



d'Amico

Bilancio di Sostenibilità 2019

Full ahead



Indice

5 Lettera degli armatori**6 Highlights****9 Profilo del gruppo****10 Profilo del gruppo**

10 Mission e vision

12 I nostri valori

14 Oltre 80 anni di storia

18 Presenza nel mondo

20 Struttura del Gruppo

22 Aree di business

26 Corporate governance

34 Il sistema di gestione integrato

37 La sostenibilità per il Gruppo d'Amico

38 Il percorso di sostenibilità del Gruppo d'Amico

40 La nostra strategia

44 Gli stakeholder di d'Amico

51 Responsabilità sociale**52 Highlights****53 Le nostre persone**

54 Politiche di gestione delle risorse umane

55 Le persone che lavorano in azienda

69 Reclutamento e selezione

72 Formazione e sviluppo

82 Sistemi di remunerazione e valutazione delle prestazioni

85 Sistema di welfare

88 Diritti umani

90 Clienti

92 Aree di business e clienti

95 La qualità del servizio

99 Comunità

100 L'impegno del Gruppo d'Amico

102 Partecipazione in associazioni e organizzazioni leader del settore

104 L'impegno di d'Amico per la comunità

105 Formazione

105 Solidarietà

107 Arte e cultura

109 Responsabilità ambientale**110 Highlights****111 Ambiente, salute e sicurezza**

112 Impatti ambientali e quadro normativo

114 Politica ambientale

117 Performance ambientali

122 Una flotta all'avanguardia

124 Il profilo di una "Eco-Ship"

126 Innovazione e digitalizzazione della flotta: Smart Fleet

130 Sicurezza in mare e dell'ambiente marino

137 Salute e sicurezza dei lavoratori

142 Gestione ambientale, di salute e sicurezza nelle sedi

145 Responsabilità economica**146 Highlights**

147 Andamento del mercato e del Gruppo d'Amico

150 Fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio ed evoluzione prevedibile della gestione

152 Valore economico generato e distribuito

155 La Supply Chain

158 *Nota metodologica*161 *GRI Content Index*

Lettera degli armatori

Full ahead. Seguiamo la rotta.

Mai come in tempi così complessi, il compito di un armatore è quello di indicare una rotta precisa e portare la propria flotta lontano da acque agitate, per garantirle di proseguire il proprio viaggio in modo sicuro e sostenibile.

Oggi, la nostra famiglia armatoriale, da oltre 80 anni nel mondo dello shipping, viaggia grazie al contributo di circa tremila persone, quelle presenti nei nostri uffici e quelle a bordo delle navi. Una presenza diffusa che ci vede operare in ogni angolo del mondo, con venticinque differenti nazionalità che hanno maturato nel tempo una sensibilità crescente verso l'importanza di fare del nostro meglio per l'ambiente e l'intera collettività.

Da qui è nata una consapevolezza che ci ha portato a pubblicare nel 2018 il primo Bilancio di Sostenibilità, con l'obiettivo di dare evidenza del nostro impegno nel corso degli anni attraverso gli investimenti in sicurezza e rinnovamento della flotta, e soprattutto di ri-disegnare "insieme" la rotta di sostenibilità del nostro Gruppo.

Possiamo dire con orgoglio che il concetto di responsabilità sociale e ambientale è oggi parte integrante della nostra organizzazione e ancora prima della nostra cultura d'impresa come confermano anche le diverse iniziative avviate negli ultimi dodici mesi, molte delle quali promosse direttamente dalle nostre persone. In particolare, il focus è stato concentrato su tre aspetti considerati fondamentali anche dai nostri stakeholders: l'aggiornamento costante del sistema di corporate governance, gli investimenti in innovazione tecnologica, sulle navi così come negli uffici, improntati all'efficienza energetica e alla riduzione dell'inquinamento, oltre che sulla formazione delle persone.

Tutto ciò in un anno straordinario in cui alla volatilità dei mercati e dei prezzi delle materie prime si è sommato l'effetto

disruptive dell'introduzione della normativa IMO 2020 che ha messo significativamente alla prova, dal punto di vista tecnologico e operativo, gran parte dell'industria. Il nostro Gruppo partiva da una posizione privilegiata, grazie ad una flotta con un'età media tra le più basse al mondo, un tasso del 70% di navi conformi ai più alti standard di efficienza energetica e all'adozione anticipata delle misure necessarie per rispettare i nuovi limiti sull'emissione di zolfo. Su queste basi il Gruppo ha ulteriormente investito in tecnologia finalizzata ad abbattere i consumi e a migliorare l'efficienza energetica in tutta la catena del valore, dai collaudi alle ispezioni, dalla gestione delle merci al trasporto, e continuerà a farlo ancora.

Investimenti che hanno anche contribuito a far crescere le nostre persone, grazie all'identificazione di una formazione dedicata e volta a sviluppare nuove aree di competenze necessarie per comprendere in anticipo un'industria in continua evoluzione e per la contemporanea affermazione di nuovi ambiti funzionali in cui meglio si integrano le esperienze e le professionalità dei nostri due business principali, quello dell'area dry e quello dell'area tankers.

Perché in un'era nella quale la tecnologia continua a conquistare spazi e il mondo è sempre più globalizzato e intermeditato, la rotta principale da seguire per il Gruppo d'Amico resta sempre quella della piena valorizzazione delle sue persone.


Paolo d'Amico


Cesare d'Amico

Highlights

Con questa seconda edizione del Bilancio di Sostenibilità il Gruppo d'Amico consolida, in una logica di miglioramento continuo, il suo impegno per la responsabilità sociale e la sostenibilità, proseguendo il percorso di accountability, avviato nel 2019, volto a misurare e comunicare ai suoi stakeholder il valore sociale, ambientale ed economico prodotto. Di seguito gli obiettivi che hanno guidato l'elaborazione di questa seconda edizione:

- rafforzare cultura organizzativa e governance interna sui temi della sostenibilità e dell'accountability;
- consolidare il processo di rendicontazione e il sistema di KPI sociali, ambientali ed economici;
- integrare in modo tangibile gli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile dell'Agenda 2030 ONU non solo nella rendicontazione ma anche nelle strategie e nelle policy aziendali.

Il Bilancio di Sostenibilità 2019 è l'esito di un percorso caratterizzato – nonostante le difficoltà legate all'emergenza Covid – da un forte coinvolgimento delle diverse aree aziendali interne, che hanno contribuito attivamente all'individuazione degli ambiti di miglioramento rispetto alla rendicontazione precedente e alla loro implementazione.

Il documento, elaborato secondo i "GRI Sustainability Reporting Standards" del Global Reporting Initiative, è strutturato in cinque sezioni: Profilo del gruppo, Sostenibilità per il Gruppo d'Amico, Responsabilità sociale, Responsabilità ambientale, salute e sicurezza e Responsabilità economica.

Dati 2019

Responsabilità sociale

243
dipendenti tra
il personale di terra

3.010
dipendenti tra
il personale di bordo

3.740
ore di formazione
per il personale di terra

102,5
mln di euro
il valore economico
distribuito ai dipendenti

Retention rate
85,6%
per il personale di bordo

83,2%
per il personale di terra

63.024
ore di formazione
per il personale di bordo

**Partecipazione
attiva**
alle principali associazioni di
settore a livello internazionale
con ruoli di primo piano

Responsabilità ambientale

70%
della flotta
di proprietà compliant
con la Fase II dell'EEDI

ZERO
infortuni, incidenti
e sversamenti
nel 2018 e 2019

-4,1%
riduzione delle emissioni
di CO2 per miglio nautico
(2019 vs. 2017)

Certificazioni
ISO 14001
BS OHSAS 18001
ISO 50001

**TECNOLOGIE
ROBOTICHE**
per l'ispezione
delle stive carico

**DIGITALIZZAZIONE
DEI REGISTRI DI BORDO
E PROGETTO F.R.I.D.A**
Fleet Reporting
Intelligence d'Amico

Responsabilità economica

725,3
mln di euro
Il valore economico
generato

603,8
mln di euro
Il valore economico
distribuito agli stakeholder

**SELEZIONE
DEI FORNITORI
SECONDO CERTIFICAZIONI
DI QUALITÀ E AMBIENTALI**

**NAVI CONFORMI
ALLE NORME
IMO/MARPOL**

1,2
miliardi di dollari
Investiti dal 2013 al 2019
in 40 navi "Eco"
di nuova costruzione

Profilo del gruppo

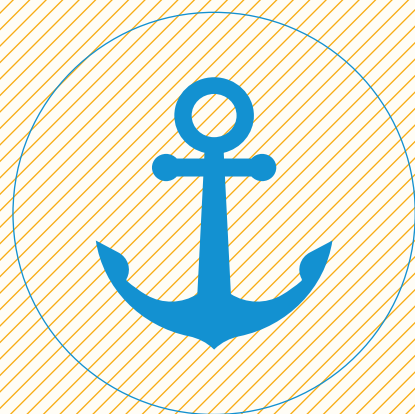


Kurashiki, Giappone
N 34° 35' 6.285"
E 133° 46' 19.184"

Profilo del gruppo

Il Gruppo d'Amico è **leader mondiale nel trasporto marittimo**, attivo nei settori delle navi da carico secco, delle navi cisterna e nei servizi strumentali all'attività marittima, con uffici nei più importanti centri mercantili marittimi. Da sempre il rispetto e la salvaguardia dell'ambiente, l'attenzione al cliente e l'eccellenza professionale del proprio personale rappresentano i capisaldi della sua *mission* e i principi della sua strategia.

Mission e vision



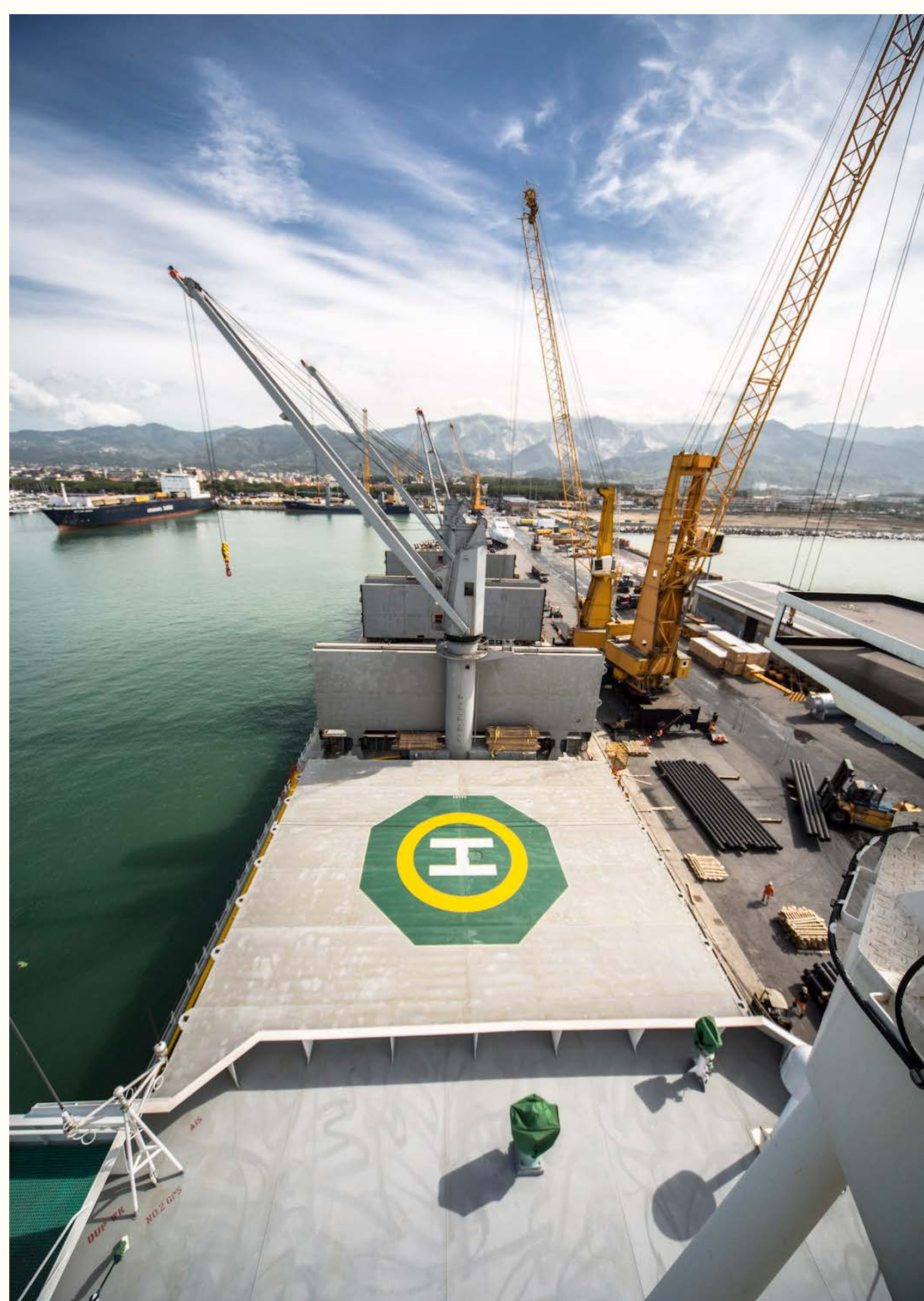
Innovation, Trust, Care

Offrire ai nostri clienti servizi di eccellenza attraverso la professionalità delle nostre persone e una flotta tecnologicamente all'avanguardia, garantendo affidabilità ed elevati standard di sicurezza e tutela dell'ambiente.



Essere leader del settore Shipping

Con passione e costante rispetto per l'ambiente, assicurare ai nostri partner un esclusivo vantaggio competitivo e alle nostre persone una straordinaria esperienza di lavoro.



I nostri valori



Lungimiranza

Guidati dalla cultura e dai valori della tradizione familiare costruiamo successi in una prospettiva di lungo termine, trasformando le promesse in fatti concreti.



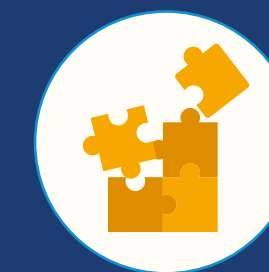
Affidabilità

Coltiviamo un rapporto positivo, un dialogo aperto e trasparente con tutti gli stakeholder. I nostri valori etici sono alla base della gestione delle attività e principio ispiratore del comportamento delle nostre persone.



Passione e impegno

La nostra passione per lo *shipping* passa attraverso le persone che fanno parte dell'azienda. Raggiungiamo i nostri obiettivi incoraggiando il coinvolgimento e l'impegno.



Team building e multiculturalità

Come operatore globale, a tutti i livelli dell'organizzazione, promuoviamo lo spirito di squadra e l'integrazione multiculturale negli uffici e a bordo delle nostre navi.



Attenzione per l'ambiente e la sicurezza

Non ammettiamo compromessi a proposito di tutela ambientale. Attenzione, prudenza e rispetto per l'ambiente contraddistinguono le attività di tutti i giorni. Il nostro obiettivo è prevenire ogni infortunio sul lavoro, evitare danni all'ambiente e perseguire una politica orientata a ottenere zero incidenti e sversamenti in mare.



Eccellenza professionale

Puntiamo sull'eccellenza delle nostre persone, incoraggiandole a essere responsabili, flessibili e pragmatiche. Per questo, curiamo costantemente lo sviluppo delle loro competenze e la loro crescita professionale.



Responsabilità sociale

Il forte senso di responsabilità sociale su temi culturali, della solidarietà e ambientali, è un valore aggiunto per la nostra realtà e un fattore di merito agli occhi di tutti gli *stakeholder*.



Identificazione

Il nostro lavoro e il nostro successo sono caratterizzati da un forte senso di appartenenza delle nostre persone verso l'azienda.

Oltre 80 anni di storia

1936
1959

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 S.p.A.

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, è indice dell'inizio di una forte espansione logistica e coincide con l'inizio dell'attività di linea.

1970
1979

Consolidamento del business e potenziamento della flotta

Al fine di consolidare il *business* e tutelare la posizione competitiva, negli anni '70 si potenzia 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.

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, attraverso l'acquisto di navi da carico secco, si avviano nuove attività che consentiranno di sfruttare altre opportunità nel settore dello *shipping*.





1990
1999

Specializzazione e crescita per linee esterne

Nel 1988 viene acquisita Italia di Navigazione S.p.A. L'acquisizione consente di penetrare anche il mercato delle navi porta container. Più tardi, dopo un processo di razionalizzazione, la stessa verrà ceduta, 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*.

2000
2009

Focalizzazione sul *core business*

d'Amico International Shipping S.A. (DIS), che gestisce il segmento delle navi Product Tankers, 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.

2010
2012

Espansione internazionale e consolidamento della strategia di CSR

Il 2012 è l'anno nel quale 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.

2013
2019

Rinnovamento della flotta

Dal 2013 al 2019 il Gruppo d'Amico ha lanciato un ampio programma di rinnovamento della flotta per più di 40 navi suddivise tra portarinfuse e product tankers. Grazie a questo piano di investimenti, il Gruppo d'Amico possiede oggi una flotta giovane, moderna e "Eco". Tutte le navi d'Amico, dotate delle più avanzate tecnologie, sono in grado di ottenere una forte riduzione dell'impatto sull'ambiente, 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 a IMO 2020: carburanti pronti all'uso con un tenore di zolfo massimo dello 0,50%.

Presenza nel mondo

Vancouver
Shipping Agency/Forest products line

Stamford, Connecticut
Chartering/Operations

Santiago
Shipping Agency/Chartering/Operations

Dublino
Finance/Operations

Londra
Chartering/Operations

Lussemburgo
Finance/Holding

Monaco
Chartering/Operations/Finance

Genova
Crew Management

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

Casablanca
Liner Service

Mumbai
Crew Management

Singapore
Chartering/Operation/Shipping Agency/Ship Management

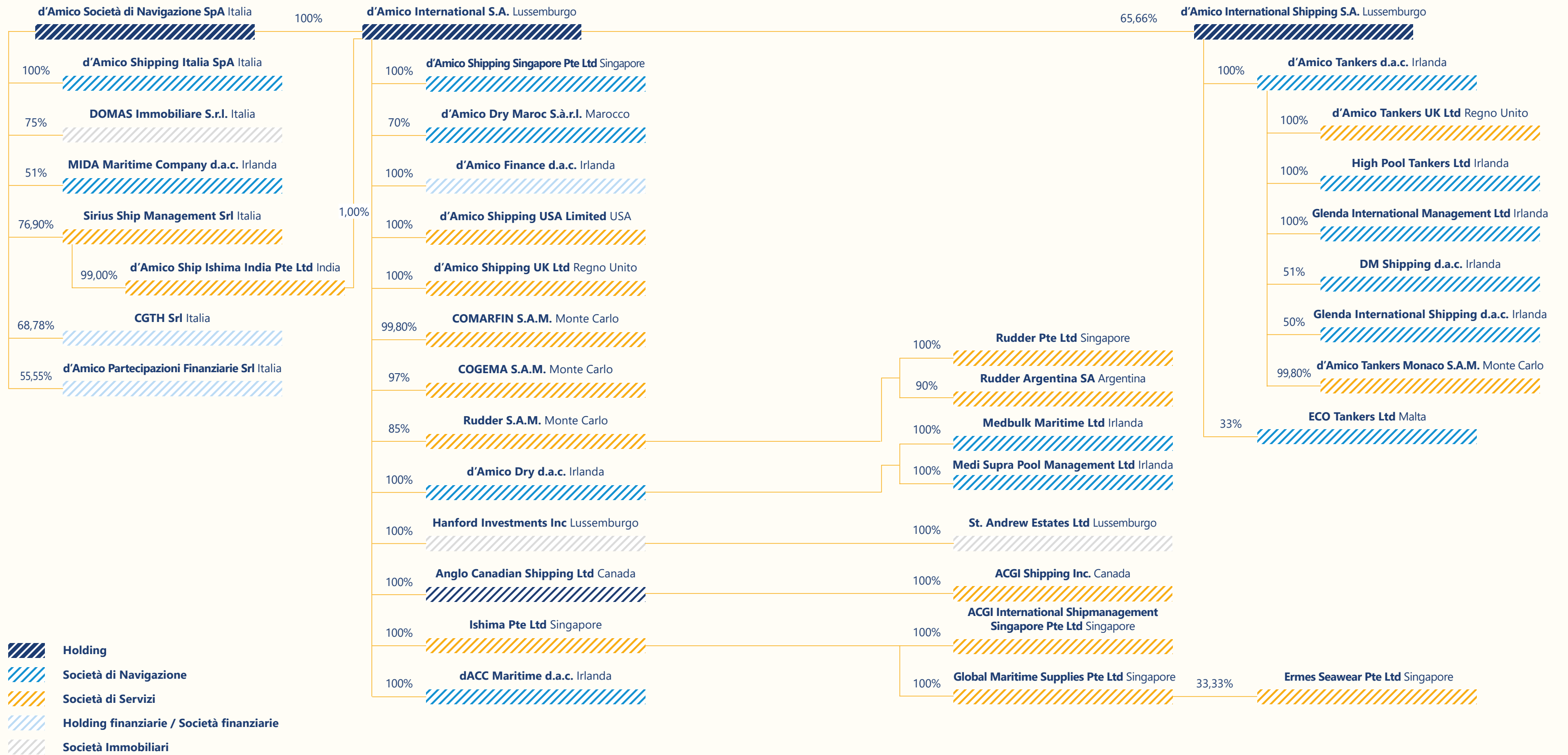
Manila
Crew Management



Il Gruppo d'Amico è presente in tutti i maggiori poli commerciali marittimi, in Italia e all'estero.

Legenda: ○ Sedi principali del Gruppo d'Amico ○ Presenza del Gruppo d'Amico

Struttura del Gruppo



Struttura del Gruppo al 31 dicembre 2019

Aree di business

Navi cisterna - Product Tankers

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

La flotta Product Tankers è dotata di navi a doppio scafo che vengono principalmente impiegate nel **trasporto di prodotti petroliferi raffinati, prodotti chimici e oli vegetali**, e fornisce servizi di trasporto via mare su scala mondiale alle maggiori compagnie petrolifere e agenzie commerciali di intermediazione, in modo diretto o tramite *partnership*. **La flotta è composta da 46,5 navi cisterna e 3 navi aggiuntive in gestione commerciale¹ con un'età media di 6,6 anni, una delle più giovani al mondo** se si considera che la media di settore per le navi Medium Range (25.000-54.999 dwt) è di 11,5 anni e per le Long Range 1 (55.000-84.999 dwt) è di 11,1 anni².

Tipologia di navi e tonnellaggio [dwt³]

Caratteristiche



Handysize
36.000 - 40.000 dwt

Lunghezza 183 m; Larghezza 27,4 m; Pescaggio 17,60 m.
Navi adatte per il commercio in brevi tratte con numerosi approdi portuali; per le loro dimensioni ridotte permettono risparmi e razionalizzazione dei consumi.



MR/Medium Range
45.000 - 51.000 dwt

Lunghezza 183 m; Larghezza 32,2 m; Pescaggio 19,40 m.
Il segmento Medium Range è il più vasto nel panorama Product Tankers, essendo costituito da navi più flessibili per dimensione, oltre a rappresentare lo standard per i cargo commerciali.



LR1/Long Range 1
55.000 - 79.999 dwt

Lunghezza 228 m; Larghezza 36 m; Pescaggio 20 m.
Navi per il trasporto a lungo raggio.

Alla fine di dicembre 2019, il 74,2% della flotta DIS risulta classificato IMO - rispetto a una media del mercato del 45%⁴ - e il 65% della flotta DIS (di proprietà e a scafo nudo) è 'Eco' rispetto ai valori medi di settore pari al 13% per le Handy, 40% per le MR e 23% per le LR1. L'ampiezza della flotta, composta da navi di diverse dimensioni e dalle caratteristiche sopra descritte, consente maggiore efficienza sia energetica sia nella gestione commerciale, offrendo maggiore flessibilità di stivaggio e la possibilità di operare in quasi tutti i porti.

Una parte della flotta viene impiegata tramite joint venture⁵:

- **Glenda International Shipping d.a.c.** è una società a controllo congiunto tra d'Amico Tankers d.a.c. e il gruppo Glencore, nella quale d'Amico Tankers ha un interesse del 50%;

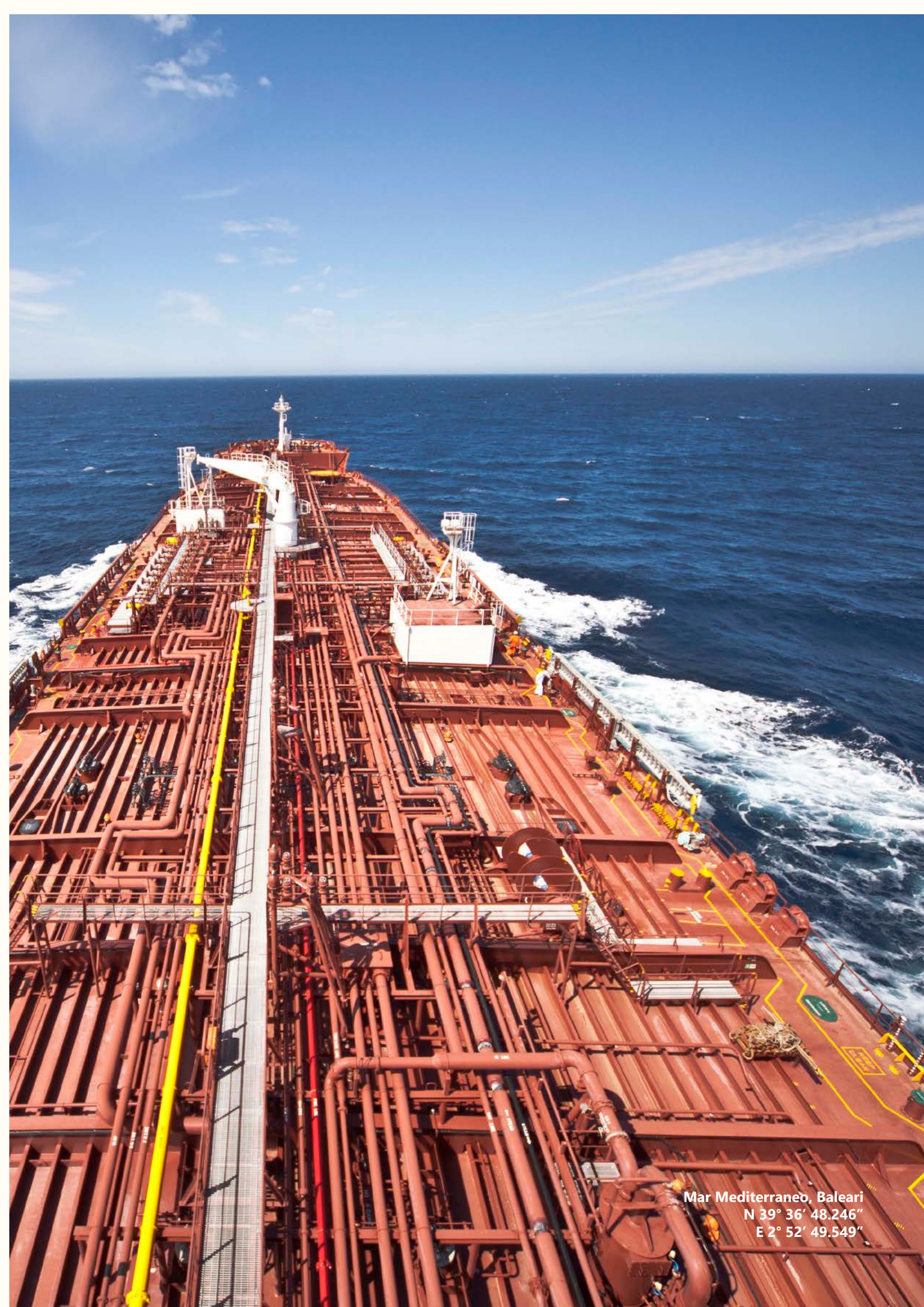
¹ Flotta al 31 dicembre 2019, come da Relazione annuale 2019 di d'Amico International Shipping S.A.

² Fonte: Clarksons Research Services, gennaio 2020.

³ Dead Weight Tonnage o tonnellaggio di portata lorda: capacità di carico trasportabile da una nave, espressa in tonnellate metriche.

⁴ Fonte: Clarksons Research Services, gennaio 2020.

⁵ Glenda International Management e Eco Tankers Limited hanno avviato un processo di liquidazione volontaria; DMS verrà messa in liquidazione volontaria.



Mar Mediterraneo, Baleari
N 39° 36' 48.246"
E 2° 52' 49.549"

- **DM Shipping d.a.c. (DMS)** è una società a controllo congiunto tra d'Amico Tankers d.a.c. e il Gruppo Mitsubishi, nella quale d'Amico Tankers ha un interesse del 51%;
- **Eco Tankers Limited**, è una joint venture con Venice Shipping Logistics S.p.A., nella quale DIS detiene una partecipazione del 33%.

Navi da carico secco - Dry Cargo

La Business Unit Dry Cargo opera con **51 navi**⁶ nel segmento del trasporto marittimo "carico secco". Svolge **attività di trasporto su scala mondiale di granaglie, carbone, minerali, fertilizzanti, cemento e petcoke, oltre a prodotti siderurgici, tubi d'acciaio e legname per conto di primari operatori di mercato.**

Opera in particolare nei segmenti Handysize (da 32.000 dwt a 39.000 dwt), Handymax/Supramax (da 52.000 dwt a 64.000 dwt), Panamax/Kamsarmax/Post-Panamax (da 74.000 dwt a 89.000 dwt) e nel segmento delle Minicape con due navi (da 117.000 dwt). In aggiunta alla flotta "core" nel segmento Dry Cargo il Gruppo impiega 20-25 navi addizionali per evadere i propri contratti COA (*Contracts Of Affreightment*) e per i *forward cargoes*.

Tipologia di navi e tonnellaggio (DWT⁷)

Caratteristiche



OHBS

32.000 - 39.000 dwt

Lunghezza 177-183 m; Larghezza 27,8-30 m; Pescaggio 10-10,9 m.
La divisione Open Hatch di d'Amico gestisce attualmente una flotta di moderne navi di tipo Handysize ("OHBS") con design ecologico, costruite appositamente per l'efficace movimentazione e il trasporto di tutta la gamma di prodotti alla rinfusa e finiti.



Supramax

52.000 - 64.000 dwt

Lunghezza 189,9-199,9 m; Larghezza 32,3 m; Pescaggio 12,3-13,4 m.
Le navi Supramax e Ultramax sono dotate di strumenti che consentono la totale flessibilità durante le operazioni carico e scarico, anche nei porti non dotati di mezzi meccanici di sollevamento e spostamento.



Panamax and Kamsarmax

74.000 - 83.900 dwt

Lunghezza 225-229 m; Larghezza 32,3 m; Pescaggio 13,1-14,6 m.
La sezione Gearless gestisce le navi nei segmenti Panamax, Kamsarmax, Post-Panamax e Mini Cape. Oltre a un'importante flotta moderna ed ecologica, d'Amico dispone anche di un ampio portafoglio di clienti cargo e COA ed è attivo nel mercato del noleggio spot.



PostPanamax/Mini Cape

84.000 - 117.000 dwt

Lunghezza 229-245 m; Larghezza 32,3- 43 m; Pescaggio 13,5-15,6 m.
Navi grandi, moderne ed ecologiche costruite in Giappone; molto richieste dai clienti, specialmente quelli specializzati nel commercio di minerali.

L'età media della flotta Dry Cargo del Gruppo d'Amico è di 4,8 anni, notevolmente più bassa di quella di settore che, secondo AXS Marine, **è di 10,2 anni**. In particolare, la Business Unit Dry Cargo supera il *benchmark* della *industry* nel segmento Mini Cape (4,5 anni vs 7,1), nel Panamax (3,9 vs 9,5), nel Supramax (4,8 vs 9,5) e nelle Handysize (5,1 vs 12,9). Oltre ad operare tra la d'Amico Dry d.a.c., la d'Amico Shipping Italia S.p.A. e la d'Amico Shipping Singapore Pte Ltd, la business unit Dry Cargo ha anche un J/V con Mitsui chiamata Mida Maritime d.a.c. che possiede 2 Kamsarmax costruite nel 2018.

Nel 2010, dopo un'esperienza di oltre quarant'anni nel settore di linea portacontainer, è nata d'Amico Dry Maroc S.à.r.l., la cui attività principale è un servizio di cabotaggio tra i vari porti del Marocco (Agadir, Tangeri Med e Casablanca), a cui viene affiancato

⁶ Dato al 31 dicembre 2019

⁷ *Dead Weight Tonnage* o tonnellaggio di portata lorda: capacità di carico trasportabile da una nave, espressa in tonnellate metriche.

un servizio di feederaggio tra i centri marittimi del Mediterraneo Occidentale (principalmente Italia, Francia, Spagna e Tunisia).

I dipartimenti commerciali e operativi dedicati a entrambe le *business areas* sono presenti nei principali centri marittimi di tutto il mondo: Casablanca (Marocco), Dublino (Irlanda), Londra (Regno Unito), Montecarlo (Monaco), Singapore, Stamford (CT - USA), Vancouver (Canada).

Servizi marittimi

Il Gruppo fornisce inoltre, anche tramite altre società, servizi di *ship management*, brokeraggio assicurativo e *bunkering* - l'intermediazione per gli acquisti di carburante per le navi - non soltanto a favore della flotta d'Amico, ma anche per clienti terzi.

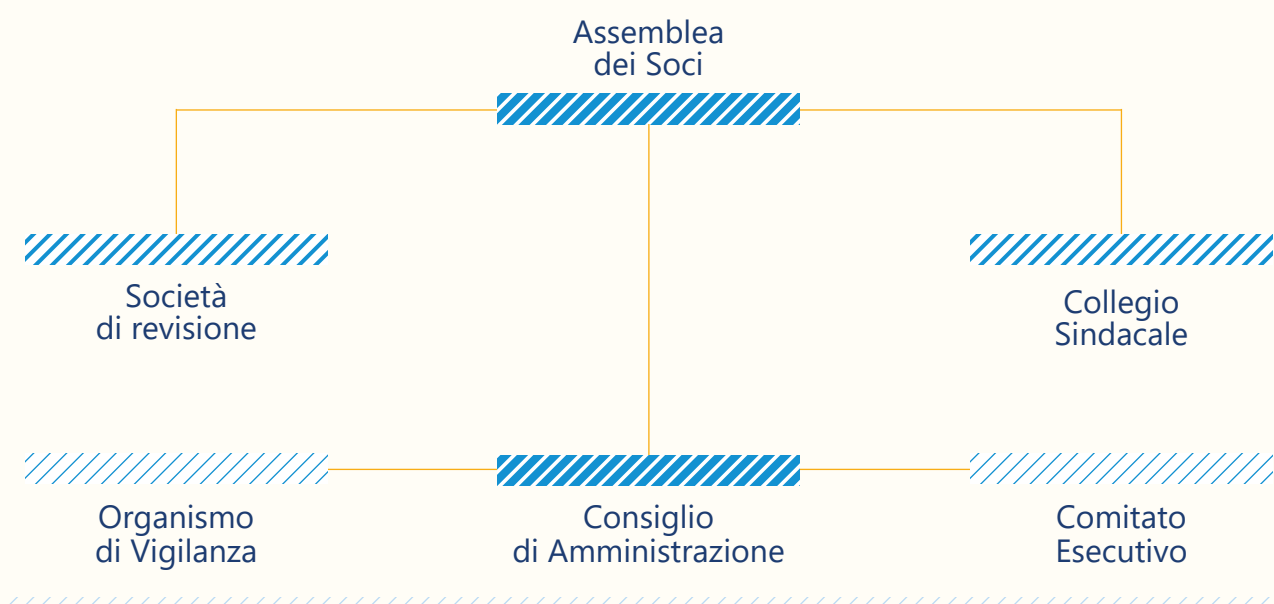
I servizi di ship-management rappresentano una delle attività principali della Capogruppo d'Amico Società di Navigazione S.p.A. che, in parte tramite altre società del Gruppo e in particolare della controllata indiretta Ishima Pte Limited, fornisce servizi alle società del Gruppo e a favore di terzi. **Le attività di intermediazione sugli acquisti di carburante** sono gestite da Rudder SAM, anche tramite le sue controllate in Argentina e Singapore, per società del Gruppo e a favore di terzi.

Il processo di gestione degli equipaggi dal 2017 è gestito da un Crew Director che si avvale della collaborazione di una delle società del Gruppo d'Amico, la Sirius Ship Management Srl, che provvede al *recruitment*, al *payroll* e alla gestione del personale di bordo, conformemente alle disposizioni legali e alle procedure aziendali. Sirius Ship Management ha anche una sede a Mumbai in India e un'agenzia a Manila nelle Filippine. I servizi di Manning Agent prestati da Sirius comprendono anche **l'attuazione 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. Le attività svolte da Sirius e dai subagenti vengono controllate periodicamente dal dipartimento di crewing del Gruppo.



Corporate governance

Il sistema di Corporate Governance adottato dalla capogruppo d'Amico Società di Navigazione S.p.A. **si ispira ai più elevati standard di trasparenza e correttezza** in ambito di gestione dell'impresa. Improntato alle disposizioni delle leggi di riferimento, è **in linea con le best practice internazionali**, 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 lussemburghese⁸.



Organi di governo e di controllo societario

Consiglio di Amministrazione

Il consiglio di Amministrazione ("CdA"), in conformità a quanto previsto dallo Statuto Sociale, è attualmente composto da **cinque Amministratori**, di cui tre esecutivi - tra cui il Presidente - e due non esecutivi, tutti di genere maschile e di età superiore a 50 anni, nominati **dall'Assemblea dei Soci della Società del 29 maggio 2018 per il triennio corrispondente agli esercizi sociali 2018/2020**, in carica fino alla data in cui si terrà l'Assemblea Ordinaria che approverà il bilancio chiuso al 31 dicembre 2020.

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. **Nel 2019 la percentuale di partecipazione alle riunioni di tale organo è stata del 93% circa** con riferimento a tutti i Consiglieri in carica.

Comitato Esecutivo

La riunione del Consiglio di Amministrazione del 5 giugno 2018 ha confermato la costituzione del Comitato Esecutivo ("CE"), **composto dal Presidente e dall'Amministratore Delegato, per un periodo di tre anni corrispondente agli esercizi 2018/2020, conferendo a tale organismo tutti i poteri consentiti dallo Statuto Sociale**.

Il CE in quanto organo delegato ai sensi dell'art. 2381 del Codice Civile 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 ed adeguate informazioni sulle attività svolte nell'ambito dei compiti a esso delegati".

Collegio Sindacale

Il Collegio Sindacale ("CS") è attualmente **composto da tre membri effettivi** - tra cui un Presidente - **e due supplenti**, tutti di genere maschile (degli effettivi, due di età superiore ai 50 anni e uno di età compresa tra i 30 e i 50), **nominati dall'Assemblea Ordinaria dei Soci del 29 maggio 2018**, in conformità delle vigenti norme del Codice Civile, **per il triennio corrispondente agli esercizi sociali 2018/2020** e quindi fino alla data in cui si terrà l'Assemblea Ordinaria che approverà il bilancio chiuso al 31 dicembre 2020. Il CS, ai sensi degli artt. 2403 e seguenti del Codice Civile, 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".

Nel 2019 la percentuale di partecipazione di tale organismo alle riunioni del Consiglio di Amministrazione è stata del 100% circa, in riferimento a tutti i suoi componenti, migliorando la percentuale del 2018 pari all'80%.

Società di Revisione Legale dei conti⁹

L'Assemblea Ordinaria dei Soci del 21 giugno 2017 ha conferito, ai sensi dell'art.13 D.Lgs 39/2010, l'incarico di revisione legale del bilancio ordinario e consolidato della Società per il triennio corrispondente agli esercizi sociali 2017, 2018 e 2019, e quindi sino all'approvazione del Bilancio civilistico chiuso al 31 dicembre 2019, alla Axis S.r.l. di Reggio Emilia, membro indipendente del network internazionale Moore Global, il cui mandato è attualmente in scadenza.

⁸ Per informazioni sulla Corporate Governance di d'Amico International Shipping S.A.: <https://it.damicointernationalshipping.com/corporate-governance/>.

⁹ L'Assemblea generale degli azionisti tenutasi il 23 giugno 2020 ha deliberato di conferire nuovamente l'incarico di revisione legale del bilancio ordinario e consolidato della Società alla Axis S.r.l., sino alla data dell'Assemblea generale degli Azionisti che sarà chiamata ad approvare il bilancio chiuso al 31 dicembre 2022..

Etica e integrità

Il Gruppo d'Amico da sempre riconosce l'importanza di condurre trattative di business e professionali, a diversi livelli organizzativi, con integrità e trasparenza, **agendo in maniera professionale, equa e onesta, consapevole che tali qualità dimostrino un forte senso di responsabilità sociale.**

La politica anticorruzione implementata dalla compagnia e di recente aggiornata, promuovendo un **approccio di "tolleranza zero"**, si propone infatti di prevenire qualsiasi forma di corruzione incluse quelle eventualmente scaturite da comportamenti di consulenti, agenti o appaltatori.

Politica anti-corruzione

Corruzione indica qualsiasi comportamento in base al quale chiunque, agendo direttamente o indirettamente per conto o nell'interesse delle società del Gruppo d'Amico, offra, prometta, riceva o fornisca ricompense non dovute, direttamente o indirettamente (quindi anche attraverso terzi), atte a influenzare in modo improprio le azioni di un'altra parte a beneficio personale, delle società del Gruppo o di terzi.

La politica anticorruzione (la "Politica") **si concentra in particolare sul concetto di ospitalità e doni che devono essere accettabili e proporzionati** - e in nessun caso costituiti da somme di denaro - **e sulle attività di lobbying che si devono basare su criteri di legittimità, correttezza e trasparenza.** Ai fini della Politica non vi è alcuna differenza tra corruzione di un pubblico ufficiale e corruzione di una parte privata.

La Politica **si applica a tutto il personale di d'Amico** con qualsiasi tipo di contratto di lavoro, in qualsiasi società o entità legale del Gruppo **e in generale a tutti coloro che agiscono nel nome, per conto o nell'interesse del Gruppo e che intrattengono relazioni d'affari e professionali con esso** (i "Destinatari della Politica").

Tutti i Destinatari della Politica sono responsabili della prevenzione, individuazione e denuncia di atti di corruzione e sono tenuti a evitare qualsiasi attività che possa portare o suggerire una violazione di questa politica.

Il Gruppo d'Amico assicura che **tutti i casi di sospetta corruzione saranno trattati in modo coerente**, che un'indagine ne confermi o meno l'esistenza e che non ci saranno ritorsioni o conseguenze avverse per la persona che segnala il possibile caso di violazione della Politica o delle norme e regolamenti anticorruzione applicabili. Allo stesso modo, nessun dipendente subirà ritorsioni o conseguenze avverse per il rifiuto di adottare comportamenti illegali. **Ogni eventuale segnalazione viene inviata attraverso i canali** individuati (c.d. whistleblowing) e pubblicizzati dalla Società per l'intero Gruppo d'Amico.

Codice Etico

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

Il Codice Etico della Società e il Codice Etico di Gruppo **sono stati aggiornati il 26 novembre 2018** a seguito dell'entrata in vigore del Regolamento UE 679/2016 ("GDPR") nella sezione relativa alla *"Data Protection"* **e successivamente il 17 dicembre 2019** a seguito dell'entrata in vigore della legge 179/2017 riguardante "le disposizioni per la tutela degli autori di segnalazioni di reati o irregolarità di cui siano venuti a conoscenza nell'ambito di un rapporto di lavoro pubblico o privato".

