



STAY ON COURSE

BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ 2021

Indice

| | | | |
|-----|----------------------------------------------------------|-----|--------------------------------------------------------------------|
| 5 | Lettera degli armatori | 119 | Clienti |
| 6 | Il nostro Bilancio di Sostenibilità | 121 | Aree di business e clienti |
| 8 | Highlights 2021 | 126 | Qualità del servizio |
| 10 | Profilo del Gruppo | 124 | Comunicazione con i clienti |
| 12 | Profilo del Gruppo | 131 | Comunità |
| 13 | Mission e vision | 132 | Partecipazione in Associazioni e organizzazioni leader del settore |
| 14 | I nostri valori | 136 | L'impegno del Gruppo d'Amico per la comunità |
| 16 | Oltre 80 anni di storia | 140 | Responsabilità ambientale |
| 18 | Presenza nel mondo | 142 | Highlights 2021 |
| 20 | Struttura del Gruppo | 145 | Responsabilità ambientale |
| 22 | Aree di business | 146 | Impatti ambientali e quadro normativo |
| 26 | Corporate Governance | 153 | Politica e strategia ambientale |
| 34 | Il Sistema di gestione integrato | 154 | Performance ambientali della flotta |
| 36 | La sostenibilità per il Gruppo d'Amico | 165 | Strategia di decarbonizzazione e digitalizzazione |
| 38 | Il percorso di sostenibilità per il Gruppo d'Amico | 189 | Sicurezza del mare e dell'ambiente marino |
| 42 | Matrice di materialità | 200 | Gestione dei rifiuti |
| 44 | La nostra strategia | 205 | Gestione ambientale nelle sedi |
| 50 | Gli stakeholder di d'Amico | 208 | Responsabilità economica |
| 58 | Responsabilità sociale | 210 | Highlights 2021 |
| 60 | Highlights 2021 | 213 | Responsabilità economica |
| 63 | Le nostre persone | 214 | Andamento del mercato e performance del Gruppo d'Amico |
| 64 | People care | 219 | Business outlook |
| 68 | L'impatto del COVID-19 sul personale di bordo e di terra | 224 | Valore economico generato e distribuito |
| 72 | Le persone che lavorano in d'Amico | 227 | La supply chain |
| 85 | Reclutamento e selezione | 230 | Nota metodologica |
| 90 | Formazione e sviluppo | 233 | Indice dei contenuti GRI |
| 101 | Sistemi di remunerazione e valutazione delle prestazioni | | |
| 105 | Benessere del personale | | |
| 110 | Diritti umani | | |
| 112 | Salute e sicurezza dei lavoratori | | |

Lettera degli armatori

STAY ON COURSE

Nonostante un quadro socio-sanitario ancora incerto e una condizione di elevata volatilità dei mercati, il 2021 ha visto il raggiungimento di risultati incoraggianti che ci permettono di guardare al futuro con cauto ottimismo.

Siamo sempre più consapevoli che il settore dei trasporti marittimi ha un ruolo fondamentale nelle trasformazioni economiche e sociali. Ed oggi, come mai prima d'ora, la nostra industria si trova ad affrontare veri e propri cambiamenti radicali dettati dalle nuove misure legislative e normative che regolamentano il business, dall'innovazione tecnologica e dai cambiamenti sociali che trasformano le organizzazioni, dall'imperativo della sostenibilità.

A quest'ultimo riguardo, il tema dell'impatto ambientale e della decarbonizzazione rappresenta un chiaro e forte riferimento nell'orientare sempre di più i nostri sforzi e le nostre politiche. I risultati interessanti dei progetti a cui il Gruppo ha preso parte confermano l'importanza di partecipare e di avere un ruolo attivo nelle fasi sperimentali di nuove tecnologie e, soprattutto, delineano più in generale la inderogabilità di una precisa strategia in tema di sostenibilità e responsabilità sociale verso i nostri stakeholder e le generazioni future.

A questo fine, consapevoli del lungo cammino che ci aspetta, vogliamo continuare a fare passi avanti, sostenere nuove soluzioni gestionali e organizzative che radichino nella cultura aziendale la costante sfida della ricerca, dello sviluppo tecnologico, dell'aggiornamento continuo, dell'essere un'azienda sostenibile.

Con molta soddisfazione, il rilascio di questa quarta edizione del Bilancio di Sostenibilità ci offre la possibilità di annunciare la creazione del Dipartimento di Sostenibilità del Gruppo, alla cui guida vi è uno dei membri della nuova generazione della famiglia d'Amico: una scelta inequivocabile nel collocare ancora di più il nostro impegno sulla sostenibilità al centro della governance aziendale.

Ancora di più, ci sono le nostre persone.

Nella complessità degli scenari attuali e futuri, le persone diventano sempre di più l'asset fondamentale su cui si costruisce il vantaggio competitivo e distintivo. Questo è il nostro radicato convincimento e l'idea delle "persone al centro dell'organizzazione" continua ad orientare in modo chiaro e forte le nostre scelte e le nostre politiche.

Per questo alle nostre persone rivolgiamo il più sentito ringraziamento per l'impegno e la professionalità con cui ogni giorno svolgono il loro lavoro, a bordo delle navi e negli uffici, fronteggiando ogni tipo di sfida e garantendo sempre i più alti standard di qualità ed efficienza.

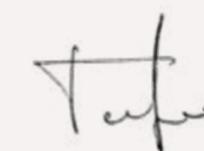
Per questo dobbiamo assicurare alle nostre risorse, a bordo e negli uffici, un ambiente di lavoro il più possibile motivante, promuovere e rafforzare le loro prestazioni professionali, fare del nostro meglio per consentire loro una piena realizzazione professionale e personale, metterli nella condizione di attuare efficacemente ogni possibile futuro cambiamento.

Aspetti, questi, decisivi per il nostro business, ed oggi con un obiettivo in più: coinvolgere le nostre risorse perché siano consapevoli attori del nostro impegno sulla sostenibilità, perché siano parte attiva di questo viaggio, certi che ognuno di noi può e deve fare la sua parte.

Ancora una volta, le nostre scelte si poggiano sulla forza di un chiaro imperativo morale ed etico.

Rendere il nostro business sempre più sostenibile: questo è quello che ispira il nostro futuro.

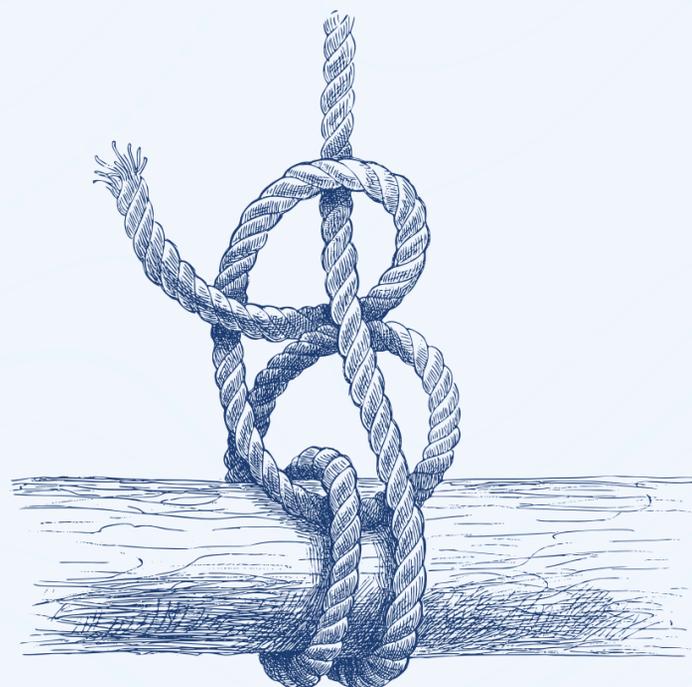
One step at time, one ship ahead: we stay on course!



Paolo d'Amico



Cesare d'Amico



Il nostro Report di Sostenibilità

Il forte impegno profuso dal Gruppo d'Amico nei confronti della responsabilità sociale e nella sostenibilità è confermato anche in questa quarta edizione del bilancio di sostenibilità.

Dal 2018, il Gruppo lavora per migliorare la misurazione e la comunicazione delle proprie performance sociali, ambientali ed economiche.

Tramite il bilancio di sostenibilità si intende consentire agli stakeholder di esprimere valutazioni informate e consapevoli su come il Gruppo interpreta e realizza la sua missione e le sue strategie.

I principali obiettivi che hanno guidato l'elaborazione del sistema di reporting multidimensionale sono:

- **rafforzare la governance sui temi della sostenibilità** aumentando il coinvolgimento di tutte le aree aziendali e la consapevolezza riguardo gli impatti delle azioni su persone, pianeta e prosperità
- **migliorare il processo di integrazione della sostenibilità** nei processi di gestione e nel flusso di comunicazione rivolta agli stakeholder
- **rafforzare il sistema di misurazione adottato dal Gruppo** per rendicontare i risultati raggiunti in riferimento agli **Obiettivi di Sviluppo Sostenibile dell'ONU**.

Le principali novità relative all'edizione 2021 del bilancio di sostenibilità sono le seguenti:

- **una maggiore integrazione dei KPI richiesti dall'IMO** e da altre organizzazioni internazionali riguardo la decarbonizzazione e l'efficienza energetica
- **una rendicontazione delle politiche e delle prestazioni ambientali sempre più ampia e approfondita**, in particolare riguardo a: caratteristiche della flotta, decarbonizzazione, gestione dei rifiuti, gestione sostenibile delle sedi; **con particolare attenzione alle differenti performance delle business unit Dry Cargo e Product Tanker**
- **una strategia di comunicazione multicanale** in grado di sviluppare e accrescere la relazione fra d'Amico e i suoi stakeholder in termini di qualità e intensità e di far conoscere loro le attività e il valore sociale, economico e ambientale generato dal Gruppo.

Questa edizione, come la precedente, presenta l'impegno del Gruppo e tutte le azioni messe in campo per fronteggiare l'**emergenza sanitaria**, in modo da 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 2021

RESPONSABILITÀ SOCIALE

2.824

dipendenti

92,3%

personale di bordo

7,7%

personale di terra

32

diverse nazionalità tra personale di terra e personale di bordo

57.717

ore totali di formazione per personale di terra e per personale di bordo

21,0

ore procapite di formazione per il personale di bordo

17,2

ore procapite per il personale di terra

Retention rate

89,0%

personale di terra

Zero

incidenti

84,9%

personale di bordo

90,9

mln di euro il valore economico distribuito ai dipendenti

166.000

euro il valore delle quote associative versate a organizzazioni di settore nazionali ed internazionali ed altre Associazioni

RESPONSABILITÀ ECONOMICA

763,3

mln di euro il valore economico generato dal Gruppo, +25,4% rispetto al 2020

539,4

mln di euro il valore economico distribuito agli stakeholders, 71% del valore economico generato

70,7%

il valore economico distribuito ai fornitori

464,6

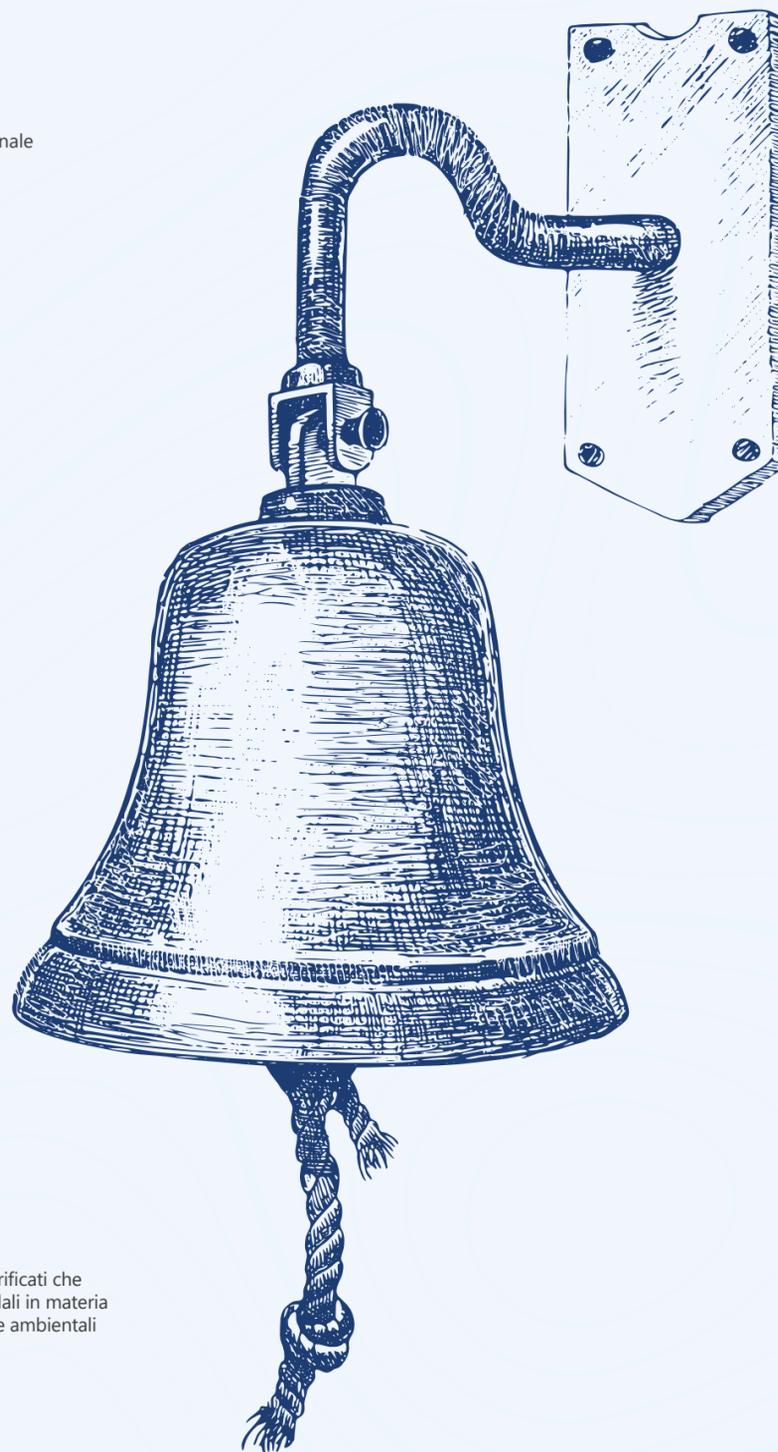
mln di euro il valore economico totale delle forniture

88,5%

i fornitori per costi operativi

100%

i fornitori di beni o servizi verificati che rispettano le politiche aziendali in materia di etica, integrità e normative ambientali



RESPONSABILITÀ AMBIENTALE

88%

della flotta di proprietà conforme alla Fase II dell'EEDI e con EEXI (Dry Cargo)

70%

della flotta di proprietà conforme alla Fase II dell'EEDI e con EEXI (Product Tanker)

13%

della flotta di proprietà conforme alla Fase III dell'EEDI e con EEXI (Product Tanker)

-5,2%

la riduzione di EEDI/EEXI della flotta Product tanker (2021 vs 2019)

-11,3%

la riduzione EEDI/EEXI della flotta Dry Cargo (2021 vs 2019)

-4,0%

la riduzione AER della flotta d'Amico (2021 vs, 2019)

-7,5%

la riduzione delle emissioni in CO₂ per miglio nautico (2021 vs, 2019)

-7,4%

la riduzione delle emissioni di NO_x per miglio nautico (2021 vs, 2019)

-7,0%

la riduzione di consumo di bunker per miglio nautico (2021 vs, 2019)

-3,4%

la riduzione dei rifiuti totali prodotti a bordo rispetto al 2019

97,5%

carburante bunker a basso contenuto di zolfo: da 19,3% nel 2019

Zero

incidenti e sversamenti negli ultimi tre anni

0,999

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

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 mission del Gruppo e i principi della sua strategia.

MISSION



Innovation, Trust, Care

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

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



LUNGIMIRANZA

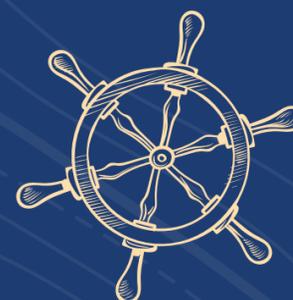
Guidati dalla cultura e dai valori della tradizione familiare

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.



PASSIONE E IMPEGNO

La nostra passione per lo shipping

passa attraverso le persone che fanno parte dell'azienda. Raggiungiamo i nostri obiettivi incoraggiando il coinvolgimento e l'impegno.

TEAM BUILDING E MULTICULTURALITÀ

Come operatore globale, a tutti i livelli dell'organizzazione,

promuoviamo lo spirito di squadra e l'integrazione multiculturale negli uffici e a bordo delle nostre navi.

ATTENZIONE PER L'AMBIENTE E LA SICUREZZA

Non ammettiamo compromessi

a proposito di tutela ambientale. Attenzione, prudenza e rispetto per l'ambiente contraddistinguono le attività che svolgiamo ogni giorno. Il nostro obiettivo è prevenire ogni infortunio sul lavoro ed evitare danni all'ambiente, perseguendo 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, di solidarietà e ambientali, è un valore aggiunto per la nostra realtà e un fattore di merito agli occhi di tutti gli stakeholder.



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, rappresenta l'inizio di una forte espansione logistica e coincide con l'avvio 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 viene potenziata la flotta - sia nel settore dei prodotti petroliferi sia nel trasporto di linea - e vengono aperti gli uffici di Montecarlo. Nello stesso periodo viene acquisita una società con servizio di linea operante in Marocco.

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

2000-2009

Focalizzazione del core business

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

1990-1999

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

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

2013-2019

Rinnovamento della flotta

Dal 2013 al 2019 il Gruppo d'Amico ha lanciato un ampio programma di rinnovamento della flotta che ha coinvolto più di 40 navi suddivise tra portarinfuse e Product Tanker. Grazie a questo piano di investimenti, il Gruppo d'Amico possiede oggi una flotta giovane, moderna ed "Eco". Tutte le navi d'Amico, dotate delle più avanzate tecnologie, sono in grado di ottenere una forte riduzione dell'impatto sull'ambiente. Questo avviene grazie a un notevole aumento dell'efficienza, consentito dal risparmio energetico, dalla riduzione dei consumi e delle emissioni. Nel corso del 2019, il Gruppo d'Amico ha adeguato la flotta al regolamento IMO 2020: carburanti pronti all'uso con un tenore di zolfo massimo dello 0,50%.

futuro...

TIMELINE

1936 tempo 2020



PRESENZA NEL MONDO

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



Vancouver
Shipping Agency/Forest products line

USA, Connecticut
Chartering/Operations

Santiago
Shipping Agency/Chartering/Operations

Dublino
Finance/Operations

Londra
Chartering/Operations

Lussemburgo
Finance

Monaco
Chartering/Operations/Finance

Genova
Crew Management

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

Casablanca
Liner Service

Mumbai
Crew Management

Singapore
Chartering/Operation/Shipping Agency/Ship Management

Manila
Crew Management

LEGENDA:

- Sedi principali del Gruppo d'Amico
- Presenza del Gruppo d'Amico

STRUTTURA DEL GRUPPO

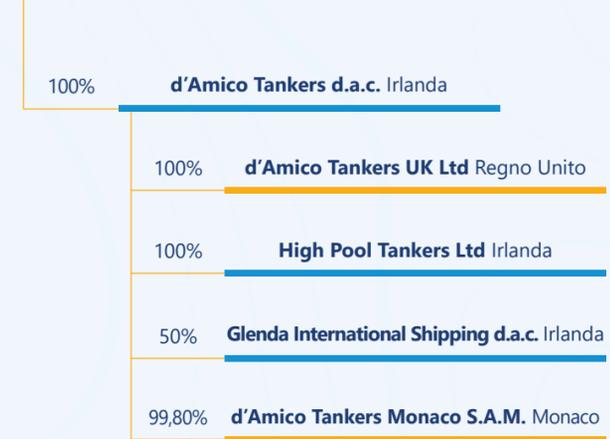
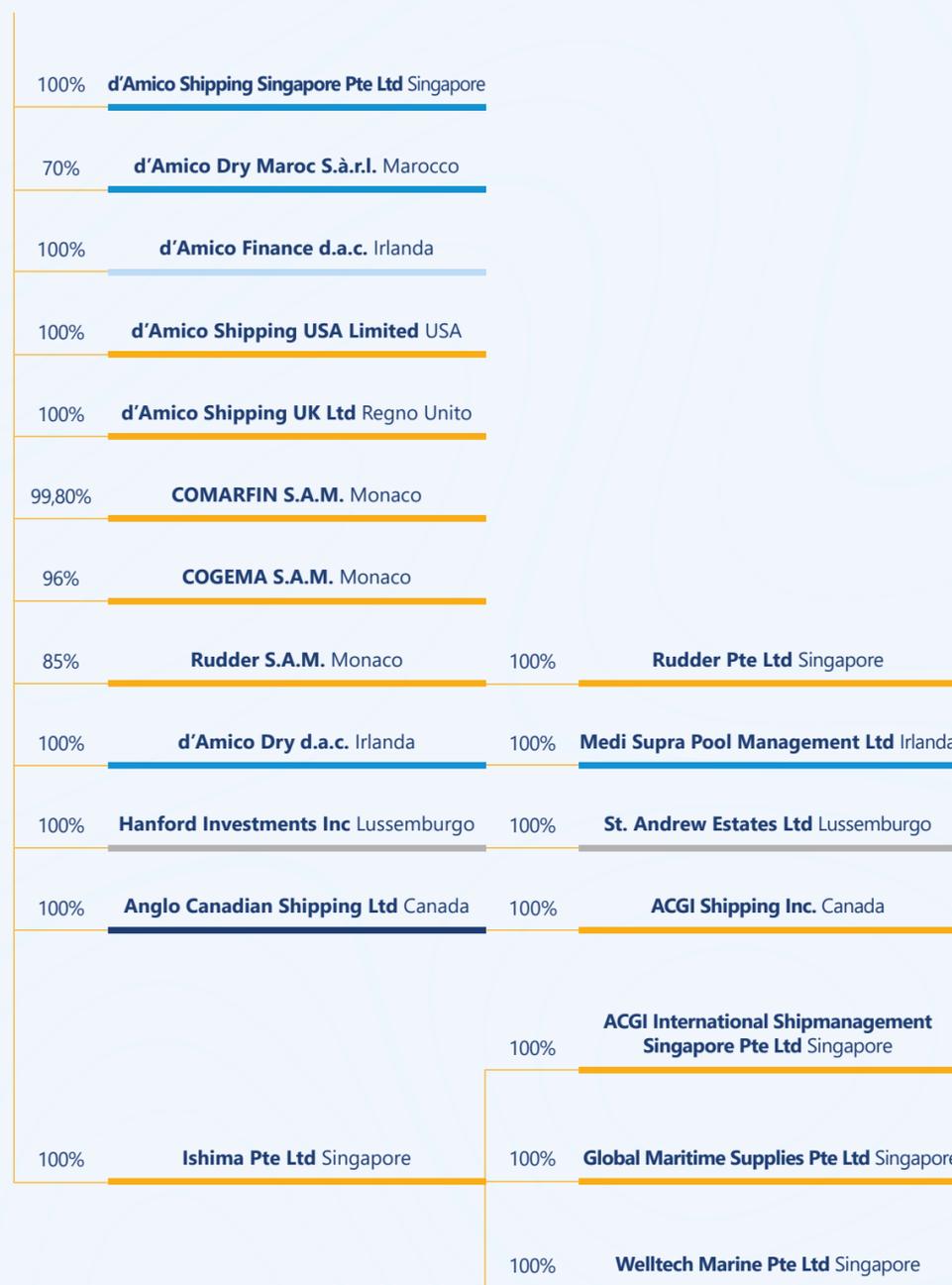
d'AMICO SOCIETÀ DI NAVIGAZIONE SPA ITALIA

100%

d'AMICO INTERNATIONAL S.A. LUSSEMBURGO

65,65%

d'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING S.A. LUSSEMBURGO



LEGENDA:

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



La struttura del Gruppo al 31 Dicembre 2021

AREE DI BUSINESS

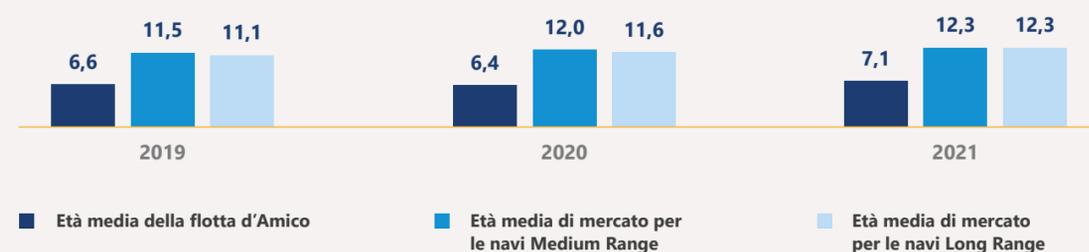
Product Tankers

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

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**. Questa 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 37 navi cisterna¹ con un'età media di 7,1 anni, una delle più giovani al mondo** se si considera che la media di settore Product Tankers è di 12,3 anni² per le navi Medium Range (25.000-54.999 dwt) e per quelle Long Range 1 (55.000-84.999 dwt).

d'Amico International Shipping, in riferimento al settore Product Tankers, opera principalmente con navi di medio raggio con dimensioni che vanno da 25.000 dwt a 55.000 dwt. Queste dimensioni offrono la massima flessibilità in termini di rotte commerciali e accesso in porto. Inoltre, alla fine del 2021 la divisione disponeva di sei navi a lungo raggio 1 (LR1 – 75.000 dwt) caratterizzate da un certo grado di flessibilità e che garantiscono, al contempo, migliori economie di scala sui viaggi più lunghi.

ETÀ MEDIA* - PRODUCT TANKERS



*L'età della flotta è espressa in anni

Al 31 dicembre 2021, **il 76% della flotta controllata da DIS era classificato IMO**, rispetto a una media del mercato del 44% e **il 78% della flotta (di proprietà e a scafo nudo) era "Eco"**, rispetto ai valori medi di settore pari al 29%³, con un incremento di 18,4 punti percentuali sul 2019.

La flotta, costituita principalmente da navi MR, è moderna ed efficiente dal punto di vista energetico e flessibile in termini commerciali. I recenti investimenti realizzati sulle navi più grandi (LR1), hanno permesso di aumentare ulteriormente l'efficienza energetica della flotta. Alcune navi della divisione DIS sono impiegate tramite la joint venture GLENDA International Shipping d.a.c., un'entità a controllo congiunto con il Gruppo Glencore, nella quale d'Amico Tankers d.a.c. ha una quota di partecipazione del 50%.

¹ Flotta al 31 dicembre 2021, come da Relazione annuale 2021 di d'Amico Società di Navigazione

² Fonte: Clarksons Research Services, febbraio 2021

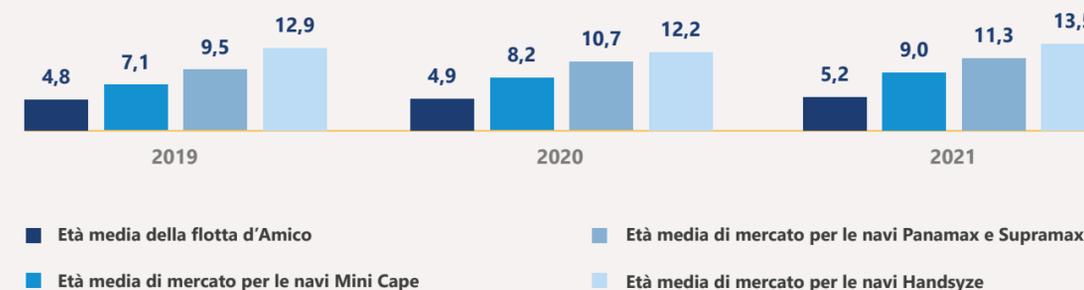
³ Fonte: Clarksons Research Services, febbraio 2021

Navi da carico secco - Dry Cargo

La Business Unit Dry Cargo opera con **44 navi⁴** nel segmento del trasporto marittimo "carico secco". Svolge **attività di trasporto su scala mondiale di: granaglie, carbone, minerali, fertilizzanti, cemento e petcoke, 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 30.000 dwt a 40.000 dwt), Handymax/Supramax (da 406.000 dwt a 65.000 dwt), Kamsarmax/Post-Panamax (da 80.000 dwt a 90.000 dwt) e nel segmento delle Minicape con due navi (da 116.000 dwt).

In aggiunta alla flotta principale nel segmento Dry Cargo il Gruppo impiega 15 navi aggiuntive per gestire i propri contratti COA (Contracts Of Affreightment) e per i forward cargoes.

ETÀ MEDIA* - DRY CARGO



*L'età della flotta è espressa in anni

L'età media della flotta Dry Cargo del Gruppo d'Amico è di 5,2 anni, notevolmente più bassa di quella di settore che, secondo IHS Markit, è di 10,2 anni. Questo grazie ai risultati raggiunti attraverso il piano di investimenti e di rinnovamento realizzato per l'efficientamento della flotta, completato nel 2018. In particolare, la Business Unit Dry Cargo supera il benchmark della industry nei segmenti Mini Cape (6,4 anni vs 9), nel Panamax (4,2 vs 11,3), nel Supramax (8,3 vs 12,3) e nelle Handysize (6,4 vs 13,5)⁵.

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 il 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).

⁴ Dato al 31 dicembre 2021, come da Relazione annuale 2021 di d'Amico Società di Navigazione S.p.A.

⁵ IHS Markit

Servizi marittimi

Il Gruppo, tramite altre società, fornisce anche servizi di ship management e di bunkering, un servizio di intermediazione per l'acquisto di carburante per le navi.

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

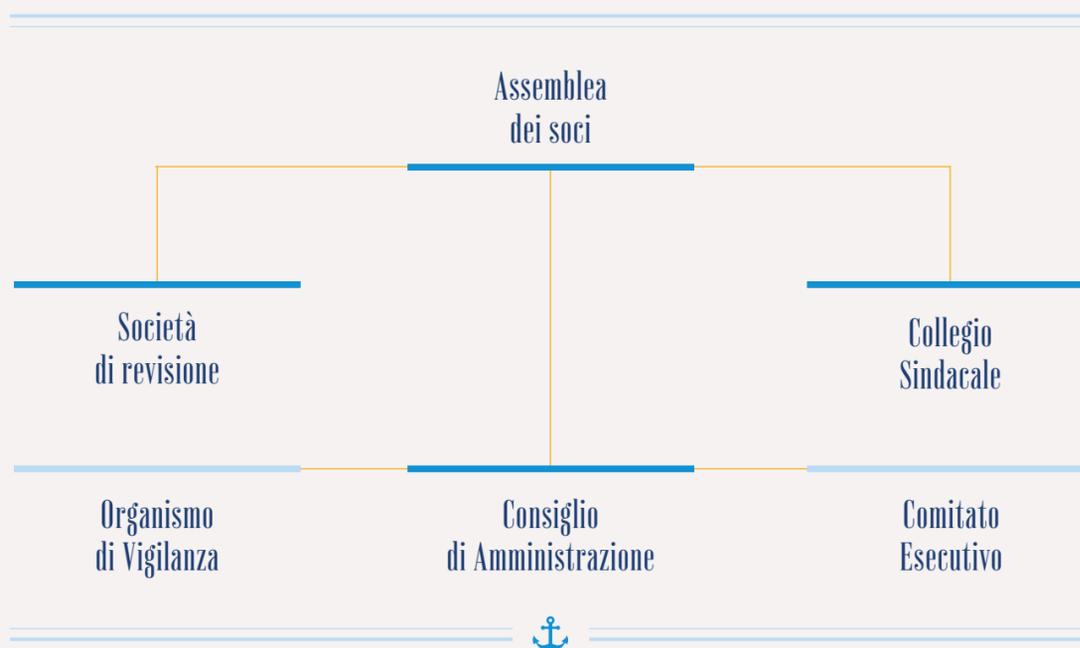
Il dipartimento di gestione degli equipaggi e dei suoi processi è gestito da una della società del Gruppo d'Amico, la Sirius Ship Management S.r.l.. Questa provvede al recruitment, al payroll e alla gestione del personale di bordo, conformemente alle disposizioni legali e alle procedure aziendali. La Sirius Ship Management ha anche una sede a Mumbai in India e un'agenzia a Manila nelle Filippine.

I servizi di Manning Agent prestati da Sirius **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.



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.** Improntato alle disposizioni delle leggi di riferimento, **è in linea con le best practice internazionali.** Si tratta di un fattore particolarmente rilevante, soprattutto alla luce della vasta distribuzione geografica del Gruppo d'Amico e della quotazione in Borsa Italiana di d'Amico International Shipping S.A., la controllata indiretta di diritto lussemburghese⁶.



Organi di governo e di controllo societario

Consiglio di Amministrazione

Il Consiglio di Amministrazione (CdA), in conformità a quanto previsto dallo Statuto Sociale, è composto da **cinque Amministratori**, di cui tre esecutivi - tra cui il Presidente - e due non esecutivi. I componenti - tutti di genere maschile e di età superiore a 50 anni - sono stati **nominati dall'Assemblea dei Soci del 22 giugno 2021 per il triennio corrispondente agli esercizi sociali 2021/2023** e resteranno in carica fino alla data in cui si terrà l'Assemblea Ordinaria che approverà il bilancio chiuso al 31 dicembre 2023.

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 2021 la percentuale di partecipazione** - con riferimento a tutti gli Amministratori in carica - **alle riunioni di tale organo è stata del 100%.**

⁶ 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 22 giugno 2021 ha confermato la costituzione del Comitato Esecutivo (CE), **composto dal Presidente e dall'Amministratore Delegato, per un periodo di tre anni corrispondente agli esercizi 2021/2023, 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 e adeguate informazioni sulle attività svolte nell'ambito dei compiti a esso delegati.

Collegio Sindacale

Il Collegio Sindacale (CS) **è composto da tre membri effettivi** - tra cui un Presidente - **e due supplenti**, tutti di genere maschile (degli effettivi, due di età superiore ai 50 anni e uno di età compresa tra i 30 e i 50), **nominati dall'Assemblea Ordinaria dei Soci del 22 giugno 2021**, in conformità alle vigenti norme del Codice Civile, **per il triennio corrispondente agli esercizi sociali 2021/2023**, quindi fino alla data in cui si terrà l'Assemblea Ordinaria che approverà il bilancio chiuso al 31 dicembre 2023. 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 2021 la percentuale di partecipazione - con riferimento a tutti i suoi membri in carica - alle riunioni del Consiglio di Amministrazione è stata prossima al 100%.

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, alla Axis S.r.l. di Reggio Emilia, membro del network internazionale Moore Global. Tale incarico verrà svolto sino all'approvazione del Bilancio civilistico chiuso al 31 dicembre 2022.

Etica e integrità

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

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

Politica anticorruzione

Con il termine corruzione si 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.

Nel 2019 il Gruppo ha introdotto una nuova policy anticorruzione che **si concentra in particolare su:**

- **ospitalità e doni: devono essere accettabili e proporzionati** (e in nessun caso costituiti da somme di denaro)
- **attività di lobbying: si devono basare su criteri di legittimità, correttezza e trasparenza.**

Ai fini della policy non vi è alcuna differenza tra corruzione di un pubblico ufficiale e corruzione di una parte privata.

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

Tutti i destinatari sono responsabili della prevenzione, individuazione e denuncia di atti di corruzione e sono tenuti a evitare qualsiasi attività che possa portare o suggerirne una violazione.

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

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

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

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**. Il documento definisce i principi etici fondamentali che la Società, gli amministratori, i sindaci, i dipendenti, i consulenti, i partner e in generale tutti coloro che agiscono a nome e per conto della Società sono chiamati a rispettare. Su impulso dell'Organismo di Vigilanza, il Consiglio di Amministrazione dell'11 aprile 2014 ha approvato una nuova versione del Codice Etico raccomandandone l'adozione anche alle società controllate da d'Amico Società di Navigazione S.p.A.. È stato quindi emesso e approvato anche il Codice Etico 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 della legge 179/2017.

PRINCIPI

Principi etici generali

- rispetto delle leggi
- onestà, correttezza e trasparenza
- rispetto della dignità della persona
- protezione dei dati
- trattamento delle informazioni riservate
- conflitti di interessi
- relazioni con la concorrenza
- responsabilità verso la collettività
- rispetto per l'ambiente
- generosità
- innovazione

Principi etici nella corporate governance

- organismi societari / enti societari
- rapporti con gli azionisti
- sistema di controllo interno e di gestione del rischio

Principi etici nella gestione delle risorse umane

- selezione e reclutamento
- formalizzazione del rapporto di lavoro
- gestione e sviluppo professionale
- 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 Controllo⁷

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). **La Società ha 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 decreto, nello svolgimento delle attività cosiddette sensibili.**

La Società ha aggiornato il Sistema di Gestione Integrato inserendo il riferimento ai presidi richiesti dal Modello Organizzativo 231 per quanto riguarda le procedure già esistenti e con l'introduzione di nuove procedure laddove necessario e richiesto per l'efficace attuazione del Modello. **Il Modello Organizzativo 231 della Società è costantemente aggiornato in conformità sia alle modifiche organizzative sia legislative intervenute nel tempo.**

Il Consiglio di Amministrazione del 17 aprile 2019 ha approvato l'aggiornamento del Modello - in particolare la Parte Generale, il Codice Disciplinare e le Parti Speciali⁸. Il Modello Organizzativo 231 prende in considerazione la disciplina del cd. "Whistleblowing" e **l'adozione di un sistema interno di segnalazione delle violazioni.**

In conseguenza di tale adeguamento, è stato necessario aggiornare il 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, dalla fine del 2021, la Società ha completato l'aggiornamento del **Piano di Rischio** deliberato dal Consiglio di Amministrazione nel 2019. Aggiornamento realizzato al fine di condurre una revisione generale del Modello Organizzativo 231 alla luce degli ultimi reati introdotti⁹, tra cui in particolare i c.d. reati tributari e in considerazione di alcune significative riorganizzazioni aziendali.

Il Control & Risk Self Assessment (CRSA) è stato svolto dalla Società nel corso del 2020 - e completato nel 2021 come approvato dal Consiglio della Società in data 26 ottobre 2021 - con l'assistenza dell'Organismo di Vigilanza. L'attività si è svolta attraverso le seguenti fasi: individuazione e mappatura delle attività aziendali a potenziale rischio di commissione dei reati in oggetto; analisi del sistema di controllo esistente e gap analysis rispetto ad un sistema di controllo "ottimale"; definizione delle azioni di adeguamento del sistema di controllo esistente.

Le misure di controllo analizzate e ritenute rilevanti ai fini dell'analisi del **Sistema di Controllo Interno (SCI)**, in coerenza

⁷ ex D.Lgs. n. 231/2001

⁸ Catalogo Esplicito dei Reati: Reati societari, Reati contro la personalità individuale, Reati in materia di impiego di lavoratori stranieri privi di regolare permesso di soggiorno e Razzismo e Xenofobia

⁹ D.Lgs. n. 231/2001

con le best practices rispetto alle attività sensibili individuate, sono le seguenti:

- esistenza di un Modello Organizzativo 231, aggiornato, diffuso e attuato
- formalizzazione e nomina, funzionamento dell'Organismo di Vigilanza e attività di controllo e monitoraggio svolte dall'OdV
- formalizzazione e diffusione degli organigrammi aziendali, anche attraverso specifiche comunicazioni in caso di variazioni
- esistenza di un sistema di Deleghe formalizzato, aggiornato e diffuso; esistenza di un sistema di job description formalizzato e diffuso
- esistenza di un Codice Etico formalizzato e diffuso
- esistenza di un sistema formalizzato, aggiornato e diffuso di politiche e procedure all'interno dell'organizzazione
- esistenza di canali di comunicazione interna volti alla diffusione delle regole organizzative e regolamentari in essere
- esistenza di un programma di informazione e formazione periodico, sistematico e specifico rivolto ai dipendenti e appaltatori della Società. Adozione e aggiornamento di specifici programmi di formazione sulla "materia 231"
- esistenza e attuazione di un sistema disciplinare
- esistenza e implementazione di un sistema di segnalazione (Whistleblowing)
- esistenza di contratti che regolano i rapporti in essere con i terzi.

I principali rilievi del CRSA hanno evidenziato una complessiva **adeguatezza del sistema di controllo interno con un profilo di rischio residuo in molti casi basso e medio**; migliorabile invece per quanto riguarda la formalizzazione degli aspetti procedurali.

La Società avvierà nel 2022 un nuovo programma di formazione attraverso la funzione Risorse Umane di Gruppo e con il supporto dell'Organismo di Vigilanza al fine di illustrare il nuovo Modello Organizzativo 231, approvato il 26 ottobre 2021 insieme al nuovo CRSA, aggiornato e rivisto, articolandolo non più per famiglie di crimini ma per processi, ognuno dei quali suddiviso per aree di business.

Organismo di Vigilanza

L'Organismo di Vigilanza¹⁰ ha precisi compiti relativi alla verifica **dell'implementazione, attuazione, adeguatezza ed efficacia del Modello Organizzativo 231**. In particolare:

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

Si evidenzia che **nel corso del 2021 non sono pervenute segnalazioni di violazioni riguardo il Modello Organizzativo 231 e il Codice Etico agli Organismi di Vigilanza delle società del Gruppo**.

¹⁰ Istituito ai sensi del D.Lgs. n. 231/2001





Protezione dei dati

d'Amico Società di Navigazione S.p.A., in qualità di Titolare del Trattamento dei Dati Personali, ha mantenuto nel corso del 2021 il Regolamento Privacy di Gruppo adottato nel 2018 in ottemperanza alle prescrizioni normative **del Regolamento europeo n. 679/2016** e successive modifiche e integrazioni. Regolamento **fondato sui principi di liceità, correttezza e trasparenza del trattamento dei dati personali**.

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

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

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, ha adottato una serie di linee guida per la gestione di tutte le segnalazioni di whistleblowing.

A marzo 2021 il Gruppo d'Amico ha 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** che possano costituire violazioni, anche sospette, di:

- disposizioni legislative di cui al D.Lgs. 231/2001
- principi sanciti nel Codice Etico di Gruppo e nei Modelli Organizzativi 231 delle società del Gruppo d'Amico che li hanno adottati (d'Amico Società di Navigazione S.p.A., d'Amico Shipping Italia S.p.A. e d'Amico International Shipping S.A.)
- procedure, politiche e regole del Gruppo in generale (Sistema di Gestione Integrato)
- Policy Anticorruzione di Gruppo che possa costituire frode o danno, anche potenziale, nei confronti di colleghi, azionisti e stakeholder, ovvero atti illeciti lesivi degli interessi e della reputazione della Società.

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

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

Tale piattaforma sostituisce il preesistente Open Reporting System e può quindi essere utilizzata anche per la segnalazione di eventi accaduti a bordo di una nave. La nuova piattaforma di segnalazione d'Amico è disponibile all'indirizzo <https://openreportingsystem.damicoship.com/> - con accesso anche dal portale Darwin, dai siti DSN e DIS.

IL SISTEMA DI GESTIONE INTEGRATO

La scelta di implementare un Sistema di Gestione Integrato - attraverso l'adozione di standard e certificazioni riconosciuti a livello internazionale - è dovuta all'importanza che l'azienda attribuisce ai temi di: **qualità dei servizi forniti ai clienti, sicurezza e salute nei luoghi di lavoro, efficienza energetica, salvaguardia dell'ambiente e responsabilità sociale.**

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. Inoltre opera in una prospettiva unitaria e funzionale alle esigenze e specificità dei diversi settori e riesce a sfruttare al meglio le possibili strategie, in conformità con le numerose normative e legislazioni nazionali e internazionali. Le performance aziendali, in particolare quelle riguardanti la sicurezza, la protezione ambientale e la soddisfazione del cliente - oltre che di tutti gli stakeholder - sono in continuo miglioramento. Questo grazie a una serie di fattori quali: 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.

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** (sicurezza) e **ISO 50001** (efficienza energetica), certificati dal 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 d'Amico ha inoltre ricevuto l'attestato **ISO 26000**, per l'applicazione delle linee guida per la corretta integrazione della responsabilità sociale all'interno delle proprie attività, policy, strategie, procedure e obiettivi.

| SOCIETÀ | TIPO DI SOCIETÀ | | | LUOGO | CERTIFICAZIONI | | | | |
|-----------------------------------------|-----------------|------------------------|------------------------|--------------------------|----------------|-----------|----------|-----------|-----------|
| | HOLDING | SERVIZIO ¹¹ | SHIPPING ¹² | | ISM | ISO 45001 | ISO 9001 | ISO 14001 | ISO 50001 |
| d'Amico Società di Navigazione S.p.A. | ● | ● | | Roma (IT) Genova (IT) | ● | ● | ● | ● | ● |
| d'Amico Shipping Italia S.p.A. | | ● | ● | Roma (IT) Genova (IT) | ● | ● | ● | ● | |
| d'Amico Dry d.a.c. | | | ● | Dublino (IE) | | ● | ● | ● | |
| d'Amico Tankers d.a.c. | | | ● | Dublino (IE) | | ● | ● | ● | |
| d'Amico Shipping Singapore Pte. Limited | | ● | ● | Singapore | | ● | ● | ● | |
| CO.GEMA. SAM | | ● | | Monaco (MC) | | | | ● | |
| d'Amico Tankers Monaco SAM | | ● | | Monaco (MC) | | | | ● | |
| d'Amico Shipping UK Limited | | ● | | Londra (GB) | | ● | ● | ● | |
| d'Amico Tankers UK Limited | | ● | | Londra (GB) | | ● | ● | ● | |
| d'Amico Shipping USA Limited | | ● | | Stamford (US) | | | | ● | |
| Ishima Pte. Ltd. | | ● | | Singapore | ● | ● | ● | ● | ● |

¹¹ 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.

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

Caratteristiche del sistema di gestione

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

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



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

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

La sostenibilità per il Gruppo d'Amico

The background features a dark blue aerial view of a large ship, possibly a cruise ship, with the name 'AMICO' visible on its hull. The ship is surrounded by a complex pattern of white and light blue wavy lines, resembling a topographic map or contour lines, which are overlaid on the ship's image.

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 maggiormente rilevanti per la sostenibilità dell'azienda e del suo business**. Si tratta dei temi - economici, sociali e ambientali - che hanno un impatto diretto o indiretto sulla capacità di creare e preservare valore nel tempo. Questi sono stati scelti a partire dallo standard di riferimento - *GRI Sustainability Reporting Standards* - e 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*.

In occasione della terza edizione del Bilancio di Sostenibilità, il Gruppo ha aggiornato l'analisi di materialità, ampliando il numero di stakeholder coinvolti **da 67 nel 2018** - 41 dei quali per l'analisi esterna e 26 per l'analisi interna - **a 94,38 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**.

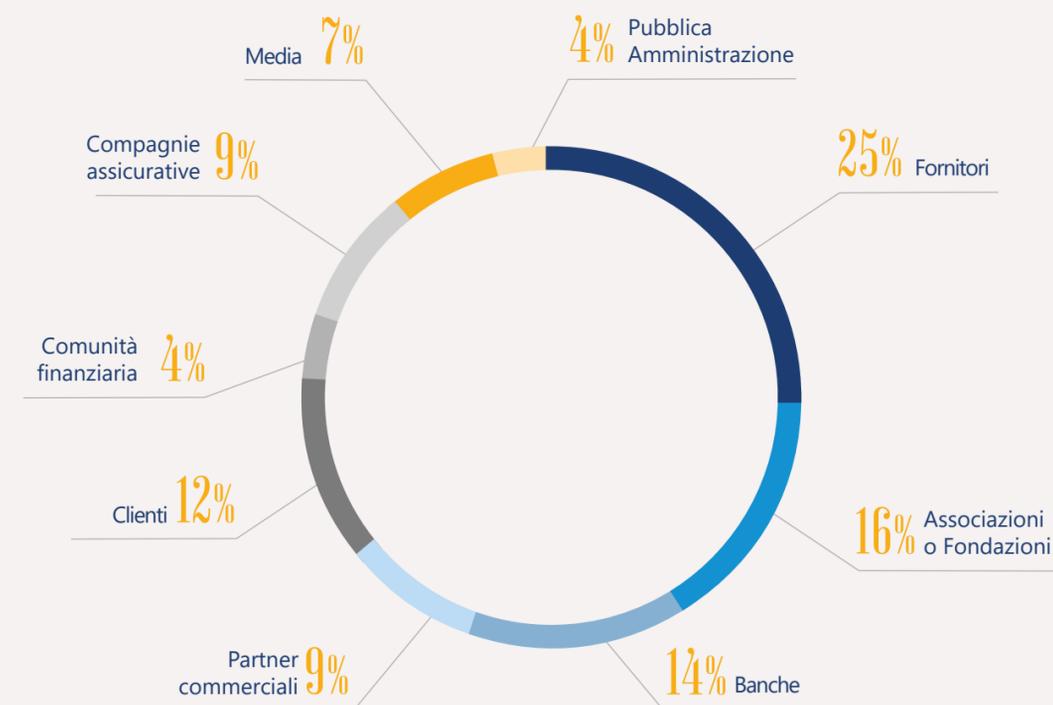
L'analisi interna ha permesso di **identificare i temi rilevanti, valutati in relazione alla performance dell'azienda e alla possibilità di accrescerne la reputazione e il vantaggio competitivo**, tenendo in considerazione anche i relativi rischi. Al fine di determinare il grado di importanza di ogni tema rilevante è stato chiesto 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 legato alle azioni di prevenzione intraprese dal Gruppo.

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

Per l'analisi esterna è stato chiesto ad ogni stakeholder di condividere la propria valutazione riguardo **l'importanza di ogni aspetto rilevante**, considerando il settore shipping in generale. Il grafico rappresenta gli stakeholder coinvolti per ogni categoria.



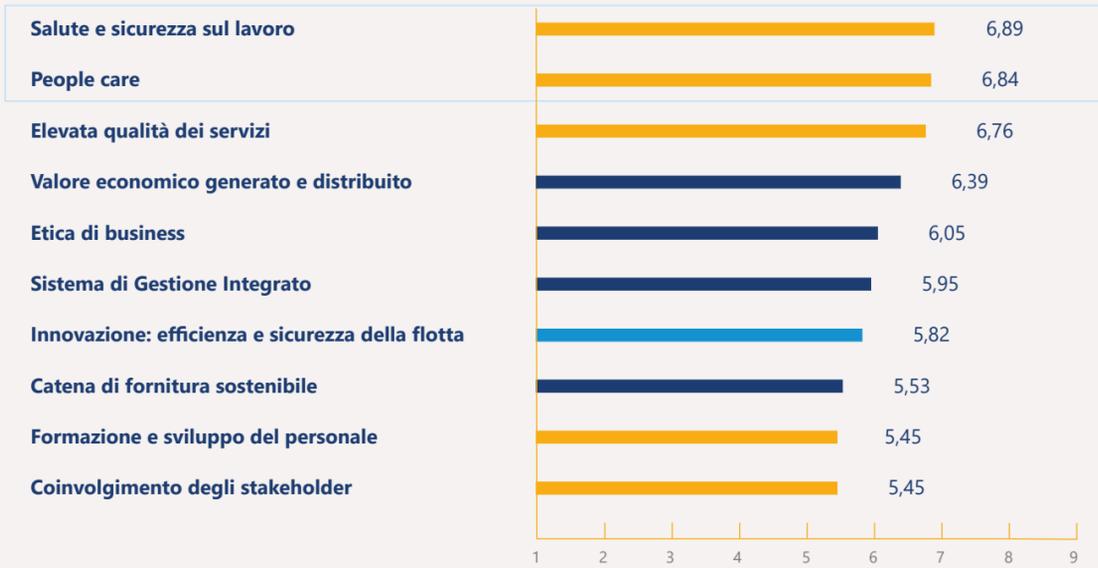
STAKEHOLDER COINVOLTI NELL'ANALISI ESTERNA



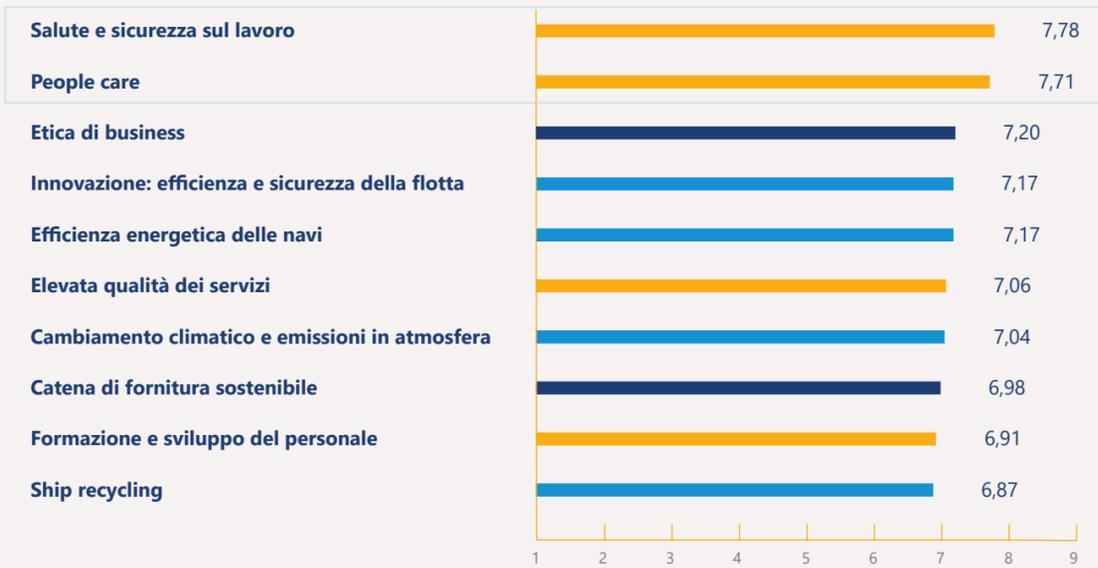
Al fine di ottenere un risultato oggettivo e, alla luce della composizione accurata e rappresentativa degli stakeholder coinvolti, a ciascuna valutazione è stato assegnato lo stesso peso.

L'analisi 2020, rispetto a quella condotta nel 2018, è caratterizzata da una sezione volta a comprendere l'impatto della pandemia di COVID-19 sui temi rilevanti, sia per gli stakeholder interni che per quelli esterni.

IMPATTO DEL COVID SUI TEMI RILEVANTI SECONDO GLI STAKEHOLDER INTERNI



IMPATTO DEL COVID SUI TEMI RILEVANTI SECONDO GLI STAKEHOLDER ESTERNI



LEGENDA:

■ dimensione sociale ■ dimensione ambientale ■ dimensione economica



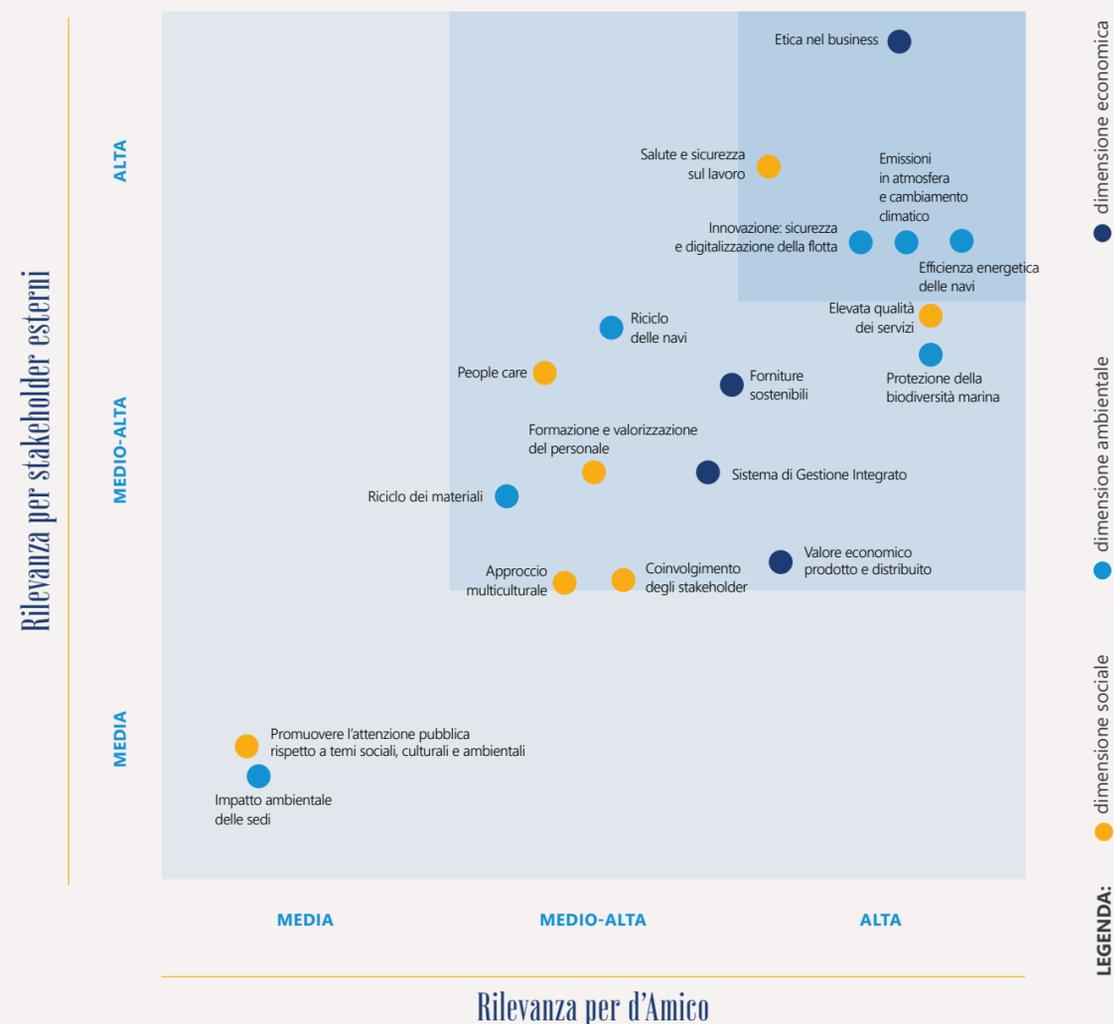
MATRICE DI MATERIALITÀ

La matrice di materialità illustra i risultati dell'analisi realizzata per il Bilancio di Sostenibilità 2020. Nell'edizione di quest'anno il Gruppo d'Amico ha deciso di mantenerla invariata e di prevedere il suo aggiornamento nelle prossime edizioni del Bilancio.

