# BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ 2022





## **INDICE**

Lettera dell'armatore	4
Guida alla lettura	5
Numeri chiave	6
IDENTITÀ E GOVERNANCE	9
Trasporto marittimo e sviluppo sostenibile	10
Missione e valori	12
Oltre 70 anni di storia	14
Attività di business e caratteristiche distintive della flotta	16
Governance	20
I nostri stakeholder	25
SOSTENIBILITÀ, ETICA E INTEGRITÀ	28
Il percorso di sostenibilità del Gruppo Carboflotta	29
Etica, integrità del business e compliance	34
VALORE SOCIALE	38
LE PERSONE CHE LAVORANO IN CARBOFLOTTA	39
Struttura organizzativa	40
Composizione e profilo del personale	43
Pari opportunità e multiculturalità	50
Selezione e assunzione del personale	54
Formazione e sviluppo del capitale umano	57
Valutazione delle performance	60

Politiche di remunerazione	62
Wellbeing e welfare aziendale	64
Salute e sicurezza	67
I CLIENTI	74
Qualità della relazione con il cliente	75
LA COLLETTIVITÀ	78
Attenzione alle comunità locali	79
VALORE AMBIENTALE	82
Quadro normativo	84
Politica ambientale	86
Consumi energetici	89
Emissioni	92
Economia circolare e gestione dei rifiuti	96
Gestione e tutela della risorsa idrica	100
Salvaguardia dell'ecosistema marino e della biodiversità	106
VALORE ECONOMICO	112
Andamento del mercato e performance del Gruppo	114
Valore economico generato e distribuito	115
Catena di fornitura	117
GRI CONTENT INDEX	120

## LETTERA DELL'ARMATORE

Nel corso dell'anno 2022, abbiamo avviato un percorso rigoroso e credibile volto al rinforzo della governance di sostenibilità, al consolidamento della cultura interna e alla misurazione e comunicazione delle performance ESG e del valore ambientale, sociale ed economico prodotto per gli stakeholder interni ed esterni.

Siamo orgogliosi di presentarvi questo primo Bilancio di Sostenibilità del Gruppo Carboflotta, esito di un approfondito assessment sulle attività del Gruppo, **di una rilettura** strategica di tutto quanto già realizzato in termini di sostenibilità e della costruzione di un solido sistema di misurazione e monitoraggio ESG. A partire dal mese di settembre 2022, è stato avviato il processo di analisi di materialità – interna ed esterna – che ha consentito la definizione del ranking dei temi rilevanti per la sostenibilità del Gruppo, sulla base dei quali è stato redatto il Bilancio di Sostenibilità.

ll Gruppo Carboflotta - da sempre attento ai temi della sostenibilità e agli impatti della sua attività sull'ambiente e sulla collettività

 adotta procedure operative, di sicurezza e di tutela ambientale, che superano il rispetto della normativa vigente, costantemente rafforzate dalla conformità alle best practices adottate dall'industry di appartenenza, con l'obiettivo di dare il proprio contributo fattivo allo sviluppo sostenibile.

Ridurre l'impatto ambientale delle nostre attività e operazioni è da tempo una **strategia prioritaria** per le nostre aziende e parte integrante del nostro successo di lunga data. In vista delle sempre più rigorose normative ambientali che includono il controllo sulle emissioni di gas serra (GHG) dell'IMO, con l'obiettivo di riduzione delle emissioni da trasporto marittimo internazionale del 100% (zero-emission fuels) entro il 2050 e con il target di miglioramento dell'efficienza energetica del 40% entro il 2030, stiamo sviluppando un programma di rinnovamento della nostra flotta.

L'obiettivo è di sostituire parte delle navi esistenti con navi tecnologicamente più avanzate, investendo dove possibile in tecnologie più ecologiche per migliorare le prestazioni delle navi esistenti e future, valutando costantemente l'utilizzo di combustibili alternativi e ottimizzando l'operatività navale attraverso opportune valutazioni di impatto socio-ambientali.

Unitamente alla dimensione ambientale, Carboflotta si contraddistingue da sempre per una significativa attenzione alle persone - di terra e di bordo - che contribuiscono ogni giorno alla realizzazione di mission e strategie del Gruppo e alla qualità delle relazioni con i diversi stakeholder, oltre che per un sistema di governance orientato all'etica e all'integrità.

In linea con questa visione, la scelta convinta e consapevole di avviare volontariamente - anticipando la cogenza normativa - questo percorso di misurazione, rendicontazione e miglioramento delle performance di sostenibilità che consentirà di rinforzare la cultura e la consapevolezza interna su questi temi e di comunicare ai nostri stakeholder obiettivi, attività, risultati e impatti prodotti nella realizzazione del nostro business.

Ringraziamo sentitamente tutti coloro che hanno permesso la realizzazione di questo Bilancio e auguriamo a tutti Voi una buona lettura.

Enrico Filippi

Emmy

## **GUIDA ALLA LETTURA**

## IL PRIMO BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ DI CARBOFLOTTA

Carboflotta, Gruppo che opera in un settore cruciale per la transizione, ha avviato volontariamente nel 2022 il suo percorso di rendicontazione della sostenibilità con il coinvolgimento trasversale di tutte le aree aziendali.

Questo documento, che rappresenta l'evoluzione della prima Relazione di sostenibilità allegata al Bilancio Consolidato 2022, ha consentito di raggiungere i seguenti obiettivi:

- costruire una governance della sostenibilità, sviluppando la condivisione di una cultura aziendale orientata alla CSR e alla sostenibilità a tutti i livelli di responsabilità
- aumentare la consapevolezza interna e mettere a valore le pratiche di sostenibilità già realizzate
- avviare la costruzione di un set di KPI multidimensionali per la misurazione delle performance ESG, in connessione agli SDGs

- dell'Agenda 2030 ONU intercettati dall'azione di Carboflotta
- dare conto in modo chiaro e comprensibile - anche per i "non addetti ai lavori" - di strategie, policy e valore prodotto per stakeholder, collettività e ambiente
- avviare un dialogo con i principali interlocutori per tracciare un percorso condiviso e di continua crescita verso il successo sostenibile del Gruppo.

Il Bilancio di Sostenibilità, elaborato secondo le linee guida del Global Reporting Initiative – GRI, è strutturato nelle seguenti sezioni:

## **IDENTITÀ E GOVERNANCE**

Presenta missione, valori e principali tappe della storia del Gruppo; attività di business e caratteristiche distintive della flotta; il sistema di governance interna e la mappatura dei principali stakeholder.

## SOSTENIBILITÀ, ETICA E INTEGRITÀ

Illustra il percorso di sostenibilità del Gruppo - completo del processo di analisi di materialità, alla base dell'individuazione dei temi di sostenibilità – il contributo di Carboflotta al raggiungimento degli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile dell'Agenda 2030 ONU e la rendicontazione delle tematiche relative all'etica e all'integrità del business.

# VALORE SOCIALE, VALORE AMBIENTALE E VALORE ECONOMICO

Presentano la rendicontazione quali – quantitativa di policy, azioni, progetti, iniziative messe in campo e performance ESG per ciascuna delle tematiche di sostenibilità rilevanti per Carboflotta.

#### **UN BUON BILANCIO RICHIEDE METODO!**





Rendersi conto per rendere conto® è il metodo Refe -Strategie di sviluppo sostenibile, società che ha affiancato Carboflotta nel percorso di definizione del processo di misurazione, reporting e comunicazione della sostenibilità.

L'analisi interna - *rendersi conto* - esplicita l'identità, le scelte e il funzionamento del Gruppo, con la verifica puntuale di come scelte e azioni si traducono in risultati, effetti e impatti per i diversi stakeholder.

La comunicazione esterna - *rendere conto* - fa conoscere e rende trasparente, verificabile e comprensibile a tutti il lavoro svolto e il valore sociale, ambientale ed economico prodotto.

## **NUMERI CHIAVE**

## **IDENTITÀ**

# Oltre 70 anni di storia

dall'avvio delle attività di shipping

## **251** mila

miglia nautiche percorse dalle 4 navi della flotta 97,9%

giorni effettivi di operatività della flotta sull'anno

## **SOSTENIBILITÀ**

## 16 temi di

che intercettano **11 SDGs** dell'Agenda 2030 ONU

## 107 stakeholder

coinvolti nella prima analisi di materialità del Gruppo

## 0 casi

di non conformità a leggi o regolamenti, di corruzione o di comportamento anti-competitivo nel triennio



#### **VALORE SOCIALE**

242 persone

lavorano per il Gruppo

86,4% personale di bordo

Equità

di remunerazione media tra uomini e donne

0 episodi

di discriminazione

O reclami formali

relativi alle performance della flotta nel triennio

#### **VALORE AMBIENTALE**

-24% dal 2020

emissioni totali di GHG (**87.130 tCO**,**e** nel 2022)

2,6 tCO<sub>2</sub>e/k€

efficienza emissiva complessiva, con un miglioramento del **30,4%** dal 2020 **O** fuoriuscite

di prodotto trasportato o rilasci di sostanze nell'ambiente nel triennio

#### **VALORE ECONOMICO**

38 mln €

valore economico generato dal Gruppo, di cui il **62,2**% distribuito agli stakeholder 59%

fornitori\* costituiti da aziende italiane

51,7%

fornitori in possesso della certificazione di sicurezza ambientale **ISO 14001** 

DATI AL 31.12.2022

<sup>\*</sup> Dati sui principali fornitori Carbofin





## TRASPORTO MARITTIMO E SVILUPPO SOSTENIBILE

## Il trasporto marittimo è la linfa vitale dell'economia globale.

senza il quale il commercio di materie prime e l'importazione ed esportazione di prodotti alimentari e manufatti a prezzi accessibili non sarebbero possibili.

L'industria marittima è responsabile di circa il 90% del volume del commercio mondiale grazie alle oltre 100.000 navi mercantili¹e i quasi 2 milioni di marittimi che operano a livello internazionale.<sup>2</sup> Grazie alla crescente efficienza del trasporto via nave, il commercio marittimo è in continua espansione. In 20 anni, tra il 2001 e il 2021, il volume di merci trasportate è cresciuto del 45,2% raggiungendo circa 11 miliardi di tonnellate trasportate. Una cifra che, in base alle stime delle Nazioni Unite, è destinata a crescere a un tasso annuo del 2,1% per i prossimi anni.3

complessiva del settore, il trasporto via mare rappresenta una modalità di trasporto estremamente efficiente dal punto di vista ambientale.

Esso è infatti responsabile solo dell'1,7% delle emissioni globali di CO<sub>2</sub> – una quota inferiore a quella generata dal trasporto su gomma (11,9%) e per via aerea (1,9%) – valore che, alla luce delle dimensioni del settore, lo qualifica come la modalità di trasporto con minor impatto sull'ambiente. 4

Considerata la dimensione



Questo è l'esito dell'impegno del settore nell'adozione di standard internazionali di sicurezza e tutela dell'ecosistema marino, sotto la guida dell'International Maritime Organization (IMO), l'agenzia delle Nazioni Unite responsabile per il settore della definizione dei requisiti minimi di efficienza energetica e sicurezza per le persone e l'ambiente.

Dall'IMO discende la **Convenzione internazionale MARPOL** per la prevenzione e il controllo dell'inquinamento di prodotti petroliferi, sostanze nocive, rifiuti ed emissioni in atmosfera, oltre che numerose normative locali.

In linea con l'Accordo di Parigi del 2015 - che ha stabilito l'obiettivo di limitare il riscaldamento globale al di sotto dei 2 °C - nel 2018 l'IMO ha stabilito precisi obiettivi per ridurre le emissioni di gas serra del trasporto marittimo internazionale, nello specifico:

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

 $<sup>^{\</sup>rm 1}$   $\,$  UNCTAD Handbook of Statistics 2022 - Maritime transport

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> International Chamber of Shipping – Seafarer Workforce Report 2021

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> UNCTAD Handbook of Statistics 2022 - Maritime transport

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> Deloitte - ESG in the Shipping sector



## IL TRASPORTO DI GAS LIQUEFATTI

# Il trasporto marittimo è essenziale per la fornitura internazionale di fonti energetiche.

Il volume trasportato di prodotti petroliferi raffinati, gas liquefatti e prodotti chimici, costituisce l'11,4% del volume complessivo dei trasporti nel 2021, in crescita del 60.1% dal 2001.

I gas liquefatti – LPG (Liquefied Petroleum Gas) e LNG (Liquified Natural Gas) – sono sostanze ricche di idrocarburi e ad alto potere calorifico, e costituiscono carburanti a minor impatto

## ambientale rispetto al gasolio o altri combustibili marini.

LPG e LNG vengono trasportati su apposite navi chiamate *gasiere*, progettate per trasportare sostanze gassose in forma liquefatta. Le navi dedicate al trasporto di LPG rappresentano la maggior parte della flotta di navi gasiere e trasportano principalmente propano, butano, butadiene, propilene e ammoniaca anidra. Ogni anno vengono trasportati via mare quasi 45 milioni di tonnellate di gas LPG.<sup>5</sup>



L'industria marittima è responsabile di circa il 90% del volume del commercio mondiale

<sup>&</sup>lt;sup>5</sup> https://www.marineinsight.com/

## MISSIONE E VALORI

Il Gruppo Carboflotta è costituito dalla Holding Carbofin S.p.A. e dalla Società S. Ugo Immobiliare S.r.l., controllata al 100% dalla holding e che svolge servizi accessori.

Carbofin – di seguito denominata anche "la Compagnia" – è stata istituita come compagnia di navigazione a metà degli anni cinquanta. La società si è progressivamente specializzata nel settore del trasporto del gas e oggi possiede e gestisce una flotta di navi cisterna LPG (Liquefied Petroleum Gas), che operano principalmente in Centro America, Brasile, Stati Uniti (incluse isole del Pacifico) e West Africa, gestite dalla sede di Genova.

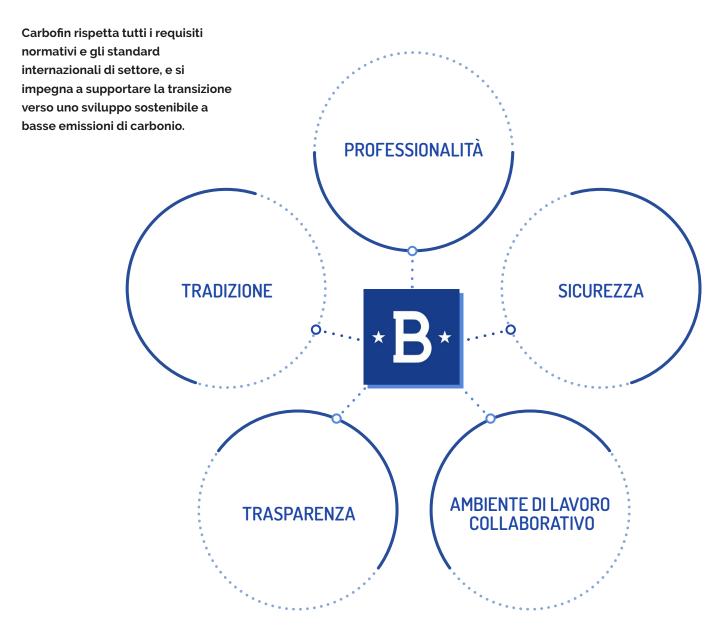
La Compagnia, forte di una lunga tradizione nella gestione armatoriale, dispone di tutte le sinergie e le competenze necessarie per soddisfare i requisiti di partner internazionali, con un management particolarmente orientato alla qualità dei servizi.

La lunga tradizione armatoriale di Carbofin si fonda sui valori della famiglia Telesio - Filippi, improntati a una forte connessione tra la dimensione sociale, quella ambientale e i risultati economici. La struttura del Gruppo permette una gestione flessibile, capace di cogliere le opportunità di mercato, prendere decisioni rapide e rispondere alle esigenze dei clienti.



La Compagnia, adotta una rigida politica di **zero sversamenti in mare** e ambisce ad eliminare all'origine qualsiasi possibilità di inquinamento, assicurando il mantenimento di elevati standard in materia di sicurezza e ambiente, in conformità alle leggi, ai regolamenti e alle convenzioni in essere.





## **OLTRE 70 ANNI DI STORIA**

La Compagnia viene **fondata nel 1954** e nell'arco della sua storia ha posseduto e gestito diverse tipologie di navi (cargo e bulk carriers, crude oil, product, chemical and gas tankers, supply vessels, crew boat), acquisendo un elevato livello di esperienza e professionalità nel settore dello shipping.

L'attività di shipping viene inizialmente avviata, nel 1910, dal senatore **Giovanni Battista Bibolini**.

Nel **1954** l'attività viene divisa tra quattro famiglie: Telesio Filippi, Lolli Ghetti, Bibolini e Cao di San Marco. Inizialmente le famiglie Telesio Filippi e Lolli Ghetti gestiscono congiuntamente una flotta composta da tre navi cisterna e quattro navi portarinfuse, che viene progressivamente ingrandita con l'acquisto di tre navi portarinfuse e tre navi cisterna in una joint venture con il **Gruppo Van Ommeren**.

Nel **1965**, terminata la gestione congiunta delle famiglie Telesio Filippi e Lolli Ghetti, alla famiglia **Telesio Filippi** rimane una flotta composta da sei navi portarinfuse e una nave cisterna.

1910-1965

Negli anni '80 la Compagnia abbandona il settore delle rinfuse, costruisce una nuova nave cisterna e rafforza la presenza nel settore del gas, acquisendo il rimanente 50% della joint venture con Gaz Ocean e tutte le relative navi. Negli stessi anni, la Compagnia entra nel settore AHTS (servizi per le piattaforme petrolifere), dove opererà fino al 1991 con due navi di nuova costruzione. Nel 1984, inoltre, viene costituita Sant'Ugo Immobiliare S.r.l. per svolgere attività di gestione immobiliare, fornitura e svolgimento di servizi amministrativi generali per il Gruppo.

1980-1990

## 1965-1980

Nella seconda metà degli anni '60, la Compagnia entra nel settore della chimica con la costruzione di due navi dotate di cisterne centrali di acciaio inox. Parallelamente, la Compagnia avvia una collaborazione con Gaz Ocean, che porta alla creazione di una joint venture al 50% e allo sviluppo di una importante flotta di navi gasiere, fino al raggiungimento di un ruolo di rilievo nel settore dell'LPG in Europa. Nell'arco del decennio successivo la Compagnia avvia un importante processo di allargamento della flotta. In particolare, il Gruppo procede alla costruzione di 5 navi per il trasporto di LPG e 5 per il trasporto di sostanze chimiche – tutte costruite in cantieri italiani – e acquista altre 6 navi per il trasporto di LPG.

## 1990-2000

Durante gli anni '90 il settore del gas viene ulteriormente sviluppato attraverso la costruzione di 6 nuove navi per il trasporto di LPG, di cui 4 semi-refrigerate. La Compagnia avvia inoltre la collaborazione con il Gruppo Norsk Hydro (in seguito Yara), che porta gradualmente alla nascita della joint venture Carbonor S.p.A.

Nel 2003 il Gruppo acquisisce la Divisione Tankers del Gruppo ENI, comprensiva di navi, uffici di Milano e personale. L'acquisizione porta alla costituzione di una nuova società, denominata Carbofin Energia Trasporti S.p.A. (CET), con sede a San Donato Milanese. Carbofin Energia Trasporti S.p.A. gestisce una flotta propria di 4 navi tankers e si occupa, per conto di LNG Shipping - una società controllata al 100% dal Gruppo ENI - della gestione tecnica e operativa di quattro navi metaniere con un contratto a lungo termine che si concluderà nel 2012. Il Gruppo gestisce anche un FPSO (Floating Production Storage and Offloading Unit) nel sud del maar della Cina per conto di CACT Operating Group.

Continua l'espansione della flotta di navi LPG tramite **Carbonor S.p.A.**, che **acquista da AP Moller-Maersk due navi per il trasporto di gas** completamente refrigerate, le quali vengono **impiegate** rispettivamente **da Maersk** (subnoleggiata e successivamente direttamente impiegata da Koch) **e da Petrobras**.

2000-2010

L'ultimo triennio ha visto la dismissione di due navi della flotta giunte al termine del ciclo di vita, all'interno di un piano di rinnovo volto all'acquisto di navi tecnologicamente all'avanguardia e all'abbassamento dell'età media della flotta.

Nel 2023 è stata costituita la Greenstar Shipmanagement S.r.L., una nuova società del Gruppo dedicata alla gestione armatoriale di navi per conto terzi.

2021-2023

## 2010-2020

Nel 2012 il Gruppo instaura un accordo di partnership con la società di formazione marittima LITAV S.r.l., di cui acquisisce il controllo completo (100%) nel 2014. LITAV, con sede a La Spezia, offre una gamma completa di corsi di formazione su misura per gli equipaggi di varie tipologie di navi (tra cui anche tankers da LPG e LNG), migliorando così gli standard relativi a sicurezza, qualità e ambiente. Il Gruppo ne mantiene la proprietà fino al 2018, quando viene ceduta a terzi. Nel 2015 il Gruppo procede a una semplificazione della struttura societaria incorporando Carbonor in Carbofin e, nel 2018, procede all'acquisto di una gasiera completamente refrigerata che viene noleggiata a time-charter a Geogas SA.

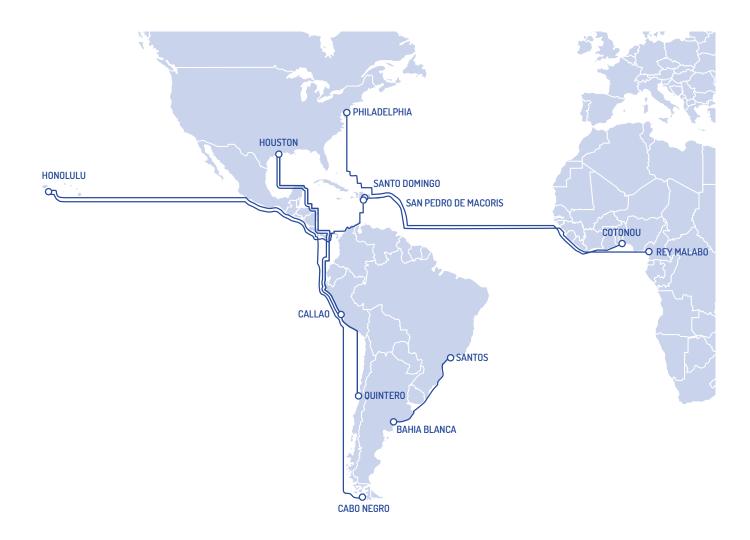
# ATTIVITÀ DI BUSINESS E CARATTERISTICHE DISTINTIVE DELLA FLOTTA

Carbofin gestisce e controlla direttamente ogni aspetto dell'esercizio armatoriale, dalla gestione tecnica della nave, a quella finanziaria, commerciale e operativa.

La Compagnia opera prevalentemente in Centro America, Brasile, Stati Uniti e West Africa. Tutte le navi di proprietà sono in servizio di noleggio pluriennale presso tre principali clienti, con i quali il Gruppo ha instaurato rapporti di collaborazione decennali:

- Geogas Trading: importante trader mondiale di LPG basato in Svizzera, con una flotta controllata (di proprietà e a noleggio) di circa 60 navi gasiere di dimensioni diversificate
- Geogas Maritime: azienda armatoriale francese di navi LPG con clienti in tutto il mondo
- Petrobras: la più importante compagnia petrolifera di stato del Brasile.

#### PRINCIPALI TRATTE PERCORSE

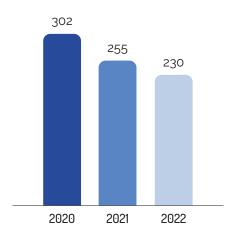




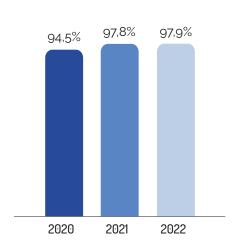
#### NAVI DELLA FLOTTA AL 31 DICEMBRE

# 2020 2021 2022

#### **OPERAZIONI (CARICO/SCARICO)**



## GIORNI EFFETTIVI DI OPERATIVITÀ DELLA FLOTTA SULL'ANNO



Nell'arco del triennio 2020-2022, la flotta del Gruppo ha visto la fuoriuscita di 2 navi, con una conseguente riduzione del numero di operazioni di carico e scarico pari al 23,8%.

Al 31 dicembre 2022, la Compagnia svolge le proprie attività con una flotta composta da **4 navi tanker per il trasporto di gas liquefatti alla rinfusa**: *Enrico Fermi, Alessandro Volta, Luigi Lagrange* e *Pertusola*.

Per i primi 8 mesi del 2022 la flotta ha incluso anche la nave *Marigola*, che è stata in seguito venduta. La flotta ha un'età media di 14,8 anni ed è costituita da 3 navi Medium Size (30.000 -40.000 m³) e 1 nave Handy Size (12.000 - 22.000 m³), per una capacità di trasporto complessiva pari a 132.873 m³.

## L'efficienza nell'utilizzo della flotta - misurata tramite la

percentuale di giorni di operatività sul totale dell'anno – registra un valore pari al 97,9% nel 2022 con un

incremento di 3,2 punti percentuali dal 2020. Un dato che evidenzia l'alta qualità della gestione e il continuo miglioramento delle performance operative del Gruppo. Tutte le navi della flotta rispondono a standard di eccellenza e sono state costruite ad hoc presso cantieri navali o acquistate di seconda mano da armatori di prim'ordine.

La flotta	Enrico Fermi	Alessandro Volta	Luigi Lagrange	Pertusola	Marigola
Tipo di nave	Liquefied Petroleum Gas tanker				
Anno di costruzione	2018	2006	2006	1999	1999
Paese di costruzione	Corea del Sud	Corea del Sud	Corea del Sud	Italia	Italia
Data di avvio della gestione	12/02/2018	01/12/2010	17/11/2010	25/04/1999	22/10/1999
Data di uscita dalla gestione	-	-	-	-	19/08/2022
Tonnellaggio di portata lorda (DWT)	28.532	29.216	29.191	17.779	17.750
Capacità di trasporto (m³)	38.122	38.500	38.500	17.751	17.806

La strategia di gestione della flotta nell'ultimo triennio si basa sul **progressivo ringiovanimento** della flotta, investendo il ricavato derivante dalle dismissioni in nuove navi e progetti.

Il turnover della flotta è stato avviato nel 2018, con l'ingresso della nuova gasiera *Enrico Fermi*, ed è stato accompagnato dalla recente costituzione della **Greenstar Shipmanagement S.r.l.** mirata alla gestione tecnica per conto terzi della nuova nave *Varoli Piazza*, innovativa nave *dual fuel* con caratteristiche "green".



132.873 m³ capacità di trasporto della flotta



97,9% giorni di operatività sull'anno



#### LA NUOVA NAVE GREEN VAROLI PIAZZA

La nuova nave Varoli Piazza\* è stata progettata con caratteristiche green e all'avanguardia, di seguito le principali:

- LPG Fuel/Dual Fuel possibilità di utilizzare LPG in sostituzione dei combustibili tradizionali (fuel oil) per alimentare il motore principale
- Ammonia Prepared dotazioni utili a facilitare l'utilizzo di ammoniaca come combustibile per il motore principale
- Ballast Water Treatment impianto per il trattamento delle acque di zavorra
- **Double Hull** migliore resistenza dello scafo a urti e sollecitazioni, con minore possibilità di sversamento in mare di agenti inquinanti a seguito di incidenti o avarie
- Engine Mounted Generator installazione che consente di sfruttare il motore principale per la produzione di energia elettrica. Quando il motore è alimentato a combustibile LPG anche la produzione di energia elettrica si avvantaggia di questa soluzione in termini di minori emissioni inquinanti in atmosfera
- VeriSTAR-HULL CM FAT (25) caratteristiche strutturali e protezioni atte a resistere a un ciclo di fatica sino a 25 anni
- **Green Passport EU** sistema di tracciamento di tutti i materiali pericolosi e nocivi esistenti nel corso di vita della nave, necessari a garantire una demolizione a fine vita utile nel rispetto delle norme ambientali.

