia di cattura del carbonio

Dopo gli studi iniziali eseguiti negli esercizi precedenti, attualmente d'Amico monitora attivamente gli sviluppi partecipando ai gruppi di lavoro di INTERTANKO, che regoleranno le diverse fasi dell'adozione di tale tecnologia, tra cui stoccaggio, smaltimento e metodologie di contabilizzazione della CO₂ catturata.

Strategia di digitalizzazione

Come parte della sua strategia di digitalizzazione, d'Amico sta progressivamente installando il *software* Tekomar Xpert, che contribuisce all'**ottimizzazione dell'efficienza del consumo di carburante e della performance dei motori attraverso informazioni diagnostiche e avvisi**.

Nel 2025, ulteriori 2 Product Tanker sono state dotate dello strumento, portando il totale a 15 unità. È inoltre proseguita l'implementazione del sistema FRIDA, che consente il monitoraggio in tempo reale a supporto del miglioramento del calcolo e della previsione dell'indice CII; il *software* è ora installato su tutte le navi di proprietà. Infine, è proseguita l'adozione della manutenzione basata sulle condizioni (CBM – *Condition-Based Maintenance*) per le apparecchiature di bordo delle Product Tanker, raggiungendo una copertura del 69% della flotta nel 2025. Per ulteriori informazioni su questo tema, si rimanda ai paragrafi "Strategia di digitalizzazione" e "Manutenzione" del presente capitolo.

Nel 2025, il Gruppo **ha incrementato in modo significativo l'impiego di miscele di biocarburanti**, che ha raggiunto lo 0,6% del consumo totale di carburante bunker nell'intera flotta di proprietà e noleggiata a scafo nudo, in parte in ragione dei requisiti stabiliti nella normativa marittima FuelEU. Secondo le linee guida provvisorie, **i biocarburanti possono essere usati nelle miscele fino a B30** (vale a dire con un 30% massimo del carburante da biomassa) senza richiedere la rimisurazione degli NO_x. A tal riguardo, nel 2024 l'IMO ha rilasciato una circolare che consente l'uso di miscele B30 senza alcuna modifica della certificazione del motore³⁸. Nel 2025, il Gruppo ha avviato la sperimentazione di miscele B40 su una nave di proprietà (Dry Cargo). Per ulteriori informazioni, consultare il paragrafo "Aggiornamento e gestione tecnica della flotta" nel presente capitolo.

37. 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.
38 MEPC.1/Circ.795/Rev.9: circolare IMO rilasciata nell'aprile 2024, contenente le Interpretazioni Unificate della MARPOL Allegato VI, l'allegato che regola la prevenzione dell'inquinamento atmosferico dovuto alle navi.

“ La sostenibilità ambientale è integrata nelle nostre attività quotidiane. Nell’ambito del Dipartimento Tecnico, perseguiamo costantemente lo sviluppo e il mantenimento di una flotta moderna ed efficiente dal punto di vista energetico, in grado di conseguire sia l’eccellenza operativa sia gli obiettivi di *performance* ambientale. Nel settore dello *shipping*, competitività e sostenibilità sono strettamente interconnesse: gli investimenti sull’efficienza contribuiscono direttamente alla riduzione delle emissioni, favorendo al contempo la creazione di valore nel lungo periodo e il rafforzamento della nostra posizione sul mercato.”

Cesare, Dipartimento Tecnico

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 tecno-



logie 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 ha stabilito i propri target per le emissioni di gas serra in termini di progettazione energetica ed efficienza operativa, nonché di intensità carbonica per attività di trasporto, in linea con i primi due “livelli di ambizione” della **Strategia 2023 dell'IMO per la riduzione delle emissioni di gas serra dalle navi** e non in valore assoluto. Tale decisione rispecchia la natura complessa delle emissioni di Scopo 1 prodotte dalla flotta, che rappresentano all'incirca il 98,2% delle emissioni totali di gas serra (Scopo 1 e 2). **Determinare un target di riduzione lineare rispetto a un anno base potrebbe essere fuorviante a causa della variabilità influenzata da fattori** che vanno oltre la progettazione della nave, l'efficienza energetica e delle emissioni. Per una singola nave, tali fattori possono essere **endogeni**, ad esempio le miglia percorse, la velocità ordinata e il tonnellaggio effettivo trasportato (che sono più controllabili) o **esogeni**, ad esempio le condizioni meteorologiche, la congestione dei porti, i periodi di inattività, la corrente marina avversa, che sono più difficili da gestire. Inoltre, il valore lordo delle emissioni di gas serra dipende largamente dal numero di navi nella flotta ed è direttamente proporzionale a tale cifra. Ciononostante, **il Gruppo si è impegnato a contribuire all'ambizione Net-Zero dell'IMO** attraverso il miglioramento costante della *performance* energetica e di quella delle emissioni nell'intera flotta.

Il Piano ESG si focalizza su **6 KPI**³⁹. Il KPI primario e generale è **“navi con emissioni tank-to-wake equivalenti a zero”**, che misura i risparmi di CO₂ per nave in base agli ammodernamenti pianificati o alle iniziative mirate alla riduzione del consumo energetico. Tale KPI converte in risparmi di CO₂ sull'intera flotta

in navi con emissioni equivalenti a zero: un valore di 4 indica le emissioni equivalenti evitate da 4 navi. Gli altri KPI sono:

- **Efficienza progettuale della flotta** per le navi di nuova costruzione ed esistenti (EEDI/EEEXI)
- **Indicatore di intensità carbonica (CII)** raggiunto dalla flotta
- **Efficienza operativa della flotta (EEOI)**
- **Passaggio alle miscele di biocarburanti**, vale a dire carburanti ad alta energia da materie prime rinnovabili (misurati in proporzione al consumo totale di carburante)
- Incidenza dei viaggi che usano **la ricerca del percorso ottimale (OSR)** rispetto al numero totale di viaggi.

Tali KPI sono in linea con gli obiettivi dell'IMO per l'efficienza energetica, la riduzione dell'intensità carbonica e l'adozione di nuove tecnologie. I target per i primi tre indicatori si concentrano sulla diminuzione delle emissioni, mentre i target per l'uso dei biocarburanti e l'applicazione di un sistema OSR sono destinati ad aumentare. Tutti i KPI si concentrano sulle emissioni di CO₂, che nel 2025 rappresentano il 98,6% delle emissioni di Scopo 1 prodotte dalla flotta.

I KPI del Piano sono utilizzati per monitorare l'efficacia delle strategie legate a ciascun obiettivo a lungo termine. Tutte le azioni stabilite nel Piano ESG contribuiscono alla realizzazione dei target provvisori, ma nel caso degli indicatori di intensità carbonica (EEDI/EEEXI, EEOI, CII) e dell'indicatore delle navi equivalenti a zero, i valori raggiunti sono influenzati anche da fattori contingenti, ad esempio la vendita o l'acquisizione di navi oppure i volumi commerciali.

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/medio 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.



39. I target per tali KPI non sono certificati da un ente esterno.



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.



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.



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.



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".



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.



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.



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.



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.



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 sulla 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.



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.



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.



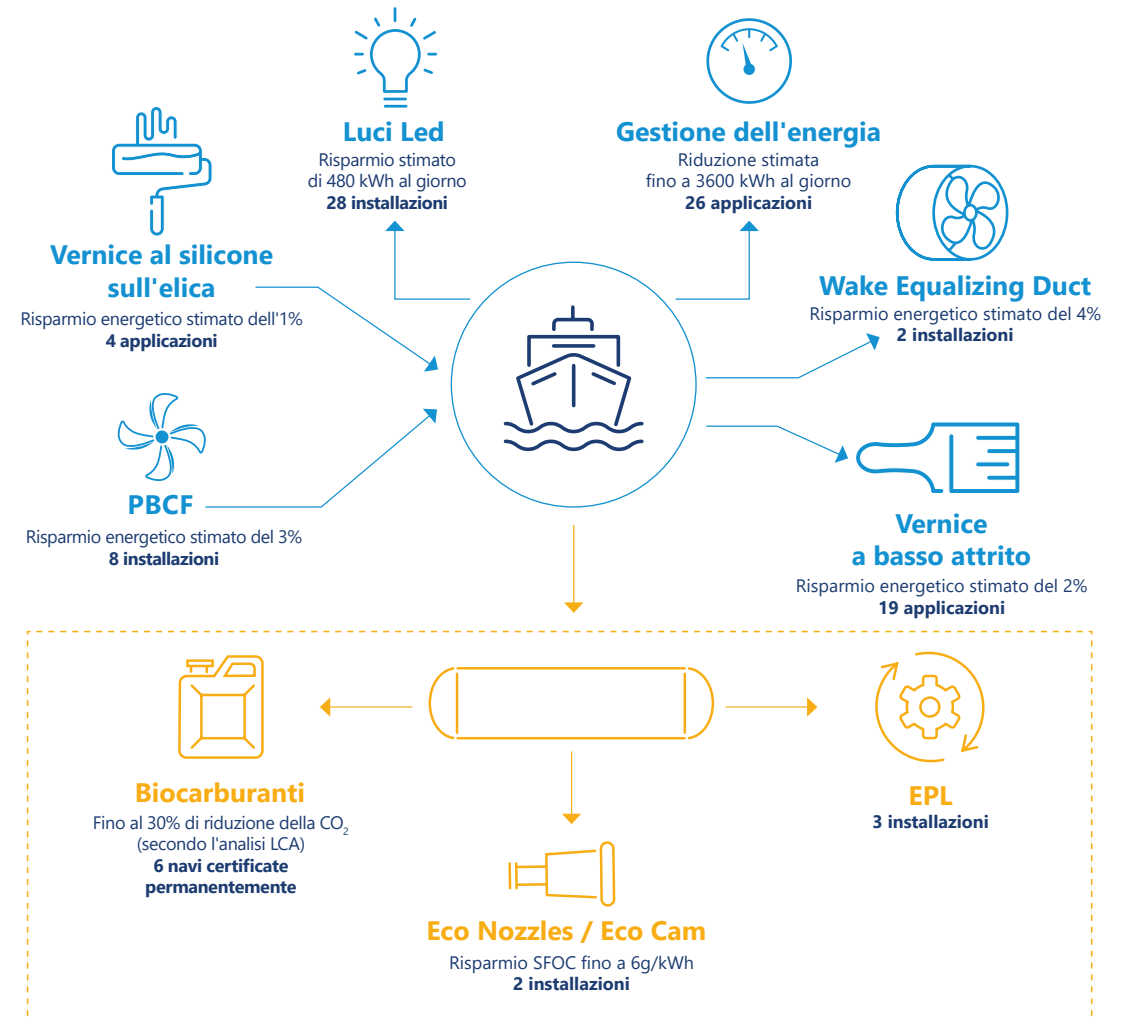
Depotenziamento del motore principale ed efficienza della flotta

Parallelamente allo studio della strategia di medio e lungo termine per la decarbonizzazione, il Dipartimento Tecnico del Gruppo d'Amico è impegnato nell'implementazione di **soluzioni a breve termine**. In particolare, il Gruppo d'Amico sta lavorando per **migliorare l'efficienza delle proprie navi**.

Tra le attività già implementate figurano:

- installazione di un **Eco Nozzle** sul motore principale per aumentare l'efficienza della propulsione
- installazione di **Propeller Boss Cap Fins** (PBCF) per migliorare l'efficienza dell'elica
- utilizzo di rivestimenti a basso coefficiente di attrito per incrementare l'efficienza dello scafo
- pulizia delicata dello scafo e dell'elica per mantenere l'efficienza dello scafo
- applicazione di vernice al silicone sull'elica
- sostituzione delle tradizionali luci al neon con illuminazione a LED per migliorare l'efficienza dei consumi elettrici
- riduzione dei consumi non essenziali nei diversi profili operativi per aumentare l'efficienza dei consumi elettrici
- pianificazione efficiente delle rotte
- monitoraggio del degrado dello scafo e dell'elica
- adeguamento delle specifiche dei rivestimenti dello scafo all'aumento della temperatura media del mare
- formazione degli equipaggi sulla gestione dell'energia

Inoltre, il Gruppo ha **completato l'installazione del sistema Overridable Power Limit (OPL)** sulle proprie navi, al fine di ridurre la potenza massima del motore principale.



*The numbers refer to the installations to date.



Rinnovo e gestione tecnica della flotta

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"**⁴⁰ 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. Per ulteriori informazioni sulle azioni previste dal dipartimento tecnico per migliorare l'efficienza della flotta, si veda la tabella del Piano ESG e i paragrafi seguenti nel presente capitolo.

Mix ed efficienza del consumo di carburante bunker

Il totale di carburante bunker consumato dalla flotta di proprietà e a scafo nudo di d'Amico nel 2025 è stato pari a **290,6 mila tonnellate (+4,0% dal 2024)**. Escludendo la Portacontainer, per cui la distinzione tra fasi di navigazione non è applicabile, nel 2025 il 22% del carburante bunker è stato consumato durante la fase di navigazione in zavorra, il 41% durante la fase di carico (la fase con il maggior consumo di carburante bunker) e il 37% durante la fase di manovra e in porto.

Consumo di carburante bunker [t] (flotta di proprietà e a scafo nudo)⁴¹

	2024	2025	Δ
Zavorra	70.019,9	62.640,6	-10,5%
Carico	161.281,9	118.975,1	-26,2%
Porto/Manovra	45.113,7	106.417,9	+135,9%
Totale Product Tanker e Dry Cargo	276.415,5	288.033,6	+3,1%
Consumo di carburante bunker Portacontainer ⁴²	2.915,2	2.583,8	-11,4%
Totale (inclusa la nave Portacontainer)	279.330,7	290.617,4	+4,0%

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

41. 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.

42. 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 *feeder*ing svolta attraverso la Portacontainer non permette una distinzione fra navigazione in Porto e in Carico.

Nel 2025, la flotta di proprietà e noleggiata a scafo nudo di d'Amico – composta da 54 navi (-1 dal 2024) – ha percorso complessivamente **3.051.336,2 miglia nautiche** e trasportato **27.785.110,0 tonnellate di carico**. A fronte di un aumento del 3,3% delle miglia nautiche percorse e del 4,0% dei consumi di carburante bunker, **il consumo di carburante per miglia navigate è rimasto sostanzialmente stabile nel 2025 (+0,7% dal 2024)**. D'altro canto, **il consumo di carburante rapportato al carico trasportato mostra un miglioramento (-3,9%)**, in quanto le navi hanno viaggiato con un maggiore carico (+8,3%).

Consumo di carburante per miglia navigate

[t/miglia nautiche] (flotta di proprietà e a scafo nudo)	2024	2025	Δ
Zavorra	0,0765	0,0644	-15,9%
Carico	0,0832	0,0611	-26,5%
Porto / Manovra	0,5778	0,9302	+61,0%
Totale Product Tanker e Dry Cargo	0,0943	0,0949	+0,7%
Consumo di carburante Portacontainer	0,1434	0,1491	+4,0%
Totale (inclusa la nave Portacontainer)	0,0946	0,0952	+0,7%

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

	2024	2025	Δ
Consumo di carburante per unità trasportate ⁴³	0,0109	0,0105	-3,9%

Nel 2025, il mix di carburanti utilizzato dalla flotta è cambiato, in particolare:

- **Carburante pesante a bassissimo tenore di zolfo:** pur diminuendo in termini assoluti (-11%), si conferma il tipo di carburante più utilizzato, rappresentando il 60% del mix totale
- **Carburante pesante ad alto tenore di zolfo:** rappresenta ancora il 20% del mix, in aumento sia in termini assoluti sia relativi. Ciò è dovuto al fatto che 23 navi, incluse quelle prese in consegna nel 2025, sono dotate di scrubber per la riduzione delle emissioni di zolfo e sono quindi autorizzate all'uso di HSFO
- **Diesel a basso tenore di zolfo:** è quasi raddoppiato e rappresenta il 15% del consumo totale nel 2025
- **Biocarburanti:** il consumo è aumentato di 4,6 volte e rappresenta lo 0,6%, in linea con gli obiettivi del Gruppo.

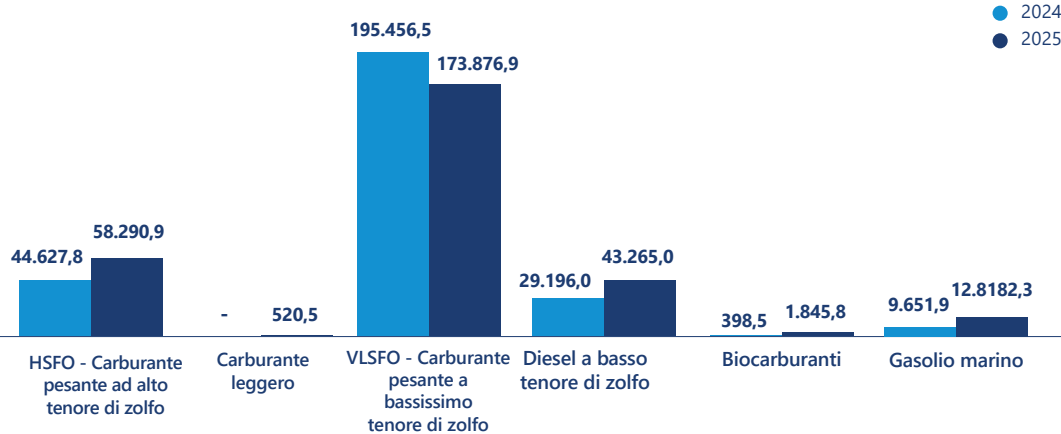
43. Il valore 2024 è stato corretto (-3,7% rispetto al valore precedentemente riportato), a seguito di una revisione del carico trasportato dalla flotta di Product Tanker.



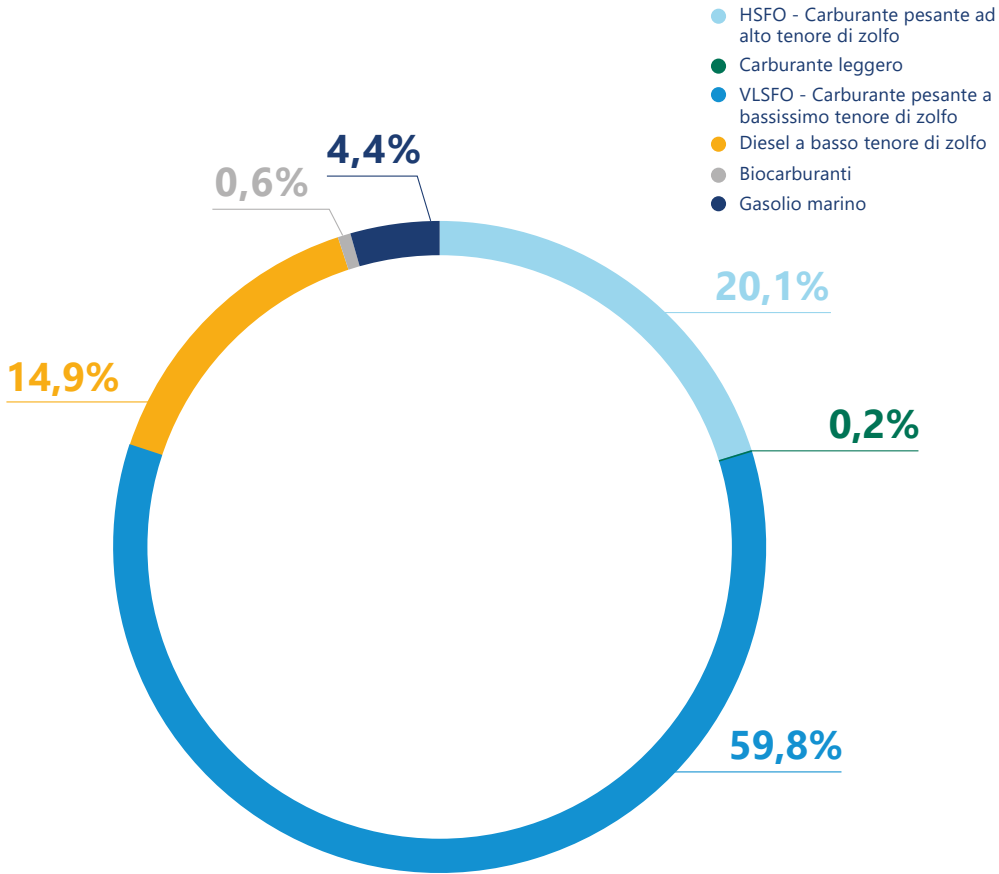
Consumo di carburante bunker per tipologia [t] (flotta di proprietà e a scafo nudo)

	2024	2025	Δ
HSFO - Carburante pesante ad alto tenore di zolfo	44.627,8	58.290,9	+30,6%
Carburante leggero	0,0	520,5	-
VLSFO - Carburante pesante a bassissimo tenore di zolfo	195.456,5	173.876,9	-11,0%
Diesel a basso tenore di zolfo	29.196,0	43.265,0	+48,2%
Biocarburanti	398,5	1.845,8	+363,2%
Gasolio marino	9.651,9	12.818,3	+32,8%
Totale	279.330,7	290.617,4	+4,0%

Consumo di carburante bunker per tipologia [t] (flotta di proprietà e a scafo nudo)



Consumo di carburante bunker per tipologia - 2025 [%] (flotta di proprietà e a scafo nudo)





Biocarburanti

Nel 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 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 ha testato con esito positivo le miscele B40 e, per il 2026, prevede di estendere la sperimentazione dei biocarburanti fino a miscele 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 Fuel*⁴³.

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.

Consumo totale di energia

Nel 2025, il Gruppo d’Amico ha registrato un **consumo totale di energia di 3,28 milioni di MWh**, segnando un aumento del **4,4%**, in linea con i trend positivi dei consumi di carburante bunker, delle miglia nautiche percorse e del carico trasportato dalla flotta. Sebbene il 99,8% del consumo energetico resti legato ai combustibili fossili – principalmente petrolio greggio e prodotti petroliferi – il **consumo di energia rinnovabile è aumentato**, come conseguenza diretta della progressiva integrazione di miscele di biocarburanti nel mix energetico della flotta.

Consumo totale di energia [MWh]

(flotta di proprietà e a scafo nudo e uffici)	2024 ⁴⁴	2025	Δ
Consumo di carburante da carbone e prodotti del carbone	-	-	-
Consumo di carburante da petrolio greggio e prodotti petroliferi (flotta)	3.144.835,2	3.277.824,6	+4,2%
Consumo di carburante da petrolio greggio e prodotti petroliferi (uffici: parco auto)	7,0	7,0	-
Consumo di carburante da gas naturale (flotta)	-	-	-
Consumo di combustibile da gas naturale (uffici)	208,5	185,3	-11,1%
Consumo di combustibile da altre fonti fossili (uffici)	-	-	-
Consumo di elettricità, calore, vapore o raffreddamento acquistati o acquisiti da fonti fossili (uffici)	188,6	170,7	-9,5%
Consumo di elettricità, calore, vapore o raffreddamento acquistati o acquisiti da fonti fossili (flotta)	14,5	32,2	+121,2%
Consumo totale di energia da fonti fossili	3.145.253,9	3.278.219,7	+4,2%
<i>Quota delle fonti fossili sul consumo totale di energia</i>	99,954%	99,818%	-0,136 p.p.
Consumo totale di energia da fonti nucleari	56,4	57,1	+1,3%
<i>Quota del consumo da fonti nucleari sul consumo totale di energia</i>	0,002%	0,002%	-
Consumo di combustibile da fonti rinnovabili (biocarburante)	1.261,9	5.845,0	+363,2%
Consumo di elettricità, calore, vapore e raffreddamento acquistati o acquisiti da fonti rinnovabili	127,7	91,2	-28,6%
Consumo di energia rinnovabile non da combustibile autogenerata	-	-	-
Consumo totale di energia rinnovabile	1.389,6	5.936,2	+327,2%
<i>Quota di fonti rinnovabili sul consumo totale di energia</i>	0,044%	0,181%	+0,136 p.p.
TOTALE	3.146.699,3	3.284.213,1	+4,4%

44. La categorizzazione deriva dalla norma ISO 8217, che classifica i combustibili per uso marittimo in base alle loro proprietà e agli usi previsti.
45. I valori del 2024 sono stati rivisti alla luce delle correzioni apportate ai dati precedentemente riportati, sia per la flotta di Product Tanker (a seguito della revisione effettuata per la preparazione delle Dichiarazioni di Sostenibilità di DIS), sia per i consumi energetici degli uffici, che sono stati sistematicamente riesaminati al fine di evitare errori di doppio conteggio per gli uffici condivisi tra diverse società controllate del Gruppo d’Amico. Nel complesso, il consumo energetico totale per il 2024 risulta inferiore solo dello 0,12% rispetto a quanto precedentemente riportato.



L'intensità energetica è calcolata mettendo in relazione il consumo energetico totale con i ricavi del Gruppo associati alle attività nei settori ad alto impatto climatico⁴⁶. L'indice ha registrato un **aumento del 18,5% nel 2025**, a causa dell'effetto combinato di un incremento dei consumi energetici (+4,4%) e di una diminuzione dei ricavi (-11,9%).

Intensità energetica nei settori ad alto impatto climatico (HCI) ⁴⁷ (navi di proprietà e a scafo nudo e uffici)	2024	2025	Δ
Consumo energetico associato alle attività nei settori HCI [MWh]	3.146.677,3	3.284.199,0	+4,4%
Intensità energetica basata sui ricavi netti [MWh/€]	0,0039	0,0046	+ 18,5%

Criteri di rendicontazione ESG – Consumo energetico

Il **consumo energetico** si basa sui dati relativi al carburante acquistato dal Gruppo durante l'esercizio di rendicontazione. I valori di densità energetica definiti dall'Organizzazione marittima internazionale (IMO) – HFO (olio ad alto tenore di zolfo) = 40.200 kJ/kg e MDO (gasolio marino) = 42.700 kJ/kg – in conformità alla risoluzione MEPC.308, sono stati usati per calcolare il consumo energetico, espresso sotto forma di watt-ora (Wh).

Per il **biocarburante**, il calcolo si basa sulla composizione media della miscela, tenendo conto delle rispettive quote di ciascun componente: si stima una quota del 30% di FAME (esteri metilici di acidi grassi), con un contenuto energetico di 38.000 kJ/kg (fonte: AIE), mentre si presume che la parte restante sia carburante pesante.

Il **consumo energetico delle sedi** deriva in parte dalle fatturazioni dei fornitori di energia o da stime basate sulla metratura della struttura e il personale presente in sede, qualora non siano disponibili dati. Infine, il consumo energetico da fonti nucleari è stato stimato usando i dati dell'Associazione degli enti emittenti (Association of Issuing Bodies - AIB), tenendo conto delle varie località geografiche delle sedi.

Le **metriche dell'intensità energetica** sono calcolate mettendo in correlazione il consumo energetico totale con i ricavi netti totali del Gruppo, rispecchiando il settore del trasporto marittimo e costiero di merci e, in misura minore, l'attività di commercio all'ingrosso di combustibili solidi, liquidi e gassosi e prodotti correlati (attività di trading di Rudder S.A.M.), classificati come ad alto impatto climatico secondo il codice NACE.

46. I settori ad alto impatto climatico rilevanti per d'Amico includono: trasporto marittimo e costiero di merci (settore H) e commercio all'ingrosso di combustibili solidi, liquidi e gassosi e prodotti correlati (settore G).

47. Il valore dell'indice per il 2024 è stato aggiornato a seguito della revisione sia del numeratore (vedi nota 45) sia dei ricavi al denominatore. I ricavi utilizzati nel calcolo corrispondono ora ai ricavi netti consolidati complessivi del Gruppo, in linea con i requisiti di informativa e applicativi degli ESRS. Di conseguenza, il valore dell'intensità energetica basata sui ricavi netti per il 2024 risulta inferiore del 39,1% rispetto a quanto precedentemente riportato.

Rendicontazione delle emissioni di gas a effetto serra (GHG)⁴⁸

Emissioni GHG di Scopo 1

Le emissioni Scopo 1 di d'Amico sono principalmente associate alle operazioni della flotta (consumo di carburante bunker a bordo) e, in misura molto minore, al consumo di gas per il riscaldamento delle sedi operative. **Le emissioni di gas a effetto serra della flotta sono calcolate per le navi e le tratte sulle quali d'Amico ha mantenuto il controllo operativo durante l'anno, ovvero tutte le navi impiegate in contratti spot, indipendentemente dallo status di proprietà.**

Nel 2025, d'Amico ha impiegato 30,8 navi in contratti spot (valore *pro rata*) per un totale di 339 viaggi (+5,9% dal 2024), percorrendo distanze inferiori (-3,0%) ma caricando più merci (+1,9%). In funzione diretta del carico trasportato e delle miglia percorse, il consumo di carburante bunker associato ai viaggi spot è diminuito del 4,9% rispetto al 2024.

Navi impiegate tramite contratti spot e numero di viaggi spot	2024	2025	Δ
Numero di navi (<i>pro rata</i>)	25,3	30,8	+21,7%
Numero di viaggi	320	339	+ 5,9%

Carico trasportato (t) (flotta di proprietà e TC-IN impiegata tramite contratti spot)	2024	2025	Δ
Dry Cargo	4.582.100,3	7.472.515,9	+63,1%
Product Tanker	9.860.971,0	7.247.837,7	-26,5%
Totale	14.443.071,3	14.720.353,6	+ 1,9%

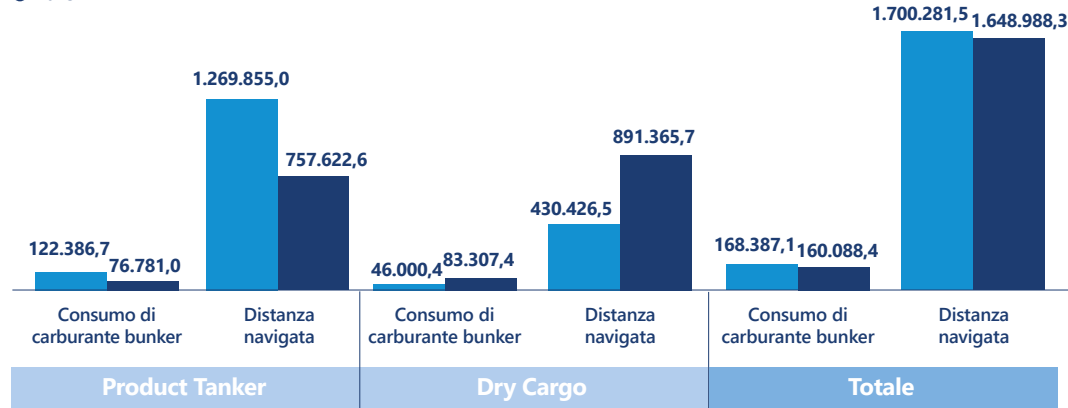
48. I valori del 2024 riportati in questo capitolo sono stati rivisti a seguito sia di modifiche nelle metodologie di calcolo per alcune metriche di input (ad es. miglia percorse e carico trasportato dalla flotta Dry Cargo), sia della correzione di errori di rendicontazione precedenti. L'impatto complessivo sulle principali metriche è il seguente:

- Carico trasportato (Dry Cargo): -45,7%; Carico totale trasportato: -21,1%
- Miglia nautiche totali percorse: +4,8%
- Consumo di carburante bunker: -1,1%
- Emissioni GHG di Scopo 1: +6,1% (a seguito di una correzione delle emissioni di Scopo 1 della flotta, sia nelle metriche di input sia nella metodologia di calcolo)
- Emissioni GHG di Scopo 2 (*market-based*): +21,9%; Emissioni GHG di Scopo 2 (*location-based*): -18,0% (correzione nella metodologia di calcolo)
- Intensità delle emissioni (sia *market-based* sia *location-based*): +6,1%.



