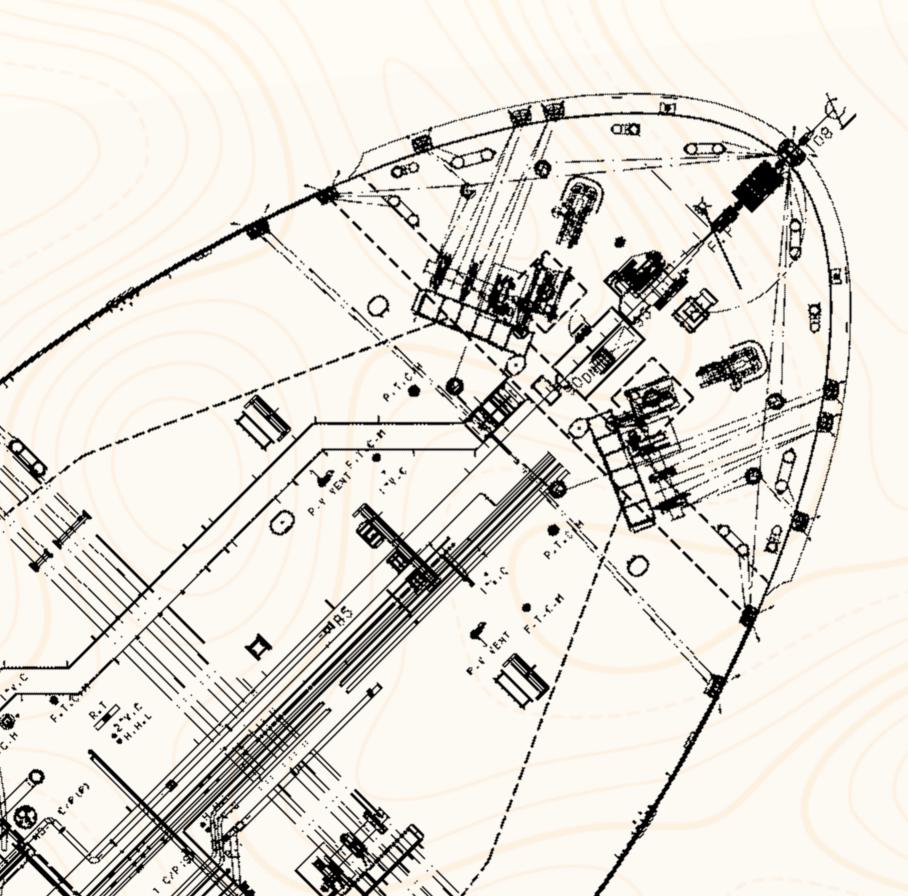


# A SHIP AHEAD

Bilancio di sostenibilità 2020



# Indice

- 5 Lettera degli armatori
- 6 Il nostro Bilancio di Sostenibiltià
- Highlights 2020
- 10 Profilo del Gruppo
- 13 Profilo del Gruppo
- 13 Mission e vision
- 14 I nostri valori
- 16 Oltre 80 anni di storia
- 18 Presenza nel mondo
- 0 Struttura del Gruppo
- 22 Aree di business
- 27 Corporate governance
- 36 Il sistema di gestione integrato

### La sostenibilità per il Gruppo d'Amico

- 40 Il percorso di sostenibilità del Gruppo d'Amico
- 42 L'impatto del COVID-19
- 44 La matrice di materialità
- 46 La nostra strategia
- 52 Gli stakeholder di d'Amico
- 60 Responsabilità sociale
- Highlights 2020
- 65 Le nostre persone
- 66 L'impatto del COVID-19 sul personale navigante e di terra
- 68 Politiche di gestione delle risorse umane
- 70 Le persone che lavorano in azienda
- 84 Reclutamento e selezione
- 90 Formazione e sviluppo
- 101 Sistemi di remunerazione e valutazione delle prestazioni
- 105 Sistema di Welfare
- 108 Diritti umani
- 110 Salute e sicurezza dei lavoratori

### 117 Clienti

- 118 Aree di business e clienti
- 124 La qualità del servizio
- 129 Comunità
- 130 Partecipazione in associazioni e organizzazioni leader del settore
- 133 L'impegno di d'Amico per la comunità
- 134 Solidarietà
- 135 Arte e cultura
- 135 Ambiente

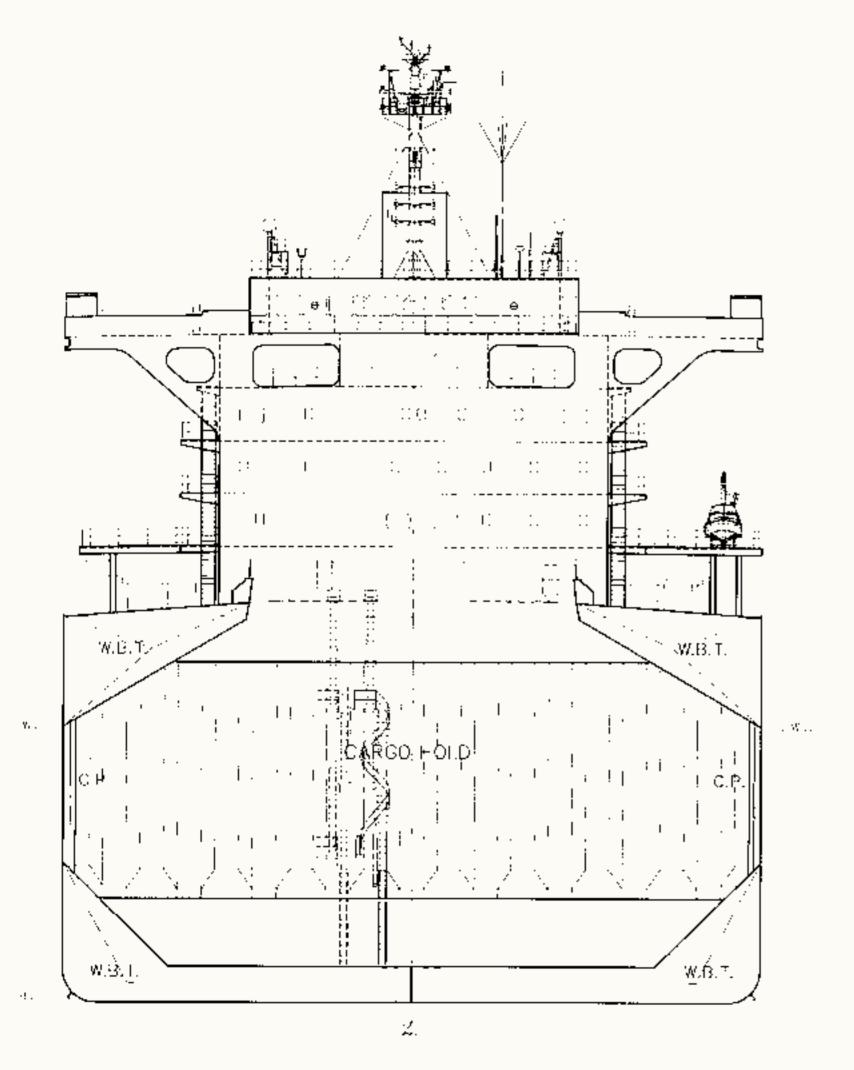
## Responsabilità ambientale

- Highlights 2020
- Responsabilità ambientale
- 144 Impatti ambientali e quadro normativo
- 148 Politica ambientale
- 152 Performance ambientali
- Una flotta all'avanguardia
- 161 Progetti di decarbonizzazione e digitalizzazione
- 173 Sicurezza in mare e dell'ambiente marino
- 184 Gestione dei rifiuti
- 187 Gestione ambientale nelle sedi

# <sub>190</sub> Res<mark>po</mark>nsabilità economica

- 192 Highlights 2020
- 194 Responsabilità economica
- 196 Andamento del mercato e performance del Gruppo d'Amico
- 201 Business outlook
- 204 Valore economico generato e distribuito
- 207 La Supply Chain
- 210 Nota metodologica
- 213 GRI Content Index

d'Amico Bilancio di Sostenibilità 2020



# Lettera degli armatori

# A SHIP AHEAD

Mai come prima in questo ultimo anno abbiamo navigato in acque sempre più agitate. Un anno segnato dalla pandemia e anche da una elevata e persistente volatilità dei mercati, alimentando e rinnovando le sfide per la nostra organizzazione.

Eppure, l'impegno, la cooperazione e il senso di appartenenza delle nostre persone, a terra e a bordo, la loro risposta straordinaria alla tempesta generata dalla pandemia, ci hanno consentito di mantenere la rotta. E la resilienza delle persone, dei nostri manager, è diventata la resilienza dell'azienda.

In questi mesi così incerti, ancora di più, si è consolidato il rapporto di fiducia con tutti i nostri collaboratori, veri pilastri della struttura. Tutti insieme, abbiamo lavorato con l'unico obiettivo di garantire un servizio che soddisfi i nostri stakeholder e di rafforzare il nostro impegno sulla sostenibilità.

Alle nostre persone va un sentito ringraziamento per l'impegno profuso in questo lungo e faticoso anno.

Al personale di terra che, al sicuro delle proprie case fin dai primi giorni del dilagare della pandemia, ha garantito la continuità delle nostre attività, senza che alcuna restrizione potesse limitare la piena operatività.

Ai nostri marittimi ai quali è stato richiesto uno sforzo e un sacrificio come mai prima d'ora, costretti a lunghi periodi lontani da casa, dai propri affetti, a causa delle difficoltà nell'avvicendamento degli equipaggi. Una sfida nella sfida superata grazie al loro impegno, all'abnegazione e alla passione verso questo mestiere che ha permesso ad ogni nostra nave di continuare ad operare.

La straordinarietà del periodo non ci ha però distolti da quello che è un nostro impegno quotidiano: la massima attenzione posta al rispetto delle normative, delle procedure di sicurezza e della salvaguardia dell'ambiente che rappresenta il fondamento delle scelte imprenditoriali e della conduzione della nostra azienda.

Da anni ormai abbiamo orientato il nostro agire quotidiano e i nostri modelli di lavoro verso un orizzonte di maggiore sostenibilità. Nell'ottica di questo impegno costante che, con orgoglio e grande soddisfazione, presentiamo la terza edizione del nostro Bilancio di Sostenibilità.

Per questo Bilancio di Sostenibilità, abbiamo deciso di fare un ulteriore passo in avanti e richiedere, come per la prima edizione, il contributo dei nostri Stakeholders con lo scopo di valutare se e in che misura le priorità, collegate ai differenti temi in materia di sostenibilità, siano cambiate in questi due anni, anche in risposta alla pandemia.

Questa terza edizione, rende ancor più presente e sentito il concetto di sostenibilità ambientale e responsabilità sociale. In d'Amico, infatti, ci impegniamo concretamente ogni giorno per implementare processi e diffondere comportamenti sostenibili tra le persone che lavorano con noi.

La severità e il rigore nel rispettare le procedure e gli standard di sicurezza per noi non sono solo una questione di "compliance", ma un aspetto che connota i valori e la nostra cultura d'impresa e per i quali non sono ammessi compromessi.

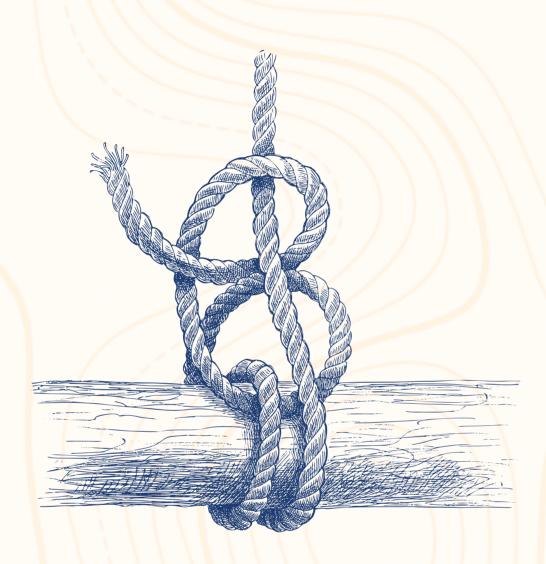
Puntiamo a diventare leader più sostenibili nel settore dello shipping, per garantire un futuro migliore alle generazioni che verranno, impegnandoci ogni giorno e lavorando scrupolosamente per rendere le nostre navi più sicure e sostenibili attraverso continue ispezioni, analisi e azioni mirate che ci portano ad essere al di sopra degli standard di conformità.

Grandi sfide ci attendono nell'immediato futuro. La decarbonizzazione e la digitalizzazione saranno i driver principali che guideranno i movimenti del settore dell'energia negli anni a venire. Noi, grazie alla collaborazione di tutti e alla preparazione delle nostre risorse, sostenuta da un collaudato sistema di formazione, stiamo già lavorando da tempo in questa direzione con la stessa attenzione e passione che da sempre ci guida nel nostro business. One step at a time, one ship ahead!

Paolo d'Amico Ces

Cesare d'Amico

d'Antice
Bilancio di Sostenibilità 2020



# IL NOSTRO BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ

Con questa terza edizione del Bilancio di Sostenibilità il Gruppo d'Amico consolida, in una logica di miglioramento continuo, il suo impegno, avviato nel 2018, per la responsabilità sociale e la sostenibilità. Questo Bilancio misura e comunica le performance sociali, ambientali ed economiche, nonché le prospettive future dell'organizzazione, consentendo agli stakeholder di esprimere valutazioni coerenti e consapevoli su come il Gruppo interpreta e realizza la sua missione e le sue strategie.

Di seguito gli obiettivi che hanno guidato l'elaborazione di guesta terza edizione:

- rafforzare la governance sui temi della sostenibilità aumentando il coinvolgimento di tutte le aree aziendali interne e la consapevolezza in ambito di accountability
- aggiornare la **matrice di materialità** del Gruppo, che rappresenta i temi più rilevanti per la sostenibilità aziendale e del business del Gruppo d'Amico
- consolidare il **processo di rendicontazione** e in particolare incrementare la rendicontazione delle politiche e delle performance legate alla dimensione ambientale in termini di caratteristiche della flotta, decarbonizzazione, gestione dei rifiuti e gestione sostenibile delle sedi
- rafforzare la misurazione del contributo del Gruppo al raggiungimento degli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite.

Questa edizione, inoltre, mette in evidenza l'impegno del Gruppo e le attività messe in campo per far fronte all'emergenza sanitaria e per garantire la continuità delle attività nella massima sicurezza dei dipendenti, in particolare del personale marittimo.

Il documento, esito del percorso sviluppato secondo la metodologia Refe "Rendersi conto per rendere conto®", è redatto secondo i "GRI Sustainability Reporting Standards" del Global Reporting Initiative ed è strutturato in cinque sezioni: Profilo del Gruppo, Sostenibilità per il Gruppo d'Amico, Responsabilità Sociale, Responsabilità Ambientale e Responsabilità Economica.

•

# HIGHLIGHTS 2020

# RESPONSABILITÀ SOCIALE

personale di terra

2.731 personale di bordo 1.723

ore totali di formazione del personale di terra

7.6

ore di formazione pro capite per il personale di terra 95,2

mln di euro il valore economico distribuito ai dipendenti

84,5% retention rate del personale di bordo

86,3%

del personale di terra

ore di formazione

del personale di bordo

ore di formazione
pro capite per il personale
di bordo

Zero incidenti

209.000 eu

valore delle quote di partecipazione ad Associazioni di categoria e altre associazioni nel 2020, raddoppiate dal 2018

# RESPONSABILITÀ ECONOMICA

620,2

il valore economico generato dal Gruppo 509,3

il valore economico distribuito agli stakeholder, 82% del valore economico generato 68,8%

il valore economico distribuito ai fornitori

445,9

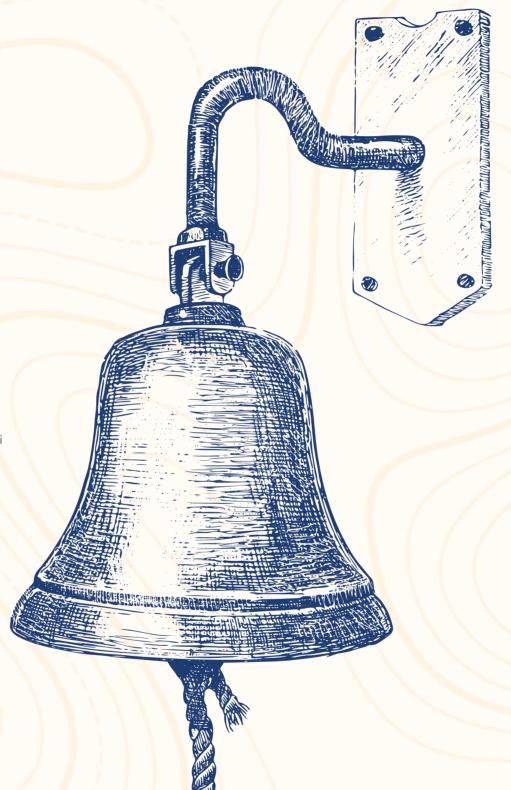
il valore economico totale delle forniture

# Selezione dei fornitori

secondo certificazioni di qualità e ambientali

# Valutazione dei fornitori

secondo le valutazioni sul livello di consapevolezza e abilità nel controllo dell'impatto ambientale prodotto



# RESPONSABILITÀ AMBIENTALE

-6,9%

riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> per miglio nautico (2020 vs 2018)

-7,1%

riduzione del consumo di carburante per miglio nautico (2020 vs 2018)

7,1%

riduzione delle emissioni di NO<sub>x</sub> per miglio nautico (2020 vs 2018)

68%

la flotta di proprietà conforme alla Fase II dell'EEDI

80%

della flotta di proprietà è compliant con l'EEXI, calcolato al 75% del limite dell'MRC 97,9%

quota di carburante a basso contenuto di zolfo dal 15,9% del 2018

-85,0%

riduzione delle emissioni di SO<sub>x</sub> per miglio nautico (2020 vs 2018)

Zero

e sversamenti nel 2018, 2019 e 2020

100%

le navi gestite, sulle quali il Gruppo effettua un monitoraggio sistematico tramite raccolta dati

5.268,56 mc

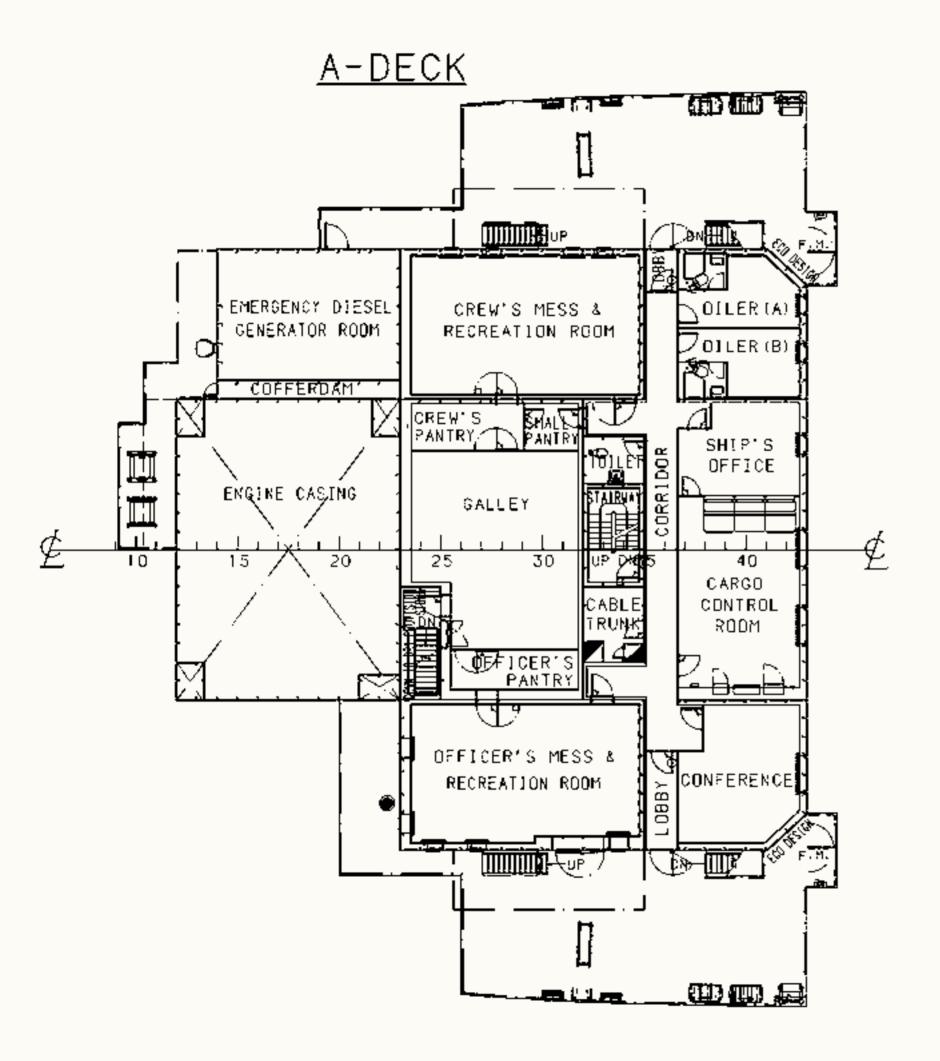
del totale dei rifiuti prodotto a bordo nel 2020, -21,4% dal 2019

# Tecnologie robotiche

per l'ispezione delle stive carico







# 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.



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.

# VISION

# 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



Guidati dalla cultura e dai valori della tradizione familiare

costruiamo successi in una prospettiva di lungo termine, trasformando le promesse in fatti concreti.

# 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.



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 ed evitare danni
all'ambiente e perseguire una
politica orientata a ottenere zero
incidenti e sversamenti in mare.

## **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.



### **IDENTIFICAZIONE**

# Il nostro lavoro e il nostro successo

sono caratterizzati da un forte senso di appartenenza delle nostre persone verso l'azienda.

## 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.



S

# 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.

# 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.

# 2000-2009

#### Focalizzazione sul core business

d'Amico International Shipping (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.

# 1990-1998

### Specializzazione e crescita per linee esterne

Nel 1998 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 venduta, consentendo al Gruppo di focalizzare meglio strategie e investimenti. È inoltre il periodo della specializzazione nel trasporto di navi a carico secco, attraverso l'acquisto di navi box-shaped.

# 2020 - Oggi

#### Nuova rotta

La pandemia del 2020 ha costituito un'opportunità per implementare un piano di costante miglioramento volto a raggiungere e garantire elevati standard di sicurezza e di tutela ambientale. Progetti di digitalizzazione e decarbonizzazione tracceranno le due rotte principali del Gruppo d'Amico per il prossimo decennio.

# 2010-2012

# Espansione internazionale e consolidamento strategia 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 ed "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%.

# futuro..

**\*\*** 

### TIMELINE

1936 tempo 2020

- 16

d'Amice

Bilancio di Sostenibilità 2020

# PRESENZA NEL MONDO

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



Chartering/Operations/Finance

# STRUTTURA DEL GRUPPO

# d'AMICO SOCIETÀ DI NAVIGAZIONE SPA ITALIA

100%

d'AMICO INTERNATIONAL S.A. LUSSEMBURGO

65 65%

d'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING S.A. LUSSEMBURGO

100%

d'Amico Tankers d.a.c. Irlanda

d'Amico Tankers UK Ltd Regno Unito

High Pool Tankers Ltd Irlanda

Glenda International Shipping d.a.c. Irlanda

99.80% **d'Amico Tankers Monaco S.A.M.** Monte Carlo

100%	d'Amico Shipping Italia SpA Italia	
75%	DOMAS Immobiliare S.r.l. Italia	
51%	MIDA Maritime Company d.a.c. Irlanda	
76.90%	Sirius Ship Management Srl Italia	
	99.00% d'Amico Ship Ishima India Pte Ltd India	1.00%

55.55% d'Amico Partecipazioni Finanziarie Srl Italia

			\ \ \ \ \ \
100%	d'Amico Shipping Singapore Pte Ltd Singapore		1
70%	d'Amico Dry Maroc S.à.r.l. Marocco		
100%	d'Amico Finance d.a.c. Irlanda		
100%	d'Amico Shipping USA Limited USA		
100%	d'Amico Shipping UK Ltd Regno Unito		
99.80%	COMARFIN S.A.M. Monte Carlo		
97%	COGEMA S.A.M. Monte Carlo		
85%	Rudder S.A.M. Monte Carlo	100%	Rudder Pte Ltd Singapore
100%	d'Amico Dry d.a.c. Irlanda	100%	Medi Supra Pool Management Ltd Irlanda
100%	Hanford Investments Inc Lussemburgo	100%	St. Andrew Estates Ltd Lussemburgo
100%	Anglo Canadian Shipping Ltd Canada	100%	ACGI Shipping Inc. Canada
		100%	ACGI International Shipmanagement Singapore Pte Ltd Singapore
		100%	Global Maritime Supplies Pte Ltd Singapore
100%	Ishima Pte Ltd Singapore	(	66.67% Ermes Seawear Pte Ltd Singapo
		100%	Welltech Marine Pte Ltd Singapore

Holding
Società di Navigazione
Società di Servizi
Holding finanziarie / Società finanziarie
Società immobiliari

LEGENDA:

Struttura del Gruppo al 31 dicembre 2020

\_\_ 20

d'Amico Bilancio di Sostenibilità 2020

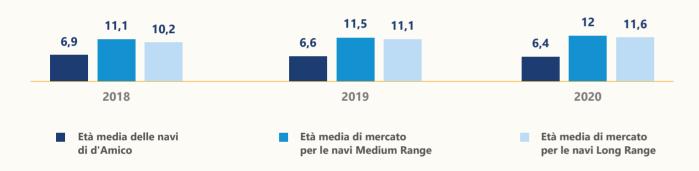
# AREE DI BUSINESS

# 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 40 navi cisterna**<sup>1</sup> con **un'età media di 6,4 anni**, (3% in meno rispetto al 2019), **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 12,0 anni e per le Long Range 1 (55.000-84.999 dwt) è di 11,6 anni<sup>2</sup>.

### ETÀ MEDIA\* - PRODUCT TANKERS



\*L'età della flotta è espressa in anni

### TIPOLOGIA DI NAVI E TONNELLAGGIO [dwt³]

Handysize	**	36.000 - 40.000 dwt
MR/Medium Range		45.000 - 51.000 dwt
LR1/Long Range 1		55.000 - 79.999 dwt

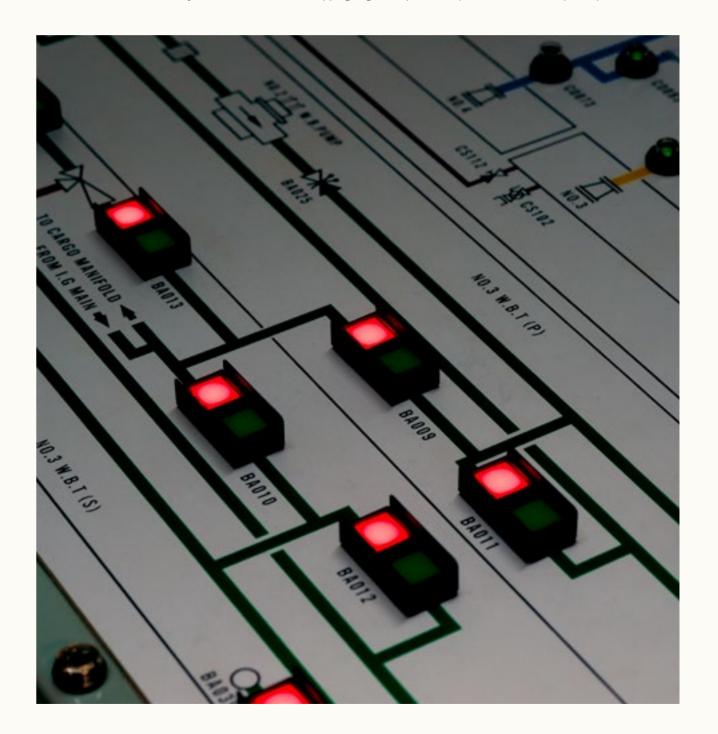
<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Flotta al 31 dicembre 2020, come da Relazione annuale 2020 di d'Amico Società di Navigazione

Al 31 dicembre 2020, il 77,5% della flotta controllata di DIS era classificato IMO, rispetto a una media del mercato del 39% con un incremento di 4,5 punti percentuali sul 2019 - e il 75% della flotta DIS (di proprietà e a scafo nudo) era "Eco", rispetto ai valori medi di settore pari al 25,7%, con un incremento di 15,4 punti percentuali sul 2019.

La nostra flotta, costituita principalmente da navi MR, è sia efficiente sotto il profilo energetico che flessibile in termini commerciali. I nostri più recenti investimenti nel segmento delle navi LR1 ne aumentano ulteriormente l'efficienza energetica.

#### Una parte della flotta viene impiegata tramite joint venture:

- **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 una partecipazione del 50%
- Eco Tankers Limited<sup>5</sup>, è una joint venture con Venice Shipping Logistics S.p.A., nella quale DIS detiene una partecipazione del 33%.



<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> Fonte: Clarksons Research Services, febbraio 2021

<del>-- 22</del>

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Fonte: Clarksons Research Services, febbraio 2021

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Dead Weight Tonnage o tonnellaggio di portata lorda: capacità di carico trasportabile da una nave, espressa in tonnellate metriche.

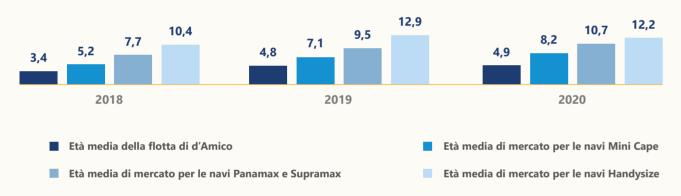
<sup>&</sup>lt;sup>5</sup> Eco Tankers Limited ha avviato un processo di liquidazione volontaria.

# Navi da carico secco - Dry Cargo

La Business Unit Dry Cargo opera con 48 navi<sup>6</sup> 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.** La Business Unit Dry Cargo opera in particolare nei segmenti Handysize (da 37.000 dwt a 39.000 dwt), Handymax/Supramax (da 56.000 dwt a 64.000 dwt), Kamsarmax/Post-Panamax (da 82.000 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 gestire i propri contratti COA (Contracts Of Affreightment) e per i forward cargoes.

L'età media della flotta Dry Cargo del Gruppo d'Amico è di 4,9 anni, notevolmente più bassa di quella di settore che, secondo IHS Markit, è di 10,2 anni. In particolare, la Business Unit Dry Cargo supera il benchmark della industry nei segmenti Mini Cape (5,4 anni vs 8,2), nel Panamax (3,2 vs 10,7), nel Supramax (5,1 vs 10,8) e nelle Handysize (6,6 vs 12,2). Oltre ad operare per d'Amico Dry d.a.c., d'Amico Shipping Italia SpA e d'Amico Shipping Singapore Pte Ltd, la business unit Dry Cargo ha anche una J/V con Mitsui denominata Mida Maritime d.a.c. che possiede 2 Kamsarmax costruite nel 2018.

### ETÀ MEDIA\* - DRY CARGO



<sup>\*</sup>L'età della flotta è espressa in anni

### TIPOLOGIA DI NAVI E TONNELLAGGIO [dwt<sup>7</sup>]

Handysize	MM	37.000 - 39.000 dwt
Handymax/Supramax	M M	56.000 - 64.000 dwt
Kamsarmax/Post-Panamax		82.000 - 89.000 dwt
Minicape		117.000 dwt

<sup>&</sup>lt;sup>6</sup> Dato al 31 dicembre 2020, come da Relazione annuale 2020 di d'Amico Società di Navigazione S.p.A.

Nel 2010, dopo un'esperienza di oltre quarant'anni nel settore di linea portacontainer, è nata d'Amico Dry Maroc, la cui attività principale è un servizio di cabotaggio tra i vari porti del Marocco (Agadir, Tangeri Med e Casablanca), a cui viene affiancato 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 aree di business sono presenti nei principali centri marittimi di tutto il mondo: Casablanca (Marocco), Dublino (Irlanda), Londra (Regno Unito), Montecarlo (Monaco), Singapore, USA (Connecticut), Vancouver (Canada).

### Servizi marittimi

Il Gruppo fornisce inoltre, anche tramite altre società, servizi di ship management e di bunkering, l'intermediazione per gli acquisti di carburante per le navi.

I Servizi vengono svolti 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 ed 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.

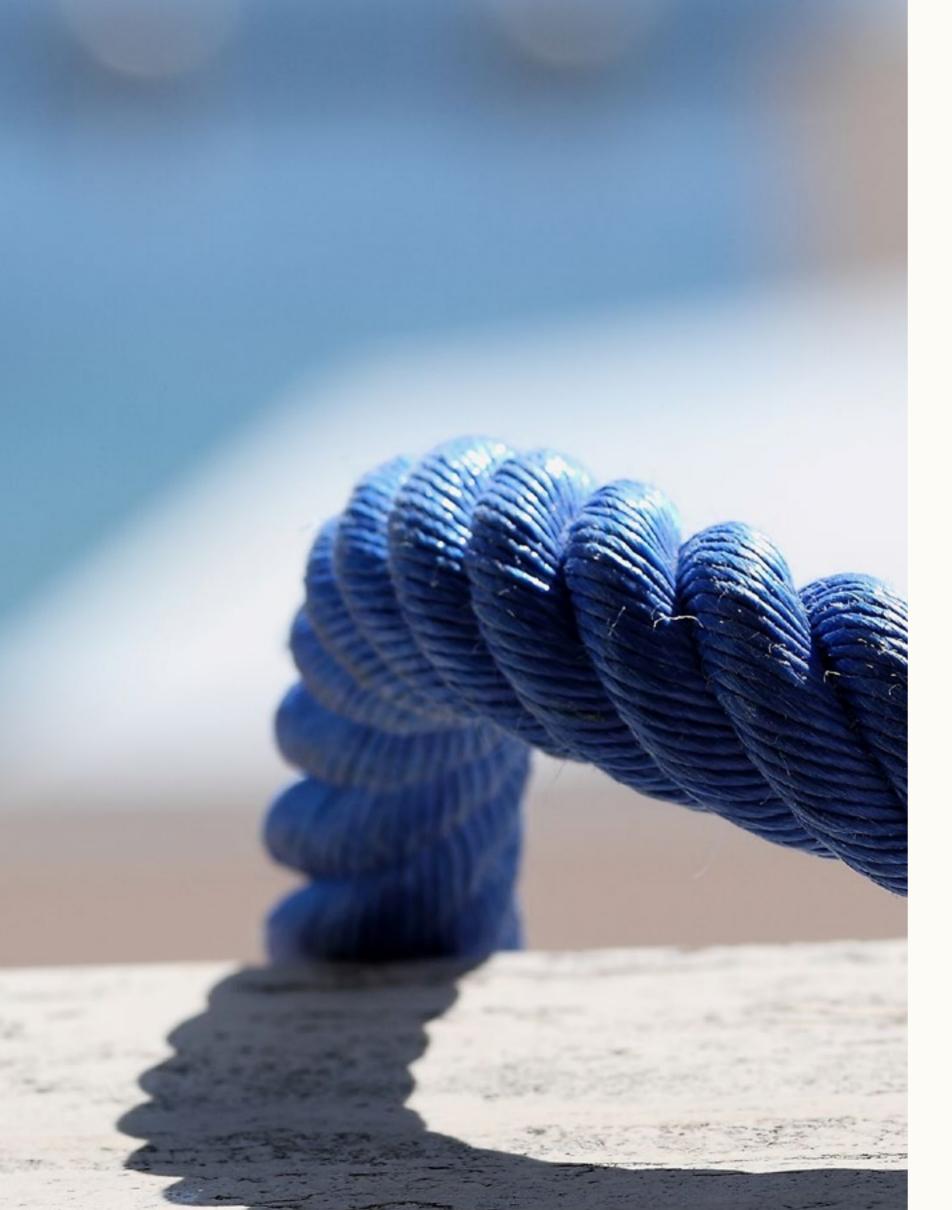
Il processo di gestione degli equipaggi dal 2017 è gestito da un Crew Director che si avvale della collaborazione di una delle società del Gruppo d'Amico, la Sirius Ship Management S.r.l., che provvede al recruitment, al payroll e alla gestione del personale di bordo, conformemente alle disposizioni 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.



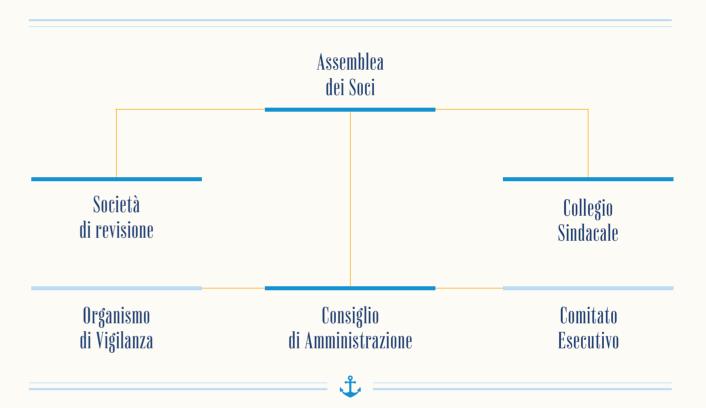
<del>-</del> 24

<sup>&</sup>lt;sup>7</sup> Dead Weight Tonnage o tonnellaggio di portata lorda: capacità di carico trasportabile da una nave, espressa in tonnellate metriche.



# 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, un fattore particolarmente rilevante soprattutto alla luce della vasta distribuzione geografica del Gruppo d'Amico e della quotazione in borsa italiana di d'Amico International Shipping S.A., la controllata indiretta di diritto lussemburghese<sup>8</sup>.



# 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 2020 la percentuale di partecipazione alle riunioni di tale organo è stata del 100% con riferimento a tutti gli Amministratori in carica.

<sup>&</sup>lt;sup>8</sup> Per informazioni sulla Corporate Governance di d'Amico International Shipping S.A. visitare il sito: https://en.damicointernationalshipping.com/corporate-governance/.

#### 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".

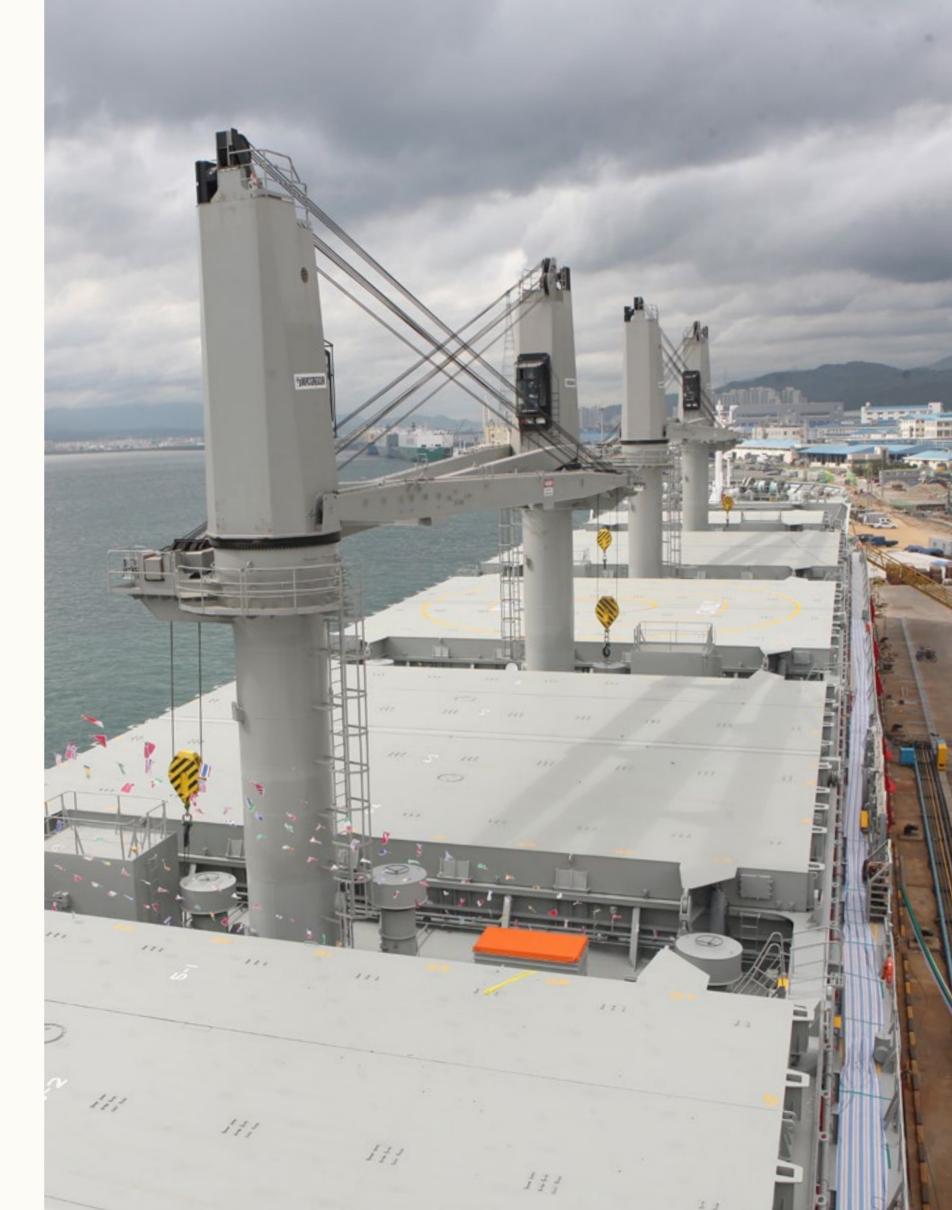
### Collegio Sindacale

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 2020 la percentuale di partecipazione di tale organismo alle riunioni del Consiglio di Amministrazione è stata prossima al 95% in riferimento a tutti i suoi membri in carica.

### Società di Revisione Legale dei conti

L'Assemblea Ordinaria dei Soci del 23 giugno 2020 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 2020/2022, e quindi sino all'approvazione del Bilancio civilistico chiuso al 31 dicembre 2022, alla Axis S.r.l. di Reggio Emilia, membro del network internazionale Moore Global.





# 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, pienamente consapevole che tali valori dimostrino un forte senso di responsabilità sociale**.

La politica anticorruzione implementata dalla Società 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 di anticorruzione

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 di 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".

### **CODICE ETICO: I PRINCIPI**

Principi etici generali	<ul> <li>rispetto delle leggi</li> <li>onestà, correttezza e trasparenza</li> <li>rispetto della dignità della persona</li> </ul>	<ul> <li>protezione dei dati</li> <li>trattamento delle informazioni riservate</li> <li>conflitti di interessi</li> </ul>	<ul> <li>relazioni con la concorrenza</li> <li>responsabilità verso la collettività</li> <li>rispetto per l'ambiente</li> <li>generosità</li> <li>innovazione</li> </ul>
Principi etici nella corporate governance	organismi societari/enti sociali	rapporti con gli azionisti	sistema di controllo interno e di gestione del rischio
Principi etici nella gestione delle risorse umane	<ul> <li>selezione e reclutamento</li> <li>formalizzazione del rapporto di lavoro</li> </ul>	<ul> <li>gestione e sviluppo professionale</li> </ul>	• salute e condizioni lavorative
Principi etici nelle relazioni con clienti, partner, fornitori, PA e altre istituzioni pubbliche	• rapporti con la clientela	rapporti con partner     e fornitori	rapporti con la PA     e altre istituzioni pubbliche

### 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 adottato ai sensi del D.Lgs. n. 231/2001 - in particolare la Parte Generale, il Codice Disciplinare e le Parti Speciali 0 (Catalogo Esplicato 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). Il Modello Organizzativo 231 prende inoltre in considerazione la disciplina del cd. "Whistleblowing" e l'adozione di un sistema interno di segnalazione delle violazioni.

In conseguenza di tale adeguamento, si è reso necessario provvedere all' 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 2020, la Società aveva in fase di completamento **un nuovo aggiornamento del Piano di Rischio come deliberato dal Consiglio di Amministrazione della Società del 2019**; l'aggiornamento è stato realizzato al fine di condurre una **revisione generale del Modello Organizzativo 231** alla luce degli ultimi 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.



### Organismo di Vigilanza

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, istituito nel 2008 in forma collegiale, è attualmente composto da **tre membri nominati con delibera del Consiglio di Amministrazione del 18 maggio 2020 per il triennio** 2020/2022 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.

Si evidenzia che nel corso del 2020 non sono pervenute agli Organismi di Vigilanza delle società del Gruppo che hanno adottato il Modello Organizzativo 231 segnalazioni di violazioni dello stesso e/o del Codice Etico.