## **GOVERNANCE**

#### STRUTTURA DEL GRUPPO

Al 31 dicembre 2022, il Gruppo Carboflotta è composto da Carbofin S.p.A. - azienda principale e holding del Gruppo - e dalla Società S. Ugo Immobiliare S.r.l., controllata al 100% dalla holding:

 Carbofin S.p.A. svolge attività di trasporto via mare di gas liquefatti (LPG) per noleggiatori stranieri in tutto il mondo Sant'Ugo Immobiliare, Società
 a Responsabilità limitata
 Unipersonale, ha sede legale
 in Via Gabriele D'Annunzio
 2/107 a Genova e svolge attività
 immobiliare e fornitura di servizi
 generali per Carbofin S.p.A. (utilizzo
 di spazi, personale, servizi ICT, etc.).

Il 31 gennaio 2023 è stata costituita la **Greenstar Shipmanagement**<sup>6</sup> **S.r.l.**, interamente controllata da Carbofin S.p.A, che si occuperà dell'assistenza amministrativa, della gestione tecnica e dell'equipaggio per la sola nave Varoli Piazza.

Di seguito viene rappresentata la composizione del Gruppo Carboflotta successivamente alla costituzione della nuova società.

**CARBOFIN S.P.A** 

SANT'UGO IMMOBILIARE

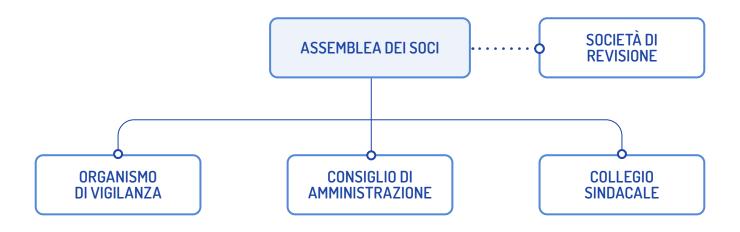
GREENSTAR SHIPMANAGEMENT S.R.L



<sup>&</sup>lt;sup>6</sup> Il presente Bilancio di Sostenibilità non riporta informazioni relative a Greenstar Shipmanagement S.r.l. in quanto la sua costituzione è fuori dal perimetro temporale considerato

## ORGANI DI GOVERNO E CONTROLLO

La struttura di governo<sup>7</sup> della holding del Gruppo è formata dai seguenti organi:



## **ASSEMBLEA DEI SOCI**

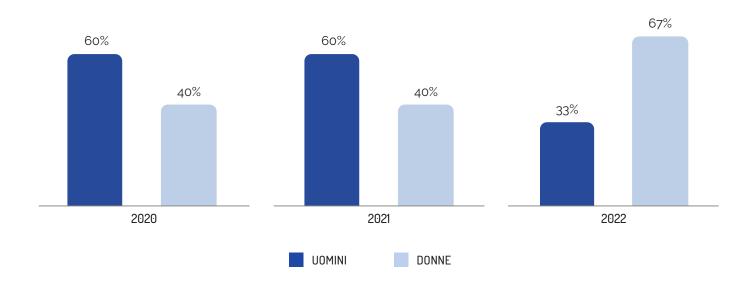
Al 31 dicembre 2022, il capitale sociale della Compagnia è di 20,1 milioni di euro e la compagine societaria è costituita da:



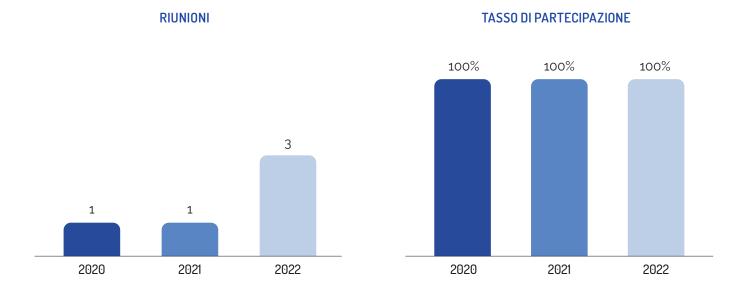
Tipologia di partecipazione	Componenti	
Piena proprietà	Telesio Francesca, Telesio Lucia, Filippi Giovanni, Filippi Anna, Pastorino Beatrice, Pastorino Edoardo, De Lucchi Giorgio, De Lucchi Giulia	
Nuda proprietà	De Lucchi Giorgio, De Lucchi Giulia	
Usufrutto	Filippi Maria Isabella	

Il capitolo riporta le informazioni relative agli organi di governo e controllo di Carbofin S.p.A., azienda principale e holding del Gruppo

#### COMPOSIZIONE PER GENERE DELL'ASSEMBLEA DEI SOCI



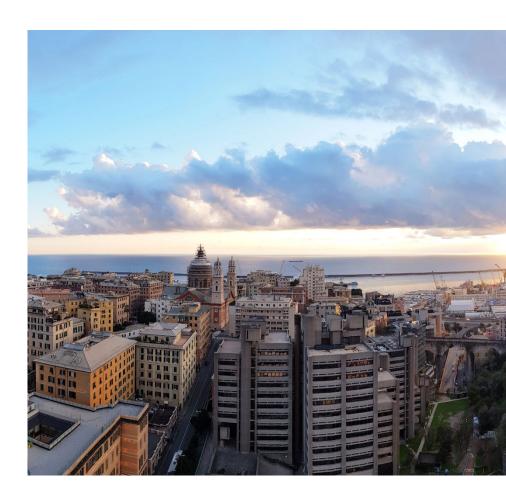
L'Assemblea dei soci è costituita da 9 membri, il 67% dei quali è donna, con un'inversione di tendenza rispetto agli anni precedenti. La composizione per età mostra la presenza di 3 membri - donne con meno di 30 anni, 5 membri - 3 uomini e 2 donne - tra i 30 e i 50 anni e un solo membro – donna – con più di 50 anni.



#### **CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE**

Al 31 dicembre 2022, il più alto organo di governo del Gruppo, il Consiglio di Amministrazione (CdA), è composto dal Presidente Filippi Enrico, il CEO Telesio Enrico e dal Consigliere delegato Bogliolo Michele e monitora l'intera attività gestionale. I componenti del Consiglio di Amministrazione - 3 uomini - hanno tutti età superiore ai 50 anni. Il CdA monitora l'intera attività gestionale e, compatibilmente con un'adeguata gestione dei rischi e con la missione del Gruppo, delega parte delle sue responsabilità tramite incarichi e procure. I rappresentanti con delega a cui sono stati conferiti specifici poteri sono: Lombardo Andrea, Monti Deborah, Ricci Valentina, Vigna Alberto, Agnello Nicolò, Moriconi Ruben e Filippi Giovanni.

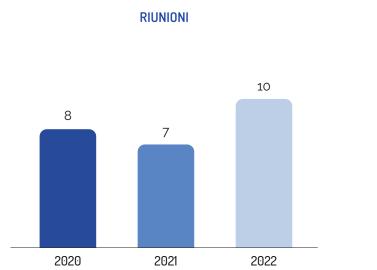
Non si ravvisano conflitti d'interesse nella composizione del CdA.

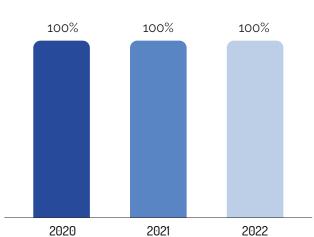


## 

#### **COLLEGIO SINDACALE**

Il Collegio Sindacale, in carica fino all'approvazione del bilancio del 31/12/2023, esercita la funzione di controllo, vigilando, tra l'altro, sull'osservanza della normativa e sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo e amministrativocontabile della Società. L'organo è composto da 3 sindaci, tutti uomini con età maggiore di 50 anni.

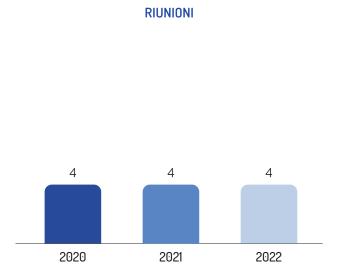




TASSO DI PARTECIPAZIONE

## **ORGANISMO DI VIGILANZA**

L'Organismo di Vigilanza (OdV), nominato il 21/07/2021, non presenta scadenza di mandato. All'Organismo è affidato il compito di vigilare sul funzionamento e sull'osservanza del Modello adottato ai sensi del Decreto 231. L'organo è monocratico, composto da una sola persona di sesso maschile, con un'età compresa tra i 30 e i 50 anni.





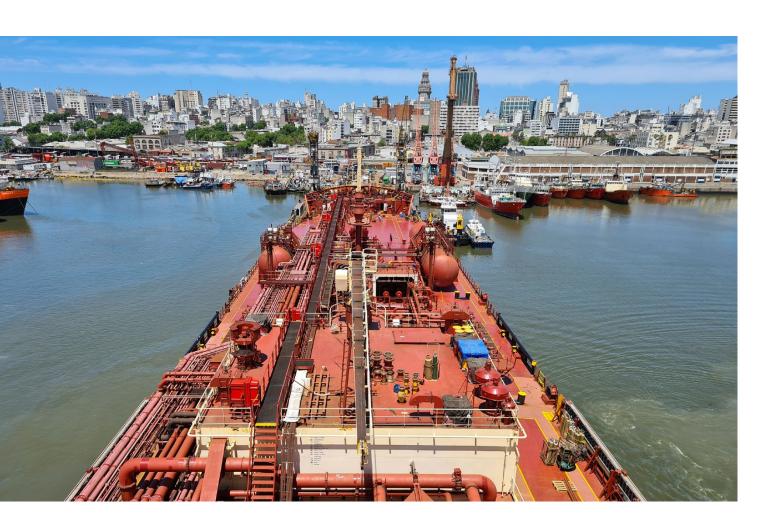
## I NOSTRI STAKEHOLDER

Di seguito si presentano le principali categorie di stakeholder di Carbofin, suddivisi tra interni ed esterni.

Stakeholder interni			
Personale			
Personale di terra Personale di bordo		Proprietà	
Stakeholder esterni			
Clienti	Comunità finanziaria		Partner commerciali
Attuali:  Geogas Trading  Geogas Maritime  Petrobras  Passati e potenziali:  Gruppo ENI  CACT Operating Group.  Koch  Yara International,  Trammo,  LNG Shipping (ENI)	Banche Assicurazioni Broker finanziari e assicurativi		Agenti portuali Intermediari Agenzie di reclutamento Cantieri per la costruzione di navi
Fornitori	Autorità marittime e di bandiera		Collettività
Fornitori di beni, servizi e lavori Cantieri	Capitanerie di porto (Flag Administration) Guardie costiere (Port State Control) Enti di classificazione navale (Ship classification society) Oil Companies International Marine Forum (OCIMF) Ispettori del programma SIRE (Ship Inspection Report Programme) Consolati		Istituzioni locali Organizzazioni del territorio ONG e Organizzazioni ambientali
Governi, istituzioni nazionali e internazionali		Associazioni di settore  Confitarma  BIMCO	

## LE RELAZIONI CON GLI STAKEHOLDER

Interni		
Stakeholder	Bisogni e aspettative degli Stakeholder	Strategia di risposta di Carbofin
Personale	Salute e sicurezza sul lavoro Rispetto delle condizioni contrattuali Motivazione e senso di appartenenza Formazione e sviluppo professionale	Condizioni di lavoro sostenibili Compliance normativa e contrattuale Iniziative di welfare Programmi di formazione e sviluppo professionale Sistema di Gestione Integrato
Proprietà	Qualità dei servizi  Rispetto delle normative e delle condizioni contrattuali  Posizionamento competitivo  Reputazione aziendale	Servizi affidabili e di qualità  Compliance normativa e contrattuale  Alti standard di performance operativa  Alti standard nelle ispezioni di controllo delle autorità marittime



Esterni		
Stakeholder	Bisogni e aspettative degli Stakeholder	Strategia di risposta di Carbofin
Clienti	Qualità dei servizi  Rispetto delle normative e delle condizioni contrattuali  Qualità della relazione commerciale  Reputazione aziendale	Servizi affidabili e di qualità Compliance normativa e contrattuale Alti standard di performance commerciale Alti standard nelle ispezioni di controllo delle autorità marittime
Comunità finanziaria	Solidità del Gruppo Regolarità nei pagamenti	Compliance normativa e contrattuale Alti standard di performance finanziarie Solidità del Gruppo Regolarità nei pagamenti
Partner commerciali	Rispetto delle normative e delle condizioni contrattuali Affidabilità e trasparenza nelle relazioni Regolarità nei pagamenti	Compliance normativa Impegno alla trasparenza e cooperazione
Fornitori	Rispetto delle normative e delle condizioni contrattuali Regolarità nei pagamenti	Compliance normativa e contrattuale Solidità del Gruppo Regolarità nei pagamenti
Autorità marittime e di bandiera	Rispetto delle normative locali e internazionali Rispetto dei requisiti di classe e bandiera Regolari procedure di audit e controllo	Compliance normativa Pianificazione di attività di audit e controllo Alti standard nelle ispezioni di controllo delle autorità marittime Trasparenza nelle relazioni con le autorità
Collettività	Tutela da inquinamento e incidenti	Compliance normativa  Alti standard di performance ambientale
Governi, istituzioni nazionali e internazionali	Rispetto delle normative	Compliance normativa
Associazioni di settore	Partecipazione attiva alle associazioni	Partecipazione alle associazioni con condivisione di know-how tecnico e best practices



## IL PERCORSO DI SOSTENIBILITÀ **DEL GRUPPO CARBOFLOTTA**

ll Gruppo Carboflotta è da sempre attento ai temi della sostenibilità e agli impatti della propria attività sull'ambiente e sulla collettività.

Per questo adotta procedure operative, di sicurezza e di tutela ambientale, nel rigoroso rispetto della normativa e in conformità con le buone pratiche del settore, con l'obiettivo di dare il proprio contributo allo sviluppo sostenibile.

In linea con questa visione, il Gruppo ha deciso di avviare volontariamente - anticipando la futura cogenza normativa - un percorso di misurazione e rendicontazione delle performance ESG, con l'obiettivo di consolidare la cultura e la consapevolezza interna su questi temi e comunicare ai propri stakeholder obiettivi, attività, risultati e valore - sociale. ambientale ed economico -prodotto tramite il proprio business.

Il percorso avviato ha coinvolto trasversalmente i diversi livelli di responsabilità aziendali.

Sono stati costituiti una Cabina di Regia e un Gruppo di Lavoro allargato, composto dai responsabili di tutte le aree aziendali.

Nel **2022** è stata realizzata e pubblicata una prima Relazione di Sostenibilità – allegata al Bilancio consolidato - che rappresenta l'esito di un assessment approfondito e di

una sistematizzazione di tutto quanto già realizzato in termini di sostenibilità.

Tra 2022 e 2023, ai fini della pubblicazione del presente Bilancio di Sostenibilità, il percorso ha previsto le seguenti attività:

- definizione del **perimetro** e del processo di reporting
- individuazione dei temi significativi per la sostenibilità della Compagnia e relativo ranking di priorità (analisi di materialità)
- impostazione del sistema di raccolta di tutte le informazioni e i dati necessari per la rendicontazione.

## TEMI DI SOSTENIBILITÀ

A fine 2022 Carbofin ha realizzato la sua prima analisi di materialità, processo volto a definire i temi rilevanti per la sua sostenibilità, ovvero i temi che hanno un impatto diretto o indiretto sulla capacità della Compagnia di creare e preservare valore sociale, ambientale ed economico nel tempo. L'analisi ha coinvolto complessivamente 107 **stakeholder**, 64 interni e 43 esterni. In particolare, per quanto riguarda gli stakeholder interni, hanno partecipato all'analisi tutti i dipendenti del personale di terra e una selezione significativa del

personale di bordo di stato maggiore.

Per quanto riguarda gli stakeholder esterni, sono stati coinvolti rappresentanti di fornitori, clienti, assicurazioni, comunità finanziaria, associazioni e fondazioni del terzo settore.

La matrice rappresenta i temi rilevanti che orientano il percorso di sostenibilità della Compagnia. I temi sono legati alle tre dimensioni della sostenibilità - sociale, ambientale ed economica - e

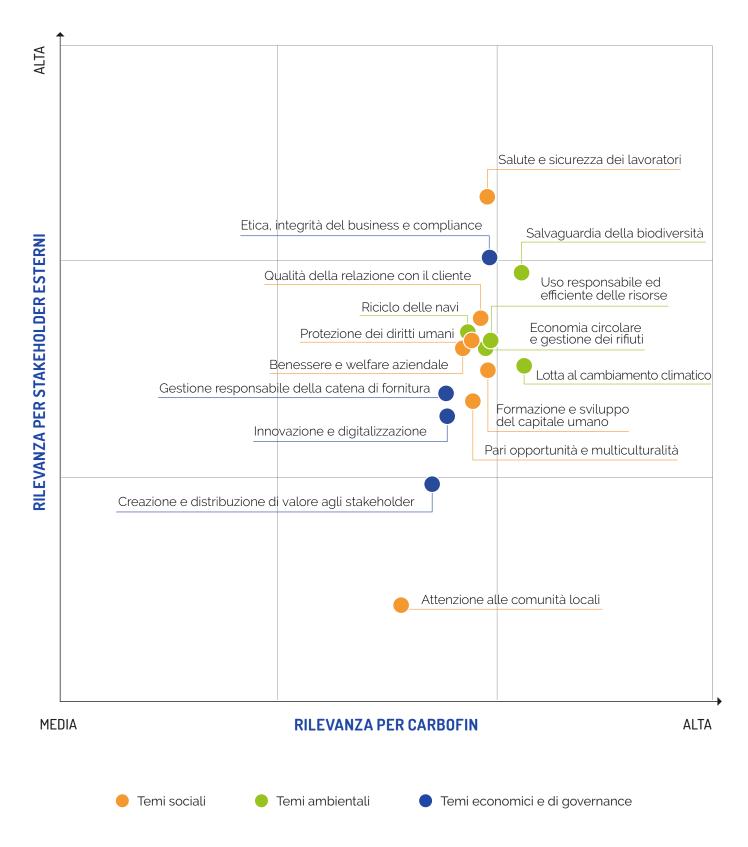
sono posizionati nel grafico in

base alla rilevanza definita da Carbofin (stakeholder interni) e dagli stakeholder esterni.

Sulla base dei punteggi assegnati - su una scala da 1 a 9 - sono state costruite 3 fasce di rilevanza: bassa (1 - 3); media (4 - 6); alta (7 - 9).

Per rappresentare i risultati dell'analisi al meglio, nella matrice sono state riportate solo le fasce da media ad alta per la "Rilevanza per Carbofin" e da medio-alta ad alta per la "Rilevanza per gli stakeholder esterni".

Il tema che è risultato più rilevante per gli stakeholder esterni è "Salute e sicurezza dei lavoratori", seguito da "Etica, integrità del business e compliance", mentre gli stakeholder interni hanno assegnato la rilevanza maggiore a "Lotta al cambiamento climatico" e "Salvaguardia della biodiversità". Nel complesso, sia gli stakeholder interni che quelli esterni hanno dato più rilevanza ai temi attinenti alle dimensioni ambientale e sociale rispetto a quella economica.



## IL NOSTRO CONTRIBUTO ALLO SVILUPPO SOSTENIBILE

#### I temi di sostenibilità di Carbofin

- presentati di seguito in ordine dal più rilevante e collegati alle tre dimensioni della sostenibilità – sono stati messi in connessione con i 17 Obiettivi dell'Agenda 2030 ONU (SDGs) tramite l'analisi dettagliata dei 169 sotto target intercettati dalle priorità del Gruppo. Per ciascun tema e SDGs sono stati individuati i **KPI ESG che misurano** il contributo di Carbofin allo sviluppo sostenibile.

## I 17 OBIETTIVI DELL'AGENDA 2030 ONU

L'Agenda 2030 ONU è un programma d'azione per le persone, il pianeta e la prosperità, sottoscritto a settembre 2015 a New York dai 193 Paesi membri delle Nazioni Unite.

L'Agenda – che esplicita i 17
Obiettivi di Sviluppo Sostenibile
(SDGs) e i relativi 169 target –
richiama l'attenzione sui limiti
dell'attuale modello di sviluppo e
incoraggia una visione condivisa
dei cambiamenti necessari,
indicando gli obiettivi da
raggiungere entro il 2030, a cui
tutti – cittadini, imprese, istituzioni
– possono e devono contribuire.



Temi della sostenibilità di Carbofin	Dimensione ESG	SDGs	KPI 2022
Etica, integrità del business e compliance	G	16 PACE QUISTIZIA EISTITUZIONI SOLIDE	o casi di non conformità a leggi o regolamenti, di corruzione o di comportamento anti-competitivo nel triennio 2020-2022
Innovazione e digitalizzazione	G	9 IMPRESE INNOVAZIONE E PAPRASTRUTTURE	<b>Tutte le navi</b> utilizzano hardware e software di navigazione digitali e paperless
Pari opportunità e multiculturalità	s	8 LAVORD DIGHTICSO E ECRESCITA ECONOMICA DISTRIBUTE LE DISUIGUAGIANZE DISUIGUAGIANZE	36% di donne tra il personale di terra e 1,9% tra il personale di bordo (maggiore della media di settore di 1,2%)  Completa equità di remunerazione considerando le categorie professionali ricoperte sia da uomini che da donne
Protezione dei diritti umani	G	16 PAGE, GUSTIZIA ESTITUZINA SOLIDE	o episodi di discriminazione
Formazione e sviluppo del capitale umano	s	4 ISTRUZIONE DIQUALITA	<ul> <li>13 ore pro capite di formazione per il personale a terra</li> <li>10 ore pro capite di formazione per il personale di bordo</li> </ul>
Benessere e welfare aziendale	S	1 SCOWFIGERE LAPOVERTA  THE	A tutti i dipendenti sono garantiti i principali servizi di welfare O reclami o cause relative alle pratiche di lavoro nel triennio
Salute e sicurezza dei lavoratori	S	4 ISTRUZIONE DI QUALITÀ  8 LAVORO DIGNITOSO E ORESSITA ECONOMICA	7,9 ore pro capite di formazione su salute e sicurezza per il personale a terra  11,6 ore pro capite di formazione su salute e sicurezza per il personale di bordo
Qualità della relazione con il cliente	s	8 LAVORO DIGHTOSO E CORESTITA ECONOMICA	o reclami formali relativi alle performance della flotta nel triennio     o giorni di fermo
Attenzione alle comunità locali	S	17 PARTINERSHIP PER GLIOBETTIVI	<b>122 mila €</b> erogati come contributi associativi, donazioni e sponsorizzazioni

Temi della sostenibilità di Carbofin	Dimensione ESG	SDGs	KPI 2022
Uso responsabile ed efficiente delle risorse	E	7 ENERGIA PULITA E ACCESSIBLE E	27,6 mila t carburante consumato dalla flotta 12,3 Ml acqua marina distillata a bordo
Lotta al cambiamento climatico	E	7 ENERGIA PULITA E ACCESSBLE  13 LOTTA CONTRO GLIMATICO GLIMATICO GLIMATICO	<ul> <li>0,10 t/tonmile efficienza energetica complessiva della flotta</li> <li>-24,0% dal 2020 le emissioni totali di ghg (87.130 tCO₂e)</li> <li>Migliorata del 30,4% l'efficienza emissiva complessiva (2,6 tCO₂e/k€)</li> </ul>
Economia circolare e gestione dei rifiuti	E	12 PRODUZINE REPORTABLI	<b>422 m³</b> rifiuti totali prodotti dalla flotta (-29,7% dal 2020) <b>91%</b> quota di rifiuti scaricati e smaltiti a terra
Riciclo delle navi	E	12 CONSUMDE PRODUZONE RESPONSABLI	<b>Tutte le navi</b> sono certificate ai sensi della normativa EU 1257/2013 sul riciclo delle navi e della Convenzione di Hong Kong
Salvaguardia della biodiversità	E	14 VITA SOTTACQUA	o fuoriuscite di prodotto trasportato o rilasci di sostanze nell'ambiente nel triennio  Tutte le navi sono dotate di sistema di gestione delle acque di zavorra e di sistemi antivegetativi privi di componenti tossici
Creazione e distribuzione di valore agli stakeholder	G	8 LANGRO DIENTIOSO E PRESISTA ECONOMICA	38 mln € valore economico generato, di cui 23,6 mln € valore economico distribuito 4,98 mln € risultato di esercizio del Gruppo
Gestione responsabile della catena di fornitura	G	8 LAVORODIENTIOSO E DERESTIA EDONOMICA  12 PRODUZDNE RESPONSABILI	69% fornitori* in possesso della certificazione di qualità ISO 9001 51,7% fornitori* in possesso della certificazione di sicurezza ambientale ISO 14001 31% fornitori* in possesso della certificazione su salute e sicurezza ISO 45001

<sup>\*</sup> Dati sui principali fornitori Carbofin.

## ETICA, INTEGRITÀ DEL BUSINESS E COMPLIANCE





**16.5** Ridurre sostanzialmente la corruzione e la concussione in tutte le loro forme

#### CONTRIBUTO DI CARBOFLOTTA AGLI SDGS DELL'AGENDA 2030 ONU

0

#### casi di non conformità

a leggi o regolamenti nel triennio 2020-2022 0

## casi di corruzione

nel triennio 2020-2022

0

## casi di comportamento anticompetitivo

nel triennio 2020-2022

## Carboflotta conduce la propria attività di business con integrità e trasparenza.

Il Gruppo si impegna a comportarsi in modo professionale, equo e onesto, comprendendo appieno che tali valori riflettono un forte senso di responsabilità sociale.

Tutte le operazioni di business e i comportamenti degli organi sociali, dei dipendenti e dei collaboratori

sono improntati ai principi di onestà, lealtà, imparzialità, riservatezza, trasparenza e completezza delle informazioni.

Il Gruppo si impegna a perseguire il proprio obiettivo d'impresa attraverso l'offerta di servizi di qualità elevata nel rispetto di tutte le normative vigenti – comprese quelle poste a tutela della leale concorrenza – ed evitando che i

soggetti coinvolti nella conduzione delle attività di business siano o possano apparire in conflitto con gli interessi aziendali.

Nel triennio 2020-2022 non sono avvenuti episodi di non conformità a leggi o regolamenti né casi di azioni legali riguardanti il comportamento anti-competitivo o violazioni di leggi anti-trust e contro il monopolio.



#### **CODICE ETICO**

Il Codice Etico è il documento che contiene i principi etici, cioè **l'insieme** dei diritti, doveri e responsabilità che Carbofin assume nei confronti di tutti i suoi stakeholder.

Il Codice enuncia i principi, i valori e i criteri generali per la conduzione del business e le regole di comportamento - individuale e collettivo - che la Compagnia si impegna ad applicare e a far rispettare allo scopo di mantenere e incrementare il prestigio e la reputazione quadagnati nel tempo.

Ciascun amministratore, sindaco, dipendente e collaboratore esterno – nell'esercizio delle proprie funzioni e in rappresentanza della Compagnia presso terzi – è tenuto al rispetto del Codice in quanto parte essenziale delle obbligazioni contrattuali.

Destinatari del Codice Etico sono anche tutti coloro che instaurano

rapporti di business con la Compagnia.

In ogni rapporto d'affari, infatti, tutte le parti vengono informate dell'esistenza delle norme comportamentali previste dal Codice e sono tenute a rispettarle, pena le conseguenze stabilite nel contratto e nel sistema disciplinare interno della Compagnia.

#### I principi generali che ispirano il Codice Etico sono:

- etica nella conduzione degli affari e delle attività aziendali
- etica del lavoro, sicurezza, tutela e valorizzazione delle risorse
- etica dell'ambiente
- etica nel trattamento dei dati personali.

Il rispetto del Codice Etico comporta l'osservanza di ogni normativa cogente, dei regolamenti aziendali – tra cui le norme di comportamento dei dipendenti – e delle norme endosocietarie adottate volontariamente dalla Compagnia, che comprendono: il sistema di gestione per la qualità (ISO 9001), il sistema di gestione della salute e della sicurezza sul lavoro (ISO 45001), il sistema di gestione ambientale (ISO 14001) e il sistema di gestione dei dati personali.