Consumo di carburante bunker [t] e distanza navigata [m.n.] (flotta di proprietà e TC-IN impiegata tramite contratti spot)

● 2024
● 2025

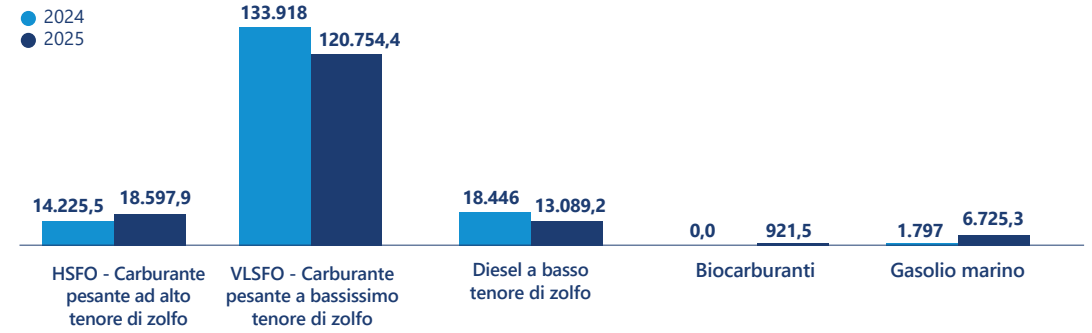


Consumo di carburante bunker per tipologia [t] (flotta di proprietà e TC-IN impiegata tramite contratti spot)

	2024	2025	Δ
HSFO - Carburante pesante ad alto tenore di zolfo	14.225,5	18.597,9	+30,7%
VLSFO - Carburante pesante a bassissimo tenore di zolfo	133.918,6	120.754,4	-9,8%
Diesel a basso tenore di zolfo	18.446,0	13.089,2	-29,0%
Biocarburanti	0,0	921,5	-
Gasolio marino	1.797,0	6.725,3	+274,3%
Totale	169.387,1	160.088,4	-4,9%

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

● 2024
● 2025



Per calcolare le emissioni di gas a effetto serra di Scopo 1 della flotta nel 2025 sono state considerate le emissioni di anidride carbonica, protossido di azoto e metano. In particolare, le emissioni di anidride carbonica rappresentano il 98,6% delle emissioni di Scopo 1 della flotta. Le emissioni totali di Scopo 1 sono state poi calcolate includendo anche le emissioni derivanti dal consumo di gas fluorurati (F-gas) e dalle operazioni degli uffici. Nel 2025, le emissioni di Scopo 1 del Gruppo d'Amico sono state pari a 513,8 mila tCO₂e (-4,4% dal 2024). Le emissioni della flotta rappresentano il 98,9% delle emissioni totali di Scopo 1.

Emissioni lorde di Scopo 1 [tCO ₂ eq]	2024	2025	Δ
Anidride carbonica (CO ₂)	526.219,7	499.477,2	-5,1%
Protossido di azoto (N ₂ O)	7.299,9	6.976,5	-4,4%
Metano (CH ₄)	301,1	287,8	-4,4%
Emissioni totali di Scopo 1 dalla flotta (di proprietà e TC-IN impiegata tramite contratti spot)	533.820,7	506.741,5	-5,1%
Emissioni di Scopo 1 dal consumo di gas fluorurati	3.306,6	7.020,8	+112,3%
Emissioni totali di Scopo 1 dagli uffici	42,3	37,6	-11,3%
Emissioni GHG Scopo 1 totali	537.169,6	513.799,9	-4,4%

49. Le emissioni biogeniche del Gruppo sono interamente associate al consumo di miscele di biocarburanti a bordo delle navi impiegate tramite contratti Spot. Di conseguenza, tali emissioni sono escluse dalla rendicontazione delle emissioni di gas a effetto serra di Scopo 1. Non vi sono emissioni biogeniche riconducibili allo Scopo 2 e, pertanto, queste non sono incluse nel relativo calcolo.

In linea con il GHG Protocol per la contabilizzazione delle emissioni, le emissioni di gas a effetto serra di Scopo 1 riportate sopra non includono le emissioni biogeniche di CO₂ derivanti dalla combustione di miscele di biocarburanti, pari a 740,9 tonnellate nel 2025.⁴⁹

Criteri di rendicontazione ESG - Emissioni Scopo 1

L'**accuratezza** della maggior parte dei dati ambientali è garantita da osservazioni dirette raccolte dal dipartimento preposto al monitoraggio della *performance* della flotta del Gruppo d'Amico. I dati provengono prevalentemente dai sistemi operativi della Società e sono supportati da sistemi di gestione certificati, in particolare il Codice internazionale di gestione della sicurezza (codice ISM), nonché le norme ISO 9001, ISO 14001, ISO 45001 e ISO 50001. Le stime sono elaborate in caso di indisponibilità dei dati primari o in presenza di dati primari di bassa qualità, sulla base di ipotesi ed evidenze derivate dalla letteratura scientifica in materia. In particolare, questo è il caso delle miglia nautiche percorse nella fase portuale dalle navi da carico secco, che sono state in parte stimate tramite modellizzazione – assumendo che rappresentino circa il 5% della distanza totale percorsa – poiché tali informazioni non sono disponibili per le navi in TC-in.

Per quanto riguarda le emissioni di gas serra, **tutte le entità controllate da d'Amico sono consolidate a livello di Gruppo. Di conseguenza, tutte le emissioni comunicate in questo capitolo rientrano sotto il controllo operativo del Gruppo.**

Nei calcoli delle **emissioni di gas serra lorde** è stato preso in considerazione quanto segue:

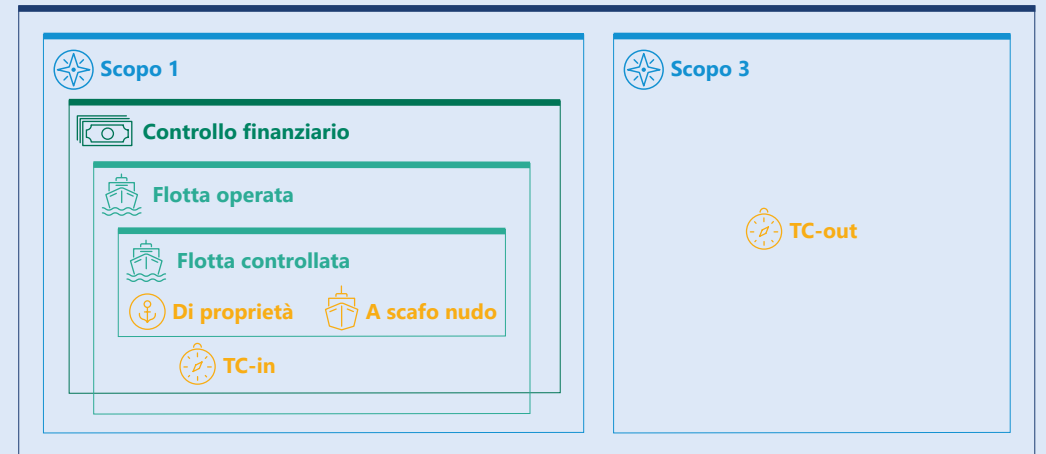
- Emissioni di Scopo 1 generate dalla flotta – associate al consumo di combustibile a bordo (dati primari disponibili, ipotesi sulle percentuali di biomassa e di combustibile fossile nelle miscele di biocarburante)
- Emissioni da gas fluorurati generate dalla flotta, sulla base dei dati primari, usando i fattori di emissione del Sesto Rapporto di Valutazione (IPCC, 2023)
- Emissioni di Scopo 1 generate dalla combustione del carburante nelle sedi – in base ai dati primari
- Emissioni di Scopo 2 generate dall'energia acquistata e consumata dalle sedi – stime basate sulla metratura della sede
- Emissioni di Scopo 2 generate dall'energia acquistata e consumata durante gli interventi di *dry-docking*, sulla base dei dati primari.

Per quanto riguarda specificamente le emissioni di gas serra della flotta, d'Amico ha effettuato la seguente valutazione riguardo al perimetro da considerare per i calcoli: le emissioni di **Scopo 1** generate dal consumo di combustibili riguardano la flotta operativa ai sensi di contratti "**Voyage Charter**" (vale a dire "**spot**"), **indipendentemente dallo stato di proprietà**. Ciò implica che è irrilevante se le navi contabilizzate nelle emissioni di Scopo 1 siano di proprietà di d'Amico, acquisite tramite bareboat charter-in o tramite time charter-in, purché tali navi siano impiegate tramite contratti spot.

Ciò si attiene al **principio del controllo operativo**, che nel settore dei trasporti marittimi è allineato al controllo commerciale ed è definito come la capacità di una parte contrattuale di prendere decisioni operative chiave, tra cui la selezione

della rotta, la movimentazione delle merci e gli scali in porto, a differenza della gestione tecnica della nave⁵⁰. In conformità alle linee guida del BIMCO (*Baltic and International Maritime Council*) sulla rendicontazione delle emissioni delle navi⁵¹, la responsabilità della contabilizzazione e della rendicontazione delle emissioni di Scopo 1 è a carico dell'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) è a carico del noleggiatore. Nelle future edizioni del Report di Sostenibilità, queste emissioni saranno rendicontate nello Scopo 3. **Il medesimo perimetro è stato applicato a tutte le metriche utilizzate come parametri di intensità** (ricavi, merce caricata, miglia nautiche).

Totale



Il consumo di carburante bunker delle navi impiegate tramite contratti spot, vale a dire le navi sulle quali d'Amico ha esercitato il controllo operativo, viene valutato e riferito direttamente da d'Amico. Non sono stati utilizzati *software* per i calcoli di Scopo 1 e Scopo 2. Nel dettaglio, le emissioni di CO₂ sono calcolate applicando i seguenti **fattori di**

50. Si noti che per i KPI riguardanti l'efficienza energetica e delle emissioni delle navi (EEOI, AER e CII), così come per gli indici di efficienza riguardanti la progettazione delle navi (EEDI/EEI) il perimetro non coincide con quello usato per la rendicontazione dei gas a effetto serra. Si riferisce piuttosto all'intera flotta di proprietà e a scafo nudo, indipendentemente dal tipo di contratto ai sensi del quale le navi sono impiegate.

51. BIMCO (2022, reviewed in 2025). *Who is responsible for accounting and reporting a ship's emissions?* <https://www.bimco.org/regulatory-affairs/our-regulatory-work/insights/reporting-ship-emissions/>



emissione specifici per i carburanti, definiti dall'Organizzazione marittima internazionale (IMO) nel suo Quarto studio IMO sui gas a effetto serra (2020).

Tipo di olio combustibile	C _f (tonnellate-CO ₂ / tonnellata metrica)
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

Le altre emissioni di gas a effetto serra sono state stimate utilizzando i fattori di emissioni estratti dallo stesso studio dell'IMO⁵². Il valore totale delle emissioni di gas a effetto serra, espresso sotto forma di biossido di carbonio equivalente (CO₂eq), è stato determinato applicando i **potenziali di riscaldamento globale (Global Warming Potential - GWP)** per un orizzonte temporale di 100 anni. Tali GWP, estratti dal Sesto rapporto di valutazione dell'*Intergovernmental Panel on Climate Change* (IPCC, 2023) sono i seguenti: 1 per l'anidride carbonica (CO₂), 29,8 per il metano (CH₄) e 273 per il protossido di azoto (N₂O). Infine, i fattori di emissione definiti dal Dipartimento per Sicurezza Energetica e il Net Zero del Regno Unito sono stati usati per calcolare le emissioni di gas a effetto serra generati dalla combustione del gas naturale nei sistemi di riscaldamento delle sedi e per stimare le emissioni biogeniche associate alla combustione del biocarburante. Le **emissioni biogeniche** sono state stimate applicando un fattore di 2,68 tonnellate di CO₂ per tonnellata di biocarburante e ipotizzando una miscela costituita dal 30% di biocarburante (FAME), che è considerata senza emissioni di CO₂ fossile e pertanto allocata alle emissioni biogeniche. Si ipotizza che la quota restante sia costituita per il 70% da olio combustibile pesante.

52. I fattori di emissione dell'IMO sono stati selezionati in ragione della loro considerazione completa del settore marittimo a livello internazionale, mentre sono stati esclusi i fattori di emissione definiti a livello europeo (Regolamento Delegato (UE) della Commissione 2023/2776 del 12 ottobre 2023).





Emissioni GHG di Scopo 2

Le emissioni di gas serra indirette (Scopo 2) sono calcolate e rendicontate 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*.

Nel 2025 le emissioni di Scopo 2, sia secondo l'approccio *market-based* sia secondo l'approccio *location-based*, si sono ridotte principalmente grazie a una diminuzione dei consumi energetici degli uffici (-14,2%). Questo andamento riflette anche alcuni miglioramenti nei fattori di emissione applicati.

Nel 2025 si sono svolte a Shanghai due operazioni di *dry-dock* (bacino di carenaggio) che hanno richiesto il consumo di energia da terra: le emissioni associate a tali attività (18,9 tCO₂e) rappresentano il 16,9% del totale delle emissioni calcolate secondo l'approccio *market-based* e il 23,4% di quelle calcolate secondo l'approccio *location-based*.



Emissioni Scopo 2 [tCO ₂ e]	2024	2025	Δ
Metodo <i>market-based</i>	142,8	111,7	-21,8%
Metodo <i>location-based</i>	91,2	80,6	-11,6%

Criteri di rendicontazione ESG - Emissioni di Scopo 2

Le emissioni di Scopo 2 coincidono con i consumi energetici degli uffici, che sono in parte rilevati direttamente e in parte stimati tramite modelli basati sulla loro ubicazione, dimensione e numero di dipendenti. Inoltre, una quota delle emissioni di Scopo 2 è associata all'energia acquistata durante le operazioni di *dry-dock* che riguardano tutte le navi di proprietà del Gruppo (ovvero escluse le navi a noleggio a scafo nudo, poiché non sono gestite tecnicamente dal Gruppo; la gestione tecnica comprende anche le attività di *dry-docking* per la manutenzione).

Le emissioni di gas serra indirette (Scopo 2) sono calcolate e rendicontate secondo due metodi, *market-based* e *location-based*, prendendo in considerazione le emissioni prodotte dall'energia acquistata e consumata dagli uffici e le emissioni generate durante gli interventi di *dry-docking*.

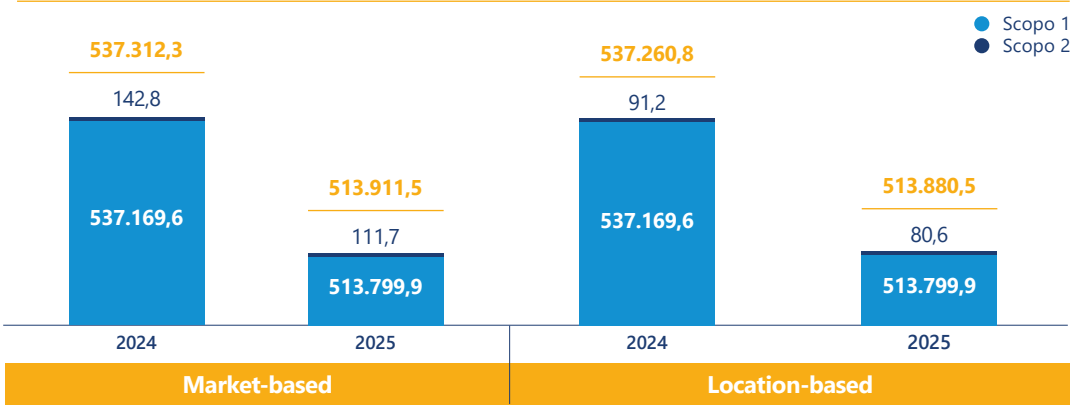
Le emissioni di gas serra indirette *location-based*, espresse sotto forma di tonnellate di CO₂ equivalente (CO₂eq), sono state calcolate utilizzando i fattori di emissione pubblicati dall'AIB (*Association of Issuing Bodies*) per ogni paese, i quali tengono conto del mix produttivo nazionale. Qualora non fossero disponibili dati dell'AIB, nello specifico per i paesi non UE, sono stati utilizzati i fattori di emissione del database Enerdata. Le emissioni di gas serra indirette *market-based*, anch'esse misurate sotto forma di tonnellate di CO₂eq, sono state determinate utilizzando i fattori di emissione del mix residuo pubblicati dall'AIB. In mancanza di tali fattori, sono stati utilizzati i dati relativi alle emissioni del database Enerdata.

Emissioni GHG totali (Scopo 1 e 2) e intensità delle emissioni

La seguente tabella presenta le emissioni lorde di gas serra di Scopo 1 e 2 del Gruppo d'Amico nel 2025 (-4,4% dal 2024) e i relativi indici di intensità emissiva (tonnellate di CO₂eq emesse ogni 1.000 € di ricavi netti), che risultano entrambi pari a 0,7197, segnando un aumento dell'8,6% rispetto al 2024. Infatti, sebbene le emissioni totali di gas a effetto serra siano diminuite, l'intensità emissiva è aumentata a causa di una riduzione più marcata dei ricavi, che costituiscono il denominatore dell'indicatore.



Emissione lorda di gas serra [tCO₂eq] (flotta di proprietà e TC-IN impiegata tramite contratti spot)



Pur garantendo la comparabilità tra aziende e settori, il parametro di intensità delle emissioni richiesto dagli ESRS – ovvero l'intensità calcolata sui ricavi netti – non riflette pienamente il concetto di intensità emissiva comunemente adottato nel settore dello shipping.

I modelli di impiego delle navi possono infatti variare in modo significativo da un anno all'altro. Per questo motivo, la tabella seguente presenta l'intensità delle emissioni in relazione alle miglia nautiche percorse e al carico trasportato, indicatori che sono migliorati per l'intera flotta impiegata con contratti spot. La sezione successiva del presente capitolo riporta invece indicatori di intensità carbonica *entity-specific*.

Intensità delle emissioni GHG lorde (Scopo 1 e 2)
per miglia nautiche e carico trasportato

	2024	2025	Δ
Metodo <i>market-based</i> – Emissioni GHG per miglio nautico [tCO ₂ eq/miglio nautico]	0,31601	0,31165	-1,4%
Metodo <i>market-based</i> – Emissioni GHG per carico trasportato [tCO ₂ eq/t]	0,03720	0,03491	-6,2%
Metodo <i>location-based</i> – Emissioni GHG per miglio nautico [tCO ₂ eq/miglio nautico]	0,31598	0,31163	-1,4%
Metodo <i>location-based</i> – Emissioni GHG per carico trasportato [tCO ₂ eq/t]	0,03720	0,03491	-6,2%



Metriche di intensità carbonica entity-specific

Emissioni di CO₂ generate dal consumo di carburante a bordo

Per calcolare le metriche d'intensità carbonica richieste dai regolamenti dell'IMO e dell'UE, d'Amico fa riferimento alle stime delle emissioni di CO₂ in base al consumo di carburante osservato a bordo dell'intera flotta controllata⁵³.

Le emissioni di CO₂ sono calcolate applicando fattori di emissione specifici per i carburanti, definiti dall'IMO, e sono rendicontate nel Piano di monitoraggio e comunicazione di ogni nave e certificate dal RINA, per conto delle Autorità di Bandiera, in conformità al regolamento (UE) 2015/757 che stabilisce la procedura di monitoraggio, comunicazione e verifica (MRV) per le emissioni di CO₂ prodotte nel corso dei viaggi tra i porti europei. Dall'attuazione del Piano di monitoraggio e comunicazione nel 2018, **tutte le navi di d'Amico coinvolte in viaggi nell'UE hanno ottenuto le certificazioni richieste.**

Le emissioni di CO₂ generate dalla flotta per il 2025 hanno raggiunto un totale di **909.438,9 tonnellate**, registrando un incremento del 4,1%, in linea con l'andamento del consumo di combustibile bunker, dal quale dipendono direttamente ed esclusivamente.

Emissioni di CO ₂ (flotta di proprietà e a scafo nudo)	2024	2025	Δ
Emissioni di CO ₂ [tCO ₂]	873.405,9	909.438,9	+4,1%
Gruppo d'Amico - CO ₂ per miglio nautico [tCO ₂ / miglio nautico]	0,2958	0,2980	+0,8%
Dry Cargo	0,2667	0,2764	+3,6%
Product Tanker	0,3163	0,3163	-0,8%
Portacontainer	0,4494	0,4710	+4,8%
Gruppo d'Amico - CO ₂ per unità trasportate [tCO ₂ / t]	0,0336	0,0327	-3,8%
Dry Cargo ⁵⁴	0,0359	0,0362	+0,7%
Product Tanker	0,0358	0,0328	-8,4%
Portacontainer	0,0058	0,0059	+1,4%

53. Le metriche del consumo di carburante bunker sono disponibili nel capitolo "Rinnovo e gestione tecnica della flotta: Mix ed efficienza del consumo di carburante bunker", a pagina 79.

54. Il valore 2024 è stato aggiornato a seguito di una correzione del dato relativo al carico trasportato. Di conseguenza, l'indicatore risulta superiore del 3,5% rispetto a quanto precedentemente riportato.

Carbon Intensity Indicator (CII) e Indicatore operativo di efficienza energetica (EEOI)

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 legati al 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 generate dalle operazioni marittime. **Per le navi il cui SEEMP Parte III è stato emesso nel 2023 e copre il triennio 2023-2025, d'Amico ha aggiornato i piani includendo i dati effettivi del 2025 e le previsioni per il successivo triennio 2026-2028**, in conformità ai requisiti dell'International Maritime Organization (IMO).

Il calcolo del Carbon Intensity Indicator (CII), tuttavia, 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 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) supplisce a 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.





La tabella seguente riporta i valori dei due indici, che hanno entrambi registrato un miglioramento nel 2025.

Intensità carbonica (di proprietà e a scafo nudo) ⁵⁵			
Carbon Intensity Indicator	2024	2025	Δ
CII [gCO ₂ /dwt t*miglia nautiche*] - Flotta del Gruppo ⁵⁶	5,56	5,45	-2,0%
Dry Cargo	3,81	3,77	-1,1%
Portacontainer	14,67	14,99	+2,2%
Product Tanker	6,31	6,24	-1,2%
Energy Efficiency Operating Indicator			
EEOI [gCO ₂ /t*miglia nautiche] - Flotta del Gruppo ⁵⁷	11,09	10,37	-6,5%
Dry Cargo	6,94	6,47	-6,8%
Portacontainer	29,71	24,62	-17,1%
Product Tanker	13,79	13,11	-4,9%

Indice di Efficienza Energetica Progettuale (EEDI)

L'efficienza energetica delle nuove navi è misurata dall'Indice di Efficienza Energetica Progettuale (Energy Efficiency Design Index - EEDI), definito dall'IMO e il cui valore riflette quanto la progettazione della nave sia efficiente in termini di emissioni di CO₂ per attività di trasporto (Dwt*miglio nautico).

L'IMO richiede il miglioramento dell'efficienza tecnica delle navi in tre fasi. Queste prevedono che l'EEDI richiesto per ciascun 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.

55. I valori del CII e dell'EEOI della flotta differiscono da quelli riportati nel Piano ESG a causa di un diverso perimetro di rendicontazione. In particolare, i valori medi presentati nella tabella includono anche la Portacontainer, che è esclusa dal Piano ESG in quanto non rientra nell'ambito delle iniziative di miglioramento delle prestazioni della flotta. Tuttavia, poiché la nave è di proprietà di d'Amico e contribuisce all'impronta ambientale complessiva del Gruppo, la sua inclusione in questa sezione consente di fornire una rappresentazione completa delle prestazioni ambientali della flotta.

56. Il dato complessivo di tutta la flotta del Gruppo è frutto di una media ponderata calcolata partendo dagli indici medi delle tre divisioni. Il valore del 2024 è stato rivisto e aggiornato (+16,3% rispetto a quanto precedentemente riportato), a seguito della correzione di un errore nel calcolo del CII della flotta Dry Cargo (3,81 anziché 3,07).

57. Il dato complessivo di tutta la flotta del Gruppo è frutto di una media ponderata calcolata partendo dagli indici medi delle tre divisioni. Il valore del 2024 è stato rivisto e aggiornato (-1,0% rispetto a quanto precedentemente riportato), a seguito della revisione del valore per la divisione Product Tanker (13,79 anziché 14,00).

Navi conformi all'EEDI a fine esercizio [%] (di proprietà e a scafo nudo)⁵⁸

	Pre-EEDI	Fase 1	Fase 2	Fase 3
Navi conformi all'EEDI - Flotta totale	5,6%	0,0%	85,2%	9,2%
Dry Cargo	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%
Portacontainer	100%	0,0%	0,0%	0,0%
Product Tanker	6,9%	0,0%	75,9%	17,2%

Alla fine del 2025, il valore medio dell'EEDI della flotta è 4,26 (-1,5% dal 2024) e solo il 5,6% della flotta non era conforme alla Fase II dell'EEDI. Tuttavia, grazie all'ammodernamento tecnico effettuato, le navi pre-EEDI sono tutte conformi all'EEXI (si vedano i paragrafi seguenti).

Il Gruppo d'Amico si impegna a garantire che tutte le navi di nuova costruzione soddisfino o superino i requisiti prevalenti dell'Indice di Efficienza Energetica Progettuale (EEDI). In particolare, le nuove Product Tanker LR1, la cui consegna è programmata tra il 2027 e il 2028, e le nuove Product Tanker MR1 in consegna nel 2029, sono progettate per ottenere un EEDI che vada ben oltre i requisiti della Fase 3 (una riduzione di oltre il 40% rispetto al valore di riferimento), superando sostanzialmente tali rigorosi standard di efficienza. Le nuove navi da carico secco, la cui consegna è prevista tra il 2026 e il 2027, avranno anch'esse un EEDI significativamente superiore alla riduzione del 30% prevista dalla fase 3.

Indice di efficienza energetica delle navi esistenti (EEXI)

L'indice di efficienza energetica delle navi esistenti (Energy Efficiency Existing Ship Index, EEXI) comporta l'applicazione retroattiva dell'EEDI a tutte le navi esistenti al di sopra di una determinata dimensione. In particolare, ciò impone un requisito equivalente alla Fase 2 o 3 dell'EEDI per tutte le navi esistenti superiori alle 5.000 tonnellate lorde, indipendentemente dall'anno di costruzione, ed è inteso come una certificazione una tantum. Il Gruppo d'Amico ha già tenuto conto di tale norma: nel corso del 2025, l'intera flotta ha ottenuto la certificazione di conformità all'EEXI.

58. Il valore dell'EEDI della flotta differisce da quello riportato nel Piano ESG a causa di un diverso perimetro di rendicontazione. In particolare, i valori medi presentati nella tabella includono anche la Portacontainer, che è esclusa dal Piano ESG in quanto non rientra nell'ambito delle iniziative di miglioramento delle prestazioni della flotta. Tuttavia, poiché la nave è di proprietà di d'Amico e contribuisce all'impronta ambientale complessiva del Gruppo, la sua inclusione in questa sezione consente di fornire una rappresentazione completa delle prestazioni ambientali della flotta.



Conformità all'UE ETS e FuelEU⁵⁹

Dal 1° gennaio 2024, d'Amico è sottoposta al nuovo **sistema di scambio delle quote di emissione dell'UE (UE ETS), un meccanismo cap-and-trade ideato per ridurre le emissioni attraverso un mercato regolamentato del carbonio**. L'UE ETS si applica a tutte le navi di oltre 5.000 tonnellate lorde, indipendentemente dallo Stato di bandiera, e a tutti i viaggi all'interno dello Spazio economico europeo (SEE), nonché ai viaggi che iniziano o terminano in un porto del SEE. Nello specifico, è conteggiato il 100% delle emissioni per i viaggi tra porti del SEE, mentre è conteggiato il 50% delle emissioni per i viaggi che iniziano o terminano in un porto del SEE, ma che si estendono oltre tale regione. La conformità all'UE ETS **richiede a d'Amico l'acquisto di quote UE (EUA), che conferiscono il diritto di emettere una specifica quantità di gas a effetto serra**. Nel 2023 il Piano di monitoraggio e comunicazione è stato aggiornato per allinearsi alla direttiva UE ETS e d'Amico ha istituito le procedure interne per la gestione dell'acquisto e della comunicazione di quote UE. Tali misure comprendono la conformità agli obblighi introdotti dall'inclusione dei trasporti marittimi nell'UE ETS da gennaio 2024⁶⁰.

Nella seguente tabella è presentata la quantità di emissioni di CO₂ coperte da crediti UE ETS, in valore assoluto e come quota delle emissioni totali generate dalla flotta. **La quantità totale di emissioni coperte dall'UE ETS è aumentata più del doppio e attualmente rappresenta l'8% circa delle emissioni totali (+4,75 punti percentuali)**.

Emissioni coperte dall'EU ETS	2024	2025	Δ
Emissioni coperte da crediti UE ETS	29.179,7	73.595,6	+152,2%
Emissioni coperte da crediti non UE ETS	N.A.	N.A.	-
Emissioni di CO ₂ generate dalla flotta – di proprietà e a scafo nudo	873.405,9	909.438,9	+4,1%
Emissioni coperte da crediti UE ETS come quota delle emission totali di CO ₂ generate dalla flotta – di proprietà e a scafo nudo ⁶¹	3,34%	8,09%	+4,75 p.p.

59. Le metriche riportate nel presente capitolo si riferiscono esclusivamente alla flotta di proprietà e sono soggette a revisione di terzi, i cui risultati sono disponibili dopo la pubblicazione del presente documento. Le eventuali modifiche apportate in corso di revisione saranno comunicate nell'edizione del Bilancio di Sostenibilità del prossimo anno.

60. d'Amico non impiega ancora altri sistemi ETS e non ha attuato un meccanismo interno di determinazione dei prezzi del carbonio.

61. A differenza dei requisiti di informativa ESRS, che prescrivono la rendicontazione nelle "Emissioni coperte dall'UE ETS come quota delle emissioni di Scopo 1 totali", in questo caso il KPI è presentato utilizzando un denominatore differente, vale a dire le emissioni di anidride carbonica generate dalla flotta di proprietà e a scafo nudo. Si tratta delle emissioni di CO₂ riportate ai sensi della Procedura MRV dell'UE e rappresentano la quasi totalità delle emissioni di Scopo 1. Nel caso delle navi impiegate ai sensi di contratti spot, ad esempio, nel 2025 la CO₂ ha rappresentato il 98,6% delle emissioni di Scopo 1, ma il valore è una buona approssimazione per qualsiasi genere di viaggio. Ulteriori miglioramenti di tale KPI sono previsti per le future edizioni del Report di Sostenibilità, in modo da conformarsi pienamente ai requisiti ESRS.

D'altra parte, **la normativa marittima FuelEU** stabilisce limiti all'intensità delle emissioni di gas serra dell'energia usata a bordo e richiede agli armatori di misurare l'intensità delle emissioni di gas serra dei carburanti per unità di energia e di presentare una relazione entro il 31 gennaio.

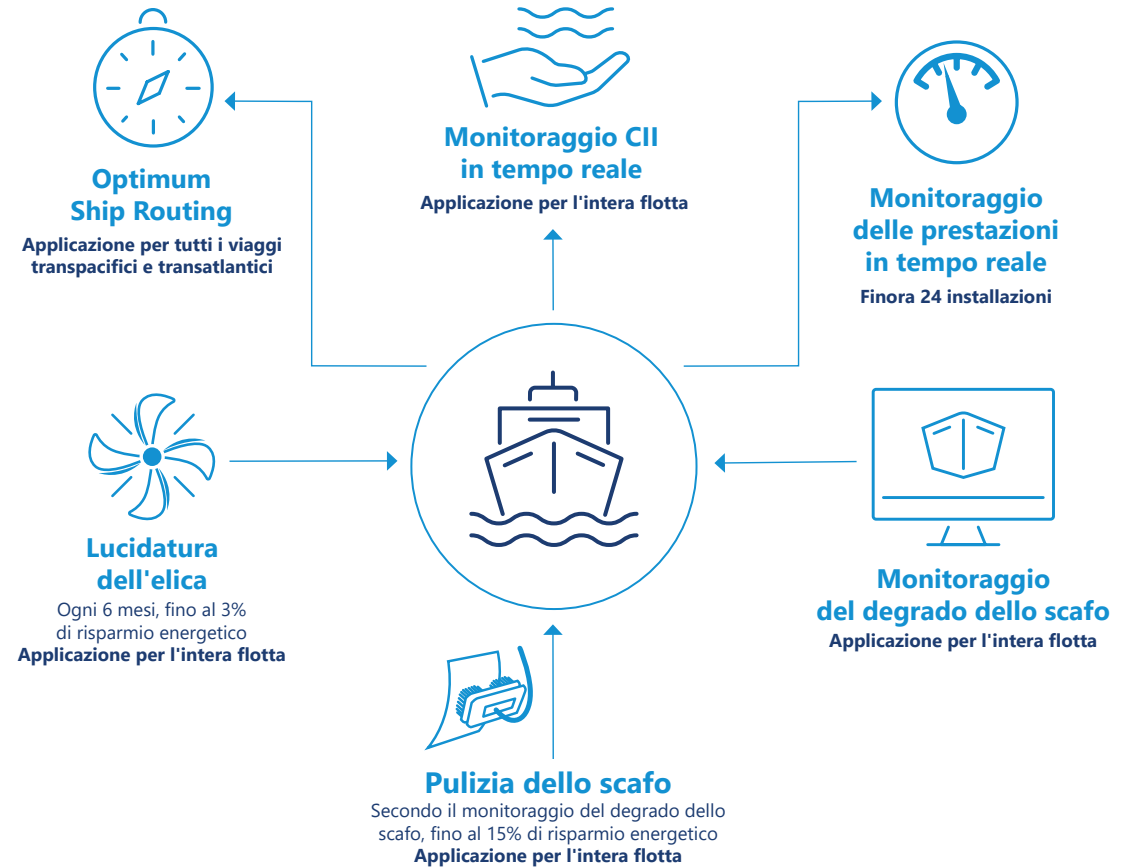
Per conformarsi ai requisiti della normativa, nel corso del 2025 d'Amico, ha monitorato tutti i viaggi in partenza e/o in arrivo nei porti del SEE per le navi di oltre 5.000 tonnellate lorde e alla fine di gennaio 2026 **ha presentato la sua relazione FuelEU per la verifica e la certificazione successiva**. Il valore del nuovo KPI richiesto per il 2025 è **90.863 gCO₂e/MJ**, superiore alla baseline stabilita dall'UE.





