



CARBOFIN S.P.A.

WWW.CARBOFLOTTA.COM

SUSTAINABILITY@CARBOFLOTTA.IT

BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ 2024



CARBOFLOTTA
SHIPOWNING GROUP

INDICE

Lettera dell'armatore	3
Guida alla lettura	4
Numeri chiave	5

IDENTITÀ E GOVERNANCE **8**

Trasporto marittimo e sviluppo sostenibile	9
Missione e valori	11
Oltre 70 anni di storia	13
Struttura del Gruppo e modello di business	15
La catena del valore di Carboflotta	21
Organi di governance	24
I nostri stakeholder	28

LA NOSTRA SOSTENIBILITÀ **31**

Il percorso di sostenibilità del Gruppo Carboflotta	32
---	----

VALORE AMBIENTALE **37**

Highlights 2024	38
Quadro normativo	39
Politica ambientale	42
Cambiamento climatico	45
Inquinamento	51
Acqua e risorse marine	60
Biodiversità ed ecosistemi	63
Economia circolare	69

VALORE SOCIALE	75
Highlights 2024	76
Le persone che lavorano in Carboflotta	77
Occupazione sicura e dialogo sociale	80
Salute e sicurezza	86
Wellbeing e welfare aziendale	92
Pari opportunità e multiculturalità	95
Formazione e sviluppo capitale umano	98
Comunità interessate	103
Clienti	107
GOVERNANCE	111
Highlights 2024	112
Condotta di business	113
Gestione della catena di fornitura	120
CONTENT INDEX	123

LETTERA DELL'ARMATORE

Gentili Stakeholder, con questa pubblicazione desideriamo condividere il **Bilancio di Sostenibilità** del Gruppo Carboflotta, giunto alla sua **terza edizione**. Il documento rappresenta per noi non solo un esercizio di trasparenza, ma soprattutto uno **strumento di responsabilità e di dialogo con tutti i nostri stakeholder**, interni ed esterni.

Operiamo in un settore strategico per l'economia globale e per la transizione energetica, consapevoli del ruolo rilevante che il trasporto marittimo di gas liquefatti riveste e dell'impatto che tale attività può generare sull'ambiente, sulle persone e sulle comunità. Proprio per questo abbiamo scelto da tempo di adottare un **approccio proattivo alla sostenibilità, integrando i fattori ambientali, sociali e di governance nelle decisioni strategiche e operative**, andando oltre la mera cogenza normativa.

Il Bilancio di Sostenibilità testimonia un **percorso strutturato e volontario**, sviluppato con il coinvolgimento trasversale delle funzioni aziendali e con il contributo dei nostri stakeholder. In questa edizione abbiamo avviato un **progressivo allineamento ai requisiti della nuova Direttiva europea CSRD**, adottando gli European Sustainability Reporting Standards (ESRS) e realizzando la nostra **prima analisi di doppia materialità**, al fine di individuare e gestire in modo consapevole gli **impatti, i rischi e le opportunità** più rilevanti non solo per il nostro business ma anche **lungo l'intera catena del valore**.

Siamo orgogliosi dei **risultati raggiunti** nel corso dell'anno: dal miglioramento delle performance ambientali, agli investimenti nel rinnovamento e nell'efficienza della flotta, dalla tutela della sicurezza e del benessere delle nostre persone alla costruzione di relazioni solide e trasparenti con clienti, fornitori,

partner e comunità. Allo stesso tempo, siamo consapevoli delle sfide che ci attendono e dell'**importanza di un miglioramento continuo**, fondato su dati misurabili, responsabilità condivise e una visione di lungo periodo.

Con questo Bilancio intendiamo quindi **rendere conto in modo chiaro e verificabile del valore ambientale, sociale ed economico generato** dal Gruppo Carboflotta, confermando il nostro impegno a operare come Gruppo responsabile, orientato alla qualità, alla sicurezza e allo sviluppo sostenibile del settore.

Desidero ringraziare tutte le persone che hanno contribuito alla realizzazione di questo documento e tutti voi stakeholder per il confronto e il contributo che offrite al nostro percorso. Auspico che la lettura del Bilancio possa rappresentare un'occasione di approfondimento e di dialogo costruttivo.

Enrico Filippi



GUIDA ALLA LETTURA

Carboflotta, Gruppo attivo in un settore chiave per la transizione, ha avviato nel 2022 il proprio percorso di rendicontazione della sostenibilità, coinvolgendo tutte le aree aziendali.

Questo impegno conferma la **volontà di integrare pienamente la sostenibilità nella governance, nella strategia e nei sistemi di misurazione delle performance ESG** (Environmental, Social, Governance), promuovendo una comunicazione rigorosa e trasparente del valore generato per comunità e territori e favorendo un dialogo stabile con gli stakeholder interni ed esterni.

Da questa edizione, il Gruppo ha intrapreso in modo **volontario** un percorso di progressivo allineamento alle richieste introdotte dalla nuova direttiva europea "**CSRD**" (Corporate Sustainability Reporting Directive).

Le principali novità introdotte includono:

- **adozione del nuovo Standard Europeo ESRS** (European Sustainability Reporting Standards);
- **nuovo indice e struttura**, in linea ai requisiti degli ESRS;
- **rappresentazione e analisi della Catena del valore**, con mappatura completa dei soggetti che, a monte e a valle, contribuiscono

alla generazione del valore da parte di Carboflotta;

- **prima analisi di doppia materialità** - completa del coinvolgimento degli stakeholder interni ed esterni. La rendicontazione puntuale degli impatti, rischi e opportunità rilevanti e delle relative politiche di gestione è riportata all'interno dei capitoli tematici;
- **nuove informazioni qualitative e KPI sulle tre dimensioni ESG**, conformi ai requisiti degli ESRS per i temi rilevanti.

UN BUON BILANCIO RICHIEDE METODO!



| Refe

Rendersi conto per rendere conto® è il metodo Refe, 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

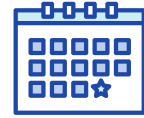
IDENTITÀ E GOVERNANCE



Oltre 70 anni
di storia dall'avvio delle
attività di shipping



54,9 mln €
ricavi netti totali



96,5%
giorni effettivi di operatività
della flotta sull'anno

SOSTENIBILITÀ, ETICA E INTEGRITÀ



9 temi di
sostenibilità
che intercettano **13 SDGs**
dell'Agenda 2030 ONU



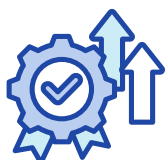
53 stakeholder
interni coinvolti nell'analisi
di doppia materialità



22 stakeholder
esterni coinvolti nell'analisi
di doppia materialità



VALORE AMBIENTALE



0,12 t/tonmile
efficienza energetica
complessiva della flotta

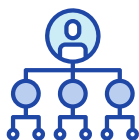


0 fuoriuscite
di prodotto trasportato
o rilasci di sostanze
in ambiente dal 2022



33.811 kg
rifiuti totali prodotti dalla
flotta, **-19%** dal 2023

VALORE SOCIALE



221 persone
lavorano per il Gruppo
86% personale di **bordo**,
14% personale di **terra**



3.478 ore
di **formazione** del personale
di terra e di bordo



0 reclami
da parte dei clienti
dal 2022

CONDOTTA DI BUSINESS



0 casi di corruzione
dal 2022



12 mln €
spesi forniture
di beni e servizi*



90% pagamenti
allineati ai termini standard

* Dati sui principali fornitori del Gruppo





IDENTITÀ E GOVERNANCE

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. Nel 2023, il settore marittimo e la logistica rappresentano circa il **12%** del PIL mondiale¹.

L'industria marittima è responsabile di circa il **90% del volume del commercio mondiale** con **oltre 105.000 navi mercantili**² e **quasi 2 milioni di marittimi** che operano a livello internazionale³.

Grazie alla crescente efficienza del trasporto via nave, il commercio marittimo è in continua espansione.

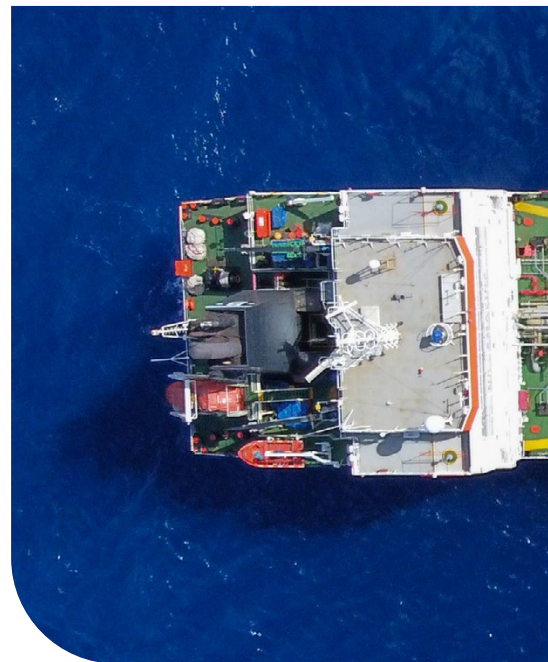
A fine 2024, la flotta mercantile ha raggiunto una **stazza lorda complessiva**⁴ di **1.667 milioni di GT** (Gross Tonnage), con un incremento del 4,1% dal 2023. In termini di **portata lorda** – ovvero il peso massimo che una nave può trasportare in sicurezza – il dato globale è pari a **2.433 milioni di DWT** (Deadweight Tonnage), in aumento del 3,4% dal 2023. Il volume delle merci trasportate ha raggiunto **circa 12,7 miliardi di tonnellate**, in aumento del 2,2% dal 2023.

Considerata la dimensione complessiva del settore, il trasporto via mare rappresenta la modalità di trasporto più efficiente dal punto di vista ambientale in termini di consumi energetici rapportati al peso

della merce movimentata. **Esso è infatti responsabile circa del 3% delle emissioni globali di CO₂**, una quota significativamente inferiore a quella generata dal trasporto su gomma (11,9%). Questo è anche 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'ambiente⁵.

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 CO₂ del trasporto marittimo internazionale** per tonnellate di carico trasportato e miglia nautiche percorse di almeno il 40% entro il 2030 e del 70% entro il 2050, rispetto ai valori del 2008;
- **ridurre le emissioni di gas serra del trasporto marittimo internazionale** di almeno il 50% entro il 2050 rispetto al 2008.



90% merci movimentate a livello globale via mare



Oltre 105 mila navi mercantili che operano a livello internazionale

¹ Rapporto 2024- SRM "Italian Maritime Economy".

² UNCTAD Handbook of Statistics 2023 - Maritime transport.

³ L'ultimo dato disponibile risale al 2021, poiché la fonte viene aggiornata

con cadenza quinquennale. Fonte: International Chamber of Shipping – Seafarer Workforce Report 2021.

⁴ La stazza lorda è la misura del volume interno di una nave, cioè quanto è grande al suo interno.

⁵ Deloitte - ESG in the Shipping sector.



IL TRASPORTO DI GAS LIQUEFATTI

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

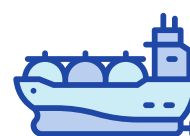
Il volume trasportato di prodotti petroliferi raffinati, gas liquefatti e prodotti chimici costituisce l'11,4% del volume complessivo dei trasporti nel 2021, in continua crescita dai primi anni 2000.

I gas liquefatti – LPG (*Liquefied Petroleum Gas*) e LNG (*Liquefied 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 il trasporto di 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 circa **45 milioni di tonnellate di gas LPG**⁶.



45 mln di tonnellate di gas LPG trasportato via mare ogni anno

⁶ <https://www.marineinsight.com/>

MISSIONE E VALORI

Il Gruppo Carboflotta è costituito dalla Holding Carbofin S.p.A. che controlla al 100% la Società S. Ugo Immobiliare S.r.l. - che svolge servizi accessori - e la società Greenstar Shipmanagement S.r.l., dedicata alla gestione tecnico armatoriale di navi per conto proprio e di terzi.

Carbofin - di seguito denominata anche "la Compagnia" - è stata istituita come compagnia di navigazione a metà degli anni '50. La società si è progressivamente specializzata nel settore del **trasporto del gas** e oggi possiede e gestisce una flotta di navi cisterna LPG, che **operano principalmente in Centro America, Brasile, Argentina, Stati Uniti** - incluse le 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.

Carboflotta 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.

Carboflotta rispetta tutti i requisiti normativi e gli standard internazionali di settore, e si impegna a supportare la transizione verso uno sviluppo sostenibile a basse emissioni di carbonio.





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 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 altre tre navi portarinfuse e tre navi cisterna in una joint venture con il **Gruppo Van Ommeren**.

Nel **1965**, al termine della gestione congiunta delle famiglie Telesio Filippi e Lolli Ghetti, alla famiglia **Telesio Filippi** rimane una flotta di sei navi portarinfuse e una nave cisterna.

1910-1965

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, si 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 ampliamento della flotta. In particolare, si 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 vengono acquistate altre 6 navi per il trasporto di LPG.

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, entra nel **settore AHTS** (servizi per le piattaforme petrolifere), dove opererà **fino al 1991** con due navi di nuova costruzione.

Nel **1984**, 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

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 la **collaborazione con il Gruppo Norsk Hydro** (in seguito Yara), che porta gradualmente alla nascita della joint venture **Carbonor S.p.A.**

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. La società, con sede a La Spezia, offre una gamma completa di **corsi di formazione su misura per gli equipaggi** migliorando 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.

2010-2020

Nel corso dell'anno è stata avviata l'attività della **Greenstar Shipmanagement S.r.l.**, con l'inizio dell'operatività, nel mese di gennaio, della **Varoli Piazza**. È proseguito il piano di rinnovo della flotta con la vendita della **Pertusola** (settembre), l'acquisto sul mercato *second hand* della **Luigi Galvani** e l'impegno a vendere la **Luigi Lagrange** (MOA siglato a ottobre 2024).

2024

2000-2010

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 mare 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** (sub noleggiata e successivamente direttamente impiegata da Koch) e da **Petrobras**.

2021-2023

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.**, nuova società del Gruppo dedicata alla gestione tecnico armatoriale di navi per conto proprio e di terzi.