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

Nella fase di compilazione del questionario, è stata data a tutti gli stakeholder 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 rilevanza: bassa, medio-bassa, media, medio-alta e alta.

Per rappresentare i risultati dell'analisi al meglio, – considerato che tutte le risposte pervenute riportavano un valore almeno medio (ossia pari o superiore a 4) – nella matrice sono state riportate solo le fasce da “medio ad alto”.



I **temi ambientali** 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, innovazione riguardante la sicurezza e l'efficienza della flotta e tutela della biodiversità marina**. Il consumo energetico e di risorse idriche a terra sono tra i temi a cui è stata attribuita minore importanza da tutti gli stakeholder intervistati, tuttavia sono comunque inclusi nella fascia media.

Le **tematiche economiche e di governance** sono, in media, tutte rilevanti. Un aspetto riconosciuto particolarmente rilevante per gli stakeholder interni è la **qualità del servizio offerto**. Mentre il punto riguardante **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 in termini di rilevanza nella matrice rispetto all'indagine del 2018, dove a prevalere erano principalmente i temi ambientali. La **salute e sicurezza sul lavoro** rimane, tra i temi sociali, l'argomento più importante sia per gli stakeholder interni che esterni, posizionandosi per la prima volta nella fascia più elevata di punteggio; questo esito era 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



**SUSTAINABLE
DEVELOPMENT GOALS**

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.

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS

| Temi della sostenibilità di d'Amico | Formazione e valorizzazione del personale | Approccio multiculturale | Benessere | Salute e sicurezza sul lavoro | Elevata qualità dei servizi | Coinvolgimento degli stakeholder | Promuovere l'attenzione pubblica rispetto a temi sociali, culturali e ambientali | Efficienza energetica delle navi | Emissioni atmosferiche e cambiamento climatico |
|-------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| SDGs |  |   |   |  |  |  |  |   |   |
| KPI 2021 | <p>21,0 totale ore di formazione per dipendente erogate al personale di bordo</p> <p>17,2 per il personale di terra</p> <p>63% percentuale delle persone formate sul totale dei dipendenti</p> <p>99% le valutazioni delle prestazioni ricevute nel corso dell'anno rispetto a quelle previste (193 dipendenti)</p> | <p>Nessuna segnalazione di atti discriminatori nei confronti di persone di etnia o nazionalità diverse</p> <p>17 diverse nazionalità presenti nell'equipaggio</p> <p>24 diverse nazionalità presenti tra il personale di terra</p> | <p>A tutti i dipendenti è garantita la maggior parte dei servizi di welfare. La copertura sanitaria, per esempio, è garantita a tutto il personale aziendale, indipendentemente dalla posizione ricoperta in azienda.</p> <p>97,7% percentuale di dipendenti a tempo indeterminato (personale di terra)</p> <p>86,2% percentuale di marittimi con contratto a tempo indeterminato (personale di bordo)</p> | <p>0 infortuni nel 2019, 2020 e 2021</p> | <p>5 reclami pervenuti nel 2021</p> <p>33,3% percentuale dei reclami riguardanti gli anni precedenti risolti rispetto al totale dei reclami degli anni precedenti</p> | <p>94 stakeholder coinvolti nell'analisi di materialità, 38 per l'analisi interna e 56 per l'analisi esterna</p> <p>+18,9% copertura mediatica rispetto al 2020</p> | <p>166.000 € erogati come quote di iscrizione per Confitarma, Intecargo e per altre associazioni</p> <p>100.000 € erogati dal gruppo come donazioni e sponsorizzazioni</p> | <p>79% percentuale di navi "Eco" nella flotta del Gruppo d'Amico</p> <p>0,867 ton consumo di carburante per miglio nautico per navi dry cargo (-7.0% dal 2019)</p> <p>0,964 ton consumo di carburante per miglio nautico per navi product tanker (-7.0% dal 2019)</p> <p>5 ton/Giorno in meno di consumo di bunker per una nave "Eco" rispetto a una nave convenzionale alla stessa velocità</p> | <p>Green Flag Award per la riduzione dell'inquinamento di acqua e aria nel 2017</p> <p>0,2876 tCO₂ emissioni per Miglio Nautico (in linea con il 2019)</p> <p>0,0009 tSO_x emissioni per Miglio Nautico (in linea con il 2019)</p> <p>0,0052 tNO_x emissioni per Miglio Nautico (-7.4% dal 2019)</p> |
| Attività messe in campo dal Gruppo | <ul style="list-style-type: none"> Formazione adeguata per tutto il personale, senza distinzione di genere e di etnia. | <ul style="list-style-type: none"> Integrazione culturale negli uffici del Gruppo e a bordo di tutte le navi. | <ul style="list-style-type: none"> Applicazione di retribuzioni adeguate e di benefit economici per il personale, anche per garantire un'adeguata protezione sociale. | <ul style="list-style-type: none"> 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. | <ul style="list-style-type: none"> Attenzione massima al servizio offerto, tramite personale qualificato e addestrato, attrezzature idonee, ispezioni a bordo, controllo dei processi e delle comunicazioni interne; Coinvolgimento dei clienti tramite comunicazioni dirette, reclami e segnalazioni e feedback sulla qualità del servizio. | <ul style="list-style-type: none"> Mappatura degli stakeholder e rilevazione di aspettative e bisogni di ciascuna categoria e delle azioni collegate. | <ul style="list-style-type: none"> Donazioni e sponsorizzazioni per diverse associazioni e iniziative, iscrizione ad associazioni di settore Attività di formazione e sostegno a iniziative di solidarietà e culturali. | <ul style="list-style-type: none"> Rinnovamento della flotta "Eco ship", in linea con le direttive IMO, grazie all'implementazione di tecnologie innovative | <ul style="list-style-type: none"> Attività di sensibilizzazione sui temi del cambiamento climatico e volte a ridurre i danni sulle persone causati dall'inquinamento di acque e aria. |

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS

| Temi della sostenibilità di d'Amico | Innovazione: efficienza e sicurezza della flotta | Protezione della biodiversità marina | Ship recycling | 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 |
|-------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| SDGs | | | | | | | | | |
| KPI 2021 | <p>77% della flotta di proprietà conforme alla normativa EEXI - calcolato 83% limite MCR</p> <p>49% della flotta applica un LOGBOOK elettronico a bordo ed è previsto il 100% alla fine del 2022</p> <p>7,1 anni è l'età media della flotta product tanker</p> <p>5,2 anni è l'età media della flotta dry cargo, molto più bassa della media di settore</p> | <p>95% delle navi del Gruppo d'Amico possiede un sistema di trattamento dell'acqua di zavorra</p> <p>0 fuoriuscite di petrolio dalle navi del Gruppo utilizzo delle più recenti tecnologie per il trattamento dello scafo con biocidi green brevettati</p> | <p>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</p> | <p>6.475 mc rifiuti totali prodotti a bordo nelle navi del Gruppo nel 2021</p> <p>137,76 totale rifiuti per nave (mc/navi) nel 2021</p> | <p>1.923 mc l'acqua fornita da rete pubblica negli uffici di Roma e Singapore, -12.8% dal 2019</p> <p>2.390 KWh consumo di elettricità per ogni dipendente nelle sedi del Gruppo</p> <p>62,3% tasso di mobilità sostenibile per recarsi al lavoro in tutte le sedi d'Amico +2,3% dal 2020</p> | <p>Nessuna segnalazione è pervenuta in merito a condotte violente o comportamenti prevaricatori sulle navi e nelle sedi del Gruppo</p> | <p>6 certificazioni possedute dalle società del Gruppo: ISM, ISO 9001, ISO 14001, ISO 26000, ISO 45001 E ISO 50001</p> | <p>763,3 milioni di € valore totale generato dal Gruppo d'Amico +25.4% dal 2020</p> <p>90,9 milioni di € valore economico distribuito ai dipendenti, il 71% del valore economico generato</p> <p>2,4 milioni di € valore economico distribuito alla Pubblica Amministrazione</p> | <p>373,4 milioni di € valore economico distribuito ai fornitori</p> <p>88,5% fornitori per costi operativi</p> <p>Obbligo 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</p> |
| Attività messe in campo dal Gruppo | <ul style="list-style-type: none"> Miglioramento delle performance delle navi sotto l'aspetto ambientale, della sicurezza a bordo e dell'efficienza | <ul style="list-style-type: none"> Minimo impatto delle proprie attività sull'integrità dell'ambiente; Prevenzione continua di ogni forma possibile di inquinamento con obiettivo: inquinamento zero | <ul style="list-style-type: none"> Predisposizione di inventari dei materiali pericolosi sulla flotta nuova e sulla flotta esistente | <ul style="list-style-type: none"> 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 | <ul style="list-style-type: none"> Riduzione del consumo di elettricità e di acqua nelle sedi del Gruppo, tramite policy e azioni di prevenzione specifiche Limitazione dei viaggi fra le sedi e incremento dell'utilizzo di sistemi di video conference e conference call | <ul style="list-style-type: none"> Conformità alle leggi e ai regolamenti; Onestà, correttezza e trasparenza, evitando situazioni di conflitto di interessi e di scorrettezza Rispetto della riservatezza, della dignità della persona, dell'ambiente e della comunità | <ul style="list-style-type: none"> 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 | <ul style="list-style-type: none"> Produzione di valore economico da parte del Gruppo d'Amico è costituito principalmente da entrate da vendite relative a spedizioni e servizi; Distribuzione del valore economico prodotto | <ul style="list-style-type: none"> Valutazione e selezione accurata dei fornitori, basata anche sul rendimento energetico e sulla possibilità di effettuare ispezioni e controlli |

GLI STAKEHOLDER DI d'AMICO

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

Investitori e Assicuratori

- Banche
- Fondi di investimento
- Assicurazioni

Azionisti di d'Amico International Shipping

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

Partner commerciali

- Agenti portuali
- Intermediari

Fornitori

- Fornitori qualificati di beni, servizi e lavori

Autorità marittime e di bandiera

Comunità locali

- Istituzioni locali
- Organizzazioni del territorio

Governi, istituzioni e ONG

- Governi
- Istituzioni nazionali e internazionali
- ONG

Altre controllate non quotate



Le relazioni con gli stakeholder

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

INTERNI

| Stakeholder | Bisogni e aspettative | Strategia |
|--------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Personale | <ul style="list-style-type: none"> • Garanzie occupazionali • Remunerazione competitiva • Salute e sicurezza sul lavoro • Qualificazione professionale • Clima organizzativo positivo • Flessibilità dell'orario di lavoro • Partecipazione • Sistemi di informazione all'avanguardia • Cultura aziendale • Attenzione per l'ambiente locale | <ul style="list-style-type: none"> • Rivedere la struttura organizzativa per rimanere al passo con le esigenze del personale • Sviluppo professionale continuo per tutto il personale • Valutazione costante delle performance • Iniziative di welfare per i dipendenti • Gestione dei processi interni • Innovazione tecnologica e aggiornamento di attrezzature e software |
| Proprietari e azionisti | <ul style="list-style-type: none"> • Stabilità del Gruppo • Efficienza dei processi • Prestazioni economico-finanziarie soddisfacenti e in crescita • Ottimizzazione delle risorse dell'organizzazione • Gestione delle navi in conformità con i termini contrattuali • Processi di innovazione continua • Conformità con i sistemi di gestione | <ul style="list-style-type: none"> • Accrescere il livello di attenzione alle dinamiche di mercato • Cercare nuovi mercati, aree e consumatori modificando il prodotto offerto • Approccio orientato agli obiettivi • Innovazione tecnologica su nuovi servizi |

ESTERNI

| Stakeholder | Bisogni e aspettative | Strategia |
|----------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Azionisti di d'Amico International Shipping | <ul style="list-style-type: none"> • Solidità dell'organizzazione • Efficienza dei processi • Aumento sostenibile della redditività • Crescita del ROI • Innovazione continua • Performance finanziaria soddisfacente del Gruppo | <ul style="list-style-type: none"> • Accrescere il livello di attenzione alle dinamiche di mercato • Cercare nuovi mercati, aree e consumatori modificando il prodotto offerto |
| Altre controllate non quotate | <ul style="list-style-type: none"> • Solidità economico-finanziaria • Efficienza del Gruppo | <ul style="list-style-type: none"> • Rivedere le modalità di gestione del business e le performance aziendali • Indagare i bisogni attuali e futuri del mercato |

| Stakeholder | Bisogni e aspettative | Strategia |
|------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Clienti | <ul style="list-style-type: none"> • Efficienza dei servizi acquistati • Qualità e affidabilità del servizio • Prezzi contenuti • Soddisfazione per il servizio • Rispetto dei diritti dei lavoratori • Rispetto dei requisiti contrattuali • Servizi in linea con gli standard di sicurezza • Attività di prevenzione dell'inquinamento e di miglioramento della situazione ambientale | <ul style="list-style-type: none"> • Assistenza e servizio ai clienti a 360° • Dipartimenti dedicati che assicurino la qualità del servizio • Strategia del dipartimento HSQE per tutte le attività di prevenzione dell'inquinamento e della sicurezza dei lavoratori • Dipartimento legale dedicato ai clienti per contratti |
| Partnership commerciali e strategiche | <ul style="list-style-type: none"> • Continuità delle operazioni e avvio di nuove collaborazioni • Mercati e affari sostenibili • Pagamenti puntuali delle commissioni • Istruzioni chiare e precise | <ul style="list-style-type: none"> • Remunerazione • Reputazione aziendale e visione del business • Creazione e approfondimento di relazioni personali per partner commerciali e strategici |
| Fornitori | <ul style="list-style-type: none"> • Continuità • Solvibilità • Rispetto delle condizioni contrattuali • Pagamenti rapidi e puntuali | <ul style="list-style-type: none"> • Aggiornare con frequenza la supply chain, migliorando la sua efficienza attraverso nuovi fornitori e nuovi accordi |
| Investitori e assicuratori | <ul style="list-style-type: none"> • Solidità delle organizzazioni • Rispetto degli impegni assunti • Ottima performance finanziaria • Trasparenza delle informazioni richieste e ricevute • Assenza di reclami o problemi • Gestione del rischio | <ul style="list-style-type: none"> • Struttura con approccio orientato agli obiettivi • Grado elevato di trasparenza delle informazioni, correttezza della rendicontazione finanziaria e di sostenibilità, • Solida posizione finanziaria e struttura bilanciata delle fonti |
| Comunità | <ul style="list-style-type: none"> • Miglioramento della qualità e delle condizioni di vita • Rispetto dell'ambiente e miglioramento delle condizioni ambientali del territorio di riferimento • Relazioni positive • Collaborazione | <ul style="list-style-type: none"> • Instaurare una relazione positiva e collaborativa con tutte le Istituzioni e gli Enti del territorio, così come con la comunità in generale |
| Governi, istituzioni nazionali e internazionali, ONG e organizzazioni | <ul style="list-style-type: none"> • Rispetto di regole e regolamenti • Trasparenza • Miglioramento dell'ambiente in cui l'azienda opera | <ul style="list-style-type: none"> • Identificare le opportunità esistenti e trasformarle in creazione di valore per il futuro |
| Autorità portuali e di bandiera | <ul style="list-style-type: none"> • Rispetto dei requisiti di bandiera • Rispetto dei requisiti di classe • Rispetto dei requisiti locali e internazionali, compresi quelli sull'ambiente | <ul style="list-style-type: none"> • Adottare uno stile proattivo rispetto all'aderenza a queste normative, anticipando le richieste di legge |

La comunicazione con gli stakeholder

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

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

Momenti informativi e documentazione

Stakeholder

Bilancio di sostenibilità

- Personale
- Proprietari e azionisti
- Azionisti di d'Amico International Shipping
- Clienti
- Partnership commerciali e strategiche
- Fornitori
- Investitori e assicuratori
- Comunità
- Governi, istituzioni nazionali e internazionali, ONG e organizzazioni
- Autorità portuali e di bandiera

Relazione finanziaria

- Proprietari e azionisti
- Azionisti di d'Amico International Shipping
- Investitori e assicuratori
- Governi, istituzioni nazionali e internazionali, ONG e organizzazioni
- Autorità portuali e di bandiera

Investor Relations

- Proprietari e azionisti
- Azionisti di d'Amico International Shipping

Comunicati stampa

- Proprietari e azionisti
- Azionisti di d'Amico International Shipping

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
- Governi, istituzioni nazionali e internazionali, ONG e organizzazioni
- Autorità portuali e di bandiera

Fiere di settore e roadshow

- Clienti
- Partnership commerciali e strategiche
- Investitori e assicuratori

Sito web del Gruppo

- Clienti
- Comunità

Comunicazioni formali e istituzionali

- Governi, istituzioni nazionali e internazionali, ONG e organizzazioni
- Autorità portuali e di bandiera

Momenti di dialogo e partnership

Stakeholder

Comunicazione continua con il dipartimento HR e con i capi equipaggio

- Personale
- Comunità

Sistema di valutazione del personale

- Personale

Meeting, eventi e seminari organizzati dal Gruppo

- Personale
- Proprietari e azionisti
- Azionisti di d'Amico International Shipping
- Clienti
- Partnership commerciali e strategiche
- Fornitori
- Investitori e assicuratori
- Autorità portuali e di bandiera

Comunicazioni con il Consiglio di Amministrazione

- Azionisti di d'Amico International Shipping

Momenti di dialogo e partnership

Contatti con il dipartimento Vendite e Acquisti

- Clienti
- Partnership commerciali e strategiche
- Fornitori

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



Responsabilità sociale



HIGHLIGHTS 2021

2.606 personale di bordo

218 personale di terra

90,9 mln €

il valore economico distribuito ai dipendenti

53.976 ore totali di formazione per il personale di bordo

3.741 ore totali di formazione per il personale di terra

21 ore totali di formazione pro capite per il personale di bordo

17,2 ore totali di formazione pro capite per il personale di terra

Retention rate

84,9% retention rate del personale di bordo

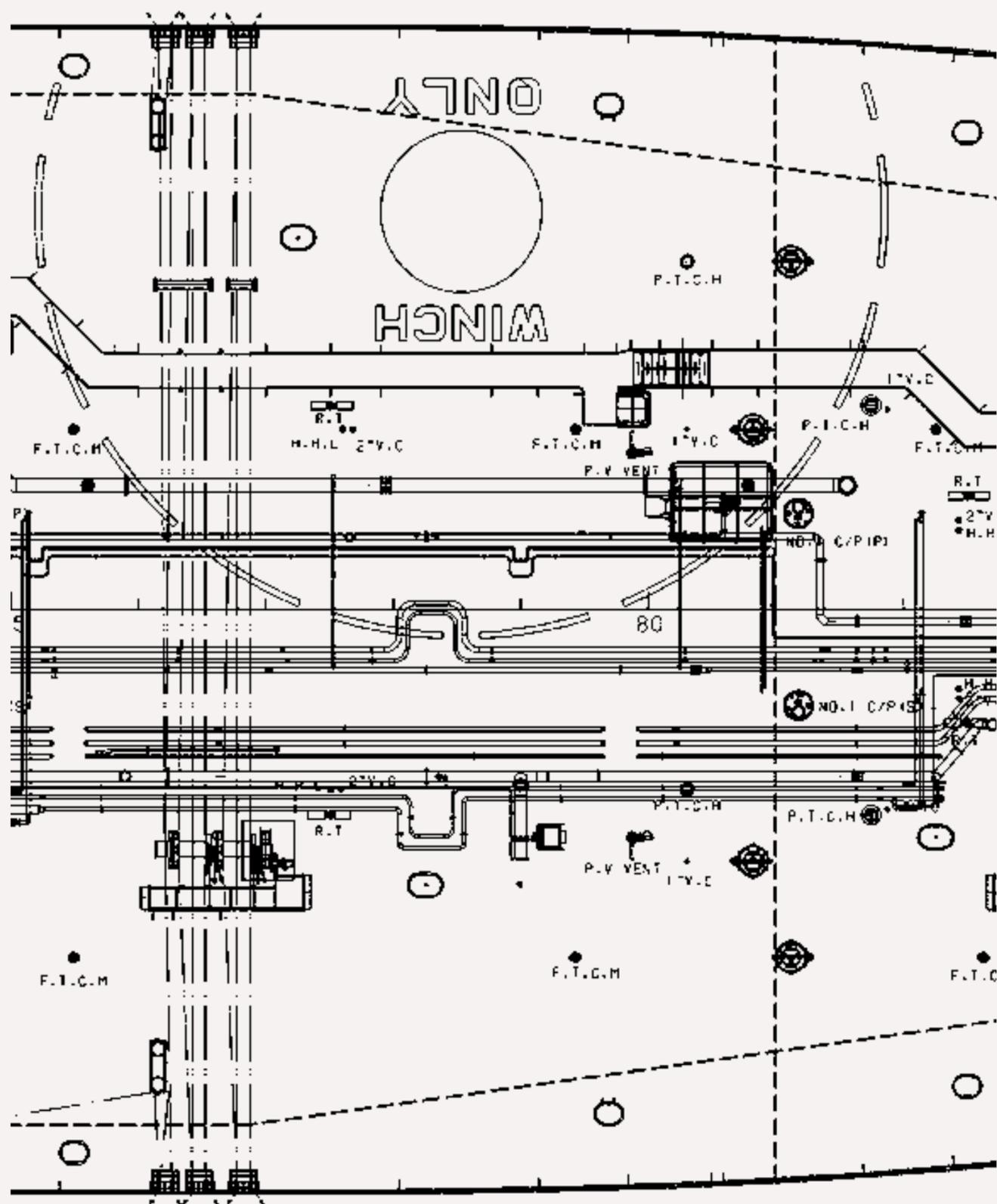
89% retention rate del personale di terra

Zero infortuni

166.000 €

valore delle quote associative erogate ad associazioni nazionali e internazionali del settore e ad altre organizzazioni





Le nostre persone

| SDG | Sezioni del Bilancio di Sostenibilità | Attività |
|-----|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | Sistema di remunerazione e valutazione delle prestazioni People care | <ul style="list-style-type: none"> • Applicazione di retribuzioni adeguate e di benefit per il personale, inclusa un'adeguata protezione sociale |
| | Approccio multiculturale Formazione e sviluppo Sistema di remunerazione e valutazione delle prestazioni | <ul style="list-style-type: none"> • Formazione adeguata a tutto il personale, per metterlo in condizioni di far fronte nel modo migliore alle responsabilità del proprio lavoro e aumentare le proprie competenze e capacità |
| | Le persone che lavorano in azienda Sistema di remunerazione e valutazione delle prestazioni | <ul style="list-style-type: none"> • Parità di genere in tutte le sedi del gruppo, sia per i manager sia per gli altri dipendenti |
| | Le persone che lavorano in azienda Approccio multiculturale Sistema di remunerazione e valutazione delle prestazioni Salute e sicurezza dei lavoratori | <ul style="list-style-type: none"> • Proteggere la salute e il benessere dei dipendenti, riducendo i rischi professionali e migliorando la sicurezza di tutti i dipendenti, ridurre le disparità tra i dipendenti del gruppo e garantire un'occupazione piena e produttiva e condizioni di lavoro dignitose per tutti |
| | Approccio multiculturale | <ul style="list-style-type: none"> • Integrazione culturale negli uffici del Gruppo e a bordo di tutte le navi |
| | Diritti umani | <ul style="list-style-type: none"> • Consolidamento della politica orientata alla diversità e all'inclusione nel rispetto dei diritti individuali e dei diritti umani |

PEOPLE CARE

Le persone e il loro sviluppo umano e professionale rappresentano un valore fondamentale per il Gruppo. d'Amico, mettendo al centro le proprie persone - sia tra il personale di terra che di bordo - intende garantire loro benessere e valorizzazione dei talenti, in un ambiente in cui diversità, inclusione e lavoro in team sono alla base della cultura organizzativa.

Da sempre l'obiettivo è quello di creare un ambiente di lavoro che assicuri elevate prestazioni e un costante **equilibrio tra lavoro e vita privata**.

L'attenzione nei confronti delle persone è una caratteristica distintiva del Gruppo d'Amico che si è concretizzata attraverso una dinamica di relazione diretta con la proprietà e il management, ma anche grazie a momenti ricreativi e conviviali di condivisione in cui tutti i dipendenti, il management, la proprietà e le relative famiglie sono coinvolti, creando una vera e propria famiglia allargata d'Amico. La cura e l'attenzione nei confronti delle persone si è rivelata anche fondamentale per lo sviluppo del team building e del coinvolgimento aziendale.

La stessa attenzione si è nel tempo concretizzata attraverso attività più strutturate come **il piano di flessibilità e il piano di welfare**, entrambi volti ad aumentare il benessere delle persone e delle loro famiglie.

Inoltre, il passaggio da una modalità di approccio a un'altra non ha comportato una rottura con il passato, ma un trasferimento di idee, relazioni e logiche già alla base del rapporto tra il Gruppo e le sue persone. È proprio in questo momento cruciale tra passato e futuro, tradizione e innovazione, che è ancora più importante **migliorare l'ambiente in cui le persone lavorano**. Comprendere il ruolo della persona all'interno dell'organizzazione, valorizzarla e riconoscere i suoi meriti. La fiducia nelle capacità di ciascuna persona, la responsabilità rispetto agli obiettivi di business (empowerment), lo sviluppo delle competenze trasversali; sono elementi fondamentali per creare un modello di coinvolgimento aziendale che mira ad attrarre i candidati più adatti e a trattenere i migliori talenti.



MOVEMBER



PEOPLE CARE

Essere dipendente in d'Amico

La percezione che ogni dipendente ha dell'azienda definisce la work experience. In d'Amico vengono portate avanti pratiche ad hoc finalizzate all'efficienza sul lavoro e al **raggiungimento del benessere psico-fisico e relazionale**. La qualità dell'esperienza è influenzata da più elementi quali: gli spazi di lavoro e la flessibilità di gestione del tempo e degli obiettivi, le interazioni con i colleghi e i dirigenti, l'equilibrio fra lavoro e vita privata, gli strumenti tecnologici per favorire una performance ottimale sul lavoro e il pacchetto retributivo.

Nella pianificazione della work experience è fondamentale tenere in considerazione tre fattori: ambiente di lavoro, tecnologie e approccio mentale. d'Amico si adopera per attrarre e trattenere talenti con l'obiettivo di migliorare le prestazioni del Gruppo.

Gli uffici si trovano volutamente **in aree strategiche delle città dove il Gruppo opera, come aree verdi, parchi o zone lungo la costa**. L'ambiente di lavoro di conseguenza è piacevole e **permette ai dipendenti di godere di spazi all'aria aperta** e della possibilità di fare attività fisica.

d'Amico promuove un business agile, mettendo a disposizione dei dipendenti strumenti tecnologici quali: PC, tablet, telefoni aziendali, sistemi wireless.

Il Gruppo d'Amico si impegna da sempre a realizzare corrette procedure operative a tutela della sicurezza, dell'ambiente e più in generale dello sviluppo sostenibile.

Sono stati promossi, negli anni, vari comportamenti orientati alla sostenibilità fra le persone che lavorano in azienda.

La maggior parte degli sforzi sono impiegati nella salvaguardia dell'ambiente marino e nella promozione di comportamenti responsabili, con un approccio flessibile e pragmatico. In quest'ottica viene assicurato lo sviluppo delle competenze e la crescita professionale.

Il Gruppo si impegna a prevenire ogni tipo di infortunio sul lavoro e a tutelare la salute e il benessere dei dipendenti, sviluppando un senso di sicurezza fra le persone a bordo delle navi e quelle che lavorano negli



uffici. **L'affidabilità è un valore centrale nelle relazioni con tutti gli stakeholder**, in un'ottica di trasparenza e apertura dell'azienda. Le persone si sentono in questo modo più motivate e dimostrano passione, coinvolgimento e spirito di squadra.

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



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

Nel corso del 2021, il Dipartimento Risorse Umane del Gruppo d'Amico ha continuato a monitorare da vicino l'emergenza COVID-19, adottando le misure necessarie per essere compliant con le norme locali e promuovendo lo smart working per salvaguardare la salute e la sicurezza dei dipendenti e delle loro famiglie. Flessibilità e agilità sono diventate prioritarie per il Gruppo, in un'ottica di promozione di un miglior bilanciamento fra vita privata e lavoro.

Affidandosi a **strumenti e tecnologie** in grado di garantire un'efficace comunicazione e produttività, anche al di fuori delle sedi aziendali, lo **smart working** è diventato uno strumento importante per i dipendenti permettendo loro di conciliare gli impegni lavorativi con le esigenze familiari e personali. Allo stesso tempo, ha modificato in modo significativo il rapporto tra datore di lavoro e dipendente, incentrandolo sulla fiducia e sulla gestione per obiettivi.

Nel 2021 il Gruppo d'Amico ha continuato a informare costantemente i dipendenti riguardo le raccomandazioni dell'Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS) sul COVID-19 e, in particolare, sulle limitazioni agli spostamenti e sulle direttive dei governi locali.

Il Gruppo ha proseguito l'attività di **aggiornamento del Piano di Gestione per il contenimento della pandemia** negli ambienti di lavoro e il Protocollo Salute e Sicurezza del Gruppo, specificando le misure di sicurezza e igiene da rispettare negli uffici.

Il Gruppo ha confermato il proprio impegno nella tutela della salute e della sicurezza, garantendo un ambiente di lavoro salubre e sicuro nel rispetto delle leggi. d'Amico **riduce al minimo il rischio infortuni e garantisce il diritto all'assistenza sanitaria preventiva e l'accesso delle cure mediche.**

Nel corso del 2021, soprattutto dopo l'avvio della campagna vaccinale COVID-19, è avvenuto un **graduale rientro negli uffici** che ha consentito di riprendere con un certo ritmo i progetti. Nei Paesi dove vi erano le condizioni per il rientro del personale nelle sedi, il Gruppo ha **adottato tutte le misure precauzionali e avviato una campagna di prevenzione contro il COVID-19 con screening periodici a tutti i dipendenti.**

Il Dipartimento Risorse Umane ha inoltre stipulato una convenzione con una struttura sanitaria per eseguire i tamponi, PCR e test antigenici rapidi. Come da disposizioni GDPR, **la campagna è stata svolta in modo completamente volontario ed è stata ben accolta.**

Solo in riferimento alle aziende in Italia, **d'Amico ha registrato circa 550 tamponi realizzati o in corso di esecuzione¹³. Il Gruppo ha attivato per tutti i dipendenti anche una copertura assicurativa per le spese mediche sostenute in caso di contagio da COVID-19 sul luogo di lavoro.**

¹³ Il numero si riferisce solo agli uffici italiani e non comprende quelli effettuati fuori sede

IL RUOLO DEI MARITTIMI E L'IMPATTO DEL COVID-19

La pandemia ha messo in luce la professionalità e il sacrificio di due milioni di marittimi che prestano servizio nella flotta mercantile mondiale. I marittimi sono in prima linea e trasportano il 90% del commercio mondiale, **svolgendo un ruolo vitale nel flusso globale di merci da cui il modo dipende, come ad esempio cibo e medicinali.** Navi e porti dovevano quindi necessariamente rimanere operativi per

garantire la piena funzionalità ed efficienza delle catene di approvvigionamento.

Inevitabilmente **la pandemia da COVID-19 ha avuto un forte impatto anche sulla vita quotidiana dei marittimi** e sta ancora causando gravi problemi a livello umanitario con migliaia di marittimi di tutto il mondo bloccati sulle navi oltre la scadenza dei loro contratti.



A causa della pandemia da COVID-19 il Gruppo d'Amico ha dovuto chiedere al personale marittimo, anche nel 2021, di **rimanere a bordo delle navi oltre la scadenza dei contratti**, richiesta che è stata ben accolta a dimostrazione del grande senso di appartenenza e impegno del personale di bordo in un momento così difficile. **Il Gruppo ha continuato a lavorare senza sosta per riportare nelle loro case il personale di bordo e garantire il cambio di equipaggio.**

Sirius Ship Management, società del Gruppo d'Amico che si occupa della gestione dell'equipaggio, ha rimpatriato – in collaborazione con le autorità internazionali – gran parte dei marittimi rimasti bloccati sulle navi a causa della pandemia. Accordi con le autorità locali, noleggio di aeroplani, deviazioni di navi, queste alcune delle iniziative messe in campo.

Nel 2021, sempre nell'ottica di preservare la salute e sicurezza negli ambienti di lavoro, **il Gruppo d'Amico ha avviato una massiccia campagna vaccinale a bordo delle proprie navi.**

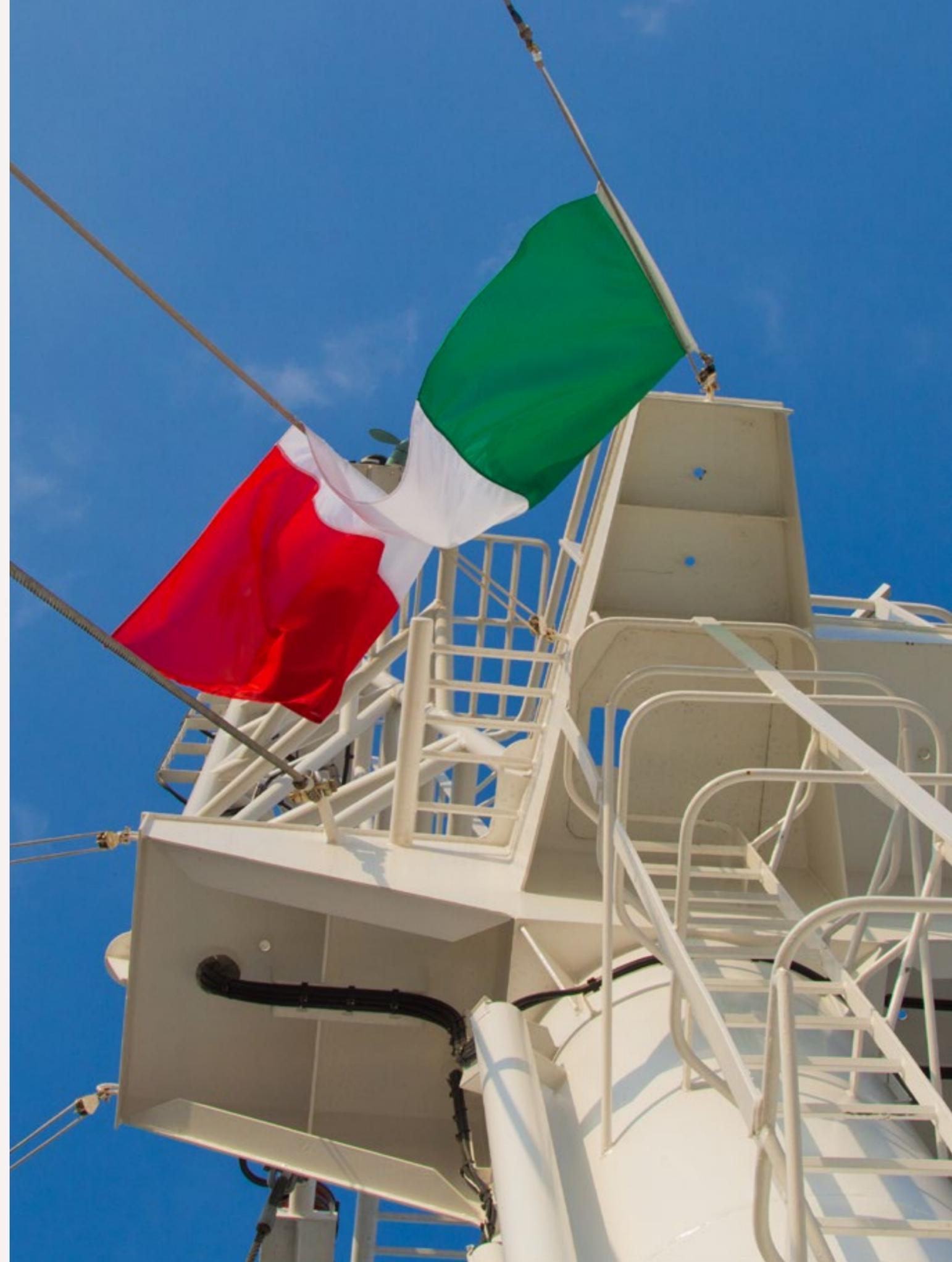
Nell'ultimo anno **l'industria marittima ha chiesto ai governi di affrontare la situazione complicata che riguarda il personale marittimo in quanto "lavoratori chiave" a livello globale.** Garanzia di cambi di equipaggio fatti in sicurezza e in linea con i protocolli sviluppati dalle agenzie delle Nazioni Unite e dall'International Chamber of Shipping e International Transport Workers' Federation.

L'obiettivo principale era quello di riconoscere la centralità del ruolo dei marittimi e al tempo stesso di **rimuovere tutti gli ostacoli burocratici e quelli legati alle restrizioni sui viaggi nazionali così da consentire un più agevole ricambio dell'equipaggio.**

Per questo alla fine del 2020 è stata firmata la **"Neptune Declaration on Seafarer Wellbeing and Crew Change"** da molti membri dell'industria marittima e personalità di spicco in ambito Diritti Umani.

In concreto, la Dichiarazione di Nettuno propone quattro azioni principali per affrontare 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.**



LE PERSONE CHE LAVORANO IN d'AMICO

SDG

TARGET ONU

ATTIVITÀ E KPI 2021



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

35,3% Percentuale di manager donna (personale di terra)

98,8% Percentuale di donne con contratto a tempo indeterminato (personale di terra)



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

33,3% Percentuale di neoassunti under 30 (personale di terra)

42% Percentuale di neoassunti under 30 (personale di bordo)

253 Tirocinanti nel 2021 (personale di bordo)

Nel 2021, l'organico del Gruppo d'Amico è composto da 2.824 dipendenti¹⁴ dei quali 218¹⁵ appartenenti al personale di terra (7,7%) e 2.606 impiegati 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 a una comune politica di gestione complessiva delle risorse umane.

Il personale di terra, rispetto al 2020, registra una forte riduzione: nonostante il dato resti stabile in Europa e America, diminuisce significativamente in Asia (-13,2%) a causa dello spostamento dell'ufficio acquisti da Singapore a Mumbai in India.

La struttura ha sviluppato ulteriormente **la sua presenza a Mumbai sotto la compagnia d'Amico Ship Ishima India**¹⁶, con il nuovo team acquisti - oltre ai team già presenti dei sovrintendenti tecnici e marittimi, ICT, PMS e FPM - come braccio operativo del Gruppo. Il mercato indiano offre infatti personale **altamente qualificato e con ottima competenza professionale** oltre alla conoscenza della lingua inglese.

Complessivamente, la **percentuale di donne** sul totale è **aumentata rispetto agli anni precedenti** (36,7%).

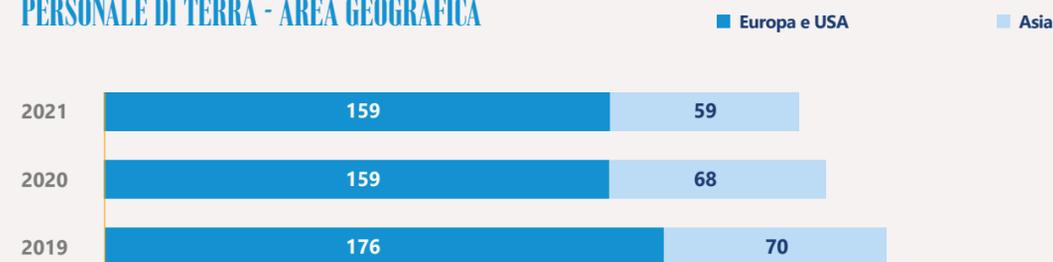
La riduzione del personale di terra riflette il processo di **riorganizzazione intrapreso dal Gruppo nel 2020. d'Amico ha deciso di riorganizzare alcune attività lavorative allo scopo di migliorare l'efficienza, risolvere eventuali squilibri all'interno dell'organizzazione e ottimizzare i costi.** Il processo si è concretizzato in una serie di interventi e investimenti finalizzati alla razionalizzazione e al rinnovamento. A seguito di tale processo, alcune attività sono state accentrate, spostandole dalle sedi periferiche agli uffici centrali, in cui ha sede il management.

¹⁴ Il numero tiene conto del personale in rotazione sulle navi del Gruppo d'Amico.

¹⁵ Il numero complessivo dei dipendenti nel personale di terra è di 274; il dato riportato si riferisce esclusivamente al personale di d'Amico e Ishima, pari a 218 unità.

¹⁶ Il personale appartenente alla società indiana non è compreso nel totale del personale di d'Amico indicato nel paragrafo. La riduzione dell'organico è quindi giustificata dal trasferimento di dipendenti da Singapore all'India.

PERSONALE DI TERRA - AREA GEOGRAFICA

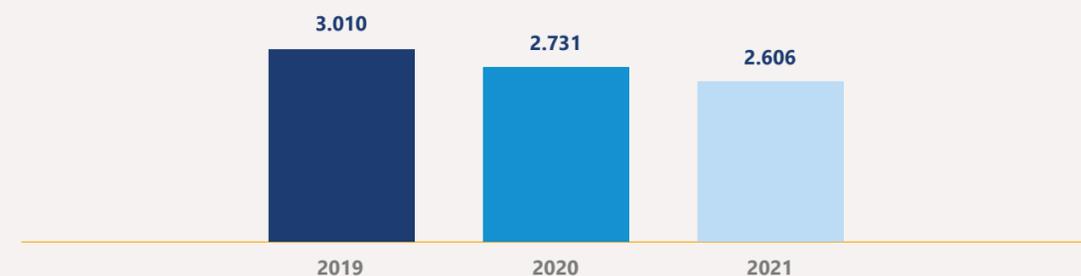


PERSONALE DI TERRA - PERCENTUALE DI DONNE



| PERSONALE DI TERRA | 2019 | | | | 2020 | | | | 2021 | | | |
|--------------------|------|----|-----|-------|------|----|-----|-------|------|----|-----|-------|
| | U | D | T | % D | U | D | T | % D | U | D | T | % D |
| AREA GEOGRAFICA | | | | | | | | | | | | |
| Europa e USA | 120 | 56 | 176 | 31,8% | 105 | 54 | 159 | 34,0% | 102 | 57 | 159 | 35,8% |
| Asia | 41 | 29 | 70 | 41,4% | 40 | 28 | 68 | 41,2% | 36 | 23 | 59 | 38,9% |
| TOTALE | 161 | 85 | 246 | 34,6% | 145 | 82 | 227 | 36,1% | 138 | 80 | 218 | 36,7% |

PERSONALE DI BORDO



Nel 2021 si registra un calo del 4,6% del personale marittimo (125 marittimi in meno) rispetto al 2020. Nel 2021 è stata rivista la composizione dei tavoli operativi, privilegiando il consolidamento delle risorse interne all'organizza-

zione anziché investire in nuove risorse operative. Inoltre, d'Amico ha venduto 7 delle sue navi più datate per investire solo su navi "Eco" più moderne ed efficienti.

La riduzione del personale di terra ha riguardato principalmente impiegati (-5), dirigenti (-2) e Top Manager(-2).

PERSONALE DI TERRA - CATEGORIE PROFESSIONALI



| PERSONALE DI TERRA | 2019 | | | | 2020 | | | | 2021 | | | |
|--------------------------------|------------|-----------|------------|--------------|------------|-----------|------------|--------------|------------|-----------|------------|--------------|
| | U | D | T | % D | U | D | T | % D | U | D | T | % D |
| CATEGORIE PROFESSIONALI | | | | | | | | | | | | |
| Top Manager | 29 | 1 | 30 | 3,3% | 28 | 1 | 29 | 3,5% | 26 | 1 | 27 | 3,7% |
| Manager | 25 | 15 | 40 | 3,75% | 24 | 12 | 36 | 33,3% | 22 | 12 | 34 | 35,3% |
| Impiegati | 107 | 69 | 176 | 39,2% | 93 | 69 | 162 | 42,6% | 90 | 67 | 157 | 42,7% |
| TOTAL | 161 | 85 | 246 | 34,6% | 145 | 82 | 227 | 36,1% | 138 | 80 | 218 | 36,7% |

Per quanto riguarda il personale marittimo vi è stato un lieve incremento dei tirocinanti (+2,8%) e dei ratings¹⁷ (+1,9%), mentre si registra un calo degli ufficiali junior (-16,4%) e di quelli senior (-9,0%).

PERSONALE DI BORDO - CATEGORIE PROFESSIONALI



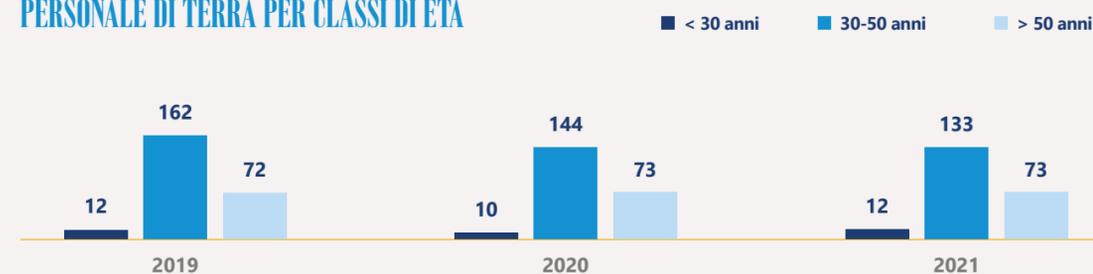
Il 61% del personale di terra del Gruppo ha un'età compresa tra i 30 e i 50 anni, il 5,5% ha meno di 30 anni, di questi il 58,3% sono donne.

¹⁷ Ratings: Sottoufficiali e Marinai

Nel 2021 la diminuzione degli ufficiali senior e degli ufficiali junior, rispetto all'anno precedente, è principalmente dovuta al **minor numero di navi gestite e all'allungamento della durata dei contratti** di bordo legato ai problemi organizzativi legati ai cambi di equipaggio causati dal COVID-19.

I Ratings, al contrario, sono aumentati proprio a causa dell'impossibilità di effettuare cambi di equipaggio con personale indiano e filippino, il più penalizzato dalle restrizioni COVID-19. d'Amico ha dovuto pertanto **inserire nuovo personale di altre nazionalità**, in particolare da Indonesia, Russia e Ucraina.

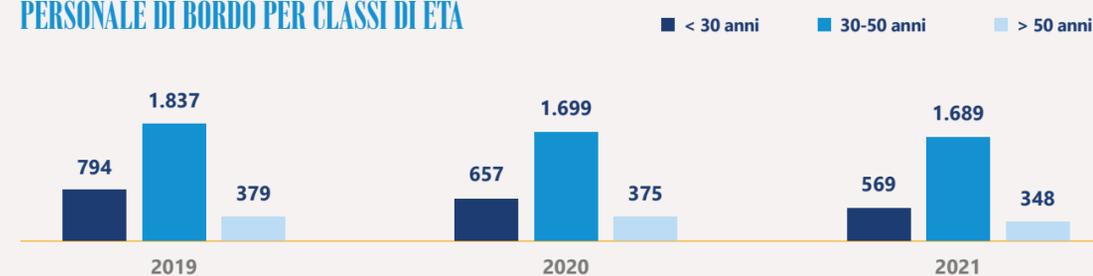
PERSONALE DI TERRA PER CLASSI DI ETÀ



| PERSONALE DI TERRA | 2019 | | | | 2020 | | | | 2021 | | | |
|----------------------|------------|-----------|------------|--------------|------------|-----------|------------|--------------|------------|-----------|------------|--------------|
| | U | D | T | % D | U | D | T | % D | U | D | T | % D |
| CLASSI DI ETÀ | | | | | | | | | | | | |
| <30 anni | 5 | 7 | 12 | 58,3% | 3 | 7 | 10 | 70,0% | 5 | 7 | 12 | 58,3% |
| 30 - 50 anni | 97 | 65 | 162 | 40,1% | 87 | 57 | 144 | 39,6% | 82 | 51 | 133 | 38,3% |
| >50 anni | 59 | 13 | 72 | 18,1% | 55 | 18 | 73 | 24,7% | 51 | 22 | 73 | 30,1% |
| TOTALE | 161 | 85 | 246 | 34,6% | 145 | 82 | 227 | 36,1% | 138 | 80 | 218 | 36,7% |

In media, il personale marittimo è più giovane: il 21,8% è sotto i 30 anni, il 64,8 tra i 30 e i 50 anni e il restante 13,4% ha più di 50 anni.

PERSONALE DI BORDO PER CLASSI DI ETÀ



SHIP AND SHORE STAFF SEMINAR 2021

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 a tematiche su salute, sicurezza, ambiente** e quanto altro sia rilevante per il settore dello shipping, l'evento rappresenta un momento **per sviluppare una forte coesione** tra il personale navigante, le loro famiglie e il personale che lavora negli uffici. Vengono condivise idee ed esperienze, ci si impegna per diffondere 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 rap-**

presenta la base ideale per imparare dagli incidenti passati e indica in che modo conseguire e preservare la sicurezza a bordo.

A partire dallo scoppio della pandemia i seminari sono stati organizzati online. **Nel 2021 il Gruppo d'Amico - insieme a Ishima - ha organizzato due seminari, uno a luglio e uno a dicembre.** Durante il seminario di luglio il tema principale affrontato oltre a quelli presentati da tutti i reparti (come marittimo, tecnico, charter, operation, ICT e acquisti) è stato l'approfondimento sul benessere dei marittimi con la presentazione di Mental Health Support Solution (MHSS). L'attività offre dal 2021 un sostegno significativo ed efficace nei confronti del personale di bordo di d'Amico.

Il seminario di dicembre è stato invece strutturato alternando presentazioni a discussioni di gruppo e workshop. Durante le sessioni è stato chiesto ai membri dell'equipaggio di interagire su argomenti specifici e di restituire feedback. I seminari sono stati apprezzati da tutti i partecipanti e hanno contribuito ad accrescere l'impegno all'interno del Gruppo.



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.** "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. Il Gruppo si è impegnato a garantire ai propri marittimi la possibilità di vaccinarsi contro il COVID-19.

Pertanto, a bordo delle navi d'Amico è stata attuata un'importante campagna vaccinale in modo da ridurre al minimo il rischio di contagio.

La vaccinazione è un passaggio fondamentale per garantire la salute e la sicurezza, ma vi sono ancora molte sfide per il settore. A tal proposito, il Gruppo ha concentrato le proprie attività sulla tutela della salute mentale. Altre criticità ancora presenti nel settore dello shipping marittimo sono il bullismo e le molestie, per questo è fondamentale prevenire qualsiasi comportamento che possa danneggiare le persone dell'equipaggio.

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, 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





Le tipologie contrattuali

SDG

TARGET ONU

KPI 2021



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

97,7%

Percentuale di dipendenti a tempo indeterminato (personale di terra)

86,2%

Percentuale di marittimi con contratto a tempo indeterminato (personale di bordo)

89%

Retention rate del personale di terra, + 2,7 punti percentuali rispetto al 2020

86,2%

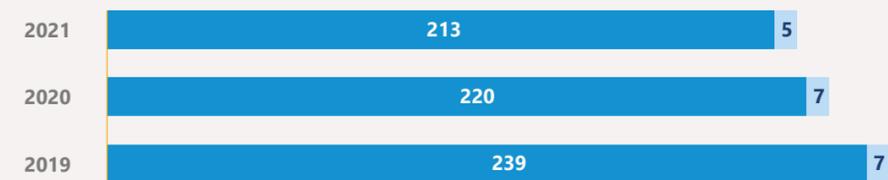
Retention rate dei marittimi impiegati sulle navi "Tanker"

83,5%

Retention rate dei marittimi impiegati a bordo delle navi "Dry"

La percentuale di **personale di terra a tempo indeterminato nel 2021 è del 97,71%**, con un lieve incremento rispetto all'anno precedente (96,92%). Un dato che testimonia la grande attenzione del Gruppo nei confronti della fidelizzazione dei dipendenti e una visione di investimento a lungo termine sulle proprie risorse.

PERSONALE DI TERRA - TIPOLOGIA DI CONTRATTO



■ Dipendenti a tempo indeterminato

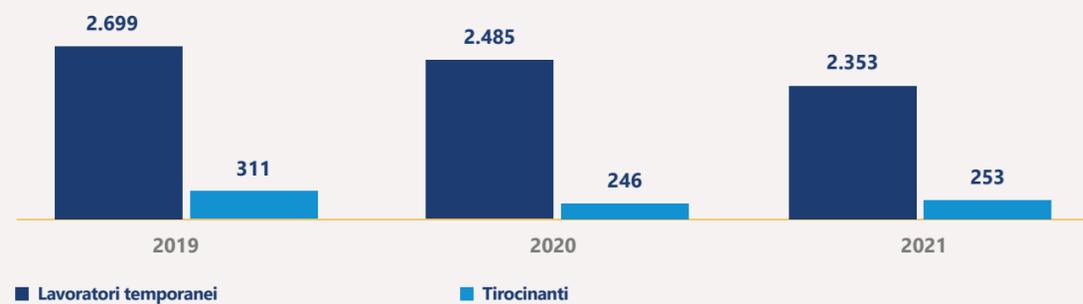
■ Dipendenti a tempo determinato

| PERSONALE DI TERRA | 2019 | | | | | | 2020 | | | | | | 2021 | | | | | |
|----------------------------------|--------------|-----------|-----------|-----------|------------|--------------|-----------|-----------|-----------|------------|--------------|-----------------|-----------|-----------|------------|--|--|--|
| | Europa e USA | | Asia | | Tot | Europa e USA | | Asia | | Tot | Europa e USA | | Asia | | Tot | | | |
| | U | D | U | D | T | U | D | U | D | T | U | D | U | D | T | | | |
| Dipendenti a tempo indeterminato | 115 | 55 | 40 | 29 | 239 | 102 | 52 | 39 | 27 | 220 | 99 | 56 | 35 | 23 | 213 | | | |
| Dipendenti a tempo determinato | 5 | 1 | 1 | 0 | 7 | 3 | 2 | 1 | 1 | 7 | 2 | 2 ¹⁸ | 1 | 0 | 5 | | | |
| TOTALE | 120 | 56 | 41 | 29 | 246 | 105 | 54 | 40 | 28 | 227 | 101 | 58 | 36 | 23 | 218 | | | |

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 pari a 84,9%**, un risultato molto soddisfacente e in linea con gli standard di mercato.

Nel 2021, sono stati impiegati **sulla flotta d'Amico 253 tirocinanti**, il 9,7% del totale del personale impiegato a bordo.

PERSONALE DI BORDO - TIPOLOGIA CONTRATTUALE



| PERSONALE DI BORDO | 2019 | 2020 | 2021 |
|------------------------|--------------|--------------|--------------|
| TIPOLOGIA DI CONTRATTO | Totale | Totale | Totale |
| Lavoratori temporanei | 2.699 | 2.485 | 2.353 |
| Tirocinanti | 311 | 246 | 253 |
| TOTALE | 3.010 | 2.731 | 2.606 |

¹⁸ Entrambi i contratti sono stati convertiti in contratti a tempo indeterminato nel 2022.

Assunzioni e dimissioni

Nel 2021 il Gruppo d'Amico ha registrato **un turnover negativo di 7 persone**, con una diminuzione del personale di bordo (-11 persone). Nello stesso anno il Gruppo ha assunto **18 nuovi dipendenti tra il personale di terra** (12 uomini e 6 donne), di cui il 30% under 30 e **412 (tutti uomini) tra il personale di bordo**, di cui il 42% under 30.