Strategia di digitalizzazione

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.



CBM
19 applicazioni





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 e la *performance* ambientale. 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. 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.

La disponibilità di tali dati fornisce un importante supporto al processo decisionale, in quanto consente al Gruppo 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) permette di monitorare in tempo reale le operazioni eseguite a bordo, garantendo la conformità alle normative ambientali e MARPOL.

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'UE ETS e nel garantire l'aderenza ai requisiti relativi al saldo di conformità previsti dal 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

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

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



Exchange e-mail server



Background Jobs

Controllo delle nuove e-mail
E-mail agli utenti nelle mailing list

Convalida delle e-mail 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

SQL

Frída API

Reporting

FRIDA BI

Integration

exposed API

Software di terze parti



FRIDA SERVER COMPONENTS (shore)



Software Tekomar

Tekomar è un *software* innovativo che consente di **ottimizzare l'efficienza del carburante e le prestazioni del motore tramite diagnostica e avvisi del motore**. 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.

Dalla fine del 2025, il Sistema è installato su 15 navi, tutte facenti parte della flotta Product Tanker (26,1% della flotta di proprietà e a scafo nudo a fine anno).

Progetto di ottimizzazione delle rotte

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 consente di mettere a punto i percorsi futuri per ottenere una migliore efficienza del carburante e delle prestazioni.

Nel 2025, la procedura di ottimizzazione della rotta è stata applicata a 270 viaggi spot di oltre 5 giorni⁶² (143 per la divisione Product Tanker e 127 per le navi da carico secco).

Prima del Viaggio

Supporto alla Pianificazione Commerciale



Noleggiatore

Preparazione del piano commerciale basato su dati meteo, modelli di *performance* specifici della nave e *benchmarking*

- Margine di sicurezza
- Allocazione della flotta
- Stima del viaggio

Pre-Viaggio

Supporto alla Pianificazione del Viaggio



Operator

Conferma del piano commerciale prima della partenza

- Priorità del viaggio / Impostazione KPI
- Confronto delle rotte
- Calcoli di distanza, tempo e consumo carburante
- Rischi da mare agitato
- Dettagli sul tempo stimato di arrivo (ETA)
- Rotta e impostazioni motore a minor costo
- Stima del risparmio carburante

Dopo il Viaggio

Supporto alla Valutazione

- Conferma della validità della descrizione della nave
- Valutazione delle prestazioni in buone condizioni meteo
- Supporto per richieste di compensazione (*Performance Claims*)
- Classifiche della flotta basate su *performance* in tutte le condizioni meteo



Fleet Manager
e Performance Analyst

Durante il Viaggio

Gestione della Sicurezza e Ottimizzazione del Viaggio



Operator / Trader

- Monitoraggio della flotta (Sicurezza+Efficienza)
- Aggiornamenti al piano di viaggi (Rotta+ RPM)
- Calibrazione dinamica del modello
- Avvisi di rischio (Sicurezza, Programma, Costi)
- Ottimizzazione fine per il risparmio carburante
- Cambio del porto di destinazione per massimizzare il profitto



Risk Communicator



Ship Master

62. Il dato si riferisce alle sole navi di proprietà.



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 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**.

Alla fine del 2025, la CBM era **applicata al 69% della flotta di proprietà Product Tanker**, rafforzando l'impegno di d'Amico verso l'innovazione e l'eccellenza operativa.

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. 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 ha sviluppato un **Centro Operativo della Flotta**, i cui obiettivi principali 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.

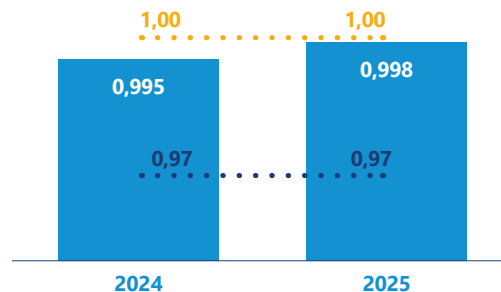
Il sistema di manutenzione definisce input, output e indicatori di prestazione per ciascun processo. Gli indicatori più significativi considerati sono riportati di seguito⁶³. **Nel 2025, d'Amico ha confermato risultati eccellenti per gli indicatori di affidabilità e disponibilità della flotta**, convalidando l'efficacia del suo sistema di manutenzione. Questi risultati sono una testimonianza dell'impegno instancabile del management verso standard elevati e sottolineano la dedizione del Gruppo all'efficienza operativa. Per quanto riguarda l'indicatore relativo alle attività di manutenzione eccezionali, nel 2025 si è registrata una riduzione per le attrezzature non critiche, mentre l'indicatore è aumentato per le attrezzature critiche, a causa delle attività di manutenzione straordinaria derivanti dall'implementazione di CMM⁶⁴ (Computerized Maintenance Management Software) – software informatizzati per la gestione della manutenzione sulle navi di seconda mano recentemente acquisite. Analogamente, l'indicatore di performance relativo alla pianificazione dei bacini di carenaggio risulta superiore al target grazie ai risparmi conseguiti rispetto ai costi preventivati, nonché a fattori legati alla tempistica.

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

64. CMMs = computerized maintenance management software – ABS NS.

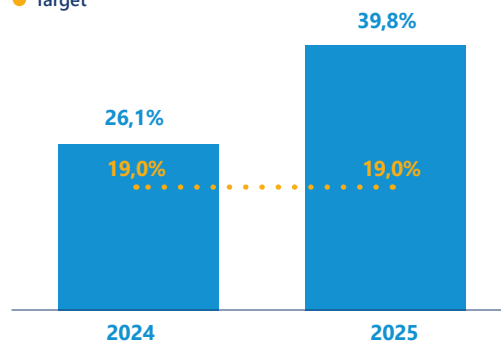
Affidabilità della flotta (di proprietà e a scafo nudo)

- Flotta attuale
- Target
- Limite inferiore (standard di settore)



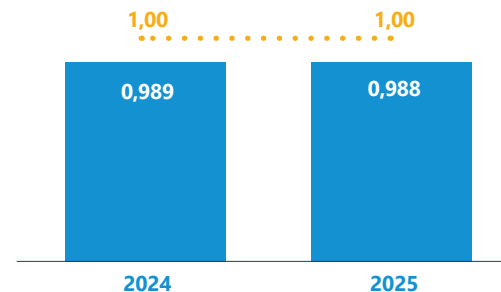
Prestazioni di pianificazione del bacino di carenaggio (flotta di proprietà e a scafo nudo)

- Flotta attuale
- Target



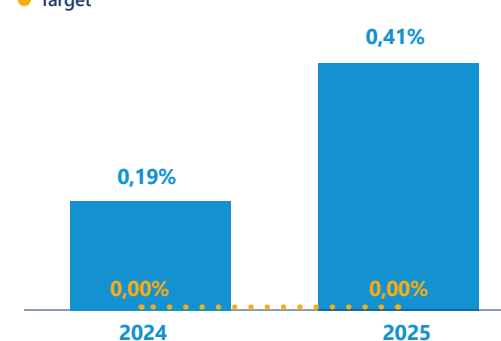
Disponibilità della flotta (di proprietà e a scafo nudo)

- Flotta attuale
- Target



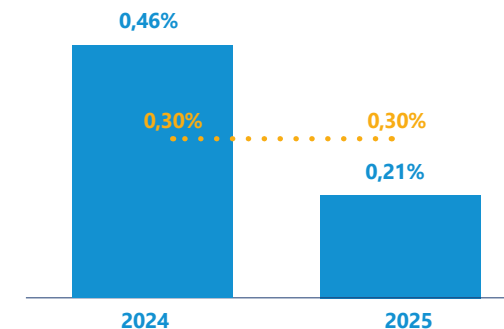
Attività di manutenzione eccezionali per macchinari critici (flotta di proprietà e a scafo nudo)

- Flotta attuale
- Target



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

- Flotta attuale
- Target





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 ai seguenti criteri:**

- **Cultura della sicurezza** (es. tempo non lavorato per infortuni a bordo)
- **Gestione della reputazione** (es. risultati delle ispezioni di controllo, numero di osservazioni o navi trattenute in *Port State Control*, etc.)
- **Prestazioni ambientali** (es. metriche sull'inquinamento dell'aria e dell'acqua, violazioni MARPOL, etc.)
- **Prestazioni tecniche** (es. affidabilità e disponibilità della flotta, etc.).

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. Nel 2025, il premio è stato vinto dalle navi High Tide e Cielo Rosso (flotta Product Tanker), Medi Venezia e Medi Zouz (flotta Dry Cargo).





Inquinamento

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



Inquinamento

L'analisi di doppia materialità 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.

SOTTO-TEMI	IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ MATERIALI		CATENA DEL VALORE A MONTE	GRUPPO d'AMICO	CATENA DEL VALORE A VALLE
Inquinamento dell'aria	Impatto	Negativo: Contributo all'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, 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 rispetto alle BDN (<i>bunker delivery note</i>)		●	
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 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 - Sanzioni e controversie legali in caso di incidenti relativi a perdite e fuoriuscite - Costi dovuti all'aumento del personale necessario per gestire la conformità con le nuove normative	●	●	
	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 risultato 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, 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 per garantire una gestione efficace della conformità.

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**.

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. Le informazioni relative all'Open Reporting System sono disponibili su tutte le navi della flotta.

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 per la sicurezza delle persone a bordo.



ESG Plan: Obiettivi, target e azioni

Obiettivo - Ridurre e prevenire l'inquinamento degli oceani



Strategia

Mantenere l'obiettivo di zero sversamenti di sostanze inquinanti



KPI

Numero di sversamenti durante l'anno



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.

Baseline 2023	Target 2025	Risultati 2025	Target 2027	Target 2030
0	0	0 	0	0



Overview risultati 2025

Nel 2025, nell'ambito del programma biennale di **audit volontario di conformità ambientale** – VECA (2025-2026) sono state **ispezionate 25 navi**, senza che emergessero osservazioni rilevanti. Per ulteriori informazioni su questa iniziativa, si rimanda al presente capitolo, paragrafo "Conformità alle normative ambientali".

Nel 2025, il Gruppo ha **completato il processo annuale di audit per la certificazione**, che si è concluso con la conferma del certificato e senza alcun rilievo relativo alla flotta. Per ulteriori informazioni su questa iniziativa, si rimanda al presente capitolo, paragrafo "Conformità alle normative ambientali".

Nel 2025 **la formazione è stata svolta** secondo il programma previsto e durante le visite dei superintendenti. Complessivamente, nel 2025 sono state erogate **9.825 ore** di formazione su inquinamento e protezione ambientale, coinvolgendo **846 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 della **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 del dipartimento operazioni marittime. Ogni audit fornisce una valutazione completa dell'aderenza del Gruppo 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 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 2025-2026, 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 a verifiche esterne** per garantire la conformità alle normative internazionali e nazionali applicabili, tra cui:

- **Ispezioni dello Stato di bandiera:** controlli effettuati dallo Stato di bandiera per verificare il rispetto delle norme e dei regolamenti internazionali
- **Ispezioni del Port State Control (PSC):** ispezioni delle navi straniere nei porti nazionali volte a verificare la conformità ai requisiti delle convenzioni internazionali, inclusi condizioni della nave, equipaggiamenti, equipaggio e operatività
- **Ispezioni di vetting:** valutazioni effettuate dalle major petrolifere e operatori del settore energetico per verificare la conformità a standard di sicurezza, ambientali e operativi.

Tutte le navi gestite da d'Amico 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. **Nel 2025 non sono stati registrati casi significativi di non conformità** alle leggi e ai regolamenti ambientali che abbiano comportato sanzioni pecuniarie o non pecuniarie.





Inquinamento dell'aria

Gli inquinanti⁶⁵ 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)**: 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, etc., poiché la loro riduzione deriva spesso sia da una diminuzione della quantità che da una modifica del tipo di carburante consumato.

Nel 2025, le **emissioni totali di inquinanti atmosferici** sono state stimate in **21.916,3 tonnellate**, con un **aumento del 3,4%**, in linea con il trend dei consumi di bunker fuel (+4,0%). **Gli ossidi di azoto (NO_x) hanno rappresentato la quota maggiore delle emissioni (75,6%), seguiti dagli ossidi di zolfo (SO_x, 11,4%).** I valori registrati sono aumentati per tutti gli inquinanti ad eccezione del PM10. L'aumento delle emissioni di SO_x risulta più contenuto grazie al maggiore utilizzo di combustibili bunker a basso contenuto di zolfo e all'impiego di scrubber, che a loro volta dipendono dall'area di navigazione, in particolare per quanto riguarda le SECA (*Sulphur Emission Control Areas*).

65. Tutti i valori di intensità delle emissioni basati sul carico merci riportati in questo capitolo per il 2024 sono stati aggiornati a seguito di una correzione del carico merci della divisione Dry Cargo. Inoltre, anche le emissioni totali di NO_x sono state riviste (+1,1%). Di conseguenza, le emissioni totali di inquinanti atmosferici per il 2024 risultano dello 0,8% più alte rispetto a quanto riportato in precedenza.

Emissioni totali di inquinanti atmosferici	2024	2025	Δ
Emissioni totali di inquinanti [t]	21.202,4	21.916,3	+3,4%
Inquinanti totali per miglio nautico [Kg /miglio nautico]	7,181	7,183	+0,02%
Inquinanti totali per unità trasportate [Kg/t]	0,826	0,789	-4,5%

Criteri di rendicontazione ESG - Inquinamento dell'aria

Le metriche in questo capitolo si riferiscono alla flotta di proprietà e controllata del Gruppo d'Amico. Il calcolo delle emissioni di inquinanti atmosferici si basa su dati primari raccolti direttamente dal Gruppo sui consumi di carburante per tipologia e sul contenuto di zolfo nei combustibili utilizzati. Ai fini del calcolo delle emissioni, le miscele di biocarburanti sono state considerate composte per il 70% da olio combustibile pesante.

Il calcolo delle **emissioni di SO_x** – che tengono conto della presenza di scrubber, in grado di catturare le 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 il 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 il LSDO (Low Sulphur Diesel Oil)
- 0,5% per il Light Fuel Oil

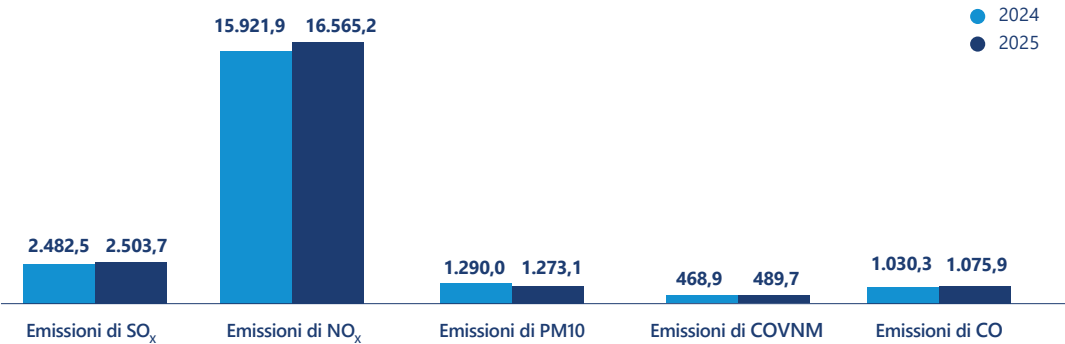
Per il calcolo delle **emissioni di NO_x**, non viene fatta distinzione tra motori a bassa velocità (motore principale) e generatori (velocità media), utilizzando un fattore medio di emissione fissato a 57 kg NO_x / tonnellata di combustibile.

Le emissioni di **altri inquinanti** (ad esempio, PM10, COVNM, 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 - Shipping internazionale (2023).

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



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



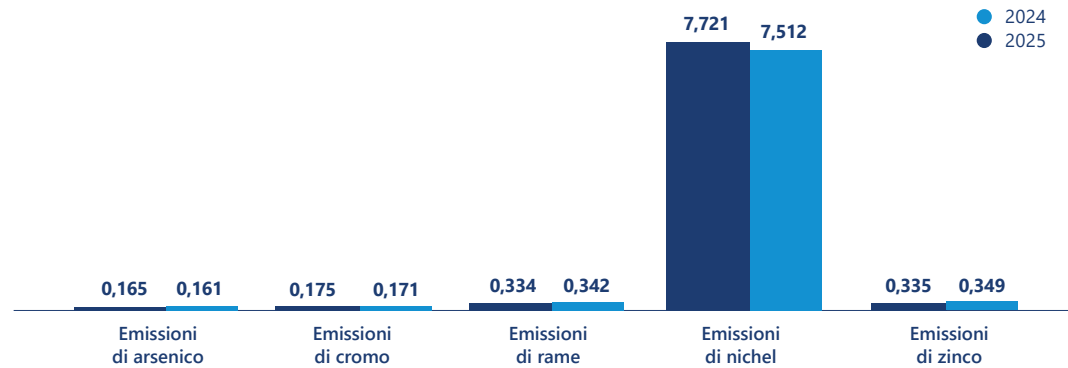
Emissioni dei principali inquinanti (flotta di proprietà e a scafo nudo)

	2024	2025	Δ
Emissioni di NO_x [tNO_x]	15.921,9	16.565,2	+4,0%
NO _x per miglia navigate [kg NO _x / miglio nautico]	5,393	5,429	+0,7%
NO _x per unità trasportate [kg NO _x /t]	0,620	0,596	-3,9%
Emissioni di SO_x [tSO_x]	2.482,5	2.503,7	+0,9%
SO _x per miglia navigate [kg SO _x / miglio nautico]	0,841	0,821	-2,4%
SO _x per unità trasportate [kg SO _x /t]	0,097	0,090	-6,9%
Emissioni di PM10 [tPM10]	1.290,0	1.273,1	-1,3%
PM10 per miglia navigate [kg PM10 / miglio nautico]	0,437	0,417	-4,5%
PM10 per unità trasportate [kg PM10/t]	0,050	0,046	-8,9%
Emissioni di CO [tCO]	1.030,3	1.075,9	+4,4%
CO per miglia navigate [kg CO / miglio nautico]	0,349	0,353	+1,0%
CO per unità trasportate [kg CO/t]	0,040	0,039	-3,6%
Emissioni di COVNM [tCOVNM]	468,9	489,7	+4,4%
COVNM per miglia navigate [kg COVNM/ miglio nautico]	0,159	0,161	+1,1%
COVNM per unità trasportate [kg COVNM/t]	0,018	0,018	-3,5%

Le emissioni di altri inquinanti derivanti dalla combustione a bordo del carburante bunker, inclusi tracce di arsenico, cromo, rame, nichel e zinco, sono molto limitate: nel complesso rappresentano meno dello 0,1% delle emissioni totali di inquinanti atmosferici.



Altri inquinanti atmosferici [t] (flotta 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 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 di DIS.

Coast QUALSHIP 21 è un'iniziativa attuata dalla US Coast Guard per identificare navi dagli elevati standard qualitativi e fornire incentivi che incoraggino operazioni, puntando a una navigazione di qualità nel 21esimo secolo. Le navi caratterizzate da questo standard 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. Inoltre, 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** riconosce 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 2025, 18 navi del Gruppo d'Amico sono state iscritte al programma QUALSHIP 21.**



“ La nostra dedizione alla sostenibilità è presente in ogni aspetto delle nostre attività, dalla tutela dell’ambiente alla conservazione delle risorse energetiche e idriche. Ogni giorno collaboriamo senza sosta con il nostro team, i comandanti delle navi e gli agenti marittimi per ridurre al minimo le emissioni e proteggere i nostri oceani”.

Lei, Dry Cargo Chartering e Operations

Inquinamento dell'acqua

Scarichi idrici

Il tema di sostenibilità “Acqua e risorse marine” (ESRS E3) non è stato identificato come rilevante per il Gruppo, 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 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 Tanker) e delle acque di sentina.

66. Secondo le disposizioni della Regola 4 dell'Allegato I, qualsiasi scarico in mare è vietato, salvo che siano soddisfatte tutte le seguenti condizioni:

- la nave non si trova all'interno di un'area speciale
- la nave si trova a più di 50 miglia nautiche dalla terra più vicina
- la nave è in navigazione lungo la propria rotta
- il tasso istantaneo di scarico del contenuto oleoso non supera i 30 litri per miglio nautico
- la quantità totale di olio scaricata in mare non supera 1/30.000 della quantità totale del particolare carico di cui i residui costituiscono una parte
- la nave dispone di un ODME (Oil Discharge Monitoring Equipment) in funzione e di un sistema di serbatoi per la raccolta dei residui oleosi (slop tank).

Le acque di lavaggio delle cisterne della flotta Product Tanker vengono trattate con l'**Oil Discharge Monitoring 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 solo in determinate condizioni⁶⁶. 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 trattati come rifiuti e 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 2025, il sistema ODME ha trattato complessivamente **39.217 m³** di acque di lavaggio serbatoi delle navi della divisione Product Tanker.

Inoltre, il **Separatore Olio-Acqua (Oil Water Separator - OWS)** garantisce che il contenuto di olio nel refluo rimanga al di sotto di 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 MARPOL di calibrazione ogni cinque anni, garantendo l'accuratezza e l'affidabilità dei sistemi.

Criteri di rendicontazione ESG – Inquinamento idrico

Le quantità di inquinanti rilasciati in acqua vengono stimate in base alle caratteristiche tecniche e fisiche delle vernici, nonché ai dati relativi alla loro durata e alle attività di manutenzione.

La metodologia adottata si basa sulla valutazione di una procedura di manutenzione standardizzata, rappresentativa delle condizioni operative medie, mirata a identificare il tipo di rivestimento applicato allo scafo di una nave di riferimento e il relativo contenuto corrispondente di sostanze inquinanti. Il rilascio di sostanze nell'ambiente marino è stimato tramite l'applicazione di un tasso di perdita annuale medio del rivestimento. La quantità stimata è successivamente ridimensionata per l'intera flotta del Gruppo, in base al numero totale di navi, per ottenere una stima aggregata dei potenziali inquinanti rilasciati in mare. L'informativa su tali inquinanti è limitata a quelli che superano i livelli di soglia specificati nell'Allegato II del regolamento (CE) n. 166/2006, nello specifico **rame** e **zinco**.



Le acque di lavaggio delle stive di 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 navi da carico secco vengono accumulate in casse di raccolta per successivo smaltimento a terra.

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. Infine, le navi di nuova costruzione del Gruppo sono dotate di servizi igienici a vuoto, che consentono di ridurre significativamente il consumo di acqua, contribuendo a un uso più efficiente della risorsa idrica e a minimizzare lo scarico di reflui fognari.

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, che include anche un serbatoio di accumulo. Le autorità locali possono imporre requisiti aggiuntivi o stabilire *Non-Discharge Zone* (NDZ), vietando lo scarico anche se la nave è dotata di un impianto di trattamento approvato dall'Amministrazione di bandiera. Il Gruppo d'Amico rispetta questi requisiti più stringenti, ove applicabili.

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. Poiché tali emissioni sono stimate sulla base del numero di navi presenti nella flotta alla fine dell'anno, la riduzione registrata nel 2025 è identica per entrambi gli inquinanti ed è interamente attribuibile alla diminuzione delle dimensioni della flotta.



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.

Nel 2025, 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 dell'anno**.

Emissioni dei principali inquinanti in acqua (flotta di proprietà e a scafo nudo)	2024	2025	Δ
Emissioni di rame [tCu] ⁶⁷	71,34	65,82	-7,7%
Emissioni di rame per miglia navigate [g/miglio nautico]	24,16	21,57	-10,7%
Emissioni di rame per unità trasportate [g/t]	2,78	2,37	-14,8%
Emissioni di zinco [tZn]	0,23	0,21	-7,7%
Emissioni di zinco per miglia navigate [g/miglio nautico]	0,077	0,068	-10,7%
Emissioni di zinco per unità trasportate [g/t]	0,009	0,008	-14,8%

67. I valori 2024 sono stati aggiornati poiché escludevano erroneamente la Portacontainer. Complessivamente, le emissioni di rame sono superiori del 7,5% rispetto a quanto precedentemente riportato.



Biodiversità ed ecosistemi

ESRS 2 BP-2



Biodiversità ed ecosistemi

L'analisi di doppia materialità ha rilevato che il tema "Biodiversità ed Ecosistemi" è materiale per il Gruppo d'Amico in riferimento alle operazioni dirette del Gruppo e alle sue catene del valore.

SOTTO-TEMI	IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ MATERIALI	CATENA DEL VALORE A MONTE	GRUPPO d'AMICO	CATENA DEL VALORE A VALLE
Impatti sull'estensione e sulla condizione degli ecosistemi	Impatto Negativo Introduzione di specie invasive dovuta al trasporto di prodotti non trasformati (in particolare prodotti agricoli), a misure inadeguate di rimozione delle incrostazioni biologiche e a un trattamento inefficace delle acque di zavorra.	●	●	
	Rischio Rischi di transizione – Rischi reputazionali I rischi per la biodiversità possono generare danni reputazionali a causa di: • 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: • 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	●	●	●



Impatti, rischi e opportunità materiali

L'analisi di materialità ha identificato un impatto materiale legato alla biodiversità derivante 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 del *biofouling* 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 delle incrostazioni, 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 d'Amico è pienamente conforme alle normative dell'IMO (International Maritime Organization) e ha installato sistemi di trattamento delle acque di zavorra (*Ballast Water Treatment Systems – BWTs*) su tutte le navi di proprietà e a scafo nudo; tuttavia, non ha ancora adottato politiche specifiche per la gestione di impatti, rischi e opportunità connessi alla biodiversità.

In conformità con la 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*), il Gruppo d'Amico ha implementato piani, registri e procedure per prevenire danni ecosistemici associati allo scarico delle acque di zavorra.

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 un obiettivo specificamente dedicato alla tutela della biodiversità: il mantenimento della partecipazione al programma di riduzione volontaria della velocità. 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).

Obiettivo - Proteggere gli ecosistemi marini



Strategia

Mantenere una riduzione volontaria della velocità (VSR) lungo la costa della California



KPI

Viaggi con riduzione volontaria della velocità (VSR) lungo la costa della California

Baseline
2023

100%

Risultati
2025

100%



Target
2025

100%

Target
2027

100%

Target
2030

100%



Strategia

Mantenere una riduzione volontaria della velocità (VSR) lungo la costa della California



Azioni

Protecting Blue Whales and Blue Skies: Mantenere la partecipazione al programma di riduzione volontaria della velocità (VSR) in California.

Manutenzione delle navi

Migliorare l'antivegetativa dello scafo per rispondere all'aumento della temperatura dell'acqua di mare:

- Le specifiche tecniche del rivestimento dello scafo prevedono un aumento dello spessore (DFT) progettato per una temperatura dell'acqua marina di +1 °C. Questo miglioramento consente inoltre una maggiore pulizia dello scafo.
- Implementazione di una mappatura del profilo di rischio di *biofouling* sugli scafi della flotta, in collaborazione con i produttori di vernici.



Overview risultati 2025

La partecipazione al programma volontario di riduzione della velocità è proseguita per tutte le navi in transito in quell'area. Il Gruppo ha emesso due circolari con istruzioni dedicate nel corso del 2025. Per ulteriori informazioni su questa iniziativa, si rimanda al presente capitolo, riquadro "Zone di Rallentamento Volontario".

L'iniziativa sta procedendo come pianificato, integrando il monitoraggio delle prestazioni delle navi, i modelli di scalo nei porti e i dati sulla temperatura del mare per valutare e definire il profilo di rischio legato alla formazione di bioincrostazioni, supportando una gestione più efficiente degli asset e l'ottimizzazione delle *performance* ambientali.





Protezione dell'ambiente marino

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 e costieri provenienti da diverse regioni del mondo. 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 azioni** per salvaguardare la biodiversità e l'ambiente, tra le quali:

- sviluppare e 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 altri
- **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 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.

Dal 2023, il Gruppo ha, inoltre, partecipato 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. Le aziende partecipanti ricevono riconoscimenti in base alla percentuale di distanza totale percorsa a una velocità pari o inferiore a 10 nodi.

A livello di programma, i risultati del 2025 hanno incluso una riduzione del 40% del rischio di collisioni fatali tra navi e balene, una riduzione del 70% dell'intensità acustica e una diminuzione di 1.491 tonnellate di inquinanti atmosferici (NO_x) e di oltre 55.700 tonnellate metriche di emissioni di gas serra lungo la costa della California.

La partecipazione a questi programmi è stata confermata anche per il 2026⁶⁸.

68. Fonte: Program Impact and Latest Results | Blue Whales Blue Skies <https://bluewhalesblueskies.org/impact/>



Economia circolare

ESRS E2.IRO-1; ESRS 2 MDR-P; E5-4; E5-5



Economia circolare

L'analisi di doppia materialità svolta ha rilevato che il tema "Economia Circolare" è materiale per il Gruppo d'Amico, in riferimento agli afflussi di risorse e ai rifiuti.

SOTTO-TEMI	IMPATTI MATERIALI, RISCHI E OPPORTUNITÀ		CATENA DEL VALORE A MONTE	GRUPPO d'AMICO	CATENA DEL VALORE A VALLE
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	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 waste management 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 dal Gruppo – e carbone, grano e minerali, in quanto principali prodotti trasportati dalla divisione Dry Cargo.

Nel settore marittimo, la gestione dei rifiuti 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.

Inoltre, le società operanti nel settore del trasporto marittimo devono considerare anche la gestione del fine vita delle navi e le relative procedure a bordo. Sebbene non rappresenti di per sé un tema materiale, in quanto tali attività non sono svolte direttamente da d'Amico né affidate in *outsourcing* dal Gruppo a terzi, il riciclaggio delle navi è conforme alle normative pertinenti. Ciò include il mantenimento e l'aggiornamento di un elenco di tutti i materiali pericolosi, comprese le sostanze (estremamente) preoccupanti, presenti a bordo.

Politiche e modalità di gestione

d'Amico mostra una crescente attenzione verso i temi dell'economia circolare, come testimoniato dalle diverse iniziative intraprese. Tuttavia, non ha ancora definito obiettivi e target specifici che affrontino in modo esplicito gli afflussi di risorse, ad eccezione del carburante bunker.

Il Gruppo 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.

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.

Infine, 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**.



Risorse in ingresso

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

- **petrolio** per il combustibile bunker, 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.

I primi due input sono approfonditi in altre sezioni di questo Report⁶⁹. Per quanto riguarda, invece, l'acciaio utilizzato per le navi di proprietà, nel 2025, il Gruppo ha acquisito 3 navi di seconda mano – che insieme hanno comportato un ingresso di **33.833 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 e l'impatto.

69. Le metriche relative al consumo di carburante bunker sono riportate nel capitolo "Cambiamenti Climatici", mentre le quantità di prodotti trasportati, per tipologia di prodotto, sono riportate nel capitolo "Clienti" del presente Report.

Gestione dei rifiuti

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

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 garantiscano 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.