## Il Codice Etico costituisce elemento integrante del "Modello di organizzazione, gestione e controllo"

previsto dall'art. 6 del D. Lgs. 231/2001 e l'inosservanza dei suoi principi o la sua violazione rientrano fra le fattispecie contemplate dal sistema disciplinare adottato dalla Compagnia, coerentemente con le norme di legge e contrattuali. Il Codice etico è in costante aggiornamento per assicurarne l'adesione agli sviluppi normativi.

La versione attualmente in corso di validità è stata approvata nel 2022.



## MODELLO DI ORGANIZZAZIONE, GESTIONE E CONTROLLO

Il D. Lgs 231/2001 ha introdotto nell'ordinamento italiano un nuovo specifico regime di responsabilità, definita "amministrativa" ma di rilevanza sostanzialmente penale, a carico degli enti privati, per alcuni reati commessi nell'interesse o a vantaggio degli enti stessi da persone che rivestono funzioni di rappresentanza, di amministrazione

o di direzione dell'ente. La responsabilità degli enti - che si aggiunge e non si sostituisce a quella della persona fisica che risulta autore del reato - sorge anche qualora il reato nell'interesse o a vantaggio dell'ente sia stato solo tentato.

Dal 2006 Carbofin ha adottato un Modello di organizzazione, gestione e controllo conforme al D. Lgs 231/2001 per tutelare la Compagnia di fronte a queste specifiche responsabilità e ha nominato un Organismo di Vigilanza deputato alla supervisione del Modello. Il Modello è stato revisionato nel 2021 e nel 2022 per adeguarlo agli sviluppi normativi e alle modifiche organizzative.

#### **POLITICA ANTICORRUZIONE**

La Compagnia, in qualità di armatore con sede legale in Italia, rispetta le regole in materia di anticorruzione dettate dalla disciplina del D. lgs 231/2001, che prevede la responsabilità amministrativa nei casi di corruzione. anche tentata, di Funzionari Pubblici o di soggetti privati, in Italia e all'estero, nell'interesse o a vantaggio della Società. Nello svolgimento della propria attività all'estero, la Compagnia osserva scrupolosamente le leggi locali e le convenzioni internazionali relative alla corruzione.

In merito ai rapporti con clienti e soggetti terzi, la politica esplicita il divieto di dazioni e promesse di dazioni, denaro, benefici e altre utilità che possano configurare un reato o una violazione del Codice Etico, o che possano essere comunque finalizzati a ottenere un trattamento di favore, che falsi le regole di mercato.

Per quanto concerne i rapporti con la Pubblica Amministrazione, i Pubblici Ufficiali e gli incaricati di Pubblico

servizio, la politica stabilisce che tutti i componenti dell'organizzazione e i collaboratori esterni le cui azioni possano essere riferite alla stessa, devono mantenere comportamenti caratterizzati da correttezza, trasparenza e tracciabilità. Inoltre, non sono ammesse pratiche di corruzione o comportamenti collusivi di qualsiasi forma o natura e ogni violazione, commessa da personale della Compagnia o da terzi interessati, va segnalata tempestivamente alle funzioni interne competenti della Compagnia e all'Organismo di Vigilanza.

Tutto il personale riceve formazione sulla politica anticorruzione durante sessioni dedicate. Inoltre, il documento che disciplina la policy viene trasmesso attraverso ordini di servizio ed è consultabile da ognuno nella propria area riservata.

La Compagnia si è dotata, ancor prima che divenisse un obbligo normativo a seguito dell'entrata in vigore della L. 179/2017, di un sistema elettronico di prim'ordine per facilitare ed

#### incoraggiare le segnalazioni degli

**illeciti**<sup>8</sup> (canale whistleblowing), ideato per garantire riservatezza ai soggetti segnalanti e tutelarli da potenziali atti ritorsivi. All'Organismo di Vigilanza è attribuito il compito di sovrintendere e gestire il sistema di segnalazioni.

La procedura per la gestione delle segnalazioni viene regolata da un'apposita Whistleblowing Policy e resa disponibile sia fisicamente - negli uffici della Sede e sulle navi della flotta - che online - sul sito web della Compagnia. La piattaforma informatica adottata dalla Compagnia per le segnalazioni è uno strumento altamente affidabile, sia in termini di sicurezza e protezione dei dati personali dei segnalanti, sia in termini di semplicità di utilizzo e di gestione della segnalazione da parte dei destinatari. La Compagnia si impegna a sottoporre ogni segnalazione a un'indagine approfondita e a tutelare la persona segnalante da ogni tipo di ritorsione.

Nel triennio 2020-2022 non sono stati rilevati casi di corruzione.

<sup>8</sup> Comportamenti che includono la corruzione, reati penali, violazioni degli obblighi legali, errori giudiziari, rischi specifici per la salute pubblica, la sicurezza o l'ambiente, abuso di autorità, uso non autorizzato di fondi pubblici o proprietà, sprechi gravi o cattiva gestione, conflitto di interessi e atti volti a coprire qualunque delle situazioni sopra menzionate

### SISTEMA DI GESTIONE INTEGRATO

La Compagnia ha implementato un Sistema di Gestione Integrato (IMS) per uniformare la gestione dei processi operativi al rispetto di elevati standard di efficienza, sicurezza del personale e salvaguardia dell'ambiente.

Il Sistema di Gestione Integrato (IMS) è sviluppato per permettere la continua misurazione degli indicatori di performance aziendali, l'analisi delle eventuali inefficienze e l'implementazione delle relative azioni correttive e di piani di prevenzione.

Insieme alla costante attività di audit interno, sia a bordo che a terra, il Sistema di Gestione Integrato consente il continuo miglioramento della Compagnia a in termini di efficienza operativa, sicurezza, responsabilità sociale e soddisfazione degli stakeholder, oltre a garantire il rispetto di tutte le normative nazionali e internazionali.

### Il Sistema di Gestione Integrato è conforme ai sequenti standard certificati:

- ISO 9001 Gestione della qualità
- ISO 14001 Gestione ambientale
- ISO 45001 Gestione della salute e della sicurezza sul lavoro
- Safety Management System (IMO - ISM Code)
- TMSA 3 Tanker Management Self-Assessment (OCIMF).

### PROCESSO DI DIGITALIZZAZIONE

Dal 2019 il Sistema di Gestione Integrato è al centro di un processo di digitalizzazione volto ad ottimizzare i processi aziendali. Questo percorso di innovazione ha comportato l'installazione di un software dedicato alla gestione degli audit e delle irregolarità a bordo delle navi, e di una piattaforma per il monitoraggio delle performance di navigazione presso gli uffici.

Durante il 2022, la Compagnia ha ultimato l'installazione sull'intera flotta degli hardware e software relativi all'Electronic Chart Display and Information System (ECDIS), un sistema di navigazione paperless che permette di visualizzare e gestire digitalmente tutte le informazioni cartografiche essenziali.

Lo scopo primario dell'ECDIS è quello di contribuire a rendere la navigazione più sicura alleggerendo il carico di lavoro dell'Ufficiale di quardia. Tutte le navi della flotta utilizzano ECDIS come strumento primario di navigazione e tutto il personale marittimo è stato formato e istruito per utilizzarlo.

Inoltre, il personale di terra ha seguito corsi di formazione sul progetto "Industry 4.0 - Verso la digitalizzazione: l'integrazione sistemica verticale e orizzontale dei processi aziendali in Carbofin S.p.A.". Tale progetto ha fornito al personale gli strumenti per il potenziamento delle conoscenze e competenze necessarie per procedere con la digitalizzazione dei processi aziendali nel percorso di transizione verso l'utilizzo di tecnologie digitali e dati informatici accompagnando le risorse umane nell'acquisizione di nuove tecnologie a cui il mondo dello shipping è sottoposto e per efficientare i processi di smart working.

Nel corso del 2022 la società ha avviato l'implementazione di diversi software gestionali che si rifletteranno anche in una effettiva riduzione della carta utilizzata in sede e sulle navi e ad una approvazione più snella dei livelli di responsabilità, oltre all'archiviazione ottica sostitutiva.

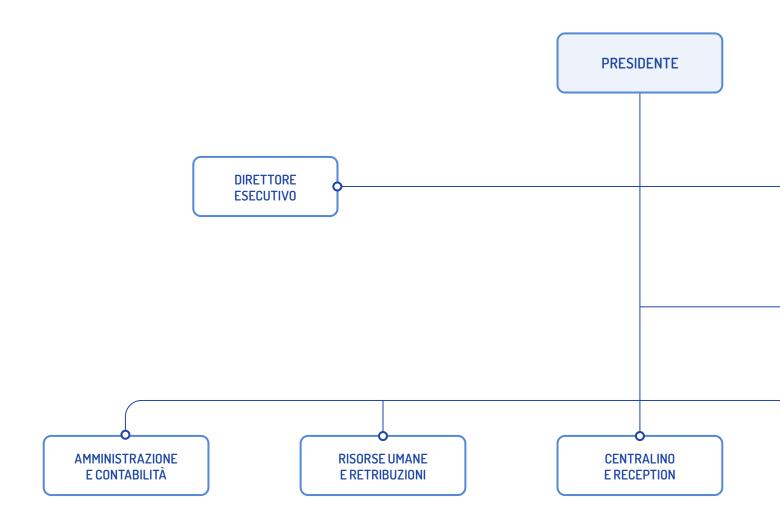


# LE PERSONE CHE LAVORANO IN CARBOFLOTTA



## STRUTTURA ORGANIZZATIVA

L'attività della Compagnia è condotta tramite il **coordinamento** continuo tra il **personale di terra** e il **personale di bordo**.



# DIRETTORE **ESECUTIVO** PERSONA DESIGNATA A TERRA (DPA) E ADDETTO ALLA SICUREZZA AZIENDALE (CSO)" **GESTIONE TECNICA**, SICUREZZA, AMBIENTE **NOLEGGIO E EQUIPAGGIO E QUALITÀ FORNITURE E IT ASSICURAZIONI** COMANDANTI, DIRETTORI DI MACCHINA E UFFICIALI

#### PERSONALE DI TERRA

Il personale di terra, dalla sede centrale di Genova, si occupa della gestione complessiva della Compagnia e delle operazioni della flotta. In particolare:

- il management si occupa degli aspetti strategici, definisce le politiche aziendali e stabilisce le specifiche tecniche per le navi da costruire o da acquistare, considerando le normative vigenti e gli standard di settore
- l'amministrazione è responsabile di monitorare budget e contabilità, nonché di redigere il bilancio economico
- l'area commerciale gestisce l'approvvigionamento di carburante e olii lubrificanti, e amministra le procedure relative ai noleggi, alle scadenze portuali e alle certificazioni
- l'ufficio sicurezza, ambiente
  e qualità gestisce le
  attività di ispezione sia
  quelle obbligatorie previste
  dall'International Safety
  Management Code (ISM), sia
  quelle di seconde e terze
  parti monitora i Safety
  Management System (SMS)
  delle navi, implementa e divulga
  nuovi standard e regolamenti,
  certifica l'approvvigionamento
  dell'idrografia di bordo e infine
  sviluppa e gestisce il Sistema di
  Gestione Integrato
- l'Ufficio tecnico provvede alla classificazione delle navi, al controllo e alla verifica dei documenti, alla programmazione dei lavori di manutenzione, all'approvvigionamento di parti di ricambio e attrezzature, e alla verifica delle prestazioni

- della flotta. Offre, inoltre, supporto durante le ispezioni. Il capo dell'ufficio tecnico e gli ispettori sono responsabili della supervisione tecnica delle navi.
- l'**Ufficio equipaggi** si occupa di reclutare il personale di bordo secondo le procedure definite dalla Compagnia e assicurando che ogni nave sia fornita di un equipaggio i cui requisiti fisici, le certificazioni professionali, le competenze e la conoscenza delle lingue siano conformi alle normative di riferimento. In collaborazione con l'Ufficio Sicurezza. Ambiente e Qualità e l'Ufficio Tecnico, inoltre, seleziona gli Ufficiali e i comuni più idonei a lavorare su ogni nave, tenendo conto dei requisiti della nave e della specializzazione dell'equipaggio.

### PERSONALE DI BORDO

Le attività del personale di bordo si differenziano in:

- attività in porto relative alla gestione delle procedure di ormeggio e disormeggio, carico e scarico della merce, gestione delle acque di zavorra, bunkeraggio, fornitura di provviste e smaltimento di rifiuti della nave. Altre attività in porto riguardano la gestione dei
- rapporti con le autorità locali in merito ad arrivi, partenze, controlli e ispezioni da parte di Port State Control (PSC), Stato di bandiera, Organismi di classificazione, Oil Companies International Marine Forum (OCIMF) o audit interni
- attività in navigazione che riguardano il monitoraggio del viaggio, le esercitazioni e prove
- di emergenza, il trasferimento di carburante tra diversi serbatoi, e le operazioni di manutenzione, gestione delle acque di zavorra e smaltimento diretto di alcuni rifiuti in conformità con le normative MARPOL
- altre attività che comprendono quei lavori che impegnano sia il porto che il mare, come le attività di manutenzione.

### **COMPOSIZIONE E PROFILO DEL PERSONALE**





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

### CONTRIBUTO DI CARBOFLOTTA AGLI SDGS DELL'AGENDA 2030 ONU

242 dipendenti

13,6% personale di terra 86,4% personale di bordo

100%

retention rate del personale di terra

100%

contratti a tempo indeterminato per il personale di terra

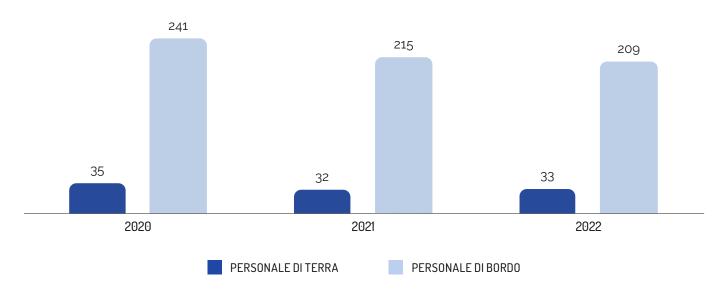
93%

retention rate del personale di bordo

Nel 2022 il personale del Gruppo Carboflotta è composto da 242 dipendenti - 33 dei quali appartenenti al personale di terra (13%) e 209 al personale di bordo (87%) - con una leggera riduzione rispetto al biennio precedente (-12% dal 2020), specialmente per quanto

riguarda il personale di bordo (-13% dal 2020), in linea con la riduzione delle navi gestite (da 6 a 4).

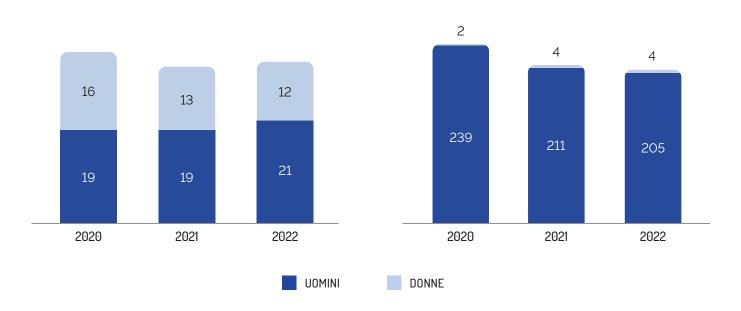
#### PERSONALE PER TIPOLOGIA



Il personale del Gruppo è composto per il 93% da uomini e per il 7% da donne, in linea con un settore ancora molto condizionato dalla mancanza di donne in ruoli legati all'ingegneria di navigazione. Nel dettaglio, il personale di terra è costituito per il 36% da donne (-25% dal 2020), mentre per il personale di bordo le donne costituiscono l'1,9% dei dipendenti (+100% dal 2020).

#### PERSONALE DI TERRA PER GENERE

#### PERSONALE DI BORDO PER GENERE



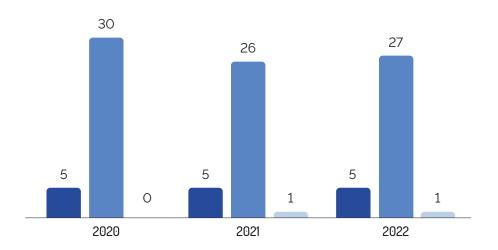
Il personale di terra nel 2022 è composto per il 15% da dirigenti e per l'82% da impiegati, una composizione sostanzialmente stabile nel triennio.

DIRIGENTI

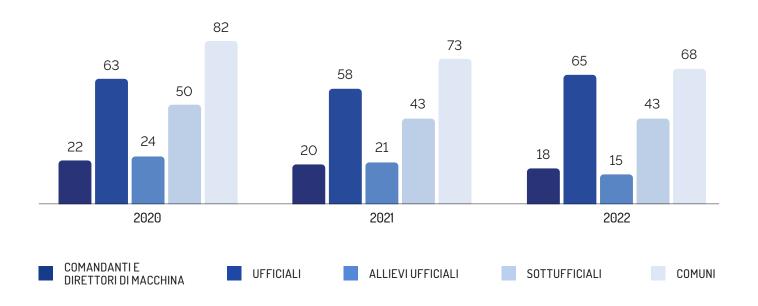
IMPIEGATI

COLLABORATORI

### PERSONALE DI TERRA - CATEGORIE PROFESSIONALI



#### PERSONALE DI BORDO - CATEGORIE PROFESSIONALI

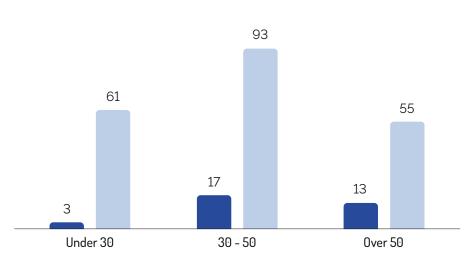


Il personale di bordo è suddiviso in diverse categorie professionali: comandanti e direttori di macchina (9%), ufficiali (31%), allievi ufficiali (7%), sottufficiali (21%) e comuniº (33%). Complessivamente la composizione è rimasta costante dal 2020, con un marginale incremento – rispetto al totale del personale - della quota di ufficiali (+5%) e una riduzione di quella degli allievi ufficiali (-3%).

Analizzando il personale per fasce d'età, risulta evidente la diversa composizione tra il personale di bordo e il personale di terra.



### PERSONALE PER FASCE DI ETÀ



<sup>9</sup> Tra i sottufficiali sono compresi vari ruoli, tra cui gasisti, elettricisti, operai meccanici e cuochi. La categoria dei comuni, invece, comprende i comuni di coperta e di macchina, i giovanotti di coperta e di macchina, e i camerieri.

Tra il **personale di terra** prevale la fascia di dipendenti con età compresa tra i 30 e i 50 anni (52%), seguito dal personale con età superiore ai 50 anni (39%), il personale under 30 rappresenta solamente il 9%. Gli impiegati hanno principalmente età compresa tra i 30 e 50 anni (56%), mentre i dirigenti sono per la maggior parte inclusi nella fascia over 50 (80%).

Età del personale di terra - 2022					
Categoria	Under 30	30-50	0ver 50	Totale	
Dirigenti	-	1	4	5	
Impiegati	3	15	9	27	
Collaboratori	0	1	-	1	
Totale	3	17	13	33	

Tra il **personale di bordo** prevale il personale nella fascia d'età compresa tra 30 e 50 anni (44%), seguito da quello con età inferiore a 30 anni (29%) e da quello con più di 50 anni (26%). Tra gli ufficiali prevalgono gli under 30 (45%), tra i comandanti gli over 50 (72%) e tra i ratings la fascia d'età tra i 30 e i 50 anni (54%). I sottoufficiali

si suddividono equamente tra la fascia di età 30-50 e quella over 50 anni (rispettivamente 51% e il 47%).

Età del personale di bordo - 2022					
Categoria	Under 30	30-50	0ver 50	Totale	
Comandanti e Direttori macchina	-	5	13	18	
Ufficiali	29	29	7	65	
Allievi ufficiali	15	-	-	15	
Sottoufficiali	1	22	20	43	
Ratings	16	37	15	68	
Totale	61	93	55	209	

### TIPOLOGIE CONTRATTUALI

Il 100% dei dipendenti del personale di terra è assunto con contratto a

tempo indeterminato. A questi si aggiunge un collaboratore esterno.

Personale di terra					
Tipologia contrattuale	2020	2021	2022		
Tempo indeterminato	35	31	32		
Collaboratori non dipendenti	-	1	1		
Totale	35	32	33		

Tra il **personale di bordo**, l'83,7% è costituito da dipendenti in turno particolare, mentre il restante

16,3% da personale in continuità di rapporto di lavoro.

Personale di bordo					
Tipologia contrattuale	2020	2021	2022		
Personale in Continuità di Rapporto di Lavoro (CRL)	34	36	34		
Personale in turno particolare – UE	70	57	62		
Personale in turno particolare – extra UE	137	122	113		
Totale	241	215	209		

### PER SAPERNE DI PIÙ - I CONTRATTI DEL PERSONALE DI BORDO

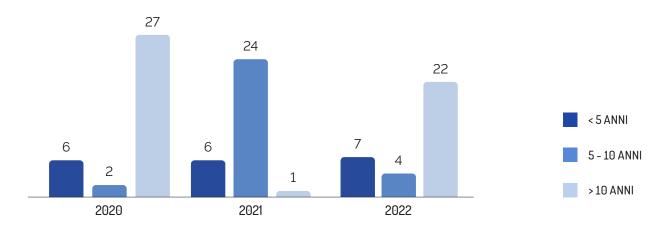
Il turno particolare prevede che al momento dello sbarco si estingua formalmente il rapporto di lavoro tra Compagnia e lavoratore nell'attesa di un nuovo imbarco, e vengano quindi liquidati tutti gli elementi di retribuzione maturati a bordo: trattamento di fine rapporto, ferie e giornate di riposo compensativo (rif. CCNL di appartenenza Capo XIII). Il lavoratore marittimo dopo lo sbarco viene inserito nell'elenco del Turno Particolare della sua azienda armatoriale che dà, allo stesso lavoratore marittimo, una legittima aspettativa di essere imbarcato nuovamente dallo stesso armatore.

La tipologia di contratto in **continuità di rapporto di lavoro**, invece, prevede che dopo lo sbarco il rapporto di lavoro non si estingua e che il dipendente goda del diritto alla disponibilità retribuita una volta terminate le giornate di riposo e le ferie maturate a bordo (rif. CCNL di appartenenza Capo XIV).

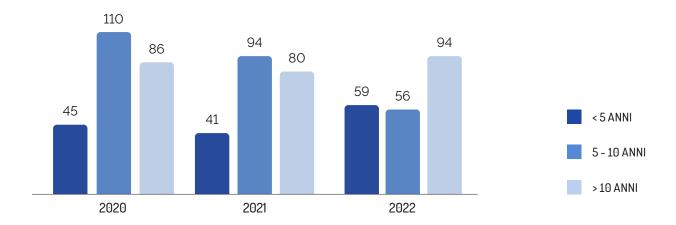
### **ANZIANITÀ AZIENDALE**

Il 47,9% del personale lavora nel Gruppo Carboflotta da oltre 10 anni, il 24,8% ha un'anzianità aziendale compresa tra i 5 e 10 anni e il 27,3% minore di 5 anni. In particolare, nel 2022, il personale che lavora per il Gruppo da più di 10 anni è pari al 67% a terra e al 45% a bordo il 45%.

### PERSONALE DI TERRA PER ANZIANITÀ AZIENDALE

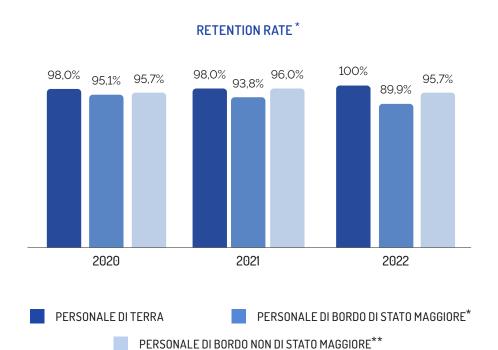


### PERSONALE DI BORDO PER ANZIANITÀ AZIENDALE



Una conferma del forte legame e del senso di appartenenza al Gruppo è riscontrabile nel tasso di retention, pari a 100% per il personale di terra, all'89,9% per il personale di bordo di stato maggiore (comandanti, direttori di macchina e ufficiali) e al 95,7% per sottoufficiali e comuni.

Tra i principali fattori di retention, le numerose tutele e attenzioni rivolte al benessere della persona - vedi capitolo Wellbeing – e le remunerazioni medie significativamente maggiori di quelle previste dai contratti collettivi - vedi capitolo Remunerazioni e relazioni industriali.





- Tasso di retention = 100-S-(UT+BT) /AE\*100. Con S = Numero di dipendenti che hanno lasciato l'azienda per qualsiasi motivo). UT = Numero di cessazioni inevitabili di dipendenti (ad es. pensionamenti o malattie di lunga durata). BT - Numero di uscite benefiche di funzionari (ad esempio, a volte il personale che lascia l'azienda ne trae un beneficio, come nel caso di dipendenti con prestazioni insufficienti). AE = Numero medio di funzionari impiegati.
- Personale di bordo di stato maggiore: Comandanti, Direttori di macchina, Ufficiali. In questo caso non sono inclusi nel personale di stato maggiore gli Allievi Ufficiali, ai quali la Compagnia garantisce 12 mesi di imbarco necessari per ottenere la qualifica di Ufficiale ma non il successivo impiego.
- \*\*\* Personale di bordo non di stato maggiore: Sottoufficiali e comuni.

# PARI OPPORTUNITÀ E MULTICULTURALITÀ

SDGs



**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



**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 valore

### CONTRIBUTO DI CARBOFLOTTA AGLI SDGS DELL'AGENDA 2030 ONU

### Completa equità di remunerazione

considerando le categorie professionali ricoperte sia da uomini che da donne

**36%** donne tra il personale di **terra** 

**5 diverse nazionalità**di provenienza

episodi di discriminazione 1,9% donne
tra il personale di bordo,
maggiore della media IMO
di settore pari a 1,2%

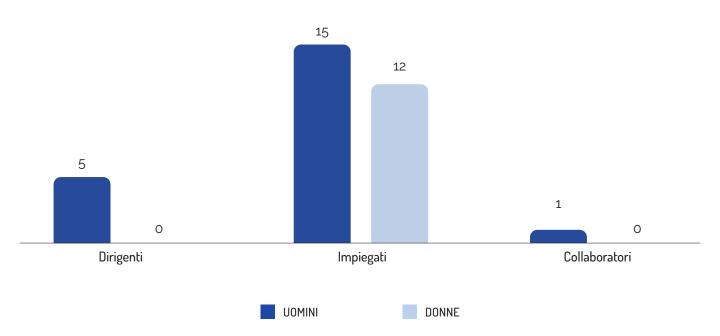
Il Gruppo assicura a tutti i dipendenti pari opportunità e si impegna ad assumere, retribuire, formare e valutare il personale in base a criteri di merito, competenza e professionalità, e senza alcun pregiudizio o discriminazione.
Si impegna, inoltre, a creare un ambiente di lavoro in cui i rapporti tra colleghi siano improntati a lealtà, correttezza, collaborazione,

rispetto e fiducia e ad offrire condizioni di lavoro adeguate dal punto di vista della sicurezza e della salute, rispettose della personalità di ciascuno, favorendo rapporti interpersonali liberi da pregiudizi.

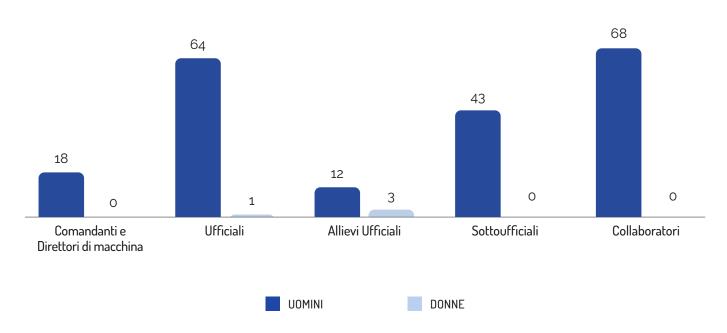
Il settore di appartenenza di Carboflotta è caratterizzato prevalentemente da personale composto da uomini. Le 16 donne in organico ricoprono principalmente ruoli all'interno delle strutture di terra (75%), le restanti 4 fanno parte del personale di bordo. Nel complesso, il personale di bordo è costituito da donne per l'1,9%, una percentuale superiore alla media di settore fornita dall'International Maritime Organization (IMO) pari a 1,2% 10.