TURNOVER - PERSONALE DI TERRA



TURNOVER - PERSONALE DI BORDO



ASSUNZIONI PER CLASSI DI ETÀ - PERSONALE DI TERRA



ASSUNZIONI PER CLASSI DI ETÀ - PERSONALE DI BORDO



| PERSONALE DI TERRA | 2019 | | | | | | 2020 | | | | | | 2021 | | | | | |
|--------------------|--------------|----------|----------|----------|-----------|--------------|----------|----------|----------|----------|--------------|----------|----------|----------|-----------|--|--|--|
| | Europa e USA | | Asia | | Tot | Europa e USA | | Asia | | Tot | Europa e USA | | Asia | | Tot | | | |
| | U | D | U | D | T | U | D | U | D | T | U | D | U | D | T | | | |
| <30 anni | 2 | 1 | 0 | 0 | 3 | 1 | 1 | 0 | 2 | 4 | 2 | 2 | 2 | 0 | 6 | | | |
| 30-50 anni | 3 | 1 | 2 | 2 | 8 | 1 | 0 | 3 | 1 | 5 | 7 | 4 | 0 | 0 | 11 | | | |
| >50 anni | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | | | |
| TOTALE | 6 | 2 | 2 | 2 | 12 | 2 | 1 | 3 | 3 | 9 | 10 | 6 | 2 | 0 | 18 | | | |

| PERSONALE DI BORDO | 2019 | 2020 | 2021 |
|--------------------|---------------|---------------|---------------|
| ASSUNZIONI | Totale | Totale | Totale |
| <30 anni | 170 | 165 | 173 |
| 30-50 anni | 140 | 235 | 212 |
| >50 anni | 7 | 19 | 27 |
| TOTALE | 317 | 419 | 412 |

Riguardo le uscite di **personale**, nel 2021 sono state registrate **14** dimissioni tra il personale di terra e **423** tra il personale di bordo. **Il Gruppo vanta livelli di fidelizzazione molto soddisfacenti sia per il personale di terra (89%) sia per quello impiegato a bordo delle navi.** In particolare, sulle **navi Tanker** il retention rate è **dell'89,1% e dell'89,2% sulle navi Dry di d'Amico Società di Navigazione; sul fronte Ishima invece è pari all'83,4% sulle navi Tanker e al 77,8% sulle navi Dry.** Il retention rate del settore¹⁹ per quanto riguarda le navi Tanker, è **dell'80%**, inferiore sotto tutti i punti di vista rispetto al retention rate del Gruppo.

È inoltre 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, ha portato a un'**ottimizzazione dei costi** e ha confermato durante l'intero 2021 l'efficacia operativa. Il tutto grazie ad interventi, investimenti e al rinnovamento e consolidamento delle attività, ora più centralizzate.

DIMISSIONI PER ETÀ - PERSONALE DI TERRA



DIMISSIONI PER ETÀ - PERSONALE DI BORDO



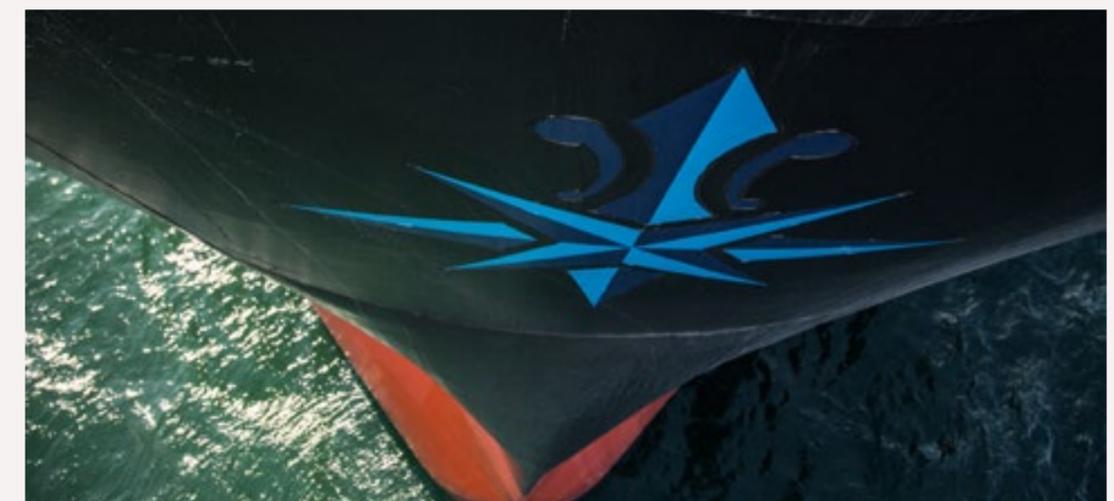
¹⁹ OCIMF, Tanker Management and Self Assessment 3 (TMSA3), terza edizione 2017

| PERSONALE DI TERRA | 2019 | | | 2020 | | | 2021 | | | |
|--------------------|--------------|----------|-----------|--------------|----------|-----------|--------------|----------|-----------|-----------|
| DIMISSIONI* | Europa e USA | | Asia | Europa e USA | | Asia | Europa e USA | | Asia | Tot |
| | U | D | T | U | D | T | U | D | T | T |
| <30 anni | 1 | 2 | 4 | 1 | 0 | 3 | 1 | 0 | 1 | 1 |
| 30-50 anni | 4 | 3 | 18 | 1 | 4 | 9 | 2 | 3 | 13 | 13 |
| >50 anni | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| TOTALE | 5 | 5 | 23 | 3 | 4 | 13 | 3 | 3 | 14 | 14 |

* 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 | 2019 | 2020 | 2021 |
|---------------------|---------------|---------------|---------------|
| CESSAZIONI** | Totale | Totale | Totale |
| <30 anni | 81 | 67 | 104 |
| 30-50 anni | 256 | 170 | 266 |
| >50 anni | 49 | 29 | 53 |
| TOTALE | 386 | 266 | 423 |

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



Approccio multiculturale

SDG

TARGET ONU

ATTIVITÀ E KPI 2021



8.5

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

8.8

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

17

Diverse nazionalità presenti tra il personale di bordo

24

Diverse nazionalità presenti tra il personale di terra

79,4%

Percentuale del personale di origine asiatica

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

Il multiculturalismo si riscontra in particolare nelle politiche di pari opportunità, diversità e inclusione sul lavoro. Inoltre, un ambiente **di lavoro in cui viene valorizzato l'elemento della diversity fornisce un vantaggio competitivo**, specialmente se si opera 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 nei rapporti di lavoro, favorendo un buon clima aziendale.

Un approccio multiculturale offre **opportunità per le aziende di espandersi a livello globale**, raggiungere e migliorare la responsabilità sociale, ed è uno degli **indicatori chiave di un'organizzazione globale**.

L'**apertura mentale e la comunicazione interna** sono i vantaggi principali di un'ambiente di lavoro multiculturale. Questo incoraggia un dialogo aperto e collaborativo, e accresce lo spirito di squadra. Il multiculturalismo comporta innanzitutto tolleranza, rispetto e accettazione, valori che migliorano la cultura aziendale e riducono i conflitti. Dare pari attenzione e rappresentanza alle esigenze culturali vuole dire eliminare le barriere. È importante tenere in considerazione le grandi potenzialità di crescita, culturale e professionale, rappresentate dalle diverse comunità presenti a bordo delle navi, che spesso si trovano a condividere questo legame per lunghi periodi.

Gli equipaggi delle navi provengono da 17 diversi Paesi, si tratta per la maggior parte di indiani (58,7%), filippini (18,2%) e ucraini (10%). Il restante 13,1% proviene da Paesi come Italia, Romania, Russia, Marocco, Bangladesh, Etiopia, Liberia e Maldive.

Il personale di terra proviene invece da 24 differenti Paesi: più della metà è italiano (54,6%), mentre il resto è perlopiù composto da singaporiani (11%), indiani (6,9%) e francesi (6%).

RECLUTAMENTO E SELEZIONE

Continuano le assunzioni e prende il via la selezione dei talenti a distanza

Il Gruppo, oltre ad aver introdotto politiche di smart working per i dipendenti sin dall'inizio dell'emergenza COVID-19, ha **continuato ad assumere nuove persone**. Sono state riviste e adattate le modalità del processo di selezione, utilizzando quelle da remoto. I colloqui si svolgono su piattaforme come Skype e MS Teams a partire dal primo colloquio conoscitivo in cui vengono valutate soft skills e competenze professionali del candidato, passando per quello tecnico, sino all'assunzione

Personale di terra

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

A tale fine, l'azienda investe e si impegna in azioni volte ad **attrarre talenti, tramite la partecipazione a network di settore e relazioni con università e istituzioni formative nei diversi mercati in cui opera**, sostenendo costantemente ogni iniziativa di **brand employment**. Quando viene aperta una posizione lavorativa, 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 personale di bordo e quello di terra permette di offrire opportunità di crescita professionale, con l'intento di rafforzare la cultura del Gruppo d'Amico.

Tra le fila del personale di bordo del Gruppo sono stati selezionati due candidati (ufficiali di navigazione) per rafforzare il Reparto Operativo - Unità di Controllo Nave. Il loro effettivo impiego è partito all'inizio del 2021.

La Direzione Risorse Umane, durante il processo di selezione, lavora a stretto contatto con il responsabile di linea dell'unità di riferimento, in modo che venga selezionato il miglior candidato in termini di **competenze, esperienza, motivazione e compatibilità con il gruppo di lavoro e, più in generale, con il contesto organizzativo**. **L'adesione ai valori e alla cultura del Gruppo d'Amico** è un elemento chiave che guida la selezione di ogni candidato.

| PROCESSO DI SELEZIONE PERSONALE DI TERRA | 2019 | 2020 | 2021 |
|--------------------------------------------|-------|-------|-------|
| Posizioni e processi di selezione aperti* | 12 | 4 | 7 |
| Candidature | 1.673 | 1.460 | 1.558 |
| <i>di cui spontanee</i> | 1.131 | 1.393 | 1.146 |
| Candidature per posizioni aperte esaminate | 542 | 67 | 412 |

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

d'Amico attrae nuovi talenti e lo si evince anche dai dati che evidenziano un alto numero di candidature, in particolare quelle spontanee. Questo risultato è anche merito dell'impegno che il dipartimento Risorse Umane ha dimostrato nell'ultimo anno per migliorare ulteriormente la capacità di intervistare e selezionare i migliori talenti da inserire all'interno dell'organizzazione.

Per inserirsi al meglio nel ruolo e soddisfare le aspettative del Gruppo, è necessario essere in grado di comprendere al meglio i propri compiti e le proprie responsabilità, in modo da integrarsi bene nel contesto organizzativo. **Per questo i nuovi assunti sono accompagnati attraverso il processo di induction training** (On-Boarding) che, tramite incontri con il proprio manager, il Dipartimento Risorse Umane e la formazione on the job, garantisce l'acquisizione di strumenti e informazioni necessarie per accelerare il percorso di ingresso nel team e nell'organizzazione.

Personale di bordo

La qualità dell'equipaggio è uno degli elementi chiave per d'Amico, in quanto garantisce sicurezza, efficienza e affidabilità nella gestione della flotta. I membri degli equipaggi trascorrono molto tempo a bordo, per cui è molto importante reperire personale di alta qualità ed efficienza.

Nel 2021 gli ufficiali hanno trascorso a bordo 6 mesi, mentre i ratings ne hanno trascorsi in media 8,4. Si tratta di un periodo più lungo rispetto agli anni precedenti 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 che ha sottoscritto ogni membro dell'equipaggio durante l'anno. La tipica rotazione del personale (specialmente per gli ufficiali) prevede una media di 3 mesi di riposo per ogni 5 trascorsi a bordo.

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

Identificazione e loyalty sono valori fondamentali per il Gruppo e, in linea con questi valori, d'Amico ritiene che la presenza di una struttura di crewing e di formazione nel paese di origine dei marittimi rafforzi il loro senso di appartenenza 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 controllare 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 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.** Oltre alla tradizionale presenza in India e nelle Filippine, il Gruppo ha recentemente rafforzato la sua presenza in Ucraina e Romania con il reclutamento di ufficiali della flotta Dry e Tanker. d'Amico incoraggia e sostiene i valori interculturali all'interno del Gruppo, confermando il suo impegno nell'implementazione di una politica orientata alla diversità e all'inclusione, come fattori di successo per l'organizzazione.

La selezione del personale destinato a occupare posizioni di responsabilità nella gestione delle navi avviene - ove possibile - attraverso il reclutamento interno del personale navigante della propria flotta. I candidati vengono quindi identificati attraverso i 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) certificate a operare 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) e con i Collective Bargaining Agreement (CBA), sono stati definiti dal Gruppo al fine di operare una selezione che possa assicurare personale altamente qualificato e garantire loro ampia tutela dei diritti.

SELEZIONE DEL PERSONALE DI BORDO



| SELEZIONE DEL PERSONALE DI BORDO | 2019 | 2020 | 2021 |
|--------------------------------------|------|------|------|
| Posizioni aperte nel corso dell'anno | 496 | 419 | 412 |
| Di cui interne | 256 | 204 | 142 |
| Candidature esaminate | 350 | 280 | 190 |

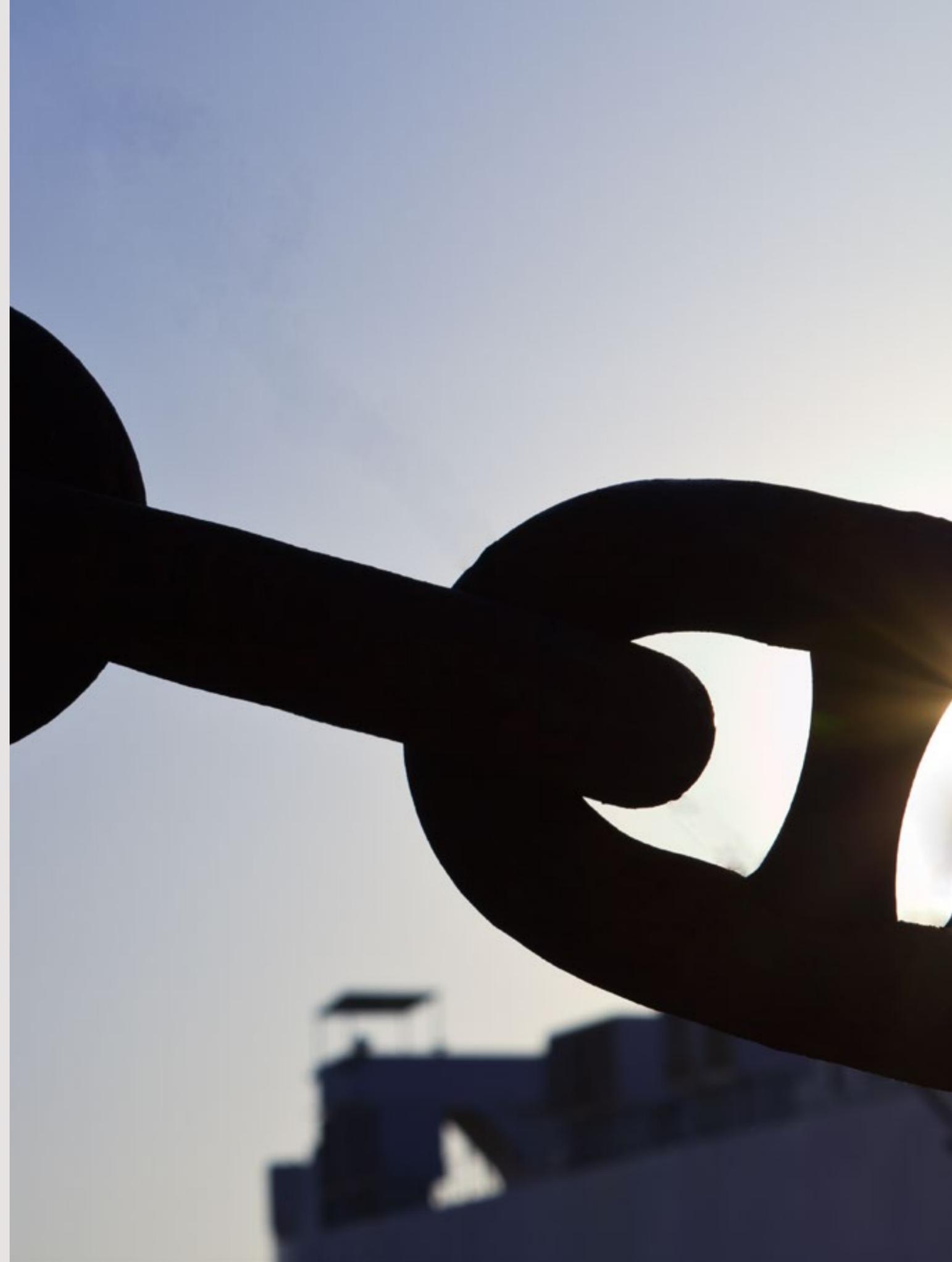


LA GIORNATA DEL MARITTIMO

L'industria navale internazionale e i settori correlati possono contare su marittimi qualificati per la gestione delle navi e su personale di terra professionale in grado di 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 altri operatori di terra, favorendo così un miglioramento diretto della prosperità economica delle comunità locali. La sicurezza della vita in mare, la tutela dell'ambiente marino e l'efficienza degli spostamenti 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 **celebrare e condividere le proprie esperienze con il grande pubblico e sensibilizzare in merito al valore e all'importanza del trasporto marittimo**. La Giornata del Marittimo (25 giugno) è riconosciuta nell'elenco delle Giornate internazionali celebrate dalle Nazioni Unite.



FORMAZIONE E SVILUPPO

SDG

TARGET ONU

ATTIVITÀ E KPI 2021

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

4.5

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

17,2

Totale ore di formazione per dipendente rivolte al personale di terra

21

Totale ore di formazione per dipendente rivolte al personale di bordo

63%

Percentuale delle persone formate sul totale dei dipendenti

0,7

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



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** al Gruppo.

Personale di terra

Formazione e sviluppo del personale sono elementi fondamentali del sistema di gestione delle risorse umane e, insieme al sistema di ricompensa e di valutazione della prestazione, contribuiscono a mantenere elevato il livello di qualità delle persone del 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 formazione e sviluppo volte a creare un ambiente in cui si sviluppino competenze e si rafforzino le relazioni professionali. Il tutto migliorando e consolidando 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 orientamento e consultare i corsi disponibili sullo shipping, ovvero un elenco di inizia-

tive di formazione sul settore elaborati da diversi fornitori e selezionate dal Dipartimento Risorse Umane. Questo è il risultato dell'**attenzione dedicata recentemente dal Gruppo riguardo l'innovazione delle metodologie formative**. Accanto alla più tradizionale formazione d'aula, sono stati infatti avviati diversi percorsi erogati in modalità e-learning per garantire un approccio all'apprendimento flessibile nell'accesso (24 ore su 24 e 7 giorni su 7 e da diversi device), modulare e interattivo grazie anche a una progettazione ispirata a casi di studio e a coinvolgenti momenti di gamification.

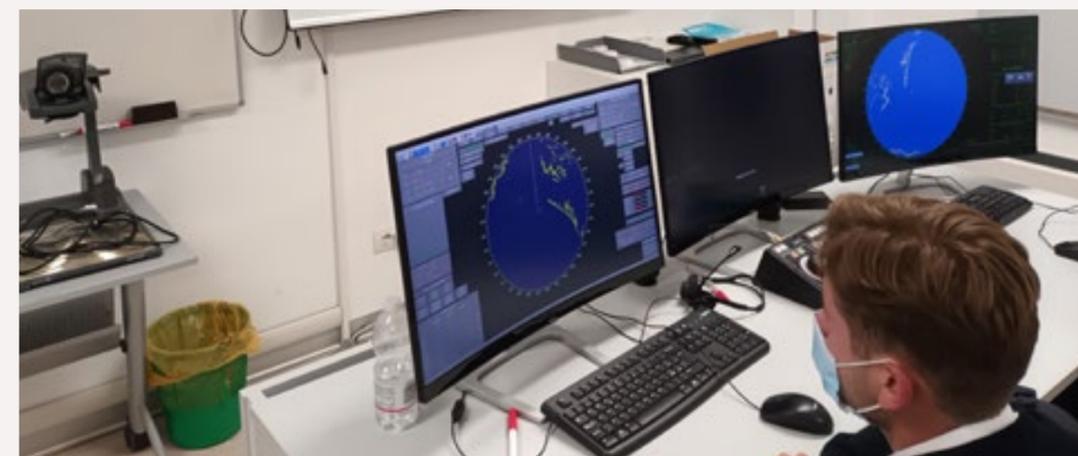
All'interno dell'Academy, si possono identificare diversi **pilastri**:

- **Formazione tecnica e di shipping**: questo ambito ha l'obiettivo di sviluppare competenze specifiche 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), e ASDEM.
- **Formazione manageriale**: quest'area mira allo sviluppo di competenze trasversali, puntando, con la progettazione e l'implementazione di programmi specifici, a sviluppare competenze utili a operare con efficacia e professionalità in un ambiente organizzativo sempre più complesso. Le organizzazioni che puntano ad avere prestazioni elevate riconoscono 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 crescita fondamentale, utile a definire, valutare, mantenere e sviluppare all'interno del personale soft skill in grado di migliorare la cultura delle alte prestazioni.
- **Formazione istituzionale e relativa a temi di compliance**: questo ambito mira in particolare a soddisfare 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 aggiornare i dipendenti sugli ultimi software utilizzati in azienda e presenti sul mercato, oltre che per migliorare la comunicazione tra gli uffici. Si tratta sia di iniziative mirate, legate al lancio di nuovi sistemi, sia di iniziative continuative finalizzate a garantire un elevato livello di competenze linguistiche e tecnologiche. Il tutto è funzionale a aiutare i dipendenti a operare al meglio all'interno di un ambiente internazionale sempre più competitivo e innovativo.

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

Nel 2021 sono stati completati 42 progetti di formazione, con l'erogazione di circa 800 sessioni di formazione e il coinvolgimento di 187 dipendenti, per un totale di 3.717 ore di formazione (465 giorni), numeri in linea con i dati pre pandemia (3.870 ore).

La maggior parte delle ore di formazione sono state erogate, ovviamente, sulla piattaforma di e-learning e tramite webinar.



PERSONALE DI TERRA - ORE MEDIE ANNUE DI FORMAZIONE PER GENERE



| PERSONALE DI TERRA | 2019 | | 2020 | | 2021 | |
|--------------------------------------|--------|-------|--------|-------|--------|-------|
| | UOMINI | DONNE | UOMINI | DONNE | UOMINI | DONNE |
| ORE MEDIE ANNUE DI FORMAZIONE | | | | | | |
| Top Manager | 13,31 | 3 | 3,82 | 1,3 | 18,19 | 59,11 |
| Manager | 15,98 | 17,40 | 2,26 | 19,10 | 5,40 | 22,17 |
| Impiegati | 17,21 | 12,30 | 9,40 | 6,61 | 22,91 | 11,37 |

| PERSONALE DI TERRA | 2019 | | | | 2020 | | | | 2021 | | | |
|-------------------------------------------------------------------|--------------|--------------|--------------|-------------|--------------|--------------|-------------|-------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| | Europa e USA | | Asia | | Europa e USA | | Asia | | Europa e USA | | Asia | |
| | U | D | U | D | U | D | U | D | U | D | U | D |
| ORE MEDIE ANNUE DI FORMAZIONE PER GENERE E AREA GEOGRAFICA | | | | | | | | | | | | |
| Top Manager | 12,17 | 3,00 | 18,80 | / | 4,71 | 1,30 | 0,55 | / | 18,87 | 59,11 | 15,35 | / |
| Manager | 11,23 | 19,58 | 23,10 | 3,25 | 3,20 | 22,39 | 0,69 | 2,65 | 3,03 | 25,14 | 9,54 | 7,33 |
| Impiegati | 16,36 | 14,56 | 19,85 | 8,80 | 12,18 | 8,41 | 1,84 | 3,63 | 9,84 | 8,55 | 60,99 | 17,57 |
| TOTAL | 14,88 | 15,52 | 20,51 | 8,41 | 9,33 | 10,87 | 1,39 | 3,56 | 10,77 | 12,35 | 43,21 | 16,68 |

Il 64% delle ore di formazione è stato dedicato allo sviluppo di capacità e competenze nell'area di Organizzazione Tecnica (programma ABS), con un significativo aumento rispetto al 2020 (+956,7%).

Il resto delle ore sono state dedicate rispettivamente a formazione manageriale (16%) e a quella tecnica specifica sul settore dello shipping (15%), residuale invece la formazione istituzionale (4%). Nel 2021 non sono state erogate ore di formazione su competenze linguistiche e IT.

PERSONALE DI TERRA - ORE DI FORMAZIONE PER ARGOMENTO



| PERSONALE DI TERRA | 2019 | | | | 2020 | | | | 2021 | | | |
|------------------------------------------------------------------|--------------|------------|------------|------------|--------------|------------|-----------|------------|--------------|------------|--------------|------------|
| | Europa e USA | | Asia | | Europa e USA | | Asia | | Europa e USA | | Asia | |
| | U | D | U | D | U | D | U | D | U | D | U | D |
| ORE DI FORMAZIONE PER AREA GEOGRAFICA, GENERE E ARGOMENTO | | | | | | | | | | | | |
| Compliance - Istituzionale | 450 | 228 | 148 | 117 | 281 | 196 | 23 | 38 | 24 | 21 | 102 | 12,9 |
| Linguistica & IT | 89 | 141 | 66 | 53 | 75 | 127 | 15 | 20 | - | - | - | - |
| Manageriale | 418 | 149 | 144 | 19 | - | 15 | - | - | 380 | 133 | 74 | 15 |
| Tecnica - Organizzazione | 59 | 107 | 116 | 2 | 96 | 121 | 10 | 2 | 446 | 278 | 1.340 | 356 |
| Tecnica - Shipping | 763 | 228 | 374 | 69 | 528 | 128 | 8 | 40 | 249 | 272 | 40 | - |
| TOTALE | 1.779 | 853 | 848 | 260 | 980 | 587 | 56 | 100 | 1.098 | 704 | 1.556 | 384 |

A livello generale, nell'ultimo periodo è emerso un **nuovo approccio di metodologia formativa** insieme a quello dell'e-learning:

- Micro apprendimento: approccio all'apprendimento di nuove informazioni suddivise in piccoli blocchi da trattare singolarmente
- La variazione della memoria: la memoria e le nozioni imparate non sono sempre coerenti durante le prove e possono aumentare o ridursi nel tempo
- Suddivisione dei contenuti: organizzare i contenuti in piccoli blocchi può favorire il ricordo nel tempo e una miglior conservazione delle conoscenze acquisite.



ALCUNE INIZIATIVE DI FORMAZIONE

Nel 2021 è stata lanciata l'iniziativa di formazione, insieme al Gruppo di professionisti **The European House Ambrosetti**, dal titolo "Future Hub: Gear up for the future. State-of-the-art knowledge and skills. A learning environment dedicated to managers".

Con questa importante iniziativa, il Gruppo d'Amico ha voluto avviare un percorso di riflessione che ha coinvolto il proprio management, i soci e la proprietà al fine di **consolidare la propria mission, rafforzare la competitività e**

ripensare a nuove competenze manageriali così da adeguare le potenzialità dell'organizzazione.

In particolare, il fulcro dell'iniziativa ha riguardato il tema della **gestione dei processi di cambiamento**. In un contesto dove l'innovazione e le trasformazioni legate alla digitalizzazione, alla transizione energetica, alla sostenibilità e all'evoluzione socio-economica influenzano fortemente i processi e le competenze aziendali, i modelli organizzativi, e quelli di business.



Personale di bordo

Per il personale dell'equipaggio 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. Il programma è erogato in modo da capitalizzare tutte le conoscenze sviluppate in azienda con il coinvolgimento di trainer specializzati e di senior staff con esperienza professionale di bordo.

Il Gruppo offre **possibilità di carriera a ufficiali junior**, a partire dagli allievi, e mira a promuovere ufficiali senior dall'interno dell'azienda. d'Amico realizza programmi specifici e valutazioni delle performance il cui scopo principale è quello di migliorare e sviluppare le competenze. L'azienda offre opportunità di carriera assegnando, quando possibile, incarichi temporanei a terra a personale di bordo in veste di esperti nell'ambito di specifici progetti o per coadiuvare la gestione delle review periodiche. In d'Amico, **le promozioni sono motivate sulla base di performance raggiunte in termini di risultati e comportamenti, oltre alle potenzialità della persona.**

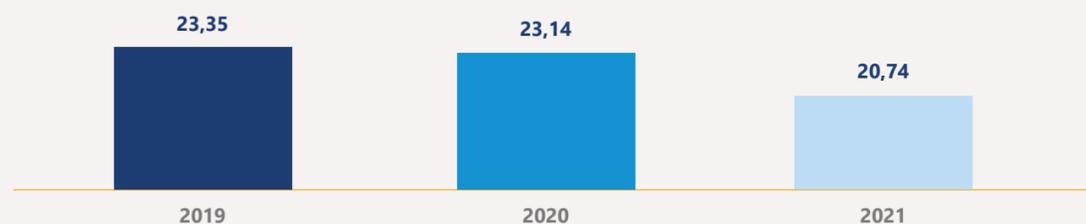
Il Gruppo si avvale, inoltre, di una **consolidata politica di collaborazione con vari istituti di formazione marittima** al fine di diffondere la conoscenza delle problematiche di sicurezza e di quelle ambientali, prioritarie per il business. Il Gruppo porta avanti la propria collaborazione con lo **European Training & Competence Centre (ETCC)** di Manila e l'**Italian Maritime Academy Technologies (IMAT)** in Italia. Questi centri offrono numerosi corsi, quasi tutti approvati dalle amministrazioni nazionali filippine e italiane, e 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 la realtà virtuale. In particolare, i corsi ECDIS, BTRM e ETRM sono svolti con grande cura e competenza da parte degli istruttori. Il Gruppo ha in programma di realizzare a breve delle sessioni "train-the-trainer" dedicate, per la qualifica degli istruttori su specifici progetti sviluppati da d'Amico, tra cui, 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 proseguire nel tempo.

La filosofia **"Home Grown Officers"** è una componente 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 dato dalla strategia di cooperazione del Gruppo d'Amico con istituti nautici per la selezione e la formazione dei suoi giovani cadetti. Tra questi vi è l'ITS **"Fondazione G. Caboto"**, che offre programmi di formazione degli allievi ufficiali articolati in corsi che combinano allo studio teorico la pratica lavorativa. L'obiettivo è quello di garantire **l'eccellenza della preparazione tecnica delle giovani leve e al contempo approfondire la conoscenza della struttura organizzativa del Gruppo d'Amico, della sua politica, del suo know-how e della sua visione, agevolando in questo modo l'inserimento lavorativo nel Gruppo.**

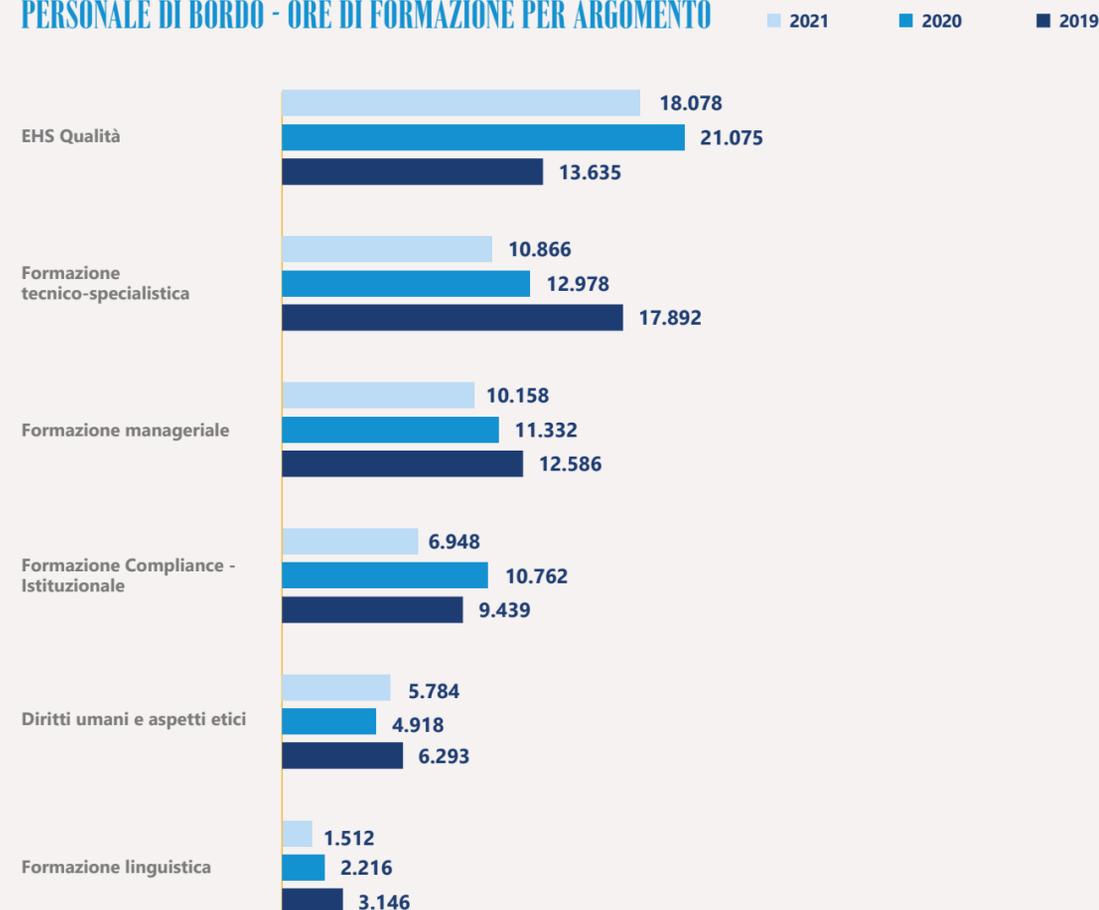
Particolare attenzione viene data alla componente comportamentale, attribuendo grande importanza, oltre alle competenze tecniche fondamentali richieste dai diversi ruoli, al "come" il personale opera. A tale scopo il Gruppo realizza iniziative specifiche per promuovere comunicazione, leadership e team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

Nel 2021, **sono stati realizzati in totale 8.996 corsi tra interni ed esterni**, pari a 53.976 ore totali di formazione per il personale di bordo.

PERSONALE DI BORDO - ORE MEDIE ANNUE DI FORMAZIONE



PERSONALE DI BORDO - ORE DI FORMAZIONE PER ARGOMENTO



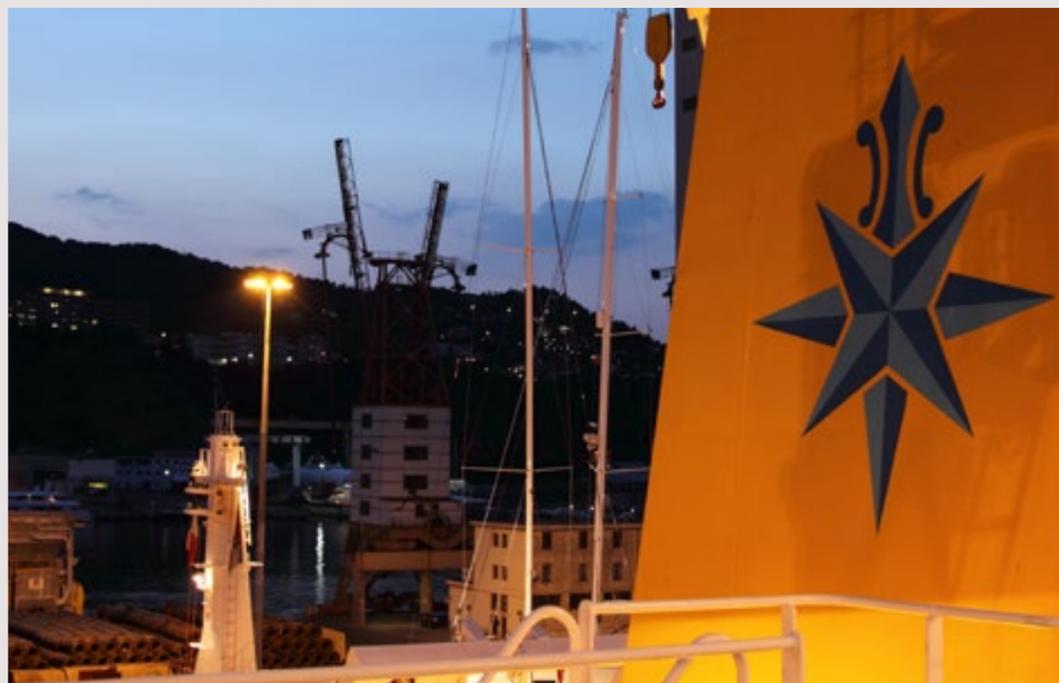
| PERSONALE DI BORDO | 2019 | 2020 | 2021 |
|---------------------------------------|---------------|---------------|---------------|
| ORE DI FORMAZIONE PER ARGOMENTO | TOTALE | TOTALE | TOTALE |
| Formazione linguistica | 3.146 | 2.216 | 1.512 |
| Diritti umani e aspetti etici | 6.293 | 4.918 | 5.784 |
| Formazione Compliance - Istituzionale | 9.439 | 10.762 | 6.948 |
| Formazione manageriale | 12.586 | 11.332 | 10.158 |
| Formazione tecnico-specialistica | 17.892 | 12.978 | 10.866 |
| EHS, Qualità | 13.635 | 21.075 | 18.708 |
| TOTALE | 62.928 | 63.290 | 53.976 |

COLLABORAZIONE CON IL LIBERIA MARITIME TRAINING INSTITUTE

Nel corso del 2019 è stata lanciato un progetto per **incentivare l'impiego di nuovi tirocinanti motoristi** della Liberia, in particolare provenienti dal Liberia Maritime Training Institute (LMTI) di Monrovia. d'Amico ha provveduto ad aprire **8 nuove posizioni riservate agli allievi liberiani**. Alcuni di loro sono stati promossi dalla posizione di apprendista valutazione del motore a quella di Wiper. Il progetto è proseguito anche l'anno successivo con l'attivazione di altri 8 nuovi tirocini.

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 centro di istruzione di livello internazionale che riceve richieste di marittimi competenti e addestrati da armatori di tutto il mondo. Poiché **la Liberia ha il secondo più grande registro navale al mondo**, risponde alle esigenze dei propri clienti e del mercato internazionale aprendo l'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 dei marittimi, al rilascio dei brevetti e alla guardia (STCW).



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

Il Gruppo d'Amico sta continuando a implementare il sistema Profile Assessment avviato qualche anno fa e volto a sviluppare appieno gli aspetti di team work e leadership tramite la definizione dei profili di ruolo dei marittimi. **Nel 2021 sono state coinvolte 402 persone nei processi di profile assessment.**

Il sistema è supportato dall'uso dello strumento Profile XT, il sistema tecnologicamente più avanzato e all'avanguardia attualmente disponibile per la valutazione del potenziale umano e la previsione delle prestazioni professionali. Come parte fondamentale del sistema di team building, il sistema aiuta anche a capire le motivazioni per le quali alcuni marittimi hanno prestazioni straordinarie mentre altri, che sembrano altrettanto qualificati, hanno prestazioni nella media. **Mettere la persona giusta al posto giusto è fondamentale e si traduce in un impatto positivo a bordo delle navi.** Il sistema è utilizzato anche per la gestione e lo sviluppo degli impiegati, in particolare: aiuta a gestire le

prestazioni e lo sviluppo dei dipendenti, a proporre una formazione più efficiente e a costruire team dalle prestazioni migliori. Il Gruppo vuole incrementare le potenzialità delle persone e l'attitudine al 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 richieste dal tipo di lavoro siano in linea con le capacità dell'individuo, questo è l'indicatore più importante riguardo le prestazioni professionali.
- **tratti comportamentali** - I tratti comportamentali devono essere in linea e ben conciliate con il ruolo. Gli individui dotati dei tratti richiesti per un lavoro tendono a essere maggiormente a loro agio nella posizione rispetto a quelli obbligati a comportarsi in modo forzato.
- **interessi professionali** - Le motivazioni professionali a svolgere un ruolo.



ITS FONDAZIONE G. CABOTO - ISTITUTO TECNICO DI ISTRUZIONE SUPERIORE

Il Gruppo d'Amico è uno dei soci fondatori dell'ITS "Fondazione G. Caboto" (Istituto Tecnico Superiore per la Mobilità Sostenibile), 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 segue una metodologia in cui l'allievo è chiamato a costruire attivamente le sue competenze. Almeno il 50% dei docenti proviene direttamente dal mondo del lavoro e la formazione 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%**, su-

perando il già elevato tasso (81,1%) raggiunto dall'intero sistema degli Istituti Tecnici Superiori. L'offerta formativa è in continua espansione, l'obiettivo è di proporre percorsi sempre più diversificati e di rispondere alle esigenze delle aziende e delle compagnie navali partner che richiedono, in base all'evoluzione dei mestieri del mare, specifiche figure professionali da inserire all'interno dei propri organici. Anche l'ITS Fondazione G. Caboto ha dovuto adattare, a causa della **pandemia da COVID-19**, i propri metodi didattici: per la sicurezza degli 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 sono riusciti a completare la propria formazione con il tirocinio a bordo delle navi**.



SISTEMI DI REMUNERAZIONE E VALUTAZIONE DELLE PRESTAZIONI

SDG



TARGET ONU

1.3

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

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

ATTIVITÀ E KPI 2021

TUTTI I DIPENDENTI

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

99%

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

Una cultura che mira a performance di alta qualità, supportata da modalità di riconoscimento e di sviluppo differenziato. Sono le caratteristiche **fondamentali per il raggiungimento degli obiettivi individuali e aziendali**. Ciò può essere conseguito se vi sono chiare e sfidanti responsabilità insieme alla consapevolezza dei dipendenti rispetto agli impatti che il loro lavoro ha nei confronti del Gruppo d'Amico.

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

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

Un altro obiettivo del people performance management è di **migliorare la motivazione e il commitment delle nostre persone e massimizzare il contributo individuale al risultato del Gruppo**. In tale direzione si può intendere anche la messa a punto di sistemi di rewarding fortemente orientati alle performance individuali e politiche di retribuzione volte a favorire le condizioni per un efficace sistema di pay-for-performance.

Il manager di linea e gli impiegati collaborano per garantire la definizione e l'efficace valutazione nel corso dell'anno di **obiettivi sfidanti**. Particolare attenzione viene dedicata anche a **progetti**, 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 misurabili e realistici
- essere coerenti con le politiche del Gruppo d'Amico
- essere coerenti fra loro.

Questo consente ai manager di riconoscere le prestazioni qualitativamente elevate e gratificare di conseguenza i dipendenti, garantendo tuttavia che le prestazioni di basso livello vengano opportunamente gestite in modo corretto e con integrità.

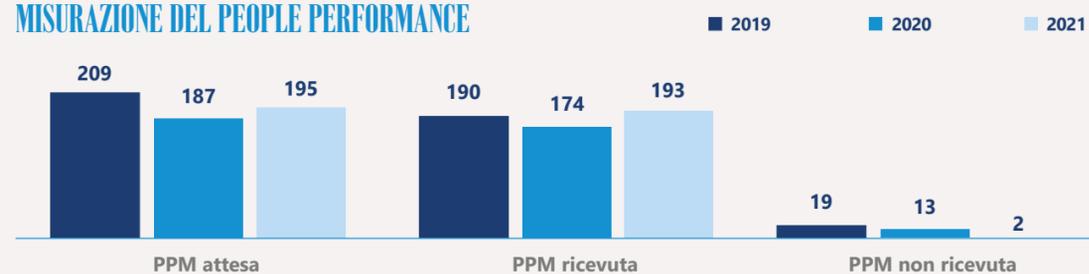
Le politiche retributive del Gruppo **sono basate su:**

- **sostenibilità economica:** il costo totale del personale deve essere coerente e in linea con la struttura dei costi e gli obiettivi di profitabilità del Gruppo
- **comparabilità con l'esterno:** gli obiettivi della politica di remunerazione vengono fissati dal Gruppo tenendo conto dei benchmark di settore a livello internazionale
- **equità interna:** le persone devono essere remunerate in base a criteri omogenei in relazione alla struttura organizzativa
- **differenziazione delle persone in base alle prestazioni professionali:** valorizzazione dei talenti e sviluppo di chi ha potenziale elevato
- **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.

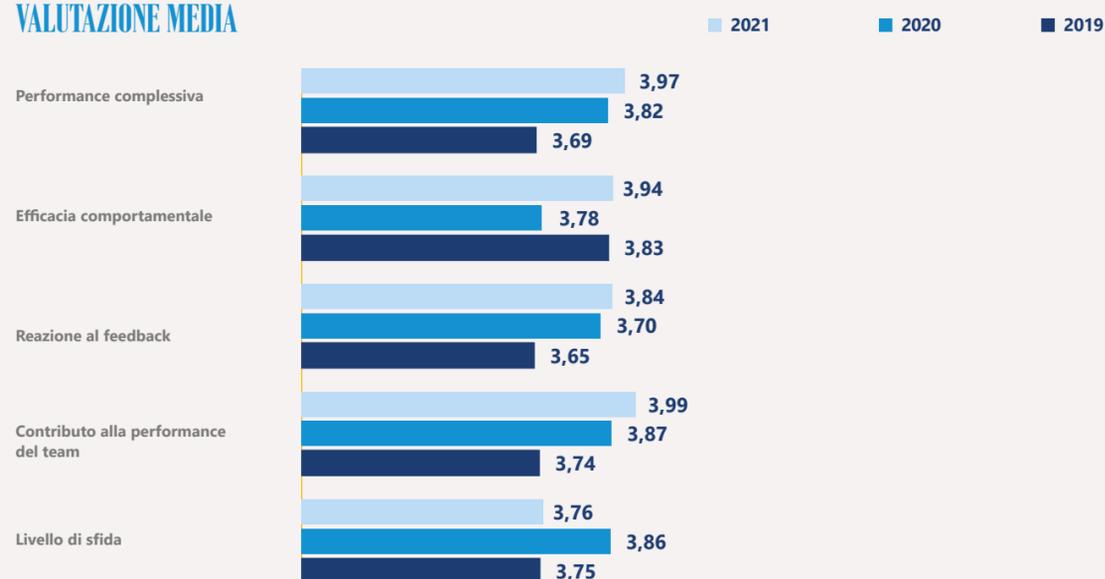
Per il personale navigante, **il salario minimo di riferimento del Gruppo è determinato dall'ILO** (International Labour Organization), che ogni tre anni lo identifica per la qualifica di riferimento, rappresentata dal marinaio esperto. Questa viene presa come benchmark e su di essa poi vengono calcolate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

Nel 2021, è stata effettuata la valutazione del 99% del personale valutabile, con il 50% della popolazione ritenuta modello in termini di performance globale e il 15% con performance eccellente.

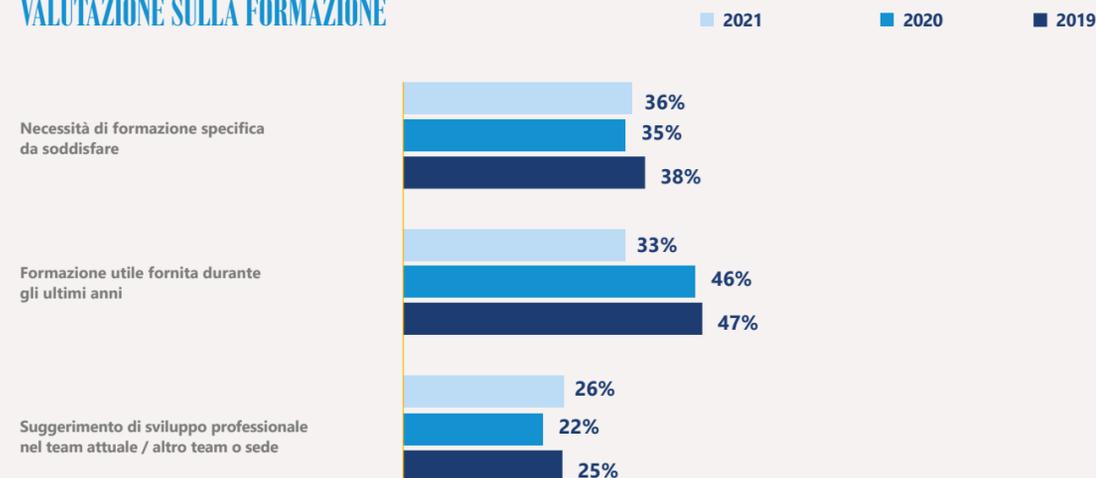
MISURAZIONE DEL PEOPLE PERFORMANCE



VALUTAZIONE MEDIA



VALUTAZIONE SULLA FORMAZIONE



Il modulo utilizzato per le valutazioni della Performance rimane **fortemente incentrato su: progetti, attività non ordinarie, impegni di rilievo, realizzazione di nuovi sistemi, miglioramento dei processi e rafforzamento delle politiche principali del Gruppo**. Allo stesso tempo, grande importanza viene attribuita ai comportamenti attesi del Gruppo, in particolare l'attenzione verso obiettivi organizzativi basati sull'approccio multiculturale, sulla responsabilità, sull'attenzione verso l'eccellenza e i miglioramenti continui, sull'effettiva integrazione con il team e il dipartimento, sull'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 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 ancora una volta il forte attaccamento dei dipendenti al Gruppo.

Con la pubblicazione – trimestrale – della rivista interna di bordo e di terra **"The Lighthouse"**, il Gruppo d'Amico riconosce e si congratula con i propri na-

viganti nella sezione **"Service with Pride"** per l'anzianità di servizio raggiunta nell'organizzazione. A partire dai cinque anni di servizio in poi sono presenti negli elenchi di d'Amico, ufficiali e membri di equipaggio che hanno raggiunto anzianità di venti anni e oltre, un motivo di orgoglio per l'azienda. Si tratta di uno speciale strumento di comunicazione per coinvolgere la comunità d'Amico e renderla partecipe di alcune informazioni, come in questo caso l'anzianità di servizio raggiunta nell'organizzazione dal 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 2021, altri 3 dei suoi dipendenti della sede di Monaco hanno ricevuto dei riconoscimenti**, in particolare medaglie di bronzo e d'argento. Istituite con decreto principesco del 6 dicembre 1924 e modificate dai decreti principeschi del 29 gennaio 2007, queste medaglie sono onorificenze destinate ai lavoratori che hanno raggiunto 20 e 30 anni di ottimo servizio

nella stessa azienda.

A causa della pandemia, anche nel 2021 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 ha una grande rilevanza per il Gruppo in quanto sottolinea in modo evidente la fiducia tra l'azienda e i suoi dipendenti.

BENESSERE DEL PERSONALE

SDG

TARGET ONU

ATTIVITÀ E KPI 2021



1.3

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

1.4

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

A tutti i dipendenti è garantita la maggior parte dei servizi di welfare

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



8.2

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

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

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

Il Gruppo ha intrapreso da tempo diverse iniziative volte a **migliorare il benessere del personale e delle loro famiglie**.

L'obiettivo è creare un ambiente di lavoro in cui ogni persona possa operare con livelli elevati, garantendo al tempo stesso **programmi di equilibrio vita-lavoro** che sostengano le persone nel bilanciare i propri bisogni familiari con gli impegni lavorativi. **La responsabilità e la partecipazione al lavoro** sono per 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 benefit spaziano tra quelle legate al benessere della persona e alla protezione della salute ad attività ricreative e di intrattenimento per l'intera popolazione aziendale.

Tra le iniziative a sostegno della **conciliazione tra vita personale e familiare e lavoro**, al personale viene data la possibilità di usufruire del congedo familiare. Si tratta di permessi aggiuntivi a fronte di particolari esigenze familiari quali, per esempio, dover assistere i propri figli e i propri familiari in caso di malattia. All'interno del 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, in base alle sedi e in alcuni casi, a istituti di previdenza integrativa.

Grande attenzione è riservata 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 buoni pasto in alcuni Paesi

La protezione sanitaria durante il COVID-19

Durante l'anno della pandemia, **garantire la salute e la sicurezza delle persone è stata la massima priorità** nella strategia del Gruppo d'Amico. 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.

d'Amico 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, il Gruppo ha stipulato un'assicurazione per tutti i dipendenti così da coprire le spese mediche in caso di infezione.

Il benessere dei marittimi

Il Gruppo d'Amico considera i membri dell'equipaggio come la più importante risorsa e si impegna sempre a migliorare il loro benessere. Anche il 2021 è stato un anno difficile e turbolento, caratterizzato dal timore per la pandemia che ha fortemente condizionato i marittimi. Per questo motivo, in continuità con l'anno precedente, sono state portate avanti diverse iniziative volte ad aumentare la loro consapevolezza e il loro benessere. Le iniziative realizzate nel 2021 hanno portato al raggiungimento degli obiettivi prefissati e permesso di costruire un piano per il 2022. I marittimi, considerata la natura del lavoro che sono chiamati a svolgere, devono affrontare straordinarie sfide. La pandemia globale ha ulteriormente accresciuto loro il livello di pressione, in particolare causando ansie e preoccupazioni per la propria salute, per la propria famiglia e per l'incertezza causata dai contratti estesi.

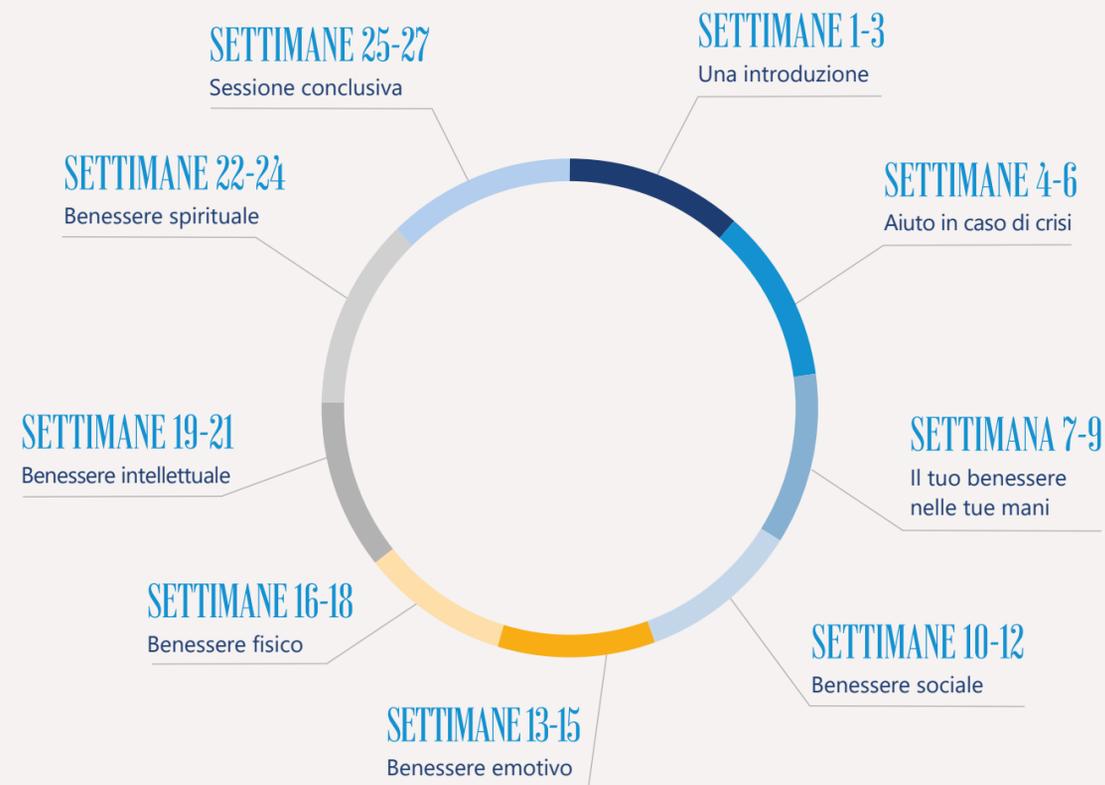
Di seguito, gli obiettivi del programma di benessere aziendale:

- Generare consapevolezza riguardo i problemi di salute mentale
- Fornire formazione al personale di bordo in modo che comprendano gli strumenti e il funzionamento di meccanismi mentali ed emozionali
- Supportare e migliorare le condizioni di salute mentale dell'equipaggio, se richiesto, anche attraverso il coinvolgimento di professionisti esterni
- Promuovere una cultura "positiva" della salute mentale ed evitare lo stigma
- Favorire una mentalità resiliente attraverso adeguata e regolare formazione
- Promuovere le capacità di leadership a supporto del benessere
- Avere una solida struttura interna all'azienda in grado di assistere i marittimi
- Monitorare i risultati ed elaborare le opportunità di miglioramento in base ai feedback ricevuti.



Nel 2021 sono state intraprese numerose iniziative al fine di raggiungere gli obiettivi prefissati:

- 1. Visite dei dirigenti:** l'alta dirigenza si è tenuta in comunicazione con i marittimi, durante seminari e visite alle navi - fisiche e a distanza - al fine di rafforzare l'attenzione riguardo al benessere. Un dialogo che ha permesso di ottenere feedback dall'equipaggio in modo da migliorare le condizioni esistenti
- 2. Shell Partners in Safety Program (PinS):** d'Amico ha continuato a implementare il programma Shell PinS a bordo della flotta navi cisterna "Resilience", "Let's Talk", "Fatigue Risk management", "Champions Network", and "Individual awareness" sono stati alcuni dei moduli dei corsi affrontati.
- 3. Assistenza professionale tramite MHSS:** d'Amico, nell'aprile 2021, ha concluso un accordo con "Mental Health Support & Solutions" (MHSS). Si tratta di specialisti che si occupano della salute mentale e del benessere nel settore marittimo. Questi forniscono un supporto continuo 24 su 24, 7 giorni su 7.
- 4. Contratto CIRM per l'assistenza medica premium dei marittimi:** nel settembre 2021 è stato concluso un accordo con CIRM (Roma), che fornisce servizi aggiuntivi, attraverso un portale online dedicato, finalizzati a migliorare e facilitare l'accesso alle cure mediche per i marittimi a bordo.
- 5. Campagna Benessere:** d'Amico ha partecipato in modo volontario alla campagna "Wellness at Sea" (WAS) di Seafarer's society, che ha coinvolto il personale di bordo di alcune navi selezionate, le loro famiglie e il personale di terra.
- 6. Formazione del personale di terra:** per la prima volta l'azienda ha avviato la formazione del personale di terra anche in tema di benessere mentale.