Nel 2025, il **volume e il peso totale dei rifiuti generati e smaltiti dalla flotta hanno raggiunto 16.969 tonnellate**, registrando una riduzione del 25% in termini di peso rispetto all'anno precedente.

La maggior parte dei rifiuti della flotta (**98,8%**) **viene smaltita in mare** (rifiuti alimentari e operativi), come consentito dalle normative applicabili, mentre **l'1,2% viene smaltito a terra**. Una quota molto ridotta di rifiuti (meno dello 0,001%) 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 [Kg] (flotta di proprietà e a scafo nudo)		2024	2025	Δ
Rifiuti scaricati in mare	Rifiuti alimentari	128.587	138.940,0	+8,1%
	Rifiuti da operazioni ⁷⁰	25.187,5	0,0	-100,0%
	Residui del carico (non-HME)	22.348.318,3	16.621.497,2	-25,6%
	Totale dei rifiuti scaricati in mare	22.502.091,3	16.760.437,2	-25,5%
Rifiuti inceneriti	Ceneri da inceneritore	157,5	161,4	+2,5%
Rifiuti smaltiti a terra	Plastica e plastica mescolata con rifiuti non plastici	15.536,6	16.856,2	+8,5%
	Rifiuti domestici, rifiuti operativi e materiale riciclabile o riutilizzabile ⁷¹	50.802,4	56.673,0	+11,6%
	Rifiuti da operazioni ⁷²	35.855,0	48.842,3	+36,2%
	Rifiuti elettronici ⁷³	4.638,0	5.006,3	+7,9%
	Residui del carico (HME)	17.486,5	81.035,0	+363,4%
	Totale dei rifiuti smaltiti a terra	124.318,5	208.412,7	+67,6%
Totale		22.626.567,3	16.969.011,2	-25,0%

Rifiuti per nave (flotta di proprietà e a scafo nudo)	2024 ⁷⁴	2025	Δ
Rifiuti totali per nave (m³/nave)	626,6	440,6	-29,7%
Rifiuti per nave (kg/nave)	444.355,2	304.322,3	-31,5%

Nel 2025, i rifiuti prodotti dagli uffici sono stati pari a **26,6 tonnellate**, stabili dal 2024.

Rifiuti degli uffici [kg]	2024	2025	Δ
Plastica	1.370,8	1.364,4	-0,5%
Carta	20.562,7	20.480,8	-0,4%
Rifiuti solidi urbani	4.798,0	4.775,3	-0,5%
Totale	26.731,5	26.620,5	-0,4%

70. 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.

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

72. 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.

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

74. I Valori 2024 sono stati aggiornati (-1,8% rispetto al valore precedentemente riportato).





Nel complesso, nel 2025 d'Amico ha prodotto 16.995,6 tonnellate di rifiuti (-25,0% dal 2024). Sul totale, lo 0,8% dei rifiuti prodotti è classificato come pericoloso ⁷⁴ (135 tonnellate).



75. I rifiuti prodotti a bordo e considerati pericolosi includono i rifiuti operativi (CAT-F), le ceneri da incenerimento (CAT-E), i rifiuti elettronici (CAT-I) e residui di carico dannosi per l'ambiente marino (Cat. K).

Criteri di rendicontazione ESG - Rifiuti

I rifiuti generati dalla flotta di d'Amico sono misurati in metri cubi. Le quantità in kilogrammi sono stimate utilizzando i seguenti valori di densità media per ciascun tipo di rifiuto:

Fattori di conversione	(kg/m ³)
CAT B - Alimenti	500
CAT E - Ceneri da inceneritore	2
CAT A - Plastica	16
CAT C - Domestici	75
CAT F - Operativi	75
CAT I - Elettronici	75
CAT J - Residui di carico(non-HME)*	770
CAT K - Residui di carico (HME)*	853

*HME: Harmful to the Marine Environment

Le metriche per nave sono calcolate su base proporzionale, tenendo conto dell'impiego mensile delle navi nel corso dell'intero esercizio (ad es. una nave che è stata impiegata per 6 mesi e poi ceduta rappresenta 0,5 navi).

Qualora i dati relativi ai rifiuti generati presso le sedi non fossero disponibili, le quantità di rifiuti prodotti dalle sedi sono state stimate in base al numero di dipendenti, utilizzando valori medi statistici per la generazione dei rifiuti in ambienti amministrativi.

Plastica	6 kg/dipendente
Carta	97 kg/dipendente
Rifiuti indifferenziati	23 kg/dipendente

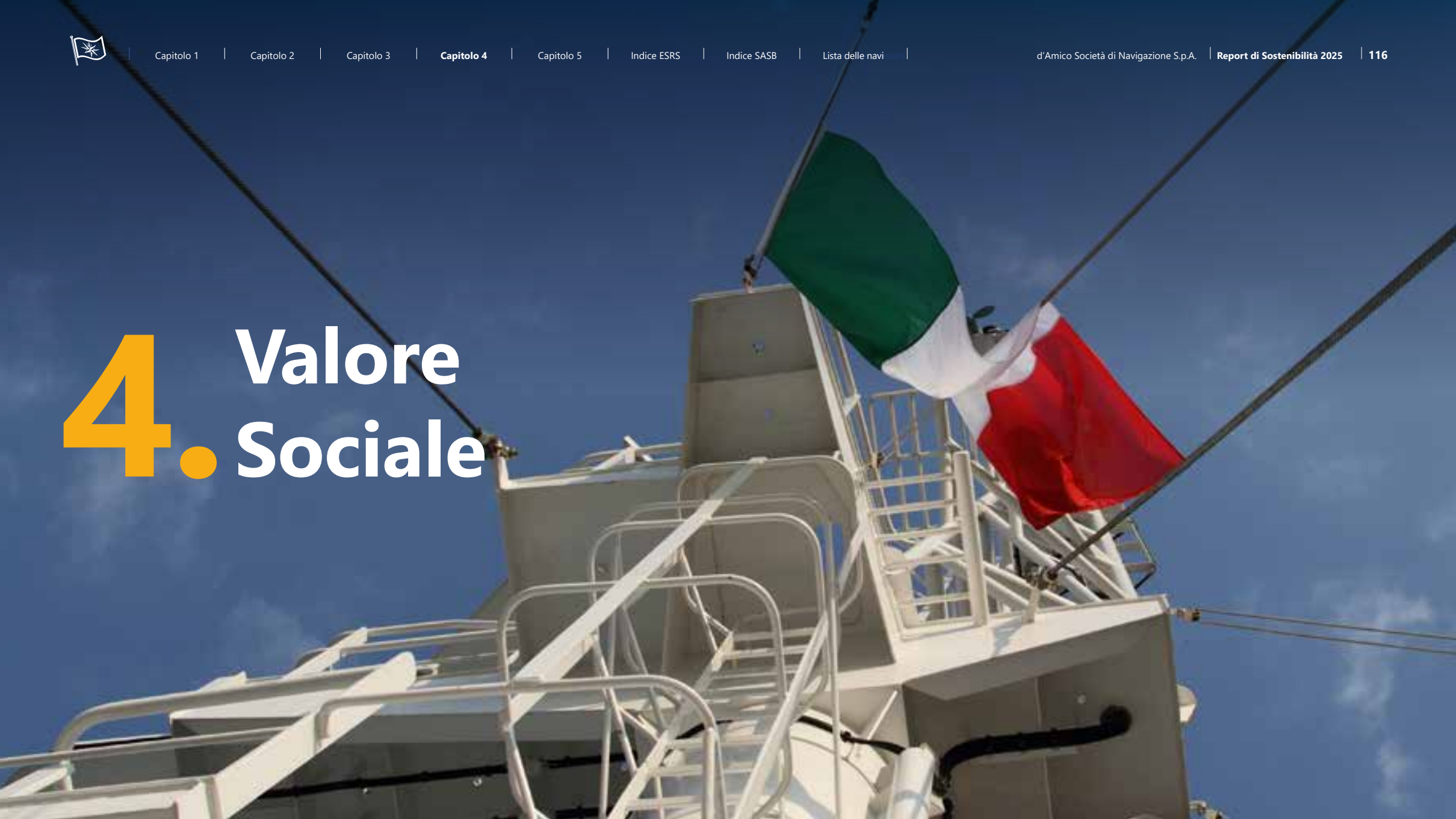
Gestione del fine vita delle navi

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**. Quest'ultima 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.



4. Valore Sociale



**1.371**

Persone lavorano per il Gruppo, tra personale di terra e di bordo, di cui l'82,7% marittimi (al 31/12/2025)

**2.448**

Personale di bordo impiegato nel corso dell'anno

**94,0%**

Tasso di *retention* - personale di terra

Highlights 2025

**85,2%**

Tasso di *retention* - personale di bordo

**Zero**

Infortuni sul luogo di lavoro

**Zero**

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



Forza lavoro propria

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 del Gruppo.

La valutazione di doppia materialità del 2024 ha identificato il tema di sostenibilità "Forza lavoro propria" come rilevante, sia in termini di impatti generati che di impatti subiti dal punto di vista finanziario. Nessuno degli impatti negativi potenziali materiali relativi alla forza lavoro si è verificato nel 2025.





Forza lavoro propria

SOTTO-TEMI	IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ MATERIALI		CATENA DEL VALORE A MONTE	GRUPPO d'AMICO	CATENA DEL VALORE A VALLE
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 <i>performance</i> 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		●	
Tutti i sotto-temi	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'attrattività del Gruppo nei confronti dei talenti, a causa di una gestione poco attrattiva del rapporto di lavoro	●	●	
	Opportunità	Miglioramento della capacità di <i>attraction</i> e <i>retention</i> dei talenti da parte del Gruppo		●	
	Opportunità	Miglioramento della produttività del personale 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, basata sulla sostenibilità, sull'attenzione verso le tematiche di diversità e inclusione, sul benessere e lo sviluppo delle persone e su una valutazione oggettiva delle prestazioni del capitale umano supportata dall'utilizzo dei dati. **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 e riflette l'identità del Gruppo. 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. Inoltre, per aumentare l'efficienza, la produttività e la flessibilità della propria forza lavoro, d'Amico ha dotato i propri dipendenti di una gamma completa di strumenti tecnologici.

L'**employee experience** affonda le sue radici nella cultura aziendale, nella mentalità e nei valori del Gruppo, da sempre impegnato a operare nel rispetto delle corrette procedure operative, della sicurezza e della tutela dell'ambiente. L'**eccellenza professionale viene promossa, incoraggiando le persone ad agire con senso di responsabilità, flessibilità e pragmatismo**. In quest'ottica, lo sviluppo delle competenze dei lavoratori e la loro crescita professionale continua rappresentano una priorità. 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 altro valore fondamentale, essenziale per mantenere relazioni trasparenti, aperte e positive con tutti gli *stakeholder*. La passione e l'impegno dei dipendenti di d'Amico per il settore marittimo rappresentano un elemento fondamentale per il raggiungimento dei traguardi aziendali e testimoniano il forte senso di appartenenza, la dedizione e lo spirito di squadra che contraddistinguono le persone del Gruppo.

A tutto questo si unisce un forte spirito di **integrazione multiculturale** tanto negli uffici quanto a bordo delle navi. Il **senso di appartenenza** e identificazione che le persone provano verso il Gruppo d'Amico è un fattore essenziale per il suo successo e la sua continuità. Il profondo senso di responsabilità sociale – in ambito ambientale, sociale e culturale – rappresenta un ulteriore valore aggiunto che guida ogni scelta aziendale.



Criteri 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 sia 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, ovvero al 31 dicembre 2025.



Le persone che lavorano in d'Amico

ESRS 2 BP-2; S1-6; S1-7; S1-12



237

Persone lavorano per il Gruppo a terra, +0,4 p.p. dal 2024



1.134

Marittimi impiegati nel 2025, pari all'82,7% del totale del personale

Al 31 dicembre 2025, il Gruppo d'Amico impiegava **1.371 persone**⁷⁶: **237 persone a terra e 1.134 persone a bordo delle navi (82,7%)**, con contratti di lavoro sottoscritti per la maggior parte nei territori 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 e sezioni rendicontano separatamente e in modo specifico dati e informazioni relativi al personale a terra e al personale di bordo. Questo approccio, legato alla natura del business del Gruppo, garantisce che le caratteristiche distintive di ciascun segmento del personale siano adeguatamente trattate.

76. I dati sui dipendenti sono riportati in *headcount* e a fine anno (31.12.2025).

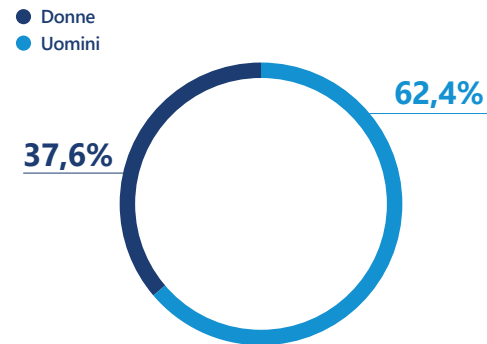




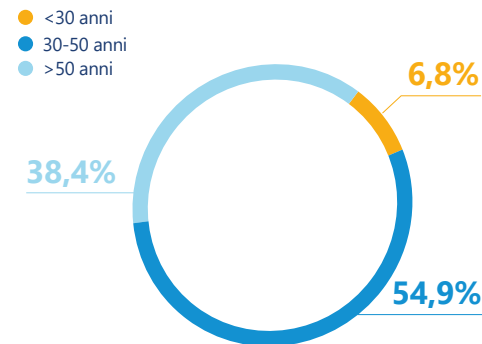
Personale di terra

Nel 2025, le persone impiegate a terra erano **237**. Le donne rappresentavano il **37,6%** dell'organico (+1,4 p.p. dal 2024) e ricoprivano il **24,3%** delle posizioni manageriali e di alta dirigenza⁷⁷. Il Gruppo d'Amico poteva, inoltre, contare su una forza lavoro esperta ma relativamente giovane, con il **54,9%** dei dipendenti appartenente alla fascia d'età compresa tra i 30 e i 50 anni, dato stabile rispetto all'anno precedente. Sia il numero di dipendenti con meno di 30 anni sia quello dei dipendenti con più di 50 anni è aumentato (rispettivamente del 14,3% e del 3,4%). Al 31 dicembre 2025, il Gruppo impiegava **3** persone con disabilità tra il personale a terra.

Personale di terra per genere - 2025

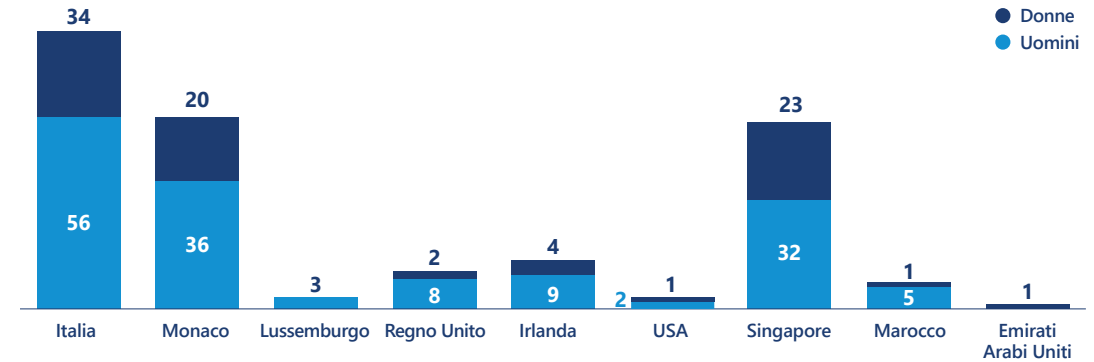


Personale di terra per fascia d'età - 2025

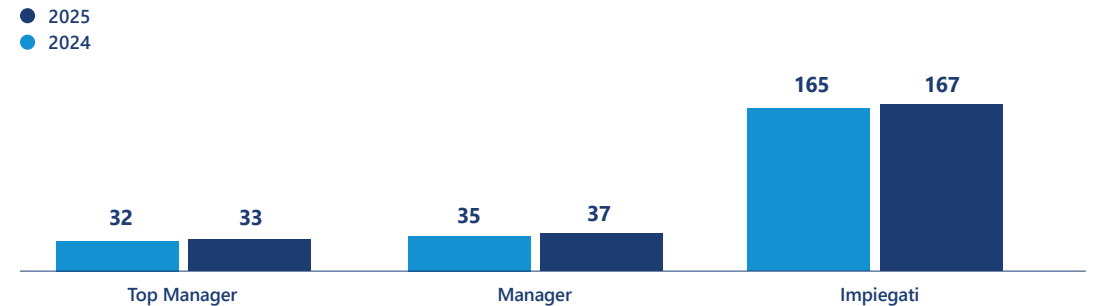


Il **38,0%** del personale di terra ha sede di lavoro in Italia, seguito dal **23,6%** nel Principato di Monaco e dal **23,2%** a Singapore. La restante parte della forza lavoro è distribuita tra Irlanda, Regno Unito, Marocco, Lussemburgo, Stati Uniti d'America ed Emirati Arabi Uniti.

Personale di terra per genere e sede di lavoro - 2025



Personale di terra per categoria professionale



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



Personale di bordo

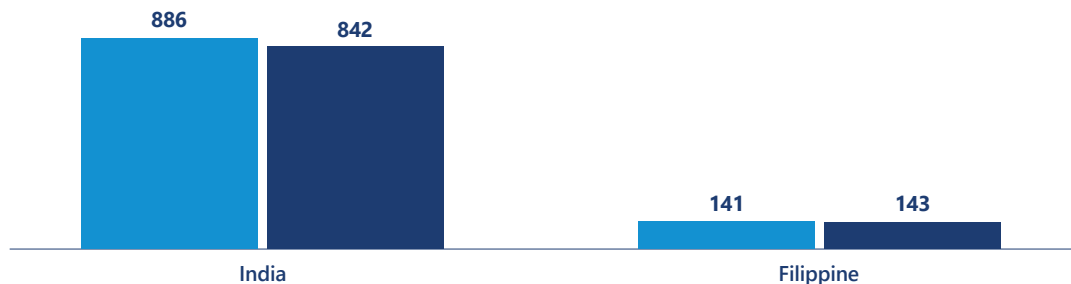
Al 31 dicembre 2025, il Gruppo d'Amico impiegava **1.134** persone a bordo di 52 navi, incluse 2 donne. Questo dato è inferiore rispetto al 2024 (-4,5%), a causa di un numero minore di navi attive alla fine del periodo di rendicontazione (-1 nave rispetto al 2024).

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 2025, il Gruppo ha impiegato un totale di 2.448 marittimi.

Gli uomini rappresentano il 99,8% del personale di bordo impiegato al 31 dicembre 2025. Il **58%** dei marittimi ha età compresa tra i 30 e i 50 anni, mentre il **29%** 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

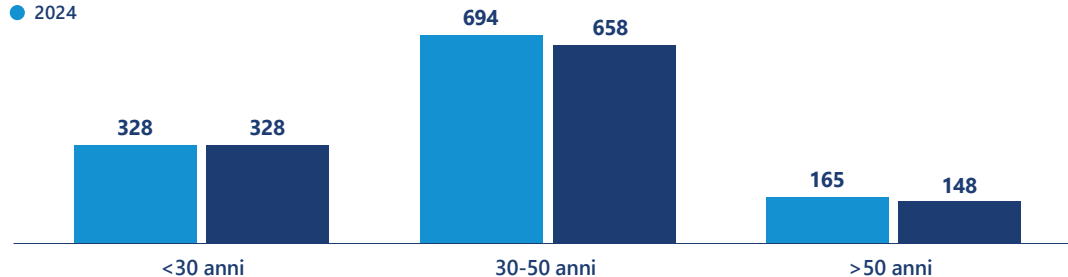
- 2025
- 2024



Il numero di dipendenti con meno di 30 anni è rimasto stabile, mentre il numero di dipendenti nelle fasce d'età 30–50 anni e oltre 50 anni è diminuito rispettivamente del 5,2% e del 10,3%. La riduzione della forza lavoro marittima si osserva in tutte le categorie, con una diminuzione del 4,1% per gli ufficiali senior, del 2,4% per gli ufficiali junior, del 6,0% per i ratings e dell'1,9% per i tirocinanti.

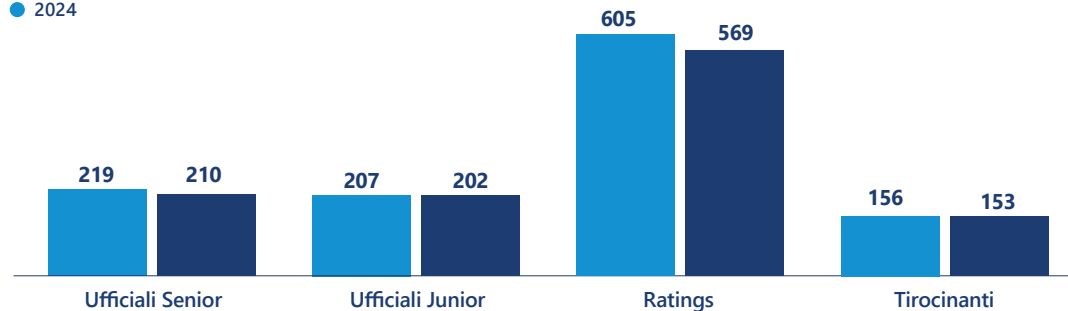
Personale di bordo per fascia d'età

- 2025
- 2024



Personale di bordo per categoria professionale

- 2025
- 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" favorisce una comunicazione dinamica e approfondita tra i team, **favorendo la creazione di una comunità all'interno del Gruppo.** Tutti i dipartimenti contribuiscono a ogni numero con articoli su nuove disposizioni, progetti, sviluppo di *best practice* 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 e informazioni sugli eventi della società a terra.

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

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

A partire dal 2025, le pubblicazioni della newsletter incorporano **tematiche legate al benessere.**

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 2025 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, la cultura della sicurezza e la consapevolezza sui rischi, il nuovo regime di ispezioni *Rightship* e la consapevolezza sulla sicurezza informatica.

Parallelamente, i due seminari, come di consuetudine, hanno rappresentato l'occasione per approfondire altri aspetti inerenti all'industria marittima grazie ad interventi di ospiti esterni quali RINA, la Guardia Costiera italiana e fornitori tecnici.



Occupazione sicura e dialogo sociale

ESRS 2 BP-2; S1-8; S1-10



99,6%

Contratti a tempo indeterminato per il personale di terra, +0,4 p.p. dal 2024



94,0%

Tasso di *retention* per il personale di terra, +1,1 p.p. dal 2024



85,2%

Tasso di *retention* per il personale di bordo, +2,8 p.p. dal 2024

Nell'analisi di doppia materialità è emerso che il sotto-tema "Occupazione sicura e dialogo sociale" è materiale.

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 legate al miglioramento dell'*attraction* e della *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 reclutamento e l'inserimento del personale di terra, così come la gestione dell'imbarco e del reclutamento del personale di bordo e i relativi processi di cessazione del rapporto di lavoro sono regolati da **procedure dedicate**.

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

A partire dal 2025, è rendicontato il grado di raggiungimento dei target definiti per ogni KPI incluso nel Piano: il segno di spunta blu scuro indica un target raggiunto pienamente, mentre un segno di spunta blu chiaro indica un target raggiunto almeno al 75%. Qualora i target non siano stati raggiunti, viene fornita una giustificazione in una nota esplicativa dedicata.

Obiettivo - Mantenere una cultura di sviluppo dei talenti

Strategia	KPI	Baseline 2023	Risultati 2025	Target 2025	Target 2027	Target 2030
Consolidare la <i>retention</i> dei talenti	Tasso di <i>retention</i> dei nuovi assunti marittimi (comandanti e direttori di macchina)	97%	91,8%	>90%	>90%	>90%
	Tasso di <i>retention</i> del personale di terra	93%	97%	93%	93%	93%
Azioni		Overview dei risultati 2025				
Adozione di una nuova politica per l'inclusione dei neoassunti e dei giovani lavoratori (personale di terra), che prevede		La Società è attivamente impegnata per favorire l'inclusione dei nuovi assunti e delle giovani risorse tramite una serie di iniziative mirate. Tuttavia, il Gruppo non ha ancora adottato una politica formale per il personale di terra.				
		Nel corso dell'anno sono stati effettuati incontri individuali regolari con i nuovi assunti e con un ex Comandante esperto, che ha prestato servizio nella flotta Tanker della Società, a supporto di un'efficace integrazione, di un orientamento continuo e della tempestiva risoluzione delle criticità emerse. Inoltre, nel 2025 il Gruppo ha lanciato "Ahoy!", il nuovo programma di <i>onboarding</i> all'interno della d'Amico Academy recentemente costituita.				
• 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 <i>feedback</i> raccolti tramite il sondaggio di <i>engagement</i> , con un focus sulle aree interne da potenziare						



Strategia

Consolidare la *retention* dei talenti

Azioni

Adozione di una nuova politica per l'inclusione dei neoassunti e dei giovani lavoratori (personale di bordo), che prevede:

- **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 *onboarding*:** 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



Overview dei risultati 2025

Nel 2025 il Gruppo d'Amico ha aggiornato la **Procedura di organizzazione a bordo** per rafforzare l'inclusione dei nuovi assunti e dei giovani tra il personale marittimo, introducendo una **sezione dedicata all'*onboarding* dei tirocinanti** sotto la stretta supervisione dell'ufficiale designato (generalmente il Primo Ufficiale o il Secondo Ingegnere).

I libretti di formazione dei tirocinanti vengono controllati regolarmente dall'ufficiale designato a bordo e dal Dipartimento Formazione una volta concluso l'imbarco.

Inoltre, a seguito dei risultati di un'indagine interna, è stato concordato che, a partire dal 2026, **a tutti i marittimi verrà fornito il volo di rientro verso l'aeroporto più vicino al proprio domicilio al termine dell'imbarco**, anziché verso il punto di assunzione.





Tipologie contrattuali - Personale di terra

Le persone impiegate a terra con un contratto a tempo indeterminato sono **236**, pari al 99,6%. In linea con i *benchmark* di settore⁷⁸, tutti i lavoratori di terra ricevono una **retribuzione commisurata ai loro ruoli e responsabilità**.

Personale di terra per tipologia contrattuale e genere a fine anno	2024				2025				Δ
	M	D	Altro / N.D.	TOT	M	D	Altro / N.D.	TOT	TOT
Numero di dipendenti	148	84	0	232	148	89	0	237	+2,2%
Numero di dipendenti a tempo indeterminato	147	83	0	230	147	89	0	236	+2,6%
Numero di dipendenti a tempo determinato	1	1	0	2	1	0	0	1	-50,0%
Numero di dipendenti a ore non garantite	0	0	0	0	0	0	0	0	-

Personale di terra per tipologia contrattuale e regione a fine anno	2024									2025									
	IT	IE	MC	US	SG	LU	UK	MA	Tot	IT	IR	MC	US	SG	LU	UK	MA	UAE	Tot
Dipendenti a tempo indeterminato	84	13	56	3	56	3	9	6	230	89	13	56	3	55	3	10	6	1	236
Dipendenti a tempo determinato	2	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Totale	86	13	56	3	56	3	9	6	232	90	13	56	3	55	3	10	6	1	237

Nel 2025, ci sono stati **3 lavoratori non dipendenti** tra il personale di terra del Gruppo, impiegati con un contratto di consulenza presso l'ufficio di Monaco. Inoltre, **68 lavoratori hanno collaborato nel territorio dell'India** con società del Gruppo d'Amico, operando **per conto di Sirius Ship Management S.r.l.**. 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.



78. Il Gruppo si è avvalso del supporto di una primaria società di consulenza operante nel settore dello *shipping*, al fine di svolgere un'analisi di *benchmarking* in materia di remunerazione, avvalendosi anche di indagini retributive condotte con riferimento a banche dati di settore.

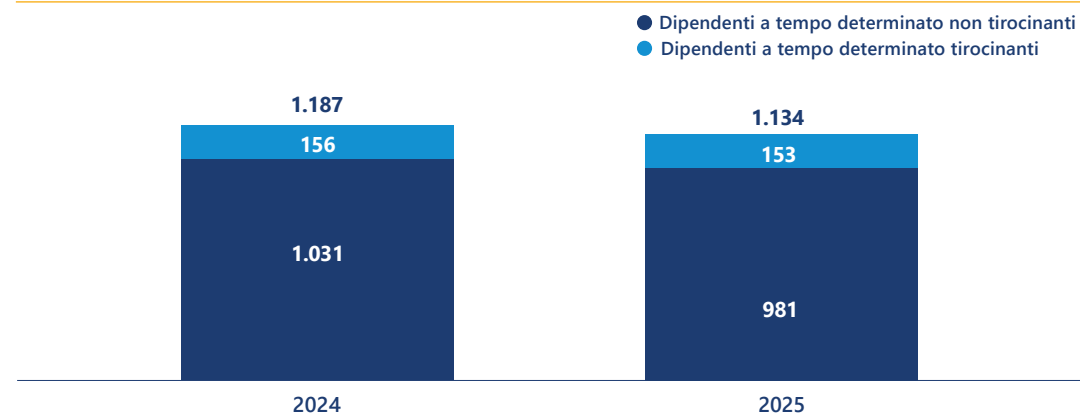


Tipologie contrattuali - Personale di bordo

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 2025⁷⁹, la Società aveva **153** tirocinanti nella sua flotta, che rappresentano il **13,5%** del totale dello staff impiegato a bordo al 31 dicembre 2025.

Personale di bordo per tipologia contrattuale



Nel 2025, gli ufficiali hanno trascorso in media **5,3** mesi a bordo, mentre i ratings ne hanno trascorsi in media **7,3**⁸⁰.

79. Nel 2025 non risultavano non dipendenti registrati tra il personale marittimo.

80. 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.





Recruitment, turnover e retention – Personale di terra

Il **recruiting**⁸¹ 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.** Per questo, viene posta grande attenzione all'identificazione accurata dei profili da inserire, valutando competenze tecniche, capacità, anzianità ed esperienze pregresse.

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 partecipano a un programma strutturato di *onboarding*, progettato per sviluppare una profonda comprensione dei propri ruoli e agevolare l'integrazione all'interno dell'organizzazione.



Progetto di *onboarding* digitale "Ahoy"

A partire dal 2025, il **progetto di *onboarding* digitale "Ahoy"** supporta l'**integrazione dei nuovi assunti** attraverso contenuti mirati, progettati per favorire un rapido orientamento e l'immersione nella cultura aziendale. L'iniziativa garantisce un allineamento coerente tra tutte le sedi del Gruppo, contribuendo a **rafforzare la coesione, l'identità condivisa e modalità di lavoro comuni.** "Ahoy" rappresenta uno strumento concreto di allineamento culturale e di valorizzazione delle persone, facilitando un'esperienza di *onboarding* strutturata, coerente e pienamente integrata nel percorso di crescita professionale del Gruppo.

Inoltre, nelle procedure di selezione e assunzione, il Gruppo d'Amico aderisce a rigorosi standard di *compliance*, assicurando di non intrattenere rapporti commerciali né stipulare contratti con persone o entità incluse nelle liste di riferimento antiterrorismo, soggetti o entità sanzionati, o direttamente o indirettamente controllati da

81. Si prega di fare riferimento alla colonna "Overview dei risultati 2025" nella tabella "Piano ESG: obiettivi, target e azioni", all'inizio del presente capitolo per ulteriori dettagli sugli aggiornamenti più recenti al processo di selezione e reclutamento.

persone sanzionate. Complessivamente, nel corso dell'anno, il Gruppo d'Amico ha registrato **12 assunzioni e 6 dimissioni** tra il personale di terra. Il numero di nuovi assunti è diminuito del 61,3% rispetto all'anno precedente. Al contempo, il numero di dimissioni è diminuito del 25% dal 2024.

Al 31 dicembre 2025, il Gruppo ha registrato un tasso di *turnover* pari al **2,6% (-1,1 p.p. dal 2024)** e un tasso di *retention* del **94,0% (+1,1 p.p. dal 2024)** tra il personale di terra, a dimostrazione dell'investimento di lungo periodo del Gruppo d'Amico nelle proprie risorse.



Un riconoscimento per le persone che lavorano in d'Amico da oltre 10 anni

Nel corso degli anni, nel riconoscere la lealtà 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. Dal 2024, il programma è stato esteso al personale di bordo del Gruppo, con **71 marittimi** che hanno ricevuto un premio nel 2025. 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, 40 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 servizio d'eccellenza 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, 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. Per rafforzare il senso di appartenenza dei lavoratori, il Gruppo ha stabilito strutture di *crewing* e formazione nei paesi di origine dei marittimi, 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 monitorare i progressi in termini di formazione e competenze.