PRINCIPI

Principi etici generali

- rispetto delle leggi
- onestà, correttezza e trasparenza
- rispetto della dignità della persona
- data protection
- trattamento delle informazioni riservate
- conflitto di interessi
- relazioni con la concorrenza
- responsabilità verso la collettività
- rispetto per l'ambiente
- liberalità e innovazione

Principi etici nell'ambito della corporate governance

- organi sociali
- relazioni con gli azionisti
- sistema di controllo interno e di gestione dei rischi

Principi etici nella gestione delle risorse umane

- selezione e reclutamento
- formalizzazione del rapporto di lavoro
- gestione e sviluppo professionale
- salute e condizioni di lavoro

Principi etici nelle relazioni con clienti, partner, fornitori, pa e altre istituzioni pubbliche

- relazioni con i clienti
- relazioni con i partner e i fornitori
- relazioni con la PA e le altre istituzioni pubbliche



Zhoushan, Cina
N 29° 59' 14.404"
E 122° 12' 10.93"

Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo (ex D.Lgs. n° 231/2001)

d'Amico Società di Navigazione S.p.A., in applicazione volontaria del D.Lgs. n° 231/2001, dal 2008 ha adottato il Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ("Modello Organizzativo 231") e quindi **attuato un sistema organico di procedure, regole e controlli finalizzato alla prevenzione e/o alla riduzione sistematica del rischio di commissione degli illeciti previsti dal citato decreto, nello svolgimento delle attività cosiddette sensibili.**

La Società ha deciso di aggiornare il Sistema di Gestione Integrato con il riferimento ai presidi richiesti dal Modello Organizzativo 231 per quanto riguarda le procedure già esistenti e con l'introduzione di nuove procedure laddove necessario e richiesto per l'efficace attuazione del Modello. **Il Modello Organizzativo 231 della Società è costantemente mantenuto aggiornato in conformità sia alle modifiche organizzative sia legislative** intervenute nel tempo in merito all'ambito di applicazione del D.Lgs. 231/2001. **Il Consiglio di Amministrazione del 17 aprile 2019 ha approvato l'aggiornamento** del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo - in particolare la Parte Generale, il Codice Disciplinare e le Parti Speciali 0 (Catalogo Esplicito dei Reati), II (Reati societari), IX (Reati contro la personalità individuale), X (Reati in materia di impiego di lavoratori stranieri privi di regolare permesso di soggiorno) e XII (Razzismo e Xenofobia) - a seguito degli aggiornamenti normativi effettuati dal legislatore nel corso del 2017 con l'introduzione nel novero dei reati ricompresi nel D.Lgs n. 231/01:

- dell'art. 25-duodecies sul **"procurato ingresso illecito di stranieri e favoreggiamento dell'immigrazione clandestina"** e sul **"favoreggiamento della permanenza illecita di stranieri nel territorio dello Stato"**;
- dell'art. 25-terdecies su **"Razzismo e xenofobia"** nonché in merito alla disciplina del cd. "Whistleblowing, **al fine dell'adozione di un sistema interno di segnalazione delle violazioni**, per il quale la Società si è impegnata a garantire anche al personale di terra il meccanismo delle segnalazioni, istituendo un'apposita procedura che ne definisca le modalità di effettuazione e sia complementare e coerente con quello già adottato dalla Società nei confronti dell'Organismo di Vigilanza.

Quanto precede ha portato al conseguente aggiornamento del Codice Etico della Società con l'inserimento dell'**adozione del sistema di gestione delle segnalazioni (cd. "Whistleblowing")**, nonché di tutte le procedure e i protocolli interessati da tale adeguamento.

Inoltre, a fine 2019, la Società ha deliberato di procedere a un **nuovo aggiornamento del Piano di Rischio e a una revisione generale del Modello Organizzativo 231** in considerazione degli ultimi nuovi reati introdotti nel D.Lgs n. 231/2001, tra cui in particolare i c.d. reati tributari, nonché in considerazione di alcune significative riorganizzazioni aziendali.

La Società ha altresì avviato e portato a termine con successo, grazie alla funzione Risorse Umane di Gruppo e con il supporto dell'Organismo di Vigilanza, un **nuovo programma di formazione** destinato al personale dipendente e apicale del Gruppo d'Amico, che ha tenuto conto di tutte le modifiche effettuate al Modello Organizzativo 231 nel corso degli anni.

Organismo di Vigilanza¹⁰

L'Organismo di Vigilanza, istituito ai sensi del D.Lgs. n. 231/2001, ha dei precisi compiti relativi alla verifica dell'**implementazione, attuazione, adeguatezza ed efficacia del Modello Organizzativo 231**. In particolare, tra gli altri:

- supervisiona l'efficacia del Modello Organizzativo 231, dando impulso all'attuazione di procedure di controllo per specifiche azioni o atti identificati come sensibili;
- controlla periodicamente l'efficienza e l'adeguatezza del Modello;
- valuta l'opportunità di aggiornamento;
- garantisce i necessari flussi informativi con le altre funzioni aziendali, anche promuovendo idonee iniziative per la consapevolezza e la comprensione del Modello Organizzativo 231 all'interno dell'azienda.

L'Organismo di Vigilanza della Società - il cui mandato è in scadenza con l'esame del bilancio civilistico chiuso al 31 dicembre 2019, essendo stato nominato con delibera del Consiglio di Amministrazione del 3 maggio 2017 per il triennio 2017/2019

¹⁰ Il mandato dell'Organismo di Vigilanza è stato rinnovato per un ulteriore triennio dal Consiglio di Amministrazione del 18 maggio 2020 e pertanto scadrà nel 2022.



McInnis Terminal in The Bronx, New York, USA
N 40° 48' 22.53"
O 73° 51' 18.249"

- è stato istituito sin dal 2008 in forma collegiale. È attualmente composto da tre membri, e individuati a seguito di opportuna valutazione e considerazione dei requisiti previsti dal Decreto 231: capacità di iniziativa autonoma, indipendenza, professionalità, continuità d'azione, assenza di eventuali conflitti d'interesse e onorabilità.

Nel corso del 2019, non sono pervenute agli Organismi di Vigilanza delle società del Gruppo che hanno adottato il Modello Organizzativo 231 - d'Amico Società di Navigazione S.p.A., d'Amico Shipping Italia S.p.A. e d'Amico International Shipping S.A. - segnalazioni di violazioni dello stesso e/o del Codice Etico.

Data protection

d'Amico Società di Navigazione S.p.A., in qualità di Titolare del Trattamento dei Dati Personali, **ha adottato nel corso del 2018 un modello di protezione dei Dati Personali ("Data Protection")** a livello di Gruppo che si fonda sui principi di liceità, correttezza e trasparenza del trattamento dei Dati Personali, in ottemperanza alle prescrizioni normative del Regolamento europeo n. 679/2016 e successive modifiche.

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

Nel 2019, seguendo le raccomandazioni del Garante della Privacy, è stato siglato un accordo multilaterale tra la capogruppo e tutte le società coperte dal modello di data protection, al fine di rinforzare l'efficacia vincolante delle Regole all'interno del Gruppo e definire il regime di responsabilità in materia di protezione dei dati personali tra le diverse società del Gruppo, come descritto nel Regolamento sulla privacy.

La struttura di data protection, presente negli Headquarter del Gruppo, **ha avviato nel 2019 un corso di formazione online dedicato**, per tutti i soggetti autorizzati alla gestione dei dati personali.

Compliance ambientale

In linea con l'impegno del Gruppo d'Amico a favore di una comunicazione aperta, **è stata adottata la procedura di segnalazione ambientale per fornire al personale un modo per segnalare situazioni di non conformità ambientale senza timore di ritorsioni**. Secondo il codice etico, istituito dal Gruppo, nessuna responsabilità o pregiudizio sarà espresso nei confronti del personale in caso di segnalazioni. Lo scopo di queste procedure è mantenere un sistema di reporting ambientale ("*Open Reporting System*"). Le informazioni su questo sistema di segnalazione sono a disposizione su tutte le navi della flotta.

Attraverso l'Open Reporting System, **il personale di bordo può riferire in modo anonimo tramite un portale web gratuito**, un account di posta elettronica indipendente o numeri di telefono gratuiti, **qualsiasi caso di non conformità** rispetto al sistema di gestione ambientale dell'azienda, ai requisiti di protezione dell'ambiente marino e al piano di conformità ambientale implementato dalla Società.

Whistleblowing

La Società, da sempre particolarmente attenta alla prevenzione dei rischi che potrebbero compromettere la gestione responsabile e sostenibile delle funzioni del Gruppo d'Amico, conformemente a quanto previsto dalla legge italiana del 30 novembre 2017, n. 179 e in linea con quanto previsto dalle *best practice* internazionali, **ha adottato una politica per la gestione di tutte le segnalazioni ("*Whistleblowing Policy*")**.

Il Gruppo d'Amico si è dotato di **un portale che**, garantendo la riservatezza dell'identità del segnalante, **permette di segnalare, anche da parte di terzi esterni al Gruppo, qualsiasi irregolarità e/o comportamenti illeciti**, commissivi o omissivi che possano costituire violazioni o tentativi di violazione, anche sospette,

- disposizioni legislative richiamate dal Decreto Legislativo n. 231/2001;
- principi sanciti nel Codice Etico di Gruppo (al quale quello adottato dalla Società si è adeguato) e nei Modelli di Organizzazione e Gestione ex D.Lgs. 231/01 delle società del Gruppo d'Amico che li hanno adottati (d'Amico Società di Navigazione S.p.A., d'Amico Shipping Italia S.p.A. e d'Amico International Shipping S.A.);
- procedure, policy e regole del Gruppo in generale (il c.d. "Sistema di Gestione Integrato");
- politica anticorruzione di Gruppo.

che possano tradursi in frodi o in un danno anche potenziale, nei confronti di colleghi, azionisti e stakeholder in generale o che costituiscano atti di natura lesiva o illecita degli interessi e della reputazione stessa dell'azienda. Le segnalazioni potranno altresì riguardare casi anche sospetti o tentati di "*mobbing*" e/o molestie sessuali.

Tale sito *web* si affianca al preesistente *Open Reporting System* implementato per le sole segnalazioni che riguardano eventi verificatisi a bordo di una nave e/o nei casi in cui il segnalante sia un membro dell'equipaggio.



Il sistema di gestione integrato

L'implementazione di un Sistema di Gestione Integrato è il risultato di una scelta aziendale che assegna un'importanza primaria ai temi della qualità dei servizi forniti ai clienti, della sicurezza e della salute nei luoghi di lavoro, dell'efficienza energetica, della salvaguardia dell'ambiente e della responsabilità sociale, attraverso l'adozione di riconosciuti standard e certificazioni internazionali. Il Sistema di Gestione Integrato, sviluppato con un approccio basato sui processi aziendali, permette al Gruppo d'Amico di identificare, mantenere e migliorare un modello organizzativo gestionale dinamico, in una prospettiva unitaria e funzionale alle esigenze e specificità dei diversi settori, sfruttando al meglio le possibili strategie, in conformità con le numerose normative e legislazioni nazionali e internazionali. Un monitoraggio continuo, un'adeguata misurazione degli indicatori di prestazione, una scrupolosa esecuzione delle ispezioni interne, un'analisi approfondita dei dati raccolti e una pronta implementazione delle azioni correttive e di miglioramento, consentono di accrescere continuamente le performance aziendali in termini di sicurezza, di protezione ambientale e di soddisfazione del cliente oltre che di tutti gli stakeholder.

Tale sistema, già conforme al codice ISM (International Safety Management Code) è stato ampliato secondo i seguenti standard: ISO 9001 (qualità), ISO 14001 (ambiente), BS OHSAS (sicurezza) e ISO 50001 (efficienza energetica), certificati da RINA. L'applicazione di tutti questi standard ha permesso al Gruppo d'Amico di ottenere, per primo in Italia, la prestigiosa certificazione RINA Best 4 Plus che riconosce le conformità ai principali standard vigenti.

Il Gruppo d'Amico ha inoltre ricevuto l'attestato ISO 26000, per l'applicazione delle linee guida per la corretta integrazione della responsabilità sociale all'interno dell'organizzazione societaria.

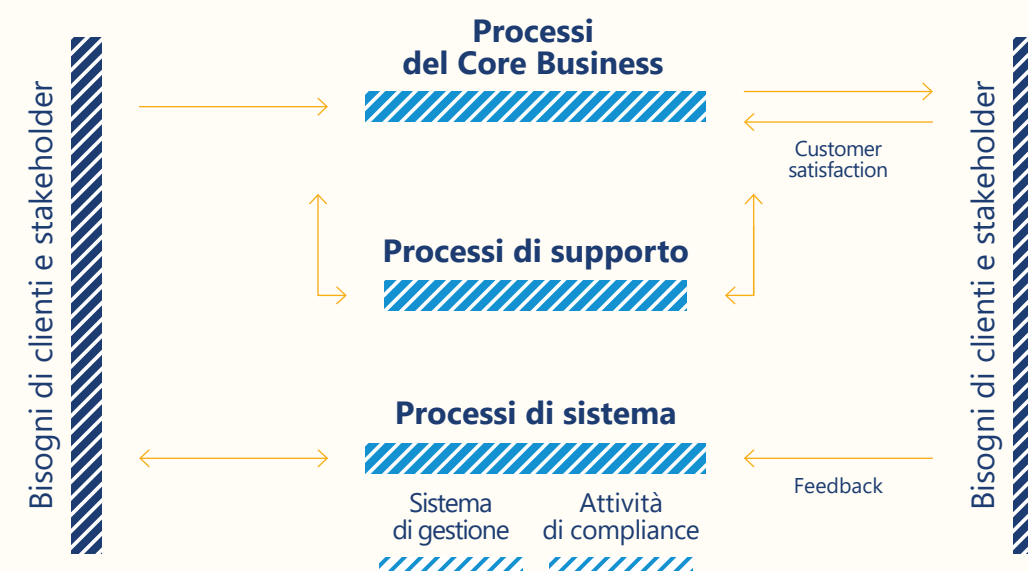
SOCIETÀ	TIPO DI SOCIETÀ			LUOGO	CERTIFICAZIONI				
	HOLDING	¹¹ SERVIZI	¹² SHIPPING		ISM	BS OHSAS 18001	ISO 9001	ISO 14001	ISO 50001
d'Amico Società di Navigazione S.p.A.	●	●		Roma (IT) Genova (IT)	●	●	●	●	●
d'Amico Shipping Italia S.p.A.		●	●	Roma (IT) Genova (IT)		●	●	●	
d'Amico Dry d.a.c.			●	Dublino (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 Shipping UK Limited		●		Londra (GB)		●	●		
d'Amico Tankers UK Limited		●		Londra (GB)		●	●		
d'Amico Shipping USA Limited		●		Stamford (US)			●		
Ishima Pte. Ltd.		●		Singapore	●	●	●	●	●

¹¹ 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.

¹² Shipping: società che opera nel trasporto di carico secco o nel settore delle navi cisterna tramite navi di proprietà, noleggiate a scafo nudo e/o navi noleggiate a tempo.

Caratteristiche del sistema di gestione

Le attività e i processi del Gruppo d'Amico sono stati classificati in tre gruppi principali: **processi del core business**, **processi di supporto alle attività principali** e **processi di sistema**, che comprendono il sistema di gestione e le attività di compliance ad esso collegate. L'interazione di questi processi determina l'efficienza del Gruppo, la soddisfazione degli stakeholder e l'identificazione dei miglioramenti da perseguire per migliorare le proprie performance.



Le documentazioni specifiche del sistema di gestione integrato descrivono 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 gestite, nonché a qualsiasi altra parte interessata, di essere a conoscenza delle azioni e delle misure stabilite per conformarsi agli standard internazionali, garantendo la qualità delle attività e la loro conformità con i requisiti contrattuali.

An aerial photograph of a suspension bridge at dusk. The bridge's steel structure and cables are illuminated by warm lights, contrasting with the deep blue twilight sky and the dark water of the river. A large cargo ship is docked at the pier on the right side of the frame. The ship's deck is visible, and a large white 'H' logo is painted on a section of the deck. The overall mood is serene and industrial.

La sostenibilità per il Gruppo d'Amico

NY USA
N 40° 42' 45.821"
O 74° 0' 21.654"

Il percorso di sostenibilità del Gruppo d'Amico

Il Gruppo d'Amico ha individuato, in occasione della redazione del Bilancio di Sostenibilità 2018, i temi maggiormente rilevanti per la sostenibilità dell'azienda e del business, ovvero i temi che hanno un impatto diretto o indiretto sulla capacità di creare e preservare valore - economico, sociale e ambientale - nel tempo. I temi sono stati scelti a partire dallo standard di riferimento - GRI Sustainability Reporting Standards (2016) - ma soprattutto tenendo in considerazione elementi distintivi del Gruppo quali: la missione e i valori, i sistemi di gestione della qualità, della sicurezza e dell'ambiente, le strategie in tema di *Climate Change*.

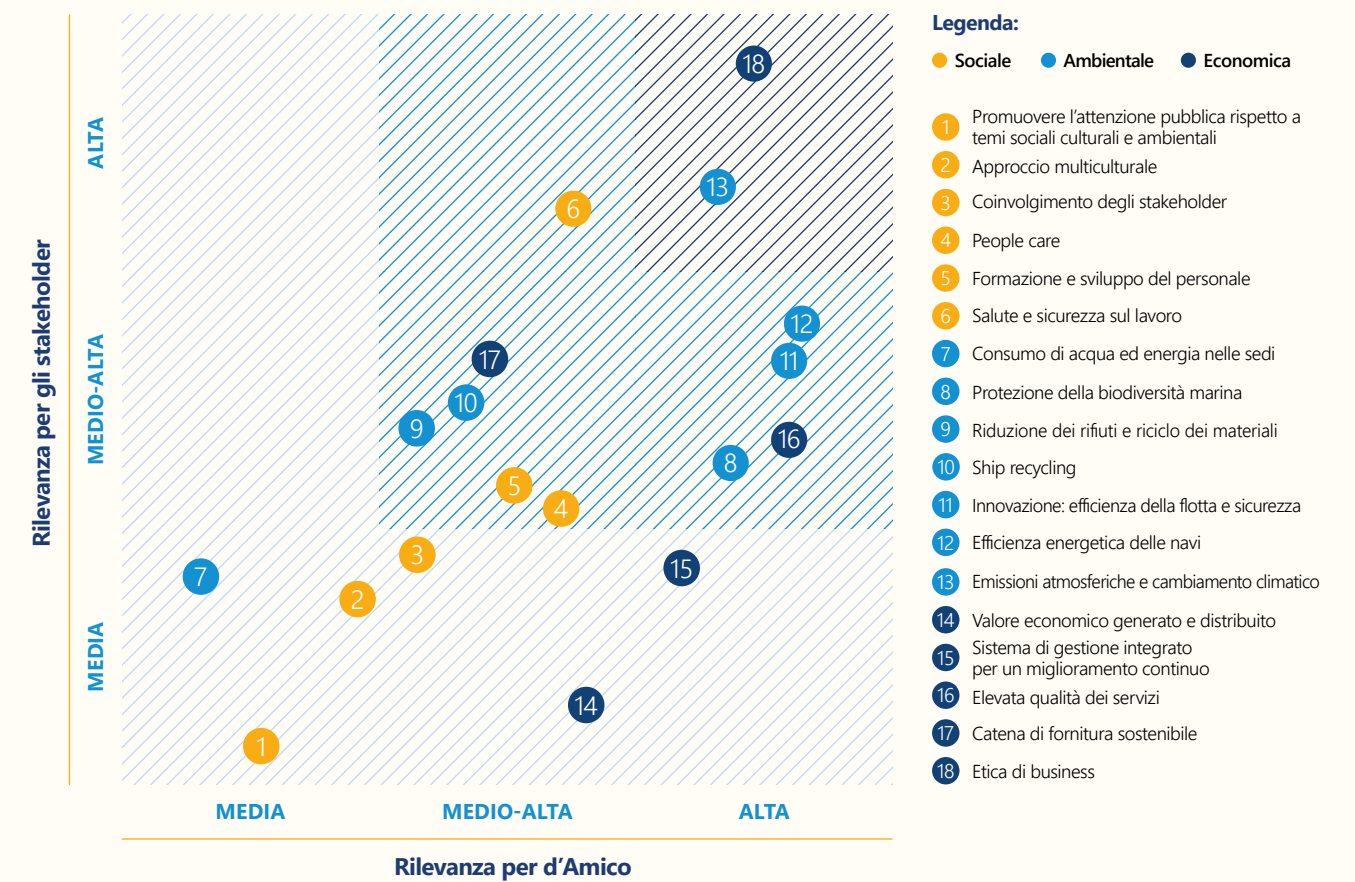
L'individuazione dei temi rilevanti e la definizione del loro livello di importanza sono state realizzate in **due fasi**: la prima ha coinvolto l'interno dell'organizzazione - analisi interna - la seconda ha coinvolto gli stakeholder esterni - analisi esterna. **L'analisi interna**, in seguito all'identificazione dei temi, ha coinvolto l'organizzazione per la valutazione della loro rilevanza in relazione alla performance dell'azienda, alla possibilità di accrescerne reputazione e vantaggio competitivo, tenendo in considerazione i relativi rischi. **L'analisi esterna** è stata realizzata tramite un ampio coinvolgimento di differenti categorie di stakeholder: 11 associazioni e fondazioni, 3 banche, 2 partner, 4 clienti, 4 compagnie di assicurazione, 2 media, 2 rappresentanti della pubblica amministrazione e 13 fornitori, per un totale di 41 stakeholder. A questi è stato chiesto di assegnare un livello di priorità ai differenti temi, considerando le attività svolte dall'azienda.

Nell'edizione 2019, il Gruppo d'Amico ha scelto di mantenere costante l'analisi e di aggiornarla nelle successive edizioni del Bilancio di Sostenibilità.



La matrice di materialità

La matrice di materialità rappresenta i temi rilevanti per la sostenibilità di d'Amico e che ne orientano l'azione. Sono articolati sulle tre dimensioni - sociale, ambientale ed economica - e posizionati sul grafico in base alla rilevanza definita da d'Amico (analisi interna) e dagli stakeholder di riferimento (analisi esterna).



Le **tematiche ambientali**, in generale, hanno un'influenza medio-alta per gli stakeholder esterni, a eccezione del tema consumo di acqua ed energia nelle sedi, che ha riscontrato un grado di importanza più basso all'interno dell'azienda. Quattro tematiche ambientali ricadono invece nella fascia più alta: emissioni atmosferiche e cambiamento climatico, efficienza energetica delle navi, innovazione su sicurezza ed efficienza della flotta e protezione della biodiversità marina.

Le **tematiche economiche e di governance** hanno, in media, una rilevanza alta soprattutto dal punto di vista interno all'azienda. Un'elevata qualità dei servizi e l'etica di business sono tra i temi più rilevanti per il Gruppo. Quest'ultimo è risultato il tema maggiormente rilevante anche per gli stakeholder esterni.

Le **tematiche sociali** relative alla salute e sicurezza dei lavoratori si posizionano nella fascia più alta della matrice. Le altre tematiche sociali hanno riscontrato una minore rilevanza, sia per l'interno dell'azienda sia per gli stakeholder.

La nostra strategia

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

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

L'Agenda 2030 è un programma **d'azione per le persone, il pianeta e la prosperità con l'obiettivo di guidare il mondo sulla strada da percorrere nell'arco dei prossimi 11 anni**. Gli obiettivi rappresentano traguardi comuni su un insieme di aspetti fondamentali per un nuovo modello di sviluppo: la lotta alla povertà, l'eliminazione della fame e il contrasto al cambiamento climatico, sono solo alcuni di questi obiettivi. **Essi riguardano tutti i Paesi e tutti gli individui**: nessuno ne è escluso e deve essere lasciato indietro lungo il cammino necessario per portare il mondo sulla strada della sostenibilità.

OBIETTIVI PER LO SVILUPPO SOSTENIBILE



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

Di seguito si presenta la connessione tra i temi rilevanti per la sostenibilità di d'Amico, gli obiettivi dell'Agenda 2030 ONU e le principali azioni messe in campo dal Gruppo, che saranno poi rendicontate all'inizio di ogni capitolo delle successive sezioni del documento, con l'esplicitazione di iniziative e KPI monitorati per la misurazione del contributo di d'Amico al raggiungimento dei target ONU.

Temi della sostenibilità di d'Amico	Obiettivi di Sviluppo Sostenibile	Attività svolte dal Gruppo	Riferimenti nel documento
Efficienza energetica delle navi	 	<ul style="list-style-type: none"> Rinnovo della flotta con navi "Eco", in linea con le direttive IMO, grazie all'implementazione di tecnologie innovative. 	<ul style="list-style-type: none"> pp. 111, 114, 117, 137.
Innovazione: efficienza della flotta e sicurezza		<ul style="list-style-type: none"> Progetti volti a migliorare le performance delle navi sotto l'aspetto ambientale, della sicurezza a bordo e dell'efficienza. 	<ul style="list-style-type: none"> pp. 111, 122, 126, 142.
Elevata qualità dei servizi	 	<ul style="list-style-type: none"> Attenzione massima al servizio offerto, tramite personale qualificato e addestrato, attrezzature idonee, ispezioni a bordo, controllo dei processi e comunicazioni interne efficaci. Coinvolgimento dei clienti tramite comunicazioni dirette, reclami e segnalazioni, rapporti interni delle navi e <i>feedback</i> sulla qualità del servizio. 	<ul style="list-style-type: none"> p. 90.
Etica di business	 	<ul style="list-style-type: none"> Rispetto delle leggi e delle normative. Onestà, correttezza e trasparenza nelle azioni di tutti i giorni, evitando situazioni di conflitto di interessi e di scorrettezza nei confronti della concorrenza. Rispetto dei dati personali e delle informazioni riservate. Rispetto della dignità della persona. Rispetto dell'ambiente e della comunità. 	<ul style="list-style-type: none"> pp. 28, 88.
Protezione della biodiversità marina		<ul style="list-style-type: none"> Minimo impatto delle proprie attività sull'integrità dell'ambiente in ogni momento e in ogni luogo. Prevenzione continua di ogni forma possibile di inquinamento con obiettivo "inquinamento zero". 	<ul style="list-style-type: none"> pp. 39, 11, 130, 158.
Emissioni atmosferiche e cambiamento climatico	 	<ul style="list-style-type: none"> Attività di sensibilizzazione sui temi del cambiamento climatico verso il personale e la comunità. Implementazione di attività volte a ridurre i danni sulle persone causati dall'inquinamento di acque e aria. 	<ul style="list-style-type: none"> pp. 111, 114, 117, 119.

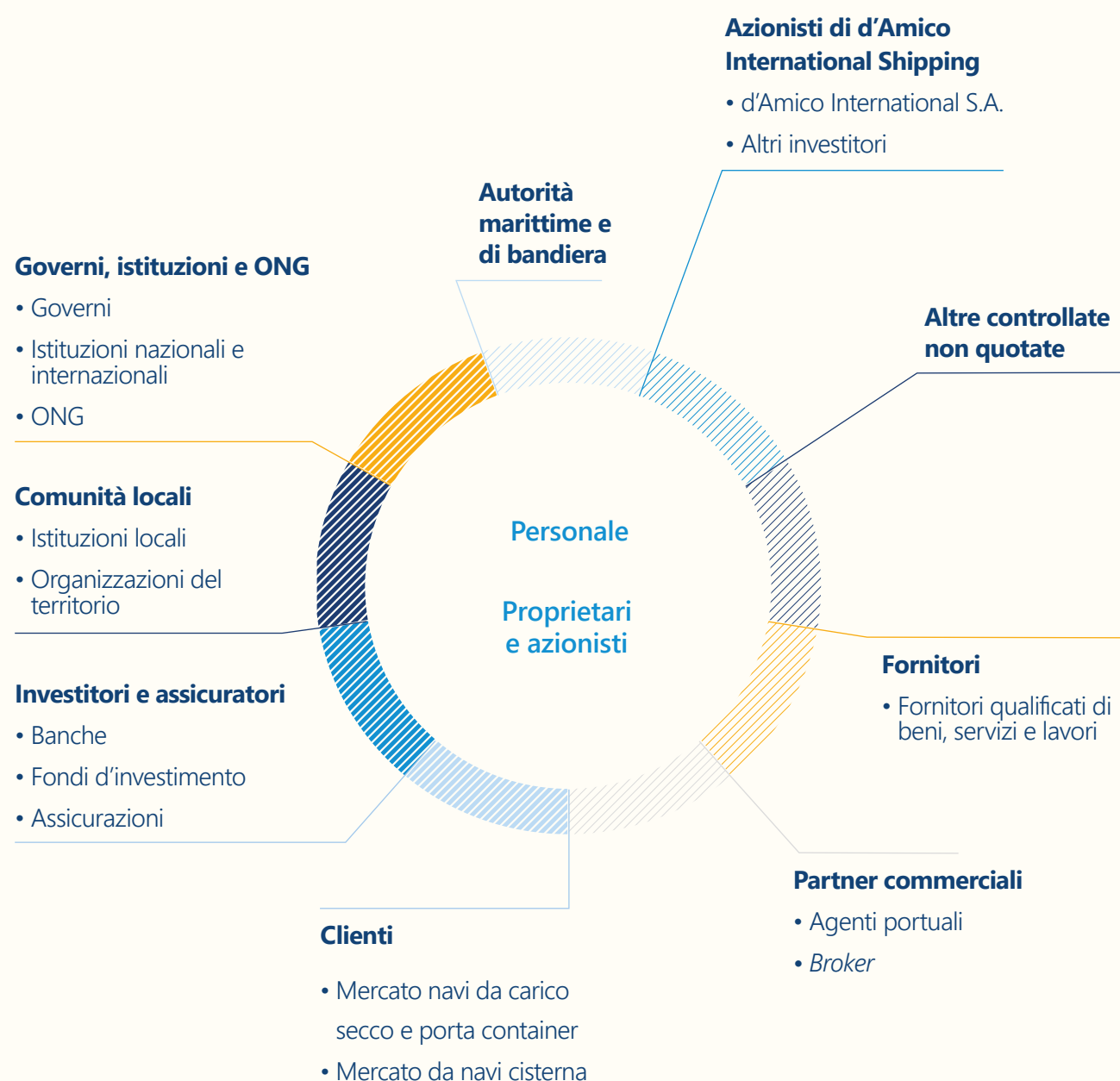
Temi della sostenibilità di d'Amico	Obiettivi di Sviluppo Sostenibile	Attività svolte dal Gruppo	Riferimenti nel documento
Sistema di gestione integrato per un miglioramento continuo	 	<ul style="list-style-type: none"> Dichiarazione trasparente delle politiche che regolano le operazioni a bordo delle navi gestite - in modo da garantire sicurezza ed efficienza - e delle modalità di risposta a eventi non programmati. Identificazione di un riferimento di base per tutti i documenti gestionali necessari per controllare le attività quotidiane del Gruppo. 	<ul style="list-style-type: none"> pp. 34, 111, 114, 155, 158.
Salute e sicurezza sul lavoro		<ul style="list-style-type: none"> Proteggere la salute e il benessere dei dipendenti, riducendo i rischi professionali dall'esposizione ai pericoli. Prevenzione di azioni pericolose, lesioni, malattie, incidenti al personale, danni materiali e ambientali. Miglioramento della sicurezza di tutti i dipendenti, sviluppando prima di tutto una cultura interna della sicurezza. 	<ul style="list-style-type: none"> pp. 137, 139, 142.
People care	 	<ul style="list-style-type: none"> Applicazione di retribuzioni adeguate e di benefit economici per il personale, anche per garantire un'adeguata protezione sociale. 	<ul style="list-style-type: none"> pp. 53, 82.
Valore economico generato e distribuito		<ul style="list-style-type: none"> Il Gruppo d'Amico riconosce l'importanza di una distribuzione equa e bilanciata ai propri stakeholder del valore generato dalle proprie attività. 	<ul style="list-style-type: none"> pp. 147, 152.
Formazione e sviluppo del personale		<ul style="list-style-type: none"> Formazione adeguata a tutto il personale, per metterlo in condizioni di svolgere al meglio il proprio lavoro e aumentare le proprie competenze e capacità, senza distinzione né di genere, né di etnia. 	<ul style="list-style-type: none"> p. 72.
Catena di fornitura sostenibile		<ul style="list-style-type: none"> Valutazione e selezione accurata dei fornitori, basata anche sul rendimento energetico e comprendendo la possibilità di effettuare ispezioni e controlli. Raccolta di dati chiari e completi sugli ordini di acquisto e sulle responsabilità. 	<ul style="list-style-type: none"> pp. 147, 155.

Temi della sostenibilità di d'Amico	Obiettivi di Sviluppo Sostenibile	Attività svolte dal Gruppo	Riferimenti nel documento
Ship recycling		<ul style="list-style-type: none"> Predisposizione di inventari dei materiali pericolosi su tutte le nuove costruzioni e sulla flotta esistente. 	<ul style="list-style-type: none"> p. 136.
Coinvolgimento degli stakeholder	 	<ul style="list-style-type: none"> Mappatura degli stakeholder e rilevazione di aspettative e bisogni di ciascuna categoria e delle azioni collegate. 	<ul style="list-style-type: none"> p. 44.
Riduzione dei rifiuti e riciclo dei materiali		<ul style="list-style-type: none"> Progetto <i>plastic free</i> all'interno delle sedi del Gruppo. Raccolta differenziata in tutte le sedi di d'Amico. 	<ul style="list-style-type: none"> pp. 111, 130, 135.
Approccio multiculturale	   	<ul style="list-style-type: none"> Integrazione culturale negli uffici del Gruppo e a bordo di tutte le navi. 	<ul style="list-style-type: none"> pp. 66, 68.
Promuovere l'attenzione pubblica rispetto a temi sociali, culturali e ambientali	 	<ul style="list-style-type: none"> Attività di formazione e sostegno a iniziative di solidarietà e iniziative culturali. 	<ul style="list-style-type: none"> pp. 99-107.
Consumo di acqua ed energia nelle sedi	 	<ul style="list-style-type: none"> Limitazione dei viaggi fra le sedi e incremento dell'utilizzo di sistemi di <i>video conference</i> e <i>conference call</i>. 	<ul style="list-style-type: none"> pp. 86, 111, 142.

Gli stakeholder di d'Amico

Si presentano le principali categorie di *stakeholder* del Gruppo d'Amico.

Mappatura degli *stakeholder*



Le relazioni con gli *stakeholder*

Per ciascuna tipologia di *stakeholder*, d'Amico ha individuato bisogni, aspettative e strategie collegate.

Stakeholder	Bisogni e aspettative	Strategia
<i>Interni</i>		
Personale	<ul style="list-style-type: none"> • Garanzie occupazionali • Remunerazione competitiva • Salute e sicurezza sul lavoro • Qualificazione professionale • Clima organizzativo positivo • Flessibilità sull'orario di lavoro • Partecipazione • Sistemi di informazione all'avanguardia • Cultura aziendale • Attenzione per l'ambiente locale 	<ul style="list-style-type: none"> • Rivedere la struttura organizzativa per rimanere al passo con le esigenze del personale • Sviluppo professionale continuo per tutto il personale • Valutazione costante delle performance • Iniziative di <i>welfare</i> per i dipendenti • Gestione dei processi interni • Innovazione tecnologica e aggiornamento di attrezzature e software
Proprietari e azionisti	<ul style="list-style-type: none"> • Stabilità del Gruppo • Efficienza dei processi • Prestazioni economico-finanziarie soddisfacenti e in crescita • Ottimizzazione delle risorse dell'organizzazione • Gestione delle navi in conformità con i termini contrattuali • Processi continui di innovazione • Conformità con i sistemi di gestione 	<ul style="list-style-type: none"> • Accrescere il livello di attenzione alle dinamiche di mercato • Cercare nuovi mercati, aree e consumatori modificando il prodotto offerto • Approccio orientato agli obiettivi • Innovazione tecnologica attorno a nuovi servizi
<i>Esterni</i>		
Azionisti di d'Amico International Shipping	<ul style="list-style-type: none"> • Solidità dell'organizzazione • Efficienza dei processi • Redditività elevata, crescente e sostenibile • Crescita del ROI • Innovazione continua • Performance finanziaria soddisfacente del Gruppo 	<ul style="list-style-type: none"> • Accrescere il livello di attenzione alle dinamiche di mercato • Cercare nuovi mercati, aree e consumatori modificando il prodotto offerto
Altre società controllate	<ul style="list-style-type: none"> • Solidità economico-finanziaria • Efficienza del Gruppo 	<ul style="list-style-type: none"> • Rivedere le modalità con le quali il business è portato avanti e le performance aziendali • Indagare i bisogni attuali e futuri del mercato
Clienti	<ul style="list-style-type: none"> • Efficienza dei servizi acquistati • Qualità e affidabilità del servizio • Prezzi contenuti • Soddisfazione del servizio 	<ul style="list-style-type: none"> • Assistenza e servizio ai clienti a 360° • Dipartimenti dedicati che assicurino la qualità del servizio

Stakeholder	Bisogni e aspettative	Strategia
Clienti	<ul style="list-style-type: none"> Rispetto dei diritti dei lavoratori Rispetto dei requisiti contrattuali Servizi in linea con gli standard di sicurezza Attività di prevenzione dell'inquinamento e di miglioramento della situazione ambientale 	<ul style="list-style-type: none"> Strategia del dipartimento HSQE per tutte le attività di prevenzione dell'inquinamento e della sicurezza dei lavoratori Dipartimento legale dedicato ai clienti per contratti.
Partnership commerciali e strategiche	<ul style="list-style-type: none"> Continuità delle operazioni e avvio di nuove collaborazioni Mercati e affari sostenibili Pagamenti puntuali delle commissioni dovute Istruzioni chiare e precise 	<ul style="list-style-type: none"> Remunerazione Reputazione aziendale e visione del business Creazione e approfondimento di relazioni personali per partner commerciali e strategici
Fornitori	<ul style="list-style-type: none"> Continuità Solvibilità Rispetto delle condizioni contrattuali Pagamenti rapidi e puntuali 	<ul style="list-style-type: none"> Aggiornare con frequenza la supply chain, migliorando la sua efficienza attraverso nuovi fornitori e nuovi accordi
Investitori e assicuratori	<ul style="list-style-type: none"> Solidità delle organizzazioni Rispetto degli impegni assunti Ottima performance finanziaria Trasparenza delle informazioni richieste e ricevute Assenza di reclami o problemi Gestione del rischio 	<ul style="list-style-type: none"> Struttura con approccio orientato agli obiettivi Grado elevato di trasparenza delle informazioni, correttezza della rendicontazione finanziaria e di sostenibilità Solida posizione finanziaria e struttura delle fonti bilanciata
Comunità	<ul style="list-style-type: none"> Miglioramento della qualità e delle condizioni di vita Rispetto dell'ambiente e miglioramento delle condizioni ambientali del territorio di riferimento Relazioni positive Collaborazione 	<ul style="list-style-type: none"> Instaurare una relazione positiva e collaborativa con tutte le istituzioni e gli enti del territorio, così come con la comunità in generale
Governi, Istituzioni nazionali e internazionali, ONG e organizzazioni	<ul style="list-style-type: none"> Rispetto di regole e regolamenti Trasparenza Miglioramento dell'ambiente in cui l'azienda opera 	<ul style="list-style-type: none"> Identificare le opportunità politiche esistenti e trasformarle in creazione di valore per il futuro
Autorità portuali e di bandiera	<ul style="list-style-type: none"> Rispetto dei requisiti di bandiera Rispetto dei requisiti di classe Rispetto dei requisiti locali e internazionali, compresi quelli sull'ambiente 	<ul style="list-style-type: none"> Adottare uno stile proattivo rispetto all'aderenza a queste normative, anticipando le richieste di legge

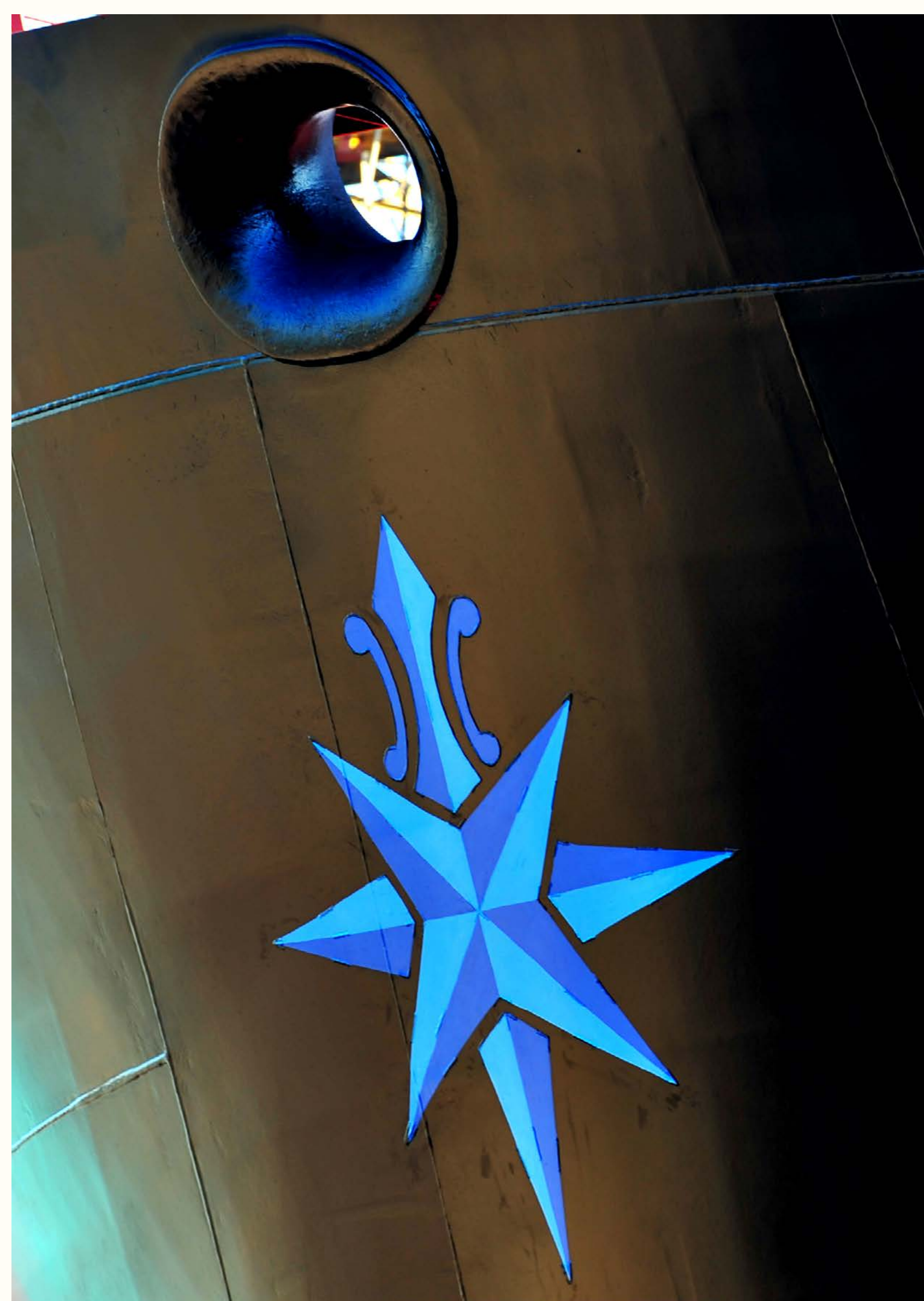
La comunicazione con gli stakeholder

Per ciascuna categoria di *stakeholder*, il Gruppo ha individuato le principali modalità di relazione, distinguendo tra:

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

Stakeholder	Momenti informativi e documentazione	Momenti di dialogo e partnership
<i>Interni</i>		
Personale	<ul style="list-style-type: none"> Comunicazioni relative all'andamento dell'azienda Regolamenti interni Sistema disciplinare interno Sistema di Gestione Integrato Bilancio di Sostenibilità Lighthouse (magazine interno) Account LinkedIn 	<ul style="list-style-type: none"> Comunicazione continua con il dipartimento HR e con i capi equipaggio Meeting organizzati dal Gruppo Sistema di valutazione del personale
Proprietari e azionisti	<ul style="list-style-type: none"> <i>Investor Relations</i> Comunicati stampa Bilancio di Sostenibilità Relazione finanziaria 	<ul style="list-style-type: none"> Meeting organizzati dal Gruppo
<i>Esterni</i>		
Azionisti di d'Amico International Shipping	<ul style="list-style-type: none"> <i>Investor Relations</i> Comunicati stampa Bilancio di Sostenibilità Relazione finanziaria 	<ul style="list-style-type: none"> Comunicazioni con il Board of Directors Meeting organizzati dal Gruppo
Clienti	<ul style="list-style-type: none"> E-mail e lettere Fiere di settore <i>Roadshow</i> Bilancio di Sostenibilità Sito web del Gruppo 	<ul style="list-style-type: none"> Contatti con il dipartimento Vendite e Acquisti Meeting del Gruppo
Partnership commerciali e strategiche	<ul style="list-style-type: none"> E-mail e lettere Fiere di settore <i>Roadshow</i> Bilancio di Sostenibilità 	<ul style="list-style-type: none"> Contatti con il dipartimento Vendite Meeting del Gruppo

Stakeholder	Momenti informativi e documentazione	Momenti di dialogo e partnership
Fornitori	<ul style="list-style-type: none"> E-mail e lettere Bilancio di Sostenibilità 	<ul style="list-style-type: none"> Relazioni con il dipartimento Acquisti Meeting e forum
Investitori e assicuratori	<ul style="list-style-type: none"> E-mail e lettere Fiere di settore Roadshow Relazione finanziaria Bilancio di Sostenibilità 	<ul style="list-style-type: none"> Comunicazioni e contatti con il dipartimento finanza Meeting per le relazioni con gli investitori.
Comunità	<ul style="list-style-type: none"> Sito web del Gruppo Bilancio di Sostenibilità Account LinkedIn 	<ul style="list-style-type: none"> Contatti con il dipartimento HR
Governi, istituzioni nazionali e internazionali, ONG e organizzazioni	<ul style="list-style-type: none"> Lettere Comunicazioni formali e istituzionali Bilancio di Sostenibilità Relazione finanziaria 	<ul style="list-style-type: none"> Relazioni e comunicazioni con <i>Top Management</i> e i Dipartimenti HR, Formazione e Sviluppo, e Finanza
Autorità portuali e di bandiera	<ul style="list-style-type: none"> Lettere Verbali Comunicazioni formali e istituzionali Bilancio di Sostenibilità Relazione finanziaria 	<ul style="list-style-type: none"> Relazioni continue con il Top Management, con il Direttore della Flotta, con il Dipartimento Salute e Sicurezza, Affari Politici e Formazione e Sviluppo Tavole rotonde Meeting e seminari



Responsabilità sociale

Kurashiki, Giappone
N 34° 35' 6.285"
E 133° 46' 19.184"

Highlights

243

dipendenti tra il personale di terra,
provenienti da 25 paesi diversi

3.010

dipendenti tra il personale di bordo,
provenienti da 9 paesi diversi

102,5

mln di euro

il valore economico
distribuito
ai dipendenti

3.740

ore di formazione
per il personale
di terra

63.024

ore di formazione

per il personale
di bordo

RETENTION RATE

85,6% *per il personale
di bordo**

e

83,2% *per il personale
di terra*

Partecipazione attiva

alle principali
associazioni a livello
internazionale
con ruoli
di primo piano

*Questo valore rappresenta la media del retention rate per le navi cisterna (86,2%) e per le navi da carico secco (84,9%), nel 2019.