 $<sup>^{10}\</sup> Https://www.imo.org/en/ourwork/technicalcooperation/pages/womeninmaritime.aspx$ 

### DIFFERENZA DI GENERE PER RUOLO - PERSONALE DI TERRA 2022



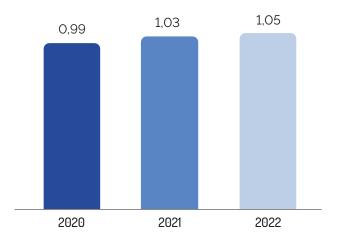
### DIFFERENZA DI GENERE PER RUOLO - PERSONALE DI BORDO 2022



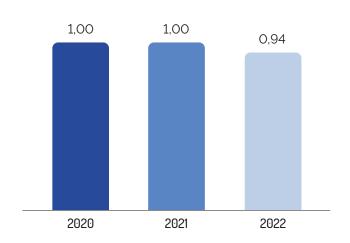
L'attenzione del Gruppo all'**equità** salariale è dimostrata dal rapporto di remunerazione <sup>11</sup> medio tra donne e uomini di pari grado, che evidenzia una sostanziale

parità nell'arco del triennio. Per il personale di terra, infatti, il rapporto tra la remunerazione di donne e uomini di pari grado cresce da 0,99 a 1,05 tra 2020 e 2022. Per il personale di bordo si registra una sostanziale equità di remunerazione nel triennio.

### RAPPORTO DI REMUNERAZIONE MEDIO TRA DONNE E UOMINI DI PARI GRADO – PERSONALE DI TERRA



### RAPPORTO DI REMUNERAZIONE MEDIO TRA DONNE E UOMINI DI PARI GRADO - PERSONALE DI BORDO



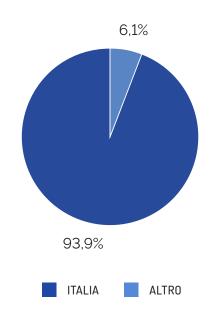
Il personale di Carboflotta nel 2022 è caratterizzato da una composizione multietnica, specialmente per quanto riguarda il personale di bordo, suddiviso equamente tra personale italiano (95) e filippino (112) con la presenza di due persone di nazionalità spagnola e montenegrina.

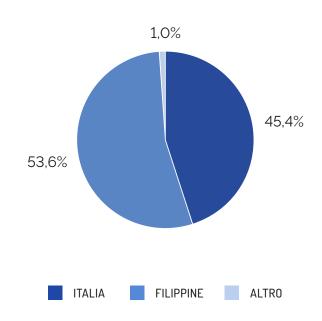
Per quanto riguarda il personale di terra, invece, tutto il personale ad eccezione di due dipendenti – uno inglese e uno romeno – è di nazionalità italiana.

 $<sup>^{11}\,</sup>$  La retribuzione considerata corrisponde alla RAL

### NAZIONALITÀ DEL PERSONALE DI TERRA







Carboflotta ha come valore imprescindibile la **lotta contro qualsiasi forma ed espressione di razzismo e xenofobia**.

Il Gruppo ripudia ogni attività che possa comportare la propaganda di idee fondate sulla superiorità o sull'odio razziale ed etnico, l'istigazione a commettere o la commissione di atti di discriminazione per motivi razziali, etnici, nazionali o religiosi, l'istigazione a commettere o la

commissione di violenza o atti di provocazione alla violenza per motivi razziali, etnici, nazionali o religiosi, anche quando tali comportamenti si manifestino con la negazione, la minimizzazione in modo grave o l'apologia dei crimini di genocidio, dei crimini contro l'umanità e dei crimini di guerra.

Ogni dipendente o collaboratore che, nello svolgimento della propria attività lavorativa, venga a conoscenza di atti o comportamenti di razzismo e xenofobia, è tenuto a darne immediata notizia ai propri superiori e all'Organismo di Vigilanza. Per facilitare il processo di individuazione e segnalazione, tutti i membri dell'equipaggio vengono informati all'imbarco circa le forme di reportistica (anonima o di persona) previste in caso di episodi di molestia <sup>12</sup>.

Nel triennio 2020-2022 non sono stati segnalati di episodi di discriminazione.

 $<sup>^{12}</sup>$  Vedi pag. 36 per una descrizione più dettagliata del sistema di whishtleblowing

### SELEZIONE E ASSUNZIONE DEL PERSONALE





**8.6** Ridurre entro il 2030 la quota di giovani disoccupati e al di fuori di ogni ciclo di studio o formazione

### CONTRIBUTO DI CARBOFLOTTA AGLI SDGS DELL'AGENDA 2030 ONU

17 nuove assunzioni **71**%

personale assunto con meno di 30 anni

Nella selezione del personale, il Gruppo rispetta i criteri di correttezza e buona fede, basando le selezioni sulla corrispondenza dei profili dei candidati alle esigenze aziendali, nel rispetto delle pari opportunità e senza

discriminazioni di sorta. Le funzioni incaricate selezionano, assumono e amministrano i dipendenti in base a criteri di competenza e di merito, senza alcuna considerazione relativa a razza, etnia, credo religioso, genere, età

e discendenza, nel pieno rispetto dei diritti della persona, delle leggi e dei regolamenti in vigore, con particolare attenzione alla normativa vigente in materia di lavoro minorile.

### **INCONTRO ANNUALE A MANILA (FILIPPINE)**

. 0

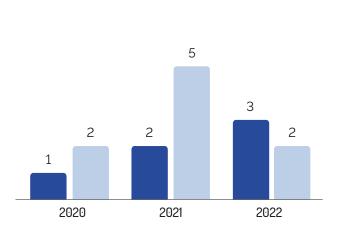
Carboflotta aderisce pienamente alle disposizioni della Maritime Labour Convention del 2006 (MLC). Pertanto, tutte le navi della Compagnia sono in possesso dei documenti di Dichiarazione di Conformità del Lavoro Marittimo e il personale di bordo è tutelato dal pieno rispetto degli standard previsti dalla normativa in relazione ai diritti e alle tutele dei lavoratori marittimi. In ottemperanza alle prescrizioni della MLC 2006, la Compagnia organizza con cadenza annuale un incontro presso il recruitment agent a Manila con il fine principale - ma non unico - di svolgere l'obbligatoria attività di auditing e verifica dell'operato.

Poiché il recruitment agent svolge un ruolo centrale nel reclutamento del personale marittimo filippino e nel mantenimento di un rapporto di dialogo, la Compagnia coglie l'occasione dell'incontro annuale per:

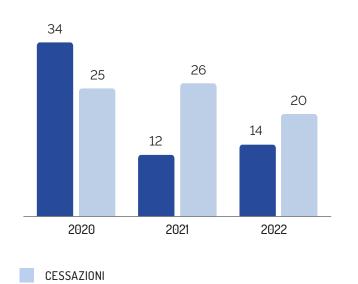
- favorire il dialogo tra l'azienda e gli agenti locali per meglio comprendere le rispettive esigenze
- promuovere momenti di confronto su elementi focali quali, lo sviluppo delle carriere, i criteri di fidelizzazione dell'equipaggio, wage scale, nonché analisi e approfondimento su tematiche di varia natura
- organizzare incontri diretti con il personale marittimo locale per favorire il dialogo, rilevare aspettative reciproche, nonché creare occasioni di confronto su tematiche complesse tipiche della gestione delle risorse umane, con l'obiettivo di dedicare la giusta attenzione alle esigenze dell'equipaggio.

Nel 2022 Carboflotta ha registrato un turnover negativo di 5 persone. A fronte di 22 cessazioni - 2 tra il personale di terra e 20 tra il personale di bordo - il Gruppo ha assunto 17 nuovi dipendenti - 3 tra il personale di terra e 14 tra il personale di bordo. Il 71% dei nuovi assunti è under 30.

### TURNOVER DEL PERSONALE DI TERRA



### TURNOVER DEL PERSONALE DI BORDO





ASSUNZIONI

### **ASSUNZIONI**

Personale di terra	20	20	20	)21	20	22
Età	Uomini	Donne	Uomini	Donne	Uomini	Donne
< 30 anni	-	-	1	-	3	-
30 – 50 anni	1	-	1	-	-	-
> 50 anni	-	-	-	-	-	-
Totale	1	-	2	-	3	-

Personale di terra	20	20	20	)21	20	22
Età	Uomini	Donne	Uomini	Donne	Uomini	Donne
< 30 anni	21	1	6	2	9	-
30 – 50 anni	7	-	-	-	4	-
> 50 anni	5	-	4	-	1	-
Totale	33	1	10	2	14	-

### **CESSAZIONI**

Personale di terra	20	20	20	)21	20	22
Età	Uomini	Donne	Uomini	Donne	Uomini	Donne
< 30 anni	-	-	-	-	-	-
30 – 50 anni	-	-	1	-	-	-
> 50 anni	2	-	1	3	1	1
Totale	2	-	2	3	1	1

Personale di bordo <sup>13</sup>	20	20	20	)21	20	22
Età	Uomini	Donne	Uomini	Donne	Uomini	Donne
< 30 anni	1	-	5	-	7	-
30 – 50 anni	10	-	10	-	8	-
> 50 anni	14	-	11	-	5	-
Totale	25	-	26	-	20	-

<sup>&</sup>lt;sup>13</sup> Tra le cessazioni del personale di bordo non sono stati conteggiati gli Allievi che non hanno trovato imbarco presso la flotta da Ufficiali per cause di forza maggiore e non per volontà (ovvero tutte quelle situazioni in cui non vi era spazio in flotta per assicurare un imbarco)

### FORMAZIONE E SVILUPPO DEL CAPITALE UMANO

SDGs



4.4 Entro il 2030, aumentare sostanzialmente il numero di giovani e adulti che abbiano le competenze necessarie, incluse le competenze tecniche e professionali, per l'occupazione, un lavoro dignitoso e per l'imprenditorialità



4.5 Entro il 2030, eliminare le disparità di genere nell'istruzione e garantire la parità di accesso a tutti i livelli di istruzione e formazione professionale per i più vulnerabili, comprese le persone con disabilità, le popolazioni indigene e i bambini in situazioni vulnerabili

### CONTRIBUTO DI CARBOFLOTTA AGLI SDGS DELL'AGENDA 2030 ONU

419 ore

di **formazione** del personale di terra

13 ore pro capite

(più che raddoppiate dal 2020)

2.012 ore

di **formazione** del personale di **bordo** 

10 ore pro capite

(più che raddoppiate dal 2020)

Il Gruppo Carboflotta promuove iniziative volte allo sviluppo professionale che mettono l'accento sui valori, i principi, i comportamenti e il contributo di ciascuno alla crescita delle attività di business e allo sviluppo sostenibile dell'azienda.

Inoltre, tramite la diffusione e sistematizzazione delle conoscenze e competenze, intende favorire

una forte cultura industriale e tecnologica, l'interazione tra i componenti delle diverse funzioni, la partecipazione e l'accesso al know-how.

Per raggiungere tali obiettivi, il Gruppo riconosce grande importanza alla formazione e alla definizione di processi di crescita e sviluppo professionale.

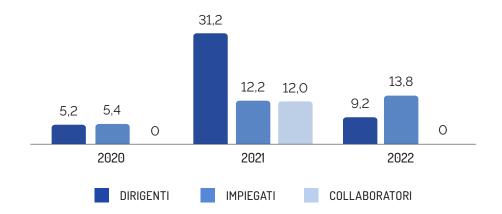
Attraverso programmi di formazione ad hoc, la Compagnia garantisce che le persone acquisiscano nuove competenze e aggiornino quelle che già possiedono, allo scopo di mantenere una prestazione di elevata qualità, supportare lo sviluppo dei talenti tramite la crescita, in termini di ruolo e responsabilità, e rafforzare il senso di appartenenza.

### PERSONALE DI TERRA

Complessivamente sono state realizzate **419 ore di formazione**, con un aumento delle ore pro capite del 138% rispetto al 2020.

Nel triennio, le ore di formazione pro capite sono aumentate del 156% per gli Impiegati e del 77% per i Dirigenti.

### ORE DI FORMAZIONE PRO CAPITE - PERSONALE DI TERRA



La tipologia dei corsi di formazione è stata definita sulla base di specifiche richieste legislative, eventi di rilievo avvenuti durante l'anno e i percorsi di innovazione avviati dal Gruppo.

Corsi di formazione per il personale di terra - 2022				
Digitalizzazione e Innovazione	Compliance	Corsi tecnici		
<ul> <li>Corso Digital Innovation Industry 4.0 – Bureau Veritas</li> <li>Corso Amos Software</li> </ul>	<ul> <li>Corso formazione generale e specifica Dlgs 81/08</li> <li>Corso aggiornamento RLS Dlgs 81/08</li> <li>Formazione sul Modello 231/2001 "Administrative liabilities of legal entities deriving from offences"</li> </ul>	<ul> <li>Corso per agente di sicurezza della società – Altec Services Srl</li> <li>Corso Class Surveyor- lamsp Academy</li> <li>Corso STS screening process</li> </ul>		

Sulla base di analoghi criteri è stato predisposto anche il piano di formazione - finanziata e non finanziata - per il 2023, che prevede anche approfondimenti sui temi della sostenibilità e sviluppo delle soft skills.

Corsi di formazione per il personale di terra previsti per il 2023				
Digitalizzazione e Innovazione	Compliance	Corsi tecnici		
<ul> <li>Software / applicativi (Amos, YOURtime, etc.)</li> <li>Corso excel intermedio e avanzato</li> <li>Smart desk aziendale</li> </ul>	<ul> <li>Corso TMSA &amp; SIRE 2.0</li> <li>Corso ISM/MLC 2006 auditor</li> <li>Corso Maritime &amp; Navigation Assessor</li> <li>Corso Refresh ISO 9001-14001-45001 e TMSA</li> <li>Corso Refresh "Maritime Labour Convention (Italia/Malta) e STCW</li> </ul>	<ul> <li>Corso Risk Assesment and Incident Investigation</li> <li>Corso Management of Change</li> <li>Sostenibilità ambientale e efficienza energetica</li> <li>Lingua inglese</li> </ul>		

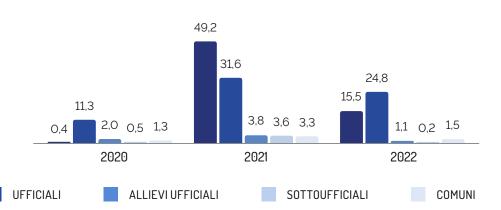
### PERSONALE DI BORDO

**COMANDANTIE** 

DIRETTORI DI MACCHINA

Complessivamente nel 2022 il personale di bordo ha usufruito di **2.012 ore di formazione**, con un aumento delle ore di formazione pro capite pari a 158% nel triennio 2020 - 2022.

#### ORE DI FORMAZIONE PRO CAPITE - PERSONALE DI BORDO



La Compagnia identifica e monitora i bisogni di formazione del personale di bordo i tramite il **Crew Competence Management System** e supporta il personale marittimo nell'attività di addestramento, formazione e aggiornamento obbligatori per legge e previsti dagli standard aziendali, sostenendo i costi di partecipazione, vitto e alloggio e corrispondendo ai partecipanti un compenso giornaliero per la frequenza. Agli allievi, inoltre, viene assicurato di raggiungere 12 mesi di imbarco per sostenere l'esame finale e ottenere la qualifica di Ufficiale.

### Corsi di formazione per il personale di bordo - 2022

Salute e Sicurezza	Operation	Corsi tecnici
<ul> <li>Advanced Fire-fighting</li> <li>Medical Care</li> <li>Formazione su cyber sicurezza</li> <li>Ship Security Officer</li> <li>Addestramento teorico-pratico per l'ottenimento della certificazione di Marittimo Abilitato ai Mezzi di Salvataggio (MAMS)</li> </ul>	<ul> <li>Formazione "alto voltaggio" e formazione specifica ECDIS per JRC</li> <li>Ship-handling</li> <li>Aggiornamento sulla formazione di base</li> </ul>	<ul> <li>Leadership and Team Management</li> <li>ARPA SAR</li> <li>Advanced Shore Training</li> </ul>

La Compagnia realizza **formazione specifica sui diritti umani** per tutto il personale di bordo tramite video-training. La formazione tratta gli aspetti legati alla multiculturalità e alla gestione di atti di molestie e/o bullismo. Inoltre, al fine di assicurare la sicurezza del personale di bordo, la Compagnia continua a mantenere standard di formazione superiori

rispetto ai minimi di settore prescritti dalla convenzione STCW <sup>14</sup>.

Per il 2023 è stato impostato un piano di formazione che prevede, oltre agli aggiornamenti necessari dei corsi effettuati nel 2022:

- formazione specifica per lavori in quota e uso dei relativi DPI
- formazione specifica per lavori in spazi confinati e recupero di personale infortunato
- formazione sull'uso del defibrillatore

I corsi vengono erogati direttamente dalla Compagnia o in centri di formazione approvati dal Recruiting Agent.

 $<sup>^{14} \ \</sup> Convenzione \ internazionale \ sugli \ standard \ di \ addestramento, \ abilitazione \ e \ tenuta \ della \ guardia \ per \ i \ marittimi$ 

### **VALUTAZIONE DELLE PERFORMANCE**





**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

### CONTRIBUTO DI CARBOFLOTTA AGLI SDGS DELL'AGENDA 2030 ONU

100%

personale valutato
sia a terra che a bordo

15%
personale di terra
promosso in seguito
a valutazione

11%
personale di bordo
promosso in seguito
a valutazione

La valutazione delle performance viene realizzata con la finalità principale di far crescere il profilo professionale del personale e permettere la necessaria selezione per gli avanzamenti di carriera.



### PERSONALE DI TERRA

La valutazione delle performance del personale di terra prevede un incontro strutturato – che si realizza solitamente a fine anno – volto alla verifica dei risultati raggiunti nello svolgimento degli incarichi assegnati, del comportamento e della performance individuale complessiva. La valutazione è frutto di informazioni raccolte grazie a un costante e continuo dialogo tra il Consiglio di Amministrazione, i Dirigenti e i dipendenti nel corso di tutto l'anno.

#### PERSONALE MARITTIMO

La valutazione delle performance del personale di bordo si basa sulla compilazione, da parte dei responsabili di bordo, delle note caratteristiche del personale, che vengono condivise con i diretti interessati valorizzando il confronto come momento di crescita professionale. L'Ufficio Equipaggi mantiene contatti costanti con i bordi e si occupa di effettuare promozioni e avanzamenti di carriera, nonché di erogare bonus e

gratifiche per i dipendenti meritevoli. Lo scopo dei bonus e delle gratifiche è di diffondere una **cultura aziendale basata sul merito**, ripagare il singolo dipendente per l'impegno prestato e motivarlo per le future prestazioni professionali.

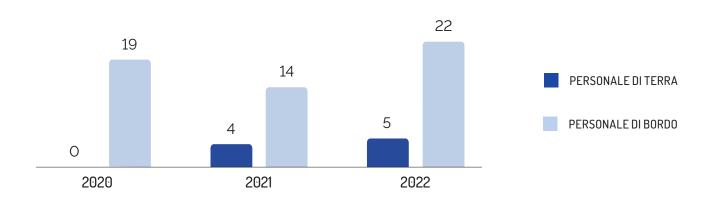
In particolare, l'ufficio marittimo corrisponde due tipi di riconoscimenti:

 bonus e gratifiche "una tantum", corrisposte durante

- o alla fine dell'imbarco come ricompensa del contributo prestato in relazione a determinate attività di particolare complessità e impegno
- gratifica straordinaria annuale corrisposta una volta all'anno ai dipendenti in ruoli chiave
   comandanti, direttori di macchina, ufficiali e allievi ufficiali
   in seguito alla valutazione individuale effettuata dai responsabili aziendali.

Nel 2022 le valutazioni delle performance hanno portato a **27 promozioni** - 5 per il personale di terra e 22 per il personale di bordo - un dato in crescita rispetto agli anni precedenti.

#### PROMOZIONI IN SEGUITO A VALUTAZIONE DELLA PERFORMANCE



### POLITICHE DI REMUNERAZIONE





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

### CONTRIBUTO DI CARBOFLOTTA AGLI SDGS DELL'AGENDA 2030 ONU

100% personale coperto da contratti collettivi

41,2% maggiorazione media della remunerazione

del personale di **terra** assunto tra 2020-2022 rispetto a quella prevista dai Contratti Collettivi

88,3%

maggiorazione media della remunerazione del personale di bordo assunto tra 2020-2022 rispetto a quella prevista dai Contratti Collettivi

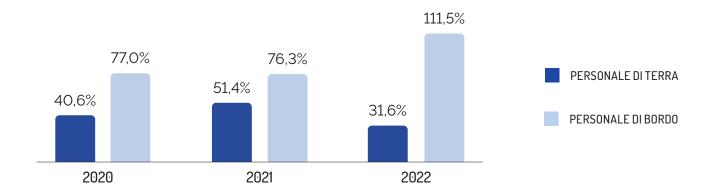
Tutto il personale del Gruppo Carboflotta è coperto da contratti collettivi italiani 15, a cui si aggiungono accordi integrativi che garantiscono miglioramenti sostanziali rispetto ai CCNL di riferimento.

In particolare, l'accordo integrativo aziendale per il personale navigante sottoscritto per il triennio 2021-2023 prevede:

- trattamenti economici migliorativi, disposizione di indennità di navigazione e maggiorazioni per le giornate festive
- integrazioni relative ai compensi giornalieri per la frequenza a corsi di addestramento e formazione, il lavoro straordinario, lavori manutenzione
- ordinaria/straordinaria, lavori particolari e compensi in caso di trasbordo
- · supporto e promozione dell'attività di formazione e addestramento
- tutele assicurative tramite la stipula di polizze assicurative i cui premi sono a totale carico dell'Azienda.

Il CCNL applicato al personale filippino rispetta inoltre tutti i requisiti normativi delle Filippine

### MAGGIORAZIONE MEDIA DELLA REMUNERAZIONE DELLE NUOVE ASSUNZIONI RISPETTO AI CCNL\*



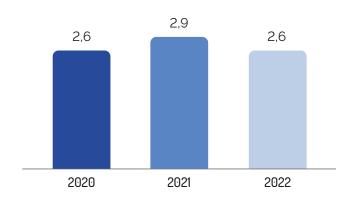
Complessivamente, per il personale di terra, i contratti di assunzione dei nuovi dipendenti hanno previsto nel triennio una maggiorazione media del 41,2% della remunerazione prevista dai Contratti Collettivi.

Per quanto riguarda il personale di bordo, invece, la **maggiorazione media è stata dell'88,3%**, con un picco del 111,5% nel 2022.

Analizzando i rapporti tra remunerazioni, inoltre, si rileva l'impegno del Gruppo a garantire un'equa distribuzione del valore economico generato.

Il rapporto tra la retribuzione massima e quella mediana è infatti pari a 2,6 nel 2022, stabile rispetto al 2020. A ulteriore conferma dell'attenzione alla remunerazione dei dipendenti,

# RAPPORTO FRA LA REMUNERAZIONE ANNUALE MASSIMA E LA REMUNERAZIONE ANNUALE MEDIANA\*



il Gruppo nel 2022 ha deciso di erogare un trattamento economico straordinario al personale marittimo che, in seguito alla vendita della Marigola, ha subito un allungamento

del periodo di permanenza a terra. L'erogazione straordinaria rimarrà valida fino al ripristino di una quinta nave nella fotta o comunque non oltre il 01/09/2023.

<sup>\*</sup> La retribuzione considerata corrisponde alla RAL

### **WELLBEING E WELFARE AZIENDALE**

SDGs



**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



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

### CONTRIBUTO DI CARBOFLOTTA AGLI SDGS DELL'AGENDA 2030 ONU

100%

**dipendenti** ai quali sono garantiti i principali **servizi di welfare** 

O reclami o cause

relative alle pratiche di lavoro nel triennio

Il Gruppo Carboflotta garantisce al **100% dei dipendenti di terra e di bordo** i seguenti benefit:

- assicurazione sulla vita
- assistenza sanitaria
- copertura assicurativa in caso di disabilità o invalidità
- congedo parentale
- contributi pensionistici.

Inoltre, garantisce a tutti i dipendenti un'**integrazione del TFR** in occasione dei pensionamenti e fornisce convenzioni e sconti per hotel, noleggio auto, ingressi a teatro e acquisto di libri. Tutto questo a dimostrazione di un'attenzione alle esigenze delle singole persone, che supera quanto previsto dalla normativa.

### PERSONALE DI TERRA

Il personale di terra del Gruppo può usufruire di beni e servizi di welfare aziendale tramite il **portale** dedicato "Staff Welfare".

I dipendenti sono tutti coperti da una polizza assicurativa per gli infortuni professionali ed extra-professionali, hanno accesso a un'assicurazione sanitaria integrativa e, dal 2023, sono tutti coperti da una polizza per il rimborso di spese mediche generali interamente a carico dell'azienda. In aggiunta, il Gruppo offre ticket restaurant del valore di 8 euro al giorno e gratifiche di

fine anno. Per il personale dirigente e i quadri superiori sono previste ulteriori coperture assicurative e l'assegnazione di autovetture aziendali.

Carboflotta presta particolare attenzione alla salute fisica e psicologica dei propri dipendenti.

Pertanto, concede permessi retribuiti e ore illimitate per visite mediche documentate. In sede è presente un'area ristoro con acqua - boccione e borraccia e caffè gratuito.

Inoltre, a seguito dell'adozione emergenziale in fase pandemica, l'azienda ha impiegato lo **smart** working in modo strutturale, tramite un regolamento interno che prevede la possibilità di lavorare a distanza 1 giorno a settimana.

Per facilitare la transizione verso il sistema di lavoro da remoto, ogni dipendente è stato fornito di laptop ed è prevista anche l'assegnazione del cellulare aziendale.

### PERSONALE DI BORDO

Carboflotta ha particolarmente a cuore il personale di bordo e comprende la necessità di tutelare le persone non solo in termini remunerativi ma anche di benessere fisico e psicologico. Per questo motivo implementa una serie di iniziative volte a favorire il benessere, l'inclusione e la salute del personale, con la consapevolezza dell'importanza di questi elementi per favorire processi di crescita.

Tutto il personale di bordo è coperto da **polizze assicurative** per malattie, rischi professionali, infortuni e ritiro libretto (con un'integrazione che permette il ricorso a strutture sanitarie private per il personale Filippino).

A seguito della valutazione della performance individuale, il

Gruppo riconosce una gratifica straordinaria annuale per le posizioni chiave del personale di bordo: comandanti, direttori di macchina, ufficiali, sottufficiali e altri comuni. Nel 2023, la gratifica è stata riconosciuta a tutto il personale marittimo, indipendentemente dalla qualifica ricoperta, per tutelare i dipendenti dal fenomeno inflazionistico e compensare le attese di imbarco più lunghe dell'ordinario dovute alla temporanea riduzione della flotta.

Inoltre, il Gruppo concede anticipi su richiesta e, nel 2022, ha rimborsato bollette per le utenze domestiche fino a un totale di a 3.000 euro, sfruttando la possibilità offerta dal decreto legge "Aiuti Quater".

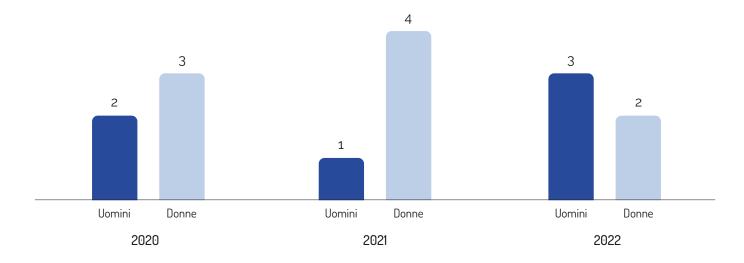
L'impegno di Carboflotta per il benessere del personale marittimo trova riscontro anche nell'attenzione dedicata alla ristorazione di bordo, per la quale il Gruppo si fa carico di costi superiori a quanto previsto dai contratti collettivi vigenti. L'organizzazione dei pasti è gestita tramite contratti con partner di primo ordine e la selezione degli alimenti è effettuata anche in considerazione delle nazionalità dell'equipaggio.