Nel 2025, il Gruppo ha assunto 278 lavoratori (-25,9% dal 2024). La diminuzione rispetto all'anno precedente è principalmente legata alla durata dei contratti di lavoro, che incide sulla frequenza delle nuove assunzioni, nonché al minor numero di navi operative nel corso dell'anno rispetto al 2024.

Il Gruppo d'Amico garantisce continuità nella rotazione del personale sulle navi con caratteristiche simili, dando priorità ai marittimi già impiegati. Questo approccio ha contribuito a un elevato tasso di *retention*⁸² pari all'85,2% nel 2025 (+2,8 p.p. dal 2024).

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

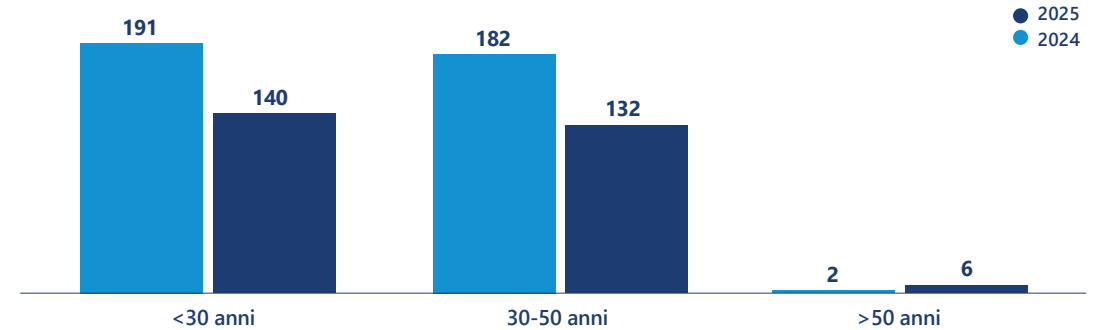
• S = Numero totale di cessazioni per qualsiasi causa (ovvero, il numero totale dei dipendenti che hanno lasciato l'azienda, per qualsiasi motivo)

• UT = Cessazioni inevitabili (ovvero pensionamenti o malattia a lungo termine).

• BT = Cessazioni benefiche (ovvero, a volte, quei dipendenti che lasciano l'azienda apportano un beneficio, ad esempio nel caso di dipendenti con *performance* inferiori alle attese)

• AE = Il numero medio di dipendenti che lavorano per l'azienda durante il periodo considerato di 24 mesi.

Personale di bordo - Assunzioni per fasce di età



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).

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 consapevolezza 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

**100%**

Personale di bordo coperto dal Sistema di gestione della salute e della sicurezza

**97,5%**

Personale di terra coperto dal Sistema di gestione della salute e della sicurezza

**Zero**Infortuni gravi sul luogo di lavoro⁸³

Nell'analisi di doppia materialità è emerso che il sotto-tema "Salute e sicurezza" è materiale.

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 - che generano opportunità materiali, specialmente in termini di attraction e retention dei talenti - e impatti negativi derivanti da infortuni, malattie professionali o perdita di vite umane.

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. Per ridurre ulteriormente i rischi inerenti alle attività marittime, il Gruppo d'Amico ha una politica molto restrittiva di **Occupational Health and Safety**, che fa parte del Sistema di Gestione Integrato del Gruppo e ha l'obiettivo di garantire condizioni di lavoro sicure e salubri, adeguate allo scopo, alle dimensioni e al contesto dell'organizzazione. Promuove una cultura "*safety-first*" per conseguire un ambiente di lavoro privo di infortuni e malattie, garantendo al contempo la consultazione e la partecipazione dei lavoratori e dei loro rappresentanti.

Con specifico riferimento ai marittimi, il Gruppo d'Amico ha adottato la **Politica sulla sicurezza a bordo**, volta a garantire il massimo livello di efficienza tecnica e operativa delle proprie navi. La politica assicura un ambiente di lavoro sicuro, stabilendo e mantenendo le misure di sicurezza necessarie per prevenire atti illeciti che possano mettere a rischio la sicurezza del personale, dei beni aziendali a bordo e della nave stessa.

Nel suo impegno per promuovere un ambiente di lavoro sicuro a bordo, il Gruppo 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 operative.

Il Gruppo d'Amico è conforme ai requisiti del **Codice internazionale di gestione della sicurezza dell'IMO** e agli standard internazionali per la salute e sicurezza sul lavoro (**ISO 45001**). Questa certificazione, che copre l'intero personale, è stata rinnovata nel 2023 a seguito dell'audit annuale del RINA, con validità fino al 2026, quando il certificato sarà rinnovato.

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.

83. Gli infortuni correlati al lavoro sono definiti come effetti negativi sulla salute derivanti dall'esposizione a rischi presenti nell'ambiente di lavoro. L'indicatore include esclusivamente gli infortuni gravi, ossia quelli che comportano lo sbarco di un membro dell'equipaggio e/o almeno una giornata lavorativa persa, escludendo quindi i casi risolti a bordo mediante primo soccorso, in conformità con la normativa applicabile e le linee guida dell'OCIMF.



Piano ESG: obiettivi, target e azioni

Obiettivo - Promuovere l'engagement e il benessere del personale

 Strategia	 KPI					
		Baseline 2023	Risultati 2025	Target 2025	Target 2027	Target 2030
Garantire salute e sicurezza per tutti	Numero di infortuni gravi⁸⁴ tra il personale di bordo.	0	0	0	0	0
	 Azioni	 Overview dei risultati 2025				
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 Sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro copre il 100% della forza lavoro del Gruppo e la validità della certificazione è stata confermata per il 2025. Nell'ambito del processo di mantenimento e rinnovo della certificazione ISO 45001 sono stati effettuati un audit di sorveglianza e ispezioni a bordo su navi campione della flotta del Gruppo. Per ulteriori informazioni su questa azione, si rimanda al presente capitolo, paragrafo “Sistemi di gestione della salute e sicurezza e certificazioni”.				

84. Ciò include qualsiasi lesione che possa causare un'inabilità permanente parziale, un'inabilità permanente totale o un decesso.



Sistemi di gestione della salute e della sicurezza e certificazioni

Per gestire i rischi legati alle condizioni di impiego dei marittimi e garantire il pieno rispetto dei principi e delle norme della *Maritime Labour Convention* (MLC 2006), tutto il personale marittimo viene reclutato tramite agenzie di imbarco debitamente autorizzate dalle autorità statali locali o da organismi riconosciuti. Il Dipartimento Crewing del Gruppo d'Amico effettua ispezioni periodiche di tali agenzie per assicurare la conformità sia alle proprie procedure interne sia agli standard normativi applicabili. In conformità alle disposizioni della MLC 2006, ogni nave e società di *ship management* deve inoltre essere sottoposta a ispezioni periodiche da parte dell'autorità di bandiera, che rilascia un certificato di conformità per la nave e per il gestore. **Tutte le navi gestite da d'Amico sono in possesso di un Certificato Marittimo del Lavoro valido.**

Il Gruppo d'Amico **promuove attivamente la sicurezza a bordo e il rispetto per l'ambiente**, con l'obiettivo di eliminare il rischio di incidenti quali incagliamenti, incendi, collisioni e sversamenti di carburante, che potrebbero avere anche un significativo impatto economico. 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 Tanker** (*Tanker Management and Self-Assessment Programme - TMSA*), varato nel 2004 dall'OCIMF (*Oil Companies International Marine Forum*)⁸⁵.

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. L'ISO 45001 è il primo standard internazionale per la salute e la sicurezza sul lavoro. Stabilisce un quadro di riferimento per il miglioramento della sicurezza, la riduzione dei rischi sul luogo di lavoro e il miglioramento della salute e del benessere dei lavoratori, consentendo alle organizzazioni di aumentare in modo proattivo le prestazioni in materia di salute e sicurezza.

La politica è distribuita a tutto il personale del Gruppo al fine di accrescere la consapevolezza delle responsabilità individuali nella gestione delle tematiche di salute e sicurezza. È inoltre resa disponibile a tutte le parti interessate e viene riesaminata periodicamente per garantirne

la costante attualità e adeguatezza. 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**, tramite il quale esegue un'analisi sistematica per evitare che lo sviluppo di qualsiasi atto e condizione non sicuri si trasformino in un incidente.

Formazione su salute e sicurezza

d'Amico investe 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.



85. 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.



Un forte sostegno e supervisione da terra rafforzano ulteriormente queste iniziative.

Tutte le navi possono contare su attrezzature tecnologicamente avanzate e sulle risorse necessarie per supportare l'equipaggio nell'applicazione degli standard di sicurezza e ambientali del Gruppo per la prevenzione di incidenti come incagli e collisioni, incluso l'inquinamento ambientale. Inoltre, la Società adotta una polizza assicurativa che copre i danni da inquinamento da carburante bunker o da carico (*Protecting and Indemnity Insurance*) fino a un miliardo di dollari. Nel 2025 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 relative all'**ambiente di lavoro, mansioni specifiche e attività lavorative**. Nel 2025, tutti i nuovi assunti di terra sono stati introdotti alle politiche di *Occupational Health and Safety* del Gruppo durante il loro processo di *onboarding*.

Sicurezza dei marittimi

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

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

- tutti i membri dell'equipaggio devono sempre avere **sufficienti ore di riposo continuative**
- le **ore di riposo senza interruzione devono essere conformi alla MLC 2006, ai contratti di lavoro, 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.

Il Comandante di ogni nave è responsabile della supervisione delle istruzioni, delle procedure e dei documenti per il funzionamento sicuro ed efficace della nave, sulla base della propria esperienza e delle attività svolte a bordo. 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 dedicato⁸⁶.

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 La-*

bour 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 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 di 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.

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 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. Tramite questo servizio a pagamento, 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 altamente specializzati.

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



Performance di salute e sicurezza

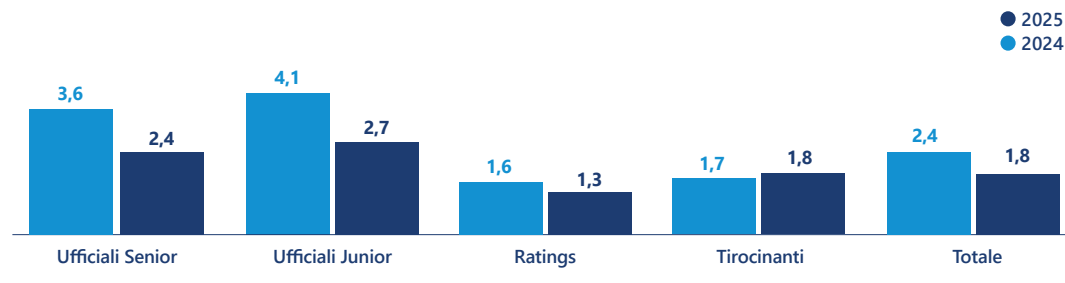
Nel corso del 2025, la grande attenzione del Gruppo d'Amico nei confronti dei temi e della gestione della salute e sicurezza dei propri lavoratori ha permesso di registrare **0 infortuni sul lavoro**⁸⁷, inclusi infortuni con gravi conseguenze⁸⁸, perdite di personale o decessi⁸⁹, sia a terra sia a bordo.

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.

Nel 2025 il Gruppo ha realizzato 1,8 ore medie di formazione per ciascun marittimo sul tema della salute e sicurezza (-24,9% dal 2024). La diminuzione delle ore medie di formazione registrata nel 2025 è principalmente attribuibile al minor numero di nuovi marittimi assunti nel corso dell'anno (-25,9% rispetto al periodo precedente). Di conseguenza, il numero complessivo dei corsi di formazione realizzati si è ridotto. I marittimi neoassunti sono tenuti a completare un articolato programma di formazione iniziale prima dell'imbarco, che comprende generalmente almeno dieci corsi obbligatori. Invece, i marittimi già in forza nella Società partecipano, nella maggior parte dei casi, a un numero limitato di corsi di formazione, se non addirittura a nessuno, poiché, in conformità con la *Crew Training Matrix* aziendale, sono tenuti esclusivamente al rinnovo delle certificazioni e dei corsi con validità triennale o quinquennale.

Pertanto, la riduzione delle nuove assunzioni ha determinato una minore domanda di attività di formazione iniziale, contribuendo di conseguenza alla diminuzione delle ore medie di formazione nel periodo di rendicontazione.

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



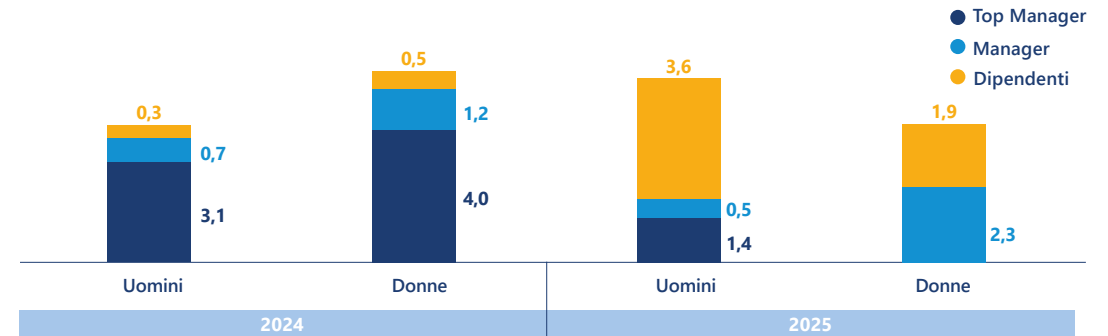
87. Gli infortuni sul lavoro sono definiti come impatti negativi sulla salute derivanti dall'esposizione a pericoli sul posto di lavoro.

88. 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.

89. Il dato si riferisce a membri dell'equipaggio che risultano dispersi.

Nel 2025 il Gruppo ha realizzato in media **2,69** ore di formazione per ciascun dipendente uomo del personale onshore (+184,3% dal 2024) e **1,91** ore di formazione per ciascuna dipendente donna sul tema della salute e sicurezza (+167,4% dal 2024). L'aumento rispetto all'anno precedente è dovuto principalmente all'intensificazione delle attività formative dedicate alle donne manager e, più in generale, a tutti i dipendenti in materia di salute e sicurezza.

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



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 *near misses* - con impatto su: sicurezza, salute, ambiente, qualità, affidabilità, produzione, immagine e 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.



Benessere

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



100%

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



Piani pensionistici integrativi

Introdotti per il personale di terra



Nuova polizza assicurativa sanitaria

Introdotta per i marittimi e i loro familiari

Nell'analisi di doppia materialità è emerso che il sotto-tema "Benessere" è materiale.

Impatti, rischi e opportunità materiali

L'analisi 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 la **qualità dell'alloggio** per il personale di bordo.

L'analisi di doppia materialità ha rilevato come significative le opportunità legate all'attrazione dei talenti, alla *retention* e alla produttività, conseguenti al miglioramento del benessere percepito e reale dei dipendenti.

Inoltre, l'analisi identifica potenziali impatti negativi 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 lavoratori sono di fondamentale importanza per il Gruppo d'Amico. La Società dimostra il suo impegno tramite diverse 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 siano rispettati periodi di riposo per il personale di bordo in linea con le normative internazionali (*International Labour Organization*). 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

Obiettivo - Promuovere l'engagement e il benessere del personale

Strategia		KPI				
Garantire salute e sicurezza per tutti		Personale coinvolto in programmi sviluppati per la salute mentale e la salute e sicurezza sul lavoro				
Garantire salute e sicurezza per tutti – personale di bordo		Azioni				
		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. Realizzazione di un programma concordato con C.I.R.M. che coinvolgerà circa 2.500 marittimi con l'amministrazione di circa 5.000 test:				
		- Valutazione pre-imbarco della salute mentale dei marittimi (nuovi assunti) – persone contattate ed esaminate a distanza - Analisi dei principali fattori di stress legati al lavoro e possibili soluzioni – generalmente due volte l'anno - Consulenze a distanza con professionisti della salute mentale specializzati nel settore marittimo – su richiesta				
		Newsletter trimestrale "Lighthouse": una rivista interna che offre contenuti di interesse e rappresenta un efficace strumento di comunicazione tra il personale di terra e quello di bordo.				
		Formazione dedicata ai diritti umani e ad aspetti etici.				
		Overview dei risultati 2025				
		Il servizio è stato ufficialmente avviato nel 2025, a seguito della sottoscrizione dell'accordo di collaborazione con C.I.R.M. nel 2024. Per ulteriori informazioni su questa iniziativa, si rimanda al presente capitolo, paragrafo "Benessere dei dipendenti".				
		La pubblicazione della newsletter è proseguita nel corso dell'anno, includendo nelle edizioni del 2025 tematiche legate al benessere dei dipendenti.				
		La formazione ha coinvolto tutto il personale marittimo nel 2025, in conformità con la Training Matrix del Gruppo.				



Strategia

Garantire salute e sicurezza per tutti – *personale di terra*

Azioni

Programma di psicoeducazione online, in collaborazione con *Mindwork*, articolato in tre webinar della durata di un'ora ciascuno, con l'obiettivo di fornire ai lavoratori le migliori pratiche e gli strumenti operativi necessari per prendersi cura di sé stessi e delle persone che li circondano.



Overview dei risultati 2025

Nel primo semestre del 2025 sono stati condivisi internamente i risultati dell'iniziativa *Workdown* avviata nel 2024. Questa fase preliminare si è rivelata fondamentale per acquisire una comprensione più approfondita delle dinamiche organizzative che stanno assumendo un'importanza crescente per il Gruppo, in particolare in relazione alla collaborazione intergenerazionale, al coinvolgimento dei dipendenti e al benessere sul luogo di lavoro. Nel primo trimestre del 2025 l'iniziativa è stata ampliata con nuove sessioni formative, realizzate in collaborazione con *Mindwork*. Il programma, erogato sia in italiano sia in inglese, ha incluso **tre webinar della durata di 90 minuti**: Motivazione nelle diverse generazioni; Sicurezza psicologica: come promuoverla tra generazioni; Gestione delle relazioni tra generazioni. Queste sessioni hanno rappresentato un ulteriore passo avanti nella costruzione di un ambiente di lavoro inclusivo, fondato sulla fiducia, sulla collaborazione e su un'attenzione concreta al benessere delle persone.

Benessere dei dipendenti

Nel 2025, 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 consentito di identificare le seguenti priorità**:

Benessere fisico	Benessere emotivo	Benessere finanziario	Benessere sociale	Benessere organizzativo
Prevenzione e cura	- Genitorialità - Assistenza ai più fragili - Salute mentale - Equilibrio vita-lavoro	- Educazione finanziaria e pensionistica - Copertura assicurativa	- Team building - Diversità e inclusione - Volontariato e sostenibilità	- 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.

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, il **processo di coinvolgimento** interno, avviato nel 2022, è proseguito nel 2024 con il lancio di **WorkDown**, un questionario innovativo basato su dinamiche da videogioco, che ha fornito una panoramica completa del benessere organizzativo, consentendo al Gruppo di esplorare il sistema di valori delle diverse generazioni all'interno dell'azienda e approfondire le priorità che distinguono i gruppi generazionali.



“ La possibilità di conciliare il lavoro con la vita personale è uno degli aspetti che apprezzo maggiormente dell'attenzione che d'Amico dedica alle persone. Mi sento valorizzato sia come professionista sia come persona. Ritengo che siano proprio le persone a rappresentare il vero punto di forza di questa Società”.

Tommaso, Tesoreria di Gruppo

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.

Sulla base delle evidenze raccolte attraverso *Workdown*, in collaborazione con *MindWork*, nel 2025 il Gruppo ha implementato il **programma formativo “Le generazioni in azienda: motivazioni, valori e aspettative”**. Questa iniziativa di psicoeducazione ha affrontato temi quali la sicurezza psicologica, la motivazione e le dinamiche relazionali sul luogo di lavoro, analizzati dalla prospettiva delle diverse generazioni. Il programma ha favorito

il dialogo intergenerazionale, sempre più riconosciuto come un fattore chiave per il benessere individuale e collettivo, la qualità delle relazioni e il successo dei processi di trasformazione organizzativa, nonché per la capacità dell'azienda di attrarre e trattenere talenti di alto livello.

Partendo dagli spunti emersi dalle sessioni di ascolto dello scorso anno, il focus di quest'anno è stato il rafforzamento del coinvolgimento attraverso webinar mirati, sessioni di supporto continuative e *coaching* individuale su base volontaria.

La **piattaforma d'Amico Academy** è ora pienamente operativa e offre una serie di iniziative formative dedicate al benessere dei dipendenti e allo sviluppo professionale, tra cui: motivazione tra le generazioni; sicurezza psicologica e modalità per promuoverla tra le generazioni; gestione delle relazioni intergenerazionali e consapevolezza in materia di *cybersecurity*.





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. Un'attenzione particolare è stata dedicata al **benessere mentale** attraverso sessioni formative specifiche rivolte al personale di terra, che hanno trattato temi quali la **gestione dello stress**, il **caregiving** e il **supporto agli altri**.

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 della Società. Per questo motivo, nel 2025 la Società ha rafforzato il proprio costante impegno a favore del benessere fisico, emotivo e psicologico dei marittimi, consolidando in modo strategico i risultati ottenuti negli anni precedenti. È stato implementato un insieme completo di iniziative per potenziare le risorse dedicate alla salute mentale, promuovere la responsabilità della **leadership** e coltivare la sicurezza psicologica a bordo:

1. Progetto sui valori aziendali: l'iniziativa ha riaffermato i valori fondamentali del Gruppo in materia di sostenibilità, etica aziendale e centralità delle persone nelle attività operative. Il top management ha sottolineato il ruolo centrale dei marittimi nel successo della Società, riconoscendo il loro contributo come fondamentale per l'identità del Gruppo e per la sua visione di lungo periodo.

2. Politica di rimpatrio potenziata per i marittimi: sulla base del *feedback* dell'equipaggio, la Società ha introdotto una nuova policy che prevede il volo di rientro al termine dell'imbarco verso l'aeroporto più vicino al

domicilio del marittimo, anziché verso il punto di asunzione originario. Questo miglioramento consente di ridurre tempi di viaggio, costi e affaticamento dopo lunghi periodi di navigazione.

3. Focus sui diritti dei marittimi: la nuova politica aziendale adottata nel 2024 sottolinea l'impegno a garantire la corretta attuazione dei diritti umani dei marittimi all'interno dell'organizzazione. Nel 2025, questi principi sono stati ulteriormente integrati nelle operazioni quotidiane della flotta.

4. Miglioramento della connettività a internet: è stato aumentato il pacchetto dati di connettività Internet per ciascun marittimo, al fine di garantire una maggiore possibilità di rimanere in contatto con i propri cari a casa durante i periodi di navigazione.

5. SEAFIT – Indagine sul benessere dei marittimi: è stata condotta un'indagine riservata per comprendere meglio i fattori emotivi, psicologici e sociali che influenzano la vita a bordo. L'indagine, condivisa con tutto l'equipaggio e con possibilità di partecipazione anonima, ha fornito informazioni utili sulle tendenze legate al benessere dei marittimi. I risultati guideranno le iniziative future e supporteranno il miglioramento continuo delle condizioni di *welfare* dei marittimi.

6. Supporto e vicinanza ai marittimi e alle loro famiglie: la Società ha nominato un referente dedicato al benessere, che mantiene un contatto proattivo con i marittimi durante i periodi di riposo, assicurando loro supporto e attenzione e fornendo aggiornamenti periodici alle rispettive famiglie.

7. Programma *Shell Partners in Safety* (PinS): la Società ha continuato a implementare il programma su

tutta la flotta Tanker: tra i moduli formativi trattati figurano "Leadership visibile e percepita", "Fattore umano nelle prestazioni", "Strumento di coinvolgimento nell'apprendimento" e "Attenzione alle persone".

8. 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.

9. Servizio di assistenza medica radio gratuita: avviato nel 2025 a seguito della firma, nel 2024, di un accordo di collaborazione con il **Centro Internazionale Radio Medico (C.I.R.M.)**, il servizio fornisce supporto medico a distanza 24 ore su 24 alle navi prive di medico a bordo. Le richieste sono gestite da medici in servizio continuativo, con il supporto di consulenti specialisti quando necessario. Il personale medico rimane in contatto con la nave, monitorando i pazienti fino alla guarigione o allo sbarco.

10. Discussione durante i seminari aziendali: è stata discussa l'importanza dei diritti umani dei marittimi e il loro ruolo critico, sottolineando le sfide affrontate durante i lunghi periodi in mare.

11. Progetto Eletive: avviata nel 2024, l'iniziativa Eletive è uno strumento progettato per raccogliere *feedback* dettagliati dai marittimi attraverso un questionario scientificamente validato composto da 46 domande. L'indagine valuta *engagement* e benessere, con l'obiettivo di promuovere una cultura di miglioramento continuo e partecipazione attiva. Le prime due rilevazioni sono state condotte nel 2025, segnando un importante passo nello sviluppo della cultura interna del Gruppo.

12. Campagna per la sicurezza delle scale: la campagna ha rafforzato le corrette pratiche di utilizzo delle scale

a bordo della flotta, garantendo una conformità uniforme alle procedure di sicurezza al fine di ridurre il rischio di incidenti e infortuni.

13. Campagna per la salute: la campagna si è concentrata sul mantenimento di un corretto indice di massa corporea (BMI) attraverso attività fisiche settimanali di gruppo, tornei mensili, un menù alimentare sano, giornate "senza zucchero", iniziative di sensibilizzazione sul fumo e il monitoraggio del BMI.

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. Di seguito, le principali iniziative attivate per favorire la salute mentale dei dipendenti:

- **Formazione sulla salute mentale:** vengono erogati regolarmente corsi pre-imbarco a tutti i marittimi, che coprono temi quali salute mentale, gestione dei conflitti, *team building*, fattori umani e cultura sul luogo di lavoro. Questa formazione rafforza la resilienza psicologica e favorisce relazioni positive a bordo.

- **Collaborazione con la *Sailors' Society*:** per promuovere la consapevolezza sul benessere in mare, non solo per i marittimi ma anche per le loro famiglie e per il personale di terra del Gruppo.

- **Ulteriore formazione a terra** per i principali ruoli di bordo, al fine di aumentare la consapevolezza e la comprensione delle tematiche legate al benessere, così da facilitare la diffusione della formazione su tutta la flotta.



Nel 2024 il Gruppo ha lanciato un'altra importante iniziativa volta a migliorare il benessere di tutti i membri dell'equipaggio: un **programma di supporto alla salute mentale** in collaborazione con TelePharmaTec, un gruppo di specialisti nel campo della salute mentale e del benessere nel settore marittimo. Volto a fornire un sistema di supporto efficace, il **programma assiste il personale che affronta difficoltà personali o che necessita di indicazioni su come supportare gli altri**. TelePharmaTec mette a disposizione una **linea di assistenza gratuita attiva 24/7**, accessibile tramite telefono, WhatsApp, email o SMS. Il servizio, gestito da psicologi professionisti, è completamente confidenziale e anonimo, garantendo la tutela della privacy e la facilità di accesso per tutti i lavoratori.

L'azienda partecipa attivamente al **progetto di valutazione dello stress lavoro-correlato in collaborazione con C.I.R.M. e TelePharmaTec**, valutando il benessere dell'equipaggio attraverso strumenti riconosciuti quali le scale WHO, Borg e Rosenberg. I risultati forniscono raccomandazioni personalizzate per migliorare la resilienza, gestire l'affaticamento e affrontare le fonti di stress presenti nell'ambiente di lavoro, contribuendo a orientare le future strategie di *welfare*.

Per rafforzare ulteriormente il supporto alla salute mentale dei marittimi, la Società ha collaborato con il C.I.R.M. per introdurre **SeaMinds**, una piattaforma digitale dedicata alle esigenze specifiche dei professionisti del settore marittimo. La piattaforma offre una suite integrata di strumenti, tra cui questionari di autovalutazione, consulti virtuali con psicologi e neurologi abilitati ed esercizi guidati per il benessere mentale e fisico. Essa consente l'accesso riservato a valutazioni basate su evidenze scientifiche per ansia, depressione e stress, permettendo all'equipaggio di gestire in modo

proattivo la propria salute mentale. In caso di situazioni di disagio acuto, i marittimi possono attivare un contatto in tempo reale con professionisti sanitari tramite messaggistica istantanea e teleconsulti, garantendo un supporto remoto rapido ovunque si trovi la nave. La soluzione è stata implementata su **tutta la flotta**, con l'obiettivo di informare il personale sulla nuova linea di supporto alla salute mentale.

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 2025 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.

Nel 2025 il Gruppo ha introdotto nuovi *benefit* per il personale di terra e per quello marittimo:

- **Regimi pensionistici complementari per il personale di terra**
- **Polizza assicurativa che prevede prestazioni sanitarie e il rimborso delle spese mediche per i marittimi**

– per l'intero anno, sia a terra sia a bordo – e per i loro familiari (partner e figli).

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 2025, **39 dipendenti (+30,0% dal 2024)** hanno usufruito di questa opzione, a testimonianza di un crescente utilizzo delle opportunità di equilibrio tra vita professionale e vita privata offerte dal Gruppo.

Personale di terra – Dipendenti con protezione sociale garantita

	2024		2025		Δ
	Nr.	%	Nr.	%	Tot
Malattie / Cure mediche	232	100%	237	100%	+2,2%
Disoccupazione	232	100%	237	100%	+2,2%
Infortuni sul lavoro	232	100%	237	100%	+2,2%
Congedo parentale	232	100%	237	100%	+2,2%
Pensione	232	100%	237	100%	+2,2%

Personale di bordo – Dipendenti con protezione sociale garantita

	2024		2025		Δ
	Nr.	%	Nr.	%	Tot
Malattie / Cure mediche	1.187	100%	1.134	100%	-4,5%
Disoccupazione ⁹⁰	1.187	100%	1.134	100%	-4,5%
Infortuni sul lavoro	1.187	100%	1.134	100%	-4,5%
Congedo parentale ⁹¹	19	1,6%	15	1,3%	-21,1%
Pensione ⁹²	1.187	100%	1.134	100%	-4,5%

90. Secondo il *Collective Bargaining 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.

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

92. Secondo il *Collective Bargaining 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.



Diversità e pari opportunità

ESRS 2 BP-2; S1-9



29

Nazionalità differenti
tra il personale di terra

13

Nazionalità differenti
tra il personale di bordo

Nell'analisi di doppia materialità è emerso che il sotto-tema "Diversità e pari opportunità" è materiale.

Impatti, rischi e opportunità materiali

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

L'**approccio multiculturale** del Gruppo promuove l'integrazione di culture diverse e favorisce il reciproco scambio di idee, esperienze e punti di vista, contribuendo a stimolare l'innovazione e a creare relazioni di lavoro positive. Tale approccio offre opportunità di espansione nei mercati internazionali e rappresenta uno degli elementi distintivi di un'organizzazione globale. Il multiculturalismo incoraggia un dialogo aperto, volto a promuovere la comprensione reciproca, la collaborazione e il lavoro di squadra tra i dipendenti. Soprattutto, esprime i valori di **tolleranza, rispetto e accettazione**, contribuendo a migliorare la cultura aziendale, a ridurre i conflitti sul luogo di lavoro e a garantire pari attenzione e rappresentanza a tutte le esigenze culturali.

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 non solo rifletta una comunità inclusiva ma favorisca anche migliori processi decisionali, innovazione e sostenibilità a lungo termine. **Un ambiente di lavoro improntato alla diversità garantisce un vantaggio competitivo al Gruppo**, che gestisce navi che viaggiano in tutto il globo e si confronta con interlocutori in tutto il mondo. Un approccio multiculturale favorisce l'**integrazione di culture diverse e lo scambio di idee, esperienze e punti di vista**, promuovendo l'innovazione e rafforzando le relazioni all'interno dell'ambiente di lavoro. Esso sostiene l'espansione internazionale del Gruppo e rappresenta una delle caratteristiche distintive di un'organizzazione globale. Il multiculturalismo incoraggia il dialogo aperto, la collaborazione e il lavoro di squadra, promuovendo al contempo valori di tolleranza, rispetto e inclusione.