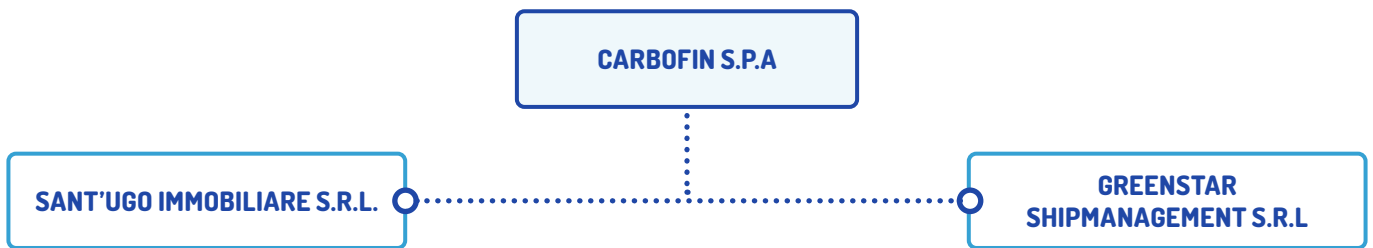
STRUTTURA DEL GRUPPO E MODELLO DI BUSINESS

ESRS 2 SBM-1

STRUTTURA DEL GRUPPO

Il Gruppo Carboflotta è costituito dalla **Holding Carbofin S.p.A.** che controlla al 100% la Società S. Ugo Immobiliare S.r.l. e la società Greenstar Shipmanagement S.r.l.:

- **Carbofin S.p.A.** svolge attività di trasporto via mare di gas liquefatti (LPG) per noleggiatori stranieri in tutto il mondo
- **Sant'Ugo Immobiliare S.r.l.**, 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.)
- **Greenstar Shipmanagement S.r.l.**, costituita il 31 gennaio 2023, fornisce assistenza tecnica amministrativa di navi per conto proprio e di terzi. La prima nave gestita dalla società è la Varoli Piazza.



Carboflotta è responsabile della gestione e del controllo diretto, attraverso la holding Carbofin, di ogni aspetto dell'esercizio armatoriale, dalla gestione tecnica della nave a quella finanziaria, commerciale e operativa.

Carboflotta opera prevalentemente in Centro America, Brasile, Argentina, 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, Geogas Maritime e Petrobras**. Nel corso del 2024 è stata attivata una nuova collaborazione con il noleggiatore **Vitol International Shipping PT**, società internazionale leader nel trasporto e trading di LPG attraverso il noleggio della nave Luigi Galvani.

MODELLO DI BUSINESS

Carboflotta si distingue nel settore marittimo per una combinazione di **competenze tecniche, attenzione alle persone e flessibilità operativa**, elementi che consentono di rispondere in modo mirato alle esigenze di un mercato complesso e altamente specializzato.

Il Gruppo si rivolge principalmente a **operatori del settore del gas** - per noleggio a lungo termine e time charter - **noleggiatori e trader** impegnati nel trasporto di gas liquefatti, oltre che ad **altri armatori**.

La proposta di valore si fonda su una **tradizione consolidata** e su una **professionalità** riconosciuta, che garantiscono credibilità e conoscenza approfondita del settore. La **capacità di adattare servizi e procedure alle specifiche necessità dei clienti**

rappresenta un fattore distintivo, così come la **rapidità di risposta** e la **personalizzazione delle soluzioni offerte**. Particolare attenzione è dedicata alle **persone**: la fidelizzazione del personale e l'elevata *retention* assicurano **stabilità e continuità operativa**, mentre l'adozione di certificazioni e standard di qualità conferma l'impegno verso l'**eccellenza** e la **conformità normativa**. A ciò si aggiunge l'**affidabilità del management**, riconosciuta nella gestione di flotte e operazioni complesse.

I canali commerciali comprendono la collaborazione con **broker**, l'utilizzo di **strumenti e canali di comunicazione** dedicati e rapporti diretti con altri **armatori**, garantendo un'interazione efficace e trasparente con il mercato.

Nel 2024 il Gruppo ha registrato ricavi pari a **54,9 milioni di euro** (+ 66% dal 2023), di cui il 99% da attività di trasporto marittimo.

La performance positiva è dovuta principalmente a **buone condizioni di noleggio** derivanti da una domanda ben supportata nel mercato dei noli nel settore del trasporto del GPL e alla **plusvalenza** derivante dalla vendita della Pertusola.



54,9 mln €
ricavi netti totali



Tradizione



Servizio personalizzato



Flessibilità



Qualità



Professionalità



Affidabilità



Tempi di risposta rapidi



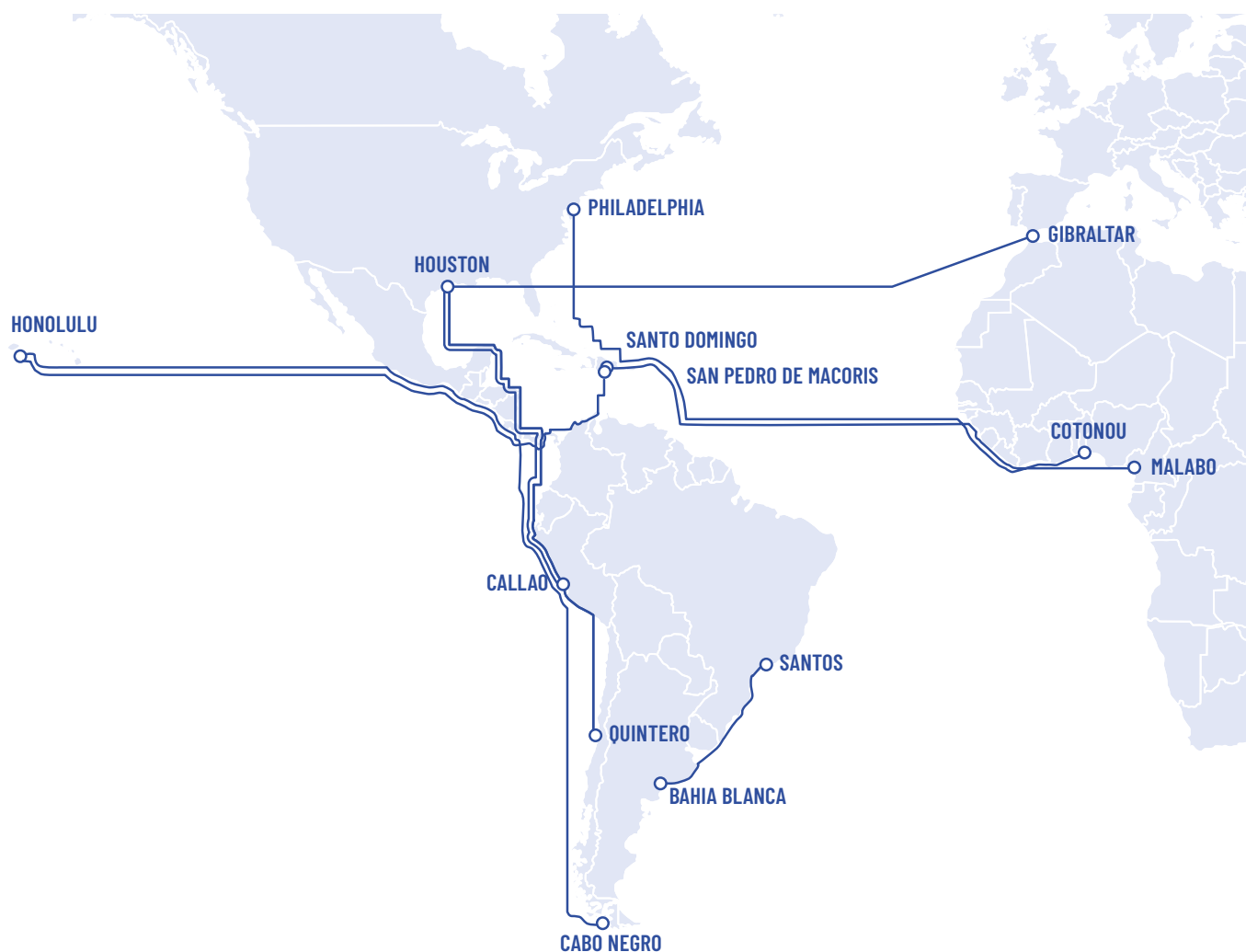
Attenzione alle persone



Fidelizzazione del personale

Ricavi netti totali (valori in €)	2023	2024
Ricavi netti totali	32.956.034 €	54.869.978 €
Ricavi da attività di trasporto marittimo	32.724.156 €	54.413.457 €
<i>di cui trasporto GPL</i>	29.546.496 €	41.174.763 €
Ricavi da altre attività ⁷	231.878 €	456.521 €

PRINCIPALI TRATTE PERCORSE



LA FLOTTA

Al 31 dicembre 2024, il Gruppo svolge le proprie attività con una flotta composta di **5 navi tankers (GPL) Medium Size** (30.000 – 40.000 m³) **per il trasporto di gas liquefatti alla rinfusa**: *Enrico Fermi, Alessandro Volta, Luigi Lagrange, Luigi Galvani e Varoli Piazza*. Nel corso del 2024 è stata operativa, fino al mese di settembre, anche una sesta nave, la *Pertusola*.

Nel 2024 la flotta ha un'età media di **10,2 anni** e una **capacità di trasporto complessiva pari a 193.296 m³**.

Sono state realizzate **146 operazioni** di carica e scarica, con un **indice di efficienza nell'utilizzo della flotta** - misurata come percentuale di giorni di operatività sul totale dell'anno - pari al **96,5%**.

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.

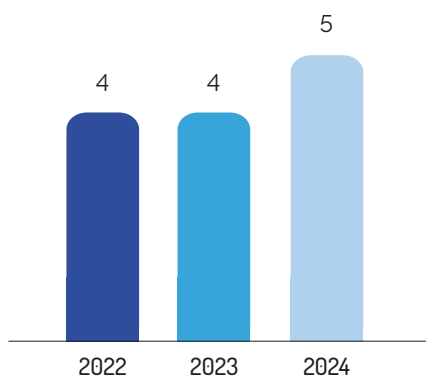


96,5% efficienza
nell'utilizzo della flotta

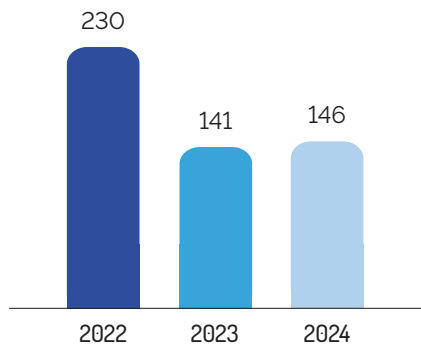


193.296 m³
capacità di trasporto

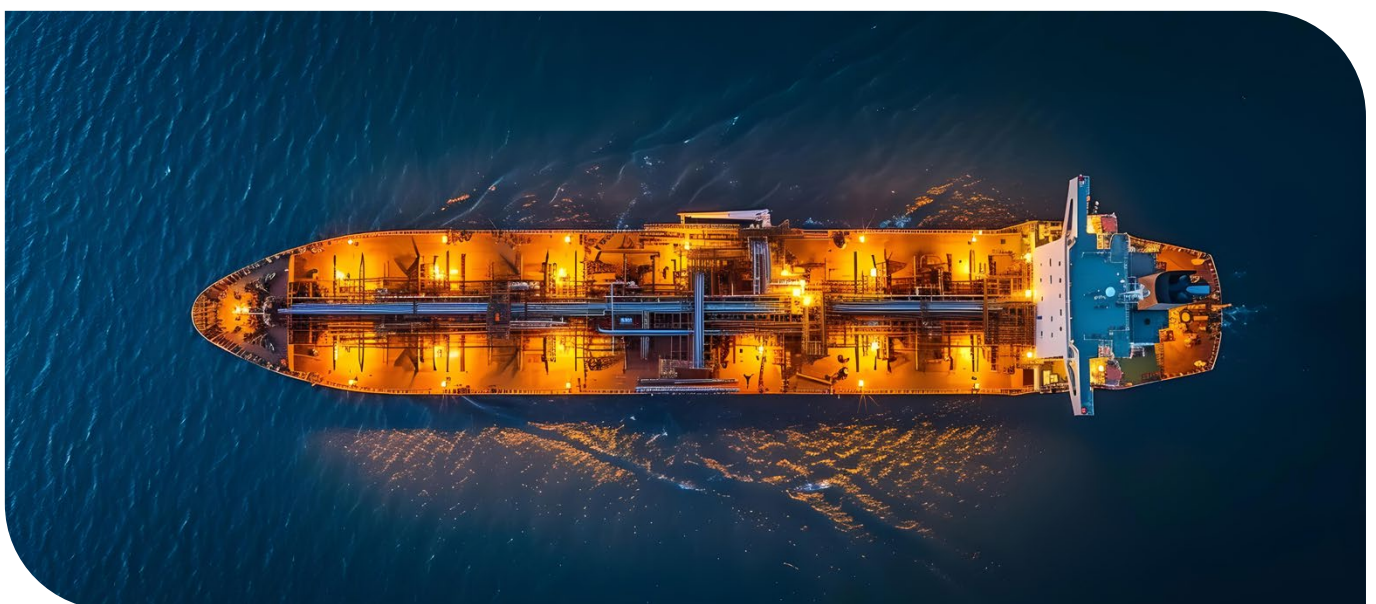
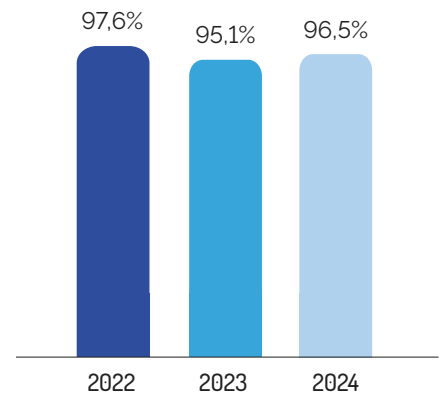
NAVI DELLA FLOTTA AL 31 DICEMBRE



OPERAZIONI DI CARICAZIONE/DISCARICA



GIORNI EFFETTIVI DI OPERATIVITÀ DELLA FLOTTA SULL'ANNO



La flotta	Pertusola	Luigi Lagrange	Alessandro Volta	Enrico Fermi	Varoli Piazza	Luigi Galvani
Tipo di nave	Liquefied Petroleum Gas tanker	Liquefied Petroleum Gas tanker	Liquefied Petroleum Gas tanker	Liquefied Petroleum Gas tanker	Liquefied Petroleum Gas tanker	Liquefied Petroleum Gas tanker
Anno di costruzione	1999	2006	2006	2018	2024	2016
Paese di costruzione	Italia	Corea del Sud	Corea del Sud	Corea del Sud	Corea del Sud	Corea del Sud
Data di avvio e fine gestione	Da 25/04/1999 a 24/09/2024	17/11/2010	01/12/2010	12/02/2018	11/01/2024	04/12/2024
Tonnellaggio di portata lorda (DWT)	17.779	29.191	29.216	28.532	29.381	28.543
Capacità di trasporto (m ³)	17.751	38.500	38.500	38.122	40.045	38.129

La strategia di gestione della flotta nell'ultimo triennio si basa su un piano di progressivo ringiovanimento, che prevede di investire il ricavato derivante dalle dismissioni in nuove navi e progetti.