Infine, al personale marittimo è offerta la disponibilità di una palestra per la pratica dello sport, la connessione internet a bordo e diverse iniziative di intrattenimento. La Compagnia si impegna inoltre a considerare le esigenze dei singoli nella definizione di imbarchi e sbarchi.

### **CONGEDO PARENTALE**

Nell triennio hanno usufruito del congedo parentale 15 dipendenti – 9 donne e 6 uomini – i quali risultano tutti ancora impiegati alla fine dell'anno di godimento del congedo. In particolare, nel 2022 hanno usufruito del congedo parentale 3 uomini e 2 donne.

### PERSONALE DI TERRA CHE HA USUFRUITO DEL CONGEDO PARENTALE\*





Nessun dipendente del personale di bordo ha richiesto il congedo parentale nei 3 anni considerati

### **SALUTE E SICUREZZA**

SDGs



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



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.

### CONTRIBUTO DI CARBOFLOTTA AGLI SDGS DELL'AGENDA 2030 ONU

## 260 ore

di **formazione** su salute e sicurezza del personale a terra (più che raddoppiate dal 2020)

7,9 ore pro capite (più che raddoppiate dal 2020) 2.442 ore

di **formazione** del personale di **bordo** (+43% dal 2020)

> 11,6 ore pro capite (più 47% dal 2020)

Il Gruppo Carboflotta è costantemente impegnato nell'attività di studio, sviluppo e attuazione delle strategie, delle politiche e dei piani operativi volti a prevenire incidenti, infortuni sul lavoro e danni alla salute, nonché ogni comportamento colposo o doloso che potrebbe provocare danni diretti o indiretti al personale.

Il Gruppo si impegna ad **assicurare** ai dipendenti condizioni di lavoro

sicure e ambienti salubri, in grado di garantire l'integrità fisica e morale e il rispetto della propria dignità.

La politica aziendale in materia di salute e sicurezza fa riferimento alle principali normative, regolamenti e convenzioni internazionali vigenti, nonché alle normative nazionali, comprese quelle approvate in recepimento e integrazione di quelle internazionali.

In particolare, la politica della sicurezza della Compagnia si fonda sul pieno rispetto del Codice internazionale di gestione della sicurezza (ISM), dei D. lgs 81/2008 e 106/2009 per l'attività negli uffici di terra, del D. lgs 271/99, per le attività lavorative a bordo delle navi in navigazione e del D. lgs 272/99, per le attività lavorative a bordo delle navi in ambito portuale.



In particolare, la politica della sicurezza è orientata ai seguenti obiettivi:

- sviluppare in tutti i lavoratori il senso di responsabilità verso i principi di mantenimento delle condizioni di sicurezza e salute sul posto di lavoro
- prevenire azioni pericolose, incidenti e danni al personale

di bordo, danneggiamenti alla proprietà aziendale e pregiudizio all'ambiente

 definire i criteri relativi all'organizzazione del sistema di prevenzione, igiene e sicurezza del lavoro e all'impiego dei dispositivi di protezione individuale e collettiva

- dettare le disposizioni e le procedure di sicurezza da seguire nell'attività lavorativa
- accertarsi, attraverso idonei monitoraggi, che le disposizioni e le procedure vengano rispettate ed attuate efficacemente
- investigare accuratamente gli infortuni occorsi, nonché le anomalie e i "near miss" potenzialmente suscettibili di procurare danno all'integrità fisica o alla salute del personale
- garantire al personale informazione, formazione e comunicazione adeguate, corrette ed esaurienti.

La Compagnia è in possesso della certificazione ISO 45001 per la gestione della salute a la sicurezza sul lavoro e ha adottato un Sistema di Gestione - sottoposto a verifiche e certificato da una terza parte esterna - basato su requisiti di legge sopra indicati.

Anche i lavoratori non dipendenti sono coperti dalle misure di sicurezza previste dal Sistema di Gestione della Compagnia, che fornisce adeguata familiarizzazione alla nave, ai suoi equipaggiamenti e ai potenziali rischi sia a loro che agli eventuali passeggeri.

Infine, il Gruppo richiede alle società appaltatrici e subappaltatrici l'applicazione degli standard di sicurezza conformi alle leggi ed ai regolamenti in vigore a livello nazionale e locale.

### VALUTAZIONE E PREVENZIONE DEL RISCHIO

Come previsto dalla normativa e dalle *best practices* di settore, tutte le attività del Gruppo vengono valutate ai fini dell'identificazione dei rischi.

La Compagnia, recependo le indicazioni di cui all'art. 28 del D.lgs 81/2008, pone particolare attenzione ai rischi connessi allo stress lavoro-correlato. Ispirandosi alle indicazioni contenute nell'Accordo Quadro Europeo in tema di stress nei luoghi di lavoro, siglato l'8/10/2004, la Compagnia si adopera per prevenire gli stati di stress lavoro-correlato attraverso un'analisi approfondita dei fattori di rischio potenziale quali: organizzazione, processi produttivi, condizioni e l'ambiente di lavoro, comunicazione e "fattori soggettivi" legati alla specifica composizione del personale.

In particolare, per prevenire il rischio di stress lavoro-correlato, la Compagnia monitora attentamente:

mutamenti di turno

- lavori notturni
- prestazioni di attività lavorativa in emergenza
- lavori ripetitivi.

La Compagnia promuove la continua partecipazione del personale nei processi di identificazione e monitoraggio dei rischi al fine di migliorare costantemente il sistema di gestione della sicurezza. Il personale è coinvolto tramite:

- formazione sulla salute e sicurezza
- divulgazione e condivisione delle Politiche e degli obiettivi della Compagnia relativi alla salute e sicurezza
- "Safety Meeting" con la raccolta di raccomandazioni e proposte di miglioramento dei lavoratori in merito alla sicurezza sul posto di lavoro
- periodica revisione del Safety Management System da parte dei Comandanti
- condivisione del rapporto di Management Review con tutti i lavoratori, di terra e di bordo.

Inoltre, la Compagnia provvede a una revisione annuale di tutte le valutazioni di rischio, lavoro coinvolgendo personale adequatamente formato in merito e garantisce l'elezione di rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza sul posto di lavoro, preposti a raccogliere le segnalazioni dei lavoratori in merito a condizioni di pericolo su tutte le navi e negli uffici. Nel caso in cui vengano individuati nuovi rischi, la fornitura di Dispositivi di Protezione Individuale (DPI) viene aggiornata per essere sempre adeguata alle attività da svolgere.

A bordo delle navi, tutti i lavoratori senza distinzione di grado, sono tenuti a riportare situazioni di pericolo e/o mancati incidenti attraverso il sistema di Near Miss reporting e sono state messe a disposizione, sia a bordo che in ufficio, piattaforme per rapportare in forma anonima eventuali casi di ritorsione da parte di un superiore/collega a seguito della segnalazione di un inadempimento di sicurezza.<sup>16</sup>

Near miss rilevati	2020	2021	2022
Near miss totali	68	55	49
Near miss per nave	11,2	11,0	10,8

Ogni cambiamento potenzialmente impattante sulla sicurezza dei lavoratori, dell'ambiente e della Compagnia - relativo alla struttura dell'organizzazione oppure ai

sistemi di bordo - viene preceduto da una valutazione dei rischi come previsto dalla procedura di **Gestione del cambiamento**. Il processo prevede la prevenzione e la mitigazione degli impatti in materia di salute e sicurezza attraverso l'analisi del cambiamento e l'implementazione di misure preventive ad hoc.

### VISITE MEDICHE PER L'IDONEITÀ ALLO SVOLGIMENTO DELLE MANSIONI

Sia per il personale di bordo che per il personale di terra sono previste visite mediche periodiche allo scopo di assicurare la tutela della salute e la prevenzione degli infortuni e delle malattie professionali. Solo in seguito alla visita medica, i lavoratori ricevono l'idoneità allo svolgimento delle proprie mansioni.

Le specifiche normative per il personale di terra e di bordo sono regolamentate da due decreti differenti. Nello specifico, per quanto riquarda il personale di bordo si fa riferimento al D.Lgs 271/99 "Medico Competente e Sorveglianza Sanitaria del lavoratore marittimo" (in aggiunta a quanto previsto dalla Convenzione MLC), per il personale di terra invece si richiama il D. Lgs. 81/08 "Testo Unico in materia di salute e sicurezza sul lavoro".

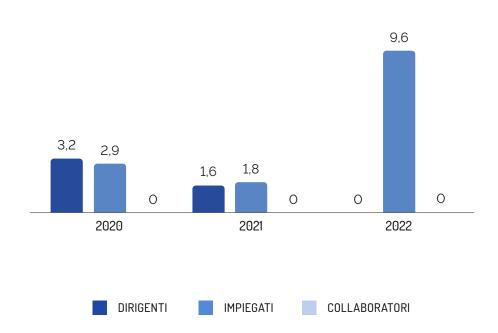
### FORMAZIONE SU SALUTE E SICUREZZA

Carboflotta fornisce a tutto il personale di bordo un **programma** di video-training specifico per la formazione su salute e la sicurezza sul lavoro.

Durante il 2022 è stata erogata formazione attraverso questo sistema per un totale di 2.620 ore su 2.682 ore totali sul tema (98%).

Complessivamente nel 2022 sono state erogate per il **personale di terra 260 ore di formazione** su salute e la sicurezza, esclusivamente agli impiegati, per i quali le ore pro capite di formazione sono aumentate del 165% dal 2020.

#### ORE DI FORMAZIONE PRO CAPITE SU SALUTE E SICUREZZA PERSONALE DI TERRA



Per il **personale di bordo** sono state erogate **2.422 ore di** 

**formazione** su salute e la sicurezza - il 90% del totale del Gruppo - con un aumento delle ore pro capite pari al 47% nel triennio considerato.

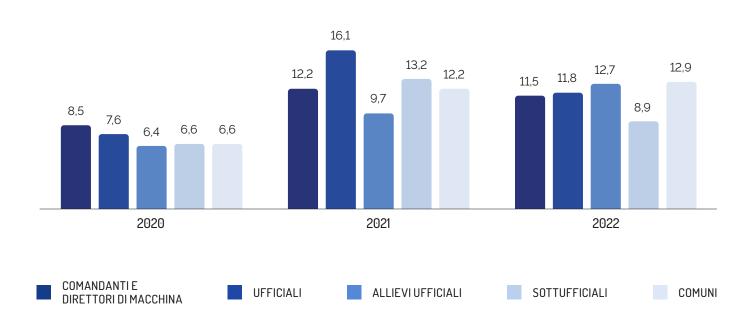
In generale, il dato pro capite aumenta rispetto al 2020 per tutte le figure professionali interessate a bordo, nessuna esclusa.

Oltre alla formazione, Carboflotta organizza ed effettua periodicamente **prove di emergenza ed esercitazioni** in conformità con i requisiti nazionali, internazionali e di settore.

Tutte le esercitazioni effettuate in presenza delle autorità di riferimento<sup>17</sup> hanno riportato esiti positivi.



### ORE DI FORMAZIONE PRO CAPITE SU SALUTE E SICUREZZA PERSONALE DI BORDO



Port State Control, United States Coast Guard, Recognized Organizations, Flag State

### **INFORTUNI**

Carboflotta promuove costantemente iniziative per prevenire infortuni sul lavoro, in linea con l'obiettivo aziendale "ZERO ACCIDENT". La Compagnia si avvale di specifici

report di investigazione, nonché di bollettini e seminari per condividere e divulgare le informazioni raccolte dagli incidenti e infortuni avvenuti a bordo delle navi.

Personale di terra	2020	2021	2022
Giorni di malattia non professionale	329	218	219
Dipendenti che hanno richiesto giorni di malattia	18	19	21
Infortuni sul lavoro o in itinere	-	1	-

Personale di bordo	2020	2021	2022
Ore totali di esposizione, trascorse a bordo <sup>18</sup>	1.151.352	980.184	934.680
Casi di giornate lavorative perse <sup>19</sup>	1	1	4
Casi di trattamento medico <sup>20</sup>	-	-	3
Casi di primo soccorso <sup>21</sup>	3	9	12
Lost Time Injury Frequency <sup>22</sup>	0,87	1,02	4,27
Total Recordable Case Frequency 23	0,87	1,02	7.49

Le ore di esposizione totali sono il numero complessivo di ore che tutto il personale di bordo ha trascorso a bordo della nave durante il periodo di riferimento

Numero di infortuni tra il personale di bordo, che comportano l'impossibilità di svolgere le proprie mansioni o di tornare al lavoro o a un turno di lavoro programmato il giorno successivo all'infortunio

Numero di casi di infortunio tra il personale di bordo che comportano la necessità di sottoporsi a cure mediche

Numero di casi di infortunio tra il personale di bordo che comportano un trattamento di primo soccorso

L'indicatore esprime la capacità della Compagnia di salvaguardare l'equipaggio da infortuni e incidenti mortali. Fonte: BIMCO - The Shipping KPI Standard V4.0

<sup>3</sup> L'indicatore esprime la capacità della Compagnia di salvaguardare l'equipaggio da incidenti mortali, infortuni, e trattamenti medici. Fonte: BIMCO - The Shipping KPI Standard V4.0

Nel 2022 si sono verificati

4 casi di infortuni marittimi,

tutti causati da distrazioni o mancanza di attenzione da parte dei lavoratori. Le conseguenti azioni correttive sono state rinforzate successivamente da specifiche campagne di formazione e seminari.

Come da prassi, la Compagnia ha effettuato un'analisi dettagliata e un'indagine sugli infortuni verificatisi, che sono state condivise con tutte le navi della flotta.

Per quanto riguarda invece il caso di incidente di navigazione occorso alla nave Luigi Lagrange durante una manovra (collisione con oggetto fisso causata dalla spinta di un rimorchiatore), la causa identificata è un problema di comunicazione a cui ha fatto seguito un momento di confronto per il suo miglioramento.

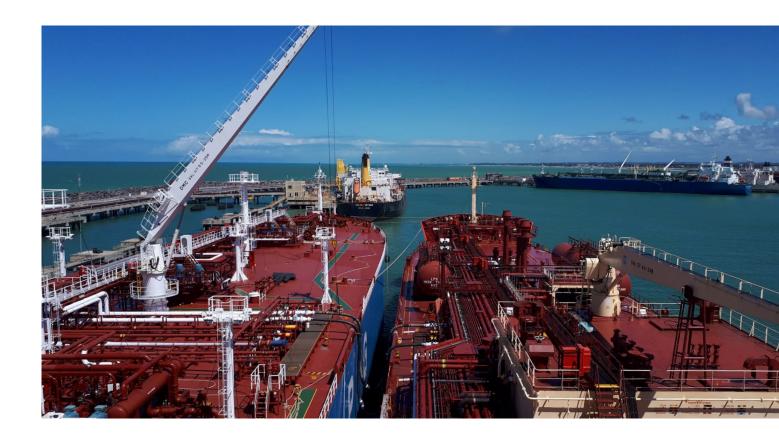
Per quanto concerne le situazioni di mancato incidente (*Near miss*), tutti i report sono stati analizzati ed è stato conseguentemente restituito un feedback alle navi di riferimento.

Le azioni correttive effettuate dalla Compagnia in seguito agli incidenti verificatisi nel 2022 sono state ritenute idonee ed efficaci dalle autorità di riferimento.

## **SECURITY**

La Politica della Compagnia in materia di Security stabilisce l'obiettivo di **proteggere le navi e gli equipaggi dalle conseguenze di pratiche illegali, prevenendo eventuali attacchi terroristici**  o criminali, inclusi quelli legati alla pirateria.

In linea con i requisiti del Codice internazionale per la sicurezza delle navi e degli impianti portuali (ISPS), la Compagnia ha sviluppato per ogni nave della flotta specifiche valutazioni dei rischi di security, la cui adeguatezza viene valutata annualmente.





# **I CLIENTI**



incidente

con i principali clienti

giorni di fermo

della flotta

95,5%

attività di manutenzione realizzata su apparecchiature ambientali critiche rispetto alle attività programmate

# **QUALITÀ DELLA RELAZIONE CON IL CLIENTE**





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

## CONTRIBUTO DI CARBOFLOTTA AGLI SDGS DELL'AGENDA 2030 ONU

## reclami formali

relativi alle performance della flotta nel triennio

incidente nel triennio

La strategia commerciale del Gruppo Carboflotta è da sempre orientata alla costruzione e conservazione nel tempo di rapporti basati sulla fiducia reciproca con i propri clienti, oltre che su professionalità e correttezza, ingredienti fondamentali per una relazione duratura ed efficace. A questo obiettivo sono rivolte le pratiche adottate quotidianamente nella relazione con i clienti prima, durante e dopo le trattative commerciali - e nella gestione

Storicamente la Compagnia ha sempre stipulato contratti pluriennali di noleggio "a tempo" salvo in rari casi contratti di noleggio "a viaggio".

quotidiana delle navi.

Attualmente, i principali clienti di Carbofin sono:

• Geogas Trading - importante trader mondiale di LPG con una flotta controllata (di proprietà e a noleggio) di circa 50 gasiere di dimensioni diversificate

- Geogas Maritime azienda di trasporto via mare e di logistica, con clienti in tutto il mondo
- Petrobras la più importante compagnia petrolifera di stato del Brasile.

Con questi la Compagnia ha instaurato rapporti di collaborazione di circa 10 anni.

La durata delle relazioni commerciali è uno degli indicatori più significativi della soddisfazione del cliente, che trova fondamento nella cura costante dimostrata dal personale di bordo e di terra e nel dialogo diretto tra i clienti e le figure apicali della Compagnia.

Un secondo indicatore che testimonia la qualità delle relazioni commerciali sono le progettualità congiunte avviate nel tempo per la costruzione di nuove navi e la loro gestione commerciale.

Questo stile relazionale caratterizza da sempre l'agire della Compagnia.

In particolare, tra gli anni settanta e ottanta Carbofin ha collaborato con Gaz Ocean per la costituzione di una joint venture al 50%, successivamente rilevata interamente dal Gruppo Carboflotta.

Tra la fine degli anni novanta e i primi anni duemila, è stata avviata una cooperazione con Norsk Hydro Group (compagnia con forte presenza dello stato norvegese) da cui è scaturita la joint venture Carbonor S.p.A., società del Gruppo Carboflotta creata ad hoc.

Il passaggio evolutivo dalla classica relazione armatore-noleggiatore a quella più articolata di partnership, con investimenti comuni, conferma l'impegno della Compagnia per lo sviluppo di rapporti commerciali solidi e reciprocamente proficui.

## **QUALITÀ DEL SERVIZIO**

La Compagnia mantiene un costante e quotidiano contatto con i clienti per adempiere al meglio non solo a tutti gli **obblighi contrattuali**, ma anche - nei limiti del possibile - a tutte le **esigenze tecnico-operative** connesse al

rapporto commerciale. Questo contribuisce al consolidamento delle relazioni e alla fidelizzazione. Il rispetto delle tempistiche e degli standard concordati – operativi, ambientali e di sicurezza – sono elementi essenziali nel determinare

la qualità del servizio. Data la natura pluriennale dei contratti di noleggio, inoltre, la Compagnia si impegna ad adeguare in itinere le proprie politiche e procedure per garantire ai clienti compliance con gli sviluppi della normativa internazionale.

## **MANUTENZIONE**

Un aspetto centrale, anche per assicurare la qualità del servizio, riguarda la particolare attenzione riservata alle **attività di manutenzione**, pianificate e realizzate per mantenere inalterati gli standard di efficienza e sicurezza ed evitare interruzioni nelle operazioni. L'attività di manutenzione è indispensabile per il corretto mantenimento e funzionamento della flotta, sia dal punto di vista della sicurezza sia dell'impatto ambientale. La manutenzione è programmata in base allo scadenziario temporale e alle ore di moto ed è gestita tramite un sistema gestionale dedicato, AMOS.

Manutenzione	2020	2021	2022
% attività di manutenzione su apparecchiature non critiche effettuate rispetto al totale programmato	94.7%	95,8%	97.3%
% di attività di manutenzione su apparecchiature ambientali critiche effettuate rispetto al totale programmato	97.2%	96,3%	95.5%

La continua attività di manutenzione e gli *audit* interni - volti a verificare il rispetto di policy e procedure - hanno garantito la pressoché totale assenza di guasti e incidenti nel triennio 2020-2022.

Incidenti	2020	2021	2022
Incidenti di navigazione	-	-	1 <sup>24</sup>

<sup>&</sup>lt;sup>24</sup> Nel 2022 è avvenuta una allision: una nave spinta da un rimorchiatore è entrata in contatto con la banchina.

## **ISPEZIONI A BORDO**

Ulteriore conferma della qualità del servizio è data dagli esiti delle ispezioni effettuate dalle autorità marittime abilitate a imporre lo stato di fermo alle navi ispezionate.

Le ispezioni a bordo possono essere di tre tipologie:

- su conformità a regole e procedure, da parte della Guardia Costiera (Port State Control)
- sulla qualità della nave e sulle buone pratiche adottate - vetting inspection - da parte di ispettori del programma SIRE (Ship
- Inspection Report Programme) dell'Oil Companies International Marine Forum (OCIMF)
- sulla classificazione della nave, da parte dell'Ente di classificazione.

Ispezioni delle autorità i	marittime	2020	2021	2022
Guardia Costiera (Port State Control)	Irregolarità medie per ispezione (DPI)	0,21	1,4	0,87
	Giorni medi di fermo per ispezione (DER)	0%	10%	0%
Ship Inspection Report Programme (SIRE)	Irregolarità medie per ispezione di vetting	5,5	4.7	4,8
Ente di classificazione	Condition of class riscontrate	0	2	0

Per quanto riguarda le ispezioni della Guardia Costiera, nel 2022 la flotta ha registrato un valore di irregolarità medie per ispezione (DPI) pari a 0,87 – significativamente inferiore al benchmark globale pari a 1,83 - e non ha subito l'imposizione di nessun giorno di fermo. Le ispezioni di vetting del **SIRE** hanno registrato

in media 4,8 irregolarità – in diminuzione del 12,7% rispetto al 2020 - mentre l'**Ente di classificazione** non ha rilevato alcuna irregolarità. Tutte le irregolarità emerse nel corso delle ispezioni sono state analizzate con attenzione e sono state portate a termine le

necessarie azioni correttive.

Nel complesso, anche grazie al contributo dei broker che fungono da intermediari tra la Compagnia e i clienti, il Gruppo Carboflotta non ha ricevuto nessun reclamo formale relativo alle performance della flotta nel triennio 2020-2022.



# ATTENZIONE ALLE COMUNITÀ LOCALI





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

## CONTRIBUTO DI CARBOFLOTTA AGLI SDGS DELL'AGENDA 2030 ONU

## 122 mila €

erogati dal Gruppo come contributi associativi, donazioni e sponsorizzazioni

Il Gruppo Carboflotta è impegnato a contribuire alla promozione della qualità della vita, del benessere e allo sviluppo socio-economico della comunità in cui opera. Le attività sociali sono svolte nella consapevolezza della responsabilità che il Gruppo assume nei confronti

di tutti i suoi stakeholder e nella convinzione che le capacità di dialogo e di interazione con la società civile rappresentino un valore fondamentale irrinunciabile.

In particolare, il Gruppo conduce la propria attività nel rispetto delle comunità in cui opera sia grazie alla scelta e all'utilizzo di mezzi e strumenti tecnologicamente avanzati, in grado di ridurre l'impatto sull'ecosistema, sia grazie al supporto a iniziative benefiche e filantropiche a sostegno dei soggetti fragili della comunità.

## PARTECIPAZIONI AD ASSOCIAZIONI E ORGANIZZAZIONI DI SETTORE

## **CONFITARMA**

La Confederazione Italiana degli Armatori (Confitarma) è la principale espressione associativa dell'industria italiana della navigazione e ne rappresenta la quasi totalità della flotta.

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.

Tutti i Responsabili di servizio del Gruppo Carboflotta partecipano ai gruppi tecnici di lavoro in qualità di membri o di invitati permanenti.

#### BIMCO

Il Gruppo Carboflotta è membro di BIMCO, la più grande associazione marittima internazionale.

È accreditata come Organizzazione Non Governativa (ONG) presso i principali organi delle Nazioni

Unite e rappresenta circa il 65% del tonnellaggio mondiale, con una presenza in 120 Paesi.



## **SOLIDARIETÀ**

## **FONDAZIONE TELETHON**

Il Gruppo sostiene la **Fondazione Telethon** – ente senza scopo di lucro riconosciuto dal Ministero dell'Università e della Ricerca – che finanzia la ricerca scientifica sulle malattie genetiche rare per dare risposte concrete ai pazienti. Carboflotta supporta abitualmente la Fondazione in occasione della campagna natalizia annuale. In aggiunta, nel 2022, ha deciso di rinnovare il proprio impegno

con una donazione dedicata al programma "Come a casa", un progetto di accoglienza per le famiglie dei pazienti che arrivano in Italia per trattamenti di terapia genica. A condurre il Gruppo verso questa scelta sono stati i valori che uniscono Carboflotta a Telethon, l'importanza di investire nella ricerca e nell'innovazione e il sostegno a progetti che creano un impatto positivo per la comunità.

"Il Gruppo Carboflotta per l'anno 2022 ha deciso di aderire al progetto "Come a casa". La società crede fortemente che l'assistenza e l'accoglienza del paziente e della sua famiglia possano favorire la buona riuscita della terapia poiché garantiscono alla famiglia di ambientarsi nella comunità e di poter dedicare tempo al bambino trattato trasmettendogli maggiore serenità".

Managing Director Dott. Enrico Telesio

## **CULTURA**

### ASSOCIAZIONE PROMOTORI MUSEI DEL MARE – GALATA MUSEO DEL MARE DI GENOVA

Il Gruppo sostiene l'Associazione Promotori Musei del Mare - Galata Museo del mare di Genova, una Onlus che riunisce aziende e imprese appartenenti al mondo dello shipping genovese. Missione

dell'Associazione è quella di lavorare affinché la memoria storica, il patrimonio di professionalità, di capacità strategiche e organizzative, di innovazione tecnica che ha caratterizzato la

grande tradizione dello shipping genovese e che ha rappresentato un fattore di sviluppo economico. sociale e culturale per la Città, diventino ispirazione per i giovani.

## ISTITUTO ITALIANO DI NAVIGAZIONE

Il Gruppo 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.