Le nostre persone

Il contributo di d'Amico agli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile dell'Agenda 2030 ONU

SDG	Capitoli del Bilancio di Sostenibilità	Attività
	Sistema di remunerazione e valutazione delle prestazioni; Sistema di welfare.	<ul style="list-style-type: none"> Applicazione di retribuzioni adeguate e di benefit economici per il personale, anche per garantire un'adeguata protezione sociale.
	Approccio multiculturale; Formazione e sviluppo; Sistema di remunerazione e valutazione delle prestazioni.	<ul style="list-style-type: none"> Formazione adeguata a tutto il personale, per metterlo in condizioni di far fronte nel modo migliore alle responsabilità del proprio lavoro e aumentare le proprie competenze e capacità, senza distinzione né di sesso, né di etnia.
	Le persone che lavorano in azienda; Sistema di remunerazione e valutazione delle prestazioni.	<ul style="list-style-type: none"> Parità di genere in tutte le sedi del Gruppo, sia per i manager sia per gli altri dipendenti.
	Le persone che lavorano in azienda; Approccio multiculturale; Sistema di remunerazione e valutazione delle prestazioni.	<ul style="list-style-type: none"> Proteggere la salute e il benessere dei dipendenti, riducendo i rischi professionali e migliorare la sicurezza di tutti i dipendenti, ridurre le disparità tra i dipendenti del Gruppo e garantire un'occupazione piena e produttiva e un lavoro dignitoso per tutti, nonché un'equa remunerazione per lavori di equo valore.
	Approccio multiculturale.	<ul style="list-style-type: none"> Integrazione culturale negli uffici del Gruppo e a bordo di tutte le navi.
	Diritti umani.	<ul style="list-style-type: none"> Consolidamento della politica orientata alla diversità e all'inclusione nel rispetto dei diritti individuali e, più in generale, dei diritti umani in relazione al personale di bordo e al personale di terra.

Il Gruppo d'Amico continua a promuovere una cultura basata su politiche e prassi volte a **ottimizzare e fidelizzare i talenti, adottare tecnologie e innovazione, migliorare il benessere dei dipendenti e garantire la prevenzione di comportamenti illeciti**. L'obiettivo è quello di creare un ambiente di lavoro in cui ogni dipendente abbia la possibilità di sviluppare al massimo le proprie potenzialità, garantendo al contempo un equilibrio fra vita e lavoro favorevole a entrambi i generi.

Politiche di gestione delle risorse umane

Le sfide competitive del mercato richiedono uno **sviluppo costante del know-how a supporto dell'innovazione continua, dell'aumento della produttività e dell'efficienza**. Per questo d'Amico investe sulle persone e adotta politiche e strumenti di gestione del personale, volti ad affinare le competenze professionali, aumentare il senso di appartenenza e sviluppare talenti e risorse "chiave". Questi obiettivi, validi per il personale sia di terra sia di bordo, sono raggiunti grazie a:

- uno scrupoloso processo di **reclutamento**;
- un'attività di **formazione** puntuale;
- un **sistema permanente di monitoraggio e valutazione**.



Inoltre, **la definizione delle giuste competenze necessarie a un'organizzazione** non passa solo da un'analisi interna delle proprie necessità, ma anche e soprattutto dall'individuazione delle necessità esterne dei clienti e dei *partner* commerciali. L'acquisizione e lo sviluppo di **competenze focalizzate sul cliente** sposta la gestione delle risorse umane da un approccio puramente interno a un approccio incentrato sul soddisfacimento di requisiti esterni.

Le persone che lavorano in azienda

SDG	TARGET ONU	ATTIVITÀ E KPI
5 PARITÀ DI GENERE	5.5 Garantire alle donne la piena ed effettiva partecipazione e pari opportunità di leadership a tutti i livelli del processo decisionale nella vita politica, economica e pubblica	22,9% percentuale di manager donna (<i>personale di terra</i>)
8 LAVORO DIGNITOSO E CRESCITA ECONOMICA	8.6 Entro il 2020, ridurre sostanzialmente la percentuale di giovani disoccupati che non seguano un corso di studi o che non seguano corsi di formazione	98,8% percentuale di donne con contratto a tempo indeterminato (<i>personale di terra</i>)
		25% percentuale di neoassunti under 30 (<i>personale di terra</i>)
		53,6% percentuale di neoassunti under 30 (<i>personale di bordo</i>)
		311 tirocinanti nel 2019 (<i>personale di bordo</i>)

Nel 2019, l'organico del Gruppo d'Amico è composto da 3.256 dipendenti¹³, dei quali 246¹⁴ dipendenti nel personale di terra (7,6%) e 3.010 nel personale impiegato sulle navi (92,4%).

Le due tipologie di risorse, per le forti peculiarità che le caratterizzano, sono gestite da due **dipartimenti diversi** - il Dipartimento Risorse Umane per il personale di terra e il Dipartimento Crewing per il personale navigante - che rispondono tuttavia a una comune politica di gestione complessiva delle risorse umane.

Il personale di terra, rispetto al 2018, **registra una diminuzione**: -17 persone nell'area Europa e America, pari al -8,8%, e -6 persone in Asia, pari al -7,9%. La percentuale di donne sul totale resta pressoché invariata rispetto agli esercizi precedenti (34,6%).

¹³ Il numero tiene conto del personale in rotazione sulle navi del Gruppo d'Amico.

¹⁴ Il numero complessivo dei dipendenti nel personale di terra è di 307; il dato riportato si riferisce esclusivamente al personale di d'Amico e Ishima, pari a 246 unità.

PERSONALE DI TERRA	2017				2018				2019				
	U	D	Tot	%	U	D	Tot	% D	U	D	Tot	% D	
AREA GEOGRAFICA													
Europa e America	134	66	200	33,0%	127	66	193	34,2%	120	56	176	31,8%	
Asia	48	28	76	36,8%	48	28	76	36,8%	41	29	70	41,4%	
TOTALE	182	94	276	34,1%	175	94	269	34,9%	161	85	246	34,6%	

Anche tra il personale di bordo si osserva una riduzione dell'8,2% rispetto al 2018, pari a 270 marittimi. Nel 2019 la composizione delle tabelle operative di gestione delle navi è stata modificata, privilegiando il consolidamento delle risorse già presenti nell'organizzazione anziché l'investimento in nuove risorse operative. Inoltre, rispetto al 2018, la flotta ha 3 navi in meno, ancora una volta per motivi dettati dall'approccio e dalle politiche di razionalizzazione del Gruppo.

PERSONALE DI BORDO	2017	2018	2019
TOTALE	3.336	3.280	3.010

La riduzione del personale di terra riguarda principalmente gli impiegati (-14) e i manager (-7), mentre si rileva una sostanziale stabilità nel *Top Management*.

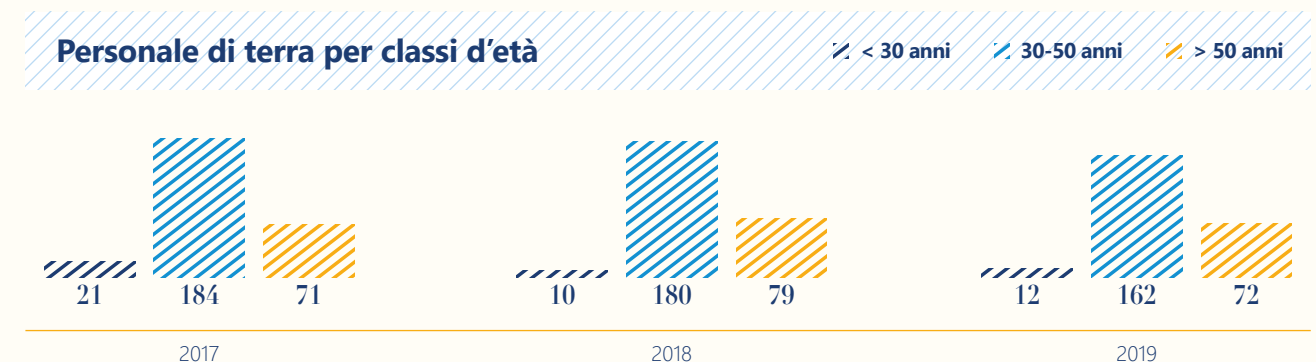
PERSONALE DI TERRA	2017				2018				2019				
	U	D	Tot	% D	U	D	Tot	% D	U	D	Tot	% D	
CATEGORIE PROFESSIONALI													
Top Manager	31	1	32	3,1%	31	1	32	3,1%	29	1	30	3,3%	
Manager	29	17	46	37,0%	30	17	47	36,2%	25	15	40	37,5%	
Impiegati	122	76	198	38,4%	114	76	190	40,0%	107	69	176	39,2%	
TOTALE	182	94	276	34,1%	175	94	269	34,9%	161	85	246	34,6%	

Tra il personale di bordo, la diminuzione riguarda principalmente i ratings¹⁵ (-9,8%), gli ufficiali *senior* (-5,4%) e i tirocinanti (-20,7%). Aumentano invece gli ufficiali *junior* (+1,1%) che passano da 591 a 597.

PERSONALE DI BORDO	2017	2018	2019	
CATEGORIE PROFESSIONALI				
Ufficiali <i>senior</i>	696	680	643	
Ufficiali <i>junior</i>	647	591	597	
Ratings ¹⁵	1.610	1.617	1.459	
Tirocinanti	383	392	311	
TOTALE	3.336	3.280	3.010	

Il 65,9% del personale di terra del Gruppo ha età compresa tra i 30 e i 50 anni, il 4,8% è under 30 (+29,7%).

PERSONALE DI TERRA	2017				2018				2019			
ETÀ	U	D	Tot	% D	U	D	Tot	% D	U	D	Tot	% D
<30 anni	11	10	21	47,6%	3	7	10	70,0%	5	7	12	58,3%
30-50 anni	112	72	184	39,1%	108	72	180	40,0%	97	65	162	40,1%
>50 anni	59	12	71	16,9%	64	15	79	19,0%	59	13	72	18,1%
TOTALE	182	94	276	34,1%	175	94	269	34,9%	161	85	246	34,6%



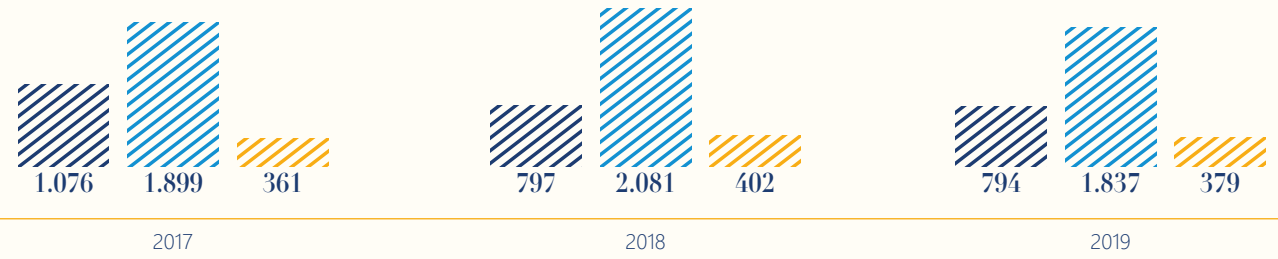
¹⁵ Ratings: Sottufficiali e Comuni.

Il personale di bordo è mediamente più giovane: il 26,4% è under 30, il 61,0% ha età compresa tra 30 e 50 anni e il restante 12,6% è over 50.

PERSONALE DI BORDO	2017	2018	2019
ETÀ			
<30 anni	1.076	797	794
30-50 anni	1.899	2.081	1.837
>50 anni	361	402	379
TOTALE	3.336	3.280	3.010

Personale di bordo per classi d'età

█ < 30 anni █ 30-50 anni █ > 50 anni



“Ship and Shore seminar” nel 2019

Per favorire l'integrazione tra personale di terra e personale di bordo, vengono realizzate riunioni periodiche e iniziative mirate. I seminari hanno lo scopo di condividere la *mission* e costruire unità d'intenti, collaborando a terra e sulle navi per portare avanti i valori aziendali e garantire sicurezza ed eccellenza operativa.

Ogni anno l'azienda 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'iniziativa rappresenta altresì un momento per sviluppare una forte coesione** tra il personale navigante, le famiglie e il personale che lavora negli uffici. Vengono condivise idee ed esperienze, ci si impegna per **diffondere i valori legati alla sostenibilità, la conoscenza delle nuove normative marittime e delle procedure di salute e sicurezza**, che rappresentano un fattore culturale prima ancora che operativo, oltre che un elemento distintivo per rispondere attivamente ai cambiamenti del settore e affermarsi come azienda leader in un mercato sempre più complesso e regolamentato. L'interazione tra personale di bordo e di terra rappresenta la base ideale per imparare dagli errori passati e indica in che modo conseguire e preservare la sicurezza a bordo sotto diversi aspetti.

Nel 2019, come negli anni precedenti, il Gruppo ha organizzato due seminari, uno in India e l'altro in Italia. Il 20 e 21 febbraio, per la nona volta consecutiva, il Gruppo d'Amico ha ospitato presso l'Hotel Leela di Mumbai il seminario annuale dal tema “Propel Ahead for a Safer Tomorrow”. In Italia, l'ITS Fondazione Caboto ha ospitato il meeting annuale dal 22 al 24 maggio nella cornice di Palazzo della Cultura di Gaeta. Per tre giorni, tra workshop e presentazioni, esperti internazionali e manager di d'Amico si sono riuniti per discutere e **sottolineare l'importanza nel settore dello shipping del rispetto di standard e disposizioni** nazionali e internazionali, sempre più rigidi. La cultura della sicurezza e del rispetto dell'ambiente è stata ancora una volta un aspetto fondamentale del Seminario Annuale del Gruppo d'Amico. **Particolare attenzione è stata dedicata al tetto massimo di zolfo introdotto da IMO 2020** e alla discussione di tutte le implicazioni commerciali e tecniche. Il chiaro messaggio emerso è che attualmente nel settore marittimo tutto verte su due importanti temi: adempimento e conformità. Le nuove normative e linee guida comportano nuove sfide.

Lighthouse

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

La rivista aiuta i team del Gruppo d'Amico a comunicare in modo dinamico e approfondito, **contribuendo a creare una comunità all'interno del Gruppo.** Tutti i dipartimenti contribuiscono a ogni numero di “The Lighthouse” con articoli su nuove disposizioni, progetti, sviluppo di *best practices* nonché analisi e commenti su sinistri 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.** Inoltre, “The Lighthouse” comprende anche **sezioni dedicate alla vita di bordo**, più in generale al benessere dei marittimi, nonché **informazioni sugli eventi** del Gruppo d'Amico a terra.

Nel 2019, particolare attenzione è stata dedicata al nuovo regolamento IMO 2020 relativo al tetto massimo di zolfo entrato in vigore il 1° gennaio 2020, che riduce allo 0,50% m/m il limite dello zolfo contenuto nell'olio combustibile usato a bordo delle navi operanti al di fuori delle zone di controllo delle emissioni designate. Oltre agli aspetti tecnici del nuovo regolamento entrato in vigore, alla predisposizione dell'azienda e delle navi e ai relativi interventi volti a sensibilizzare le persone, particolare attenzione è stata dedicata anche al cambiamento climatico e ai suoi effetti futuri nonché agli importanti benefici per la salute e l'ambiente derivanti dal rispetto del nuovo regolamento, in termini di miglioramento della qualità dell'aria e di protezione dell'ambiente, in particolare per la popolazione delle zone portuali e costiere.

“The Lighthouse” rappresenta inoltre un'**opportunità per congratularsi con i marittimi per l'anzianità di servizio raggiunta all'interno dell'organizzazione**, nella sezione dedicata “Service with Pride”. A partire dai cinque anni di servizio nell'organizzazione, la Società è orgogliosa di annoverare nei suoi elenchi ufficiali e membri di equipaggio che hanno raggiunto un'anzianità di venti anni e oltre. Si tratta di un modo speciale di rendere nota alla comunità d'Amico l'anzianità di servizio raggiunta nell'organizzazione dal personale di bordo.

Il sistema informativo delle risorse umane

Il database d'Amico People adotta un **approccio globale in relazione alla gestione dei dati di tutti i dipendenti del Gruppo d'Amico, nonché delle informazioni organizzative, di formazione e retribuzione.** Lo scopo è quello di disporre di un sistema informativo dedicato alle risorse umane che **gestisca le informazioni in tempo reale** tra le sedi di tutto il mondo.

Le principali fasi operative portate a termine tra il 2018 e il 2019 sono:

- mappatura approfondita delle informazioni necessarie e creazione di un modello di dati per i dipendenti di d'Amico;
- configurazione del sistema informativo delle risorse umane per i dati dei dipendenti di d'Amico (secondo le disposizioni del diritto del lavoro locale), dei processi e delle politiche aziendali;
- popolamento del sistema con i dati dei dipendenti e verifica del Modulo Gestione Risorse del sistema;
- formazione degli utenti;
- creazione delle dashboard di reportistica;
- realizzazione del modulo di formazione.

Le tipologie contrattuali

SDG

TARGET ONU

ATTIVITÀ E KPI



8.5 Entro il 2030, raggiungere la piena e produttiva occupazione e un lavoro dignitoso per tutte le donne e gli uomini, anche per i giovani e le persone con disabilità, e la parità di retribuzione per lavoro di pari valore

97,1% percentuale di dipendenti a tempo indeterminato (personale di terra)

89,6% percentuale di marittimi con contratto di arruolamento (personale di bordo)

83,2% retention rate del personale di terra

86,2% retention rate dei marittimi impiegati sulle navi "Tanker"

84,9% retention rate dei marittimi impiegati a bordo delle navi "Dry"

A riprova dell'attenzione del Gruppo verso l'importanza di azioni di retention, collegate a un investimento a lungo termine sulle proprie risorse, cresce la percentuale del personale di terra con un contratto a tempo indeterminato, passando dal 95,9% nel 2018 al 97,2% nel 2019.

PERSONALE DI TERRA	2017			2018			2019								
	Europa e America		Asia	Europa e America		Asia	Europa e America		Asia						
	U	D	Tot	U	D	Tot	U	D	Tot						
Contratto a tempo indeterminato	126	60	45	28	126	119	63	48	28	258	115	55	40	29	239
Contratto a tempo determinato	8	6	3	0	8	8	3	0	0	11	5	1	1	0	7
TOTALE	134	66	48	28	134	127	66	48	28	269	120	56	41	29	246

Il Gruppo d'Amico impiega il personale navigante con un contratto di arruolamento in linea con gli standard e le disposizioni internazionali (Maritime Labour Convention 2006) e con quanto descritto nei Collective Bargaining Agreement (CBA). Garantisce, inoltre, la **continuità nella rotazione del personale su tipologie di navi simili**, come evidenziato anche dall'**alta percentuale di retention dell'86,2%**, un risultato molto soddisfacente e in linea con gli standard di mercato.

Nel 2019, l'azienda ha coinvolto **sulla sua flotta 311 tirocinanti**, il 10,3% del personale complessivamente impiegato a bordo.

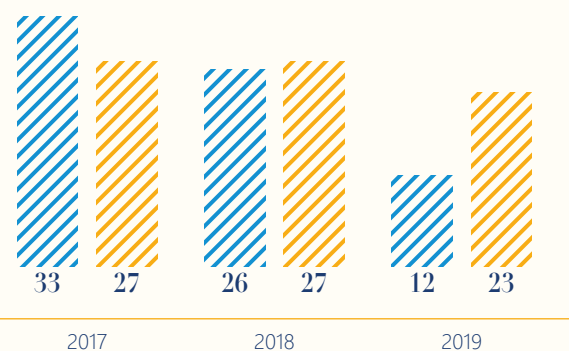
PERSONALE DI BORDO	2017	2018	2019
TIPOLOGIE CONTRATTUALI			
Contratto di arruolamento	2.946	2.878	2.699
Lavoratori temporanei	7	7	0
Tirocinanti	383	357	311
TOTALE	3.336	3.280	3.010



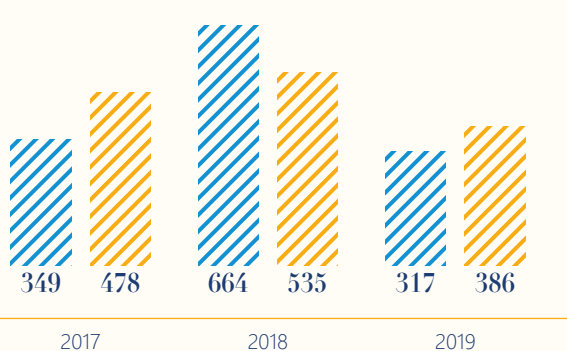
Assunzioni e dimissioni

Il Gruppo d'Amico ha registrato nel 2019 un **turnover negativo di 80 persone**, con un significativo decremento del personale di bordo (- 69 persone). Nello stesso anno il Gruppo ha assunto **12 nuovi dipendenti per il personale di terra** - di cui il 25% under 30 - (8 uomini e 4 donne) e **317 per il personale di bordo** - di cui il 53,6% under 30 - (tutti uomini).

Turnover - Personale di terra



Turnover - Personale di bordo



Assunzioni Dimissioni

PERSONALE DI TERRA	2017			2018			2019		
	Europa e America		Asia	Europa e America		Asia	Europa e America		Asia
	U	D	Tot	U	D	Tot	U	D	Tot
ASSUNZIONI									
<30 anni	4	3	10	1	0	5	2	1	3
30-50 anni	4	5	19	1	7	15	3	2	8
>50 anni	3	0	4	5	0	6	1	0	1
TOTALE	11	8	33	7	7	26	6	2	12

PERSONALE DI BORDO	2017		2018		2019	
	U	D	U	D	U	D
	ASSUNZIONI					
<30 anni			164		456	
30-50 anni			177		199	
>50 anni			8		9	
TOTALE			349		664	

Per quanto riguarda le uscite di **personale**, nel 2019, sono state registrate 23 dimissioni tra il personale di terra e 386 dimissioni tra il personale di bordo. **Il Gruppo vanta livelli di retention soddisfacenti sia per il personale di terra (83,2%) sia per quello impiegato a bordo delle navi.** In particolare la *retention rate* è dell'**86,2% sulle navi "Tanker"**, dell'**84,9% sulle navi "Dry" per d'Amico Società di Navigazione** e dell'**80,7% per Ishima. Il retention rate del settore¹⁶**, per quanto riguarda le navi "Tanker", è dell'**80%**, inferiore a quello raggiunto da d'Amico.

È significativo il numero dei comandanti che hanno seguito l'intera carriera in d'Amico, iniziando da allievi ufficiali e arrivando a ricoprire, in alcuni casi, posizioni manageriali negli uffici.

Durante il 2019, il Gruppo d'Amico ha deciso di **intraprendere la riorganizzazione di alcune attività professionali per migliorare l'efficienza, risolvere eventuali squilibri all'interno dell'organizzazione e ottimizzare i costi.** Tutto ciò rientra nella realizzazione di interventi e investimenti orientati a politiche di razionalizzazione e rinnovo. A seguito di tale processo, alcune attività sono state accentrate e spostate dalle sedi periferiche agli uffici centrali, in cui ha sede il management.

PERSONALE DI TERRA	2017			2018			2019		
	Europa e America		Asia	Europa e America		Asia	Europa e America		Asia
	U	D	Tot	U	D	Tot	U	D	Tot
DIMISSIONI*									
<30 anni	3	1	5	1		3	1	2	4
30-50 anni	8	7	21	7	8	21	4	3	18
>50 anni			1	1		3	0	0	1
TOTALE	11	8	27	9	8	27	5	5	23

*Nella formula di Intertanko descrive il numero totale di cessazioni del contratto di lavoro per qualsiasi causa (esso infatti rappresenta il numero totale di dipendenti che hanno lasciato l'azienda per qualsiasi motivo).

PERSONALE DI BORDO	2017		2018		2019	
	U	D	U	D	U	D
	CESSAZIONI**					
<30 anni			151		190	
30-50 anni			282		287	
>50 anni			45		58	
TOTALE			478		535	

**Totale dei marittimi che per qualsivoglia ragione hanno cessato di navigare con il Gruppo d'Amico.

¹⁶ OCIMF, Tanker Management and Self Assessment 3 (TMSA3), terza edizione 2017.

Approccio multiculturale

SDG

TARGET ONU

ATTIVITÀ E KPI



8.5 Entro il 2030, raggiungere la piena e produttiva occupazione e un lavoro dignitoso per tutte le donne e gli uomini, anche per i giovani e le persone con disabilità, e la parità di retribuzione per lavoro di pari valore.

8.8 Proteggere i diritti del lavoro e promuovere un ambiente di lavoro sicuro e protetto per tutti i lavoratori, compresi i lavoratori migranti, in particolare le donne migranti, e quelli in lavoro precario.



10.2 Entro il 2030, potenziare e promuovere l'inclusione sociale, economica e politica di tutti, a prescindere da età, sesso, disabilità, razza, etnia, origine, religione, status economico o altro.

Nessuna segnalazione di atti discriminatori nei confronti di persone di etnia o nazionalità diversa

9

Diverse nazionalità presenti tra il personale degli equipaggi

25

Diverse nazionalità presenti tra il personale di terra

80%

Del personale è di origine asiatica

Come operatore globale il Gruppo d'Amico riconosce l'integrazione multiculturale e il *teambuiding* come **valore a tutti i livelli dell'organizzazione, negli uffici e a bordo delle navi**.

La multiculturalità si riscontra nelle politiche di pari opportunità, diversità e inclusione sul lavoro. Inoltre, **un ambiente di lavoro diversificato fornisce alle aziende un vantaggio competitivo**, specialmente se operanti in campo internazionale. Di fatto, un approccio multiculturale

- promuove l'integrazione di culture diverse e un reciproco scambio di idee, esperienze e prospettive, che **produce innovazioni per il business e rapporti di lavoro più favorevoli e positivi**;
- offre **opportunità di espansione globale per il business**, di sviluppo di migliori e più efficaci politiche di responsabilità sociale, e rappresenta uno degli **indicatori principali per le organizzazioni multinazionali**.

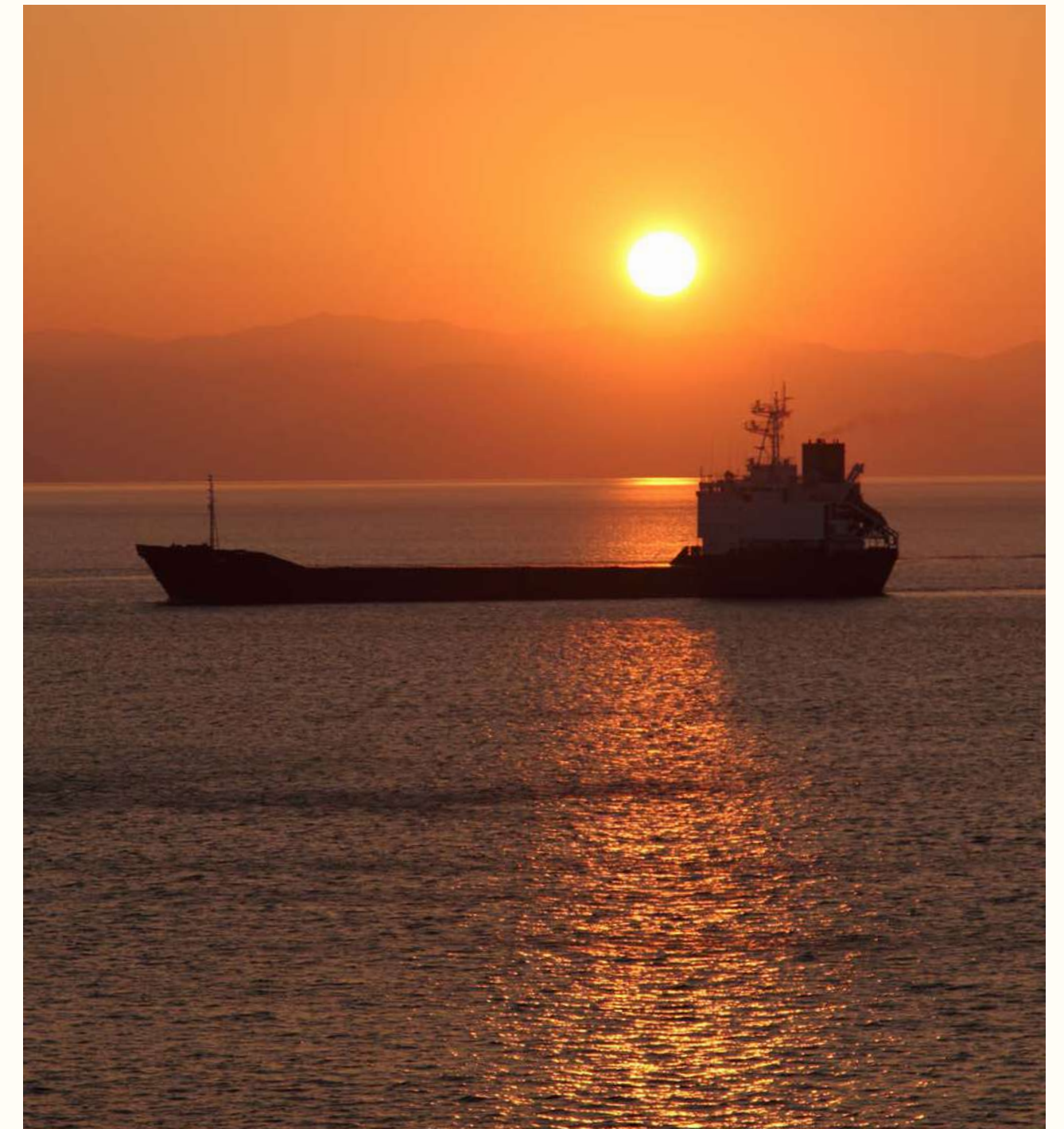
L'**apertura mentale e la comunicazione** costituiscono i vantaggi principali di un ambiente di lavoro multiculturale, incoraggiando un dialogo aperto e volto a creare comprensione, collaborazione e spirito di squadra tra il personale. Il multiculturalismo dimostra innanzitutto tolleranza, rispetto e accettazione, che **migliorano la cultura aziendale e riducono i conflitti nell'ambiente di lavoro**, conferendo pari attenzione e rilevanza alle esigenze culturali. Esso comporta l'eliminazione di even-

tuali barriere per tener conto delle grandi potenzialità di crescita culturale e professionale rappresentate dalle diverse comunità presenti a bordo delle navi, che spesso si trovano a condividere questa condizione per lunghi periodi.

Gli equipaggi delle navi provengono da 9 diversi paesi. Si tratta per la maggior parte di indiani (59,7%) filippini (21,6 %) e ucraini (7,0%). Il restante 11,7% proviene da paesi come Italia, Romania, Russia, Marocco, Bangladesh nonché Etiopia, Liberia e Maldive.

Il numero 24 della rivista "The Lighthouse", pubblicato a settembre 2019, dedica un'ampia pagina all'approccio multiculturale dell'azienda e, più in generale, al suo valore aggiunto.

Il personale di terra proviene invece da 25 Paesi: più della metà è italiano (53,3%), mentre il resto è perlopiù composto da singaporiani (10,6%), indiani (6,5%), francesi (5,3%), inglesi (3,7%), filippini (3,3%) e malesi (2,8%).



Iniziative multiculturali

Il Gruppo d'Amico incoraggia e sostiene le iniziative interculturali all'interno dell'azienda nonché a bordo delle proprie navi, confermando il proprio impegno nell'implementazione di una politica orientata alla diversità e all'inclusione, come fattori di successo per l'organizzazione.

Eventi multiculturali del 2019 a terra e a bordo

- **Capodanno cinese nella sede di Singapore e di Ishima**

L'ufficio di Singapore ha celebrato il Capodanno cinese, organizzando la tradizionale Danza del Leone e benedendo ogni angolo della sede di d'Amico Shipping e Ishima. La Danza del Leone è una tradizione cinese e di altri paesi asiatici in cui artisti mascherati da leone ne imitano le movenze per augurare fortuna e prosperità. Un plauso alla determinazione e all'impegno dimostrati dai colleghi che collaborano con noi. Lo stesso giorno, presso la sede si è tenuto un pranzo per festeggiare il Capodanno cinese, durante il quale tutti hanno potuto gustare il tradizionale Yusheng.

- **Cerimonia del passaggio dell'equatore - a bordo della M/V Cielo di San Francisco**

La cerimonia del passaggio dell'equatore a bordo delle navi risale a circa 400 anni fa, secondo alcuni antropologi. Il rituale, molto antico, è cambiato nel corso degli anni ma resta un momento fondamentale e molto noto della navigazione mercantile, praticato in diverse culture e nazionalità. Durante la traversata atlantica da Gramercy (USA) a Maputo (Mozambico), il 28 aprile 2019, al passaggio dell'equatore della M/V Cielo di San Francisco, due tirocinanti a bordo si sono trovati faccia a faccia con il Primo Ufficiale mascherato da Nettuno che li ha messi alla prova prima di consegnare loro i certificati attestanti il loro primo passaggio dell'Equatore. Al termine della cerimonia, all'insegna del puro divertimento, tutti i membri dell'equipaggio si sono uniti a loro per chiedere agli dei di concedere loro fortuna, mare calmo e prosperità.



Reclutamento e selezione

Personale di terra

La fase di reclutamento è cruciale poiché è all'origine dell'identificazione e selezione di risorse in grado di apportare all'azienda un valido contributo, coerentemente con la cultura e i valori aziendali. La **qualità delle persone**, infatti, costituisce un **asset strategico per l'azienda** e la fase di identificazione puntuale del profilo professionale da ricercare, in termini di competenze e capacità, *seniority* ed esperienza, rappresenta un momento importante.

A tal fine l'azienda investe in **azioni di attraction, tramite partecipazioni a network di settore e relazioni con Università e Istituzioni formative** nei diversi mercati del lavoro dove opera, sostenendo un costante impegno in ogni iniziativa di *brand employment*. In sede di apertura di una ricerca, al fine di poter contare su candidati di qualità, il Dipartimento Risorse Umane individua di volta in volta il miglior mix di canali di selezione in base al mercato, elabora una descrizione dettagliata del profilo e stabilisce la *seniority* richiesta. **Un importante canale di reclutamento**, soprattutto per profili che supportano direttamente le operazioni e la gestione delle navi, **è il personale di bordo** che rappresenta un bacino di professionisti altamente qualificati. In tal senso, la sinergia tra bordo e terra permette di offrire opportunità di crescita professionale con l'intento altresì di rafforzare la cultura del Gruppo d'Amico.

Il processo di selezione vede il Dipartimento Risorse Umane operare in stretta sinergia con il manager della struttura interessata, al fine di selezionare il miglior candidato in termini di **competenze, esperienze, motivazione e affinità al contesto organizzativo e al gruppo di lavoro**. Rispetto a questi elementi, infatti, **l'aderenza ai valori e allo spirito del Gruppo d'Amico** rappresenta una caratteristica fondamentale che orienta la scelta del candidato.

Per rafforzare e costruire sin da subito un'elevata corrispondenza con il ruolo atteso e un'efficace integrazione nel contesto organizzativo, le **nuove leve sono accompagnate attraverso il processo di induction training (onboarding)** che, tra incontri con il proprio manager, il Dipartimento Risorse Umane e la formazione on the job, garantisce l'acquisizione di strumenti e informazioni necessari per accelerare il percorso di ingresso nel team e nell'organizzazione.

PERSONALE DI TERRA	2017	2018	2019
Posizioni e processi di selezione aperti*	12	14	12
Candidature	2.367	1.965	1.673
di cui, spontanee	1.579	1.416	1.131
Candidature per posizioni aperte esaminate	788	549	542

*Per ciascuna posizione aperta sono state esaminate circa 5 o 6 candidature nella fase di selezione finale.

Induction training per il personale di terra

Lo scopo dell'*induction training* è di agevolare l'orientamento dei neoassunti nel Gruppo d'Amico e fornire loro un adeguato percorso di *induction*. Si tratta di **un processo strategico per il Gruppo, volto a sviluppare un forte commitment, fattore chiave per il successo dell'azienda.**

È responsabilità del supervisore garantire che il percorso di *induction* venga debitamente portato a termine, mentre il Dipartimento Risorse Umane è tenuto a provvedere alla formazione di orientamento iniziale e fornire sostegno e monitoraggio ai neoassunti durante l'intero percorso.

Il primo giorno, il nuovo dipendente viene accolto dal Manager e dal Dipartimento Risorse Umane e ha l'opportunità di conoscere il suo team e tutto il personale della sede locale. Durante la prima settimana, partecipa ad alcune sessioni formative di orientamento, mentre nella seconda settimana inizia a incontrare il proprio manager la definizione dei suoi obiettivi. Dopo tre mesi, ha luogo la verifica periodica degli obiettivi individuali e il manager stabilisce le esigenze del dipendente in termini di formazione. Dopo sei mesi, il neoassunto viene sottoposto alla verifica finale da parte del manager.



Personale di bordo

La qualità dell'equipaggio, in particolare, è uno degli elementi chiave per d'Amico, in quanto garantisce sicurezza, efficienza e affidabilità nella gestione della flotta. Di fatto, gli equipaggi d'Amico trascorrono mediamente molto tempo a bordo, per cui è fondamentale reperire personale di alta qualità.

Nel 2019, gli ufficiali hanno trascorso a bordo in media 4,73 mesi, in linea con l'anno precedente, mentre i *ratings* 7,77 mesi, con un leggero aumento rispetto all'anno precedente. Il tempo trascorso a bordo è calcolato come la somma delle durate dei diversi contratti di ognuno: nel corso dell'anno, infatti, una stessa persona può avere più contratti. La tipica rotazione del personale (specialmente per gli ufficiali) prevede una media di 3 mesi di riposo per ogni 5 mesi a bordo.

La disponibilità di personale altamente qualificato richiede un programma di reclutamento e di fidelizzazione efficace. Allo scopo di rispondere pienamente a tali esigenze è stata adottata una strategia di selezione del personale navigante che, negli ultimi anni, si è concretizzata anche con iniziative specifiche, tra cui il consolidamento del rapporto con la società Sirius Ship Management Srl a cui sono affidate le attività di reclutamento.

Identificazione e loyalty sono valori fondamentali per il Gruppo e, in linea con questi valori, la presenza di una struttura di *crewing* e di formazione nel paese di origine dei marittimi rafforzerà il senso di appartenenza aziendale, facilitando la comprensione reciproca e la condivisione della strategia e dei valori del Gruppo. Rientra infatti **nella politica generale del Gruppo reclutare personale dei Paesi in cui abbiamo istituito strutture di *crewing* e formazione.** Per questo motivo, saranno istituiti centri di reclutamento e formazione degli allievi in tutte le sedi in cui è presente una struttura interna di *crewing* e formazione in grado di sovrintenderne i progressi in termini di formazione e competenze.

Tra queste iniziative, è da sottolineare il maggior coinvolgimento dell'ufficio di Mumbai e la selezione di un fornitore esterno nelle Filippine. Entrambe le iniziative rispondono alla necessità di **svolgere un ruolo significativo in Paesi in cui il mercato del lavoro presenta una domanda forte e un'adeguata disponibilità di personale qualificato.** A parte la tradizionale presenza in India e nelle Filippine, il Gruppo ha recentemente rafforzato la presenza in Ucraina e Romania per il reclutamento di ufficiali della flotta Dry e Tanker. Il Gruppo d'Amico incoraggia e sostiene i valori interculturali all'interno dell'azienda, confermando il suo impegno nell'implementazione di una politica orientata alla diversità e all'inclusione, come fattori di successo per l'organizzazione.

Per la selezione del personale destinato a occupare posizioni di responsabilità nella gestione delle navi, la società si è data come politica quella di selezionare - ove possibile - tali figure tra il personale navigante della propria flotta. I candidati vengono identificati attraverso il *feedback* e le valutazioni ricevute da DPA (*Designated Person Ashore*), responsabili marittimi e tecnici. Per queste posizioni, di norma, sono preferiti gli ufficiali senior. **Le attività di reclutamento sono affidate alla società del Gruppo Sirius (e alle sue controllate) debitamente certificate a operare pienamente in conformità con lo standard MLC 1.4.** Specifici criteri di selezione e reclutamento, in linea con gli standard e le disposizioni internazionali (*Maritime Labour Convention 2006*) nonché con i *Collective Bargaining Agreement* (CBA), sono stati definiti dal Gruppo per operare una selezione che di fatto possa assicurare personale altamente qualificato, garantendo loro ampia tutela dei propri diritti.

PERSONALE DI BORDO	2017	2018	2019
Posizioni aperte nel corso dell'anno	488	579	496
Di cui, interne	213	275	256
Candidature esaminate	380	420	350

Formazione e sviluppo

SDG	TARGET ONU	ATTIVITÀ E KPI
 4 ISTRUZIONE DI QUALITÀ	<p>4.4 Entro il 2030, aumentare sostanzialmente il numero di giovani e adulti che abbiano le competenze necessarie, incluse le competenze tecniche e professionali, per l'occupazione, per lavori dignitosi e per la capacità imprenditoriale</p> <p>4.5 Entro il 2030, eliminare le disparità di genere nell'istruzione e garantire la parità di accesso a tutti i livelli di istruzione e formazione professionale per i più vulnerabili, comprese le persone con disabilità, le popolazioni indigene e i bambini in situazioni vulnerabili</p>	15,2 Totale ore di formazione per dipendente rivolte al personale di terra
		23,0 Totale ore di formazione per dipendente rivolte al personale di bordo
		100% Percentuale delle persone formate sul totale dei dipendenti del personale di terra e di bordo
		0,80 Rapporto tra le ore di formazione per dipendente donna e le ore di formazione per dipendente uomo (personale di terra)
		1,37 Rapporto tra le ore di formazione per dipendente donna e le ore di formazione per dipendente uomo (personale di bordo)

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

Personale di terra

Formazione e sviluppo sono elementi fondamentali del sistema di gestione delle risorse e, insieme al sistema di *reward* e di valutazione della prestazione, contribuiscono a mantenere elevato il livello di qualità delle persone presenti nel Gruppo. L'obiettivo delle politiche e delle iniziative in ambito formativo è la creazione di **un contesto di apprendimento continuo, a supporto del processo di sviluppo e manutenzione delle competenze**.