Il turnover è stato avviato nel 2018, con l'ingresso della nuova gasiera *Enrico Fermi*, è proseguito nel 2021 con la vendita delle navi più datate e con consumi più elevati: la *Marola* nel 2021, la *Marigola* nel 2022, fino all'ultima vendita della *Pertusola* e all'ingresso della *Luigi Galvani*.

Nello stesso anno, l'11 gennaio, è stata avviata all'operatività la *Varoli Piazza*, l'innovativa nave *dual fuel* con caratteristiche "green", gestita tecnicamente dalla nuova società **Greenstar Shipmanagement S.r.l.**



LA NAVE GREEN VAROLI PIAZZA

La nuova nave Varoli Piazza⁸ 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.

⁸ Gestione conto terzi.

LA CATENA DEL VALORE DI CARBOFLOTTA

La catena del valore è **l'insieme integrato di attività, processi e relazioni che consentono la realizzazione di un prodotto o di un servizio, dalla materia prima fino allo smaltimento finale o al riutilizzo**. Le attività svolte lungo la catena possono avere impatti significativi sui lavoratori coinvolti, influenzandone le condizioni di lavoro, le competenze e il benessere. Inoltre, tali attività incidono in modo rilevante sull'ambiente e sulle

comunità locali nei territori in cui vengono realizzate. La catena del valore si sviluppa in due direzioni:

- **a monte (*upstream*)** – comprende i soggetti che forniscono materiali, servizi e fattori produttivi in generale, necessari allo svolgimento delle operazioni aziendali
- **a valle (*downstream*)** – comprende i soggetti che gestiscono la distribuzione,

l'intermediazione e l'utilizzo del prodotto e del servizio da parte del cliente e il suo smaltimento finale.

Nel settore del trasporto marittimo di gas liquefatti, le organizzazioni operano in un contesto complesso, caratterizzato dalla presenza e dall'interazione di **più catene del valore interdipendenti**, tra cui la catena del valore delle navi e quella del gas.



UPSTREAM - CATENA DEL VALORE A MONTE

PRODUZIONE

Estrazione
Raffinazione
Stoccaggio

TRASPORTO

Via mare o via terra

CARICAZIONE

(Terminal o Navi)

NOLEGGIATORE

Clienti

COSTRUZIONE DELLA NAVE

Acquisto di nuova costruzione

ACQUISTO DI SECONDA MANO

ARMAMENTO



OPERAZIONI DI BUSINESS



TRASPORTO MARITTIMO DI GPL E NH₃ (AMMONIACA)

GESTIONE COMMERCIALE DELLA NAVE

MANUTENZIONE DELLA NAVE

Dry dock
Upgrade
Riparazione
Fornitura di beni e servizi

GESTIONE OPERATIVA DELLA NAVE

Gestione tecnica
Dipartimento tecnico e SQE
Assicurazioni
Equipaggio



DOWNSTREAM - CATENA DEL VALORE A VALLE

DISCARICA

(Terminal o STS)

DISTRIBUZIONE

Trasporto su ruota o infrastrutture

UTILIZZATORI FINALI

Agricoltura
Uso domestico
Uso industriale

VENDITA PER UTILIZZO SUL MERCATO

GESTIONE FINE VITA DELLA NAVE



CATENA DEL VALORE DEL GAS

Carboflotta opera nell'ambito della intera catena del valore del GPL, assicurando il suo trasferimento verso le reti di distribuzione responsabili di convogliarlo verso gli utilizzatori finali.

La prima fase di questo processo integrato riguarda **la produzione del GPL**, che nasce dai processi di

estrazione e successiva raffinazione del petrolio. I trader — clienti di Carboflotta — hanno un ruolo chiave nell'immissione dei prodotti raffinati sul mercato, nel coordinamento del trasporto marittimo e nella definizione delle strategie commerciali delle navi.

Carboflotta gestisce il trasporto marittimo del GPL, **garantendo un trasferimento sicuro dai terminali**

di caricazione a quelli di scarica, che possono essere costituiti sia da terminal sia da altre navi (*ship-to-ship*).

Una volta giunto al terminal di scarica, il GPL viene immesso nelle reti di distribuzione - infrastrutture dedicate o mezzi di trasporto - attraverso le quali raggiunge diverse tipologie di consumatori e utenti finali.

CATENA DEL VALORE DELLE NAVI

La catena del valore delle LPG Tanker comprende tutte le attività che accompagnano l'intero ciclo di vita della nave, dalla costruzione fino alla vendita per un nuovo utilizzo o allo scrap.

L'acquisto della nave da parte dell'armatore può avvenire tramite 2 canali: **direttamente dal cantiere**, per le nuove costruzioni, oppure **da altri armatori** per navi già esistenti (*second hand*).

Carboflotta si occupa direttamente della **manutenzione** della nave, della sua **gestione operativa** e della **gestione commerciale**. In particolare, la manutenzione comprende attività di *dry dock*, interventi di riparazione, upgrade tecnologici e l'acquisto di beni e servizi necessari al mantenimento dell'efficienza e della sicurezza operativa.

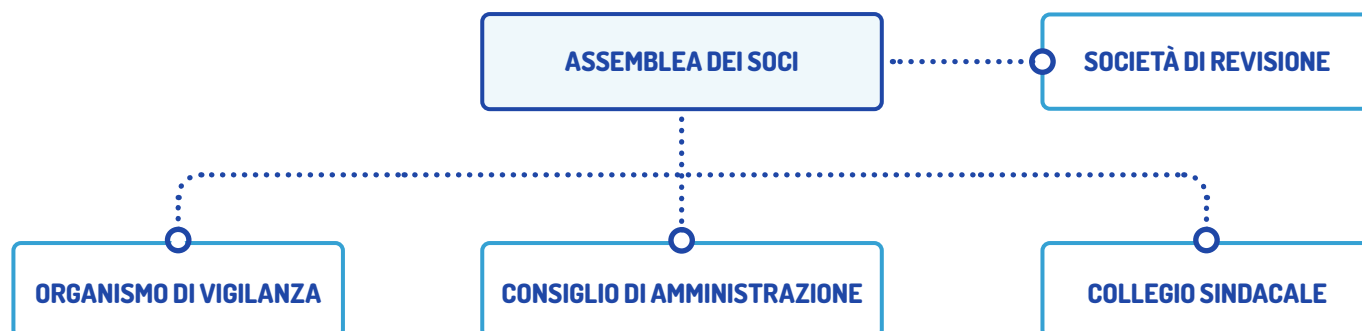
La gestione operativa comprende la stipulazione dei contratti di assicurazione, la gestione tecnica

e degli equipaggi. **Queste attività consentono alla flotta di operare in modo sicuro, efficiente e conforme agli standard internazionali**, garantendo la continuità del servizio e la massima affidabilità nel trasporto del GPL.

Nella fase finale del suo ciclo di vita, la nave può essere venduta per l'utilizzo sul mercato, come generalmente avviene nelle prassi adottate da Carboflotta, oppure avviata a *scrap*.

ORGANI DI GOVERNANCE

La struttura di governance⁹ della **holding** del Gruppo è formata dai seguenti organi:



ASSEMBLEA DEI SOCI

Al 31 dicembre 2024, il capitale sociale della Compagnia è di **20,1 milioni di euro**.



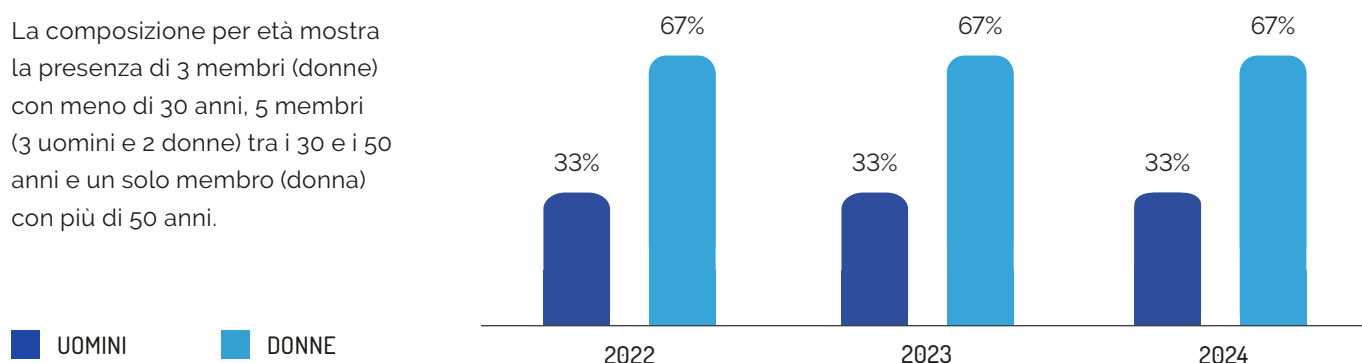
20,1 milioni di €
il capitale sociale al 31.12.24

Tipologia di partecipazione	Compagnie societaria
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

L'Assemblea dei soci è costituita da **9 membri**, il **67%** dei quali è donna.

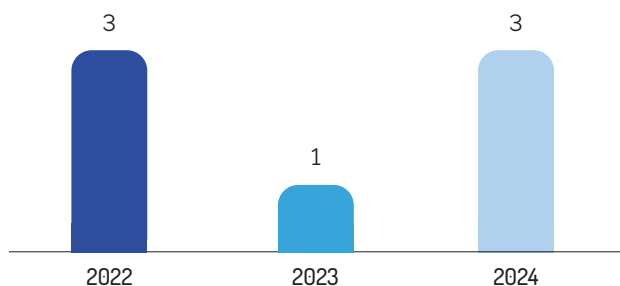
La composizione per età mostra la presenza di 3 membri (donne) con meno di 30 anni, 5 membri (3 uomini e 2 donne) tra i 30 e i 50 anni e un solo membro (donna) con più di 50 anni.

COMPOSIZIONE DI GENERE - ASSEMBLEA DEI SOCI

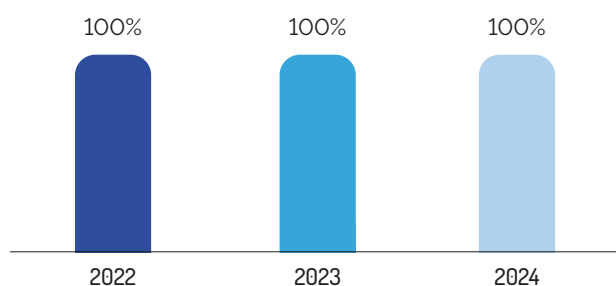


⁹ Il capitolo riporta le informazioni relative agli organi di governo e controllo di Carbofin S.p.A., azienda principale e holding del Gruppo.

RIUNIONI - ASSEMBLEA DEI SOCI



TASSO DI PARTECIPAZIONE - ASSEMBLEA DEI SOCI



CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

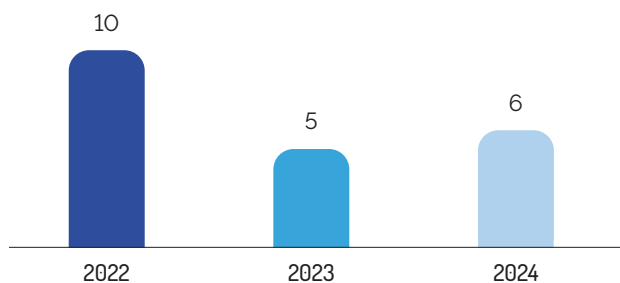
Al 31 dicembre 2024, il Consiglio di Amministrazione (CdA) è composto dal Presidente Filippi Enrico, il CEO Telesio Enrico e il Consigliere delegato Bogliolo Michele. I componenti sono tutti uomini con età superiore ai 50 anni.

Il CdA monitora l'intera attività gestionale e, compatibilmente con la missione del Gruppo e un'adeguata gestione dei rischi, delega parte delle sue responsabilità tramite incarichi e procure. I rappresentanti con delega a cui sono stati conferiti specifici

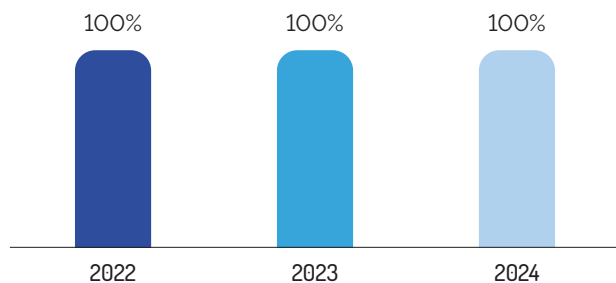
poteri sono: Lombardo Andrea, Monti Deborah, Ricci Valentina, Vigna Alberto, Agnello Nicolò, Moriconi Ruben e Filippi Giovanni.