Il **rafforzamento delle politiche in materia di diversità e inclusione** ha rappresentato uno dei principali risultati conseguiti dal Gruppo negli ultimi anni. 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. Tali linee guida promuovono la parità di genere a tutti i livelli dell'organizzazione, in linea con gli obiettivi strategici della Società in materia di diversità e inclusione. I principi chiave e i valori identificati da d'Amico 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.



Promuovere una cultura della diversità e dell'inclusione

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 gestisce navi che viaggiano in tutto il globo e si confronta con interlocutori in tutto il mondo.

Il **multiculturalismo** incoraggia il dialogo aperto per creare comprensione, collaborazione e lavoro di squadra tra i lavoratori. Soprattutto, dimostra tolleranza, 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 effettua controlli periodici per garantire un **ambiente di lavoro libero da qualsiasi forma di discriminazione** e promuove una cultura che contrasti ogni forma di maltrattamento, violenza o molestia, sia negli uffici sia a bordo delle proprie navi, anche tramite attività formative e incontri dedicati alla diversità di genere.

Personale di terra

d'Amico sta implementando un sistema di **job banding** volto a strutturare i ruoli professionali all'interno dell'organizzazione, garantendo una maggiore standardizzazione e oggettività, indipendentemente dal genere. I dipendenti che ricoprono uno specifico ruolo sono valorizzati sulla base delle proprie competenze,

dell'esperienza professionale e delle capacità, con una retribuzione definita all'interno di fasce salariali prestabilite, contribuendo così a superare potenziali disparità e *bias* di genere. Parallelamente, la Società sta sviluppando una **Politica di Remunerazione** che disciplinerà i processi di selezione e assunzione, la valutazione delle *performance*, l'assegnazione degli incentivi e i meccanismi di revisione retributiva.

La trasformazione digitale della funzione Risorse Umane rappresenta una priorità strategica per il Gruppo, contribuendo a migliorare l'efficienza operativa, la qualità dei dati e l'esperienza dei dipendenti. La digitalizzazione dei processi HR ha consentito di semplificare i flussi di lavoro attraverso l'automazione delle attività manuali, riducendo i tempi di elaborazione e il rischio di errori, nonché supportando analisi più approfondite e processi decisionali più tempestivi, coerenti e basati su dati affidabili. Inoltre, gli strumenti digitali hanno migliorato l'interazione dei dipendenti con i processi HR, aumentando la trasparenza, il coinvolgimento e il livello di soddisfazione.

Nel 2025 il Gruppo ha implementato un sistema di **Human Capital Management (HCM)**, avviando la **digitalizzazione e l'integrazione di tutti i processi di gestione delle risorse umane**. Nel 2026 l'utilizzo della piattaforma sarà ulteriormente consolidato, con l'obiettivo di rendere i processi sempre più efficienti, tracciabili e integrati. Il **modulo People Performance Management**, testato con successo nel biennio 2024-2025, è stato **esteso all'intera popolazione aziendale**, migliorando la sicurezza dei dati, l'accuratezza delle valutazioni e l'integrazione con gli altri processi HR, inclusa la formazione.



Il Gruppo sta inoltre completando l'**implementazione della nuova piattaforma HR**, in fase di sviluppo, che include il **modulo Recruiting**, finalizzato a gestire in modo più efficiente l'intero processo di selezione del personale. **La piattaforma è progettata nel rispetto dei principi di diversità e inclusione** e prevede una fase iniziale di *screening* dei candidati basata esclusivamente sulle competenze, senza raccogliere informazioni personali, eliminando così potenziali *bias* nel processo di selezione. Tale approccio **garantisce un processo di recruiting moderno, equo e inclusivo**.

Per favorire l'adozione del nuovo sistema, sono state realizzate **12 sessioni formative** rivolte al **senior management e ai dipendenti**. Inoltre, a partire dal secondo semestre del 2025, è stato lanciato il **nuovo portale aziendale dedicato alle carriere**, che consente di **digitalizzare e integrare la gestione delle opportunità di lavoro con gli altri strumenti HR**, migliorando l'efficacia dei processi e l'esperienza sia dei candidati sia dei responsabili delle assunzioni. Il nuovo portale è stato progettato per rendere le opportunità professionali più visibili, attrattive, chiare e facilmente accessibili, valorizzando le competenze e le esperienze professionali dei candidati.

Queste iniziative rappresentano un importante passo nel percorso di modernizzazione dei processi di selezione e contribuiscono ad attrarre i talenti maggiormente in linea con le esigenze del Gruppo. Alla fine del 2025, il personale di terra del Gruppo d'Amico era composto da lavoratori provenienti da **29 nazionalità diverse** (+1 dal 2024), di cui la maggior parte provenienti dall'Italia (53,6%) e Singapore (11,0%). Le donne rappresentano il **37,6%** del personale di terra (+1,4 p.p. dal 2024).

Personale di terra per paese di origine

Paese	2024				2025			
	U	D	Totale	%	U	D	Totale	%
Albania	0	1	1	0,4%	0	1	1	0,4%
Argentina	1	0	1	0,4%	1	0	1	0,4%
Belgio	0	1	1	0,4%	0	0	0	0,0%
Cina	2	0	2	0,9%	2	0	2	0,8%
Croazia	0	1	1	0,4%	0	0	0	0,0%
Repubblica Ceca	0	1	1	0,4%	0	0	0	0,0%
Danimarca	3	1	4	1,7%	3	2	5	2,1%
Francia	5	4	9	3,9%	7	4	11	4,6%
Grecia	1	1	2	0,9%	0	0	0	0,0%
India	15	1	16	6,9%	12	2	14	5,9%
Irlanda	4	0	4	1,7%	5	2	7	3,0%
Italia	88	40	128	55,2%	88	39	127	53,6%
Giappone	1	0	1	0,4%	1	0	1	0,4%
Lettonia	0	1	1	0,4%	0	1	1	0,4%
Lussemburgo	0	2	2	0,9%	0	2	2	0,8%
Malesia	4	1	5	2,2%	2	2	4	1,7%
Marocco	3	1	4	1,7%	2	1	3	1,3%
Filippine	1	4	5	2,2%	1	3	4	1,7%
Polonia	1	3	4	1,7%	1	2	3	1,3%
Romania	0	1	1	0,4%	0	1	1	0,4%
Russia	0	1	1	0,4%	0	3	3	1,3%
Singapore	8	15	23	9,9%	8	18	26	11,0%
Slovenia	0	1	1	0,4%	0	1	1	0,4%
Svizzera	0	1	1	0,4%	0	1	1	0,4%
Tunisia	1	0	1	0,4%	0	0	0	0,0%
Turchia	1	0	1	0,4%	2	0	2	0,8%
Regno Unito	7	2	9	3,9%	6	2	8	3,4%
USA	2	0	2	0,9%	2	0	2	0,8%
Bosnia Erzegovina	0	0	0	0,0%	0	1	1	0,4%
Brasile	0	0	0	0,0%	1	0	1	0,4%
Perù	0	0	0	0,0%	1	0	1	0,4%
Spagna	0	0	0	0,0%	1	0	1	0,4%
Ucraina	0	0	0	0,0%	2	0	2	0,8%
Uruguay	0	0	0	0,0%	0	1	1	0,4%
Totale	148	84	232	100%	148	89	237	100%



Personale di bordo

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 della diversità e dell'inclusione, basata sul rispetto dei 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.

Alla fine del 2025, il personale di bordo del Gruppo d'Amico era composto da lavoratori provenienti da **13 nazionalità diverse**, di cui la maggior parte provenienti dall'India (74%). Il resto del personale è reclutato prevalentemente dalle Filippine e dall'Ucraina. Tra i nuovi assunti nel 2025 sono rappresentate, per la prima volta, anche le nazionalità spagnola e irlandese. La Società è costantemente impegnata a garantire un **ambiente a bordo delle proprie navi** libero da qualsiasi forma di discriminazione, attraverso il riesame periodico delle proprie procedure e dei propri processi, al fine di favorire l'occupazione del personale marittimo femminile.

Nel 2025, il Gruppo ha avviato l'implementazione di una serie di iniziative da sviluppare negli anni successivi, adottando un approccio integrato basato su **attività di formazione e comunicazione** rivolte alla propria forza lavoro. Sono stati selezionati nuovi corsi di formazione che saranno introdotti nel prossimo anno per tutto il personale marittimo, tra cui Prevenzione delle molestie sessuali, riduzione dei *bias* nel reclutamento e nella *retention* dei talenti e attrazione e mantenimento dei migliori talenti.

Personale di bordo per paese di origine	2024				2025			
	U	D	Totale	%	U	D	Totale	%
Bangladesh	10	0	10	0,8%	6	0	6	0,5%
Etiopia	1	0	1	0,1%	0	0	0	0,0%
Georgia	2	0	2	0,2%	3	0	3	0,3%
India	886	0	886	74,6%	842	0	842	74,3%
Italia	19	0	19	1,6%	15	0	15	1,3%
Lettonia	2	0	2	0,2%	1	0	1	0,1%
Liberia	1	0	1	0,1%	7	0	7	0,6%
Marocco	17	0	17	1,4%	15	2	17	1,5%
Filippine	141	0	141	11,9%	143	0	143	12,6%
Irlanda	0	0	0	0,0%	2	0	2	0,2%
Spagna	0	0	0	0,0%	1	0	1	0,1%
Romania	6	0	6	0,5%	4	0	4	0,3%
Russia	21	0	21	1,8%	21	0	21	1,9%
Ucraina	81	0	81	6,8%	72	0	72	6,3%
Totale	1.187	0	1.187	100%	1.132	2	1.134	100%



Formazione e sviluppo delle competenze

ESRS 2 BP-2; S1-13



19,2

Ore medie di formazione
per il personale di terra



20,3

Ore medie di formazione
per il personale di bordo

Nell'analisi di doppia materialità è emerso che il sotto-tema "Formazione e sviluppo delle competenze" è materiale.

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**.

Il Gruppo attribuisce grande importanza alla definizione e all'implementazione di **piani formativi** rivolti sia al personale navigante sia a quello di terra. Tali iniziative consentono ai dipendenti di **acquisire nuove competenze e aggiornare quelle esistenti**, rafforzando al contempo il senso di appartenenza al Gruppo. Una corretta gestione di queste attività contribuisce, inoltre, a mitigare i rischi legati alla disponibilità del personale.

Politiche e modalità di gestione

Le attività formative rivolte al personale di terra sono organizzate secondo una specifica **procedura di pianificazione e gestione**, finalizzata a garantire l'analisi degli eventuali gap tra competenze attese e competenze effettivamente possedute, al fine di identificare e soddisfare adeguatamente i fabbisogni formativi.

Per quanto riguarda il personale marittimo, il Gruppo d'Amico adotta da lungo tempo un approccio di **collaborazione con diverse istituzioni di formazione marittima**, con l'obiettivo di rafforzare in particolare la consapevolezza in materia di sicurezza e tutela ambientale. L'offerta formativa è soggetta a verifiche periodiche, che coinvolgono anche il personale navigante del Gruppo e ispezioni da parte di terze parti.

Nell'ambito del proprio impegno nello sviluppo delle risorse umane, **il Gruppo monitora le performance con l'obiettivo di allinearle ai più elevati standard del settore e valorizza di conseguenza i lavoratori**, garantendo al contempo una gestione corretta e trasparente delle prestazioni non adeguate. Il **sistema di valutazione delle performance** adottato promuove lo sviluppo professionale e la retribuzione è strutturata per premiare sia le *performance* individuali sia quelle di team. I responsabili di linea e i dipendenti collaborano strettamente per definire obiettivi sfidanti e svolgere valutazioni efficaci nel corso dell'anno.





Piano ESG: obiettivi, target e azioni

Obiettivo - Mantenere una cultura di sviluppo dei talenti



Strategia

Rafforzare la formazione del personale



KPI

Ore medie di formazione pro capite – Personale di terra

Ore medie di formazione pro capite – Personale di bordo

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



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.

Aumento della promozione dell'offerta formativa interna: la d'Amico Academy (piattaforma di apprendimento del Gruppo per il personale di terra); le attività di *micro-learning*, la Ambrosetti AP Business Community, Percorso sulle *soft skills*, elementi di una Leadership Resiliente.

Baseline 2023

16,7

Risultati 2025

19,2



Target 2025

18

(+8%)

Target 2027

19

(+14%)

Target 2030

20

(+20%)

18,8

20,3



20

(+6%)

22

(+17%)

25

(+33%)

10%

0⁹³



25%

50%

100%



Overview dei risultati 2025

Nel 2025 il Gruppo ha effettuato una **revisione del modulo "Training Matrix" al fine di ampliare l'offerta formativa includendo ulteriori corsi** su tematiche quali: ingresso in spazi confinati, gestione delle acque di zavorra, sistemi di depurazione dei gas di scarico, sensibilizzazione sulla salute mentale, molestie e bullismo. Per maggiori informazioni sulla Training Matrix, si rimanda al presente capitolo, nel riquadro "La Crew Training Matrix".

Il 2025 ha, inoltre, segnato la **creazione di un nuovo centro di formazione specializzato nell'ambito della salute mentale**.

Per quanto riguarda la selezione dei partner per l'erogazione delle attività formative, nel 2025 il Gruppo ha individuato nuovi fornitori per la formazione del personale di terra, specializzati in ambiti quali l'intelligenza artificiale.

Il Gruppo ha, inoltre, rafforzato la propria offerta formativa interna attraverso l'introduzione di iniziative di *micro-learning*, la partecipazione alla *business community* di **The European House Ambrosetti per lo sviluppo professionale continuo**, e programmi formativi manageriali dedicati focalizzati su **soft skills, resilienza e sviluppo della leadership**.

Parallelamente, è stata lanciata una **nuova piattaforma d'Amico Academy** con l'obiettivo di migliorare ulteriormente l'accessibilità e l'efficacia delle attività di formazione nell'organizzazione.

⁹³ Nel 2025 il Gruppo d'Amico ha avviato un progetto per lo sviluppo di una piattaforma di formazione basata sulla *gamification*, accessibile a tutti i dipendenti e concepita per fornire informazioni sui temi ESG e sull'approccio complessivo del Gruppo alla sostenibilità. Tuttavia, a causa di ritardi nello sviluppo della piattaforma, il suo lancio è stato posticipato al 2026, con l'obiettivo di formare almeno il 75% dei dipendenti entro la fine dello stesso anno.



Strategia

Rafforzare la formazione del personale



Azioni

Valutazioni continue per identificare le specifiche esigenze di formazione ESG 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.

Introduzione della categoria ESG nella d'Amico Academy (piattaforma di apprendimento del Gruppo per il personale di terra).



Overview dei risultati 2025

Nel 2025, il Gruppo d'Amico ha avviato un progetto finalizzato allo **sviluppo di un gioco interattivo incentrato sulla propria strategia di sostenibilità**. La piattaforma sarà accessibile a tutti i dipendenti e fornirà informazioni sui temi ESG e sulla strategia di sostenibilità del Gruppo.

A causa di un ritardo nello sviluppo della piattaforma, il suo rilascio è previsto nel 2026, con l'obiettivo di coinvolgere in attività formative il 75% dei dipendenti entro la fine dello stesso anno.





“La cura delle persone rappresenta l’impegno di d’Amico nel valorizzare le competenze dei propri dipendenti, favorendone la realizzazione sia professionale sia personale. Avendo lavorato sia a bordo delle navi sia a terra, posso testimoniare che la mentalità di d’Amico è sempre inclusiva e orientata al supporto delle proprie persone. Anche quando siamo a migliaia di chilometri di distanza, la loro presenza si fa sempre sentire!”

Alessio, Dipartimento Dry Cargo Chartering & Operations

Formazione e sviluppo delle persone

Il Gruppo attribuisce grande importanza alla formazione e alla definizione di percorsi di crescita e sviluppo professionale per i propri dipendenti. Attraverso programmi formativi strutturati, d’Amico garantisce l’acquisizione di nuove competenze e l’aggiornamento continuo di quelle esistenti, al fine di mantenere elevati standard di *performance*, supportare la crescita dei talenti in termini di ruoli e responsabilità e rafforzare il senso di appartenenza dei dipendenti alla Società. Gli investimenti nelle attività di formazione dimostrano l’attenzione costante del Gruppo d’Amico alla crescita e allo sviluppo professionale del proprio personale. Nel 2025, la spesa pro capite per la formazione ammonta a € 318 per il personale di bordo e a circa € 1.036 per il personale di terra.

Investimenti in formazione pro capite per il personale di terra e di bordo (€)	2024 ⁹⁴	2025	Δ
Spesa pro capite – personale di bordo	359,8€	318,0€	-11,6%
Spesa pro capite – personale di terra	942,0€	1.036,7€	+10,1%

La spesa complessiva per la formazione del personale marittimo ha registrato una lieve diminuzione nel 2025, principalmente a causa del minor numero di corsi di formazione erogati. Poiché la spesa per la formazione comprende sia componenti fisse sia variabili, non è direttamente correlata al numero di marittimi gestiti o assunti. La riduzione della spesa media pro capite per la formazione riflette l’effetto combinato di un organico più ampio gestito nel corso dell’anno e di una lieve diminuzione della spesa complessiva destinata alla formazione. Infine, la diminuzione della spesa media è in parte attribuibile al minore tasso di cambio applicato nel 2025, rispetto al 2024. D’altra parte, l’aumento della spesa pro capite per il personale di terra riflette un’intensificazione delle attività formative, in particolare a favore del personale con responsabilità manageriali.



94. I dati del 2024 sono stati rivisti per allinearli al metodo di calcolo adottato nel 2025, basato sulla spesa effettivamente sostenuta anziché su quella preventiva. La variazione relativa al personale marittimo è trascurabile, mentre quella riferita al personale di terra è pari a -191 €.

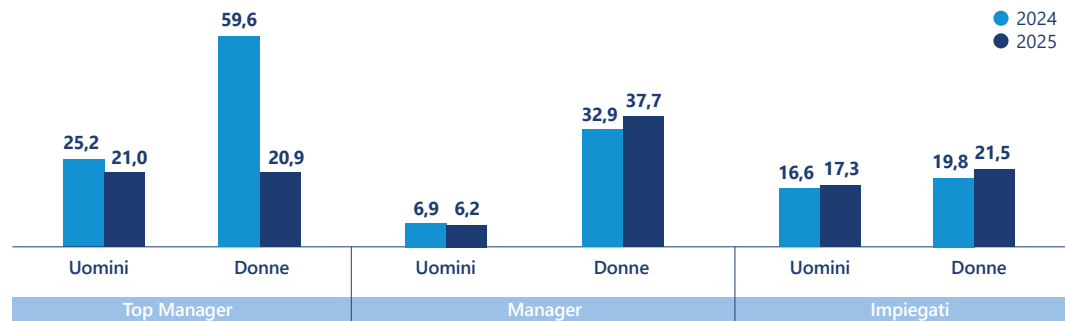


Personale di terra

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 2025, 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. Le principali aree trattate hanno incluso competenze tecniche e nell'ambito *shipping*, capacità manageriali, formazione in materia di *compliance*, competenze linguistiche e informatiche. Nel 2025, il Gruppo ha offerto una media di **19,2** ore di formazione per dipendente, stabile dal 2024.

Personale di terra - Ore medie di formazione pro capite



Nel 2025, la Funzione Risorse Umane ha completato un **progetto di riprogettazione strategica della d'Amico Academy**, sviluppato con il supporto di un *provider leader* nei settori dell'*educational technology* e della comunicazione. L'iniziativa è stata avviata con l'obiettivo di **centralizzare e valorizzare tutte le attività di formazione e sviluppo del Gruppo**, creando un ecosistema formativo moderno, integrato e orientato al futuro, concepito per favorire la condivisione delle conoscenze e rafforzare le relazioni professionali. Il progetto è ora pienamente operativo: la formazione viene erogata attraverso una **nuova piattaforma digitale dedicata**, rappresentando un significativo passo avanti nell'evoluzione dei processi di apprendimento. Questa iniziativa rappresenta un investimento di lungo periodo nello sviluppo del capitale umano, elemento chiave per la competitività e la sostenibilità del Gruppo d'Amico.

L'Academy è fondata su quattro pilastri:

- Formazione tecnica e di settore** - percorsi mirati allo sviluppo di competenze specifiche tipiche della categoria professionale e strettamente connesse al settore dello *shipping* (molti corsi sono realizzati in collaborazione con i principali *player* del settore, tra cui BIMCO, Lloyd's Maritime Academy, RINA Academy, etc.).
- Formazione manageriale** - programmi focalizzati sulla definizione, la valutazione e lo sviluppo delle *soft skills* del personale, nonché l'acquisizione della capacità di operare in modo efficace e professionale in un contesto organizzativo sempre più complesso.
- Formazione istituzionale e relativa a temi di compliance** - iniziative orientate al rispetto degli standard normativi, che includono iniziative istituzionali rivolte a tutta l'organizzazione.
- Formazione linguistica & IT** - corsi pensati per garantire un aggiornamento continuo dei lavoratori sui più recenti *software* utilizzati dalla Società e disponibili sul mercato, nonché per migliorare il flusso di comunicazione tra gli uffici.

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 di 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 2025 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 socioeconomica influenzano fortemente i modelli di business, i modelli organizzativi, i processi e le competenze necessarie.

Programma di formazione sulle lingue straniere

Nel 2025 d'Amico ha rilanciato il corso di formazione sulle 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.

Coaching Program

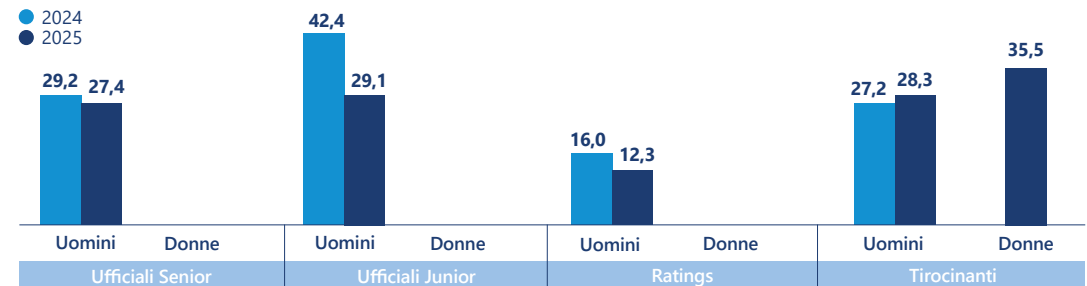
Nell'ambito delle iniziative di sviluppo e *change management*, nel 2023 è stato avviato un programma di *coaching* che è proseguito anche nel 2025. Erogato attraverso una combinazione di sessioni in presenza e da remoto, il programma mira a rafforzare la capacità del personale di terra di **adattarsi ai continui cambiamenti organizzativi, culturali e di mercato**. Il programma è progettato per fornire ai dipendenti nuovi strumenti e prospettive utili a comprendere e gestire la complessità delle trasformazioni del contesto organizzativo e competitivo. Un obiettivo chiave è lo sviluppo di competenze strategiche per **analizzare e interpretare in modo efficace l'evoluzione dello scenario di business**. Questo approccio favorisce una mentalità adattiva, rafforza il coinvolgimento dei dipendenti nel proprio percorso di crescita professionale e garantisce l'allineamento con gli obiettivi complessivi del Gruppo.

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, grazie alla partecipazione di formatori specializzati e ufficiali senior con esperienza rilevante in ambito marittimo.

Nel 2025, il Gruppo ha realizzato in media **20,3 ore di formazione per dipendente** (-17,4% dal 2024). Gli sforzi formativi si sono concentrati sui tirocinanti, con un incremento del 3,8% delle ore di formazione destinate alla popolazione maschile in tirocinio, mentre le nuove assunte di genere femminile in tirocinio hanno ricevuto in media **35,5 ore di formazione**.

Personale di bordo - Ore medie di formazione pro capite



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. La **filosofia "Home Grown Officers"** rappresenta un elemento chiave della strategia di sviluppo del personale. In tale ambito, il Gruppo d'Amico implementa specifici piani di sviluppo di carriera per il personale, costantemente monitorati e aggiornati.

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.

Oltre alle competenze tecniche specifiche richieste per ciascun ruolo, viene attribuita grande importanza alle competenze comportamentali e alle modalità con cui il lavoro viene svolto. 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.

La 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 2025 **le persone coinvolte nel progetto sono state 491**. 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: contribuisce alla gestione delle prestazioni dei lavoratori, alla cura efficace dello sviluppo dei dipendenti, allo sviluppo di una formazione più efficiente e alla costruzione di 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 alle *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 2025, i marittimi provenienti dalla Liberia impiegati a bordo delle navi del Gruppo d'Amico come tirocinanti o quarti ufficiali di macchina sono 7. L'esito del Progetto è stato la **promozione di 8 allievi di nazionalità liberiana al grado di quarto ufficiale di macchina**.

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 **746 allievi**, con un **livello di occupazione del 97% un anno dopo il diploma**, superando il già elevato tasso (84%) raggiunto dall'intero sistema degli Istituti Tecnici Superiori.

Nel corso degli anni, l'Academy ha completato **38 edizioni di programmi formativi in 11 diverse specializzazioni**, ampliando costantemente la propria offerta educativa per rispondere alle esigenze in evoluzione dei settori marittimo e logistico. I programmi sono sviluppati in stretta collaborazione con aziende e partner del settore dello *shipping*, garantendo la formazione di professionisti altamente specializzati e in linea con la trasformazione delle professioni marittime e delle esigenze del mercato del lavoro.



Sistemi di remunerazione e di valutazione della performance

Una **cultura che mira a performance di alta qualità**, supportata da sistemi di riconoscimento e percorsi di sviluppo personalizzati, è fondamentale per il raggiungimento degli **obiettivi individuali e aziendali**. A sostenerla contribuiscono responsabilità chiare e sfidanti e la consapevolezza, da parte dei dipendenti, degli impatti che il proprio lavoro genera sul Gruppo d'Amico. In questo contesto, apertura, trasparenza e responsabilità sono principi integrati nella cultura del Gruppo, i cui **valori guidano le performance**.

La politica retributiva 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
- **Remunerazione basata sulle performance** – le revisioni salariali e i bonus sono strettamente collegati alle valutazioni delle *performance* individuali e di team. Inoltre, i bonus premiano i risultati eccellenti ottenuti su specifici progetti e il forte impegno nel perseguimento degli obiettivi del Gruppo
- **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 la Società.





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 della **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 inoltre **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 prestazioni è un passaggio cruciale nella gestione dei talenti, poiché incide su diversi elementi chiave, consentendo di:

- concentrarsi su competenze e capacità, garantendo che le persone giuste siano nella posizione giusta
- supportare il miglioramento delle **performance** individuali e lo sviluppo professionale
- creare una cultura di miglioramento continuo e di **performance** elevate, fissando obiettivi e restituendo **feedback**
- sostenere un ambiente di lavoro produttivo e positivo, una elevata soddisfazione lavorativa e la fidelizzazione delle persone.

Il 98,4% delle valutazioni delle **performance** annuali pianificate per il 2025 sono state eseguite e hanno coinvolto 190 dipendenti, che rappresentano l'80,2% del personale di terra.

Personale di terra - Valutazioni delle performance	2024	2025	Δ (p.p.)
Pianificate (%)	78,9%	81,4%	+2,6
Ricevute (%)	78,9%	80,2%	+1,3

Personale di bordo

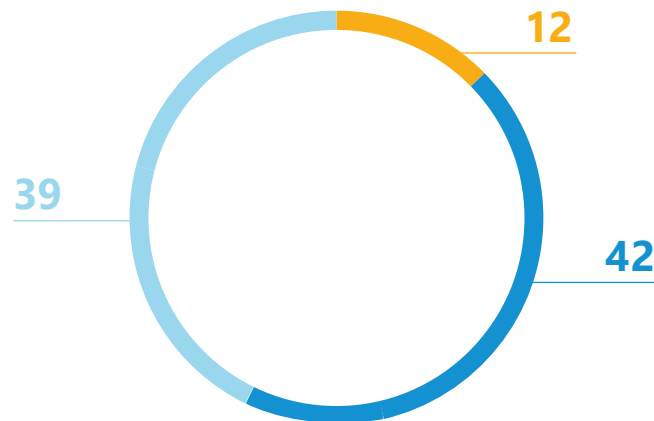
Il Gruppo d'Amico sostiene lo **sviluppo professionale dei marittimi** tramite un approccio strutturato che parte dalla formazione dei cadetti e privilegia la promozione degli ufficiali senior all'interno della Società, in linea con la **filosofia** del Gruppo "**Home Grown Officers**". Piani di carriera strutturati, attività di formazione e valutazioni annuali delle prestazioni supportano la crescita professionale. Ove possibile, l'assegnazione di incarichi temporanei a terra offre ulteriori opportunità di sviluppo.

Nel 2025, il **100% del personale di bordo ha ricevuto la propria valutazione e sono stati promossi 93 membri dell'equipaggio** (+66,1% dal 2024), con un aumento nel numero di Ufficiali Senior e Junior e ratings promossi, rispetto al 2024. 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	2024		2025		Δ
	% valutati	Promozioni	% valutati	Promozioni	Promozioni
Ufficiali Senior	100%	9	100%	12	+33,3%
Ufficiali Junior	100%	24	100%	39	+62,5%
Ratings	100%	23	100%	42	+82,6%
Tirocinanti	100%	15	100%	0	-100%
Totale	100%	56	100%	93	+66,1%

Personale di bordo - Promozioni a seguito delle valutazioni della performance - 2025

- Ufficiali Senior
- Ufficiali Junior
- Ratings





Lavoratori nella catena del valore

ESRS 2 BP-2



L'analisi di doppia materialità ha identificato "Lavoratori nella catena del valore" come **tema materiale**.

Lavoratori nella catena del valore

SOTTO-TEMI	IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ MATERIALI		CATENA DEL VALORE A MONTE	GRUPPO d'AMICO	CATENA DEL VALORE A VALLE
Tutti i sotto-temi	Rischio	Rischi di mercato - 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.	●		●
Parità di trattamento e di opportunità per tutti	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 operazioni 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 fondamentale 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 sia 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, 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 sviluppando il Codice di Condotta ESG per i fornitori del Gruppo, che sarà condiviso con i fornitori strategici a partire dal 2027. Questa iniziativa fa parte di una strategia più ampia volta ad allinearsi gradualmente alla Direttiva sulla *due diligence* in materia di Sostenibilità d'Impresa (CSDDD).



Impegno verso le comunità⁹⁵

ESRS 2 BP-2



24.675 Kg

Rifiuti raccolti in mare grazie al progetto *Fishing for Litter*, realizzato in collaborazione con Ogyre, dall'avvio dell'iniziativa nel 2023

Piano ESG: obiettivi, target e azioni

A partire dal 2025, è rendicontato il grado di raggiungimento dei target definiti per ogni KPI incluso nel Piano: il segno di spunta blu scuro indica un target raggiunto pienamente, mentre un segno di spunta blu chiaro indica un target raggiunto almeno al 75%. Qualora i target non siano stati raggiunti, viene fornita una giustificazione in una nota esplicativa dedicata.

Obiettivo - Rafforzare le relazioni con le comunità e contribuire allo sviluppo locale



Strategia

Aumentare il supporto del Gruppo alle comunità locali



KPI

Paesi in cui il Gruppo d'Amico realizza almeno un'iniziativa rispetto ai paesi in cui è attivo



Azioni

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.

Baseline
2023

75%⁹⁶

Risultati
2025

75%



Target
2025

75%

Target
2027

88%

Target
2030

100%



Overview dei risultati 2025

In **Italia**, il Gruppo continua a sostenere un'ampia gamma di iniziative nei settori dell'istruzione, del sociale, della salute e della cultura. Nel **Regno Unito**, la collaborazione con *Mission to Seafarers* si è conclusa e il Gruppo sta attualmente valutando nuove opportunità di partnership.

Sono, inoltre, in corso iniziative in **Irlanda, Monaco, Singapore** e negli **Stati Uniti**. Il Gruppo ha recentemente avviato contatti con associazioni locali in **India**, in particolare a Mumbai. In **Lussemburgo** è in corso un'attività di *benchmark* per identificare potenziali organizzazioni con cui istituire delle partnership.

95. Disclosures volontaria.

96. Paesi in cui il Gruppo è attivo con operazioni significative: Italia, Regno Unito, Irlanda, Marocco, Singapore, India, Stati Uniti, Lussemburgo.