## **FONDAZIONE CHIOSSONE**

La Compagnia ha supportato diversi progetti della Fondazione negli ultimi anni e in particolare "Dialogo nel buio", un'iniziativa riquardante una mostra-percorso multisensoriale in totale assenza di luce. Tale progetto ha prodotto un valore dal punto di vista occupazionale e di sviluppo

economico e sociale, garantendo alle guide non vedenti e ipovedenti non solo un importante percorso formativo e professionale, ma anche una esperienza umana di grande importanza, mettendo in luce i talenti di ciascuno e rendendo possibile la crescita individuale attraverso la valorizzazione delle

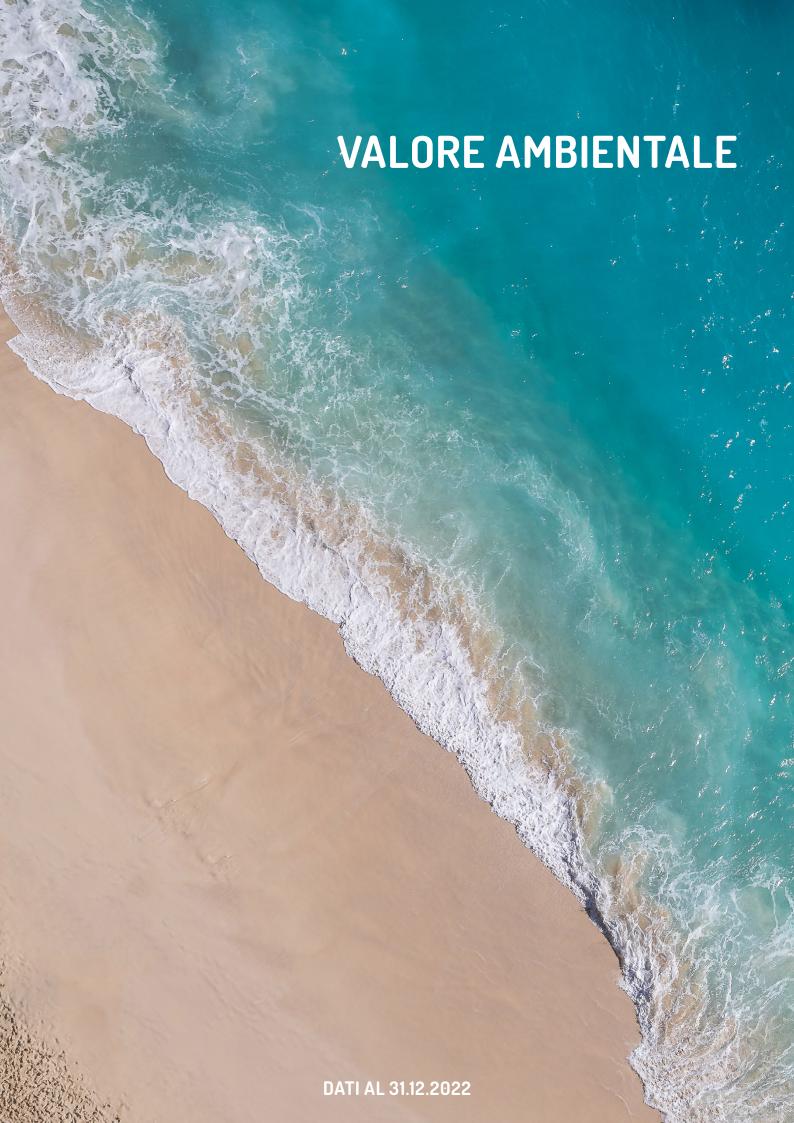
proprie competenze e abilità in ambito lavorativo. Il sostegno alle attività della Fondazione Chiossone negli anni si è inoltre aperto anche ad altre fasce di fragilità, come nel caso del contributo economico offerto per la realizzazione di un soggiorno estivo per gli ospiti della residenza psichiatrica Il Caprifoglio.

## **SPONSORIZZAZIONI**

Carboflotta ha sponsorizzato tramite una donazione al sindacato USCLAC-UNCDIM-SMACD - la realizzazione del 27° Convegno annuale della Confederation of European Shipmasters' Associations (CESMA), evento

di significativa importanza per il settore marittimo, che si è tenuto a Genova nel mese di maggio 2022. Il CESMA è un organismo fondato nel 1995 che raggruppa 21 associazioni nazionali di comandanti di navi provenienti

da 16 Paesi europei. Il sindacato USCLAC-UNCDIM-SMACD - che conta oltre 700 iscritti a livello nazionale, in gran parte comandanti, direttori di macchina e ufficiali di bordo - rappresenta l'Italia all'interno del CESMA.













1,1 mln t

Liquefied Petroleum Gas trasportato 0,10 t/tonmile

efficienza energetica complessiva della flotta 87.130 tCO2e

emissioni totali di GHG
-24% dal 2020

2,6 tCO<sub>2</sub>e/k€

efficienza emissiva complessiva, con un miglioramento del 30,4% dal 2020 422 m<sup>3</sup>

rifiuti totali prodotti dalla flotta

-29,7% dal 2020

91%

quota di rifiuti scaricati e smaltiti a terra, costante nel triennio

**12,3** MI

acqua marina distillata a bordo

**-17,7%** dal 2020

0,8 MI

acqua potabile prelevata in porto

-29,2% dal 2020

**O** fuoriuscite

di prodotto trasportato

0 rilasci

di sostanze nell'ambiente nel triennio

100%

flotta che utilizza olio lubrificante biodegradabile per i macchinari a diretto contatto col mare 100%

flotta dotata di sistema di gestione delle acque di zavorra conforme a Ballast Water Management Convention, Vessel General Permit e abilitato a rilevare tracce di olio 100%

flotta rivestita con sistemi antivegetativi privi di componenti tossici (TBT)

## **QUADRO NORMATIVO**

La Compagnia opera in un settore fortemente regolamentato e nella gestione delle sue attività risponde a molteplici normative diversificate anche in relazione alle aree geografiche servite.

# Tra le principali normative di riferimento:

- Convenzione Internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da navi (MARPOL)
- Legge 04.06.82 n. 438 per la ratifica di MARPOL 1978

- Legge 31.12.83 n. 979 "Disposizioni per la difesa del mare"
- Direttiva 2005/35/CE sull'inquinamento provocato dalle navi e sull'introduzione di sanzioni
- US Clean Water Act / APPS
- Oil Pollution Act (OPA'90)
- Direttiva 2005/33/CE relativa al tenore di zolfo dei combustibili per uso marittimo
- Convenzione Internazionale per il Controllo e la Gestione dell'acqua di zavorra e dei sedimenti

- Regolamento (UE) No 1257/2013 sul riciclaggio delle navi
- Convenzione Internazionale di Hong Kong per il riciclaggio sicuro ed ecologico delle navi, 2009
- California Air Resources Board (ARB).

Di seguito una sintetica descrizione della principale autorità internazionale di riferimento (IMO) e delle convenzioni e normative più rilevanti.

## IMO - INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION

L'IMO è l'agenzia delle Nazioni
Unite che si occupa della sicurezza
e della protezione delle spedizioni
marittime e della prevenzione
dell'inquinamento marino e
atmosferico da parte delle navi.

L'adesione all'IMO implica il rispetto di determinati standard. Essendo un'industria internazionale per definizione, il trasporto marittimo può 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 sia sicuro, rispettoso dell'ambiente ed efficiente dal punto di vista energetico.

## **MARPOL**

La convenzione MARPOL è stata adottata il 2 novembre 1973 dall'IMO e successivamente aggiornata dai protocolli del 1978 e del 1997. Si compone di sei allegati, ciascuno relativo alla **prevenzione e/o al**  controllo dell'inquinamento da prodotti petroliferi (petrolio greggio e olio combustibile), sostanze liquide nocive trasportate come merci sfuse, sostanze nocive trasportate in colli, liquami, rifiuti ed emissioni in atmosfera, cioè sostanze che impoveriscono lo strato di ozono, ossidi di azoto (NOx), ossidi di zolfo (SOx), composti organici volatili.

## **US CLEAN WATER ACT**

La **legge federale americana** "Clean Water Act" (CWA) è stata inizialmente promulgata nel 1948 per prevenire l'inquinamento delle acque territoriali statunitensi.

Nel 1972 è stata significativamente revisionata, assumendo massima rilevanza a livello federale in materia di normativa ambientale nel 1972.

L'attuazione del Clean Water Act è gestita dall'agenzia per la protezione dell'ambiente (EPA) degli Stati Uniti. Nel contesto del Clean Water Act, sono stati sviluppati importanti programmi per la prevenzione dell'inquinamento e il controllo di tutti gli agenti inquinanti in mare e nei corsi d'acqua, tra cui:

- Oil Pollution Act of 1990 (OPA
   '90): programma promulgato
   nel 1990 dagli Stati Uniti per
   la prevenzione e la gestione
   degli incidenti ambientali, causa
   di inquinamento a seguito di
   sversamento di idrocarburi.
- Vessel General Permit (VGP): normativa mirata al controllo degli effluenti e dei potenziali agenti inquinanti derivanti dall'impiego di navi.

I requisiti VGP prevedono una dichiarazione/certificazione iniziale, un programma di controlli e ispezioni specifiche, oltre che un rapporto annuale all'agenzia per la protezione dell'ambiente. Il 28 Febbraio 2022 Carboflotta ha pubblicato il "VGP annual report" previsto dai requisiti normativi sopra menzionati, in merito alla gestione degli aspetti ambientali delle navi Carbofin in acque USA.

Tutte le navi della Compagnia sono conformi ai requisiti dal Clean Water Act applicabili alla flotta.



## **POLITICA AMBIENTALE**

Il Gruppo Carboflotta ritiene che il controllo degli elementi che interagiscono con l'ecosistema non sia un semplice fattore di compliance alle normative, ma un fondamentale fattore di crescita per la competitività della Compagnia e per il suo contributo allo sviluppo sostenibile.

Nel rispetto di tale principio, la Compagnia:

- promuove una politica fondata sull'adozione e sul miglioramento continuo di un sistema di gestione ambientale - Environmental Management System (EMS) che identifichi in modo chiaro e documentato responsabilità, processi e procedure, sia del personale di terra che degli equipaggi imbarcati sulle navi
- adotta un sistema di audit che include, oltre a audit interni, anche audit di terza parte, per monitorare e far mettere in pratica la politica, le procedure e le prassi
- pone in essere adeguate
   azioni correttive per gestire
   tempestivamente ogni eventuale
   non conformità
- assicura le risorse economiche e umane necessarie a mantenere in buono stato il funzionamento di apparati, attrezzature, impianti e componenti dei macchinari delle navi, al fine di prevenire alla fonte

- le possibili cause di inquinamenti e danni all'ecosistema
- non adotta politiche di incentivi o premi basati sulla riduzione dei costi operativi associati alla conduzione, manutenzione e riparazione di macchinari, attrezzature e componenti impiantistici, per assicurare che i dipendenti non omettano queste operazioni sacrificando il rispetto della protezione ambientale
- effettua il monitoraggio costante delle aree di attività operative delle navi, per prevenire, eliminare o ridurre ogni possibile rischio di impatto negativo sull'ambiente
- evita l'adozione di misure tecniche che possano causare rischi per la salute della popolazione o per l'integrità dell'ambiente esterno, verificando periodicamente la perdurante assenza di rischio
- verifica sistematicamente
  l'adeguatezza, l'efficacia e
  l'efficienza dei processi aziendali
  in relazione alla protezione
  dell'ambiente
- fa ricorso a fornitori qualificati, che si impegnino al rispetto dei principi del Codice Etico, anche per quanto attiene il rispetto dell'ambiente
- garantisce la conformità alle normative vigenti, volontarie e

- obbligatorie, di tutti i processi lavorativi aziendali riguardanti gli aspetti legati alla salvaguardia dell'ambiente
- effettua un costante
   monitoraggio dei rifiuti prodotti,
   della gestione delle sostanze
   pericolose utilizzate, nonché
   delle risorse energetiche
   destinate alla produzione, al fine
   di ottimizzarne l'uso
- monitora i livelli di rumorosità interni ed esterni prodotti dall'attività delle navi
- promuove l'uso responsabile delle risorse e il ricorso, ove possibile, all'uso di risorse rinnovabili nell'ambito dell'attività produttiva
- favorisce un costante e proficuo scambio di informazioni tra le funzioni di sede e il personale delle navi, nonché tra l'Azienda, i soggetti terzi interessati e i fornitori, al fine di promuovere la propria politica ambientale
- stabilisce procedure atte a far sì che tutto il personale (inclusi fornitori, tecnici e altri soggetti che non fanno parte degli equipaggi), la cui responsabilità lavorativa influenza la capacità di realizzare gli obiettivi, abbia ricevuto la necessaria formazione e sia in grado di esercitare tale responsabilità.

## ANALISI DI ASPETTI E IMPATTI AMBIENTALI

In conformità a quanto previsto dal suo Environmental Management System (EMS), Carbofin ha prodotto un documento di analisi ambientale contenente un'analisi dettagliata degli aspetti ambientali e dei potenziali impatti significativi delle proprie attività sull'ambiente e sulle persone, revisionata e aggiornata annualmente tenendo in considerazione le possibili evoluzioni di tutti i fattori, inclusi quelli economici, geopolitici e legislativi. Il documento di analisi ambientale rappresenta lo studio di partenza per lo sviluppo e l'aggiornamento della politica ambientale del Gruppo.

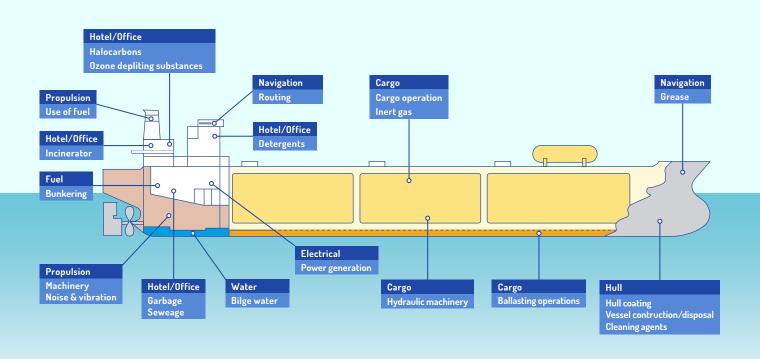
## PRINCIPALI ASPETTI E IMPATTI AMBIENTALI

Di seguito si riportano i principali aspetti e impatti ambientali analizzati nel dettaglio nel documento di analisi ambientale:

- · emissioni gassose
- raffreddamento dell'acqua e sistemi di acque reflue a bordo
- acque reflue scaricate in mare
- · scarichi di acqua di sentina
- smaltimento rifiuti soldi e speciali

- movimentazione zavorra
- incrostazioni biologiche
- lavaggio del ponte e deflusso
- antivegetativo
- manutenzione navi sottomarine
- uso di pitture, solventi e chimici
- utilizzo di schiumogeno e polvere chimica in caso di emergenza per estinzione incendi

- · scarico della caldaia
- effluente del gavone
- distillazione
- · sistemi antincendio
- scarico lubrificanti Timone
- scarico oli tubo di sterna
- motore per piccole imbarcazioni scarico a umido
- · consumo di risorse
- emissioni sonore
- · ciclo fine-vita.



### La valutazione degli impatti

avviene tramite procedure e prassi gestionali formalizzate nei seguenti documenti interni:

- SMS Safety Management
   System Manual
- EMS Environmental Management System - Manual
- Integrated Operation Manual
- SOPEP / SMPEP / NTVRP
- Garbage Management Plan
- Ballast Water Management Plan
- Ship Environmental Emission Management Plan
- Oil Record Book, Garbage Record Book, Ballast Record Book and other EMS records.

Al fine di garantire la massima qualità nei servizi e l'attenta salvaguardia dell'ambiente marino,

## Carbofin gestisce e controlla direttamente ogni aspetto dell'esercizio armatoriale.

attraverso il proprio ufficio Equipaggi, l'ufficio Tecnico e il Dipartimento Sicurezza. Qualità e Ambiente.

Tutti i membri dell'equipaggio vengono sottoposti a un intenso programma di addestramento sui requisiti della normativa ambientale e sulle procedure della Compagnia.

Inoltre, prima dell'imbarco, tutto l'equipaggio si impegna, tramite la **MARPOL Declaration** a rispettare le normative e le procedure ambientali della Compagnia e a segnalare qualsiasi violazione delle leggi ambientali rilevata.

Il Gruppo a tal fine ha implemento l'Open Reporting System, un sistema di reporting anonimo per comunicare qualsiasi violazione ambientale rilevata a bordo. Il sistema è rivolto a tutti i membri dell'equipaggio, passeggeri, visitatori e personale di terra.

## **CONSUMI ENERGETICI**

She



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



**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

## CONTRIBUTO DI CARBOFLOTTA AGLI SDGS DELL'AGENDA 2030 ONU

**251** mila

miglia nautiche navigate

**1,1** mln t

Liquefied Petroleum Gas trasportato 27,6 mila t

carburante consumato

0,10 t/tonmile

efficienza energetica complessiva della flotta 290,7 GJ

consumi energetici degli uffici

## **CONSUMI DELLE NAVI**

La principale risorsa consumata sulle navi è il carburante utilizzato per la navigazione e per la produzione di energia elettrica a bordo.

Nonostante tutte le navi Carbofin siano soggette a contratti a tempo – e quindi non sia previsto nessun acquisto diretto di combustibili dove diversamente il noleggiatore ne è incaricato - su tutte le navi è attivo un programma di conservazione ambientale e un Piano per l'efficientamento

energetico (SEEMP), che prevede l'attuazione di una serie di misure per il risparmio di energia elettrica e carburante.

Le performance della nave e dei suoi macchinari vengono regolarmente monitorate a fronte dei consumi di carburante, delle miglia percorse e delle condizioni meteo incontrate durante il viaggio. Un attento

programma di manutenzione del

motore principale, dei motori e dei

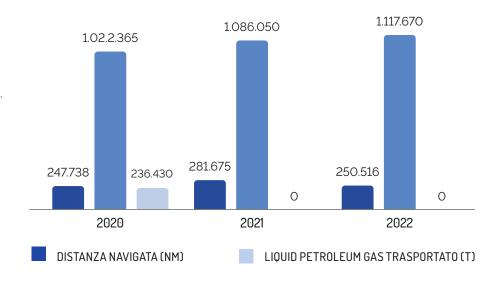
macchinari ausiliari e dello scafo, consente il mantenimento delle performance e la riduzione dei consumi di carburante.

Nel 2022, la Compagnia ha navigato per 251 mila miglia nautiche trasportando complessivamente 1,1 milioni di tonnellate di LPG, con una diminuzione del carico trasportato (-11,2% dal 2020) legata alla riduzione della flotta (da 6 navi a fine 2020 a 4 navi a fine 2022).

### PERFORMANCE OPERATIVE

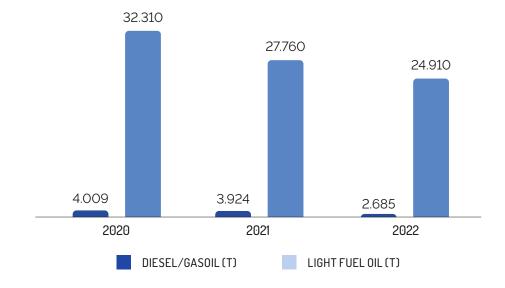
Nel 2022, i consumi di carburante - pari a 27,6 mila tonnellate – sono composti per il 10% da Diesel / Gasoil e per il 90% da Light Fuel Oil.

Rispetto al 2020 si registra una diminuzione complessiva del 24,0% dovuta al ridimensionamento della flotta e al **costante miglioramento dell'efficienza energetica**.

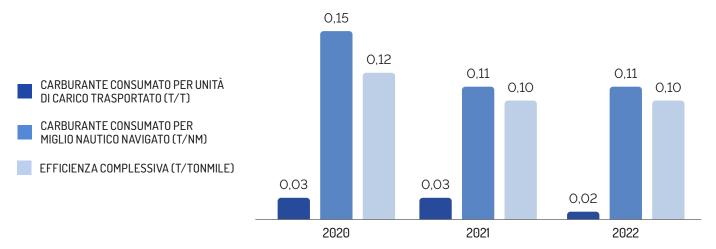


## CONSUMO DI CARBURANTE (T)

Nel triennio 2020-2022 gli indici di efficienza energetica mostrano un miglioramento rispetto al carico trasportato (-14,4%), alle distanze percorse (-24,9%) e all'efficienza complessiva (15,4%).



## **EFFICIENZA ENERGETICA**



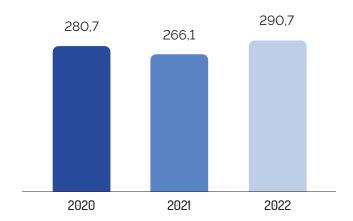
## **CONSUMI DEGLI UFFICI**

Rispetto agli uffici, i principali consumi sono rappresentati dall'energia elettrica.

Nel 2022, i consumi energetici degli uffici sono pari a **290,7 GJ**, in crescita del 3,6% rispetto al 2020 (anno pandemico).

Nel 2023, il Gruppo ha avviato un'analisi di fattibilità volta ad aumentare l'approvvigionamento di energia da fonti rinnovabili a partire dal 2024.

## CONSUMI DEGLI UFFICI (GJ)



## **EMISSIONI**

SDGs



**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



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

## CONTRIBUTO DI CARBOFLOTTA AGLI SDGS DELL'AGENDA 2030 ONU

87.100 tCO2e

emissioni di **Scopo 1** della **flotta** (-24% dal 2020)

31 tCO<sub>2</sub>e

emissioni di **Scopo 2** degli **uffici** (+3.6% dal 2020)

-24% dal 2020

emissioni totali di GHG (87.130 tCO<sub>2</sub>e nel 2022) 2,6 tCO2e/k€

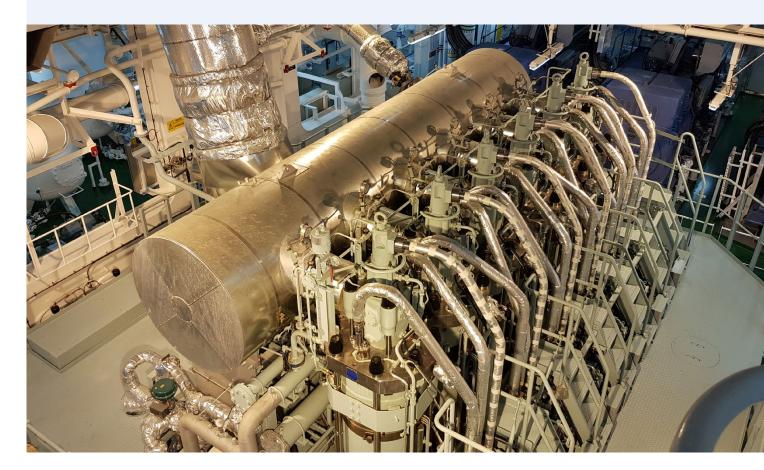
efficienza emissiva complessiva (miglioramento del 30,4% dal 2020)

Il Gruppo Carboflotta misura e monitora le emissioni di GHG - Scopo 1 (navi) e Scopo 2 (uffici) - prodotte dalle sue attività.

## EMISSIONI DI GHG - GREENHOUSE GAS PROTOCOL

Il Greenhouse Gas Protocol (GHG) definisce la classificazione delle emissioni aziendali, i metodi di quantificazione e le linee-guida per la disclosure. In particolare, il GHG Protocol suddivide le emissioni di gas a effetto serra in 3 categorie principali a seconda della loro origine diretta o indiretta rispetto al perimetro aziendale:

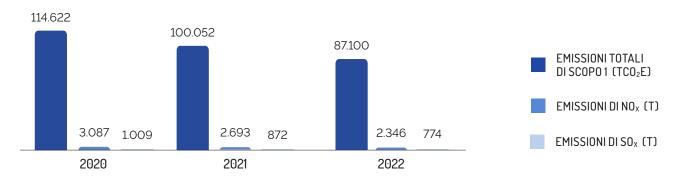
- Emissioni dirette di Scopo 1 si tratta delle emissioni dirette, generate da sorgenti in possesso o in controllo dell'organizzazione, rientranti nei confini organizzativi dell'impresa. Si tratta delle emissioni associate all'utilizzo di combustibili fossili per alimentare mezzi aziendali o caldaie per il riscaldamento degli ambienti o per la produzione. Ne fanno parte anche le emissioni derivanti dai mezzi di trasporto di proprietà alimentati a combustibili fossili, così come quelle derivanti dalle perdite di gas refrigeranti dagli impianti di raffreddamento.
- Emissioni indirette di Scopo 2 sono emissioni indirette generate nella produzione di energia elettrica acquistata dalla rete e consumata da parte del Gruppo. Comprendono anche eventuale vapore o calore acquistati da teleriscaldamento.
- Emissioni indirette di Scopo 3 comprendono le emissioni indirette conseguenti l'attività del Gruppo, provenienti da fonti fuori dal proprio perimetro ma all'interno della propria catena di valore. Sono emissioni generate sia a monte (upstream) che a valle (downstream). A titolo di esempio, includono emissioni provenienti da: beni/merci/servizi acquistati; mobilità dei dipendenti e viaggi d'affari; smaltimento di rifiuti.



## **EMISSIONI DELLE NAVI – SCOPO 1**

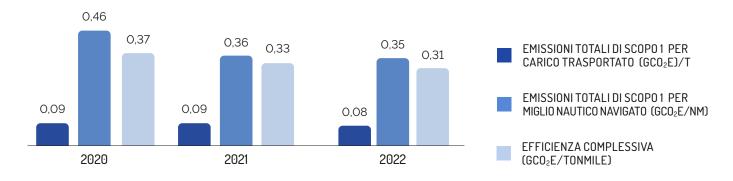
Le emissioni prodotte dalle navi della Compagnia sono regolarmente misurate e monitorate. Nel 2022, le emissioni totali di Scopo 1 della flotta sono pari a 87,1 mila tonnellate di CO₂e, in calo del 24,0% dal 2020. Le emissioni di  $NO_X$  e  $SO_X$  sono pari rispettivamente a 2.346 tonnellate (-24,0% dal 2020) e 774 tonnellate (-23,3% dal 2020).

#### **EMISSIONI DELLA FLOTTA**



L'efficienza emissiva della flotta calcolata rapportando le emissioni totali di Scopo 1 alle tonnellate di carico trasportato, alle miglia nautiche percorse e al prodotto tra carico trasportato e miglia percorse - nel triennio 2020-2022 presenta valori in progressivo miglioramento. In particolare, le emissioni di Scopo 1 per tonnellata trasportata sono diminuite del 14,4%, le emissioni di Scopo 1 per miglio nautico navigato sono diminuite del 24,9% e l'efficienza complessiva misurata rispetto al prodotto tra tonnellate trasportate e miglia navigate è migliorata del 15,4%.

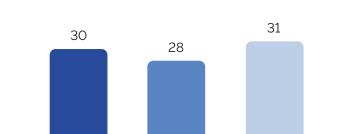
### EFFICIENZA EMISSIVA DELLA FLOTTA



## **EMISSIONI DEGLI UFFICI - SCOPO 2**

Le emissioni di Scopo 2 corrispondono alle emissioni di gas a effetto serra generate per la produzione di energia elettrica.

Considerando i consumi degli uffici, nel 2022, le emissioni di Scopo 2 del Gruppo sono pari a 31 tonnellate di CO2e, in aumento del 3,6% dal 2020.



2021

2022

EMISSIONI DI SCOPO 2 (TCO<sub>2</sub>E)

## EMISSIONI TOTALI DI GAS A EFFETTO SERRA (GHG)

Complessivamente, nel 2022, le emissioni di gas a effetto serra (GHG) del Gruppo raggiungono

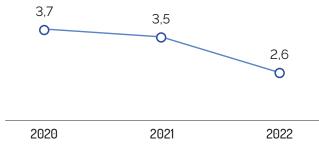
le 87.130 tonnellate di CO2e, in calo del 24,0% dal 2020.

2020

Emissioni GHG totali	2020	2021	2022	2022-2020
Emissioni di Scopo 1	114.662	100.052	87.100	-24,0%
Emissioni di Scopo 2	30	28	31	+3,6%
Emissioni GHG totali	114.691	100.080	87.130	-24,0%
Efficienza emissiva (tCO₂e/k€)	3.7	3,5	2,6	-30,4%

## calcolata rapportando le emissioni di GHG totali ai ricavi espressi in migliaia di euro, indica un miglioramento del 30,4%

L'efficienza emissiva complessiva, rispetto al 2020.



EFFICIENZA EMISSIVA (TCO<sub>2</sub>E/K€)

## **ECONOMIA CIRCOLARE E GESTIONE DEI RIFIUTI**





**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

### CONTRIBUTO DI CARBOFLOTTA AGLI SDGS DELL'AGENDA 2030 ONU

422 m<sup>3</sup>

rifiuti totali prodotti dalla flotta (-29,7% dal 2020) 16 m<sup>3</sup>

rifiuti pericolosi

(-5,6% dal 2020), il 3,8% dei rifiuti totali 91%

quota di **rifiuti scaricati e smaltiti a terra**(costante nel triennio)

Nella gestione dei rifiuti, la
Compagnia oltre ad essere
conforme alle indicazioni
MARPOL, adotta sistemi di
monitoraggio e gestione che
superano le richieste normative e
sta investendo sul miglioramento
continuo delle attività di
separazione, compattamento e
restituzione dei packaging.