All'interno di questo quadro, per il personale di terra è stata istituita l'**Academy d'Amico**. L'obiettivo dell'*Academy* è costruire una comunità di dipendenti, colleghi ed esperti che **condividano le conoscenze manageriali e di shipping in una piattaforma di apprendimento comune**. L'*Academy* raccoglie tutte le iniziative di apprendimento e sviluppo volte a creare un ambiente in cui sviluppare competenze e rinforzare le relazioni professionali, migliorando e consolidando la cultura dell'apprendimento a tutti i livelli organizzativi tramite un mix di approcci e strumenti differenti. A partire dal 2019, grazie al **portale intranet Darwin**, tutto il personale di d'Amico può accedere, da una sezione dedicata dell'*Academy*, a corsi di formazione *e-learning*, programmi di orientamento e visualizzare i corsi sullo *shipping* all'interno di un programma, ossia un elenco di iniziative di formazione riguardanti il settore e offerti da diversi enti selezionati e raccolti dal Dipartimento Risorse Umane. Questo è il risultato dell'**attenzione recentemente dedicata dal Gruppo all'innovazione in termini di metodologie formative**. Accanto alla più tradizionale formazione d'aula, sono stati avviati diversi percorsi erogati in modalità *e-learning* per garantire un approccio all'apprendimento flessibile nell'accesso (24 ore su 24 e 7 giorni su 7, da diversi device), modulare e interattivo grazie anche a una progettazione ispirata sia a casi di studio sia a motivanti e coinvolgenti momenti di gamification. All'interno dell'*Academy*, si possono identificare diversi **pilastri**:

- **Formazione tecnica e di shipping**: questo ambito si pone l'obiettivo di sviluppare competenze specialistiche tipiche del settore professionale di appartenenza e quelle strettamente legate al settore dello shipping. Sono molti i corsi, progettati anche in modo customizzato a partire dalle specifiche esigenze aziendali, svolti in collaborazione con i principali player di settore, come ad esempio BIMCO (Baltic and International Maritime Council), Lloyd's Maritime Academy, DNV GL, RINA Academy, National Cargo Bureau, ASBA Education (Association Of Shipbrokers And Agents - USA), ASDEM, ecc.;
- **Formazione manageriale**: questa area mira allo sviluppo di competenze trasversali, puntando, con la progettazione e l'implementazione di programmi specifici, a sviluppare competenze utili a operare con efficacia e professionalità in un ambiente organizzativo sempre più complesso. Le organizzazioni che puntano al miglioramento continuo delle performance tendono sempre più a riconoscere che ciò che fa la differenza ai fini del raggiungimento degli obiettivi aziendali non è solo quello che viene fatto, ma come viene fatto. Si tratta di un'evoluzione fondamentale, che assicura l'attuazione di prassi volte a definire, valutare, mantenere e sviluppare nel personale soft skill in grado di alimentare una cultura orientata al miglioramento delle performance e che possono essere osservate nelle azioni e nei comportamenti delle persone;
- **Formazione istituzionale e relativa a temi di compliance**: questo pilastro mira a soddisfare per lo più i requisiti di conformità agli standard imposti dalla legge e include iniziative istituzionali dedicate a tutta la popolazione organizzativa;
- **Formazione linguistica & IT**: questi corsi sono progettati per garantire l'aggiornamento dei dipendenti sugli ultimi software utilizzati in azienda e sul mercato, oltre che per migliorare la comunicazione tra gli uffici. Si tratta sia di iniziative mirate legate al lancio di nuovi sistemi, sia di iniziative continuative finalizzate a garantire un elevato livello di competenze linguistiche e tecnologiche per aiutare i dipendenti a operare al meglio all'interno di un ambiente internazionale e sempre più innovativo.

A fianco di questi quattro fondamentali ambiti di riferimento, l'azienda offre l'opportunità di partecipare a **programmi di formazione post laurea**, supporta **certificazioni professionali** oltre a incentivare la partecipazione a **conferenze di settore**, sia come partecipanti sia come relatori.

Nel 2019 sono state avviate 95 iniziative di formazione, con **3.740 ore** complessive di formazione erogata per il personale di terra, circa 1.000 ore in meno rispetto al 2018 (4.843 ore). **Le ore medie annue di formazione per dipendente sono pari a 15,2** (3 ore in meno rispetto al 2018).

Il 45% delle ore di formazione è stato focalizzato su corsi interni, il 32% su corsi esterni e il restante 23% su piattaforme di e-learning.

PERSONALE DI TERRA	2017		2018		2019	
	UOMINI	DONNE	UOMINI	DONNE	UOMINI	DONNE
Ore medie annue di formazione						
Top Manager	11,13	8,00	9,84	14,00	13,31	3,00
Manager	24,59	22,41	19,17	23,20	15,98	17,40
Impiegati	14,49	12,29	22,72	12,83	17,21	12,30

PERSONALE DI TERRA	2017		2018		2019	
	ORE MEDIE ANNUE DI FORMAZIONE PER GENERE E AREA GEOGRAFICA		ORE MEDIE ANNUE DI FORMAZIONE PER GENERE E AREA GEOGRAFICA		ORE MEDIE ANNUE DI FORMAZIONE PER GENERE E AREA GEOGRAFICA	
	Europa e America	Asia	Europa e America	Asia	Europa e America	Asia
	U	D	U	D	U	D
Top Manager	8,3	8,0	8,3	8,0	9,8	14,0
Manager	17,2	23,8	17,2	23,8	20,4	22,7
Impiegati	14,0	9,0	14,0	9,0	20,5	13,6
Totale	18,4	15,5	18,4	15,5	13,3	12,4

Particolare attenzione è stata dedicata alle **competenze tecniche di shipping** (39%), tra queste, il 33% delle iniziative di formazione ha riguardato **tematiche ambientali**. Il 24% del totale delle ore di formazione è stato dedicato alla **formazione istituzionale**, comprese l'osservanza della Legge 231 e l'approfondimento del tema delle sanzioni internazionali.

PERSONALE DI TERRA	2017		2018		2019	
	U	D	U	D	U	D
ORE DI FORMAZIONE PER AREA GEOGRAFICA, GENERE E ARGOMENTO						
Formazione istituzionale e relativa a temi di compliance	268	326	156	80	329	93
Formazione linguistica e IT	651	337	40	56	682	595
Formazione manageriale	132	48	324	156	551	253
Tecnica - Organizzazione*						
Tecnica - Shipping*	716	104	524	204	765	108
Totale	1.767	815	1.044	496	2.327	1.049

*Nel 2019 la formazione tecnica si è articolata in due diverse categorie: formazione organizzativa e formazione di shipping.

Alcune iniziative di formazione

Behavioural Competency Assessment and Verification e corso Train the Trainer

Destinatari: d'Amico Marine Superintendents, per un totale di 10 partecipanti.

Nel rafforzare l'impegno del Gruppo d'Amico per la responsabilità sociale e gli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile – in particolare relativi a lavoro dignitoso, crescita economica e istruzione di qualità - i rappresentanti della sede di Roma sono stati determinanti per lo sviluppo di una **nuova iniziativa di settore finalizzata a un'evoluzione nella gestione della sicurezza in mare**. L'iniziativa, denominata **Behavioural Competency and Verification System (BCAV)**, è stata guidata da due organizzazioni leader del settore, OCIMF e INTERTANKO, nell'ambito della loro *Joint Safety Initiative*, cui i dipendenti del Gruppo d'Amico hanno apportato un contributo significativo.

Il sistema BCAV definisce un quadro di competenze comportamentali da utilizzare nella gestione delle prestazioni in mare. Il suo scopo è di evidenziare l'importanza della dimensione delle *soft skill* nell'esecuzione delle operazioni navali in sicurezza e senza incidenti.

La formazione - finalizzata a fornire conoscenze, competenze e tecniche per valutare e verificare le competenze comportamentali del personale di bordo durante *audit* di navigazione, nonché la capacità di formare il *management* di bordo a valutare e verificare le competenze comportamentali - è durata cinque giorni e si è articolata in due sezioni. La prima, incentrata sulla **componente umana** e sull'apprendimento nella realizzazione di valutazioni obiettive osservando comportamenti associati a prestazioni efficienti. La seconda sezione, **Train the Trainer**, verteva sulla formulazione e l'agevolazione di attività di apprendimento professionale, tali da consentire ai *Marine Superintendent* di addestrare il *management* a bordo della nave sul sistema di valutazione comportamentale.

Il corso è stato realizzato mediante un format interattivo che ha consentito ai *Marine Superintendent* di condividere esperienze e imparare l'uno dall'altro partendo da una base comune.

Smart & Change Culture

Destinatari: tutto il personale di d'Amico Società di Navigazione S.p.A. e di d'Amico Shipping Italia S.p.A.

L'obiettivo è **dare senso al progetto Smart Working Journey** e creare una *roadmap* che gli conferisca il significato adeguato, agevolando la transizione evolutiva in termini culturali e gestionali, motivando azioni e comportamenti individuali e dei team compatibili con una mentalità flessibile e agile.

Responsabilizzazione, integrazione e fiducia sono alla base di cambiamenti durevoli, ed è in questa direzione che è stata orientata l'iniziativa di formazione, con l'obiettivo di **fornire strumenti e buone pratiche per una maggiore efficacia del lavoro in contesti "flessibili"**, mettendo in atto una maggiore sensibilizzazione come leader e come persone e promuovendo la transizione **da una cultura task-oriented a una cultura incentrata su responsabilizzazione e consapevolezza**.

La condivisione del modello *Smart Working* nell'ambito di d'Amico, la responsabilità e responsabilizzazione, la gestione accurata del tempo, l'efficacia della comunicazione a distanza e il lavoro finalizzato al conseguimento degli obiettivi sono stati i temi principali della formazione, unitamente agli strumenti e alle pratiche più funzionali per un migliore approccio al nuovo modo di lavorare.

Ai fini dell'adempimento degli obblighi in materia di salute e sicurezza, l'azienda ha fornito informazioni e formazione adeguate sui rischi specifici associati allo *Smart Working*.

Iniziative di formazione

Conferenze interne su temi di attualità legali, operativi e commerciali

Il Dipartimento Legale, di concerto con il Dipartimento Risorse Umane del Gruppo, ha introdotto una nuova iniziativa che consiste in conferenze interne periodiche su temi di attualità legali, operativi e commerciali con impatto sull'attività del Gruppo. Le conferenze - della durata di circa 2 ore, compreso il dibattito - sono state condotte da consulenti legali esterni, P&I Clubs e altri professionisti marittimi. **Il loro scopo è aumentare le conoscenze interne ed evidenziare le lacune nella gestione di determinate situazioni.**

Il primo intervento, nel 2018, è stato the "Importance of Evidence" di Marie Kelly, avvocato londinese. Nel 2019 sono stati realizzati 3 interventi:

- **Will Marshall e Jamila Khan**, hanno presentato **una conferenza legale interna sulle sanzioni**. La presentazione intendeva fornire una panoramica sulle sanzioni, discutere i vari regimi sanzionatori e le loro modalità di interazione, condividere gli aspetti chiave delle sanzioni, descrivere le conseguenze della violazione delle sanzioni e definire le possibili misure pratiche da adottare per escludere dalle liste i responsabili della violazione.
- **Danielle Datta** ha presentato un tema importante, **la funzione della polizza di carico**, chi è il vettore ai sensi della polizza di carico e cosa significa, la consegna della merce senza la produzione della polizza di carico e il passaggio da una polizza di carico all'altra, cui è seguita una breve sessione interattiva durante la quale il nostro relatore ha affrontato alcuni casi "reali" di polizza di carico.
- **Marie Kelly** ha presentato il **diritto a un'equa compensazione**, che può essere definito come una difesa che consente a una parte che riceve un reclamo di usare una domanda riconvenzionale per ridurre o neutralizzare il reclamo. Il diritto di compensazione è spesso oggetto di esplicita trattazione in un contratto, in caso contrario, la carenza viene colmata dal diritto. La conferenza ha spiegato in quali casi è lecito effettuare le deduzioni dal costo del noleggio a tempo e a viaggio, a cosa fare attenzione e come evitare l'equa compensazione.

Compliance 231 - Responsabilità amministrativa dell'azienda

Destinatari: la formazione ha coinvolto l'intero personale del Gruppo d'Amico ed è stata organizzata in diverse sessioni (aula e e-learning) al fine di garantire qualità, flessibilità e interattività.

Finalità e ambito d'applicazione: i corsi miravano a illustrare i principi di base della "responsabilità amministrativa" delle entità giuridiche e hanno evidenziato ruoli e responsabilità di tutte le parti coinvolte nella prevenzione dei reati di cui al d.lgs. 231/2001.

Sono state organizzate **sessioni di formazione in aula** per tutti i *Top Manager* del Gruppo nonché per i membri dei Consigli di Amministrazione delle Società del Gruppo che hanno adottato il Modello 231. Le sessioni hanno illustrato brevemente il contesto normativo di riferimento e i Modelli 231 adottati dalle società del Gruppo d'Amico, per focalizzarsi poi sulle Parti Speciali di interesse delle diverse società coinvolte e fornire un'analisi più approfondita delle relative attività sensibili e dei protocolli di monitoraggio, con riferimento a determinate tipologie di reato.

Sessioni modulari di e-learning sono state offerte a tutti i *manager* e gli impiegati del Gruppo d'Amico, suddivise in:

- parte generale sul Modello 231, sulle sue finalità, sui destinatari e sull'organizzazione;
- parte specifica sulle attività sensibili relative ai reati penali;

- minicasi: scenari personalizzati per il Gruppo d'Amico che illustrano possibili reati ai sensi del d.lgs. 231 e finalizzati alla riflessione sui comportamenti da adottare in modo da agire, nelle decisioni giornaliere, in linea con le disposizioni del Modello 231.

Grazie alla flessibilità della metodologia *e-learning*, ciascun partecipante ha potuto beneficiare del corso senza limitazioni in termini di tempo e di sede, grazie all'accesso da qualunque dispositivo digitale (PC, *smartphone*, ecc.) e decidendo in maniera autonoma come organizzare le proprie sessioni di formazione. A sostegno della formazione e per monitorarne i progressi, il corso si è concluso con un questionario di soddisfazione e una verifica di apprendimento finale.

Personale di bordo

Per gli equipaggi è previsto un rigoroso programma di formazione a terra e a bordo che, a partire dal periodo pre-imbarco, copre l'intera carriera dell'ufficiale ed è erogato capitalizzando le conoscenze sviluppate in azienda con il coinvolgimento di *trainers* specializzati e di *senior staff* con un background professionale di bordo.

Il Gruppo d'Amico offre **possibilità di carriera a ufficiali junior** - a partire dagli allievi - e mira a promuovere ufficiali *senior* dall'interno dell'azienda, tramite programmi specifici e valutazioni delle performance il cui scopo principale è di migliorare e sviluppare le competenze di grado. L'azienda offre opportunità di carriera assegnando, ogniqualvolta sia possibile, incarichi temporanei a terra a personale di bordo in veste di esperti nell'ambito di specifici progetti o per coadiuvare *management review* periodici. In d'Amico, **le promozioni sono motivate da prestazioni sostenute in termini di risultati e comportamenti, nonché potenzialità.**

Il Gruppo si avvale di una **consolidata politica di collaborazione con vari istituti di formazione marittima** al fine di diffondere la conoscenza delle problematiche di sicurezza e ambientali, principali priorità per il *business*. Da settembre 2018 è partita una nuova collaborazione, che si è consolidata nel 2019, tra il Gruppo d'Amico e lo *European Training & Competence Centre* (ETCC) di Manila. L'ETCC offre molti corsi, la maggior parte dei quali approvati da MARINA, per conto dell'Amministrazione filippina e/o da R.O. per conto della Liberia e di altre Amministrazioni di bandiera. Il centro dispone di moderni simulatori che riproducono con precisione scenari che possono verificarsi a bordo delle navi, consentendo ai marittimi di partecipare a sessioni formative interagendo con le realtà virtuali create in un dato momento. In particolare, i corsi ECDIS, BTRM e ETRM sono svolti con grande attenzione e competenza da parte degli istruttori. Nell'autunno 2019, è stato organizzato un corso integrato di *Bridge and Engine Resource Management* che ha visto la partecipazione di 8 ufficiali filippini con risultati molto positivi e un feedback eccellente da parte dei partecipanti. Il Gruppo ha in programma di implementare a breve sessioni "train-the-trainer" dedicate per la qualifica degli istruttori anche su specifici progetti sviluppati da d'Amico, in particolare per le attività relative a *Fleet Performance Monitoring*, *Shipnet* (PMS) e ELB-ORB. d'Amico confida che il contributo dell'ETCC possa supportare la crescita professionale dei marittimi e che questa collaborazione possa durare nel tempo.

La filosofia "Home Grown Officers" è un aspetto fondamentale della strategia di sviluppo del personale. A questo proposito, il Gruppo d'Amico realizza piani specifici di sviluppo della carriera del personale, costantemente monitorati e aggiornati. Il punto di partenza è la strategia attraverso cui il Gruppo d'Amico coopera con istituti nautici per la selezione e la formazione dei suoi giovani cadetti. Tra di essi, l'**ITS "Fondazione G. Caboto"**, che offre programmi di formazione degli allievi ufficiali, articolati in corsi che combinano allo studio teorico la pratica lavorativa, con l'obiettivo di garantire l'eccellenza della preparazione tecnica delle giovani leve e al contempo approfondire la conoscenza della struttura organizzativa del Gruppo d'Amico, della sua politica, del suo *know-how* e della sua visione, agevolando in questo modo l'inserimento lavorativo nel Gruppo.

Particolare attenzione viene data alle competenze comportamentali, attribuendo oltre alle competenze tecniche fondamentali richieste dai diversi ruoli, grande importanza al "come" il personale opera. A tale scopo il Gruppo promuove iniziative specifiche per favorire comunicazione, *leadership* e *team work* a bordo delle proprie navi.

Nel 2019, sono stati realizzati in totale 5.971 corsi, interni ed esterni, pari a 63.024 ore totali di formazione per il personale di bordo; le ore medie annue per dipendente sono state 23, un dato stabile dal 2017. L'87% dei corsi totali è costituito da corsi interni, il 73% ha coinvolto personale indiano.

PERSONALE DI BORDO	2017	2018	2019
Ore medie annue di formazione			
Ufficiali <i>senior</i>	32	32	32
Ufficiali <i>junior</i>	32	32	32
Ratings	16	16	16
TOTALE	22,39 (63.520 h / 2.836 dip)	22,61 (55.200 h / 2.441 dip)	23,35 (63.024 h / 2.699 dip)

PERSONALE DI BORDO	2017	2018	2019
Ore di formazione per argomento			
Formazione tecnico-specifica	15.928	13.824	15.732
Formazione linguistica	3.176	2.755	3.146
Formazione manageriale	12.704	11.021	12.586
EHS e qualità	9.528	8.266	9.439
Formazione obbligatoria e istituzionale	9.576	8.290	9.439
Aggiornamento	6.352	5.510	6.293
Diritti umani e aspetti etici	6.352	5.534	6.293
TOTALE	63.616	55.200	62.928

Collaborazione con il Liberia Maritime Training Institute

Nel corso del 2019 è stata lanciata una nuova sfida per incentivare l'impiego di nuovi tirocinanti motoristi liberiani e, in particolare dal Liberia Maritime Training Institute di Monrovia. I primi due diplomati sono entrati nella flotta come Engine Rating tirocinanti e hanno portato a termine con successo i loro incarichi. Il progetto proseguirà nel 2020 con 6-7 nuove posizioni per allievi liberiani.

Il suggestivo campus del Liberia Maritime Training Institute, che si estende su una superficie di 17 acri, è adiacente ai fumi Junk, Farmington, Du e all'Oceano Atlantico. Si tratta di un eccellente centro di istruzione di livello internazionale che riceve da armatori di tutto il mondo richieste di marittimi competenti e addestrati per le proprie navi. Poiché la Liberia ha il secondo più grande registro navale al mondo, ha deciso di rispondere alle esigenze dei propri clienti e del mercato internazionale aprendo il LMTI, con l'obiettivo di promuovere la formazione di qualità e offrire marittimi ben addestrati, pienamente qualificati in conformità con la Convenzione STCW – Standards of Training, Certifications and Watchkeeping for seafarers.

Onboard Team and Growing in d'Amico - Profile Assessment

d'Amico sta proseguendo nell'implementazione del sistema di Profile Assessment, avviato qualche anno fa, volto a sviluppare appieno *teamwork* e *leadership* tramite la definizione dei profili di ruolo dei marittimi. Nel 2019, le persone coinvolte nei processi di *profile assessment* sono state 429.

Il sistema è supportato dall'uso dello strumento Profile XT, il sistema tecnologicamente più avanzato e all'avanguardia attualmente disponibile per la valutazione del potenziale e la previsione delle performance professionali. Come parte fondamentale del nostro sistema di *teambuilding*, aiuta a scoprire il motivo per cui alcuni dei nostri marittimi hanno performance straordinarie mentre altri, che sembrano altrettanto qualificati, hanno performance nella media. **La persona giusta al posto giusto si traduce in un impatto positivo sulle navi.**

Il sistema è utilizzato anche per la gestione e lo sviluppo degli impiegati. In particolare, aiuta a gestire le performance, a gestire in maniera efficace lo sviluppo dei dipendenti, a sviluppare una formazione più efficiente e a costruire team con elevate performance. Il Gruppo sviluppa le potenzialità delle persone lavorando in team. Le tre principali aree di valutazione sono:

- **Stile di pensiero** - Le capacità cognitive per ricoprire il ruolo specifico. È importante che le esigenze cognitive del lavoro siano in linea con le capacità dell'individuo, questo elemento costituisce infatti il presupposto per una buona performance nel lavoro;
- **Caratteristiche comportamentali** - Le caratteristiche comportamentali devono essere applicabili al ruolo. Gli individui dotati delle caratteristiche richieste per un lavoro tendono a essere maggiormente a loro agio nella posizione di quelli che sono obbligati a comportarsi in modo non compatibile alla loro personalità;
- **Interessi professionali** - Le motivazioni professionali a svolgere un ruolo.

ITS Fondazione G. Caboto

Il Gruppo d'Amico è uno dei soci fondatori dell'ITS "Fondazione G. Caboto" (Istituto Tecnico Superiore per la Mobilità Sostenibile) un organismo pubblico di diritto privato per la **formazione di tecnici specializzati** che propone corsi biennali post-diploma destinati a coloro che intendono intraprendere una **carriera internazionale nel settore navale**.

L'approccio educativo applica 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 prevede da un minimo di 600 ore di tirocinio, per le figure professionali di terra, fino a 12 mesi di tirocinio a bordo delle navi. **Dal 2011**, l'ITS "Fondazione G. Caboto" **ha formato 229 allievi, con un livello di occupazione pari a quasi il 100%**, superando il già elevato tasso (81,1%) raggiunto dall'intero sistema degli Istituti Tecnici Superiori. L'offerta formativa è in continua espansione, con l'obiettivo di proporre percorsi diversificati e di rispondere alle esigenze delle aziende e delle compagnie navali partner, che richiedono specifiche figure professionali da inserire all'interno dei propri organici in accordo con l'evoluzione dei mestieri del mare.

Comunicazione a bordo delle navi d'Amico - progetto con lo IED

All'inizio del 2018, il Direttore della Flotta, ha espresso la propria intenzione di coinvolgere il Gruppo d'Amico in un progetto creativo. **Lo scopo del progetto era quello di tradurre graficamente le politiche e le dichiarazioni applicabili alla flotta gestita da d'Amico e Ishima**, mediante uno stile comunicativo semplice e chiaro per trasmettere in modo più efficace e immediato qualunque messaggio importante a tutti i membri dell'equipaggio.

Il Dipartimento Risorse Umane ha deciso di affidare il progetto all'**Istituto Europeo di Design di Roma**, leader nel design e nelle arti grafiche. La scelta rispecchia il nostro impegno a contribuire attivamente allo sviluppo delle nuove generazioni, sottolineando i nostri sforzi a sostegno di progetti di formazione, cooperando con le istituzioni scolastiche e accademiche di tutto il mondo. Il progetto, intitolato "Comunicazione a bordo delle navi d'Amico" ha tradotto le politiche e le relative dichiarazioni in un comunicazioni grafiche più dirette, rivolte ai naviganti provenienti da tutto il mondo.

I temi sono mission, vision, valori, politica della qualità, politica in materia di alcol e droga, politica di salute e sicurezza sul lavoro, politica per la sicurezza e la prevenzione dell'inquinamento in mare, politica ambientale ed energetica, politica di sicurezza a bordo e Convenzione MARPOL.

Le suddette politiche sono state comunicate creando illustrazioni (foto e grafica) con un uso delle parole e dei testi secondario. Sono stati realizzati dieci pannelli, ciascuno dei quali rappresenta una politica con la relativa scala cromatica.

Sono stati molti i progetti svolti con gli studenti dello IED, ma solo tre sono stati selezionati come più validi, interessanti e creativi, motivo per cui sono stati premiati. I tre studenti sono stati invitati presso la sede centrale di Roma e hanno ricevuto i premi nell'ambito di una piccola cerimonia di ringraziamento per l'impegno profuso.



Sistemi di remunerazione e valutazione delle prestazioni

SDG

TARGET ONU

ATTIVITÀ E KPI



1.3 Applicare a livello nazionale sistemi adeguati e misure di protezione sociale per tutti, includendo i livelli minimi, ed entro il 2030 raggiungere sostanziale copertura dei poveri e dei vulnerabili

Tutti i dipendenti beneficiano di un adeguamento ai contratti collettivi nazionali, che prevedono spesso condizioni contrattuali migliorative rispetto ai minimi previsti



4.4 Entro il 2030, aumentare sostanzialmente il numero di giovani e adulti che abbiano le competenze necessarie, incluse le competenze tecniche e professionali, per l'occupazione, per lavori dignitosi e per la capacità imprenditoriale

190

Numero dei dipendenti sottoposti a valutazione delle prestazioni nel corso dell'anno (91% della valutazione prevista)

Una cultura orientata al conseguimento di elevate performance, supportata da percorsi di sviluppo e remunerazione differenziati è **fondamentale per il raggiungimento degli obiettivi individuali e aziendali**. Questo può essere conseguito grazie al riconoscimento di responsabilità chiare e obiettivi sfidanti, e facendo in modo che i dipendenti siano consapevoli del contributo e degli effetti del proprio lavoro sui risultati complessivi del Gruppo d'Amico.

I principi di apertura, trasparenza e responsabilità sono integrati nella cultura del Gruppo d'Amico e le **performance sono guidate dai valori**.

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

È inoltre volto a **migliorare motivazione e commitment delle persone oltre che massimizzare il contributo individuale al risultato del Gruppo**. In tale direzione si può intendere, altresì, la messa a punto di sistemi di *rewarding* fortemente orientati alle performance individuali e politiche di retribuzione volte a favorire un'efficace condizione di *pay-for-performance*.

Il manager e il dipendente collaborano per garantire la definizione e l'efficace valutazione nel corso dell'anno di **obiettivi sfidanti**. Particolare attenzione viene dedicata anche a **progetti**, ad attività non ordinarie e, in generale, a iniziative volte a migliorare e rafforzare le principali politiche del Gruppo. Gli obiettivi individuali devono soddisfare i seguenti criteri:

- essere quantitativi e realistici;
- essere coerenti con le politiche del Gruppo d'Amico;
- essere coerenti fra loro.

Questo consente inoltre ai manager di riconoscere il raggiungimento di performance elevate e gratificare di conseguenza i dipendenti, garantendo comunque che le performance meno elevate vengano opportunamente gestite con integrità.

Le politiche retributive del Gruppo sono basate su:

- sostenibilità finanziaria: il costo totale del personale deve essere "coerente" con la struttura dei costi e gli obiettivi di redditività del Gruppo;
- confrontabilità con l'esterno: nel fissare gli obiettivi della politica di remunerazione il Gruppo tiene conto dei *benchmark* offerti dal settore a livello internazionale;
- equità interna: le persone devono essere remunerate in base a criteri omogenei in relazione alla struttura organizzativa;
- diversificazione del personale sulla base di performance raggiunte, valorizzazione dei talenti, sviluppo di potenziali elevati;
- *performance management*: qualsiasi revisione salariale e/o intervento premiante deve essere guidato dalla valutazione dei risultati. L'assegnazione di bonus deve premiare il raggiungimento di obiettivi fissati su progetti e attività straordinari e un forte commitment verso l'azienda.

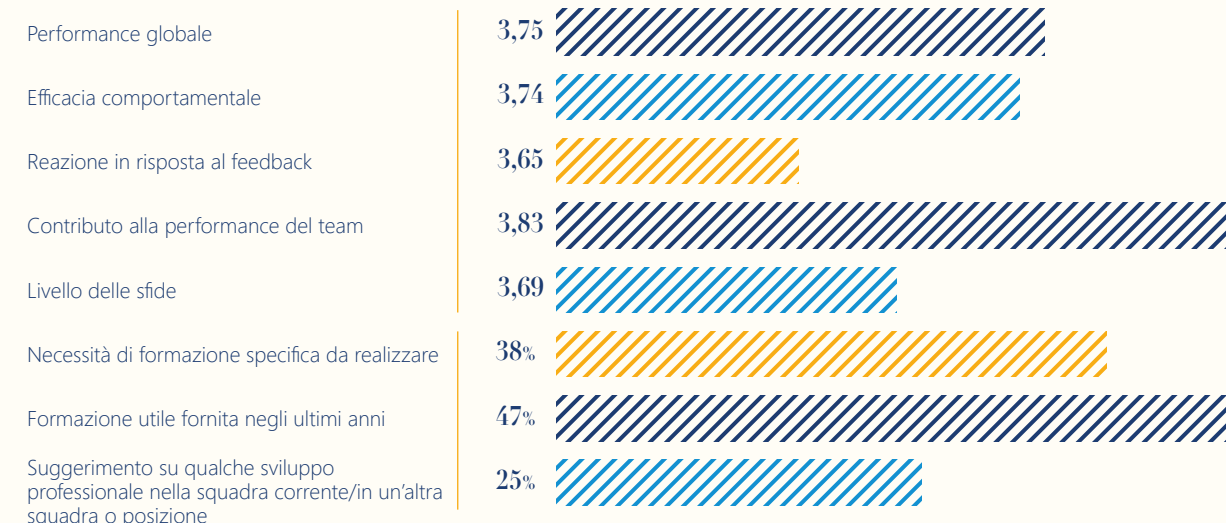
Per il personale navigante, il salario minimo di riferimento del Gruppo è determinato dall'ILO (*International Labour Organization*), che ogni 3 anni lo identifica per la qualifica di riferimento, rappresentata dal marinaio esperto, che viene preso come *benchmark* per il calcolo delle retribuzioni per tutte le altre posizioni.

Nel 2019 è stata effettuata la valutazione del 91% del personale valutabile, con una valutazione di performance complessiva di 3,75 su una scala da 1 a 5.

Misurazione del People Performance - 2019



Media di valutazione - 2019



Il modulo utilizzato per le valutazioni nel 2019 è cambiato rispetto a quello usato nel 2018. Nella sostanza è rimasto invariato, ma è **più automatizzato**, con nuovi menù a discesa che facilitano il compito dei valutatori offrendo loro la possibilità di selezionare le valutazioni e la loro descrizione direttamente dal menù.

Il cambiamento più rilevante, tuttavia, è quello nella prima sezione, in cui nel precedente modulo di *feedback* erano descritte e valutate globalmente le varie attività, mentre nell'ultima **versione viene dato più spazio alle iniziative individuali** valutandole separatamente. Questo ha permesso di ottenere una valutazione più obiettiva e coerente del livello di qualità del personale. Resta **molto forte l'attenzione per i progetti**, le attività non ordinarie, gli impegni di rilievo, ossia la realizzazione di nuovi sistemi, il miglioramento di processi e il rafforzamento delle politiche principali del Gruppo. Allo stesso tempo, grande importanza viene conferita ai comportamenti attesi del Gruppo, in particolare la tensione verso traguardi organizzativi basati sull'approccio multicultural, sulla responsabilità, la tensione verso l'eccellenza e i miglioramenti continui, l'effettiva integrazione con il team e il dipartimento, l'adesione ai valori e agli impegni aziendali.

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

Nel riconoscere la *loyalty* del personale di terra il Gruppo d'Amico ha adottato e ormai consolidato negli ultimi due anni un programma di Long Service Award, che premia i dipendenti di qualsiasi sede che raggiungono i 10 anni di anzianità in azienda. Ad oggi **il programma ha premiato oltre 109 dipendenti**, circa la metà del totale del personale, dimostrando una volta di più il forte attaccamento dei dipendenti al Gruppo.

In **"The Lighthouse"**, la rivista interna di bordo e di terra pubblicata trimestralmente, il Gruppo d'Amico si congratula con i propri naviganti nella sezione "Service with Pride" per l'anzianità di servizio raggiunta nell'organizzazione. A partire dai cinque anni di servizio, il Gruppo è orgoglioso di annoverare nei suoi elenchi ufficiali e membri di equipaggio che hanno raggiunto anzianità di venti anni e oltre. Si tratta di uno speciale strumento di comunicazione per rendere nota alla comunità d'Amico l'anzianità di servizio raggiunta nell'organizzazione dal personale di bordo.

Sistema di welfare

SDG

TARGET ONU

ATTIVITÀ E KPI



1.3 Applicare a livello nazionale sistemi adeguati e misure di protezione sociale per tutti, includendo i livelli minimi, ed entro il 2030 raggiungere sostanziale copertura dei poveri e dei vulnerabili

1.4 Entro il 2030, assicurare che tutti gli uomini e le donne, in particolare i poveri e i vulnerabili, abbiano uguali diritti riguardo alle risorse economiche, così come l'accesso ai servizi di base, la proprietà e il controllo sulla terra e altre forme di proprietà, eredità, risorse naturali, adeguate nuove tecnologie e servizi finanziari, tra cui la microfinanza

A tutti i dipendenti è garantita la maggior parte dei servizi di welfare. La sanità, per esempio, è garantita a tutto il personale aziendale, indipendentemente dalla posizione ricoperta in azienda.



8.2 Raggiungere livelli più elevati di produttività economica attraverso la diversificazione, l'aggiornamento tecnologico e l'innovazione, anche attraverso un focus su settori ad alto valore aggiunto e settori ad alta intensità di manodopera

85

Persone tra manager e impiegati partecipano al progetto *smart working*, il 100% del personale della sede italiana

L'Azienda ha intrapreso diverse iniziative volte a **incrementare il benessere del personale e delle loro famiglie**.

L'obiettivo è creare un ambiente di lavoro in cui ogni dipendente possa operare con livelli elevati, garantendo anche **programmi di conciliazione vita-lavoro** che sostengano le persone nel bilanciare i propri bisogni familiari con gli impegni lavorativi. **La responsabilità e la partecipazione al lavoro** sono quindi per l'azienda un fattore determinante per la **creazione di un business attento alla dimensione sociale**. Il benessere delle persone incide su un buon livello di energia presente in azienda, principio che impatta sul benessere organizzativo e sui risultati. Le iniziative poste in essere in materia di *welfare* e *benefits* variano dal benessere della persona e la protezione della salute, alle attività ricreative e di intrattenimento per l'intera popolazione aziendale.

Tra le iniziative a sostegno della conciliazione dei tempi di vita personale e lavoro e della famiglia, il personale può usufruire del *family leave*, ovvero 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. All'interno del paniere di prodotti e servizi relativo a salute, prevenzione e benessere del personale, l'azienda contribuisce a sostenere, in percentuali diverse, la **posizione previdenziale** dei propri dipendenti aderendo, secondo le sedi e in alcuni casi, a istituti di previdenza integrativa.

Grande attenzione poi, è data allo stato di **salute** e alla **prevenzione** dei dipendenti e delle loro famiglie. L'azienda fornisce, a seconda delle sedi, un'assistenza sanitaria integrativa per il dipendente e per i componenti del nucleo familiare. A questo si aggiungono le convenzioni istituite con palestre e altri centri, oltre all'erogazione gratuita di acqua, bevande calde, frutta o di *voucher* e *tickets restaurant* per alcuni Paesi.

Diverse, inoltre, sono **le iniziative che il Gruppo intraprende in tema ricreativo e di intrattenimento**. Fra queste ci sono eventi, a cui l'Azienda partecipa, a sostegno di iniziative benefiche quali:

- il *Movember*, organizzato negli uffici della sede di Singapore a sostegno della salute e della cura di alcune patologie proprie della popolazione maschile;
- il *Race for the Cure* a Roma, iniziativa a sostegno della salute e della cura di patologie proprie della donna;
- la *No Finish Line* a Monaco, corsa nella quale ogni chilometro percorso dagli impiegati del Gruppo, genera 1,20 euro che l'azienda poi devolve in beneficenza. Nel 2019 la distanza percorsa è stata di 634 km.

In occasione delle festività natalizie l'azienda ha piacere di organizzare un momento ricreativo per lo scambio degli auguri al quale sono invitati, oltre ai dipendenti e le loro famiglie, anche dipendenti che hanno concluso la loro carriera professionale all'interno del Gruppo.

Smart Working - *The Smart Change Journey*

Tra le iniziative di *welfare* e benessere, le aziende italiane d'Amico Società di Navigazione S.p.A. e d'Amico Shipping Italia S.p.A. hanno lanciato nel mese di ottobre del 2019 il **progetto pilota Smart Working - *The Smart Change Journey***. Grazie alla legge 81/2017 (artt. 18-24), che fornisce il quadro normativo e la base giuridica per l'applicazione dello *Smart Working*, il Dipartimento Risorse Umane ha sviluppato le misure necessarie per attuarlo.

Le moderne tecnologie conferiscono maggiore flessibilità all'ambiente di lavoro, favorendo l'efficienza e la produttività delle imprese e consentendo **modelli di lavoro nuovi e flessibili**. Così facendo, l'organizzazione cerca di consolidare e rafforzare il proprio impegno verso le iniziative di *welfare* e un **migliore equilibrio tra vita e lavoro**, nella convinzione che ciò possa favorire una maggiore motivazione del personale e di conseguenza, tramite un maggiore coinvolgimento, anche un miglioramento delle performance lavorative. Si osserva un miglioramento della qualità di vita dei lavoratori, il lavoratore apprezza l'iniziativa delle aziende e questo a sua volta attrae talenti verso l'azienda.

Il processo di implementazione dello *Smart Working* si è avvalso di un approccio integrato che prevede pianificazione, formazione e comunicazione volte a supportare e guidare le persone verso i **cambiamenti culturali di un approccio smart**. In effetti lo *Smart Working* garantisce un ambiente di lavoro che favorisce una maggiore flessibilità ai dipendenti in termini di organizzazione e di impegno, grazie a strumenti e tecnologie in grado di assicurare la produttività anche al di fuori degli uffici aziendali. D'altro canto, sposta in maniera ancora più significativa **la relazione tra il datore di lavoro e il dipendente a una dimensione di fiducia e di gestione per obiettivi**, attenuando un approccio di controllo rigoroso.

Tali fattori **supportano il rafforzamento della strategia di responsabilità sociale**, esprimendo la piena comprensione e l'importanza di entrambi gli **aspetti, quello ambientale e quello sociale**. In effetti, offre vantaggi da un punto di vista ambientale, contribuendo alla riduzione delle emissioni di PM10 e NO2, dei consumi energetici e del traffico, consentendo inoltre di risparmiare il costo dei trasporti e il tempo degli spostamenti. In termini di condizioni di lavoro, i dipendenti che accettano lo *Smart Working* hanno diritto a un trattamento paritario e a mantenere gli stessi obblighi e doveri, senza alcun effetto sulle ore lavorative stabilite per contratto o sul potere direttivo e disciplinare del datore di lavoro. L'azienda metterà a disposizione del dipendente gli strumenti tecnologici ritenuti necessari per l'esecuzione del lavoro in regime di *Smart Working*.

Al completamento della fase pilota, il Dipartimento Risorse Umane estenderà lo *Smart Working* a tutte le sedi del Gruppo d'Amico e lo consoliderà come nuova forma di lavoro estendendolo anche in termini di giorni aggiuntivi nel mese.

In termini di comunicazione, è stato anche prodotto un video *tutorial* allo scopo di fornire tutte le informazioni per rassicurare i dipendenti in modo tale che possano attivare e svolgere il lavoro a distanza nel miglior modo possibile, e in cui si evidenziano la politica e i valori aziendali, si fornisce una descrizione del metodo di presentazione della domanda, dell'attrezzatura e degli strumenti nonché tutti i consigli in materia di sicurezza.

15 manager e 70 dipendenti hanno partecipato alla fase pilota del progetto.



Diritti umani

SDG

TARGET ONU

ATTIVITÀ E KPI



16.1 Ridurre significativamente in ogni dove tutte le forme di violenza e i tassi di mortalità connessi

16.3 Promuovere lo stato di diritto a livello nazionale e internazionale e garantire parità di accesso alla giustizia per tutti

Nessuna segnalazione è pervenuta in merito a condotte violente o comportamenti prevaricatori nelle navi e nelle sedi del gruppo

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

Nel 2019 il Gruppo d'Amico ha consolidato la sua politica orientata alla diversità e all'inclusione nel rispetto dei diritti individuali e, più in generale, dei **diritti umani in relazione al personale di bordo e al personale di terra**.

Uno degli obiettivi principali delle Risorse Umane del Gruppo è far sentire i dipendenti valorizzati, rispettati, coinvolti nell'azienda, con accesso a pari opportunità, andando ben oltre il mero rispetto delle leggi sulle pari opportunità di impiego o contro l'esclusione. A tal riguardo il Gruppo d'Amico incoraggia la **promozione di una condotta etica sul posto di lavoro, come previsto dai valori e dal Codice Etico del Gruppo**. Il Codice Etico adottato dal Gruppo contiene i principi che disciplinano le attività interne ed esterne e persegue gli obiettivi secondo i valori di onestà correttezza e trasparenza. Tali valori sono diventati patrimonio e riferimento della cultura organizzativa dell'azienda. Scopo del documento è quello di assicurare che i valori etici ivi espressi siano chiaramente definiti e condivisi, costituendo l'elemento base della cultura aziendale nonché il costante riferimento per il comportamento cui tutti i destinatari del Codice Etico sono invitati ad attenersi nella conduzione delle attività, degli affari aziendali e nelle relazioni con tutti gli stakeholder interessati. Le prime 3 dichiarazioni del Codice Etico (riportate di seguito) evidenziano un chiaro impegno del Gruppo d'Amico verso il rispetto dei diritti umani:

- 1. Rispetto delle leggi:** i destinatari nello svolgimento delle proprie attività agiscono conformando il proprio operato al pieno rispetto di tutte le norme vigenti sia negli ordinamenti giuridici dei Paesi in cui operano per conto della Società che a livello europeo e transnazionale, nonché al rispetto dei principi di cui al presente Codice Etico, osservandoli con imparzialità e obiettività. Il personale è tenuto altresì al rispetto delle direttive e delle procedure aziendali facenti parte del Sistema di Gestione Integrato cui deve conformare il proprio operato.
- 2. Onestà, correttezza e trasparenza:** I rapporti che la Società intrattiene con i diversi destinatari sono improntati a canoni di trasparenza, correttezza, collaborazione, rettitudine, equità, lealtà e reciproco rispetto. I destinatari sono tenuti al rispetto delle regole deontologiche, professionali e di condotta applicabili alle operazioni compiute per conto della Società. Sono inoltre tenuti al rispetto della normativa aziendale, in quanto attuazione di obblighi deontologici, di condotta e/o professionali, nonché al rispetto del principio di trasparenza.