#### Protezione dei dati

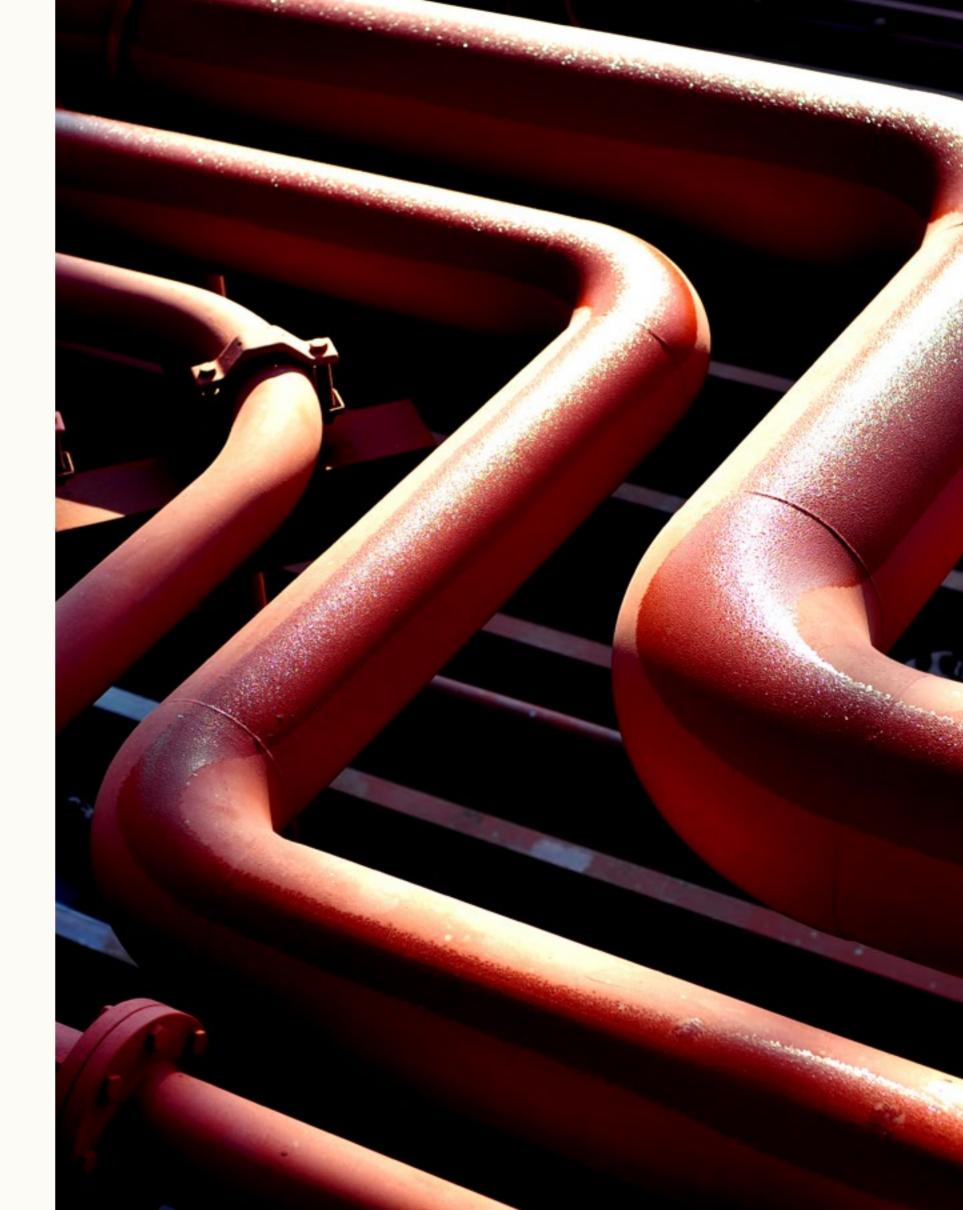
d'Amico Società di Navigazione S.p.A., in qualità di Titolare del Trattamento dei Dati Personali, ha continuato a mantenere nel corso del 2020 il Regolamento Privacy di Gruppo adottato nel 2018 in ottemperanza alle prescrizioni normative del Regolamento europeo n. 679/2016 e successive modifiche e integrazioni, e fondato sui principi di liceità, correttezza e trasparenza del trattamento dei dati personali.

Il modello di Data Protection di Gruppo è stato definito a partire dalla mappatura dei 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 infragruppo 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 corso del 2020 il Gruppo d'Amico ha implementato **protocolli specifici contenenti le disposizioni per il contenimento della diffusione del COVID-19** sul luogo di lavoro, predisponendo a tal fine un'informativa specifica per la protezione dei dati personali a beneficio delle parti interessate.

Inoltre, nella seconda metà del 2020 la struttura dedicata alla gestione del sistema di protezione dei dati ha anche lanciato un programma di controlli interni allo scopo di verificare la conformità alla protezione dei dati e la corretta applicazione del **Regolamento Privacy del Gruppo d'Amico**. In particolare, due delle società incluse nell'ambito di applicazione del modello di Regolamento Privacy di Gruppo sono state sottoposte a controlli in modalità remota. Il piano di controlli proseguirà l'anno prossimo.

Sempre durante l'anno è stato completato il corso di formazione online sul Data Protection 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 del 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 aperto. Le informazioni su questo sistema di segnalazione sono a disposizione su tutte le navi della flotta.

Attraverso questo **Open Reporting System** e in accordo con la Whistleblowing Policy della Società, sia il personale di terra che quello 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 della Società**, ai requisiti di protezione dell'ambiente marino e al piano di conformità ambientale implementato dalla Società.

### Whistleblowing

La Società è da sempre particolarmente attenta alla prevenzione dei rischi che potrebbero compromettere la gestione responsabile e sostenibile delle funzioni del Gruppo d'Amico; pertanto, 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 serie di linee guida per la gestione di tutte le segnalazioni di whistleblowing.

Il Gruppo d'Amico ha pertanto sviluppato un **sito web** che, garantendo la riservatezza dell'identità del segnalante, permette di **riportare**, anche da parte di terzi esterni al Gruppo, **qualsiasi irregolarità e /o comportamenti illeciti,** commissivi o omissivi che possano costituire violazioni, anche sospette, dei principi sanciti nel Codice Etico di Gruppo (principi su cui è basato il Codice stesso adottato dalla Società) e nei Modelli di Organizzazione e Gestione ex D.Lgs. 231/2001 delle società del Gruppo d'Amico che li hanno adottati, o delle linee guida anticorruzione, nonché casi di "mobbing" e/o molestie sessuali e in generale violazioni di politiche e norme 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 della società. La segnalazione può anche fare riferimento a casi, anche sospettati o tentativi, di "mobbing" e/o molestie sessuali.

Tale sito web si affianca al preesistente Open Reporting System utilizzato esclusivamente per la segnalazione di eventi verificatisi a bordo di una nave e/o nei casi in cui il segnalante sia un membro dell'equipaggio, ed è coerente con quello adottato dalla Società relativamente al flusso informativo verso l'Organismo di Vigilanza.

Nel marzo 2021 è stato lanciato un nuovo canale di whistleblowing che unisce i due sistemi precedenti (Open Reporting System per violazioni avvenute a bordo e sito web di whistleblowing per quelle a terra).

La nuova piattaforma di whistleblowing di d'Amico è disponibile su https://openreportingsystem.damicoship.com/ - con accesso anche dal portale Darwin, dai siti web di DSN e DIS - e può essere utilizzato per segnalare qualsiasi irregolarità e/o comportamento illecito, atto od omissione, verificatosi sia a bordo che a terra, che potrebbe costituire una violazione o un tentativo di violazione, anche sospetta, di:

- disposizioni legislative richiamate dal Decreto Legislativo n. 231/2001 (ossia sospetta commissione o sospetto tentativo di commissione dei reati elencati nel Decreto),
- principi sanciti nel Codice Etico di Gruppo 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") e, in particolare, la Politica anti-corruzione che potrebbero costituire frodi o in un danno anche potenziale, nei confronti di colleghi, azionisti e stakeholder, oppure atti di natura lesiva o illecita degli interessi e della reputazione della Società.

La segnalazione può anche fare riferimento a casi, anche sospetti o tentati, di "mobbing", modestie sessuali, violazioni della legislazione sulla privacy e situazioni di conflitti di interessi reali, potenziali e apparenti per cui non è avvenuta un'adeguata segnalazione da parte dei soggetti coinvolti e che potrebbero avere conseguenze sull'imparzialità e sui risultati positivi della Società.



# 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), ISO 45001 (salute e sicurezza sul lavoro) e ISO 50001 (efficienza energetica), certificati da RINA. L'applicazione di tutti questi standard ha permesso al Gruppo d'Amico di ottenere nel 2014, per primo in Italia, la prestigiosa certificazione RINA Best 4 Plus che riconosce le conformità ai principali standard vigenti.

Nel 2014 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	SERVIZIO	10 SHIPPING		ISM	ISO 45001	ISO 9001	ISO 14001	ISO 5000	
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 (USA)			•			
Ishima Pte. Ltd.				Singapore	•	•	•	•	•	

<sup>9</sup> Società di servizi: società che fornisce servizi al settore marittimo o ad altre società del Gruppo, inclusi, a titolo esemplificativo, servizi generali ausiliari e di consulenza, servizi amministrativi, commerciali, di gestione delle operazioni e di gestione tecnica e di equipaggio.

### 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 comprende 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 in futuro per incrementare le proprie performance.



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

Questo sistema consente al personale del Gruppo, ai comandanti delle navi 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 di legge.

<sup>&</sup>lt;sup>10</sup> Società di shipping: società che opera nel trasporto di carico secco o nel settore delle navi cisterna tramite navi di proprietà, noleggiate a scafo nudo e/o navi noleggiate a tempo.



# IL PERCORSO DI SOSTENIBILITÀ DEL GRUPPO d'AMICO

Il Gruppo d'Amico ha individuato, in occasione della redazione del primo Bilancio di Sostenibilità nel 2018, **i temi maggior-mente 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 nel tempo nelle tre aree di responsabilità: economica, sociale e ambientale. I temi sono stati scelti a partire dallo standard di riferimento - *GRI Sustainability Reporting Standards* - ma soprattutto tenendo in considerazione elementi distintivi dell'azienda quali: la missione e i valori, i sistemi di gestione della qualità, della sicurezza e dell'ambiente, le strategie in tema di *Climate Change*.

Per questa terza edizione del Bilancio di Sostenibilità, il Gruppo d'Amico ha aggiornato l'analisi di materialità, provvedendo, ad allargare il numero di stakeholder coinvolti, in crescita **da 67 nel 2018**, 41 dei quali per l'analisi esterna e 26 per l'analisi interna, a **94 persone** coinvolte, **38 per l'analisi interna e 56 per l'esterna**, con un incremento del 40,3%.

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 i principali stakeholder esterni - **analisi esterna**.

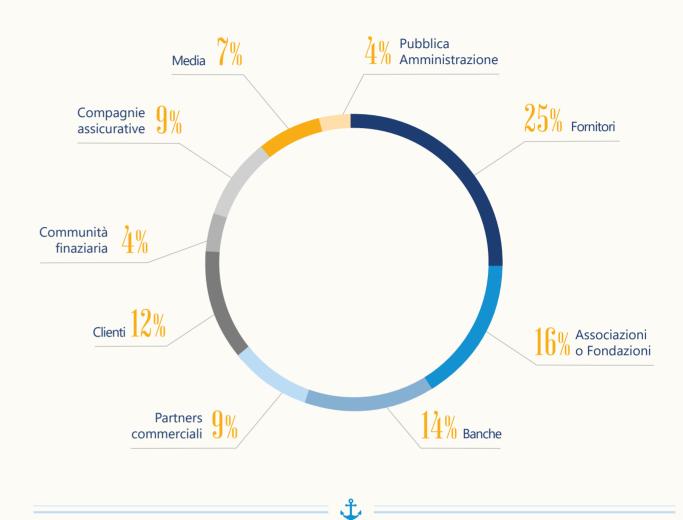
L'analisi interna ha permesso all'organizzazione l'identificazione di temi materiali che sono stati sottoposti ad una valutazione della loro rilevanza in relazione alla performance dell'azienda, alla possibilità di accrescerne reputazione e vantaggio competitivo, tenendo in considerazione i relativi rischi. L'importanza di ogni tema rilevante è stata esaminata chiedendo a ogni stakeholder interno di esprimere un'opinione riguardante l'impatto del tema sull'attività di d'Amico e la probabilità di occorrenza di un evento negativo legato a ciascun tema, considerando il rischio correlato dovuto alle azioni intraprese dal Gruppo.

Nel 2020, il Gruppo ha tenuto **3 workshop dedicati all'aggiornamento dell'analisi interna**, che hanno coinvolto tutte le sedi di d'Amico, compresi gli alti dirigenti e i quadri di d'Amico e Ishima. Tali workshop sono stati inoltre un'opportunità per condividere internamente il percorso di sostenibilità intrapreso dal Gruppo e sottolineare la finalità dell'analisi.

Per l'analisi esterna ad ogni stakeholder è stato chiesto di condividere la propria valutazione in merito all'**importanza da attribuire a ogni aspetto rilevante**, considerando il settore shipping in generale. Il grafico seguente rappresenta il numero di stakeholder coinvolti per ogni categoria.



#### STAKEHOLDER COINVOLTI NELEANALISI ESTERNA



Al fine di ottenere un risultato oggettivo e, alla luce della composizione accurata e rappresentativa degli stakeholder di d'Amico, a ciascuna valutazione ricevuta dagli stessi è stato assegnato lo stesso peso.

Una peculiarità che distingue l'analisi 2020 da quella condotta nel 2018 riguarda l'inclusione di una nuova sezione nell'analisi, volta a comprendere l'impatto della pandemia di COVID-19 sui temi rilevanti identificati da d'Amico, sia per gli stakeholder interni che per quelli esterni.

- 40

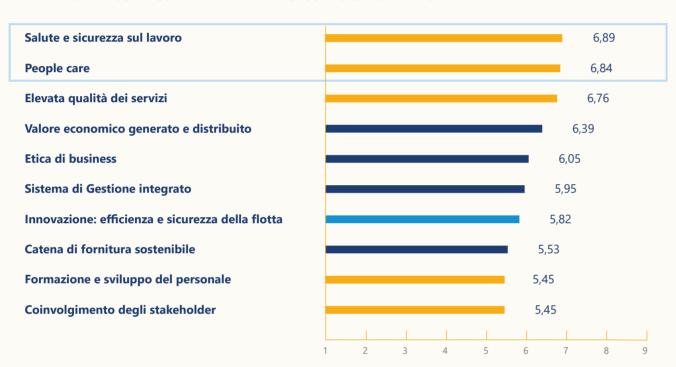
d'Amico Bilancio di Sostenibilità 2020

# IMPATTO DEL COVID-19

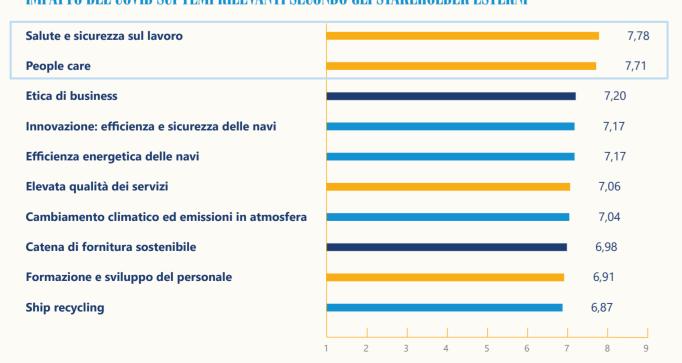
La vita quotidiana è stata inevitabilmente colpita dal COVID-19, influenzando la percezione **personale e i criteri di valutazione** inerenti i temi della sostenibilità. Tale influenza è stata confermata dai risultati illustrati nella matrice di materialità che sarà presentata successivamente nel documento.

Per comprendere meglio le conclusioni della matrice di materialità, i risultati della valutazione degli stakeholder concernente l'impatto del COVID-19 sono anticipati e presentati di seguito.

### IMPATTO DEL COVID SUI TEMI RILEVANTI SECONDO GLI STAKEHOLDER INTERNI



### IMPATTO DEL COVID SUI TEMI RILEVANTI SECONDO GLI STAKEHOLDER ESTERNI

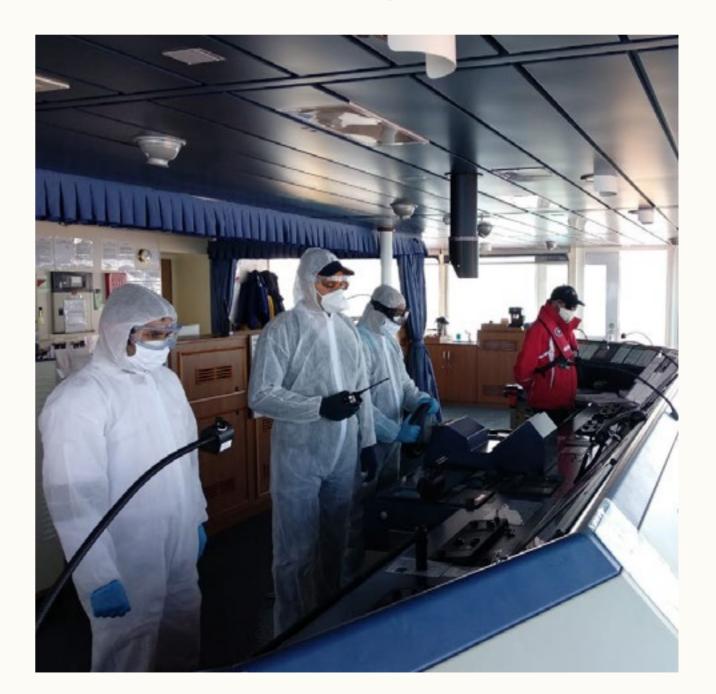


Si osserva che secondo gli stakeholder i temi più colpiti dalla pandemia sono stati **salute e sicurezza sul lavoro** e l'attenzione alla **people care**. In effetti, tali argomenti hanno ricevuto una valutazione molto più elevata degli altri temi da parte di entrambe le categorie di stakeholder, interni ed esterni, in particolare da questi ultimi.

Il risultato era parzialmente prevedibile in quanto, a causa dell'emergenza pandemica, **l'attenzione è stata drasticamente rivolta alle condizioni di salute e sicurezza sul lavoro**, per evitare la diffusione del contagio. L'attenzione è stata inoltre spostata verso il tema dello **smart working**, a cui d'Amico stava già lavorando nel 2019, facilitando la transizione verso una nuova modalità di lavoro.

Tra i temi ambientali, l'unico valutato in entrambi i casi come fortemente colpito dal COVID-19 è quello legato ad **innovazione, efficienza e sicurezza della flotta**. Di fatto, quest'ultimo elemento è legato anche alla salute sul lavoro, che è stato l'argomento più rilevante per entrambe le categorie di stakeholder.

Inoltre, le principali differenze tra i pareri dei due gruppi di stakeholder hanno riguardato i temi ambientali ed economici. Mentre gli **stakeholder interni ritengono che i temi economici siano stati quelli colpiti più duramente dal COVID-19,** in particolare il valore economico generato dall'Organizzazione, gli **stakeholder esterni** si sono concentrati sull'efficienza energetica delle navi, il cambiamento climatico ed emissioni in atmosfera e ship recycling come temi più colpiti dal COVID-19, confermando la loro **attenzione e sensibilità verso le questioni ambientali.** 

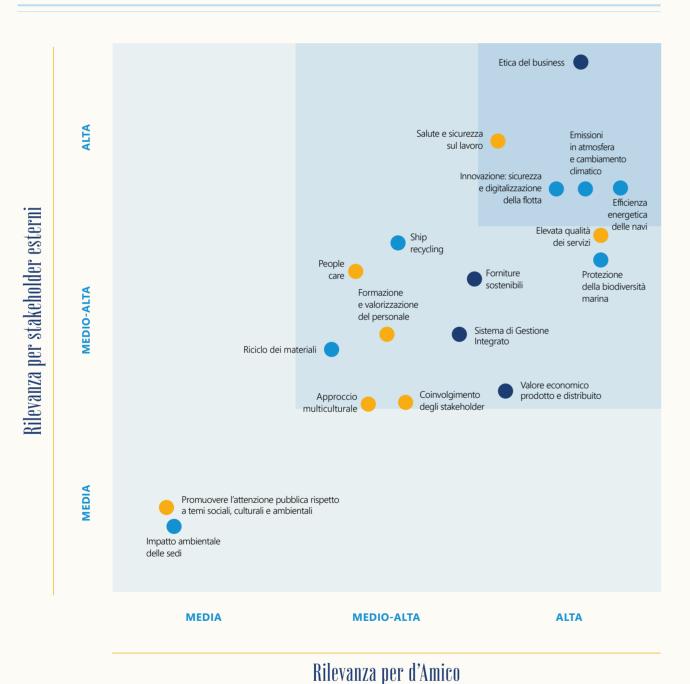


32

d'Amice Bilancio di Sostenibilità 2020

# MATRICE DI MATERIALITÀ

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



A tutti gli stakeholder, nel compilare il questionario, è stata data la possibilità di assegnare - per ogni tema - un punteggio compreso tra 1 e 9. Sulla base dei punteggi assegnati sono state costruite 5 fasce di riferimento: bassa, medio - bassa, medio - alta e alta.

Al fine di meglio rappresentare i risultati dell'analisi, tenuto conto che tutte le risposte pervenute riportavano un valore almeno medio (ossia pari o superiore a 4), la matrice rappresentata di seguito riporta unicamente le fasce da medio ad alto, ad ulteriore valorizzazione dell'elevato punteggio assegnato.

I temi ambientali, in generale, hanno un'influenza da medio-alta ad alta, sia per gli stakeholder interni che per quelli esterni. Quattro dei sette temi ambientali rientrano o si avvicinano alla fascia più alta: efficienza energetica delle navi, cambiamento climatico ed emissioni in atmosfera, e innovazione riguardante la sicurezza e l'efficienza della flotta e tutela della biodiversità marina. Sebbene il consumo energetico e di risorse idriche a terra risultino essere tra i temi a cui è stata attribuita minore importanza da tutti gli stakeholder intervistati, si sottolinea che sono comunque inclusi nella fascia media.

Le tematiche economiche e di governance sono, in media, tutte rilevanti. Un aspetto dotato di particolare rilevanza dal punto di vista degli stakeholder interni è la qualità del servizio offerto. Mentre il punto concernente l'etica di business costituisce, sia dal punto di vista interno che esterno, l'aspetto più importante, oltre ad essere l'unico argomento in questo ambito a rientrare nella fascia più alta.

I temi sociali hanno registrato un notevole incremento della rilevanza nella matrice rispetto all'ultima indagine condotta nel 2018, dove il focus principale era relativo ai temi ambientali. La salute e sicurezza sul lavoro rimangono, tra i temi sociali, gli argomenti più importanti sia per gli stakeholder interni che esterni, posizionandosi per la prima volta nella fascia più elevata di punteggio; questo esito era abbastanza prevedibile considerando l'analisi dei risultati della valutazione dell'impatto del COVID-19. Le restanti tematiche hanno una rilevanza medio-alta, mentre i temi legati alla sensibilizzazione pubblica dei temi sociali, culturali e ambientali, sono stati inseriti nella fascia media.

In generale, nel 2020, verosimilmente a causa dell'emergenza dovuta al COVID-19 che ha inevitabilmente caratterizzato le attività di tutte le società, è stato osservato un **incremento dell'importanza assegnata ai temi sociali** e a quelli legati alla dimensione economica e di governance. **I temi ambientali mantengono**, comunque, **un'importanza molto elevata.** 



# 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 strutturata in 17 Obiettivi di sviluppo (Sustainable Development Goals - SDG), articolati in 169 target da raggiungere entro il 2030.

L'Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile è un programma d'azione per le persone, il pianeta e la prosperità con l'obiettivo di guidare il mondo sulla strada da percorrere nell'arco della prossima decade. Gli obiettivi rappresentano traguardi comuni su un insieme di tematiche fondamentali per un nuovo modello di sviluppo: la lotta alla povertà, l'eliminazione della fame e il contrasto al cambiamento climatico, sono solo 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.

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

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

Obiettivi per lo Sviluppo Sostenibile

# OBIETTIVI PER LO SVILUPPO SOSTENIBILE

Temi della sostenibilità di d'Amico

Formazione e valorizzazione del personale

Approccio multiculturale

Salute e sicurezza sul lavoro

Elevata qualità dei servizi Coinvolgimento degli stakeholder

Promuovere l'attenzione pubblica rispetto a temi sociali, culturali e ambientali

Emissioni atmosferiche e cambiamento climatico

Efficienza energetica delle navi







People

care

















**\** 

Attività messe tto dal Gruppo ء.

 Formazione adequata per tutto il personale, senza distinzione di genere e di etnia.

 Integrazione culturale negli uffici del Gruppo e a bordo di tutte

 Applicazione di retribuzioni adeguate e di benefit economici per il personale, anche per garantire un'adequata protezione sociale.

• Proteggere la salute e il benessere dei dipendenti;

· Prevenzione di azioni pericolose, lesioni, malattie, incidenti al personale, danni materiali e ambientali;

 Miglioramento della sicurezza di tutti i dipendenti, sviluppando una cultura interna della sicurezza.

infortuni nel 2018, 2019

• Attenzione massima al servizio offerto, tramite personale qualificato e addestrato, attrezzature idonee, ispezioni a bordo, controllo dei processi e delle comunicazioni interne;

 Coinvolgimento dei clienti tramite: comunicazioni dirette, reclami e segnalazioni e feedback sulla qualità del servizio

 Mappatura degli Donazioni e stakeholder e sponsorizzazioni per rilevazione di diverse associazioni e aspettative e bisogni inziative, iscrizione ad di ciascuna categoria e associazioni di settore delle azioni collegate.

 Attività di formazione e sostegno a iniziative di solidarietà e iniziative culturali.

 Attività di sensibilizzazione sui temi del cambiamento climatico e volte a ridurre i danni sulle persone causati dall'inquinamento di acque e aria.

• Rinnovamento della flotta "Eco ships", in linea con le direttive IMO, grazie all'implementazione di tecnologie innovative

2020 KPI 23,0

totale ore di formazione per dipendente erogate al personale di bordo, 7,6 per il personale di terra

7,6 per il personale di terra

percentuale delle persone formate sul totale dei dipendenti

le valutazione delle prestazioni ricevute nel corso dell'anno rispetto diverse nazionalità presenti nel a quelle previste (174 dipendenti)

# Nessuna segnalazione

di atti discriminatori nei confronti di persone di etnia o nazionalità diverse

diverse nazionalità presenti nell'equipaggio

personale di terra

### Welfare

a tutti i dipendenti è garantita la maggior parte dei servizi di Welfare. e 2020 la sanità, per esempio, è garantita a tutto il personale aziendale, indipendentemente dalla posizione ricoperta in azienda.

percentuale di dipendenti a tempo indeterminato (personale di terra)

% percentuale di marittimi con contratto a tempo indeterminato (personale di bordo)

reclami pervenuti nel 2020

22,2%

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

stakeholders coinvolti nella nuova analisi di materialità, 38 per l'analisi interna e 56 per l'analisi esterna

+19,7%

di copertura mediatica rispetto al 2019

**20**9.000 €

erogati come quote di iscrizione per confitarma, intecargo e per altre associazion

110.000 €

erogati dal gruppo come donazioni e sponsorizzazioni

Green Flag Award 80%

per la riduzione dell'inquinamento di acqua e aria nel 2017

0,2931

tCO, emissioni per miglio nautico (-6.9% dal 2018)

0,0009

tSO<sub>v</sub> emissioni per miglio nautico (-85.0% dal 2018)

la percentuale di navi "eco" nella flotta del gruppo d'amico

0,0935 ton

il consumo di carburante per miglio nautico (-7.1% dal 2018)

5 ton/Giorno

in meno di consumo di bunker per una nave "eco" rispetto a una nave convenzionale alla stessa velocità

# OBIETTIVI PER LO SVILUPPO SOSTENIBILE

Temi della sostenibilità di d'Amico

Innovazione: efficienza e sicurezza della flotta

Protezione della biodiversità marina

Riduzione dei rifiuti e riciclo dei materiali

Consumo di acqua ed energia nelle sedi

Etica del business Sistema di gestione integrato per un miglioramento continuo

Valore generato e distribuito

Catena di fornitura sostenibile

Sustainable Development Goals







Ship

recycling



















a messe Gruppo Attività r tto dal Gr .⊑

delle performance delle navi sotto l'aspetto ambientale. della sicurezza a bordo e dell'efficienza.

Miglioramento

 Minimo impatto delle proprie attività sull'integrità dell'ambiente:

 Prevenzione continua di ogni forma possibile di inquinamento con obiettivo: inquinamento zero.  Predisposizione di inventari dei materiali pericolosi sulla flotta nuova e sulla flotta esistente

· Politiche di gestione dei rifiuti a bordo delle navi;

• Progetti di sensibilizzazione sull'uso responsabile della plastica nelle sedi del Gruppo;

 Raccolta differenziata in tutte le sedi di d'Amico.

· Reducing the • Conformità alle leggi e consumption of ai regolamenti; electricity and water • Onestà, correttezza e inside the Group

situazioni di conflitto specific policies and di interessi e di scorrettezza · Limitazione dei viaggi fra le sedi e incremento dell'utilizzo di sistemi

 Rispetto della riservatezza, della dignità della persona, dell'ambiente e della comunità

trasparenza, evitando

 Dichiarazione trasparente delle politiche che regolano le operazioni a bordo delle navi gestite 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.

 Produzione di valore economico da parte del Gruppo e costituito principalmente da entrate da vendite relative a spedizioni e servizi:

• Distribuzione del valore economico prodotto.

 Valutazione e selezione accurata dei fornitori, basata anche sul rendimento energetico e sulla possibilità di effettuare ispezioni e controlli.

2020

80%

della flotta di proprietà conforme alla normativa eexi

34%

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

della flotta di proprietà applica un approccio di tipo condition based maintenance

## Oltre l'80%

delle navi del gruppo d'Amico possiede un sistema di trattamento dell'acqua di zavorra

fuoriuscite di petrolio dalle navi del gruppo

### Gestione delle incrostazioni biologiche

attraverso un programma consolidato di ispezione e pulizia dello scafo

### **Inventari** dei materiali pericolosi

disponibili su tutte le nuove costruzioni e sull'intera flotta esistente. con una mappa completa di tutti i materiali a bordo

# 5.269 mc

rifiuti totali prodotti a bordo nelle navi del gruppo nel 2020, -21,4% dal 2019

# 0.00196

rifiuti totali per miglio nautico (mc/nm) nel 2020, -21,4% dal 2019

# $1.328 \, \mathrm{m}^3$

facilities, through

precautions

l'acqua fornita da rete pubblica <mark>n</mark>egli uffici di roma e singapore, **-56,3% dal 2018** 

di video conference e

conference call.

### 2.370 KWh

il consumo di elettricità per ogni dipendente nelle sedi del gruppo

il tasso di mobilità sostenibile per recarsi al lavoro in tutte le sedi d'Amico

# Nessuna segnalazione

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

certificationi possedute dalle società del gruppo: ISM, ISO 9001, ISO 14001, ISO 26000, ISO 45001 e ISO 50001

# **620,2 mln di €**

il valore totale generato dal gruppo d'Amico

# 95,2 mln di €

il valore economico distribuito ai dipendenti nel 2020

# 1,4 mln di €

il valore economico distribuito alla pubblica amministrazione nel 2020

# **350,4 mln di €**

il valore economico distribuito ai fornitori nel 2020

per tutti i fornitori di beni e servizi di esaminare e rispettare le policy aziendali nel campo dell'etica, dell'integrità e delle normative ambientali

# GLI STAKEHOLDER DI d'AMICO

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

### MAPPATURA DEGLI STAKEHOLDER -

# STAKEHOLDER INTERNI

**Personale** 

Proprietari & Azionisti





# STAKEHOLDER ESTERNI

#### Clienti

- Mercato navi da carico secco e porta container
- Navi cisterna

#### **Partner commerciali**

- Agenti portuali
- Intermediari

### **Comunità locali**

- Istituzioni locali
- Organizzazioni del territorio

### Investitori e assicuratori

- Banche
- Fondi d'investimento
- Assicurazioni

#### **Fornitori**

servizi e lavori

• Fornitori qualificati di beni,

### Governi, istituzioni e ONG

- Governi
- Istituzioni nazionali e internazionali
- ONG

### Azionisti di d'Amico **International Shipping**

- d'Amico International S.A.
- Altri investitori

### **Autorità marittime** e di bandiera

### **Altre controllate** non quotate



# Le relazioni con gli stakeholder

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

### INTERNI

### Stakeholder

#### **Personale**

### Bisogni e aspettative

- 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

### Strategia

- 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 welfare per i dipendenti
- Gestione dei processi interni
- Innovazione tecnologica e aggiornamento di attrezzature e software

### **Proprietari** e azionisti

- 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 di innovazione continua
- Conformità con i sistemi di gestione

- 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

### **FSTFRNI**

### Stakeholder

### **Azionisti** di d'Amico **International** Shipping

### Bisogni e aspettative

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

### Strategia

- · Accrescere il livello di attenzione alle dinamiche di mercato
- · Cercare nuovi mercati, aree e consumatori modificando il prodotto offerto

#### Altre controllate non quotate

- Solidità economico-finanziaria
- Efficienza del Gruppo

- Rivedere le modalità con le quali il business è portato avanti e le performance aziendali
- · Indagare i bisogni attuali e futuri del mercato

### Stakeholder

Clienti

### Bisogni e aspettative

- Efficienza dei servizi acquistati
- Oualità e affidabilità del servizio
- Prezzi contenuti
- Soddisfazione del servizio
- 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

# **Partnership**

- Continuità delle operazioni e avvio di nuove collaborazioni
- Mercati e affari sostenibili
- Pagamenti puntuali delle commissioni dovute
- Istruzioni chiare e precise

### Remunerazione

dei lavoratori

per contratti

Strategia

• Reputazione aziendale e visione del business

Assistenza e servizio ai clienti a 360°

• Dipartimenti dedicati che assicurino

• Strategia del dipartimento HSQE

per tutte le attività di prevenzione

dell'inquinamento e della sicurezza

• Dipartimento legale dedicato ai clienti

la qualità del servizio

• Creazione e approfondimento di relazioni personali per partner commerciali e strategici

#### **Fornitori**

commerciali

e strategiche

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

#### • Aggiornare con frequenza la supply chain, migliorando la sua efficienza attraverso nuovi fornitori e nuovi accordi

### Investitori e assicuratori

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

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

#### Comunità

- Miglioramento della qualità e delle condizioni di vita
- Rispetto dell'ambiente e miglioramento delle condizioni ambientali del territorio di riferimento
- Relazioni positive
- Collaborazione

• 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

- Rispetto di regole e regolamenti
- Trasparenza
- Miglioramento dell'ambiente in cui l'azienda
- Identificare le opportunità politiche esistenti e trasformarle in creazione di valore per il futuro

### Autorità portuali e di bandiera

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

Momenti informativi e documentazione	Stakeholder					
Bilancio di sostenibilità	<ul> <li>Personale</li> <li>Proprietari e azionisti</li> <li>Azionisti di d'Amico International Shipping</li> <li>Clienti</li> <li>Partnership commerciali e strategiche</li> <li>Fornitori</li> <li>Investitori e assicuratori</li> <li>Comunità</li> <li>Governi, istituzioni nazionali e internazionali, ONG e organizzazioni</li> <li>Autorità portuali e di bandiera</li> </ul>					
Relazione finanziaria	<ul> <li>Proprietari e azionisti</li> <li>Azionisti di d'Amico International Shipping</li> <li>Investitori e assicuratori</li> <li>Governi, istituzioni nazionali e internazionali, ONG e organizzazioni</li> <li>Autorità portuali e di bandiera</li> </ul>					
Investor Relations	<ul><li>Proprietari e azionisti</li><li>Azionisti di d'Amico International Shipping</li></ul>					
Comunicati stampa	<ul><li>Proprietari e azionisti</li><li>Azionisti di d'Amico International Shipping</li></ul>					
Comunicazioni relative all'andamento dell'azienda	• Personale					
Regolamenti interni e sistema disciplinare	• Personale					
Sistema di Gestione Integrato	• Personale					
Lighthouse	• Personale					

Momenti informativi e documentazione	Stakeholder
Account LinkedIn	Personale
	• Comunità
E-mail e lettere	• Clienti
	• Partnership commerciali e strategiche
	Fornitori
	Investitori e assicuratori
	<ul> <li>Governi, istituzioni nazionali e internazionali, ONG e organizzazioni</li> </ul>
	Autorità portuali e di bandiera
iere di settore	• Clienti
roadshow	Partnership commerciali e strategiche
	Investitori e assicuratori
ito web del Gruppo	• Clienti
	• Comunità
Comunicazioni formali	Governi, istituzioni nazionali
e istituzionali	e internazionali, ONG e organizzazioni
	Autorità portuali e di bandiera
Momenti di dialogo e partnership	Stakeholder
nomenti di diatozo e partneronip	Starcholact
Comunicazione continua con il	Personale
lipartimento HR e con i capi equipaggio	• Comunità
iistema di valutazione lel personale	• Personale
Meeting, eventi e seminari	Personale
	Proprietari e azionisti
organizzati dal Gruppo	

Clienti

• Fornitori

**Comunicazioni con il Board of Directors** 

• Partnership commerciali e strategiche

• Azionisti di d'Amico International Shipping

Investitori e assicuratoriAutorità portuali e di bandiera

· 56



Momenti di dialogo e partnership	Stakeholder					
Contatti con il dipartimento Vendite e Acquisti	<ul><li>Clienti</li><li>Partnership commerciali e strategiche</li><li>Fornitori</li></ul>					
Comunicazioni e contatti con il dipartimento finanza	Investitori e assicuratori					
Relazioni e comunicazioni con Top Management e i Dipartimenti HR, Formazione e Sviluppo, e Finanza	Governi, istituzioni nazionali e internazionali, ONG e organizzazioni					
Relazioni continue con il Top Management, con il Direttore della Flotta, con il Dipartimento Salute e Sicurezza, Affari Politici e Formazione e Sviluppo	• Autorità portuali e di bandiera					
Tavole rotonde	Autorità portuali e di bandiera					





# HIGHLIGHTS 2020

2.731 personale di bordo

63.280 ore totali di formazione per il personale di bordo

ore di formazione pro capite per il personale di bordo

Zero incidenti

Raddoppiate dal 2018

il valore delle quote di partecipazione alle associazioni di settore, e non, nazionali ed internazionali.

\*Questo valore rappresenta la media del retention rate per le navi cisterna (84,2%) e per le navi da carico secco (84,8%), nel 2020

personale di terra

il valore economico distribuito ai dipendenti

ore totali di formazione per il personale di terra

ore di formazione pro capite per il personale di terra

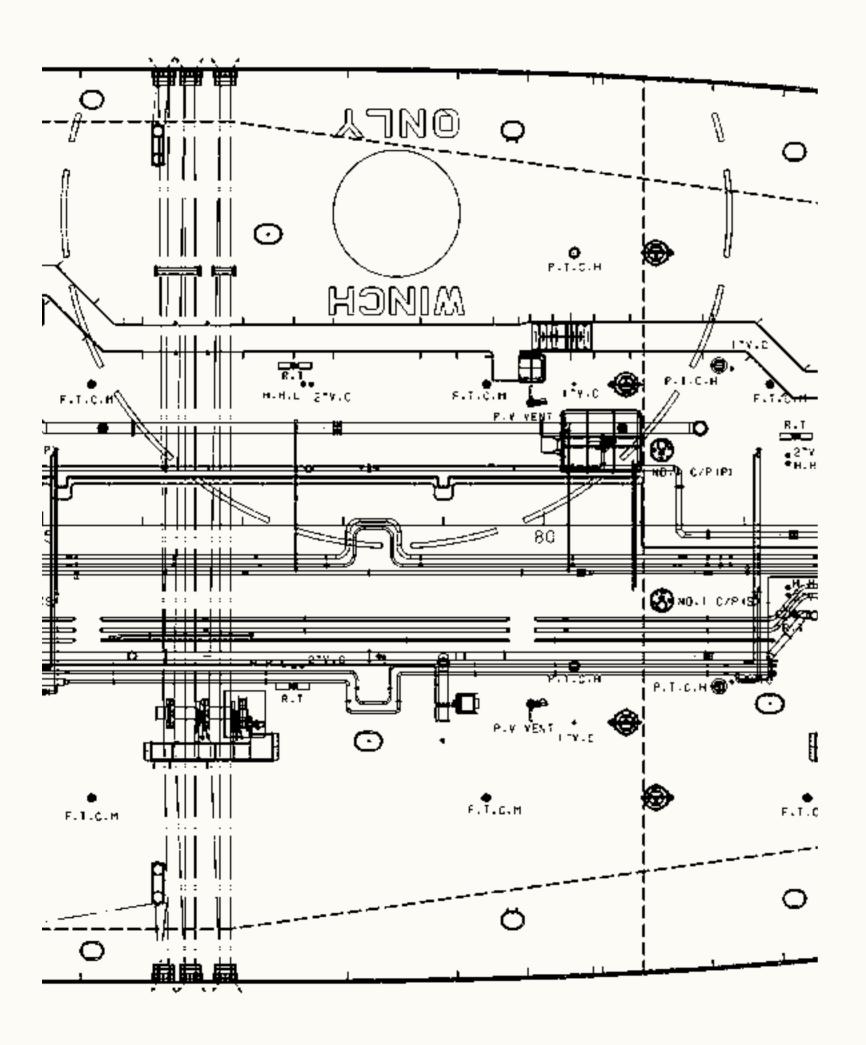
Retention rate

84,5% del personale di bordo

86,3% del personale di terra\*







# Le nostre persone

SDG

### Capitoli del Bilancio di Sostenibilità

### Attività



Sistema di remunerazione e valutazione delle prestazioni

**People care** 

 Applicazione di retribuzioni adeguate e di benefit economici per il personale, inclusa un'adeguata protezione sociale



**Approccio multiculturale** 

Formazione e sviluppo

Sistema di remunerazione e valutazione delle prestazioni

 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



Le persone che lavorano in azienda

Sistema di remunerazione e valutazione delle prestazioni

• Parità di genere in tutte le sedi del gruppo, sia per i manager sia per gli altri dipendenti





in azienua

**Approccio multiculturale** 

Sistema di remunerazione e valutazione delle prestazioni

Salute e sicurezza dei lavoratori

 Proteggere la salute e il benessere dei dipendenti, riducendo i rischi professionali e migliorarne la sicurezza, ridurre le disparità tra i dipendenti del gruppo e garantire un'occupazione piena e produttiva e condizioni di lavoro dignitose per tutti



**Approccio multiculturale** 

• Integrazione culturale negli uffici del gruppo e a bordo di tutte le navi



**Diritti umani** 

 Consolidamento della politica orientata alla diversità e all'inclusione nel rispetto dei diritti individuali e dei diritti umani

# L'IMPATTO DEL COVID-19 SUL PERSONALE DI BORDO E DI TERRA

Nel 2020, il Dipartimento Risorse Umane del Gruppo d'Amico è stato profondamente coinvolto nel dar seguito all'emergenza di COVID-19 e nell'adozione delle misure necessarie per contrastare la diffusione della pandemia. Il **2020** è stato infatti fortemente interessato dalla pandemia, obbligando la Società a concentrare i suoi sforzi per garantire la salute e la sicurezza dei suoi dipendenti sia a bordo che a terra.

La pandemia causata dal COVID-19 ha messo in evidenza la professionalità e il sacrificio di due milioni di marittimi in servizio sulla flotta mercantile mondiale.

Dal momento che il 90% del commercio mondiale di merci avviene tramite trasporto navale, i lavoratori del settore marittimo hanno rivestito un ruolo chiave, di prima linea e senza precedenti, nel garantire il flusso globale di beni di prima necessità quali prodotti alimentari, farmaci e forniture mediche. In tale contesto si è reso necessario che navi e porti mantenessero piena operatività per garantire la piena funzionalità delle catene di fornitura.

Inevitabilmente, la pandemia ha avuto ripercussioni anche sulle vite quotidiane e sul benessere dei marittimi. La pandemia ha causato una crisi umanitaria, che continua ancora oggi, tra il personale navigante, dal momento che centinaia di migliaia di marittimi in tutto il mondo sono stati bloccati a bordo delle navi lavorando ben oltre la scadenza dei loro contratti.

Nell'ultimo anno il settore dello shipping ha fatto appello ai Governi perché gestissero la situazione designando formalmente i marittimi e altro personale navigante come "lavoratori chiave", garantendo avvicendamenti sicuri degli equipaggi e applicando i protocolli elaborati dalle agenzie delle Nazioni Unite, nonché dalla International Chamber of Shipping e dalla Federazione Internazionale dei Lavoratori dei Trasporti, consentendo il rimpatrio dei marittimi bloccati e l'arrivo sulle navi di altra forza lavoro.

L'obiettivo principale nel settore dello shipping è quello di riconoscere tutti i marittimi come "lavoratori chiave". Ciò significa rimuovere qualsiasi barriera alla loro documentazione e revocare le restrizioni di viaggio nazionali rendendo più facile il cambio degli equipaggi e il rimpatrio al termine del contratto.

Per tutti questi motivi, alla fine del 2020 diversi operatori del settore marittimo (ossia Bimco, Intercargo, Intertanko, Intermanager, ICS, Iacs, Iumi e quattro società di navigazione italiane: d'Amico Società di Navigazione, Gruppo Grimaldi, Ignazio Messina & C., Michele Bottiglieri Armatore) e promotori dei diritti umani hanno sottoscritto la "Neptune Declaration on Seafarer Wellbeing and Crew Change", una dichiarazione risultante da una task force per il cambio di equipaggio creata dal Global Maritime Forum, il cui scopo è riconoscere ai marittimi professionisti e al personale navigante lo status di "lavoratori chiave" in virtù del servizio essenziale fornito.

La Neptune Declaration sollecita l'adozione di quattro azioni principali per gestire la crisi:

- riconoscere i marittimi come lavoratori chiave e dare loro accesso prioritario ai vaccini COVID-19;
- stabilire e implementare protocolli sanitari gold standard basati sulle migliori pratiche esistenti;
- aumentare la collaborazione tra operatori navali e charterer per facilitare i cambi di equipaggio;
- garantire ai marittimi la connettività aerea tra i principali hub marittimi.