La gestione dei rifiuti avviene secondo le indicazioni contenute nel Piano di Gestione dei Rifiuti. Tutti i rifiuti vengono registrati nel *Libro di Registro dei Rifiuti* a bordo e sono previste azioni di controllo per assicurare che le modalità di trattamento - in particolare per i rifiuti solidi e speciali – avvengano secondo quanto previsto dalla MARPOL e dalle procedure dell'Environmental Management System (EMS).

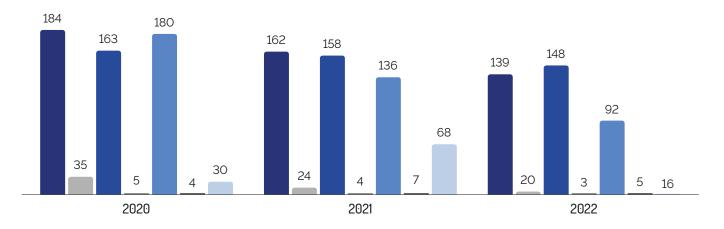
La Compagnia, nell'ambito dei suoi obiettivi di miglioramento, sta lavorando per la riduzione del consumo di *single use* plastic (SUP) a bordo delle navi. Complessivamente, nel 2022, i rifiuti prodotti dalla flotta sono

pari a 422 m³, in diminuzione del 29,7% dal 2020.

I rifiuti rientrano principalmente nelle categorie dei rifiuti domestici, operativi e materiale riciclabile (CAT C: 35%); rifiuti plastici (CAT A: 32,8%) e rifiuti derivanti da materiale pirotecnico, materiali oleosi, vernici, detergenti e additivi (CAT F: 21,8%).

I rifiuti pericolosi, in particolare, ammontano a 16 m³, in diminuzione del 45,6% dal 2020.

## RIFIUTI PRODOTTI (M3)



- CAT A: PLASTICHE E PLASTICHE MESCOLATE A RIFIUTI NON PLASTICI
- CAT B: RIFIUTI ALIMENTARI
- CAT C: RIFIUTI DOMESTICI, RIFIUTI OPERATIVI E MATERIALE RICICLABILE O RIUTILIZZABILE (PRODOTTI DI CARTA, STRACCI, LEGNO, ALLUMINIO, VETRO, BOTTIGLIE DI METALLO, STOVIGLIE, LAMPADINE, BATTERIE, RIFIUTI MEDICI, ECC.
- CAT E: CENERI DELL'INCENERITORE
- CAT F: PIROTECNICI SCADUTI, STRACCI OLEOSI E QUALSIASI ALTRO MATERIALE OLEOSO, FUSTI DI VERNICE/CHIMICA, DETERGENTI E ADDITIVI CONTENUTI NELLE ACQUE DI LAVAGGIO DEL PONTE E DELLE SUPERFICI ESTERNE.
- CAT I: RIFIUTI ELETTRONICI (SCHEDE ELETTRONICHE, GADGET, STRUMENTI, APPARECCHIATURE, COMPUTER, TONER E CARTUCCE PER STAMPANTI, APPARECCHI DI ILLUMINAZIONE, ECC.)

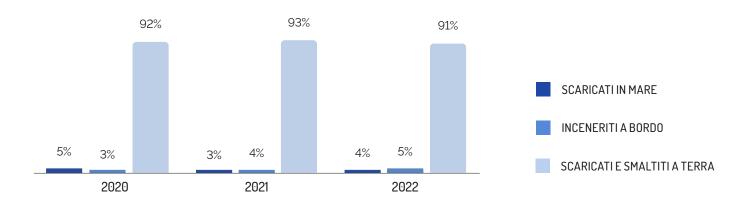
RIFIUTI PERICOLOSI



In linea con le prescrizioni normative, il 4% dei rifiuti è stato scaricato in mare (esclusivamente rifiuti alimentari, CAT B), il 5% è stato incenerito a bordo (parte dei rifiuti delle categorie CAT C e CAT F) e il rimanente 91% è stato scaricato e smaltito a terra.

Le proporzioni tra le diverse modalità di gestione dei rifiuti sono pressoché costanti nel triennio considerato.

#### **RIFIUTI SMALTITI**



La Compagnia prevede per ciascuna delle 3 modalità di gestione dei rifiuti specifiche procedure. Di seguito le principali.

## **INCENERIMENTO A BORDO**

L'utilizzo e le performance dell'inceneritore di bordo sono prescritti dalla Convenzione MARPOL, che prevede l'adozione di specifiche tipologie di inceneritori per il trattamento di rifiuti solidi (eccetto residui del carico, PVC, residui contenenti metalli pesanti e altre sostanze inquinanti) e morchie, ovvero i residui derivanti dall'utilizzo dei macchinari e dalla depurazione di carburante e olii. La Convenzione prevede che l'inceneritore possa essere sempre utilizzato tranne che in porto e negli estuari.

Il sistema di gestione della Compagnia, più restrittivo rispetto ai requisiti MARPOL, prevede:

- incenerimento limitato per morchie e carta
- possibilità di utilizzare l'inceneritore solamente in alto mare e non all'interno delle Emission Control Areas (aree designate dall'IMO soggette a un regime restrittivo in termini di emissioni).

Le politiche ambientali della Compagnia prediligono la discarica di morchie e residui oleosi presso strutture designate di terra piuttosto che l'incenerimento a bordo, in modo da minimizzare l'impatto ambientale derivante dalle emissioni in atmosfera.

Gli inceneritori di bordo vengono regolarmente controllati seguendo istruzioni e requisiti di manutenzione previsti dal costruttore.

## **SMALTIMENTO IN MARE**

In conformità con le indicazioni MARPOL, **tutte le navi sono dotate di un trituratore di rifiuti alimentari**. I rifiuti alimentari sminuzzati sono in grado di passare attraverso una griglia con aperture non superiori a 25 mm.

La Convenzione prevede che i **rifiuti** alimentari triturati possano essere scaricati a mare all'interno delle aree

speciali se la nave è in navigazione a una distanza minima di 12 miglia dalla costa e all'esterno delle aree speciali se la nave è in navigazione a una distanza minima di 3 miglia dalla costa. I rifiuti alimentari non triturati, invece, possono essere scaricati a mare solo al di fuori delle aree speciali, a una distanza minima da terra di 12 miglia.

Il sistema di gestione ambientale della Compagnia, più restrittivo rispetto alla MARPOL anche in merito a questo specifico aspetto, raccomanda di utilizzare il trituratore ogniqualvolta vengano scaricati avanzi di cibo in mare per una migliore assimilazione nell'ambiente.

## **SMALTIMENTO A TERRA**

Per ridurre al minimo i volumi di rifiuti a bordo, migliorandone la gestione dello stoccaggio e la discarica presso le strutture di terra, **le navi della Compagnia sono dotate di un compattatore di rifiuti solidi**. L'apparecchiatura è controllata da un pannello locale, che consente di verificare il funzionamento e fermarlo in caso di anomalie o emergenza.

## **CICLO FINE-VITA**

Tutte le navi della Compagnia sono certificate ai sensi della normativa EU 1257/2013 sul riciclo delle navi e della Convenzione di **Hong Kong**. La conformità alle suddette norme garantisce un impatto minore in termini di tutela dell'ambiente, salute.

sicurezza ed etica nelle fasi di gestione del fine-vita e smaltimento delle navi.

## **GESTIONE E TUTELA DELLA RISORSA IDRICA**





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

## CONTRIBUTO DI CARBOFLOTTA AGLI SDGS DELL'AGENDA 2030 ONU

12,3 MI

acqua marina distillata a bordo (-17.7% dal 2020)

0,8 MI

acqua potabile prelevata in porto (-29,2 dal 2020)

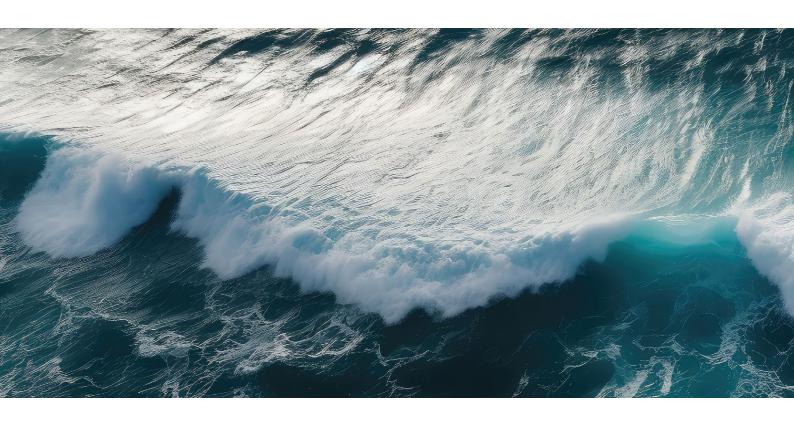
553 t

acqua scaricata attraverso il separatore di sentina (-2,6% dal 2020)

## PRELIEVI IDRICI

L'acqua marina è una risorsa essenziale per l'attività della Compagnia. Costituisce la fonte principale dell'acqua utilizzata

dal personale marittimo e funge da risorsa imprescindibile per la gestione dei sistemi di raffreddamento, per le attività di pulizia e per i sistemi di sicurezza anti incendio. Di seguito si descrivono le principali attività prelievo dell'acqua marina effettuate a bordo delle navi.

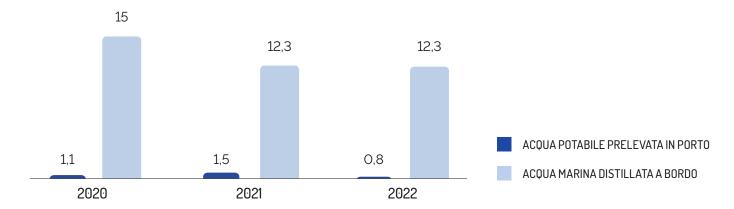


## CONSUMO DI ACQUA POTABILE A BORDO

Per l'utilizzo a bordo, la Compagnia si procura acqua potabile prelevandola in porto o distillando acqua di mare a bordo. Complessivamente, **nel 2022 a bordo delle navi sono stati**  consumati 13,1 megalitri di acqua potabile: 12,3 megalitri distillati a bordo (93,9%, in diminuzione del 17,7% dal 2020) e 0,8 megalitri prelevati in porto (6,1%, in diminuzione del 29,2% dal 2020).

Nel triennio considerato **non è** stata prelevata acqua potabile in aree ad alto stress idrico<sup>25</sup>.

## CONSUMO DI ACQUA POTABILE A BORDO PER FONTE (MEGALITRI)





#### SISTEMA DI RAFFREDDAMENTO

Gli scambiatori di calore, artefici del sistema di raffreddamento a bordo nave per i sistemi di propulsione e meccanici ausiliari, necessitano dell'utilizzo di acqua. L'acqua viene fatta circolare attraverso un sistema chiuso, che non entra in contatto

diretto con i macchinari, ma che può comunque contenere sedimenti provenienti dall'aspirazione dell'acqua, tracce di oli idraulici o lubrificanti e tracce di metalli, lisciviati o erosi dalle tubature all'interno del sistema. In virtù di ciò, vengono effettuate regolarmente azioni di controllo del sistema di raffreddamento, che comprendono la pulizia periodica dei filtri e delle tubature, in conformità con il piano di gestione delle incrostazioni biologiche.

### SISTEMA ANTINCENDIO

Le pompe dedicate ai servizi antincendio delle navi aspirano l'acqua attraverso le prese mare per fornirla alle stazioni antincendio e ai sistemi di erogazione.

A bordo delle navi, gli impianti antincendio possono essere utilizzati anche per **scopi** secondari, come ad esempio il lavaggio del ponte e delle attrezzature, il raffreddamento dei macchinari, il riempimento delle casse di zavorra e l'alimentazione degli induttori.

Non è possibile scaricare le acque reflue accumulate a bordo derivanti dai sistemi antincendio in acque protette, tranne che in situazioni di emergenza o per il lavaggio della catena dell'ancora.

Per limitare il più possibile gli impatti ambientali dei sistemi antincendio la Compagnia prevede l'utilizzo di sigilli in plastica e marcatura di valvole e linee per evitare scarichi accidentali e ridurre al minimo lo scarico in porto dei sistemi antincendio principali.

L'acqua marina viene utilizzata anche per generare la schiuma antincendio aqueous film forming foam (AFFF). Sulle navi Carbofin, l'uso di AFFF è limitato ai dispositivi antincendio portatili il cui utilizzo è autorizzato solo in situazioni di emergenza, per garantire la sicurezza dell'imbarcazione e dell'equipaggio. Per prevenirne la dispersione in mare, gli scarichi a scopo di addestramento o sostituzione vengono raccolti e smaltiti a terra.

#### IMBARCAZIONI DI SALVATAGGIO

I motori delle imbarcazioni di salvataggio utilizzano acqua di mare iniettata nello scarico per il raffreddamento dei motori e la riduzione del rumore. I gas di

scarico umidi del motore possono contenere inquinanti quando vengono scaricati. Pertanto la Compagnia prevede operazioni di manutenzione settimanale delle

imbarcazioni di salvataggio, volte a mantenere il motore in buone condizioni operative e in conformità alle specifiche del costruttore.

## **SCARICHI IDRICI**

La Compagnia pone particolare attenzione ai rischi di inquinamento derivanti dallo scarico di acque in mare. Per prevenire qualsiasi scarico accidentale o non conforme alla normativa e alle procedure ambientali della Compagnia, il

sistema di gestione ambientale prevede che a bordo delle navi tutte le valvole degli scarichi fuoribordo e le relative linee siano sigillate.

Nel triennio 2020-2022 non sono stati rilevati episodi di non

## conformità relativi agli scarichi idrici.

Di seguito si descrivono le principali attività di gestione degli scarichi idrici effettuate a bordo delle navi.

### TRATTAMENTO DELLE ACQUE REFLUE

Le acque reflue scaricate in mare si dividono in due categorie principali:

- · acque nere, provenienti dagli alloggi dell'equipaggio
- acque grigie, ovvero tutte le altre acque reflue provenienti dagli alloggi (docce, lavandini), dalla cucina, dalla lavanderia e dalla pulizia.

I sistemi di trattamento installati a bordo delle navi per la ricezione e/o il trattamento delle acque grigie e delle acque nere, sono approvati e conformi con i requisiti previsti dalla Convenzione MARPOL e prevedono in particolare per le acque nere - che:

• le acque nere non trattate possano essere scaricate in

- navigazione a una distanza minima da terra di 12 miglia
- le acque nere trattate tramite triturazione e disinfezione possano essere scaricate in navigazione a una distanza minima da terra di 3 miglia
- le acque nere trattate attraverso un apposito impianto di trattamento non siano soggette a restrizioni.

Il sistema di gestione ambientale della Compagnia, più restrittivo rispetto ai requisiti MARPOL, prevede che anche le navi equipaggiate con impianto di trattamento scarichino le acque nere a una distanza minima da terra di 3 miglia.

Inoltre, la Compagnia prevede che lo scarico delle acque grigie debba essere ridotto al minimo durante le soste in porto e che, nel caso in cui le navi non possano immagazzinare acque grigie, l'equipaggio debba minimizzarne la produzione.

Per le navi che invece hanno capacità di immagazzinare le acque grigie, la Compagnia ne ha imposto il divieto di scarico in acque statunitensi protette in tutto o in parte per scopi di conservazione.

## SCARICHI DI ACQUA DI SENTINA

L'acqua di sentina è costituita da acqua e altri residui oleosi che si accumulano in un compartimento dedicato in locale apparato motore (sentina) e che derivano dal drenaggio dei macchinari della sala macchine. I componenti dell'acqua di sentina comprendono acqua di mare, olio, grasso, composti organici volatili e semivolatili, sali inorganici e metalli.

Il **separatore di sentina** effettua il trattamento delle acque oleose derivanti dagli impianti e dai macchinari della sala macchine (drenaggi, condense, possibili perdite), consentendone la discarica controllata nei limiti previsti dalla Convenzione MARPOL. In particolare, è permesso lo scarico a mare dell'acqua di sentina:

• al di fuori delle zone speciali, durante la navigazione, a condizione che il contenuto di olio nell'effluente non superi i 15 ppm. Il separatore di sentina deve essere

- di una tipologia approvata e la terraferma più vicina deve essere ad almeno 12 miglia di distanza
- all'interno delle aree speciali, durante la navigazione, a condizione che il contenuto di olio dell'effluente non superi 15 ppm. Il separatore deve essere di una tipologia approvata e deve essere dotato di un sistema di allarme e arresto automatico dello scarico quando il contenuto di olio nell'effluente supera i 15 ppm.

La Compagnia assicura la conformità di tutti gli scarichi di acque di sentina alla Convenzione MARPOL, si impegna a ridurre al minimo la produzione di acqua di sentina tramite attività di manutenzione e ha imposto il divieto al personale di macchina di utilizzare disperdenti, detergenti, emulsionanti, prodotti chimici o altre sostanze che potrebbero inficiare il corretto funzionamento del separatore di sentina.

La manutenzione dei macchinari e degli equipaggiamenti installati in sala macchine è mirata anche all'eliminazione di possibili perdite e alla minimizzazione della produzione di acqua di sentina. A tal fine, i separatori di sentina vengono regolarmente verificati attenendosi ai requisiti di manutenzione previsti dal costruttore dell'equipaggiamento.

A bordo delle navi più datate, sono stati installati equipaggiamenti di ultima generazione per garantire maggior sicurezza e, in ottemperanza alle richieste MARPOL, la Compagnia si è impegnata a calibrare frequentemente i sensori dei separatori di sentina per verificarne l'affidabilità.

Nel 2022, la Compagnia ha scaricato 553 tonnellate di acqua di sentina, in diminuzione del 2,6% dal 2020.

Scarichi di acqua di sentina	2020	2021	2022
Acqua scaricata attraverso il separatore di sentina (t)	568	682	553

## DEFLUSSI DI ACQUE DAI PONTI SCOPERTI

Per deflussi dai ponti si intende l'acqua di mare e quella derivante da precipitazioni e lavaggi che si accumula sui ponti scoperti delle navi e viene scaricata attraverso le apposite aperture sullo scafo denominate ombrinali.

Per prevenire il deflusso di inquinanti, tutte le navi della Compagnia sono dotate di ombrinali meccanici e i ponti vengono ripuliti da detriti, rifiuti, residui e fuoriuscite prima di effettuarne il lavaggio e prima di partire dal porto, per evitare lo scarico in mare di queste sostanze. I macchinari in coperta, inoltre,

sono tutti dotati di *ghiotte* di contenimento per raccogliere eventuali fuoriuscite di acqua oleosa. Le ghiotte vengono pulite periodicamente e scaricate in un contenitore dedicato per lo smaltimento delle sostanze oleose.

Durante il lavaggio dei ponti, la Compagnia si assicura che gli scarichi dei lavaggi siano privi di solidi galleggianti, schiuma visibile, composti fenolici alogenati, disperdenti o tensioattivi. Inoltre, sono previste routinarie attività di manutenzione della superficie dei ponti per ridurre al minimo lo scarico di ruggine e di

altri sottoprodotti della corrosione. composti di pulizia, scaglie di vernice, frammenti di materiale antisdrucciolevole e altri materiali.

Sulle navi **non vengono utilizzati** detergenti tossici per i lavaggi che comportano uno scarico in mare, il ricorso a prodotti chimici è ridotto al minimo – in favore di sostanze ecologiche - e, nei casi in cui sono necessari, vengono utilizzati in conformità alle precauzioni delle schede di sicurezza.

Salvo situazioni di emergenza, non vengono effettuati lavaggi dei ponti durante le soste in porto.

### SCARICO DELLA CALDAIA

Periodicamente sulle navi viene scaricata una parte dell'acqua contenuta all'interno delle caldaie per controllare le concentrazioni dei trattamenti anticorrosione e antincrostanti e per rimuovere i fanghi dai sistemi di riscaldamento. La procedura di blow down prevede il rilascio di un volume compreso tra l'1% e il 10% di acqua dal sistema della caldaia, di solito al di sotto della linea di galleggiamento.

L'acqua proveniente dallo scarico della caldaia viene raccolta in un serbatoio dedicato o nel doppio fondo di sentina e poi **smaltita a terra**. Non è infatti è consentito lo scarico in porto delle acque delle caldaie e degli economizzatori.

#### DISTILLAZIONE

Gli impianti di bordo che distillano l'acqua di mare per produrre acqua dolce possono generare scarichi di salamoia oltre che effluenti a temperature elevate contenenti

trattamenti anticalcare, composti di pulizia, acidi o metalli. Per prevenire la diffusione di sostanze inquinanti, la Compagnia si assicura che gli scarichi degli impianti

di distillazione non contengano materiali tossici, pericolosi o rifiuti, e che non entrino in contatto con i macchinari.

## SALVAGUARDIA DELL'ECOSISTEMA MARINO E DELLA BIODIVERSITÀ





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 capacita di recupero e agendo per il loro ripristino, al fine di ottenere oceani sani e produttivi

## CONTRIBUTO DI CARBOFLOTTA AGLI SDGS DELL'AGENDA 2030 ONU

fuoriuscite di prodotto trasportato o rilasci di sostanze nell'ambiente nel triennio

100%

flotta che utilizza olio lubrificante biodegradabile per i macchinari a diretto contatto col mare

100%

flotta dotata di sistema di gestione delle acque di zavorra conforme a Ballast Water Management Convention, Vessel General Permit

100%

flotta rivestita con sistemi antivegetativi privi di componenti tossici (TBT)

L'Environmental Management System (EMS) di Carbofin pone particolare attenzione alla tutela dell'ecosistema marino e della sua biodiversità dai potenziali

impatti negativi tipici dell'attività di shipping: discariche accidentali di sostanze inquinanti, contaminazioni biologiche e possibili interferenze con la vita marina, associate al

tempo di permanenza in aree marine protette e alle emissioni sonore prodotte dai motori delle navi.

## DISCARICHE ACCIDENTALI

Nel triennio 2020-2022 la Compagnia non ha rilevato **nessun** episodio di discarica accidentale di prodotto trasportato né di

altre sostanze nocive in ambiente. Tuttavia, nel 2020 e nel 2022 si sono verificati due episodi di fuoriuscite contenute - limitate alla coperta

della nave - il cui potenziale impatto negativo sull'ecosistema marino è stato quindi sventato.

Episodi di inquinamento dell'ecosistema marino	2020	2021	2022
Fuoriuscite di liquido contenute*	1	-	1
Rilasci di sostanze nell'ambiente**	-	-	-
Fuoriuscite di prodotto trasportato***	-	-	-

Una delle principali fonti di rischio di discarica accidentale riguarda la fuoriuscita di **oli lubrificanti dai** macchinari a diretto contatto con il mare, che la Compagnia previene tramite specifiche procedure volte a gestire le interfacce olio-mare come previsto nell'Environmental Management System.

In particolare, il timone della nave e l'asse dell'elica (e le sue tenute) possono, in

caso di malfunzionamento o danneggiamento, causare il rilascio di olio o grasso in mare.

Per prevenire questa eventualità, Carbofin conduce regolari attività di ispezione e manutenzione; monitora regolarmente il livello di olio delle tenute dell'asse nella sala macchine e l'acqua intorno al tubo di poppa durante gli scali in porto; effettua regolari controlli e manutenzioni del bacino di carenaggio.

Per minimizzare l'impatto ambientale a seguito di una possibile perdita di olio, la normativa ambientale statunitense Vessel General Permit (EPA VGP) prevede l'utilizzo di olio lubrificante biodegradabile (EAL -Environmentally Acceptable Lubes).

Su base volontaria, la Compagnia ha allargato il requisito di utilizzo degli EAL anche alle navi che non effettuano viaggi negli Stati Uniti e non sarebbero quindi soggette a tale normativa.

sversamenti di liquidi contenuti in coperta (che non sono finiti in mare) come definiti dalla MARPOL. Questi dati si basano su rapporti interni come previsto dagli allegati da II a V della convenzione MARPOL. Questi dati si basano sui rilasci scoperti segnalati alle autorità e registrati nei pertinenti registri navali.

escluse le fuoriuscite contenute. Questi dati si basano sulle fuoriuscite di prodotto trasportato segnalate alle autorità e registrate nel registro degli oli.

## **CONTAMINAZIONI BIOLOGICHE**

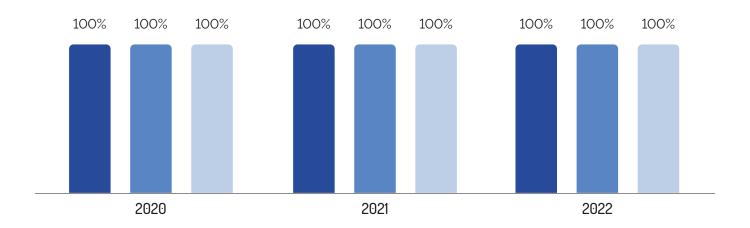
## SISTEMA DI TRATTAMENTO DELL'ACQUA DI ZAVORRA

Per evitare danni all'ecosistema marino conseguenti all'introduzione di specie invasive non autoctone. tutte le navi della Compagnia

sono dotate di un sistema di trattamento dell'acqua di zavorra conforme ai requisiti della Ballast Water Management Convention,

capace di eliminare organismi e microrganismi potenzialmente presenti all'interno delle acque di zavorra.

#### TRATTAMENTO DELLE ACQUE DI ZAVORRA



- % FLOTTA CON SISTEMA DI TRATTAMENTO DELLE ACQUE DI ZAVORRA CONFORME AI REQUISITI DELLA BALLAST WATER MANAGEMENT CONVENTION
- % FLOTTA CON SISTEMA DI TRATTAMENTO DELLE ACQUE DI ZAVORRA CONFORME AI REQUISITI ALLA VESSEL GENERAL PERMIT (EPA VGP)
- % FLOTTA CON SISTEMA DI RILEVAZIONE DI TRACCE DI OLIO NELLE ACQUE DI ZAVORRA

Anche rispetto alla gestione dell'acqua di zavorra, la normativa statunitense Vessel General Permit (EPA VGP) prevede un programma specifico di analisi, calibrazioni e controlli. Carbofin ha esteso volontariamente l'applicazione

di tale programma a tutte le sue navi e, in aggiunta a quanto previsto dalle specifiche convenzioni e dalle normative - anche locali - la Compagnia ha installato su tutte le navi una strumentazione idonea alla rilevazione di tracce di olio

all'interno delle acque di zavorra. Il sistema, integra l'ispezione visiva, effettuata dal personale di bordo prima di scaricare la zavorra, e garantisce l'assenza di tracce di olio nell'acqua che viene scaricata in mare.

Nel 2022 la Compagnia ha rilevato un episodio di non conformità dovuto alla mancanza di una doppia analisi dell'acqua di zavorra presso laboratori specializzati.

Per ragioni di mancanza di opportunità, la Compagnia in quel singolo caso ha condotto una sola analisi dell'acqua di zavorra.

Episodi di inquinamento dell'ecosistema marino	2020	2021	2022
Violazioni delle normative nella gestione delle acque di zavorra*	0	0	1

### **BIOFOULING**

Per biofouling si intende l'accumulo di organismi acquatici quali microrganismi, macrorganismi o vegetazione su superfici e strutture immerse dello scafo, all'interno delle prese mare, oppure di impianti a contatto con l'acqua di mare.

È stato dimostrato che il biofouling sulle navi è un vettore che può rappresentare una minaccia per l'ecosistema marino, la biodiveristà, la salute umana. i beni e le risorse.

Per evitare l'accumulo di biofouling, la Compagnia:

- ha installato su tutte le navi un impianto - Marine Growth Prevention System (MGPS) dedicato alla protezione delle prese mare e del sistema di raffreddamento
- conduce ispezioni periodiche ed eventuali pulizie degli scafi, laddove si ravvisano situazioni di crescita di vegetazione che

possano limitare le performance delle navi, con conseguente consumo eccessivo di combustibile.