3. Rispetto della dignità della persona: I destinatari rispettano i diritti fondamentali delle persone tutelandone l'integrità fisica, morale e culturale e garantendo eguali opportunità. Nelle relazioni interne ed esterne non sono ammessi comportamenti che abbiano un contenuto discriminatorio basato su dati sensibili della persona e relativi, a titolo esemplificativo e non esaustivo, ad origine razziale ed etnica, a convinzioni religiose, filosofiche o di altro genere, alle opinioni politiche, all'adesione a partiti, sindacati, associazioni od organizzazioni a carattere religioso, filosofico, politico o sindacale nonché relativi a dati personali idonei a rivelare lo stato di salute e/o la vita sessuale.

In tal senso, i valori stabiliti dal Codice Etico sono trasposti e attuati in qualsivoglia politica, processo, procedura e pratica quotidiana riguardante tutte le attività di *people management*.

Inoltre, l'azienda dedica particolare attenzione al proprio deciso impegno verso il **rispetto dei diritti umani in un'ottica più generale**.

A bordo delle navi gestite i turni di lavoro e di riposo sono puntualmente e costantemente monitorati per evitare violazioni delle disposizioni applicabili. L'azienda garantisce che tutti i marittimi ricevano cure mediche per l'intera durata del servizio nonché assistenza anche dopo la cessazione del contratto in caso di malattia o infortunio. In qualunque caso, il diritto dei marittimi a essere rimpatriati in sicurezza è sempre garantito. Inoltre, il Gruppo segue rigide procedure in merito al rispetto dei diritti umani, evitando bullismo e molestie a bordo delle sue navi. Nel prossimo futuro, il Gruppo intende estendere al personale di terra le regole applicate al personale di bordo. La procedura, che riguarda tutti i dipendenti a bordo delle navi gestite, mira a **evitare situazioni di bullismo e molestie** e a gestirle quando si verificano. Bullismo e molestie saranno ritenuti una forma di discriminazione laddove si verifichi una condotta che abbia lo scopo o l'effetto di violare la dignità di una persona e di creare un ambiente intimidatorio, ostile, degradante, umiliante o offensivo. Pertanto, l'azienda non tollererà alcun tipo di molestia e/o bullismo e i dipendenti sono invitati a segnalare prontamente eventuali casi in modo che possano essere intraprese le opportune azioni.



Clienti

Il contributo di d'Amico agli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile dell'Agenda 2030 ONU

SDG	Sezioni del Bilancio di Sostenibilità	Attività
	Reclami e segnalazioni.	<ul style="list-style-type: none"> Attenzione massima al servizio offerto, tramite personale qualificato e addestrato, attrezzature idonee, ispezioni a bordo, controllo dei processi e comunicazioni interne efficaci
	La comunicazione verso i clienti.	<ul style="list-style-type: none"> Coinvolgimento dei clienti tramite: comunicazioni dirette, reclami e segnalazioni, rapporti interni delle navi e feedback sulla qualità del servizio

Grazie alla sua **presenza globale, con sedi in 10 Paesi nei 5 continenti**, e all'impiego di personale altamente qualificato, il Gruppo d'Amico fornisce ai suoi clienti una vasta gamma di servizi diversificati e un'assistenza continuativa e tempestiva, 24 ore su 24, 7 giorni su 7.

Ai fini dell'erogazione dei propri servizi, il Gruppo, tramite il **dipartimento commerciale** valuta le opportunità di impiego delle navi della flotta, negozia e conclude gli accordi di noleggio. Il **dipartimento operativo**, invece, effettua il supporto in fase pre e post contrattuale, fornendo tutte le informazioni relative alla gestione del viaggio. Esso fornisce le istruzioni alle navi assicurandosi che operino all'interno degli accordi stipulati nel contratto di noleggio e garantendo che il trasporto e la consegna delle merci avvengano in modo efficiente. Provvede inoltre alla raccolta fondi per nolo e controstellie e all'acquisto e fornitura di bunker.

In aggiunta il Gruppo offre **servizi di gestione tecnica delle navi** e supporto nella gestione dei sistemi di qualità, sicurezza e tutela ambientale, occupandosi anche di aspetti legali e assicurativi.

Nel 2017, con la crescita della flotta, l'azienda ha ritenuto fosse il momento giusto per rafforzare e unificare i dipartimenti operativi delle business unit Navi da carico secco e delle Navi cisterna in un unico team: **Global Operations ("Global Ops")**. L'obiettivo di Global Ops è quello di **consolidare il modello di business del Gruppo garantendo un servizio di eccellenza ai suoi clienti**, focalizzandosi su:

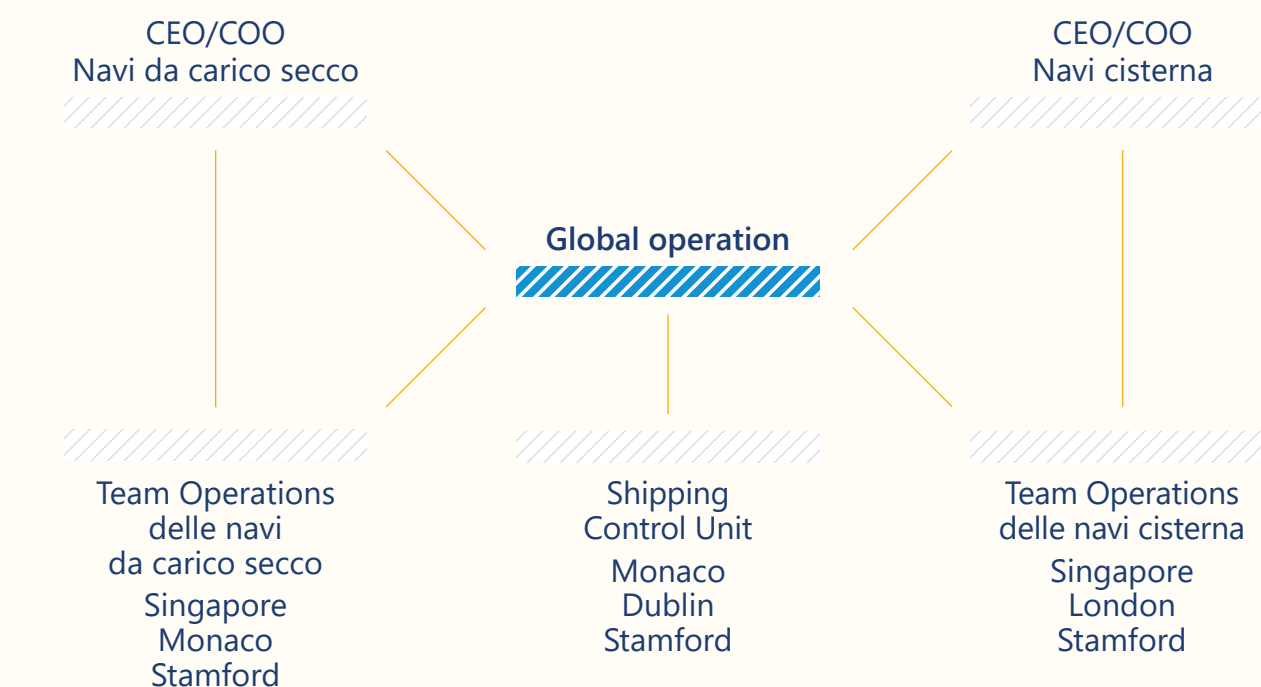
- lo sfruttamento delle sinergie commerciali delle business unit Navi da carico secco e Navi cisterna;
- lo sviluppo di procedure parallele e istruzioni operative;
- lo snellimento delle attività giornaliere degli operatori;
- l'ottimizzazione delle efficienze degli operatori.

Global Ops partecipa, assieme ai dipartimenti di Chartering, Technical, Performance Monitoring, SQE (Safety, Quality and Environment) e Legal, a molte riunioni strategiche e funge da riferimento per i manager regionali dei dipartimenti operativi delle navi da carico secco e navi cisterna, nonché per l'Unità *Shipping Control*.

Tra le attività principali, Global Ops, svolge in particolare:

- **Coordinamento di alto livello:** agevolando il corretto flusso di informazioni tra i diversi dipartimenti, grazie al suo ruolo centrale di raccolta delle informazioni da parte di ciascuno di essi;
- **Emergenza:** partecipando al Gruppo di Emergenza a Terra nonché per la posizione di prima linea di contatto e risposta per le operazioni in caso di incidente; partecipando a esercitazioni organizzate dai team SQE;
- **Adempimenti contratti di noleggio:** assistendo il dipartimento commerciale della flotta impiegata con qualunque tipo di informazione necessaria (proroga scadenze, dichiarazione di opzioni, ecc.);
- **Questioni specifiche:** coadiuvando i manager regionali;
- **Contratti di terzi:** riesaminando i contratti di fornitori quali agenzie, alaggio e proposte contrattuali di altro tipo;
- **Relazioni:** invio di relazioni sulle attività del dipartimento operativo;
- **Chiusura contabile di fine mese:** coordinamento e supervisione della chiusura di fine mese;
- **Gestione software commerciali;**
- **Procedure/Manuale SQE:** riesame e modifica della documentazione relativa ai processi operativi, supporto nel corso degli *audit* interni ed esterni.

Organigramma



Aree di business e clienti

Dry Cargo

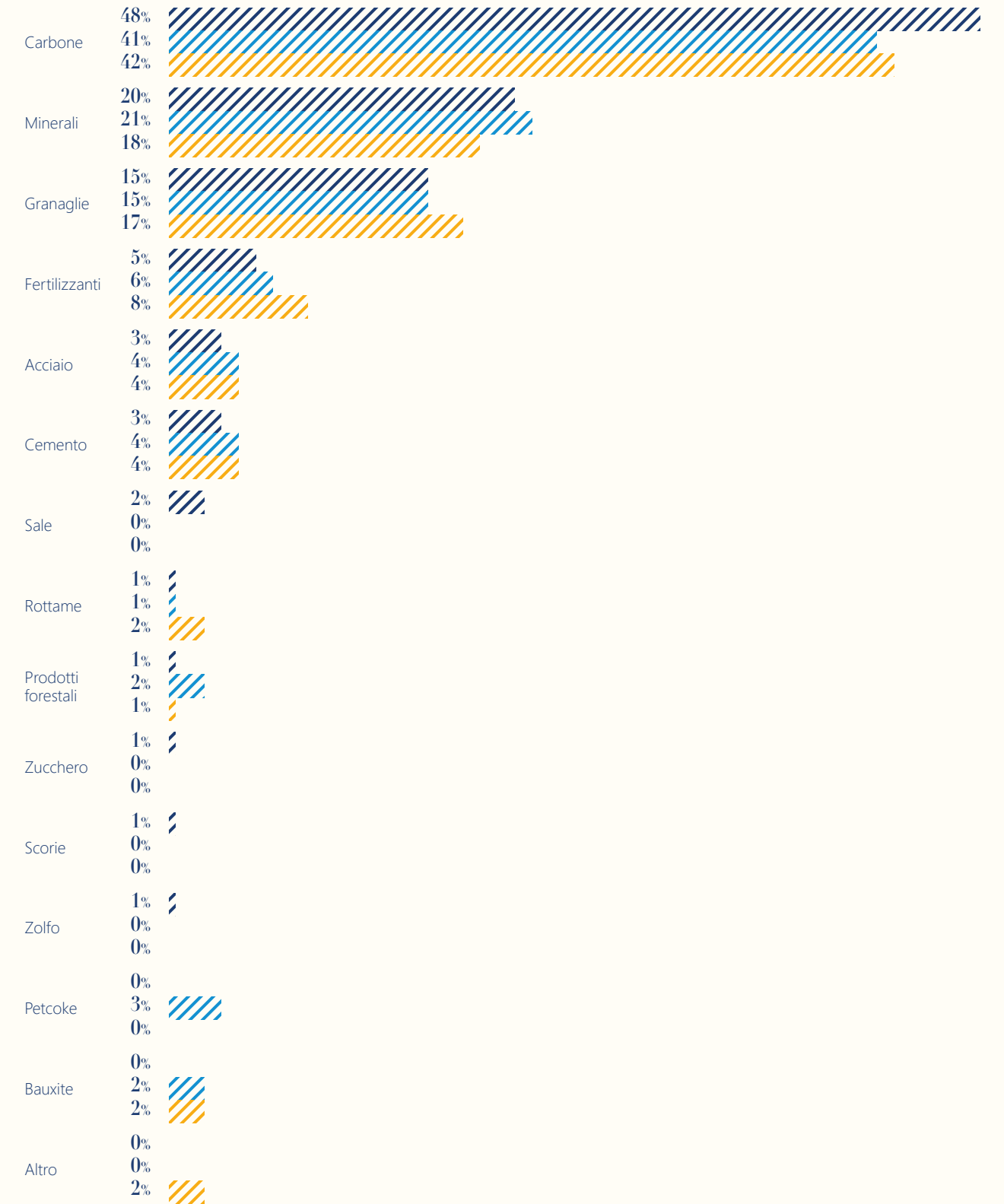
Il Gruppo opera nel segmento del trasporto marittimo di carico secco. L'attività di trasporto delle **materie prime** viene svolta su scala mondiale per conto di primari operatori del mercato e riguarda in particolare **granaglie, carbone e minerali**, settori nei quali d'Amico vanta una consolidata esperienza. A queste materie prime si aggiunge il trasporto di **minori commodities alla rinfusa**, quali fertilizzanti, cemento e petcoke nonché prodotti siderurgici e tubi in acciaio. In questo settore viene compreso anche il trasporto di prodotti forestali dal Nord America verso i porti del Mediterraneo, nonché dal Sud America - principalmente Brasile e Cile - verso i porti europei e asiatici. I traffici vengono svolti sia sulla base di contratti a lungo termine con le maggiori aziende di produzione di prodotti forestali, sia con impieghi "spot" per massimizzare le opportunità di mercato nel breve periodo e garantire un'elevata flessibilità di impiego della flotta.



Tampa, Florida, USA
N 27° 56' 51.934"
O 82° 27' 30.398"

Prodotti trasportati per tipologia

2017 2018 2019

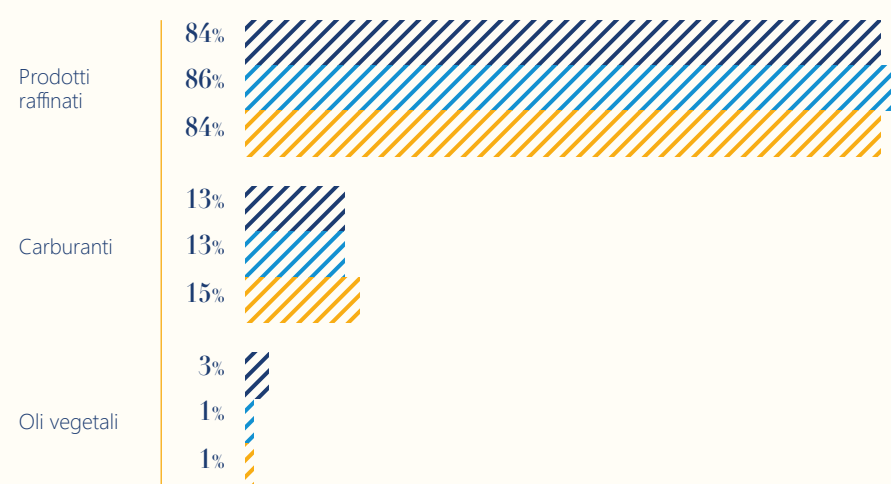


Product Tankers

Il settore delle navi cisterna del Gruppo si occupa principalmente del trasporto di **prodotti petroliferi raffinati**, fornendo servizi di trasporto via mare su scala mondiale alle maggiori compagnie petrolifere e agli intermediari commerciali. In base alle norme MARPOL/IMO, il trasporto di merci quali olio di palma, oli vegetali e alcuni prodotti chimici, può essere effettuato solo da navi cisterna classificate IMO. Al **31 dicembre 2019 il 74,2% delle navi della flotta era classificato IMO, consentendo al Gruppo di trasportare una vasta gamma di prodotti.**

Prodotti trasportati per tipologia

2017 2018 2019



I **prodotti raffinati**, in particolare diesel, benzina senza piombo, nafta e cherosene, rappresentano la maggior parte dei prodotti trasportati nelle navi cisterna dell'azienda. Tra gli altri prodotti raffinati trasportati dal Gruppo figurano sostanze chimiche semplici, melasse, UAN e componenti per la benzina.

Servizi marittimi

All'interno del Gruppo, alcune società svolgono **attività complementari e di servizio** a quella principale di *shipping* per sfruttare le sinergie. Tali attività sono svolte **non soltanto al servizio della flotta d'Amico, ma anche a favore di clienti esterni** e riguardano, in particolare **lo ship-management il brokeraggio assicurativo e l'intermediazione in relazione agli acquisti di carburante per le navi** (cd. *bunkering*). Tra i servizi offerti:

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

La qualità del servizio

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

- **personale** qualificato, esperto, addestrato e aggiornato;
- attrezzature e strutture idonee al **servizio**;
- **ispezioni** sulla flotta gestita e adozione di misure necessarie per rimediare a difetti e carenze;
- **controllo** dei processi, **monitoraggio** delle prestazioni, **audit** e implementazione di **azioni correttive**;
- **comunicazione e cooperazione** efficaci con tutti gli *stakeholder* tra cui clienti, noleggiatori, produttori, fornitori, venditori e autorità, nonché tra gli uffici delle compagnie e le navi gestite.

In particolare, il Gruppo d'Amico è consapevole che il suo efficace posizionamento sul mercato dipende in buona parte dalla comprensione e dalla soddisfazione delle esigenze - attuali e future - dei clienti esistenti e potenziali. Pertanto, il Gruppo provvede a determinare i requisiti e le esigenze dei clienti, a farli conoscere a tutte le funzioni responsabili del servizio, che si impegnano a operare per il raggiungimento degli obiettivi, puntando ad aumentare la soddisfazione del cliente. **Il Gruppo utilizza diversi canali e strumenti per verificare la percezione dei clienti sui servizi offerti e la loro soddisfazione.** Tra questi:

- comunicazioni dirette con i clienti;
- reclami e segnalazioni dei clienti;
- rapporti del comando della nave e degli agenti delle navi;
- risultati di audit effettuati da organizzazioni incaricate;
- rapporti interni del Dipartimento Operativo con *feedback* da persone a diretto contatto con il cliente.

Inoltre, la Compagnia raccoglie annualmente *feedback* sulla qualità del servizio offerto incontrando direttamente, tramite il dipartimento commerciale, i propri clienti. Gli esiti degli incontri sono raccolti nel *management review* e contribuiscono all'identificazione degli obiettivi che d'Amico si pone per continuare a migliorare la qualità del proprio servizio.

Reclami e segnalazioni

SDG

TARGET ONU

ATTIVITÀ E KPI

8 LAVORO DIGNITOSO E CRESCITA ECONOMICA

8.2 Raggiungere livelli più elevati di produttività economica attraverso la diversificazione, l'aggiornamento tecnologico e l'innovazione, anche attraverso un focus su settori ad alto valore aggiunto e settori ad alta intensità di manodopera

1 reclamo pervenuto nel 2019

22,2% percentuale dei reclami risolti rispetto al totale dei reclami ancora aperti

Il dipartimento legale è l'ufficio preposto alla gestione dei reclami ricevuti da terzi e di tutte le pretese che il Gruppo d'Amico vanta nei confronti di questi ultimi. I reclami possono essere suddivisi nelle seguenti categorie:

- **reclamo sul carico (Cargo Claim):** si tratta di reclami che riguardano generalmente la qualità/quantità del carico trasportato sulla nave;
- **dispute contrattuali (Charterparty dispute):** sono tutte quelle dispute che hanno origine dai termini contrattuali, ad esempio dal contratto di noleggio della nave;
- dispute aventi per oggetto un Memorandum of agreement per la vendita della nave (**MOA claim**);
- **dispute sulla performance della nave:** si tratta di reclami ricevuti dai clienti per una non adeguata performance della nave, secondo quanto stabilito dai contratti di noleggio. Negli stessi, ad esempio, è spesso garantita la velocità della nave che, durante il viaggio, viene monitorata da aziende esterne, che poi emettono un report sulla performance della nave. Se la velocità è inferiore e/o i consumi sono superiori a quelli garantiti dall'armatore nel contratto, il noleggiatore ha diritto a una compensazione economica.

RECLAMI PER TIPOLOGIA ¹⁷					
	RECLAMO SUL CARICO	DISPUTE CONTRATTUALI	DISPUTE AVENTI PER OGGETTO UN MEMORANDUM OF AGREEMENT PER LA VENDITA DELLA NAVE	DISPUTE SULLA PERFORMANCE DELLA NAVE	TOTALE
2017	12	2	1	0	15
2018	10	0	1	0	11
2019	9	0	0	0	9

¹⁷ I reclami inseriti si riferiscono esclusivamente a quelli pervenuti dai clienti o ancora aperti nel 2019 e solo a quelli di importo superiore a USD 50.000.

La maggior parte dei reclami ricevuti rientra nella copertura assicurativa P&I (*Protection and Indemnity*) o FD&D (*Freight, Demurrage and Defence*), pertanto, una volta pervenuto il reclamo al dipartimento legale, viene comunicato anche agli assicuratori, i quali assistono alla gestione del reclamo e contribuiscono economicamente qualora la pretesa della controparte risulti fondata. I reclami vengono decisi sia in sede stragiudiziale, senza l'ausilio di assistenza legale esterna, sia in sede giudiziale, circostanza quest'ultima in cui il Gruppo d'Amico vanta un importante **network di legali esterni** incaricati di rappresentare gli interessi societari presso le sedi giudiziarie.

Nel 2019, 8 reclami su 9 risalgono ad anni precedenti e sono ancora aperti. Due di essi, entrambi reclami sul carico, sono stati risolti durante l'esercizio corrente.

Inoltre, nel 2019, a fronte di 336 viaggi spot di navi cisterna, non è pervenuto alcun reclamo. Viceversa, 7 reclami relativi a insoddisfazione del cliente sono pervenuti per navi da carico secco a fronte di 581 viaggi del mercato spot effettuati nel 2019.



Khanh Hoa, Vietnam
N 12° 11' 45.899"
E 108° 59' 42.138"

La comunicazione verso i clienti

SDG

TARGET ONU

ATTIVITÀ E KPI



16.7 Assicurare un processo decisionale reattivo, inclusivo, partecipativo e rappresentativo a tutti i livelli

16.10 Garantire l'accesso del pubblico alle informazioni e proteggere le libertà fondamentali, in conformità con la legislazione nazionale e con gli accordi internazionali

+48% di copertura mediatica rispetto al 2018

La maggior parte dei contatti commerciali, sia per le navi cisterna sia per quelle da carico secco, si sviluppa tramite la figura dei *broker* legati a **società di brokeraggio con cui il Gruppo lavora da tempo**. In alcune aree geografiche, come il Giappone, alcune relazioni risalgono addirittura agli anni '70, quando il Gruppo d'Amico fu una delle prime società italiane a intraprendere rapporti commerciali con l'Oriente. Il *broker* gioca un ruolo chiave: **è ambasciatore di entrambe le parti**, conosce la flotta che ha a disposizione l'armatore e le necessità legate alle specificità del prodotto offerto dal cliente, in particolare quelle logistiche e operative. Occasione importante 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. Anche 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 d'Amico organizza importanti **eventi a scopo commerciale e istituzionale** soprattutto in Giappone, a Singapore e a Stamford (USA), al fine di facilitare la comunicazione con i maggiori player del settore e come gratitudine verso i *partner*. L'Area di *business Tankers*, ossia d'Amico International Shipping S.A., è quotata alla Borsa di Milano, partecipa alle *Star conference* organizzate da London Stock Exchange per incontrare investitori e analisti.

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

Nel 2019 si registra un incremento della copertura mediatica, con il 48% di articoli in più pubblicati rispetto al 2018. Il 2019 ha subito la forte influenza di due principali fattori: l'aumento di capitale di DIS (19% del totale) e la vendita di alcune navi da carico secco e navi cisterna (27% del totale).

Comunità

Il contributo di d'Amico agli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile dell'Agenda 2030 ONU

SDG	Sezioni del Bilancio di Sostenibilità	Attività
	Partecipazione in associazioni e organizzazioni leader del settore	<ul style="list-style-type: none"> Promuovere uno stile di vita sostenibile per tutti, sia in connessione con le attività realizzate dal gruppo che con la vita quotidiana delle persone; Aumentare la sensibilità, a livello globale e nazionale, sulle problematiche relative al cambiamento climatico e alla sostenibilità ambientale, finanziando associazioni e promuovendo uno stile aziendale più sostenibile.
	Partecipazione in associazioni e organizzazioni leader del settore; L'impegno del gruppo d'Amico per la comunità.	<ul style="list-style-type: none"> Agire in una logica sistemica, per sostenere gli enti e le associazioni locali, al fine di sviluppare un'infrastruttura forte e coesa che consenta una migliore realizzazione degli obiettivi di sviluppo sostenibile, del gruppo d'Amico e della comunità.



L'impegno del Gruppo d'Amico



Partecipazione in associazioni e organizzazioni leader del settore

SDG

TARGET ONU

ATTIVITÀ AND KPI



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



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



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

Partecipazione attiva, tramite ruoli di primo piano, **in numerose organizzazioni e associazioni internazionali** all'interno del settore dello shipping.

175.000 € erogati come quote di iscrizione per Confitarma e per altre associazioni nel 2019, +83,76% dal 2018.

Il Gruppo d'Amico partecipa attivamente a diverse organizzazioni e associazioni di settore a livello internazionale. Gli armatori e i gestori del Gruppo continuano con la lunga tradizione di assicurare la loro costante e stabile partecipazione ai principali ambienti connessi allo *shipping* a livello internazionale.

CONFITARMA

Sin dalla fondazione, d'Amico è membro di CONFITARMA, la Confederazione Italiana degli Armatori, la principale espressione associativa dell'industria italiana della navigazione, poiché ne rappresenta la quasi totalità della flotta mercantile, raggruppando imprese di navigazione e gruppi armatoriali che operano in tutti i settori del trasporto merci e passeggeri, nelle crociere e nei servizi ausiliari dei traffici. Il Gruppo d'Amico è membro dell'associazione sin dalla sua fondazione e la famiglia d'Amico ha sempre avuto al suo interno ruoli di primo piano, dagli anni 70. Ciro d'Amico, Presidente dal 1972 al 1975, collaborò all'unificazione delle tre diverse associazioni di armatori che confluirono in CONFITARMA. Antonio d'Amico, che ha presieduto l'associazione per due mandati, dal 1989 al 1995, ha contribuito attivamente all'unione in Confindustria. Paolo d'Amico ha guidato CONFITARMA durante un triennio particolarmente complesso (dal 2010 al 2013) in termini di sicurezza marittima internazionale. Anche Cesare d'Amico ha avuto un ruolo chiave in CONFITARMA. Ora è membro del Comitato Esecutivo e per molti anni ha presieduto il gruppo di Lavoro "Ship Operations" che si occupa principalmente di sicurezza a bordo delle navi.

INTERTANKO

L'International Association of Independent Tanker Owners (INTERTANKO) ha 204 membri appartenenti a più di 40 paesi. L'Associazione, presieduta da Paolo d'Amico da novembre 2018, supporta lo sviluppo di un'industria altamente competitiva, trasparente e sostenibile, con l'obiettivo di raggiungere elevati standard internazionali. Oltre a Paolo d'Amico ricoprono un ruolo in INTERTANKO una degli I'HR Manager, che presiede lo Human Element in Shipping Committee (HEISC) e il direttore tecnico, membro del Safety and Technical Committee (ISTEC) e dell'Environmental Committee.

THE STANDARD CLUB

The Standard Club è il quarto più grande Protection and Indemnity Club al mondo e gestisce il 10% circa del mercato assicurativo internazionale. Un network di 650 agenti in 130 paesi, responsabile del monitoraggio e dell'assistenza di una flotta che supera i 130 milioni di tonnellate lorde. Cesare d'Amico è attualmente il Presidente di The Standard Club ed è il primo italiano a raggiungere questa importante posizione.

BIMCO

Il Gruppo d'Amico è membro di BIMCO, la più grande associazione marittima internazionale. È accreditata come Organizzazione Non Governativa (ONG) con tutti i principali organi delle Nazioni Unite e controlla circa il 65% del tonnellaggio mondiale, con membri in 120 paesi. In passato dirigenti del Gruppo sono stati membri di comitati tecnici.

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 è sempre stato molto coinvolto nell'Associazione, in particolare, il CEO della business area Dry Cargo del Gruppo d'Amico fa parte dell'Executive Committee, mentre il Deputy Technical Director fa parte del Technical Committee.

ESSF - European Sustainable Shipping Forum

Dal 2017 il Gruppo d'Amico partecipa come membro esperto all' ESSF. Performance Manager è membro del sottogruppo Air Emission from Ships e dalla fine del 2019 anche nel sottogruppo Efficienza energetica della nave. Il Forum è stato istituito per favorire un dialogo strutturale, lo scambio di conoscenze tecniche, la cooperazione e il coordinamento tra le parti, con l'obiettivo di promuovere uno shipping sostenibile, competitivo e di qualità senza compromettere la sicurezza.

ECSA - European Community Shipowners Association

Fondata nel 1965, ECSA è un consorzio di categoria che rappresenta le associazioni nazionali degli armatori dell'UE e della Norvegia, che insieme controllano il 40% della flotta commerciale globale. L'ECSA promuove gli interessi del trasporto marittimo con l'obiettivo di creare un ambiente commerciale libero e competitivo.

ICS - International Chamber of Shipping

L'International Chamber of Shipping (ICS) è la principale associazione commerciale dell'industria navale a livello internazionale. Raggruppa gli armatori di Asia, Europa e Americhe. Complessivamente, le compagnie di navigazione associate a ICS gestiscono oltre l'80% del tonnellaggio mercantile mondiale. Uno dei Top Management 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'ECSA (Associazione degli Armatori della Comunità Europea) e presso la Camera internazionale dello shipping.

SSA - Singapore Shipping Association

d'Amico Società di Navigazione SpA e Ishima Pte Limited sono membri della Singapore Shipping Association (SSA). L'Associazione è stata fondata nel 1985 e rappresenta oltre 460 aziende associate, tra cui armatori, gestori e operatori navali, intermediari, fornitori di bunker, assicuratori, avvocati e banchieri specializzati nel settore marittimo.

ICCS - Italian Chamber of Commerce in Singapore

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

L'impegno di d'Amico per la comunità

SDG

TARGET ONU

ATTIVITÀ E KPI

17



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

190.000 €

erogati dal Gruppo come donazioni e sponsorizzazioni nel 2019, +19,5% dal 2018.

Formazione

Student Naval Architect Award

Lo Student Naval Architect Award è un prestigioso premio conferito da oltre 12 anni alle studentesse e agli studenti dell'Università di Genova che abbiano frequentato la facoltà di Ingegneria navale o di materie affini, ottenendo il massimo risultato 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 con la 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 di secondo livello in Shipping 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 figure professionali con competenze specifiche in ambito giuridico ed economico-finanziario - capaci di pianificare le attività nel settore dei trasporti, in particolare quello armatoriale - con competenze nella logistica industriale e un'ampia conoscenza delle regole e delle pratiche che governano l'accesso ai mercati esteri. Il Master vanta un tasso di placement del 100% ed è accessibile annualmente grazie alla borsa di studio messa a disposizione dal Gruppo d'Amico.

National Maritime College of Ireland - Cadets programme

Il Gruppo d'Amico supporta da oltre cinque anni il *National Maritime College of Ireland*, **offrendo ogni anno a 18 cadetti l'opportunità di imbarcarsi per 90 giorni su una nave della flotta d'Amico**. I nuovi ufficiali della Marina possono così completare la propria formazione con il periodo di addestramento a bordo e ottenere il certificato di competenza necessario alla navigazione. Attraverso questa collaborazione con il National Maritime College of Ireland, inoltre, il Gruppo d'Amico è partner di *Chiltern Maritime*, società specializzata nel reclutamento, formazione e amministrazione di tirocinanti ufficiali per programmi di borse di studio della Marina Mercantile britannica.

The Connecticut Maritime Association - CMA Essay Contest

The Connecticut Maritime Association è un'associazione no-profit dell'industria dello shipping negli USA. Il Gruppo d'Amico è parte attiva dell'Associazione dal 2001. Dal 2014, il Gruppo d'Amico sponsorizza la "*Business of Shipping Competition*", organizzata dal CMA e dalla *CMA Education Foundation*. Il concorso premia la migliore tesi redatta da studenti che frequentano college e università americane con programmi o corsi specializzati in trasporto marittimo, commercio internazionale, biologia marina e ingegneria marittima.

Solidarietà

Il Gruppo d'Amico supporta attività benefiche in tutto il mondo. Sostiene eventi a favore della protezione della vita umana e della ricerca scientifica e iniziative rivolte ad assistere le popolazioni e i territori maggiormente bisognosi, dedicando particolare attenzione alla tutela dei bambini e dei più deboli.

Progetti in Asia

Vietnam

Nel 2017, in seguito al tifone Damrey che ha colpito la provincia di Khanh Hoa in Vietnam, il Gruppo d'Amico ha fatto donazioni sia al Comitato Popolare Provinciale di Khanh Hoa, sia al cantiere di Hyundai Vinashin Shipyard Co. (nel quale d'Amico ha fatto

costruire molte delle sue imbarcazioni), per aiutare i dipendenti e le loro famiglie a ricostruire le abitazioni. Inoltre, il Gruppo ha effettuato un'ulteriore donazione in favore delle famiglie dei 5 comuni più colpiti e limitrofi del cantiere.

Filippine

In seguito al tifone che nel 2013 ha devastato numerose zone, il Gruppo d'Amico ha destinato una importante donazione per la costruzione di imbarcazioni ambulanza per la municipalità di Iloilo, una delle aree maggiormente colpite dal cataclisma e dalla quale provengono alcuni marittimi che lavorano per il Gruppo. Già all'inizio del 2014 d'Amico aveva immediatamente aiutato le famiglie dei marittimi e degli impiegati filippini contribuendo alla ricostruzione delle loro abitazioni.

Giappone

In seguito al terremoto con relativo tsunami che si verificò nel 2011 al largo della costa della regione di Tōhoku, nel Giappone settentrionale, a tutt'oggi il più potente mai misurato nel Paese, il Gruppo d'Amico ha fatto un'importante donazione all'Associazione "Italians for Tohoku", sostenuta direttamente dall'Ambasciata d'Italia a Tokyo. L'Associazione ha letteralmente "adottato" la città di Rikuzentakata, completamente distrutta dallo Tsunami, e attraverso attività di raccolta fondi sta portando avanti progetti di ricostruzione.

Il Porto dei Piccoli

Il Gruppo d'Amico supporta l'Associazione "Il Porto dei Piccoli", che **si rivolge a tutti i bambini che affrontano l'esperienza della malattia e alle loro famiglie**, con l'obiettivo di costituire un **supporto**, indipendentemente dalla patologia, **nel percorso di cura** e rappresentare un porto sicuro in cui trovare comprensione e sostegno. Il mare rappresenta l'elemento costante delle **attività ludico-pedagogiche** offerte quotidianamente dai volontari. In oltre 14 anni di attività, attraverso più di cinquantamila ore di iniziative, Il Porto dei Piccoli ha coinvolto più di tredicimila bambini in diverse Regioni italiane.

Fondo Emergenze per i bambini di 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**. La collaborazione con il Gruppo d'Amico ha lo scopo di contribuire al primo intervento dell'Organizzazione allo scoppio dell'emergenza in modo da garantire ai bambini e alle famiglie cibo, acqua, kit igienici, cure mediche e rifugi temporanei. Il sostegno offerto dal Gruppo d'Amico è inoltre rivolto verso progetti dedicati alla salute e all'educazione con l'obiettivo di garantire ai bambini di tutto il mondo un futuro migliore e sicuro.

Fondazione Telethon

Il Gruppo d'Amico sostiene da anni le attività di Fondazione Telethon, per **aiutare la ricerca e progredire verso la cura contro le malattie genetiche**, supportando la Fondazione nel finanziamento dei migliori ricercatori e istituti di ricerca.

Fondazione Malattie Renali del Bambino

Da numerosi anni il Gruppo d'Amico sostiene la Fondazione Malattie Renali del Bambino, **organizzazione no-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 una vita perfettamente normale.

Arte e cultura

Il Gruppo d'Amico supporta il mondo dell'arte e della cultura, spinto dal legame con le numerose comunità locali in cui opera a livello mondiale, dalla volontà di diffondere il Made in Italy e dal proprio background. 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 artisti internazionali a bordo di navi del Gruppo** al fine di offrire a questi ultimi uno sguardo su un ambiente di rado analizzato. 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.

Grimaldi Forum Monaco

Il Grimaldi Forum Monaco, punto di riferimento della vita culturale monegasca, organizza eventi che infrangono le barriere presenti tra le varie discipline artistiche, accogliendo sotto il proprio tetto balletti, concerti, opere, festival ed esposizioni. Per anni il Gruppo d'Amico ha contribuito all'organizzazione di esibizioni artistiche.

FAI - Fondo Ambiente Italiano

d'Amico Società di Navigazione fa parte de "1 200 del FAI", un gruppo di generosi mecenati che, insieme alle loro aziende, sostengono il Fondo Ambiente Italiano - nella missione di tutela, cura e valorizzazione del patrimonio storico, artistico e ambientale italiano.

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

Il Gruppo d'Amico ha da sempre un legame speciale con la città di Genova. Recentemente il Gruppo ha **contribuito a creare 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 insieme alla storia della storia marittima italiana dal 1861. Nello stesso museo si trova la "Sala Antonio d'Amico". Questa sala è dedicata alla memoria di uno dei tre fratelli fondatori di d'Amico Società di Navigazione e contiene la campana appartenente al transatlantico REX, donata dalla società a Genova, per testimoniare il forte legame tra d'Amico e la città.

Vlissingen, Flushing, Netherlands
N 51° 26' 33"
E 3° 34' 24.995"

Responsabilità ambientale



Highlights

70%

della flotta di proprietà compliant con la Fase II dell'EEDI

ZERO infortuni, incidenti e sversamenti nel 2018 e 2019

-4,1%

riduzione delle emissioni di CO₂ per miglio nautico (2019 vs. 2017)

19,4%

bunker fuel a basso tenore di zolfo +3,5 p.p (2019 vs. 2018)

-1,9%

riduzione dei consumi di bunker per miglio nautico (2019 vs. 2017)

-3,3%

riduzione delle emissioni di SO_x per miglio nautico (2019 vs. 2017)

-4,1%

riduzione delle emissioni di NO_x per miglio nautico (2019 vs. 2017)

TECNOLOGIE ROBOTICHE per l'ispezione delle stive carico

CONDITION BASED MAINTENANCE

DAL 2011 Dipartimento Fleet Performance Monitoring per la gestione dell'Efficienza Energetica a bordo delle navi

DIGITALIZZAZIONE DEI REGISTRI DI BORDO E PROGETTO F.R.I.D.A Fleet Reporting Intelligence d'Amico

Certificazioni
ISO 14001
BS OHSAS 18001
ISO 50001

Ambiente, salute e sicurezza

Il contributo di d'Amico agli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile dell'Agenda 2030 ONU

SDGs	Sezione del Bilancio di Sostenibilità	Attività
	Politica ambientale.	<ul style="list-style-type: none"> Implementazione di politiche e attività volte a ridurre i danni sulle persone e i decessi causati dall'inquinamento di acque e aria nonché da altre emissioni
	Politica ambientale; Performance ambientali.	<ul style="list-style-type: none"> Rinnovo della flotta con navi "Eco", in linea con le direttive imo, grazie all'implementazione di innovazioni tecnologiche Limitazione dei viaggi fra le sedi e incremento dell'utilizzo di sistemi di video conference e conference call
	Politica ambientale; Salute e sicurezza dei lavoratori.	<ul style="list-style-type: none"> Proteggere la salute e il benessere dei dipendenti, riducendo i rischi professionali connessi all'esposizioni a situazioni dannose Prevenzione di azioni pericolose, lesioni, malattie, incidenti al personale, danni materiali e ambientali Miglioramento della sicurezza di tutti i dipendenti, sviluppando prima di tutto una cultura interna relativa alla sicurezza
	Una flotta all'avanguardia; Innovazione e digitalizzazione della flotta: smart fleet.	<ul style="list-style-type: none"> Progetti volti a migliorare le performance delle navi sotto l'aspetto ambientale, della sicurezza a bordo e dell'efficienza
	Sicurezza in mare e dell'ambiente marino.	<ul style="list-style-type: none"> Predisposizione di inventari dei materiali pericolosi su tutte le nuove costruzioni e sulla flotta esistente Progetto plastic free all'interno delle sedi del gruppo Raccolta differenziata in tutte le sedi di d'Amico
	Politica ambientale; Performance ambientali.	<ul style="list-style-type: none"> Attività di sensibilizzazione sui temi del cambiamento climatico verso il personale e la comunità; Implementazione di attività volte a ridurre i danni sulle persone causati dall'inquinamento di acque e aria.
	Sicurezza in mare e dell'ambiente marino.	<ul style="list-style-type: none"> Minimo impatto delle proprie attività sull'ambiente in ogni momento e in ogni luogo connesso all'attività del gruppo Prevenzione continua di ogni forma possibile di inquinamento con obiettivo: inquinamento zero

Per il Gruppo d'Amico **la protezione e il rispetto per l'ambiente sono una missione**. La propria politica ambientale rappresenta un riferimento centrale per il Gruppo nel suo Sistema di Gestione Integrato e quando deve adottare certificazioni internazionali. Il Gruppo d'Amico è consapevole dell'importanza del proprio ruolo e **promuove costantemente un comportamento responsabile nei confronti dell'ambiente**. Attraverso la partecipazione a diversi progetti, concentra i propri sforzi nel preservare l'ambiente marino dall'inquinamento e dall'eccessivo sfruttamento.

Impatti ambientali e quadro normativo

Circa il **90% del commercio mondiale si basa sull'industria internazionale dello shipping**, il metodo di trasporto più efficiente ed economico per la maggior parte delle merci, in continua espansione anche grazie all'incremento delle liberalizzazioni. Attualmente questa industria coinvolge oltre 150 Paesi, con oltre 50.000 navi cargo che impiegano più di un milione di marinai di tutte le nazionalità. Dal punto di vista ambientale, **lo shipping è la forma di trasporto meno dannosa per l'ambiente, essendo più efficiente e molto meno impattante delle altre forme di trasporto esistenti**. Tuttavia, considerate le dimensioni di questa industria, ben il 2,7% delle emissioni di CO₂ a livello globale è imputabile allo *shipping*. Il settore è però estremamente coeso nell'adottare standard di sicurezza internazionali e implementarli, grazie alla regia dell'IMO - *International Maritime Organization*, che lo regola senza distinzioni di nazionalità.

IMO - *International Maritime Organization*

Si tratta dell'agenzia delle Nazioni Unite che **si occupa di sicurezza nello shipping e della prevenzione dell'inquinamento marino e atmosferico delle navi**. L'adesione a IMO comporta il rispetto di determinati standard, poiché essendo lo *shipping* un'industria internazionale per definizione, può funzionare efficacemente solo se le normative e gli standard vengono concordati, adottati e implementati su base internazionale. Le direttive di IMO coprono tutti gli aspetti del trasporto marittimo internazionale, quali progettazione, costruzione, equipaggiamento, equipaggio, funzionamento e smaltimento delle navi. **L'obiettivo è garantire che un settore come lo shipping, vitale per l'economia, rimanga sicuro, rispettoso dell'ambiente ed efficiente sotto il profilo energetico**. Infine, il lavoro di IMO sostiene i "Sustainable Development Goals" delle Nazioni Unite, a cui anche il Gruppo d'Amico ha aderito.

Il Gruppo d'Amico è soggetto a quanto definito dalla Convenzione Internazionale per la Prevenzione dell'Inquinamento causato da navi (MARPOL) che mira a prevenire e ridurre al minimo sia l'inquinamento accidentale sia quello prodotto da operazioni di routine. La Convenzione MARPOL è stata adottata il 2 novembre 1973 dall'IMO e successivamente aggiornata dai protocolli del 1978 e 1997 ed è costituita da sei allegati, ognuno dei quali si occupa di prevenire e/o controllare l'inquinamento da prodotti petroliferi (petrolio greggio e olio combustibile), sostanze liquide nocive trasportate alla rinfusa, sostanze nocive trasportate in colli, liquami, rifiuti e emissioni in atmosfera - sostanze che riducono lo strato di ozono, ossidi di azoto (NOx), ossidi di zolfo (SOx), composti organici volatili.