7. Discussione durante il seminario aziendale: a dicembre 2021 si è tenuto un seminario sul tema del benessere, in cui sono stati scambiati diversi punti di vista con il personale di bordo delle navi. Momenti di questo tipo permettono l'interazione diretta e offrono spunti fondamentali per un miglioramento del benessere complessivo dei marittimi previsto per il 2022.

8. Comunicazione e impegno del CEO: l'Amministratore Delegato di d'Amico ha comunicato costantemente con le navi della flotta per assicurare all'equipaggio l'impegno e il supporto dell'azienda, a partire dal più alto livello. L'11 ottobre 2021 si è tenuto un incontro virtuale fra il CEO e il senior management team.

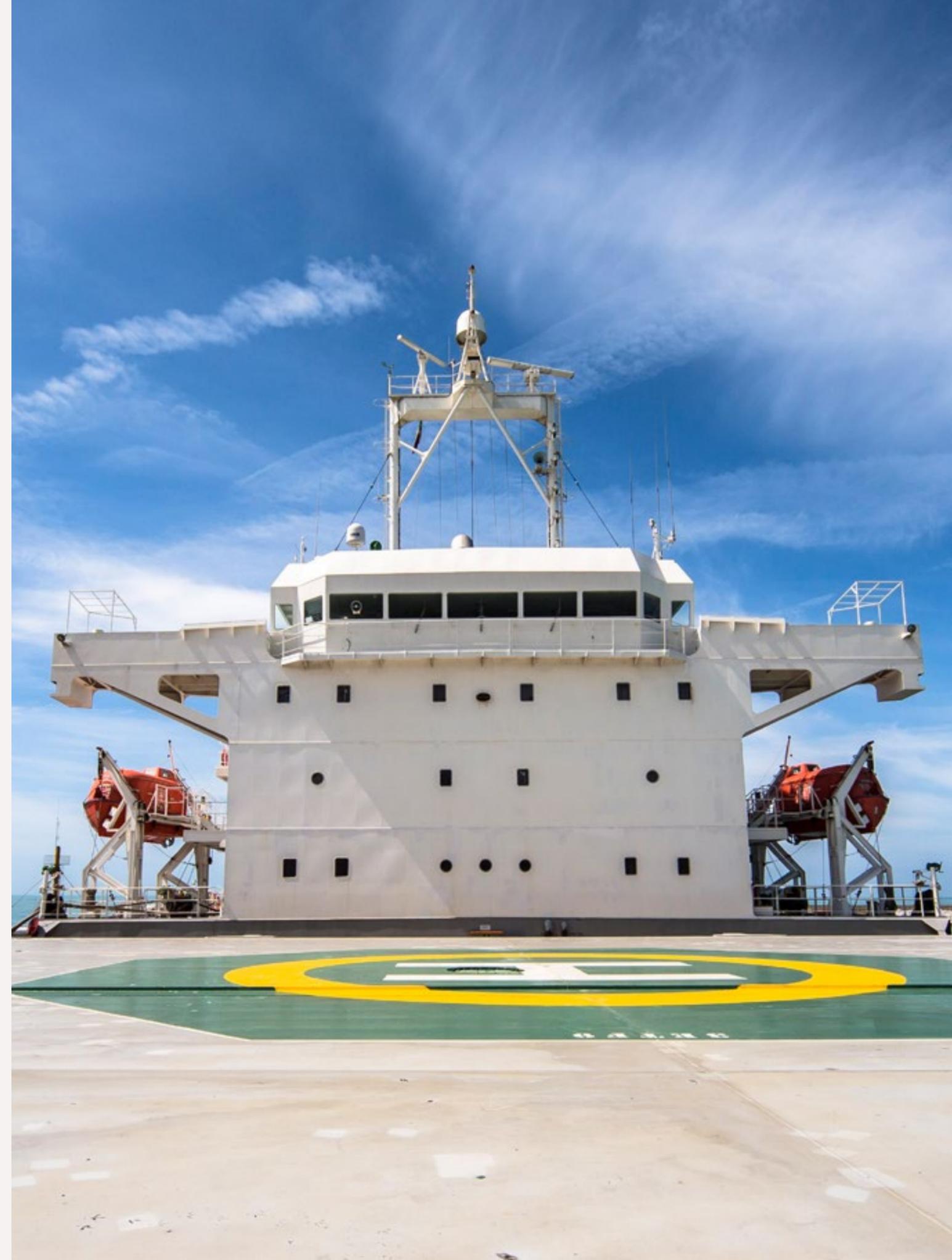
9. Supporto durante la pandemia da COVID-19: L'azienda ha intensificato gli sforzi per fornire supporto ai marittimi poiché le ondate della pandemia non hanno smesso di colpire i marittimi di tutto il mondo. d'Amico ha anche organizzato la vaccinazione gratuita dei membri dell'equipaggio in alcuni porti comodi.

10. Feedback: periodicamente sono stati raccolti feedback e redatti verbali dai marittimi per valutare l'efficacia e il grado di consenso sulle iniziative legate al benessere intraprese dall'azienda.

Riguardo alcuni dei punti sopra riportati, sono stati distribuiti a bordo delle navi dei documenti e dei moduli al fine di **raccolgere dati utili alla realizzazione del processo di rendicontazione annuale dei risultati.**

d'Amico si impegna a garantire che il proprio personale a bordo delle navi abbia accesso alle cure mediche e ai migliori trattamenti sanitari. Gli obiettivi 2021 sono stati raggiunti e hanno aperto la strada a nuove impegnative e sfidanti azioni di miglioramento attraverso:

- **proseguimento delle iniziative già esistenti**
- **erogazione di formazione aggiuntiva** al personale di bordo per aumentare la consapevolezza riguardo i temi legati al benessere, così da facilitare la formazione sul benessere a livello di flotta
- **formazione** dei marittimi su: condotta etica e sociale sul lavoro, valori, consapevolezza delle emozioni e sviluppo dei propri punti di forza, costruzione di sane abitudini, ascolto attivo, osservazione e azione, gestione dei conflitti e uso di abilità e competenze di carattere sociale.



DIRITTI UMANI

SDG

TARGET ONU

ATTIVITÀ E KPI 2021



16.1

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

16.3

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

NESSUNA SEGNALAZIONE

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

QUALSIASI CONTROVERSIA O RECLAMO

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

Uno degli obiettivi principali del dipartimento Risorse Umane del Gruppo è far sentire i dipendenti valorizzati, rispettati e coinvolti, andando ben oltre il mero rispetto delle leggi sulle pari opportunità di impiego o contro l'esclusione. d'Amico incoraggia la **promozione di una condotta etica sul posto di lavoro, come previsto dai valori e dal Codice Etico del Gruppo** che 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. Lo scopo del documento è assicurare che i valori etici espressi siano chiaramente definiti e condivisi, costituendo l'elemento base della cultura aziendale e il costante riferimento per il comportamento cui tutti i destinatari sono invitati ad attenersi, nella conduzione delle attività, degli affari aziendali e nelle relazioni con tutti gli stakeholder interessati. Le prime tre 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 nel pieno rispetto di tutte le norme vigenti sia negli ordinamenti dei Paesi in cui operano per conto della Società che a livello europeo e transnazionale. Sono anche chiamati a rispettare i principi espressi nel Codice Etico, osservandoli con imparzialità e obiettività. Il personale è tenuto anche al rispetto delle direttive e delle procedure aziendali che fanno parte del Sistema di Gestione Integrato.
- 2. Onestà, correttezza e trasparenza:** i rapporti che la Società intrattiene con i diversi stakeholder sono improntati alla trasparenza, correttezza, collaborazione, rettitudine, equità, lealtà e rispetto reciproco. I destinatari sono tenuti al rispetto delle regole deontologiche, professionali e di condotta per operazioni compiute per conto della Società. Sono anche tenuti al rispetto della normativa aziendale e ad attenersi agli obblighi deontologici e professionali, oltre al rispetto del principio di trasparenza.
- 3. Rispetto della dignità della persona:** i destinatari del Codice Etico rispettano i diritti fondamentali delle persone tutelandone l'integrità fisica, morale e culturale e garantendo eguali opportunità. Nelle relazioni interne ed esterne non sono ammessi comportamenti che abbiano un contenuto discriminatorio basato su dati sensibili della persona e relativi ad origine razziale ed etnica, a convinzioni religiose, filosofiche o di altro genere, alle opinioni politiche, all'adesione a partiti, sindacati, associazioni od organizzazioni a carattere religioso, filosofico, politico o sindacale nonché relativi a dati personali che possano rivelare lo stato di salute e/o la vita sessuale.

In tal senso, i valori stabiliti dal Codice Etico sono trasposti e attuati nella politica aziendale, nei processi, nelle procedure e nelle pratiche quotidiane riguardanti tutte le attività di gestione del personale.

Inoltre l'azienda dedica particolare attenzione e impegno verso il **rispetto dei diritti umani**.

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. L'azienda garantisce che tutti i marittimi ricevano cure mediche per l'intera durata del servizio e assistenza anche dopo la cessazione del contratto in caso di malattia o infortunio. In qualunque caso, il diritto dei marittimi a essere rimpatriati in sicurezza è sempre garantito. 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 riguarda tutti i dipendenti a bordo delle navi gestite e mira a **evitare situazioni di bullismo e molestie** e a gestirle qualora si verificano. Per bullismo e molestie si ritiene qualsiasi forma di discriminazione nella quale la condotta ha lo scopo o l'effetto di violare la dignità di una persona e di creare un ambiente intimidatorio, ostile, degradante, umiliante o offensivo. L'azienda non tollera alcun tipo di molestia e di bullismo, e per questo 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

KPI 2021



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

ZERO

Infortuni nel 2019, 2020 e 2021

Il Gruppo d'Amico considera la salute e la sicurezza dei lavoratori due elementi prioritari da garantire in qualsiasi momento. A tale 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 dovuti all'esposizione ai pericoli
- **Prevenire azioni pericolose, lesioni, malattie, incidenti al personale, danni materiali e ambientali**
- Garantire la **priorità** delle misure di **protezione collettiva** rispetto a quelle di protezione individuale
- **Perseguire un percorso di costante 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** (inclusi gli infortuni) derivanti da processi e attività
- Esplicitare l'impegno a rispettare i **requisiti legali** 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 senza incidenti e malattie.

La policy viene 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 ed è resa disponibile a tutte le parti interessate e viene rivista periodicamente per garantire che sia sempre aggiornata e appropriata.

In relazione all'emergenza pandemica del 2020, il Gruppo d'Amico è stato tra i primi a elaborare un Piano di emergenza dettagliato, con tutte le misure preventive da implementare prima di salire a bordo, a bordo e durante la navigazione, oltre all'eventualità di presenza di casi positivi o sospetti.

Sicurezza dei marittimi

Il Gruppo d'Amico ha adottato una policy che prevede che tutti i marittimi, di qualunque grado, debbano godere di buona salute ed essere idonei al lavoro che svolgono a bordo. A tal fine, ogni membro dell'equipaggio deve sottoporsi a una visita medica ogni due anni. Inoltre, prima di ogni imbarco, un medico assunto direttamente da d'Amico visita il personale marittimo.

È garantita idonea assistenza medica 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, devono essere conformi a ILO 180 e D.Lgs. 271/99 e devono essere monitorate attraverso registri aggiornati.

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



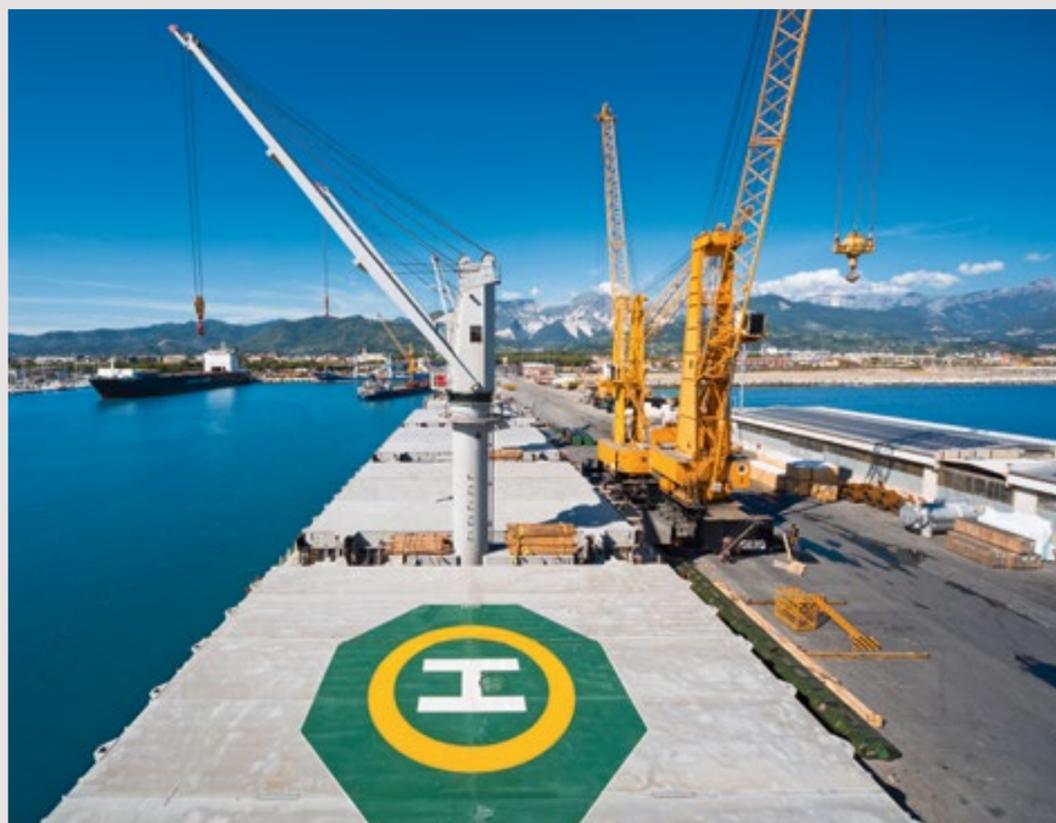
CENTRO INTERNAZIONALE RADIO MEDICO

Il Gruppo d'Amico è da anni partner e sostenitore del Centro Internazionale Radio Medico (C.I.R.M.), nato 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 giugno 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.



Performance di salute e sicurezza

La grande attenzione di d'Amico nei confronti dei temi e della gestione della salute e sicurezza dei propri lavoratori ha permesso di azzerare il numero degli infortuni nel 2019, 2020 e 2021.

| INFORTUNI | 2019 | 2020 | 2021 |
|-----------------------------------|------|------|------|
| INDICE DI FREQUENZA ²⁰ | 0 | 0 | 0 |

Analisi sugli incidenti²¹

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

Lo scopo è quello di fornire indicazioni pratiche tramite un approccio strutturato di indagine che consenta lo sviluppo di analisi e attività di prevenzione efficaci.

Il Modello di analisi degli incidenti della Società comprende una procedura di indagine sulle perdite in termini di persone, strutture, macchinari, equipaggiamento, allestimento, inquinamento e reputazione commerciale e finanziaria.

Il Gruppo d'Amico si avvale della tecnica di Marine Root Cause Analysis denominata "metodo dei 5 perché". Questa viene utilizzata nelle indagini e nella classificazione delle cause alla base degli incidenti, compresi infortuni e "quasi-incidenti", con impatto su: sicurezza, salute, ambiente, qualità, affidabilità, produzione, immagine e aspetti finanziari. Il metodo della Root Cause Analysis richiede che vengano determinate le modalità con cui si sono verificate le cause sequenziali di un incidente e di identificarne la relazione causa-effetto.

Ci si chiede i motivi per risalire alla causa precedente fino ad arrivare alla causa primaria dell'incidente.

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

- Proteggere la salute e la sicurezza dei lavoratori e di tutte le persone che entrano in contatto con loro
- Preservare le risorse umane e patrimoniali dell'organizzazione
- Migliorare la qualità, l'affidabilità e la produttività
- Garantire la continuità dei servizi ai clienti
- Adempiere agli obblighi normativi e assicurativi
- Rispettare le politiche dell'organizzazione e di settore
- Rispondere a problemi legali, normativi, dell'organizzazione, della comunità e dei dipendenti
- Istruire management, personale e impiegati
- Dimostrare l'interesse del management e promuovere il coinvolgimento dei dipendenti
- Informare gli stakeholder esterni sui rischi non rilevati e sulle strategie di gestione del rischio più efficaci.

²⁰ 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.

²¹ Collisioni, contatti, incagli, cedimenti strutturali non accidentali, incendi ed esplosioni.

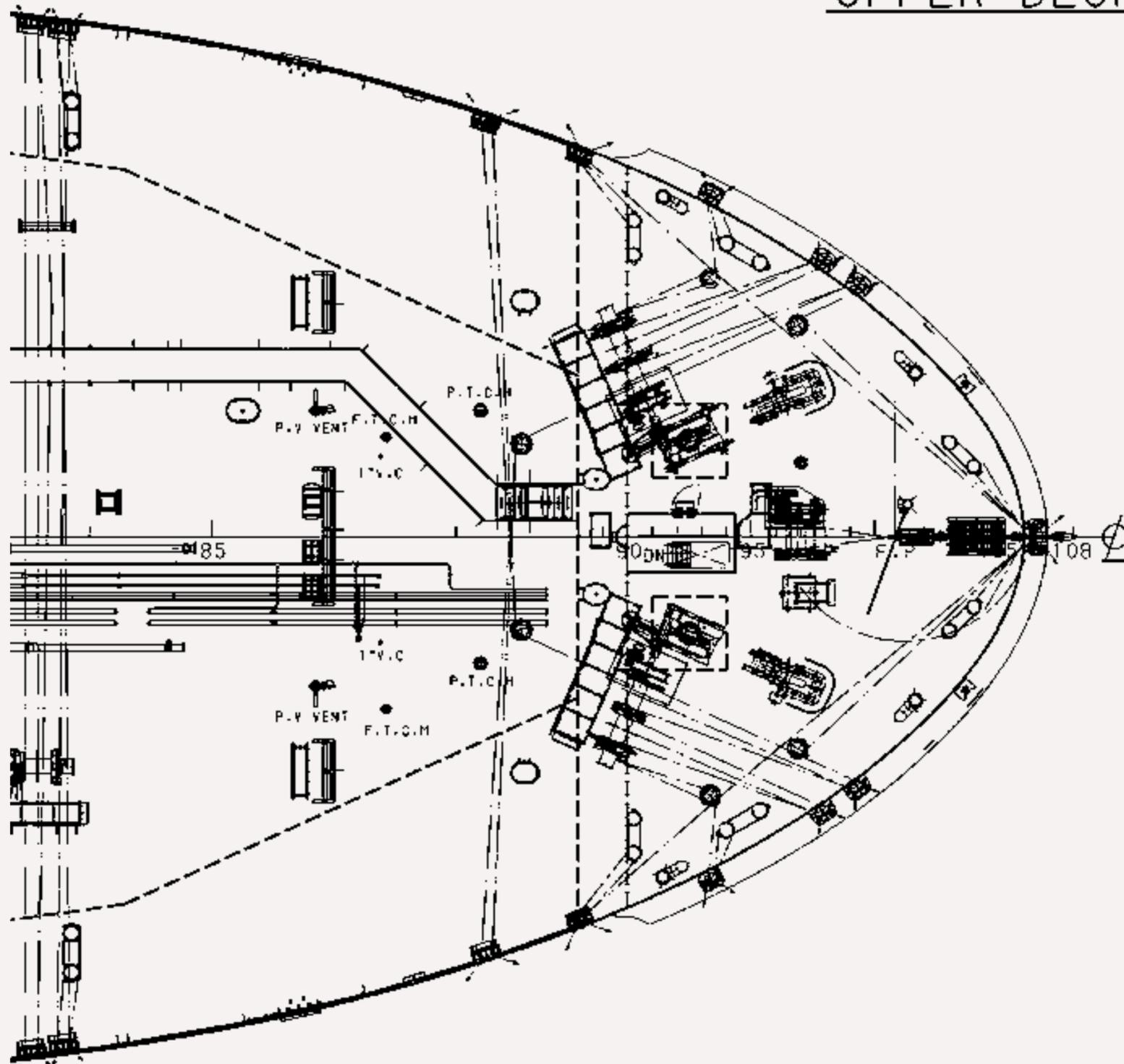
Gestione della salute e della sicurezza nelle sedi

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

| DATI DI SALUTE E SICUREZZA | 2019 | 2020 | 2021 |
|----------------------------------------------------------------------------------------------|------|------|------|
| Numero di infortuni per dipendente (>1 giorno di assenza, esclusi gli infortuni in transito) | 0 | 0 | 0 |
| Numero totale di giorni persi | 0 | 0 | 0 |
| Perdita di affari a causa di problemi infrastrutturali | 0 | 0 | 0 |



UPPER DECK



Clienti

SDG

Sezioni del Bilancio di sostenibilità

Attività



Reclami e segnalazioni

- Attenzione massima al servizio offerto, tramite personale qualificato e formato, 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 in 4 continenti, con sedi in 10 Paesi**, e all'impiego di personale altamente qualificato, il Gruppo d'Amico fornisce ai suoi clienti una vasta gamma di servizi diversificati e un'assistenza continuativa e tempestiva, 24 ore su 24, 7 giorni su 7.

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. Questo 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 controstellie. Infine, si occupa dell'acquisto e della fornitura di bunker.

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

Dal 2017, al fine di consolidare il modello di business del Gruppo e di garantire un servizio di eccellenza, sono stati unificati i dipartimenti operativi delle business unit Navi da carico a secco e Navi cisterna in un unico team: Global Operation ("Global Ops").

Di seguito i principali ambiti di azione:

- sfruttamento delle sinergie commerciali delle business unit Navi da carico secco e Navi cisterna
- sviluppo di procedure parallele e istruzioni operative
- snellimento delle attività quotidiane degli operatori
- ottimizzazione dell'efficienza degli operatori.

Global Ops partecipa, insieme ai dipartimenti Chartering, Technical, Performance Monitoring, HSQE (Health, Safety, Quality and Environment) e Legal, a molte riunioni strategiche ed è riferimento per i manager regionali dei dipartimenti operativi delle navi da carico secco e navi cisterna oltre che per l'Unità Shipping Control.

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

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

SCHEMA ORGANIZZATIVO



AREA DI BUSINESS E CLIENTI

Dry Cargo

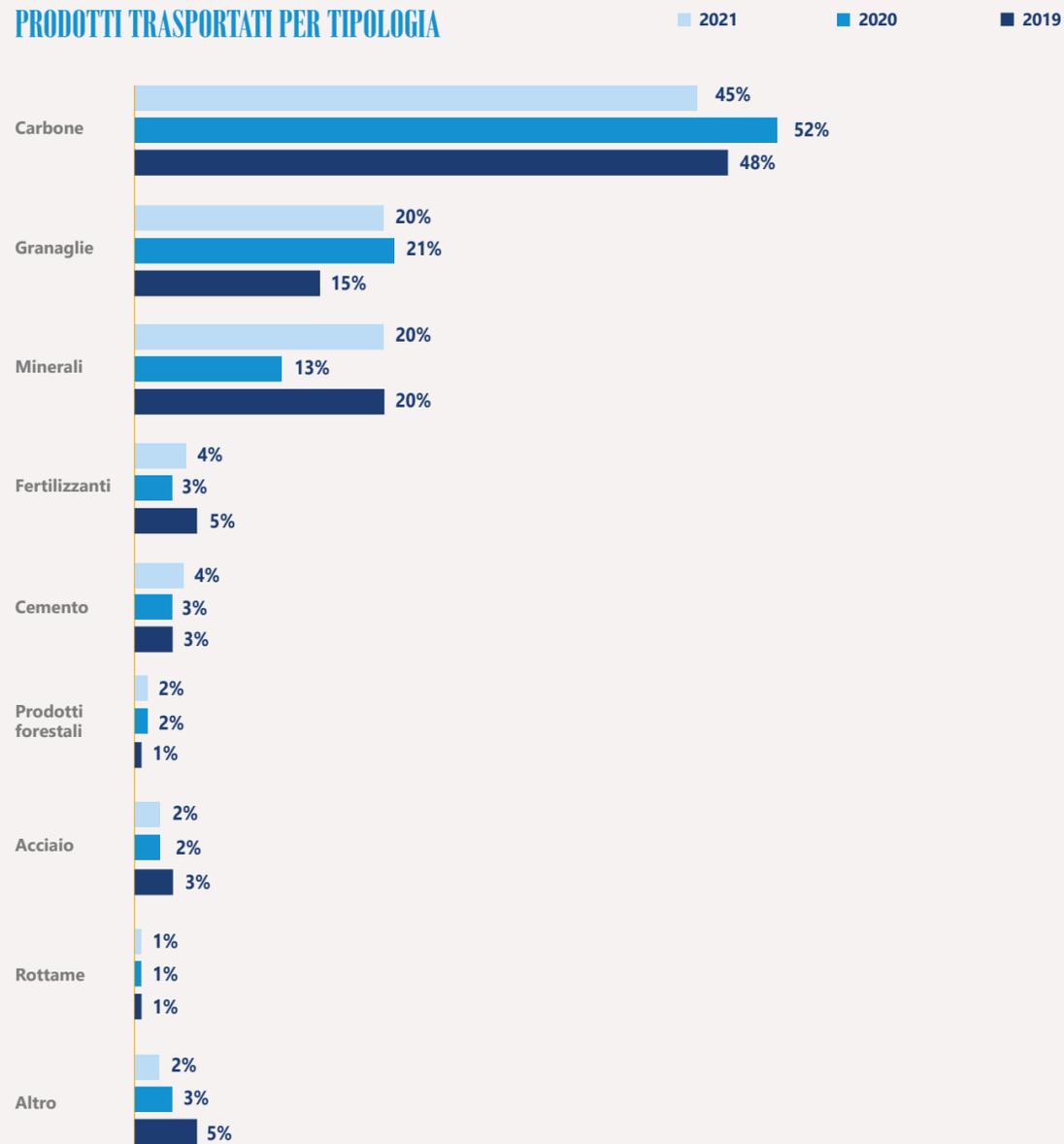
Il Gruppo opera nel segmento del trasporto marittimo di carico secco. L'attività di trasporto delle **materie prime** riguarda in particolare **le granaglie, il carbone e i minerali**, settori nei quali d'Amico vanta una consolidata esperienza. **A queste materie prime** si aggiunge il trasporto di minori commodity alla rinfusa, quali: fertilizzanti, cemento, prodotti forestali, prodotti siderurgici e tubi in acciaio.

Questo settore comprende anche il trasporto di prodotti forestali dal Cile verso i porti del Mediterraneo, nonché dal Brasile al Sudafrica. 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) sempre nell'ottica di garantire un impiego altamente flessibile della flotta.



PRODOTTI TRASPORTATI PER TIPOLOGIA



Il Gruppo d'Amico è stato in parte condizionato da alcuni fattori esogeni - come il COVID-19, i disastri naturali come l'uragano IDA negli Stati Uniti e la crisi fra Russia-Ucraina - che hanno influenzato il mercato del trasporto di merci sfuse secche.

A livello di mercato, nel suo complesso, **le esportazioni globali di grano sono aumentate del 2% nel 2021** e sono incrementate anche le spedizioni su navi più grandi e a lungo raggio, con conseguente aumento del rapporto tonnellate-miglia. L'inflazione globale elevata e la crisi del Mar Nero potrebbero tuttavia influenzare il segmento delle granaglie, in particolare del grano e del mais.

La Cina continua a dominare i trend globali sul carbone e mantiene la leadership di mercato, con l'India secondo consumatore, produttore e importatore. Cina e India rappresentano infatti i due terzi del consumo mondiale di carbone.²²

²² Coal 2021. IEA <https://www.iea.org/reports/coal-2021>



La Cina ha inoltre annunciato di voler aumentare la produzione nazionale di carbone per costituire scorte e continuerà a efficientare la produzione di carbone e le capacità di trasporto nel 2022. L'India ha aumentato la produzione interna dal 2020 in poi e di conseguenza le importazioni sono diminuite.

Sul fronte della domanda, oltre a Cina e India, si prevede che le **nazioni europee e gli USA consumeranno più carbone**, soprattutto dopo la crisi fra Russia e Ucraina. Sul fronte dell'offerta, Australia, Indonesia e Sud Africa stanno continuando ad affrontare alcune difficoltà di approvvigionamento che potrebbero limitare la produzione di carbone oltre il volume preventivato.

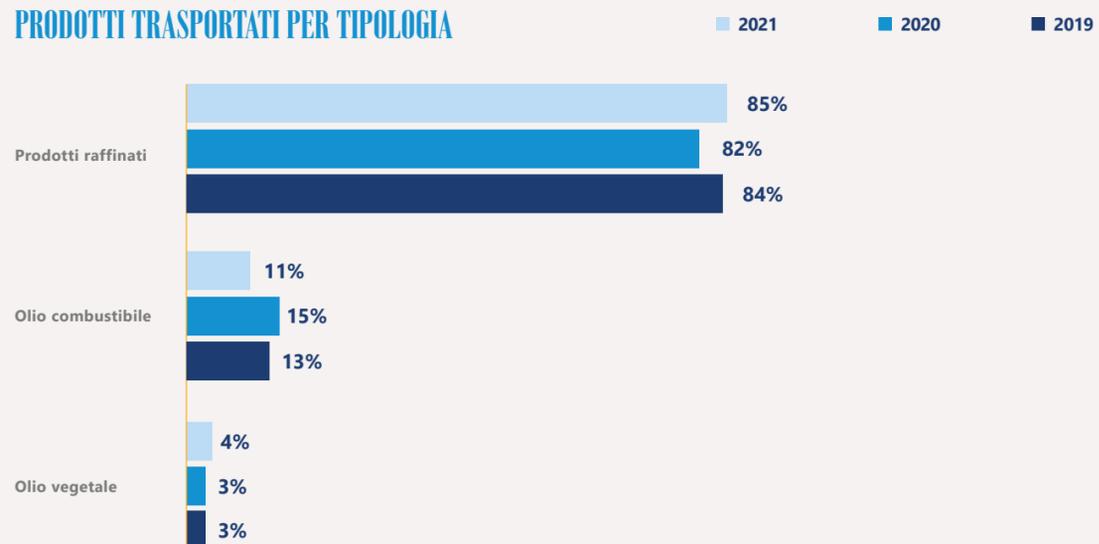
Parlando di minerali e acciaio, la **domanda è diminuita a causa della carenza interna di minerale di ferro in India e della preferenza cinese per minerali di qualità superiore**. L'Australia ha ridotto la produzione a causa della carenza di manodopera nelle miniere legata al COVID-19.

Nel 2021 la domanda di rinfuse minori è stata molto ampia. Tuttavia, gli elevati prezzi e l'inflazione delle materie prime, se sostenuti, continueranno a incidere sulla domanda.

Product Tankers

Attraverso d'Amico International Shipping e le sue controllate (DIS), il settore tanker del Gruppo è impegnato principalmente nel trasporto di **prodotti petroliferi raffinati**, e fornisce servizi su scala globale alle compagnie petrolifere e alle società di trading di commodities.

PRODOTTI TRASPORTATI PER TIPOLOGIA



I **prodotti raffinati rappresentano la maggior parte dei prodotti trasportati da DIS**. Tra questi rientrano diesel, benzina senza piombo, nafta, cherosene, carburanti per aviazione e componenti per la benzina.

Al 31 dicembre 2021 il 76% della nostra flotta era classificata IMO, consentendo a DIS di trasportare una vasta gamma di prodotti. In base alle norme MARPOL/IMO, infatti, il trasporto di merci quali olio di palma, oli vegetali e alcuni prodotti chimici, può essere effettuato solo da navi cisterna classificate IMO. DIS trasporta anche olio combustibile.

Il mercato Product Tanker è cresciuto durante il 2021, i volumi scambiati hanno avuto una ripresa costante rispetto ai minimi di metà 2020. Anche la modesta crescita della flotta a causa del calo delle consegne di navi da nuova costruzione e un aumento delle demolizioni ha sostenuto i mercati. A partire dalla fine del primo trimestre del 2022, lo scoppio della guerra

in Ucraina ha avuto un impatto significativo sui mercati delle petroliere. Questa crisi sta generando un aumento sostanziale della domanda in tonnellate-miglia per il trasporto marittimo di prodotti raffinati, poiché le importazioni europee di carichi russi (tipicamente carburante e gasolio) sono parzialmente sostituite da fonti che si trovano in paesi più distanti (Stati Uniti, Medio Oriente e Asia), portando ad un aumento significativo delle tariffe di trasporto. Nelle previsioni di aprile 2022, Clarksons stima che nel 2022 la domanda di Product Tanker aumenterà del 10,4%, ben al di sopra dell'aumento previsto dell'offerta della flotta (vedi sotto). Le aspettative per le esportazioni di prodotti da Stati Uniti, MEG e Asia verso l'Europa sono aumentate, con un potenziale aumento di volumi aggiuntivi, in parte sostituendo i volumi persi dalla Russia. In effetti, ci sono già state segnalazioni di raffinerie asiatiche che hanno aumentato la produzione per incrementare le esportazioni in Europa grazie anche a dinamiche di arbitraggio favorevoli. È probabile che i cambiamenti nei modelli commerciali abbiano un impatto positivo sul commercio marittimo in termini di tonnellate-miglio di prodotti.

Lo stock commerciale di petrolio è diminuito di ben 60 milioni di barili nel dicembre 2021, guidato da grandi prelievi di distillati medi in tutte le regioni. Le scorte alla fine del 2021 erano inferiori di 355 milioni di barili rispetto a un anno prima, con le scorte di prodotti che costituivano il 50% del calo. Anche le scorte di prodotti raffinati sono ben al di sotto delle medie del 2016-2020, essendo scese a 1.376 milioni di barili alla fine del 2021, 131 milioni di barili al di sotto dei livelli pre-COVID-19 di fine del 2019.

L'olio vegetale e l'olio di palma rappresentano una percentuale in netta crescita rispetto ai volumi totali trasportati da DIS. Sono infatti passati dal 2,87% del 4° trimestre 2020 al 6,25% del 4° trimestre 2021.

TREND OLIO VEGETALE (2019-2021)



Servizi marittimi

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

Tra i servizi offerti figurano:

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

LA QUALITÀ DEL SERVIZIO

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

- **personale** qualificato, esperto, formato e aggiornato
- attrezzature e strutture idonee al **servizio**
- **ispezioni sulla flotta in gestione 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, uffici delle compagnie e navi gestite.

In particolare, il Gruppo d'Amico è consapevole che il buon posizionamento sul mercato dipenda soprattutto dalla comprensione e soddisfazione delle esigenze - attuali e future - dei clienti esistenti e potenziali. Pertanto, il Gruppo determina i requisiti e le esigenze dei clienti, provvedendo a farle conoscere a tutte le funzioni responsabili del servizio, in modo che si adoperino per 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 ricevuti da persone a diretto contatto con i clienti.

Inoltre, d'Amico raccoglie annualmente feedback sulla qualità del servizio offerto attraverso l'incontro diretto, tramite il Dipartimento Commerciale, con i propri clienti. Gli esiti degli incontri sono raccolti nel management review e contribuiscono all'identificazione degli obiettivi che il Gruppo si pone per continuare a migliorare la qualità del proprio servizio.



Reclami e segnalazioni

SDG

TARGET ONU

KPI 2021



8.2

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

5

Reclami pervenuti nel 2020

33,3%

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

Il Dipartimento Legale è l'ufficio che gestisce i reclami ricevuti da terzi e tutte le richieste che il Gruppo d'Amico ha nei confronti di questi ultimi. I reclami possono essere suddivisi nelle seguenti categorie:

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

RECLAMI PER TIPOLOGIA

| | RECLAMI SUL CARICO | DISPUTE CONTRATTUALI | MOA CLAIM ²³ | DEMURRAGE | FFO ²⁴ / COLLISIONE | CONTAMINAZIONE DA BUNKER | TOTALE |
|--------------------|--------------------|----------------------|-------------------------|-----------|--------------------------------|--------------------------|--------|
| 2019 | 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 9 |
| 2020 | 13 | 1 | 0 | 0 | 2 | 1 | 17 |
| 2021 ²⁵ | 12 | 2 | 0 | 1 | 3 | 2 | 20 |

La maggior parte dei reclami ricevuti rientra nella copertura assicurativa P&I (Protection and Indemnity) o FD&D (Freight, Demurrage and Defence). Una volta pervenuto il reclamo al Dipartimento Legale, questo viene comunicato anche agli assicuratori, i quali assistono alla gestione del reclamo e rimborsano 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 nella quale il Gruppo d'Amico vanta un importante network di legali esterni incaricati di rappresentare gli interessi societari.

Nel 2021, 15 reclami su 20 risalivano ad anni precedenti ed erano ancora aperti. Cinque di questi, pari al 33,33% (4 riguardanti reclami sul carico e 1 FFO), sono stati risolti durante l'esercizio. Inoltre, nel 2021 il Gruppo ha ricevuto 5 nuovi reclami rispettivamente per: reclami sul carico (1 di 5), Demurrage (1 di 5), dispute contrattuali (1 di 5), FFO e collisioni (1 di 5) e contaminazione da Bunker (1 di 5).

In conclusione, nel 2021 vi sono in totale 15 reclami ancora in corso.

²³ Dispute aventi per oggetto un memorandum of agreement per la vendita della nave

²⁴ Danni a banchine, moli, chiuse o pontili, nonché a reti da pesca, comunemente denominati Oggetti fissi e galleggianti (Fixed and Floating Objects - FFO)

²⁵ I reclami inseriti si riferiscono esclusivamente a quelli pervenuti dai clienti o ancora aperti nel 2021 e solo a quelli di importo superiore a USD 50.000.

LA COMUNICAZIONE VERSO I CLIENTI

SDG

TARGET ONU

KPI 2021

16

PACE, GIUSTIZIA
E ISTITUZIONI
SOLIDE

16.7

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

16.10

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

+ 18,9%

Aumento della copertura mediatica internazionale rispetto al 2020

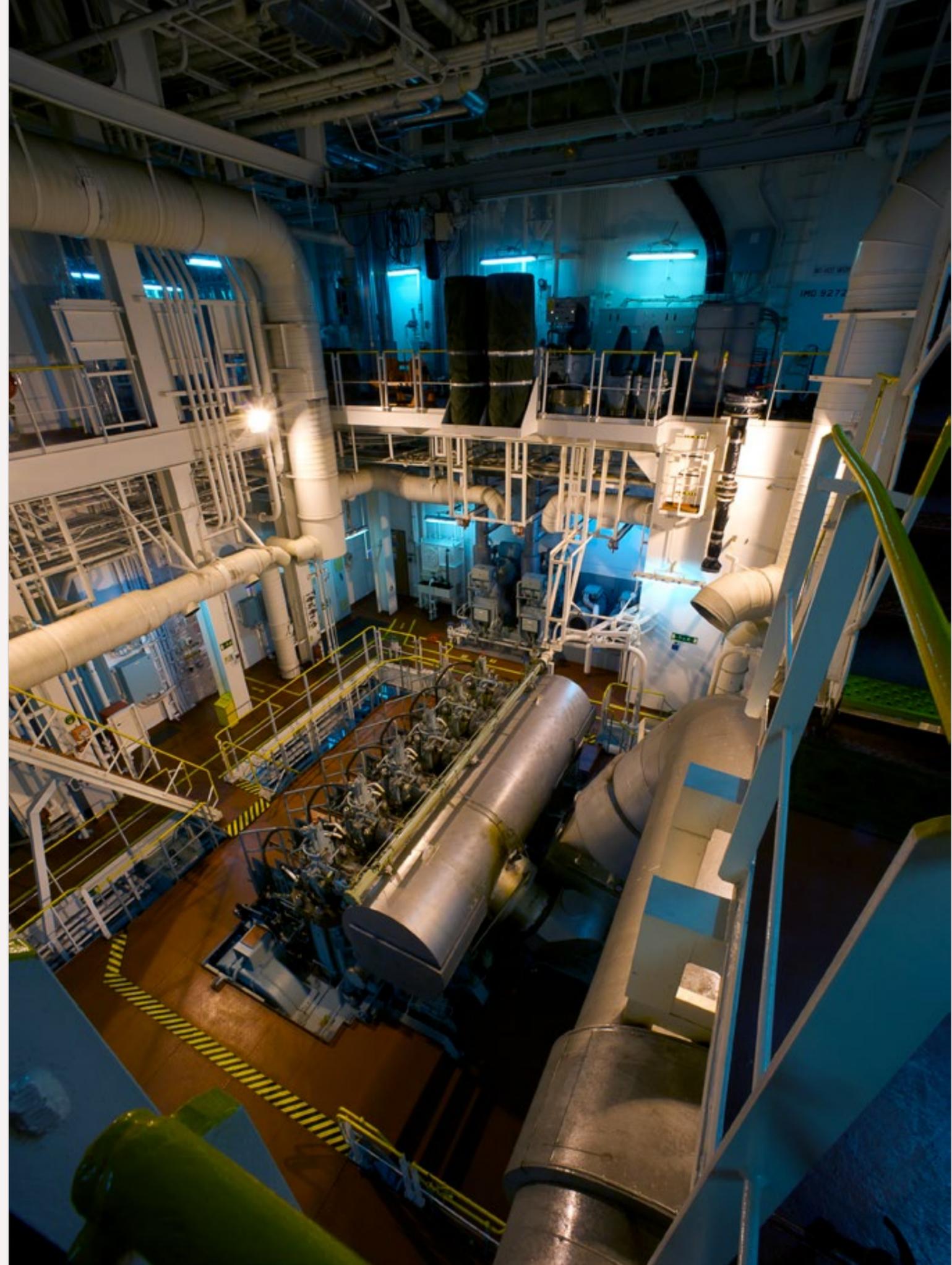
La maggior parte dei contatti commerciali, sia per le navi cisterna sia per quelle da carico secco, si sviluppa tramite la figura **dei broker legati a società di brokeraggio con cui il Gruppo lavora** da tempo. In alcune aree geografiche, come il Giappone, alcune relazioni risalgono addirittura agli 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**. Prima della pandemia, il Gruppo organizzava 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 segno di 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.

Il 2021 è stato caratterizzato dal progressivo ritorno degli eventi in presenza, nonostante il perdurare della pandemia dovuta al COVID-19, e sebbene, come lo scorso anno, il Gruppo d'Amico abbia partecipato con i suoi armatori e Top Manager anche a numerosi convegni ed eventi on-line organizzati dai principali attori del settore shipping e della comunità finanziaria.

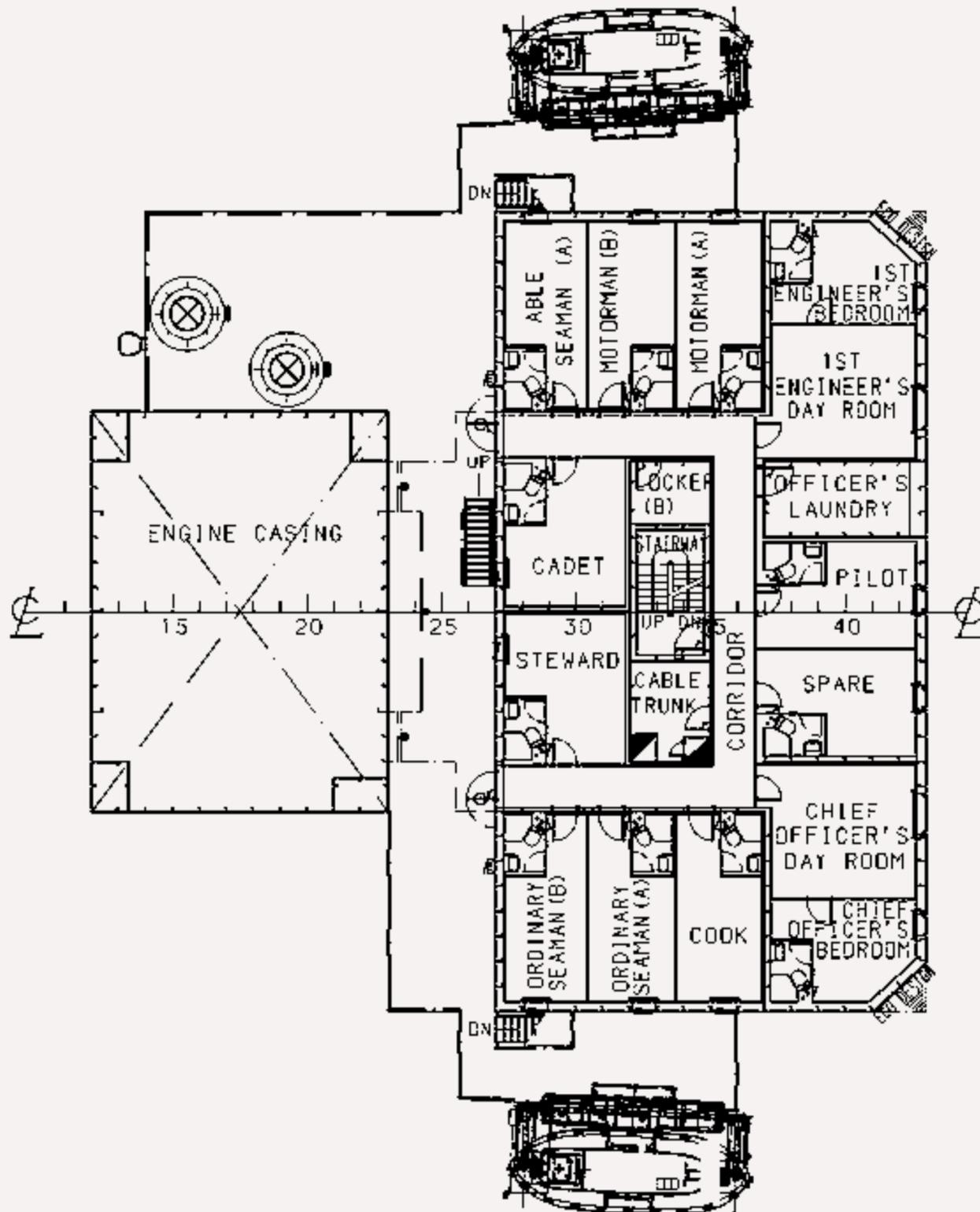
Il Gruppo, inoltre, utilizza il web per la comunicazione a clienti e stakeholder delle principali informazioni di carattere istituzionale e commerciale, alle quali è possibile accedere sia tramite il **sito del Gruppo** (<https://it.damicoship.com/>) sia tramite i siti dedicati alle principali aree di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

In generale la copertura mediatica per il 2021 ha avuto una leggera contrazione rispetto al 2020 (-1,78%) ed è stata caratterizzata da articoli riguardanti: DIS risultati finanziari (14,3% del totale) e acquisto e vendita di alcune navi da carico e petroliere (16,7% del totale).

Per il resto, **il 2021 ha segnato un importante incremento in termini di copertura mediatica internazionale (+18,9% rispetto allo scorso anno)**. Il Gruppo ha ottenuto una grande visibilità grazie alla presenza attiva degli Armatori e del management in associazioni ed istituzioni marittime nazionali ed internazionali.



B-DECK



Comunità

SDG

Sezioni del Bilancio di sostenibilità

Attività



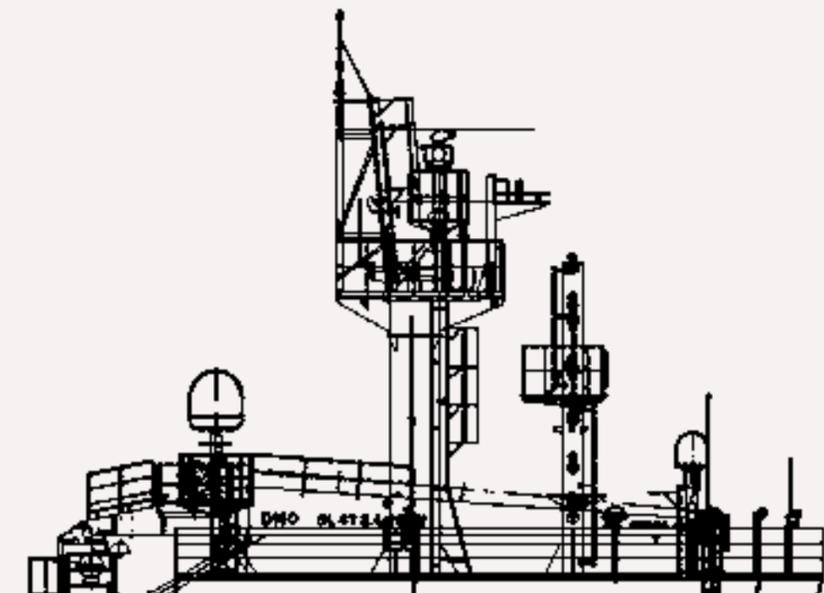
Partecipazione ad associazioni e organizzazioni leader del settore

Partecipazione ad associazioni e organizzazioni leader del settore

L'impegno del Gruppo d'Amico per la comunità

- 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

- Agire in una logica sistemica, per sostenere gli enti e le associazioni locali, al fine di sviluppare un'infrastruttura forte e coesa che consenta una migliore realizzazione degli obiettivi di sviluppo sostenibile del Gruppo d'Amico e della comunità



PARTECIPAZIONE IN ASSOCIAZIONI E ORGANIZZAZIONI LEADER DEL SETTORE

SDG



TARGET ONU

17.17

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

ATTIVITÀ E KPI

166.000€

Erogati come quote di partecipazione a favore di altri armatori e associazioni nazionali e internazionali nel 2021



12.8

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

PARTECIPAZIONE ATTIVA

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



13.3

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

Il Gruppo d'Amico partecipa attivamente all'interno di diverse organizzazioni e associazioni leader di settore a livello nazionale e internazionale, con ruoli di primo piano. Gli armatori e il management dell'azienda continuano la lunga tradizione di presenza 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. La Confederazione raggruppa 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, infatti tre membri della famiglia d'Amico sono stati nominati Presidenti della Confederazione nel corso degli anni e sono stati coinvolti in eventi significativi della sua storia. Ciro d'Amico, Presidente dal 1972 al 1975, collaborò all'unificazione delle tre diverse associazioni di armatori che confluirono in Confitarma. Antonio d'Amico, che ha presieduto l'associazione per due mandati, dal 1989 al 1995, ha contribuito attivamente all'unione in Confindustria. Paolo d'Amico ha guidato Confitarma durante un triennio partico-

larmente 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, nato nel 1995 in attuazione dello Statuto confederale e composto da oltre 60 membri, tra armatori, figli di armatori, dirigenti e collaboratori direttamente impegnati nelle realtà imprenditoriali rappresentate da Confitarma e provenienti da circa 50 imprese associate. I Giovani Armatori sono coinvolti in modo attivo nella vita della Confederazione: il presidente è membro di diritto del Consiglio e del Comitato esecutivo; 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**, carica che rivestirà fino al 2023 e che segue la precedente nomina come Vicepresidente e membro del Consiglio di Amministrazione. Tra le sue priorità, è riconosciuto un approccio globale alla sostenibilità e alla digitalizzazione, due ambiti essenziali per far ripartire l'economia dopo l'emergenza pandemica.

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

INTERTANKO

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

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 ha da sempre avuto un importante ruolo all'interno dell'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 - partecipa anche ai Gruppi di corrispondenza dell'IMO sull'inquinamento atmosferico e l'efficienza energetica e sull'indice di intensità carbonica (CI) e le misure di riduzione.

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. Il tutto con l'obiettivo di promuovere uno **shipping sostenibile, competitivo e di qualità, senza compromettere la sicurezza**.

ECSCA - European Community Shipowners Association

Fondata nel 1965, ECSCA è un **consorzio di categoria che rappresenta le associazioni nazionali degli armatori dell'UE e della Norvegia**, che insieme controllano il 40% della flotta commerciale globale. L'ECSCA è coinvolta in questioni riguardanti la sicurezza e l'ambiente, le politiche marittime e commerciali e gli affari sociali. Promuove gli interessi del trasporto marittimo con l'obiettivo di creare un ambiente commerciale libero e competitivo. **Nel 2020 l'ECSCA 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'ECSCA che si impegna a diventare un leader globale nella finanza sostenibile**. La Commissione europea ha istituito l'High-Level Expert Group on Sustainable Finance (HLEG) nel 2016 con il compito di elaborare una strategia europea completa sulla finanza sostenibile. Il Consiglio di Amministrazione dell'ECSCA 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'ECSCA. Uno dei dirigenti di d'Amico rappresenta l'Irlanda nel Consiglio di Amministrazione.

ECPSF – European Commission Platform on Sustainable Finance

La piattaforma, composta da gruppi di esperti, è un **organo consultivo** soggetto alle regole della **Commissione Europea**. Il suo scopo principale è fornire consulenza alla Commissione su numerosi ambiti e compiti relativi all'ulteriore sviluppo della tassonomia dell'UE e al supporto nella preparazione tecnica degli atti delegati. La piattaforma riunisce esperti di sostenibilità leader a livello mondiale in tutti i gruppi di stakeholder: privati dei settori finanziario, non finanziario e imprenditoriale; ONG e società civile; università e centri di ricerca, esperti a titolo personale e istituzioni pubbliche e internazionali. Nel 2021 un Manager del Gruppo d'Amico è stato nominato Tech Expert Member.

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'ECSCA (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 - Camera di Commercio Italiana a Singapore

La Camera di Commercio italiana a Singapore è un'associazione senza scopo di lucro costituita con l'obiettivo di rafforzare le **relazioni bilaterali tra Italia e Singapore**. È focalizzata sulla costruzione di partnership tra soggetti appartenenti alle due aree geografiche. Il Gruppo d'Amico è una delle aziende italiane con la presenza più rilevante a Singapore, con una sede che rappresenta la 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 i principali organi delle Nazioni Unite. Controlla circa il 65% del tonnellaggio mondiale, con una presenza 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

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

ATTIVITÀ E KPI 2021

100.000€

Erogati dal Gruppo come donazioni e sponsorizzazioni nel 2021

FORMAZIONE

Student Naval Architect Award

Lo Student Naval Architect Award è un **prestigioso premio** conferito da oltre 15 anni alle studentesse e agli studenti dell'Università di Genova che hanno frequentato la facoltà di Ingegneria navale o di materie affini e che hanno ottenuto il punteggio massimo con la tesi di laurea. Il proposito è quello di premiare le eccellenze nel campo dell'ingegneria navale per costruire il futuro dello shipping. Il Gruppo d'Amico finanzia questo premio, insieme 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 ed attività educative) di Napoli è un percorso didattico unico nel suo genere in Italia. Ha la finalità di formare professionisti esperti nei processi di selezione, gestione e valutazione delle Risorse Umane. Il Master offre - tramite tecniche di social recruiting, employer branding, gestione del cambiamento - formazione per l'acquisizione di competenze necessarie per la digital transformation aziendale. Grazie a questa collaborazione, ogni anno gli studenti possono sviluppare un project work finale in azienda. d'Amico, inoltre, offre agli studenti più meritevoli l'opportunità di svolgere un tirocinio presso il dipartimento Risorse Umane. Il Master vanta un tasso di 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. Ogni anno offre 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

È un'associazione **no-profit dell'industria dello shipping** negli USA nella quale il Gruppo d'Amico è parte attiva 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 corsi specializzati in trasporto marittimo, commercio internazionale, biologia marina e ingegneria marittima.**

SOLIDARIETÀ

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

Il Porto dei Piccoli

Il Gruppo d'Amico supporta **"Il Porto dei Piccoli", associazione che si rivolge ai bambini che affrontano l'esperienza della malattia e alle loro famiglie.** L'obiettivo che si pone è di costituire un supporto, indipendentemente dalla patologia, nel percorso di cura e di rappresentare, in questo senso, 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 17 anni di attività, attraverso più di cinquantamila ore di iniziative, "Il Porto dei Piccoli" ha coinvolto più di tredicimila bambini in diverse regioni italiane.

Fondo Emergenze per i bambini di Save the Children

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

Il sostegno offerto dal Gruppo d'Amico è inoltre rivolto 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, supportando la Fondazione nel finanziamento dei migliori ricercatori e istituti di ricerca. L'obiettivo è di aiutare **la ricerca e progredire verso la cura contro le malattie genetiche.**

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 normale.

ARTE E CULTURA

Il Gruppo d'Amico supporta il mondo dell'arte e della cultura. Questa scelta è dovuta al legame con le numerose comunità locali in cui opera a livello mondiale e al 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.

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 realizzare la **"Sala degli Armatori" nel Museo del Mare di Galata**. Questa sala, situata al terzo piano del museo, è dedicata a Genova e al suo porto, attraverso i suoi protagonisti: gli armatori insieme alla storia marittima italiana dal 1861. Nello stesso museo si trova la **"Sala Antonio d'Amico"**, dedicata alla memoria di uno dei tre fratelli fondatori di d'Amico Società di Navigazione, che contiene la campana appartenente al transatlantico REX, donata dalla società a Genova come segno tangibile del forte legame tra d'Amico e la città.