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

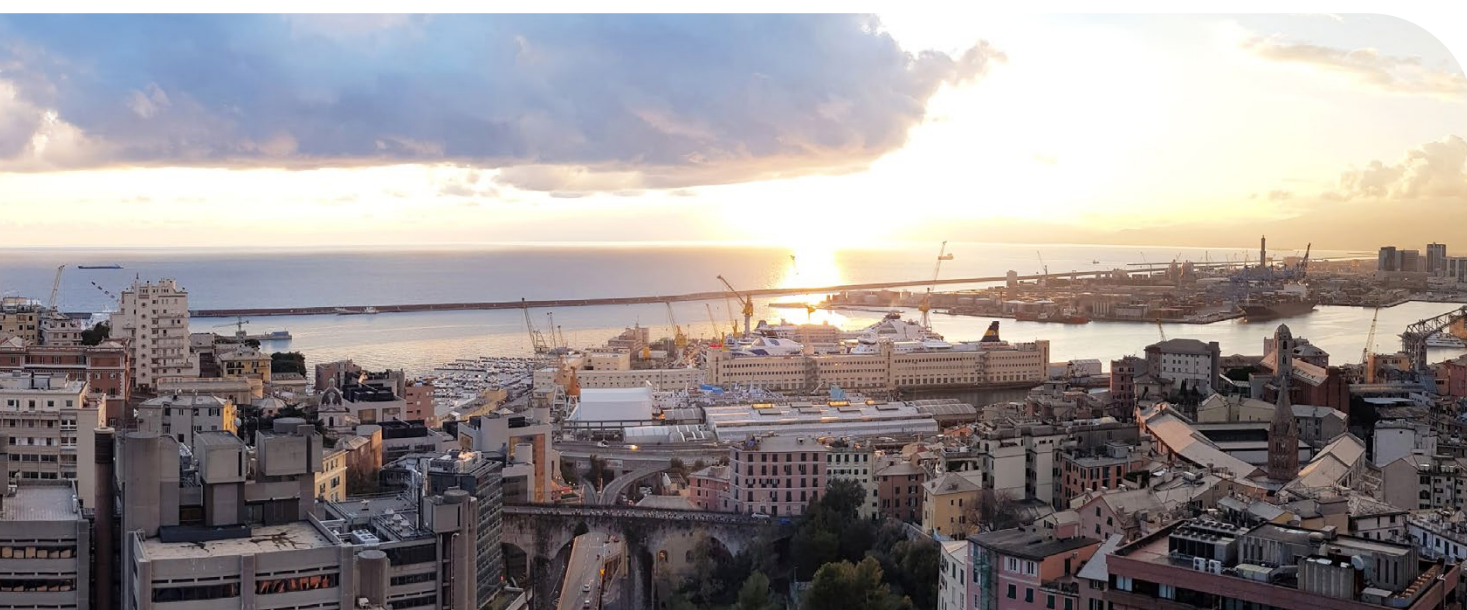
RIUNIONI - CDA



TASSO DI PARTECIPAZIONE - CDA



Membri	Filippi Enrico	Telesio Enrico	Bogliolo Michele
Ruolo	Presidente	CEO	Consigliere delegato
Prima nomina	Luglio 1995	Marzo 1989	Dicembre 2018
Ultima nomina dal/al	Dal 29/06/25 fino ad approvazione del Bilancio 31/12/2027	Dal 29/06/25 fino ad approvazione del Bilancio 31/12/2027	Dal 29/06/25 fino ad approvazione del Bilancio 31/12/2027
Esperienza	Ex Dirigente e Responsabile Tecnico con consolidata esperienza nel settore navale e commerciale, sviluppata a 360° nell'ambito dell'industria del trasporto marittimo	Competenze tecnico-finanziarie e commerciali consolidate nel corso di una lunga esperienza aziendale iniziata nel 1984	Ricopre diversi incarichi operativi e di supervisione tecnico-commerciale della flotta, con responsabilità a 360°. Esperienza consolidata in ambito tecnico-operativo e commerciale, maturata in azienda a partire dal 2000
Altri ruoli ricoperti in azienda	Nessuno	Dirigente Ufficio Amministrazione, Finanza e HR e Payroll	Dirigente Ufficio Personale Navigante e Ufficio Sicurezza e Tutela Ambientale



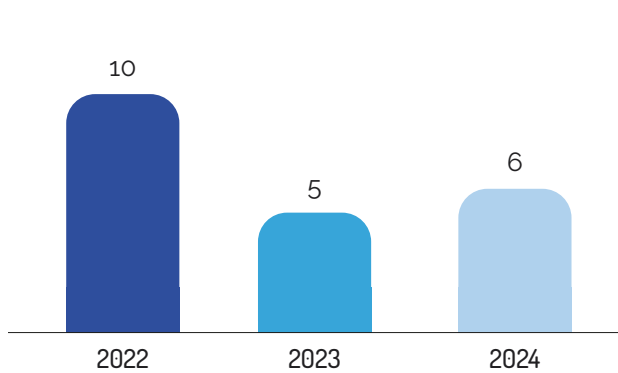
COLLEGIO SINDACALE

Il Collegio Sindacale, in carica fino all'approvazione del bilancio del 31/12/2026, esercita la funzione di controllo, vigilando, tra l'altro,

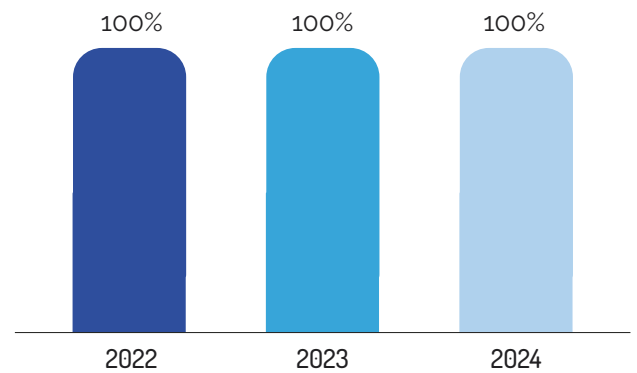
sull'osservanza della normativa e sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo e amministrativo-contabile della Società.

L'organo è composto da 3 sindaci, tutti uomini con età maggiore di 50 anni.

RIUNIONI - COLLEGIO SINDACALE



TASSO DI PARTECIPAZIONE - COLLEGIO SINDACALE



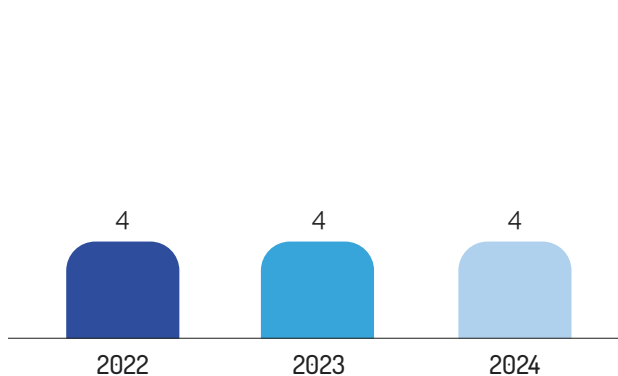
ORGANISMO DI VIGILANZA

L'Organismo di Vigilanza (OdV) è stato nominato il 21/07/2021 senza scadenza di mandato.

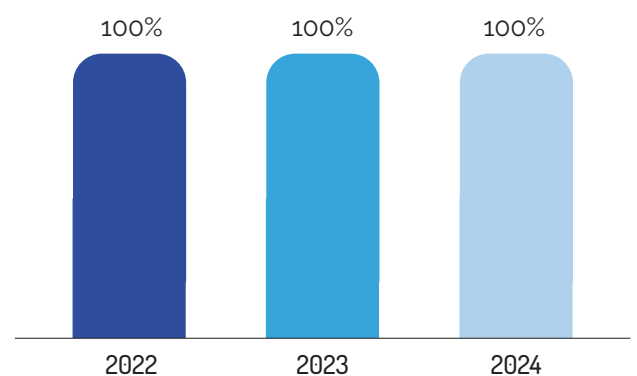
All'Organismo è affidato il compito di vigilare sul funzionamento e l'osservanza del Modello adottato ai sensi del decreto 231.

L'organo è monocratico, composto da una persona di sesso maschile con età compresa tra i 30 e i 50 anni.

RIUNIONI - ORGANISMO DI VIGILANZA



TASSO DI PARTECIPAZIONE - ORGANISMO DI VIGILANZA



I NOSTRI STAKEHOLDER

Di seguito si presentano le principali categorie di stakeholder di Carboflotta, suddivisi tra interni

ed esterni. Per ciascuna categoria si esplicitano:

- bisogni e aspettative
- risposta della Compagnia.

Stakeholder interni

Personale

Personale di terra
Personale di bordo

Proprietà

Stakeholder esterni

Clienti

Attuali:

- Geogas Trading
- Geogas Maritime
- Petrobras
- Vitol International Shipping PT

Passati e potenziali:

- Gruppo ENI
- CACT Operating Group
- Koch
- Yara International
- Trammo
- LNG Shipping (ENI)

Comunità finanziaria

Banche

Assicurazioni

Broker finanziari e assicurativi

Partner commerciali

Agenti portuali

Broker di noleggio o compravendita navale

Agenzie di reclutamento

Cantieri per la costruzione di navi

Fornitori

Fornitori di beni, servizi e lavori

Cantieri

Autorità marittime e di controllo

Capitanerie di porto (Flag Administration)

Guardie costiere (Port State Control)

Organizzazioni PSC e Registri navali

Oil Companies International Marine Forum (OCIMF)

Ispettori del programma SIRE (Ship Inspection Report Programme)

Consolati

Collettività

Istituzioni locali

Organizzazioni del territorio

ONG e Organizzazioni ambientali

Governi, istituzioni nazionali e internazionali

Associazioni di settore

Confitarma

BIMCO

LE RELAZIONI CON GLI STAKEHOLDER

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



Stakeholder	Bisogni e aspettative degli Stakeholder	Strategia di risposta di Carbofin
Clienti	Qualità dei servizi	Servizi affidabili e di qualità
	Rispetto delle normative e delle condizioni contrattuali	Compliance normativa e contrattuale
	Qualità della relazione commerciale	Alti standard di performance commerciale
	Reputazione aziendale	Alti standard nelle ispezioni di controllo delle autorità marittime
Comunità finanziaria	Solidità del Gruppo	Compliance normativa e contrattuale
	Regolarità nei pagamenti	Alti standard di performance finanziarie Solidità del Gruppo Regolarità nei pagamenti
Partner commerciali	Rispetto delle normative e delle condizioni contrattuali	Compliance normativa
	Affidabilità e trasparenza nelle relazioni	Impegno alla trasparenza e cooperazione
	Regolarità nei pagamenti	
Fornitori	Rispetto delle normative e delle condizioni contrattuali	Compliance normativa e contrattuale
	Regolarità nei pagamenti	Solidità del Gruppo Regolarità nei pagamenti
Autorità marittime e di bandiera	Rispetto delle normative locali e internazionali	Compliance normativa
	Rispetto dei requisiti di classe e bandiera	Pianificazione di attività di audit e controllo
	Regolari procedure 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



**LA NOSTRA
SOSTENIBILITÀ**

IL PERCORSO DI SOSTENIBILITÀ DEL GRUPPO CARBOFLOTTA

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

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

In linea con questa visione, il Gruppo ha deciso di **avviare volontariamente** 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 2025 il percorso si è consolidato con le seguenti attività:



ANALISI DI DOPPIA MATERIALITÀ

Nel 2025 Carboflotta ha realizzato la sua **prima analisi di doppia materialità**, che ha portato all'identificazione degli impatti, rischi e opportunità (IRO) maggiormente rilevanti per il Gruppo dal punto di vista della sostenibilità. In particolare, l'analisi è stata condotta in riferimento alle **operazioni dirette** e alle **relazioni che intercorrono lungo la catena del valore**.

L'analisi ha considerato le interazioni tra il Gruppo e i suoi stakeholder da due prospettive complementari:

- **Materialità d'impatto** (prospettiva *inside-out*) – gli impatti generati dalle attività di business e dalla catena del valore sugli stakeholder e sull'ambiente
- **Materialità finanziaria** (prospettiva *outside-in*) – i rischi e le opportunità causati dai cambiamenti sociali e ambientali sulle operazioni e sulle prospettive di crescita del Gruppo, derivanti sia dalle attività di business sia dalla catena del valore.

I temi di sostenibilità considerati sono quelli definiti dagli **European Sustainability Reporting Standards (ESRS)**.

Gli impatti – intesi come cambiamenti prodotti rispetto allo status quo – sono stati categorizzati come **positivi** o **negativi** e come **effettivi** o **potenziali**. Un impatto è considerato positivo solo se deriva da azioni che generano miglioramenti concreti; la semplice

assenza o riduzione di un impatto negativo non è stata considerata positiva. A partire dall'analisi d'impatto e dalla mappatura delle dipendenze chiave, sono stati individuati **rischi** e **opportunità**, classificati secondo le categorie previste dagli ESRS. In particolare, i rischi ambientali sono stati classificati in **rischi fisici**, derivanti dall'esposizione a eventi naturali potenzialmente dannosi, e **di transizione**, derivanti dall'evoluzione economica, normativa e cultura verso modelli sostenibili.

Per gli impatti potenziali, i rischi e le opportunità sono stati considerati gli orizzonti temporali definiti dagli standard: **breve termine** (entro 1 anno dalla rendicontazione), **medio termine** (tra 1 e 5 anni), **lungo termine** (oltre i 5 anni).

La mappatura è stata realizzata con il contributo del Gruppo di Lavoro interno, composto dai Responsabili di tutte le aree aziendali. La completezza della lista degli IRO è stata verificata attraverso il coinvolgimento di stakeholder esterni selezionati (comunità finanziaria, fornitori, clienti, associazioni di categoria, istituzioni pubbliche ed Enti del Terzo Settore) che hanno fornito feedback e suggerito integrazioni. Sono state raccolte 11 risposte sulla materialità d'impatto e 11 sulla materialità finanziaria, provenienti da un campione ristretto composto da stakeholder della comunità finanziaria.

L'86% dei rispondenti ha ritenuto la mappatura completa ed esaustiva.

Integrate le proposte degli stakeholder adeguate e rilevanti, la lista degli IRO è stata sottoposta alla valutazione interna. Sono stati somministrati due questionari, uno per la materialità d'impatto e l'altro per la materialità finanziaria (rischi e opportunità). I criteri di valutazione adottati sono quelli richiesti dalla CSRD:

- entità, portata e irrimediabilità per gli impatti negativi effettivi, considerando anche la probabilità per quelli potenziali
- entità e portata per gli impatti positivi effettivi, considerando anche la probabilità per quelli potenziali
- entità e probabilità per rischi e opportunità.

Le valutazioni sono state espresse su una **scala da 1 (min) a 5 (max)**. Ad ogni risposta è stato attribuito un peso pari a 1,5 o 2 per i rispondenti con competenze specifiche sul tema e un peso pari a 1 negli altri casi.

È stata, infine, applicata una soglia di materialità quantitativa, fissata a **2,7**. La lista degli IRO risultati materiali è stata condivisa e ricalibrata sulla base di considerazioni qualitative dalla Cabina di regia, arrivando agli esiti presentati nel capitolo successivo.

I TEMI MATERIALI

Tutti i temi di sostenibilità individuati dagli Standard ESRS sono materiali per Carboflotta, **eccetto il tema S2** (Lavoratori nella catena del valore). In totale sono stati identificati

39 impatti, rischi e opportunità materiali, di cui **11** impatti positivi, **10** impatti negativi, **10** rischi e **8** opportunità.

La tabella di seguito mostra un riepilogo dei temi, sotto-temi risultati materiali.