# Come d'Amico ha affrontato l'emergenza sanitaria

Nonostante il COVID-19, il Gruppo d'Amico ha portato avanti il proprio percorso di promozione di una cultura basata su politiche e prassi volte a massimizzare e fidelizzare i talenti, adottare le tecnologie più innovative, migliorare

il benessere dei dipendenti e garantire la prevenzione di comportamenti illeciti. L'obiettivo è quello di creare un ambiente di lavoro in cui tutti i dipendenti abbiano la possibilità di sviluppare al massimo le proprie potenzialità, garantendo al contempo un equilibrio fra vita e lavoro, senza distinzione di genere.

Dall'inizio della pandemia, tutto l'organico del Gruppo è stato informato delle raccomandazioni rilasciate dall'Organizzazione mondiale della sanità (OMS); ai dipendenti è stato vivamente consigliato di limitare i viaggi (soprattutto nei paesi colpiti gravemente dall'epidemia) e di seguire le raccomandazioni specifiche di volta in volta rilasciate dal rispettivo paese di destinazione.

Oltre a seguire le normative governative e statali, i suggerimenti e le raccomandazioni dell'Organizzazione mondiale della sanità e delle autorità sanitarie competenti, il Dipartimento Risorse Umane del Gruppo ha elaborato un **Piano di gestione dell'epidemia** contenente disposizioni per il contenimento della diffusione del COVID-19 sul posto di lavoro in modo da limitare l'esposizione ai principali fattori di rischio, tra cui quello legato agli spostamenti casa-lavoro.

Inoltre, il Gruppo d'Amico ha anche tutelato la salute e la sicurezza del personale di terra durante questo periodo così particolare.

Il progetto Smart Working avviato durante la seconda metà del 2019 per le società italiane, conformemente alla normativa italiana in materia di "lavoro agile", ne ha facilitato l'adozione a livello globale. Di fatto il Gruppo d'Amico era già pronto a livello tecnologico e organizzativo a lavorare a distanza, garantendo la continuità operativa a tutti i livelli.

Anche le varie sedi di d'Amico, ubicate in 10 paesi e 4 continenti diversi, hanno dovuto affrontare diverse sfide. **Il Gruppo ha adottato tutte le restrizioni, i vari standard e le indicazioni fornite dalle diverse amministrazioni locali.** Per il Gruppo, garantire la salute e la sicurezza delle sue persone è stata la massima priorità. L'osservanza di tutte le precauzioni, di tutti gli standard e dei protocolli necessari, ha garantito il flusso ininterrotto delle proprie attività operative.

Inoltre, nei paesi dove il controllo dei contagi ha consentito alle persone di tornare nei propri uffici, il Gruppo d'Amico ha adottato tutte le misure precauzionali e avviato una campagna di prevenzione contro il COVID-19 basata su controlli sanitari, per mezzo di tamponi antigenici rapidi, periodici per tutti i dipendenti.

Come già anticipato nelle pagine precedenti, garantire l'avvicendamento degli equipaggi è stata una delle principali sfide per gran parte del 2020.

La pandemia globale continua a ripercuotersi drammaticamente sulle modalità con cui i marittimi vengono gestiti e ingaggiati, sulla durata dell'imbarco e sulle modalità per raggiungere e lasciare le navi, così come sulla gestione del periodo di imbarco e sul mantenimento del benessere fisico e mentale dei marittimi.

A causa del COVID-19 il Gruppo d'Amico ha chiesto ai propri marittimi di rimanere a bordo oltre la scadenza dei contratti; grazie a un importante senso di appartenenza, coltivato dalla società nel corso degli anni, le richieste di sforzi aggiuntivi durante questo periodo difficile hanno trovato un riscontro positivo.

Il Gruppo d'Amico ha lavorato incessantemente per riportare i marittimi nel calore delle loro case e assicurare il cambio degli equipaggi a bordo. Sirius Ship Management, la società del Gruppo d'Amico incaricata della gestione degli equipaggi, in collaborazione con le autorità internazionali, è riuscita a rimpatriare buona parte dei marittimi della società rimasti bloccati sulle navi a causa della pandemia. Sirius ha inoltre noleggiato aerei, modificato la rotta di navi e sottoscritto accordi con le varie autorità locali al fine di garantire il turnover dell'equipaggio.



# 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, promuovere il senso di appartenenza e sviluppare talenti. 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 passa da un'analisi interna volta non solo a identificare le proprie necessità, ma anche e soprattutto a individuare le 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.



d'Amico

# LE PERSONE CHE LAVORANO IN d'AMICO

#### SDG

### TARGET ONU

### ATTIVITÀ E KPI 2020



5.5

Garantire piena ed effettiva partecipazione femminile e pari opportunità di leadership ad ogni livello decisionale in ambito politico, economico e della vita pubblica 33,3%

percentuale di manager donna (personale di terra)

96.3%

percentuale di donne con contratto a tempo indeterminato (personale di terra)



21

Ridurre entro il 2020 la quota di giovani disoccupati e al di fuori di ogni ciclo di studio o formazione 44,4%

percentuale di neoassunti under 30 (personale di terra)

39 4%

percentuale di neoassunti under 30 (personale di bordo)

**246** 

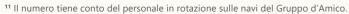
tirocinanti nel 2020 (personale di bordo)

Nel 2020, l'organico del Gruppo d'Amico è composto da 2.958 dipendenti<sup>11</sup>, dei quali 227<sup>12</sup> dipendenti nel personale di terra (7,7%) e 2.731 nel personale impiegato sulle navi (92,3%).

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

Il personale di terra, rispetto al 2019, registra una netta diminuzione: -9,7%, in Europa e America, e -11,4% in Asia. La percentuale di donne sul totale è aumentata rispetto agli esercizi precedenti (36,1%).

La riduzione del personale di terra riflette il processo intrapreso nel 2019 dal Gruppo d'Amico volto ad **attuare una riorga- nizzazione di alcune attività lavorative allo scopo di migliorare l'efficienza, risolvere eventuali squilibri all'interno dell'organizzazione e ottimizzare così i costi.** Il processo si è concretizzato in una serie di interventi e investimenti finalizzati alla razionalizzazione e al rinnovo. A seguito di tale processo, talune attività sono state maggiormente accentrate e
spostate dalle sedi periferiche agli uffici centrali, in cui ha sede il management.

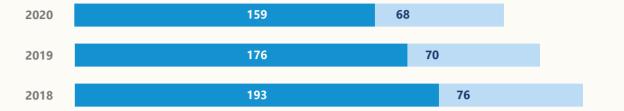


<sup>&</sup>lt;sup>12</sup> Il numero complessivo dei dipendenti nel personale di terra è di 280; il dato riportato si riferisce esclusivamente al personale di d'Amico e Ishima, pari a 227 unità.

### PERSONALE DI TERRA - AREA GEOGRAFICA







### PERSONALE DI TERRA - PERCENTUALE DI DONNE

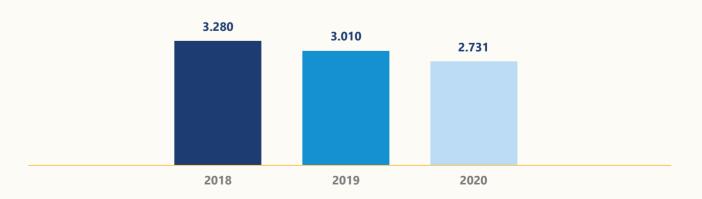






PERSONALE DI TERRA				2018				2019				2020
AREA GEOGRAFICA	U	D	Tot.	% D	U	D	Tot.	% D	U	D	Tot.	% D
Europa e America	127	68	193	35,2%	120		176	31,8%	105	54	159	34,0%
Asia	48		76	36,8%			70	41,4%	40	28	68	41,2%
TOTALE	175	94	269	34,9%	161	85	246	34,6%	145	82	227	36,1%

#### PERSONALE DI BORDO



Tra il personale di bordo si osserva una riduzione del 9,3% rispetto al 2019, pari a 279 marittimi. Nel 2020 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 2019, il Gruppo d'Amico ha venduto 7 delle sue navi di età superiore per concentrare la propria flotta unicamente su navi "Eco" moderne ed efficienti.

La riduzione del personale di terra riguarda principalmente gli impiegati (-14) e i manager (-4), mentre si rileva una sostanziale stabilità nel Top Management.



PERSONALE DI TERRA				2018				2019				2020
CATEGORIE PROFESSIONALI		_	Tot	% D			Tot	% D	U	D	Tot	% D
Top Manager	31	1	32	3,1%	29	1	30	3,3%	28	1	29	3,5%
Manager				36,2%	25	15	40	•	24	12	36	33,3%
Impiegati		76		40,0%	107	69	176	,	93	69	162	42,6%
TOTALE	175	94	269	34,9%	161	85	246	34,6%	145	82	227	36,1%

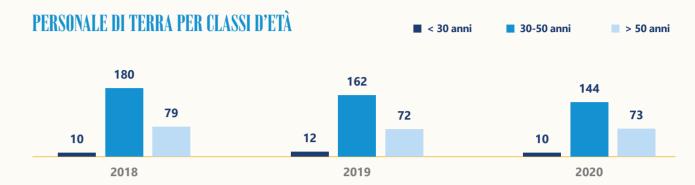
Tra il personale di bordo, la diminuzione riguarda principalmente i tirocinanti (-20,9%) e gli ufficiali senior (-9,8%), mentre aumentano gli ufficiali junior (+6,5%) e i ratings<sup>13</sup> (+3,8%).

## PERSONALE DI BORDO - CATEGORIE PROFESSIONALI



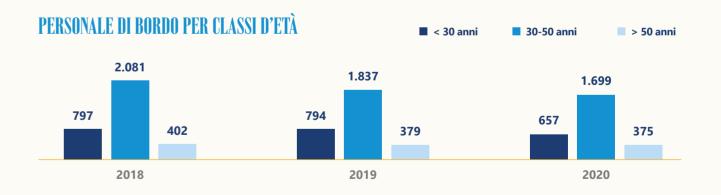
<sup>13</sup> Sottoufficiali e Marinai.

Il 63,4% del personale di terra del Gruppo ha età compresa tra i 30 e i 50 anni, il 4,4% è under 30, di cui il 70% è di genere femminile.



PERSONALE DI TERRA				2018				2019				2020
ETÀ	U	D	Tot	% D		D		% D	U	D	Tot	% D
<30 anni	3	7	10	70,0%	5	7	12	58,3%	3	7	10	70,0%
30-50 anni	108	72	180	40,0%	97	65	162	40,1%	87	57	144	39,6%
>50 anni	64	15	79	19,0%	59	13	72	18,1%	55	18	73	24,7%
TOTALE	175	94	269	34,9%		85		34,6%		82		36,1%

Il personale di bordo è mediamente più giovane: il 24% è under 30, il 62,2% ha età compresa tra 30 e 50 anni e il restante 13,7% è over 50.



# SHIP AND SHORE STAFF SEMINAR 2020

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

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'evento rappresenta altresì un momento per sviluppare una forte coesione tra il personale navigante, le loro famiglie e il personale che lavora negli uffici. Vengono condivise idee ed esperienze, ci si impegna per diffondere 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 incidenti passati e indica in che modo conseguire e preservare la sicurezza a bordo tramite vari aspetti.

Nel 2020 il Gruppo d'Amico ha tenuto il seminario annuale dal tema "Mariners of the Sea" dall'Italia, in forma interamente digitale a causa della pandemia di COVID-19. Per tre giorni, tra workshop e presentazioni, esperti internazionali e manager di d'Amico si sono riuniti online per discutere e sottolineare l'importanza, nel settore dello shipping, del rispetto degli standard e delle 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 alla conformità al regolamento MRV, al sistema di raccolta dei dati (DCS) dell'IMO e alla sicurezza informatica. Quest'anno i rappresentanti esterni dei P&I Clubs sono stati invitati a discutere di questioni assicurative, con particolare attenzione ai Reclami riguardanti il bunker. Il seminario è stato apprezzato da tutti i partecipanti, aumentandone il commitment verso il Gruppo d'Amico.



# TIPO DI NODO

Nodo Savoia

# LIGHTHOUSE

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

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

Quest'anno l'enfasi è stata posta sulla diffusione della pandemia di COVID-19. È stata elaborata un'importante campagna informativa per minimizzare il rischio di contagio da Co-

ronavirus per i nostri marittimi. Questi sono tempi difficili per molti marittimi, la cui salute fisica e mentale è messa a dura prova. Le difficoltà nel condurre l'avvicendamento degli equipaggi, nel fornire cure mediche al personale malato e infortunato, nel consentire licenze a terra e l'impossibilità di rifornire o rimpatriare gli equipaggi non sono mai state affrontate in precedenza. Durante questo periodo così difficile, il Gruppo è stato in grado di garantire la piena continuità delle proprie attività grazie alle tecnologie che gli hanno consentito di adottare una modalità di lavoro (lavoro in remoto) che ha garantito la massima tutela della salute dell'organico.

La rivista "The Lighthouse" rappresenta inoltre un'opportunità per congratularsi con i nostri marittimi, nella sezione "Service with Pride", per l'anzianità di servizio raggiunta all'interno dell'organizzazione. A partire dai cinque anni di servizio nell'organizzazione, siamo orgogliosi di annoverare nei nostri 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 nostro personale di bordo.

# TIPO DI NODO

Nodo del vaccaio



# IL SISTEMA INFORMATIVO DELLE RISORSE UMANE

Il database globale 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.

Il sistema è ormai funzionante con il grande vantaggio per il Gruppo di HR di gestire le informazioni del personale **in tempo reale** tra le sedi di tutto il mondo.

In un'ottica di miglioramento continuo dei processi verrà implementato un ulteriore modulo riguardante il processo di Gestione della **performance** dei dipendenti, che raccoglierà le informazioni e i punteggi assegnati alla performance dei dipendenti nel database d'Amico People in modo più centralizzato, evidenziando le tendenze di performance durante tutta la permanenza di un dipendente all'interno del Gruppo d'Amico. Questo da un lato sosterrà il processo di sviluppo di carriera e dall'altro il processo decisionale di rewarding.

# TIPO DI NODO

Nodo piano

# Le tipologie contrattuali

SDG TARGET ONU

## ATTIVITÀ E KPI 2020

8 DECENT WORK AND ECONOMIC GROWTH

8.5

Garantire entro il 2030 un'occupazione piena e produttiva e un lavoro dignitoso per donne e uomini, compresi i giovani e le persone con disabilità, e un'equa remunerazione per lavori di equo valore Percentuale di marittimi con contratto a tempo indeterminato (personale di bordo)

Percentuale di dipendenti a tempo indeterminato (personale di terra)

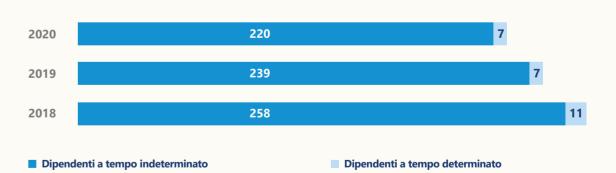
Retention rate del personale di terra

A.2% Retention rate dei marittimi impiegati sulle navi "tanker"

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 96.9% nel 2020.

### PERSONALE DI TERRA - TIPOLOGIA CONTRATTUALE



77 —



PERSONALE DI TERRA	2018								Á	2019	2020				
TIPOLOGIE CONTRATTUALI		opa e ierica	Asi	ia	Tot		opa e nerica	Asi	ia	Tot		opa e erica	Asi	a	Tot
	U	D	U	D	Т	U	D	U	D	т	U	D	U	D	Т
Contratto a tempo indeterminato	119	63	48	28	258	115	55	40	29	239	102	52	39	27	220
Contratto a tempo determinato	8	3	0	0	11	5	1	1	0	7	3	2	1	1	7
TOTALE	127	66	48	28	269	120	56	41	29	246	105	54	40	28	227

Il Gruppo impiega il personale navigante con un contratto di arruolamento in linea con gli standard e le disposizioni internazionali (Maritime Labour Convention 2006) nonché con quanto descritto nei Collective Bargaining Agreement (CBA). Garantisce inoltre la **continuità nella rotazione del personale su tipologie di navi simili**, come evidenziato anche dall'**alta percentuale di retention dell'84,2%**, un risultato questo sicuramente molto soddisfacente in linea con gli standard di mercato.

Nel 2020, l'azienda occupava sulla sua flotta 246 tirocinanti, ovvero il 9% sul totale del personale impiegato a bordo.

### PERSONALE DI BORDO - TIPOLOGIA CONTRATTUALE



PERSONALE DI BORDO	2018	2019	2020
TIPOLOGIE CONTRATTUALI	Totale	Totale	Totale
Contratto di arruolamento	2.888	2.699	2.485
Lavoratori temporanei	7	0	0
Tirocinanti	392	311	246
TOTALE	3.287*	3.010	2.731

<sup>\*</sup> Per il 2018 il numero totale di dipendenti differisce dalla rappresentazione precedente perché adesso sono inclusi anche 7 Lavoratori temporanei.

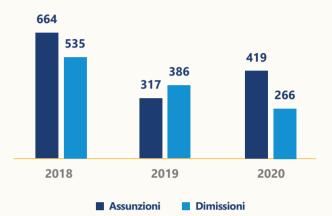
# Assunzioni e dimissioni

Nel 2020 il Gruppo d'Amico ha registrato **un turnover positivo di 149 persone**, con un significativo incremento del personale di bordo (+153 persone). Nello stesso anno il Gruppo ha assunto **9 nuovi dipendenti per il personale di terra** (5 uomini e 4 donne), di cui il 44,4% under 30 e **419 (tutti uomini) per il personale di bordo**, di cui il 39,4% under 30.

### TURNOVER - PERSONALE DI TERRA



### TURNOVER - PERSONALE DI BORDO



## PERSONALE DI TERRA - ASSUNZIONI



### PERSONALE DI BORDO - ASSUNZIONI



PERSONALE DI TERRA	2018							Á	2020						
ASSUNZIONI	Am	pa e erica	Asia	a	Tot		opa e erica	Asi	a	Tot		pa e erica	Asi	a	Tot
	U	D	U	D	т	U	D	U	D	Т	U	D	U	D	т
<30 anni	1	0	0	4	5	2	1	0	0	3	1	1	0	2	4
30-50 anni	1	7	4	3	15	3	1	2	2	8	1	0	3	1	5
>50 anni	5	0	0	1	6	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0
TOTALE	7	7	4	8	26	6	2	2	2	12	2	1	3	3	9

- 78

Bilancio di Sostenibilità 2020



PERSONALE DI BORDO	2018	2019	2020
ASSUNZIONI	Totale	Totale	Totale
<30 anni	456	170	165
30-50 anni	199	140	235
>50 anni	9	7	19
TOTALE	664	317	419

Per quanto riguarda le uscite di **personale**, nel 2020 sono state registrate 13 dimissioni tra il personale di terra e **266** dimissioni tra il personale di bordo. **Il Gruppo vanta livelli di fidelizzazione soddisfacenti sia per il personale di terra (86,3%) sia per quello impiegato a bordo delle navi; in particolare, il retention rate è <b>dell'84,3% sulle navi "Tanker"** e **dell'84,8% sulle navi "Dry" di d'Amico Società di Navigazione, e dell'86,2% sulle navi "Tanker" e dell'81,5% sulle navi "Dry" di Ishima.** Invece, **il retention rate del settore**<sup>14</sup>, per quanto riguarda le navi "Tanker", è **dell'80**%, inferiore sotto tutti gli aspetti al retention rate del Gruppo.

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.

La **riorganizzazione** di alcune attività professionali intrapresa durante l'anno precedente allo scopo di migliorare l'efficienza e risolvere eventuali squilibri all'interno dell'organizzazione, portando a **un'ottimizzazione dei costi,** ha confermato durante l'intero 2020 l'efficacia operativa garantita dagli interventi e dagli investimenti nonché dal rinnovo e dal consolidamento delle attività stesse, ora più centralizzate.

### PERSONALE DI TERRA - DIMISSIONI



### PERSONALE DI BORDO - DIMISSIONI

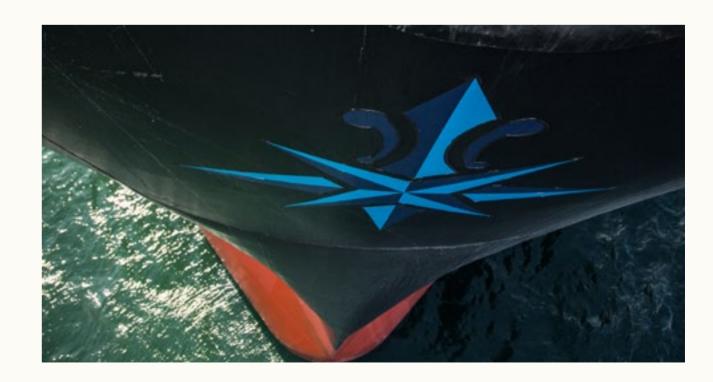


PERSONALE DI TERRA	2018								ć A	2019	2020					
DIMISSIONI *	Eu e Am	ropa erica	Asi	a	Tot	Eu e Am	ropa erica	Asi	a	Tot	Eu e Am	iropa erica	Asi	a	Tot	
	U	D	U	D	т	U	D	U	D	Т	U	D	U	D	Т	
<30 anni	1	0	0	2	3	1	2	1	0	4	1	0	0	2	3	
30-50 anni	7	8	1	5	21	4	3	8	3	18	1	4	2	2	9	
>50 anni	1	0	0	2	3	0	0	1	0	1	1	0	0	0	1	
TOTALE	9	8	1	9	27	5	5	10	3	23	3	4	2	4	13	

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

PERSONALE DI BORDO	2018	2019	2020
CESSAZIONI**	Totale	Totale	Totale
<30 anni	190	81	67
30-50 anni	287	256	170
>50 anni	58	49	29
TOTALE	535	386	266

<sup>\*\*</sup>Totale dei marittimi che per qualsivoglia ragione hanno cessato di navigare con il Gruppo d'Amico.



 $<sup>^{14}</sup>$  OCIMF, Tanker Management and Self Assessment 3 (TMSA3), terza edizione 2017

# Approccio multiculturale

SDG

### TARGET ONU

## ATTIVITÀ E KPI 2020





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

8.

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

# **NESSUNA SEGNALAZIONE**

Di atti discriminatori nei confronti di persone di etnia o nazionalità diversa



### 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, stato economico o altro

16

Diverse nazionalità presenti negli equipaggi

24

Diverse nazionalità presenti nel personale di terra

80%

Del personale è di origine asiatica

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

Il multiculturalismo 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 innovazione nell'attività e rapporti di lavoro più favorevoli e positivi; offre altresì opportunità di espansione globale, la realizzazione e il miglioramento della responsabilità sociale e rappresenta uno degli indicatori principali delle organizzazioni globali.

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 rappresentanza alle esigenze culturali. Esso comporta l'eliminazione delle 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 16 diversi paesi**, si tratta per la maggior parte di indiani (60,3%), filippini (18,3%) e ucraini (8,4%). Il restante 13% proviene da paesi come Italia, Romania, Russia, Marocco, Bangladesh nonché Etiopia, Liberia e Maldive.

Il personale di terra proviene invece da 24 paesi: più della metà è italiano (54,2%), mentre il resto è perlopiù composto da singaporiani (10,6%), indiani (7,5%), francesi (5,7%), inglesi (3,1%), filippini (3,1%) e malesi (2,2%).

# INIZIATIVE MULTICULTURALI

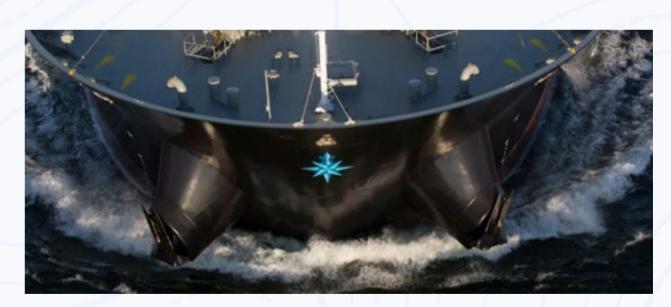
Il Gruppo d'Amico incoraggia e sostiene le iniziative interculturali all'interno dell'azienda nonché a bordo delle proprie navi, confermando il proprio impegno nell'implementazione di una politica orientata alla diversità e all'inclusione, come fattori di successo per l'organizzazione.

### Capodanno cinese nella sede di Singapore e di Ishima

L'ufficio di Singapore ha celebrato il Capodanno cinese e ha assegnato il premio per i 10 anni di anzianità ad alcuni dipendenti di d'Amico e Ishima.

Dopo la tradizionale danza del leone e aver benedetto ogni angolo delle sedi di d'Amico Shipping e Ishima, si è proceduto a consegnare il premio per i 10 anni di anzianità al personale presente. La danza del leone è una forma di danza culturale della tradizione cinese e di altri paesi
asiatici in cui artisti mascherati da leone
ne imitano le movenze per augurare fortuna e prosperità. In questa occasione, 5
dipendenti della sede di Singapore hanno
ricevuto il Long Service Award per aver
raggiunto i 10 anni di lavoro nel Gruppo
d'Amico. Un plauso alla determinazione
e all'impegno dei colleghi che hanno dimostrato il proprio attaccamento alla società e il proprio impegno durante il periodo trascorso con noi. Un buon lavoro
a tutti per molti anni a venire!

Lo stesso giorno, presso la sede i festeggiamenti sono continuati con il tradizionale pranzo per il Capodanno cinese a base di Yusheng.



# TIPO DI NODO

• Gassa d'amante semplice



83 —

# RECLUTAMENTO E SELEZIONE

# Personale di terra

La fase di reclutamento è cruciale poiché è da qui che vengono identificate e selezionate le risorse dell'azienda in grado di apportare 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, ne 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. A tal riguardo, nel corso del 2020 uno dei Capitani della flotta di navi cisterna di d'Amico è stato trasferito al Dipartimento Marittimo con il ruolo di soprintendente marittimo. In linea con la missione del suo ruolo, si occupa di supervisionare le operazioni del gruppo di navi assegnatogli, accertando che siano gestite in modo sicuro, economico ed efficiente, e manutenute a livelli che consentano loro di rispettare i requisiti operativi imposti dall'organizzazione e/o dai contratti di noleggio e/o da altri contratti commerciali.

Inoltre, altri due candidati sono stati selezionati dal personale di bordo di d'Amico (ufficiali naviganti) per rafforzare il Dipartimento operativo - Unità Ship Control. Il loro impiego effettivo a terra è iniziato nei primi mesi del 2021.

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 ultimi elementi, infatti, **l'aderenza ai valori e alla cultura del Gruppo d'Amico** rappresenta una caratteristica fondamentale che orienta la scelta del candidato.

	2018	2019	2020
Posizioni e processi di selezione aperti*	14	12	4
Candidature	1.965	1.673	1.460
di cui, spontanee	1.416	1.131	1.393
Candidature per posizioni aperte esaminate	549	542	67

<sup>\*</sup>Per ciascuna posizione aperta sono state selezionate ed esaminate circa 5 o 6 candidature nella fase di selezione finale.

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.

# INDUCTION TRAINING PER IL PERSONALE DI TERRA

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

Il supervisore è responsabile di 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 a fornire sostegno e monitoraggio ai neoassunti durante l'intero percorso.

Il primo giorno, i nuovi dipendenti vengono accolti dal manager e dal Dipartimento Risorse Umane e hanno l'opportunità di conoscere il proprio team e tutto il personale della sede locale. Durante la prima settimana, partecipano ad alcune sessioni formative di orientamento, mentre nella seconda settimana incontrano il proprio manager per definire gli obiettivi comuni. Dopo tre mesi, ha luogo la verifica periodica degli obiettivi individuali e il manager stabilisce le esigenze di ciascun dipendente in termini di formazione. Dopo sei mesi, i neoassunti vengono sottoposti alla verifica finale formale da parte del manager.



# TIPO DI NODO

Nodo semplice



<del>--</del> 84



# 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, i membri degli equipaggi di d'Amico trascorrono molto tempo a bordo, per cui è molto importante reperire personale di alta qualità.

Nel 2020, gli ufficiali hanno trascorso a bordo 6,2 mesi, mentre i ratings hanno trascorso in media 8,8 mesi a bordo. Il periodo è più lungo rispetto all'anno precedente a causa delle difficoltà nell'organizzazione dell'avvicendamento dell'equipaggio dovute alle restrizioni di viaggio imposte dal COVID-19. Il tempo trascorso a bordo è calcolato come la somma delle durate dei vari contratti di ognuno. Nel corso dell'anno una 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 trascorsi 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 S.r.l. a cui sono affidate le attività di reclutamento.

Identificazione e loyalty sono valori fondamentali per il Gruppo e, in linea con questi valori, il Gruppo d'Amico ritiene che la presenza di una struttura di crewing e di formazione nel paese di origine dei propri marittimi rafforzerà il loro 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 ha istituito strutture di crewing e formazione. Per questo motivo, saranno istituiti centri di reclutamento e formazione degli allievi in tutte le sedi in cui è presente 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 sua 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 quindi identificati attraverso il feedback e le valutazioni ricevute da DPA, 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.

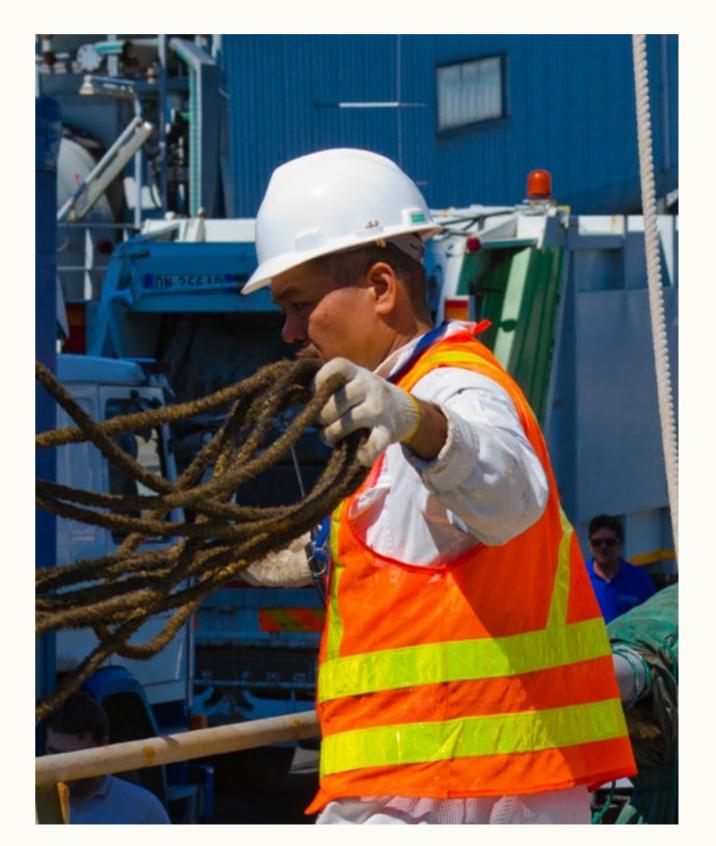
### **SELEZIONE DEL PERSONALE**



■ Posizioni aperte nel corso dell'anno

Candidature esaminate

PERSONALE DI BORDO	2018	2019	2020
Posizioni aperte nel corso dell'anno	579	496	419
Di cui, interne	275	256	204
Candidature esaminate	420	350	280



<del>-</del> 86

# LA GIORNATA DEL MARITTIMO

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

dalla professionalità e dalla competenza dei marittimi.

La professione del marittimo viene promossa tramite la Giornata annuale del Marittimo, che offre una **piattaforma** per i
marittimi e il personale del settore navale
per **festeggiare e condividere le pro- prie esperienze con il grande pubbli- co e sensibilizzare in merito al valore e all'importanza del trasporto maritti- mo.** La Giornata del Marittimo (25 giugno)
è riconosciuta nell'elenco delle Giornate internazionali celebrate dalle Nazioni Unite.



# TIPO DI NODO

Nodo del cappuccino





# FORMAZIONE E SVILUPPO

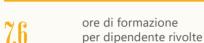
SDG

### TARGET ONL

### ATTIVITÀ E KPI 2020

### 4.4

Aumentare considerevolmente entro il 2030 il numero di giovani e adulti con competenze specifiche - anche tecniche e professionali - per l'occupazione, posti di lavoro dignitosi e per l'imprenditoria



23

ore di formazione per dipendente rivolte al personale di bordo

al personale di terra

230

percentuale delle persone formate sul totale dei dipendenti



71

Eliminare entro il 2030 le disparità di genere nell'istruzione e garantire un accesso equo a tutti i livelli di istruzione e formazione professionale delle categorie protette, tra cui le persone con disabilità, le popolazioni indigene ed i bambini in situazioni di vulnerabilità

1,1

rapporto tra le ore di formazione per dipendente donna e le ore di formazione per dipendente uomo (personale di terra)

1.4

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, supportando lo sviluppo dei talenti** tramite la crescita in termini di ruolo e responsabilità e **rafforzando il senso di appartenenza** alla Società.

#### 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 mira a creare **un contesto di apprendimento continuo**, a **supporto del processo di sviluppo e mantenimento 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 quindi la cultura dell'apprendimento a tutti i livelli organizzativi in un mix di approcci e strumenti differenti. A partire dal 2019, tramite il portale **intranet Darwin**, tutto il personale di d'Amico può accedere, tramite una sezione dedicata dell'Academy, a corsi di formazione e-learning, a programmi di formazione di orientamento e visualizzare i corsi sullo shipping in pro-

gramma, ossia un elenco di iniziative di formazione riguardanti il settore dello shipping di diversi fornitori di formazioni selezionate e riunite dal Dipartimento Risorse Umane. Questo è il risultato dell'attenzione recentemente dedicata dal Gruppo all'innovazione in termini di metodologie formative adottate. Accanto alla più tradizionale formazione d'aula, sono stati intrapresi 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 specifiche tipiche della famiglia 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 dalle prestazioni elevate 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 sistema di sviluppo fondamentale che garantisce l'attuazione di prassi volte a definire, valutare, mantenere e sviluppare nel nostro personale soft skill in grado di migliorare la cultura delle alte prestazioni e che possono essere osservate nelle azioni e nei comportamenti delle persone.
- Formazione istituzionale e relativa a temi di compliance: quest'area mira a soddisfare per lo più i requisiti di conformità agli standard imposti dalla legge e include anche iniziative istituzionali dedicate all'intera struttura organizzativa.
- Formazione linguistica & IT: questi corsi sono progettati per garantire l'aggiornamento dei dipendenti sugli ultimi software utilizzati in azienda e nel 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 set-tore**, sia come partecipanti sia come relatori.

A causa dell'emergenza di COVID-19 alcuni corsi di formazione, precedentemente programmati in presenza durante l'anno, sono stati rimandati o convertiti in iniziative di e-learning. Alcuni erano in continuità con quelli lanciati durante l'anno precedente e sono proseguiti nel corso del 2020. La riduzione del periodo di formazione rispetto al 2019 per un totale di 3.740 ore è attribuibile all'emergenza COVID-19, che non ha consentito di realizzare le attività che richiedevano di essere presenti fisicamente.

I dipendenti del Gruppo d'Amico hanno risposto bene alla modalità di erogazione a distanza anche grazie all'impegno della società che aveva già promosso iniziative di formazione online dal 2019, per poi consolidarle durante il 2020, consapevole dei vantaggi apportati da questa metodologia alle persone. L'apprendimento in modalità e-learning è caratterizzato da flessibilità, modularità, interattività e, soprattutto, accessibilità garantita da Darwin, il portale intranet del Gruppo.

Nel 2020 sono state completate 59 iniziative di formazione, coinvolgendo 189 dipendenti per un totale di 1.722,15 ore.

Le ore di formazione si sono concentrate per la maggior parte sulla piattaforma di e-learning e su webinar, corrispondenti all'82% della formazione erogata.

Inoltre, nel 2020 la società ha fornito in modalità e-learning a tutti i suoi dipendenti italiani il corso di aggiornamento su Salute e sicurezza sul lavoro come previsto dal D.Lgs. 81/08.

2019

2020

## ORE MEDIE ANNUE DI FORMAZIONE PER GENERE





PERSONALE DI TERRA		2018		2019	2020		
ORE MEDIE ANNUE DI FORMAZIONE	UOMINI	DONNE	UOMINI	DONNE	UOMINI	DONNE	
Top Manager	9,84	14,00	13,31	3	3,82	1,3	
Manager	19,17	23,20	15,98	17,40	2,26	19,10	
Impiegati	22,72	12,83	17,21	12,30	9,40	6,61	

PERSONALE DI TERRA				2018			,	2019	2020				
ORE MEDIE ANNUE DI FORMAZIONE PER GENERE E AREA GEOGRAFICA		Europa e America		Asia		Europa e America		Asia		Europa e America		ia	
	U	D	U	D	U	D	U	D	U	D	U	D	
Top Manager	9,8	14,0	10,1	-	12,2	3,0	18,8	-	4,7	1,3	0,5	-	
Manager	20,4	22,7	17,5	27,0	11,2	19,6	23,1	3,3	3,2	22,4	0,7	2,7	
Impiegati	20,5	13,6	29,6	11,4	16,4	14,6	19,9	8,8	12,2	8,4	1,8	3,6	
TOTALE	13,3	12,4	21,8	18,4	14,9	15,5	20,5	8,4	9,3	10,9	1,4	3,6	

Il 40% delle ore di formazione è stato dedicato allo sviluppo di capacità e competenze negli ambiti **tecnici di shipping**, (9 iniziative sono state realizzate nella prima parte dell'anno (pre-lockdown): ad es. Esperto approvato di HazMat - ISO 50001:2018 che ha coinvolto il dipartimento Flotta (Acquisti - SQE - Tecnico).

Il 30% è stato dedicato alla **formazione istituzionale**, ad esempio in materia di Salute e Sicurezza destinata a tutti i dipendenti italiani prevista per fine 2020, e sul GDPR - iniziata nell'ultimo trimestre 2019 e che ha coinvolto tutti i dipendenti del Gruppo d'Amico inclusi nell'ambito di applicazione del Regolamento Privacy di d'Amico.

## PERSONALE DI TERRA - ORE DI FORMAZIONE PER ARGOMENTO

2.554





1.608

PERSONALE DI TERRA				2018		2019			2020			
ORE FORMAZIONE PER AREA GEOGRAFICA, GENERE E ARGOMENTO	e <i>l</i>	Europa America	ASIA		Europa e America		Asia		Europa e America		Asia	
	U	D	U	D	U	D	U	D	U	D	U	D
Compliance/Istituzionale	329	93	36	76	450	228	148	117	281	196	23	38
Linguistica & IT	682	595	196	204	89	141	66	53	75	127	15	20
Manageriale	551	253	160	76	418	149	144	19	-	15	-	-
Tecnica - Organizzazione*	-	-	-	-	59	107	116	2	96	121	10	2
Tecnica - Shipping*	765	108	696	24	763	228	374	69	528	128	8	40
Totale	2.327	1.049	1.088	380	1.779	853	848	260	980	587	56	100

<sup>\*</sup> Dal 2019 la formazione tecnica si è articolata in due diverse categorie: formazione organizzativa e formazione di shipping.



# ALCUNE INIZIATIVE DI FORMAZIONE

### SANCTION POLICY -FORMAZIONE SUL THOMSON REUTERS WORLD-CHECK

La formazione in formato webinar segue la **Politica e le procedure sulle sanzioni di d'Amico** rilasciate dal Dipartimento Legal. Lo scopo del corso di formazione è stato acquisire familiarità con il programma online chiamato "Thomson Reuters World-Check" per condurre i controlli di conformità riguardanti nuove controparti e opportunità commerciali, come spiegato chiaramente nella Politica e nelle procedure sulle sanzioni.

L'iniziativa di formazione ha coinvolto tutti gli Utenti e PIC allo scopo di familiarizzare con l'utilizzo del programma. 45 persone coinvolte.

#### **SMART & CHANGE CULTURE**

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

Le iniziative di formazione lanciate durante la seconda metà del 2019 si sono dimostrate estremamente positive durante la pandemia di COVID-19 e i periodi di lockdown, quando tutto il personale lavorava in remoto da casa.

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

Responsabilizzazione, integrazione e fiducia sono alla base dei cambiamenti destinati a durare, ed è in questa direzione verso cui l'iniziativa di formazione si è orientata nel fornire strumenti e pratiche per una maggiore efficacia 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.

# PROGRAMMA DI FORMAZIONE LINGUISTICA

Destinatari: tutti i dipendenti del Gruppo d'Amico

I dipendenti hanno la possibilità di creare un corso di lingua personalizzato in base alle proprie esigenze di formazione utilizzando il programma di formazione e-learning, una piattaforma online facilmente navigabile in modalità flat, dove programmare le sessioni di formazione per il giorno e l'ora più comodi, sempre nel rispetto delle necessità organizzative, delle scadenze e della routine lavorativa.

La piattaforma di e-learning offre numerosi strumenti:

- Più di 7.500 **risorse di apprendimento** aggiornate regolarmente, tra cui video, articoli, tutorial, lessico e grammatica
- Percorsi di formazione divisi in inglese generico, inglese per il settore marittimo e comunicazione commerciale
- Risorse disponibili nelle seguenti lingue: inglese, italiano, francese, spagnolo, portoghese, tedesco, cinese
- Lezioni virtuali di inglese: lezioni di gruppo disponibili per diversi livelli con formatori dal vivo. Gli studenti hanno la possibilità di verificare l'argomento della lezione sul calendario.

Inoltre, d'Amico ha anche offerto l'opportunità di registrare fino a due familiari sulla piattaforma linguistica.

# TIPO DI NODO

Nodo scorsoio semplice





### 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'esperienza professionale di bordo.

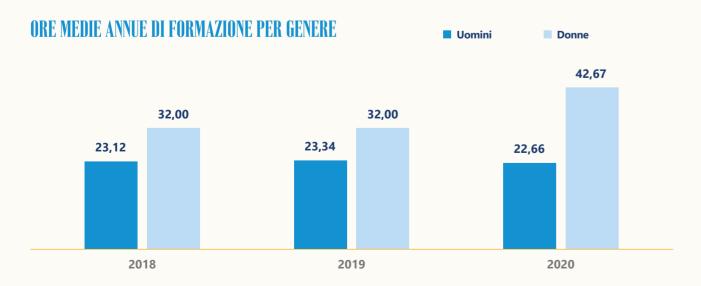
Il Gruppo d'Amico offre **possibilità di carriera a ufficiali junior** a partire dagli allievi e mira a promuovere ufficiali senior dall'interno dell'azienda, tramite programmi specifici e valutazioni delle prestazioni il cui scopo principale è di migliorare e sviluppare le competenze di grado. L'azienda 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 sulle potenzialità.** 

Il Gruppo si avvale, inoltre, 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. Il Gruppo porta avanti la propria collaborazione con lo European Training & Competence Centre (ETCC) di Manila e l'Italian Maritime Academy Technologies (IMAT) in Italia, che offrono numerosi corsi, la maggior parte approvati dalle amministrazioni nazionali filippine e italiane. I centri dispongono 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. Il Gruppo ha in programma di realizzare a breve sessioni "train-the-trainer" dedicate, per la qualifica degli istruttori anche su specifici progetti sviluppati da d'Amico, in particolare le attività relative a Fleet Performance Monitoring, Shipnet (PMS) e ELB-ORB. Il Gruppo confida che il contributo di ETCC e IMAT possa supportare la crescita professionale dei marittimi e che la 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 promuovere comunicazione, leadership e team work a bordo delle proprie navi.

Nel 2020, **sono stati impartiti in totale 6.609 corsi tra interni ed esterni**, pari a 63.152 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 rappresentato da corsi interni, il 73% per personale indiano.

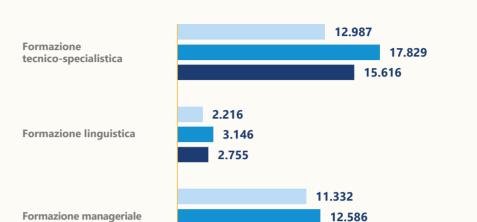


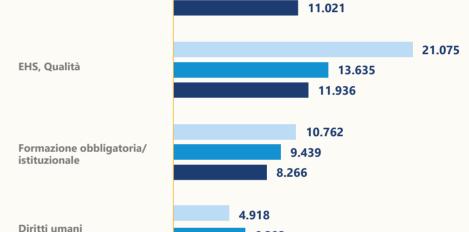
### PERSONALE DI BORDO - ORE DI FORMAZIONE PER ARGOMENTO

2020

2019

**2018** 





e aspetti etici

6.293

5.510

PERSONALE DI BORDO	2018	2019	2020
ORE DI FORMAZIONE PER ARGOMENTO	TOTAL	TOTAL	TOTAL
Formazione tecnico-specialistica	15.616	17.829	12.987
Formazione linguistica	2.755	3.146	2.216
Formazione manageriale	11.021	12.586	11.332
EHS, Qualità	11.936	13.635	21.075
Formazione obbligatoria/istituzionale	8.266	9.439	10.762
Diritti umani e aspetti etici	5.510	6.293	4.918
TOTALE	55.104	62.928	63.290

- 96

# 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 (LMTI) 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 è proseguito nel 2020 con 8 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 fiumi Junk, Farmington, Du e all'Oceano Atlantico. Si tratta di un eccellente cen-

tro 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, risponde alle esigenze dei propri clienti e del mercato internazionale aprendo il LMTI, per agevolare la formazione di qualità e offrire marittimi ben addestrati, pienamente qualificati e certificati in conformità al codice e alle convenzioni sulle norme relative alla formazione della gente di mare, al rilascio dei brevetti ed alla guardia (STCW).



# TIPO DI NODO

Nodo del chirurgo



# IL SISTEMA DI PROFILE ASSESSMENT PER IL PERSONALE NAVIGANTE

Il Gruppo d'Amico sta continuando a implementare il sistema Profile Assessment avviato qualche anno fa e volto a sviluppare appieno team work e leadership tramite la definizione dei profili di ruolo dei marittimi d'Amico. Nel 2020, le persone coinvolte nei processi di profile assessment sono state 528.