Istituto Italiano di Navigazione

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



Responsabilità ambientale

CIELO DI LONDRA



HIGHLIGHTS 2021

88%

della flotta di proprietà conforme alla Fase II dell'EEDI e con EEXI (Dry Cargo)

70%

della flotta di proprietà conforme alla Fase II dell'EEDI e con EEXI (Product Tanker)

13%

della flotta di proprietà conforme alla Fase III dell'EEDI e con EEXI (Product Tanker)

-5,2%

la riduzione dell'EEDI e dell'EEXI della flotta Product Tanker (tra 2021 e 2019)

-11,3%

la riduzione dell'EEDI e dell'EEXI della flotta Dry Cargo (tra 2021 e 2019)

-4,0%

la riduzione dell'AER della flotta d'Amico (tra 2021 e 2019)

-7,5%

la riduzione delle emissioni di CO₂ per miglio nautico (tra 2021 e 2019)

-7,4%

la riduzione delle emissioni di NO_x per miglio nautico (tra 2021 e 2019)

-7,0%

la riduzione del consumo di combustibile per miglio nautico (tra 2021 e 2019)

-3,4%

la riduzione dei rifiuti prodotti a bordo rispetto al 2019

97,5%

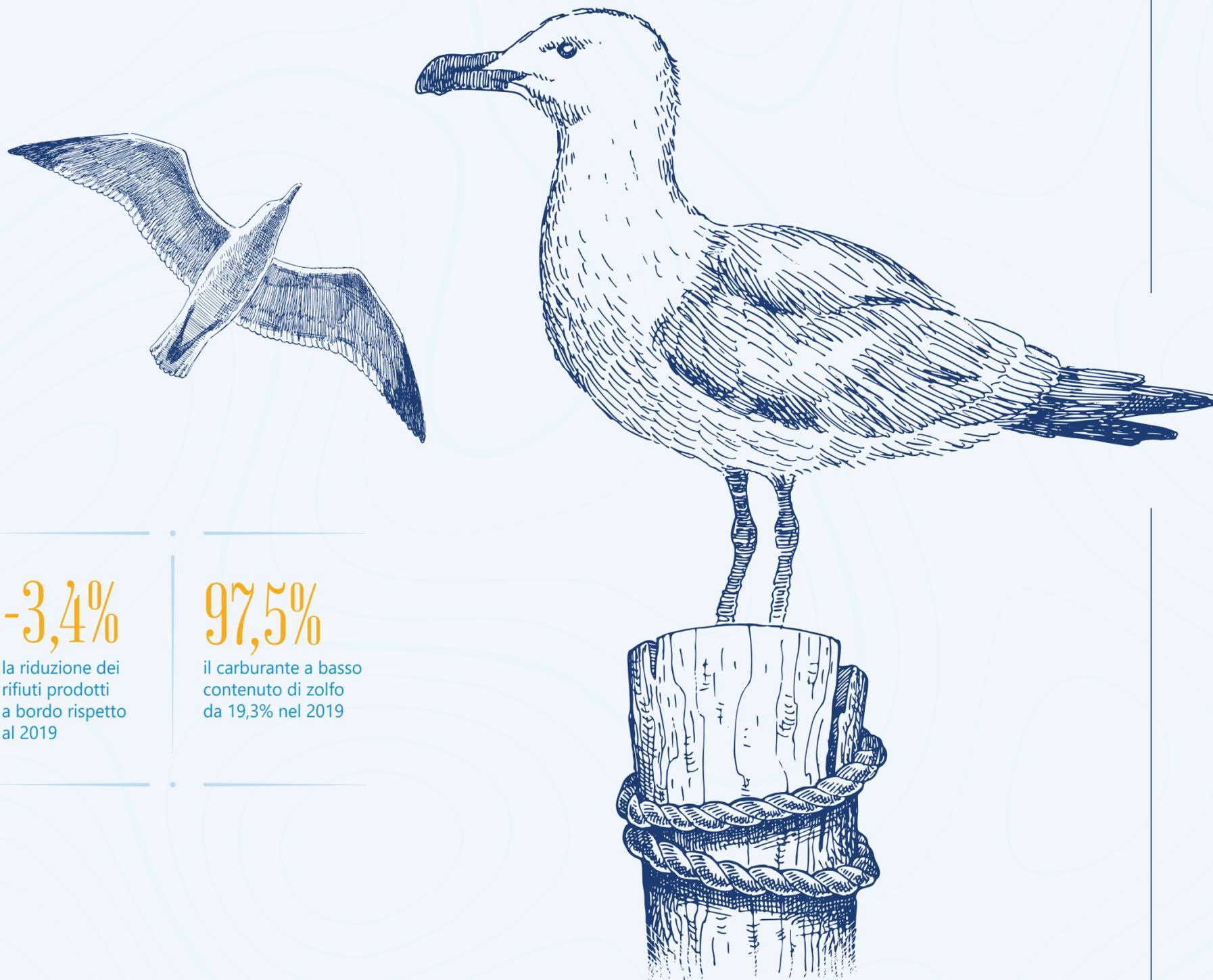
il carburante a basso contenuto di zolfo da 19,3% nel 2019

Zero

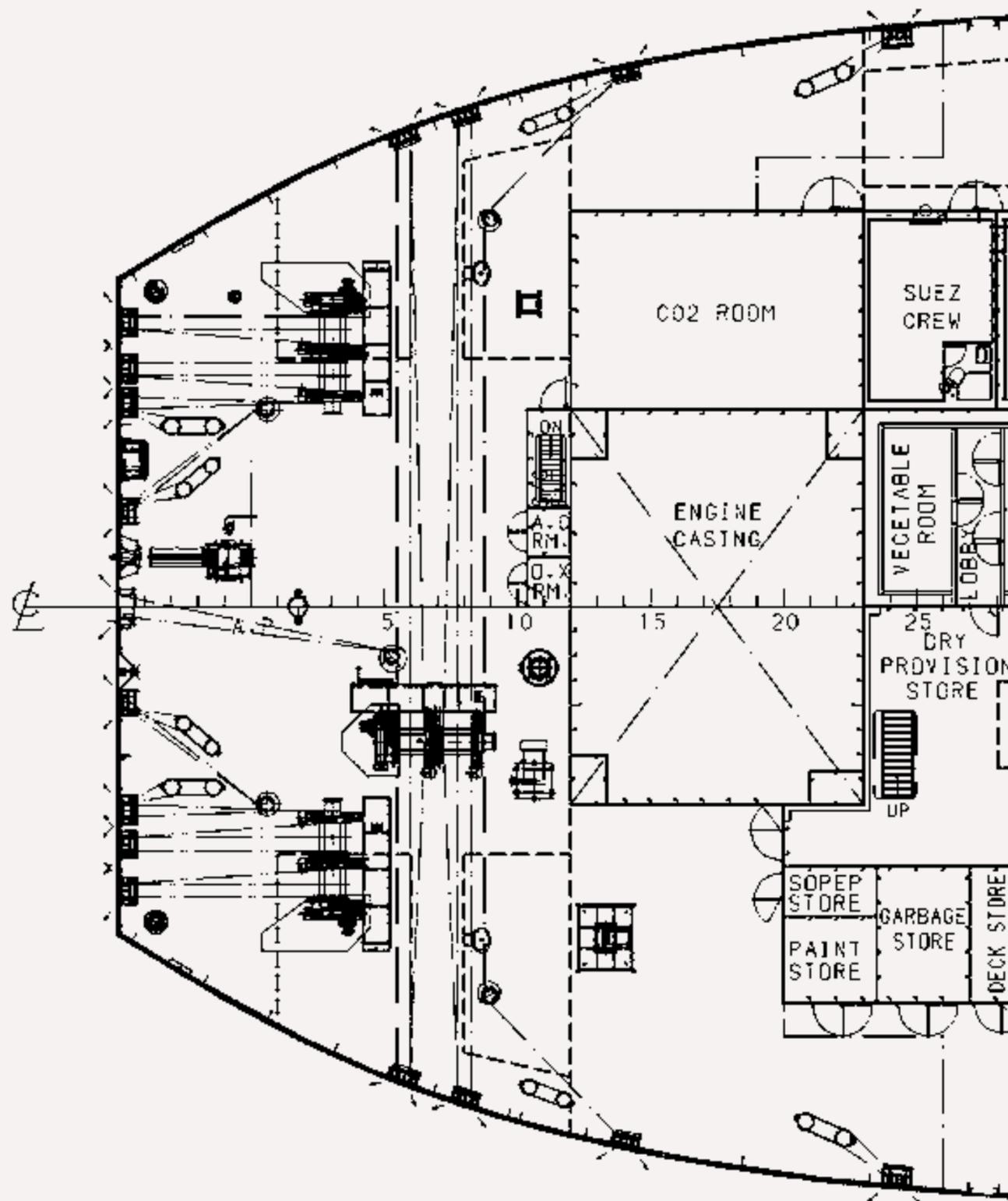
incidenti e sversamenti negli ultimi tre anni

0,999

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



Responsabilità ambientale



| SDG | Sezione del Bilancio di sostenibilità | Attività |
|-----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | Politica ambientale | <ul style="list-style-type: none"> Applicazione di politiche e implementazione di attività volte a ridurre i danni sulle persone e i decessi causati dall'inquinamento di acque e aria nonché da altre emissioni |
| | Gestione ambientale delle sedi | <ul style="list-style-type: none"> Consumo efficiente dell'acqua nelle strutture e sedi del Gruppo |
| | Politica ambientale Prestazioni ambientali | <ul style="list-style-type: none"> 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 | <ul style="list-style-type: none"> 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 | <ul style="list-style-type: none"> 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 | <ul style="list-style-type: none"> 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 | <ul style="list-style-type: none"> 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 | <ul style="list-style-type: none"> 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 |

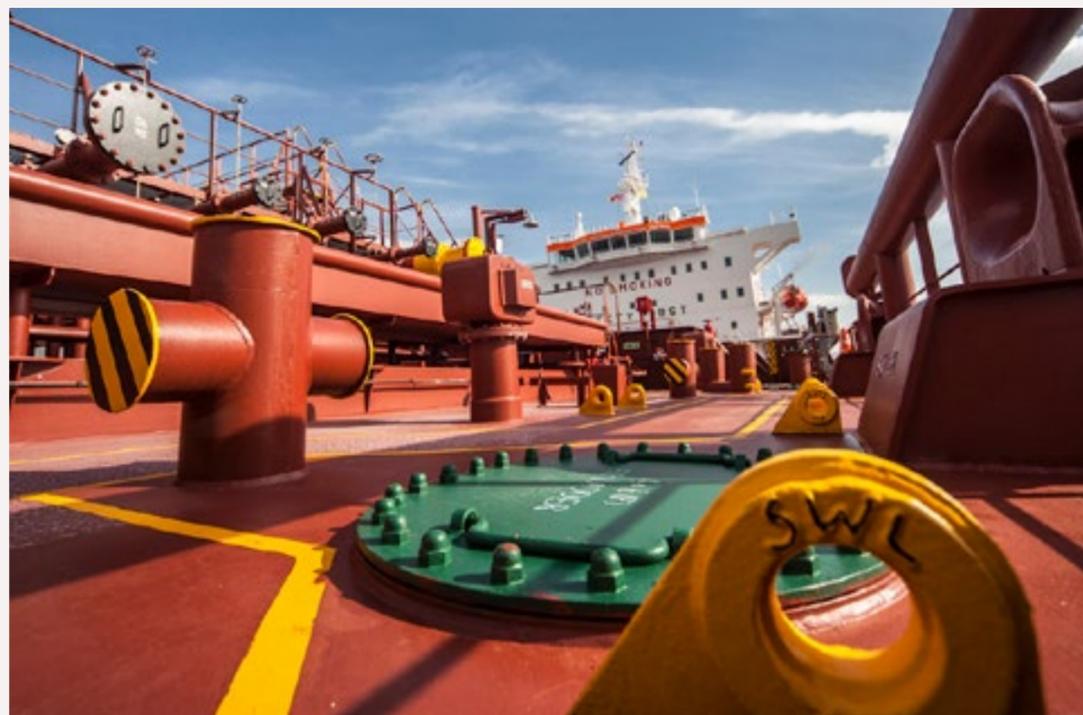
Il Gruppo d'Amico considera **la protezione e il rispetto per l'ambiente una vera e propria missione**. La sua politica ambientale rappresenta un punto di riferimento fondamentale per il Sistema di Gestione Integrato e per l'adozione delle certificazioni internazionali. Il Gruppo è consapevole dell'importanza 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.

IMPATTI AMBIENTALI E QUADRO NORMATIVO

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

Considerata la dimensione del settore, il 2,7% delle emissioni globali di CO₂ sono attribuibili allo shipping. Il settore registra comunque un approccio molto coeso nell'adozione e nell'attuazione degli standard di sicurezza internazionali, sotto il controllo dell'International Maritime Organization (IMO), che regola l'enorme e diversificato settore indipendentemente delle nazioni.

Nel 2015 l'accordo di Parigi sul clima relativo alle emissioni di gas serra ha definito un piano d'azione globale per cercare di mettere il mondo sulla buona strada. Per evitare l'accentuarsi delle conseguenze derivanti i cambiamenti climatici, è stato deciso di limitare il riscaldamento globale al di sotto dei 2 °C.



IMO - INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION

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

aspetti della navigazione internazionale, inclusi la progettazione e la costruzione delle navi, l'equipaggiamento, l'equipaggio, il funzionamento e la dismissione. **L'obiettivo è garantire che il settore marittimo, con il suo ruolo centrale 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). La convenzione mira a prevenire e ridurre l'inquinamento sia accidentale che prodotto dalle regolari attività operative.

MARPOL

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

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



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

- **IOPP** - Certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da petrolio
- **ISPP** - Certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da liquami
- **IAPP** - Certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento atmosferico
- **NLS** - Certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento 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 CO₂ 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.

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, a partire dal 1° gennaio 2019, uno **schema obbligatorio per la raccolta e la comunicazione dei dati**. Ogni anno devono essere raccolti e comunicati i dati 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.
- **regolazione del livello di emissioni di ossido di zolfo e di ossido di azoto**. È stata ridefinita la soglia di zolfo che può essere contenuta all'interno dei combustibili impiegati dalle navi, che passa, a partire da gennaio 2020 a livello globale, dal 3,5% allo 0,5%; ad eccezione per le 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) 2012/33²⁶ nei porti europei.



²⁶ La Direttiva (UE) 2012/33 del 21 novembre 2012, nota come "Direttiva zolfo" stabilisce che, dal 1° gennaio 2015, le navi mercantili operanti nelle aree marittime degli Stati membri non possono più utilizzare combustibili con tenore di zolfo superiore allo 0,1%.

"Sustainable Shipping for a Sustainable Planet"

Il 2020 ha segnato l'inizio di un decennio di azioni e di attuazione di impegni volti a rendere la vita sul pianeta più sostenibile. L'IMO è consapevole che il prossimo decennio sarà decisivo non solo per il settore marittimo, ma per tutta la vita sul pianeta. Non a caso nel 2019 l'IMO ha lanciato l'iniziativa "Shipping sostenibile per un pianeta sostenibile" per l'anno 2020. L'iniziativa rappresenta un'opportunità per **aumentare la consapevolezza riguardo gli obiettivi delle Nazioni Unite e mostrare gli sforzi che l'IMO e i suoi Stati membri stanno intraprendendo per raggiungerli.** L'industria del trasporto via mare, con il supporto del quadro normativo dell'IMO, ha già avviato la transizione verso un futuro sostenibile. **IMO ha come obiettivo effettuare trasporti sicuri, affidabili ed efficienti su oceani puliti.**

Tra i principali obiettivi dell'IMO c'è quindi l'impegno a contrastare 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, è radicato nella **conservazione e nello sfruttamento 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 attraverso la cattura dell'anidride carbonica nelle formazioni geologiche sottomarine. IMO si impegna anche a favorire l'adozione di misure per **migliorare l'efficienza della navigazione attraverso lo scambio elettronico di informazioni,** affrontare le sfide della digitalizzazione della navigazione e rafforzare la partecipazione femminile nella comunità marittima.

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



Inoltre, l'IMO ha adottato, come primo passo di un percorso a tre fasi, **un sistema di raccolta dati obbligatorio per il consumo di olio combustibile.** Il secondo passo prevede l'analisi dei dati, mentre il terzo consiste nel processo decisionale riguardo l'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 dei combustibili fossili, e promuove gli investimenti nelle infrastrutture e nelle tecnologie energetiche pulite.



La pandemia da 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,** infatti il settore marittimo oggi è in prima linea di fronte alle minacce del terrorismo globale e della pirateria moderna presente negli oceani di tutto il mondo. L'IMO **promuove anche il coordinamento e la cooperazione in materia di sicurezza marittima tra stati, regioni, organizzazioni e attori del settore.** Inoltre assiste gli stati membri nell'attuazione del codice ISPS (International Ship and Port Facility Security) a bordo di tutte le navi e in tutti i porti impegnati nel trasporto marittimo internazionale.



WORLD MARITIME THEME 2022

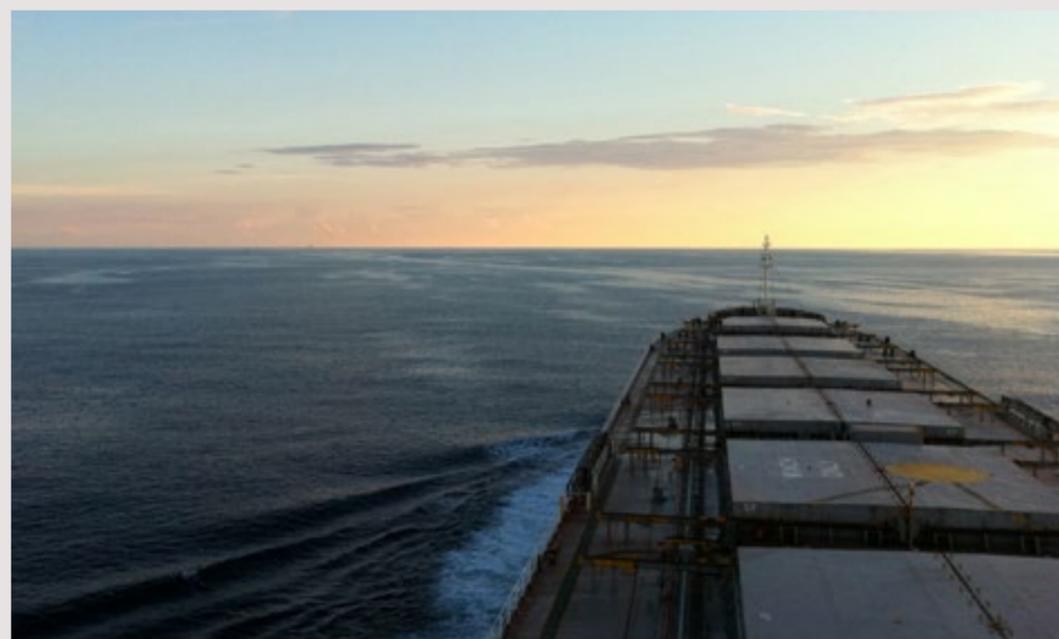
“Nuove tecnologie per un trasporto marittimo più ecologico” è il World Maritime Theme del 2022. Un tema che affronta la questione della transizione ecologica del settore marittimo, ponendola come fondamentale per la costruzione di un futuro sostenibile. Rendere sempre più sostenibile il settore marittimo e ricostruire in un’ottica di salvaguardia dell’ambiente il mondo post pandemico, questi i due elementi centrali del tema. L’IMO sostiene tutto questo e lo fa anche attraverso l’innovazione, la ricerca e la diffusione e condivisione di nuove tecnologie.

Il tema 2022 permette di focalizzarsi su alcune attività specifiche, di promuovere pratiche di innovazione inclusiva e

l’adozione di tecnologie a supporto della transizione del settore marittimo, soprattutto nei Paesi in via di sviluppo, in particolare i piccoli Stati insulari in via di sviluppo e i Paesi meno sviluppati.

Il tema si lega anche agli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile delle Nazioni Unite:

- SDG13 e SDG14 sull’azione per il clima e lo sfruttamento sostenibile di oceani, mari e risorse marine
- SDG9 su industria, innovazione e infrastrutture
- SDG17 sul valore delle collaborazioni, i partenariati come strumento per raggiungere questi obiettivi.



I requisiti stabiliti dall’Organizzazione marittima internazionale

L’Organizzazione marittima internazionale (IMO) ha riscontrato ulteriori potenzialità per migliorare l’efficienza del trasporto marittimo e ridurre le emissioni di gas serra. Nel 2011 ha approvato l’adozione di misure tecniche (EEDI²⁷), per **garantire una progettazione navale efficiente rispetto all’impatto ambientale, e di misure operative** (SEEMP²⁸), entrambe obbligatorie. La nuova normativa è entrata in vigore nel 2013. Il SEEMP Parte I è la misura che stabilisce un meccanismo virtuoso per migliorare l’efficienza energetica di una nave, introducendo un processo sistematico per la pianificazione degli obiettivi, inclusa l’implementazione delle attività per raggiungerli, il monitoraggio e le misurazioni, il miglioramento continuo e un indicatore di efficienza operativa (EEOI²⁹).

A partire dal 1° gennaio 2019, il SEEMP Parte II **richiede il monitoraggio completo dell’efficienza del sistema di propulsione della nave**, stabilendo metodi per raccogliere dati sul consumo annuo di olio combustibile in tonnellate metriche, compreso l’uso di BDN³⁰, flussimetri, monitoraggio del serbatoio dell’olio combustibile a bordo e misurazione diretta delle emissioni di CO₂, sebbene non richiesto dal regolamento 22A.

Inoltre, il SEEMP Parte II include **metodi selezionati per misurare la distanza di viaggio percorsa**, le ore di viaggio, la procedura per la segnalazione dei dati agli uffici di terra e all’amministrazione che sarà 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. Tale regolamento è stato sviluppato in risposta agli obiettivi 2050 fissati dall’Unione Europea **volti alla riduzione delle emissioni di gas serra, che entro il 2030 devono essere almeno del 40% inferiori ai livelli del 1990**. Istituisce inoltre un sistema europeo per il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni del trasporto marittimo per migliorare le informazioni sull’efficienza delle navi e incoraggiare la riduzione delle emissioni e del consumo di carburante.

Sia l’IMO che l’UE hanno obiettivi chiari per ridurre le emissioni di gas serra delle navi. Entrambi hanno introdotto due requisiti obbligatori per la raccolta e l’analisi dei dati relativi alle emissioni:

- IMO DCS - Data Collection System sul consumo di carburante
- EU MRV - Monitoraggio, Reporting e Verifica dell’UE per le emissioni di CO₂.

Per il futuro sono state approvate tre ulteriori misure, la cui entrata in vigore è prevista per il 1° gennaio 2023, che riguarderanno tutte le navi da carico e da crociera esistenti:

- L’applicazione **retroattiva dell’EEDI a tutte le navi da carico e da crociera al di sopra di una certa dimensione**, nota come Energy Efficiency Design Index for Existing Ships (EEXI), che imporrà un requisito equivalente all’EEDI Fase 2 o 3 per tutte le navi esistenti indipendentemente dal loro anno di costruzione. L’EEXI deve essere verificato dall’Amministrazione e una nuova IEEC³¹ deve essere emessa entro e non oltre la prima indagine annuale a partire dal 1° gennaio 2023.
- Un **Indicatore di Intensità di Carbonio obbligatorio - grammi di CO₂ per dwt (tonnellaggio di portata lorda) per miglio - e uno schema di classificazione** in cui tutte le navi da carico e da crociera superiori a 5.000 GT (tonnellaggio lordo) ricevono una classificazione da A ad E ogni anno³². Le soglie di rating diventeranno sempre più stringenti fino al 2030. Per le navi che ottengono un rating D per tre anni consecutivi o un rating E, è necessario elaborare e approvare un piano di azioni correttive nell’ambito del SEEMP. Al MEPC 78 di giugno 2022 si approveranno i fattori di correzione da applicare per il calcolo del Carbon Intensity Indicator (CII).
- Un **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 oggetto di audit.

L’EEXI - Energy Efficiency Design Index for Existing Ships - è una misura tecnica 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, quindi in linea con lo EEDI fase 2.

Con il rilascio del MEPC 76 adottato a metà giugno 2021, d’Amico ha già iniziato a lavorare al calcolo del nuovo indicatore anticipando le richieste per il 2023, e i risultati delle prime analisi effettuate sono spiegati nei capitoli relativi alla flotta e i progetti di decarbonizzazione.

²⁷ Energy Efficiency Management Design Index

²⁸ Ship Energy Efficiency Management Plan

²⁹ Energy Efficiency Operational Indicator

³⁰ Bunker Delivery Note

³¹ International Energy Efficiency Certificate

³² Corrective factors and relevant methods of calculations will be finalised and approved at MEPC 78.

I Poseidon Principles³³

I Poseidon Principles sono un framework globale per il finanziamento marittimo responsabile, che prevede l'integrazione delle considerazioni sul clima nelle scelte di prestito, **per promuovere la decarbonizzazione del trasporto marittimo internazionale.**

I Principi aiutano a effettuare la valutazione e la divulgazione dell'eventuale allineamento dei portafogli delle istituzioni finanziarie del settore dello shipping con gli obiettivi sul clima, stabilendo una linea di base globale per valutare quantitativamente e rivelare se i portafogli di prestito delle istituzioni finanziarie sono in linea con gli obiettivi climatici adottati. Pertanto, rappresentano anche uno strumento importante per supportare un processo decisionale responsabile.

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

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

I Poseidon Principles sono coerenti con le politiche e le ambizioni dell'IMO, inclusa quella di raggiungere il picco delle emissioni di GHG il prima possibile e di ridurre poi le emissioni annuali totali.

Attualmente, 27 istituzioni finanziarie sono firmatarie dei Poseidon Principles, che **rappresentano un portafoglio di prestiti bancari per il settore complessivo dello shipping di circa \$ 185 miliardi, quasi il 50% del portafoglio di finanziamenti per il trasporto globale** e si prevede che altre banche si uniranno nel prossimo futuro.

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

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

I Poseidon Principles si basano specificamente sull'**Annual Efficiency Ratio (AER)** come metrica dell'intensità del carbonio che rappresenta il rapporto tra le emissioni di carbonio di una nave per la distanza di capacità effettiva (ad esempio, dwt/miglio nautico navigato). L'AER utilizza i parametri del consumo di carburante, della distanza percorsa e della stazza lorda.

Per valutare l'allineamento climatico di una singola nave, la sua intensità di carbonio annua viene confrontata con la traiettoria di decarbonizzazione³⁴ per il tipo di nave e la classe dimensionale. L'allineamento climatico di un prodotto o portafoglio è una media ponderata delle intensità di carbonio della nave sulla base di ciascun prodotto o portafoglio.

Le traiettorie standard di decarbonizzazione sono realizzate dal Segretariato dei Poseidon Principles per ogni tipo di nave e classe dimensionale.



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

³⁴ Una traiettoria di decarbonizzazione è una rappresentazione di quanti grammi di CO2 una singola nave può emettere per spostare una tonnellata di merci per un miglio nautico in un determinato orizzonte temporale.

POLITICA E STRATEGIA AMBIENTALE

SDG



TARGET ONU

7.3

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

ATTIVITÀ E KPI 2021

79%

Di navi "eco" nella flotta del Gruppo d'Amico



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 guida.

5 Tonnellate / giorno

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

Il Gruppo d'Amico è attivo e impegnato nella gestione degli aspetti ambientali e nel miglioramento delle performance energetiche. 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, finalizzati a:

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

PERFORMANCE AMBIENTALI DELLA FLOTTA

SDG

TARGET ONU

ATTIVITÀ E KPI 2021



7.3

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

0,867 tonnellate

Il consumo di carburante per miglio nautico (-7,0% dal 2019) per le navi dry cargo

0,964 tonnellate

Il consumo di carburante per miglio nautico (-7,0% dal 2019) per le navi product tanker



13.2

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

0,2876

TCO₂ le emissioni di CO₂ per miglio nautico (-7,5% dal 2019)

0,0009

TSO_x le emissioni di SO_x per miglio nautico (in linea con il 2019)

0,0052

TNO_x le emissioni di NO_x per miglio nautico (-7,4% dal 2019)

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 è impegnato nell'attuazione di programmi e procedure volti a **garantire il rigoroso rispetto delle normative internazionali** e a definire standard più elevati nel caso in cui le leggi e i regolamenti esistenti non garantiscano un'adeguata protezione dell'ecosistema. d'Amico è **dotata di sistemi di gestione specificamente progettati per prevenire attività e condizioni che possano rappresentare una minaccia per l'ambiente**, riducendo i rischi che coinvolgono le attività a terra, le navi e il personale, grazie a procedure operative sicure e realizzate per gestire qualsiasi emergenza.

Aspetto imprescindibile è **informare i propri dipendenti e gli stakeholder sull'impegno che il Gruppo porta avanti per ridurre l'impatto ambientale e i consumi energetici, che sono incentivati a dare il loro contributo** per il raggiungimento di obiettivi specifici e a riportare periodicamente i risultati raggiunti.

Il Gruppo d'Amico ha inoltre sviluppato **due audit interni dedicati alla gestione ambientale**, attualmente attivi. Tali audit vengono effettuati, con cadenza annuale, rispettivamente dai soprintendenti marittimi e tecnici, con l'obiettivo di verificare il rispetto di tutte le leggi e i regolamenti in ambito di tutela e salvaguardia dell'ambiente e la continua attuazione delle best practice di gestione ambientale a bordo. Questi audit sono realizzati per raggiungere i più elevati standard di gestione ambientale delle navi e, in questo senso, i risultati lo confermano.

Efficienza energetica

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

La resistenza dell'imbarcazione in navigazione è stata ridotta tramite un miglioramento delle linee dello scafo, un **bulbo più idrodinamico**, pitture di carenaggio con coefficienti di frizione estremamente bassi e forme più aerodinamiche del blocco alloggi.

Oltre a questo, tutte le navi "eco" sono state progettate con l'obiettivo di ottimizzare la velocità, che è inferiore nella precedente generazione di navi convenzionali.

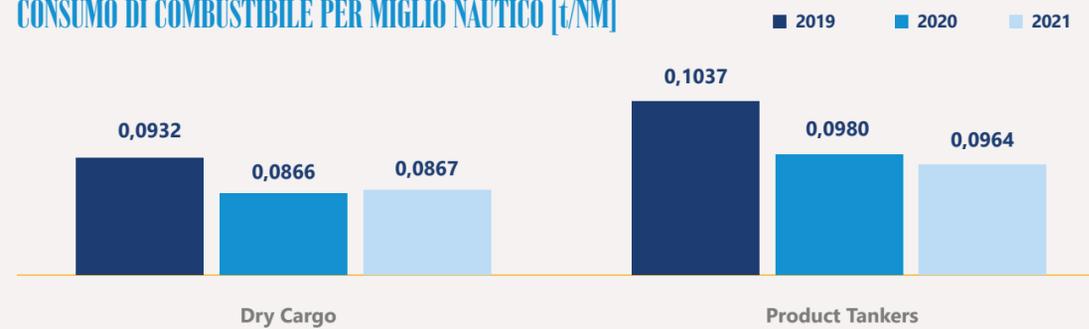
La combinazione di questi elementi tecnici ha portato a un calo del consumo di combustibile della flotta d'Amico di circa sei tonnellate al giorno per ogni nave, rispetto a quelle della generazione precedente.

| COMBUSTIBILE DRY CARGO | 2019 | 2020 | 2021 | Var. 20-21 |
|-------------------------------------------|-----------|----------|----------|------------|
| Combustibile [t] | 110.301,2 | 91.168,5 | 91.101,4 | -0,1% |
| Combustibile per miglio nautico [t/NM] | 0,0932 | 0,0866 | 0,0867 | +0,1% |
| Combustibile per unità di trasporto [t/t] | 0,0116 | 0,0125 | 0,0125 | +0,3% |

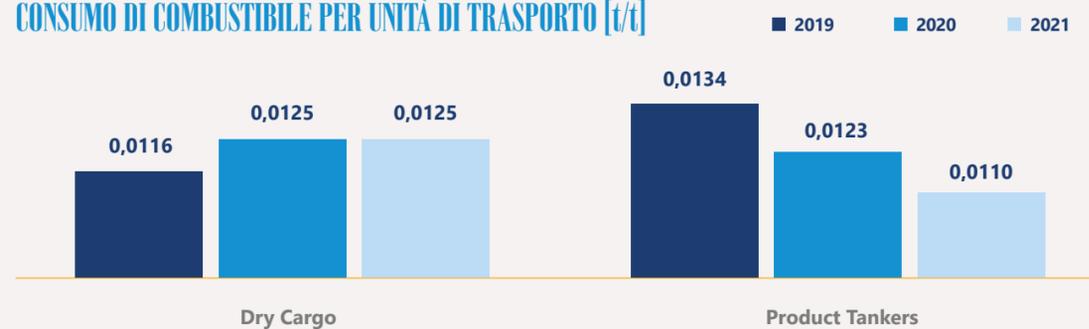
| COMBUSTIBILE PRODUCT TANKERS | 2019 | 2020 | 2021 | Var. 20-21 |
|-------------------------------------------|-----------|-----------|-----------|------------|
| Combustibile [t] | 169.175,1 | 160.574,6 | 139.552,2 | -13,1% |
| Combustibile per miglio nautico [t/NM] | 0,1037 | 0,0980 | 0,0964 | -1,6% |
| Combustibile per unità di trasporto [t/t] | 0,0134 | 0,0123 | 0,0110 | -10,6% |

Dopo la consistente diminuzione dei consumi avvenuta nel 2020 (-9,9%), **nel 2021 i consumi bunker relativi all'unità di business Dry Cargo sono rimasti stabili**. Di conseguenza, sia il consumo per miglio nautico (+0,1%) che per unità di trasporto (+0,3%) sono rimasti pressoché invariati. Contemporaneamente, la business unit Product Tanker, il cui consumo relativo a bunker è già in diminuzione dal 2019, nel 2021 ha registrato un ulteriore calo (-13,1%). Variazione che sembra influenzare maggiormente il consumo per unità di trasporto (-10,6%), rispetto a quello per miglio nautico (-1,6%) che non sembra altrettanto influenzato.

CONSUMO DI COMBUSTIBILE PER MIGLIO NAUTICO [t/NM]

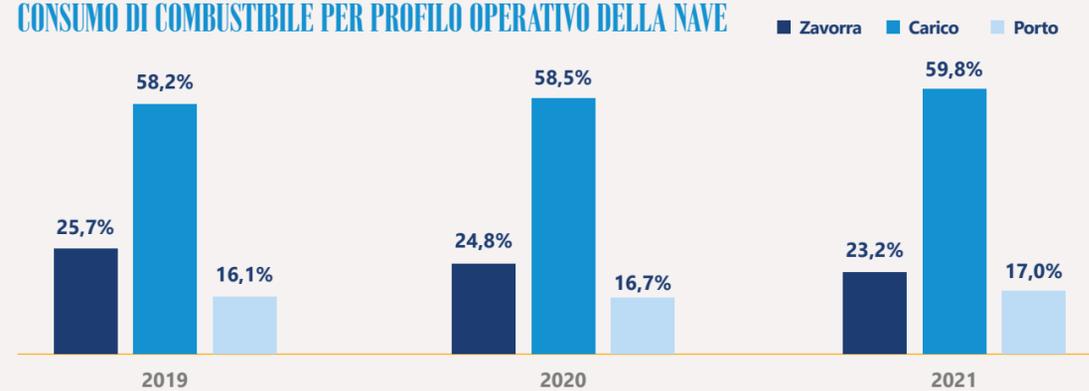


CONSUMO DI COMBUSTIBILE PER UNITÀ DI TRASPORTO [t/t]



Inoltre, analizzando il tipo di utilizzo di ogni singola nave, d'Amico è in grado di sapere il consumo di carburante delle navi in base al tipo di attività svolta. In particolare di conoscere e analizzare la percentuale di carburante in relazione al profilo operativo: viaggi zavorra, viaggi a pieno carico e periodo di permanenza nel porto.

CONSUMO DI COMBUSTIBILE PER PROFILO OPERATIVO DELLA NAVE

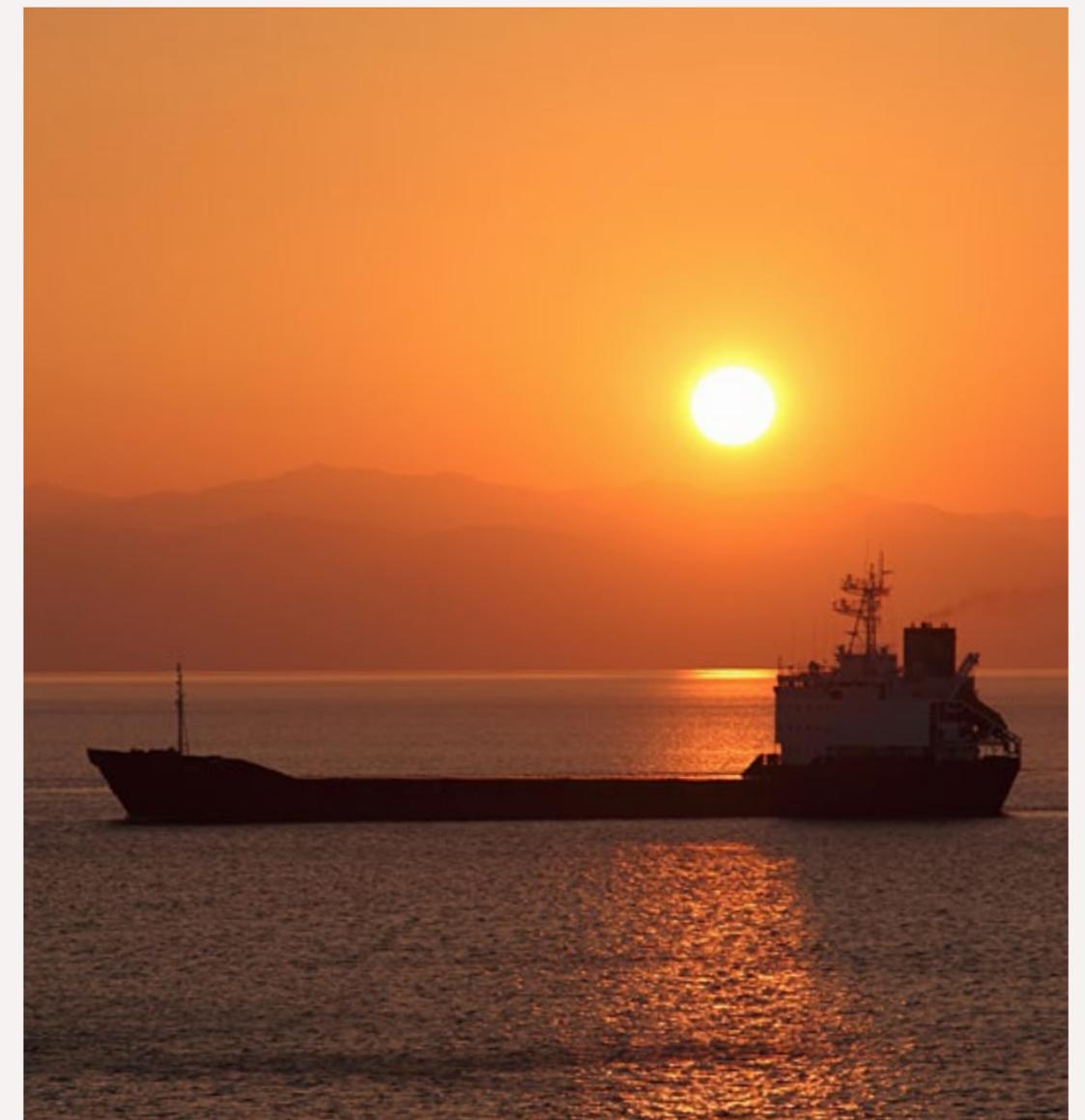


Fra i tre profili operativi quello da carico è quello che il Gruppo utilizza per generare profitto, poiché rappresenta l'utilizzo della nave per il trasporto merci e quindi è anche quello più redditizio. Sia il viaggio in modalità di zavorra – che viaggia con la nave vuota – sia quello in porto, sono due momenti non redditizi e non produttivi in un ciclo di utilizzo di una nave. **L'obiettivo di d'Amico** – e in generale di qualsiasi compagnia di navigazione – è quindi quello di **minimizzare il più possibile i consumi quando le navi stazionano nel porto o sono vuote**, massimizzandoli invece con le navi a

pieno carico, poiché rappresentano consumi funzionali al business. Tutto ciò con l'obiettivo di incrementare la redditività e l'efficienza.

Dal grafico si nota come **la maggior parte dei consumi del Gruppo d'Amico** – e di conseguenza delle sue emissioni – **derivi da viaggi effettuati con navi cariche**, dato in aumento negli ultimi anni. Una quantità minore invece è attribuibile ai consumi in modalità zavorra (23,2%) e ai consumi all'interno dei porti (17%).

Rispetto al 2020 si registra un **aumento della percentuale associata ai viaggi a pieno carico (+1,3%)**. Un dato che testimonia un miglioramento nella gestione dell'intera flotta da parte del Gruppo e un'ottimizzazione delle miglia per-corse. Questo è dovuto, dall'altra parte, alla **riduzione del consumo di bunker da viaggio da zavorra (-1,6%)**. Si tratta di un importante risultato per il Gruppo, in quanto si tratta di una riduzione dei consumi di carburante non legata al trasporto dei prodotti.



Emissioni

Secondo quanto riportato dall'IMO, le principali emissioni di gas a effetto serra da trasporto marittimo che dovrebbero essere monitorate, e quindi ridotte, sono le emissioni di CO₂, SO_x e NO_x.

EMISSIONI DI CO₂³⁵

I dati per il 2021 sulle emissioni di CO₂ riflettono i risultati ottenuti in termini di risparmio di consumo di combustibile e riduzione di energia, in particolare per il segmento Product Tanker.

Dry Cargo

| EMISSIONI | 2019 | 2020 | 2021 | Var. 20-21 |
|--------------------------------------------------------------|-----------|-----------|-----------|------------|
| Emissioni di CO ₂ [tCO ₂] | 344.816,0 | 285.437,0 | 281.530,0 | -1,4% |
| CO ₂ per miglio nautico [tCO ₂ /NM] | 0,2914 | 0,2710 | 0,2678 | -1,2% |
| CO ₂ per unità di trasporto [tCO ₂ /t] | 0,0361 | 0,0391 | 0,0387 | -1,0% |

Per quanto riguarda la business unit Dry Cargo, le emissioni continuano a diminuire anche nel 2021 scendendo dell'1,4% rispetto all'anno precedente.

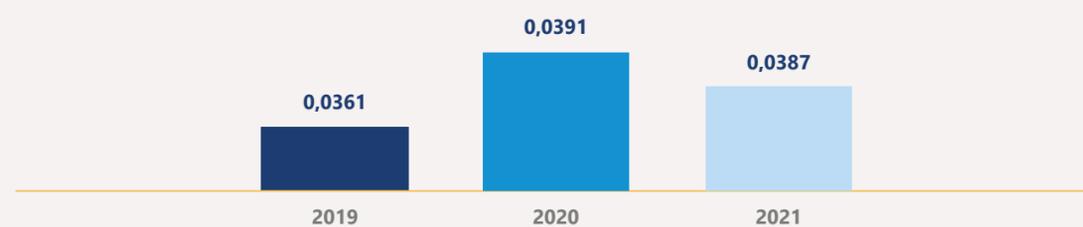
A diminuire, con un calo dell'1,2%, sono anche le emissioni di CO₂ per miglio nautico grazie a un'importante riduzione delle emissioni e ad un numero di miglia percorse costante negli ultimi due anni.

Scendono anche le emissioni per unità di trasporto (-1,0%), che invece erano aumentate nell'anno precedente, grazie prevalentemente a una riduzione delle emissioni complessive, più che a una riduzione del carico trasportato.

EMISSIONI DI CO₂ PER MIGLIO NAUTICO [tCO₂/NM]



EMISSIONI DI CO₂ PER UNITÀ DI TRASPORTO (tCO₂/t)



³⁵ Per misurare la CO₂ emessa nel combustibile bruciato, l'IMO fornisce la seguente formula:

CO₂ [tonnellate-CO₂] = CF [tonnellate-CO₂/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 p. 230.

Product Tanker

| EMISSIONI | 2019 | 2020 | 2021 | Var. 20-21 |
|--------------------------------------------------------------|-----------|-----------|-----------|------------|
| Emissioni di CO ₂ [tCO ₂] | 529.696,0 | 503.279,0 | 436.938,0 | -13,2% |
| CO ₂ per miglio nautico [tCO ₂ /NM] | 0,3248 | 0,3072 | 0,3019 | -1,7% |
| CO ₂ per unità di trasporto [tCO ₂ /t] | 0,0420 | 0,0386 | 0,0367 | -4,8% |

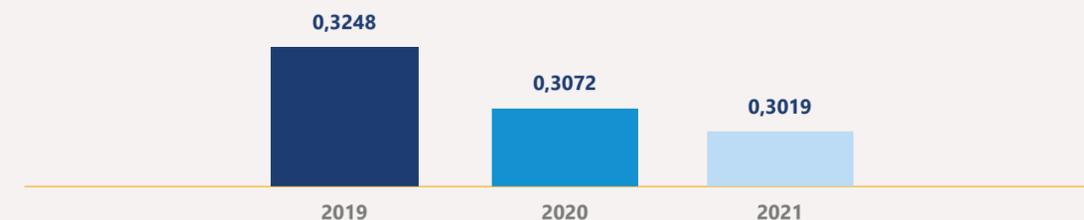
Prendendo in considerazione le emissioni di anidride carbonica della business unit Product Tanker emerge con evidenza la notevole riduzione pari a 66.341 tCO₂ rispetto al 2020 (-13,2%).

In generale è importante sottolineare la riduzione del 17,5% avvenuta nel periodo compreso fra il 2019 e il 2021.

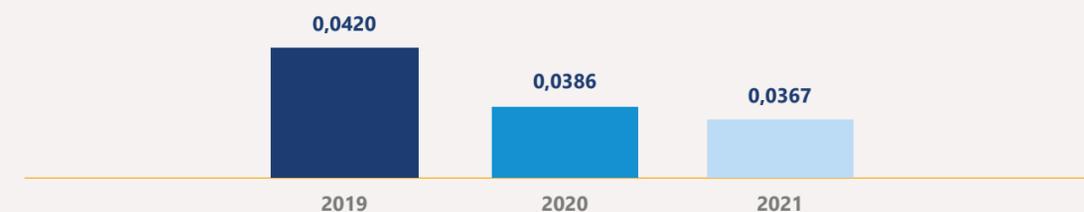
Questo incide soprattutto sulle emissioni di CO₂ per unità di trasporto che nel 2021 sono diminuite del 4,8%. Scendono, anche se più lievemente, anche quelle per miglio nautico (-1,7%).

Gli ultimi due dati evidenziano come il calo maggiore sia avvenuto tra il 2019 e il 2020, a differenza di quanto avvenuto per le emissioni in senso assoluto, che sono scese più rapidamente dal 2020 al 2021.

EMISSIONI DI CO₂ PER MIGLIO NAUTICO [tCO₂/NM]



EMISSIONI DI CO₂ PER UNITÀ DI TRASPORTO (tCO₂/t)



EMISSIONI DI SO_x³⁶

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. Nel 2021, invece, il dato complessivo rimane stabile rispetto a quello del 2020, con un leggero aumento per il settore Dry Cargo (+5,5%) e un calo più significativo per il settore Product Tanker (-8,8%). In seguito alla nuova normativa IMO l'utilizzo di carburanti a basso contenuto di zolfo è infatti passato dal 19,3% del 2019 al 97,5% del 2021.

Dry Cargo

| EMISSIONI | 2019 | 2020 | 2021 | Var. 20-21 |
|--------------------------------------------------------------|---------|---------|---------|------------|
| Emissioni di SO _x [tSOX] | 6.533 | 778 | 821 | +5.5% |
| SO _x per miglio nautico [tSO _x /NM] | 0,00552 | 0,00074 | 0,00078 | +5.7% |
| SO ₂ per unità di trasporto [tSO ₂ /t] | 0,00068 | 0,00011 | 0,00011 | - |

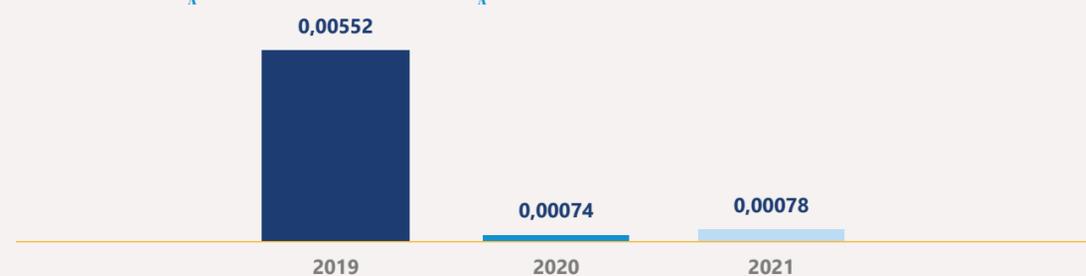
Le emissioni di SO_x dopo una drastica e importante riduzione (-88,1%) avvenuta tra il 2019 e il 2020 dovuta al tetto globale di zolfo sceso dal 3,5% allo 0,5% e alla scelta di d'Amico di utilizzare LSFO al posto degli Scrubber, mostrano un leggero aumento nel segmento Dry Cargo.

Nel 2021 aumentano anche le emissioni di SO_x per miglio nautico e per unità di trasporto.

Questo aumento è dovuto soprattutto al differente intervallo di tempo trascorso da ogni nave al di fuori dell'area di controllo delle emissioni, dove la percentuale di zolfo è dello 0,5 al contrario di quella all'interno dell'area di controllo che è dello 0,1%.

Questa differenza di percorso delle navi può influenzare, anche se in modo minimo, le variazioni di emissioni di SO_x negli anni.

EMISSIONI DI SO_x PER MIGLIO NAUTICO [tSO_x/NM]



EMISSIONI DI SO_x PER UNITÀ DI TRASPORTO (tSO_x/t)



³⁶ Per calcolare il contenuto di SOX nel combustibile bruciato è stata utilizzata la seguente formula:
 $SO_x \text{ [tonnellate]} = \text{Combustibile consumato [MT]} \times \text{contenuto di zolfo [\%]} \times 20 \text{ [kg/MT]/1000}$, 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 p. 230.

Product Tanker

| EMISSIONI | 2019 | 2020 | 2021 | Var. 20-21 |
|--------------------------------------------------------------|---------|---------|---------|------------|
| Emissioni di SO _x [tSOX] | 9.411,0 | 1.656 | 1.511 | -8,8% |
| SO _x per miglio nautico [tSO _x /NM] | 0,00577 | 0,00101 | 0,00104 | +3,3% |
| SO ₂ per unità di trasporto [tSO ₂ /t] | 0,00075 | 0,00013 | 0,00013 | 0,0% |

Nella business unit Product Tanker le emissioni di ossidi di zolfo sono diminuite notevolmente già nel 2020, con un'ulteriore riduzione nel 2021 (-8,8%).

Sono invece aumentate del 3,3% le emissioni per miglio nautico nel 2021, a causa del numero di miglia percorse. Restano stabili (0,0001 tSO_x/t) le emissioni per unità di trasporto, che insieme alle emissioni totali di ossidi di zolfo sono calate drasticamente tra il 2019 e il 2021.

EMISSIONI DI SO_x PER MIGLIO NAUTICO [tSO_x/NM]



EMISSIONI DI SO_x PER UNITÀ DI TRASPORTO (tSO_x/t)



EMISSIONI DI NO_x³⁷

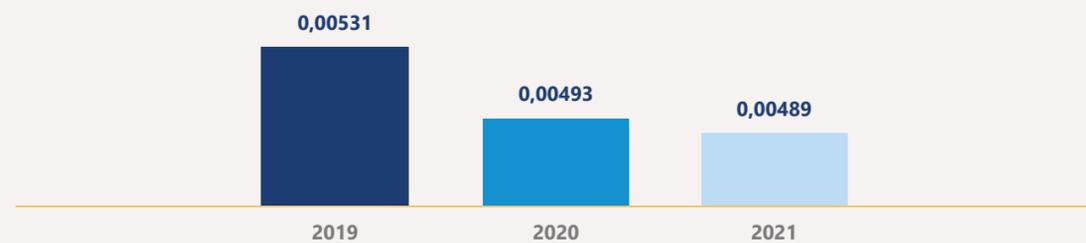
Gli ossidi di azoto sono più complicati da calcolare, in quanto legati al tipo e alla velocità del motore in base ai valori forniti dall'IMO. Di conseguenza, le emissioni di NO_x mostrano lo stesso andamento delle emissioni di CO₂, per le quali valgono gli stessi risultati e considerazioni.

Dry Cargo

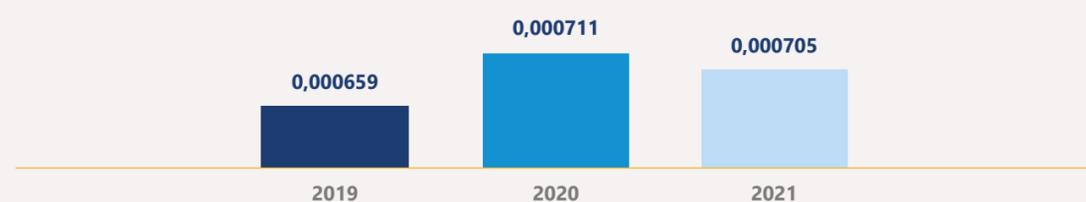
| EMISSIONI | 2019 | 2020 | 2021 | Var. 20-21 |
|--------------------------------------------------------------|----------|----------|----------|------------|
| Emissioni di NO _x [tNO _x] | 6.287,0 | 5.197,0 | 5.136,0 | -1,2% |
| NO _x per miglio nautico [tNO _x /NM] | 0,00531 | 0,00493 | 0,00489 | -1,0% |
| NO ₂ per unità di trasporto [tNO _x /t] | 0,000659 | 0,000711 | 0,000705 | -0,8% |

Nella business unit Dry Cargo le emissioni di ossido di azoto continuano a diminuire (-1,4), anche se in modo minore rispetto a quanto avvenuto nell'anno precedente (-17,3%). Diminuiscono leggermente anche le emissioni NO_x per miglio nautico (-1%) e unità di trasporto (-0,8%).

EMISSIONI DI NO_x PER MIGLIO NAUTICO [tNO_x/NM]



EMISSIONI DI NO_x PER UNITÀ DI TRASPORTO (tNO_x/t)



³⁷ Nell'analisi è stata utilizzata una formula approssimativa suggerita dall'IMO:

NOX [tonnellate] = combustibile consumato [MT] x 57 [kg/MT]/1000, dove 57 [kg/MT] è il fattore di emissione medio per NOX. Informazioni dettagliate sono disponibili nella "Nota metodologica" a Note" p. 230.

Product Tanker

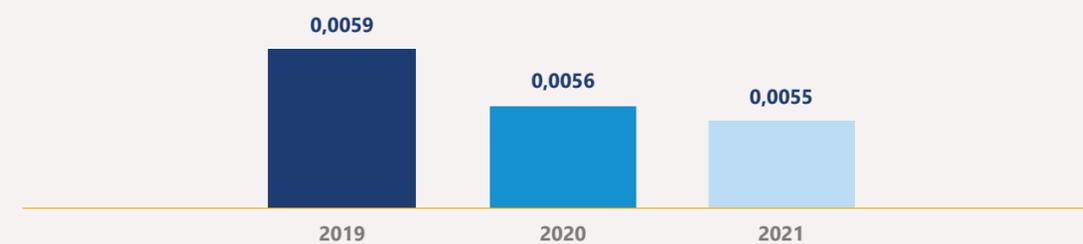
Riguardo alla business unit Product Tanker e le sue emissioni di ossido di azoto si nota come nel 2021 si siano **ridotte di 1.199 tNO_x** (-13,1% rispetto al 2020). Riduzione che, prendendo in considerazione il triennio 2019-2021, diventa del 17,5%.

Questo incide particolarmente sulle emissioni di NO_x per unità di trasporto, diminuite nel 2021 del 4,7%, ma anche per quelle per miglio nautico, anche se in modo meno evidente (-1,6%).