AREA ESG	TEMA	SOTTO TEMA
AMBIENTE (E)	E1 - Cambiamenti climatici	Adattamento ai cambiamenti climatici
		Mitigazione dei cambiamenti climatici
		Energia
	E2 - Inquinamento	Inquinamento dell'aria
	E3 - Acqua e risorse marine	Acqua
	E4 - Biodiversità ed ecosistemi	Fattori di impatto diretto sulla biodiversità
		Trasversale: Perdita di biodiversità - Impatti sullo stato delle specie - Impatti sull'estensione e sulla condizione degli ecosistemi
	E5 - Economia circolare	Afflussi di risorse, compreso l'uso delle risorse
		Deflussi di risorse connessi a prodotti e servizi
		Rifiuti
SOCIALE (S)	S1 - Forza lavoro propria	Condizioni di lavoro
		Trattamento equo e pari opportunità per tutti
	S3 - Comunità interessate	Diritti economici, sociali e culturali delle comunità
	S4 - Consumatori e utilizzatori finali	Inclusione sociale dei consumatori e/o degli utilizzatori finali
GOVERNANCE (G)	G1 - Condotta delle imprese	Cultura d'impresa

IL PROCESSO PER L'ANALISI DI DOPPIA MATERIALITÀ

Il processo seguito per l'analisi di doppia materialità ha previsto le seguenti fasi:

1. Mappatura di impatti, dipendenze, rischi e opportunità, realizzata durante apposito workshop con il Gruppo di Lavoro
2. Coinvolgimento degli stakeholder esterni tramite questionari sulla completezza della mappatura (22 risposte, 5 categorie di stakeholder coinvolte)
3. Analisi delle proposte degli stakeholder e integrazione delle più rilevanti nella mappatura
4. Validazione a cura del Gruppo di Lavoro della lista di IRO definitiva da sottoporre a valutazione
5. Somministrazione dei questionari di valutazione degli IRO agli stakeholder interni (84 risposte)
6. Applicazione della soglia quantitativa e successiva ricalibrazione qualitativa
7. Individuazione di impatti, rischi e opportunità materiali.

IL NOSTRO CONTRIBUTO ALL'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.



Carboflotta ha integrato la visione dell'Agenda 2030 ONU nella propria strategia e rendicontazione di sostenibilità, attraverso un processo verificabile e misurabile

che ha previsto:

- l'identificazione degli SDGs direttamente intercettati dal Gruppo
- la definizione di KPI specifici
- l'integrazione dell'Agenda ONU nella visione strategica del Gruppo.

Temi della sostenibilità	SDGs intercettati	KPI	Performance di Gruppo	
			2023	2024
Cambiamenti climatici ESRS E1	7 ENERGIA PULITA E ACCESSIBILE	Intensità emissiva complessiva	2 tCO ₂ e/k€	1,45 tCO ₂ e/k€
	9 IMPRESE, INNOVAZIONE, INFRASTRUTTURE			
	13 LOTTA CONTRO IL CAMBIAMENTO CLIMATICO	Efficienza energetica complessiva della flotta	0,11 t/tonmile	0,12 t/tonmile
Inquinamento ESRS E2	13 LOTTA CONTRO IL CAMBIAMENTO CLIMATICO	Emissioni di SO _x per miglia navigate	0,0026 t/NM	0,0028 t/NM
	14 VITA SOTT'ACQUA	Emissioni di NO _x per miglia navigate	0,0069 t/NM	0,0074 t/NM

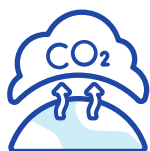
Temi della sostenibilità	SDGs intercettati	KPI	Performance di Gruppo	
			2023	2024
Acqua e Risorse marine ESRS E3		Acqua marina distillata a bordo	11.200 m ³	14.981 m ³
		Acqua potabile prelevata in porto	860 m ³	557 m ³
Biodiversità ed ecosistemi ESRS E4		Episodi di discarica accidentale di prodotto trasportato né di altre sostanze nocive in ambiente	0	0
Uso delle risorse ed Economia circolare ESRS E5		Rifiuti totali prodotti dalla flotta	42.021 kg	33.811 kg
		Rifiuti pericolosi generati	11.673 kg	5.929 kg
Forza lavoro propria ESRS S1		Retention rate del personale di terra	97%	94%
		Retention rate del personale di bordo	92%	93%
		Ore di formazione su salute e sicurezza per il personale di bordo	1.890	2.260
		Dipendenti ai quali sono garantiti i principali servizi di welfare	100%	100%
		Ore pro capite di formazione per il personale di terra	40	40
		Ore pro capite di formazione per il personale di bordo	10	12
Comunità interessate ESRS S3		Contributi associativi e donazioni	152 mila €	164 mila €
Clienti e utilizzatori finali ESRS S4		Reclami da parte dei clienti	0	0
		Giorni medi di fermo per ispezione (DER)	0	0
Condotta di business ESRS G1		Casi di corruzione	0	0
		Casi di violazione dei diritti umani	0	0
		Pagamenti allineati ai termini standard	90%	90%



VALORE AMBIENTALE

HIGHLIGHTS 2024

CAMBIAMENTO CLIMATICO



1,45 tCO₂e/k€
intensità emissiva



0,12 t/tonmile
efficienza energetica
della flotta

INQUINAMENTO



-8% emissioni di SO_x per
miglia navigate (t/NM) dal 2022



-20% emissioni di NO_x per
miglia navigate (t/NM) dal 2022

ACQUA E RISORSE MARINE

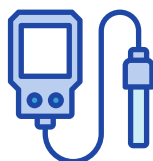


+21,7% acqua marina
distillata a bordo dal 2022



-30,3% acqua potabile
prelevata in porto dal 2022

BIODIVERSITÀ ED ECOSISTEMI



100% flotta con sistema
di rilevazione di tracce di olio
nelle acque di zavorra



0 episodi di scarica
accidentale di prodotto
trasportato o di altre sostanze
nocive in ambiente dal 2022

ECONOMIA CIRCOLARE



-19% rifiuti totali prodotti
dalla flotta dal 2022



-52% rifiuti pericolosi
generati dal 2022

DATI AL 31.12.2024

SDGs

7 ENERGIA PULITA
E ACCESSIBILE



9 IMPRESE,
INNOVAZIONE
E INFRASTRUTTURE



12 CONSUMO E
PRODUZIONE
RESPONSABILI



13 LOTTA CONTRO
IL CAMBIAMENTO
CLIMATICO



14 VITA
SOTTACQUA



QUADRO NORMATIVO

La Compagnia opera in un settore fortemente regolamentato e risponde a molteplici normative, diversificate anche in relazione alle aree geografiche servite e ai prodotti trasportati.

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).

Questo capitolo intende fornire un quadro sintetico su autorità internazionale di riferimento (IMO), convenzioni e normative più rilevanti.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION - IMO

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

L'adesione all'IMO implica il rispetto di determinati standard 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 delle navi.

L'obiettivo è garantire che il settore marittimo sia sicuro, rispettoso dell'ambiente ed efficiente dal punto di vista energetico.

Nel 2023 è stata approvata dal Comitato per la Protezione dell'Ambiente Marino (MEPC) la **Strategia dell'IMO per la riduzione delle emissioni di gas serra (GHG) da trasporto marittimo**, che include le Linee guida sull'intensità dei gas serra nel ciclo di vita dei combustibili marittimi (Linee guida LCA).

Gli **obiettivi** che orientano la Strategia dell'IMO sono i seguenti:

- ridurre l'intensità carbonica migliorando ulteriormente l'efficienza energetica delle navi di nuova costruzione
- ridurre, entro il 2030, le emissioni di CO₂ per attività di trasporto, come media del trasporto marittimo internazionale, di almeno il **40%** rispetto al **2008**
- adottare tecnologie che consentano l'uso di combustibili e/o fonti energetiche a emissioni di gas serra zero o quasi zero per almeno il **5%**

(puntando al 10%) dell'energia utilizzata dal trasporto marittimo internazionale entro il **2030**

- raggiungere il picco delle emissioni di gas serra il prima possibile e ottenere **emissioni nette di gas serra pari a zero** nel trasporto marittimo internazionale **entro** o intorno al **2050**, tenendo conto delle diverse situazioni nazionali, in linea con l'Accordo di Parigi.

A supporto della strategia, il MEPC ha definito due obiettivi intermedi:

- riduzione, entro il 2030, delle emissioni totali annue di gas serra del trasporto marittimo internazionale di almeno il **20%** **(puntando al 30%)** rispetto al 2008
- riduzione, entro il 2040, delle emissioni totali annue di gas serra del trasporto marittimo internazionale di almeno il **70%** **(puntando al 80%)** rispetto al 2008.

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 (NO_x), ossidi di zolfo (SO_x), composti organici volatili (COV).

MARPOL ANNEX VI (PREVENTION OF AIR POLLUTION FROM SHIPS)

SEEMP PARTE I ED EEDI

Nel 2011 l'IMO ha approvato l'adozione di **misure tecniche** (EEDI) e **operative** (SEEMP), di carattere obbligatorio, per garantire una progettazione efficiente delle navi rispetto all'impatto ambientale. L'efficienza energetica delle nuove navi è misurata dall'**Energy Efficiency Design Index** (EEDI), il cui valore riflette l'efficienza del design della nave in termini di emissioni di grammi di CO₂ rapportate alle migliaia nautiche per tonnellate di portata.

L'IMO prevede il miglioramento dell'EEDI in tre fasi, nelle quali il valore di EEDI richiesto per ciascun tipo di nave è soggetto a una riduzione percentuale graduale

rispetto al valore di riferimento:

- **Fase 1** (2015-2019): riduzione del **10%** rispetto al valore di riferimento
- **Fase 2** (2020-2024): riduzione del **20%** rispetto al valore di riferimento
- **Fase 3** (dal 2025 in poi): riduzione del **30%** rispetto al valore di riferimento.

I **SEEMP** (Ship Energy Efficiency Management Plan) sono Piani di gestione volti a migliorare l'efficienza energetica delle operazioni navali e a ridurre le emissioni di gas serra (GHG), in particolare di CO₂, nel settore marittimo. In particolare, il

SEEMP Parte I è la misura operativa che stabilisce un meccanismo virtuoso per il miglioramento dell'efficienza energetica delle navi. Introduce un processo sistematico per la pianificazione, il monitoraggio e la misurazione degli obiettivi, nonché un **Energy Efficiency Operational Indicator (EEOI)**, un indicatore sviluppato per misurare l'efficienza energetica operativa di una nave in termini di emissioni di CO₂. A differenza dell'EEDI, l'EEOI si concentra sulle prestazioni operative, pertanto, al denominatore dell'indice si trovano le tonnellate di carico effettivamente trasportato.

SEEMP PARTE II ED DCS

In seguito agli emendamenti introdotti all'Annex VI della Convenzione MARPOL con la Risoluzione MEPC.278 (70), l'IMO ha stabilito l'obbligo di dotazione di un **sistema di raccolta dati** (DCS - *Data Collection System*) **sul consumo di combustibile per tutte le navi con una stazza lorda pari o superiore a 5.000 tonnellate**, a partire **da gennaio 2019**.

I dati annuali sul consumo di combustibile vengono trasmessi dallo Stato di bandiera all'IMO, dopo verifica e rilascio della dichiarazione di conformità.

L'IMO utilizza tali informazioni per redigere un rapporto annuale destinato al Comitato per la protezione dell'ambiente marino (MEPC).

Con l'entrata in vigore del DCS, è stato introdotto l'**AER (Annual Efficiency Ratio)**, che misura l'intensità carbonica di una nave mettendo a rapporto le emissioni di CO₂ e la portata (DWT) per migliaia nautiche percorse.

MASSIMALE PER SO_x

Come stabilito dalla Regola 14 dell'Annex VI della Convenzione MARPOL, a partire dal 1° gennaio 2020, **le navi possono bruciare combustibili con un contenuto massimo di zolfo dello 0,50%**. Gli ossidi di zolfo (SO_x) sono noti per

essere **dannosi per la salute umana**, causando malattie respiratorie. In atmosfera, gli SO_x possono inoltre provocare piogge acide, che possono danneggiare colture, foreste e specie acquatiche, oltre a contribuire all'acidificazione degli oceani.

Questo tetto globale allo zolfo ha ridotto in modo significativo la quantità di SO_x emessi dalle navi e comporta importanti benefici per la salute e l'ambiente, in particolare per le popolazioni che vivono in prossimità di porti e coste.

EEXI, CII E SEEMP PARTE III

Gli emendamenti all'Annex VI della Convenzione MARPOL, entrati in vigore il 1° novembre 2022, hanno introdotto le seguenti **misure a breve termine per la riduzione delle emissioni di gas serra**:

- L'applicazione retroattiva dell'EEDI a tutte le navi da carico e da crociera esistenti al di sopra di una certa dimensione, nota come **Indice di Efficienza Energetica per le Navi Esistenti (EEXI)**, che imporrà un requisito equivalente all'EEDI Fase 2 o 3 per tutte le navi esistenti.
- Un **indicatore obbligatorio dell'intensità di carbonio (CII)** – espresso in grammi di CO₂ per

TPL (tonnellata di portata lorda) – e un **sistema di classificazione** in base al quale tutte le navi da carico e da crociera di stazza lorda superiore a 5.000 tonnellate lorde ricevono ogni anno una classificazione (da "A" a "E").

- L'obbligo di avere a bordo un **Piano di Gestione dell'Efficienza Energetica (SEEMP) Parte III** per documentare come la nave intende raggiungere gli obiettivi dell'Indicatore di Intensità di Carbonio (CII). Il piano include una descrizione di come ogni nave opererà e manterrà la propria efficienza nel consumo di

carburante durante l'anno, in linea con gli impegni di riduzione delle emissioni di CO₂. La Parte III del SEEMP comprende:

- la **metodologia** utilizzata per calcolare il CII operativo annuale raggiunto da ogni nave e i processi che saranno utilizzati per riferire questo valore all'amministrazione di bandiera
- il **CII operativo** annuale richiesto per i prossimi tre anni
- un **piano che illustri come verrà raggiunto il CII operativo annuale** richiesto nei tre anni successivi e come verranno eseguite le procedure di autovalutazione.

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. 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.

Tutte le navi rispettano i requisiti del Clean Water Act applicabili alla flotta, anche se non operano in acque statunitensi.

Il 20 febbraio 2025 Carboflotta ha pubblicato il "VGP annual report" previsto dai requisiti normativi sopra menzionati, in merito alla gestione degli aspetti ambientali delle navi in acque USA.

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 ad 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.