Il sistema è supportato dall'uso dello strumento Profile XT, il sistema più tecnologicamente avanzato e all'avanquardia attualmente disponibile per la valutazione del potenziale umano e la previsione delle prestazioni professionali. Come parte fondamentale del nostro sistema di team building, aiuta a scoprire il motivo per cui alcuni dei nostri marittimi hanno prestazioni straordinarie mentre altri che sembrano altrettanto qualificati hanno prestazioni nella media. Mettere la persona giusta al posto giusto si traduce in un impatto positivo a bordo delle **navi.** Il sistema è utilizzato anche per la gestione e lo sviluppo degli impiegati. In particolare, aiuta a gestire le prestazioni, a gestire in maniera efficace lo sviluppo dei dipendenti, a sviluppare una formazione più efficiente e a costruire team dalle prestazioni migliori.

Il Gruppo migliora le potenzialità delle persone per il lavoro di squadra. 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, il che costituisce l'indicatore più valido delle prestazioni professionali.
- tratti comportamentali I tratti comportamentali devono essere applicabili al ruolo. Gli individui dotati dei tratti richiesti per un lavoro tendono a essere maggiormente a loro agio nella posizione di quelli che sono obbligati a comportarsi in modo difforme dalla loro personalità.
- interessi professionali Le motivazioni professionali a svolgere un ruolo.

## TIPO DI NODO

Nodo semplice di bandiera



# ITS FONDAZIONE G. CABOTO - ISTITUTO TECNICO SUPERIORE PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE

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 per le figure professionali a bordo delle navi. Dal 2011, l'ITS "Fondazione G. Caboto" ha formato 255 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. Anche l'ITS Fondazione G. Caboto ha dovuto adattare i propri metodi didattici a causa della **pandemia di COVID-19**: per la sicurezza di tutti gli studenti e del personale tutti i corsi sono stati organizzati online, garantendo la continuità formativa per le future generazioni di giovani ufficiali. Nonostante la pandemia, **tutti gli studenti hanno anche completato la propria formazione con il tirocinio a bordo delle navi.** 

## TIPO DI NODO

Nodo piano ganciato



# SISTEMI DI REMUNERAZIONE E VALUTAZIONE DELLE PRESTAZIONI

SDG

### TARGET ONU

## ATTIVITÀ E KPI 2020



1.5

Implementare a livello nazionale adeguati sistemi di protezione sociale e misure di sicurezza per tutti, compresi i livelli più bassi, ed entro il 2030 raggiungere una notevole copertura delle persone povere e vulnerabili



Beneficiano di un adeguamento ai contratti collettivi nazionali, ai quali vengono spesso applicate condizioni contrattuali migliori e che superano i minimi previsti



4.4

Aumentare considerevolmente entro il 2030 il numero di giovani e adulti con competenze specifiche -anche tecniche e professionali- per l'occupazione, posti di lavoro dignitosi e per l'imprenditoria 93%

I dipendenti sottoposti a valutazione delle prestazioni nel corso dell'anno rispetto al previsto (174 dipendenti)

Una cultura delle alte prestazioni supportata da riconoscimenti e sviluppo differenziati è **fondamentale per il raggiungimento degli obiettivi individuali e aziendali.** Ciò può essere conseguito grazie all'allineamento di responsabilità chiare e impegnative e garantendo che i dipendenti siano consapevoli degli effetti del loro lavoro sul Gruppo d'Amico.

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

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

È inoltre volto a **migliorare la motivazione e il commitment delle nostre persone e a 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 di linea e il dipendente collaborano per garantire la definizione e l'efficace valutazione nel corso dell'anno di **obiet- tivi 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 le prestazioni elevate e gratificare di conseguenza i dipendenti, garantendo comunque che le prestazioni basse vengano opportunamente gestite con integrità.

<del>--</del> 100



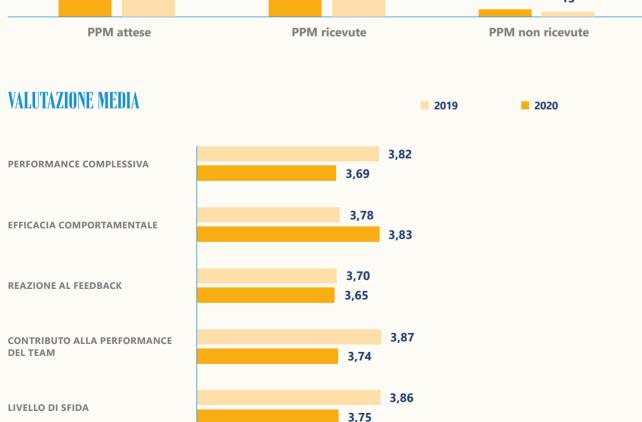
Le politiche retributive del Gruppo sono basate su:

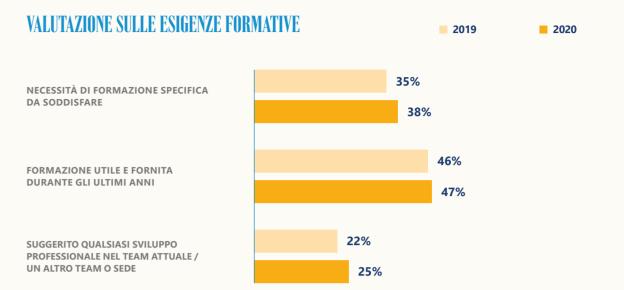
- **sostenibilità economica:** il costo totale del personale deve essere "coerente" con la struttura dei costi e gli obiettivi di profittabilità del Gruppo;
- **comparabilità con l'esterno**: nel fissare gli obiettivi della politica di remunerazione il Gruppo tiene conto dei benchmark offerti dal settore a livello internazionale;
- equità interna: le persone devono essere remunerate in base a criteri omogenei relativi alla struttura organizzativa
- differenziazione delle persone in base a prestazioni, 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 impegno per l'azienda.

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

Nel 2020, è stata effettuata la valutazione del 93% del personale valutabile, con il 42% della popolazione ritenuta un modello in termini di performance globale e il 14% con performance eccellente.

### 





Il modulo utilizzato per le valutazioni della People Performance rimane **fortemente incentrato sui progetti**, sulle attività non ordinarie, sugli impegni di rilievo, ossia la realizzazione di nuovi sistemi, il miglioramento dei processi e il miglioramento/rafforzamento delle politiche principali del Gruppo. Allo stesso tempo, grande importanza viene conferita ai comportamenti attesi del Gruppo, in particolare l'attenzione verso traguardi organizzativi basati sull'approccio multiculturale, sulla responsabilità, l'attenzione verso l'eccellenza e i miglioramenti continui, l'effettiva integrazione con il team e il dipartimento, l'integrazione con i valori e gli impegni aziendali.



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

Nel corso degli anni, nel riconoscere la loyalty del personale di terra, il Gruppo d'Amico ha adottato e 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 più della 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, siamo orgogliosi di annoverare nei nostri 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 nostro personale di bordo.

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

Il Gruppo d'Amico è orgoglioso di annunciare che, nel 2020 e nel 2019, 14 dei suoi dipendenti della sede di Monaco hanno ricevuto le medaglie di bronzo e d'argento. Istituite con decreto principesco del 6 dicembre 1924, modificate dai decreti principeschi del 29 gennaio 2007; queste medaglie sono onorificenze destinate ai lavoratori che hanno raggiunto 20 e 30 anni di ottimo servizio nella stessa società.

A causa della pandemia, nel 2020 non è stato possibile tenere una vera e propria cerimonia formale di assegnazione e le medaglie sono state consegnate nelle sedi di Monaco.

Questa onorificenza è ancora più importante per il Gruppo perché sottolinea la fiducia tra la società e i suoi dipendenti.

## TIPO DI NODO

Nodo margherita



# PEOPLE CARE

SDG

### TARGET ONL

Implementare a livello nazionale adequati sistemi di protezione sociale e misure di sicurezza per tutti, compresi i livelli più bassi, ed entro il 2030 raggiungere una notevole copertura delle persone povere e vulnerabili



Entro il 2030, assicurare che tutti gli uomini e le donne, in particolare i più poveri e vulnerabili, abbiano uguali diritti alle risorse economiche, insieme all'accesso ai servizi di base, proprietà privata, controllo su terreni e altre forme di proprietà, eredità, risorse naturali, nuove tecnologie appropriate e servizi finanziari, tra cui la microfinanza

### ATTIVITÀ E KPI 2020

La sanità, per esempio, è garantita a tutto il personale aziendale, indipendentemente dalla posizione ricoperta in azienda



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

Le iniziative di formazione lanciate durante la seconda metà del 2019 si sono dimostrate estremamente positive durante la pandemia di COVID-19 e i periodi di lockdown, quando tutto il personale lavorava in remoto da casa

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 equilibrio vita-lavoro che sostengano le persone nel bilanciare i propri bisogni familiari con gli impegni lavorativi. La responsabilità e la partecipazione al lavoro sono quindi per l'azienda un fattore determinante per la creazione di un business attento alla dimensione sociale. Il benessere delle persone presenti in azienda impatta sul benessere organizzativo e sulle performance. Le iniziative poste in essere in materia di welfare e benefits variano dal benessere della persona e della 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 / famiglia e lavoro, al personale è dato di usufruire del family leave. 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 ventaglio 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 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 buoni pasto per alcuni Paesi.

Durante l'anno della pandemia, garantire la salute e la sicurezza delle persone è stata la massima priorità nella strategia del Gruppo d'Amico, e seguendo tutte le precauzioni, gli standard e i protocolli è stata garantita la continuità operativa delle attività in un ambiente sicuro. Ciò è confermato dal fatto che nessuno dei dipendenti di terra ha contratto il Coronavirus all'interno dei vari locali aziendali, evitando così la diffusione tra i colleghi.

La Società conferma il proprio impegno a supporto della tutela della salute e della sicurezza, offrendo un luogo di lavoro sano e sicuro in conformità con le leggi vigenti, riducendo così al minimo il rischio di infortuni e garantendo il diritto di accesso alla prevenzione sanitaria e il beneficio dell'assistenza medica. A tal riguardo, la Società ha stipulato un'assicurazione per tutti i dipendenti così da coprire le spese mediche in caso di infezione da COVID-19. Inoltre, nel 2020 la società ha offerto ai propri dipendenti, in modalità e-learning, un corso di aggiornamento su Salute e sicurezza sul lavoro (come previsto per le società italiane dal D.Lgs. 81/08).

## Supporto psicologico per tutto l'equipaggio a bordo

A partire dal 2021, il Gruppo d'Amico offre un programma di supporto psicologico a tutti i membri dell'equipaggio grazie alla firma di una convenzione con "Mental Health Support & Solutions "(MHSS), una società specialista di salute e benessere mentale nel settore marittimo. Pertanto, il Gruppo d'Amico si impegna a **offrire un presidio di supporto pragmatico ed efficace a tutto il personale** - che potrebbe trovarsi ad affrontare personalmente delle difficoltà o avere necessità di supporto/orientamento su come aiutare gli altri, in quanto la pandemia di COVID-19 ha rafforzato la necessità di prendersi cura della salute e del benessere mentale.

MHSS gestisce una linea di sostengo 24/7:

- 1. Disponibile 24 ore su 24, 7 giorni su 7, tramite numero verde, WhatsApp, e-mail o SMS (a breve saranno distribuiti poster e opuscoli contenenti queste informazioni).
- 2. Gestita da psicologi professionisti di MHSS, che parlano le seguenti lingue: inglese, turco, filippino, russo, tedesco, cinese, spagnolo e non solo.
- 3. Interamente confidenziale e anonima. La sede non sarà coinvolta nella linea di sostegno 24/7 e non riceverà alcuna informazione riguardante conversazioni private.

Il team di MHSS ha navigato/trascorso del tempo a bordo di navi e ben comprende le complessità della navigazione. Solitamente, dopo essere entrato in contatto con la linea di sostegno, il professionista "rimarrà" con il chiamante fino a quando il problema viene risolto. Con questo servizio il Gruppo d'Amico incoraggia tutti a conoscere il team di MHSS.

I clienti di MHSS includono grandi proprietari, gestori e operatori di navi a livello internazionale, oltre a innumerevoli membri di equipaggi e dipendenti, **fornendo già sostegno a circa 5.000 navi.** 

Questa partnership con MHSS darà vita a un vero network di sostegno per tutto il personale di bordo, fornendo ai colleghi e alle famiglie a casa la tranquillità attraverso una consulenza e un sostegno professionale disponibile in qualsiasi momento e in qualsiasi situazione.

## Smart Working - The Smart Change Journey

Tra le iniziative di welfare e benessere, nell'ottobre 2019 le aziende italiane d'Amico Società di Navigazione S.p.A. e d'Amico Shipping Italia hanno lanciato 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. **Il progetto di smart working già avviato ne ha reso più semplice l'adozione a livello globale** in quanto prevista nel piano del progetto SW; il Gruppo d'Amico era di fatto pronto sia a livello tecnologico che organizzativo.

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 privata e lavoro, nella convinzione che ciò possa favorire una maggiore motivazione del personale e di conseguenza, tramite un maggiore coinvolgimento, anche un miglioramento delle prestazioni lavorative.

Si osserva un miglioramento della qualità di vita dei lavoratori, il lavoratore apprezza l'iniziativa dell'azienda e questo a sua volta attrae i 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 nei cambiamenti culturali verso un approccio di lavoro più smart. Lo Smart Working offre infatti un ambiente di lavoro che favorisce una maggiore flessibilità ai dipendenti in termini di organizzazione del lavoro 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 significative **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 Sostenibilità**, esprimendo la piena comprensione e l'importanza di **entrambi gli aspetti, quello ambientale e quello sociale.** 

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 dagli uffici della sede di Singapore a sostegno della salute e della cura di alcune patologie proprie della popolazione maschile;
- la **No Finish Line** a Monaco, corsa nella quale ogni chilometro percorso dai nostri impiegati, genera 1,20 euro che l'azienda poi devolve in beneficenza. Nel 2020 14 partecipanti hanno percorso una distanza di 1.130 km. Il team di d'Amico ha raccolto 1.130 euro che sono stati devoluti a Children & Future. Alla luce dell'emergenza COVID-19, l'edizione 2020 si è tenuta in una speciale modalità virtuale: il principio di corsa "connessa" prevedeva di praticare la corsa o la camminata durante l'intera settimana nel luogo ritenuto opportuno dai partecipanti. In questo modo quest'anno sono riusciti a partecipare anche i colleghi di altre sedi in tutto il mondo. I chilometri sono stati accumulati attraverso uno smart watch o l'app che ogni partecipante ha scaricato dal sito No Finish Line®.
- Prima delle festività natalizie la Società organizza solitamente un momento ricreativo per lo scambio degli auguri. Nel 2020 però, sempre a causa della pandemia di COVID-19, gli armatori si sono visti costretti a inviare gli auguri ai propri collaboratori digitalmente, organizzando un evento online a cui hanno preso parte più di 180 persone di d'Amico da tutto il mondo. Ciascuno aveva una tazza di caffè o di tè per brindare insieme ai colleghi. Inoltre, poiché quest'anno non sono riusciti a visitare le diverse sedi per le consuete feste di Natale, gli armatori hanno allocato parte del budget destinato a questi eventi ai biglietti di Natale offerti a tutti i dipendenti del Gruppo d'Amico.



# DIRITTI UMANI

SDG

### TARGET ONU

### ATTIVITÀ E KPI 2020

### 16.1

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

## **NESSUNA SEGNALAZIONE**

È pervenuta in merito a condotte violente o comportamenti prevaricatori nelle navi e nelle sedi del Gruppo

Promuovere lo stato di diritto a livello nazionale e internazionale e garantire un pari accesso alla giustizia per tutti 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 2020 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 espressi nel 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, e ad attenersi agli obblighi deontologici, specialistici 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 riquardante tutte le attività di gestione del personale.

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

A bordo delle navi gestite dal Gruppo d'Amico, i turni di lavoro e di riposo sono puntualmente e costantemente monitorati per evitare violazioni delle disposizioni in vigore. 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 2021 il Gruppo ha esteso le norme applicate al personale di bordo anche a quello di terra. Nel marzo 2021 è stato lanciato un nuovo canale di whistleblowing che unisce i due sistemi precedenti (Open Reporting System per violazioni avvenute a bordo e sito web di whistleblowing per quelle a terra). La procedura mira a evitare situazioni di bullismo e molestie e a gestirle quando si verificano e riguarda tutti i dipendenti a bordo delle navi gestite. 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 tollera alcun tipo di molestia o bullismo e i dipendenti sono invitati a segnalare prontamente eventuali casi in modo che possano essere intraprese le opportune azioni.



# SALUTE E SICUREZZA DEI LAVORATORI

SDG

### TARGET ONU

ATTIVITÀ E KPI 2020



### 8.8

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



Infortuni nel 2018, 2019 e 2020

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 ISO 45001 con l'obiettivo di:

- **Proteggere la salute e il benessere dei dipendenti,** riducendo i rischi professionali dalla sfavorevole 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 incidenti 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.

In relazione all'emergenza pandemica del 2020 dovuta al COVID-19, d'Amico è stata tra i primi a elaborare un Piano di emergenza dettagliato, con tutte le misure preventive da implementare a bordo, prima di salire a bordo e durante la navigazione, e in presenza di casi positivi o sospetti.

# 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 una serie di misure e best practice:

- Tutti i membri dell'equipaggio devono sempre avere sufficienti ore di riposo continuative;
- le ore di riposo senza interruzione devono essere conformi ai contratti di lavoro 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.



— 110 — 111

# CENTRO INTERNAZIONALE RADIO MEDICO

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-consulti medici, numeri che rendono il Centro il più rinomato al mondo. Nel 2021 il Gruppo d'Amico ha firmato un contratto con il Centro Internazionale Radio Medico (C.I.R.M.) per ottenerne l'assistenza Top Class, un servizio a pagamento tramite il quale il Gruppo d'Amico potrà monitorare ancora meglio la salute dei propri dipendenti 24 ore su 24, 7 giorni su 7 sia a bordo che a terra grazie a un team di medici specializzati.



# TIPO DI NODO

Nodo ad occhiello



# Performance di 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 il **numero degli infortuni nel 2018, 2019 e 2020.** 

INFORTUNI	2018	2019	2020
INDICE DI FREQUENZA <sup>15</sup>	0	0	0

# Analisi delle indagini sugli incidenti

Gli infortuni a bordo sono classificati secondo le "Marine Injury Reporting Guidelines" emanate dall'OCIMF e sottoposti a debite indagini in base alla procedura interna di analisi degli incidenti<sup>16</sup>.

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 sugli aspetti finanziari. Il metodo della Root Cause Analysis richiede di determinare le modalità con cui si sono verificate le cause sequenziali di un evento di quasto 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 o su strategie di gestione del rischio più efficaci.

<del>---</del> 112

<sup>&</sup>lt;sup>15</sup> L'indice di frequenza misura il numero di infortuni sul lavoro per milione di ore avvenuti in un dato periodo, in relazione al numero di ore di lavoro effettuate nello stesso periodo.

<sup>&</sup>lt;sup>16</sup> Collisioni, contatti, incagli, cedimenti strutturali non accidentali, incendi ed esplosioni

# Gestione della salute e della sicurezza nelle sedi

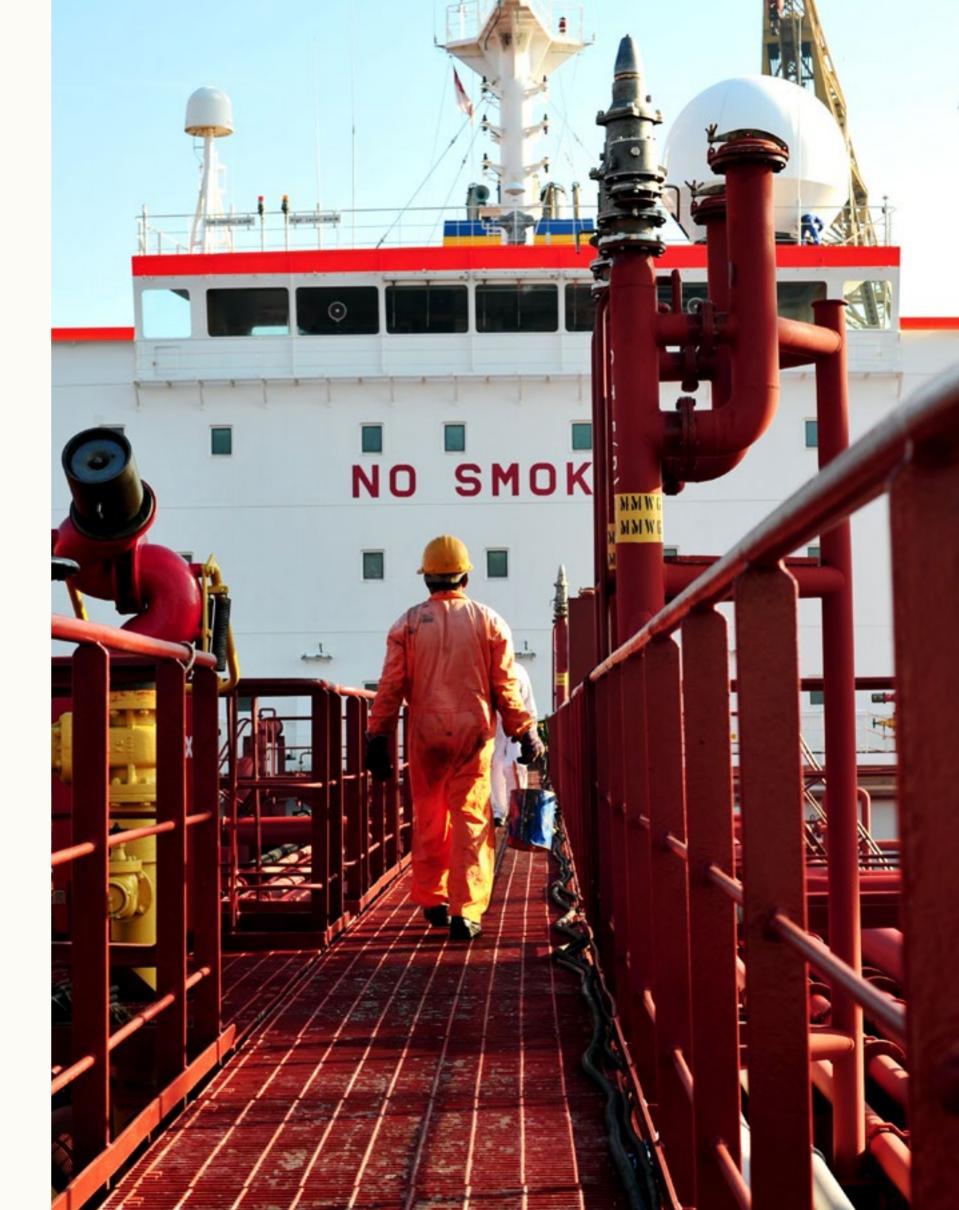
L'impegno da parte del Gruppo d'Amico nella gestione degli aspetti relativi alla salute e sicurezza dei dipendenti avviene anche nelle varie sedi nelle quali opera nel mondo. Il Gruppo ha ottenuto la certificazione **ISO 45001** relativa alla salute e sicurezza.

DATI DI SALUTE E SICUREZZA	2018	2019	2020
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

Nel 2020, a causa dell'emergenza pandemica, le sedi di proprietà sono rimaste chiuse per parte dell'anno e hanno ridotto il personale presente in ufficio per il resto dell'anno, incrementando l'impiego del lavoro da remoto per garantire la continuità operativa. Tutte le sedi di d'Amico hanno rispettato le norme e le restrizioni locali. Dalla riapertura, il numero di persone consentito in sede è stato regolamentato per evitare qualsiasi situazione che potesse esporre i dipendenti a rischi.

Grazie a queste misure non si sono verificati cluster di COVID-19 in nessuna delle sedi e dei posti di lavoro del Gruppo.





# UPPER DECK

# Clienti

SDG

Sezioni del Bilancio di sostenibilità

### Attività



Reclami e segnalazioni

• 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

• 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 in 4 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 chartering 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 dei fondi per il nolo, gestisce penali e controstallie e, infine, si occupa dell'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 flotta in crescita, 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 clienti del Gruppo d'Amico, 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.

**=¤**185 PLY VENT

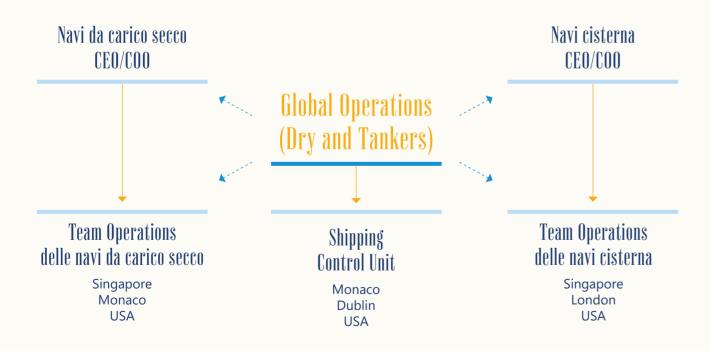


Global Ops partecipa, assieme ai dipartimenti Chartering, Technical, Performance Monitoring, HSQE (Health, Safety, Quality and Environment) e Legal, a molte riunioni strategiche e funge da riferimento per i manager regionali dei dipartimenti operativi delle navi da carico secco e navi cisterna nonché 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 destinatario 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 nostri team HSQE
- Adempimenti contratti di chartering: assistendo il dipartimento commerciale della flotta a noleggio 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 commerciale
- **Procedure/Manuale HSQE:** riesame e modifica della documentazione relativa ai processi operativi, supporto nel corso degli audit interni ed esterni.

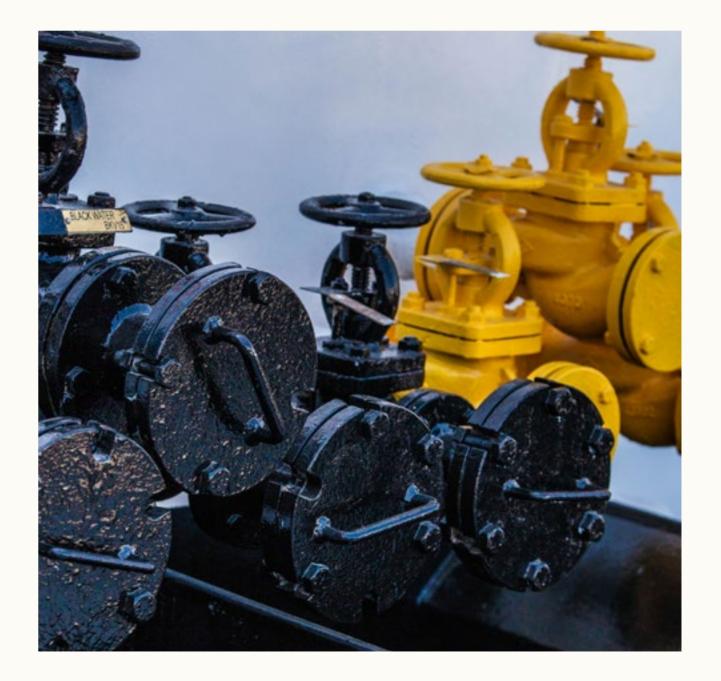
### **ORGANIGRAMMA**



# AREE DI BUSINESS E CLIENTI

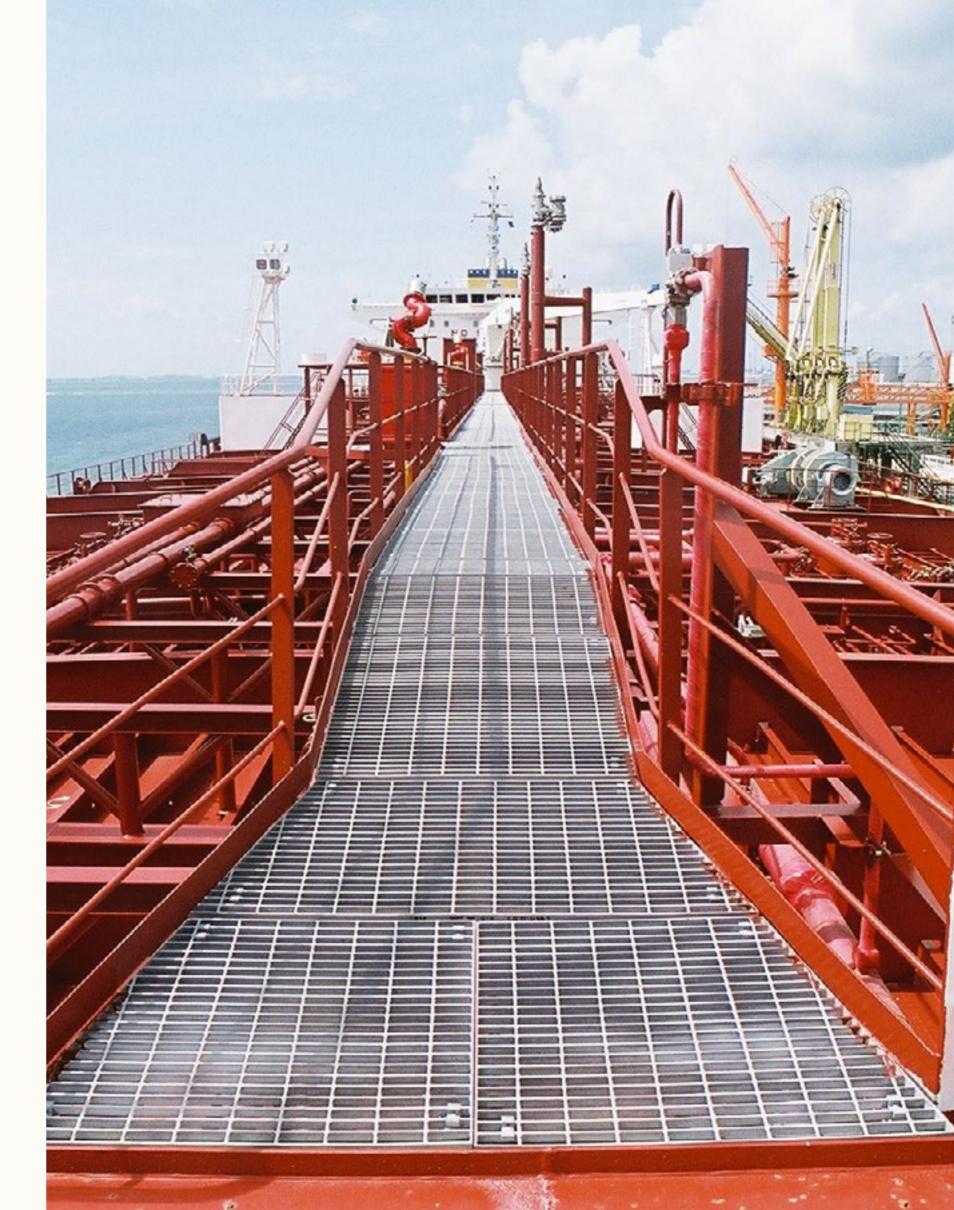
# **Dry Cargo**

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 le **granaglie, il carbone e il minerale**, settori nei quali d'Amico vanta una consolidata esperienza. **A queste materie prime si aggiunge** il trasporto di minori commodity 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 Cile verso i porti del Mediterraneo, nonché dal Brasile al Sudafrica. 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 la massima flessibilità di impiego della flotta. Le navi da carico secco sono impiegate principalmente con contratti di viaggio e di noleggio a breve termine e, a seconda delle opportunità di mercato, anche con contratti "time charter" (a medio/lungo termine) per garantire un impiego altamente flessibile della flotta.



· 118

# PRODOTTI TRASPORTATI PER TIPOLOGIA 2019 **2018 52**% Carbone Minerali Granaglie 15% Fertilizzanti Acciaio Cemento Petcoke Bauxite Rottame 1% Prodotti forestali 2% 3%



0%

Altro

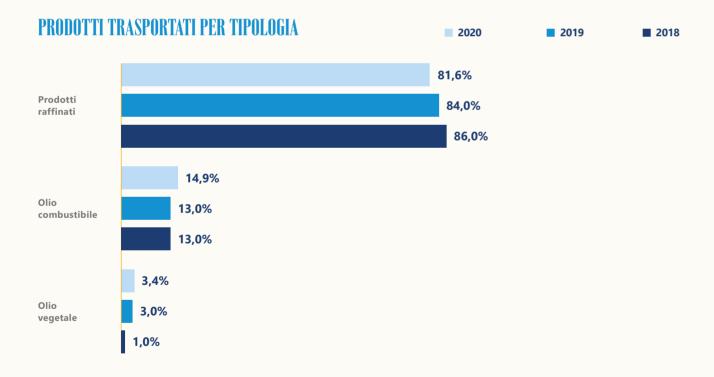


Il mercato del carico secco è stato estremamente volatile nel 2020: l'economia cinese, supportata dagli aiuti pubblici per le infrastrutture, ha generato la crescita per il 70% del incremento totale del mercato del carico secco, e ha continuato a contribuire all'**incremento dei volumi non solo delle importazioni di minerale di ferro ma anche di granaglie e fagioli di soia.** Anche il trasporto di carbone nel 2020 è stato sostenuto dalle tensioni tra Cina e Australia<sup>17</sup>.

Basandosi sull'ipotesi di una ripresa dell'economia mondiale, la relazione dell'Agenzia internazionale per l'energia **prevede una crescita del 2,6% della domanda mondiale di carbone nel 2021**, favorita dall'incremento della domanda di elettricità e della produzione industriale, riconducibili principalmente a un aumento dei consumi in Cina, India e Sud-Est asiatico. Attualmente la **Cina** - che rappresenta metà del consumo mondiale di carbone - e **l'India rappresentano il 65%** della domanda mondiale di carbone. Se si aggiungono il Giappone, la Corea, Taiwan e il Sud-Est asiatico questa percentuale raggiunge il 75%<sup>18</sup>.

# **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 2020 il 77,5% della nostra flotta era classificata IMO, consentendo al Gruppo di trasportare una vasta gamma di tali raffinati.



I prodotti raffinati rappresentano la maggior parte dei prodotti trasportati dal Gruppo; tra questi rientrano in particolare diesel, benzina senza piombo, nafta, cherosene, carburanti per aviazione e componenti per la benzina. Tra gli altri prodotti raffinati trasportati dal Gruppo figurano olio combustibile, sostanze chimiche semplici, melasse e nitrato di ammoniaca di urea (UAN).

Nel 2020 il mercato delle navi cisterna è stato caratterizzato da una volatilità eccezionale. Dopo un rallentamento ad inizio 2020, rispetto ad un solido quarto trimestre 2019, i ricavi delle navi cisterna hanno toccato i livelli storicamente elevati dei mesi di marzo e aprile 2020. Gli effetti negativi del COVID-19 sulla domanda petrolifera globale, associati

all'iniziale incremento della produzione dell'Arabia Saudita e della Russia, hanno causato un netto contango dei prezzi petroliferi a termine, sfociando in un'impennata delle scorte a terra che hanno raggiunto rapidamente la capacità massima di molti depositi, innescando un rapido e pronunciato aumento dello stoccaggio galleggiante sia di greggio che di raffinati. Tuttavia, all'inizio di maggio, dopo l'entrata in vigore di considerevoli tagli alla produzione petrolifera da parte di grandi produttori, i ricavi spot hanno subito un netto calo, attestandosi ai minimi da due anni a fine anno.

I combustibili da aviazione sono stati i raffinati il cui consumo è stato maggiormente colpito dalla pandemia: se nel 2019 rappresentavano il 9,1% dei volumi totali trasportati dal Gruppo, questa percentuale è scesa a solo il 4,9% nel 2020.

# Servizi marittimi

All'interno del Gruppo, alcune società svolgono attività complementari e di servizio a quella principale di shipping per sfruttare le sinergie comuni. 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 e l'intermediazione in relazione agli acquisti di carburante per le navi (cd. bunkering). Tra i servizi offerti figurano:

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



<sup>&</sup>lt;sup>17</sup> Relazione annuale 2020 di d'Amico Società di Navigazione S.p.A

<sup>&</sup>lt;sup>18</sup> Coal 2020, AIE https://www.iea.org/reports/coal-2020

# LA QUALITÀ DEL SERVIZIO

La politica di qualità del Gruppo d'Amico prevede obiettivi trasversali alle diverse aree aziendali e si basa su diversi 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 farle conoscere a tutte le funzioni responsabili del servizio, che si adoperano per raggiungere gli obiettivi e 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 i clienti.

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

Raggiungere standard più alti di produttività economica attraverso

la diversificazione, il progresso tecnologico

e l'innovazione, anche con particolare

e ai settori ad elevata intensità di lavoro

attenzione all'alto valore aggiunto

SDG

### TARGET ONU

## . .

ATTIVITÀ E KPI 2020

10

Reclami pervenuti nel 2020

22.

Percentuale dei reclami riguardanti gli anni precedenti risolti rispetto al totale dei reclami degli anni precedenti

Il dipartimento legale è l'ufficio preposto alla gestione dei reclami ricevuti da terzi e di tutte le pretese che il Gruppo d'Amico

- 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);

vanta nei confronti di questi ultimi. I reclami possono essere suddivisi nelle sequenti categorie:

• 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<sup>19</sup>

	RECLAMO SUL CARICO	DISPUTE CONTRATTUALI	MOA CLAIM <sup>20</sup>	FFO <sup>21</sup> / COLLISIONE	CONTAMINAZIONE DA BUNKER	DISPUTE SULLA PERFORMANCE DELLA NAVE	TOTALE
2018	10	0	1	0	0	0	11
2019	9	0	0	0	0	0	9
2020	13	1	0	2	1	0	17

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, questo 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 2020, 7 reclami su 17 risalivano ad anni precedenti ed erano ancora aperti. Due di essi, entrambi reclami sul carico, sono stati risolti durante l'esercizio corrente, pari al 22,2% dei reclami precedenti. Inoltre, nel 2020 il Gruppo ha ricevuto 10 nuovi reclami, principalmente sul carico (6 su 10) e per FFO e Collisione (2 su 10).

19 I reclami inseriti si riferiscono esclusivamente a quelli pervenuti dai clienti o ancora aperti nel 2020 e solo a quelli di importo superiore a USD 50.000.

<sup>&</sup>lt;sup>20</sup> Dispute aventi per oggetto un memorandum of agreement per la vendita della nave.

<sup>&</sup>lt;sup>21</sup> Danni a banchine, moli, chiuse o pontili, nonché a reti da pesca, comunemente denominati Oggetti fissi e galleggianti (Fixed and Floating Objects - FFO).

# La comunicazione verso i clienti

SDG

### TARGET ONU

## ATTIVITÀ E KPI 2020



### 16.7

Garantire un processo decisionale responsabile, aperto a tutti, partecipativo e rappresentativo a tutti i livelli

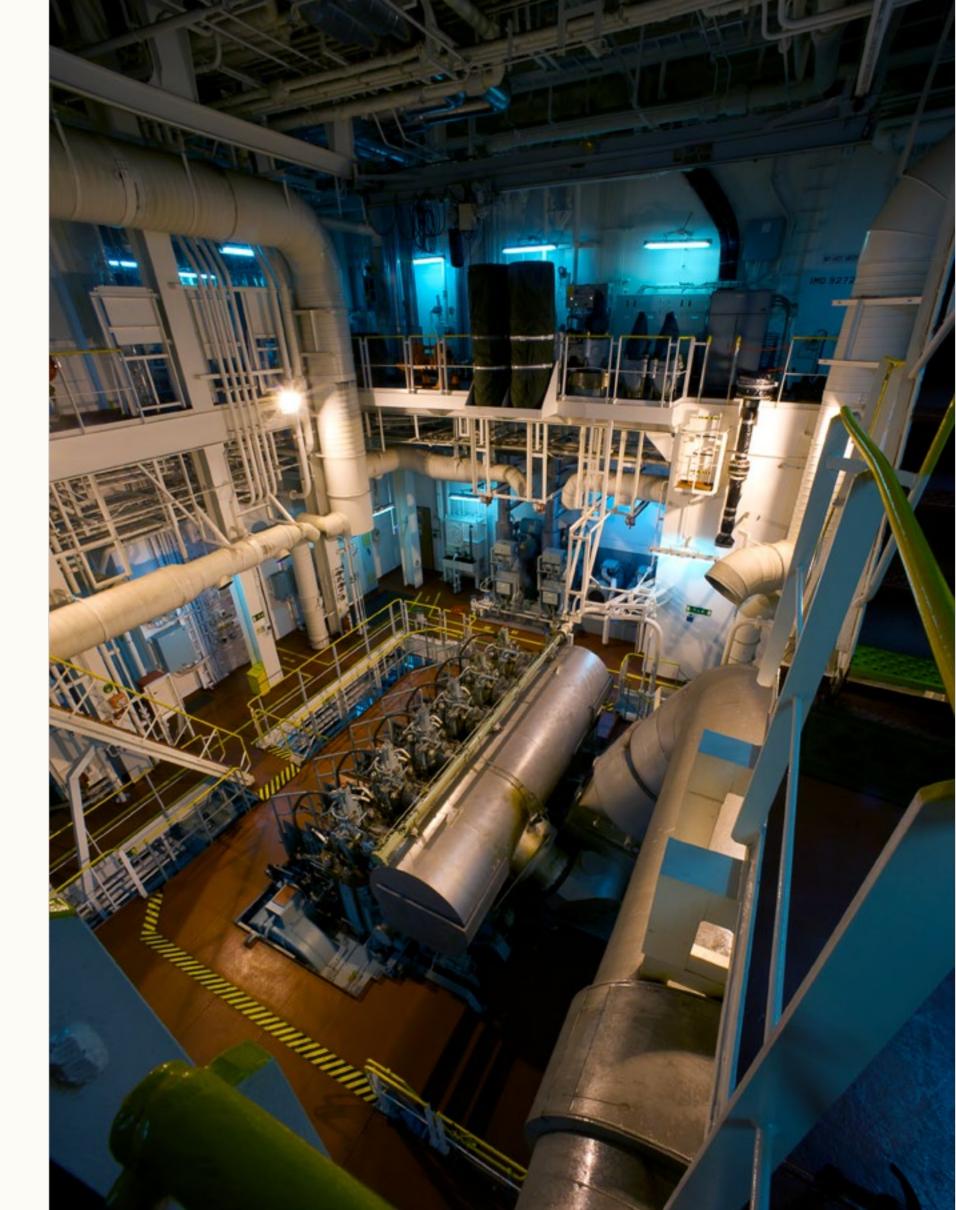
+ 19.7% La copertura mediatica rispetto al 2019

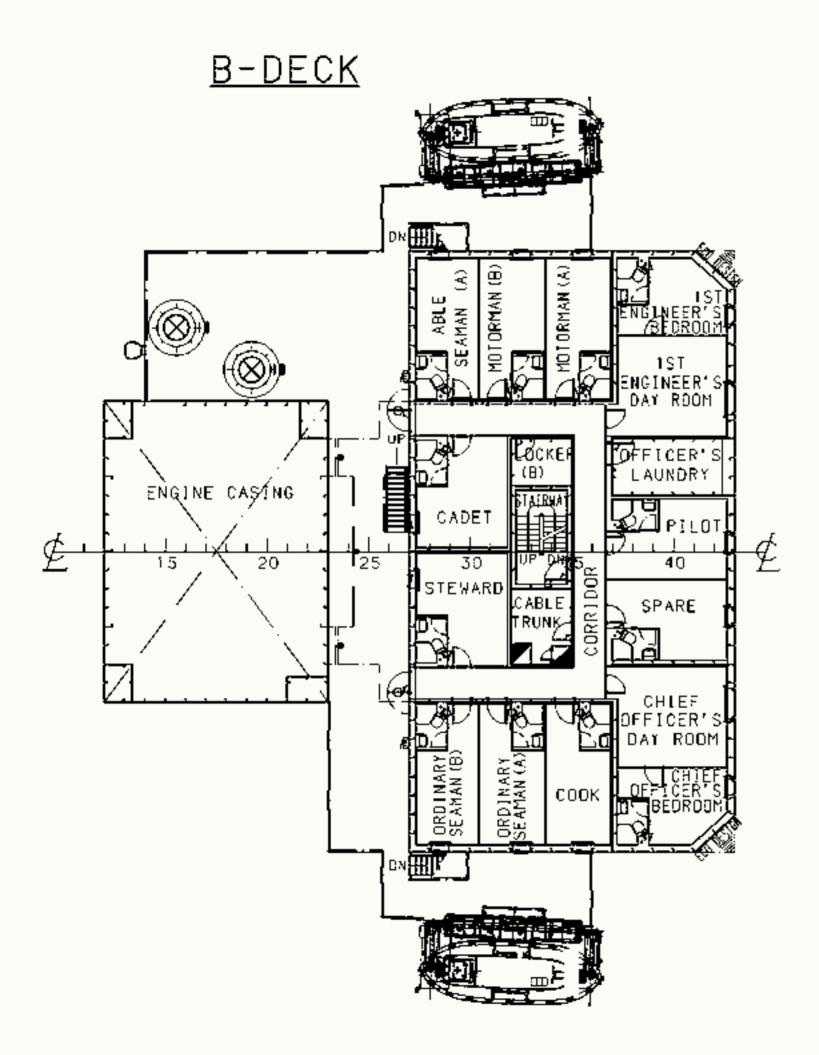
Garantire un pubblico accesso all'informazione e proteggere le libertà fondamentali, in conformità con la legislazione nazionale e con gli accordi internazionali

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 organizza solitamente importanti eventi a scopo commerciale e istituzionale soprattutto in Giappone, a Singapore e negli 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., quotata alla Borsa di Milano, partecipa alle Star conference organizzate da London Stock Exchange per incontrare investitori e analisti. Nel 2020 tutti gli eventi sono stati annullati a causa della pandemia. Tuttavia, il Gruppo d'Amico ha partecipato con i suoi armatori e Top Manager a diverse conferenze ed eventi online organizzati durante l'emergenza dai principali operatori del settore shipping e dalla comunità finanziaria.