La Compagnia utilizza sistemi di pulizia che impediscono o riducono al minimo il rilascio in mare delle incrostazioni rimosse.

numero di episodi in cui le norme vigenti in materia di gestione delle acque di zavorra sono state violate e registrate da un soggetto esterno (autorità marittime). Le normative prevalenti comprendono le norme internazionali, regionali, nazionali e locali.

### RIVESTIMENTI ANTI-VEGETATIVI

Gli scafi delle imbarcazioni sono rivestiti con pitture a base di composti anti-vegetativi per impedire l'attecchimento e la crescita di organismi acquatici. I rivestimenti si differenziano in base alle condizioni, allo scopo e al contenuto o meno di biocidi.

I rivestimenti che contengono biocidi impediscono l'attaccamento degli organismi acquatici allo scafo mediante lisciviazione continua di sostanze tossiche per la vita acquatica. Questi prodotti sono composti da una grande varietà di elementi, tra cui il più comunemente usato è il rame. Il rame può inibire la fotosintesi nelle piante e interferire con

la funzione enzimatica anche negli animali. Ulteriori rilasci di queste sostanze sono causati dalle attività di pulizia degli scafi, in particolare entro i primi 90 giorni dall'applicazione.

Su tutte le navi della Compagnia, le casse di zavorra sono dotate di anodi di rame funzionali alla formazione un ambiente ostile alla riproduzione di organismi.

Un secondo biocida a base metallica, il **tributilstagno (TBT)**, è stato storicamente applicato agli scafi delle navi, ma a causa della sua tossicità acuta, lo scarico di TBT è ora vietato dall'International Maritime Organization.

Infatti, il TBT provoca deformazioni nella vita acquatica, comprese quelle che interrompono o impediscono la riproduzione.

Numerosi studi e diverse pubblicazioni hanno appurato l'impatto ambientale del percolato di vernici antivegetative contenenti tributilstagno.

Tutte le navi di Carbofin sono rivestite con sistemi antivegetativi privi di TBT.

La Compagnia conduce su tutte le navi ispezioni periodiche dello scafo per verificare l'integrità del sistema di rivestimento anti-vegetativo.

### MANUTENZIONE DELLE PARTI SOMMERSE

La manutenzione delle parti sommerse è costituita da attività di pulizia, manutenzione e riparazione di scafi o appendici di scafi, realizzate mentre l'imbarcazione si trova in acqua.

I detriti prodotti dalla manutenzione subacquea delle navi sono

considerati accidentali rispetto a quelli rilasciati nel corso del normale funzionamento di una nave quando le navi sono mantenute in condizioni operative adeguate e la pulizia viene effettuata secondo secondo un intervallo di tempo ragionevole. Per evitare qualsiasi forma di inquinamento, la Compagnia, conduce operazioni di manutenzione dello scafo che richiedono l'uso di agenti potenzialmente inquinanti o di altre sostanze chimiche potenzialmente tossiche solo mentre le navi sono in bacino di carenaggio.

### MANUTENZIONE DELLE CATENE PER ANCORE

Nel pozzo catene si raccolgono i liquidi e i materiali che vi entrano durante le operazioni di recupero delle ancore, quali organismi marini e residui come ruggine, scaglie di vernice, grasso e zinco. Per evitare inquinamento e contaminazioni, le catene delle ancore una volta utilizzate vengono lavate al fine di rimuovere i sedimenti e gli organismi marini, e l'acqua in alcune circostanze viene recuperata. Una volta in cantiere, i pozzi delle catene vengono puliti accuratamente per eliminare i sedimenti accumulati e i potenziali inquinanti.

### INTERFERENZE CON LA VITA MARINA

### **EMISSIONI SONORE**

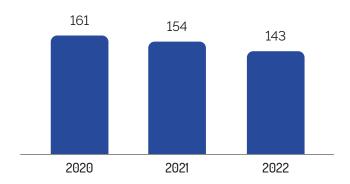
Le emissioni sonore generate dalle navi possono provenire da due fonti principali: i generatori diesel utilizzati per la produzione di energia elettrica durante le soste in porto, che possono disturbare le aree edificate in prossimità dei porti, e il motore principale che può disturbare le specie marine durante la navigazione. La Compagnia conduce regolarmente misurazioni del livello di rumore a bordo delle navi ogni 4 anni, nel rispetto della normativa internazionale e nazionale.

### **NAVIGAZIONE IN AREE PROTETTE**

Nel 2022 la flotta della Compagnia ha navigato in aree marine protette<sup>26</sup> per un totale di 143 giorni, in diminuzione del 11,2% dal 2020.

Nel triennio 2020-2022 la flotta non ha mai navigato in aree marine in stato di conservazione protetta<sup>27</sup> o in aree con ulteriori designazioni ecologiche, di biodiversità o di conservazione.

### GIORNI DI PERMANENZA IN AREE MARINE PROTETTE

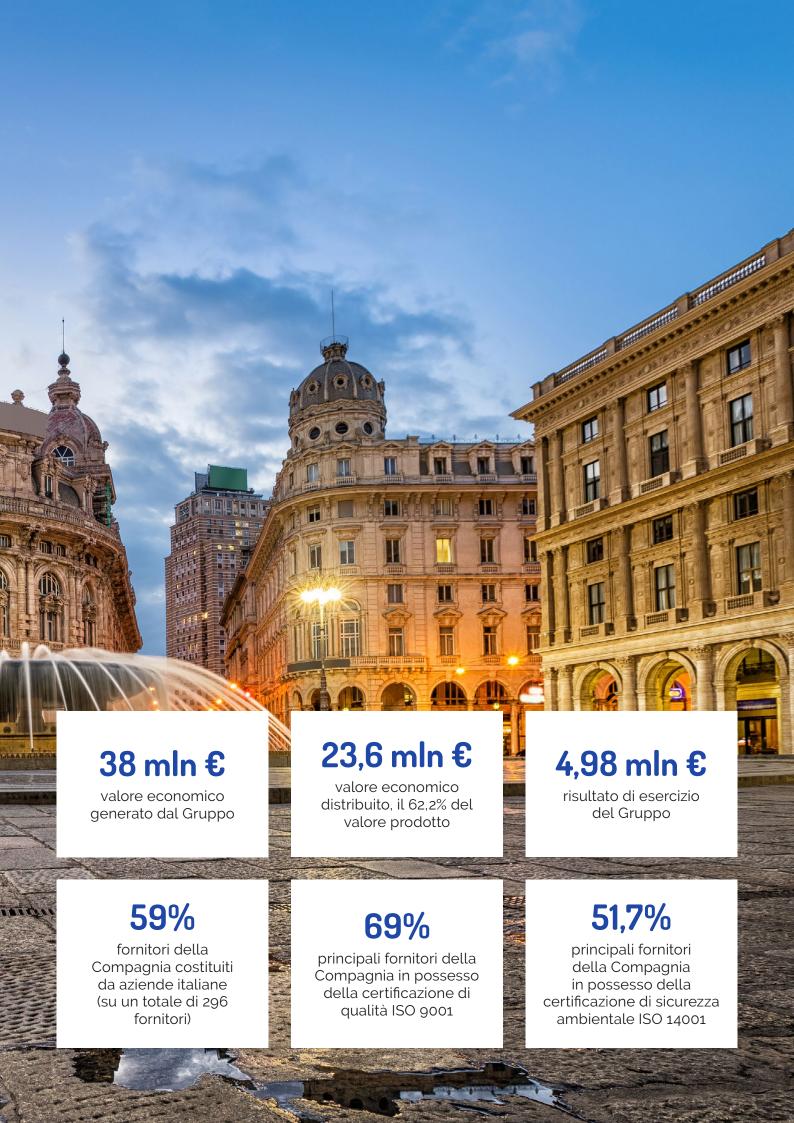




<sup>&</sup>lt;sup>26</sup> Come definite dall'International Union for Conservation of Nature (IUCN).

<sup>&</sup>lt;sup>27</sup> Elencate nel World Database of Protected Areas (WDPA).





# ANDAMENTO DEL MERCATO E PERFORMANCE DEL GRUPPO





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

### CONTRIBUTO DI CARBOFLOTTA AGLI SDGS DELL'AGENDA 2030 ONU

# 4,98 mln €

Risultato di esercizio del Gruppo

### Nel 2022, il risultato di esercizio del Gruppo è pari a 4,98 mln di euro.

Durante l'anno, l'attività di trasporto di **Carbofin** – la Capogruppo – si è svolta regolarmente e l'esercizio delle navi è continuato senza interruzioni con la prosecuzione dei contratti in essere e con la stipula di nuovi. Il mercato dei noli nel settore di riferimento ha registrato una domanda sostenuta, che ne ha stabilizzato il valore su nuovi massimi storici.

Tra i principali fattori che hanno contribuito al raggiungimento del risultato positivo di Carbofin:

 il rinnovo per un anno dei noleggi alla Petrobras della Alessandro Volta (da gennaio 2022) e della Luigi Lagrange (da settembre 2021), in seguito alle trattative svolte nel mese di settembre 2021, con un aumento per entrambe le navi di circa il 70% rispetto al precedente accordo

• la vendita della nave Marigola
(19 agosto 2022), che ha
contribuito a rafforzare la liquidità
del Gruppo e alla registrazione di
una plusvalenza di 3,3 mln di euro,
a supporto di nuovi investimenti in
navi più giovani.

Nel 2022 Carbofin ha dato seguito agli accordi contrattuali stipulati con il **Gruppo Geogas** per un'articolata operazione finalizzata alla realizzazione di una nave di nuova costruzione, la cui gestione commerciale sarà affidata a Carbofin. Gli accordi prevedono da parte di Carbofin un finanziamento fruttifero per sostenere parte dei costi della nuova costruzione, per cui nel 2022 sono state erogate

tre tranche di finanziamento. Il 31 gennaio 2023 è stata costituita la **Greenstar Shipmanagement S.r.l.**, società interamente controllata da Carbofin, che si occuperà della gestione tecnica-amministrativa per la **nuova nave Varoli Piazza**, battente bandiera maltese, in nome e per conto di Geogas Maritime S.A.S.

# La controllata Sant'Ugo Immobiliare ha svolto, come di consueto, oltre all'attività di locazione degli immobili di proprietà, l'attività di centro servizi nei confronti delle altre società del Gruppo. Sant'Ugo Immobiliare ha chiuso l'esercizio 2022 con un utile di circa 20 mila euro.

## **VALORE ECONOMICO GENERATO E DISTRIBUITO**





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

### CONTRIBUTO DI CARBOFLOTTA AGLI SDGS DELL'AGENDA 2030 ONU

# 38 mln €

Valore economico generato dal Gruppo 23,6 mln €

Valore economico distribuito, il 62,2% del valore prodotto

Il valore economico generato dal Gruppo è pari a 38 mln di euro con un aumento del 18,8% dal 2020 - ed è costituito per la quasi totalità dai ricavi dei servizi offerti, oltre che dalla plusvalenza conseguente alla vendita della Marigola.

Valore economico generato e distribuito (€/migliaia)	2020	2021	2022
Valore economico generato	32.000	29.594	38.005
Ricavi delle vendite	31.151	28.216	33.995
Altri ricavi	747	1.218	3.535
Risultati finanziari	102	160	475
Valore economico distribuito	26.243	25.654	23.624
Valore economico per i fornitori	14.971	15.952	12.533
Valore economico per i dipendenti	12.347	10.890	11.080
Valore economico per la Pubblica Amministrazione	-2.530	-2.074	-2.085
Valore economico per gli azionisti	0	0	900
Valore economico per i finanziatori	1.340	765	1.074
Valore economico per la collettività	115	121	122
Valore economico trattenuto	5.757	3.940	14.381
Ammortamenti, svalutazioni, rettifiche, utili e perdite su cambi	8.864	6.370	8.305
Autofinanziamento	-5.407	-3.930	4.076
Accantonamenti e riserve	2.300	1.500	2.000

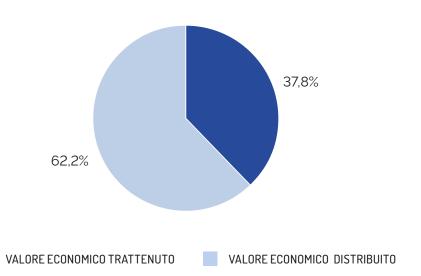
Il valore economico distribuito è pari a 23,6 mln € - il 62,2% del valore complessivamente generato - ed è ripartito tra gli stakeholder come indicato di seguito:

- 12,5 mln di euro ai fornitori di beni e servizi tipici dell'attività di business, tra cui manutenzioni e riparazione, materiali di consumo, combustibili e lubrificanti, spese portuali e assicurazioni
- 11,1 mln di euro ai dipendenti tra salari e stipendi, oneri sociali e trattamenti di fine rapporto
- -2,1 mln di euro alla Pubblica
   Amministrazione, risultato della ricezione di contributi pubblici superiori al totale delle imposte e oneri conferiti
- 900 mila di euro agli azionisti sotto forma di dividendi
- 1,1 mln di euro ai finanziatori sotto forma di interessi
- 122 mila di euro alla collettività tra contributi associativi, sponsorizzazioni e liberalità

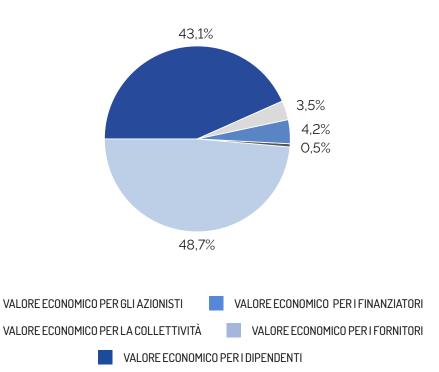
Il valore economico trattenuto dal Gruppo risulta pari a **14,4 mln euro** - il 37,8% del valore complessivamente generato - ed è composto da:

- 8,3 mln di euro derivanti da ammortamenti, svalutazioni, rettifiche, utili e perdite su cambi
- 2 mln di euro destinati ad accantonamenti
- 4,1 mln di euro destinati ad autofinanziamento.

### VALORE ECONOMICO DISTRIBUITO E TRATTENUTO - 2022



### VALORE ECONOMICO DISTRIBUITO AGLI STAKEHOLDER - 2022



### CATENA DI FORNITURA

SDGs



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



12.6 Incoraggiare le imprese, soprattutto le aziende di grandi dimensioni e transnazionali, ad adottare pratiche sostenibili e integrare le informazioni sulla sostenibilità nelle loro relazioni periodiche

### CONTRIBUTO DI CARBOFLOTTA AGLI SDGS DELL'AGENDA 2030 ONU

5,8 mln €

Spese per forniture\*

286

Fornitori\*

**59%** 

Fornitori costituiti da aziende italiane\* (% sui principali fornitori)

**69%** 

Fornitori in possesso della certificazione di qualità ISO 9001\* (% sui principali fornitori) 51,7%

Fornitori in possesso della certificazione di sicurezza ambientale ISO 14001\* (% sui principali fornitori)

51,7%

Fornitori in possesso della certificazione su salute e sicurezza ISO 45001\* (% sui principali fornitori)

Nel 2022 il valore delle forniture per beni e servizi di Carbofin 26 è pari a 5,8 mln di euro, in calo del 22,7% dal 2020.

Forniture della Compagnia	2020	2021	2022
Spesa per le forniture	7.522 mila €	7.618 mila €	5.813 mila €
Numero di fornitori	240	292	296

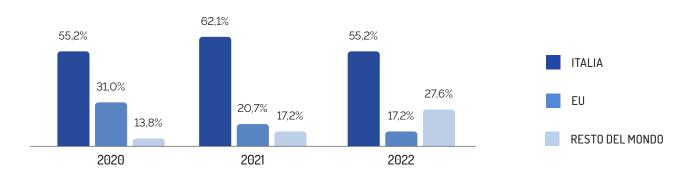
I dati sono riferiti esclusivamente a Carbofin

L'analisi è stata realizzata solo sulle forniture di Carbofin, che rappresentano la quasi totalità delle forniture del Gruppo

Complessivamente, **i fornitori** di cui si è avvalsa la Compagnia **sono 296** – in aumento del 23,3% dal 2020. Considerando i fornitori principali – ovvero tutti i fornitori per cui la Compagnia spende almeno

l'1% delle spese complessive per le forniture annuali – il 58,9% nel triennio è costituito da aziende italiane, il 22,2% da aziende di altri Paesi dell'Unione Europea (Germania, Norvegia, Danimarca, Grecia, Cipro e Paesi Bassi) e il 18,9% da paesi del resto del mondo (USA, Brasile, Uruguay, Curaçao, Panama e Corea del Sud).

### PRINCIPALI FORNITORI PER NAZIONALITÀ



Nella scelta dei fornitori, la
Compagnia adotta criteri oggettivi
e documentabili, basando la
selezione su una valutazione
della qualità, della puntualità,
del prezzo e della capacità di
fornire e garantire servizi di livello
adeguato. I processi di acquisto
sono improntati alla ricerca del
miglior rapporto competitivo, ferma
restando la concessione delle pari
opportunità per ogni fornitore e
l'imparzialità nella trattativa, che
non deve precludere ad alcuno,

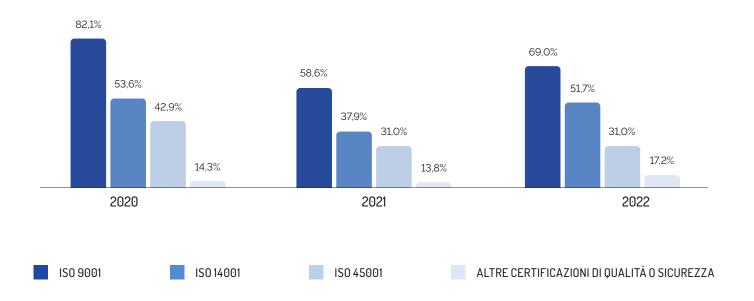
purché in possesso dei requisiti richiesti, la possibilità di competere alla stipula di contratti.

Nell'affidamento delle commesse, vengono **privilegiati** i fornitori impegnati nel rispetto di:

- norme vigenti in tema di salvaguardia e tutela dell'ambiente
- sicurezza sul posto di lavoro
- tutela del diritto alla riservatezza
- norme fiscali e contributive.

In media, nel triennio considerato, il 69,9% dei fornitori principali della Compagnia è in possesso della certificazione di qualità ISO 9001, il 47,7% della certificazione di sicurezza ambientale ISO 14001, il 35% della certificazione di salute e sicurezza sul lavoro ISO 45001 e il 15,1% di altre certificazioni di qualità o sicurezza.

#### CERTIFICAZIONI POSSEDUTE DAI PRINCIPALI FORNITORI DELLA COMPAGNIA



La Compagnia richiede ai propri fornitori e ai collaboratori esterni il rispetto dei principi del Codice Etico, ritenendo questo aspetto di fondamentale importanza per la nascita o la continuazione di un rapporto d'affari. A tal fine, provvede a richiedere nei contratti l'impegno della controparte a prendere conoscenza del Codice Etico e ad attenersi ai principi contenuti.

Al fine di garantire la massima trasparenza del processo di acquisto, la Compagnia si impegna ad assicurare i seguenti principi di controllo:

• segregazione dei ruoli nel ciclo degli approvvigionamenti

- adeguata tracciabilità delle scelte adottate
- conservazione delle informazioni e dei documenti ufficiali di gara e contrattuali, per i periodi stabiliti dalle leggi vigenti.

Qualora i dipendenti riscontrassero o venissero a conoscenza di violazioni rilevanti dei principi o criteri enunciati nel Codice Etico, insorte nel rapporto con un fornitore o un collaboratore esterno, ne devono immediatamente riferire alla funzione competente e all'Organismo di Vigilanza, al fine di consentire una tempestiva valutazione delle possibili conseguenze negative.

Il compenso è commisurato esclusivamente alla prestazione indicata in contratto e i pagamenti vengono effettuati solo in ottemperanza a quanto specificamente previsto.

Sono ammesse deroghe all'obbligo di indire una gara tra i fornitori, solo quando siano prevalenti l'elemento fiduciario o esigenze tecniche, di tempo e/o logistiche contingenti o di urgenza.

# **GRI CONTENT INDEX**

Dichiarazione d'uso Nel presente bilancio di sostenibilità sono state rendicontate le seguenti informative GRI

per il periodo 01/01/2020 - 31/12/2022, con riferimento agli standard GRI.

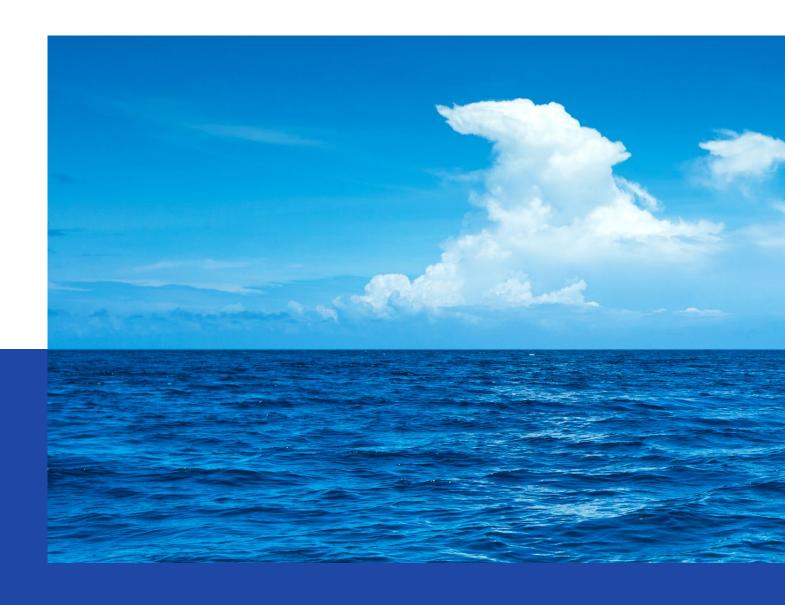
**GRI** utilizzato GRI 1 - Principi fondamentali 2021

Standard GRI	Informativa	Pagina/risposta diretta	
	2-1 Dettagli organizzativi	Missione e valori	
	2-2 Entità incluse nella rendicontazione di sostenibilità dell'organizzazione	Guida alla lettura	
	2-3 Periodo di rendicontazione, frequenza e punto di contatto	Carbofin 1/1/2022-31/12/2022 approvazione del Bilancio a 180 gg. Sant'Ugo Immobiliare Srl 1/1/2022- 31/12/2022 approvazione a 120 gg.	
	2-6 Attività, catena del valore e altri rapporti di business	Attività di business e caratteristiche distintive della flotta	
	2-7 Dipendenti	Composizione e profilo del personale	
GRI 2: Informativa Generale 2021	2-8 Lavoratori non dipendenti	Composizione e profilo del personale	
	2-9 Struttura e composizione della Governance	Governance	
	2-11 Presidente del massimo organo di governo	Governance	
	2-21 Rapporto di retribuzione totale annuale	Remunerazioni e relazioni industriali	
	2-22 Dichiarazione sulla strategia di sviluppo sostenibile	Lettera dell'armatore	
	2-25 Processi volti a rimediare impatti negativi	Wellbeing e welfare aziendale	
	2-28 Appartenenza ad associazioni	Attenzione alle comunità locali	
	2-29 Approccio al coinvolgimento degli stakeholder	Stakeholder	
	2-30 Contratti collettivi	Remunerazioni e relazioni industriali	
GRI 3: Temi materiali 2021	3-1 Processo di determinazione dei temi materiali	Il percorso di sostenibilità del Gruppo Carboflotta	
	3-2 Elenco di temi materiali	Il percorso di sostenibilità del Gruppo Carboflotta	
	3-3 Gestione dei temi materiali	Valore sociale, Valore ambientale, Valore economico	
GRI 201: Performance Economica - 2016	201-1 Valore economico diretto generato e distribuito	Valore economico generato e distribuito	

Standard GRI	Informativa	Pagina/risposta diretta	
GRI 202: Presenza sul mercato - 2016	202-1 Rapporto tra i salari base standard per genere rispetto al salario minimo locale	Remunerazioni e relazioni industriali	
GRI 204: Prassi di approvvigionamento - 2016	204-1 Proporzione della spesa effettuata a favore di fornitori locali	Catena di fornitura	
GRI 205: Anticorruzione - 2016	205-3 Incidenti confermati di corruzione e misure adottate	Etica, integrità del business e compliance	
GRI 206: Comportamento anticompetitivo - 2016	206-1 Azioni legali relative a comportamento anticompetitivo, attività di trust e prassi monopolistiche	Etica, integrità del business e compliance	
	302-1 Consumo di energia all'interno dell'organizzazione	Consumi energetici	
GRI 302: Energia - 2016	302-3 Intensità energetica	Consumi energetici	
	302-4 Riduzione dei consumi energetici	Consumi energetici	
	303-1 Interazioni con l'acqua come risorsa condivisa	Gestione e tutela della risorsa idrica	
GRI 303: Acqua ed	303-3 Prelievo idrico	Gestione e tutela della risorsa idrica	
effluenti - 2018	303-4 Scarico idrico	Gestione e tutela della risorsa idrica	
	303-5 Consumo idrico	Gestione e tutela della risorsa idrica	
GRI 304: Biodiversità 2016	304-2 Impatti significativi di attività, prodotti e servizi sulla biodiversità	Salvaguardia dell'ecosistema marino e della biodiversità	
	305-1 Emissioni di gas a effetto serra (GHG) dirette (Scope 1)	Emissioni	
	305-2 Emissioni di gas a effetto serra (GHG) indirette da consumi energetici (Scope 2)	Emissioni	
GRI 305: Emissioni - 2016	305-4 Intensità delle emissioni di gas a effetto serra (GHG)	Emissioni	
	305-5 Riduzione delle emissioni di gas a effetto serra (GHG)	Emissioni	
	305-7 Ossidi di azoto (NOx), ossidi di zolfo (SOx) e altre emissioni nell'aria rilevanti	Emissioni	
GRI 306: Rifiuti -	306-2 Gestione di impatti significativi correlati ai rifiuti	Economia circolare e gestione dei rifiuti	
2020	306-3 Rifiuti generati	Economia circolare e gestione dei rifiuti	
GRI 401: Occupazione - 2016	401-1 Assunzioni di nuovi dipendenti e avvicendamento dei dipendenti	Reclutamento e selezione del personale	
	401-2 Benefici per i dipendenti a tempo pieno che non sono disponibili per i dipendenti a tempo determinato o part-time	Wellbeing e welfare aziendale	
	401-3 Congedo parentale	Wellbeing e welfare aziendale	

Standard GRI	Informativa	Pagina/risposta diretta
GRI 403: Salute e sicurezza sul lavoro - 2018	403-1 Sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro	Salute e sicurezza
	403-2 Identificazione del pericolo, valutazione del rischio e indagini sugli incidenti	Salute e sicurezza
	403-4 Partecipazione e consultazione dei lavoratori in merito a programmi di salute e sicurezza sul lavoro e relativa comunicazione	Salute e sicurezza
	403-5 Formazione dei lavoratori sulla salute e sicurezza sul lavoro	Salute e sicurezza
	403-8 Lavoratori coperti da un sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro	Salute e sicurezza
	403-9 Infortuni sul lavoro	Salute e sicurezza
GRI 404: Formazione e istruzione - 2016	404-1 Numero medio di ore di formazione all'anno per dipendente	Formazione e sviluppo del capitale umano
	404-2 Programmi di aggiornamento delle competenze dei dipendenti e di assistenza nella transizione	Formazione e sviluppo del capitale umano
	404-3 Percentuale di dipendenti che ricevono periodicamente valutazioni delle loro performance e dello sviluppo professionale	Valutazione delle performance
GRI 405: Diversità e pari opportunità -2016	405-1 Diversità negli organi di governance e tra i dipendenti	Governance; Pari opportunità e multiculturalità
	405-2 Rapporto tra salario di base e retribuzione delle donne rispetto agli uomini	Pari opportunità e multiculturalità
GRI 406: Non discriminazione - 2016	406-1 Episodi di discriminazione e misure correttive adottate	Pari opportunità e multiculturalità





CARBOFIN S.P.A.

WWW.CARBOFLOTTA.COM

SUSTAINABILITY@CARBOFLOTTA.IT