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**

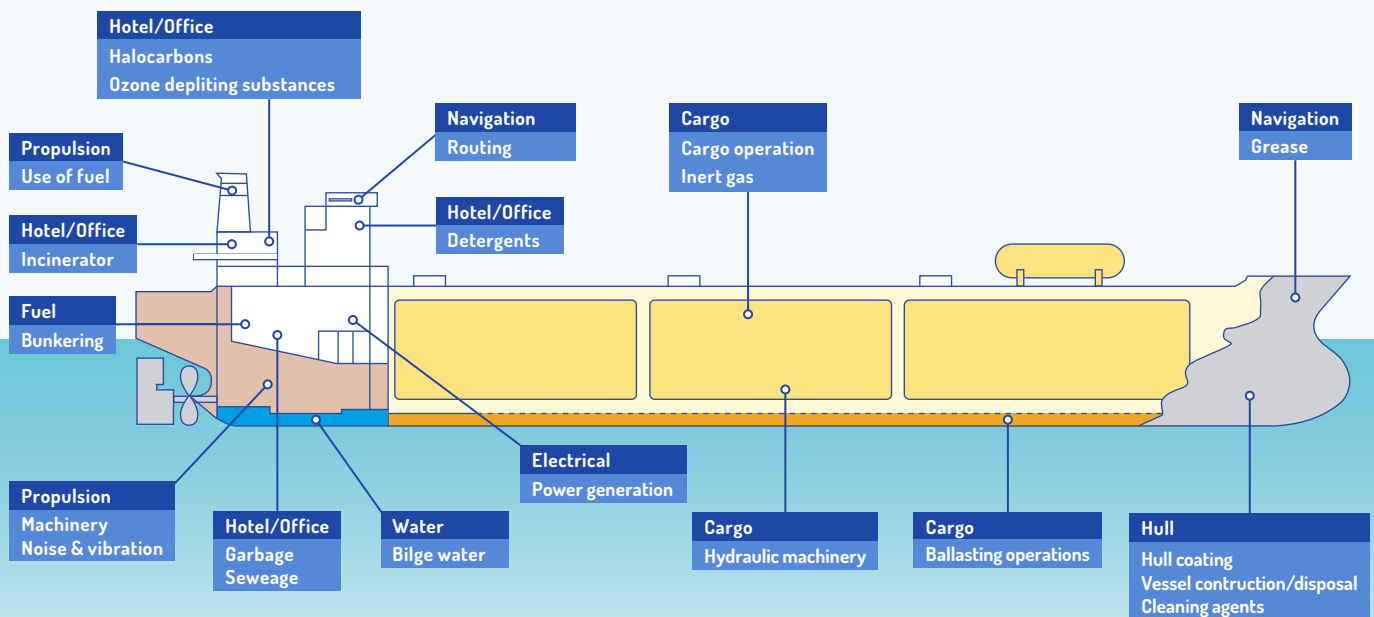
e dei potenziali impatti significativi delle proprie attività sull'ambiente e sulle persone, revisionata e aggiornata annualmente tenendo in considerazione le possibili evoluzioni di tutti i fattori, inclusi

quelli economici, geopolitici e legislativi. Il documento 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 dell'attività del Gruppo:

- emissione inquinanti atmosferici
- sistemi di raffreddamento impianti
- sistemi di gestione delle acque reflue a bordo
- scarichi di acque reflue
- scarichi di acqua di sentina
- smaltimento di rifiuti solidi e speciali
- caricazione e scarica dell'acqua di zavorra
- accumulo micro/macrorganismi
- trattamento antivegetativo dello scafo e manutenzione dell'opera viva
- lavaggio del ponte e deflusso inquinanti in mare
- uso di pitture, solventi e chimici
- utilizzo di schiumogeno e polvere chimica in caso di emergenza per estinzione incendi
- effluenti derivanti da utilizzo sistema antincendio ad acqua soffiaggio della caldaia
- effluenti del pozzo catene
- effluenti derivanti da produzione di acqua dolce
- perdita in mare / contaminazione di lubrificanti dal timone
- perdita in mare / contaminazione di lubrificanti dalla tenuta asse elica
- motori con sistema di scarico umido (mezzi di salvataggio)
- consumo di risorse
- emissioni sonore
- fine del ciclo di vita delle navi.



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 - Ship Oil Pollution Emergency Plan | SMPEP - Shipboard Marine Pollution Emergency Plan | NTVRP - Non-Tank Vessel Response Plan
- 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, la Compagnia 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.




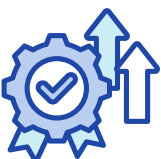
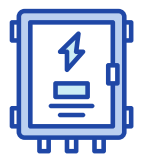
Il Gruppo a tal fine ha implementato l'Open Reporting System, un **sistema di reporting anonimo** - rivolto a tutti i membri dell'equipaggio, passeggeri, visitatori e personale di terra - per comunicare qualsiasi violazione ambientale rilevata a bordo.



CAMBIAMENTO CLIMATICO

ESRS E1-3; E1-5; E1-6

SDGs	 <p>7 ENERGIA PULITA E ACCESSIBILE</p>	<p>7.3 Entro il 2030, raddoppiare il tasso globale di miglioramento dell'efficienza energetica</p>
	 <p>9 IMPRESE, INNOVAZIONE E INFRASTRUTTURE</p>	<p>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</p>
	 <p>13 LOTTA CONTRO IL CAMBIAMENTO CLIMATICO</p>	<p>13.2 Integrare nelle politiche, nelle strategie e nei piani nazionali le misure di contrasto ai cambiamenti climatici</p>

CONTRIBUTO DI CARBOFLOTTA AGLI SDGS DELL'AGENDA 2030 ONU		
 <p>1,45 tCO₂e/k€ intensità emissiva</p>	 <p>78.579 tCO₂e emissioni di Scopo 1 della flotta (-9,7% dal 2022)</p>	 <p>30,7 tCO₂e emissioni di Scopo 2 degli uffici</p>
 <p>0,12 t/tonmile efficienza energetica della flotta</p>		 <p>88,2 MWh consumi energetici degli uffici</p>

IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ MATERIALI

L'analisi ha individuato il tema cambiamenti climatici come tema rilevante. Sono stati individuati 2 impatti negativi, uno relativo alla mitigazione dei cambiamenti climatici

(emissioni di Scopo 1) e l'altro al consumo di energia da fonti fossili (Scopo 2); rischi di transizione legati alla compliance normativa; rischi di mercato per la potenziale contrazione

del mercato del GPL; un rischio fisico connesso a eventi climatici estremi e un'opportunità legata all'utilizzo di navi a basse emissioni.

Sottotema	IRO materiali		Catena del valore a monte	Operazioni dirette	Catena del valore a valle
Adattamento ai cambiamenti climatici	Rischio fisico; acuto (<i>medio termine</i>)	Aumento dei costi assicurativi relativi alle navi, dovuto all'aggravarsi dei fenomeni naturali estremi a cui la flotta è esposta e della loro frequenza		✓	
	Impatto negativo effettivo	Contributo al cambiamento climatico a causa delle emissioni di gas a effetto serra prodotte da Carboflotta (attività di business - Scopo 1)		✓	
Mitigazione dei cambiamenti climatici	Rischio di transizione; politico e normativo (<i>medio termine</i>)	Costi di adeguamento alle evoluzioni normative più recenti relative alle emissioni, in particolare, investimenti in tecnologie che riducono o minimizzano l'impatto climatico delle navi		✓	
	Rischio di transizione; di mercato (<i>medio termine</i>)	Contrazione del mercato potenziale del GPL a causa delle politiche nazionali e internazionali finalizzate al raggiungimento della neutralità carbonica			✓
	Opportunità di mercato (<i>breve termine</i>)	Riduzione dei costi relativi alle tariffe portuali grazie all'utilizzo di navi a basse emissioni		✓	✓
Energia	Impatto negativo effettivo	Contributo al cambiamento climatico a causa del consumo di energia proveniente da fonti fossili (Emissioni relative alla produzione di energia - Scopo 2)	✓	✓	

POLITICHE E MODALITÀ DI GESTIONE

Carboflotta riconosce il cambiamento climatico come una delle principali sfide globali e ne considera la gestione un elemento essenziale della propria strategia di sostenibilità.

Pur non disponendo ancora di una politica di gestione formalizzata, **il Gruppo ha avviato un percorso per la sua definizione**, in coerenza con la politica ambientale, prevedendo obiettivi qualitativi volti alla riduzione delle emissioni e al rafforzamento

della resilienza ai rischi climatici. In occasione del recente **rinnovo della certificazione ISO 14001**, sono state effettuate **analisi e revisioni dei documenti relativi alle procedure ambientali interne**, che costituiranno la base per la definizione della futura policy.

Carboflotta si impegna a sviluppare questa policy, adottando le migliori pratiche internazionali e puntando a integrare in modo efficace la dimensione climatica nei propri processi decisionali.

CONSUMI ENERGETICI

La principale risorsa consumata sulle navi è il carburante utilizzato per la navigazione e la produzione di energia elettrica a bordo. **Su tutte le navi è attivo un programma di conservazione ambientale e un Piano per l'efficiamento energetico (SEEMP)**, che prevede l'attuazione di una serie di misure per il risparmio di energia elettrica e carburante.

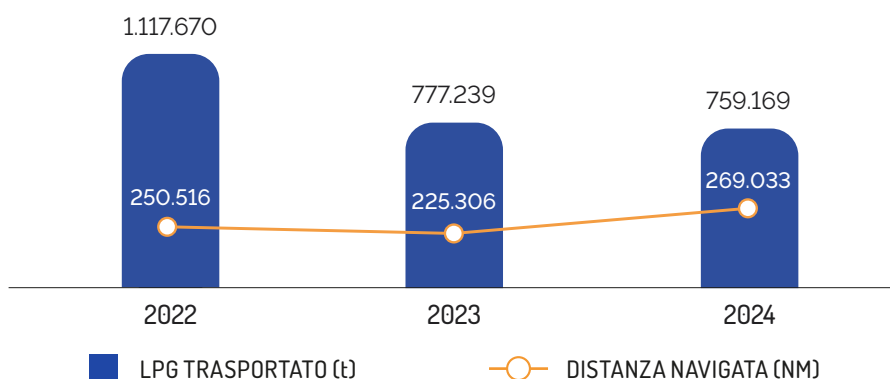
Nel 2024 i consumi di carburante, pari a **23 mila tonnellate**, sono composti per il 9,2% da Diesel/ Gasoil e per il 90,7% da Light Fuel Oil. Rispetto al 2022 si registra una diminuzione complessiva dei consumi, pari al **14,7%**, dovuta al **costante miglioramento dell'efficienza energetica**, grazie al piano di ringiovanimento della flotta e all'applicazione dei sistemi di *engine power limitation*.

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 la navigazione. 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.

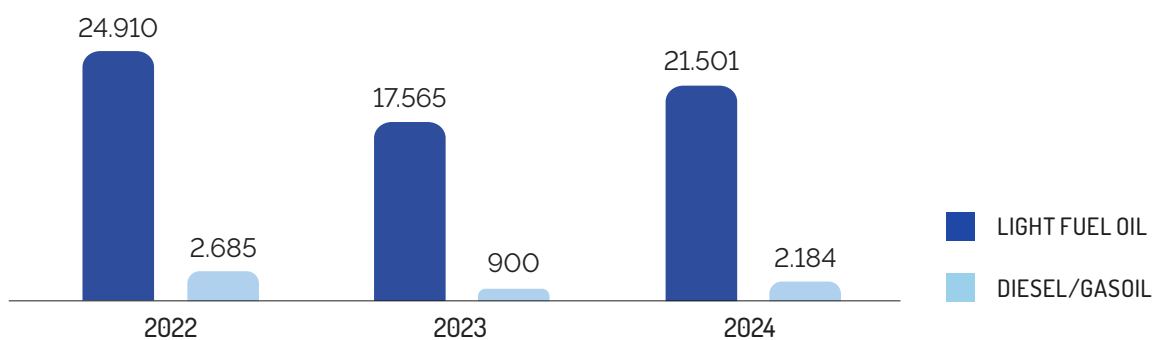
Nel 2024 Carboflotta ha navigato per **269.033 miglia nautiche** (+7,4% dal 2022) trasportando complessivamente **759 mila di tonnellate di LPG** (-32% dal 2022).

PERFORMANCE OPERATIVE

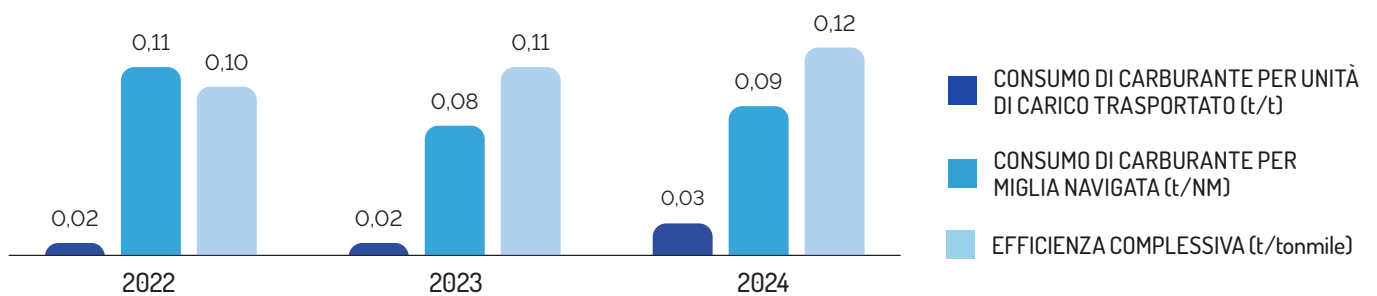




CONSUMO DI CARBURANTE (t)



EFFICIENZA ENERGETICA



Per quanto riguarda gli uffici, i principali consumi energetici sono legati all'uso di energia elettrica, pari a **88,2 MWh** nel 2024 (+6,4% dal 2023).

EMISSIONI

Complessivamente, nel 2024, le emissioni di gas a effetto serra (GHG) del Gruppo raggiungono **78.671 tonnellate di CO₂e**.

L'**efficienza emissiva complessiva**, calcolata rapportando le emissioni di GHG totali ai ricavi espressi in migliaia di euro, è pari a **1,45 tCO₂e/k€**.

Poiché il perimetro di rendicontazione è stato ampliato, il dato non è direttamente confrontabile con quelli degli anni precedenti.