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://it.damicoship.com/ - sia tramite i siti dedicati alle principali aree di business (https://it.damicodry.com/ e https://en.damicointernationalshipping.com).

La copertura mediatica del primo semestre del 2020 è stata influenzata dall'emergenza COVID-19, avendo prodotto 30 articoli riguardanti: risultati trimestrali, emergenza dell'avvicendamento degli equipaggi e tecnologie innovative (ispezioni e indagini in remoto, ecc.). Il 2020 ha subito la forte influenza di due principali fattori: i risultati di DIS per il primo semestre e il terzo trimestre (27,1% del totale) e la vendita di alcune navi da carico secco e navi cisterna (19,9% del totale).





# Comunità

SDG

Sezioni del Bilancio di sostenibilità

Attività



Partecipazione ad associazioni e organizzazioni leader del settore

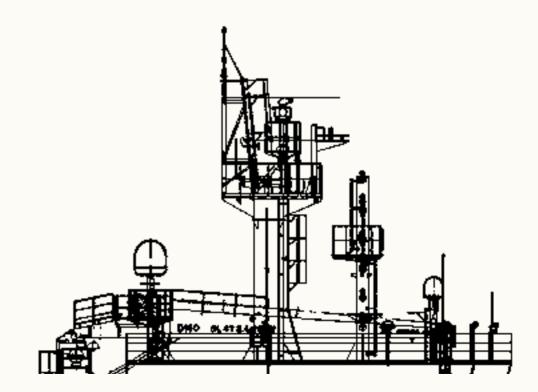
 Aumentare la sensibilità, a livello globale e nazionale, sulle problematiche relative al cambiamento climatico e alla sostenibilità ambientale, finanziando associazioni che promuovono uno stile aziendale più sostenibile



Partecipazione ad associazioni e organizzazioni leader del settore

L'impegno del gruppo d'Amico per la comunità

 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.



<del>----</del> 12

d'Amico

# PARTECIPAZIONE IN ASSOCIAZIONI E ORGANIZZAZIONI LEADER DEL SETTORE

SDG

### TARGET ONU

### ATTIVITÀ E KPI 2020



### 17.1

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

### 209,000€

erogati come quote di partecipazione in confitarma, intercargo; intecargo e per altre associazioni nel 2020, il doppio rispetto al 2018



### 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

## PARTECIPAZIONE ATTIVA

tramite ruoli di primo piano, a numerose organizzazioni e associazioni internazionali all'interno del settore shipping

Il Gruppo d'Amico partecipa attivamente a diverse organizzazioni e associazioni leader di settore a livello nazionale e internazionale, con ruoli di primo piano. Gli armatori e i gestori dell'azienda continuano a perpetrare la lunga tradizione di assicurare la loro costante e stabile partecipazione ai principali ambienti connessi allo shipping a livello internazionale.

### CONFITARMA

La Confederazione Italiana degli Armatori (Confitarma) è la **principale espressione associativa dell'industria italiana della navigazione**, poiché ne rappresenta la quasi totalità della flotta mercantile, 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, tanto che tre membri della famiglia d'Amico sono stati nominati presidenti della Confederazione nel corso degli anni e coinvolti in eventi significativi della sua storia. Ciro d'Amico, Presidente dal 1972 al 1975, collaborò all'unificazione delle tre diverse associazioni di armatori che confluirono in Confitarma. Antonio d'Amico, che ha presieduto l'associazione 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.

Un'altra generazione di d'Amico aderisce al Gruppo Giovani Armatori, costituitosi nel 1995 in attuazione dello Statuto confederale e costituito da oltre 60 membri, tra armatori, figli di armatori, dirigenti e collaboratori direttamente impegnati nelle realtà imprenditoriali rappresentate da Confitarma e provenienti da circa 50 imprese associate. I Giovani Armatori sono coinvolti in modo attivo nella vita della Confederazione: il presidente è membro di diritto del Consiglio e del Comitato esecutivo di Confitarma; i membri del Consiglio direttivo presenziano alle Commissioni consultive, dedicate all'approfondimento delle problematiche del comparto armatoriale e del sistema marittimo.

### REGISTRO NAVALE ITALIANO

Dal 2020 Paolo d'Amico è Presidente del Registro Italiano Navale, ruolo che segue la precedente nomina come Vicepresidente e membro del Consiglio di Amministrazione e che rivestirà per il periodo 2020-2023. Tra le sue priorità è annoverato un approccio globale alla sostenibilità e alla digitalizzazione per far ripartire l'economia dopo l'emergenza pandemica.

Il Registro Italiano Navale è il socio di maggioranza (70%) di RINA S.p.A., e quindi del Gruppo RINA. Il suo Consiglio di Amministrazione comprende rappresentanti delle categorie chiave legate al settore navale.

### **INTERTANKO**

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

### 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: il Top Manager della business area Dry Cargo fa parte dell'Executive Committee, mentre il Deputy Technical Director che fa parte del Technical Committee, che partecipa anche ai Gruppi di corrispondenza dell'IMO sull'inquinamento atmosferico e l'efficienza energetica e sull'indice di intensità carbonica (CII) e le misure di riduzione.

## ESSF - European Sustainable Shipping Forum

Dal 2017 il Gruppo d'Amico partecipa come membro esperto all'Environmental Sustainable Shipping Forum (ESSF). Il Performance Manager è membro del sottogruppo Air Emission from Ships e dalla fine del 2019 anche del 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 è coinvolta in questioni



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

## ICS - International Chamber of Shipping

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

### Irish Chamber of Shipping

È la principale associazione commerciale irlandese per l'industria navale e rappresenta armatori e operatori in tutti i settori e le attività commerciali in Irlanda. La Irish Chamber of Shipping 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.

#### **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 dei suoi comitati tecnici.

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

SDG

### TARGET ONU

## ATTIVITÀ E KPI 2020



### 17.17

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

# 110.000€

Erogati dal gruppo come donazioni e sponsorizzazioni nel 2020, +31% rispetto il 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.

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

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

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

## National Maritime College of Ireland - Cadet training programme

Il Gruppo d'Amico supporta da oltre cinque anni il National Maritime College of Ireland, offrendo ogni anno a 18 cadetti l'opportunità di imbarcarsi per 90 giorni sulle navi 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 anche partner di Chiltern Maritime, società specializzata nel reclutamento, formazione e somministrazione di tirocinanti ufficiali per programmi di borse di studio della Marina Mercantile britannica.



### The Connecticut Maritime Association - CMA Essay Contest

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 dalla CMA e dalla CMA Education Foundation. Il concorso premia le migliori tesi redatte da studenti che frequentano college e università americane con programmi e/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 che 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 dalla calamità 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 po- polazioni 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'istruzione con l'obiettivo di garantire ai bambini di tutto il mondo un futuro migliore e più 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 e dal desiderio di diffondere la cultura italiana oltre i confini nazionali. Il Gruppo ha intrapreso una serie di iniziative che consentono sia di presentare temi sociali, economici e ambientali a un pubblico sempre più vasto, sia di offrire il proprio contributo alla preservazione del patrimonio artistico, culturale e tradizionale.

### The Owner's Cabin

Nel 2015 il Gruppo d'Amico ha inaugurato il progetto The Owner's Cabin, una residenza d'artista unica nel suo genere, che coniuga arte, cultura e shipping, ospitando artisti internazionali a bordo di navi del Gruppo e offrendo loro una prospettiva unica. 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 "I 200 del FAI", un gruppo di generosi mecenati che, insieme alle loro aziende, sostengono il FAI - Fondo Ambiente Italiano - nella missione di tutela, cura e valorizzazione del patrimonio storico, artistico e ambientale italiano.

## **AMBIENTE**

### 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.

### Battibaleno

Il Gruppo d'Amico crede nella **protezione dell'ambiente marino** e per questo ha deciso di supportare Battibaleno e l'Operazione Delphis 2020.

Battibaleno è un'associazione no profit internazionale che protegge l'ambiente del Mediterraneo. Fondata nel luglio 1995, ha l'obiettivo di aumentare la conoscenza e la sensibilizzazione sulle balene e i delfini che si avvistano regolarmente nel Mediterraneo. Ogni anno su migliaia di barche posizionate a coordinate navali predeterminate, i suoi operatori prestano le proprie competenze di navigatori per condurre osservazioni simultanee della superficie del mare e dei cetacei.

Lo scopo delle operazioni è ottenere una fantastica fotografia panoramica della superficie del mare, un contributo prezioso per la comunità scientifica e per sensibilizzare il pubblico in merito all'importanza di tutelare la biodiversità marina.

## Istituto Italiano di Navigazione

Il Gruppo d'Amico è partner dell'**Istituto Italiano di Navigazione**. Fondato nel 1959, l'istituto funge da punto di contatto tra le varie istituzioni e compagnie per promuovere lo sviluppo e la diffusione della cultura tecnico-scientifica della navigazione (marittima, terrestre, aerea e spaziale) e fornire informazioni concernenti gli aspetti giuridici, giudiziari, gestionali ed economici del settore.





# HIGHLIGHTS 2020

-6,9%

la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> per miglio nautico (2020 vs. 2018) 97,9%

bunker fuel a basso tenore di zolfo: da 15,9% nel 2018 -7,1%

riduzione del consumo di bunker per miglio nautico (2020 vs. 2018)

-85,0%

la riduzione delle emissioni di SO<sub>x</sub> per miglio nautico (2020 vs. 2018) -7,1%

la riduzione delle emissioni di NO<sub>x</sub> per miglio nautico (2020 vs. 2018) Zero

incidenti e sversamenti nel 2018, 2019 e 2020

60%

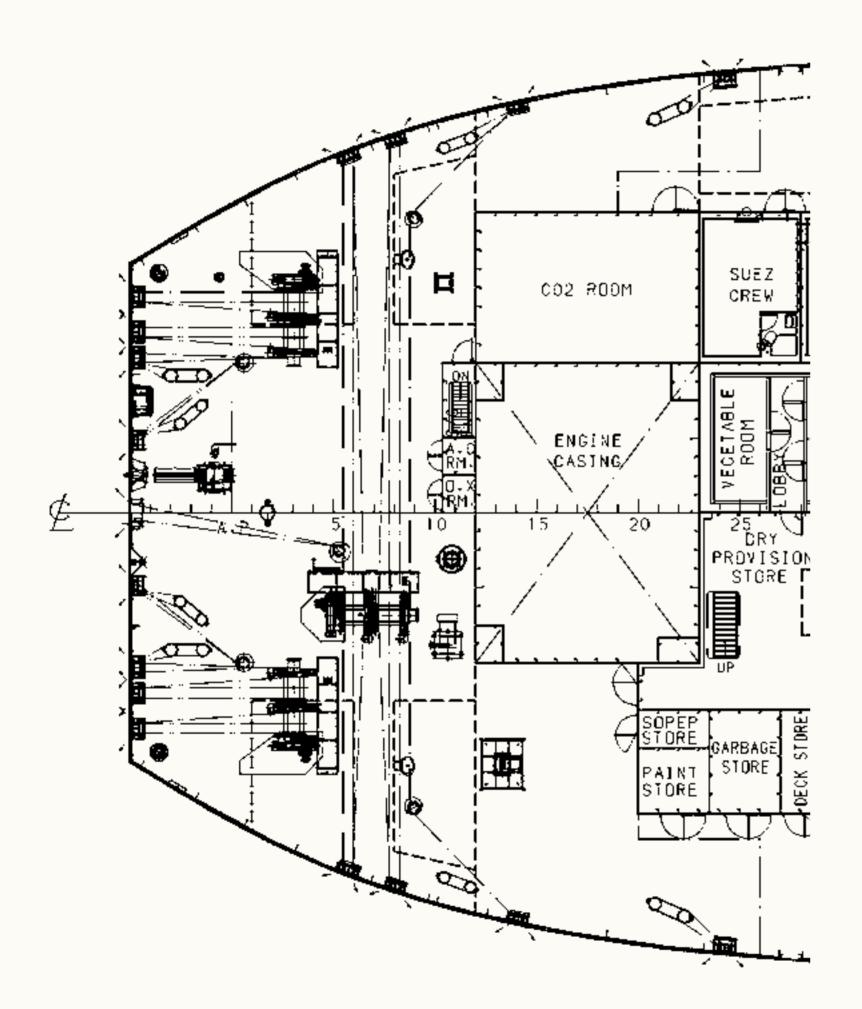
della flotta di proprietà conforme alla Fase Il dell'EEDI 80%

della flotta di proprietà conforme con l'EEXI - calcolato al 75% di MCR limitata 5.268,56 mc

totale dei rifiuti prodotti a bordo nel 2020 -21,4% dal 2019



d'Amico Bilancio di Sostenibilità 2020



# Responsabilità Ambientale

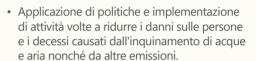
SDG

## Capitoli del Bilancio di sostenibilità

### Attività



**Politica ambientale** 





Gestione ambientale delle sedi

• Consumo efficiente dell'acqua nelle strutture e sedi del gruppo



Politica ambientale Prestazioni ambientali

- Rinnovo della flotta con "navi Eco", in linea con le direttive IMO, grazie all'implementazione di tecnologie innovative.
- Incremento crescente dell'efficienza dei consumi energetici negli uffici



Politica ambientale Salute e sicurezza dei lavoratori

- Prevenzione di azioni pericolose, lesioni, malattie, incidenti al personale, danni materiali e ambientali.
- Miglioramento della sicurezza di tutti i dipendenti, sviluppando una cultura interna della sicurezza.



Una flotta all'avanguardia
Progetti di decarbonizzazione
e digitalizzazione

- Progetti volti a migliorare le performance delle navi sotto l'aspetto ambientale, della sicurezza e dell'efficienza a bordo.
- Limitazione dei viaggi fra le sedi e incremento dell'utilizzo di sistemi di video conference e conference call



Sicurezza in mare e dell'ambiente marino

- Predisposizione di inventari dei materiali pericolosi su tutte le nuove costruzioni e sulla flotta esistente.
- Progetto zero plastica nelle sedi del gruppo
- Raccolta differenziata in tutte le sedi d'amico



Politica ambientale Prestazioni ambientali Progetti di decarbonizzazione e digitalizzazione

- Attività di sensibilizzazione sui temi del cambiamento climatico tra il personale e nella comunità.
- Attuazione di attività volte a ridurre i danni sulle persone causati dall'inquinamento di acque e aria.



Sicurezza in mare e dell'ambiente marino

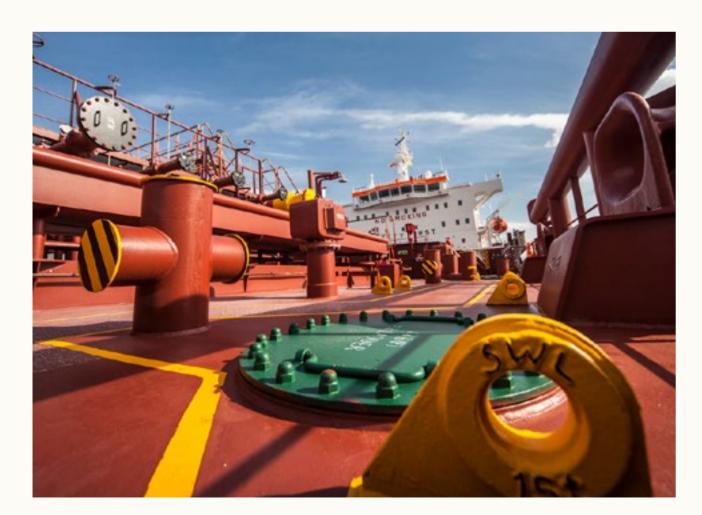
- Minimo impatto delle proprie attività sull'integrità dell'ambiente in ogni momento e luogo.
- Prevenzione continua di ogni forma possibile di inquinamento con obiettivo inquinamento zero.

Per il Gruppo d'Amico la protezione e il rispetto per l'ambiente sono una missione. La sua politica ambientale è un punto di riferimento fondamentale per il Sistema di Gestione Integrato in uso nel Gruppo e per l'adozione delle certificazioni internazionali. Il Gruppo d'Amico è consapevole dell'importanza del proprio ruolo e promuove costantemente comportamenti responsabili nei confronti dell'ambiente. Attraverso la partecipazione a diversi progetti, concentra i propri sforzi nel preservare l'ambiente marino dall'inquinamento e dallo sfruttamento eccessivo.

## IMPATTO AMBIENTALE E QUADRO NORMATIVO

Circa il 90% del commercio mondiale si basa sul trasporto marittimo. È questo il metodo di trasporto più efficiente ed economico per la maggior parte delle merci ed è in continua espansione, spinto dalla liberalizzazione e dalla globalizzazione dell'economia. Attualmente questa industria coinvolge 150 Paesi, con oltre 50.000 cargo che impiegano più di un milione di marittimi di ogni nazionalità. Dal punto di vista ambientale, il trasporto marittimo è la forma di trasporto meno dannosa per l'ambiente, poiché è più efficiente e ha un impatto ambientale molto inferiore rispetto ad altre forme di trasporto esistenti.

Considerata la dimensione del settore, il 2,7% delle emissioni globali di  $CO_2$  sono attribuibili al settore shipping. Il settore registra comunque un approccio altamente coeso nell'adozione e nell'attuazione degli standard di sicurezza internazionali, sotto l'egida dell'International Maritime Organization (IMO), che regola questo settore enorme e diversificato senza distinzione di nazionalità.



## IMO - INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION

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

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

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

## MARPOL

La convenzione MARPOL è stata adottata il 2 novembre 1973 dall'IMO e successivamente aggiornata dai protocolli del 1978 e del 1997. Si compone di sei allegati, ciascuno relativo alla prevenzione e/o al controllo dell'inquinamento da prodotti petroliferi (petrolio greggio

e olio combustibile), sostanze liquide nocive trasportate come merci sfuse, sostanze nocive trasportate in colli, liquami, rifiuti ed emissioni in atmosfera, cioè sostanze che impoveriscono lo strato di ozono, ossidi di azoto (NOx), ossidi di zolfo (SOx), composti organici volatili.



#### TIPO DI NODO

Nodo del pescatore



145 -

**− 144** 



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

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

Nell'aprile 2018, l'IMO ha raggiunto un accordo sul clima relativo all'adozione di una strategia per ridurre le emissioni di gas serra del trasporto marittimo internazionale in linea con gli obiettivi dell'Accordo di Parigi adottato dalle Nazioni Unite nel 2015. L'accordo si pone due obiettivi principali:

- ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> del trasporto marittimo internazionale per tonnellate di carico trasportato e miglia nautiche percorse di almeno il 40% entro il 2030 e del 70% entro il 2050, rispetto ai valori del 2008;
- ridurre le emissioni di gas serra del trasporto marittimo internazionale di almeno il 50% entro il 2050 rispetto al 2008, coerentemente con le strategie attuate dall'Accordo di Parigi.

La commissione per la protezione dell'ambiente marino dell'IMO (MEPC) ha anche aggiornato i termini dell'allegato VI della convenzione MARPOL 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 ogni 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 di azoto, ridefinendo la soglia di zolfo che può essere contenuta 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) 2012/33<sup>22</sup> nei porti europei.



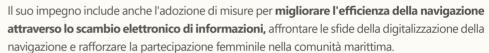
<sup>&</sup>lt;sup>22</sup> La Direttiva (EU) 2012/33 del 21 novembre 2012, conosciuta come la "Spulphur Directive" stabilisce che, dal 1 gennaio 2015, le navi cargo operanti nelle aree marine degli stati membri non potranno più usare combustibili con un contenuto di zolfo superiore dello 0.1% per peso.

#### "Sustainable Shipping for a sustainable Planet"

L'anno 2020 ha segnato l'inizio di un decennio di azione e attuazione di impegni volti a una vita più sostenibile sul pianeta. L'IMO è consapevole che il prossimo decennio sarà decisivo non solo per il settore marittimo, ma per
tutta la vita sul pianeta. Pertanto, nel 2019 l'IMO ha lanciato l'iniziativa "SUSTAINABLE SHIPPING FOR A SUSTAINABLE PLANET" per l'anno 2020. L'iniziativa rappresenta un'opportunità per aumentare la consapevolezza degli
obiettivi delle Nazioni Unite e mostrare gli sforzi che l'IMO e i suoi Stati membri stanno intraprendendo per
raggiungerli. L'industria delle spedizioni, con il supporto del quadro normativo dell'IMO, ha già avviato la transizione
verso questo futuro sostenibile. Gli obiettivi dell'IMO sono spedizioni sicure, affidabili ed efficienti su oceani puliti.

Tra i principali obiettivi dell'IMO c'è l'impegno a combattere il cambiamento climatico continuando a sviluppare misure per ridurre le emissioni di gas serra, ridurre il contenuto di zolfo nell'olio combustibile delle navi, attuare la Ballast Water Management Convention, proteggere le regioni polari e ridurre i rifiuti in mare.

Lo scopo fondamentale dell'IMO, come descritto nella convenzione IMO, è radicato nella conservazione e nell'uso sostenibile degli oceani e delle loro risorse. L'IMO sostiene gli obiettivi per la gestione e la protezione degli ecosistemi marini e costieri attraverso l'istituzione di aree speciali di competenza di MARPOL e aree marine particolarmente sensibili. Per quanto riguarda l'acidificazione degli oceani, l'IMO ha stabilito un quadro normativo che contribuirà alla mitigazione dei cambiamenti climatici regolando la geoingegneria marina e la cattura e il sequestro dell'anidride carbonica nelle formazioni geologiche sottomarine.



Le misure adottate hanno reso obbligatorio l'Energy Efficiency Design Index (EEDI) per le nuove navi e il Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP) per tutte le navi. Queste misure richiederanno che le navi costruite a partire dal 2025 siano del 30% più efficienti dal punto di vista energetico rispetto a quelle costruite nel 2014.





Inoltre, l'IMO ha adottato un sistema di raccolta dati obbligatorio per il consumo di olio combustibile. Questo è solo il primo passo in un approccio a tre fasi. Il secondo passo prevede l'analisi dei dati, mentre il terzo passo consiste nel processo decisionale sull'eventuale necessità di ulteriori misure per migliorare l'efficienza energetica e affrontare le emissioni di gas serra prodotte dal trasporto marittimo internazionale. L'IMO contribuisce alla cooperazione internazionale per facilitare l'accesso alla ricerca e alla tecnologia dell'energia pulita, in particolare l'efficienza energetica e la tecnologia più avanzata e pulita dei combustibili fossili, e promuove gli investimenti nelle infrastrutture e nelle tecnologie energetiche pulite.







La pandemia di COVID-19 ha dimostrato l'importanza dello shipping navale come metodo più affidabile, efficiente ed economico per trasportare merci a livello internazionale, evidenziandone così la sua essenzialità nella crescita economica sostenibile. **Anche la sicurezza è essenziale in un sistema di trasporto efficiente.** Il settore marittimo oggi è in prima linea di fronte alle minacce del terrorismo globale e della moderna pirateria presente negli oceani di tutto il mondo. L'IMO **promuove altresì il coordinamento e la cooperazione in materia di sicurezza marittima tra stati, regioni, organizzazioni e attori del settore, e assiste gli stati membri nell'attuazione del codice ISPS (International Ship and Port Facility Security) a bordo di tutte le navi e in tutti i porti impegnati nel trasporto marittimo internazionale.** 



\_\_ 1/6

d'Amice Bilancio di Sostenibilità 2020

## POLITICA AMBIENTALE

SDG

#### TARGET ONU

#### ATTIVITÀ E KPI 2020



3.

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 le navi dry e tanker di d'Amico hanno ricevuto il premio

#### Green Flag award

per la riduzione dell'inquinamento di aria e acqua



75

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

#### 80%

Di navi "eco" nella flotta del gruppo



8.4

Migliorare progressivamente, fino al 2030, l'efficienza nell'utilizzo 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. I paesi sviluppati assumono un ruolo quida.

#### 5 tonnellate/giorno

In meno di consumo di bunker per una nave "eco" rispetto a una nave convenzionale alla stessa velocità



Il Gruppo d'Amico è impegnato nella gestione degli aspetti ambientali e nel miglioramento delle performance energetiche come parte integrante delle proprie attività. A tal fine ha implementato un **sistema di gestione ambientale** certificato conforme alla norma ISO 14001 e un **sistema di gestione dell'efficienza energetica certificato** conforme alla norma ISO 50001, finalizzato a:

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

## Requisiti dell'International Maritime Organization

L'International Maritime Organization (IMO) ha individuato un ulteriore potenziale per migliorare l'efficienza del trasporto marittimo e ridurre le emissioni di gas serra. Nel 2011 ha approvato l'adozione sia di misure tecniche (EEDl<sup>23</sup>), per **garantire una progettazione navale efficiente rispetto all'impatto ambientale, sia di misure operative** (SEEMP<sup>24</sup>), entrambe obbligatorie. La nuova normativa è entrata in vigore nel 2013. SEEMP Parte I è la misura operativa che stabilisce un meccanismo virtuoso per **migliorare l'efficienza energetica di una nave**. Introduce 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 (EEOl<sup>25</sup>).

A partire dal 1° gennaio 2019, SEEMP Parte II richiede il **monitoraggio completo dell'efficienza del sistema di propulsione.** Sono stabiliti metodi per la raccolta dei dati sul consumo annuo di olio combustibile in tonnellate metriche, compreso l'uso di note di consegna del bunker (BDN<sup>26</sup>), flussometri, monitoraggio del serbatoio dell'olio combustibile per bunker a bordo e misurazione diretta delle emissioni di CO<sub>2</sub> (sebbene non richiesto dal regolamento 22A).

Inoltre, SEEMP Parte II include i **metodi selezionati per misurare la distanza percorsa**, le ore di navigazione, la procedura per la comunicazione dei dati agli uffici di terra e all'amministrazione responsabile della trasmissione dei dati all'IMO. Contestualmente, il 1° gennaio 2018 l'Unione Europea ha introdotto il regolamento UE 2015/757 MRV - Monitoring, Reporting, Verification. Questo regolamento è stato sviluppato in risposta agli obiettivi 2050 fissati dall'Unione Europea **volti a ridurre le emissioni di gas serra, che entro il 2030 devono essere inferiori di almeno il 40% rispetto ai livelli del 1990**. Il regolamento istituisce, inoltre, un sistema europeo per il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di gas serra derivanti dal trasporto marittimo. L'obiettivo è migliorare le informazioni sull'efficienza delle navi e incoraggiare la riduzione delle emissioni e del consumo di combustibile.

<sup>&</sup>lt;sup>23</sup> Indice di progettazione della gestione dell'efficienza energetica

<sup>&</sup>lt;sup>24</sup> Piano di gestione dell'efficienza energetica della nave

<sup>&</sup>lt;sup>25</sup> Indicatore operativo di efficienza energetica

<sup>&</sup>lt;sup>26</sup> Nota di consegna del bunker

L'IMO e l'UE hanno quindi entrambe obiettivi chiari per ridurre le emissioni di gas serra delle navi. Entrambe hanno introdotto due requisiti obbligatori per la raccolta e l'analisi dei dati relativi alle emissioni:

- EU MRV Monitoring, Reporting, Verification per le emissioni di CO<sub>2</sub>
- IMO DCS Data Collection System sul consumo di combustibile.

Per il futuro sono state approvate tre ulteriori misure, che entreranno in vigore il 1° gennaio 2023 e interesseranno tutte le navi cargo e da crociera esistenti:

- L'applicazione retroattiva dell'EEDI a tutte le navi da carico e da crociera esistenti al di sopra di una certa stazza, nota come Energy Efficiency Design Index for Existing Ships o indice di efficienza energetica per le navi esistenti (EEXI). Ciò imporrà un requisito equivalente a EEDI Fase 2 o 3 per tutte le navi esistenti indipendentemente dall'anno di costruzione ed è inteso come certificazione una tantum. L'EEXI deve essere verificato dall'Amministrazione e un nuovo IEEC deve essere rilasciato entro e non oltre la prima indagine annuale a partire dal 1° gennaio 2023.
- Un indicatore obbligatorio di Intensità di Carbonio grammi di Co<sub>2</sub> per dwt miglio e uno schema di classificazione in cui a tutte le navi da carico e da crociera sopra le 5.000 GT viene assegnata ogni anno<sup>27</sup> una valutazione decrescente da A a E. Le soglie di rating diventeranno sempre più stringenti avvicinandosi al 2030. Per le navi che ottengono un rating D per tre anni consecutivi oppure un rating E dovrà essere sviluppato e approvato un piano di azioni correttive come parte del SEEMP.
- Rafforzamento del SEEMP includendo contenuti obbligatori, come un piano di attuazione su come raggiungere gli obiettivi CII, e rendendolo soggetto ad approvazione. Anche l'attuazione del SEEMP sarà soggetta a audit.

**L'EEXI - Energy Efficiency Design Index for Existing Ships** - è una misura tecnica di efficienza energetica, e il valore richiesto per Bunker e Tanker del Gruppo d'Amico è pari a una riduzione del 20% rispetto alla linea di riferimento EEDI Fase 0, pertanto in linea con l'EEDI Fase 2.

In virtù della pubblicazione della MEPC 76 adottata intorno alla metà di giugno 2021, d'Amico ha iniziato a lavorare al calcolo del nuovo indicatore anticipando le richieste al 2023, e i risultati delle prime analisi effettuate sono illustrati nei successivi capitoli riguardanti la flotta e i progetti di decarbonizzazione.

## Il posizionamento di d'Amico rispetto alle normative internazionali

La flotta del Gruppo d'Amico è stata una delle prime al mondo a essere pienamente conforme ai criteri MRV e ad essere certificata dal RINA, oltre a rispondere in anticipo sulla verifica eseguita per il SEEMP Part II IMO Data Collection (MARPOL allegato VI). La sfida odierna per una società di shipping come il Gruppo d'Amico è di avere a bordo delle proprie navi un sistema in grado di monitorare costantemente i dati di automazione e navigazione, sia manualmente che attraverso sofisticati software.

Ciò consente al Gruppo di monitorare completamente l'efficienza energetica a bordo e di integrare i dati provenienti da diverse apparecchiature e fonti. La flotta risulta più efficiente e in condizione di poter fornire tutti i dati di conformità richiesti. Dal 2011 il reparto Fleet Performance Monitoring ha acquisito un significativo vantaggio competitivo poiché integra sistematicamente le esigenze di tutti i reparti (tecnico, operativo, commerciale e ambientale) e fornisce tutte le informazioni necessarie alla gestione dell'efficienza energetica a bordo delle navi.

Raccolta e verifica dei dati IMO Verifica del report sulle emissioni MRV Gestione dello scafo e dell'elica

Audit di efficienza energetica 50001

Audit TMSA per le Oil

# NEL 2017 d'AMICO DRY D.A.C. E d'AMICO TANKER D.A.C. RICEVONO IL PREMIO GREEN FLAG

Green Flag è un programma promosso dal porto di Long Beach che premia gli operatori che rallentano la velocità delle navi a 12 nodi o meno entro 40 miglia nautiche da Point Fermin, in prossimità dell'ingresso del porto. Il programma ha avuto molto successo nel migliorare la qualità dell'aria grazie alla riduzione delle emissioni delle navi. La velocità 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 di CO<sub>2</sub> equivalenti all'anno. Il Gruppo d'Amico si è volontariamente impegnato nel programma Green Flag e ha ottenuto la certificazione per d'Amico Tankers d.a.c. e d'Amico Dry d.a.c. Tale riconoscimento ha avuto un impatto positivo anche sulla gestione operativa grazie alla riduzione delle tariffe di attracco.





#### TIPO DI NODO -

Nodo Savoia



151 —

<sup>&</sup>lt;sup>27</sup> Le specifiche tecniche relative alle linee di base, ai metodi di calcolo e ai requisiti specifici della nave saranno stabilite mediante linee guida definite e approvate al MEPC 76.

## PERFORMANCE AMBIENTALI

SDG

#### TARGET ONU

#### ATTIVITÀ E KPI 2020



7.3

Entro il 2030, raddoppiare il tasso globale di miglioramento dell'efficienza energetica 0.0935

Tonnellate il consumo di carburante per Miglio nautico (-7,1% dal 2018)



13.2

Integrare nelle politiche, nelle strategie e nei piani nazionali le misure di contrasto ai cambiamenti climatici 0,2931

tCO<sub>2</sub> emissioni per Miglio nautico (-6,9% dal 2018)

0,0009

tSO<sub>x</sub> emissioni per Miglio nautico (-85,0% dal 2018)

0,0053

tNO<sub>x</sub> emissioni per Miglio nautico (-7,1% dal 2018)

Le performance ambientali ed energetiche del Gruppo d'Amico sono migliorate principalmente attraverso l'adozione di nuove tecnologie che riducono i consumi e aumentano l'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 normative internazionali e a definire standard più elevati laddove leggi e regolamenti esistenti non garantiscano adeguatamente una sufficiente protezione dell'ecosistema. Inoltre, i suoi sistemi di gestione sono specificamente progettati per prevenire attività e condizioni che possono rappresentare una minaccia, riducendo i rischi che coinvolgono le attività a terra, le navi e il personale, grazie a procedure operative sicure progettate per gestire qualsiasi emergenza.

Aspetto imprescindibile è, inoltre, **informare i propri dipendenti e stakeholder sull'impegno a ridurre l'impatto ambientale e i consumi energetici, invitandoli a contribuire** e offrire la propria assistenza nel raggiungimento di obiettivi specifici e riportando periodicamente i risultati raggiunti.

Il Gruppo d'Amico ha inoltre sviluppato e sta attualmente attuando **due audit interni dedicati alla gestione ambientale.** Tali audit vengono effettuati, con cadenza annuale, rispettivamente dai soprintendenti marittimi e tecnici, con l'obiettivo di verificare il rispetto ambientale di tutte le leggi, norme e regolamenti e la continua attuazione delle best practice di gestione ambientale a bordo. I risultati di questi audit confermano, e contribuiscono a raggiungere, i più elevati standard di gestione ambientale delle navi.

### Efficienza energetica

Il Gruppo d'Amico ha implementato diverse tecnologie atte a ridurre i consumi energetici della propria flotta. Nello specifico, la scelta di installare motori a due tempi di potenza superiore al necessario, ma detarati e controllati elettronicamente, riduce i giri al minuto dell'albero motore e abbassa la curva dei consumi specifici, rendendo possibile accoppiarli con eliche maggiorate e quindi più efficienti. Inoltre, il condotto Mewis e le Stator fin, che ottimizzano il flusso d'acqua sull'elica, consentono alle navi di esprimere le stesse velocità con, rispettivamente, il 2-4% e il 3-5% di potenza in meno.

Le linee dello scafo migliorate, un **bulbo più idrodinamico**, pitture di carenaggio con coefficienti di frizione estremamente bassi e forme più aerodinamiche del blocco alloggi hanno anche ridotto significativamente la resistenza dell'imbarcazione in navigazione. Infine, l'**utilizzo di lampadine a LED** per l'illuminazione di bordo consente una significativa riduzione della potenza elettrica rispetto alle navi con illuminazione tradizionale. In aggiunta a tutto questo, tutte le navi "Eco" sono state progettate con l'obiettivo di ottimizzare la velocità, inferiore rispetto alla precedente generazione di navi convenzionali. La combinazione di questi elementi tecnici ha portato a un calo del consumo di combustibile della flotta d'Amico di circa 6 tonnellate al giorno/nave, rispetto alle navi della generazione precedente.

COMBUSTIBILE	2018	2019	2020	Var. 19-20
Bunker [t]	279.003,4	279.476,3	251.743,0	-9,9%
Bunker per miglio nautico [t/NM]	0,1007	0,0993	0,0935	-5,8%
Bunker per unità di trasporto [t/t]	0,0122	0,0126	0,0124	-1,9%

Sebbene la diminuzione dei consumi (-9,9%) possa essere giustificata principalmente da una riduzione del numero di navi dal 2019, il dato relativo al bunker per miglio nautico mostra una **riduzione del 5,8% delle tonnellate di bunker per miglio nautico in relazione ai consumi del 2019** (rispetto al 2018 la riduzione è stata del 7,1%) sottolineando la migliore politica energetica del Gruppo d'Amico, ad esempio in termini di tipologia di combustibile consumato.

#### CONSUMO DI BUNKER PER MIGLIO NAUTICO [t/NM]



— 152 ——

Inoltre, analizzando l'utilizzo di ogni singola nave del Gruppo d'Amico, è possibile esaminare anche il consumo di combustibile in relazione al tipo di attività svolta.

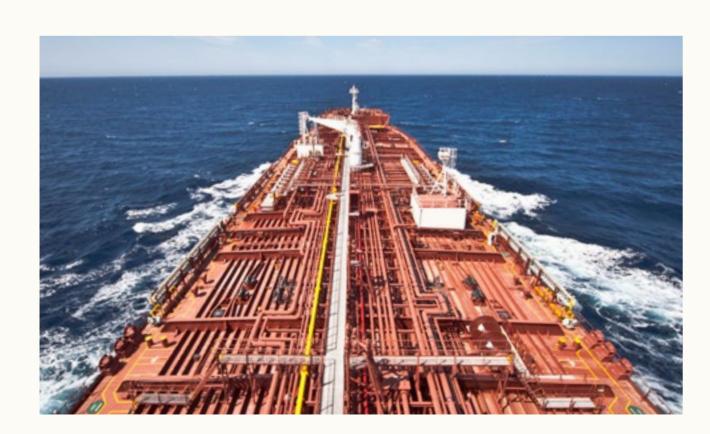
In particolare, è possibile analizzare la percentuale di consumo di combustibile in relazione al profilo operativo: vale a dire i viaggi zavorra, i viaggi con carico e il periodo di permanenza in porto.



Dal grafico si evince che la maggior parte dei consumi del Gruppo d'Amico, e conseguentemente delle emissioni, deriva da viaggi effettuati con navi cariche per il trasporto di merci, mentre una quota minore è attribuibile a viaggi in modalità zavorra e solo il 16,7% (nel 2020) è imputabile ai consumi all'interno delle aree portuali.

Con riferimento a questi ultimi consumi, si registra di recente un significativo miglioramento della performance del Gruppo, con una riduzione di circa 2,4 punti percentuali rispetto al 2018.

Rispetto al 2019, invece, si registra un aumento della percentuale di consumo associata ai viaggi a pieno carico, che indica, in ultima analisi, un miglioramento nella gestione dell'intera flotta da parte del Gruppo e un'ottimizzazione delle miglia percorse, mentre il l'aumento dei consumi in porto è dovuto ai tempi di sosta più lunghi legati alla pandemia di COVID-19.



#### **Emissioni**

Secondo l'IMO, le principali emissioni di gas a effetto serra da trasporto marittimo che dovrebbero essere monitorate, e quindi ridotte, sono le emissioni di  $CO_{2}$ ,  $SO_{2}$  e  $NO_{2}$ .

#### Emissioni di CO<sub>2</sub><sup>28</sup>

I dati per il 2020 sulle emissioni di  $CO_2$  riflettono i risultati ottenuti in termini di risparmio di consumo di combustibile e riduzione di energia. **Le emissioni di anidride carbonica per miglio nautico si sono ridotte del 5,7%**, dal momento che le emissioni di  $CO_2$  sono diminuite più che proporzionalmente rispetto alle miglia percorse nel 2019 (rispetto al 2018 la riduzione è del 6,9%).

In relazione alle emissioni di  $CO_2$  per unità di trasporto, si registra una riduzione tra il 2020 e il 2019 (-1,8%), mentre si registra un lieve aumento se si considerano i dati del 2018 (+1,6%).

Tuttavia, considerato il fatto che la riduzione delle emissioni per miglio nautico è significativa rispetto agli anni precedenti, il leggero peggioramento dell'indicatore di emissione per unità di trasporto rispetto al 2018 potrebbe essere dovuto al fatto che la riduzione del carico trasportato è stata più che proporzionale alla riduzione delle miglia percorse. Ad ulteriore argomentazione di ciò, come mostrato nel grafico relativo al consumo bunker per profilo operativo, si rileva il fatto che vi sia una piccola riduzione del bunker consumato durante il viaggio a pieno carico, a parità di consumi (mentre si è registrato un leggero aumento tra il 2019 e il 2020).

EMISSIONI	2018	2019	2020	Var. 19-20
Emissioni di CO <sub>2</sub> [tCO <sub>2</sub> ]	872.888,0	874.512,4	788.716,3	-9,8%
CO <sub>2</sub> per miglio nautico [tCO <sub>2</sub> /NM]	0,3149	0,3108	0,2931	-5,7%
CO <sub>2</sub> per unità di trasporto [tCO <sub>2</sub> /t]	0,0382	0,0395	0,0388	-1,8%

#### EMISSIONI DI CO, PER MIGLIO NAUTICO [tco,/NM]



#### EMISSIONI DI CO<sub>2</sub> PER UNITÀ DI TRASPORTO [tCO<sub>2</sub>/NM]



<sup>&</sup>lt;sup>28</sup> Per misurare la CO<sub>2</sub> emessa nel combustibile bruciato, l'IMO fornisce la seguente formula:

CO<sub>2</sub> [tonnellate-CO<sub>2</sub>] = CF [tonnellate-CO<sub>2</sub>/MT] x combustibile consumato [MT], dove CF è il fattore di anidride carbonica relativa al diverso tipo di combustibile. Informazioni dettagliate sono disponibili nella "Nota metodologica" a pagina 210



#### Emissioni di SO<sub>v</sub><sup>29</sup>

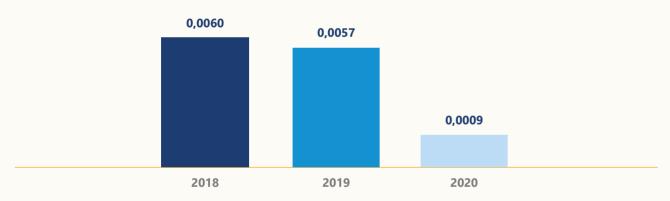
Nel 2020, a causa dell'incremento dell'utilizzo di combustibili a basso tenore di zolfo, gli ossidi di zolfo mostrano una riduzione dell'84,7% rispetto al 2019. In particolare, a seguito del nuovo regolamento IMO, l'utilizzo di combustibili a basso tenore di zolfo è stato incrementato da 15,9% nel 2018 e 19,3% nel 2019 al 97,9% nel 2020.

Confrontando il parametro SO, per miglio nautico si osserva una riduzione totale dell'84,2%.

La stessa tendenza è osservabile dall'andamento delle emissioni SO<sub>x</sub> per unità di trasporto, con una **riduzione** dell'83,4% dal 2019.

EMISSIONI	2018	2019	2020	Var. 19-20
Emissioni di SO <sub>x</sub> [tSO <sub>x</sub> ]	16.518,8	15.944,5	2.434,0	-84,7%
SO <sub>x</sub> per miglio nautico [tSO <sub>x</sub> /NM]	0,0060	0,0057	0,0009	-84,2%
SO <sub>x</sub> per unità di trasporto [tSO <sub>x</sub> /t]	0,000723	0,000719	0,000120	-83,4%

#### EMISSIONI DI SO<sub>v</sub> PER MIGLIO NAUTICO [tSO<sub>v</sub>/NM]



#### EMISSIONI DI SO<sub>v</sub> PER UNITÀ DI TRASPORTO (tSO<sub>v</sub>/T)



<sup>&</sup>lt;sup>29</sup> Per calcolare il contenuto di SOX nel combustibile bruciato è stata utilizzata la seguente formula:

SO<sub>x</sub> [tonnellate] = Combustibile consumato [MT] x contenuto di zolfo [%] x 20 [kg/MT]/1000, dove 20 è il fattore di conversione relativo al peso molecolare dell'ossigeno. Il contenuto di zolfo [%] è il contenuto effettivo di zolfo del combustibile bruciato. Informazioni dettagliate sono disponibili nella "Nota metodologica" a pagina 210

#### Emissioni di NO<sub>v</sub>30

Gli ossidi di azoto sono più complicati da calcolare, in quanto legati al tipo e alla velocità del motore secondo i valori forniti dall'IMO. Di conseguenza, le emissioni di NO<sub>x</sub> mostrano lo stesso andamento delle emissioni di CO<sub>2</sub>, per le quali valgono gli stessi risultati e considerazioni.

EMISSIONI	2018	2019	2020	Var. 19-20
Emissioni di NOX [tNO <sub>x</sub> ]	15.903,2	15.930,1	14.349,3	-9,9%
NO <sub>x</sub> per miglio nautico [tNO <sub>x</sub> /NM]	0,00574	0,00566	0,00533	-5,8%
NO <sub>x</sub> per unità di trasporto [tNO <sub>x</sub> /t]	0,000696	0,000719	0,000705	-1,9%

Il miglioramento dei livelli di emissione del Gruppo è dovuto anche alle minori emissioni (14 g/KWh) delle nuove navi (Tier 2), rispetto alle vecchie (circa 17 g/kWh).

Nel 2020, a seguito delle modifiche al portafoglio della flotta, sono state vendute una decina di navi del vecchio tipo. Ciò ha portato a una riduzione generale delle emissioni di NO<sub>v</sub> che dovrebbe continuare nei prossimi anni.