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

- **IOPP** - *International Oil Pollution Prevention Certificate* (Certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da petrolio);
- **ISPP** - *International Sewage Pollution Prevention Certificate* (Certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da liquami);
- **IAPP** - *International Air Pollution Prevention Certificate* (Certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento atmosferico);
- **NLS** - *International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances* (Certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento per il trasporto di sostanze liquide nocive).

L'IMO inoltre ha raggiunto nell'aprile del 2018 l'accordo sul clima con l'adozione di una strategia per la riduzione delle emissioni gas a effetto serra prodotte dallo shipping internazionale in linea con gli obiettivi dell'Accordo di Parigi adottato dalle Nazioni Unite nel 2015. L'accordo pone principalmente due obiettivi:

- **ridurre le emissioni di CO₂**, per tonnellate di carico trasportate e miglia nautiche percorse, **nel trasporto internazionale**, almeno del 40% entro il 2030 e del 70% entro il 2050, con riferimento ai valori del 2008;
- **ridurre le emissioni di gas serra** nel trasporto internazionale almeno del 50% entro il 2050, rispetto al 2008, in coerenza con le strategie messe in atto dall'accordo di Parigi.

La Commissione di protezione dell'ambiente marino (MEPC) dell'IMO ha inoltre rivisto i termini dell'allegato VI della convenzione MARPOL (*Maritime Pollution*) con le seguenti integrazioni:

- adozione del nuovo regolamento (22A) che istituisce uno schema obbligatorio per la raccolta e la comunicazione dei dati, a partire dal 1° gennaio 2019 per ciascun anno, sul consumo di ciascun tipo di olio combustibile utilizzato a bordo di tutte le navi di tonnellaggio lordo uguale o superiore a 5.000, impegnate in viaggi internazionali - Risoluzione MEPC.278 (70);
- regolazione del livello di emissioni di ossido di zolfo e di ossido d'azoto, ridefinendo la soglia di zolfo che può essere contenuto all'interno dei combustibili impiegati dalle navi, che passa dal 3,5% allo 0,5% a partire da gennaio 2020 a livello globale, fatta eccezione per quelle navi che transitano all'interno di aree SECA (*Sulphur Emission Control Area*), per le quali è definito un massimo dello 0,1% come già previsto dalla precedente versione e dalla direttiva (UE) 2012/33¹⁸ nei porti europei.

¹⁸ La direttiva (UE) 2012/33, del 21 novembre 2012, nota come la "direttiva zolfo", stabilisce che, a decorrere dal 1° gennaio 2015, le navi di trasporto merci che circolano nei territori marittimi degli Stati membri non possano più utilizzare carburante con un tenore superiore allo 0,1% in massa di zolfo.

Politica ambientale

SDGs	TARGET ONU	AZIONI E KPI
	3.9 Entro il 2030, ridurre sostanzialmente il numero di decessi e malattie da sostanze chimiche pericolose e da inquinamento e contaminazione di aria, acqua e suolo	Nel 2017 d'Amico Dry e d'Amico Tankers hanno ricevuto il Green Flag per la riduzione dell'inquinamento dell'aria e delle acque
	7.3 Entro il 2030, raddoppiare il tasso globale di miglioramento dell'efficienza energetica	70% la percentuale delle navi "Eco" della flotta del Gruppo d'Amico
	8.4 Migliorare progressivamente, fino al 2030, l'efficienza delle risorse globali nel consumo e nella produzione nel tentativo di scindere la crescita economica dal degrado ambientale, in conformità con il quadro decennale di programmi sul consumo e la produzione sostenibili, con i paesi sviluppati che prendono l'iniziativa	5 tonnellate/giorno di bunker risparmiate dalle navi "Eco" rispetto a quelle convenzionali, a parità di velocità
	13.2 Integrare nelle politiche, nelle strategie e nei piani nazionali le misure di contrasto ai cambiamenti climatici	1.000 tonnellate di inquinamento atmosferico in meno grazie al programma Green Flag

Il Gruppo d'Amico si impegna a **gestire gli aspetti ambientali e il miglioramento delle prestazioni energetiche come parte integrante della propria attività**. A tal fine ha implementato un **sistema di gestione ambientale certificato** e conforme alla norma ISO 14001 e un sistema di gestione dell'efficienza energetica certificato e conforme alla norma ISO 50001, con l'obiettivo di:

- assicurare il minimo impatto delle proprie attività sull'ambiente in ogni momento e in ogni luogo;
- proteggere l'ambiente marino;
- prevenire l'inquinamento;
- ridurre le emissioni;
- monitorare continuamente il consumo di carburante e le emissioni nell'atmosfera;
- incoraggiare l'innovazione identificando le tecnologie volte ad aumentare l'efficienza energetica delle navi e ridurre l'impatto ambientale;
- rispettare i requisiti legali applicabili e gli impegni a cui le società hanno aderito in relazione alla legislazione ambientale e al consumo ed efficienza nell'utilizzo dell'energia;
- promuovere l'acquisto di prodotti e servizi ad alta efficienza energetica e le soluzioni per il miglioramento delle prestazioni energetiche;
- comunicare la Politica ambientale a tutti i dipendenti a terra, a bordo e a tutti i livelli all'interno dell'organizzazione, renderla disponibile al pubblico e mantenerla sempre aggiornata.

L'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO) ha identificato un ulteriore potenziale di miglioramento dell'efficienza del trasporto marittimo e di riduzione delle emissioni di gas serra e nel 2011 ha approvato l'adozione di misure tecniche (EEDI¹⁹) per **assicurare un'efficace progettazione delle navi nel rispetto dell'impatto ambientale e delle misure operative** (SEEMP²⁰), obbligatorie entrambe. Le nuove norme sono entrate in vigore nel 2013. Il SEEMP Parte I è stata la misura operativa che ha stabilito un meccanismo virtuoso per il **miglioramento sostenibile dell'efficienza energetica di una nave**, introducendo un processo sistematico di: pianificazione degli obiettivi, implementazione delle attività finalizzate al loro raggiungimento, monitoraggio e misurazione, miglioramento continuo e un indicatore operativo di efficienza (EEOI²¹).

Dal 1° gennaio 2019 il SEEMP Parte II **richiede un monitoraggio completo dell'efficienza del sistema di propulsione**, stabilendo i metodi per la raccolta di dati sul consumo annuo di olio combustibile in tonnellate metriche, che includono l'utilizzo delle note di consegna del bunker (BDN²²), dei flussometri, del monitoraggio del serbatoio dell'olio combustibile per bunker a bordo e della misurazione diretta delle emissioni di CO₂ (anche se non richiesta dal regolamento 22A).

Inoltre, il SEEMP Parte II include **metodi scelti per misurare la distanza percorsa**, le ore di navigazione e il processo che verrà utilizzato per comunicare i dati agli uffici situati a terra e all'amministrazione che sarà responsabile di trasmettere i dati all'IMO. Parallelamente l'Unione europea dal 1° gennaio 2018 ha introdotto il regolamento UE 2015/757 MRV - *Monitoring, Reporting, Verification*. Questo regolamento è stato sviluppato in risposta agli obiettivi al 2050 fissati dall'UE, **volti a diminuire le emissioni di gas serra, che già entro il 2030 dovranno essere inferiori di almeno il 40% rispetto ai livelli del 1990**. Stabilisce inoltre un sistema europeo di monitoraggio, comunicazione e verifica delle emissioni di gas serra, collegato ai trasporti marittimi, al fine di migliorare le informazioni sull'efficienza delle navi e di incoraggiare la riduzione delle emissioni e dei consumi di carburante.

L'IMO e l'UE hanno quindi entrambi obiettivi chiari riguardo alla riduzione delle emissioni di gas serra provenienti dalle navi.

¹⁹ Energy Efficiency Management Design Index.

²⁰ Ship Energy Efficiency Management Plan.

²¹ Energy Efficiency Operational Indicator.

²² Bunker Delivery Note.

Entrambi hanno infatti introdotto due requisiti obbligatori volti a raccogliere e analizzare i dati riguardanti le emissioni:

- l'EU MRV – *EU Monitoring, Reporting and Verification* per le emissioni di CO₂;
- l'IMO DCS – *IMO Data Collection System* sul consumo del carburante.

La flotta del Gruppo d'Amico è stata una delle prime al mondo ad essere interamente rispondente ai criteri della MRV e certificata da RINA, così come ha risposto in anticipo sulla verifica effettuata per il SEEMP Parte II *IMO Data Collection (MARPOL Annex VI)*. La sfida odierna per una società di *shipping* come il Gruppo d'Amico è quella di **avere un sistema che sia in grado di monitorare costantemente i parametri di automazione e navigazione**, sia in maniera manuale sia attraverso l'utilizzo di sofisticati software a bordo delle proprie navi.

In questo modo il Gruppo è in grado di avere un monitoraggio completo dell'efficienza energetica a bordo e di integrare i dati derivanti da apparecchiature e fonti diverse. **Il sistema nave è quindi reso più efficiente e in grado di fornire tutti i dati necessari per le Emission Compliance.** Dal 2011 il dipartimento *Fleet Performance Monitoring* permette di raggiungere un notevole vantaggio competitivo in quanto integra sistematicamente le necessità di tutti i dipartimenti (tecnico, operativo, commerciale e ambientale) al fine di fornire ogni informazione necessaria alla gestione dell'*Energy Efficiency* a bordo delle navi.



A d'Amico Dry d.a.c. e d'Amico Tankers d.a.c. il Green Flag 2017

Green Flag, promosso dal porto di Long Beach, è un programma che premia gli operatori che si impegnano a **ridurre la velocità delle navi al di sotto dei 12 nodi entro le 40 miglia nautiche da Point Fermin, vicino all'ingresso del porto**. Il programma ha avuto un grande successo per effetto del **miglioramento della qualità dell'aria dovuta alle minori emissioni** delle navi. La velocità di navigazione di ogni nave nella zona di riduzione della velocità viene misurata e registrata dal *Marine Exchange of Southern California*. **Il programma previene l'inquinamento atmosferico di oltre 1.000 tonnellate all'anno**. Il Gruppo d'Amico si è impegnato volontariamente nel programma *The Green Flag*, ottenendo la certificazione per d'Amico Tankers d.a.c. e d'Amico Dry d.a.c.. Questo riconoscimento ha avuto un impatto positivo anche sulla gestione operativa grazie alla riduzione delle tariffe di attracco.

Performance ambientali

SDGs	TARGET ONU	AZIONI E KPI
	7.3 Entro il 2030, raddoppiare il tasso globale di miglioramento dell'efficienza energetica	0,0993 tonnellate il consumo di carburante per miglio nautico
	13.2 Integrare nelle politiche, nelle strategie e nei piani nazionali le misure di contrasto ai cambiamenti climatici	0,3108 tCO₂ le tonnellate di emissioni di CO ₂ per miglio nautico (-1,9% rispetto al 2017)
		0,0057 tSO_x le tonnellate di emissioni di SO _x per miglio nautico (-3,4% rispetto al 2017)
		0,0057 tNO_x le tonnellate di emissioni di NO _x per miglio nautico (-1,7% rispetto al 2017)

Il miglioramento delle performance ambientali ed energetiche del Gruppo d'Amico avviene principalmente attraverso l'adozione di nuove tecnologie che consentano la **riduzione dei consumi e l'aumento dell'efficienza energetica della flotta**. A sostegno della propria politica ambientale il Gruppo d'Amico è impegnato nell'attuazione di programmi e procedure volti a **garantire il rigoroso rispetto delle norme internazionali** e a definire standard più elevati laddove leggi e regolamenti esistenti non siano adeguati a garantire una sufficiente protezione dell'ecosistema. **I propri sistemi di gestione, inoltre, sono appositamente progettati per prevenire attività e condizioni che possono rappresentare una minaccia**, permettendo di ridurre al minimo i rischi riguardanti le attività a terra, le navi e il personale con procedure operative sicure, pensate per affrontare qualsiasi emergenza.

Fondamentale risulta anche l'attività di **comunicazione ai propri dipendenti e stakeholder riguardo l'impegno nella riduzione dell'impatto sull'ambiente e dei consumi energetici, invitandoli a contribuire**, offrendo assistenza per il raggiungimento di obiettivi definiti e riferendo periodicamente i risultati raggiunti.

Il Gruppo d'Amico ha inoltre sviluppato e sta implementando due audit interni dedicati alla gestione ambientale condotti con cadenza annuale, rispettivamente da *Marine Superintendent* e *Technical Superintendent*, allo scopo di verificare il rispetto di tutte le leggi, le norme e i regolamenti ambientali nonché l'attuazione continuativa di tutte le *best practice* di gestione ambientale a bordo. I risultati dell'audit confermano e contribuiscono al raggiungimento dei più elevati standard di gestione ambientale delle navi.

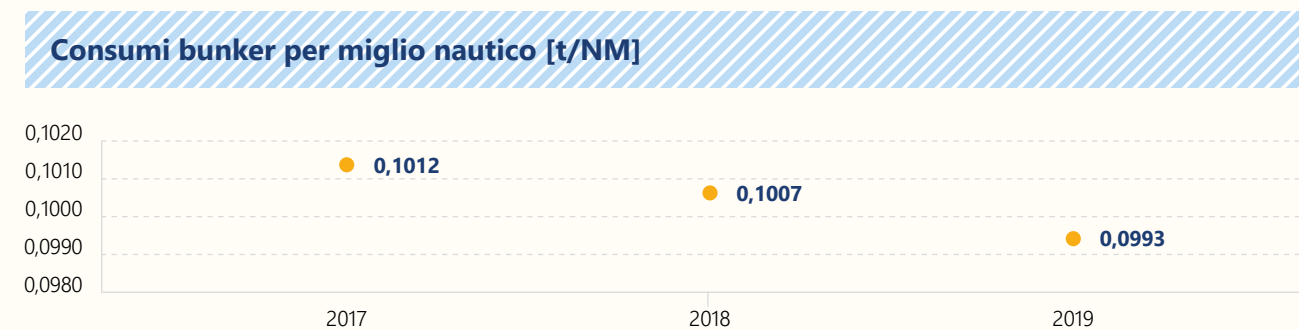
Consumi energetici

Il Gruppo d'Amico **ha implementato diverse tecnologie che consentono la riduzione dei consumi energetici della flotta**. In particolare, la scelta di utilizzare motori a due tempi con potenze più elevate, ma detarati e a controllo elettronico, permette di abbassare la curva dei consumi specifici, di ridurre i giri dell'albero motore dando la possibilità di accoppiarli con eliche a propulsioni maggiorate e a più alto rendimento. Inoltre, il condotto Mewis oppure le Stator fins, che ottimizzano l'incidenza del flusso dell'acqua sull'elica, permettono alle navi di esprimere le stesse velocità rispettivamente con il 2%-4% di potenza in meno per il primo e il 3%-5% per le seconde.

Anche il miglioramento delle linee dello scafo, **un bulbo più idrodinamico**, le pitture di carenaggio con coefficienti di frizione molto bassi, così come forme del blocco alloggi più aerodinamiche, determinano importanti riduzioni della resistenza della nave durante la navigazione. L'utilizzo infine di **lampadine al led** per illuminazione di bordo permette una riduzione sensibile della potenza elettrica rispetto alle navi con illuminazione al neon. L'insieme di tali elementi tecnici contribuisce a ottenere come risultato una riduzione del consumo di combustibile della flotta d'Amico di circa 6 tonnellate al giorno/nave rispetto alle navi della generazione precedente.

COMBUSTIBILE	2017	2018	2019	var. 18-19
Bunker [t]	268.422,4	279.003,4	279.476,3	+ 0,2%
Bunker per miglio nautico [t/NM]	0,1012	0,1007	0,0993	- 1,3%

L'aumento dei consumi (0,2%) è giustificato dal diverso numero di navi, di viaggi e dalle diverse operazioni. In effetti, **nel 2019** si evidenzia una riduzione dell'**1,3% delle tonnellate di bunker per miglio nautico** (rispetto al 2017 la riduzione è dell'1,9%).



Emissioni

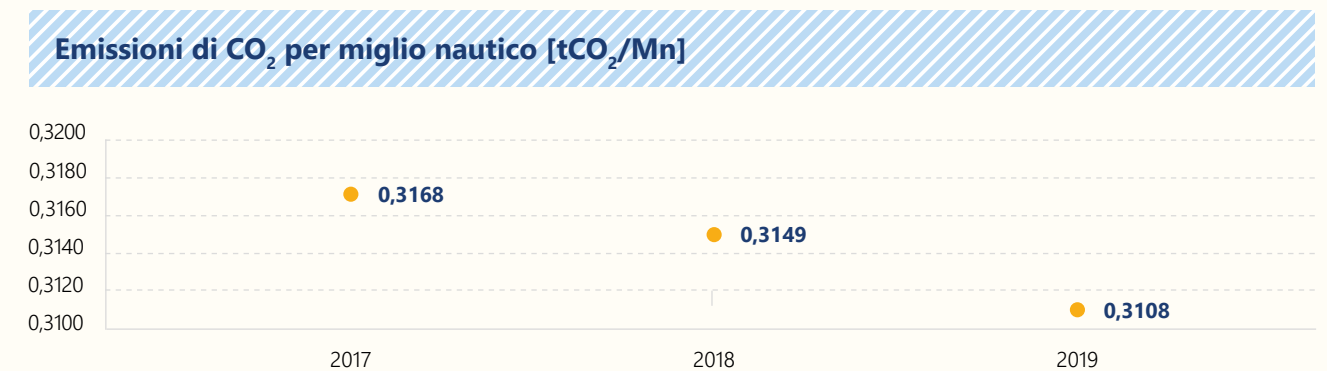
Secondo l'IMO (*International Maritime Organization*), le principali emissioni di GHG dello *shipping*, da monitorare e ridurre, sono:

- emissioni di CO₂;
- emissioni di SO_x;
- emissioni di NO_x;

CALCOLO EMISSIONI CO₂²³

I dati sulle emissioni di CO₂ riflettono, nel 2019, i risultati ottenuti sul risparmio di consumo di carburante. **Le emissioni di anidride carbonica per miglio nautico si sono ridotte dell'1,3%** poiché in valore assoluto sono cresciute meno che proporzionalmente rispetto all'incremento delle miglia percorse (rispetto al 2017 la riduzione è dell'1,9%).

EMISSIONI	2017	2018	2019	var. 18-19
Emissioni di CO ₂	840.265,0	872.888,0	874.512,4	0,2%
CO ₂ per miglio nautico [tCO ₂ /NM]	0,3168	0,3149	0,3108	-1,3%

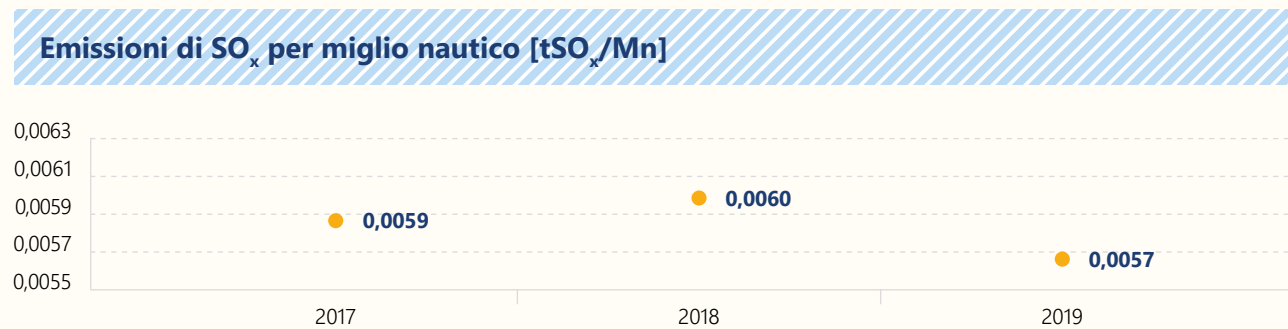


²³ Per misurare la CO₂ emessa dalla combustione del carburante, l'IMO fornisce la seguente formula:
CO₂ [tonnellate CO₂] = CF [tonnellate CO₂ / MT] x Consumo combustibile [MT], dove CF è il Fattore Carbonio relativo alle diverse tipologie di combustibile. Per informazioni dettagliate si rimanda alla "Nota metodologica" p.159.

CALCOLO EMISSIONI SO_x²⁴

EMISSIONI	2017	2018	2019	var. 18-19
Emissioni di SO _x	15.545,7	16.518,8	15.944,5	-3,5%
SO _x per miglio nautico [tSO _x /Mn]	0,0059	0,0060	0,0057	-4,9%

Nel 2019 gli ossidi di zolfo evidenziano una riduzione del 3,5% rispetto al 2018, legata all'aumento dell'uso di combustibile a basso tenore di zolfo (+22,2%). Confrontando le emissioni di SO_x per miglio nautico si osserva una riduzione totale del 4,9%.



CALCOLO EMISSIONI NO_x²⁵

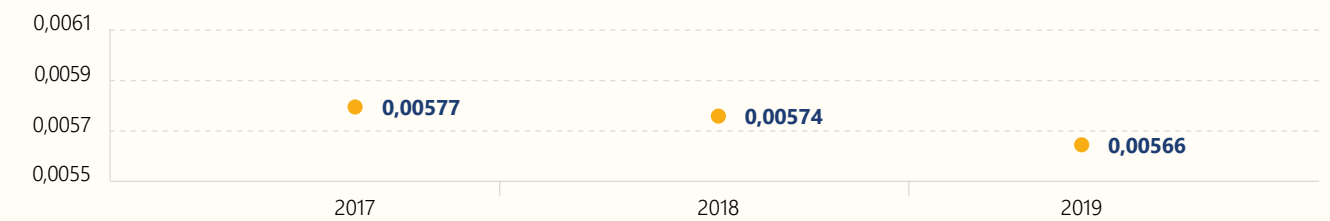
Gli ossidi di azoto sono più difficili da calcolare, in quanto sono legati alla tipologia e alla velocità del motore in base ai valori forniti dall'IMO.

EMISSIONI	2017	2018	2019	var. 18-19
Emissioni di NO _x	15.299,9	15.903,2	15.930,1	+0,2%
NO _x per miglio nautico [tNO _x /Mn]	0,00577	0,00574	0,00566	-1,3%

Le emissioni di NO_x, comunque, mostrano lo stesso andamento delle emissioni di CO₂, per cui sono validi gli stessi risultati.

²⁴ Per calcolare il tenore di SO_x del combustibile consumato è stata utilizzata la seguente formula:
 $SO_x \text{ [tonnellate]} = \text{Combustibile consumato [MT]} \times \text{Tenore di zolfo [\%]} \times 20 \text{ [kg/MT]} / 1000$, dove 20 è il fattore di conversione relativo al peso molecolare dell'ossigeno. Il tenore di zolfo [%] è lo zolfo effettivamente contenuto nel combustibile bruciato. Per informazioni dettagliate si rimanda alla "Nota metodologica" p.159.
²⁵ Nell'analisi è stata utilizzata una formula approssimativa indicata dall'IMO:
 $NO_x \text{ [tonnellate]} = \text{Combustibile consumato [MT]} \times 57 \text{ [kg/MT]} / 1000$, dove 57 [kg/MT] è il Fattore di Emissione medio per il NO_x. Per informazioni dettagliate si rimanda alla "Nota metodologica" p.159-160.

Emissioni di NO_x per miglio nautico [tNO_x/Mn]



Guida INTERTANKO per le *Best Practice* per il *Performance Monitoring* delle navi Tanker

Tramite la partecipazione del *Performance Monitoring Manager* come Membro Esperto del *Intertanko Safety and Technical Committee* (ISTEC) del *Performance Monitoring Working Group*, il Gruppo d'Amico ha contribuito in modo sostanziale alla *INTERTANKO Guide on Best Practices for Tanker Performance Monitoring*, che sarà la **prima guida di monitoraggio delle prestazioni del settore shipping**.

Una flotta all'avanguardia

SDG

TARGET ONU

AZIONI E KPI



Le eco-ship del Gruppo d'Amico hanno **un'impronta estremamente innovativa e rispettosa dell'ambiente, grazie a un design, a scelte costruttive e all'utilizzo di tecnologie che consentono di diminuire notevolmente consumi ed emissioni**. Questi parametri vengono monitorati applicando l'ENERGY EFFICIENCY DESIGN INDEX (EEDI), ossia l'indice di riferimento dell'IMO che esprime il rapporto tra "Impatto ambientale" e il "beneficio per la società" ovvero tra "anidride carbonica emessa" e le "tonnellate di carico trasportato per miglia percorse" (gCO₂/tonnellate-miglia). L'IMO ha imposto un percorso di efficientamento tecnico delle navi e quindi dell'EEDI in 3 fasi.

Le fasi prevedono che l'"EEDI richiesto" per tipologia di nave dovrà subire una riduzione percentuale progressiva rispetto al valore di riferimento come segue:

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

Il valore dell'"EEDI ottenuto" per una nave in costruzione dovrà quindi essere sempre inferiore o uguale all'"EEDI richiesto" per la tipologia di nave esaminata. **La flotta ECO del Gruppo d'Amico**, che rappresenta circa il 70% del numero totale di navi di proprietà, **è compliant con la Fase II in quanto l'EEDI ottenuto è inferiore mediamente di circa il 25% rispetto ai valori di riferimento**, grazie all'adozione delle più recenti tecnologie che ne diminuiscono i consumi e quindi le emissioni.

I principali elementi tecnici che hanno contribuito al conseguimento di tale risultato, con una **riduzione di circa 6 tonnellate al giorno di combustibile, corrispondenti a circa 18 tonnellate al giorno in meno di CO₂ immesse in atmosfera** a parità di velocità rispetto alle navi di generazione precedente, sono evidenziati nello schema alle pagine seguenti.

Durante il 2019 d'Amico ha preparato la propria flotta a utilizzare combustibili con un tenore di zolfo non superiore allo 0,50%, come stabilito dal Regolamento 14 dell'Allegato VI MARPOL dell'IMO entrato in vigore il 1° gennaio 2020.

L'Ufficio Tecnico del Gruppo d'Amico ha diretto, elaborato, modificato e attuato procedure di gestione della sostituzione in base alle raccomandazioni dei costruttori, a un dettagliato piano di passaggio al combustibile conforme alle norme IMO 2020 nonché a specifici **piani di attuazione per le navi volti a mitigare i rischi associati alla transizione e a finalizzati a una corretta gestione dell'uso del nuovo combustibile**.

A gennaio 2019 l'Ufficio Tecnico ha valutato la strategia da adottare per la transizione, definendo come prima fase la pulizia dei serbatoi di stoccaggio con additivi chimici in ogni operazione di *bunkering* al fine di ridurre l'accumulo di asfalteni.

La strategia è stata decisa dopo un progetto iniziale condotto, con esito positivo, nel 2018, su due navi pilota.

Il programma di trattamento chimico è stato svolto per 7 mesi da febbraio 2019 fino a metà settembre 2019 ed è stato seguito da un'ispezione finale e da una pulizia manuale prima dell'immissione del combustibile conforme a IMO 2020.

Al contempo è stato messo in atto uno **specifico SIP (Ship Implementation Plan)** secondo la circolare MEPC.1/Circ.878 dell'IMO approvato per classe, **unitamente a una valutazione del rischio e a un piano di progetto volti a coordinare adeguatamente tutte le attività che coinvolgono vari stakeholder: Dipartimento Performance, Dipartimento Operativo, noleggiatori**.

Tutti i rischi legati alla transizione sono stati valutati e mitigati adottando e attuando:

- **specifiche procedure di sostituzione** tra diversi lotti di combustibili conformi a IMO 2020;
- il 1° passaggio totale al combustibile conforme a IMO 2020 definendo il termine minimo per avviare la procedura di sostituzione;
- procedure di **compatibilità**;
- **analisi di laboratorio aggiuntive**;
- **standard** da utilizzare per acquistare il *bunker*;
- utilizzo di olio lubrificante per i cilindri del motore principale;
- **monitoraggio mensile dello stato di avanzamento della pulizia dei serbatoi** accentrato per l'intera azienda presso il Dipartimento Performance;
- **formazione specifica** a bordo e a terra.

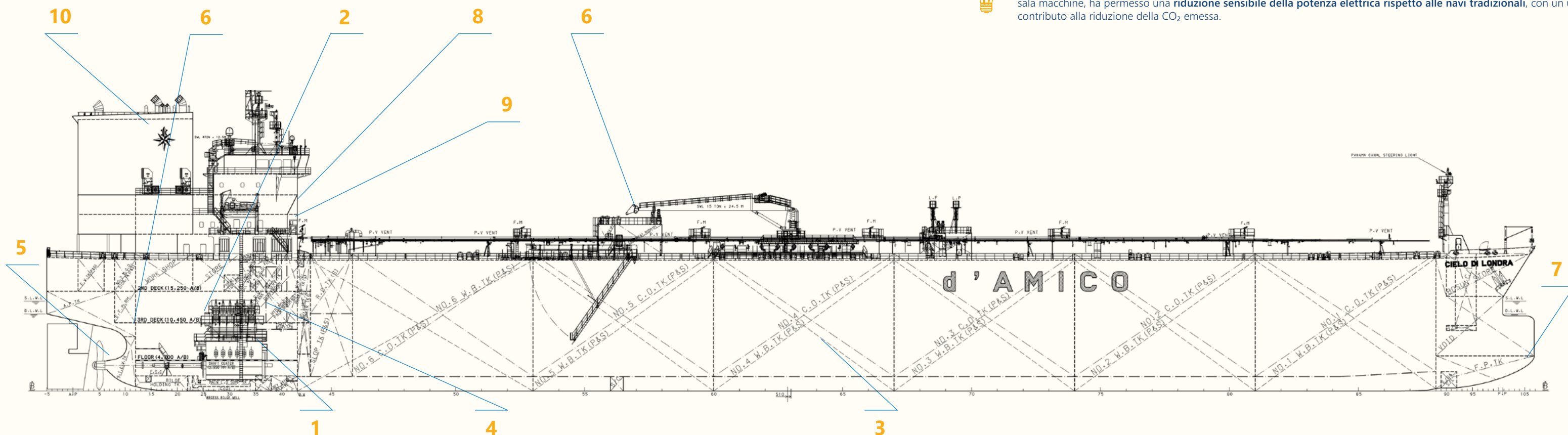
Sono state organizzate molte riunioni con i noleggiatori per concordare il momento migliore per il passaggio, al fine di ridurre a fine 2019 la riserva di *bunker* a bordo al 3,5% di S, da sbarcare come fanghi secondo il regolamento IMO entro la fine di febbraio 2020.

L'intera flotta del Gruppo d'Amico era conforme a IMO 2020 molto in anticipo rispetto alla fine del 2019.

Il Vice Direttore Tecnico di d'Amico, in qualità di membro del *Technical Committee* di INTERCARGO, ha apportato un importante contributo al riesame della **Joint Industry Guidance: la fornitura e l'uso di un combustibile marino con solo lo 0.50% di zolfo**.

Il profilo di una Eco-ship

LR1 - M/T Cielo di Londra



Illuminazione LED

Tra le tecnologie per l'abbattimento dei consumi, l'utilizzo di lampadine a LED per l'illuminazione del blocco alloggi e della sala macchine, ha permesso una **riduzione sensibile della potenza elettrica rispetto alle navi tradizionali**, con un ulteriore contributo alla riduzione della CO₂ emessa.

1 - Motori detarati e a controllo elettronico

Motori a due tempi con potenze più elevate, ma detarati e a controllo elettronico, permettono di abbassare la curva dei consumi specifici, di **ridurre i giri dell'albero motore dando la possibilità di accoppiarli con eliche a più alto rendimento**.

2 - IBTS** - Sistema integrato di trattamento delle acque di sentina

L'installazione del sistema integrato di trattamento delle acque di sentina consente di **ridurre la produzione di acque di sentina** separando dalle stesse i drenaggi puliti e i residui oleosi.

3 - Trattamento carena

L'utilizzo di pitture di carenaggio con coefficienti di frizione molto bassi ha permesso di **ridurre ulteriormente la resistenza della carena**. Inoltre, l'uso della nuova tecnologia biocida "SELEKTOPE" ha consentito un trattamento della carena **privo di rame**, rendendolo più **ecologico e migliorandone le prestazioni antivegetative**, portando i tempi di inattività massimi a 45 giorni, rispetto ai precedenti 21 giorni.

4 - Motori Tier II

L'installazione di motori di tipo TIER II consente una **riduzione delle emissioni di NOx da 17,0 g/kWh a 14,4 g/kWh**.

5 - Elica di dimensioni maggiorate

L'accoppiamento di eliche di diametri più grandi, reso possibile da motori che girano più lentamente, ha **permesso di migliorare l'efficienza propulsiva**.

6 - WBTS* - Sistema di trattamento delle acque di zavorra

L'installazione del sistema di trattamento delle acque di zavorra **consente di evitare l'introduzione di specie marine invasive in ecosistemi** diversi dal luogo in cui l'acqua di zavorra è stata prelevata. Per migliorare lo *stripping* riducendo i tempi di scarico della zavorra, il sistema è stato equipaggiato con un eiettore azionato da una pompa antincendio.

7 - Forma dello scafo

Linee di scafo migliorate e bulbo più idrodinamico hanno permesso un'importante **riduzione della resistenza scafo e della resistenza al vento**.

8 - Blocco alloggi

Le forme del blocco alloggi più aerodinamiche **contribuiscono a diminuire la resistenza al vento**.

9 - ODME - Sistema di monitoraggio degli scarichi d'olio

ODME di ultima generazione conforme ai requisiti della **risoluzione IMO MEPC.108(49) come modificata dalla risoluzione MEPC.240(65)**, in grado di processare acque risultanti dal lavaggio di cisterne caricate con miscele di prodotti petroliferi e bio combustibili, **come definito nella risoluzione IMO MEPC.1/ Circ.761**.

10 - EGCS - Sistema di lavaggio dei gas di scarico

L'installazione di un depuratore ha **l'obiettivo primario di eliminare lo SO_x dal flusso di scarico** (principale, ausiliario, caldaia) generato dalla combustione di un olio combustibile ad alto tenore di zolfo per conseguire livelli di emissione equivalenti a quelli delle navi che utilizzano olio combustibile a basso tenore di zolfo, max 0,5% o 0,1%. In un sistema a circuito aperto, il tenore di acido dei gas di scarico è neutralizzato mediante un lavaggio che utilizza la naturale alcalinità delle acque marine.

* WBTS - Water Ballast Treatment System.

** IBTS - Integrated Ballast Treatment System.

Innovazione e digitalizzazione della flotta: Smart Fleet

SDG

TARGET ONU

AZIONI E KPI



9.4 Entro il 2030, aggiornare le infrastrutture e ammodernare le industrie per renderle sostenibili, con maggiore efficienza delle risorse da utilizzare e una maggiore adozione di tecnologie pulite e rispettose dell'ambiente e dei processi industriali, in modo che tutti i paesi intraprendano azioni in accordo con le loro rispettive capacità

La digitalizzazione dei registri di bordo, l'analisi dei big data e la CBM consentono al gruppo di monitorare, analizzare e svolgere le operazioni in modo efficiente

Il 30%

della flotta di proprietà applica un **approccio di condition-based maintenance**

Il 25%

della flotta di proprietà adotta **registri di bordo elettronici**

150

navi gestite sono attualmente monitorate dal gruppo per raccogliere dati

La flotta del futuro sarà caratterizzata da una "continuo dialogo digitale tra i gestori e i reparti tecnico-operativi di terra". **I gestori della flotta saranno in grado di analizzare dati "ingegnerizzati"** provenienti dalle navi, attraverso sistemi avanzati di diagnosi, al fine di supportare il comandante e la direzione di macchina su aspetti riguardanti la navigazione, la rotta ottimale da tenere in relazione alle condizioni meteo marine, l'ottimizzazione dei consumi, la manutenzione e la diagnostica dei problemi. **Ciò contribuirà a ridurre i rischi di errori umani che portano a incidenti e aumenterà l'efficienza e l'affidabilità insieme alle prestazioni ambientali.** In questo scenario, il Gruppo d'Amico sta lavorando a diversi progetti di innovazione e digitalizzazione della flotta.

Tecnologie robotiche

La prima ispezione tramite ROAV (Remotely Operated Aerial Vehicle), o drone, dei serbatoi di carico per prodotti petroliferi ha avuto luogo a bordo della M/T High Valor, una nave cisterna MR di proprietà di d'Amico Tankers d.a.c. a Panama, seguita dalla nave cisterna MR High Courage. **La società dispone di requisiti specifici per ispezionare visivamente le stive di carico al fine di verificarne l'integrità, valutarne i danni e effettuare valutazioni specifiche** richieste dalla classe e dalle compagnie petrolifere (ispezioni CAP) per navi più vecchie di 15 anni.

Questo tipo di ispezioni solitamente viene condotto mediante stadiazione o RAT (Rope Access Technician), tecnici che ispezionano le strutture delle stive sospesi a corde, focalizzandosi sulle aree più soggette a sollecitazioni, paratie corrugate, *upper stools* e ponti di coperta. **L'ispezione viene condotta secondo i criteri *close-up* e richiede la misurazione degli spessori delle strutture interne secondo determinate linee guida e con frequenze.**

Il drone usato per l'ispezione è stato appositamente assemblato con una **sonda UT certificata** in grado di garantire una presa sicura sulla superficie da misurare, che rappresenta la parte innovativa del progetto.

Una delle maggiori priorità della società è **ridurre i fattori di rischio umani che l'accesso mediante corde comporta**, tra cui figurano lavori in altezza per periodi prolungati nonché attività in spazi confinati. **L'ispezione mediante ROAV ha consentito alla società di svolgere un audit rapido e sicuro delle stive carico** e di identificare e pianificare in maniera più efficiente eventuali ispezioni *contact-based*.

A tal fine, l'Ufficio Tecnico ha mobilitato un team ROAV composto da due esperti, un pilota di ROAV e un tecnico specializzato in ROV UT, assieme a due *class surveyor* e a un *technical superintendent*.

L'ispezione delle aree *close-up* dei serbatoi è stata completata in 3 giorni, mentre lo stesso lavoro solitamente richiede 6 giorni con accesso mediante corda e più di 12 giorni mediante stadiazione con la nave in servizio.

La riuscita del progetto ha dimostrato che è ora possibile non solo condurre ispezioni visive in spazi confinati ma anche ispezioni UT tramite drone. Pertanto, non solo è stato **eliminato uno dei rischi più significativi associati all'ispezione dei serbatoi, i lavori in altezza**, ma è stato anche evidenziato i **significativi risparmi in termini di tempo e denaro che l'ispezione ROAV consente.**

Attualmente è allo studio la possibilità di eseguire anche ispezioni periodiche/obbligatorie e occasionali da remoto, in collaborazione con l'ente di classifica italiano.

CBM (*Condition-Based Maintenance*)

Il CBM è un approccio manutentivo che permette di eseguire le operazioni quando effettivamente necessario, utilizzando tecnologie *smart* come:

- **la videoendoscopia** per l'ispezione interna dei macchinari senza necessariamente doverli aprire;
- **la termografia delle macchine elettriche**, che permette un'individuazione preventiva di un potenziale *failure* di sistema, analizzando l'immagine termica del macchinario;
- **la vibrotecnica**, che permette su macchine rotanti di identificare dallo spettro vibrazionale punti di innesco di *failure* e potenziali cause;
- **la misurazione digitale delle camicie del motore principale**, che permette di misurare l'usura delle camicie senza dover aprire le testate del motore principale.

Queste tecnologie sono state tutte integrate alle più classiche, come la tribologia e la rilevazione delle performance dei macchinari, con l'obiettivo di avere una gestione flessibile dei piani manutentivi in relazione al cambiamento delle condizioni di contorno della nave e dei relativi macchinari.

Ne conseguono:

- **una riduzione dei progetti invasivi;**
- **un incremento della flessibilità della flotta** in termini di fermate per manutenzione;
- **una migliore conoscenza dei macchinari** e loro comportamento al variare delle condizioni operative;
- **un incremento dell'affidabilità e disponibilità della flotta;**
- **maggiore efficienza** e quindi migliori prestazioni energetiche.

L'utilizzo di tali tecniche ha permesso inoltre alla società di traggare il livello più alto richiesto dal TMSA 3 (*Tanker Management and Self-Assessment programme*) – nell'ambito della gestione della manutenzione.

Nel corso del 2019, dopo il consolidamento delle tecnologie *smart* adottate, l'Ufficio Tecnico è stato attivamente coinvolto nella revisione dei manuali PMS esistenti, integrandovi tutte le attività di monitoraggio delle condizioni con l'obiettivo di ottenere l'approvazione dello schema CBM da parte degli enti di classificazione.

Prevediamo di portare a termine il processo entro il primo trimestre 2020 ottenendo un'ulteriore notazione di classe "PMS-CM" inserendo lo schema approvato in un audit periodico dei *class surveyor*.

Digitalizzazione dei registri di bordo (*Electronic log book*)

La digitalizzazione di gran parte dei *record book* di bordo (registro idrocarburi parte 1 e parte 2, registro rifiuti, registro carico, registro gestione zavorra), permette oggi alla società di monitorare in tempo reale le operazioni eseguite da bordo nella gestione e smaltimento della produzione di acque di sentina, fanghi e rifiuti nonché di avere un importante cruscotto a disposizione della direzione tecnica sui livelli di produzione di *bilge* (sentina) e *sludge* (fanghi) per area geografica, giorni di navigazione e per stagione.

Non si tratta solo di un registro elettronico, ma di una digitalizzazione strettamente connessa ai processi di bordo. È quindi uno strumento che guida nell'esecuzione corretta delle operazioni in relazione alle normative ambientali e MARPOL vigenti e alle istruzioni della Compagnia e in base alle capacità della nave, come previsto dai certificati di cui è corredata e dal layout impiantistico. Si tratta infine anche di un importante strumento di verifica che permette di confrontare quanto smaltito rispetto alle capacità effettive dei macchinari preposti allo scopo, come l'inceneritore e il separatore di sentina.

Il Gruppo d'Amico ha iniziato la digitalizzazione dei registri di bordo con molto anticipo rispetto alla loro approvazione ufficiale, avvenuta nel maggio del 2019 durante la MEPC 74, confermando la grandissima attenzione ai temi MARPOL e l'orientamento del Gruppo all'innovazione.

Durante il 2019, l'Ufficio Tecnico ha completato lo sviluppo del registro idrocarburi parte I e del registro rifiuti e ha iniziato a lavorare al registro idrocarburi parte II. Nello stesso periodo, si è deciso di sviluppare tre moduli aggiuntivi: il registro ECS (sistema di controllo ambientale), il registro pompa Wilden e il registro cronologico di depurazione degli scarichi di zavorra.

Analisi dei big data

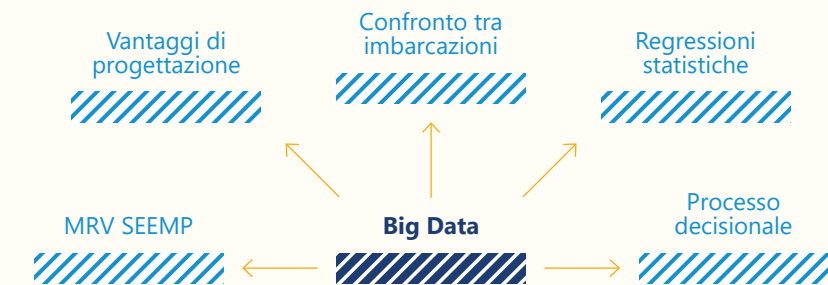
La quantità, la varietà e la velocità delle informazioni continuano a crescere rapidamente e i dati diventano valore; acquisiti attraverso sistemi di monitoraggio in *real time*, hanno elevato il grado di accuratezza e affidabilità e hanno permesso di passare, nel settore marittimo, da una cultura del dato generico a una cultura del dato preciso e affidabile.