EMISSIONI DI SCOPO 1

Le emissioni prodotte dalle navi sono regolarmente misurate e monitorate. Nel 2024 le emissioni totali di Scopo 1 della flotta sono pari a **78.579 tonnellate di CO₂e**, in calo del **9,7%** dal 2022.

Tra il 2022 e il 2024 le emissioni di Scopo 1 per miglio nautico navigato sono diminuite del 15,9%, anche grazie all'utilizzo dei sistemi di Engine Power Limitation.

Le emissioni di Scopo 1 per **tonnellata trasportata**, invece, sono aumentate del **32,8%** rispetto al 2022. L'aumento delle emissioni in rapporto al carico trasportato è

attribuibile alla tipologia di viaggi gestiti dal noleggiatore, che hanno comportato una riduzione dei volumi medi movimentati rispetto alle distanze percorse, incidendo negativamente sull'indicatore.

L'**efficienza complessiva** misurata rispetto al prodotto tra tonnellate trasportate e miglia navigate è diminuita del **23%** rispetto al 2022.

A partire dal 2024, Carboflotta ha ampliato il perimetro di **rendicontazione delle proprie emissioni di gas a effetto serra** includendo anche le emissioni di Scopo 1 generate dal parco auto aziendale e dal consumo di gas fluorurati (F-gas) legato agli impianti

di raffreddamento degli uffici. Questa iniziativa rappresenta un ulteriore passo avanti nel percorso di monitoraggio e riduzione dell'impatto ambientale, andando a integrare le misurazioni sulle emissioni derivanti dalle attività di navigazione. Nel 2024, le emissioni di Scopo 1 generate dal parco auto aziendale e dal consumo di f-gas negli uffici sono pari a **61,02 tCO₂e**.

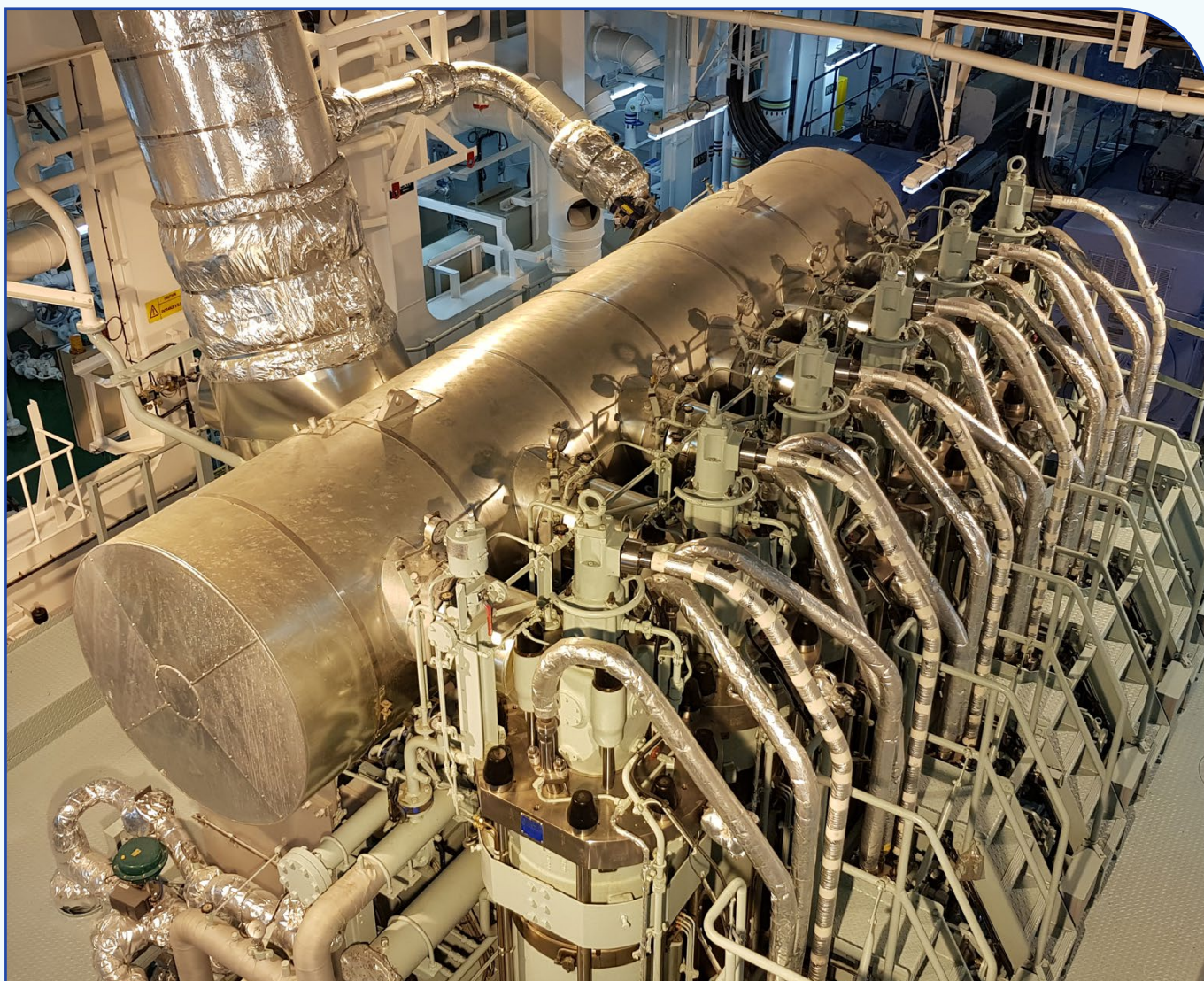
Nel 2024, complessivamente, le emissioni di Scopo 1 prodotte dall'attività di Carboflotta – considerando la flotta, le auto aziendali e i consumi degli uffici – sono pari a **78.640 tCO₂e**.

EMISSIONI DI SCOPO 2

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

Nel 2024 i **consumi energetici degli uffici** del Gruppo hanno generato **30,7 tonnellate di CO₂eq¹⁰**.

¹⁰ Calcolate con il metodo *market-based*, metodo che prende in considerazione i fattori di emissione specifici associati alle fonti energetiche effettivamente selezionate e utilizzate dall'organizzazione. I fattori di emissione impiegati per il calcolo sono derivati dall'ultimo report pubblicato dall'AIB.



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.

INQUINAMENTO

ESRS E2-1; E2-2; E2-4

SDG



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



-8% emissioni di SO_x per miglia navigate (t/NM) dal 2022



-20% emissioni di NO_x per miglia navigate (t/NM) dal 2022

IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ MATERIALI

L'analisi ha individuato il tema "Inquinamento" come rilevante. In particolare, per il sotto-tema "Inquinamento dell'aria" è stato rilevato un impatto negativo legato al contributo all'inquinamento

atmosferico per la combustione di carburanti utilizzati nelle attività operative della flotta. Per il sotto-tema "Inquinamento dell'acqua", sono stati rilevati due rischi di transizione connessi a possibili sanzioni a seguito

di fenomeni di contaminazione delle acque marine derivanti dagli scarichi in mare ed eventuali episodi di sversamento di carburante, che potrebbero comportare conseguenti danni reputazionali.



Sottotema	IRO materiali		Catena del valore a monte	Operazioni dirette	Catena del valore a valle
Inquinamento dell'aria	Impatto negativo effettivo	Contributo all'inquinamento atmosferico generato dalla combustione di carburanti		✓	
Inquinamento dell'acqua	Rischio di transizione; politico e normativo (<i>breve termine</i>)	Sanzioni a seguito della contaminazione prodotta dalle acque scaricate in mare		✓	
	Rischio di transizione; reputazionale (<i>breve termine</i>)	Danni reputazionali e sanzioni a seguito di episodi di sversamento di carburante in mare		✓	



POLITICHE E MODALITÀ DI GESTIONE

L'**Environmental Management System (EMS)** di Carbofin pone particolare attenzione alla tutela dell'ecosistema marino 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.

Carbofin ha introdotto una **policy dedicata alla gestione delle emissioni di inquinanti atmosferici**, che stabilisce principi e procedure

operative per garantire la conformità alle normative nazionali e internazionali e ridurre al minimo l'impatto ambientale delle attività di navigazione. Il documento definisce i requisiti per il **controllo delle emissioni**, la **gestione delle sostanze lesive dell'ozono e dei refrigeranti**, le **emissioni di SO_x e NO_x**, la **qualità dei combustibili**, nonché la **tenuta dei registri di bunkeraggio** e dei **campioni di olio combustibile**. Sono inoltre disciplinati l'**incenerimento a bordo**, la gestione dei **sistemi di Engine Power Limitation** e l'**Engine Technical File**, in linea con le migliori pratiche internazionali.

La Compagnia applica un approccio rigoroso alla gestione degli scarichi idrici, nel pieno rispetto della normativa MARPOL e con misure interne ancora più restrittive, per prevenire qualsiasi forma di inquinamento marino.

La policy disciplina in particolare la **prevenzione degli scarichi accidentali**, la **gestione delle acque reflue**, il **trattamento dell'acqua di sentina**, i **deflussi dai ponti**, gli **scarichi delle caldaie** e i **processi di distillazione**.

INQUINAMENTO DELL'ARIA

Gli inquinanti atmosferici sono sostanze rilasciate nell'atmosfera che possono avere effetti dannosi sulla salute umana e sugli ecosistemi. I principali inquinanti rendicontati sono:

- **NO_x (Ossidi di Azoto)**: prodotti principalmente dalla combustione di carburante ad alte temperature, contribuiscono alla formazione dello smog
- **SO_x (Ossidi di Zolfo)**: derivano dalla combustione di carburanti contenenti zolfo, contribuendo all'inquinamento atmosferico
- **PM₁₀ (Polveri sottili)**: derivano dal consumo di combustibili e sono particelle fini con un diametro pari o inferiore a 10 micrometri, in grado di penetrare nel sistema respiratorio e influenzare la qualità dell'aria
- **CO (Monossido di Carbonio)**: gas incolore e inodore prodotto dalla

combustione incompleta dei carburanti, nocivo per l'uomo a concentrazioni elevate

- **COVNM (Composti Organici Volatili Non Metanici)**: sostanze chimiche organiche che evaporano nell'aria, contribuendo alla formazione di ozono e smog
- **Ni (Nichel)**: sostanze chimiche nocive rilasciate nell'aria sotto forma di ossidi di nichel e altri composti, generati dalla combustione dei carburanti.

Le emissioni di inquinanti atmosferici sono direttamente collegate alle prestazioni di consumo del carburante della flotta.

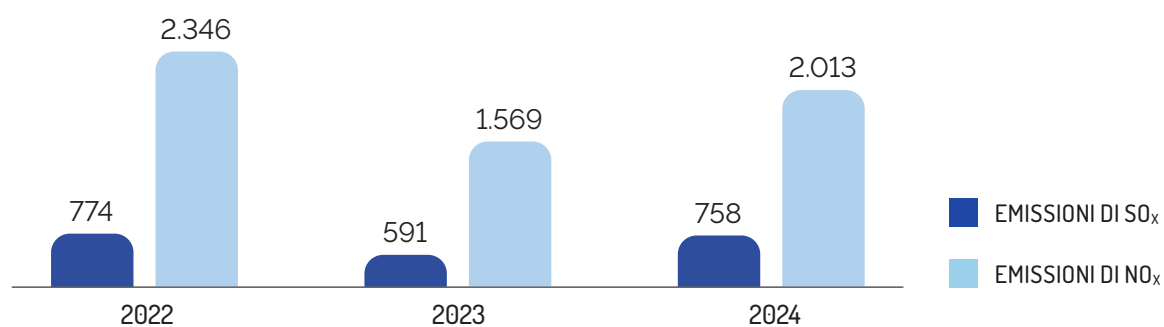
Le emissioni di NO_x e SO_x sono pari rispettivamente a **2.013,2 tonnellate** (-14,8% dal 2022) e **757,9 tonnellate** (-2% dal 2022).

L'efficienza emissiva della flotta ha registrato un miglioramento costante nel triennio 2022-2024, come dimostra la progressiva riduzione delle emissioni per miglio navigato.

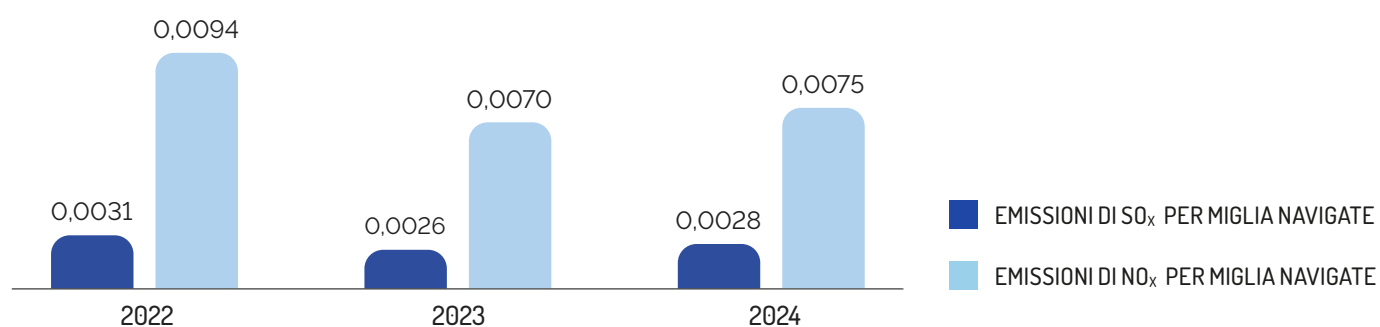
In particolare, le emissioni di ossidi di azoto (NO_x) sono passate da 0,0093 t/NM nel 2022 a 0,0074 t/NM nel 2024, mentre quelle di ossidi di zolfo (SO_x) si sono ridotte da 0,0030 t/NM a 0,0028 t/NM nello stesso periodo.

Questa riduzione conferma l'impegno del Gruppo nel contenere il proprio impatto ambientale ed è stata resa possibile grazie all'adozione di diverse misure, tra cui l'**impiego di carburanti a basso contenuto di zolfo** e l'**utilizzo del sistema di Engine Power Limitation**.