#### EMISSIONI DI NO, PER MIGLIO NAUTICO [tno,/nm]



#### EMISSIONI DI NO<sub>v</sub> PER UNITÀ DI TRASPORTO (tNO<sub>v</sub>/T)



<sup>&</sup>lt;sup>30</sup> Nell'analisi è stata utilizzata una formula approssimativa suggerita dall'IMO:

157 —

NO<sub>x</sub> [tonnellate] = combustibile consumato [MT] x 57 [kg/MT]/1000, dove 57 [kg/MT] è il fattore di emissione medio per NO<sub>x</sub>. Informazioni dettagliate sono disponibili nella "Nota metodologica" a pagina 210

## GUIDA INTERTANKO PER LE BEST PRACTICE PER IL PERFORMANCE MONITORING DELLE NAVI TANKER

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

le contributo alla Guida INTERTANKO, di prossima pubblicazione, sulle best practice per il monitoraggio delle performance delle navi tanker, ovvero la prima guida al monitoraggio delle prestazioni per l'intero settore dello shipping.



#### TIPO DI NODO

Nodo del vaccaio



## UNA FLOTTA ALL'AVANGUARDIA

SDG

TARGET ONU

#### ATTIVITÀ E KPI 2020

#### 68%

della flotta di proprietà conforme alla Fase II dell'EEDI

#### 12%

della flotta di proprietà conforme alla Fase III dell'EEDI

#### 11%

della flotta di proprietà conforme alla Fase I dell'EEDI

#### 80%

della flotta di proprietà conforme a EEXI, calcolato al 75% di MCR limitata

#### La digitalizzazione dei libri di bordo, l'analisi dei big data e il CBM

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

#### 34%

della flotta di proprietà applica un approccio di manutenzione di tipo Condition-Based Maintenance

#### 25%

della flotta di proprietà, che dovrebbe diventare il 100% entro il terzo trimestre del 2021, applica un LOGBOOK elettronico a bordo

#### 100%

delle navi gestite è attualmente monitorato dal Gruppo per la raccolta di dati

Le navi ecologiche del Gruppo d'Amico hanno un'impronta estremamente innovativa e rispettosa dell'ambiente grazie alla progettazione, alle scelte costruttive e all'utilizzo di tecnologie che riducono notevolmente consumi ed emissioni. Tali parametri vengono monitorati applicando l'ENERGY EFFICIENCY DESIGN INDEX (EEDI), ovvero l'indice di riferimento IMO che esprime il rapporto tra "impatto ambientale" e "beneficio per la società", ovvero tra "anidride carbonica emessa" e "tonnellate di carico trasportato per miglia percorse" (gCO<sub>2</sub>/t-miglia). L'IMO richiede il miglioramento dell'efficienza tecnica delle navi, e quindi dell'EEDI, in 3 fasi.



ATION LETURE LE

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

\_\_\_ 15



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

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

Il valore dell'"EEDI ottenuto" per una nave in costruzione deve quindi essere sempre uguale o inferiore all'"EEDI richiesto" per la tipologia di nave esaminata. La flotta ecologica del Gruppo d'Amico, che costituisce circa l'80% delle navi possedute, soddisfa la Fase II in quanto l'EEDI medio ottenuto è di circa il 25% inferiore ai valori di riferimento. Ciò è dovuto all'adozione delle più recenti tecnologie di riduzione di consumi ed emissioni.

Per tutto il 2020 d'Amico ha lavorato per approntare la flotta di proprietà alla conformità alle misure a breve termine per la riduzione di emissioni di gas serra adottate in occasione dell'ultima MEPC 75, svoltasi dal 16 al 20 novembre 2020.

Con riferimento all'EEXI, cioè il nuovo indicatore IMO che entrerà in vigore dal 2023 e che è già stato anticipato nel capitolo "Politica ambientale", esistono diverse modalità di rispetto dei requisiti per combustibili alternativi escludendo il drop in, per l'installazione di dispositivi per il risparmio energetico (EDS) e per limitare il Maximum Continuous Rating (MCR).

È molto probabile che l'effetto dell'EEXI sulle navi esistenti sarà principalmente quello di spingere verso una **riduzione di potenza anziché verso l'installazione di dispositivi per il risparmio energetico**, essenzialmente per via dei tempi imposti ma anche perché **gli EDS non sono efficaci nel ridurre l'EEXI**. Concettualmente, l'approccio consiste nel ridurre l'MCR ed è raccomandato farlo tramite la limitazione della potenza dell'albero o del motore. Tale soluzione sarà predominante anche, come detto sopra, a causa delle ridotte tempistiche, senza alcun impatto sulla sicurezza delle navi; infatti non si tratta di un declassamento permanente, bensì di un limite di potenza attuabile che consente di liberare la riserva di potenza in caso di condizioni meteorologiche avverse.

In attesa della finalizzazione del prossimo Marine Environment Protection Committee (MEPC), **il Gruppo d'Amico ha avviato il calcolo basato sul 75% di MCR**, determinando la riduzione di potenza necessaria per conformarsi all'EEXI. In base all'eccedenza nei confronti all'EEXI richiesto, per installare un EDS nel caso in cui l'eccedenza sia marginale, o un limite di potenza del motore (EPL) se l'eccedenza è alta.

Il prossimo passo nel corso del 2021 sarà selezionare la migliore EPL da applicare sulle navi che richiedono una riduzione di potenza per conformarsi all'EEXI e modificare il calcolo in base all'esito della MEPC 76<sup>31</sup>.

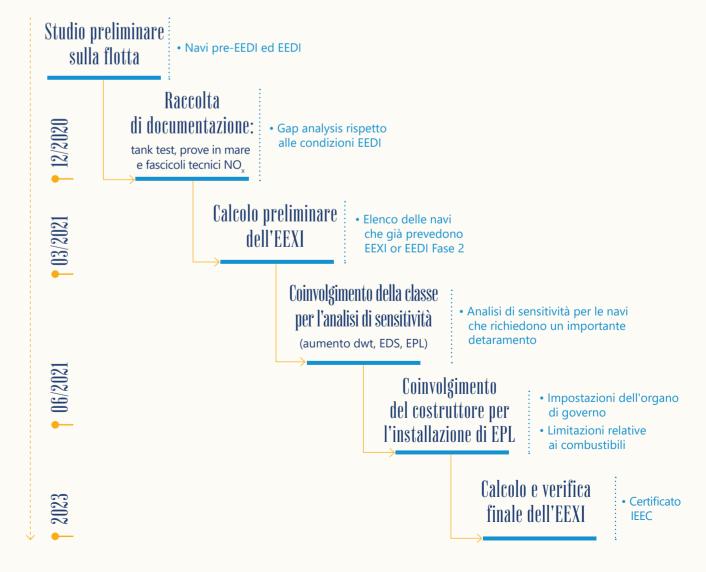
## PROGETTI DI DECARBONIZZAZIONE E DIGITALIZZAZIONE

La flotta del futuro sarà "una conversazione digitale continua tra i gestori e i centri gestionali e operativi della flotta". I gestori della flotta saranno in grado di analizzare i dati ingegnerizzati e quindi fornire raccomandazioni al comandante e all'equipaggio in merito alle rotte da tenere in funzione delle condizioni meteorologiche, al consumo di combustibile, oltre che in merito alla manutenzione smart, alla diagnostica remota e all'analisi dello stress strutturale. Ciò contribuirà a ridurre i rischi di errore umano che causano incidenti, ad aumentare l'efficienza e l'affidabilità e a migliorare le prestazioni ambientali. In questo scenario, il Gruppo d'Amico sta lavorando a diversi progetti di innovazione e digitalizzazione della flotta.

#### Progetti di decarbonizzazione

La decarbonizzazione e la digitalizzazione sono le principali sfide che l'industria navale dovrà affrontare in futuro.

Al fine di ridurre le emissioni di gas serra, l'IMO ha approvato misure tecniche dedicate, ovvero l'EEXI (Energy Efficiency Existing Shipping Index) insieme a una misura operativa denominata CII (Carbon Intensity Indicator), per la quale non sono ancora state definite le metriche. L'approvazione formale avverrà entro giugno 2021 ed entrerà in vigore dopo 15 mesi dalla ratifica. Ciò significa che la prima indagine annuale si terrà nel 2023 su tutta la capacità di trasporto marittimo a livello mondiale. Sia le navi EEDI che le navi pre-EEDI devono essere conformi al regolamento.



<sup>&</sup>lt;sup>31</sup> Nel corso della sessione 76 del MEPC, il comitato ha esaminato il resoconto dell'ottava riunione del gruppo di lavoro intersessionale sulla riduzione delle emissioni di gas serra delle navi ISWG-GHG8 e ha adottato le seguenti linee guida:

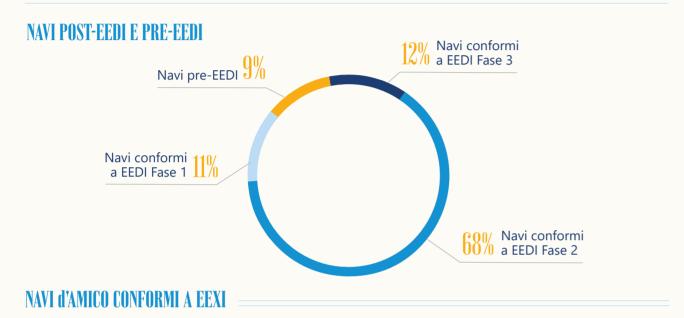
<sup>-</sup> bozza di linee guida 2021 sulle modalità di calcolo dell'efficienza energetica esistente raggiunta indice della nave (EEXI)

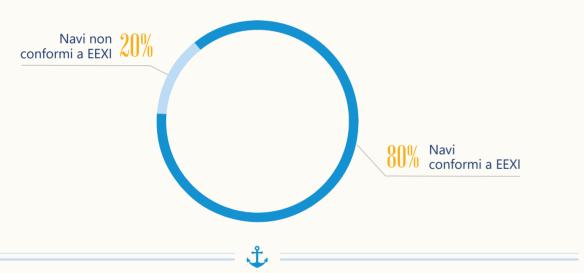
<sup>-</sup> Include l'adozione della potenza dei motori principali PME(i) pari all'83% della potenza MCRlim limitata installata

<sup>-</sup> Include la decisione dell'ISWG-GHG 8 di non utilizzare i dati della prova in mare in servizio per integrare o ottenere i dati della prova in mare quando i dati della stessa calcolati in fase di progettazione /EEDI non sono disponibili

Il piano sopra illustrato mostra come il Gruppo d'Amico abbia già iniziato, dalla fine del 2020, a **valutare la propria flotta di proprietà anticipando la normativa**, al fine di essere preparato per tempo al calcolo finale e alla verifica dell'Energy Efficiency Existing Shipping Index (EEXI) che avverrà nel 2023.

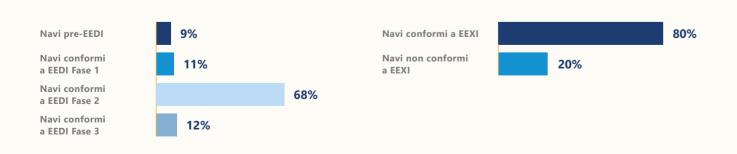
I grafici sottostanti mostrano la conformità delle navi d'Amico ai requisiti EEXI, in EEDI Fase 2 e 332.



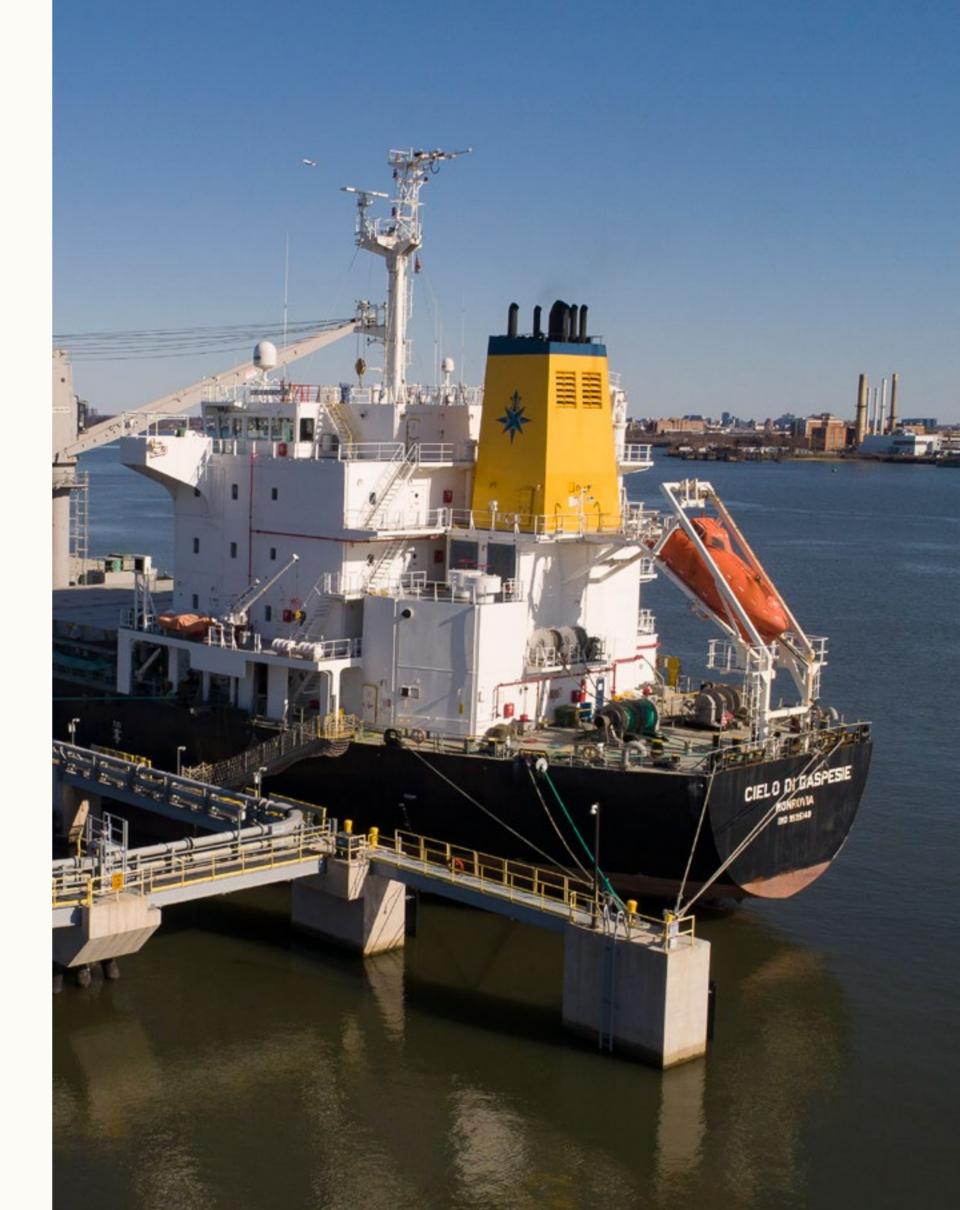


#### NAVI POST-EEDI E PRE-EEDI - ANNO 2020

#### NAVI d'AMICO CONFORMI A EEXI - ANNO 2020

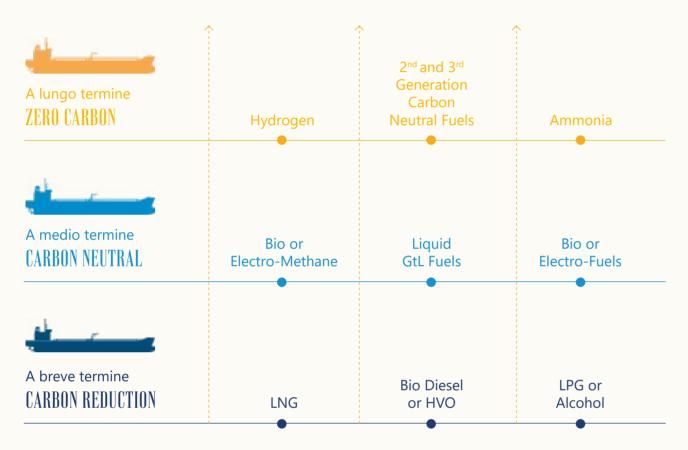


 $<sup>^{32}</sup>$  Secondo la formula preliminare stabilita alla MEPC 75





Al fine di esplorare, analizzare e valutare tutte le opzioni per la decarbonizzazione, il gruppo d'Amico ha allestito una "carbon war room" coinvolgendo responsabili di diversi reparti: Tecnico, HSQE, Nuove costruzioni e Monitoraggio delle performance per raccogliere idee, proposte che coinvolgano gli OEM, i cantieri navali e organismi di regolamentazione nella strategia aziendale ed esplorazione/test di nuove tecnologie, ad esempio combustibili alternativi, sistemi di propulsione e dispositivi a risparmio energetico, per supportare il "green deal" del settore marittimo<sup>33</sup>.



Fonte: American Bureau of Shipping - ABS

In linea con la visione dell'American Bureau Shipping (ABS) sui 3 possibili percorsi verso la decarbonizzazione dello shipping, il Gruppo d'Amico ha già iniziato a lavorare sull'evoluzione del biodiesel e dei biocarburanti, seguendo il percorso centrale dei biocarburanti come potenziale combustibile del futuro a basse emissioni di anidride carbonica.

Nel corso del 2021, infatti, il Gruppo d'Amico ha lanciato un Joint Industry Project e ha testato su una delle sue navi la terza generazione di miscele di biocarburanti, applicando una strategia volta all'analisi del ciclo di vita dei gas serra. Tale strategia terrà in considerazione non solo le emissioni dirette a bordo, Tank To Wheel (TTW), ma quelle dell'intero ciclo del carburante, cioè Well To Tank (WTT) e Tank To Wheel (TTW).

#### EEXI

La misura entrerà in vigore il 1° novembre 2022.

La commissione ha esaminato il resoconto dell'ottava riunione del gruppo di lavoro intersessionale sulla riduzione delle emissioni di gas serra delle navi ISWG-GHG8 e ha adottato le linee guida sul metodo di calcolo dell'esistente indice di efficienza energetica (EEXI) delle navi

#### CII e tasso/fattori di riduzione

Dopo un lungo dibattito sulla definizione dei fattori di riduzione (ovvero, di quanto ridurre le emissioni entro il 2030) la commissione, a maggioranza risicata, ha deciso di adottare un approccio in 3 fasi. Nella Fase 1 (2020-2022) si è deciso per una riduzione dell'1%; nella Fase 2 si è deciso di adottare una riduzione del 2% e la Fase 3 sarà ulteriormente rafforzata e sviluppata a seguito della revisione della misura a breve termine. Sebbene non discussa alla MEPC 76, l'adozione dei fattori di riduzione include la decisione dell'ISWG-GHG 8 di applicare fattori di riduzione fissi (ovvero non specifici per tipo di nave).

Per quanto riguarda gli altri due percorsi verso la decarbonizzazione, la carbon war room ha studiato diverse soluzioni che hanno prodotto le seguenti **considerazioni preliminari**.

#### 1 Motori alternativi

Il motore diesel è attualmente il motore marino più diffuso. È una tecnologia ben conosciuta e una forma affidabile di propulsione marina e motore ausiliario, e i produttori di motori dispongono di network di riparazione e pezzi di ricambio ben consolidati.

#### 3. Navi alimentate a GNL

Grazie alla grande maturità del settore, le navi alimentate a GNL saranno ampiamente utilizzate nel prossimo decennio e mezzo seguendo una tendenza comune a tutti i possibili percorsi di emissione; rappresenteranno, però, una tecnologia-ponte verso l'obiettivo zero emissioni di anidride carbonica.

#### 5. Scalabilità e sostenibilità

I problemi più comuni dei combustibili alternativi (ammoniaca, idrogeno) verso la decarbonizzazione del trasporto marittimo sono lo scale-up e la produzione a partire da energie rinnovabili.

#### 2. Tecnologia Dual Fuel

La tecnologia Dual Fuel diventerà sempre più predominante e offrirà maggiore flessibilità in caso di carenza di infrastrutture della supply chain di combustibili alternativi.

#### 4. Navi alimentate ad ammoniaca

L'ammoniaca verde sarà, con tutta probabilità, il combustibile del futuro, offrendo un migliore valore energetico per volume rispetto all'idrogeno.

#### 6. Riprogettazione delle navi per acque profonde

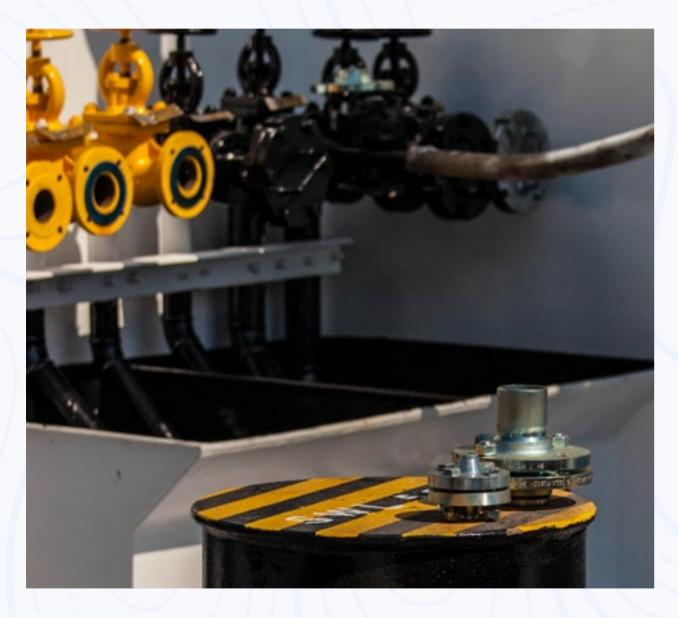
La flotta per la navigazione in acque profonde necessita di un approccio olistico alla riprogettazione a causa dell'energia a bassissima densità del combustibile alternativo (ammoniaca, idrogeno) rispetto al combustibile tradizionale.

<sup>&</sup>lt;sup>33</sup> Durante la sessione 76 del MEPC, la commissione ha adottato la misura a breve termine precedentemente concordata e approvata per ridurre le emissioni di gas serra delle navi:

## BIOCARBURANTI E BIODIESEL

Il biodiesel è una forma di combustibile diesel derivato da piante o animali e costituito da esteri di acidi grassi a catena lunga. È tipicamente prodotto dalla reazione chimica di lipidi come grasso animale (sego), olio di soia o altro olio vegetale con alcool, producendo un estere metilico, etilico o propilico mediante transesterificazione. A differenza degli oli vegetali e gli oli di scarto usati

per alimentare i motori diesel convertiti, il biodiesel è un biocarburante drop-in, cioè è compatibile con i motori diesel e le infrastrutture di distribuzione esistenti. Tuttavia, viene solitamente miscelato con petrolio (tipicamente a meno del 10%) poiché la maggior parte dei motori non può funzionare con biodiesel puro senza adeguate modifiche<sup>34</sup>.



#### TIPO DI NODO

Nodo piano



#### <sup>34</sup> Fonte: Wikipedia, https://it.wikipedia.org/wiki/Biodiesel

#### Progetti di digitalizzazione

#### Tecnologie robotiche

La prima ispezione con veicoli aerei a pilotaggio remoto (ROAV), ovvero droni, di una nave cisterna è avvenuta a bordo della M/T High Valor, una nave cisterna MR di proprietà di d'Amico Tankers d.a.c. a Panama, seguita dalla MR High Courage. La società possiede requisiti specifici per ispezionare visivamente le stive di carico al fine di verificarne l'integrità, valutarne i danni ed effettuare valutazioni specifiche richieste sia dalla classe che dalle compagnie petrolifere (indagine CAP) per navi più vecchie di 15 anni. Ispezioni alle tubature sono state effettuate sulla nave MR High Venture nel secondo trimestre del 2021.

Questo tipo di ispezione viene solitamente condotto tramite allestimenti o da tecnici sospesi su funi (RAT, Rope Access Technician) concentrandosi su aree di maggiore sollecitazione, paratie corrugate, upper stool 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 frequenze.

La parte innovativa del progetto consiste nel drone utilizzato in questa ispezione, appositamente allestito con una **sonda certificata UT** in grado di garantire una forte presa sulla superficie da misurare.

Tra le principali priorità dell'azienda vi è la **riduzione dei fattori di rischio insiti nei lavori su fune**, tra cui lavori in altezza per periodi di tempo prolungati e attività in spazi ristretti. **L'ispezione tramite ROAV ha consentito alla società di effettuare un'ispezione rapida e sicura delle stive di carico**, permettendo inoltre di identificare e pianificare in modo più efficiente eventuali ispezioni che richiedano la presenza fisica dell'operatore.

A tal fine, l'Ufficio tecnico ha mobilitato un team ROAV di due esperti, composto da un pilota di ROAV e uno specialista ROV UT, insieme a due ispettori di classe e un sovrintendente tecnico.

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

La riuscita del progetto ha dimostrato che ora è possibile non solo condurre un'ispezione visiva in spazi ristretti, ma anche ispezioni UT tramite drone. L'ispezione ROAV è riuscita non solo a eliminare uno dei rischi più significativi associati all'ispezione dei serbatoi (lavori in altezza), ma anche a produrre notevoli risparmi in termini di costi e tempo.

Grazie a queste tecnologie, l'Ufficio tecnico di d'Amico, coordinato e in partnership con RINA e il registro internazionale delle navi e delle imprese (LISCR), ha predisposto e messo a punto le indagini da remoto sulla nave da trasporto di prodotti idrocarburici e chimici **High Loyalty** a marzo 2020. Questo test preparatorio era inteso a finalizzare le prime indagini statutarie e intermedie di classe a livello mondiale in live streaming e da remoto, effettuate sulla nave **Cielo di Gaspesie**. Oggi le ispezioni da remoto sono una pratica consolidata.

#### Condition-Based Maintenance (CBM)

Il CBM (Condition-Based Maintenance) è un approccio manutentivo che utilizza tecnologie smart per eseguire la manutenzione quando si rende assolutamente necessaria. Queste tecnologie includono:

- Video-endoscopia per l'ispezione interna dei macchinari senza che sia necessaria la loro apertura
- **Termografia delle apparecchiature elettriche** per la rilevazione preventiva di potenziali guasti tramite analisi delle immagini termiche
- Analisi delle vibrazioni delle parti rotanti per identificare punti di innesco e cause dei guasti analizzandone gli spettri vibrazionali
- Misurazione digitale delle camicie del motore principale, che consente la misurazione dell'usura senza dover aprire le testate.

Queste tecnologie sono state tutte integrate con tecniche più tradizionali, come la tribologia e l'analisi delle performance dei macchinari, e mirano a fornire una maggiore flessibilità alle manutenzioni quando si verifica



un cambiamento nelle condizioni operative della nave e dei suoi macchinari. Le conseguenze:

- · progetti meno invasivi;
- maggiore flessibilità della flotta, in termini di fermi per manutenzione;
- migliore conoscenza dei macchinari e del loro comportamento al variare delle condizioni operative;
- · incremento in affidabilità e disponibilità della flotta;
- maggiore efficienza e quindi migliori performance energetiche.

L'utilizzo di queste tecniche ha inoltre consentito alla società di raggiungere il più alto livello richiesto dal programma TMSA 3 (Tanker Management and Self Assessment) nell'ambito della gestione della manutenzione.

Nel corso del 2020 quasi tutte le nuove navi consegnate dal 2013 sono state certificate PMS-CM (PMS-Condition Monitoring) dal RINA. La certificazione è stata possibile in seguito ad un'ispezione condotta a bordo che ha confermato che tale strategia di manutenzione è ora accettata e approvata dal Certificatore. Questo modus operandi si è rivelato uno strumento efficace durante la pandemia in quanto ha consentito di verificare a distanza lo stato di salute dei macchinari senza richiedere la presenza fisica a bordo.

Le crescenti tendenze nella digitalizzazione e nelle applicazioni mobili hanno chiaramente evidenziato la necessità di attuare cambiamenti negli strumenti per la gestione della flotta al fine di sfruttare il valore di dati e informazioni come asset. Nel corso del 2020, il Gruppo d'Amico ha selezionato ABS-Nautical System per guidare la digital transformation della propria flotta. Il progetto, avviato a settembre 2020, sarà operativo entro la fine del 2021 su tutta la flotta di proprietà.

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

La digitalizzazione della maggior parte dei registri di bordo (registro idrocarburi parte 1 e parte 2, registro rifiuti, registro carico e registro gestione zavorre) consente alla società di monitorare in tempo reale le operazioni di bordo per la corretta movimentazione e smaltimento di acque di sentina, fanghi e rifiuti. Fornisce inoltre alla direzione tecnica un'importante fonte informativa sui livelli di produzione di sentina e fanghi per area geografica, giorni di navigazione e stagione.

Non si tratta semplicemente di un registro elettronico, ma di una digitalizzazione strettamente connessa ai processi di bordo. È uno strumento che guida il corretto svolgimento delle operazioni, nel rispetto delle vigenti normative ambientali e MARPOL e delle indicazioni della società, anche in base alle capacità della nave, come previsto dai relativi certificati e dalla progettazione impiantistica. È poi un importante strumento di verifica che confronta quanto smaltito con la capacità effettiva dei macchinari utilizzati a tale scopo, come l'inceneritore e il separatore dell'acqua di sentina.

Il Gruppo d'Amico ha iniziato a digitalizzare i registri di bordo con largo anticipo rispetto alla loro approvazione ufficiale avvenuta nel maggio 2019 durante la MEPC 74, confermando così la grande attenzione del Gruppo alle tematiche MARPOL e all'innovazione.

**Nel corso del 2019**, l'Ufficio tecnico ha completato lo sviluppo dell'ORB 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 sistemaECS (sistema di controllo ambientale), il registro pompa Wilden e il registro cronologico della depurazione degli scarichi di zavorra.

Nel corso del 2020 i dipartimenti tecnico e HSQE hanno lavorato allo sviluppo di ulteriori registri: il registro acqua di zavorra, il registro di carico, il registro idrocarburi parte II e le dashboard.

Dopo un effettivo utilizzo su un numero limitato di navi, a fine 2020 il Gruppo d'Amico ha deciso di estendere l'applicazione a tutta la flotta di proprietà con un'entrata in esercizio previsto alla fine del terzo trimestre 2021.

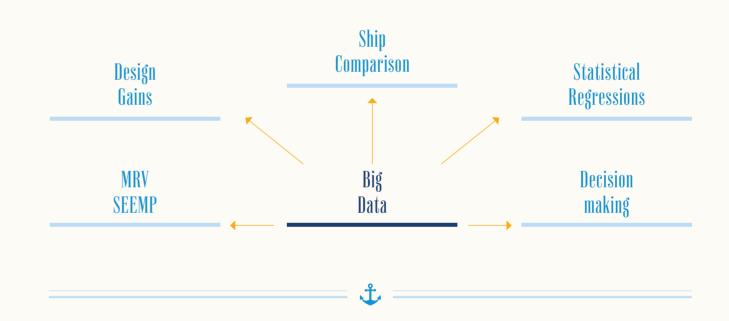
#### Analisi dei big data

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

Il Gruppo d'Amico attualmente monitora i dati del 100% delle proprie navi, comprese le navi di proprietà e quelle in joint venture, in time charter e in pool. Ogni giorno viene inviato almeno un rapporto per nave e la quantità media di dati per rapporto è di cento. Ogni anno sono gestiti circa 5,5 milioni di dati. Inoltre, la società gestisce 31 navi con un software specifico che riceve segnali di automazione e dati di navigazione ogni 5 minuti.

L'analisi dei big data è quindi diventata un importante supporto alle decisioni legate alla gestione della flotta del Gruppo. La sua applicazione consente a d'Amico di:

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



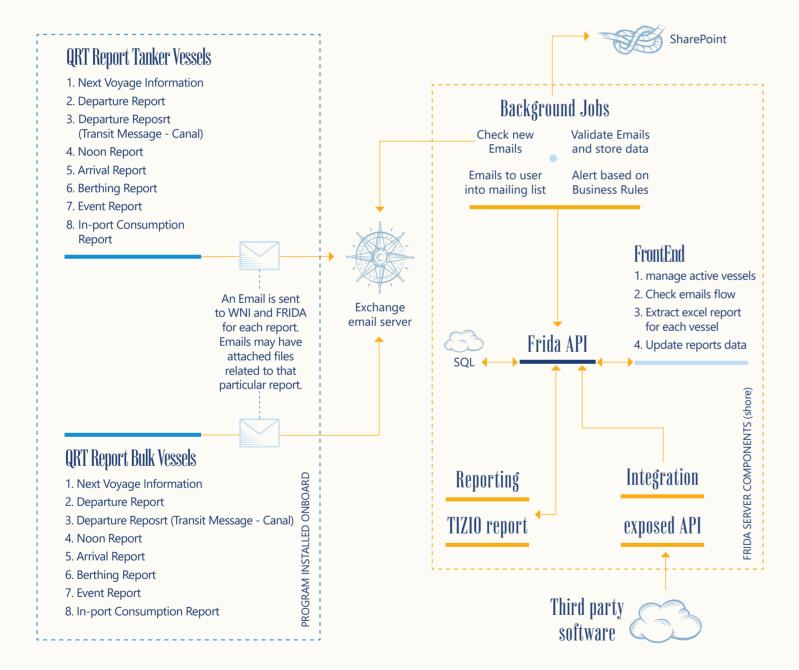


#### F.R.I.D.A. Fleet Reporting Intelligence d'Amico

È stato sviluppato internamente un nuovo database in grado di ricevere i dati direttamente dalle navi e condividerli sia internamente, con template dedicati per ogni reparto, sia esternamente con terze parti.

F.R.I.D.A. è in grado di controllare ogni e-mail ricevuta e di convalidare ogni singolo dato contenuto nei report ricevuti. Lo sviluppo futuro includerà anche un sistema completo in grado di creare e gestire automaticamente tutti i report necessari a ottemperare alle normative sulle emissioni, nonché a richieste ed esigenze interne (direttive IMO giugno 2021).

L'utilizzo di questi dati consentirà di specificare in tempo reale se la nave si trova nell'area di rating determinata dall'IMO in base al tipo di nave.



Sono idee pionieristiche perché mostrano come l'industria dello shipping passerà da progetti sviluppati da singoli operatori a progetti collaborativi e condivisi volti a raggiungere comuni obiettivi di decarbonizzazione.

In questo modo, con il supporto del software di nuova generazione, il Gruppo d'Amico è in grado di utilizzare dati combinati. Questo software, infatti, **utilizza dati manuali e dati raccolti dai sensori installati a bordo.** Questo obiettivo è ancora più importante in quanto condiviso con i charterer. Nel 2020 queste considerazioni hanno portato allo sviluppo di due progetti: ottimizzazione della rotta e ottimizzazione della velocità.

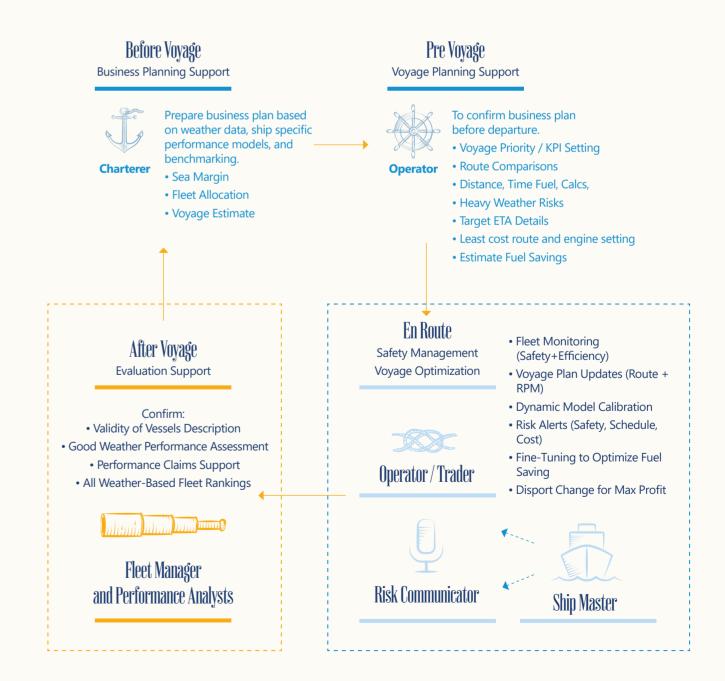
#### Ottimizzazione della rotta

Questo progetto, sviluppato insieme a un noleggiatore, è iniziato alla fine del 2020 e proseguirà nel 2021. Il processo di ottimizzazione della rotta è suddiviso in tre fasi.

Il primo passo consiste nel prendere la rotta effettivamente navigata e risimularla dopo aver rimosso i rapporti di posizione. Il termine "risimulare" si riferisce all'esecuzione di un'analisi computazionale sui fattori ambientali, tra cui velocità e direzione del vento, altezza e direzione delle onde e delle correnti, e a come questi dati sono stati riscontrati lungo la rotta, per arrivare a stimarne gli effetti sulla la velocità fuori terra e sul consumo di combustibile.

Il secondo passo consiste in una simulazione della rotta adattandola agli orari effettivi di partenza e di arrivo. Grazie a questa simulazione si è dimostrato che il consumo di combustibile calcolato per la rotta simulata corrisponde molto bene al consumo di combustibile effettivo riportato durante il viaggio. Si può pertanto affermare che la risimulazione imparziale corrisponde al viaggio effettivo.

Nella terza fase viene eseguita un'altra simulazione seguendo una procedura simile a quella sopra descritta. Il risultato di questa simulazione, insieme a un confronto con l'output della rotta effettiva, fornisce **una buona stima di quanto combustibile extra avrebbe consumato la nave sulla rotta prevista**. Nel corso del progetto, inoltre, sono stati individuati diversi KPI. Questi KPI saranno monitorati e condivisi.



#### Ottimizzazione della velocità

Il progetto di ottimizzazione della velocità verrà sviluppato nella sua interezza nel corso del 2021. Permetterà di identificare il profilo di velocità più efficiente per l'intero viaggio di una nave e di rispettare l'orario di arrivo o "laycan"35 richiesto al minor consumo di combustibile.

È necessario sottolineare l'importanza di questi progetti nel percorso di decarbonizzazione dello shipping e quanto sia aumentata la propensione alla collaborazione e condivisione dei charterer nei confronti degli armatori.

L'approccio ai dati del charterer e per ridurre le emissioni è diventato operativo, oltre che tecnico.

Uno dei pionieri del machine learning nel settore Ship Performance Monitoring raccoglie dati con elevata frequenza dall'aprile 2018 sulla nave Cielo di Cagliari.

Utilizzando questi dati, è stato possibile iniziare ad esaminare i potenziali risparmi di consumo di carburante e di emissioni che potrebbero essere ottenuti sequendo profili di velocità ottimali e con arrivo nell'orario previsto. Su 19 viaggi completati nel 2020, è stato stimato un risparmio totale di 109,71 MT sulla base degli orari effettivi di partenza e di arrivo.

Questo progetto pilota tra armatore e noleggiatore ha come obiettivo la collaborazione volta a eseguire ottimizzazioni della velocità ombra per la nave Cielo di Cagliari. L'output dell'ottimizzazione è stato condiviso con il charterer e l'armatore durante il viaggio. Il profilo di velocità consigliato non è stato condiviso con il Comandante della nave al fine di valutare i potenziali risparmi rispetto al comportamento normale del Comandante della nave e alle normali istruzioni degli operatori. Successivamente, la terza fase della prova consisterà nell'eseguire un'ottimizzazione su un viaggio e condividere le istruzioni da seguire con il Comandante.



<sup>35</sup> Questa è l'abbreviazione della clausola "Laydays e cancellazione" in un charterparty. Questa clausola stabilisce la prima data, quando la nave è richiesta dal noleggiatore, e l'ultima data per l'inizio del charter quando i noleggiatori hanno la possibilità di annullare il noleggio.

## SICUREZZA IN MARE E DELL'AMBIENTE MARINO

SDG

#### TARGET ONU

#### ATTIVITÀ E KPI 2020



#### 12.4

Entro il 2020, raggiungere la gestione ecocompatibile di sostanze chimiche e di tutti i rifiuti in tutto il loro ciclo di vita, in conformità agli accordi internazionali, e ridurre significativamente il loro rilascio nell'aria, nell'acqua e nel suolo, al fine di minimizzare i loro effetti negativi sulla salute umana e sull'ambiente.

#### Inventari dei materiali pericolosi disponibili

su tutte le nuove costruzioni e sull'intera flotta esistente, con una mappa completa di tutti i materiali a bordo





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

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

#### Oltre 1'80%

delle navi del Gruppo d'Amico possiede un sistema di trattamento dell'acqua di zavorra



fuoriuscite di petrolio dalle navi del Gruppo

Utilizzo della più avanzata tecnologia per il

con rivestimenti biocidi ecologici brevettati

Gestione delle incrostazioni biologiche attraverso un programma consolidato di ispezione e pulizia dello scafo

Il Gruppo d'Amico ritiene che la sicurezza in mare, la prevenzione di incidenti o la perdita di vite umane e la prevenzione dei danni all'ambiente, soprattutto marino, debbano avere sempre la massima priorità, senza possibilità di compromessi. Sulle navi della flotta d'Amico non sono tollerate situazioni o condizioni che compromettono la sicurezza a bordo e che possono essere evitate con il buon senso e pratiche appropriate.

Lo sforzo di comandanti, ufficiali e membri dell'equipaggio deve essere preventivo anziché reattivo. Favorire un approccio proattivo limita i rischi e gli eventuali costi connessi. I comandanti, gli ufficiali e i membri dell'equipaggio si attengono quotidianamente alle seguenti linee guida durante la navigazione e le operazioni:

- zero sversamenti
- zero incidenti
- tutti i dipendenti sono responsabili della propria sicurezza e della sicurezza altrui
- non esiste obiettivo aziendale così importante da sacrificare la sicurezza
- un lavoro è ben fatto solo se eseguito in sicurezza.

#### trattamento della carena

## QUALSHIP 21

Coast QUALSHIP 21 è un'iniziativa attuata dalla US Coast Guard per identificare navi dagli elevati standard qualitativi e fornire incentivi per incoraggiare operazioni di qualità. Questa denominazione caratterizza e definisce lo shipping di qualità nel XXI secolo. Le navi caratterizzate da questa certificazione di qualità sono associate a compagnie ben gestite e organizzazioni con un track record di qualità, sono immatricolate presso associazioni di bandiera che vantano un eccellente Port State Control Record e vantano una specchiata Port State Control History nelle acque statunitensi negli ultimi tre anni.

A partire dal 1° luglio 2017, le navi iscritte al programma QUALSHIP 21 possono anche richiedere la designazione E-Zero se ne soddisfano i specifici requisiti. Il programma E-Zero è una nuova aggiunta al preesistente programma QUALSHIP 21, il cui obiettivo è riconoscere navi esemplari costantemente conformi alle normative ambientali e con un forte impegno nella tutela dell'ambiente. Queste navi riceveranno la designazione E-Zero sul loro certificato QUALSHIP 21.

Attualmente 21 navi sono iscritte al QUALSHIP 21, due in più rispetto al 2019, e due di queste hanno ottenuto la designazione E-Zero



#### TIPO DI NODO

• Gassa d'amante semplice

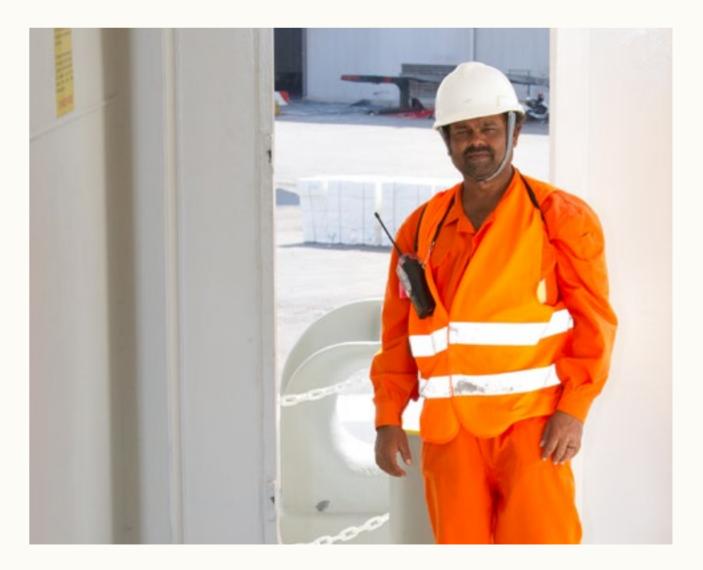


## Tutela della biodiversità: il sistema di trattamento dell'acqua di zavorra

A settembre 2017 è entrata in vigore la nuova convenzione IMO sulla gestione dell'acqua di zavorra. L'acqua di zavorra contiene vari organismi, come flora e fauna marina e costiera, provenienti da diverse regioni del mondo. Se raccolti in un luogo e scaricati in uno diverso, alcuni di questi organismi potrebbero sopravvivere e prosperare nel nuovo ambiente; queste "specie alloctone" potrebbero comportare un grave impatto ecologico ed economico nonché sulla salute pubblica dell'ambiente ricettore. Per prevenire il problema del rilascio di specie invasive nell'acqua di zavorra, l'IMO ha adottato nel 2004 la prima convenzione internazionale per il controllo e la gestione dell'acqua di zavorra e dei sedimenti delle navi.

Il Gruppo d'Amico ha predisposto e sta attuando piani, registri e procedure non solo per soddisfare i requisiti della convenzione ma, soprattutto, per garantire la prevenzione di questo tipo di inquinamento da parte delle proprie navi. A tal proposito, un sistema di trattamento dell'acqua di zavorra (WBTS) dedicato è già stato installato in oltre l'85% delle navi di proprietà, con largo anticipo rispetto alla data di conformità stabilita dall'IMO o, in alternativa, dal codice federale degli Stati Uniti.