Attualmente il Gruppo d'Amico monitora i dati di circa 150 navi (quelle di proprietà, in *joint venture*, in *Time charter* e in *Pool*) con almeno un report manuale al giorno inviato per nave e con un numero medio di dati per report uguale a cento. Il numero di dati manuali gestiti all'anno è di circa 5,5 milioni. Inoltre, l'azienda gestisce 31 navi attraverso dei software specifici che permettono di ricevere segnali per i dati relativi all'automazione e alla navigazione ogni 5 minuti.

L'analisi dei big data è quindi diventata un importante supporto decisionale anche per la gestione della flotta del Gruppo. Attraverso la sua applicazione d'Amico è in grado di:

- valutare il momento migliore per eseguire la pulizia dello scafo/elica (Hull & Propeller Management ISO 19030);
- valutare l'effetto dei dispositivi di risparmio di CO₂;
- valutare la 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, i livelli di produzione di *bilge* (sentina) e *sludge* (fanghi) per area geografica, giorni di navigazione e per stagione.

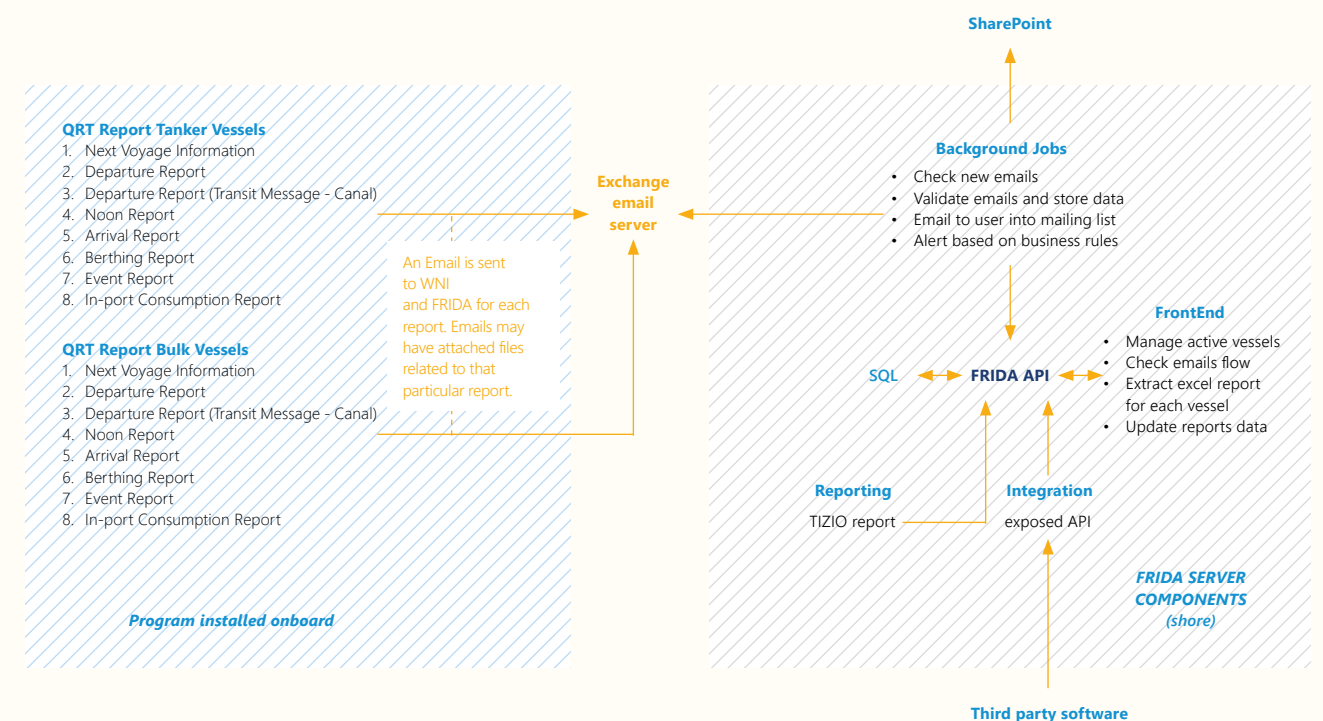


F.R.I.D.A. Fleet Reporting Intelligence d'Amico

È stato sviluppato un nuovo database interno in grado di ricevere dati direttamente dalle navi e di condividerli sia internamente con appositi modelli per ogni dipartimento sia esternamente con terzi.

F.R.I.D.A. è in grado di verificare ogni e-mail ricevuta nonché di convalidare ciascun dato contenuto nei report ricevuti. In futuro includerà un sistema completo in grado di creare e gestire automaticamente tutti i report per soddisfare le normative in materia di emissioni nonché le richieste e necessità interne.

F.R.I.D.A. - Fleet Reporting Intelligence d'Amico



Sicurezza in mare e dell'ambiente marino

SDG

TARGET ONU

AZIONI E KPI

12

CONSUMO E
PRODUZIONE
RESPONSABILI

12.4 Entro il 2020, ottenere la gestione ecocompatibile di sostanze chimiche e di tutti i rifiuti in tutto il loro ciclo di vita, in accordo con i quadri internazionali concordati, e ridurre significativamente il loro rilascio in aria, acqua e suolo, al fine di minimizzare i loro effetti negativi sulla salute umana e l'ambiente

Inventari dei materiali pericolosi su tutte le nuove costruzioni e presto su tutta la flotta esistente, fornendo una mappa completa di tutti i materiali a bordo

14

LA VITA
SOTTACQUA

14.1 Entro il 2025, prevenire e ridurre in modo significativo l'inquinamento marino di tutti i tipi, in particolare quello proveniente dalle attività terrestri, compresi i rifiuti marini e l'inquinamento delle acque da parte dei nutrienti

14.2 Entro il 2020 gestire e proteggere in modo sostenibile gli ecosistemi marini e costieri per evitare impatti negativi significativi, anche rafforzando la loro capacità di recupero e agendo per il loro ripristino, al fine di ottenere oceani sani e produttivi

Oltre l'80% delle navi del Gruppo d'Amico è dotato di un sistema di trattamento delle acque di zavorra

0

Sversamenti di sostanze inquinanti dalle navi del Gruppo

Uso delle tecnologie più avanzate per il trattamento della carena con rivestimenti biocidi ecologici brevettati

Gestione antivegetativa tramite un programma consolidato di ispezione e pulizia della carena

Il Gruppo d'Amico ritiene che **la sicurezza in mare, la prevenzione degli infortuni** o perdita della vita e la **prevenzione di danni all'ambiente**, in particolare quello marino, **debbano sempre avere la massima priorità e non debbano mai essere compromesse**. Situazioni o condizioni che compromettono la sicurezza a bordo e che avrebbero potuto essere evitate mediante l'uso del buon senso e di pratiche adeguate, non sono tollerate sulle navi della flotta d'Amico.

Lo sforzo di comandanti, ufficiali e membri dell'equipaggio **deve essere preventivo anziché reattivo**. Privilegiare un approccio proattivo assicura di limitare il rischio e quindi l'eventuale costo ad esso correlato. I comandanti, gli ufficiali e i membri dell'equipaggio seguono giornalmente le seguenti direttive durante la navigazione e lo svolgimento delle operazioni:

- zero sversamenti;
- zero incidenti;
- responsabilità per la propria sicurezza e per quella degli altri;
- nessun obiettivo aziendale è così importante da essere perseguito sacrificando la sicurezza;
- un lavoro è considerato ben svolto solo se effettuato in sicurezza.

Qualship 21

Coast QUALSHIP 21 è un'iniziativa messa in atto dalla Guardia Costiera statunitense per **identificare navi dagli elevati standard qualitativi e fornire incentivi a favore delle operazioni di qualità**. Questa denominazione caratterizza e definisce uno *shipping* di qualità per il ventunesimo secolo. Le navi caratterizzate da questa certificazione di qualità sono associate a compagnie ben gestite, ad organizzazioni con un *track record* di qualità, sono immatricolate presso associazioni di bandiera che vantano un eccellente *Port State Control Record* ed hanno ottimi *Port State Control History* nelle acque statunitensi negli ultimi tre anni.

A partire dal 1° luglio 2017, le navi iscritte al programma QUALSHIP 21 possono anche richiedere la designazione E-Zero ove soddisfino ulteriori requisiti. **Il programma E-Zero è una nuova aggiunta al preesistente programma QUALSHIP 21**, il cui obiettivo è riconoscere le navi esemplari sempre rispettose delle normative ambientali, dimostrando quindi un forte impegno verso la tutela dell'ambiente. Tali navi riceveranno la designazione E-Zero sul certificato QUALSHIP 21.

Attualmente, sono 19 le navi iscritte al QUALSHIP 21, di cui due hanno ricevuto la designazione E-Zero.

Tutela della biodiversità: il sistema di trattamento dell'acqua di zavorra

Nel settembre 2017 è entrata in vigore la nuova Convenzione dell'IMO sulla gestione dell'acqua di zavorra. L'acqua di zavorra contiene diversi organismi, come flora e fauna marine e costiere provenienti da diverse regioni del mondo. Se raccolti in un luogo e rilasciati in un altro, alcuni organismi potrebbero sopravvivere e prosperare nel nuovo ambiente; queste "specie non native" possono avere un grave impatto ecologico, economico e sulla salute pubblica dell'ambiente che li riceve. **Per prevenire il problema del rilascio di specie invasive dall'acqua di zavorra, nel 2004 l'IMO ha adottato la Convenzione internazionale per il controllo e la gestione delle acque di zavorra e dei sedimenti delle navi.**

Il Gruppo d'Amico ha predisposto e sta attuando piani, registri e procedure non solo al fine di rispettare i requisiti della Convenzione, ma anche e soprattutto per **garantire la prevenzione di questo tipo di inquinamento da parte delle sue navi.** A tal riguardo, **un sistema di trattamento dell'acqua di zavorra dedicato è già stato installato su più dell'80% delle navi di proprietà** del Gruppo; tutte le navi di nuova costruzione sono dotate di questa attrezzatura mentre l'installazione sulle navi rimanenti è prevista nei prossimi interventi di manutenzione straordinaria.

La manutenzione delle navi

I macchinari e gli equipaggiamenti delle navi del Gruppo d'Amico sono mantenuti in modo da **garantire sempre massima affidabilità operativa, massima efficienza** e per realizzare attività commerciali in porto e periodi di navigazione in piena sicurezza, in conformità con le disposizioni delle norme e dei regolamenti vigenti. Tutti i piani manutentivi sono approvati dagli istituti di classifica e pertanto sono alternativi alle visite di continuativa macchine e supportate da un sistema informativo di manutenzione che scambia dati in *real time* con la direzione tecnica del Gruppo.

La pianificazione della manutenzione si basa non solo sulle raccomandazioni e sulle istruzioni dei costruttori dei macchinari installati a bordo o su standard riconosciuti, ma anche su tecniche di **monitoraggio continuo che permettono di integrare la classica manutenzione a ore di moto o a tempo con Condition Based Maintenance (CBM).**

L'approccio manutentivo è quindi un mix di politiche manutentive e la scelta della migliore combinazione, avviene attraverso un approccio basato su un'analisi di rischio. La strategia di manutenzione è quindi di tipo *risk based maintenance*.

Tale strategia ha permesso anche di:

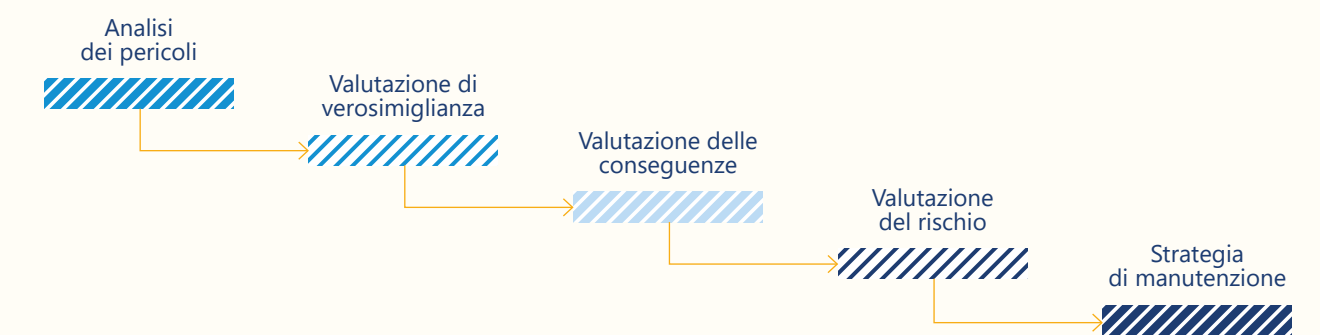
- **selezionare i macchinari critici il cui improvviso danneggiamento** potrebbe mettere la nave o il personale navigante in situazione di pericolo imminente o inficiare seriamente la sicurezza della navigazione e la protezione dell'ambiente;
- **identificare tutti quei ricambi critici che permettono, in caso di failure, di ripristinare immediatamente l'operatività del macchinario.** In aggiunta ai ricambi critici, la società ha definito anche il livello di ricambi ottimali che vengono invece implementati in base a considerazioni relative ai viaggi nave, ai tempi di consegna dei materiali e al degrado dei macchinari in particolari *business*.
- **stabilire dinamicamente la frequenza delle ispezioni strutturali sulla base della qualità costruttiva, dello schema dei viaggi di ogni nave, del numero di operazioni di carico e scarico effettuate, nonché dell'età delle navi stesse.** Tale approccio costituisce una *best practice* ed è in linea con i requisiti del settore dello *shipping* (TMSA).

Il modello manutentivo si basa su una gestione per processi, per ognuno dei quali sono definiti input, output e indicatori di performance tra i quali i più importanti, monitorati trimestralmente, sono:

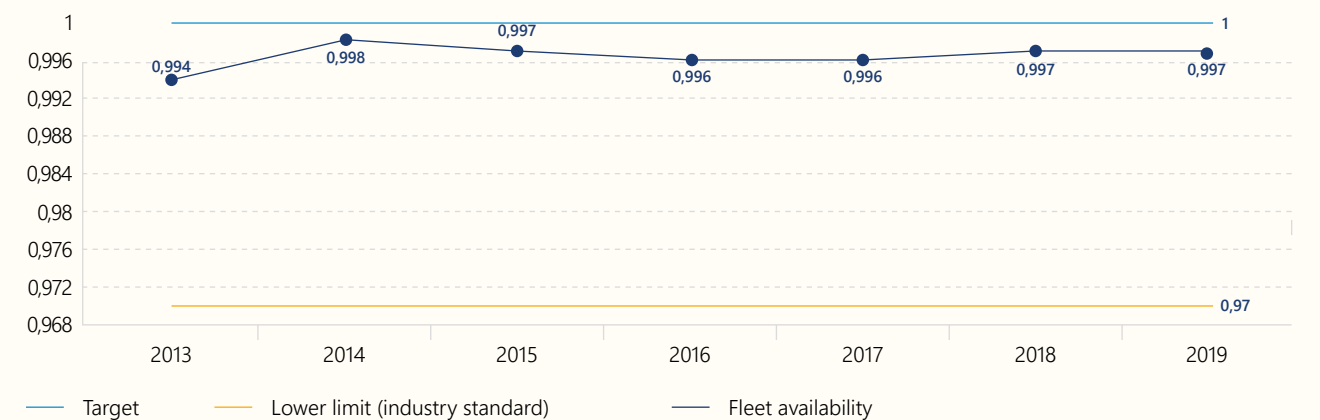
- l'affidabilità della flotta;
- la disponibilità della flotta;

- i lavori straordinari sui macchinari critici;
- i lavori straordinari sui macchinari non critici;
- il numero di guasti sui macchinari critici come percentuale dei guasti totali;
- Il numero di interventi manutentivi non programmati come percentuale del totale degli interventi manutentivi;
- performance della pianificazione degli interventi di bacino;
- numero delle ispezioni sulla navigazione sul totale delle ispezioni.

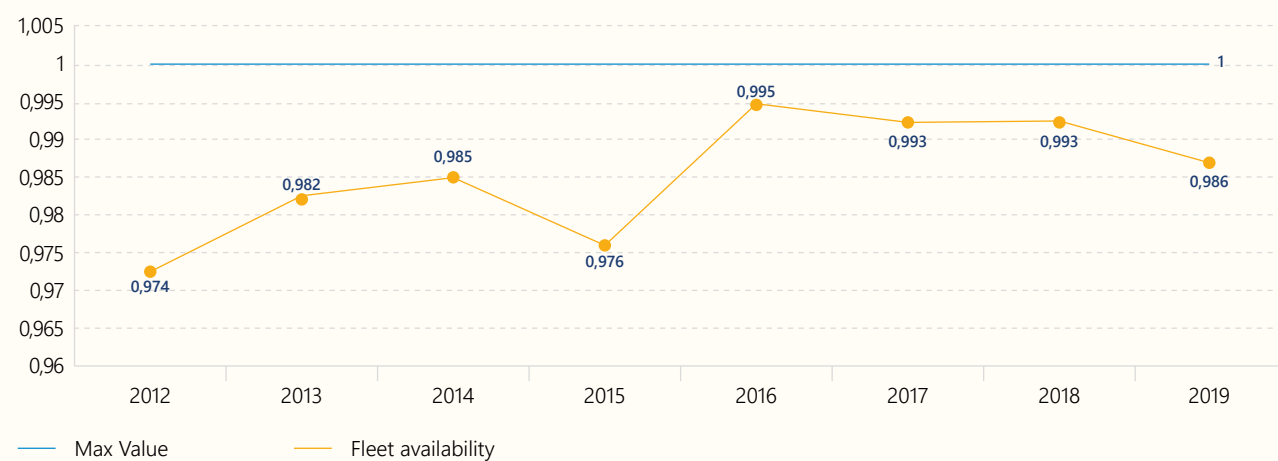
La crescente affidabilità e disponibilità della flotta, gestita dal 2011 ben al di sopra dello standard dell'industria, **confirma la bontà delle strategie manutentive adottate.** La diminuzione dal 2011 delle attività di manutenzione straordinaria sull'attrezzatura critica conferma la crescente attenzione data alla gestione delle criticità di bordo.



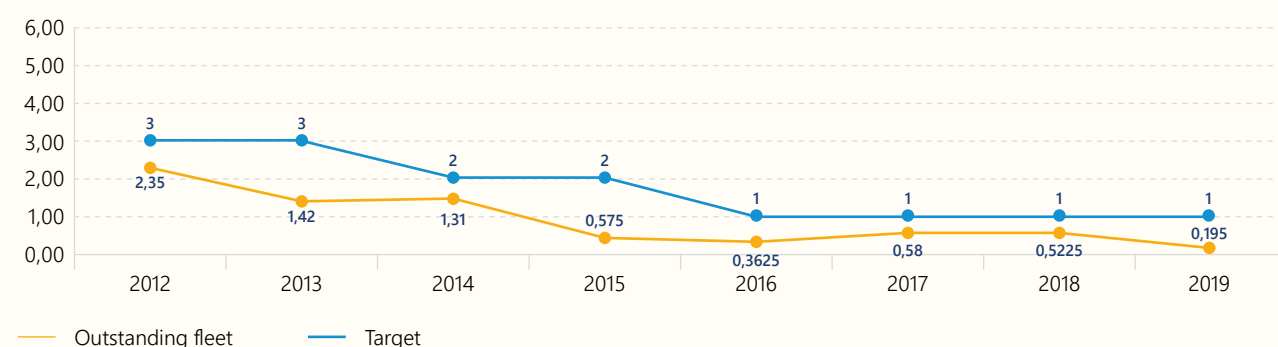
Affidabilità della flotta



Disponibilità della flotta



Lavori straordinari sui macchinari non critici



Di recente la società ha integrato il CBM con i dati provenienti direttamente dal campo e ottenuti dall'automazione navale, passando quindi dal semplice monitoraggio delle condizioni di viaggio, al monitoraggio dei processi: propulsione, navigazione, operazione di carico e scarico.

In aggiunta, qualsiasi non conformità rilevata a seguito di un'ispezione o di un test viene documentata, segnalata, rivista, investigata e analizzata per l'implementazione delle necessarie azioni correttive. **Eventuali difetti, malfunzionamenti o guasti di macchinari, sistemi o strutture della nave, che possono influire sulla sicurezza del personale, dell'imbarcazione o sulle disposizioni di prevenzione dell'inquinamento e che non possono essere risolti dal personale di bordo, sono tempestivamente comunicati alla società attraverso un sistema digitalizzato di reporting.** L'analisi dei guasti e la relativa implementazione delle azioni preventive o di "barriere" rende il sistema vivo e in continua evoluzione. La società ha stabilito un piano di visite e ispezioni periodiche da eseguire in navigazione con personale di terra, al fine di verificare che le manutenzioni siano eseguite in conformità alle disposizioni, ai regolamenti obbligatori e alle politiche aziendali, che il piano di correzione dei difetti sia effettivamente eseguito, che lo standard manutentivo sia mantenuto ad alti livelli, nonché al fine di accertare l'eventuale necessità di manutenzione di macchinari, attrezzature, strutture e sistemi tecnici essenziali per la sicurezza e la protezione ambientale. Di recente le ispezioni strutturali sono eseguite utilizzando tecnologie robotiche (droni) che rendono più sicure e rapide le ispezioni di *close up* e le relative misurazioni di spessori delle *cargo tanks* e delle stive del carico.

La grande attenzione per gli aspetti ambientali ha indotto la società a riesaminare l'ispezione MARPOL, che è stata completamente rielaborata sotto forma di *checklist* dettagliate con specifico riferimento a politiche aziendali, procedure, circolari, standard internazionali, strumenti aziendali (registro di bordo elettronico) e requisiti progettuali (interfaccia *oil-to-sea*, ECS, ricambi critici, ecc.). Uno dei punti focali del nuovo regime delle ispezioni MARPOL, in termini di test funzionali/prestazionali in presenza dei sovrintendenti, sono le attrezzature "CODE 6", in particolare: **inceneritore, OWS, ODME, sistema fognario, sistema di trattamento delle acque di zavorra e IBTS.**

Grazie all'adozione di nuove tecnologie (ELB) **l'Ufficio Tecnico è ora in grado di svolgere parte dell'audit da remoto**, con specifico riferimento alla verifica in loco del registro di risonanza giornaliero, del registro idrocarburi parte I, del registro dei sigilli e dei dati di produzione/smaltimento di acque di sentina, fanghi e rifiuti.

L'audit ambientale fa ormai parte dell'ispezione di routine della nave, al fine di garantire il rigoroso rispetto delle norme ambientali a ogni livello, superando gli standard del settore.

Gestione dei rifiuti

Il Gruppo d'Amico è impegnato a **ridurre al minimo la produzione di rifiuti, attraverso processi dedicati e una politica aziendale** sensibile al tema dell'inquinamento ambientale.

La gestione dei rifiuti sulle navi della flotta avviene seguendo una dettagliata procedura conforme alla IMO/MARPOL 73/78²⁶.

Tale procedura, parte integrante della politica ambientale, utilizza una combinazione di tecniche complementari per la loro gestione quali:

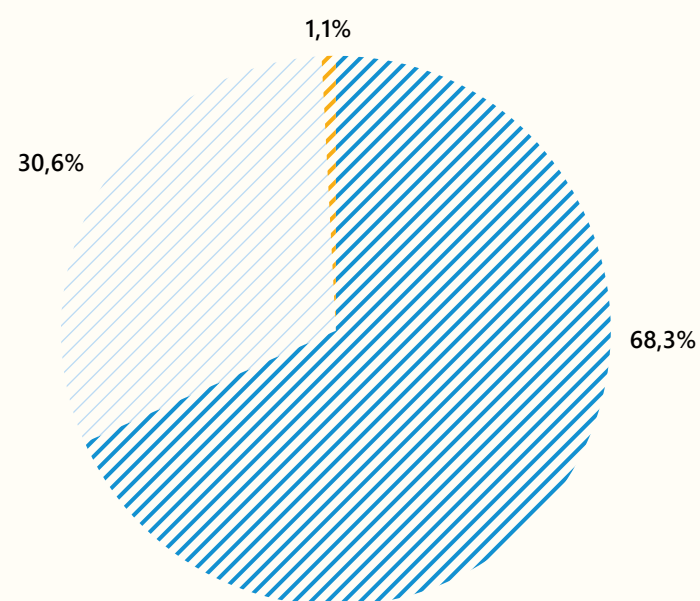
- **la riduzione della produzione dei rifiuti** alla fonte;
- **il riutilizzo o riciclaggio;**
- **il trattamento dei rifiuti a bordo;**
- **lo scarico nella struttura portuale.**

Per i rifiuti generati a bordo della nave, sono state definite procedure per consentire all'equipaggio di ordinare il materiale che può essere riutilizzato o riciclato nelle appropriate strutture di accoglienza portuale.

²⁶ Risoluzione IMO MEPC.71 (38) per l'attuazione dell'allegato V.

Nel 2019 il Gruppo d'Amico ha modificato le categorie per la rendicontazione dei rifiuti prodotti a bordo in base all'allegato V MARPOL rivisto. Per tale motivo non è possibile effettuare confronti con gli anni precedenti dato il metodo completamente diverso adottato per raggruppare e classificare i rifiuti. **Attualmente, i dati riportati sono allineati al Registro Rifiuti ufficiale**, per cui in futuro saremo in grado di analizzare meglio l'andamento.

Rifiuti - 2019



Scaricati in mare

Eliminati a terra

Inceneriti

Riciclo delle navi

Per arginare pratiche dannose di smantellamento e riciclaggio delle navi in disuso, l'International Maritime Organization (IMO), in accordo con l'International Labour Organization (ILO), **ha stabilito**, tramite la Convenzione di Hong Kong (HKC), **una serie di protocolli, di criteri e di procedure da adottare per la costruzione, la demolizione e il riciclaggio ecocompatibile delle navi e in particolare per il trattamento dei rifiuti pericolosi contenuti all'interno delle imbarcazioni.**

Il 22 ottobre 2013 il Parlamento europeo ha emesso lo EU Ship Recycling Regulation (EU SRR) con lo scopo di favorire una più rapida ratifica della Convenzione di Hong Kong, attraverso controlli alle navi e alle strutture di terra.

Il nuovo regolamento **prevede che: le navi di nuova costruzione appartenenti a Paesi UE abbiano a bordo un "Inventory of Hazardous Materials" (IHM) verificato e una Dichiarazione di Conformità e che le navi esistenti appartenenti ai Paesi UE e le navi appartenenti a Paesi non UE che toccano i porti dell'Unione europea abbiano a bordo l'IHM e la Dichiarazione di Conformità entro il 31 dicembre 2020.**

Il Gruppo d'Amico ha eseguito gli inventari dei materiali pericolosi su tutte le nuove costruzioni e sta predisponendo quelli su tutta la flotta esistente, fornendo una mappa completa di tutti i materiali a bordo, della loro posizione e del livello di rischio per la salute e la sicurezza delle persone e dell'ambiente. Completa il percorso virtuoso del Gruppo in tema di *ship recycling*, il continuo aggiornamento durante le varie fasi di acquisto materiali e le attività di sostituzione e riparazione in bacino.

Salute e sicurezza dei lavoratori

SDG

TARGET ONU

AZIONI E KPI



8.8 Proteggere i diritti del lavoro e promuovere un ambiente di lavoro sicuro e protetto per tutti i lavoratori, compresi i lavoratori migranti, in particolare le donne migranti, e quelli in lavoro precario

0 infortuni nel 2018 e 2019

Il Gruppo d'Amico riconosce che la salute e la sicurezza dei lavoratori sono di primaria importanza e devono essere garantite in qualsiasi momento. A tal fine il Gruppo ha implementato un sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro certificato e conforme alla norma BS OHSAS 18001 con l'obiettivo di:

- **proteggere la salute e il benessere dei dipendenti**, riducendo i rischi professionali dall'esposizione ai pericoli.
- **prevenire azioni pericolose, lesioni, malattie, incidenti** al personale, danni materiali e ambientali.
- garantire la **priorità delle misure di protezione collettiva** rispetto alle misure di protezione individuale;
- **perseguire il miglioramento continuo in materia di salute e sicurezza**;
- applicare sforzi continui e sistematici, al fine di minimizzare e/o **eliminare gli effetti negativi sulla salute e la sicurezza derivanti dai suoi processi e attività**, inclusi gli infortuni;
- **esplicitare l'impegno a rispettare i requisiti legali applicabili** e altri requisiti che il Gruppo d'Amico sottoscrive e che sono correlati ai pericoli identificati;
- **migliorare la sicurezza di tutti, sviluppando una cultura del "Safety First"** per creare un ambiente di lavoro privo di lesioni e malattie.

La policy è comunicata a tutto il personale che lavora sotto il controllo di d'Amico in modo che sia a conoscenza dei propri doveri individuali nella gestione della salute e della sicurezza; è disponibile per tutte le parti interessate e viene rivista periodicamente per garantire che sia sempre pertinente e appropriata.

Sicurezza dei marittimi

Il Gruppo d'Amico ha adottato la policy secondo la quale **tutti i marittimi, di qualunque grado, devono 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 ogni due anni**. Inoltre, **prima di ogni imbarco**, un medico assunto direttamente dalla società **visita il personale** marittimo. Adeguata assistenza medica è inoltre garantita a bordo delle navi.

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

- tutti i membri dell'equipaggio devono sempre avere **sufficienti ore di riposo continuative**;
- le **ore di riposo senza interruzione devono essere conformi ai contratti di lavoro e ai requisiti STCW** (Codice di Addestramento, Certificazione e Tenuta della guardia dei marittimi) e, per quanto riguarda le navi italiane, anche con ILO 180 e D.Lgs. 271/99 e devono essere monitorate attraverso registri aggiornati.

Le navi sono dotate di un sistema di monitoraggio delle ore lavorative e di riposo attraverso un software, per garantire sia il rispetto della normativa sia il benessere dell'equipaggio.

Centro Internazionale Radio Medico

Il Gruppo d'Amico è da anni partner e sostenitore del **Centro Internazionale Radio Medico (C.I.R.M.)**, ente sorto nel 1935 con lo scopo di fornire assistenza radio medica ai marittimi imbarcati su navi senza medico a bordo, di qualsiasi nazionalità, in navigazione su tutti i mari. Dalla sua sede di Roma, il C.I.R.M. eroga servizi medici gratuiti e continuativi 24 ore al giorno e 7 giorni su 7. **In quasi 80 anni l'ente ha assistito circa 70.000 ammalati ed effettuato circa 800.000 tele-consultazioni mediche**, numeri che rendono il Centro il più rinomato al mondo.

Performance in salute e sicurezza

La particolare attenzione di d'Amico nei confronti dei temi e della gestione della salute e sicurezza dei propri lavoratori ha permesso di **azzerare nel 2018 e 2019 il numero degli infortuni**, migliorando la già ottima performance del 2017.

INFORTUNI	2017	2018	2019
INDICE DI FREQUENZA ²⁷	0,07	0	0

Analisi delle indagini sugli incidenti²⁸

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 dell'analisi degli incidenti è quello di fornire insegnamenti pratici tramite un approccio strutturato di indagine che consenta lo sviluppo di analisi e attività preventive efficaci.

Il Modello di analisi degli incidenti della società racchiude 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*, denominata "metodo dei 5 perché", **utilizzata nelle indagini e nella classificazione delle cause alla base degli incidenti, compresi infortuni e "quasi-incidenti", con impatto su sicurezza, salute, ambiente, qualità, affidabilità, produzione, immagine e con impatto finanziario**. Il metodo della *Root Cause Analysis* richiede di determinare le modalità con cui si sono verificate le cause sequenziali di un evento di guasto e di identificarne la relazione causa-effetto.

Ci si chiede "Perché" per risalire alla causa precedente fino ad arrivare alla causa prima dell'incidente.

Il risultato dell'indagine e le azioni poste in essere sono considerati uno strumento prezioso per:

- proteggere la salute e la sicurezza dei lavoratori e del pubblico;
- preservare le risorse umane e patrimoniali dell'organizzazione;
- migliorare la qualità, l'affidabilità e la produttività;
- garantire la continuità dei servizi ai clienti;
- adempiere agli obblighi normativi e assicurativi;
- rispettare le politiche dell'organizzazione e di settore;
- rispondere a problemi legali, normativi, dell'organizzazione, della comunità e/o dei dipendenti;
- istruire Management, personale e impiegati;
- dimostrare l'interesse del Management e promuovere il coinvolgimento dei dipendenti;
- informare gli altri su rischi non rilevati e/o su strategie di gestione del rischio più efficaci.

²⁷ L'indice di frequenza misura il numero di infortuni sul lavoro per milione di ore avvenuti in un dato periodo, in relazione al numero di ore di lavoro effettuate nello stesso periodo.

²⁸ Collisioni, contatti, incagli, cedimenti strutturali non accidentali, incendi ed esplosioni.

Programma *Vessel Award*

Per incentivare le buone prassi e i comportamenti virtuosi legati alla sicurezza, al rispetto dell'ambiente, alla reputazione e al buon funzionamento delle navi, ogni anno il gruppo d'Amico premia la nave che ha meglio rispettato i seguenti criteri. Il premio Best Vessel of the Year viene assegnato alla nave che nel corso dell'anno ha seguito le migliori pratiche diventando un esempio per tutta la flotta.

Il Gruppo d'Amico organizza ogni anno il **Best Vessel of the Year** che premia la migliore nave secondo i seguenti criteri:

Cultura della sicurezza:

- N. di Best Practice;
- N. di Time lost dovute ad infortuni a bordo;
- N. di Near-misses Safety.

Gestione della reputazione:

- Navi rifiutate durante l'ispezione di controllo;
- Osservazioni per ispezione di controllo;
- Navi detenute in Port State Control (PSC);
- Osservazioni per ispezioni PSC;
- N. di non conformità per imbarcazione;
- N. di incidenti a bordo.

Performance ambientali:



- Inquinamento;
- Sversamenti contenuti;
- Violazioni nella gestione dell'acqua di zavorra;
- Violazioni MARPOL.

Tecnici:

- Affidabilità;
 - Disponibilità;
 - Prestazioni nelle ispezioni delle navi;
 - Outstanding Maintenance delle apparecchiature non critiche;
 - Outstanding Maintenance delle apparecchiature critiche.
-



Gestione ambientale, di salute e sicurezza nelle sedi

SDG	TARGET ONU	AZIONI E KPI
	7.3 Entro il 2030, raddoppiare il tasso globale di miglioramento dell'efficienza energetica	2.922 KWh per dipendente il consumo di energia elettrica nelle sedi del gruppo
	9.e Aumentare significativamente l'accesso alle tecnologie dell'informazione e della comunicazione e sforzarsi di fornire un accesso universale e a basso costo a internet nei paesi meno sviluppati entro il 2020	Implementazione di un applicativo per la gestione dei viaggi per contenere i viaggi tra le varie sedi sostituendoli con nuovi sistemi di <i>video</i> e <i>call conference</i> .
	12.2 Entro il 2030, raggiungere la gestione sostenibile e l'uso efficiente delle risorse naturali	26.104 Kg il consumo di carta nel 2019, -10,6% rispetto al 2017

L'impegno da parte del Gruppo d'Amico nella gestione degli aspetti relativi all'ambiente, al risparmio energetico e alla salute e sicurezza dei dipendenti, avviene anche nelle varie sedi nelle quali opera nel mondo.

Il Gruppo ha ottenuto le seguenti certificazioni: **ISO 9001** relativa alla qualità, **ISO 14001** relativa all'ambiente, **ISO 50001** per la gestione dell'energia e **BS OHSAS 18001** relativa alla salute e sicurezza.

Sono inoltre state implementate a livello di Gruppo delle *best practice* quali:

- **Progetto plastic-free.** È stato abbandonato l'utilizzo delle bottigliette in plastica in favore di una soluzione di acqua filtrata dal rubinetto o dai bocconi. A tutti i dipendenti del Gruppo sono state regalate delle borracce in alluminio da 750 ml.

- **Contenimento delle trasferte dipendenti.** Negli ultimi 3 anni è stato implementato a livello globale un applicativo per la gestione dei viaggi il cui accesso avviene attraverso il portale intranet. Questo ha permesso di effettuare un maggior controllo delle trasferte il cui regolamento è stato aggiornato a gennaio 2017 con l'obiettivo di contenere i viaggi tra le varie sedi, sostituendoli con nuovi sistemi di *video* e *call conference*. In tal modo d'Amico contribuisce a ridurre gli impatti ambientali diretti e indiretti relativi ai voli aerei.
- **Rifiuti.** In tutti gli uffici del Gruppo d'Amico viene effettuata la raccolta differenziata; in particolare nella sede di Roma è stato siglato un accordo con Ecof Italia per il ritiro dei rifiuti differenziati.

Il Gruppo d'Amico ha inoltre avviato la raccolta di dati relativi ad ambiente, salute e sicurezza riferiti alle proprie sedi al fine di definire obiettivi di miglioramento e monitorarne l'esecuzione. I dati riguardano consumi energetici, idrici e di materiali, rifiuti prodotti e mobilità delle persone.

Si riportano i primi risultati relativi al triennio 2017-2019.

DATI HSE	2017	2018	2019	var. 17-19
Consumo di energia elettrica [kWh]	724.742	717.580	683.709	-5,7%
<i>KWh per dipendente</i>	2.899	2.929	2.922	0,8%
Consumo di carta [kg]	29.197	27.565	26.104	-10,6%
<i>kg di carta per dipendente</i>	116,8	112,5	111,6	-4,5%
Numero di infortuni per dipendente (>1 giorno di assenza, esclusi gli infortuni in transito) [n]	0	0	0	-
Numero totale di giorni persi [n]	0	0	0	-
Perdita di affari a causa di problemi infrastrutturali	0	0	0	-

Responsabilità economica

Oceano Atlantico
N 13° 34' 54.916"
E 38° 19' 13.123"

Highlights

725,3

mln di euro

Il valore economico generato

603,8

mln di euro

Il valore economico distribuito agli stakeholder

SELEZIONE DEI FORNITORI



SECONDO CERTIFICAZIONI DI QUALITÀ E AMBIENTALI

NAVI CONFORMI ALLE NORME IMO/MARPOL
(Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento)

1,2

miliardi di dollari investiti dal 2013 al 2019 in 40 navi "Eco" di nuova costruzione

Il contributo di d'Amico agli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile dell'Agenda 2030 ONU

SDG	Sezione del Bilancio di Sostenibilità	Attività
	Valore economico generato e distribuito; Catena di fornitura.	<ul style="list-style-type: none"> Il Gruppo d'Amico riconosce l'importanza di un'equilibrata distribuzione del valore generato dalla sua attività nei confronti dei propri stakeholder
	Catena di fornitura.	<ul style="list-style-type: none"> Valutazione e selezione accurata dei fornitori, basata anche sul rendimento energetico e comprendendo la possibilità di effettuare ispezioni e controlli; Raccolta di dati chiari e completi sugli ordini di acquisto e sulle responsabilità.
	Valore economico generato e distribuito.	<ul style="list-style-type: none"> d'Amico è responsabile e trasparente verso le istituzioni a tutti i livelli.

Andamento del mercato e del Gruppo d'Amico

Dry Cargo

Il mercato del carico secco è stato estremamente volatile nel 2019 a causa di vari elementi che ne hanno determinato la performance, come:

- Crescita globale bassa:** la crescita economica si è attestata al 3% (fonte: FMI) ossia ai livelli del 2008-2009, evidenziando in particolare una contrazione generale della produzione industriale a livello mondiale;
- Incertezza legata agli sviluppi della guerra commerciale tra Stati Uniti e Cina:** i flussi commerciali sono stati fortemente penalizzati e indeboliti da pressioni commerciali (in particolare l'esportazione di grano dagli Stati Uniti verso la Cina);
- Programmi di incentivi alle infrastrutture del governo cinese:** il settore edile e immobiliare ha registrato una crescita a doppia cifra che ha sostenuto l'industria siderurgica e la domanda di ferro.

Gli indici di riferimento per i settori in cui il Gruppo d'Amico opera nel 2019 sono calati rispetto all'esercizio precedente rispettivamente del 4% (Panamax 4TC average), del 13% (Supramax 10TC average) e del 17% (Handysize 6TC average).

Grazie alla qualità della flotta del Gruppo d'Amico, sia in termini di design sia in termini di performance, alla flessibilità ottenuta attraverso politiche di arbitraggio e ad un network commerciale consolidato, **la Compagnia è riuscita a sfruttare al meglio il**

mercato nelle sue fasi più positive e ha ottenuto un miglioramento del TCE (Time Charter Equivalent) medio, l'indicatore dei ricavi medi giornalieri di una nave in un singolo viaggio. Rispetto al 2018, è stato registrato un incremento del 28% per il segmento Capesize, del 21% per il segmento Panamax/Kamsarmax, del 13% per il segmento Supramax e del 10% per il segmento Handy.

Product Tankers²⁹

Nel quarto trimestre 2019 i mercati delle navi cisterna impiegate nel trasporto dei raffinati hanno registrato risultati positivi, sulla scia delle sanzioni nei confronti di alcune entità appartenenti al Gruppo COSCO (il più grande proprietario di navi cisterna del mondo), delle problematiche legate alla situazione in Venezuela, di un attacco a navi cisterna in Medio Oriente, un tifone in Giappone e l'installazione di depuratori – tutti fattori che hanno contribuito alla notevole impennata dei ricavi per le navi che trasportano greggio. Ciò ha comportato la migrazione di alcune delle più grandi navi cisterna per trasporto di raffinati verso i mercati del greggio e dei prodotti raffinati sporchi (DPP): secondo le relazioni di vari intermediari circa il 16% delle LR2 ed il 6% delle LR1 hanno effettuato la transizione a tali mercati nel terzo trimestre 2019, riducendo l'offerta effettiva di navi sui mercati per il trasporto di raffinati puliti. **La contrazione del numero di navi disponibili per il trasporto di raffinati puliti, ha fornito un solido sostegno ai noli per le nostre navi nel primo trimestre 2020.** Nel mese di gennaio si sono registrati ricavi accettabili, prima di un calo delle tariffe nella prima metà di febbraio, derivante dalle misure restrittive a causa del Covid-19 imposte in Cina, che hanno comportato una netta contrazione della produzione delle raffinerie ed il posticipo degli interventi di manutenzione programmata per alcuni cantieri.

L'interruzione delle trattative dell'OPEC+ all'inizio di marzo e la breve guerra commerciale che ne è derivata, insieme all'allentamento delle misure di confinamento in Cina, hanno contribuito ad un incremento dei noli delle cisterne, in particolare in Asia ed in Medio Oriente. I prezzi più bassi del petrolio non solo hanno ridotto i costi che dobbiamo sostenere per il carburante delle nostre navi, favorendo l'incremento dei ricavi base time charter, ma hanno anche aperto nuovi arbitraggi, con la nafta che è diventata competitiva con il GPL quale materia prima per il settore petrolchimico, con conseguente trasporto su tratte estremamente lunghe, dal Medio Oriente o dall'Europa verso il Giappone. **Il mercato è stato inoltre inondato di greggio, contribuendo ad un'impennata dei ricavi per le navi cisterne che lo trasportano, grazie ai maggiori volumi trasportati, e alla domanda per stoccaggio su navi all'esaurirsi della disponibilità di stoccaggio a terra.** Trainati dalla solidità dei mercati per il trasporto di greggio, nel primo trimestre 2020 un altro 10% delle navi LR2 ed il 6% delle navi LR1 hanno migrato verso il trasporto di greggio e DPP, riducendo ulteriormente la disponibilità di navi che trasportano raffinati.

All'inizio di marzo, proprio mentre l'attività economica cinese stava iniziando a riprendersi, l'emisfero occidentale ha iniziato ad imporre severe restrizioni alla libertà di movimento delle persone, causando un ulteriore, considerevole calo della domanda di raffinati. Le tariffe per noli spot nell'Atlantico hanno inizialmente risentito dei minori volumi di raffinazione, ma quando lo stoccaggio a terra ha raggiunto il limite ed il contango è salito, l'aumento dello stoccaggio su navi di raffinati e l'aumento della congestione nei porti, hanno comportato una tale riduzione dell'offerta effettiva di trasporto, che le tariffe di nolo hanno iniziato ad aumentare rapidamente su quasi tutte le rotte, raggiungendo livelli storicamente alti a fine aprile 2020.