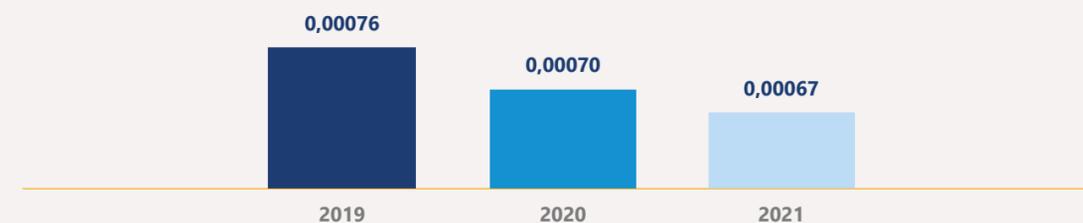
Gli ultimi due dati hanno evidenziato un calo più marcato fra il 2019 e il 2020, nonostante le emissioni totali di anidride carbonica siano invece diminuite più rapidamente dal 2020 al 2021. Questo è dovuto alla riduzione, nel 2021, delle miglia nautiche percorse e del carico trasportato dalle navi della divisione Product Tanker.

| EMISSIONI | 2019 | 2020 | 2021 | Var. 20-21 |
|--------------------------------------------------------------|---------|---------|---------|------------|
| Emissioni di NO _x [tNO _x] | 9.643,0 | 9.153,0 | 7.954,0 | -13,1% |
| NO _x per miglio nautico [tNO _x /NM] | 0,0059 | 0,0056 | 0,0055 | -1,6% |
| NO ₂ per unità di trasporto [tNO _x /t] | 0,00076 | 0,00070 | 0,00067 | -4,7% |

EMISSIONI DI NO_x PER MIGLIO NAUTICO [tNO_x/NM]



EMISSIONI DI NO_x PER UNITÀ DI TRASPORTO (tNO_x/t)



GUIDA INTERTANKO SULLE 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

sostanziale contributo alla Guida INTERTANKO 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.**



STRATEGIA DI DECARBONIZZAZIONE E DIGITALIZZAZIONE

SDG

TARGET ONU

ATTIVITÀ E KPI 2021

66%

Della flotta di proprietà conforme alla fase II dell'EEDI

21%

Della flotta di proprietà conforme alla fase III dell'EEDI

11%

Della flotta di proprietà conforme alla fase I dell'EEDI

2%

Della flotta di proprietà conforme alla fase 0 dell'EEDI

77%

Della flotta di proprietà conforme all'EEXI, calcolato al 83% di MCR limitata

La digitalizzazione dei libri di bordo, l'analisi dei big data e la condition based maintenance

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

32%

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 la fine del 2022, applica un diario di bordo elettronico

100%

Le navi gestite attualmente monitorate dal Gruppo per la raccolta di dati



9.4

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

Le navi ecologiche del Gruppo d'Amico hanno un'impronta **estremamente innovativa e rispettosa dell'ambiente grazie alla progettazione, alle scelte di costruzione e all'utilizzo di tecnologie che riducono notevolmente consumi ed emissioni**. Questo è reso possibile dalla strategia di lungo periodo del Gruppo d'Amico che ha anticipato lo sviluppo di vari progetti per ottenere risultati in termini di decarbonizzazione.

I 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" (gCO₂/t-miglia). L'IMO richiede il miglioramento dell'efficienza tecnica delle navi, e quindi dell'EEDI, in 3 fasi.

Le fasi prevedono che l'EEDI specifico per tipologia di nave debba 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 il **77% del totale delle navi possedute, soddisfa la Fase II/III** 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.

Tra le ulteriori misure approvate che riguarderanno tutte le navi da carico e da crociera c'è l'**obbligo di introduzione del Carbon Intensity Indicator** – grammi di CO₂ per dwt (tonnellaggio di portata lorda) per miglio – e uno schema di classificazione in cui tutte le navi da carico e da crociera superiori a 5.000 GT (tonnellaggio lordo) devono ricevere una valutazione ogni anno da A a E, misura che dovrebbe entrare in vigore dal 1° gennaio 2023.

Le soglie di rating diventeranno sempre più stringenti avvicinandosi al 2030 e le navi che ottengono un rating D o E per tre anni consecutivi dovranno elaborare e farsi approvare un piano di azioni correttive nell'ambito del SEEMP.

Al MEPC 78 di giugno 2022 ci sarà l'approvazione dei fattori di correzione che dovrebbero essere applicati per il calcolo della Carbon Intensity Indicator (CII).

IL PIANO UE PER LA DECARBONIZZAZIONE

Nel 2018, l'International Maritime Organisation delle Nazioni Unite ha fissato l'obiettivo di riduzione **di almeno la metà delle emissioni di gas serra del settore marittimo entro il 2050**.

L'Unione Europea è stata la prima a presentare un intenso piano volto a ridurre le emissioni di almeno il 40% entro il 2030. A tale scopo l'UE ha emanato il regolamento 757 del 2015 per il monitoraggio, la comunicazione e la verifica (MRV) della CO₂ emessa dalle navi per i viaggi tra porti europei. Al fine di rispettare questo regolamento, il Gruppo d'Amico ha predisposto per ogni nave uno specifico Piano di Monitoraggio e Reporting – iniziato nel 2018 – con la procedura volta a fornire tutti i dati necessari.

Alla fine di ogni anno solare devono essere verificati tutti i dati sulle emissioni di CO₂ e deve essere presentato un rapporto alla Commissione UE, la quale rilascerà un certificato specifico per ciascuna nave.

Tutte le navi d'Amico che viaggiano nell'UE hanno ottenuto gli adeguati certificati. Attualmente tutti i dati delle navi raccolti per l'anno 2021 sono al vaglio del Dipartimento di monitoraggio delle prestazioni e saranno presto trasmessi come previsto dal Regolamento UE 2015/757. Ad oggi, dopo la Brexit, è stato implementato un processo molto simile anche per tutti i viaggi nel Regno Unito, che ha stabilito il proprio regime di monitoraggio, segnalazione e verifica.

Il Gruppo d'Amico ha predisposto un addendum al Piano di monitoraggio e rendicontazione di ciascuna nave per aggiungere questo nuovo requisito, sottoponendo il piano alla valutazione dell'Organismo competente riconosciuto. La raccolta dati è iniziata a gennaio 2022 e nel 2023 il report sarà sottoposto a verifica, con il conseguente rilascio di un Documento di Conformità.

SISTEMA DI RACCOLTA DATI IMO

L'IMO ha modificato l'allegato VI MARPOL per la prevenzione dell'inquinamento atmosferico provocato dalle navi. Questo intervento prevede l'introduzione di un sistema di raccolta dati del consumo di olio combustibile da parte delle navi.

Da gennaio 2019, in base alle modifiche, le navi con una stazza lorda pari o superiore a 5.000 tonnellate, dovranno raccogliere i dati sui consumi per ogni tipologia di olio combustibile utilizzato, oltre ad altri dati come le deleghe per i lavori di trasporto. I dati aggregati vengono comunicati allo Stato a cui ogni nave ha registrato la propria bandiera dopo la fine di ogni anno solare. Lo Stato, dopo aver verificato se sono stati comunicati secondo i requisiti stabiliti, rilascia una Dichiarazione di conformità per la nave, trasferendo poi queste informazioni su un database IMO sul consumo di olio combustibile per navi.

L'IMO dovrà presentare una relazione annuale al Marine Environment Protection Committee (MEPC) che riassume i dati raccolti e la metodologia utilizzata per raccogliarli e comunicarli, i quali dovranno essere inclusi in una nuova parte dell'attuale piano di gestione dell'efficienza energetica della nave (SEEMP).

Nel corso del 2018 d'Amico ha aggiornato il SEEMP di tutte le navi, ottenendo la Confirmation of Compliance (CoC) dai rispettivi Stati di bandiera.

Inoltre a partire dal 2020 tutte le navi DIS ricevono regolarmente la Dichiarazione di conformità per l'esercizio relativo all'anno solare precedente. **Attualmente tutti i dati relativi al 2021 sono stati trasmessi e sono al vaglio del dipartimento di monitoraggio e saranno trasmessi poi a vari Stati di bandiera.**

CRITERI MRV

La flotta d'Amico è stata una delle prime al mondo a essere pienamente conforme ai criteri MRV e ad essere certificata da RINA. Il Gruppo ha inoltre risposto in anticipo alla verifica effettuata per SEEMP parte II IMO Data Collection. **La sfida di oggi per il Gruppo è di disporre di un sistema in grado di monitorare costantemente i dati raccolti attraverso strumenti di automazione e equipaggiamenti di navigazione**, sia con sofisticati software che manualmente.

Questo permette di monitorare l'efficienza energetica a bordo delle navi e di confrontare i dati provenienti da diverse fonti e strumenti. **La flotta così è più efficiente e può fornire tutti i dati richiesti per la conformità alle emissioni.** Dal 2011 la funzione Fleet Performance Monitoring ha acquisito un notevole ruolo poiché integra in modo sistematico tutte le esigenze dei vari dipartimenti (tecnici, operativi, ambientali, commerciali) e fornisce tutte le informazioni necessarie a una gestione energetica efficiente a bordo delle navi.

Verifica
della raccolta
dati IMO

Verifica
del Report
sulle emissioni
MRV

Gestione
dello scafo
e dell'elica

Audit 50001
sull'efficienza
energetica

Audit TMSA
da parte
di Major
petrolifere



NEL 2017 d'AMICO DRY D.A.C. E d'AMICO TANKERS HANNO RICEVUTO IL PREMIO GREEN FLAG

Il programma Green Flag è promosso dal porto di Long Beach e al suo interno vengono premiati gli operatori per aver **rallentato la velocità delle navi a 12 nodi o meno entro 40 miglia nautiche da Point Fermin, vicino all'ingresso del porto.**

Il programma ha ottenuto un ottimo risultato sul fronte del **miglioramento della qualità dell'aria grazie alla riduzione delle emissioni** delle navi. La velocità di ogni nave viene registrata e misurata nell'ultimo tratto dal Marine

Exchange of Southern California.

L'iniziativa previene l'immissione di oltre 1.000 tonnellate di inquinamento ogni anno. Il Gruppo d'Amico ha aderito volontariamente al programma Green Flag, ottenendo la certificazione per d'Amico Tankers d.a.c. e d'Amico Dry d.a.c.

Questo riconoscimento ha avuto ricadute positive anche dal punto di vista operativo e gestionale, con la riduzione delle tasse di attracco.



Il Gruppo d'Amico e la decarbonizzazione

La decarbonizzazione e la digitalizzazione sono le principali sfide che lo shipping deve affrontare nel presente e nel prossimo futuro. Il Gruppo d'Amico lo sta facendo attraverso la strategia ambientale e l'impegno di decarbonizzazione della propria flotta, rendendola ancora più efficiente, digitalizzata e tecnologicamente avanzata.

La flotta Eco del Gruppo è tra le più giovani del settore con un'età media di sette anni per le navi Tanker e di 5 per quelle Dry Cargo. Rispetto alla media del settore di 12,3 anni, le navi Tanker d'Amico hanno cinque anni in meno, mentre riguardo il segmento Dry Cargo le navi d'Amico hanno sei anni in meno rispetto alla media di mercato (11 anni).

Questo è reso possibile dall'importante e **ampio programma di rinnovamento della flotta** avviato dal Gruppo tra il 2013 e il 2019, che ha coinvolto oltre 40 navi tra Bulk Carrier e Product Tanker.

Grazie a questi investimenti tutte le navi d'Amico sono dotate di avanzati sistemi tecnologici che ne riducono significativamente l'impatto ambientale con importanti miglioramenti in efficienza e risparmio energetico, oltre a una riduzione di consumi ed emissioni.

Il Gruppo monitora e misura tutti i KPI relativi alla decarbonizzazione - richiesti da IMO, UE, Poseidon Principles e tutte le altre istituzioni principali - e supera gli standard, attraverso lo studio e l'analisi di nuove soluzioni volte al raggiungimento della decarbonizzazione della propria flotta.

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

- ridurre il rischio legato ai tempi di attuazione delle misure a breve termine adottate dall'IMO
- rispettare il prossimo Regolamento UE sui carburanti che entrerà in vigore nel 2025
- velocizzare l'adozione di soluzioni tecniche per l'efficienza e il declassamento delle navi - a basso o a zero emissioni.



Ogni mese il dipartimento "fleet management" si confronta sulle opportunità offerte dall'industria, dai cantieri navali e dagli OEM (Original Equipment Manufacturing) e in merito alle nuove tecnologie, quali combustibili alternativi, di transizione, sistemi di propulsione e dispositivi per il risparmio energetico.

Queste soluzioni consentono di accelerare l'attuazione delle misure a breve termine adottate dall'IMO sul tonnellaggio, ma anche di guardare a misure più a lungo termine, come i carburanti alternativi.

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

1. Motori alternativi



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

2. Tecnologia Dual Fuel



La tecnologia Dual Fuel diventerà progressivamente predominante, poiché offre maggiore flessibilità in caso di carenze infrastrutturali nella catena di approvvigionamento di combustibili alternativi.

3. Navi alimentate a LNG



Le navi alimentate a LNG saranno ampiamente utilizzate e costituiranno una tendenza comune per tutti i possibili percorsi alternativi di emissione per i prossimi 15 anni, a causa dell'elevata maturità del settore; tuttavia si tratterà di una tecnologia ponte verso l'obiettivo di emissioni di carbonio zero.

4. Navi alimentate ad ammoniaca e metanolo



La Green Ammonia, offre un valore energetico in volume migliore rispetto all'idrogeno e al metanolo verde, sarà quindi molto probabilmente uno dei combustibili del futuro.

5. Scalabilità e sostenibilità



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

6. Riprogettazione delle navi in acque profonde



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

7. Miscele di biocarburanti



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

8. Efficienza



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

9. Corridoi Verdi



I corridoi verdi creerebbero condizioni favorevoli e utili per la decarbonizzazione, consentendo ai responsabili politici di creare un ecosistema favorevole, ad esempio con misure normative mirate, incentivi finanziari e regolamenti di sicurezza.

Inoltre incoraggerebbero l'abbassamento del costo della produzione di combustibili verdi, che a sua volta potrebbe aiutare a mobilitare la domanda per lo shipping verde, creando l'effetto secondario di ridurre le emissioni del trasporto marittimo su altre rotte.

Misure a breve termine adottate dall'IMO, EEXI – Energy Efficiency Existing Ship Index

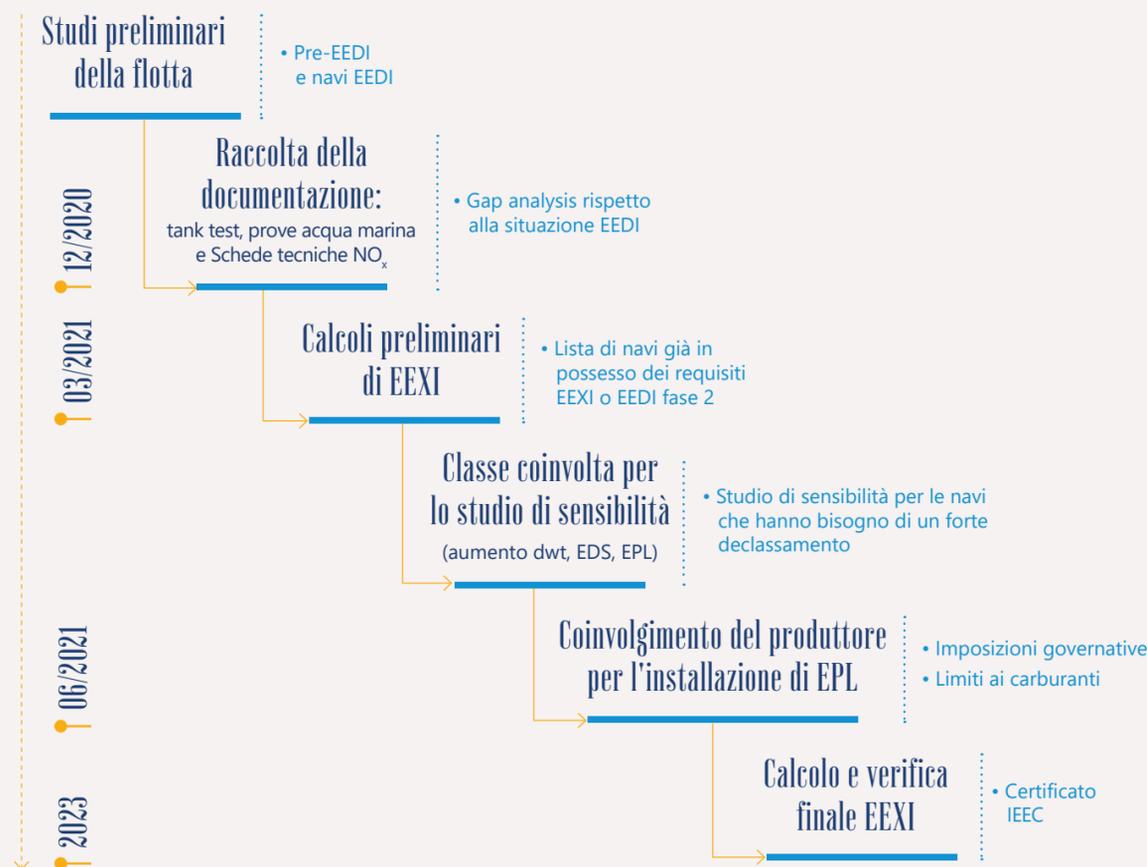
A partire dalla fine del 2020 il Gruppo d'Amico **ha avviato il processo di valutazione della flotta di proprietà, anticipando le normative** in modo da trovarsi preparato per i calcoli e le verifiche ufficiali dell'Energy Efficiency Existing Ship Index (EEXI) a partire dal 2023.

Per tutto il periodo compreso fra il 2020 e il 2021 il Gruppo ha avviato la preparazione della propria flotta in modo da conformarsi alle misure di breve termine per la riduzione dei gas a effetto serra stabilite dall'ultimo IMO MEPC 76 svoltosi dal 10 al 17 giugno 2021. **L'allegato VI è stato modificato e richiede che venga calcolato l'indice di efficienza energetica delle navi esistenti (EEXI) e, parallelamente, di stabilire un indicatore di intensità di carbonio CII da calcolare ogni anno e un rating.** Le modifiche all'allegato VI di MARPOL dovrebbero entrare in vigore il 1° novembre 2022, mentre i requisiti per la certificazione EEXI e CII dal 1° gennaio 2023.

L'EEXI richiede che le **navi esistenti migliorino la propria efficienza tecnica** per raggiungere il livello di quelle nuove equivalenti per tipo e portata lorda, come richiesta a conformarsi alla fase EEDI applicabile (la II nel caso della flotta d'Amico).

Il metodo per rendere conformi le navi esistenti è **ridurre la potenza installata** anziché installare **dispositivi di risparmio energetico**. Questo principalmente per una questione di tempistiche e anche perché gli EDS (Energy Saving Devices) non sono molto efficaci nella riduzione dell'EEXI. Tuttavia la direzione tecnica del Gruppo, al fine di **migliorare l'efficienza e rispettare i requisiti EEXI, ha deciso di combinare entrambi i metodi**: OPL (Overridable Power Limit) insieme a EDS (Energy Saving Devices).

Per comprendere il profilo di rischio della propria flotta, d'Amico ha avviato le fasi di preparazione alla conformità con buon anticipo, come evidente dal piano riportato di seguito.



Ad oggi il profilo di rischio dell'intera flotta d'Amico è minimo poiché solo il 23% - navi fase I e pre-EEDI – è tenuto a conformarsi a EEXI attraverso l'installazione di un OPL.

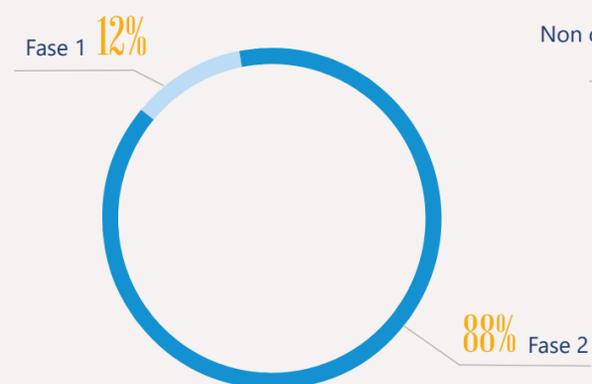
I grafici riportati sotto mostrano la conformità delle navi d'Amico in base ai requisiti EEXI di fase 2 e 3 suddivise per flotta Dry Cargo e Product Tanker.

Dry Cargo

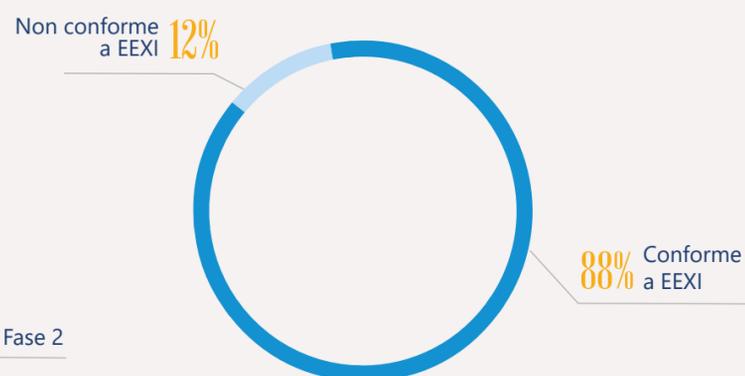
Nel 2021 l'**88% delle navi Dry Cargo del Gruppo d'Amico è già conforme a EEDI fase 2**, mentre solo il 12% (due navi) non è ancora conforme, anche se rispettano gli standard di fase 1.

Quindi, per quanto riguarda l'EEXI, che prende in considerazione le navi che hanno superato le fasi 2 e 3, nel settore Dry Cargo si ha un tasso di conformità pari all'88%.

CONFORMITÀ DELLE NAVI ALL'EEDI



CONFORMITÀ DELLE NAVI ALL'EEXI

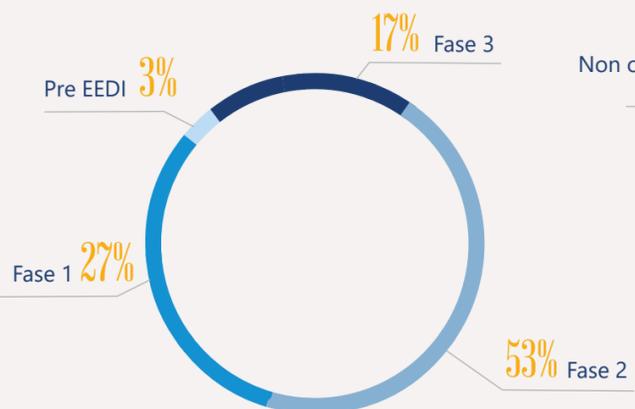


Product Tanker

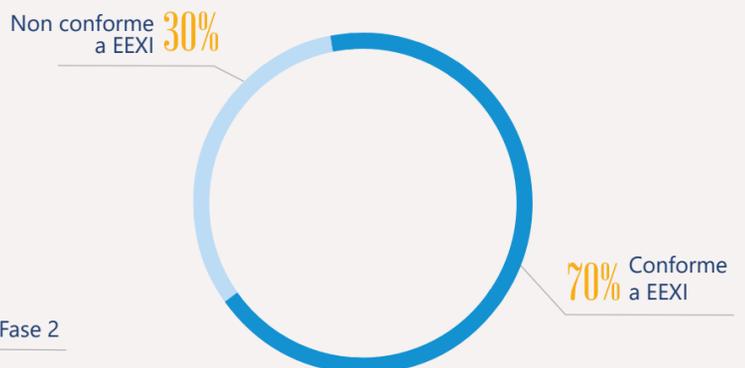
Riguardo il settore Product Tanker, **il 70% delle navi era già conforme alla fase 2 dell'EEDI, con il 17% di queste nel 2021 già conforme alla fase 3**. Sono otto le navi in linea con la fase 1 (27%) e una nave pre-EEDI.

La percentuale di navi che risulta quindi conforme all'Energy Efficiency Design Index for Existing Ships è del 70%. Si tratta di un dato leggermente inferiore rispetto all'EEXI registrato per le navi Dry Cargo.

CONFORMITÀ DELLE NAVI ALL'EEDI



CONFORMITÀ DELLE NAVI ALL'EEXI

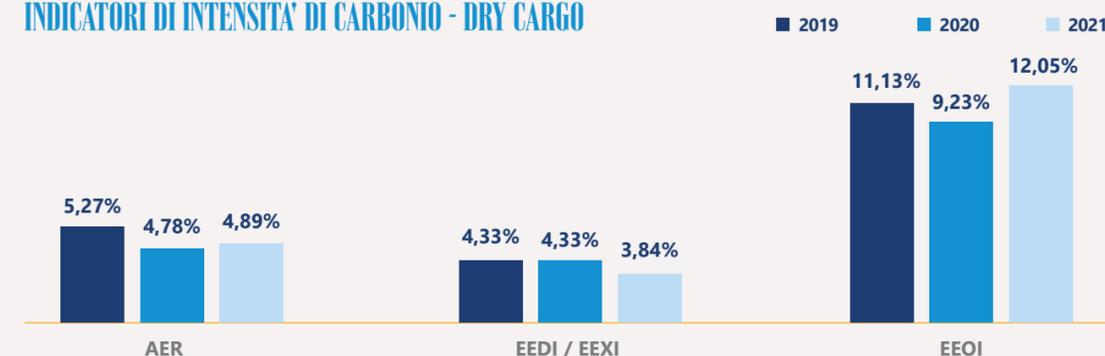


CII (Indicatore di Intensità Carbonica) ed EEOI (Indicatore di Efficienza Energetica Operativa)

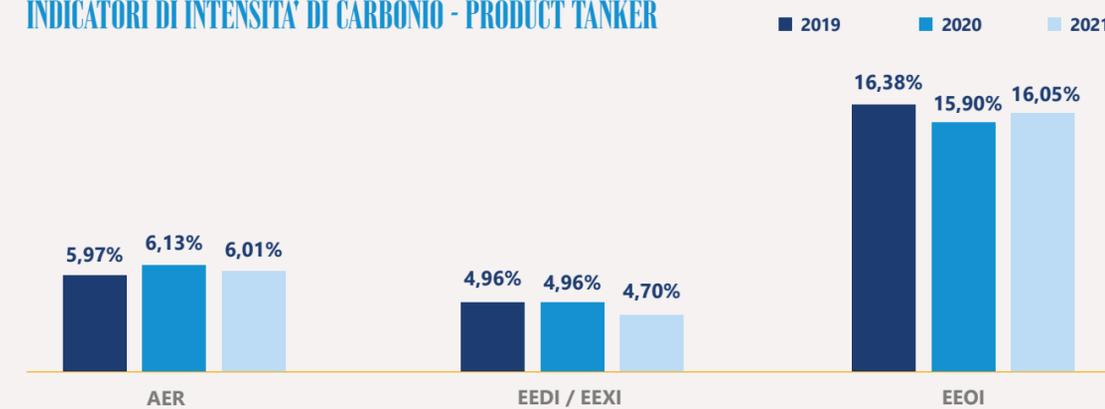
Con CII (Indicatore di Intensità Carbonica) si intende un'altra misura di breve termine. **d'Amico ha realizzato a tal proposito uno studio interno sulla propria flotta** usando la metrica scelta dalla norma, il cosiddetto AER (Rapporto di Efficienza Annuale), per **comprendere il profilo di rischio in relazione alla dimensione della nave, tipologia di carico (riscaldato e non), condizioni meteorologiche avverse, tempi di attesa, viaggi brevi**.

Parallelamente, nel 2021, il Gruppo ha dato il via a un progetto con l'obiettivo di calcolare e monitorare in tempo reale i CII raggiunti e di intraprendere in modo tempestivo azioni correttive per mantenere o migliorare i dati relativi al CII.

INDICATORI DI INTENSITA' DI CARBONIO - DRY CARGO



INDICATORI DI INTENSITA' DI CARBONIO - PRODUCT TANKER

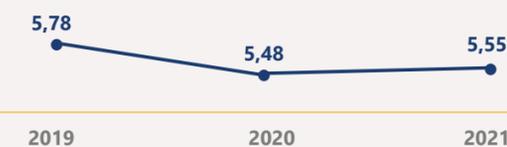


Avendo il carico trasportato e il carburante effettivamente consumato nella formula, **l'EEOI è molto più rappresentativo dell'efficienza della gestione operativa rispetto all'AER**, che prende in considerazione il carburante consumato ma poi utilizza il DWT della nave invece che la quantità effettiva di carico trasportato.

Tuttavia l'AER è stata adottata dall'IMO, a partire dal 2023, come metrica per la misurazione dell'indicatore di intensità di carbonio.

In genere, a causa della differenza appena espressa, quando l'AER migliora è molto probabile che l'EEOI peggiori e viceversa.

RAPPORTO DI EFFICIENZA ANNUALE (AER) - FLOTTA D'AMICO



I pilastri della strategia di decarbonizzazione del Gruppo d'Amico

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

EFFICIENZA DELLA FLOTTA

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

DEPOTENZIAMENTO DEL MOTORE PRINCIPALE

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

PROGETTI LEGATI AI COMBUSTIBILI ALTERNATIVI

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

PROGETTI DI DIGITALIZZAZIONE

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

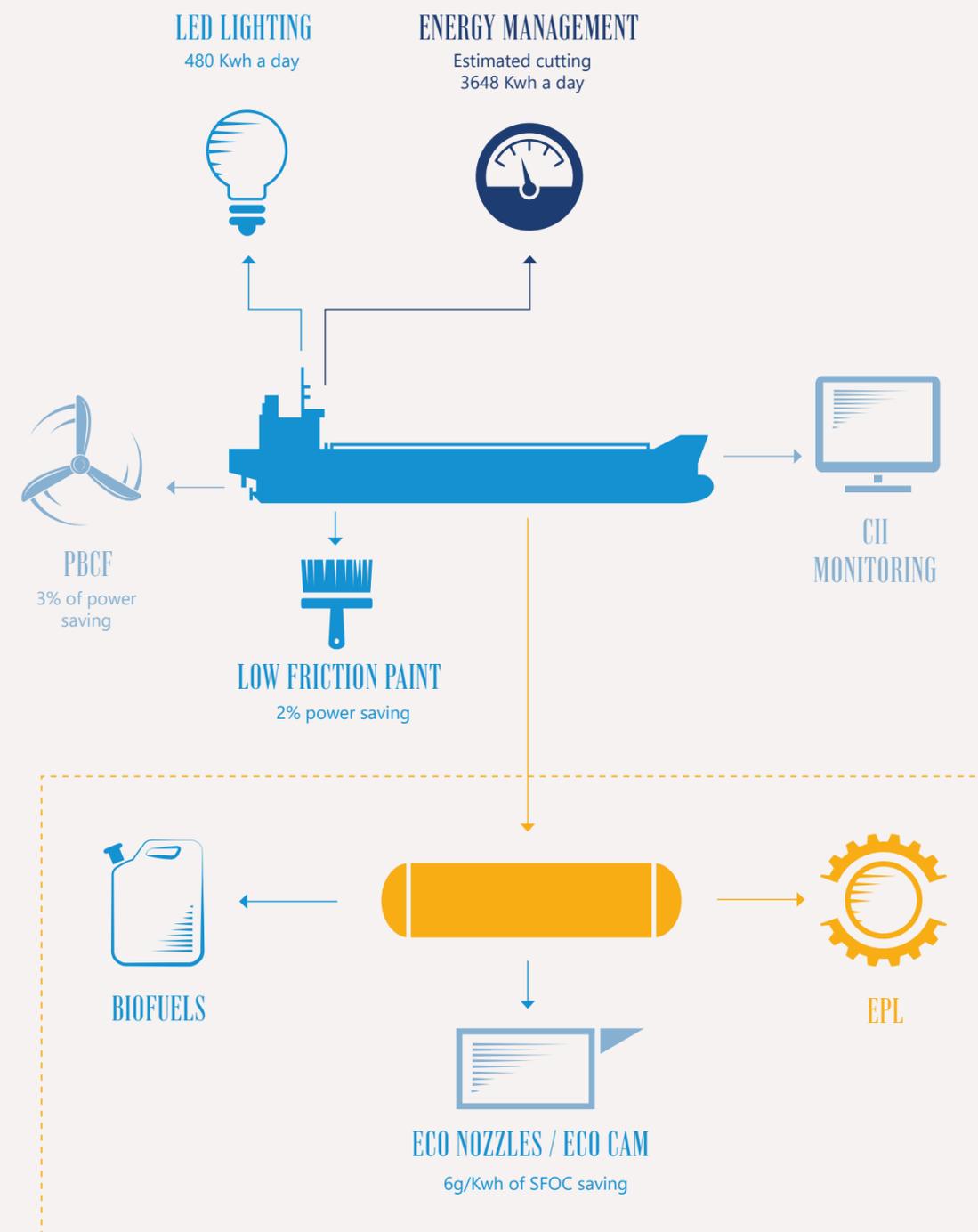
Pilastri I e II: efficienza della flotta e depotenziamento del motore principale

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

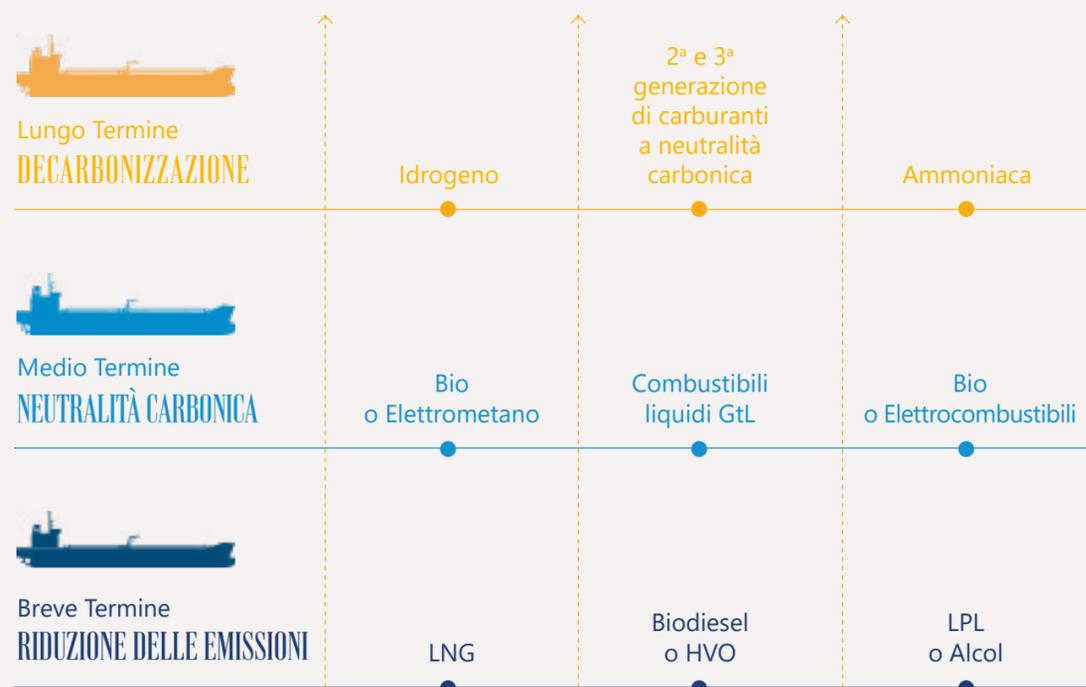
Riguardo le attività di efficientamento messe in atto dal Gruppo si segnalano:

- l'installazione di una bocchetta eco sul motore principale per aumentare l'efficienza della propulsione
- l'installazione di Propeller Boss Cap Fins (PBCF) per migliorare l'efficienza dell'elica
- l'utilizzo di tassi di attrito molto bassi così da migliorare l'efficienza dello scafo
- l'accurata e delicata pulizia dello scafo e dell'elica per mantenere lo scafo efficiente
- la sostituzione delle luci tradizionali con quelle a LED per aumentare l'efficienza del carico elettrico
- il taglio dei consumi non essenziali riguardo i vari profili operativi in modo da migliorare l'efficienza del carico elettrico.

Dall'altra parte, il Gruppo sta lavorando **all'installazione di un limite di potenza sulle proprie navi, così da depotenziare il motore principale.**



Pilastro III: combustibili alternativi

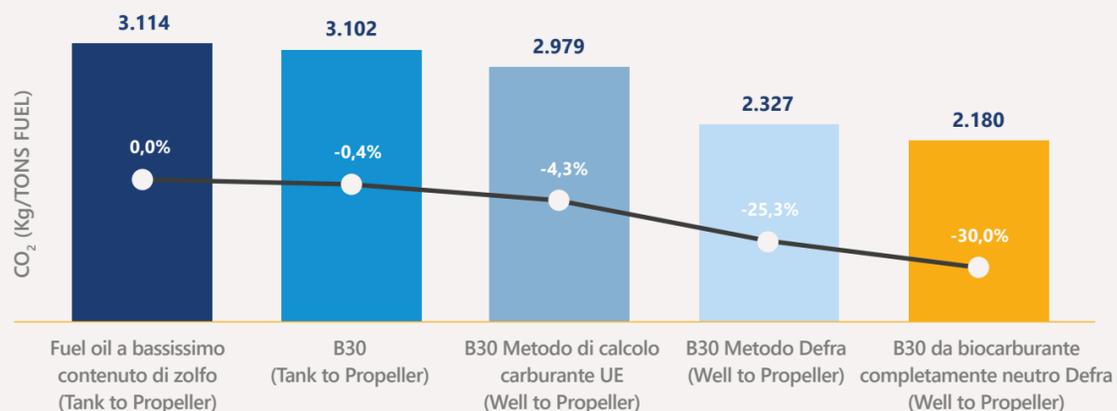


Fonte: American Bureau of Shipping – ABS

In linea con la visione dell'American Bureau Shipping (ABS) sui tre possibili percorsi di decarbonizzazione per il settore dello shipping, **il Gruppo d'Amico ha già iniziato a lavorare in primis sull'evoluzione del biodiesel e delle miscele di biocarburanti**, seguendo una via di mezzo riguardo il biocarburante ricavato da materia prima rinnovabile, in quanto potenziale carburante a basse emissioni in futuro.

A giugno 2021 il Gruppo ha lanciato un Joint Industry Project (JIP) per testare le miscele di biocarburanti (B30) derivate da materie prime di scarto di seconda generazione presenti a bordo di una delle Product Tanker. I test hanno mostrato **risultati molto positivi in merito alla riduzione delle emissioni di CO₂** - utilizzando l'analisi LCA (Life Cycle Assessment) - **e delle emissioni di NO_x che sono rimaste stabili e all'interno del limite consentito.**

RISULTATI LIFE CYCLE ANALYSIS



I risultati delle prove evidenziano che la miscela di carburanti è **una soluzione praticabile e che permette di conformarsi al regolamento dei carburanti UE**. Inoltre, in attesa di ricevere disponibilità di materie prime e dell'aumento della produzione in tutto il mondo, rappresenta una soluzione "Drop In" per accelerare la decarbonizzazione del tonnellaggio esistente. Oltretutto permetterebbe di contribuire a raggiungere il livello di obiettivi fissati dall'IMO, il quale chiede al trasporto marittimo internazionale di ridurre le proprie emissioni di CO₂ e di dimezzarle entro il 2050.

In base ai risultati raggiunti sulla M/T Cielo di Rotterdam, **il Gruppo d'Amico ha strategicamente certificato, attraverso l'amministrazione di bandiera, tutte le navi LR1 così da operare in modo stabile con la miscela di biocarburanti B30**. Il piano previsto per il 2022 è di **certificare l'intera flotta e di testare i biocarburanti B40 e B50, con la stessa metodologia.**

Pilastro IV: progetti di digitalizzazione

La flotta del futuro sarà *"una conversazione digitale continua fra i gestori e i centri con gli operatori delle flotte"*. **I manager della flotta saranno in grado di analizzare i dati ingegneristici** e dare indicazioni sul consumo di carburante all'equipaggio, su argomenti relativi alla navigazione, rotte meteorologiche, manutenzione e analisi dello stress della struttura. **Questo contribuirà a ridurre i rischi legati agli errori umani che causano incidenti, ad aumentare l'efficienza e l'affidabilità e a migliorare le prestazioni ambientali.** In questo contesto, il Gruppo d'Amico sta lavorando a numerosi progetti di innovazione e digitalizzazione della flotta.

Dal 2016 la direzione tecnica del Gruppo, attraverso il coinvolgimento di un team dedicato e l'adozione di specifici strumenti di bordo – sensori e piattaforma dati – integrati con sistemi software, ha rafforzato il monitoraggio delle prestazioni delle navi. Questi sistemi permettono di effettuare **un'analisi più puntuale delle prestazioni della nave con risparmi per quanto riguarda il combustibile e con riduzioni delle emissioni di gas serra.**



Robotics technologies e indagini a distanza

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.

d'Amico 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 per navi più vecchie di 15 anni.

Questo tipo di ispezione viene solitamente condotta tramite allestimenti o da tecnici sospesi su funi (RAT, Rope Access Technician) concentrandosi su aree di maggiore sollecitazione, paratie corrugate, sgabelli alti 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 prima misurazione di Ultrasonic Testing (UT) usando il ROV è stata effettuata nel secondo trimestre del 2021 sulla MR Tanker High Venture, in collaborazione con la classe ABS. Il drone utilizzato in questa ispezione, appositamente allestito con una **sonda certificata UT** in grado di garantire una forte presa sulla superficie da misurare, rappresenta una delle parti più innovative del progetto.

Tra le principali priorità per il Gruppo 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 di effettuare un'ispezione rapida e sicura delle stive di carico**, permettendo di identificare e pianificare in modo più efficiente eventuali ispezioni che richiedano la presenza fisica dell'operatore.

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

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

La conclusione con successo del progetto ha dimostrato come oggi vi sia la possibilità non solo di condurre un'ispezione visiva in spazi ristretti, ma anche ispezioni UT tramite drone. **L'ispezione ROAV è riuscita a eliminare uno dei rischi più significativi associati all'ispezione dei serbatoi (lavori in altezza)**, oltre a produrre notevoli risparmi in termini di costi e tempo.

I rilievi a distanza sono oggi una pratica consolidata e utilizzata spesso in più casi diversi – compresi quelli legati ai vincoli Covid-19 – dove la presenza a bordo non è consentita.



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. I benefici:

- **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.

Quasi tutte le nuove navi consegnate dal 2013 sono state certificate PMS-CM (PMS-Condition Monitoring) da **RINA**. La certificazione è stata possibile in seguito ad un'ispezione condotta a bordo che ha confermato che tale strategia di manutenzione è ora accettata e approvata dal Certificatore. **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 è stato avviato a settembre 2020, e ad oggi **il nuovo sistema di legacy è entrato in vigore in tutte le navi.**



Digitalizzazione dei registri di bordo (Electronic log book)

La digitalizzazione della maggior parte dei registri di bordo (registro idrocarburi parte I e parte II, registro rifiuti, registro carico e registro gestione zavorre) **consente 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 anche **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 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 sistema ECS (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. **Il progetto è in iniziato nel 2021 e vedrà la luce alla fine della prima metà del 2022.**

Analisi dei big data

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

Il Gruppo d'Amico attualmente monitora i dati 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 6,5 milioni di dati**. Inoltre, la società gestisce 26 navi con un software specifico che riceve segnali di automazione e dati di navigazione ogni cinque minuti.

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

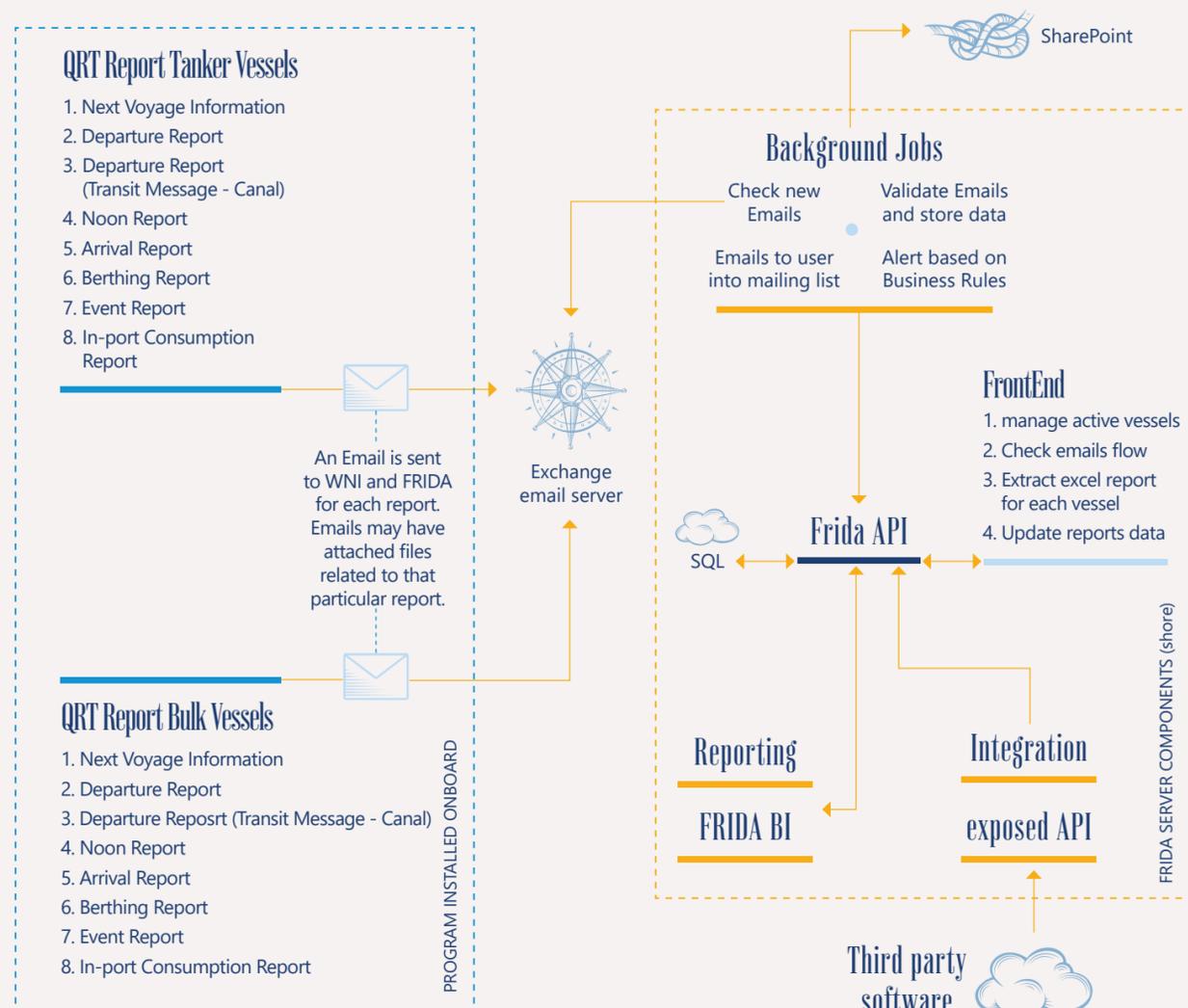
- determinare quando è meglio pulire lo scafo/l'elica (Hull & Propeller Management ISO 19030)
- valutare l'effetto dei dispositivi di riduzione di CO₂
- valutare lo stato della vernice antivegetativa a basso attrito
- convalidare il modello di performance della nave tenendo conto di onde, vento, assetto, 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

d'Amico ha sviluppato 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 (direttive IMO e UE), nonché a richieste ed esigenze interne.



Si tratta di 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 2021 d'Amico ha implementato a livello pratico due differenti approcci per la decarbonizzazione: l'ottimizzazione della rotta e l'ottimizzazione della velocità.

Ottimizzazione della rotta

Questo progetto, sviluppato insieme a un charterer, è iniziato alla fine del 2020 ed è proseguito nel 2021. Nel corso del 2021, sono stati **realizzati 101 viaggi seguendo la procedura Route Optimisation**, con circa 111 Mt di risparmio totale di carburante in tutti i viaggi analizzati, con un risparmio di circa 345 Mt di CO₂. Si tratta di una media di circa 1,2 Mt di carburante per tratta che equivale a circa 3,7 Mt di CO₂. Il piano di viaggio è stato strutturato seguendo cinque diverse priorità della nave al fine di risparmiare carburante ed emissioni e mantenere la nave in condizioni di sicurezza durante il viaggio:

- Conformità del documento Charter party
- Velocità definita
- Attenzioni speciali per cargo/navi
- Arrivo puntuale
- Costo minimo di viaggio (noleggio + carburante).

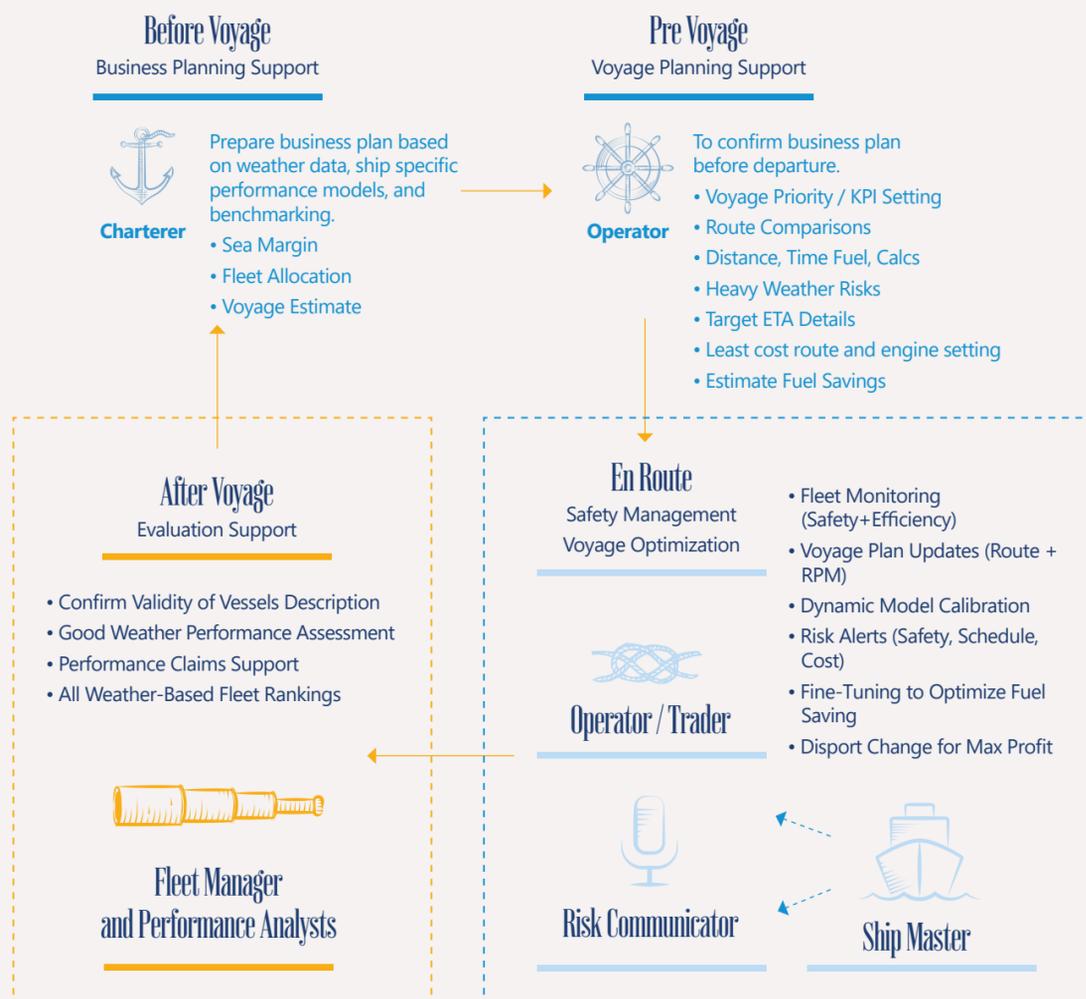
Il processo di ottimizzazione della rotta è suddiviso in tre fasi.

Il **primo passo consiste nel prendere la rotta effettiva e risimularla dopo aver rimosso i report 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 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 al consumo di combustibile effettivo riportato durante il viaggio. Si può pertanto affermare che la risimulazione imparziale corrisponde al viaggio effettivo.

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





Ottimizzazione della velocità

Il progetto di ottimizzazione della velocità è stato sviluppato nella sua interezza nel corso del 2021, con la collaborazione di uno dei più importanti charterer: Total Energies. Il progetto ha come obiettivo l'identificazione del profilo di velocità più efficiente per l'intero viaggio di una nave, in modo da far rispettare l'orario di arrivo o il laycan³⁸ richiesto con il minor consumo di combustibile, così da mantenere i migliori livelli riguardo l'indicatore di carbon intensity (CII).

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

Tuttavia la corsa alla riduzione delle emissioni porterà con sé molti effetti collaterali in termini di competitività e di benchmark commerciale delle navi a livello globale. I gestori navali o gli armatori che riusciranno a dimostrare

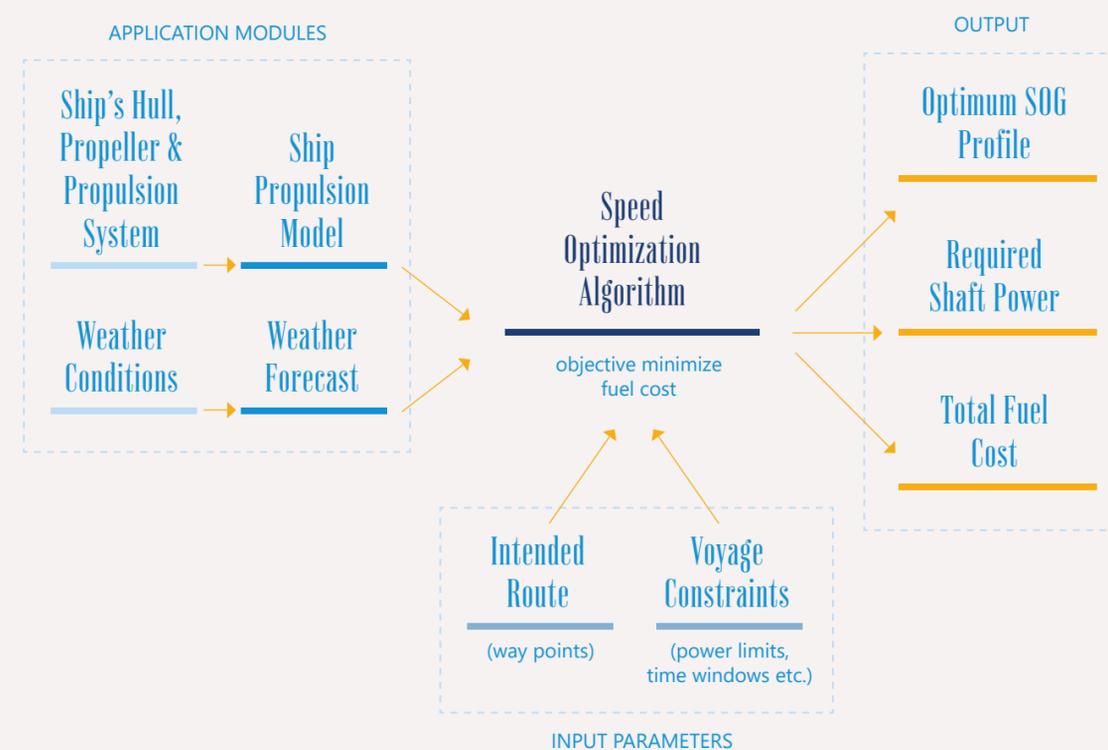
³⁸ Abbreviazione della clausola "Laydays e cancellazione" in un charterparty. Questa clausola stabilisce la prima data, quando la nave è richiesta dal noleggiatore, e l'ultima data per l'inizio del charter quando i noleggiatori hanno la possibilità di annullare il noleggio.

emissioni di CO₂ inferiori riceveranno, sulla base dello schema CII, valutazioni migliori dall'IMO. Inevitabilmente ci saranno **incentivi per i charterer per trasportare merci con navi più efficienti e con minori impatti** in termini di emissioni, come segno di impegno in azioni a tutela dell'ambiente e in sostenibilità. In questo scenario, **l'ottimizzazione della velocità di viaggio potrebbe essere considerata come un vantaggio competitivo** o addirittura uno **standard di settore**.

L'approccio dei charterer verso i dati in ottica di riduzione delle emissioni non è solo tecnico ma anche operativo.

Il metodo descritto si sviluppa secondo i seguenti passaggi:

1. Utilizzare un **profilo Speed Over Ground (SOG) "ottimale"**
2. Per ogni nave è richiesto un **modello velocità-carburante** così da poter **prevedere i consumi** e rintracciare quelli minimi
3. Il modello velocità-carburante dovrebbe **tenere in considerazione le condizioni meteorologiche** (previsioni) e fornire una **stima accurata di quello che sarà il consumo di carburante**.

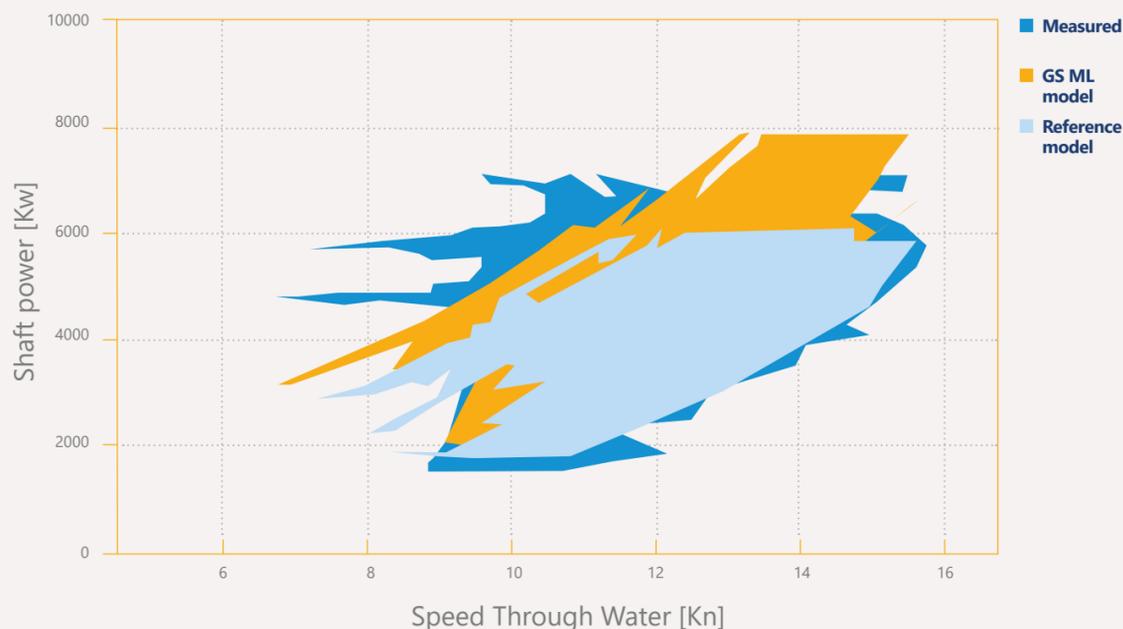


GreenSteam Speed Optimization utilizza un modello ibrido all'avanguardia sviluppato internamente che sfrutta l'apprendimento automatico e i dati operativi (Big Data) per ottenere una **maggiore precisione di previsione imparando dai dati**. Il modello di riferimento è il **DTU (Digital Twin for Vessels Performance) Simulation Workbench**, che utilizza formule fisiche ed empiriche di Architettura Navale ma non considera il fouling dello scafo, a differenza della modalità GreenSteam Machine Learning.