Tutte le nuove navi sono dotate di questa attrezzatura, mentre l'installazione sulle navi rimanenti è stata pianificata in concomitanza con i prossimi interventi di manutenzione in bacino. Inoltre, sono in atto specifiche misure di emergenza per prevenire e rispondere a qualsiasi guasto e funzionamento improprio di questi sistemi con chiari criteri di segnalazione e comunicazione. Nel 2020, quasi tutte le restanti navi esistenti sono state dotate del tipo di WBTS approvato dall'USCG mentre i sistemi precedentemente installati sono stati adattati per operare anche in modalità fresh water e per soddisfare la conformità al certificato di omologazione USCG.



## IL GRUPPO d'AMICO ADERISCE ALLE ZONE DI RALLENTAMENTO VOLONTARIO

Il Gruppo d'Amico aderisce sempre a tutte le misure messe in atto per proteggere la biodiversità marina. Nel luglio 2021 ha aderito, tra le altre cose, alla riduzione della velocità delle navi per proteggere la balena franca nel Nord Atlantico. Il Right Whale Slow Zones è un programma che notifica agli operatori delle navi le aree in cui mantenere una velocità di 10 nodi o meno può aiutare ad evitare collisioni con le balene franche.



#### TIPO DI NODO

Nodo semplice

## 0

#### La manutenzione delle navi

Le navi del Gruppo d'Amico e i loro macchinari e attrezzature sono manutenuti in modo da **garantire sempre piena affidabilità e altissima efficienza** e garantire che le operazioni commerciali in porto e in navigazione siano svolte nel rispetto dei più elevati criteri di sicurezza e delle norme e regolamenti applicabili. Tutti i piani di manutenzione sono approvati dagli istituti di classificazione e rappresentano quindi un'alternativa ai controlli continui sui macchinari, e sono supportati da un sistema informatico che scambia dati in tempo reale con la direzione tecnica del Gruppo.

La manutenzione preventiva non si basa solo sulle raccomandazioni e istruzioni dei produttori o su standard riconosciuti, ma anche sul monitoraggio continuo delle condizioni delle apparecchiature, consentendo la piena integrazione tra la tradizionale manutenzione basata sulle ore di funzionamento a tempo, con condition-based maintenance (CBM).

L'approccio manutentivo utilizza un mix di politiche di manutenzione e la scelta della migliore combinazione avviene con un **approccio di analisi del rischio**. Pertanto, viene impiegata una strategia di manutenzione basata sul rischio.

Questa strategia consente di:

- selezionare macchinari cruciali che, se danneggiati senza preavviso, potrebbero mettere la nave o l'equipaggio in situazione di pericolo imminente o pregiudicare gravemente la sicurezza della navigazione e la protezione dell'ambiente.
- identificare tutti i pezzi di ricambio cruciali che possono ripristinare immediatamente l'operatività del macchinario in caso di guasto. Oltre ai ricambi cruciali, la società ha definito anche il livello di ricambi ottimali che vengono
  invece implementati in base a considerazioni relative al tipo di viaggio, ai tempi di consegna dei materiali e al degrado
  dei macchinari in particolari business.
- impostare dinamicamente la frequenza delle ispezioni strutturali in base alla qualità costruttiva, allo schema dei viaggi, al numero di operazioni di carico e scarico e all'età della nave. Questo approccio costituisce una best practice ed è in linea con i requisiti del settore marittimo (TMSA).

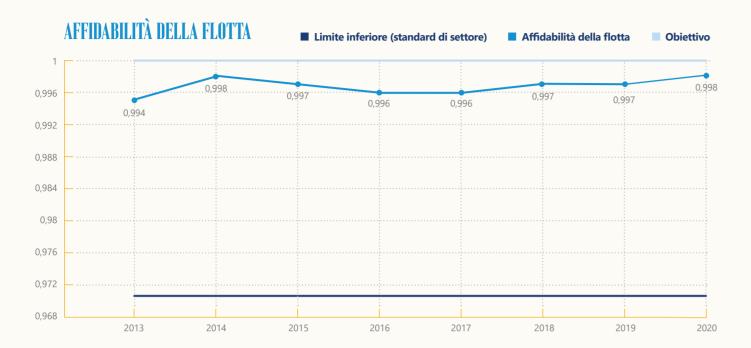
Il modello di manutenzione avviene con una gestione basata sui processi che definisce input, output e indicatori di performance per ciascun processo. Gli indicatori più importanti monitorati su base trimestrale sono:

- · affidabilità della flotta
- · disponibilità della flotta
- attività di manutenzione straordinaria su macchinari cruciali
- attività di manutenzione straordinaria su macchinari non cruciali
- numero di guasti su macchinari cruciali come percentuale dei guasti totali
- numero di attività di manutenzione non pianificate come percentuale delle attività di manutenzione totali
- performance di pianificazione degli interventi di bacino
- numero di ispezioni in navigazione sul numero totale di ispezioni.

La crescente affidabilità della flotta, ben al di sopra degli standard di settore dal 2011, conferma l'eccellenza delle strategie di manutenzione del Gruppo. La riduzione delle manutenzioni straordinarie su apparecchiature critiche dal 2011 conferma la crescente attenzione rivolta alla gestione dei sistemi di bordo.

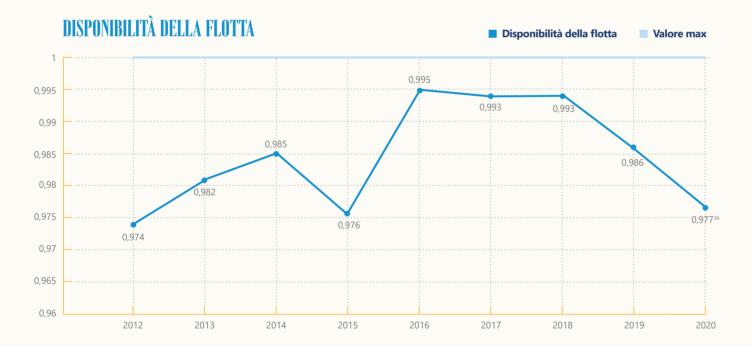


d'Amico Bilancio di Sostenibilità 2020



Questo indicatore misura l'affidabilità della flotta, con un andamento altalenante costante negli anni, ma sempre vicino al target massimo prefissato e molto al di sopra del limite fissato dallo standard di settore.

In particolare, nel 2020 si nota un aumento sia rispetto al 2019 che ai 5 anni precedenti.

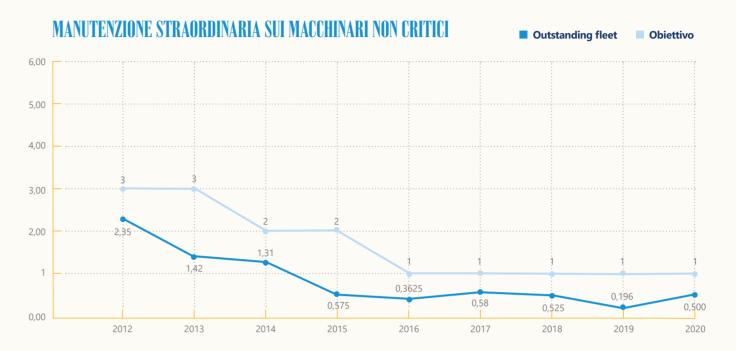


La disponibilità della flotta, rispetto al precedente indicatore (affidabilità della flotta), è influenzata non solo dai guasti ma anche dai giorni di riposo della nave per gli interventi di bacino programmati.

Il calo del 2020 è quindi dovuto sostanzialmente al numero di interventi di bacino (19) eseguiti nell'anno, rispetto agli 8 interventi del 2019 e all'unico intervento eseguito nel 2018.

Dal momento che il dato relativo alle soste per questioni tecniche è migliorato, il decremento dell'indicatore di affidabilità è dovuto essenzialmente alle soste programmate per interventi di bacino, solitamente effettuate su base quinquennale.

L'ultimo anno in cui l'indicatore ha ottenuto risultati inferiori è infatti il 2015, anno che ha visto numerosi interventi di bacino.



L'andamento dell'indicatore può essere dovuto anche alla tempistica delle misurazioni e la sua fluttuazione può dipendere da vari motivi. Pertanto, riveste particolare importanza rimanere al di sotto dell'obiettivo fissato dallo standard di settore.



<sup>&</sup>lt;sup>36</sup> Fondamentalmente, il valore è dovuto solo al numero di interventi di bacino effettuati nel 2020, che ha ridotto il numero di giorni disponibili



Recentemente la società ha integrato il CBM passando dal precedente sistema di monitoraggio basato sul monitoraggio dei processi all'integrazione con i dati operativi provenienti dall'automazione delle navi: propulsione, navigazione, carico e scarico. È allo studio lo sviluppo di un Fleet Operating Center (FOC), con l'obiettivo di aggregare in una piattaforma comune un insieme di parametri fondamentali e informazioni provenienti da diverse applicazioni disponibili. Gli obiettivi principali del FOC sono:

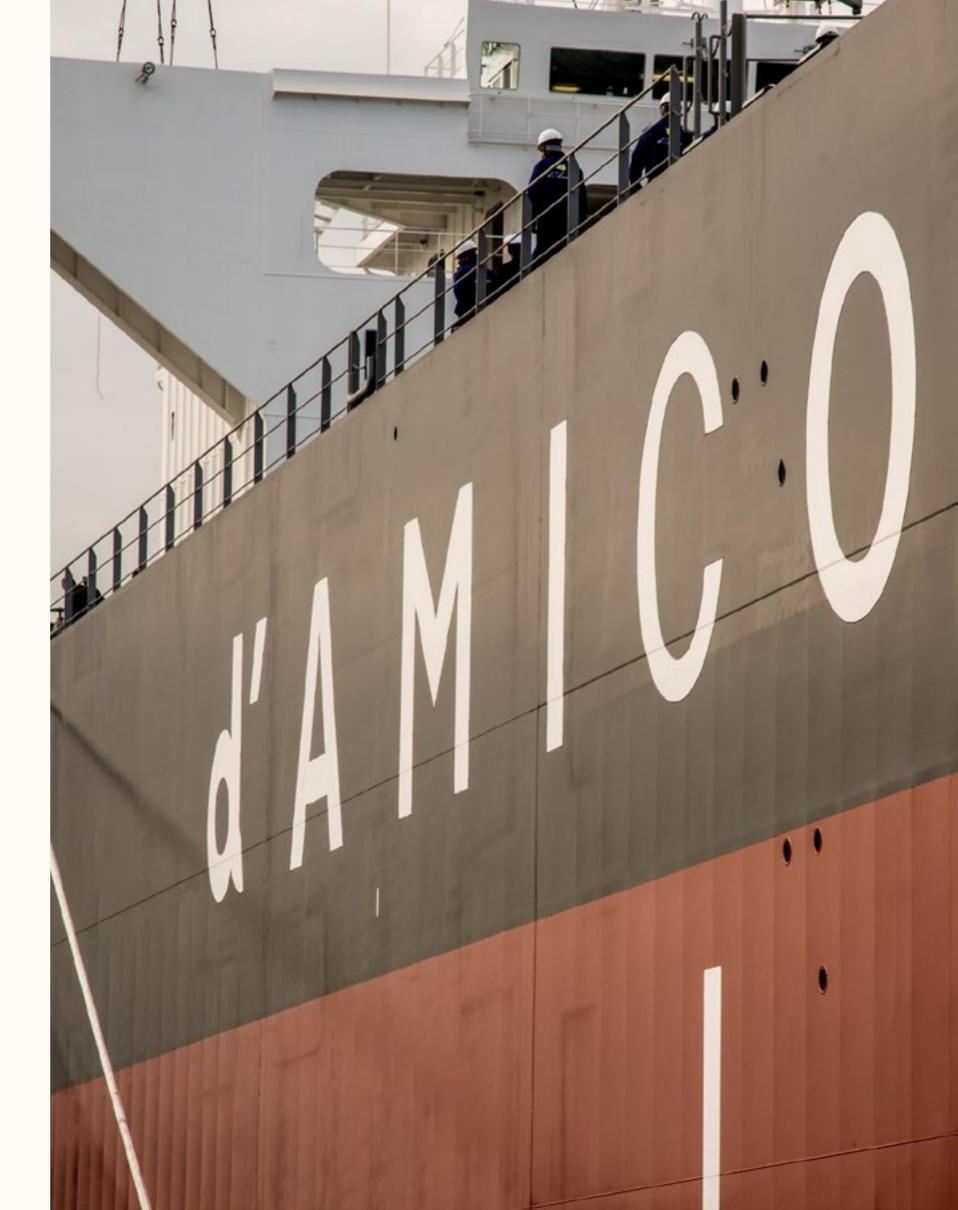
- definire un **profilo di rischio** per ogni nave
- capire come vengono gestite le navi
- facilitare l'analisi di qualsiasi allarme che sia stato attivato
- monitorare il rispetto delle procedure e delle politiche aziendali.

Inoltre, qualsiasi non conformità rilevata a seguito di un'ispezione o di un test viene documentata, segnalata, esaminata, investigata e analizzata per attuare le necessarie azioni correttive. Eventuali difetti, malfunzionamenti o guasti di macchinari, sistemi o strutture della nave che possono influire sulla sicurezza del personale, della nave o sulle disposizioni di prevenzione dell'inquinamento e che non possono essere risolti dal personale di bordo, devono essere tempestivamente comunicati alla società attraverso un sistema di reporting digitale. L'analisi dei guasti e la relativa implementazione di azioni preventive e/o "barriere" rendono il sistema efficiente e vivo. Al fine di verificare che la manutenzione venga svolta nel rispetto di disposizioni, normative e politiche aziendali, viene quindi eseguito un piano di correzione dei difetti e vengono osservati elevati standard di manutenzione. Al fine di verificare eventuali necessità di manutenzione di macchinari, attrezzature, strutture e impianti tecnici essenziali per la sicurezza e la tutela dell'ambiente, la società ha posto in essere un sistema di visite programmate e ispezioni periodiche da effettuarsi durante la navigazione da parte di personale di terra. 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 spessore delle cisterne e stive di carico.

La meticolosa attenzione agli aspetti ambientali ha spinto la società a rivedere l'ispezione MARPOL, che è stata completamente ripensata in forma di checklist dettagliate con specifico riferimento a politiche aziendali, procedure, circolari, standard internazionali, strumenti aziendali, registro di bordo elettronico e requisiti ingegneristici, come l'interfaccia oil-to-sea, ECS e pezzi di ricambio critici. Il focus sulle apparecchiature "CODE 6" in termini di prove funzionali/prestazionali testimoniate dai sovrintendenti è stato anche affrontato nel nuovo regime di ispezioni MARPOL e specificamente applicato a inceneritore, OWS, ODME, sistema fognario, sistema di trattamento dell'acqua di zavorra e IBTS.

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

L'audit ambientale fa ora parte dell'ispezione di routine della nave con l'obiettivo di garantire la massima conformità ambientale a ogni livello, andando oltre gli standard del settore.



## PROGRAMMA VESSEL AWARD

Per incoraggiare le best practice e i comportamenti adeguati in materia di sicurezza, rispetto dell'ambiente, reputazione e buon funzionamento della nave, ogni anno il Gruppo d'Amico premia la nave che ha ottenuto il più alto livello di conformità a una serie di criteri. Il premio Miglior nave dell'anno va all'imbarcazione che durante tutto l'anno ha seguito le best practice diventando un esempio per tutte le altre navi.

#### Cultura della sicurezza:

- Best practice
- Tempo non lavorato per infortuni a bordo
- Sicurezza in caso di near-miss

#### **Gestione della reputazione:**

- Nave respinta durante l'ispezione di controllo
- Osservazioni per ispezione di controllo
- Nave trattenuta in Port State Control (PSC)
- Osservazioni perispezione PSC

- Non conformità per nave
- Incidenti a bordo

#### Prestazioni ambientali:

- Inquinamento
- Sversamenti contenuti
- Violazione nella gestione dell'acqua di zavorra
- Violazione MARPOL

#### Tecnica:

- Affidabilità
- Disponibilità
- Performance in merito alle ispezioni della nave
- Outstanding Maintenance (manutenzione eccellente) delle apparecchiature non critiche
- Outstanding Maintenance (manutenzione eccellente) di apparecchiature critiche



#### TIPO DI NODO

Nodo del cappuccino



## IL GRUPPO d'AMICO E IL PROGETTO ONE OCEAN PROMOSSO DA CSSA

L'impegno del Gruppo d'Amico nei confronti dell'ambiente e degli oceani ha portato alla sua partecipazione attiva al Plastic and Whale Survey. Il progetto ha avuto inizio con la richiesta alle navi di osservare/rilevare e raccogliere dati sull'avvistamento di rifiuti di plastica e/o balene. La raccolta dati è iniziata nel 2019 ed è proseguita e terminata nel 2020 fornendo al CSSA

diverse informazioni interessanti. Le navi dovevano inviare un rapporto settimanale sul monitoraggio dei rifiuti di plastica (data e coordinate geografiche; rapporto sul tipo di rifiuto, area approssimativa coperta e distanza di osservazione) e sul monitoraggio della biodiversità (segnalazione di specie, numero dei mammiferi e distanza di osservazione).



#### TIPO DI NODO

Nodo scorsoio semplice



<del>----</del> 182

d'Amico

## GESTIONE DEI RIFIUTI<sup>37</sup>

#### SDG

#### TARGET ONU

#### ATTIVITÀ E KPI 2020

#### 12.4

Entro il 2020, raggiungere la gestione ecocompatibile di sostanze chimiche e di tutti i rifiuti in tutto il loro ciclo di vita, in conformità agli accordi internazionali, e ridurre significativamente il loro rilascio nell'aria, nell'acqua e nel suolo, al fine di minimizzare i loro effetti negativi sulla salute umana e sull'ambiente.

## -11,1 punti percentuali la quantità di rifiuti scaricati in mare

+11,2 punti percentuali
la quantità di rifiuti smaltiti a terra



#### 12

Entro il 2030, ridurre in modo sostanziale la produzione di rifiuti attraverso la prevenzione, la riduzione, il riciclaggio e il riutilizzo.

#### 5.269 mc

di rifiuti totali a bordo nel 2020, -21.4% dal 2019

#### 0.00196

Rifiuti totali per miglia nautiche (mc/nm) nel 2020, -21,4% dal 2019

Il Gruppo d'Amico è impegnato nella **riduzione della produzione di rifiuti, attraverso processi specifici e una politica aziendale** che pone al centro la tutela ambientale. La gestione dei rifiuti sulle navi della flotta viene effettuata secondo una procedura dettagliata conforme a IMO/MARPOL 73/78<sup>38</sup>.

Questa procedura fa parte della politica ambientale di d'Amico, che utilizza una combinazione di tecniche complementari per ottenere e gestire risultati più rispettosi dell'ambiente, come:

- la riduzione della produzione di rifiuti alla fonte
- il riuso e il riciclo
- il trattamento dei rifiuti a bordo
- lo scarico presso la struttura portuale.

Per i rifiuti prodotti a bordo sono state definite procedure che consentono all'equipaggio di ordinare materiale riutilizzabile o riciclabile in apposite strutture portuali.

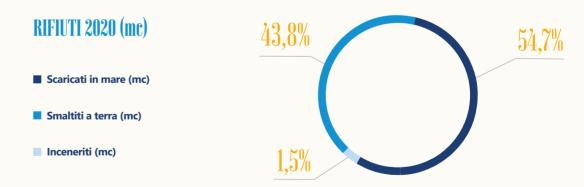
La produzione di rifiuti per tipologia e modalità di smaltimento è riportata nella tabella sottostante<sup>39</sup>.

RIFIUTI	2019	2020
Scaricati in mare (mc)	4420,38	2884,83
CAT B, Cibo	234,66	239,52
CAT F, Operativi	0,00	376,00
CAT J, Residui di carico (non HME) <sup>40</sup>	4185,72	2269,31
Inceneriti (mc)	94,06	77,09
CAT E - Incinerator ashes	94,06	77,09
Smaltiti a terra (mc)	2186,42	2306,64
CAT A, Plastica	954,17	906,90
CAT C, Domestici	758,14	715,89
CAT F, Operativi	394,97	650,73
CAT I, Elettronici	45,14	31,12
CAT K, Residui di carico (HME) <sup>41</sup>	34,00	2,00
TOTALE	6700,86	5268,56

Le ceneri da inceneritore sono prodotte dall'incenerimento di quanto consentito dalla MARPOL, generalmente carta e stracci oleosi. Questi rifiuti vengono scaricati a terra, e ovviamente l'uso dell'inceneritore comporta una riduzione dei rifiuti da smaltire per ogni nave. La quantità totale di rifiuti inceneriti è diminuita nel 2020, ma la percentuale sul totale è rimasta inalterata, sia per Dry Cargo che Product Tanker.

La **percentuale di rifiuti scaricati in mare, invece, è diminuita nel 2020**, a causa del taglio dei residui del carico (Categoria J) che non possono essere scaricati durante le normali operazioni e, in quanto considerati non pericolosi per l'ambiente marino, come da documentazione di accompagnamento, possono essere scaricati in mare - ad esempio cereali e cellulosa.

Anche i rifiuti di categoria K sono residui del carico ma si riferiscono a residui considerati pericolosi per l'ambiente marino, come i metalli pesanti, e non possono essere scaricati in mare. Questa tipologia di rifiuti è diminuita nel 2020 del 94,1%. Entrambe queste categorie (J e K) si applicano solo a navi Dry Cargo. I rifiuti derivanti dall'operatività delle navi i (Categoria F), che contengono acqua di lavaggio superficiale esterna, pirotecnici scaduti, stracci oleosi e ogni altro materiale oleoso, vernici e fusti chimici, detergenti e additivi contenuti in coperta sono aumentati nel 2020, ma la maggior parte viene smaltita a terra (63%).



INTENSITÀ DEI RIFIUTI	2019	2020	Var. 19-20
Rifiuti totali [mc]	6.700,86	5.268,56	-21,4%
Rifiuti per miglia nautiche [mc/NM]	0,002381	0,001958	-17,8%
Rifiuti per unità di trasporto [mc/kt]	0,302342	0,258893	-14,4%

<sup>&</sup>lt;sup>40</sup> CAT è l'abbreviazione di Categoria

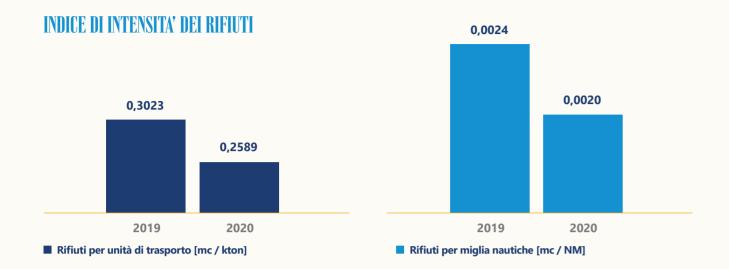
<sup>&</sup>lt;sup>37</sup> Nel 2019 il Gruppo d'Amico è passato a una diversa categoria di segnalazione dei rifiuti prodotti a bordo secondo la revisione dell'Allegato V MARPOL, pertanto non è possibile un confronto con gli anni precedenti, essendo completamente diverso il metodo di aggregazione e classificazione. Oggi i dati riportati sono allineati al registro rifiuti ufficiale, quindi in futuro potremo analizzare meglio le tendenze.

<sup>&</sup>lt;sup>38</sup> Risoluzione IMO MEPC.71 (38) per l'attuazione dell'allegato V

<sup>&</sup>lt;sup>39</sup> Cifra stimata

<sup>&</sup>lt;sup>41</sup> Solo navi Dry Cargo





Come si evince dal grafico, oltre ad una diminuzione del valore assoluto dei rifiuti prodotti da d'Amico (-21,4% dal 2019), è diminuito anche il valore degli indicatori di intensità dei rifiuti, sia per quanto riguarda i "Rifiuti per Miglia Nautiche" (- 17,8%) sia per i "Rifiuti per Unità di Trasporto" (-14,4%).

Ciò identifica una crescente attenzione del Gruppo d'Amico alla riduzione dei rifiuti prodotti e all'efficienza dei processi di navigazione e trasporto.

#### Riciclo delle navi

Per prevenire pratiche dannose durante lo smantellamento e il riciclo delle navi in disuso, l'**Organizzazione marittima internazionale (IMO)**, in accordo con l'Organizzazione internazionale del lavoro (ILO), **ha stabilito**, attraverso la Convenzione di Hong Kong (HKC), **una serie di protocolli, criteri e procedure da adottare per la costruzione, la demolizione e il riciclo ecocompatibile delle navi e in particolare per il trattamento di eventuali rifiuti pericolosi a bordo.** 

Il 22 ottobre 2013, il parlamento europeo ha emanato il regolamento UE sul riciclo delle navi (EU SRR) per facilitare un'attuazione più rapida della Convenzione di Hong Kong, attraverso ispezioni delle navi e delle strutture a terra.

Il nuovo regolamento prevede che, entro il 31 dicembre 2020, le nuove navi appartenenti ai paesi dell'UE abbiano a bordo un inventario verificato dei materiali pericolosi (IHM) e una dichiarazione di conformità, e che le navi esistenti appartenenti ai paesi dell'UE e le navi appartenenti a paesi terzi che fanno scalo nei porti dell'UE tengano a bordo l'IHM e la Dichiarazione di conformità.

Il Gruppo d'Amico ha completato gli inventari di materiali pericolosi disponibili su tutte le nuove costruzioni e sull'intera flotta esistente, fornendo una mappa completa di tutti i materiali a bordo, la loro ubicazione e i livelli di rischio per la salute e la sicurezza delle persone e dell'ambiente.

È stata predisposta e lanciata una procedura dedicata al mantenimento degli inventari, che prevede un responsabile e un team di cooperazione al fine di garantire che la procedura di riciclo navi del Gruppo venga continuamente aggiornata durante le fasi di acquisto dei materiali e le attività di sostituzione e riparazione in bacino.

**Le navi del Gruppo d'Amico** vengono solitamente vendute prima del momento del riciclo e della fine del loro ciclo di vita, in modo da avere e mantenere sempre una flotta **sostanzialmente giovane**.

## GESTIONE AMBIENTALE NELLE SEDI

#### SDG

#### TARGET ONU

#### ATTIVITÀ E KPI 2020



#### 6.4

Entro il 2030, aumentare sostanzialmente l'efficienza dell'uso dell'acqua in tutti i settori e garantire ritiri sostenibili e approvvigionamento di acqua dolce per affrontare la carenza idrica e ridurre sostanzialmente il numero di persone che soffrono di carenza idrica

#### 1.328 m<sup>3</sup>

L'acqua erogata dalla rete pubblica negli uffici di Roma e Singapore, -56,3% dal 2018



#### 79

Entro il 2030, raddoppiare la quota di energie rinnovabili nel mix energetico globale.

#### 2.370 kwh

il **consumo di elettricità** per dipendente nelle sedi del Gruppo nel 2020



#### 9.0

Aumentare in modo significativo l'accesso alle tecnologie informatiche e di comunicazione e sforzarsi di fornire un accesso universale e conveniente a internet nei paesi meno sviluppati entro il 2020

#### implementazione di

#### un'applicazione di gestione dei viaggi

per ridurre gli spostamenti tra diverse strutture e sostituirli con nuovi sistemi di videoconferenza

#### 607

#### il tasso di mobilità sostenibile

per recarsi al lavoro in tutte le sedi d'Amico



#### 12.2

Entro il 2030, raggiungere la gestione sostenibile e l'uso efficiente delle risorse naturali

#### 1.715

kg il **consumo di carta** nel 2020, -64,5% dal 2018

L'impegno da parte del Gruppo d'Amico nella gestione degli aspetti relativi al risparmio energetico e all'ambiente avviene anche nelle varie sedi nelle quali opera.

Il Gruppo ha ottenuto le seguenti certificazioni: **ISO 9001** relativa alla qualità, **ISO 14001** relativa all'ambiente, **ISO 45001** relativa alla salute e la sicurezza e **ISO 50001** relativa alla gestione dell'energia.

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

- **progetto plastic-free:** non vengono più utilizzate bottiglie di plastica, sostituite da acqua filtrata dal rubinetto o da contenitori per l'acqua. A tutti i dipendenti del Gruppo sono state consegnate bottiglie in alluminio da 750 ml.
- riduzione dei viaggi dei dipendenti: negli ultimi 4 anni è stata implementata un'applicazione per la gestione dei viaggi



a livello globale, accessibile tramite il portale intranet. L'applicazione ha consentito un migliore controllo degli spostamenti. Le norme di viaggio sono state aggiornate a gennaio 2017 per ridurre gli spostamenti tra le diverse strutture e sostituirle con nuovi sistemi di videoconferenza e chiamata. Di conseguenza, d'Amico ha ridotto l'impatto ambientale diretto e indiretto dei voli.

• **Rifiuti:** tutte le sedi del Gruppo d'Amico effettuano la raccolta differenziata. In particolare, per quanto riguarda la sede di Roma, è stato siglato un accordo con Ecof Italia per la raccolta differenziata.

Il Gruppo d'Amico ha inoltre avviato la raccolta di dati ambientali, di salute e di sicurezza relativi alle proprie sedi al fine di definire obiettivi di miglioramento e monitorare le performance. I dati riguardano consumo di energia, di materiali e di acqua, produzione di rifiuti e mobilità delle persone.

CONSUMO ENERGETICO	2018	2019	2020	<b>Var. 18-20</b>
Consumo di energia elettrica [kWh]*	717.580	630.536	497.749	-30,6%
KPI - kWh per dipendente	2.929	2.695	2.370	-19,1%
Consumo di gas naturale [m3]**	10.548	8.764	10.018	-5,0%
KPI - m3 per dipendente	131,9	110,9	135,4	+2,7%

<sup>\*</sup> I consumi di energia elettrica riportati in questa tabella differiscono da quelli riportati nella stessa tabella presente nel Bilancio di Sostenibilità 2018 e 2019, a causa di un cambiamento nelle modalità di calcolo.

Il consumo di energia elettrica negli uffici è diminuito molto nel 2020, anche se già nel 2019 si era registrata una riduzione sia dei consumi generali che dei consumi per dipendente.

La riduzione nel 2020 è in parte dovuta anche all'emergenza pandemica COVID-19, a seguito della quale gli uffici di Roma sono stati chiusi durante i mesi di lockdown. Gli altri uffici non hanno mai chiuso permanentemente, ma l'accesso è stato limitato a una parte dei dipendenti.

CONSUMO DI ACQUA*	2018	2019	2020	Var. 18-20
Acqua fornita da rete pubblica [m³]	3.038,4	2.206,5	1.327,8	-56,3%
KPI - m3 per dipendente	23,7	18,4	11,3	-52,3%

<sup>\*</sup> L'acqua fornita dalla rete pubblica è disponibile solo per la sede di Roma e Singapore (ISHIMA). Il dato di acqua erogata per addetto è quindi calcolato tenendo conto dei soli dipendenti di auesti due uffici

Il consumo di acqua è diminuito molto nel 2020, sia rispetto al 2019 che al 2018, soprattutto per la sede di Roma. Come sopra, ciò è dovuto anche alla chiusura dell'ufficio per tutto il periodo di lockdown.

CONSUMO DI MATERIALE*	2018	2019	2020	Var. 18-20
Consumo di carta** [Kg]	4.830,9	3.562,4	1.715,9	-64,5%
KPI - Kg di carta per dipendente	19,7	15,2	8,2	-58,4%

<sup>\*</sup> I dati riportati in questa tabella differiscono da quelli riportati nella stessa tabella presente nel Bilancio di Sostenibilità 2018 e 2019, a causa di un cambiamento nelle modalità di calcolo. Negli anni passati alcuni valori venivano stimati in base al numero di persone nelle sedi

La stessa tendenza è seguita dal consumo di carta. Nel 2020, infatti, si è osservata una riduzione del 64,5% dal 2018 (-51,8% dal 2019) dei consumi totali e una riduzione del 58,4% dal 2018 dei consumi per dipendente.

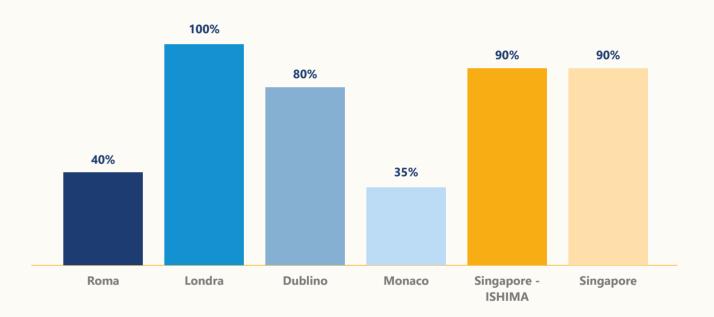
#### Mobilità sostenibile

Il Gruppo monitora i mezzi di trasporto utilizzati dai propri dipendenti per raggiungere le proprie sedi e incoraggia l'uso della mobilità condivisa, dei mezzi pubblici, a piedi e in bicicletta.

Nel 2020, in 4 sedi d'Amico su 6, la percentuale di mobilità sostenibile tra i dipendenti ha raggiunto almeno l'80%, con una quota del 100% a Londra e del 90% nelle due sedi di Singapore.

Nella sede italiana di Roma, invece, è diminuita la mobilità sostenibile tra i dipendenti a causa della pandemia di COVID-19, che ha portato all'aumento dell'uso delle auto e a una riduzione dell'uso dei mezzi pubblici.

## TASSO DI MOBILITÀ SOSTENIBILE DEI DIPENDENTI (TRASPORTO PUBBLICO, A PIEDI E IN BICICLETTA) NEL 2020



<sup>\*\*</sup> I dati sui consumi di Gas Naturale sono disponibili solo per la sede di Roma. Il dato dei consumi per dipendente è quindi calcolato tenendo conto dei soli dipendenti di detta sede

<sup>\*\*</sup> il consumo di carta per la sede di Roma è stato stimato dal Gruppo, mentre il consumo di carta per la sede di Monaco è calcolato in base al suo costo, utilizzando un prezzo di € 37,79 per 5.000 fogli di carta



## HIGHLIGHTS 2020

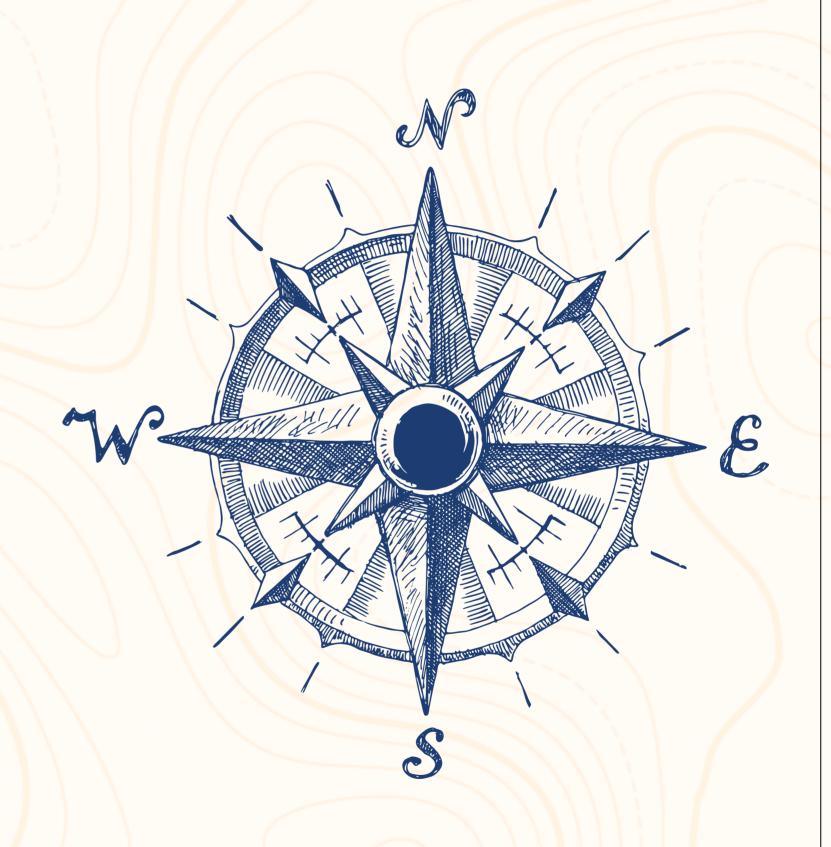
milioni di euro
Il valore economico
generato
dal Gruppo

milioni di euro
Il valore economico distribuito
agli stakeholder, 82% del valore
economico generato

00,000 Il valore economico distribuito ai fornitori miliardi di dollari investiti tra il 2013 e il 2019 in 40 navi "Eco" di nuova generazione

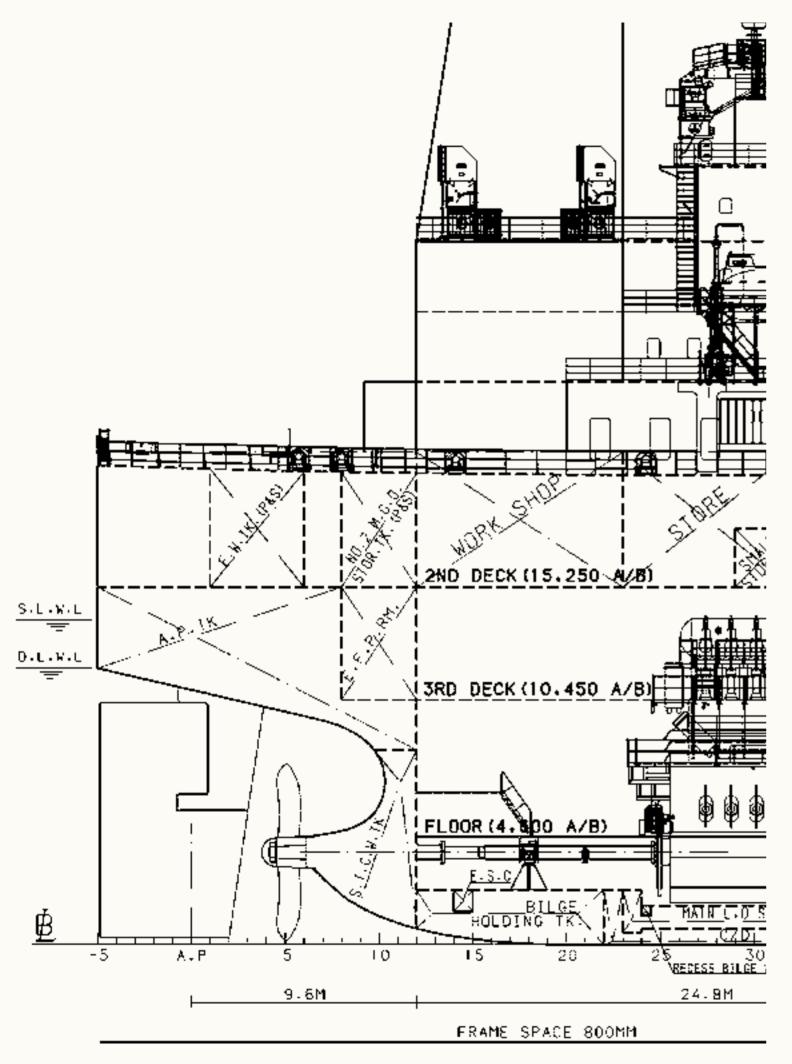
milioni di euro il valore economico totale delle forniture

Selezione dei fornitori secondo certificazioni di qualità e ambientali



Bilancio di Sostenibilità 2020





# Responsabilità economica

SDG

Capitoli del Bilancio di sostenibilità

#### Attività



Valore economico generato e distribuito

La catena di fornitura

 Il Gruppo d'Amico riconosce l'importanza di una distribuzione equilibrata tra i suoi stakeholder del valore generato dalle sue attività



La catena di fornitura

- Valutazione e selezione accurata dei fornitori, basata anche sul rendimento energetico e con la possibilità di effettuare ispezioni e controlli
- Raccolta di dati chiari e completi sugli ordini di acquisto e sulle responsabilità



Valore economico generato e distribuito

• d'Amico è responsabile e trasparente con tutte le Istituzioni a tutti i livelli

## ANDAMENTO DEL MERCATO E PERFORMANCE DEL GRUPPO d'AMICO<sup>42</sup>

#### **Dry Cargo**

Il mercato delle dry cargo ha presentato un'estrema volatilità nel corso del 2020, con la prima metà dell'anno gravemente colpita dalla contrazione dei ricavi dovuta al collasso della domanda causato dalla pandemia di COVID-19. Nella seconda metà invece, si è registrata una ripresa del mercato grazie alle prospettive associate all'arrivo dei vaccini e allo stimolo all'economia annunciato dai principali governi.

Gli **indici riferimento dei settori in cui opera il Gruppo d'Amico sono scesi nel 2020** rispetto all'anno precedente, rispettivamente del 23% nel segmento Panamax, del 18% nel Supramax e del 16% nel Handysize.

Nel primo trimestre del 2020, **la domanda**, già debole a causa della normale stagionalità del mercato, è stata **ulterior-mente depressa dalla diffusione della pandemia di COVID-19 e dalle misure di lockdown** gradualmente applicate in diversi paesi del mondo. All'inizio del secondo trimestre, il mercato a pronti ha continuato a indebolirsi, toccando il minimo della copertura dei soli costi di esercizio, in corrispondenza della debolezza macroeconomica globale dovuta da una parte ai livelli molto bassi di domanda di materie prime e dall'altra alla chiusura dei porti nei principali paesi di importazione ed esportazione.

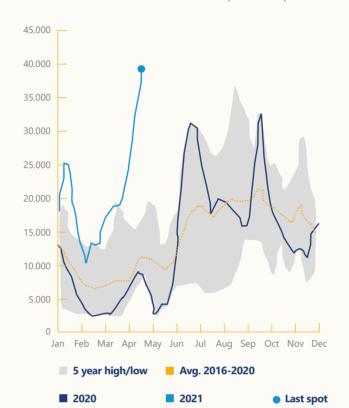
Nelle ultime settimane di giugno, il livello di noli ha mostrato i primi segni di una timida ripresa e, **nella seconda metà dell'anno, il mercato del dry cargo ha continuato a migliorare**, specialmente sul fronte della domanda cinese, che ha rappresentato circa il 70% della crescita totale. Questa è attribuibile in primo luogo all'**incremento delle importazioni di minerali di carbone e ferro**, quindi alla **crescita dei trasporti di granaglie e semi di soia**, e al supporto dei governi.

Il mercato è stato interessato anche dalle inefficienze logistiche nei porti associate alle misure di quarantena imposte dai differenti paesi e dalle stringenti normative applicate ai cambi di equipaggio, oltre che dalle tensioni tra Cina e Australia per le importazioni di carbone, tutti fattori che hanno contribuito alla congestione delle attività di carico e scarico.

Alla fine del 2020, i segnali erano contrastati: da una parte la **nuova ondata di contagi COVID-19 ha causato un** rallentamento della ripresa economica generale, ma dall'altra, l'elezione del nuovo presidente degli Stati Uniti ha favorito un aumento delle esportazioni di grano verso la Cina, il che ha supportato in particolare i segmenti Kamsarmax e Supramax. Anche l'Australia ha visto un incremento delle esportazioni di grano dopo alcuni anni di grave siccità. Infine, verso la fine dell'anno, si è registrato un incremento delle importazioni di carbone da parte della Cina, in previsione di un inverno particolarmente freddo.

Grazie alla qualità della flotta del Gruppo d'Amico e alla flessibilità raggiunta, la business unit Dry Cargo è stata in grado di massimizzare le performance, realizzando un miglioramento dei dati medi di Time Charter Equivalent<sup>43</sup> rispetto alle tariffe di settore, pari al 19% per il segmento Panamax e Supramax e del 7% per il segmento Handysize.

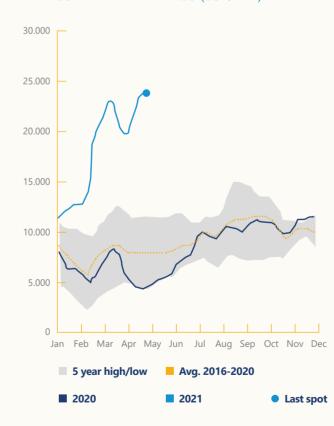
#### CAPESIZE SPOT EARNINGS (USD/DAY)



#### PANAMAX SPOT EARNINGS (USD/DAY)



#### SUPRAMAX EARNINGS (USD/DAY)



Source: Clarkson Research Services Ltd.. Clarksons Platou Securities AS

<del>-</del> 196

<sup>&</sup>lt;sup>42</sup> Questi commenti fanno riferimento alla Relazione annuale 2020 di d'Amico Società di Navigazione

<sup>&</sup>lt;sup>43</sup> La tariffa Time Charter Equivalent (TCE) è una misura standard di performance del settore dei trasporti marittimi, usata per confrontare delle variazioni tra diversi periodi delle performance di una società di trasporti marittimi ignorando eventuali variazioni nel mix di tipologie di noli

d'Amice Bilancio di Sostenibilità 2020

#### Product Tankers<sup>44</sup>

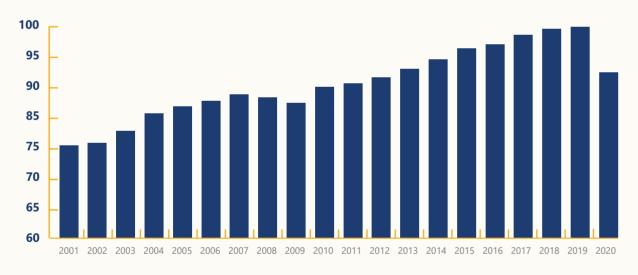
Nel 2020 il mercato delle **Product Tankers** è stato caratterizzato da un'eccezionale volatilità. Dopo un rallentamento all'inizio dell'anno, preceduto da un buon quarto trimestre 2019, **i ricavi delle Product Tankers hanno raggiunto dei picchi storici nel mese di marzo e aprile 2020**. Gli effetti negativi del COVID-19 sulla domanda globale di petrolio, abbinati all'iniziale incremento di produzione di petrolio da parte di Arabia Saudita e Russia, hanno determinato un forte contango delle quotazioni del petrolio, con un picco delle riserve a terra, determinando un rapido e pronunciato incremento dello stoccaggio galleggiante sia di petrolio greggio sia di prodotti raffinati.