“ La sostenibilità non riguarda soltanto il rispetto dell'ambiente, ma rappresenta anche una responsabilità nei confronti delle comunità di cui facciamo attivamente parte. Ognuno di noi porta con sé la propria identità, la propria storia e la propria cultura nel contesto in cui vive. La consapevolezza di questi aspetti ci spinge ad agire, per contribuire a un futuro più sostenibile”.

Antonia, Dipartimento ESG

Impegno verso le Comunità

Il Gruppo d'Amico mantiene un forte impegno nei confronti della **responsabilità sociale d'impresa** e aderisce ai principi e alle pratiche definiti nella relativa *policy*. Il Gruppo **sostiene attivamente iniziative di carattere sociale** 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, oltre alle conoscenze base, acquisire le competenze necessarie per la trasformazione digitale aziendale tramite tecniche di *social recruiting*, *employer branding* e *change management*. Grazie a questa collaborazione, **ogni anno gli studenti possono sviluppare un project work finale in azienda**. 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. Tramite la collaborazione con il *National Maritime College of Ireland*, il Gruppo d'Amico è anche **partner di Chiltern Maritime**, società specializzata nella selezione, formazione e gestione amministrativa degli ufficiali tirocinanti per i programmi di borse di studio della Marina Mercantile britannica.

The Connecticut Maritime Association - CMA Essay Contest

La *Connecticut Maritime Association* è un'associazione **non profit dell'industria dello shipping**. Il Gruppo partecipa attivamente alle attività dell'associazione 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, il Gruppo d'Amico, tramite d'Amico Tankers d.a.c., 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 2025. Nel corso dell'anno ci sono stati **62 partecipanti** totali nei programmi formativi, con un totale complessivo di **6.079 giorni di navigazione**.

Il Porto dei Piccoli

Il Gruppo d'Amico supporta "Il Porto dei Piccoli", associazione che si rivolge ai bambini che affrontano una malattia e alle loro famiglie. L'obiettivo che si pone è di **fornire supporto durante tutto il 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 20 anni di attività, "Il Porto dei Piccoli" ha coinvolto più di 270.000 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 collabora con l'organizzazione nel garantire un intervento di primo soccorso all'insorgere di un'emergenza, affinché bambini e famiglie ricevano generi alimentari, acqua, kit per l'igiene, assistenza medica e ripari temporanei. Il sostegno offerto dal Gruppo d'Amico è inoltre rivolto a progetti dedicati alla salute e all'istruzione.

Mercy Ships

Nel 2025, il Gruppo d'Amico – attraverso la d'Amico International Shipping S.A. (DIS) – 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 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

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.





Race for the Cure

Dal 2019 il Gruppo d'Amico sostiene **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.



Leading Projects: No Finish Line e Distinguished Gentleman's Ride

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**.

The Distinguished Gentleman's Ride

Nel 2025, il Responsabile ICT del Gruppo ha partecipato a un evento motociclistico benefico globale a sostegno di *Movember*, che riunisce motociclisti a bordo di moto classiche e d'epoca con l'obiettivo di **sensibilizzare e raccogliere fondi per la salute maschile**, in particolare per la ricerca sul tumore alla prostata e per programmi dedicati alla salute mentale. Fondato nel 2012, l'evento si svolge annualmente in centinaia di città in tutto il mondo e sostiene iniziative in collaborazione con organizzazioni impegnate nel campo della salute maschile. Oltre alla raccolta fondi, l'evento mira a promuovere il coinvolgimento della comunità, l'inclusione e la consapevolezza sui temi della salute mentale e del benessere.

Arte e cultura

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

The Owner's Cabin

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

FAI – Fondo Ambiente Italiano

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

Mu.MA - Musei del Mare e delle Migrazioni

Dal 2018, il Gruppo d'Amico ha concesso **in comodato gratuito all'Istituzione Mu.MA – Musei del Mare e delle Migrazioni** una selezione di opere di rilevante valore storico e culturale. Questa collaborazione testimonia l'impegno del Gruppo nella valorizzazione del

patrimonio culturale e nella trasmissione alle future generazioni della memoria storica del mondo marittimo.

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

Al 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 un punto di contatto tra le varie Istituzioni e Compagnie per promuovere lo sviluppo tecnico e scientifico della navigazione e del settore del trasporto marittimo.



Leading Project: Ogyre

Nel 2023 il Gruppo d'Amico ha stabilito una *partnership* triennale con Ogyre - una B-Corp e startup italiana – focalizzata sulla raccolta di rifiuti nel mare. Si posiziona come la **prima piattaforma globale al mondo per il recupero dei rifiuti marini**, e collabora con pescatori locali in Italia, Brasile, Indonesia e Africa Occidentale. 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.

Nel 2025 il Gruppo ha **rinnovato la *partnership* triennale**, con l'obiettivo di raccogliere **63.000 kg di rifiuti marini**.

Risultati 2023-2025

Valore ambientale



22.280 kg di plastica da raccogliere ogni anno



10.193 kg di rifiuti riciclati



24.675 kg di rifiuti totali raccolti



2.228 kg stima della dispersione di microplastiche nell'ambiente evitata ogni anno

Valore sociale



57 pescatori locali coinvolti



224 brand impegnati nella salvaguardia dell'oceano



Clienti

**10**

Reclami ricevuti
-9% dal 2024

**Zero**

Fermi richiesti dalle autorità locali di
Port State Control (PSC)

Il tema di sostenibilità “Consumatori e utilizzatori finali” 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** raccoglie **feedback annuali** sulla qualità del servizio per favorire il processo di miglioramento continuo.





“ Fare parte del Gruppo d'Amico da così tanti anni mi ha insegnato che il rapporto con i clienti va oltre le attività di business in sé. Significa essere presenti, mantenere gli impegni e lavorare con costanza per costruire *partnership* basate sul rispetto reciproco e su una visione condivisa. Questo approccio è ciò che ci consente di crescere insieme e di costruire relazioni solide e di lungo periodo.”

Kit Moeller, Dipartimento *Tanker Cargo Chartering & Operations*



Reclami dei clienti

Il Dipartimento Legale 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 gestione delle 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 of Freight, Demurrage and Defence*.

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, senza assistenza legale esterna oppure 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 2025, il Gruppo d'Amico ha ricevuto **10 reclami** di valore superiore a 50 mila dollari. Di questi reclami, 7 sono stati correttamente gestiti e risolti, mentre dei 3 rimasti aperti, 3 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 Tanker).



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.

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 ambientale. **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.

Nel 2025, **le navi del Gruppo hanno registrato 78 rilievi per carenze minori**, che riguardano principalmente la gestione della sicurezza e i sistemi di carico e zavorra. **Nessuna nave della flotta del Gruppo è stata sottoposta a fermo.**

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 Tanker, ossia d'Amico International Shipping S.A. quotata alla Borsa di Milano, partecipa alle **Star conference organizzate da Euronext per incontrare 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 sul sito web del Gruppo - <https://en.damicoship.com/> - e tramite i siti dedicati alle principali aree di business (<https://en.damicodry.com/> e <https://en.damicointernationalshipping.com/>).

In generale, la **copertura mediatica nel 2025 è stata in linea con il 2024**. Il posizionamento dei contenuti si è dimostrato efficace, grazie a una copertura mirata incentrata su temi strategicamente rilevanti.





5. Condotta di Business





Highlights 2025



Zero

Casi di corruzione, frode
o comportamento anti-competitivo



Zero

Violazioni registrate
del Modello 231
o del Codice Etico



Nessuna

Discriminazione rilevata



Condotta di Business

La valutazione della doppia materialità ha individuato la "Condotta di Business" e i sotto-temi "Cultura d'impresa", "Tutela dei *whistleblower*", "Gestione delle relazioni con i fornitori" e "Corruzione attiva e passiva" come materiali.

SOTTO-TEMA	IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ MATERIALI		CATENA DEL VALORE A MONTE	GRUPPO d'AMICO	CATENA DEL VALORE A VALLE
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 il Bilancio di Sostenibilità		●	
	Impatto	Positivo Attuazione di politiche pro-marittime attraverso l' <i>engagement</i> 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 a resistenze da parte degli <i>stakeholder</i> e 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 - Elusione involontaria di disposizioni su sanzioni internazionali (ad es. a causa della mancanza di trasparenza lungo le catene del valore) - Danni reputazionali dovuti a condotte improprie o illecite da parte di attori della catena del valore	●		●
	Opportunità	Benefici in termini di prezzi di nolo, accreditamento nei processi di selezione operati da potenziali clienti e accesso al credito, ottenuti anche grazie alla comunicazione delle proprie strategie e <i>performance</i> di sostenibilità		●	
	Opportunità	Rafforzamento delle relazioni con partner commerciali e altri operatori del settore	●		●
Tutela dei <i>whistleblower</i>	Impatto	Potenziale positivo (medio termine) Contributo alla diffusione delle politiche e delle pratiche di protezione dei <i>whistleblower</i>	●	●	●
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-A; G1.MDR-T; G1-1; G1-3; G1-4; G1-5



Zero

Casi di corruzione, frode o comportamento anti-competitivo



Zero

Violazioni registrate del Modello 231 o del Codice Etico



Nessuna

Discriminazione rilevata

Dall'analisi di doppia materialità il sotto-tema "Etica, integrità e diritti umani" è risultato materiale, con riferimento agli aspetti "Impegno politico e attività di *lobbying*", "Cultura aziendale" e "Protezione dei *whistleblower*".

Impatti, rischi e opportunità 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 sotto-temi 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 di *best practice* in tutto il settore. Ciò è particolarmente rilevante nella diffusione di **politiche e procedure contro la corruzione, 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 opportunità sempre maggiori di promuovere una condotta aziendale ispirata ai più alti standard. 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".

Radicato nella Policy di Responsabilità Sociale d'Impresa, l'approccio del Gruppo d'Amico alla condotta aziendale e alle attività negoziali è guidato da un forte senso di responsabilità sociale e fondato sui principi di integrità e trasparenza a tutti i livelli dell'organizzazione, riflettendo un solido impegno verso i **principi di professionalità, equità e onestà**.

Il Gruppo d'Amico adotta un approccio di tolleranza zero nei confronti della corruzione e delle pratiche di concussione, e richiede a tutti gli individui di agire di conseguenza, nel rispetto delle leggi, dei regolamenti, delle politiche e delle procedure applicabili in materia di prevenzione della corruzione. Insieme al **Codice Etico** e al **Modello 231 – Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo**, la Politica Anticorruzione fornisce linee guida complete per condurre le attività aziendali in modo equo, etico e conforme alla legge.

La **Politica di Whistleblowing** del Gruppo d'Amico definisce le procedure e i canali attraverso cui segnalare presunte o tentate violazioni del Codice Etico del Gruppo, del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo, delle politiche aziendali e di qualsiasi legge o regolamento applicabile, commesse dal Gruppo, dai suoi dipendenti o dai suoi partner commerciali, garantendo indagini approfondite e indipendenti.

Il Gruppo d'Amico è impegnato a diffondere i propri valori etici fondamentali lungo tutta la catena del valore, anche attraverso la partecipazione ad associazioni di settore, l'introduzione nei contratti di clausole di presa visione e accettazione del Codice Etico e la pubblicazione del Bilancio di Sostenibilità.



Piano ESG: obiettivi, target e azioni

A partire dal 2025, è rendicontato il grado di raggiungimento dei target definiti per ogni KPI incluso nel Piano: il segno di spunta blu scuro indica un target raggiunto pienamente, mentre un segno di spunta blu chiaro indica un target raggiunto almeno al 75%. Qualora i target non siano stati raggiunti, viene fornita una giustificazione in una nota esplicativa dedicata.

Obiettivo - Rafforzare il sistema di governance ESG della Società

 Strategia	 KPI	Baseline 2023	Risultati 2025	Target 2025	Target 2027	Target 2030
		10%	10% -	/	12,5%	15%
Rafforzare il sistema di governance ESG del Gruppo per aumentare il peso dei KPI ESG negli incentivi a lungo termine (LTI) di DIS ⁹⁷	Incidenza della remunerazione associata a KPI ESG sul totale del piano LTI					

Obiettivo - 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	On
--	--	-----	--	----	----	----

 Strategia	 Azioni	 Overview dei risultati 2025
Rafforzare il sistema di governance ESG del Gruppo per aumentare il peso dei KPI ESG negli incentivi a lungo termine (LTI) di DIS	Valutare l'introduzione di nuovi KPI ESG in aggiunta ai due esistenti	La percentuale di KPI legati a criteri ESG nella struttura di incentivazione a lungo termine di DIS è rimasta stabile al 10%. L'introduzione di ulteriori KPI ESG sarà valutata nei prossimi anni.
Istituire il Comitato di gestione dei rischi ESG	Costituzione di un Comitato di Gestione del Rischio ESG, un gruppo ristretto derivato dal Comitato ESG, finalizzato a integrare le responsabilità relative ai rischi ESG	
	Redigere un documento che delinei chiaramente i ruoli, le responsabilità e le competenze del Comitato, con particolare attenzione alla definizione dei rapporti di governance tra DIS e il Gruppo	Sia il Comitato ESG sia il Comitato Rischi ESG sono operativi a partire dal 2025.
		I ruoli, le responsabilità e le competenze del Comitato sono stati definiti in un documento dedicato. Per ulteriori dettagli sul neocostituito Comitato Rischi ESG, si rimanda alla sezione "Sostenibilità per il Gruppo d'Amico", nel capitolo "Governance ESG".

97. 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

Dal 2008, il Gruppo d'Amico ha adottato un proprio Codice Etico che esplicita i **valori fondamentali** e la **missione** del Gruppo – come definiti nella Carta Etica – e stabilisce i **principi guida di comportamento** che orientano le azioni di tutte le persone che operano per conto delle società del Gruppo, come illustrato nella sezione Principi Generali di Condotta.

Il Codice Etico rappresenta un pilastro fondamentale del sistema di *compliance* del Gruppo e costituisce una componente essenziale sia del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo sia del Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi del Gruppo. Attraverso questo documento, il Gruppo riafferma il proprio **impegno verso pratiche aziendali etiche e il coinvolgimento degli stakeholder**, principi che rinforzano la sua reputazione e guidano l'approccio consolidato a una governance aziendale sostenibile e trasparente.

Il **Codice viene aggiornato regolarmente per allinearsi all'evoluzione del quadro normativo** e la sua versione più recente è stata approvata dal Consiglio di Amministrazione della Società il 12 maggio 2025. A seguito dell'ultimo aggiornamento del Codice, tutte le società del Gruppo d'Amico lo hanno adottato, a ulteriore dimostrazione dell'impegno del Gruppo verso una condotta aziendale etica e della volontà di andare oltre il mero rispetto delle disposizioni previste dal Decreto Legislativo 231/2001.

L'aggiornamento più recente ha comportato una **revisione strutturale completa del documento**. La prima importante novità del nuovo Codice Etico

consiste nell'introduzione di una sezione dedicata ai **principali riferimenti normativi**. Tale sezione incorpora i principi precedentemente trattati nella parte relativa al "Rispetto della dignità della persona" e introduce ulteriori principi e strumenti normativi. Tra questi rientrano linee guida e standard nazionali e internazionali in materia di diritti umani, responsabilità sociale d'impresa, tutela ambientale e governance societaria, da applicare nelle attività del Gruppo e lungo l'intera catena del valore.

In particolare, il Codice fa riferimento a:

- le Linee Guida dell'OCSE per le Imprese Multinazionali
- i Principi Guida delle Nazioni Unite su Imprese e Diritti Umani (UNGPs)
- i principi e i diritti sanciti dalle Otto Convenzioni Fondamentali individuate nella Dichiarazione dell'Organizzazione Internazionale del Lavoro (ILO) sui Principi e i Diritti Fondamentali nel Lavoro
- la Dichiarazione Universale dei Diritti Umani delle Nazioni Unite e i diritti stabiliti nei relativi Patti Internazionali
- i principi e gli standard della Convenzione sul Lavoro Marittimo (Maritime Labour Convention - MLC 2006)
- gli standard definiti dall'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO).

Una seconda importante novità riguarda l'inclusione di una **Carta Etica**, che definisce la missione e i valori fondamentali del Gruppo e promuove una cultura dell'integrità nelle attività aziendali e nelle relazioni con tutti gli *stakeholder*. Inoltre, la sezione dedicata ai **Principi Generali di Condotta** è stata rivista e ampliata. Tra i nuovi principi o quelli significativamente



Nell'ambito finanziario, è necessario mantenere i più elevati standard di etica aziendale. L'etica va oltre il semplice rispetto delle norme: riguarda la natura stessa del modo di operare, più che i processi. Essendo d'Amico un'azienda a conduzione familiare nella sua essenza, l'etica è sempre stata una priorità, sia nei rapporti interni sia in quelli esterni”.

David, Tesoreria di Gruppo

rafforzati figurano:

- **Conformità alle leggi e alle procedure aziendali:** un principio rafforzato che formalizza l'impegno del Gruppo a garantire il rispetto non solo delle normative esterne applicabili, ma anche delle procedure interne aziendali
- **Tutela dei beni aziendali e utilizzo delle risorse informatiche:** un principio di nuova introduzione volto a prevenire l'uso improprio o irresponsabile dei beni aziendali e dei sistemi informatici
- **Innovazione e utilizzo dell'Intelligenza Artificiale:** un principio rafforzato che formalizza l'impegno del Gruppo a utilizzare l'Intelligenza Artificiale in modo etico e trasparente, garantendo il rispetto dei dipendenti e degli altri *stakeholder*.

Anche la sezione dedicata ai **Principi di Condotta nei confronti degli stakeholder** è stata rivista e ampliata. Sono state introdotte sezioni specifiche che definiscono le aspettative del Gruppo nei confronti degli *stakeholder* esterni, in particolare clienti, partner e fornitori, pubbliche amministrazioni e altre istituzioni pubbliche, *stakeholder* finanziari e comunità locali.

Infine, **alcune definizioni chiave sono state riviste** al fine di garantire la **coerenza con gli altri documenti del Gruppo**, con particolare riferimento al Modello 231.



Codice di Condotta

Principi di condotta generali

- Conformità alle leggi e alle procedure aziendali
- Onestà, correttezza e trasparenza
- Rispetto per la dignità delle persone
- Corretto uso delle informazioni confidenziali e protezione dei dati
- Esclusione di conflitti di interesse
- Relazioni leali con la concorrenza
- Responsabilità verso la comunità e liberalità
- Rispetto per l'ambiente
- Solidarietà
- Protezione del patrimonio aziendale e uso delle risorse IT
- Promozione dell'innovazione e uso dell'Intelligenza Artificiale

Principi di condotta verso gli stakeholder interni

- Rispetto per i diritti umani
- Parità e pari opportunità nella gestione delle risorse umane
- Formalizzazione dei rapporti di lavoro
- Sviluppo professionale determinato dal merito e dall'impegno, tramite un processo trasparente
- Impegno a rispettare condizioni di lavoro sicure e salubri
- Integrità, affidabilità e indipendenza degli organi societari

Principi di condotta verso gli stakeholder esterni

- Affidabilità
- Integrità
- Trasparenza
- Responsabilità
- *Engagement*
- Creazione di valore a lungo termine

Tutti questi sono principi ai quali d'Amico si attiene nella gestione delle relazioni con i principali *stakeholder* riconosciuti nel proprio Codice Etico: azionisti, clienti, fornitori, partner commerciali, *stakeholder* finanziari, istituzioni pubbliche e comunità locali.





Informazione e training sul Codice Etico

Il codice etico viene distribuito al personale del Gruppo d'Amico, a cui viene richiesto di familiarizzare con i suoi contenuti, rispettarne i principi e contribuire alla sua attuazione. Il rispetto del Codice costituisce un requisito fondamentale ai sensi del Codice Disciplinare ed è incluso espressamente nei **contratti di assunzione** dei neoassunti. **Anche ai fornitori di servizi viene richiesto di riconoscere e accettare il Codice.**

Il Codice Etico del Gruppo e il Codice Disciplinare sono sempre accessibili sull'intranet aziendale e a bordo delle navi, pubblicati sul sito web della Società⁹⁸ e disponibili per tutti i destinatari, inclusi i collaboratori esterni e i fornitori. Il personale neoassunto riceve informazioni sul Codice Etico tramite l'*Employee Handbook*, mentre eventuali aggiornamenti vengono comunicati a tutto il personale via e-mail.

Il Gruppo organizza regolarmente sessioni di formazione dedicate ai dipendenti sui temi e sui principi del Codice Etico. La formazione è calibrata in base al ruolo ricoperto, al livello di esposizione ai rischi e alle responsabilità di ciascun destinatario. Una formazione generale è rivolta ai membri del Consiglio di Amministrazione, del Collegio Sindacale, al Top Management e al personale impiegato in ruoli maggiormente esposti al rischio di non conformità, con il supporto dell'Organismo di Vigilanza aziendale. Inoltre, il personale operante nelle funzioni a più elevato rischio riceve una formazione specifica, finalizzata a individuare i principali fattori di rischio, analizzare le possibili irregolarità e illustrare le procedure volte a mitigare i rischi di *compliance*.

Il programma di *onboarding* destinato a tutti i nuovi assunti include già la presentazione del Codice Etico aggiornato e dei principi su cui esso si fonda, e sono in programma iniziative dedicate nel corso del 2026; tuttavia, nel 2025 non sono state erogate attività formative specifiche sul Codice Etico e sul Modello 231.

Il Gruppo promuove, inoltre, l'**inserimento di una clausola contrattuale in tutti gli accordi, con la quale si richiede ai contraenti di prendere visione del Codice Etico e di impegnarsi a rispettarne i principi.** Tale clausola garantisce che il personale, a tutti i livelli dell'organizzazione, operi in conformità al Codice e riconosca il sistema di *whistleblowing* di d'Amico, disponibile sul sito web della Società, quale strumento per la segnalazione di eventuali violazioni o comportamenti non conformi.

Modello 231 - Modello di organizzazione, gestione e controllo

Dal 2008, la Società ha adottato un proprio Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ("Modello 231"), concepito per istituire e mantenere un sistema strutturato e integrato di norme e controlli inclusi nelle procedure esistenti del Gruppo. Tale sistema **è volto a prevenire e ridurre sistematicamente il rischio di commissione o di tentata commissione dei reati – comprese anche la corruzione e l'estorsione - durante lo svolgimento di attività sensibili.** Il Modello 231 è allineato ai requisiti

del decreto legislativo italiano n. 231 dell'8 giugno 2001 ("Decreto 231").

Il Modello 231 individua le aree di rischio connesse ai reati previsti dal Decreto Legislativo 231 ("Aree di Rischio") e definisce procedure preventive volte a mitigare tali rischi. Esso comprende protocolli specifici che disciplinano i processi decisionali dell'Organismo di Vigilanza, l'attuazione delle relative decisioni e la gestione dei flussi finanziari, al fine di prevenire i reati di natura economico-finanziaria. Le procedure del Sistema di Gestione Integrato del Gruppo d'Amico vengono costantemente aggiornate per recepire gli ulteriori controlli previsti dal Modello 231.

Il Modello 231 prevede l'obbligo di segnalare eventuali violazioni all'Organismo di Vigilanza e introduce un sistema disciplinare volto a sanzionare il mancato rispetto delle sue disposizioni. Inoltre, stabilisce l'obbligatorietà di attività formative rivolte a tutti i dipendenti e ai fornitori di servizi del Gruppo d'Amico, al fine di garantire il rispetto delle procedure previste.

Il Modello Organizzativo 231 della Società è costantemente aggiornato in funzione dei cambiamenti organizzativi e delle evoluzioni normative. Ogni anno, l'Organismo di Vigilanza svolge una valutazione approfondita dell'adeguatezza e dell'efficacia del Modello, promuovendo, ove necessario, l'avvio di un processo di *Control and Risk Self-Assessment* (CRSA). Sulla base dei risultati ottenuti, l'Organismo di Vigilanza formula raccomandazioni per l'aggiornamento del Modello, assicurandone l'allineamento ai cambiamenti organizzativi interni e all'evoluzione della normativa prevista dal Decreto Legislativo 231/2001. Nel 2024, a seguito delle modifiche introdotte dal legislatore al Decreto Legislati-

vo 231/2001, il processo di CRSA è stato rinviato al 2025. Nel 2024, su raccomandazione dell'Organismo di Vigilanza di d'Amico Società di Navigazione S.p.A. e di DIS, un consulente esterno è stato incaricato di valutare l'applicazione del Decreto Legislativo 231 all'interno del Gruppo d'Amico. L'obiettivo dell'iniziativa è definire una metodologia comune per l'identificazione dei rischi e prevenire il trasferimento di responsabilità tra le società del Gruppo.

A seguito dell'ultimo **Control and Risk Self-Assessment (CRSA)** effettuato, il Modello 231 è stato riorganizzato per allinearne sia alla normativa italiana sia ai cambiamenti intervenuti nell'assetto organizzativo interno. La versione aggiornata è stata infine approvata dal Consiglio di Amministrazione il 12 maggio 2025.



98. https://en.damicointernationalshipping.com/corporate-governance/#_code-of-ethics.



Whistleblowing

La Società, da sempre particolarmente attenta alla prevenzione dei rischi che potrebbero compromettere una gestione responsabile e sostenibile delle proprie attività, in conformità alla Legge italiana n. 179 del 30 novembre 2017 e in linea con le migliori pratiche internazionali, ha adottato apposite linee guida per la gestione delle segnalazioni (*whistleblowing*).

Nel 2021, a beneficio dell'intero Gruppo d'Amico, la Società ha implementato una piattaforma web⁹⁹ dedicata alla gestione delle segnalazioni che, garantendo la riservatezza e l'anonimato dei segnalanti, consente di denunciare irregolarità e comportamenti illeciti che costituiscano violazioni dei principi e/o delle disposizioni del Decreto Legislativo 231/2001, del Codice Etico del Gruppo, del Modello 231 adottato dalle società del Gruppo e della Politica Anticorruzione del Gruppo. La piattaforma, accessibile anche per la segnalazione di eventi e/o incidenti verificatisi a bordo delle navi, permette inoltre di denunciare casi di mobbing e/o molestie sessuali e, più in generale, violazioni delle politiche e delle norme aziendali che possano dar luogo a frodi o arrecare potenziali danni ai colleghi, agli azionisti e agli *stakeholder* in generale, nonché qualsiasi comportamento idoneo a causare danni o pregiudizi illeciti agli interessi e alla reputazione della Società.

Nel corso del 2024, la Società, sempre a beneficio dell'intero Gruppo d'Amico, ha lavorato all'aggiornamento della **Politica di Whistleblowing**, apportando tutte le modifiche necessarie per renderla confor-

me alla **nuova normativa applicabile** (Direttiva UE 2019/1937 sulla protezione delle persone che segnalano violazioni del diritto dell'Unione e delle disposizioni normative nazionali). La politica aggiornata, adottata nel 2025, è stata approvata dal Consiglio di Amministrazione della Società e la sua adozione è stata raccomandata a tutte le società del Gruppo. Essa costituisce un quadro di riferimento comune per le singole entità del Gruppo. Le quali saranno successivamente tenute ad approvare procedure specifiche in materia.

Attraverso il sistema di *whistleblowing*, il Gruppo garantisce un'indagine tempestiva su tutte le segnalazioni relative a comportamenti aziendali, assicurando un processo indipendente e obiettivo. A tal fine, sono state definite procedure chiare per l'assegnazione delle segnalazioni a un apposito Comitato Whistleblowing (il "Comitato WB"), in modo da gestire eventuali conflitti di interesse e garantire imparzialità durante l'intero processo di indagine.

Le segnalazioni riguardanti incidenti verificatisi a bordo o connessi alle operazioni navali sono gestite dalla **Designated Person Ashore (DPA)**, membro del Comitato Whistleblowing incaricato dell'esame di tali casi. Le segnalazioni relative al Decreto Legislativo 231/2001 o a violazioni della normativa in materia di privacy sono anch'esse gestite dal Comitato WB, in collaborazione con le figure competenti, quali il DPA, gli Organismi di Vigilanza o il Direttore delle Risorse Umane del Gruppo, anch'egli membro del Comitato. Ove necessario, le segnalazioni possono essere condive con le funzioni aziendali competenti o con il Top

Management, nel pieno rispetto delle norme in materia di riservatezza.

Il Direttore delle Risorse Umane del Gruppo esamina e supervisiona le indagini relative a tutte le segnalazioni riguardanti casi di mobbing, molestie sessuali e violazioni della normativa sulla privacy verificatesi nelle sedi di terra. Gli Organismi di Vigilanza delle società del Gruppo dotate del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ai sensi del Decreto Legislativo 231/2001, di volta in volta competenti, esaminano e gestiscono le indagini relative a

tutte le altre segnalazioni. Nel corso dell'attività istruttoria, tutti i soggetti sopra menzionati possono avvalersi del supporto delle funzioni aziendali competenti e condividere gli esiti delle verifiche con gli altri soggetti responsabili del sistema di controllo e/o con il Top Management.

Nel 2025 non è stata segnalata all'Organismo di Vigilanza alcuna violazione del Modello 231 o del Codice Etico.

Il Gruppo **garantisce che tutti i nuovi assunti rice-**



99. La piattaforma è disponibile al seguente link: <https://openreportingsystem.damicoship.com/> e tramite la intranet aziendale e i siti web del Gruppo d'Amico.



vano, nell'ambito del processo di **onboarding**, una **formazione completa su questi tre ambiti fondamentali**. Tale approccio assicura che, fin dall'inizio del rapporto di lavoro, ogni dipendente sia consapevole dei principi etici, delle regole di comportamento e degli strumenti di segnalazione predisposti per tutelare la legalità e la trasparenza nello svolgimento delle attività aziendali.

Inoltre, in occasione di ogni aggiornamento del Modello 231, la Società si impegna a organizzare **specifiche attività formative** rivolte a tutto il personale di terra. A seguito della più recente approvazione del Modello 231, della Politica di Whistleblowing e del Codice Etico, la Società prevede di avviare un nuovo programma di formazione nel corso del 2026.

Diritti Umani

Nel 2024, la Società ha aggiornato il **Codice Etico** del Gruppo e ne ha raccomandato l'adozione a tutte le società controllate, dirette e indirette, sottolineando che tutte le attività devono essere svolte con correttezza, onestà e trasparenza, nel pieno rispetto della normativa vigente e della dignità della persona.

La Direzione Risorse Umane promuove un **ambiente di lavoro inclusivo e rispettoso**, garantendo che ogni dipendente si senta valorizzato e abbia accesso a opportunità eque, andando oltre i requisiti previsti dalla legge. A bordo delle navi, gli orari di lavoro e di riposo sono rigorosamente monitorati per tutelare il benessere dei marittimi, ai quali è inoltre garantito l'accesso all'assistenza medica durante e dopo il periodo di servizio. È altresì sempre assicurato il diritto a un rimpatrio sicuro.

Il Gruppo adotta una **politica di tolleranza zero nei confronti di molestie e atti di bullismo**, prevedendo rigorose procedure per la segnalazione degli episodi sia a bordo sia nelle sedi di terra. Le segnalazioni possono essere presentate per iscritto attraverso la piattaforma di *whistleblowing* del Gruppo oppure oralmente tramite la linea telefonica dedicata o nel corso di incontri di persona. Possono inoltre essere effettuate, in buona fede, attraverso gli ordinari canali di segnalazione aziendali, pur non beneficiando in tal caso delle specifiche tutele previste dal sistema di *whistleblowing*.

Nel 2023, il Gruppo d'Amico ha introdotto una **Politica sui Diritti Umani dei Marittimi**, che ribadisce il rispetto della dignità di ogni persona e l'adesione ai diritti umani riconosciuti a livello internazionale, come stabiliti dalla Convenzione sul Lavoro Marittimo (*Maritime Labour Convention – MLC*). La politica viene attuata attraverso contratti standardizzati e attività di audit volte a verificarne il rispetto sulle navi del Gruppo. **I marittimi vengono informati** dei propri diritti durante le sessioni di orientamento precedenti all'imbarco e, nel 2024, è stato realizzato **un programma di formazione** dedicato ai diritti umani, alla parità di genere e all'inclusione. Nel 2025 non sono stati segnalati episodi di discriminazione.

Il Gruppo d'Amico **vieta ogni forma di lavoro forzato**, inclusa la servitù per debiti, e svolge **audit annuali** per verificare la conformità alla Convenzione sul Lavoro Marittimo (MLC 2006). Nel 2025 non sono stati registrati gravi episodi di violazione dei diritti umani. Di conseguenza, il Gruppo non ha ricevuto sanzioni, ammende o richieste di risarcimento danni riconducibili a tali violazioni.