L'immagine seguente mostra il confronto tra i valori di 10 minuti dello Shaft power, misurati in funzione della velocità in acqua.

Il margine di errore del modello GS ML è del 12,75%, mentre quello del modello di riferimento è del 22,56%. Lo stesso divario fra i due modelli si mantiene anche negli intervalli di aggregazione in modalità non attiva.

Nella maggior parte dei casi il modello di riferimento sottostima la Shaft Power richiesta. Questo perché non considera in modo corretto l'incrostazione dello scafo, al contrario del modello GS ML.



Il processo di ottimizzazione ha una certa sensibilità nel prevedere la Shaft Power e il consumo di carburante, quindi modelli differenti possono suggerire velocità anche molto diverse. Nella seconda immagine è indicato il **percorso del viaggio**.



La sperimentazione è stata condotta seguendo in modo costante i seguenti tre suggerimenti:

1. **GreenSteam esegue l'ottimizzazione della velocità per il viaggio della nave Cielo di Cagliari da Panama alla Corea del Sud** prima dell'inizio del viaggio e ogni sei ore, con le previsioni meteo aggiornate e la posizione esatta della nave
2. **L'equipaggio riceve da GreenSteam consigli in merito alla potenza**, così da raggiungere la velocità ottimale rispetto al suolo, sulla base della stima calcolata dall'algoritmo
3. **L'implementazione viene monitorata da GreenSteam** in ogni fase del processo.

Il consumo totale di carburante e le emissioni effettive prodotte durante il viaggio vengono confrontate con quelle previste per il viaggio a velocità costante, pari alla SOG media effettiva del viaggio.

| RISULTATI DELL'OTTIMIZZAZIONE DELLA VELOCITÀ | ACTUAL VOYAGE | CONSTANT SOG* | RISPARMI |
|----------------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|------------------------------------------|
| Consumo totale di olio combustibile | 643 MT | 666.4 MT | 24.7 MT (3.7%) |
| Emissioni di CO ₂ | 3.559 [g.CO ₂ /dwt.nm] | 3.682 [g.CO ₂ /dwt.nm] | 0.123 [g.CO ₂ /dwt.nm] (3.7%) |
| Indice di CII | A | A | |

*Stimato

I risparmi sul consumo di carburante a seguito dell'ottimizzazione del viaggio **si traducono anche nella riduzione delle emissioni** sul singolo viaggio specifico e nel benchmark CII. Si stima una riduzione del 3,7% nella quantità di CO₂, ottenendo un rating A di CII.

Utilizzare un modello preciso che riesca ad adattarsi ai dati operativi della nave e di gestire casi come le incrostazioni, **può migliorare notevolmente le prestazioni e le metriche complessive relative all'ottimizzazione della velocità**. Al contrario, non tenere conto delle incrostazioni porterà ad applicare l'ottimizzazione della velocità della nave **sulla base della previsione che possa completare il viaggio con meno carburante del necessario**. La sottostimata potenza di propulsione richiesta comporterà un costante ritardo della nave, compromettendo l'ETA e percorrendo a velocità non ottimali.

Monitoraggio in tempo reale del CII

Nel 2021 **il Gruppo ha avviato un progetto per calcolare e monitorare in tempo reale il CII** raggiunto, con l'obiettivo di intraprendere in modo rapido le azioni correttive necessarie e per migliorare il proprio rating CII.

I risultati di questi progetti saranno descritti e riportati nel Bilancio di Sostenibilità 2022.

SICUREZZA DEL MARE E DELL'AMBIENTE MARINO

SDG



12 CONSUMO E PRODUZIONE RESPONSABILI

TARGET ONU

12.4

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

ATTIVITÀ E KPI 2021

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



14 VITA SOTT'ACQUA

14.1

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

14.2

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

95%

Delle navi del Gruppo possiede un sistema di trattamento dell'acqua di zavorra

0 Fuoriuscite di petrolio dalle navi del Gruppo

Utilizzo della più avanzata tecnologia per il

Trattamento della carena

con rivestimenti biocidi ecologici brevettati

Gestione delle incrostazioni biologiche

Attraverso un programma consolidato di ispezione e pulizia dello scafo

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 **non deve essere reattivo, ma preventivo**. 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 mettere in secondo piano la sicurezza
- un lavoro è ben fatto solo se eseguito in sicurezza.

QUALSHIP 21

Coast QUALSHIP 21 è un'iniziativa attuata dalla US Coast Guard per **identificare navi dagli elevati standard qualitativi e fornire incentivi 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.

Nel 2021 sono 18 le navi iscritte al QUALSHIP 21, due di queste hanno ottenuto la designazione E-Zero.



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 generare un grave impatto ecologico ed economico oltre che 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 il 95% 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 ancora sprovviste 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 malfunzionamento di questi sistemi, con chiari criteri di segnalazione e comunicazione**. Nel 2021, 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. Nella flotta rimangono solo due navi, per le quali è previsto l'intervento nel primo trimestre del 2022.



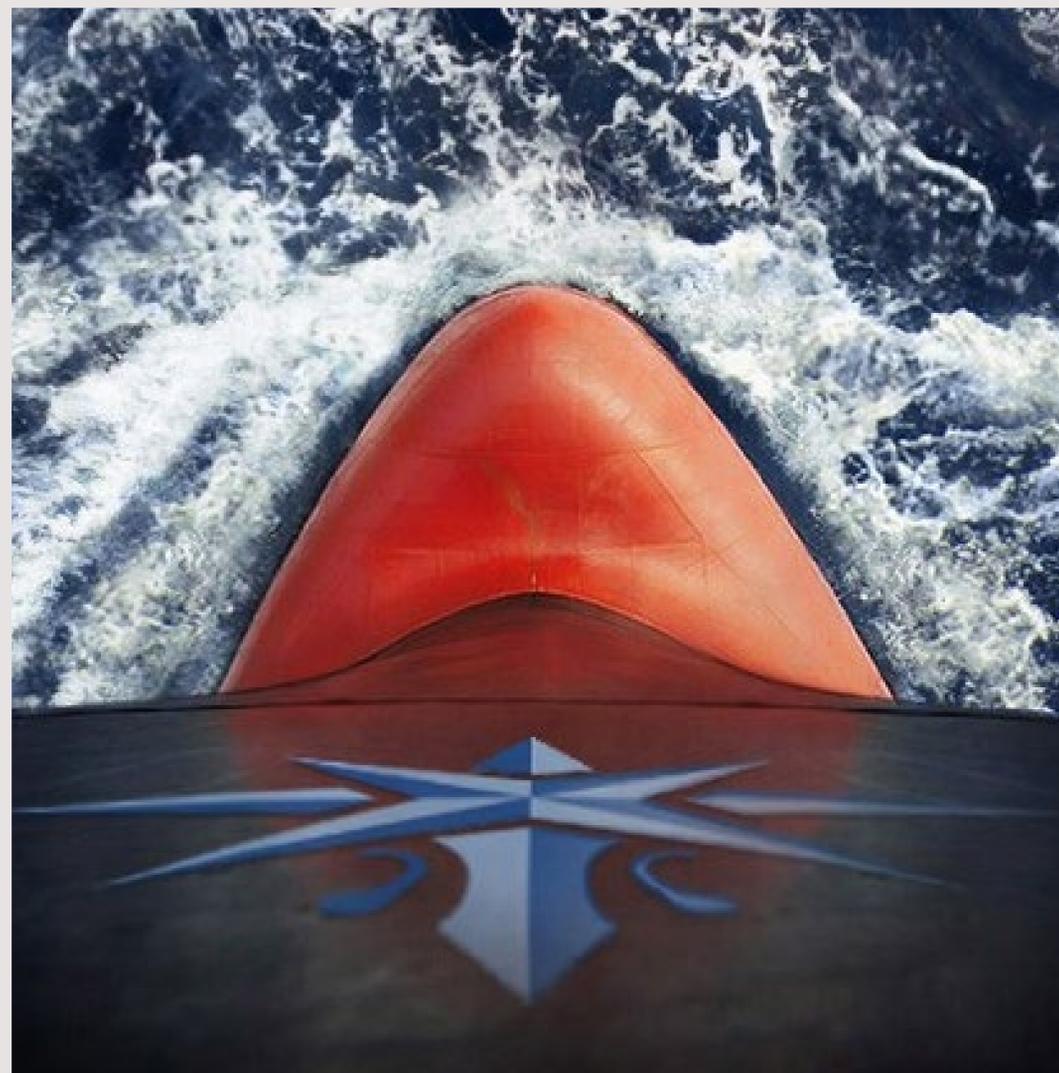
IL GRUPPO d'AMICO ADERISCE ALLE ZONE DI RALLENTAMENTO VOLONTARIO

Il Gruppo d'Amico aderisce da sempre a tutte le misure messe in atto per proteggere la biodiversità marina.

Nel luglio 2021 ha aderito, tra le altre cose, all'iniziativa che prevedeva la **riduzione della velocità delle navi per proteggere**

la Balena Franca nel Nord Atlantico.

Il Right Whale Slow Zones è un programma che notifica agli operatori delle navi le aree in cui mantenere una velocità di 10 nodi o meno, in modo da aiutare a evitare collisioni con le Balene Franche.



La manutenzione delle navi

Le navi del Gruppo d'Amico, i macchinari e le attrezzature sono mantenuti in modo da **garantire sempre piena affidabilità e altissima efficienza** e assicurare che le operazioni commerciali in porto e in navigazione siano svolte nel rispetto dei più elevati criteri di sicurezza e delle norme e regolamenti. Tutti i piani di manutenzione sono approvati dagli istituti di classificazione, rappresentano 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 e quella condition-based (CBM).

La strategia utilizza un mix di politiche di manutenzione e la scelta della migliore combinazione avviene attraverso un **approccio di analisi del rischio**. Pertanto, viene impiegata una strategia di manutenzione basata sul rischio che 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 tutela dell'ambiente
- **identificare tutti i pezzi di ricambio cruciali in grado di ripristinare immediatamente l'operatività del macchinario** in caso di guasto. Oltre ai ricambi cruciali, la società ha definito anche il livello di ricambi ottimali stabiliti in base al tipo di viaggio, ai tempi di consegna dei materiali e al degrado dei macchinari in particolari business
- **impostare in modo flessibile e dinamico la frequenza delle ispezioni strutturali** in base alla qualità costruttiva, allo schema dei viaggi, al numero di operazioni di carico e scarico e all'età della nave. Questo approccio costituisce una best practice ed è in linea con i requisiti del settore marittimo (TMSA).

Il modello di manutenzione è attuato attraverso 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. Inoltre nel 2020 d'Amico ha introdotto un obiettivo ancora più sfidante in merito alla gestione delle apparecchiature critiche - 0% percentuale in sospeso - per migliorare l'attenzione e la gestione delle criticità di bordo.



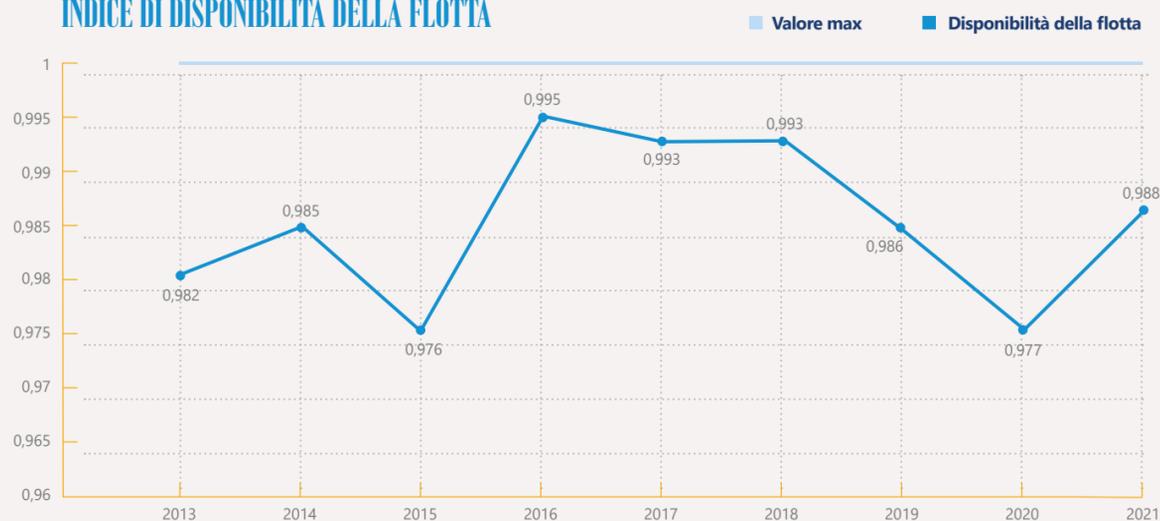
INDICE DI AFFIDABILITÀ DELLA FLOTTA



Questo indicatore misura l'affidabilità della flotta, con un andamento 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 2021 d'Amico ha raggiunto il miglior risultato degli ultimi nove anni**, a conferma dell'efficacia della politica di manutenzione per ridurre il noleggino non pianificato.

INDICE DI DISPONIBILITÀ DELLA FLOTTA

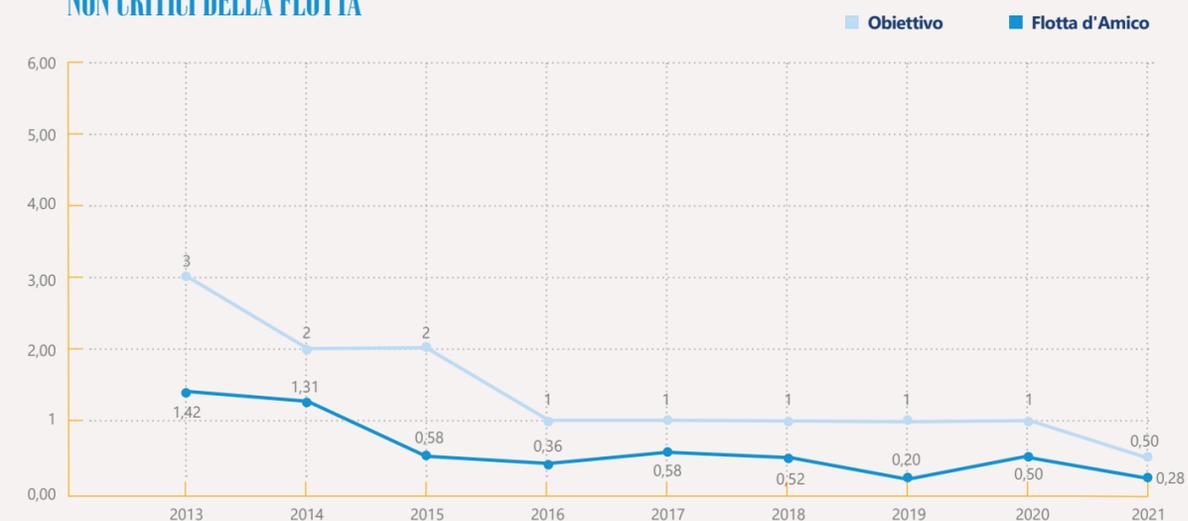


Dopo il calo del 2020, dovuto essenzialmente al numero di interventi di bacino (19) eseguiti nell'anno, rispetto agli otto interventi del 2019 e all'unico intervento eseguito nel 2018, **nel 2021 l'indice ha registrato un significativo miglioramento**. Secondo la politica aziendale e le regole della categoria, l'intervento sul bacino di carenaggio viene effettuato ogni cinque anni e il prossimo picco sarà quindi nel 2025.

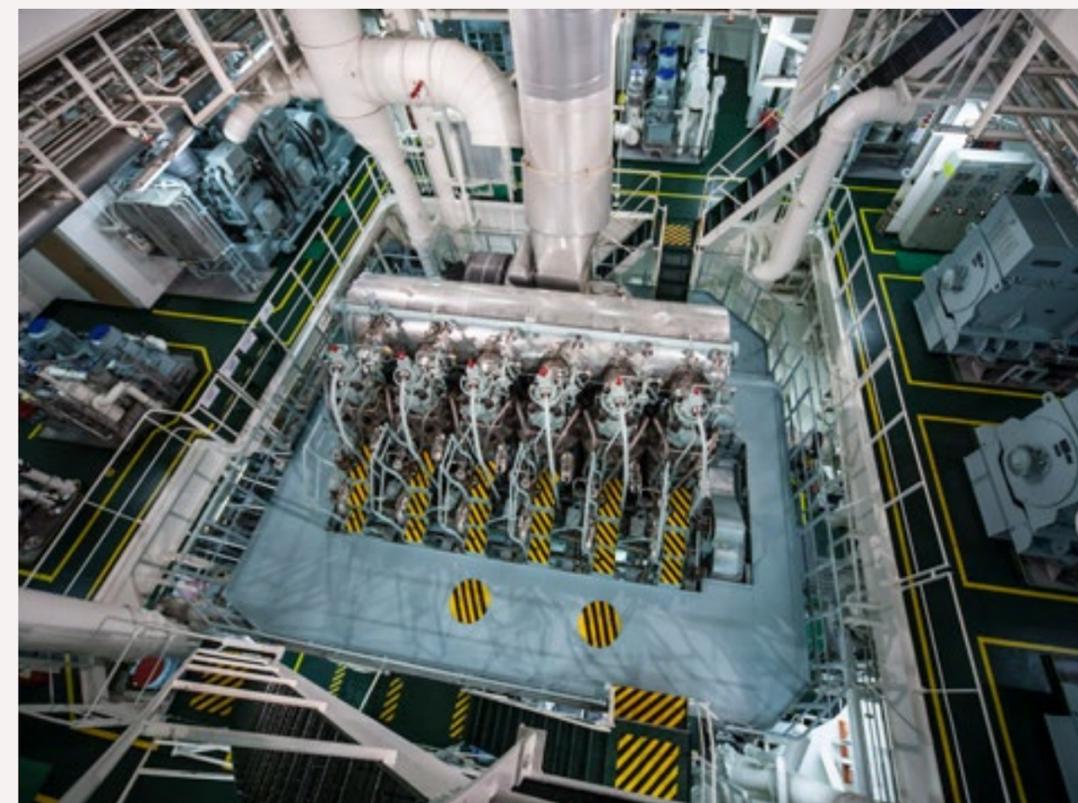
Migliorano i dati relativi ai fuori noleggino per problemi tecnici, il numero di bacini programmati (11) è diminuito considerevolmente rispetto al 2020 e oltretutto la maggior parte di questi si riferiva alla prima indagine straordinaria che richiede meno giorni di fermo rispetto alle altre.

Entrambi questi elementi, insieme alla graduale eliminazione delle navi più obsolete, hanno contribuito a migliorare l'indicatore nel 2021.

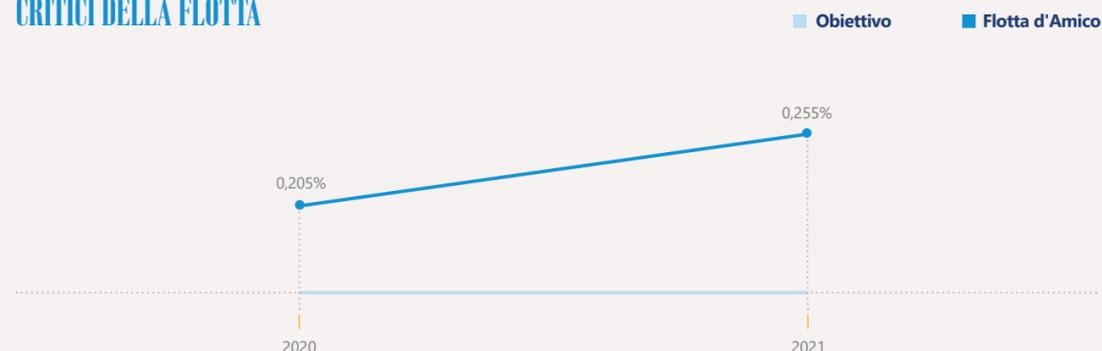
MANUTENZIONE STRAORDINARIA SUI MACCHINARI NON CRITICI DELLA FLOTTA



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. Nel 2021 - in conseguenza della costante riduzione degli ultimi anni - d'Amico ha raggiunto il nuovo obiettivo di restare sotto allo 0,5%.



MANUTENZIONE STRAORDINARIA SUI MACCHINARI CRITICI DELLA FLOTTA

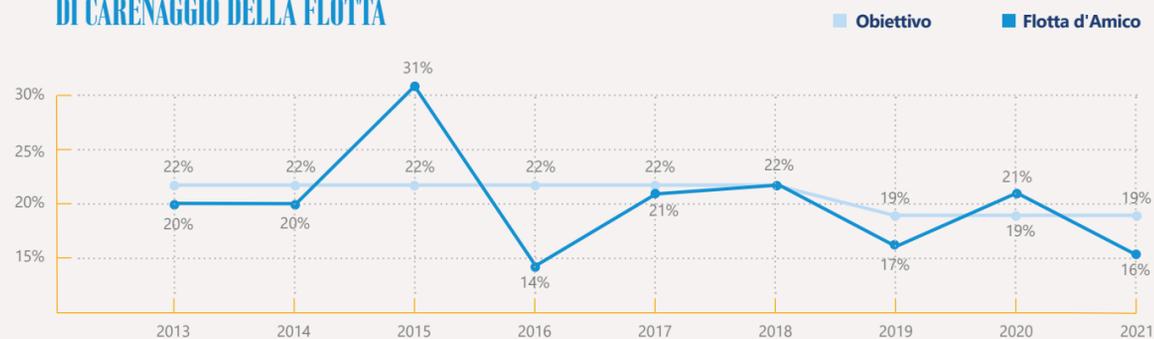


Si tratta di un nuovo indicatore, introdotto nel 2020 con lo scopo di aumentare il livello di attenzione rivolta alle apparecchiature critiche, fissando il target allo 0%.

Riguardo alle attività di manutenzione in sospeso su apparecchiature non critiche, la variazione del dato può essere dovuta a diverse ragioni. L'obiettivo è quello di migliorare le prestazioni tenendo sempre conto dei modelli commerciali e delle esigenze operative.

I risultati del primo biennio di monitoraggio evidenziano una buona capacità progettuale, considerato che i **dati sono molti vicini al target** e più o meno **stabili nel tempo**.

PERFORMANCE NELLA PIANIFICAZIONE DEI BACINI DI CARENAGGIO DELLA FLOTTA



L'indicatore è stato costruito per indicare l'abilità del Gruppo d'Amico di pianificare le operazioni di bacino di carenaggio. Previsione dei costi, strutturazione del budget e programmazione. L'indicatore esprime quindi lo scostamento in termini di costi e di durata delle operazioni effettuate rispetto a quelle pianificate.

Il KPI evidenzia sia gap positivi che negativi. Negli ultimi 10 anni in cui è stato effettuato il monitoraggio **l'obiettivo è stato ridotto dal 22% al 19%** e la variazione avvenuta dal 2017 conferma un **ottima capacità di pianificazione**.

Processo di ispezione

Recentemente la società ha integrato il CBM passando da un sistema basato sul condition monitoring a uno fondato sul process monitoring: **propulsione, navigazione, carico e scarico**.

È in fase di 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**.

Il Gruppo d'Amico ha aggiunto recentemente un'ulteriore funzionalità al FOC, lo strumento di **monitoraggio delle politiche sviluppate dal Gruppo** per il taglio dei consumi non essenziali durante i vari profili operativi (tempo di navigazione, ancoraggio, carico, scarico e movimentazione delle merci). L'obiettivo è **migliorare la gestione dell'energia a bordo**, attività chiave per realizzare il processo di decarbonizzazione della flotta. Il modulo è attualmente in fase di studio.

Inoltre, qualsiasi non conformità rilevata a seguito di un'ispezione o di un test viene documentata, segnalata, investigata e analizzata per attuare le necessarie azioni correttive. **Eventuali difetti, malfunzionamenti o guasti di macchinari, sistemi o strutture della nave che possono influire sulla sicurezza del personale, della nave o sulle disposizioni di prevenzione dell'inquinamento e che non possono essere risolti dal personale di bordo, devono essere tempestivamente comunicati alla Società attraverso un sistema di reporting digitale.**

L'analisi dei guasti e la relativa implementazione di azioni preventive e "barriere" rendono il sistema efficiente e reattivo. Al fine di verificare che la manutenzione venga svolta nel rispetto di disposizioni, normative e politiche aziendali, viene eseguito un piano di correzione dei difetti oltre agli elevati standard di manutenzione attuati. Con l'obiettivo di esaminare eventuali necessità di manutenzione di macchinari, attrezzature, strutture e impianti tecnici essenziali per la sicurezza e la tutela dell'ambiente, **il Gruppo ha posto in essere un sistema di visite programmate e ispezioni periodiche da effettuarsi durante la navigazione da parte del personale di terra**. Dopo il rinnovo del software ABS NS, tutte le ispezioni vengono effettuate in forma digitale.

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 d'Amico a rivedere la parte relativa all'ispezione MARPOL, che è stata completamente ripensata sotto 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. L'importanza delle apparecchiature **"CODE 6"** in termini di prove funzionali/prestazionali come testimoniato dai sovrintendenti è stata riconosciuta e affrontata nel nuovo regime di ispezioni MARPOL e applicato in particolare 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 è parte delle ispezioni di routine della nave, con l'obiettivo di garantire la massima conformità ambientale a ogni livello, andando oltre gli standard del settore.

Inoltre, grazie all'implementazione avvenuta nel 2021 del nuovo sistema ASB NS, d'Amico è ora in grado di gestire la flotta con dispositivi e dashboard specifici, i quali permettono di dar maggior enfasi alle informazioni necessarie per la gestione tecnica, consentendo una visualizzazione di dettaglio, migliorando gli aspetti decisionali e intraprendendo eventuali azioni correttive.

PROGRAMMA VESSEL AWARD

Per incoraggiare le best practice e i comportamenti adeguati in materia di sicurezza, rispetto dell'ambiente, reputazione e buon funzionamento della nave, ogni anno il Gruppo d'Amico premia la nave che ha ottenuto il più alto livello di conformità in base a una serie di criteri.

Il premio 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 per ispezione PSC

- Non conformità per nave

- Incidenti a bordo

Prestazioni ambientali:

- Inquinamento

- Sversamenti contenuti

- Violazione nella gestione dell'acqua di zavorra

- Violazione MARPOL

Tecnica:

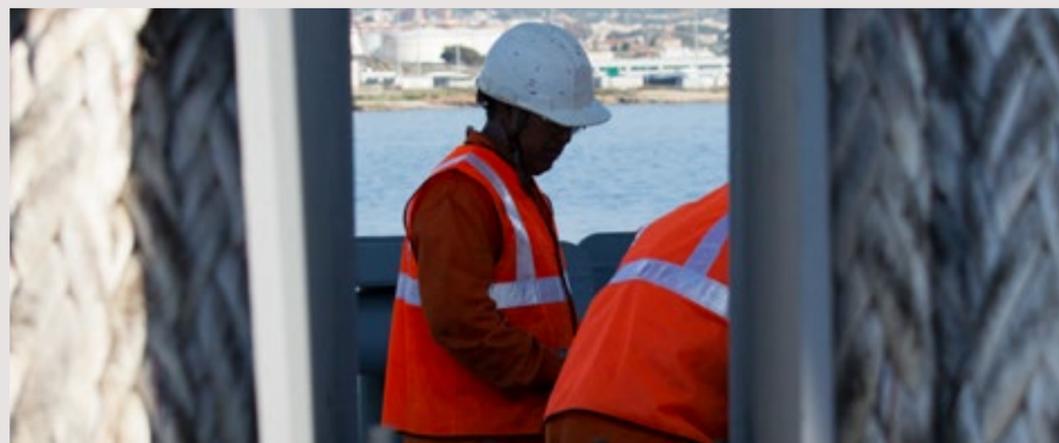
- Affidabilità

- Disponibilità

- Performance in merito alle ispezioni della nave

- Outstanding Maintenance (manutenzione eccellente) delle apparecchiature non critiche

- Outstanding Maintenance (manutenzione eccellente) di apparecchiature critiche



GESTIONE DEI RIFIUTI³⁹

SDG

TARGET ONU

ATTIVITÀ E KPI 2021

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.

+0,8%

La percentuale di rifiuti scaricati in mare rispetto al 2019

-0,5%

La percentuale di rifiuti smaltiti a terra rispetto al 2019



12.5

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

6,475 mc

I rifiuti totali prodotti a bordo nel 2021, -3,4% rispetto al 2019

137,8 mc / nave

i rifiuti totali prodotti per nave nel 2021

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 73/7⁴⁰.

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

- **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 sottostante⁴¹.

³⁹ 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.

⁴⁰ Risoluzione IMO MEPC.71 (38) per l'attuazione dell'allegato

⁴¹ Cifra stimata

| RIFIUTI ⁴² | 2019 | 2020 | 2021 |
|------------------------------------------------------------------|----------|----------|----------|
| Scaricati in mare (mc) | 4.420,38 | 2.884,83 | 4.322,88 |
| CAT B - Cibo | 234,66 | 239,52 | 221,37 |
| CAT F - Operativi | 0,00 | 376,00 | 4,19 |
| CAT J - Residui di carico (Non HME ⁴³) ⁴⁴ | 4.185,72 | 2.269,31 | 4.097,32 |
| Inceneriti (mc) | 94,06 | 77,09 | 73,68 |
| CAT E - Ceneri da inceneritore | 94,06 | 77,09 | 73,68 |
| Smaltiti a terra (mc) | 2.186,42 | 2.306,64 | 2.078,30 |
| CAT A - Plastica | 954,17 | 906,90 | 828,27 |
| CAT C - Domestici | 758,14 | 715,89 | 678,98 |
| CAT F - Operativi | 394,97 | 650,73 | 479,65 |
| CAT I - Elettronici | 45,14 | 31,12 | 91,40 |
| CAT K - Residui di carico (HME) | 34,00 | 2,00 | 0,00 |
| TOTALE | 6.700,86 | 5.268,56 | 6.474,86 |

La quantità di rifiuti prodotti nel 2021 è pari a **6.474,86 mc**, con una crescita del 22,9% nell'ultimo anno, a seguito del calo causato dal periodo della pandemia.

Le ceneri da inceneritore sono prodotte dall'incenerimento di quanto consentito da 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. Dopo il 2020, **la quantità totale di rifiuti inceneriti è diminuita ulteriormente nel 2021 a 73,68 mc.**

La percentuale di rifiuti scaricati in mare è invece salita, a causa soprattutto dell'aumento dei residui del carico (Categoria J) che erano diminuiti nel 2020 perché non potevano 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.

Non a caso le navi che più hanno influenzato questo dato nel 2021 sono state la M/V Medi Serapo, che ha variato spesso il carico trasportato da carbone a cereali, e la M/V Medi Geneva, che ha trasportato prevalentemente carbone.

Le navi del Gruppo infatti, dopo ogni viaggio, vengono lavate accuratamente così da garantire una pulizia approfondita e ridurre al minimo le contaminazioni, soprattutto nei casi di passaggio dal carbone ai prodotti alimentari.

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. Questo tipo di rifiuto dopo essere diminuito nel 2020 del 94,1%, è totalmente svanito. Entrambe queste categorie (J e K) si applicano solo a navi Dry Cargo.

I rifiuti derivanti dall'operatività delle navi (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 nel 2021 sono diminuiti.

I rifiuti operativi scaricati in mare sono scesi nel 2021 a soli 4,19 mc, rispetto ai 376 mc dell'anno precedente. Nel 2021 il 99,1% dei rifiuti operativi è stato smaltito a terra.

I rifiuti elettronici (Categoria I) sono invece gli unici ad aumentare, raddoppiando rispetto al 2019.

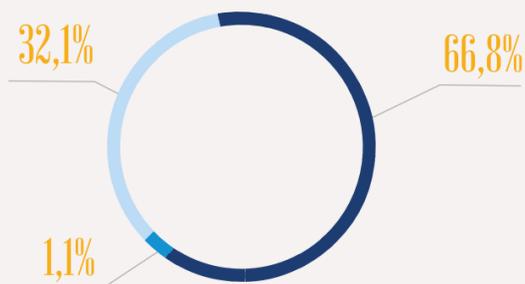
⁴² CAT è l'abbreviazione di Categoria

⁴³ Non-Hazardous per l'ambiente

⁴⁴ Solo navi Dry Cargo

RIFIUTI 2021 (mc)

- Scaricati in acqua (mc)
- Inceneriti (mc)
- Smaltiti a terra (mc)



| INTENSITÀ DEI RIFIUTI | 2019 | 2020 | 2021 | Var. 19-21 |
|------------------------------------------|----------|----------|----------|------------|
| Rifiuti totali [mc] | 6.700,86 | 5.268,56 | 6.474,86 | -3,4% |
| Rifiuti per nave ⁴⁹ [mc/nave] | 119,66 | 103,31 | 137,76 | +15,1% |

RIFIUTI PER NAVE [mc/nave]



Come si nota dal grafico, nel 2021 il valore degli indicatori di intensità dei rifiuti è aumentato, sia rispetto al 2019 (+15,1%) che al 2020 (+33,4%).

Questo incremento è conseguenza sia della **riduzione nel triennio del numero di navi di proprietà, sia dell'aumento dei rifiuti prodotti**, dovuto, come segnalato in precedenza, all'intensificazione dell'attività di pulizia delle navi a seguito di variazioni di carico.

⁴⁹ Il numero di navi utilizzato per calcolare l'indicatore (56 nel 2019, 51 nel 2020 e 47 nel 2021), include solo le navi di proprietà, escluse quelle in noleggio a tempo e in JV.

ATTENZIONE VERSO L'AMBIENTE, CAMPAGNA 3R A BORDO DELLA FLOTTA d'AMICO

Il settore dello shipping sta evolvendo velocemente e in senso migliorativo, soprattutto in tema di salvaguardia dell'ambiente e sostenibilità. L'impegno di d'Amico per la tutela dell'ambiente è significativo e di lungo corso.

Il Gruppo ha lanciato nel 2021 la Campagna 3R che si concentra sulla gestione dei rifiuti, in particolare sulla riduzione, il riutilizzo e il riciclo.

La campagna mira a:

- Educare, insegnare e rafforzare le misure operative di base per ridurre, riutilizzare e riciclare.
- Risvegliare le coscienze nei manager e nell'equipaggio per riuscire a fare passi avanti.
- Definire e monitorare nuovi KPI.
- Fare la propria parte per invertire la rotta ed evitare di distruggere l'ecosistema.

I KPI scelti per misurare gli obiettivi sono:

- **Riduzione della produzione di rifiuti**
- **Riutilizzo dei rifiuti**
- **Riciclo dei rifiuti**

Perché praticare la 3R?

- Proteggere l'ambiente
- Conservare le risorse limitate
- Risparmiare energia
- Ridurre lo spazio necessario per i rifiuti
- Impianti di smaltimento



La campagna si svilupperà in tre fasi:



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; 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.** Inoltre stabilisce 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 navi di nuova costruzione 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 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 d'Amico solitamente vengono vendute prima del momento in cui possono essere riciclate e della fine del loro ciclo di vita, in modo da avere e mantenere sempre **una flotta il più possibile giovane.**



GESTIONE AMBIENTALE NELLE SEDI

SDG

TARGET ONU

ATTIVITÀ E KPI 2021



6.4

Entro il 2030, aumentare sostanzialmente l'efficienza idrica da utilizzare in tutti i settori e assicurare prelievi e fornitura di acqua dolce per affrontare la scarsità d'acqua e ridurre in modo sostanziale il numero delle persone che soffrono di scarsità d'acqua

1.923 Mc

L'acqua utilizzata e proveniente dalla rete pubblica negli uffici di Roma e Singapore, -12,8% rispetto al 2018



7.3

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

2.390 Kwh

Kwh per dipendente il **consumo di elettricità** nelle sedi del Gruppo nel 2021



9.C

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

Implementata **Un'applicazione di gestione dei viaggi** per ridurre gli spostamenti tra diverse strutture, sostituendola con nuovi sistemi di videoconferenza e chiamata

62,3%

Il **tasso di mobilità sostenibile** per recarsi al lavoro in tutte le sedi d'Amico, +2,3% rispetto al 2020



12.2

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

1.483 Kg

il **consumo di carta** nel 2021, -58,4% dal 2019

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

Il Gruppo ha ottenuto le seguenti certificazioni: **ISO 14001** relativa all'ambiente 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:** da oltre 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 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.

| DATI SUL CONSUMO ENERGETICO | 2019 | 2020 | 2021 | Var. 19-21 |
|-------------------------------------|----------|---------|---------|------------|
| Consumo di energia elettrica [kWh]* | 634.820* | 497.749 | 509.057 | -19,8% |
| KPI – kWh per dipendente | 2.713 | 2.359 | 2.390 | -11,9% |
| Consumo di gas naturale [mc]** | 8.764 | 10.018 | 9.877 | +12,7% |
| KPI – mc per dipendente | 110,9 | 135,4 | 121,9 | +9,9% |

* 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.

** 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

Dopo una forte riduzione nel 2020, il consumo di energia elettrica è salito a 509.057 kWh, con **un lieve incremento del consumo di energia per dipendente, dovuto alla riapertura degli uffici rimasti chiusi nel 2020 a causa della pandemia Covid**. Tuttavia dal 2019 il consumo complessivo è diminuito del 19,8% e il consumo di energia elettrica per dipendente è diminuito dell'11,9%.

Nel 2021, invece, il consumo di gas naturale ha raggiunto 9.877 m³, **con un lieve calo nell'ultimo anno (-1,4%) ma in aumento del 12,7% nel triennio**. Questo cambia notevolmente se si guarda il consumo di gas per dipendente, questo infatti è diminuito del 10%, dopo una crescita, tra il 2019 e il 2020 del 21,1%.

| DATI SUL CONSUMO DI ACQUA* | 2019 | 2020 | 2021 | Var. 19-21 |
|-------------------------------------|---------|---------|---------|------------|
| Acqua fornita da rete pubblica [mc] | 2.206,5 | 1.327,8 | 1.923,1 | -12,8% |
| KPI – mc per dipendente | 18,4 | 11,3 | 16,3 | -11,4% |

* 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 questi due uffici

I consumi di acqua nel 2021 tornano a crescere (+44,8%), dopo un drastico calo dovuto alla chiusura degli uffici nel 2020. Tuttavia i consumi ancora non sono tornati ai livelli pre-pandemia, facendo registrare un calo complessivo sui tre anni del 12,8%.

| DATI SUL CONSUMO DI MATERIALE* | 2019 | 2020 | 2021 | Var. 19-21 |
|----------------------------------|---------|---------|---------|------------|
| Consumo di carta** [Kg] | 3.562,4 | 1.715,9 | 1.483,0 | -58,4% |
| KPI – Kg di carta per dipendente | 15,2 | 8,2** | 7,0 | -54,3% |

* 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

** Alcuni valori pubblicati nel bilancio di sostenibilità 2020 sono stati modificati

La stessa tendenza non si può dire per il **consumo di carta**, che invece **continua a diminuire anche dopo la pandemia di un ulteriore 13,6%**. In particolare il consumo di carta per dipendente è diminuito a 7,0 kg rispetto ai 15,2 kg del 2019.

Mobilità sostenibile nelle sedi d'Amico

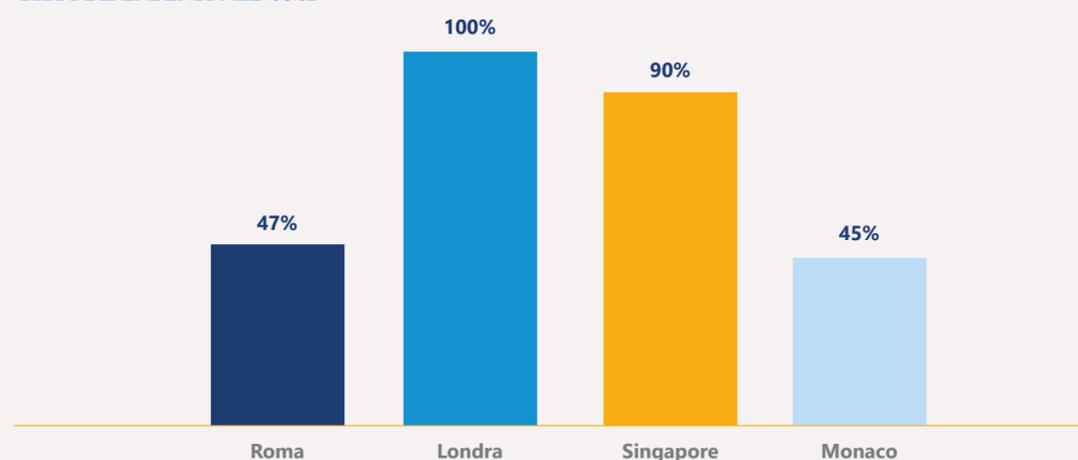
Il Gruppo monitora i mezzi di trasporto utilizzati dai dipendenti per raggiungere le proprie sedi e **incoraggia l'uso della mobilità condivisa, dei mezzi pubblici, a piedi e in bicicletta**.

Nel 2021, la percentuale di mobilità sostenibile in tre su sei sedi d'Amico ha raggiunto il 90%, con una quota, come lo scorso anno, del 100% a Londra e del 90% nella sede di Singapore.

Invece, nelle sedi di Roma e Monaco i dati mostrano che solo il 47% e il 45% rispettivamente dei dipendenti ha usato almeno una tra le modalità di trasporto sostenibili.

Gli uffici di Dublino sono stati chiusi a causa del Covid-19 e quindi non vi sono dati per il 2021 (80% nel 2020).

MOBILITÀ SOSTENIBILE - TRASPORTO PUBBLICO, A PIEDI E IN BICICLETTA - TRA I DIPENDENTI NEL 2021



Responsabilità economica



HIGHLIGHTS 2021

763,3 milioni di euro
il valore economico generato dal Gruppo

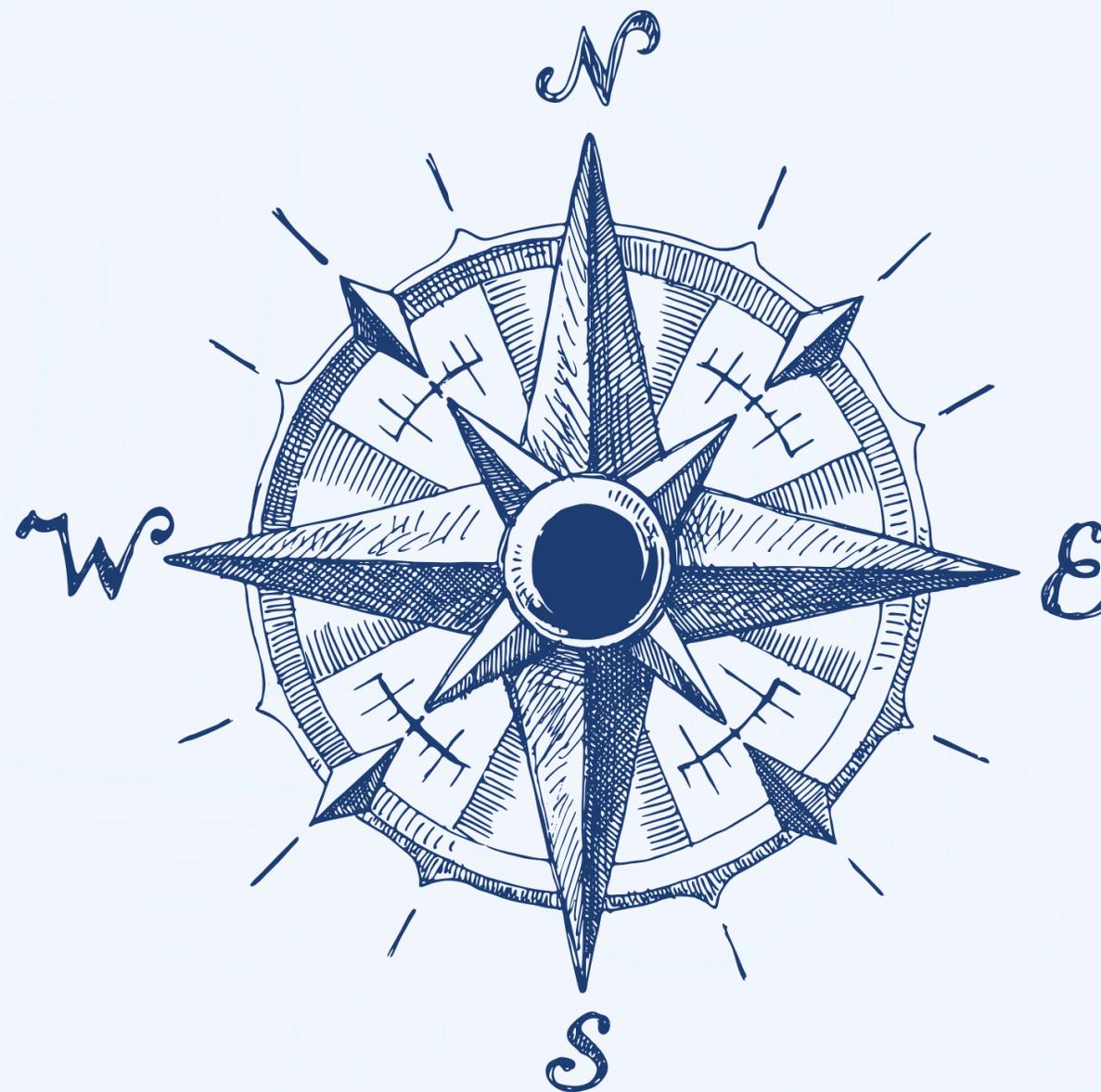
539,4 milioni di euro
il valore economico distribuito agli stakeholder

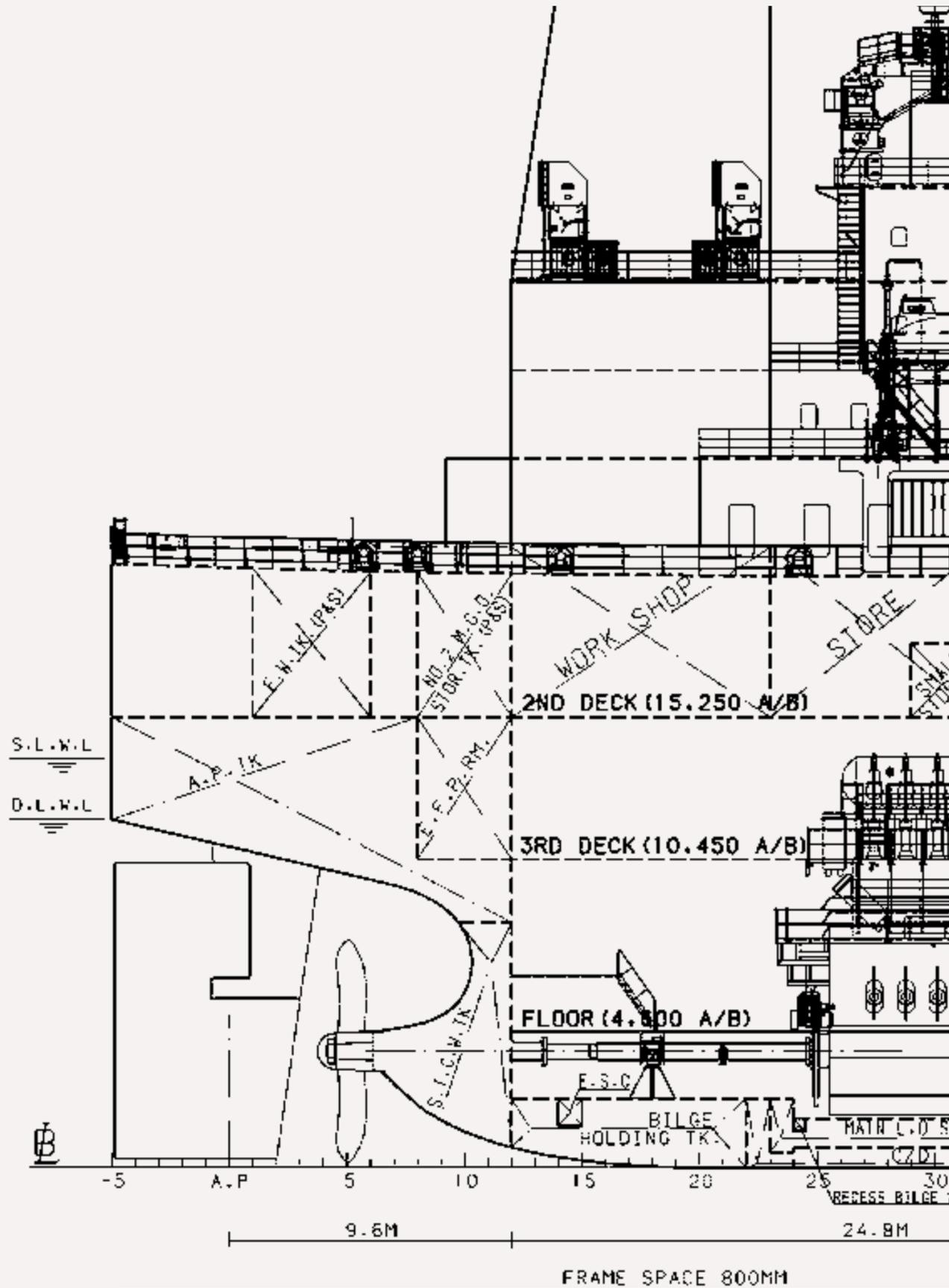
70,7%
il valore economico distribuito ai fornitori

1,2 milioni di dollari investiti tra il 2013 e il 2019 per la costruzione di 40 nuove navi Eco

464,6 milioni di euro
il valore totale delle forniture

Selezione dei fornitori secondo certificazioni di qualità e ambientali





Responsabilità economica

SDG

Sezione 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

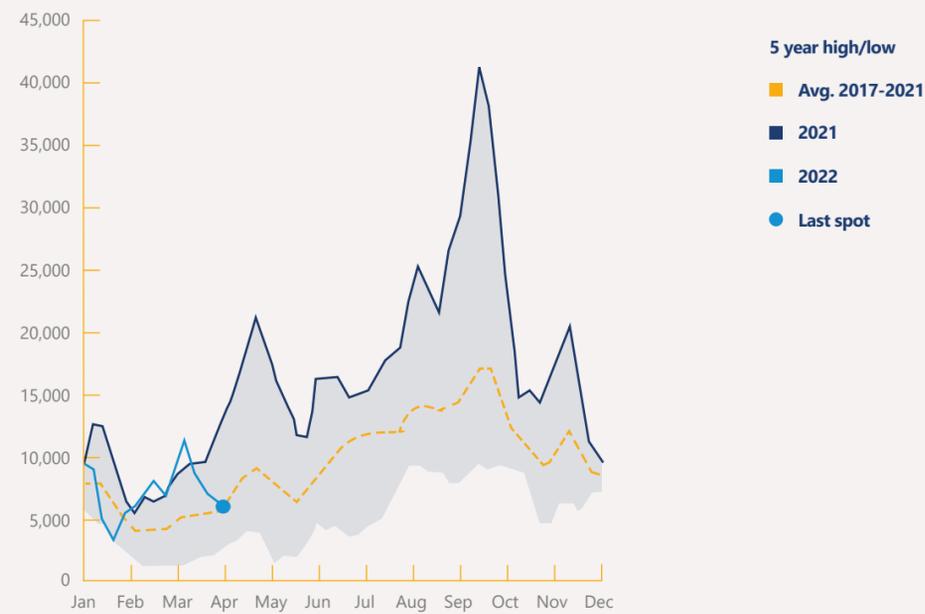
ANDAMENTO DEL MERCATO E PERFORMANCE DEL GRUPPO d'AMICO

Dry Cargo⁴⁶

Nel 2021, il mercato del Dry Cargo ha registrato una ripresa **generalizzata in tutti i segmenti**, raggiungendo livelli che non si vedevano dal 2008, in particolare per quanto riguarda le navi Supramax e Handysize.

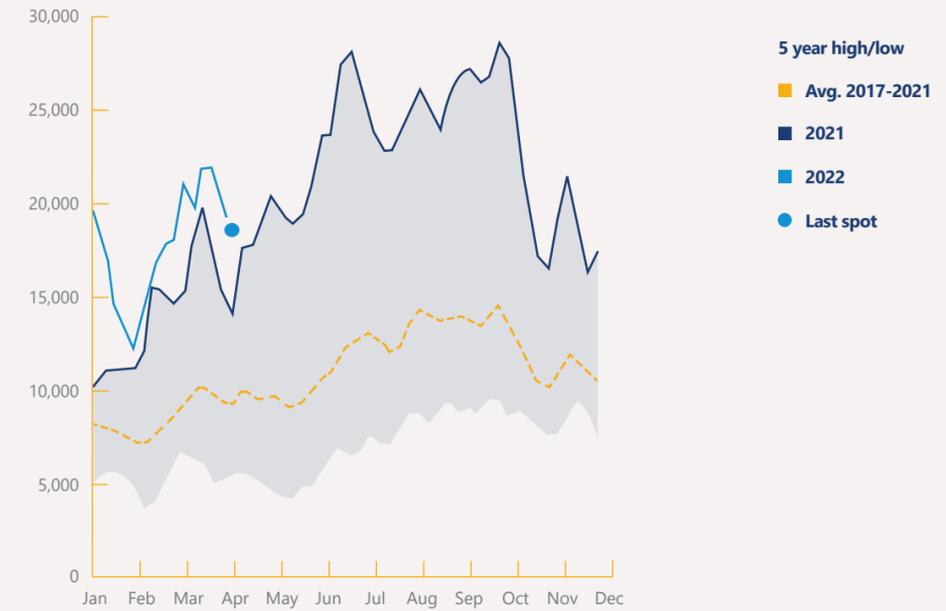
Gli indici di riferimento dei settori in cui opera il Gruppo hanno raggiunto i livelli più alti da oltre un decennio, con un incremento nel 2021 del 171% per Panamax, del 227% per Supramax e del 221% per Handysize – rispetto al 2020.

CAPE SIZE SPOT EARNINGS (USD/DAY)

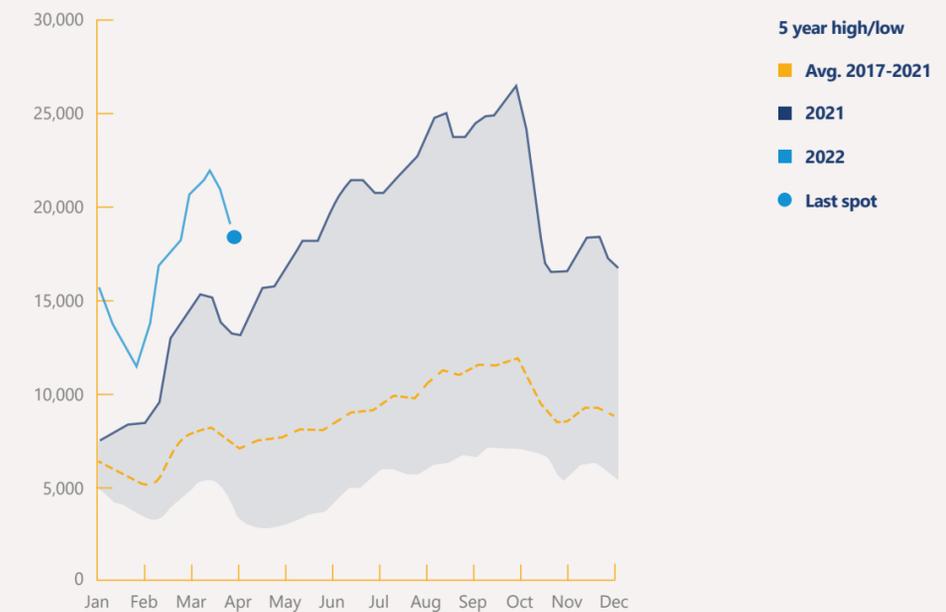


Source: Clarkson Research Services Ltd., Clarksons Platou Securities AS

PANAMAX SPOT EARNINGS (USD/DAY)



SUPRAMAX EARNINGS (USD/DAY)



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

Il mercato Dry Cargo ha avuto, dal primo trimestre dell'anno fino a ottobre, un **trend in costante rialzo**. Successivamente si è verificato un calo a causa di diversi fattori come la minor produzione industriale in Cina, soprattutto di acciaio, e l'incertezza della crisi del settore immobiliare cinese, oltre alla tradizionale stagionalità del business nel quarto trimestre.