L'incremento dello stoccaggio galleggiante e la crescente congestione dei porti riducono la disponibilità della flotta, contribuendo a un rialzo delle tariffe. Come previsto, **l'iniziale incremento dei ricavi è stato però seguito da una brusca correzione e da una prolungata stagnazione a partire dal mese di giugno 2020**, quando il mercato ha assorbito l'eccedenza di stock di prodotti raffinati e si è smaltito gradualmente lo stoccaggio galleggiante.

Secondo Clarksons, nel 2020 la domanda mondiale di petrolio è scesa di circa l'8,8% su base annua, attestandosi in media a 91,4 milioni di barili al giorno. Si stima che **la contrazione più brusca sia stata quella registrata dalla domanda di petrolio statunitense ed europea**, in entrambi i casi intorno al 12%. Nel mese di dicembre, la rapida crescita dei casi di COVID-19 a livello mondiale ha pesato notevolmente sulla domanda di petrolio, soprattutto in Europa e negli Stati Uniti, dove i governi hanno reintrodotto o rafforzato delle misure di lockdown.

Nonostante la brusca correzione dei consumi nel 2020, la domanda di petrolio è in crescita costante dal 2001, come mostra il grafico che segue:

#### DOMANDA MONDIALE DI PETROLIO GREGGIO (MILIONI DI BARILI AL GIORNO) DAL 2001



Fonte: IEA Annual Statistical Supplement per il 2019 e Oil Market Report, Febbraio 2021

#### Servizi marittimi

Le **attività delle società che svolgono "servizi marittimi"** all'interno del gruppo e verso terzi, **mostrano un chiaro rallentamento**, sia nella produzione di ricavi sia nei corrispondenti profitti, a causa della situazione sanitaria mondiale.

Il calo dei profitti rispetto all'anno precedente, così come il decremento dei ricavi, crollati di quasi il 50%, rilevato da Ishima - che fornisce servizi di assistenza tecnica sulle navi - è dovuto alla pandemia di COVID-19, come già indicato.

Lo stesso vale per l'attività di intermediazione gestita da Rudder con la sua controllata di Singapore, che si occupa di acquisti di carburante bunker, che ha registrato un modesto profitto anche nel 2020.

Infine, Sirius ha proseguito le sue attività di gestione e formazione dell'equipaggio, chiudendo l'anno con un utile superiore a 500 mila euro.

#### Strategia ICT

Il 2020 è stato un anno di particolare stress per i servizi informatici del Gruppo, a causa delle problematiche generate dalla pandemia di COVID-19 e dalla consequente esigenza di consentire a tutti i collaboratori di lavorare da remoto.

Le scelte operate negli anni precedenti, in particolare il trasferimento agli ambienti cloud di quasi tutti i servizi, hanno consentito di rispondere rapidamente e in modo efficace alle mutate esigenze.

In particolare, non solo è stato possibile accedere da remoto a tutte le risorse informatiche del Gruppo, ma soprattutto è stato possibile garantire a tutti gli utenti un accesso sicuro, protetto dai pericoli della criminalità informatica.

L'infrastruttura ICT del Gruppo si è quindi dimostrata perfettamente in grado di supportare le nuove metodologie di lavoro. Inoltre, al fine di potenziare la sicurezza dell'infrastruttura, le aree di gestione dei rischi sono state sottoposte a ulteriore analisi, conducendo anche un'analisi "what if" finalizzata a individuare possibili profili di disastro.

I mutati requisiti gestionali e la maggior efficienza operativa richiesti dal mercato hanno reso necessario un aggiornamento del sistema informatico di gestione della flotta. Dopo un'intensa analisi di mercato, il Gruppo ha deciso di selezionare un nuovo software che garantisca un elevato livello di servizio e una totale conformità alle normative per gli anni futuri.

Il sistema offerto da ABS Nautical Systems, leader nel mercato di riferimento, è stato selezionato su proposta dell'American Bureau of Shipping Standards, che è estremamente affidabile anche come autorità di classificazione marittima di riferimento.

L'introduzione avverrà nel corso del 2021.

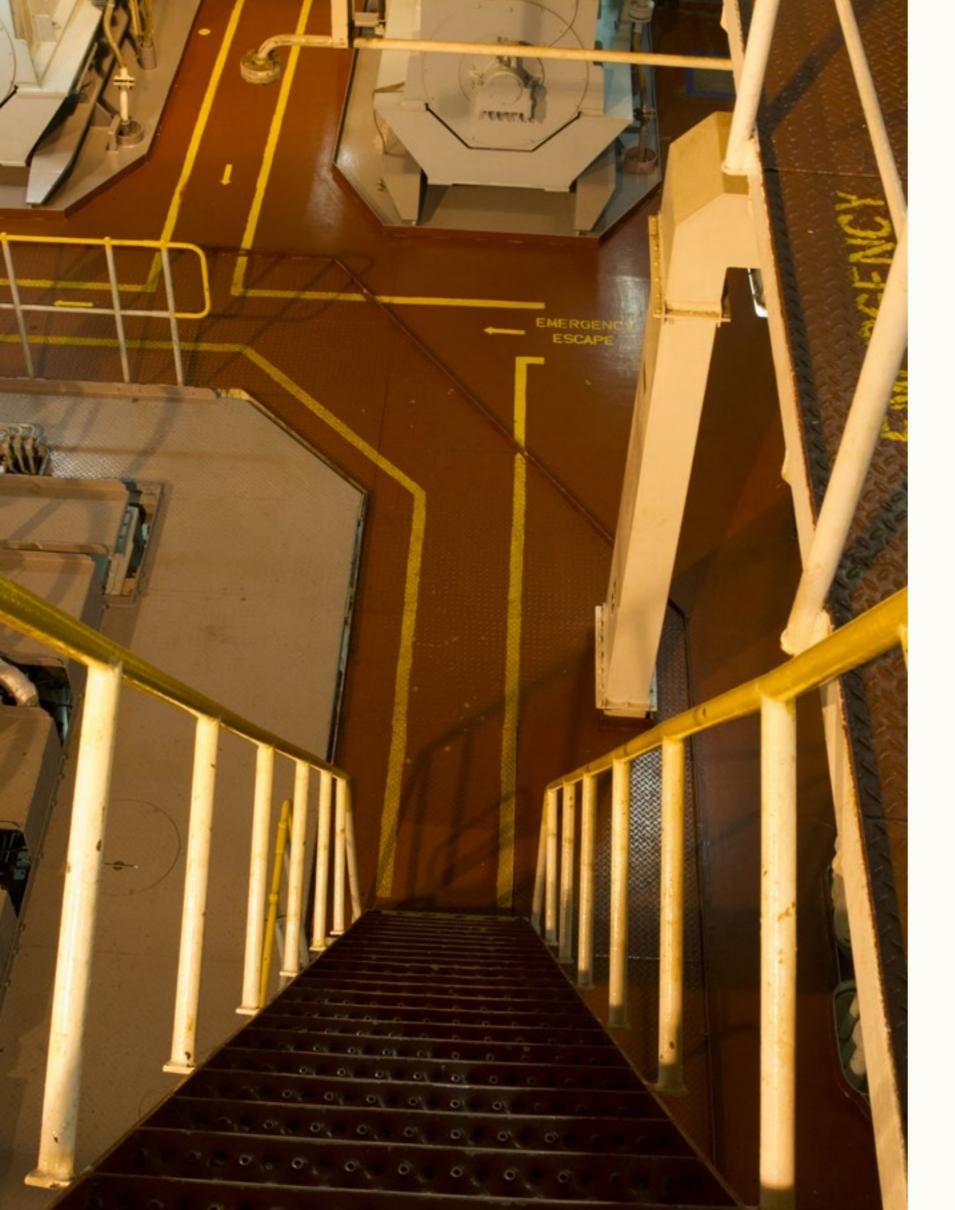
#### Rinnovo ed evoluzione della flotta

Nel 2013 il Gruppo d'Amico ha lanciato un esteso programma di rinnovo della flotta, investendo in totale USD 1,2 miliardi in oltre 40 navi "eco" all'avanguardia, sia navi dry-cargo sia product tankers. Grazie a questo piano di investimenti, il Gruppo d'Amico possiede e gestisce oggi una flotta giovane, moderna ed ecologica. Tutte le navi di d'Amico sono dotate delle più avanzate tecnologie per la riduzione dell'impatto sull'ambiente, grazie a un notevole aumento dell'efficienza, consentito dal risparmio energetico, dalla significativa riduzione dei consumi e delle emissioni.

Una volta ultimato il programma di rinnovo della flotta, il Gruppo d'Amico ha perseguito la sua strategia di dismissione delle navi più vecchie, concentrandosi su una flotta di navi "eco". A fine 2020, l'80% della flotta del Gruppo d'Amico è composta da navi "eco".

· 198

<sup>&</sup>lt;sup>44</sup> Questi commenti fanno riferimento alla Relazione annuale 2020 di d'Amico Società di Navigazione S.p.A. e ai Risultati del secondo trimestre 2021 di d'Amico International Shipping S.A.



## BUSINESS OUTLOOK

#### Dry Cargo<sup>45</sup>

Nel corso dei primi mesi del 2021, già nel mese di febbraio il mercato a pronti del settore delle navi Dry-cargo si è rafforzato considerevolmente, raggiungendo livelli ben al di sopra dei picchi degli ultimi 5 anni, nonostante il periodo dell'anno, storicamente basso a causa della stagionalità.

La domanda è stata sostenuta da un insieme di fattori concomitanti:

- il rallentamento delle attività portuali sia nel Pacifico sia nell'Atlantico a causa delle basse temperature
- la ripresa delle attività economiche a livello mondiale
- Il rialzo dei prezzi delle materie prime
- l'uso di navi per l'esportazione di granaglie dal Brasile, dove il rallentamento del raccolto ha creato una crescente congestione
- la **forte domanda di container**, che alimenta non solo il mercato dei container ma che ha fatto crescere anche la domanda di navi Handysize per alcune tipologie di prodotti.

Inoltre, l'allentamento delle restrizioni associate alla pandemia di COVID-19, grazie anche ai progressi nella campagna di vaccinazione, e la definizione di piani di stimolo per le economie dei principali operatori internazionali, in particolare in Europa e negli Stati Uniti, dopo che la Cina li aveva già messi a punto nei mesi precedenti, avranno un impatto molto positivo sul sentiment del mercato per i prossimi mesi del 2021.

La domanda di materie prime alla rinfusa continua a crescere grazie agli investimenti in infrastrutture e alla crescita dei consumi associati alla ripresa economica globale, anche se si prevede che nei prossimi mesi una significativa volatilità resterà un fattore dominante.

A medio termine, la crescita limitata della flotta di navi dry-cargo e il rallentamento degli ordinativi di nuove navi rappresentano ulteriori elementi importanti per un equilibrio favorevole tra domanda e offerta: le aspettative attuali sono di una crescita della flotta, in termini di tonnellaggio, del 2,5% nel 2021 e del 2% nel 2022, dopo una crescita del 4,1% nel 2020.

Gli ordinativi sono stati pari a 12 milioni di dwt nel 2020, il livello più basso degli ultimi dieci anni, rispetto a 19 milioni nel 2019 e 100 milioni nel 2015. In aggiunta alla debolezza del mercato nel 2020, è l'incertezza associata agli sviluppi futuri di nuovi progetti e delle tecnologie di propulsione ecosostenibile secondo i requisiti della normativa IMO 2030, che certamente hanno frenato gli armatori dall'ordinare nuove navi; questo nonostante le buone prospettive di mercato per i prossimi anni potrebbero contribuire alla diminuzione delle demolizioni, generando atteggiamenti di tipo opportunistico nel breve termine.

In conclusione, **la flotta d'Amico**, quasi interamente composta da navi moderne e sostenibili, è ben posizionata nel contesto di mercato descritto per **offrire servizi commerciali flessibili e di elevata qualità**, ed è **in grado di intercettare le opportunità del mercato**, grazie a un'attenta gestione del rischio e della volatilità, con coperture di medio termine e arbitraggi a breve termine.

<sup>&</sup>lt;sup>45</sup> Questi commenti fanno riferimento alla Relazione annuale 2020 di d'Amico Società di Navigazione

#### Product Tankers<sup>46</sup>

Secondo il rapporto predisposto da Clarksons nel mese di giugno, la domanda di petroliere dovrebbe crescere del 3,4% nel 2021, mentre la domanda di product tanker dovrebbe crescere addirittura del 7,8%, rimanendo comunque entrambi i segmenti al di sotto dei livelli del 2019 a causa dei perduranti effetti del COVID-19.

Per la restante parte dell'anno, la solida crescita dell'economia mondiale, i crescenti tassi di vaccinazione, i livelli di mobilità in costante crescita e l'allentamento delle misure di distanziamento sociale dovrebbero combinarsi insieme per sostenere una maggiore domanda di petrolio a livello mondiale, con una seconda metà del 2021 in cui la domanda di petrolio dovrebbe crescere di 4,6 milioni di barili al giorno, rispetto ai livelli della prima metà del 2021, attestandosi a 98,7 milioni di barili al giorno.

Le previsioni dell'AIE sulla crescita della domanda di petrolio rispecchiano il trend economico e il previsto progresso delle campagne di vaccinazione per prevenire una ripresa dei casi di COVID-19. L'economia globale dovrebbe continuare a espandersi costantemente nella restante parte dell'anno e nel 2022. Secondo le ultime stime dell'AIE, il PIL mondiale dovrebbe crescere del 6,2% nel 2021 e del 4,6% nel 2022, valori sostanzialmente invariati rispetto alle previsioni di giugno. La crescita del PIL statunitense dovrebbe essere particolarmente forte, vicina al 7% nel 2021, grazie agli elevati tassi di vaccinazione, ai risparmi accumulati dalle famiglie durante la crisi del COVID-19 e alla conferma delle misure di sostegno fiscale e monetario. Inoltre, i pacchetti di stimolo fiscale non si esauriranno nel 2021, si prevede anzi che il piano americano per l'occupazione contribuisca a far balzare la crescita del PIL statunitense al 4,3% nel 2022. In Europa, il recente allentamento di alcune delle restrizioni dovute al Covid ha avuto un effetto positivo sull'economia. La domanda in ripresa, la riapertura degli hotel e dei ristoranti, gli ingenti risparmi delle famiglie dovrebbero contribuire a un forte rimbalzo dell'attività economica nei mesi estivi, spingendo la crescita europea vicino al 4,9% nel 2021. La crescita dovrebbe rimanere al di sopra del 4,5% nel 2022, ipotizzando un progresso costante delle campagne di vaccinazione.

L'offerta di petrolio dovrebbe seguire sostanzialmente l'andamento della domanda. Alla 19° Riunione ministeriale dei paesi OPEC+, i membri hanno concordato di aumentare la produzione di circa 400.000 barili al giorno al mese a partire da agosto, fino a quando non saranno totalmente riassorbiti i residui 5,8 milioni di barili al giorno dei precedenti tagli della produzione. Nella stessa riunione è stato concordato anche di aumentare, a partire da maggio 2022, la produzione di base per diversi paesi, tra cui gli Emirati Arabi Uniti. L'AIE stima tuttavia che, nonostante l'accordo sull'aumento della produzione, il mercato del petrolio continuerà a patire un'insufficienza dell'offerta per circa 1,5 milioni di barili al giorno nella seconda metà dell'anno.

Nonostante i miglioramenti in corso, permane una considerevole incertezza per quanto concerne la forza e i tempi della ripresa. Nei paesi in cui le campagne di vaccinazione sono in ritardo, le varianti dominanti più recenti e a maggiore trasmissibilità potrebbero avere un impatto devastante. I casi di Covid sono in forte aumento in Indonesia, e anche Vietnam e Thailandia registrano un rapido incremento dei contagi. Dati recenti provenienti da diverse fonti mostrano che nelle ultime settimane in alcuni paesi africani si registra un forte aumento dei nuovi casi di Covid. Il Giappone e la Corea sono stati obbligati a introdurre misure molto restrittive. Questa nuova ondata di contagi sta interferendo con la mobilità e la domanda di petrolio in molti paesi con bassi tassi di vaccinazione, e potrebbe anche rallentare la ripresa economica (e della domanda di petrolio) attualmente in corso.

I principali fattori che dovrebbero influenzare i mercati dei noli dei trasporti con product tankers e le performance di d'Amico International Shipping sono (i) la crescita dell'offerta mondiale di petrolio, (ii) i margini e la produzione delle raffinerie, (iii) la domanda di prodotti raffinati, (iv) la struttura dei prezzi a termine sia del petrolio greggio sia dei prodotti petroliferi raffinati, e (v) il tasso di crescita delle flotte di navi cisterna. Segue una presentazione di alcuni dei fattori che potrebbero alimentare una ripresa del mercato delle product tankers a medio termine.

#### Domanda di navi cisterna

• Secondo la relazione di luglio dell'AlE la produzione globale di prodotti di raffineria dovrebbe aver registrato un balzo di 1,6 milioni di barili al giorno su base mensile, l'incremento più marcato dal luglio 2020. A maggio, la produzione di prodotti raffinati è rimasta stabile rispetto ai livelli di aprile, ma in aumento di 7 milioni di barili al giorno rispetto a

<sup>46</sup> Questi commenti fanno riferimento alla Relazione annuale 2020 di d'Amico Società di Navigazione e ai Risultati finanziari del secondo trimestre 2021 di d'Amico International Shipping S.A.

maggio 2020, il punto più basso durante la pandemia. I consumi delle raffinerie dovrebbero aumentare di ulteriori 2,7 milioni di barili al giorno tra giugno e agosto.

- Secondo l'AIE, lo stock totale di petrolio industriale alla fine del secondo trimestre 2021 era pari a 2.945 milioni di barili, 75,8 milioni di barili in meno rispetto alla media 2016-2020 e 10,8 milioni in meno rispetto alla media pre-Covid 2015-2019. I dati preliminari di giugno per Stati Uniti, Europa e Giappone mostrano che gli stock industriali registrano una contrazione complessiva di 21,8 milioni di barili.
- Oltre il 70% della nuova capacità di raffinazione nei prossimi quattro anni sarà localizzata ad est di Suez. L'EIA stima
  che dall'inizio della pandemia in Nord America sia stata chiusa una capacità di raffinazione equivalente a circa 800.000
  barili al giorno. Engen ha annunciato la conversione della sua raffineria da 120.000 barili al giorno a Durban (che
  rappresenta circa il 17% della produzione di carburanti del paese) in una struttura terminal/di stoccaggio. Nel lungo
  termine, la ripresa della domanda e i cambiamenti strutturali del panorama della raffinazione potrebbero alimentare il
  commercio di prodotti a lungo raggio.

#### Offerta di navi cisterna

- All'inizio dell'anno Clarksons stimava che nel corso del 2021 sarebbero state consegnate 97 MR e LR1, di cui 50 nella prima metà dell'anno; nei primi sei mesi del 2021 sono state consegnate invece solo 38 navi.
- Nelle sue previsioni di giugno 2021, Clarksons stima che nel 2022 la flotta di product tanker crescerà dell'1,8%, mentre la domanda di trasporto di prodotti raffinati crescerà del 5,5%.
- Numerosi cantieri di demolizione sono stati chiusi temporaneamente nel 2020 durante la pandemia. Il rimbalzo dei prezzi dell'acciaio ha però fatto salire la domanda di riciclo. Secondo Clarksons, nella prima metà del 2021 sono state vendute come rottame circa 43 navi cisterna, equivalenti a circa 2 milioni di tonnellate di stazza, di cui 26 navi cisterna (1,13 milioni di tonnellaggio) nel settore MR.
- Secondo Clarksons, il 6,6% della flotta MR e LR1 ha oltre 20 anni.
- Sempre secondo Clarksons, alla fine di giugno 2021 il rapporto tra ordinativi e flotta (in tonnellaggio), per la flotta di navi cisterna MR e LR1, era pari a solo il 4,6%.
- Gli obiettivi 2030 e 2050 di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra fissati dall'IMO sono ai primi posti dell'agenda del settore dello shipping. Molti armatori e molte banche impongono oggi un "riciclo green" delle navi, coerentemente con le convenzioni UE e IMO, mentre la UE si accinge a inserire il settore dei trasporti marittimi all'interno del proprio sistema di scambio delle quote di emissione. Inoltre, importanti charterer cargo, tra cui grandi società petrolifere come Shell e Total, ma anche società commerciali come Trafigura, hanno di recente firmato la Carta dei trasporti marittimi con l'intento di comunicare le emissioni di CO<sub>2</sub> delle navi da esse gestite, e ridurle in linea con gli obiettivi IMO. Durante l'ultimo incontro del Marine Environmental Committee (MEPC) (MEPC 76) tenutosi nel giugno dell'anno scorso, sono state adottate delle misure, applicabili a partire dal 1° novembre 2022, che impongono agli operatori di misurare l'indice di efficienza energetica delle navi attuali (EEXI), che esprime la loro efficienza tecnica, e l'indicatore di intensità di emissioni (CII), che esprime l'efficienza della loro gestione. Entrambe queste misure puntano a tagliare le emissioni progressivamente dal 2023 al 2030.
- Il cambiamento tecnologico atteso per far fronte alle normative ambientali e di altro genere, sempre più stringenti, sta riducendo la propensione a ordinare navi di nuova costruzione, perché le navi potrebbero risultare obsolete già poco dopo la consegna.

– <del>202</del>

## VALORE ECONOMICO GENERATO E DISTRIBUITO

SDG

#### TARGET ONL

#### ATTIVITÀ E KPI 2020



Sostenere la crescita economica pro capite secondo la situazione nazionale, e in particolare una crescita del prodotto interno lordo non inferiore al 7% all'anno nei paesi in via di sviluppo



8.

Garantire entro il 2030 un'occupazione piena e produttiva e un lavoro dignitoso per donne e uomini, compresi i giovani e le persone con disabilità, e un'equa remunerazione per lavori di equo valore 620,2 milioni di euro

Il valore totale generato dal Gruppo d'Amico

95,2 milioni di euro

Il valore economico distribuito ai dipendenti nel 2020



16.6

Sviluppare istituzioni efficaci, responsabili e trasparenti a tutti i livelli

1,4 milioni di euro
Il valore economico distribuito alla pubblica amministrazione nel 2020

Il Gruppo d'Amico riconosce l'importanza di **una distribuzione equilibrata tra i propri stakeholder del valore generato dalle proprie attività**, trattandosi di un valore che questi hanno contribuito a produrre, direttamente o indirettamente. Analizzando il valore generato distribuito, il Gruppo d'Amico evidenzia il flusso di risorse economiche verso i suoi dipendenti, i fornitori di beni, servizi e capitale, la Pubblica Amministrazione e le comunità in cui opera.

VALORE ECONOMICO GENERATO E DISTRIBUITO	2017	2018	2019	2020
VALORE ECONOMICO GENERATO	729.382	778.769	725.331	620.172
Ricavi delle vendite (trasporti e servizi)	678.694	711.038	696.880	613.407
Altri ricavi (cessione di immobilizzazioni)	20.719	161	4.443	2.888
Proventi finanziari	29.969	67.570	24.008	3.877
VALORE ECONOMICO DISTRIBUITO	647.542	681.352	603.844	509.298
Fornitori	490.042	507.901	424.556	350.391
Dipendenti	104.096	104.060	102.537	95.239
Finanziatori	42.691	61.196	74.999	61.972
Pubblica amministrazione	6.295	3.941	1.387	1.377
Azionisti (dividendi distribuiti nel corso dell'anno)	4.000	4.000	0	0
Comunità (donazioni, sponsorizzazioni e associazioni di settore)	418	254	365	319
VALORE ECONOMICO INVESTITO NELLA SOCIETÀ	81.840	97.417	121.487	110.874

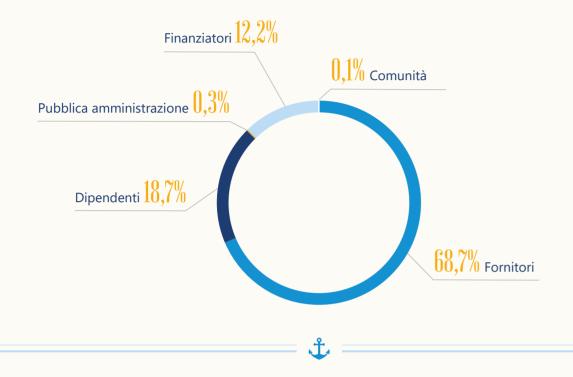
Il valore economico generato dal Gruppo al 31 dicembre 2020 ammonta a **620,2 milioni di euro**, e consiste principalmente di ricavi da trasporti e servizi, ma anche ricavi dalla vendita di beni immobili e proventi finanziari (interessi, utili/perdite su cambi e risultati delle società del Gruppo valutate a patrimonio netto).

Il valore economico distribuito dal Gruppo al 31 dicembre 2020 è pari a **509,3 milioni di euro**, ripartito tra gli stakeholder come indicato di seguito:

- a fornitori circa 351 milioni di euro, che comprendono i normali costi di esercizio dell'attività marittima relativi all'uso delle navi della flotta, che consistono principalmente nell'acquisto di carburante, spese portuali, tariffe e commissioni e noli. A questi costi vanno aggiunte anche le seguenti spese: spese per la gestione tecnica e il controllo di qualità, altri costi di esercizio dei trasporti, assicurazioni, lubrificanti e spese generali e amministrative;
- a dipendenti, marittimi e personale amministrativo circa 95,2 milioni di euro, rappresentati da salari, stipendi, contributi previdenziali e piani a contribuzione definita;
- a finanziatori circa 62 milioni di euro, sotto forma di interessi bancari su prestiti a breve e medio-lungo termine;
- alla Pubblica amministrazione circa 1,4 milioni di euro per imposte e oneri diretti e indiretti;
- alle comunità 319.000 euro sotto forma di donazioni, liberalità, sponsorizzazioni e costi di registrazione alle associazioni di categoria.

Nel corso del 2020 non sono stati distribuiti dividendi agli azionisti.

#### 2020 - VALORE ECONOMICO DISTRIBUITO [%]



Infine, il **valore economico investito dal Gruppo** al 31 dicembre 2020 ammonta a **110,9 milioni di euro** ed è composto da ammortamenti, svalutazioni e accantonamenti per assicurare la continuità operativa e la sostenibilità.



## LA SUPPLY CHAIN

#### SDG

#### TARGET ONU

#### ATTIVITÀ E KPI 2020



8.

Sostenere la crescita economica pro capite secondo la situazione nazionale, e in particolare una crescita del prodotto interno lordo non inferiore al 7% all'anno nei paesi in via di sviluppo

350,4 milioni di euro
Il valore economico distribuito ai fornitori nel 2020



121

Incoraggiare le imprese, specialmente le grandi imprese e quelle internazionali, ad adottare pratiche sostenibili e a integrare le informazioni sulla sostenibilità nel loro ciclo di reporting periodico prendere visione e rispettare le policy aziendali nel campo dell'etica, dell'integrità e delle normative ambientali

Nella gestione della catena di fornitura, grazie al suo Sistema di Gestione Integrato (IMS), il Gruppo d'Amico ha adottato misure tese ad assicurare **che i prodotti e servizi da esso acquistati soddisfino criteri di qualità, sicurezza e rispetto dell'ambiente.** Più nello specifico, queste misure valgono per i prodotti e servizi che hanno o potrebbero avere un impatto **significativo sul consumo energetico**, quelli necessari per assicurare una fornitura ottimale delle attività di trasporto del Gruppo (ad esempio interventi nei bacini di carenaggio, attività di manutenzione e riparazione delle navi e fornitura di carburanti) e i servizi esternalizzati dal Gruppo d'Amico.

Queste misure comprendono:

- un'attenta valutazione e selezione dei fornitori;
- dati chiari e completi sugli ordini di acquisto e sulle responsabilità;
- esecuzione di ispezioni e controlli ove necessario;
- valutazioni basate sulla prestazione energetica;
- richieste ai fornitori, quando sono presenti servizi esternalizzati, di informazioni relative ai possibili impatti su processi, prodotti e servizi offerti.

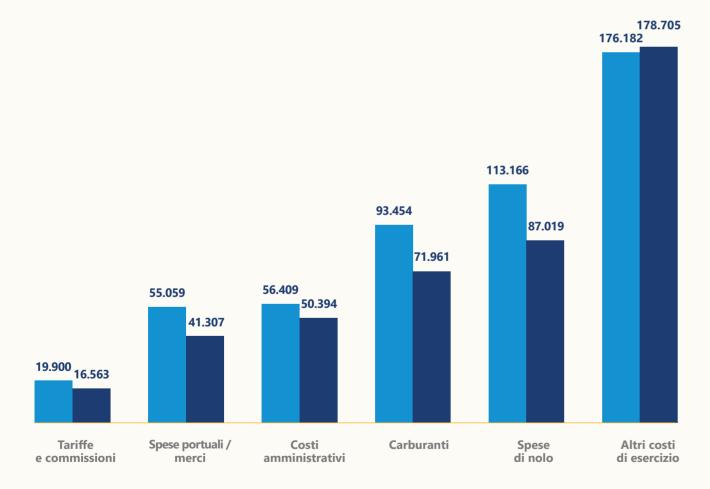
207 —



La tabella che segue descrive gli ordini per tipologia.

FORNITURE PER TIPO <sup>47</sup> (MIGLIAIA DI EURO)	2019	2020
FORNITURE PER COSTI DI GESTIONE (DI CUI)	457.761	395.555
carburanti	93.454	71.961
spese portuali/per merci	55.059	41.307
spese per tariffe e commissioni	19.900	16.563
spese di nolo	113.166	87.019
altri costi di esercizio (ad esempio spese tecniche, gestione delle navi, assicurazione)	176.182	178.705
FORNITURE PER COSTI AMMINISTRATIVI	56.409	50.394
TOTALE	514.170	445.949

#### FORNITURE PER TIPO (MIGLIAIA DI EURO)<sup>46</sup>



#### 2019 2020

#### Selezione dei fornitori

Il Gruppo d'Amico dispone di un **registro di fornitori selezionati sulla base della loro affidabilità, qualità, prezzi, tempi di consegna e storia.** I fornitori inseriti in questo elenco devono rispettare i sequenti criteri:

- Comprovata capacità di rispettare i requisiti correnti del Gruppo d'Amico previsti per i prodotti o i servizi da acquistare;
- **Possesso di certificazioni di conformità** alle norme ISO 9001 e ISO 14001, rilasciate da un soggetto terzo riconosciuto, per i prodotti e servizi che hanno un impatto sull'ambiente;
- · Possesso di referenze da altre società od organizzazioni riconosciute;
- · Rispetto dei requisiti del Gruppo d'Amico in tema di consumi ed efficienza energetica.

#### Valutazione dei fornitori

I prodotti e servizi acquistati sono sottoposti a controlli per verificare la tipologia definita nel contratto, la qualità e la quantità, verificando anche eventuali difetti. I controlli sono normalmente eseguiti, al momento della ricezione a bordo, da parte del personale della nave, e a terra dall'ufficio acquisti. I risultati dei controlli sono registrati e trasmessi all'Ufficio tecnico per l'eventuale aggiornamento delle performance del fornitore. Inoltre, almeno una volta l'anno, l'ufficio competente valuta i fornitori strategici attraverso un sistema di punteggi che produce un final ranking.

Per i fornitori inseriti nella categoria Ambiente e Sicurezza, la valutazione è più stringente perché il punteggio finale comprende una valutazione sul livello di sensibilità dei fornitori e della conseguente capacità di controllare gli impatti ambientali delle attività che svolgono.

Nei contratti o nelle lettere di incarico, i fornitori dichiarano di aver letto e compreso il contenuto del Codice etico e il Modello di organizzazione, gestione e controllo (ai sensi del decreto legislativo 231/01) adottato da d'Amico Società di Navigazione S.p.A. I fornitori si impegnano ad accettare e rispettare le regole, le procedure e i principi etici e comportamentali adottati dalla Società. Si impegnano anche ad assicurare l'impegno da parte del loro personale direttivo e dei loro sottoposti. Il mancato rispetto di queste regole costituisce una grave violazione degli obblighi contrattuali e conferisce a d'Amico Società di Navigazione S.p.A. il diritto di sciogliere il contratto con effetto immediato, fatto salvo il diritto di pretendere il risarcimento del danno causato alla Società, quali ad esempio i danni subiti per effetto dell'applicazione delle sanzioni previste dal suddetto decreto legislativo 231/2001, e successive modifiche e integrazioni.

– 208 —

<sup>&</sup>lt;sup>47</sup> Dal 2019 d'Amico Shipping calcola i dati secondo il nuovo principio contabile IFRS 16. Per questo motivo, sono riportati solo i dati a partire dal 2019.



## NOTA METODOLOGICA

Il Bilancio di Sostenibilità al 31 dicembre 2020 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 poterli 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 *Responsabilità Ambientale* 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 2020. Il paragrafo [Business Outlook]] contenuto nel capitolo [Responsabilità Economica]] inoltre, anticipa alcune informazioni che sottolineano i trend e lo sviluppo del mercato nel 2021, in particolare in relazione all'emergenza pandemica COVID-19.

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	ASPETTO MATERIALE	PERIMETRO	PERIMETRO DELL'ASPETTO		RENDICONTAZIONE
PER d'AMICO	GRI STANDARDS	Interno	Esterno	Interno	Esterno
Efficenza energetica dele navi	Energia; Emissioni	Gruppo	Fornitori	-	Rendicontazione parzialmente estesa ai fornitori
Innovazione: efficienza e sicurezza della flotta	Energia	Gruppo	-	-	-
Elevata qualità dei servizi	Coinvolgimento degli stakeholder	Gruppo	-	-	-
Etica del business	Etica e integrità; Anti-corruzione	Gruppo	-	-	-
Protezione della biodiversità marina	Biodiversità	Gruppo	-	-	-
Emissioni atmosferiche e cambiamento climatico	Emissioni	Gruppo	Fornitori	-	Rendicontazione non estesa ai fornitori
Sistema di gestione integrato per un miglioramento continuo	Compliance ambientale	Gruppo	-	-	-

TEMI MATERIALI	ASPETTO MATERIALE GRI STANDARDS	PERIMETRO DELL'ASPETTO		LIMITAZIONI DI RENDICONTAZIONE SUL PERIMETRO	
PER d'AMICO		Interno	Esterno	Interno	Esterno
Salute e sicurezza sul lavoro	Salute e sicurezza sul lavoro	Gruppo	Fornitori	-	Rendicontazione non estesa ai fornitori
People care	Occupazione	Gruppo	-	-	-
Valore generato e distribuito	Performance economiche	Gruppo	-	-	-
Formazione e valorizzazione del personale	Formazione e istruzione	Gruppo	-	-	-
Catena di fornitura sostenibile	Valutazione ambientale dei fornitori	Gruppo	Fornitori	-	Rendicontazione parzialmente estesa ai fornitori
Ship recycling	Scarichi idrici e rifiuti	Gruppo	Fornitori	-	Rendicontazione non estesa ai fornitori
Coinvolgimento degli stakeholder	Coinvolgimento degli stakeholder	Gruppo	-	-	-
Riduzione dei rifiuti e riciclo dei materiali	Energia; Scarichi idrici e rifiuti	Gruppo	Fornitori	-	Rendicontazione non estesa ai fornitori
Approccio multiculturale	Diversità e pari opportunità	Gruppo	-	-	-
Promuovere l'attenzione pubblica rispetto a 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 2020, 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 corporate sono prevalentemente estratti dai sistemi operativi dell'azienda.

Per il calcolo delle emissioni di CO, sono stati utilizzati i sequenti Carbon Factor relativi alle diverse tipologie di combustibile.

TIPO DI CARBURANTE	$\mathbf{Cf}\left(\mathbf{TCO}_{2}/\mathbf{MT}\right)$
HFO - Olio combustipile pesante (Riferimento: ISO 8217 Grades RME through RMK)	3.114
LFO - Olio combustibile leggero (Riferimento: ISO 8217 Grades RME through RMK)	3.151
Diesel / Gasolio (Riferimento: ISO 8217 Grades DMX through DMB)	3.206
VLSFO - Olio combustibile a bassissimo tenore di zolfo	3.114
GPL - Gas Petrolio Liquefatti (Propano)	3.000
GPL - Gas Petrolio Liquefatti (Butano)	3.030
GNL - Gas Naturale Liquefatto	2.750
Metanolo	1.375
Etanolo	1.913

Per calcolare le emissioni di  $SO_x$  sono state utilizzate le seguenti percentuali di zolfo, attualmente contenute nei combustibili utilizzati dal Gruppo:

- HSFO (Olio combustibile ad alto tenore di zolfo) = 3,5% S;
- LSFO (Olio combustibile a basso tenore di zolfo) = 1% S;

- 210 - 211 -



- VLSFO (Olio combustibile a bassissimo tenore di zolfo) = 0,5% S;
- HSDO (Combustibile diesel ad alto tenore di zolfo) = 0,5% S;
- LSDO (Combustibile diesel a basso tenore di zolfo) = 0,1 % S.

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

Tier IMO	Velocità e tipo del motore	Tipologia di carburante	Consumo specifico di olio combustibile	FE (motori principali) (kg/t carburante)	FE (motori ausiliari) (kg/t carburante)	Riferimenti
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<sup>48</sup>. 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 2020.
- Chiarezza La struttura del report è stata definita per rendere le informazioni contenute di facile individuazione da parte degli stakeholder. Il livello di dettaglio delle informazioni è stato scelto in modo da rendere il report comprensibile, accessibile e utilizzabile dai differenti stakeholder. Si è inoltre provveduto a esplicitare in apposite note il significato degli acronimi utilizzati.
- **Affidabilità** Il Bilancio di Sostenibilità 2020 è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 22 giugno 2020. Il documento, inoltre, contiene i recapiti a cui rivolgersi per ottenere approfondimenti e chiarimenti sulle informazioni in esso riportate.

## GRI CONTENT INDEX

IMTUN	MAZIONI GENERALI	Pagina/Risposta diretta	e motivi dell'omission	
1. PROFIL	O ORGANIZZATIVO			
102-1	Nome dell'organizzazione	Copertina		
102-2	Attività, marchi, prodotti e servizi	pp. 13; 22-25; 119-123		
102-3	Luogo della sede principale	pp. 18-19		
102-4	Luogo delle attività	pp. 18-19		
102-5	Proprietà e forma giuridica	pp. 20-21; 27-28		
102-6	Mercati serviti	pp. 18-19; 196-203		
102-7	Dimensione dell'organizzazione	pp. 8-9; 62; 140; 192		
102-8	Informazioni sui dipendenti e gli altri lavoratori	pp. 68-73		
102-9	Catena di fornitura	pp. 207-208		
102-10	Modifiche significative all'organizzazione e alla sua catena di fornitura	Nel 2020 non si sono registrate modifiche significative all'organizzazione		
102-11	Principio di precauzione	pp. 30-37; 148-150; 159-160; 164-165; 167-177		
102-12	Iniziative esterne	pp. 130-136		
102-13	Adesione ad associazioni	pp. 130-136		
2. STRAT	EGIA			
102-14	Dichiarazione di un alto dirigente	p. 5		
102-15	Impatti chiave, rischi e opportunità	pp. 144-147		
3. ETICA	E INTEGRITÀ			
102-16	Valori, principi, standard e norme di comportamento	pp. 13-15; 30-37		
102-17	Meccanismi per ricercare consulenza e segnalare criticità relativamente a questioni etiche	рр. 30-31		
4. GOVER	NANCE			
102-18	Struttura della governance	pp. 27-28		
102-21	Consultazione degli stakeholder su temi economici, ambientali, e sociali	pp. 40-41		
102-22	Composizione del massimo organo di governo e relativi comitati	p. 27		
102-23	Presidente del massimo organo di governo	p. 27		
5. COINV	OLGIMENTO DEGLI STAKEHOLDER			
102-40	Elenco dei gruppi di stakeholder	p. 52		
102-41	Accordi di contrattazione collettiva	pp. 77-81		
102-42	Individuazione e selezione degli stakeholder	pp. 40-41; 52-58		
102-43	Modalità di coinvolgimento degli stakeholder	pp. 40-41; 56-58		
102-44	Temi e criticità chiave sollevati	pp. 44; 48-51; 54-55		
6. PRATIC	CHE DI RENDICONTAZIONE			
102-45	Soggetti inclusi nel bilancio consolidato	pp. 20-21		
102-46	Definizione del contenuto del report e perimetri dei temi	pp. 44-45; 210-212		
102-47	Elenco dei temi materiali	pp. 44-51		
102-48	Revisione delle informazioni	pp. 78; 97;		
102-49	Modifiche nella rendicontazione	pp. 40-45; 48-51; 66-67; 106-107; 135-136; 147; 153-157; 161-166; 171-172; 184-185; 188-189		
102-50	Periodo di rendicontazione	p. 210		
102-51	Data del report più recente	2020		
102-52	Periodicità della rendicontazione	Annuale		
102-53	Contatti per richiedere informazioni riguardanti il report	p. 216		
102-54	Dichiarazione sulla rendicontazione in conformità ai GRI Standards	р. 210		
102-55	Indice dei contenuti GRI	pp. 213-215		

<del>\_\_\_\_</del> 212

<sup>48</sup> Per i dati dove il confronto con tutto il triennio non è disponibile, è stato riportato il confronto tra le informazioni dell'ultimo biennio, 2019 e 2020.



	MAZIONI SPECIFICHE		e motivi dell'omissione	
ECONOM	IICHE			
PERFORM	MANCE ECONOMICHE			
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	pp. 44; 51; 210-212		
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	pp. 196-203		
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	pp. 196-203		
201-1	Valore economico direttamente generato e distribuito	pp. 204-206		
ANTI-CO	RRUZIONE			
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	pp. 44; 51; 210-212		
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	p. 30		
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	p. 30		
205-3	Episodi di corruzione accertati e azioni intraprese	Nessun episodio di corruzione nel corso		
AMBIENT	TE .	del 2020		
ENERGIA				
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	pp. 44; 49-51; 210-212		
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	pp. 148-172		
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	pp. 152-172		
302-1	Energia consumata all'interno dell'organizzazione	pp. 153-154		
302-3	Intensità energetica	pp. 153-154		
302-4	Riduzione del consumo di energia	pp. 153-154		
302-5	Riduzione del fabbisogno energetico di prodotti e servizi	pp. 164-165; 171-172		
BIODIVER	RSITÀ			
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	pp. 44; 50; 210-212		
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	pp. 173-183		
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	pp. 173-183		
304-2	Impatti significativi di attività, prodotti e servizi sulla biodiversità	pp. 173-183		
304-3	Habitat protetti o ripristinati	pp. 135-136		
EMISSION	NI			
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	pp. 44; 49; 210-212		
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	pp. 148-172		
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	pp. 148-172		
305-1	Emissioni dirette di GHG (Scope 1)	p. 155		
305-5	Riduzione delle emissioni di GHG	p. 155		
SCARICH	I IDRICI E RIFIUTI			
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	pp. 44; 50-51; 210-212		
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	pp. 184-188		
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	pp. 184-188		
306-2	Rifiuti per tipo e metodo di smaltimento	pp. 184-185; 188		
306-3	Sversamenti significativi	pp. 173-175		
COMPLIA	NCE AMBIENTALE			
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	pp. 44; 49; 51; 210-212		
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	pp: 35-37		
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	pp: 35-37		
307-1	Non conformità con leggi e normative in materia ambientale			
VALUTAZ	IONE AMBIENTALE DEI FORNITORI	3000		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	pp. 44; 51; 210-212		
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	pp. 207-209		
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	pp. 207-209		
308-1	Nuovi fornitori che sono stati valutati utilizzando criteri	p. 209		

NFOR	MAZIONI SPECIFICHE	Pagina/Risposta diretta	Eventuali omissioni e motivi dell'omissione	
SOCIALE			,	
OCCUPA	ZIONE			
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	pp. 44; 48; 210-212		
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	pp. 68; 84-87; 101-107		
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	pp. 68; 84-87; 101-107		
401-1	Nuove assunzioni e turnover	pp. 79-81		
401-2	Benefit previsti per i dipendenti a tempo pieno, ma non per i dipendenti part-time o con contratto a tempo determinato	pp. 105-107		
SALUTE	E SICUREZZA SUL LAVORO			
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	pp. 44; 48; 210-212		
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	pp. 110-114		
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	pp. 110-114		
403-2	Tipologie di infortuni e tassi di infortunio, malattie professionali, giorni persi e assenteismo e numero di incidenti mortali legati al lavoro	pp. 113-114		
FORMA	ZIONE E ISTRUZIONE			
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	pp. 44; 48; 210-212		
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	рр. 90-104		
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	pp. 90-104		
404-1	Ore medie di formazione annua per dipendente	pp. 90; 92-93; 96-97		
404-2	Programmi di aggiornamento delle competenze dei dipendenti e programmi di assistenza alla transizione	pp. 101-104		
COMUN	ITÀ LOCALI			
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	pp. 44; 49; 210-212		
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	pp. 133-136		
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	pp. 133-136		
413-1	Attività che prevedono il coinvolgimento delle comunità locale, valutazioni d'impatto e programmi di sviluppo	pp. 133-136		



#### Crediti

Progetto grafico e coordinamento:

Havas Pr Milan

Consulenza di progetto:

Refe - Strategie di Sviluppo Sostenibile

Fotografie:

Archivio fotografico Gruppo d'Amico

Per maggiori informazioni sulla sostenibilità del Gruppo d'Amico:



it.damicoship.com