La tariffa time charter a un anno, che costituisce sempre il miglior indicatore delle aspettative per il mercato spot, si è rafforzata gradualmente nel corso del 2019, chiudendo il quarto trimestre intorno a US\$ 16.500 al giorno e US\$ 18.500 al giorno rispettivamente per le navi MR convenzionali e quelli di tipo "Eco". Nei primi due mesi del 2020 le tariffe del periodo sono leggermente diminuite, per poi impennarsi a cavallo tra la fine del primo trimestre e l'inizio del secondo. La tariffa per periodi di un anno per navi MR2 convenzionali e di tipo "Eco" sono stimate rispettivamente a circa US\$20.000 e US\$21.000 al giorno.

Servizi marittimi

Le società che forniscono "servizi marittimi", sia all'interno del Gruppo sia a terzi, hanno continuato a espandersi, confermando sostanzialmente il fatturato e i risultati positivi conseguiti negli anni precedenti. La società Ishima Pte Limited, che fornisce servizi di assistenza tecnica a navi di proprietà sia del Gruppo d'Amico che di terzi, ha chiuso il proprio bilancio con un significativo aumento degli utili, raggiungendo circa 6,3 milioni di euro. Anche l'attività di intermediazione relativamente agli acquisti di *bunker fuel*, gestita dalla società Rudder insieme alle sue controllate, ha chiuso con il segno positivo l'esercizio 2018 contribuendo positivamente al risultato consolidato.

Menzioniamo infine la società Sirius che continuando la sua attività relativa alla gestione e formazione degli equipaggi ha chiuso il proprio bilancio con un risultato positivo di circa 400 mila euro.

Rinnovo ed evoluzione della flotta

Nel 2013 il Gruppo d'Amico ha lanciato un vasto programma di rinnovo della flotta investendo complessivamente 1,2 miliardi di dollari in oltre 40 navi ecologiche di ultima generazione, sia navi da carico secco sia navi cisterna. Grazie a questo piano di investimenti, **il Gruppo d'Amico possiede e gestisce oggi una flotta giovane, moderna ed ecologica.** Tutte le navi d'Amico sono dotate delle più avanzate tecnologie, per ridurre al minimo l'impatto ambientale, grazie a un importante aumento di efficienza, reso possibile dai risparmi energetici e da una **notevole riduzione dei consumi e delle emissioni.**

Nel mese di gennaio 2019, è stata consegnata la M/T Cielo di Houston, una nuova nave cisterna LR1 di tipo "Eco" costruita dal cantiere sudcoreano Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. presso il proprio cantiere vietnamita Hyundai Vinashin Shipyard Co. Ltd.

Nel mese di ottobre 2019, è stata consegnata anche la M/T Cielo di Londra, una nuova nave cisterna LR1 di tipo "Eco" costruita dal cantiere sudcoreano Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. presso il proprio cantiere vietnamita Hyundai Vinashin Shipyard Co. Ltd.

Strategia ICT

Negli ultimi anni, i sistemi ICT del Gruppo sono stati coinvolti in una serie di cambiamenti, sia in termini di sistemi che di applicazioni. Nuovi sistemi di gestione hanno fornito a d'Amico strumenti nuovi e importanti per affrontare meglio la concorrenza globale. L'obiettivo era ottimizzare le attività quotidiane, sia in termini di efficienza e produttività, sia di consolidare le informazioni tra i vari dipartimenti attraverso l'uso di strumenti più precisi e immediati.

Nel corso del 2019 le attività del Dipartimento ICT si sono concentrate principalmente sull'avvio della nuova infrastruttura server sulla piattaforma Microsoft Azure. Nella prima metà dell'anno sono state condotte le analisi di pianificazione, raggiungendo la piena operatività a giugno.

Allo scopo di supportare efficacemente la raccolta di dati sulle prestazioni delle navi, è stato creato un sistema di Data Warehouse interno, che aggrega i grandi database e produce analisi statistiche e reportistica per i dipartimenti operativi interni ed esterni.

La Società ha lavorato incessantemente per combattere e prevenire la criminalità informatica con il supporto di strumenti tecnologici, consulenti esterni e attività di formazione. È stato raggiunto un livello molto elevato di protezione; attualmente la classifica di protezione perimetrale di Bitsight è equivalente a quella tipica delle società finanziarie. Nel corso dell'anno, tutte le ispezioni effettuate da revisori finanziari, clienti o società di rating hanno fornito risultati pienamente soddisfacenti.

²⁹ Questi commenti si riferiscono ai risultati Q1 2020 del Gruppo d'Amico International Shipping S.A - EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE.

Fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio ed evoluzione prevedibile della gestione

Il recente scoppio dell'infezione da **Covid-19** ha ridotto in maniera significativa le aspettative di crescita per il 2020; il 9 marzo 2020 *Capital Economics* le prevedeva soltanto del 2,0%.

Dry Cargo

Nel mese di gennaio 2020 è stato siglato l'accordo commerciale di Fase 1 tra Stati Uniti e Cina, dopo negoziati complessi che hanno avuto ripercussioni sul mercato delle navi da carico secco per tutto il 2019, subito dopo la guerra dei prezzi del petrolio tra Arabia Saudita e Russia che aveva gravemente sconvolto i mercati globali.

Successivamente, in concomitanza con il Capodanno cinese, **lo scoppio della pandemia di COVID-19 ha completamente alterato lo scenario commerciale**, segnando una immediata battuta d'arresto senza precedenti.

L'impatto negativo del COVID-19 sulla crescita dell'economia mondiale è peggiorato con il passare del tempo e con l'aumento delle misure restrittive adottate dai vari paesi, cosa che ha comportato una significativa revisione al ribasso delle stime della crescita del PIL cinese e globale. A marzo, la produzione industriale cinese, motore principale del mercato delle navi da carico secco, ha registrato il suo primo crollo dal 2008. Più in generale, **la pandemia ha determinato una revisione delle stime della crescita combinata della domanda di materie prime alla rinfusa da un 2% iniziale a una contrazione del 2%, subordinata alla ripresa delle attività economiche e produttive** nel secondo semestre dell'esercizio.

A parziale compensazione dell'effetto negativo di questa domanda, gli ordini di nuove navi sono ai minimi storici, al di sotto del 10% della flotta correntemente attiva in tutti i segmenti in cui il Gruppo d'Amico opera (8% per il segmento Kamsarmax, 6% per il segmento Supramax e 3% per il segmento Handy). Tale segnale strutturale ci consente di essere ottimisti sulle prospettive per il 2021, quando si verificherà una ripresa della domanda (dovuta sia agli stimoli economici per il settore delle costruzioni sia alla necessità generale di ricostituire i normali livelli delle scorte minerali di ferro e di carbone) a fronte di un bassissimo numero di navi in costruzione. Inoltre, con un mercato così impegnativo tutti gli operatori si aspettavano un forte aumento delle demolizioni. Invece, a causa del blocco in tutti i paesi del mondo e dell'impossibilità di effettuare i cambi degli equipaggi, quasi nessuna nave è stata demolita.

Più in generale, **entro il 2020 sono ancora previsti un paio di trimestri di forte volatilità sul mercato spot, con effetti negativi sulle attività di acquisto e di vendita**, che determineranno quindi un rimbalzo strutturale legato alla ripresa della domanda (in molti casi superiore alle previsioni a causa dei molti incentivi e dei piani di liquidità introdotti nel sistema dalle banche centrali di tutto il mondo). In particolare, **con la ripresa delle attività produttive in Cina e il mantenimento dei livelli di esportazione da parte dei produttori di materie prime** in Brasile, Australia e Indonesia, **il pacchetto sviluppato dalla Cina sarebbe molto positivo per il mercato delle navi da carico secco** e consentirebbe anche l'assorbimento di una possibile eccedenza di ferro e carbone legata al rallentamento negli altri paesi, grazie alle riduzioni dei prezzi in atto.

Product Tankers³⁰

Nella relazione di aprile 2020, il Fondo monetario internazionale (FMI) stima che a causa degli effetti negativi delle misure volte a contenere la diffusione del COVID-19, l'economia globale subirà una netta contrazione, del 3 per cento nel 2020, di gran lunga peggiore rispetto a quella che fece seguito alla crisi finanziaria del 2008-2009. Ipotizzando che la pandemia si affievolisca nella seconda metà del 2020 e le iniziative di isolamento possano essere gradualmente revocate, le proiezioni di crescita dell'economia globale si attestano al 5,8 per cento nel 2021, quando l'attività economica tornerà alla normalità.

Secondo le previsioni dell'AIE, nel 2020 la domanda petrolifera globale dovrebbe registrare un decremento record di 9,3 milioni di barili al giorno su base annua. **L'impatto delle misure di contenimento adottate in 187 paesi e territori ha frenato drasticamente la mobilità.** Secondo le stime, la domanda di aprile dovrebbe essere di 29 milioni di barili al giorno inferiore ad un anno fa, tornando ai livelli osservati nel 1995. Per il secondo trimestre del 2020 la domanda dovrebbe essere di 23,1 milioni di barili al giorno inferiore rispetto ai livelli dell'anno scorso. Si prevede che la ripresa nel secondo semestre 2020 sia graduale; a dicembre la domanda sarà ancora inferiore di 2,7 milioni di barili al giorno su base annua.

Sempre secondo l'AIE, l'offerta petrolifera globale è destinata a registrare un calo record di 12 milioni di barili al giorno a maggio, dopo che l'OPEC+ ha siglato un accordo storico per tagliare la produzione di 9,7 milioni di barili al giorno rispetto ai precedenti livelli di riferimento. Sono destinate ad aggiungersi ulteriori riduzioni alla produzione da parte di altri paesi, tra cui le principali dovrebbero avvenire negli Stati Uniti e nel Canada. La riduzione della produzione non OPEC potrebbe raggiungere 5,2 milioni di barili al giorno nel quarto trimestre 2020.

Anche i volumi raffinati hanno subito un netto calo, con la chiusura della capacità di raffinazione di alcune raffinerie, come NNPC in Nigeria, da aprile. A fine aprile 2020 il tasso di utilizzo delle raffinerie negli Stati Uniti era sceso a circa il 65%, dal 93% di inizio anno.

Lo stoccaggio a terra si è quasi esaurito ed i prezzi a termine del greggio e dei raffinati sono in netto contango, favorendo l'interesse dei noleggiatori per lo stoccaggio galleggiante. **Secondo Kpler, a metà aprile 2020 quasi sei milioni di tonnellate di prodotti raffinati erano stoccati in navi cisterna.** Nella definizione di stoccaggio sono incluse le navi cariche in attesa di essere scaricate per più di sette giorni. Lo stoccaggio galleggiante e la congestione nei porti attribuibile alla scarsa disponibilità sulle cisterne a terra, riducono sensibilmente l'offerta effettiva di tonnellaggio e si prevede che possano contribuire a tariffe di nolo estremamente alte nel breve periodo.

Quando la domanda per petrolio si riprenderà e la curva dei prezzi a termine per il crudo si appiattirà, fino a tornare in backwardation, lo stoccaggio galleggiante dovrebbe iniziare a diminuire, aumentando l'offerta effettiva della flotta ed esercitando una pressione al ribasso sui noli.

Clarksons ha recentemente ridotto la propria previsione per la crescita della domanda di navi cisterna al 2,2% e per la crescita nominale della flotta all'1,1% dal rispettivamente 5,0% e 2,4%. Clarksons ritiene che le prospettive per il mercato delle cisterne siano soggette ad una notevole incertezza, ma che esista la chiara possibilità che gli ampi tagli della produzione delle raffinerie, insieme al netto calo della domanda per prodotti petroliferi, finiscano per ripercuotersi negativamente sul commercio via mare di raffinati.

³⁰Questi commenti si riferiscono ai risultati Q1 2020 del Gruppo d'Amico International Shipping S.A. - EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE.

Valore economico generato e distribuito

SDG

TARGET ONU

AZIONI E KPI



8.1 Sostenere la crescita economica pro-capite a seconda delle circostanze nazionali e, in particolare, almeno il 7 per cento di crescita annua del prodotto interno lordo nei paesi meno sviluppati

8.5 Entro il 2030, raggiungere la piena e produttiva occupazione e un lavoro dignitoso per tutte le donne e gli uomini, anche per i giovani e le persone con disabilità, e la parità di retribuzione per lavoro di pari valore

725,3
MLN
di euro

il valore totale generato dal Gruppo d'Amico



16.2 Sviluppare istituzioni efficaci, responsabili e trasparenti a tutti i livelli

1,4
MLN
di euro

il valore economico distribuito alla pubblica amministrazione nel 2019

Il Gruppo d'Amico riconosce l'importanza di un'equilibrata distribuzione del valore generato dalla sua attività nei confronti dei propri *stakeholder*, valore che gli stessi, direttamente o indirettamente, hanno contribuito a produrre. Attraverso l'analisi del valore generato e distribuito, il Gruppo d'Amico evidenzia il flusso di risorse economiche indirizzato ai propri dipendenti, ai propri fornitori di beni, servizi e capitali, alla Pubblica Amministrazione e alle comunità nelle quali è presente.

VALORE ECONOMICO GENERATO E DISTRIBUITO

2017

2018

2019

(migliaia di euro)

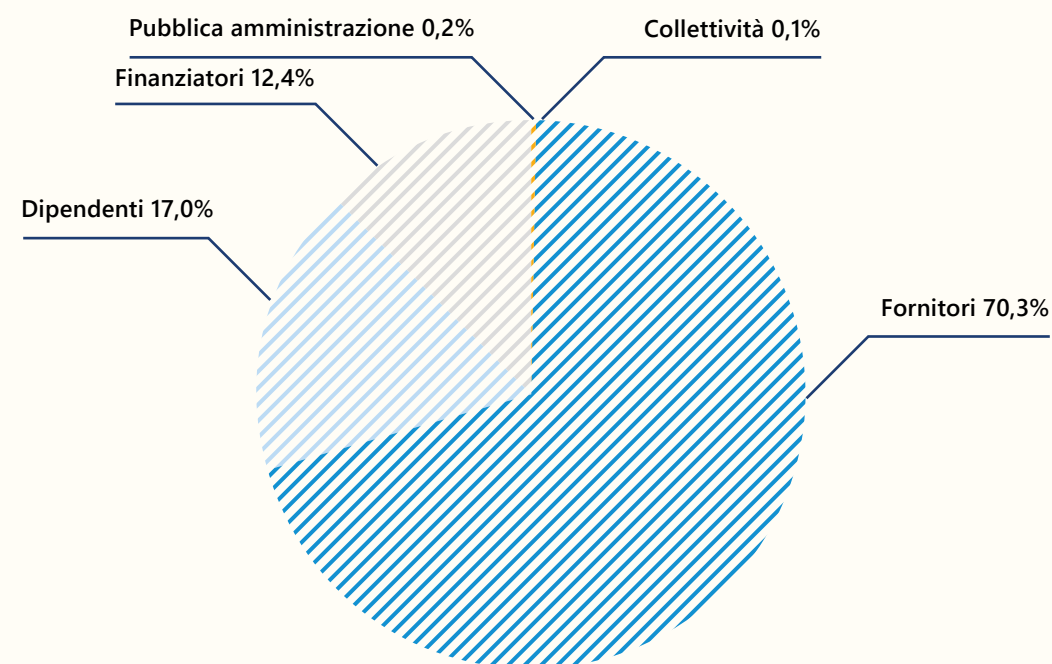
	2017	2018	2019
Valore economico generato	729.382	778.769	725.331
Ricavi delle vendite (trasporto marittimo e servizi)	678.694	711.038	696.880
Altri ricavi (cessione di immobilizzazioni)	20.719	161	4.443
Proventi finanziari	29.969	67.570	24.008
Valore economico distribuito	647.542	681.352	603.844
Fornitori	490.042	507.901	424.556
Dipendenti	104.096	104.060	102.537
Finanziatori	42.691	61.196	74.999
Pubblica Amministrazione	6.295	3.941	1.387
Azionisti (dividendi distribuiti nell'anno)	4.000	4.000	0
Collettività (donazioni, sponsorizzazioni e associazioni di categoria)	418	254	365
Valore economico investito in azienda	81.840	97.417	121.487

Il **valore economico generato** dal Gruppo al 31 dicembre 2019 ammonta a **725,3 milioni di euro** costituito principalmente dai ricavi delle vendite derivanti dalle attività di trasporto marittimo e dei servizi oltre che da altri ricavi relativi a cessioni immobiliari e proventi finanziari (interessi, utili/perdite su cambi e risultati delle società del Gruppo valutate a Patrimonio netto).

Il **valore economico distribuito** dal Gruppo ammonta, al 31 dicembre 2019, a **603,8 milioni di euro**, così suddiviso tra i seguenti *stakeholder*:

- **ai fornitori, circa 424 milioni di euro**, rappresentati dai costi operativi caratteristici del settore marittimo relativi all'utilizzo delle navi della flotta che comprendono principalmente gli acquisti di carburante, le spese portuali e i costi per le commissioni e i noleggi. A questi si aggiungono i costi per la gestione tecnica e il controllo di qualità, altre spese di gestione delle navi, costi assicurativi, consumo di lubrificanti e le spese generali e amministrative;
- **ai dipendenti, personale marittimo e amministrativo, vanno circa 102,5 milioni di euro** costituiti da salari, stipendi, oneri previdenziali e assistenziali e piani a contribuzione definita;
- **ai finanziatori sono corrisposti circa 74,9 milioni di euro** a titolo di interessi bancari su prestiti a breve e medio/lungo termine;
- **alla Pubblica Amministrazione circa 1,4 milioni di euro** per imposte dirette e indirette e tasse;
- **alla collettività 365 mila euro** sotto forma di donazioni, liberalità, sponsorizzazioni e tasse di iscrizione ad associazioni di categoria.
- **non sono stati distribuiti dividendi ai soci nel 2019.**

2019 - Valore Economico Distribuito [%]



Infine, il **Valore economico investito dal Gruppo** ammonta, al 31 dicembre 2019, a **121,5 milioni di euro** ed è costituito da ammortamenti, svalutazioni e accantonamenti a garanzia della continuità e della sostenibilità del business.

La Supply Chain

SDG	TARGET ONU	AZIONI E KPI
	8.1 Sostenere la crescita economica pro-capite a seconda delle circostanze nazionali e, in particolare, almeno il 7 per cento di crescita annua del prodotto interno lordo nei paesi meno sviluppati	424,6 MLN di euro il valore economico distribuito ai fornitori nel 2019
	12.2 Entro il 2030, raggiungere la gestione sostenibile e l'uso efficiente delle risorse naturali 12.6 Incoraggiare le imprese, soprattutto le aziende di grandi dimensioni e transnazionali, ad adottare pratiche sostenibili e integrare le informazioni sulla sostenibilità nelle loro relazioni periodiche	100% i fornitori del Gruppo certificati ISO 9001 e ISO 14001 Obbligo per tutti i fornitori di beni e servizi di prendere visione e rispettare le politiche aziendali in materia di etica, integrità e le normative ambientali

Il Gruppo d'Amico nella gestione della catena delle forniture - grazie al sistema di gestione integrato (IMS - Integrated Management System) - si è dotato di misure atte a **garantire che prodotti e servizi acquistati siano conformi a requisiti di qualità, sicurezza e rispetto per l'ambiente**. In particolare, tali misure si applicano ai prodotti e servizi che hanno o potrebbero avere un impatto significativo sui consumi energetici, a quelli necessari a garantire l'offerta ottimale delle attività di trasporto marittimo del Gruppo (ad esempio gli interventi di bacino e le attività di manutenzione e riparazione delle navi e la fornitura di combustibili) e ai servizi che d'Amico esternalizza.

Le misure includono:

- **valutazione e selezione accurata dei fornitori;**
- **dati chiari e completi sugli ordini di acquisto** e sulle responsabilità;
- **ispezioni e controlli** secondo necessità;
- valutazioni basate sul **rendimento energetico;**
- **richieste di informazioni ai fornitori**, nel caso di servizi esternalizzati, relative ai potenziali impatti riguardanti processi, prodotti e servizi offerti.

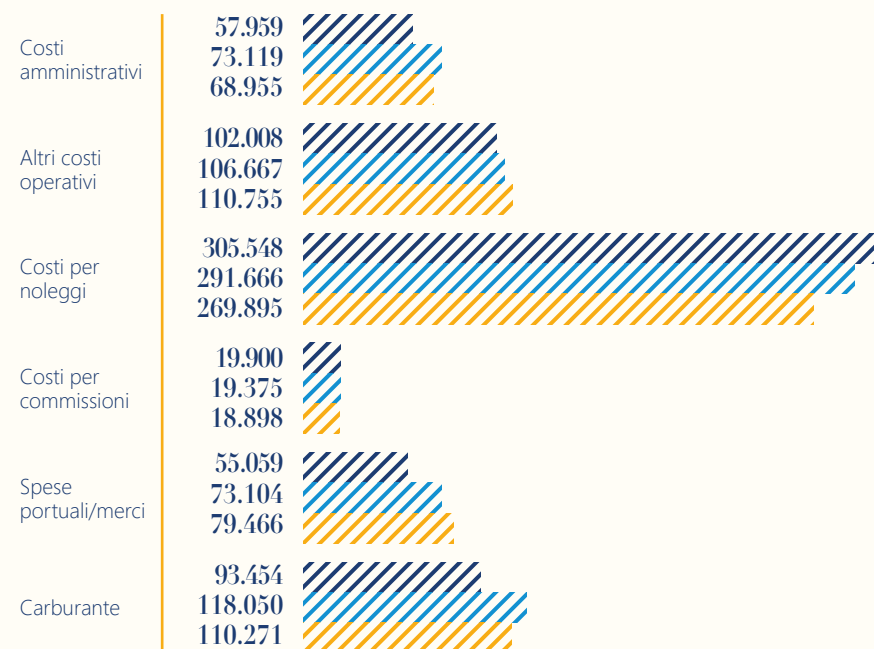
La tabella seguente descrive l'ordinato suddiviso per tipologia.

FORNITURE PER TIPOLOGIA* (migliaia di euro)	2017	2018	2019 ³¹	2019 IFRS 16
Costi operativi diretti (di cui)	589.285	608.862	575.969	457.761
<i>carburante</i>	110.271	118.050	93.454	93.454
<i>spese portuali/merci</i>	79.466	73.104	55.059	55.059
<i>costi per commissioni</i>	18.898	19.375	19.900	19.900
<i>costi per noleggi</i>	269.895	291.666	305.548	113.166
<i>altri costi operativi (quali spese tecniche, gestione navi, assicurazioni)</i>	110.755	106.667	102.008	176.182
Costi amministrativi	68.955	73.119	57.959	56.409
TOTALE	658.240	681.981	633.928	514.170

*I seguenti dati differiscono dal "Valore economico distribuito ai fornitori" espresso nel capitolo precedente. Questi valori, infatti, includono anche alcuni costi relativi alle forniture, quali i costi amministrativi e finanziari, che nel calcolo riportato nelle pagine precedenti, vengono ridistribuiti ad altri gruppi di stakeholder, come finanziatori e pubblica amministrazione.

Forniture per tipologia (migliaia di euro)

2017 2018 2019



³¹ Per facilitare il confronto con gli anni precedenti, i valori non tengono conto della modifica del principio contabile IFRS 16.

Selezione dei fornitori

Il Gruppo d'Amico è dotato di un **albo fornitori selezionati in relazione alla loro affidabilità, qualità, prezzo, tempi di consegna e storia**. I fornitori inclusi in tale elenco devono soddisfare i seguenti criteri:

- **comprovata capacità di ottemperare agli attuali requisiti del Gruppo** applicabili ai prodotti o servizi da acquistare;
- **possesso di certificazioni**, ottenute da un organismo terzo riconosciuto, **di conformità** ai requisiti della norma ISO 9001 e della norma ISO 14001 nel caso di prodotti e servizi che impattano sull'ambiente;
- **possesso di referenze provenienti da altre società o organismi riconosciuti**;
- **rispetto delle richieste del Gruppo d'Amico relativamente all'aspetto dei consumi e dell'efficienza energetica**.

Valutazione dei fornitori

I prodotti e i servizi acquistati vengono controllati per tipologia, quantità e qualità definite contrattualmente ed eventuali difetti. Le verifiche sono effettuate normalmente al ricevimento a bordo da parte del personale della nave e a terra da parte del dipartimento responsabile dell'acquisto. I risultati delle verifiche vengono registrati e comunicati all'Ufficio Tecnico per possibili azioni di aggiornamento delle prestazioni del fornitore. Inoltre, almeno una volta all'anno, il dipartimento competente valuta i fornitori strategici attraverso un sistema di punteggi che definisce un *final rank*.

Per i fornitori appartenenti alla categoria Ambiente e Sicurezza la valutazione è più stringente in quanto nel *final rank* rientrano valutazioni riguardanti il livello di *awareness* e la conseguente capacità di controllo degli impatti ambientali riguardanti le attività svolte.

Nei contratti o nelle lettere d'incarico il fornitore dichiara di aver preso visione e di conoscere il contenuto del Codice Etico e del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo (ex D.lgs. 231/01) adottati da d'Amico Società di Navigazione S.p.A. **Il fornitore pertanto si impegna ad accettare e osservare** - e a far rispettare al proprio personale di vertice e a quello sottoposto - **le regole, le procedure e i principi etici e comportamentali adottati dall'azienda. L'inosservanza degli stessi comporta un inadempimento grave degli obblighi contrattuali e legittima la d'Amico Società di Navigazione S.p.A. a risolvere il contratto con effetto immediato**, salvo il diritto al risarcimento dei danni causati alla Società, quali, a mero titolo esemplificativo, quelli derivanti dall'applicazione delle sanzioni previste dal citato D.lgs. n. 231/2001 e successive modifiche e/o integrazioni.

Nota metodologica

Il Bilancio di sostenibilità al 31 dicembre 2019 del Gruppo d'Amico è stato redatto secondo i "GRI Standards" della Global Reporting Initiative, utilizzando l'opzione di reporting "in accordance - core".

Per assicurare la qualità del proprio Bilancio, d'Amico ha seguito i principi per definire i contenuti e la qualità del report previsti dai GRI Standards, che forniscono un set di criteri per selezionare le informazioni da includere e le relative modalità di rappresentazione.

Principi per la definizione dei contenuti del Report

- **Inclusività degli stakeholder** - L'applicazione di tale principio ha portato d'Amico a effettuare la mappatura dei propri stakeholder, individuandone bisogni, aspettative e strategie necessarie per poterle soddisfare. L'azienda ha inoltre descritto, per ciascuna categoria di stakeholder, le principali modalità di relazione, distinguendo tra momenti informativi, opportunità di dialogo e partnership. I dettagli sono descritti nel paragrafo *Gli stakeholder di d'Amico* all'interno del capitolo *Sostenibilità per il Gruppo d'Amico*.
- **Contesto di sostenibilità** - Nel capitolo *Ambiente, Salute e Sicurezza* - in particolare nei paragrafi *Impatti ambientali e quadro normativo* e *Politica Ambientale* - d'Amico ha fornito una chiara descrizione del proprio approccio teso ad anticipare gli obiettivi sull'efficienza energetica delle navi e la riduzione delle emissioni, definiti dall'IMO e dall'UE.
- **Materialità** - Il Gruppo d'Amico ha effettuato l'analisi di materialità identificando le tematiche che riflettono gli impatti economici, ambientali e sociali significativi dell'organizzazione e influenzano in modo sostanziale le valutazioni e le decisioni degli stakeholder. La metodologia utilizzata e i risultati ottenuti sono descritti nel paragrafo *I temi rilevanti per la sostenibilità* all'interno del capitolo *Sostenibilità per il Gruppo d'Amico*.
- **Completezza** - Il report è stato concepito per permettere agli stakeholder di avere un quadro completo delle attività svolte da d'Amico. Il perimetro di rendicontazione fa riferimento al Gruppo così come indicato nel Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2019. Per l'analisi del personale di terra, invece, il perimetro di rendicontazione ha riguardato solamente i dipendenti di d'Amico e Ishima (246), rispetto al totale consolidato di 307 dipendenti.

Nella tabella seguente si è provveduto a incrociare i temi materiali, gli aspetti definiti dai GRI Standards e il relativo perimetro, evidenziando, per quest'ultimo, eventuali limitazioni nella rendicontazione.

TEMI MATERIALI PER D'AMICO	ASPETTO MATERIALE GRI STANDARDS	PERIMETRO DELL'ASPETTO		LIMITAZIONI DI RENDICONTAZIONE SUL PERIMETRO	
		Interno	Esterno	Interno	Esterno
Efficienza energetica delle navi	Energia; Emissioni	Gruppo	Fornitori	-	Rendicontazione parzialmente estesa ai fornitori
Innovazione: sicurezza e digitalizzazione della flotta	Energia	Gruppo	-	-	-
Elevata qualità dei servizi	Coinvolgimento degli stakeholder	Gruppo	-	-	-
Etica nel business	Etica e integrità; Anticorruzione	Gruppo	-	-	-
Protezione della biodiversità marina	Biodiversità	Gruppo	-	-	-
Emissioni atmosferiche e cambiamento climatico	Emissioni	Gruppo	Fornitori	-	Rendicontazione non estesa ai fornitori
Sistema di gestione integrato	Conformità ambientale; conformità socio-economica	Gruppo	-	-	-

TEMI MATERIALI PER D'AMICO	ASPETTO MATERIALE GRI STANDARDS	PERIMETRO DELL'ASPETTO		LIMITAZIONI DI RENDICONTAZIONE SUL PERIMETRO	
		Interno	Esterno	Interno	Esterno
Salute e sicurezza sul lavoro	Salute e sicurezza sul lavoro	Gruppo	Fornitori	-	Rendicontazione non estesa ai fornitori
Benessere delle persone	Occupazione	Gruppo	-	-	-
Valore generato e distribuito	Performance economica	Gruppo	-	-	-
Formazione e sviluppo del personale	Istruzione e formazione;	Gruppo	-	-	-
Catena delle forniture sostenibili	Valutazione ambientale dei fornitori; Valutazione sociale dei fornitori	Gruppo	Fornitori	-	Rendicontazione parzialmente estesa ai fornitori
Ship recycling	Acque reflue e rifiuti	Gruppo	Fornitori	-	Rendicontazione non estesa ai fornitori
Coinvolgimento degli stakeholder	Coinvolgimento degli stakeholder	Gruppo	-	-	-
Riduzione dei rifiuti e riciclo dei materiali	Energia; Acque reflue e rifiuti	Gruppo	Fornitori	-	Rendicontazione non estesa ai fornitori
Approccio multiculturale	Diversità e pari opportunità	Gruppo	-	-	-
Promozione dei temi sociali, culturali e ambientali	Comunità locali	Gruppo	-	-	-
Consumo di acqua ed energia nelle sedi	Energia	Gruppo	Fornitori	-	Rendicontazione non estesa ai fornitori

Principi per la qualità del Report

- **Accuratezza** - I dati economici, qualitativi e quantitativi, fanno diretto riferimento al Bilancio Consolidato 2019, mentre l'accuratezza dei dati ambientali, di salute e sicurezza e sulla qualità, deriva dall'esistenza di sistemi di gestione certificati, in particolare ISO 9001, ISO 14001, BS OHSAS 18001 e ISO 50001 e dal Fleet Performance Monitoring Department. I dati sociali sono prevalentemente estratti dai sistemi operativi dell'azienda. Per il calcolo delle emissioni di CO₂ sono stati utilizzati i seguenti *Carbon Factor* relativi alle diverse tipologie di combustibile.

FUEL OIL TYPE	C _F (tons-CO ₂ /MT)
Heavy Fuel Oil (Reference: ISO 8217 Grades RME through RMK)	3,114
Light Fuel Oil (Reference: ISO 8217 Grades RMA through RMD)	3,151
Diesel/Gas Oil (Reference: ISO 8217 Grades DMX through DBM)	3,206
Very Low Sulphur Fuel Oil (0,5% Sulphur)	3,114
Liquefied Petroleum Gas (Propane)	3,000
Liquefied Petroleum Gas (Butane)	3,030
Liquefied Natural Gas	2,750
Methanol	1,375
Ethanol	1,913

Per calcolare le emissioni di SO_x sono state utilizzate le seguenti percentuali di zolfo attualmente contenute nei combustibili utilizzati: HSFO Olio combustibile ad alto tenore di zolfo = 3,5% S; LSFO Olio combustibile a basso tenore di zolfo = 1% S; VLSFO Olio combustibile a bassissimo tenore di zolfo = 0,5% S; HSFO Combustibile diesel ad alto tenore di zolfo = 0,5% S; LSFO Combustibile diesel a basso tenore di zolfo = 0,1% S.

Le emissioni di NO_x sono riferite alla tipologia e alla velocità del motore; il calcolo è stato eseguito in base ai seguenti valori forniti dall'IMO.

GRI Content Index

IMO Tier	Eng speed/type	Fuel type	SFOC ME/Aux	ME EF _{baseline} (kg/tonne fuel)	Aux eng EF _{baseline} (kg/tonne fuel)	Reference
0	SSD MSD HSD	HFO HFO HFO	195/na 215/227 na/227	92.82 65.12 na	na 64.76 51.10	ENTEC, 2002 ENTEC, 2002 ENTEC, 2002
1	SSD MSD HSD	HFO HFO HFO	195/na 215/227 na/227	87.18 60.47 na	na 57.27 45.81	IMO Tier I IMO Tier I IMO Tier I
2	SSD MSD HSD	HFO HFO MDO	195/na 215/227 na/227	78.46 52.09 na	na 49.34 36.12	IMO Tier II IMO Tier II IMO Tier II
all	Otto	LNG	166	7.83	7.83	Kristensen, 2012
na	GT	HFO	305	20.00	na	IVL, 2004
na	STM	HFO	305	6.89	na	IVL, 2004

Notes: GT - gas turbine; STM - steam boiler

- **Equilibrio** - Nella descrizione dei risultati delle attività svolte si è cercato di riflettere sia gli aspetti positivi sia quelli negativi al fine di permettere una valutazione equilibrata dell'andamento del Gruppo.
- **Comparabilità** - Per consentire agli *stakeholder* di analizzare i cambiamenti delle performance, il Bilancio di sostenibilità presenta dati triennali. Il perimetro di rendicontazione è indicato nella presente nota metodologica.
- **Tempestività** - Il Bilancio di sostenibilità è redatto con cadenza annuale. Per soddisfare maggiormente le esigenze informative degli *stakeholder*, là dove significativo, sono stati riportati fatti accaduti dopo la chiusura dell'esercizio 2019.
- **Chiarezza** - La struttura del report è stata definita per rendere le informazioni contenute di facile individuazione da parte degli *stakeholder*. Il livello di dettaglio delle informazioni è stato scelto in modo da rendere il report comprensibile, accessibile e utilizzabile dai differenti *stakeholder*. Si è inoltre provveduto a esplicitare in apposite note il significato degli acronimi utilizzati.
- **Affidabilità** - Il documento contiene i recapiti a cui rivolgersi per ottenere approfondimenti e chiarimenti delle informazioni in esso riportate.

INFORMAZIONI GENERALI	Pagina/Risposta diretta	Eventuali omissioni e motivi dell'omissione
PROFILO ORGANIZZATIVO		
102-1 Nome dell'organizzazione	copertina	
102-2 Attività, brand, prodotti e servizi	pp. 10; 22-25; 92-94	
102-3 Sede del quartier generale	pp. 18-19	
102-4 Localizzazione delle attività	pp. 18-19	
102-5 Assetto proprietario e forma legale	pp. 20-21; 26	
102-6 Mercati serviti	pp. 18-19; 147-151	
102-7 Dimensione dell'organizzazione	pp. 52; 146	
102-8 Informazioni sui dipendenti e altri lavoratori	pp. 55-58	
102-9 Supply chain	pp. 155-156	
102-10 Variazioni significative dell'organizzazione e della sua catena di fornitura/supply chain	nel 2019 non ci sono stati significativi cambiamenti organizzativi	
102-11 Principio o approccio precauzionale	pp. 30-35; 114-115; 122-123; 126-132	
102-12 Attività esterne	pp. 102-107	
102-13 Appartenenza ad associazioni	pp. 102-107	
STRATEGIA		
102-14 Dichiarazione dell'alto dirigente responsabile delle decisioni	p. 9	
102-15 Principali impatti, rischi e opportunità	pp. 112-113	
ETICA E INTEGRITÀ		
102-16 Valori, principi, standard e norme di comportamento	pp. 10-13; 28-35	
102-17 Meccanismi per consulenze e questioni sul tema dell'etica	pp. 28-30	
GOVERNO DELL'ORGANIZZAZIONE		
102-18 Struttura di governo	pp. 26-27	
102-21 Consultazione degli stakeholder su temi economici, ambientali e sociali	p. 38	
102-22 Composizione del massimo organo di governo e relativi comitati	p. 26	
102-23 Presidente del più alto organo di governo	p. 26	
COINVOLGIMENTO DEGLI STAKEHOLDER		
102-40 Elenco dei gruppi di stakeholder	p. 44	
102-41 Contratti collettivi	pp. 62-64	
102-42 Identificare e selezionare gli stakeholder	pp. 38; 44-48	
102-43 Approccio all'attività di coinvolgimento degli stakeholder	pp. 38; 47-48; 98	
102-44 Argomenti chiave e criticità emerse	pp. 39; 45-46	
PRATICHE DI RENDICONTAZIONE		
102-45 Entità incluse nel bilancio consolidato	pp. 20-21	
102-46 Definizione del contenuto del report e del perimetro di rendicontazione	pp. 38-39; 158-160	
102-47 Elenco degli aspetti materiali	pp. 39-43	
102-48 Rettifiche alle informazioni	pp. 74; 133-136; 160	
102-49 Modifiche nella rendicontazione	pp. 66-69; 71; 83; 88-89; 120-121; 143	
102-50 Periodo di riferimento/rendicontazione	p. 158	
102-51 Data del report più recente	2019	
102-52 Ciclo di rendicontazione	annuale	
102-53 Contatti per richiedere informazioni sul report	p. 165	
102-54 Dichiarazioni sulla rendicontazione (claims of reporting) in accordo con gli Standard GRI	p. 158	
102-55 Indice dei contenuti GRI (GRI Content Index)	pp. 161-163	
102-56 External assurance	nessuna. Il Gruppo sta considerando la possibilità di far certificare il suo prossimo Bilancio di Sostenibilità da parte di una Società esterna.	

INFORMAZIONI SPECIFICHE	Pagina/ Risposta diretta	Eventuali omissioni e motivi dell'omissione
ECONOMICHE		
PERFORMANCE ECONOMICHE		
103-1	Illustrazione dell'aspetto materiale e del perimetro di rendicontazione	pp. 39; 42; 158-160
103-2	L'approccio di gestione e le sue componenti	pp. 147-151
103-3	Valutazione del metodo di gestione	pp. 147-151
201-1	Valore economico direttamente generato e distribuito	pp. 152-154
ANTI-CORRUPTION		
103-1	Illustrazione dell'aspetto materiale e del perimetro di rendicontazione	pp. 39; 41; 158-160
103-2	L'approccio di gestione e le sue componenti	p. 28
103-3	Valutazione del metodo di gestione	p. 28
205-3	Casi di corruzione e azioni intraprese in risposta	nessun episodio di corruzione nel 2019
AMBIENTE		
ENERGIA		
103-1	Illustrazione dell'aspetto materiale e del perimetro di rendicontazione	pp. 39; 41; 43; 158-160
103-2	L'approccio di gestione e le sue componenti	pp. 114-129
103-3	Valutazione del metodo di gestione	pp. 117-129
302-1	Consumo di energia nell'organizzazione	p. 118
302-3	Intensità di energia	p. 118
302-4	Riduzione dei consumi energetici	p. 118
302-5	Riduzione dell'energia richiesta da beni e servizi	pp. 122-129
BIODIVERSITÀ		
103-1	Illustrazione dell'aspetto materiale e del perimetro di rendicontazione	pp. 39; 41; 158-160
103-2	L'approccio di gestione e le sue componenti	pp. 130-132
103-3	Valutazione del metodo di gestione	pp. 130-132
304-2	Impatti significativi di attività, prodotti e servizi sulla biodiversità	pp. 130-132
304-3	Habitat protetti o ripristinati	pp. 105-106
EMISSIONI		
103-1	Illustrazione dell'aspetto materiale e del perimetro di rendicontazione	pp. 39; 41; 158-160
103-2	L'approccio di gestione e le sue componenti	pp. 114-125
103-3	Valutazione del metodo di gestione	pp. 114-125
305-1	Emissioni dirette di gas ad effetto serra (GHG) - Scopo 1	p. 119
305-5	Riduzione delle emissioni di gas ad effetto serra (GHG)	pp. 114-119
ACQUE REFLUE E RIFIUTI		
103-1	Illustrazione dell'aspetto materiale e del perimetro di rendicontazione	pp. 39; 43; 158-160
103-2	L'approccio di gestione e le sue componenti	pp. 135-136; 142-143
103-3	Valutazione del metodo di gestione	pp. 135-136
306-2	Rifiuti per tipologia e per metodo di smaltimento	pp. 135-136
306-3	Sversamenti significativi	pp. 130-132. Nessuno sversamento negli ultimi tre anni
CONFORMITÀ AMBIENTALE		
103-1	Illustrazione dell'aspetto materiale e del perimetro di rendicontazione	pp. 39; 42; 158-160
103-2	L'approccio di gestione e le sue componenti	pp. 32-35
103-3	Valutazione del metodo di gestione	pp. 32-35
307-1	Mancato rispetto di regolamenti e leggi in materia ambientale	nessuna inadempienza con leggi e regolamenti ambientali nel 2019
VALUTAZIONE AMBIENTALE DEI FORNITORI		
103-1	Illustrazione dell'aspetto materiale e del perimetro di rendicontazione	pp. 39; 42; 158-160
103-2	L'approccio di gestione e le sue componenti	pp. 155-157
103-3	Valutazione del metodo di gestione	pp. 155-157
308-1	Nuovi fornitori selezionati utilizzando criteri ambientali	p. 157

	Pagina/ Risposta diretta	Eventuali omissioni e motivi dell'omissione
SOCIALE		
OCCUPAZIONE		
103-1	Illustrazione dell'aspetto materiale e del perimetro di rendicontazione	pp. 39; 42; 158-160
103-2	L'approccio di gestione e le sue componenti	pp. 54; 69-71; 82-86
103-3	Valutazione del metodo di gestione	pp. 54; 69-71; 82-86
401-1	Nuove assunzioni e tasso di turnover	pp. 64-65
401-2	Benefit erogati ai dipendenti a tempo pieno che non sono erogati ai dipendenti a termine o part-time	pp. 85-86
SALUTE E SICUREZZA SUL LAVORO		
103-1	Illustrazione dell'aspetto materiale e del perimetro di rendicontazione	pp. 39; 42; 158-160
103-2	L'approccio di gestione e le sue componenti	pp. 137-140
103-3	Valutazione del metodo di gestione	pp. 137-140
403-2	Tipologie di infortuni e tassi di infortunio, malattie professionali, giorni persi e assenteismo e numero di incidenti mortali legati al lavoro	p. 139. Il Gruppo sta lavorando per raccogliere tutti i dati necessari per il calcolo dell'indicatore.
TRAINING AND EDUCATION		
103-1	Illustrazione dell'aspetto materiale e del perimetro di rendicontazione	pp. 39; 42; 158-160
103-2	L'approccio di gestione e le sue componenti	pp. 72-84
103-3	Valutazione del metodo di gestione	pp. 72-84
404-1	Ore medie di formazione annuale per dipendente	pp. 72; 74; 78
404-2	Programmi di aggiornamento delle competenze dei dipendenti e programmi di assistenza nelle transizioni lavorative (Transition Assistance Programs)	pp. 82-84
LOCAL COMMUNITIES		
103-1	Illustrazione dell'aspetto materiale e del perimetro di rendicontazione	pp. 39; 43; 158-160
103-2	L'approccio di gestione e le sue componenti	pp. 104-107
103-3	Valutazione del metodo di gestione	pp. 104-107
413-1	Operazioni con coinvolgimento della comunità locale, valutazioni d'impatto e programmi di sviluppo	pp. 104-107

Crediti

Progetto grafico e coordinamento:

Havas Pr Milan

Consulenza di progetto:


Refe - Strategie di Sviluppo Sostenibile

Fotografie:

Archivio fotografico Gruppo d'Amico



damicoship.com

Per maggiori informazioni sulla sostenibilità del Gruppo d'Amico:
<https://it.damicoship.com/> | csr@damicoship.com |  | 