⁴⁶ Questi commenti fanno riferimento alla Relazione annuale 2021 di d'Amico Società di Navigazione

Tuttavia le **medie annue raggiunte** da d'Amico nei diversi segmenti in cui opera – Kamsarmax, Supramax e Handysize – **hanno superato i 25.000 \$ al giorno**, livelli ben al di sopra rispetto agli ultimi dieci anni.

Il Gruppo d'Amico, attraverso la qualità della propria flotta – in termini di design, prestazioni, flessibilità e rete commerciale – ha permesso alla **business unit Dry Cargo di massimizzare le prestazioni, raggiungendo un ulteriore miglioramento in termini di valori medi TCE⁴⁷, rispetto a tassi di settore pari al 3-4%.**

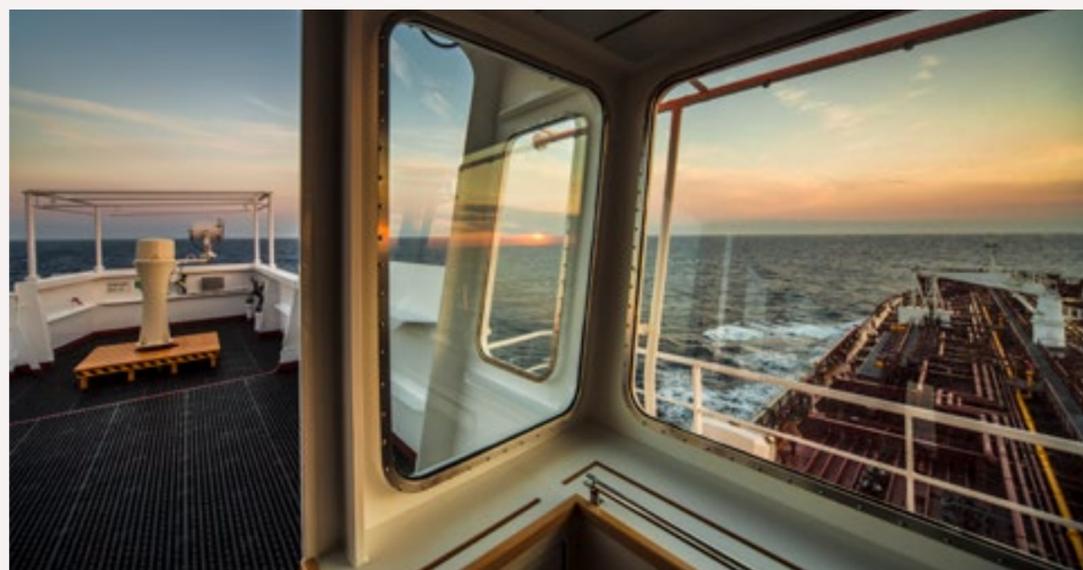
La domanda globale di materie prime sfuse è cresciuta del 4% rispetto al 2020, in particolare spinta dalle seguenti materie prime:

- **Minerale di ferro:** la domanda è aumentata dell'1,6% a causa della scarsa disponibilità di merci provenienti dal Sud America e dall'Australia, oltre che dal controllo della Cina sulla produzione di acciaio a partire dalla seconda metà del 2021
- **Carbone:** la domanda è cresciuta del 7,1% rispetto al 2020, anno nel quale le esportazioni di carbone erano calate a causa dei lock down generalizzati messi in atto nelle principali economie mondiali
- **Cereali:** la domanda dei cereali è aumentata dello 0,9% rispetto all'anno precedente, anche se il 2020 è stato un anno con una domanda molto forte. Nel 2021, dopo un aumento registrato nella prima metà dell'anno, le esportazioni di grano dagli Stati Uniti sono diminuite nel terzo trimestre a causa dell'uragano Ida, che ha comportato un rinvio al quarto trimestre
- **Materie prime sfuse minori:** la domanda, sostenuta in particolare da materiali da costruzione quali cemento, acciaio e prodotti forestali, è cresciuta in media del 5,6%

Inoltre nel 2021 i prezzi per il trasporto di container hanno fatto registrare livelli tali da giustificare l'utilizzo di navi per il trasporto di carico secco dei segmenti Handysize e Supramax. Questo ha creato un'ulteriore pressione sul tonnellaggio a disposizione.

Nel 2021 la **flotta delle navi da carico secco è aumentata del 3,6%** (3,8% nel 2020). Questo è dovuto al contenimento delle consegne di navi di nuova costruzione anche se soltanto lo 0,6% delle navi in servizio è stato demolito, con un mercato che scoraggia fortemente l'uso di navi obsolete. **A partire dalla seconda metà dell'anno, la flotta mondiale ha operato, in media, al massimo delle potenzialità per andare incontro alla domanda crescente di trasporto**, con aumento significativo e rapido nonostante l'aumento dei prezzi dei carburanti.

Inoltre i protocolli COVID-19 implementati nei porti, in particolare quelli cinesi, hanno provocato una significativa congestione. Questo ha ridotto ulteriormente il tonnellaggio disponibile, comportando una certa volatilità del mercato e picchi di domanda che hanno prodotto un effetto positivo sui tassi.



⁴⁷ La tariffa Time Charter Equivalent (TCE) è una misura standard delle prestazioni del settore marittimo utilizzata principalmente per confrontare i cambiamenti da un periodo all'altro nelle prestazioni di una compagnia di navigazione nonostante i cambiamenti nel mix di tipi di noleggio

Product Tankers⁴⁸

Nel quarto trimestre del 2021 il mercato Product Tanker ha continuato ad affrontare le sfide del settore, a causa della debole domanda, in particolare del greggio. La concorrenza per il trasporto di carichi di greggio raffinato delle navi Product Tankers di nuova costruzione ha avuto un effetto negativo sui tassi di trasporto. Inoltre, il forte calo delle scorte di petrolio avvenuto durante lo scorso anno ha affievolito l'attività commerciale, tuttavia questa genererà una domanda repressa di trasporti quando le scorte saranno reintegrate.

Il mercato Product Tanker nel 2021, in riferimento al petrolio raffinato, ha registrato un miglioramento dovuto ai volumi scambiati che sono costantemente aumentati rispetto ai minimi raggiunti nel 2020. Anche la modesta crescita della flotta, dovuta al **calo delle consegne di navi da nuova costruzione e all'aumento di demolizioni ha sostenuto i mercati.** Nello specifico, nel 2021 la demolizione delle navi Product Tankers è arrivata a 3,7 milioni dwt, una crescita rilevante considerato il dato di 1,0 milioni di dwt del 2020.

Nonostante l'aumento dei casi della variante Omicron, negli ultimi mesi del 2021, la domanda di petrolio è cresciuta oltre le aspettative, con un aumento di 1,5 milioni di barili al giorno nel quarto trimestre, raggiungendo 100,2 milioni di barili al giorno. Nel rapporto di febbraio 2022 l'IEA ha rivisto al rialzo le stime della domanda globale di petrolio per il 2021 a 200.000 barili al giorno, con una crescita annuale di 5,6 milioni di barili al giorno.

L'industria della raffinazione a livello globale ha chiuso il 2021 in attivo con un incremento sia dei volumi di produzione che dei margini. A fine 2021, nel quarto trimestre, il volume medio di produzione del settore di raffinazione era pari a 79,9 milioni di barili al giorno, con un aumento di 4,3 milioni di barili al giorno rispetto al 2020. Nel 2021 la capacità di raffinazione a livello globale è diminuita, per la prima volta in 30 anni, di 730.000 barili al giorno con chiusure che vanno oltre la nuova capacità.

Le scorte di petrolio dell'industria in ambito OCSE sono diminuite a dicembre 2021 di addirittura 60 milioni di barili, a causa delle grandi quantità di prelievi di distillati medi avuti in tutte le regioni. **A fine 2021 le scorte di petrolio erano pari a 2.680 milioni di barili, 355 milioni al di sotto del livello raggiunto a fine 2020, livello più basso degli ultimi sette anni.** Le scorte sono riuscite a coprire 59,6 giorni di domanda a termine, con un calo di 0,9 giorni rispetto al mese prima e 3,2 giorni in meno rispetto alla media storica. Le scorte di prodotti raffinati invece contavano, a fine 2021, 1.378 milioni di barili, 131 milioni di barili in meno rispetto ai livelli pre-pandemia di fine 2019.

L'IEA stima che nel quarto trimestre del 2021 l'incremento dei prezzi del **gas naturale abbia prodotto un aumento della domanda di petrolio** rispetto alle consuete tendenze stagionali, in Europa attestate tra 250.000 e 300.000 barili al giorno. Nei paesi asiatici membri OCSE, i cambiamenti di carburante utilizzato hanno portato a un aumento della domanda di petrolio di 50-100.000 barili al giorno. In altri paesi come il Brasile, la Cina e l'India a causa delle scarse precipitazioni atmosferiche e delle tensioni sul mercato del carbone hanno supportato la domanda di diesel.

La tariffa annuale del time charter - il miglior indicatore sulle aspettative per il mercato spot - a fine dicembre 2021 era valutata circa 13.500 \$ al giorno per un MR2 convenzionale, con un Eco MR2 valutato con un premio di circa 2.000-2.500 \$ al giorno.

Servizi marittimi

Le **attività delle società che svolgono servizi marittimi** all'interno del Gruppo e verso terzi, continuano, anche nel 2021, ad avere un **rallentamento** dovuto alla situazione sanitaria mondiale.

Ishima - che fornisce servizi di assistenza tecnica sulle navi sia per le navi del Gruppo che per fornitori terzi - ha chiuso l'anno con un utile di 243.000 €. **Utili e ricavi sono diminuiti rispetto al precedente esercizio**, a causa delle motivazioni citate sopra e per gli effetti del tasso di cambio. Lo stesso si può dire per l'attività di intermediazione sugli acquisti di carburante bunker condotta da Rudden e dalla sua controllata in Singapore, che nel 2021 ha raggiunto il pareggio di bilancio.

Sirius, invece, ha continuato l'attività di gestione e formazione del personale di bordo e ha chiuso l'anno con un utile di circa 370.000 €.

⁴⁸ Questi commenti fanno riferimento alla Relazione annuale 2021 di d'Amico Società di Navigazione S.p.A.

Strategia ICT

Nel 2021 l'organizzazione e l'infrastruttura su cui si basano i servizi ICT del Gruppo hanno ricevuto importanti modifiche e novità. Quella più significativa è stata la **sostituzione del sistema informatico di gestione della flotta**. Dopo un lungo processo di selezione, d'Amico ha scelto il Nautical Systems dell'American Bureau of Shipping - uno dei principali attori a livello mondiale del settore. Il sistema è entrato in funzione a fine 2021, con il proseguimento di alcune attività nel 2022.

Il cambiamento introdotto permette di **aumentare il livello di qualità della gestione** e di **implementare le modifiche tecniche e funzionali** che il business richiede nel prossimo futuro.

Nella seconda parte dell'anno è stato anche avviato un **programma finalizzato a rendere l'attività del personale più semplice ed efficiente**. È previsto che nei primi mesi del 2022 sia operativo il progetto di virtualizzazione del servizio di connettività telefonica, grazie all'utilizzo di una piattaforma cloud Cisco, così da eliminare l'ultimo collegamento fra operatori e postazioni fisiche.

Inoltre nel 2021, per completare il processo di **ammodernamento dell'infrastruttura** applicativa, è stato selezionato un nuovo software gestionale per il comparto amministrativo-contabile, progetto che verrà realizzato durante il 2022.

Riguardo la **protezione informatica** è stata rafforzata l'infrastruttura a contrasto dei crimini informatici con l'adozione di servizi aggiuntivi come l'autenticazione a due fattori e il sandboxing degli allegati di posta elettronica, in modo da consentire a tutti gli operatori di lavorare ovunque. Sono state realizzate, insieme ai direttori di area analisi "what-if" e simulazioni di crisi.

Sempre con l'obiettivo di limitare gli attacchi informatici, i sistemi di bordo devono soddisfare standard di protezione sempre più elevati. Per questo è stato implementato un **piano sistemico di ammodernamento dei sistemi informatici di bordo**, con nuovi server e architetture di rete. **A fine 2021 il 15% della flotta era stato aggiornato**. Il processo è lento e per completarlo sarà necessario almeno un altro anno.

Rinnovo ed evoluzione della flotta

Nel 2013 il Gruppo d'Amico ha lanciato un **esteso programma di rinnovo della flotta, investendo in totale 1,2 miliardi USD** in oltre 40 navi "eco" all'avanguardia, sia per la business unit Dry Cargo che per quella 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, reso possibile dal risparmio energetico, dalla **significativa riduzione dei consumi e delle emissioni**.

Dopo aver terminato il programma di rinnovo della flotta, il Gruppo d'Amico ha portato avanti la sua strategia di **dismissione delle navi più vecchie e obsolete**, concentrandosi sulla flotta di navi "Eco". Entro la fine del 2021 il **78% della flotta d'Amico era formata da navi "Eco"**. **La flotta Eco del Gruppo è tra le più nuove del settore** con un'età media di 7 anni per i Tankers e 5 anni per Dry Cargo. Considerando quindi l'età media del settore di 12,3 anni per i Tankers e 11 per Dry Cargo, le navi del Gruppo d'Amico sono rispettivamente più nuove di 5 e 6 anni.



BUSINESS OUTLOOK

L'inizio del 2022 è stato caratterizzato, purtroppo, dallo **scoppio della guerra in Ucraina**. L'esatta entità delle ripercussioni che ci saranno sul core business del Gruppo d'Amico è ancora difficile da valutare, poiché lo scenario è in costante e rapida evoluzione.

Riguardo la business unit Dry Cargo del Gruppo, si prevede una contrazione dei volumi trasportati, con una possibile compensazione tuttavia grazie al cambiamento delle fonti di approvvigionamento che dovrebbe favorire rotte più lunghe. **Le aspettative quindi per il mercato dry bulk nel 2022 restano positive**, con un sostanziale equilibrio fra domanda e offerta (**crescita dell'1,9% ton-miglia per la domanda e del 2,2% tonnellate per l'offerta**). Le gravi congestioni, i problemi nei porti e più in generale su tutta la catena della logistica, continuano e sono destinati a persistere.

Riguardo invece alla **business unit Product Tanker** del Gruppo, da un lato preoccupa la potenziale riduzione dell'offerta di petrolio, dall'altra questo potrebbe comportare un aumento della domanda (tonnellate per miglio) di trasporto marittimo di prodotti sia grezzi che raffinati, considerato che l'Europa potrebbe approvvigionarsi di queste risorse da Paesi molto distanti.

A fine febbraio 2022 d'Amico impiegava diversi marittimi ucraini e russi, in alcuni casi anche sulle stesse navi. Questi, nella maggior parte dei casi si conoscono da tempo e hanno buoni rapporti. Ad ogni modo i membri dell'equipaggio d'Amico sono formati per saper risolvere situazioni di conflitto e, qualora ce ne dovessero essere, tutti i marittimi possono beneficiare di un servizio di assistenza psicologica.



Dry Cargo⁴⁹

All'inizio del 2022 il mercato dry bulk è cresciuto rispetto all'inizio del 2021, escludendo Capesize, segmento in cui il gruppo non opera più. Questo è legato alle inefficienze causate dal COVID-19 e al persistere degli elevati livelli di domanda di container avuti nel 2021.

I maggiori fattori di rischio sono dovuti alle tensioni geopolitiche attualmente in atto: da un lato quella fra Cina e Australia e dall'altro quella innescata dal conflitto fra Russia e Ucraina scoppiato nel febbraio 2022.

Il registro delle commesse delle navi dry è stato pari al 6,7% della flotta – valore più basso degli ultimi trent'anni – e nonostante la forte ripresa del mercato nel 2021, il dato dovrebbe rimanere sempre basso a causa dei seguenti elementi disincentivanti:

- **Incertezza riguardo le tecnologie** che diventeranno dominanti ai fini del perseguimento degli obiettivi di decarbonizzazione
- **Inflazione e costi delle materie prime** con conseguente impatto sul prezzo delle navi di nuova costruzione.

Si stima che **la flotta crescerà, in termini di tonnellaggio, del 2,2% nel 2022 e dello 0,4% nel 2023**. Dal 2024 in poi le normative UE e IMO sulla decarbonizzazione dovrebbero portare a una riduzione forzata delle velocità medie, con una conseguente incidenza sulla disponibilità di tonnellaggio nel mercato Dry Cargo.

Nel medio termine si prevede un equilibrio favorevole tra domanda e offerta, dovuto in particolare a tre fattori chiave:

- Crescita limitata della flotta Dry Cargo
- Diminuzione degli ordini di nuove navi
- Potenziale aumento di demolizioni.

In conclusione, nel contesto del mercato appena descritto, si ritiene che **la flotta d'Amico** – formata quasi esclusivamente da navi moderne ed eco-compatibili – **sia ben posizionata per offrire servizi flessibili e di alta qualità alle imprese**. Oltre a questo dovrà essere in grado di sfruttare le opportunità offerte dal mercato e gestire con attenzione la volatilità con coperture del rischio a medio termine e con operazioni di arbitraggio a breve termine.

Product Tankers⁵⁰

I fattori principali che dovrebbero influenzare il mercato Product Tankers e quello del trasporto merci - e di conseguenza le prestazioni di d'Amico International Shipping - sono:

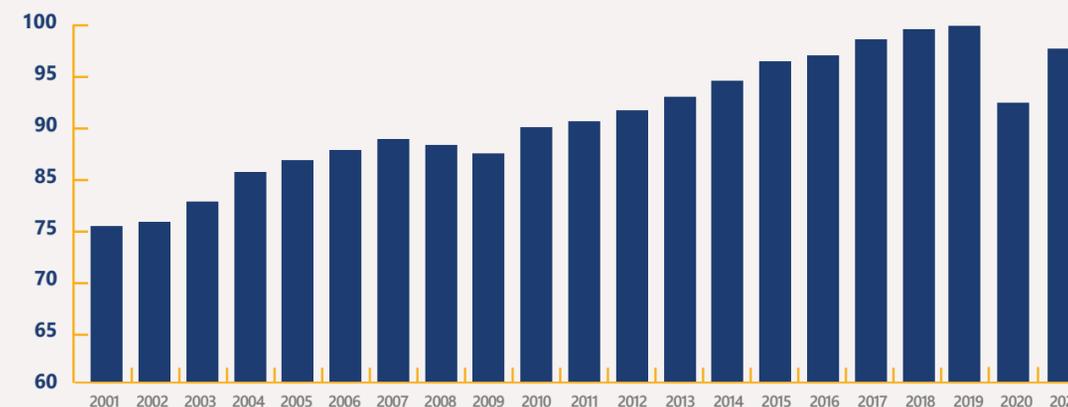
- la crescita a livello globale dell'offerta di petrolio
- i margini e la produttività delle raffinerie
- la domanda di prodotti raffinati
- la struttura dei prezzi a termine per il petrolio greggio e per i prodotti petroliferi raffinati
- il tasso di crescita della flotta Product Tankers
- l'efficienza della flotta in base a fattori quali la congestione e le velocità medie di navigazione
- le distanze medie di navigazione.

Alcuni fattori che potranno portare a una ripresa del mercato Product Tankers sono indicati di seguito:

⁴⁹ Questi commenti fanno riferimento alla Relazione annuale 2021 di d'Amico Società di Navigazione

⁵⁰ Questi commenti fanno riferimento alla Relazione annuale 2021 di d'Amico Società di Navigazione e ai Risultati finanziari del primo trimestre 2022 di d'Amico International Shipping S.A.

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



Source: IEA Annual Statistical Supplement for 2020 and Oil Market Report Feb 2022

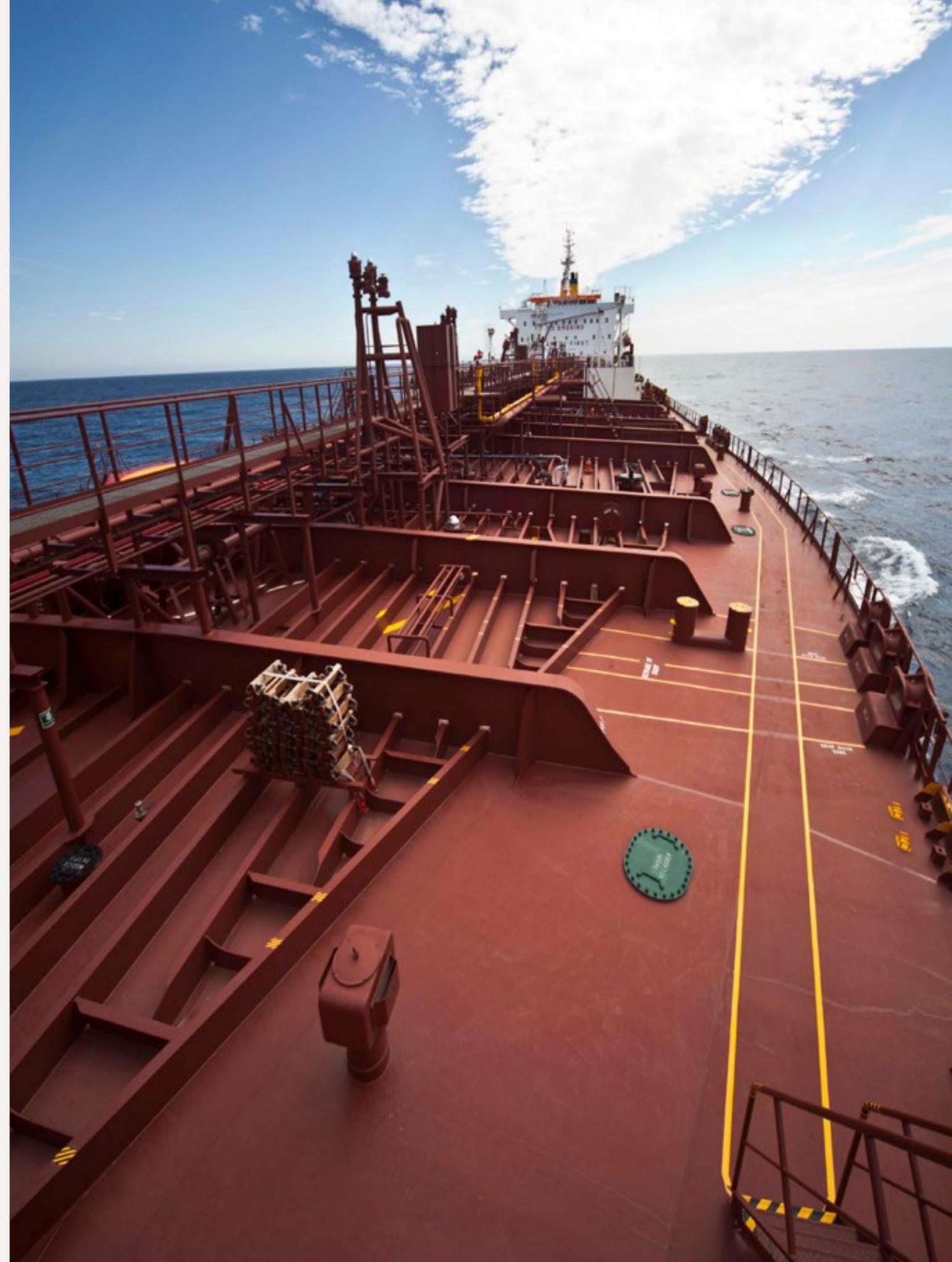
Domanda di Product Tanker

- Il danno economico provocato dalla guerra in Ucraina contribuirà, oltre alla crescita dell'inflazione, a un importante rallentamento della crescita a livello globale in 2022. **I prezzi del carburante e del cibo sono aumentati velocemente** e hanno colpito molto più duramente le popolazioni in difficoltà e nei Paesi a basso reddito. Nel rapporto dell'FMI di aprile 2022 si stima un rallentamento della crescita globale, dal 6,1% del 2021 al 3,6% del 2022 e del 2023. Si tratta rispettivamente di una diminuzione di 0,8 punti percentuali per il 2022 e di 0,2 per il 2023 rispetto a quanto previsto a gennaio 2022. Dopo il 2023 la crescita globale dovrebbe scendere, nel medio termine, a circa il 3,3%. **L'aumento dei prezzi delle materie prime causate dalla guerra ha generato delle proiezioni di inflazione prevista per il 2022 del 5,7% nelle economie avanzate e dell'8,7% in quelle emergenti** e nelle economie in via di sviluppo. Si tratta di un aumento rispettivamente di 1,8 e 2,8 punti percentuali rispetto a gennaio scorso
- Secondo il rapporto IEA dell'aprile 2022, **l'aumento dei prezzi dell'energia e di altre materie prime, in aggiunta alle sanzioni contro la Russia e ai lockdown COVID-19 in Cina dovrebbero far scendere la domanda mondiale di petrolio**. Nonostante le prospettive rimangano molto incerte, hanno ridotto le stime previste sulla domanda globale di petrolio che si pensa raggiungerà una media di 99,4 milioni di barili al giorno nel 2022, con una crescita di 1,9 milioni di barili al giorno rispetto al 2021
- Sempre secondo il rapporto IEA di aprile 2022 **le scorte di prodotti petroliferi nell'area OCSE sono diminuite** di 1359 mb da 42,6 milioni di barili nel febbraio 2022. I dati preliminari indicano altri cali delle scorte di prodotti avvenuti a marzo 2022. Le scorte di prodotti sono ora molto al di sotto della media di 5 anni
- L'offerta e le esportazioni di petrolio russo sono in continua diminuzione. Fino ad aprile, secondo quanto riportato, circa 700 kb/g di produzione sono stati chiusi. Da maggio 2022 **l'IEA stima che circa 3 mb/g della produzione russa potrebbero essere fuori causa** per effetto delle sanzioni internazionali e per l'impatto di un crescente embargo portato avanti dai clienti
- Nel Marzo 2022 i paesi membri dell'IEA hanno annunciato il **rilascio di circa 63 milioni di barili e successivamente ad aprile quello di 120 milioni prelevati dalle loro riserve strategiche**. Anche gli Stati Uniti hanno annunciato ad aprile ulteriori rilasci dalle loro riserve strategiche, per un totale previsto di 240 milioni di barili nel periodo compreso tra maggio e ottobre 2022 (circa 1,3 milioni di barili al giorno). Questo allevierà il probabile calo dell'offerta dalla Russia, permettendo al mercato di organizzarsi per aumentare l'offerta

- Escludendo la Russia, la produzione di petrolio da parte del **resto del mondo aumenterà di 3,9 milioni di barili al giorno da marzo a dicembre 2022**. Sempre escludendo la Russia si prevede che la produzione di petrolio per l'intero anno aumenterà di 5,5 mb/g con l'OPEC+ che rappresenterà 3,5 mb/g (si tratta principalmente di Arabia Saudita, Iraq, Kuwait, ed Emirati Arabi Uniti) e non OPEC+ che invece contribuirà di 2 mb/g (principalmente USA e significativi incrementi di Brasile, Canada e Guyana). La Cina aveva inizialmente chiesto alle raffinerie nazionali di eliminare o fermare le esportazioni allo scopo di incrementare le forniture interne. Successivamente alle restrizioni COVID-19 in più di 30 città, che hanno ridotto in modo significativo la domanda interna di petrolio Argus prevede che la Cina esporterà ad aprile 170.000 barili al giorno e 50.000 di benzina e diesel
- **Ad aprile 2022 Clarksons stima che nel 2022 la domanda di Product Tanker aumenterà del 10,4%**, ben sopra l'aumento previsto (come riportato di seguito). Le stime per le esportazioni di prodotti da Stati Uniti, MEG e Asia verso l'Europa sono in aumento, grazie anche al potenziale delle raffinerie di queste regioni che sono in grado di fornire volumi aggiuntivi, sostituendo quelli persi dalla Russia. Ci sono state già segnalazioni di raffinerie asiatiche che hanno aumentato le esportazioni in Europa sfruttando dinamiche di arbitraggio favorevoli. È probabile che i cambiamenti nei modelli commerciali abbiano un impatto positivo sul commercio marittimo per tonnellate-miglio di prodotti
- **Oltre il 70% della nuova capacità di raffinazione sarà situata a est di Suez nei prossimi quattro anni**. La EIA stima che circa 800.000 b/g di capacità di raffinazione dall'inizio della pandemia siano state chiuse in Nord America. Engen ha annunciato la conversione della sua raffineria dalla capacità di 120.000 b/g situata a Durban (responsabile di circa il 17% della produzione di carburante del Paese) in un terminal/impianto di stoccaggio. È probabile che nel lungo periodo la ripresa della domanda e i cambiamenti strutturali nel panorama della raffinazione stimolino gli scambi di prodotti per trasporti di lungo raggio.

Forniture di Product Tanker

- All'inizio dell'anno Clarksons stimava che nel corso del 2022 sarebbero state consegnate 67 MR e LR1, di cui 16 nel primo quarto dell'anno contro una stima di 26 navi. Nelle **previsioni di marzo 2022 Clarksons prevede che la flotta di Product Tanker nel 2022 crescerà dell'1,5%**
- Un grande numero di cantieri di demolizione è stato chiuso temporaneamente durante la pandemia. Tuttavia il **rimbalzo che hanno avuto i prezzi dell'acciaio hanno fatto crescere la domanda per tonnellate riciclate**. Nel 2021 sono state già demolite 11 navi del settore MR e LR1
- Clarksons indica che a **fine marzo 2022 il 6,4% della flotta MR e LR1 aveva più di 20 anni** (in dwt), mentre il portafoglio attuale degli ordini di questi segmenti rappresentava solo il 3,5% dell'attuale flotta commerciale (in dwt). Sempre a fine marzo 2022 il 29,7% della flotta MR e LR1 (in dwt) aveva più di 15 anni e questa percentuale si prevede aumenti rapidamente nei prossimi anni
- **Gli obiettivi IMO per il 2030 e il 2050 riguardo la riduzione delle emissioni rappresentano fra le principali priorità nell'ambito del trasporto marittimo**. Molti armatori e banche richiedono pratiche di "riciclo ecologico" delle navi in linea con le convenzioni dell'UE e dell'IMO. L'UE inoltre introdurrà il settore dello shipping nel "Sistema europeo di scambio di quote di emissione di gas a effetto serra". Inoltre importanti proprietari e noleggiatori di petrolifere come Shell e Total e società commerciali di primo livello come Trafigura, hanno firmato di recente la **Sea Cargo Charter con l'obiettivo di divulgare, in un'ottica di trasparenza, le emissioni di CO₂ delle navi che operano nel settore** e, in linea con gli obiettivi stabiliti da IMO, di ridurle. Durante l'ultima riunione del Comitato per l'ambiente marino (MEPC 76) di giugno 2021 sono state introdotte misure - che diventeranno poi applicabili dal 1 novembre 2022 - quali la richiesta agli operatori di misurare l'indice di efficienza energetica delle navi (EEXI), riportare la loro efficienza tecnica e l'indicatore di intensità di carbonio (CII), valutare l'efficienza con cui vengono gestiti. Entrambe le misure sono finalizzate a **ridurre le emissioni a partire dal 2023 fino al 2030**. I cambiamenti previsti a livello tecnologico necessari a soddisfare la normativa ambientale con regole sempre più stringenti, stanno riducendo l'interesse nei confronti di ordini di nuova costruzione, poiché queste navi potrebbero diventare già obsolete subito dopo la consegna. Oltre a questo, l'aumento dei costi di nuova costruzione e la diminuzione della disponibilità di cantieri stanno influenzando negativamente il mercato e disincentivando l'effettuazione di nuovi ordini.



VALORE ECONOMICO GENERATO E DISTRIBUITO

SDG

TARGET ONU

ATTIVITÀ E KPI NEL 2021



8.1

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

8.5

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

763,3 milioni di euro

il valore totale generato dal Gruppo d'Amico

90,9 milioni di euro

il valore economico distribuito ai dipendenti nel 2021



16.6

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

2,4 milioni di euro

il valore economico distribuito alla Pubblica Amministrazione nel 2021

Il Gruppo d'Amico riconosce l'importanza di **una distribuzione equilibrata del valore generato tra i propri stakeholder**, trattandosi di un valore che hanno contribuito a produrre, direttamente o indirettamente. Analizzando il valore generato distribuito, il Gruppo d'Amico mette in evidenza 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 (migliaia di euro) | 2019 | 2020 | 2021 |
|------------------------------------------------------------------|----------------|-----------------------------|----------------|
| VALORE ECONOMICO GENERATO | 725.331 | 608.533⁵¹ | 763.290 |
| Ricavi delle vendite (trasporti e servizi) | 696.880 | 613.407 | 707.550 |
| Altri ricavi (cessione di immobilizzazioni) | 4.443 | 2.888 | 2.734 |
| Proventi finanziari | 24.008 | -11.340 | 53.006 |
| VALORE ECONOMICO DISTRIBUITO | 603.844 | 509.298 | 539.351 |
| Fornitori | 424.556 | 350.391 | 373.445 |
| Dipendenti | 102.537 | 95.239 | 90.897 |
| Finanziatori | 74.999 | 61.972 | 52.347 |
| Azionisti (dividendi distribuiti nel corso dell'anno) | 0 | 0 | 20.000 |
| Pubblica Amministrazione | 1.387 | 1.377 | 2.396 |
| Comunità (donazioni, sponsorizzazioni e associazioni di settore) | 365 | 319 | 266 |
| VALORE ECONOMICO INVESTITO NELLA SOCIETÀ | 121.487 | 99.236 | 223.939 |

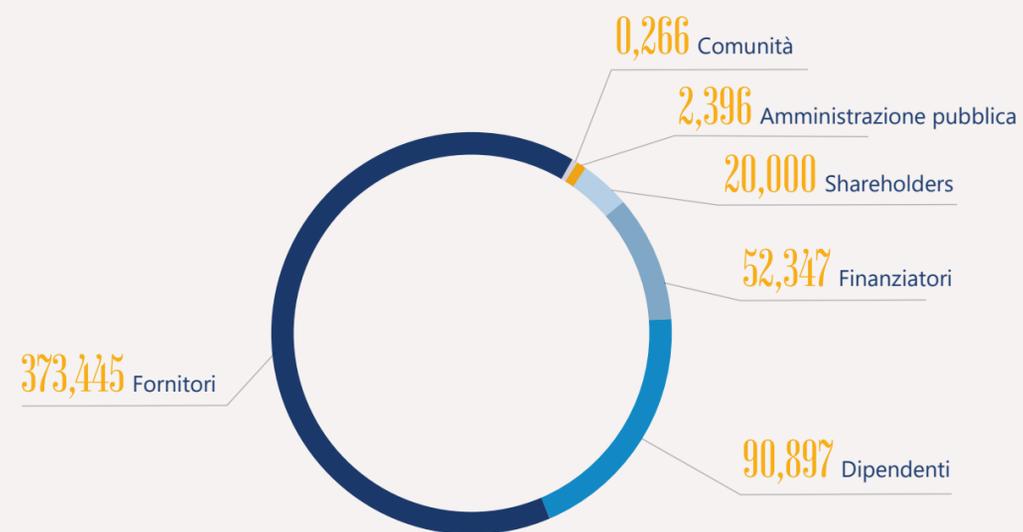
Il **valore economico generato** dal Gruppo al 31 dicembre 2021 ammonta a **763,3 milioni di euro** (+25,4% rispetto al 2020) e consiste principalmente di ricavi da trasporti e servizi, ma anche ricavi dalla vendita di beni immobili e proventi finanziari (interessi, utili/perdite su cambi e risultati delle società del Gruppo valutate a patrimonio netto).

Il **valore economico distribuito** dal Gruppo al 31 dicembre 2021 è pari a **539,4 milioni di euro (+5,9% rispetto al 2020)**, ripartito tra gli stakeholder come indicato di seguito:

- **A fornitori circa 373 milioni di euro (+6,6%)**, che comprendono i normali costi di esercizio dell'attività marittima relativi all'uso delle navi della flotta, che consistono principalmente nell'acquisto di carburante, spese portuali, tariffe e commissioni e noli. A questi costi vanno aggiunte le seguenti spese: spese per la gestione tecnica e il controllo di qualità, altri costi di esercizio dei trasporti, assicurazioni, lubrificanti e spese generali e amministrative;
- **a impiegati, marittimi e personale amministrativo circa 91 milioni di euro (-4,6%)**, rappresentati da salari, stipendi, contributi previdenziali e piani a contribuzione definita;
- **a finanziatori circa 52 milioni di euro**, sotto forma di interessi bancari su prestiti a breve e medio-lungo termine;
- **agli shareholder sono stati distribuiti 20 milioni di dividendi**, dopo due anni che non erano stati distribuiti;
- **alla Pubblica Amministrazione circa 2,4 milioni di euro (+74%)** per imposte e oneri diretti e indiretti;
- **alle comunità 266.000 euro (-16,6%)** sotto forma di donazioni, liberalità, sponsorizzazioni e costi di registrazione alle associazioni di categoria.

⁵¹ I dati del valore economico generato nel 2020 sono stati rettificati rispetto a quelli inclusi nel Bilancio di Sostenibilità 2020

2021 - VALORE ECONOMICO DISTRIBUITO (in milioni)



Infine, il **valore economico investito dal Gruppo** al 31 dicembre 2021 ammonta a **223,9 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 NEL 2021



8.1

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

373,4 Milioni di euro

il valore economico distribuito ai fornitori nel 2021



12.6

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

Obbligo

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

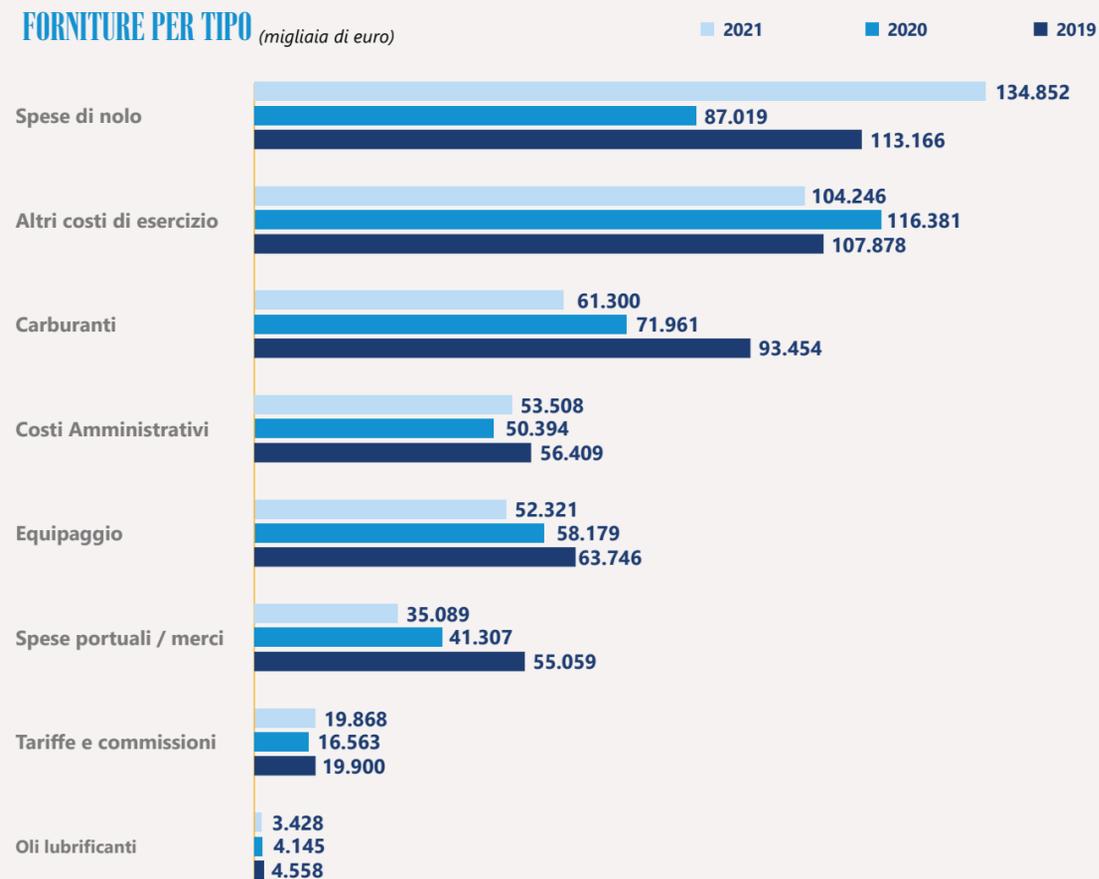
Nella gestione della catena di fornitura, attraverso il Sistema di Gestione Integrato (IMS), il Gruppo d'Amico ha adottato misure tese ad assicurare **che i prodotti e i servizi da esso acquistati soddisfino criteri di qualità, sicurezza e rispetto dell'ambiente**. Più nello specifico, queste misure 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.

La tabella che segue descrive gli ordini per tipologia.

| FORNITURE PER TIPO ⁵² (migliaia di euro) | 2019 | 2020 | 2021 |
|------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|----------------|----------------|
| FORNITURE PER COSTI DI GESTIONE (DI CUI) | 457.761 | 395.555 | 411.101 |
| carburanti | 93.454 | 71.961 | 61.300 |
| spese portuali/per merci | 55.059 | 41.307 | 35.089 |
| spese per tariffe e commissioni | 19.900 | 16.563 | 19.868 |
| spese di nolo | 113.166 | 87.019 | 134.852 |
| equipaggio | 63.746 | 58.179 | 52.321 |
| oli lubrificanti | 4.558 | 4.145 | 3.428 |
| altri costi di esercizio (ad esempio spese tecniche, gestione delle navi, assicurazione) | 107.878 | 116.381 | 104.246 |
| FORNITURE PER COSTI AMMINISTRATIVI | 56.409 | 50.394 | 53.508 |
| TOTALE | 514.170 | 445.949 | 464.609 |



⁵² I valori degli anni precedenti sono stati adeguati, esplicitando le categorie "Equipaggio" e "Oli lubrificanti"

Selezione dei fornitori

Il Gruppo d'Amico dispone di un **registro di fornitori selezionati sulla base della loro affidabilità, qualità, competitività economica, tempi di consegna e storia**. I fornitori inseriti in questo elenco devono rispettare i seguenti criteri:

- **Comprovata capacità di rispettare** i requisiti richiesti dal 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 i servizi che hanno un impatto sull'ambiente
- **Possesso di referenze da altre società oppure organizzazioni riconosciute**
- **Rispetto dei requisiti del Gruppo d'Amico in tema di consumi ed efficienza energetica.**

Valutazione dei fornitori

I prodotti e i servizi acquistati sono sottoposti a controlli per verificare la tipologia definita nel contratto, qualità e quantità, eventuali difetti. I controlli sono normalmente eseguiti da parte del personale della nave al momento della ricezione a bordo e a terra dall'ufficio acquisti. I risultati ricavati in seguito ai controlli sono registrati e trasmessi all'ufficio tecnico per l'eventuale aggiornamento delle performance del fornitore. Inoltre, almeno una volta l'anno, l'ufficio valuta i fornitori strategici attraverso un sistema di punteggi che produce un ranking finale.

Per i fornitori inseriti nella categoria Ambiente e Sicurezza, la valutazione è più stringente poiché il punteggio finale comprende una valutazione sul grado di sensibilità dei fornitori e sulla capacità di controllare gli impatti ambientali delle attività che svolgono.

Nei contratti o nelle lettere di incarico, i fornitori dichiarano di aver letto e compreso il contenuto del Codice etico e il Modello di organizzazione, gestione e controllo (legge 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**, sia attraverso il personale direttivo che quello dei sottoposti. **Il mancato rispetto di queste regole costituisce una grave violazione degli obblighi contrattuali e consente a d'Amico Società di Navigazione S.p.A. il diritto di far cessare il contratto con effetto immediato**, mantenendo il diritto di richiesta di risarcimento del danno causato alla Società.

NOTA METODOLOGICA

Il Bilancio di sostenibilità al 31 dicembre 2021 del Gruppo d'Amico è stato redatto secondo i "GRI Standards" della Global Reporting Initiative, utilizzando l'opzione di reporting "in accordance - core".

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

Principi per la definizione dei contenuti del Report

- Inclusività degli stakeholder** - L'applicazione di tale principio ha portato d'Amico a effettuare la mappatura dei propri stakeholder, individuandone bisogni, aspettative e strategie necessarie per poterle soddisfare. L'azienda ha inoltre descritto, per ciascuna categoria di stakeholder, le principali modalità di relazione, distinguendo tra momenti informativi, opportunità di dialogo e partnership. I dettagli sono descritti nel paragrafo *Gli stakeholder di d'Amico* all'interno del capitolo Sostenibilità per il *Gruppo d'Amico*
- Contesto di sostenibilità** - Nel capitolo *Responsabilità Ambientale* - in particolare nei paragrafi *"Impatti ambientali e quadro normativo"*, *"Politica E Strategia Ambientale"* e *"Strategia di decarbonizzazione e digitalizzazione"* - d'Amico ha fornito una chiara descrizione del proprio approccio teso ad anticipare gli obiettivi sull'efficienza energetica delle navi e la riduzione delle emissioni, definiti dall'IMO e dall'UE
- Materialità** - 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 *"Il percorso di sostenibilità del Gruppo"* e 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 2021. Il paragrafo *"Business Outlook"* - contenuto nel capitolo *"Responsabilità Economica"* - inoltre, anticipa alcune informazioni che sottolineano i trend e lo sviluppo del mercato nel 2022, in particolare in relazione all'emergenza pandemica Covid-19 e della situazione geopolitica globale, resa complicata della guerra fra Russia e Ucraina.

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

| TEMI MATERIALI PER d'AMICO | ASPETTO MATERIALE GRI STANDARDS | PERIMETRO DELL'ASPETTO | | LIMITAZIONI DI RENDICONTAZIONE SUL PERIMETRO | |
|---------------------------------------------------------|-------------------------------------|------------------------|---------|----------------------------------------------|--------------------------------------------------|
| | | Interno | Esterno | Interno | Esterno |
| Efficienza energetica delle navi | Energia; Emissioni | Gruppo | - | - | 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-corrruzione | Gruppo | - | - | - |
| Protezione della biodiversità marina | Biodiversità | Gruppo | - | - | - |

| TEMI MATERIALI PER d'AMICO | ASPETTO MATERIALE GRI STANDARDS | PERIMETRO DELL'ASPETTO | | LIMITAZIONI DI RENDICONTAZIONE SUL PERIMETRO | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------|------------------------|-----------|----------------------------------------------|--------------------------------------------------|
| | | Interno | Esterno | Interno | Esterno |
| Emissioni atmosferiche e cambiamento climatico | Emissioni | Gruppo | Fornitori | - | Rendicontazione non estesa ai fornitori |
| Sistema di gestione integrato per un miglioramento continuo | Compliance ambientale | Gruppo | - | - | - |
| 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 2021, 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 CO₂ sono stati utilizzati i seguenti Carbon Factor relativi alle diverse tipologie di combustibile.

| TIPO DI CARBURANTE | CF (TCO ₂ / MT) |
|---------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------|
| HFO – Olio combustibile pesante (Riferimento: ISO 8217 Grades RME through RMK) | 3,114 |
| LFO – Olio combustibile leggero (Riferimento: ISO 8217 Grades RME through RMK) | 3,151 |
| Diesel / Gasolio (Riferimento: ISO 8217 Grades DMX through DMB) | 3,206 |
| VLSFO - Olio combustibile a bassissimo tenore di zolfo | 3,114 |
| GPL – Gas Petrolio Liquefatti (Propano) | 3,000 |
| GPL – Gas Petrolio Liquefatti (Butano) | 3,030 |
| GNL – Gas Naturale Liquefatto | 2,750 |
| Metanolo | 1,375 |
| Etanolo | 1,913 |

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
- 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.

- **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 triennali⁵³. 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 2021
- **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 2021 è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 3 maggio 2022. Il documento, inoltre, contiene i recapiti a cui rivolgersi per ottenere approfondimenti e chiarimenti delle informazioni in esso riportate

⁵³ 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.

INDICE DEI CONTENUTI GRI

| INFORMAZIONI GENERALI | | Pagina/Risposta diretta | Eventuali omissioni e motivi dell'omissione |
|--------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|
| 1. PROFILO ORGANIZZATIVO | | | |
| 102-1 | Nome dell'organizzazione | Copertina | |
| 102-2 | Attività, marchi, prodotti e servizi | pp. 12-13; 22-25; 121-125 | |
| 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; 26-27 | |
| 102-6 | Mercati serviti | pp. 18-19; 214-222 | |
| 102-7 | Dimensione dell'organizzazione | pp. 8-9; 60; 142; 210 | |
| 102-8 | Informazioni sui dipendenti e gli altri lavoratori | pp. 72-75 | |
| 102-9 | Catena di fornitura | pp. 227-228 | |
| 102-10 | Modifiche significative all'organizzazione e alla sua catena di fornitura | Nel 2021 non si sono registrate modifiche significative all'organizzazione | |
| 102-11 | Principio di precauzione | pp. 27-35; 146-153; 166-167; 175-193 | |
| 102-12 | Iniziativa esterne | pp. 132-138 | |
| 102-13 | Adesione ad associazioni | pp. 132-138 | |
| 2. STRATEGIA | | | |
| 102-14 | Dichiarazione di un alto dirigente | p. 5 | |
| 102-15 | Impatti chiave, rischi e opportunità | pp. 146-150 | |
| 3. ETICA E INTEGRITÀ | | | |
| 102-16 | Valori, principi, standard e norme di comportamento | pp. 12-15; 27-35 | |
| 102-17 | Meccanismi per ricercare consulenza e segnalare criticità relativamente a questioni etiche | pp. 27-30 | |
| 4. GOVERNANCE | | | |
| 102-18 | Struttura della governance | pp. 26-27 | |
| 102-21 | Consultazione degli stakeholder su temi economici, ambientali, e sociali | pp. 38-39 | |
| 102-22 | Composizione del massimo organo di governo e relativi comitati | p. 26 | |
| 102-23 | Presidente del massimo organo di governo | p. 26 | |
| 5. COINVOLGIMENTO DEGLI STAKEHOLDER | | | |
| 102-40 | Elenco dei gruppi di stakeholder | p. 50 | |
| 102-41 | Accordi di contrattazione collettiva | pp. 79-83 | |
| 102-42 | Individuazione e selezione degli stakeholder | pp. 38-39; 52-56 | |
| 102-43 | Modalità di coinvolgimento degli stakeholder | pp. 38-39; 54-56 | |
| 102-44 | Temi e criticità chiave sollevati | pp. 42; 46-49; 52-53 | |
| 6. PRATICHE DI RENDICONTAZIONE | | | |
| 102-45 | Soggetti inclusi nel bilancio consolidato | pp. 20-21 | |
| 102-46 | Definizione del contenuto del report e perimetri dei temi | pp. 42-43; 230-232 | |
| 102-47 | Elenco dei temi materiali | pp. 42-49 | |
| 102-48 | Revisione delle informazioni | pp. 96; 206-207; 225; 228 | |
| 102-49 | Modifiche nella rendicontazione | pp. 64-67; 72-75; 106-108; 125; 127; 152; 155-156; 158-163; 172-174; 185-187; 196; 202-203; 207; 221 | |
| 102-50 | Periodo di rendicontazione | p. 230 | |
| 102-51 | Data del report più recente | 2021 | |
| 102-52 | Periodicità della rendicontazione | Annuale | |
| 102-53 | Contatti per richiedere informazioni riguardanti il report | p. 236 | |
| 102-54 | Dichiarazione sulla rendicontazione in conformità ai GRI Standards | p. 230 | |
| 102-55 | Indice dei contenuti GRI | pp. 233-235 | |

| INFORMAZIONI SPECIFICHE | Pagina/Risposta diretta | Eventuali omissioni e motivi dell'omissione |
|---------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------|
| ECONOMICHE | | |
| PERFORMANCE ECONOMICHE | | |
| 103-1 | Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro | pp. 42; 49; 230-232 |
| 103-2 | La modalità di gestione e le sue componenti | pp. 214-222 |
| 103-3 | Valutazione delle modalità di gestione | pp. 214-222 |
| 201-1 | Valore economico direttamente generato e distribuito | pp. 224-226 |
| ANTI-CORRUZIONE | | |
| 103-1 | Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro | pp. 42; 49; 230-232 |
| 103-2 | La modalità di gestione e le sue componenti | p. 28 |
| 103-3 | Valutazione delle modalità di gestione | p. 28 |
| 205-3 | Episodi di corruzione accertati e azioni intraprese | Nessun episodio di corruzione nel corso del 2021 |
| AMBIENTE | | |
| ENERGIA | | |
| 103-1 | Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro | pp. 42; 47-49; 230-232 |
| 103-2 | La modalità di gestione e le sue componenti | pp. 153; 165-187 |
| 103-3 | Valutazione delle modalità di gestione | pp. 154-187 |
| 302-1 | Energia consumata all'interno dell'organizzazione | pp. 155-157 |
| 302-3 | Intensità energetica | pp. 155-157 |
| 302-4 | Riduzione del consumo di energia | pp. 155-157 |
| 302-5 | Riduzione del fabbisogno energetico di prodotti e servizi | pp. 169-170; 174-177 |
| BIODIVERSITÀ | | |
| 103-1 | Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro | pp. 42; 48; 230-232 |
| 103-2 | La modalità di gestione e le sue componenti | pp. 189-192 |
| 103-3 | Valutazione delle modalità di gestione | pp. 189-192 |
| 304-2 | Impatti significativi di attività, prodotti e servizi sulla biodiversità | pp. 189-192 |
| 304-3 | Habitat protetti o ripristinati | pp. 191-192 |
| EMISSIONI | | |
| 103-1 | Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro | pp. 42; 47-48; 230-232 |
| 103-2 | La modalità di gestione e le sue componenti | pp. 153-187 |
| 103-3 | Valutazione delle modalità di gestione | pp. 153-187 |
| 305-1 | Emissioni dirette di GHG (Scopo 1) | pp. 158-159 |
| 305-5 | Riduzione delle emissioni di GHG | pp. 158-159 |
| SCARICHI IDRICI E RIFIUTI | | |
| 103-1 | Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro | pp. 42; 48; 230-232 |
| 103-2 | La modalità di gestione e le sue componenti | pp. 200-207 |
| 103-3 | Valutazione delle modalità di gestione | pp. 200-207 |
| 306-2 | Rifiuti per tipo e metodo di smaltimento | pp. 201-202 |
| 306-3 | Sversamenti significativi | p. 189 |
| COMPLIANCE AMBIENTALE | | |
| 103-1 | Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro | pp. 42; 47-50; 230-232 |
| 103-2 | La modalità di gestione e le sue componenti | pp. 34-35 |
| 103-3 | Valutazione delle modalità di gestione | pp. 34-35 |
| 307-1 | Non conformità con leggi e normative in materia ambientale | Nessuna non conformità con leggi e normative ambientali nel corso del 2021 |
| VALUTAZIONE AMBIENTALE DEI FORNITORI | | |
| 103-1 | Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro | pp. 42; 49; 230-232 |
| 103-2 | La modalità di gestione e le sue componenti | pp. 227-229 |
| 103-3 | Valutazione delle modalità di gestione | pp. 227-229 |
| 308-1 | Nuovi fornitori che sono stati valutati utilizzando criteri ambientali | p. 229 |

| INFORMAZIONI SPECIFICHE | Pagina/Risposta diretta | Eventuali omissioni e motivi dell'omissione |
|--------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|
| SOCIALE | | |
| OCCUPAZIONE | | |
| 103-1 | Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro | pp. 42; 46; 230-232 |
| 103-2 | La modalità di gestione e le sue componenti | pp. 64-67; 85-88; 101-104 |
| 103-3 | Valutazione delle modalità di gestione | pp. 64-67; 85-88; 102-103 |
| 401-1 | Nuove assunzioni e turnover | pp. 81-83 |
| 401-2 | Benefit previsti per i dipendenti a tempo pieno, ma non per i dipendenti part-time o con contratto a tempo determinato | pp. 105-108 |
| SALUTE E SICUREZZA SUL LAVORO | | |
| 103-1 | Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro | pp. 42; 46; 48; 230-232 |
| 103-2 | La modalità di gestione e le sue componenti | pp. 112-116 |
| 103-3 | Valutazione delle modalità di gestione | pp. 115-116 |
| 403-2 | Tipologie di infortuni e tassi di infortunio, malattie professionali, giorni persi e assenteismo e numero di incidenti mortali legati al lavoro | pp. 115-116 |
| FORMAZIONE E ISTRUZIONE | | |
| 103-1 | Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro | pp. 42; 46; 230-232 |
| 103-2 | La modalità di gestione e le sue componenti | pp. 90-100 |
| 103-3 | Valutazione delle modalità di gestione | pp. 92-93; 96-97 |
| 404-1 | Ore medie di formazione annua per dipendente | pp. 92; 96 |
| 404-2 | Programmi di aggiornamento delle competenze dei dipendenti e programmi di assistenza alla transizione | pp. 94; 98-100 |
| COMUNITÀ LOCALI | | |
| 103-1 | Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro | pp. 42; 47; 230-232 |
| 103-2 | La modalità di gestione e le sue componenti | pp. 136-138 |
| 103-3 | Valutazione delle modalità di gestione | pp. 136-138 |
| 413-1 | Attività che prevedono il coinvolgimento delle comunità locale, valutazioni d'impatto e programmi di sviluppo | pp. 136-138 |

Crediti

Progetto grafico e coordinamento:

Havas Pr Milan

Consulenza di progetto:

Refe - Strategie di sviluppo sostenibile

Fotografie:

Archivio fotografico Gruppo d'Amico

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



damicoship.com