Anticorruzione

Operare con professionalità, correttezza, onestà e integrità in tutte le attività e relazioni commerciali, ovunque il Gruppo operi o intenda operare, rappresenta un principio fondamentale per d'Amico. Per garantire il rispetto di tali valori, il Gruppo ha implementato e applica efficaci sistemi di prevenzione e contrasto della corruzione.

La Politica Anticorruzione adottata dal Gruppo d'Amico ha l'obiettivo di prevenire ogni forma di corruzione e di garantire il rispetto della normativa anticorruzione vigente in tutti i Paesi in cui il Gruppo opera. La Politica promuove un **approccio di "tolleranza zero" nei confronti della**

corruzione, in qualsiasi forma essa si manifesti, coinvolgendo dipendenti, consulenti, agenti e appaltatori. La Politica è stata aggiornata nel 2024 e la relativa revisione è stata approvata dal Consiglio di Amministrazione della Società, che ne ha raccomandato l'adozione a tutte le società del Gruppo d'Amico.

La Politica si applica a tutto il personale di d'Amico, indipendentemente dalla tipologia di contratto di lavoro e dalla società o entità giuridica del Gruppo presso cui opera, nonché, più in generale, a tutti coloro che agiscono in nome, per conto o nell'interesse del Gruppo e che intrattengono con esso rapporti di natura commerciale o pro-

fessionale (i "Destinatari della Politica"). Tutti i destinatari sono responsabili della prevenzione, dell'individuazione e della segnalazione di eventuali atti di corruzione e sono tenuti a evitare qualsiasi attività che possa comportare o anche solo far presumere una violazione della Politica.

Le segnalazioni possono essere presentate attraverso il canale *whistleblowing* del Gruppo, accessibile dal sito web aziendale, nonché tramite la linea telefonica dedicata, incontri diretti o altri ordinari canali di comunicazione. Per garantire che tutti i presunti casi di corruzione siano gestiti in modo coerente, il Gruppo ha adottato specifiche misure di tutela dei segnalanti contro qualsiasi forma di

ritorsione o conseguenza pregiudizievole, indipendentemente dall'esito dell'indagine. Allo stesso modo, nessun dipendente del Gruppo subirà ritorsioni o conseguenze negative per essersi rifiutato di prendere parte ad attività illecite o per aver segnalato, in buona fede, violazioni della normativa e delle disposizioni in materia di anticorruzione.

Il rispetto della Politica Anticorruzione è costantemente monitorato attraverso diversi strumenti, tra cui i sistemi di controllo dei rimborsi spese e degli omaggi, gli audit interni ed esterni e le attività di autovalutazione relative a potenziali violazioni.





Nel 2025 **non sono stati registrati casi di corruzione, concussione o comportamenti anticoncorrenziali**. Inoltre, nel 2025 non risultavano **procedimenti giudiziari, né in corso né conclusi, relativi a comportamenti anticoncorrenziali, violazioni della normativa antitrust o della disciplina in materia di monopoli** nei quali il Gruppo d'Amico fosse parte coinvolta.

Consapevole dell'importanza di promuovere tra il proprio personale una cultura fondata su pratiche aziendali etiche, il Gruppo d'Amico ha istituito **programmi di formazione strutturati destinati a tutto il personale di terra**. La formazione anticorruzione viene svolta al momento dell'assunzione, durante il quale i nuovi dipendenti ricevono spiegazioni dettagliate della Politica Anticorruzione.

I programmi formativi affrontano le finalità e l'ambito di applicazione della Politica, i ruoli e le responsabilità individuali, le procedure di *due diligence* finalizzate a mitigare i rischi nei rapporti con terze parti, i meccanismi di monitoraggio della conformità, le conseguenze derivanti dalla violazione della Politica e le procedure per la segnalazione di sospette violazioni. In questo modo, i dipendenti acquisiscono le conoscenze necessarie per adottare comportamenti appropriati nelle situazioni che potrebbero esporre l'azienda a rischi di corruzione o frode. 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.

Nel 2025, il Gruppo d'Amico non ha effettuato alcun approdo in porti situati in Paesi classificati tra gli ultimi 20 posti dell'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 Corruzione

	2024	2025	Δ
Scali portuali effettuati (in tutto il mondo)	1.538 ¹⁰⁰	1.829	+18,9%
Scali portuali effettuati in porti situati in paesi classificati tra le 20 posizioni più basse nell'Indice di Percezione della Corruzione	0	0	-

Politica sulle Sanzioni

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.



100. Il valore 2024 è stato leggermente rivisto, per includere anche l'attività della Portacontainer (+30 scali portuali).



Partecipazione ad associazioni e organizzazioni leader del settore

Il Gruppo d'Amico sostiene attivamente lo sviluppo sostenibile del settore del trasporto marittimo attraverso la partecipazione alle principali associazioni di categoria nazionali e internazionali, promuovendo la collaborazione e la diffusione delle migliori pratiche; tuttavia, non svolge attività di *lobbying* diretta né eroga contributi politici in alcuna forma.

CONFITARMA

La Confederazione Italiana Armatori (Confitarma) è la **principale associazione rappresentativa dell'industria armatoriale italiana**. Rappresenta quasi l'intera flotta mercantile nazionale e riunisce compagnie di navigazione e gruppi armatoriali operanti nei settori del trasporto merci e passeggeri, delle crociere e dei servizi ausiliari al traffico marittimo. Il Gruppo d'Amico ne è membro fin dalla sua fondazione. **Nel corso degli anni, tre membri della famiglia d'Amico hanno ricoperto la carica di Presidente della Confederazione, contribuendo a momenti significativi della sua storia.** Ciro d'Amico, Presidente dal 1972 al 1975, ha favorito l'unificazione delle tre associazioni armatoriali che successivamente confluirono in Confitarma. Antonio d'Amico, Presidente dal 1989 al 1995, ha svolto un ruolo determinante nel processo di adesione della Confederazione a Confindustria. Paolo d'Amico ha guidato Confitarma dal 2010 al 2013, affrontando un triennio particolarmente complesso sotto il profilo della sicurezza marittima internazionale. Anche Cesare d'Amico ha ricoperto un ruolo di rilievo all'interno della Confederazione: attualmente è membro del Comitato Esecutivo e Presidente del Gruppo di Lavoro sulla Cyber Security e sulla Sicurezza Marittima.



Un'altra generazione della famiglia d'Amico è entrata a far parte del Gruppo Giovani Armatori. Istituito nel 1995 in conformità allo Statuto di Confitarma, il Gruppo riunisce oltre 60 membri, tra armatori, figli di armatori, dirigenti e dipendenti direttamente coinvolti nelle attività delle imprese rappresentate da Confitarma, provenienti da circa 50 aziende associate. Nel giugno 2021, Salvatore d'Amico è stato nominato Presidente del Gruppo Giovani Armatori di Confitarma. Il suo mandato si è concluso nel 2025.

Executive Master in Shipping Management

Il Gruppo d'Amico prende parte all'Executive Master in Shipping Management **organizzato da For-Mare** – 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

Il Presidente di d'Amico ha ricoperto la carica di Presidente del Registro Italiano Navale (RINA) dal 2020 al 2023, dopo essere stato Vicepresidente e membro del Consiglio di Amministrazione. Tra **le priorità dell'ente figurano lo sviluppo di un approccio globale alla sostenibilità e alla digitalizzazione**. Il Registro Italiano Navale detiene il 70% del capitale di RINA S.p.A. ed è pertanto l'azionista di maggioranza del Gruppo RINA. Il Consiglio di Amministrazione dell'ente comprende rappresentanti delle principali categorie legate al settore dello shipping.

INTERTANKO

L'*International Association of Independent Tanker Owners* (INTERTANKO) riunisce 204 membri provenienti da oltre 40 Paesi. L'**Associazione**, presieduta dal Presidente di d'Amico dal novembre 2018 al novembre 2024, **opera con l'obiettivo di promuovere un settore altamente competitivo, trasparente e sostenibile, favorendo il raggiungimento dei più elevati standard internazionali**. Diversi esponenti del Gruppo d'Amico fanno parte del Consiglio di INTERTANKO e dei seguenti comitati: *Commercial and Markets Committee*, *Environmental Committee*, *Human Element in Shipping Committee (HEISC)*, *Safety and Technical Committee (ISTEC)* e *Vetting Committee*. Inoltre, il Presidente di d'Amico è attualmente **Membro Onorario del Comitato esecutivo**, incarico che manterrà a tempo indeterminato.



NORTHSTANDARD

Il NorthStandard è uno dei principali *Protection and Indemnity Clubs* al mondo, ha 650 dipendenti e assicura una flotta che supera i 350 milioni di tonnellate lorde in tutti i settori. 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, di Strike e Delay Class of the North e di Standard Ireland d.a.c..

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 fa parte del Comitato Esecutivo, mentre il Direttore Tecnico del Gruppo d'Amico è vicepresidente del Technical Committee e partecipa ai Gruppi di corrispondenza dell'IMO sull'inquinamento atmosferico e l'efficienza energetica e sull'indice di intensità carbonica (CI) e le misure di riduzione.

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 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* rappresenta l'Irlanda presso l'ECSCA e l'ICS (*International Chamber of Shipping*). Uno dei manager di d'Amico è Presidente dell'*Irish Chamber of Shipping*.

SSA - SINGAPORE SHIPPING ASSOCIATION

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

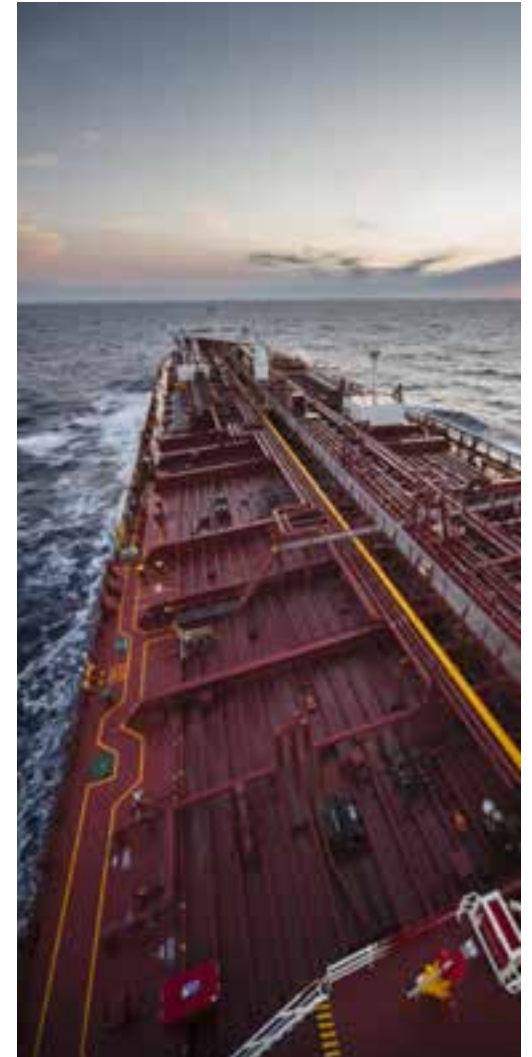
BIMCO

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. Supporta i propri membri nell'affrontare sfide fondamentali, quali la complessità e la disomogeneità delle normative marittime, le decisioni politiche che incidono sul settore dello *shipping*, le minacce al libero scambio e le responsabilità connesse alla sicurezza, alla protezione e agli incidenti ambientali. In qualità di portavoce degli armatori battenti bandiera liberiana, LSC esprime e difende i loro interessi presso il Registro Liberiano, contribuendo al conseguimento di efficienze in termini di costi, pur mantenendo elevati standard di qualità, sicurezza e tutela dell'ambiente. L'Associazione svolge inoltre un ruolo attivo nel processo di definizione della normativa internazionale attraverso la propria adesione all'*International Chamber of Shipping* e la partecipazione ai negoziati globali, tra cui quelli relativi alla *Maritime Labour Convention* dell'ILO. 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; G1.MDR-P; G1.MDR-A; G1.MDR-T



Dall'analisi di doppia materialità è emerso che il sotto-tema "Gestione della catena di fornitura" è materiale.

Impatti, rischi e opportunità materiali

L'analisi di doppia materialità ha identificato un **potenziale impatto positivo materiale** legato al sotto-tema 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**.

Allo stesso tempo, **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 modalità di gestione

Le procedure di *assessment* dei fornitori sono volte a selezionare e valutare i candidati in base alle loro *performance* in termini di qualità, sicurezza e rispetto per l'ambiente. Tali 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, è inclusa una clausola che richiede che i fornitori confermino 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 Strategici**. 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, azioni e target

Obiettivo - Migliorare l'impatto del Gruppo attraverso la catena del valore

Strategia		KPI	Baseline 2023	Risultati 2025	Target 2025	Target 2027	Target 2030
Condividere con i fornitori strategici il Codice di Condotta ESG		Percentuale di fornitori strategici che hanno ricevuto il Codice di Condotta ESG	0%	L'analisi è stata portata a termine con successo	Analisi dei fornitori per identificare i fornitori strategici	Somministrazione del Codice al 60% dei fornitori strategici	Somministrazione del Codice al 100% dei fornitori strategici
Strategia		Azioni	Overview dei risultati 2025				
Condividere con i fornitori strategici il Codice di Condotta ESG		- Valutazione dell'avvio di un progetto dedicato alla mappatura dei fornitori strategici di d'Amico, considerando fattori quali il valore degli ordini assegnati al fornitore, grado di sostituibilità del fornitore, l'impatto ESG potenziale e supervisione delle tematiche ESG - Introduzione di un Codice di Condotta ESG per i fornitori - Implementazione di una procedura di verifica (ad es. Audit e/o whistleblowing).	Nel 2025 il Gruppo d'Amico ha elaborato il Codice di Condotta ESG per i fornitori strategici, che sarà finalizzato nel 2026. Nel corso dell'anno, il Gruppo ha inoltre condotto un'analisi approfondita dei 50 principali fornitori per individuare quelli "strategici". L'analisi ha portato all'identificazione di 24 fornitori strategici ai quali il Codice sarà applicato. Tali fornitori rappresentano circa il 48% della spesa complessiva verso i fornitori. Il Codice di Condotta ESG è stato sottoposto all'approvazione del Comitato ESG. Le modifiche proposte dal Comitato sono attualmente in fase di implementazione. Per maggiori informazioni su questa azione, si veda il presente capitolo, paragrafo "Codice di Condotta ESG per i fornitori strategici".				



Codice di Condotta ESG per i fornitori strategici

Nel 2025 il Gruppo ha condotto un'analisi approfondita dei propri 50 principali fornitori, applicando tre criteri chiave:

- **Valore del fatturato (analisi 80/20)**, utilizzato come proxy della dimensione e del potenziale impatto delle attività del fornitore
- **Rilevanza strategica** all'interno della supply chain del Gruppo, valutando la significatività del ruolo del fornitore in termini di continuità operativa e creazione di valore
- **Rischio geografico**, con particolare attenzione ai fornitori operanti in aree identificate come ad alto rischio in materia di diritti umani, ambiente o governance, sulla base di indici internazionali e *framework* legislativi.

La metodologia di valutazione ha utilizzato i rating di Allianz Trade (a medio e breve termine) come principale *benchmark* per il rischio geografico, integrati dalla *Country Risk Classification* dell'OCSE come riferimento secondario.

Un livello di rischio consolidato (Basso, Medio, Alto) è stato determinato attraverso regole di mappatura strutturate e adeguamenti sul breve termine, con ulteriori note relative ai paesi caratterizzati da elevati rischi di trasferibilità o convertibilità. La rilevanza strategica è stata classificata come Critica, Alta o Media in base alla natura dei beni e servizi forniti, mentre l'analisi 80/20 ha identificato i fornitori che coprono circa l'80% della spesa annua totale.

Questo approccio garantisce un quadro solido per il

monitoraggio dei rischi nella catena di fornitura e supporta decisioni informate in materia di approvvigionamento strategico. L'elenco sarà aggiornato annualmente per garantirne l'allineamento con il Codice di Condotta ESG.

L'analisi ha individuato 24 fornitori strategici, pari a circa la metà (48%) della spesa complessiva verso i fornitori. Tali fornitori strategici riceveranno il Codice di Condotta ESG, che è stato redatto ed è attualmente in fase di finalizzazione, al fine di iniziare a condividerlo nel secondo semestre del 2027.

Assessment dei fornitori

Oltre al nuovo Codice di Condotta ESG per i fornitori strategici, e alla luce della natura delle proprie attività operative e degli impatti ambientali effettivi e potenziali, il Gruppo d'Amico si impegna ad analizzare e valutare i propri fornitori in base alle loro *performance* ambientali e ad altri criteri rilevanti.

A tal fine, il Gruppo d'Amico ha implementato misure volte a garantire che **tutti i prodotti e i servizi acquistati siano conformi agli standard di qualità, sicurezza e ambientali**.

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 sulla base, ma non solo, dei 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 ed efficienza energetici**.

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 appartenenti alla categoria Ambiente e Sicurezza, la valutazione è più rigorosa. La classifica finale include la valutazione del livello di consapevolezza dei fornitori e della loro capacità di gestire gli impatti ambientali, nonché una valutazione delle implicazioni in materia di sicurezza dei loro prodotti e servizi per il personale del Gruppo d'Amico.

**Fornitori selezionati e valutati tramite certificazioni ambientali¹⁰¹**

	2024 ¹⁰²	2025	Δ
Numero totale di fornitori	395	390	-3,8%
Numero di fornitori che sono stati selezionati e valutati utilizzando certificazioni ambientali	49	50	+2,0%
% di fornitori che sono stati selezionati e valutati utilizzando certificazioni ambientali	12,4%	13,2%	0,8 p.p.

Inoltre, per **prevenire il lavoro forzato** - in particolare pratiche quali la **servitù per debiti** - il Gruppo d'Amico **effettua audit annuali per verificare che i marittimi non abbiano sostenuto alcun costo di reclutamento o collocamento**. Tale requisito è inoltre incluso nei contratti dell'armatore con i servizi di reclutamento e collocamento dei marittimi.

Infine, **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.

Prassi di pagamento

Il Gruppo d'Amico opera nel settore marittimo, in cui la corretta gestione delle procedure di pagamento è essenziale a causa del coinvolgimento di un'ampia gamma di fornitori.

Data la natura delle attività marittime, le **strutture di pagamento variano** a seconda del **tipo di prodotto o servizio fornito**. In molti casi, una parte significativa o

l'intero importo dovuto viene saldato in anticipo rispetto alla consegna. Un esempio rilevante è rappresentato dalla categoria dei fornitori **Agenzie Portuali**, per la quale le condizioni contrattuali prevedono quasi sempre il pagamento anticipato del 95% dell'importo totale concordato al momento dell'affidamento dell'incarico.

Ciò garantisce la sicurezza di servizi critici, quali le operazioni di scarico o sbarco della nave, fondamentali per la continuità operativa del business. Una volta completato il servizio, il Gruppo procede al saldo del restante importo. Analogamente, i contratti di *time-charter-in* prevedono generalmente il pagamento anticipato dell'intero nolo mensile. Per altri fornitori, le condizioni di pagamento possono variare sensibilmente, da meno di 30 giorni prima dell'erogazione del servizio fino a oltre 120 giorni, a seconda della complessità del servizio o dell'accordo contrattuale.

Nel 2025, d'Amico ha mantenuto un **processo di pagamento efficiente**, garantendo la puntualità dei pagamenti verso i propri fornitori. Grazie a procedure strutturate ed efficienti, il Gruppo **non presentava procedimenti legali pendenti per ritardi nei pagamenti al termine del 2025**. Ciò evidenzia l'impegno del Gruppo verso la disciplina finanziaria, la fiducia dei fornitori e l'efficienza operativa.



Per me, in qualità di Purchasing Manager, l'etica aziendale significa trasparenza, onestà e integrità. Non si tratta soltanto di rispettare le leggi, ma di essere un esempio per gli altri, sia a livello professionale sia personale. Mantenere questi valori garantisce la tutela dei nostri lavoratori e clienti e il mantenimento della fiducia con i fornitori, elementi essenziali per il nostro successo”.

Jasline, Dipartimento Acquisti

101. È stata condotta una valutazione ambientale completa su 50 fornitori strategici, che rappresentano circa l'80% del fatturato.

102. I valori 2024 relativi al numero di fornitori selezionati e valutati utilizzando certificazioni ambientali, così come la relativa percentuale di fornitori, sono stati rivisti a seguito dell'identificazione di un errore di calcolo.



Indice dei contenuti ESRS

Requisiti informativi ESRS	Sezione e Capitolo	Pagina
BP-1 – Criteri generali per la redazione delle dichiarazioni sulla sostenibilità	Sostenibilità per il Gruppo d'Amico	43-45
BP-2 – Informativa in relazione a specifiche circostanze	Sostenibilità per il Gruppo d'Amico: Analisi di doppia materialità	47-50
GOV-1 – Ruolo degli organi di amministrazione, direzione e controllo	Profilo del Gruppo: Corporate Governance Sostenibilità per il Gruppo d'Amico: Governance ESG	32-38 51-52
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	51-52
GOV-3 - Integrazione delle prestazioni in termini di sostenibilità nei sistemi di incentivazione	Profilo del Gruppo: Corporate Governance	32-38
GOV-4 - Dichiarazione sulla <i>due diligence</i>	Sostenibilità per il Gruppo d'Amico: Governance ESG	53-54
GOV-5 - Gestione del rischio e controlli interni sulla rendicontazione di sostenibilità	Profilo del Gruppo: Sistema di gestione integrato (IMS)	39-41
SBM-1 – Strategia, modello di business e catena del valore	Profilo del Gruppo: Struttura del Gruppo; Presenza nel Mondo; Aree di Business; Le Catene del Valore del Gruppo d'Amico Sostenibilità per il Gruppo d'Amico: Strategia ESG	7-26 55-58
SBM-2 – Interessi e opinioni degli <i>stakeholder</i>	Profilo del Gruppo: Gli <i>Stakeholder</i> di d'Amico Sostenibilità per il Gruppo d'Amico: Analisi di doppia materialità	27-31 47-50
SBM-3 – Impatti, rischi e opportunità materiali e la loro interazione con la strategia e il modello di business	Sostenibilità per il Gruppo d'Amico: Analisi di doppia materialità	47-50
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	47-50
IRO-2 – Obblighi di informativa degli ESRS oggetto della dichiarazione sulla sostenibilità dell'impresa	Appendice	183-185

Requisiti informativi ESRS	Sezione e Capitolo	Pagina
MDR-P – Politiche adottate per gestire i temi di sostenibilità materiali	Valore Ambientale: Cambiamenti Climatici; Inquinamento; Economia Circolare Valore Sociale: Le nostre persone; Lavoratori nella catena del valore Condotta di business: Etica, integrità e diritti umani; Gestione della catena di fornitura	71; 99; 112; 125; 132; 137; 143; 147; 156; 168; 179
MDR-A – Azioni e risorse in relazione ai temi di sostenibilità materiali	Valore Ambientale: Cambiamenti Climatici; Inquinamento Valore Sociale: Le nostre persone; Impegno verso le comunità Condotta di business: Etica, integrità e diritti umani; Gestione della catena di fornitura	72-74; 100; 126-127; 133; 138-139; 148-149; 157; 169; 180
MDR-T – Monitorare l'efficacia di politiche e azioni tramite target	Valore Ambientale: Cambiamenti Climatici; Inquinamento Valore Sociale: Le nostre persone; Impegno verso le comunità Condotta di business: Etica, integrità e diritti umani; Gestione della catena di fornitura	72; 100; 126; 133; 138; 148; 157; 169; 180
E1 DR relativo all'ESRS 2 GOV-3 Integrazione delle prestazioni in termini di sostenibilità nei sistemi di incentivazione	Profilo del Gruppo: Corporate Governance	37
E1-1 – Piano di transizione per la mitigazione dei cambiamenti climatici	Valore Ambientale: Cambiamenti Climatici	72-78
E1 DR relativo all'ESRS 2 SBM-3 - Impatti, rischi e opportunità rilevanti e la loro interazione con la strategia e il modello di business	Valore Ambientale: Cambiamenti Climatici	68-71
E1 DR relativo all'ESRS 2 IRO-1 - Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti legati al clima	Valore Ambientale: Cambiamenti Climatici	70-71
E1-2 – Politiche relative alla mitigazione dei cambiamenti climatici e all'adattamento agli stessi	Valore Ambientale: Cambiamenti Climatici	71



Indice dei contenuti ESRS

Requisiti informativi ESRS	Sezione e Capitolo	Pagina
E1-3 – Azioni e risorse relative alle politiche in materia di cambiamenti climatici	Valore Ambientale: Cambiamenti Climatici	72-78
E1-4 – Obiettivi legati alla mitigazione e all'adattamento al cambiamento climatico	Valore Ambientale: Cambiamenti Climatici	72
E1-5 – Consumo di energia e mix energetico	Valore Ambientale: Cambiamenti Climatici	79-83
E1-6 – Emissioni lorde di GES di ambito 1, 2, 3 ed emissioni totali di GES	Valore Ambientale: Cambiamenti Climatici	82-87
E1-8 – Prezzo interno del carbonio	Valore Ambientale: Cambiamenti Climatici	90
E2 DR relativo all'ESRS 2 IRO-1 – Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti legati all'inquinamento	Valore Ambientale: Inquinamento	98-99
E2-1 – Politiche relative all'inquinamento	Valore Ambientale: Inquinamento	99
E2-4 – Inquinamento di aria, acqua e suolo	Valore Ambientale: Inquinamento	102-106
E4-1 – Piano di transizione e attenzione alla biodiversità e agli ecosistemi nella strategia e nel modello di business	Valore Ambientale: Biodiversità ed Ecosistemi <i>(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)</i>	107-110
E4 DR relativo all'ESRS 2 SBM-3 – Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello di business		
E4 DR relativo all'ESRS 2 IRO-1 Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti legati alla biodiversità e agli ecosistemi		
E4-2 – Politiche relative alla biodiversità e agli ecosistemi		
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 DR relative all'ESRS 2 IRO-1 – Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti legati all'utilizzo delle risorse e all'economia circolare	Valore Ambientale: Economia Circolare	111-112

Requisiti informativi ESRS	Sezione e Capitolo	Pagina
E5-4 – Afflussi di risorse	Valore Ambientale: Economia Circolare	113
E5-5 – Efflussi di risorse	Valore Ambientale: Economia Circolare	113-115
S1 DR relativo all'ESRS 2 SBM-2 – Interessi e opinioni degli <i>stakeholder</i>	Profilo del Gruppo: Gli <i>Stakeholder</i> di d'Amico	27-31
S1 DR relativo all'ESRS 2 SBM-3 – Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello di business	Valore Sociale: Le nostre persone <i>(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)</i>	118-119; 125; 132; 137; 143; 147; 168; 173-174
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	
S1-6 – Caratteristiche dei dipendenti dell'impresa	Valore Sociale: Le nostre persone	121-123
S1-7 – Caratteristiche dei lavoratori non dipendenti nella forza lavoro propria dell'impresa	Valore Sociale: Le nostre persone	128
S1-8 – Copertura della contrattazione collettiva e dialogo sociale	Valore Sociale: Le nostre persone	128-131
S1-9 – Metriche della diversità	Valore Sociale: Le nostre persone	144-146
S1-10 – Salari adeguati	Valore Sociale: Le nostre persone	154
S1-11 – Protezione sociale	Valore Sociale: Le nostre persone	142
S1-12 – Persone con disabilità	Valore Sociale: Le nostre persone	122-123
S1-13 – Metriche di formazione e sviluppo delle competenze	Valore Sociale: Le nostre persone	150-155
S1-14 – Metriche di salute e sicurezza	Valore Sociale: Le nostre persone	136
S1-15 – Metriche dell'equilibrio tra vita professionale e vita privata	Valore Sociale: Le nostre persone	142
S1-17 – Incidenti, denunce e impatti gravi in materia di diritti umani	Condotta di business: Etica, integrità e diritti umani	174



Indice dei contenuti ESRS

Requisiti informativi ESRS	Sezione e Capitolo	Pagina
S2 DR relativo all'ESRS 2 SBM-2 Interessi e opinioni degli <i>stakeholder</i>	Valore Sociale: Lavoratori nella catena del valore <i>(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)</i>	156
S2 DR relativo all'ESRS 2 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		
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	168; 170-176
G1-2 – Gestione dei rapporti con i fornitori	Condotta di business: Gestione della catena di fornitura	181-182
G1-3 – Prevenzione e individuazione della corruzione attiva e passiva	Condotta di business: Etica, integrità e diritti umani	172; 175-176
G1-4 – Casi di corruzione attiva o passiva	Condotta di business: Etica, integrità e diritti umani	175
G1-5 - Influenza politica e attività di <i>lobbying</i>	Condotta di business: Etica, integrità e diritti umani	177
G1-6 – Pratiche di pagamento	Condotta di business: Gestione della catena di fornitura	182





Indice dei contenuti SASB

Requisiti informativi SASB	Sezione e Capitolo	Pagina
TR-MT-110a.1 – Emissioni totali lorde di Scopo 1	Valore Ambientale: Cambiamenti Climatici	83
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: Cambiamenti Climatici	72-78
TR-MT-110a.3 1. Consumo energetico totale 2. Percentuale di olio combustibile denso 3. Percentuale da fonti rinnovabili	Valore Ambientale: Cambiamenti Climatici	80-81
TR-MT-110a.4 – Indice Progettuale di Efficienza Energetica (EEDI) per le nuove navi	Valore Ambientale: Cambiamenti Climatici	89
TR-MT-120a.1 – Emissioni atmosferiche dei seguenti inquinanti: 1. NO _x (escluso N ₂ O), 2. SO _x , 3. Particolato (PM10)	Valore Ambientale: Inquinamento	103
TR-MT-160a.2 – Percentuale della flotta che utilizza l'acqua di zavorra 1. Scambio 2. Trattamento	Valore Ambientale: Biodiversità ed Ecosistemi	108
TR-MT-160a.3 1. Numero 2. Volume aggregato di sversamenti e rilasci nell'ambiente	Valore Ambientale: Inquinamento	106
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	176
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	176

Requisiti informativi SASB	Sezione e Capitolo	Pagina
TR-MT-000.A – Numero di dipendenti a bordo	Valore Sociale: Le nostre persone	121
TR-MT-000.B – Distanza totale percorsa dalle navi	Profilo del Gruppo: La nostra flotta	19
TR-MT-000.C – Giornate operative	Profilo del Gruppo: La nostra flotta	19
TR-MT-000.D – Tonnellaggio di portata lorda	Profilo del Gruppo: La nostra flotta	16-17
TR-MT-000.E – Numero di navi nella flotta totale di navigazione	Profilo del Gruppo: La nostra flotta	15-17
TR-MT-000.F – Numero di scali in porto delle navi	Condotta di business: Etica, integrità e diritti umani	176
TR-MT-000.G – Capacità totale TEU	Profilo del Gruppo: La nostra flotta	17



Lista delle navi

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 Positano	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 Luna	Supramax	63.000	2020	d'Amico Dry d.a.c.
Cielo di Rabat	Containers Carrier	30.200	1997	d'Amico Dry Maroc Sarl

Noleggiate in Time Charter

Medi Chiba	Panamax	82.000	2016	d'Amico Dry d.a.c.
Medi Noshima	Panamax	82.000	2025	d'Amico Dry d.a.c.
Medi Oita	Panamax	81.600	2019	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.
Cielo di Iyo	Handysize	37.000	2017	d'Amico Dry d.a.c.

Navi in costruzione - di proprietà

Numero di scafo	Tipologia di 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.
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.
Cielo di Houston	LR1	74.999	2019	d'Amico Tankers d.a.c.
High Leader	MR	49.999	2018	d'Amico Tankers d.a.c.
High Navigator	MR	49.999	2018	d'Amico Tankers d.a.c.

Noleggiate a Bare Boat				
High Discovery	MR	50.036	2014	d'Amico Tankers d.a.c.
High Fidelity	MR	49.990	2014	d'Amico Tankers d.a.c.
Navi in costruzione - di proprietà				
Numero di scafo	Tipologia di 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
GSI2025-25110064	MR	40.000	Q2-2029	Guangzhou Shipyard International Company Limited, China
GSI2025-25110065	MR	40.000	Q3-2029	Guangzhou Shipyard International Company Limited, China



damicoship.com