EMISSIONI DI INQUINANTI (t)

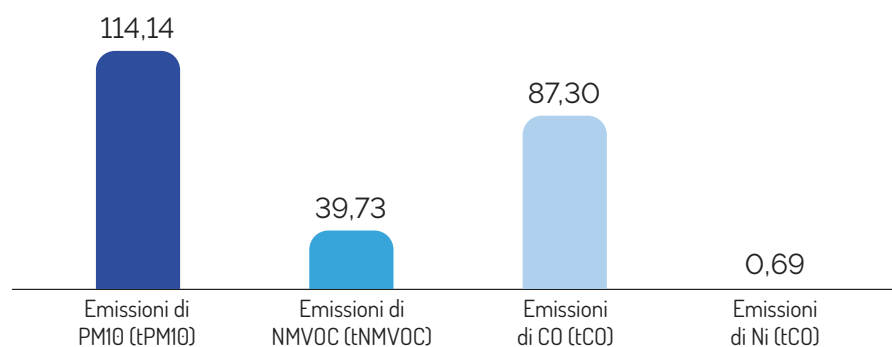


INTENSITÀ EMISSIVA (t/NM)



A partire dal 2024, Carboflotta ha ampliato il proprio monitoraggio ambientale, iniziando a misurare le emissioni in atmosfera di quattro ulteriori inquinanti, con l'obiettivo di ottenere un quadro più completo e preciso dell'impatto ambientale delle proprie operazioni, per poter pianificare in modo più mirato ed efficace le azioni di riduzione delle emissioni. Gli inquinanti introdotti a partire da questa edizione del Bilancio di Sostenibilità sono le **polveri sottili** (PM10), il **monossido di carbonio** (CO), i **Composti Organici Volatili Non Metanici** (NMCOV) e il **nicel** (Ni).

EMISSIONI DI ALTRI INQUINANTI (t) - 2024



INQUINAMENTO DELL'ACQUA

Carboflotta considera la sicurezza in mare e la prevenzione dei danni ambientali, in particolare quelli arrecati all'ambiente marino, come priorità assolute. Tutte le navi sono dotate di attrezzature tecnologicamente avanzate e delle risorse necessarie per supportare l'equipaggio nell'attuazione degli standard di sicurezza e ambientali del Gruppo. Questo contribuisce alla prevenzione di incidenti come incagli, collisioni, incendi e l'inquinamento ambientale che ne conseguirebbe.

Nel triennio 2022-2024 non si sono verificate fuoriuscite del prodotto trasportato né rilasci di sostanze nell'ambiente.

Una delle principali fonti di rischio di scarica 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. Coerentemente a questa scelta, la nave *Alessandro Volta* ha completato le attività di

manutenzione nel febbraio 2024, che hanno incluso, tra i vari interventi e aggiornamenti, l'installazione del nuovo sistema *Airguard antipollution shaft seal*. Il sistema di tenuta *Airguard*, grazie alla barriera d'aria che impedisce la fuoriuscita di olio in mare, è conforme ai requisiti del Vessel General Permit (EPA VGP), contribuendo alla riduzione dell'impatto ambientale e alla prevenzione di sversamenti.

È stato inoltre identificato il **rischio di introduzione di microplastiche nell'ambiente marino** derivante dall'utilizzo di saponi e detersivi contenenti componenti di origine plastica, insieme ad altre potenziali fonti di inquinamento legate all'erosione delle funi e all'impiego di vernici e prodotti chimici nelle operazioni di bordo. L'ufficio tecnico di Carboflotta sta conducendo un'**analisi approfondita sull'inquinamento da microplastiche**, che costituirà la base conoscitiva per la definizione di interventi volti a ridurre l'immissione di microplastiche nell'ambiente marino.



SCARICHI IDRICI

Carboflotta 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, 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 2022-2024 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:

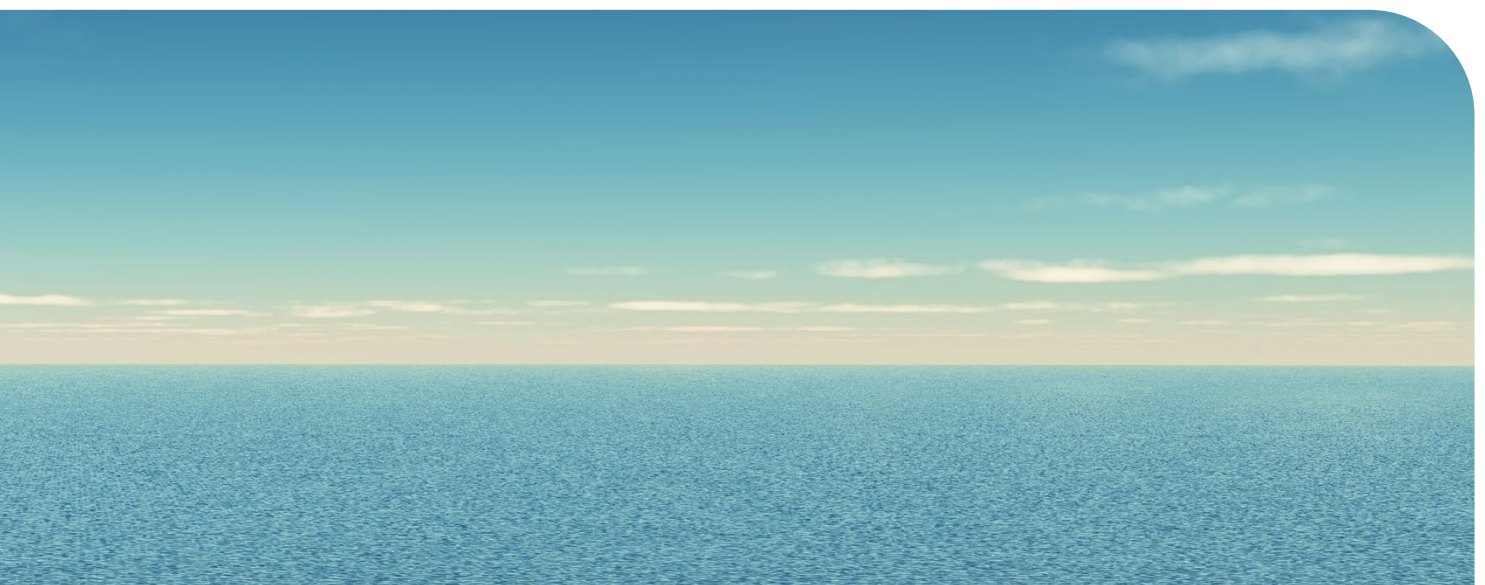
- le **acque nere non trattate** possano essere scaricate in navigazione a una distanza minima da terra di 12 miglia
- le **acque nere trattate** tramite triturazione e disinfezione possano essere scaricate in navigazione a una distanza minima da terra di 3 miglia
- le **acque nere trattate attraverso 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 **separatori di sentina** effettua il trattamento delle acque oleose derivanti dagli impianti e dai macchinari della sala macchine (drenaggi, condense, possibili perdite), consentendone la scarica 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.

Scarichi di acqua di sentina

	2022	2023	2024
Acqua scaricata attraverso il separatore di sentina (m ³)	553	608	906

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 effettuare 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.

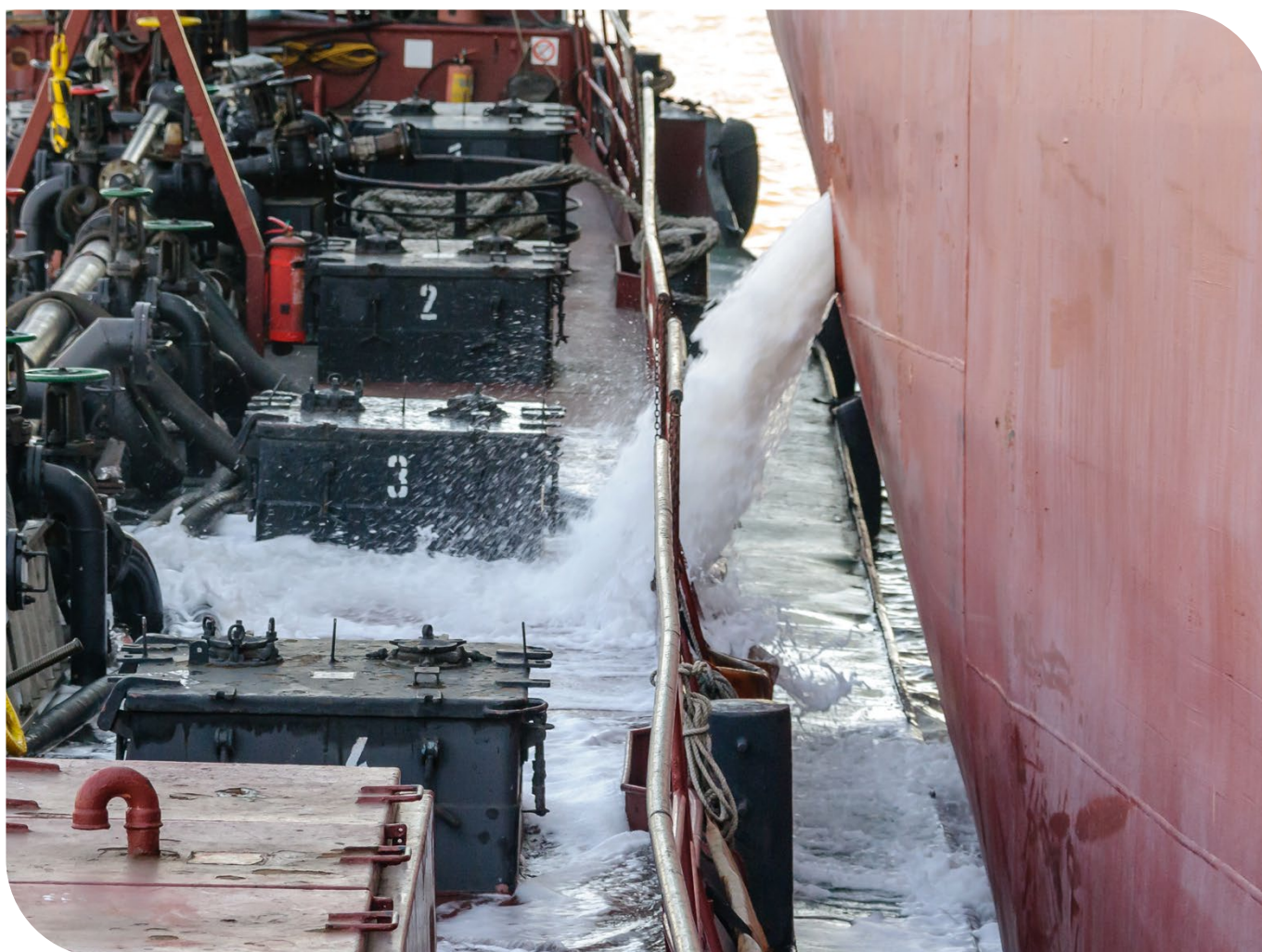
Durante il lavaggio dei ponti, la Compagnia si assicura che gli scarichi dei lavaggi siano privi di solidi galleggianti, schiuma visibile, composti fenolici alogenati, disperdenti o tensioattivi.

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 antisdrucchiolevole 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 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.

DILUIZIONE DELLE VERNICI

La diluizione della vernice in mare costituisce una fonte di inquinamento idrico distinta dagli sversamenti che si verifica a causa del **rilascio progressivo di vernici antivegetative**, applicate

agli scafi delle navi, che possono dissolversi nell'acqua nel corso del tempo.

La tabella riporta le **emissioni dei principali inquinanti rilasciati in**

mare, calcolate sulla base di una stima indicativa del potenziale rilascio nell'ambiente marino¹¹.

Emissioni dei principali inquinanti in acqua

2024

Emissioni nell'acqua di metalli pesanti (rame) [tCu]	2,83
<i>Emissioni di rame per miglia navigate [t/Miglia Nautiche]</i>	0,000011
Emissioni nell'acqua di metalli pesanti (zinco) [tZn]	0,46
<i>Emissioni di zinco per miglia navigate [t/Miglia Nautiche]</i>	0,000002
Emissioni nell'acqua di Xileni [t]	2,09
<i>Emissioni di xileni per miglia navigate [t/Miglia Nautiche]</i>	0,000008
Emissioni nell'acqua di Etilbenzene [t]	1,12
<i>Emissioni di etilbenzene per miglia navigate [t/Miglia Nautiche]</i>	0,000004

¹¹ La stima dell'inquinamento da usura delle vernici si basa sulla quantità di vernice applicata durante l'ultimo intervento di manutenzione di una nave tipo (*Alessandro Volta*), ipotizzando che l'intera massa venga rilasciata in mare nell'arco di un ciclo di cinque anni. Il valore annuo così ottenuto è poi esteso all'intera flotta (4,63 navi nel 2024). La metodologia adottata presuppone un degrado uniforme della vernice e non considera il recupero della vernice residua.

ACQUA E RISORSE MARINE

ESRS E3-1; E3-2; E3-4



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



+21,7% acqua marina
distillata a bordo dal 2022



-30,3% acqua potabile
prelevata in porto dal 2022

IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ MATERIALI

L'analisi ha identificato il tema "Acqua" come rilevante da una prospettiva finanziaria. In particolare, è stata identificata l'opportunità di mercato legata alla riduzione della necessità di

rifornimento idrico in porto, resa possibile dall'incremento della produzione di acqua marina distillata a bordo delle navi. Tale opportunità può contribuire al rafforzamento dell'efficienza

operativa del Gruppo, riducendo la dipendenza da approvvigionamenti esterni e favorendo una gestione più sostenibile della risorsa idrica nelle attività operative.

Sottotema	IRO materiali		Catena del valore a monte	Operazioni dirette	Catena del valore a valle
Acqua	Opportunità di mercato (<i>medio termine</i>)	Riduzione della necessità di rifornimento idrico in porto grazie a una maggiore quantità di acqua marina distillata a bordo	✓	✓	

POLITICHE E MODALITÀ DI GESTIONE

La Compagnia adotta diverse policy per gestire al meglio la risorsa idrica in tutte le sue operazioni. In particolare, gli aspetti presidiati riguardano:

- il **consumo di acqua** potabile a bordo
- i **sistemi di raffreddamento** a bordo
- lo **scarico delle acque reflue** antincendio
- la gestione dell'**acqua nei motori delle imbarcazioni di salvataggio**.

PRELIEVI IDRICI

L'acqua marina, risorsa essenziale per l'attività del Gruppo, costituisce la fonte principale dell'acqua utilizzata dal personale marittimo

e una risorsa imprescindibile per la gestione dei sistemi di raffreddamento, le attività di pulizia e i sistemi di sicurezza antincendio.

CONSUMO DI ACQUA POTABILE A BORDO

Per l'utilizzo a bordo, la Compagnia provvede all'approvvigionamento di acqua potabile prelevandola in porto o distillando acqua di mare a bordo.

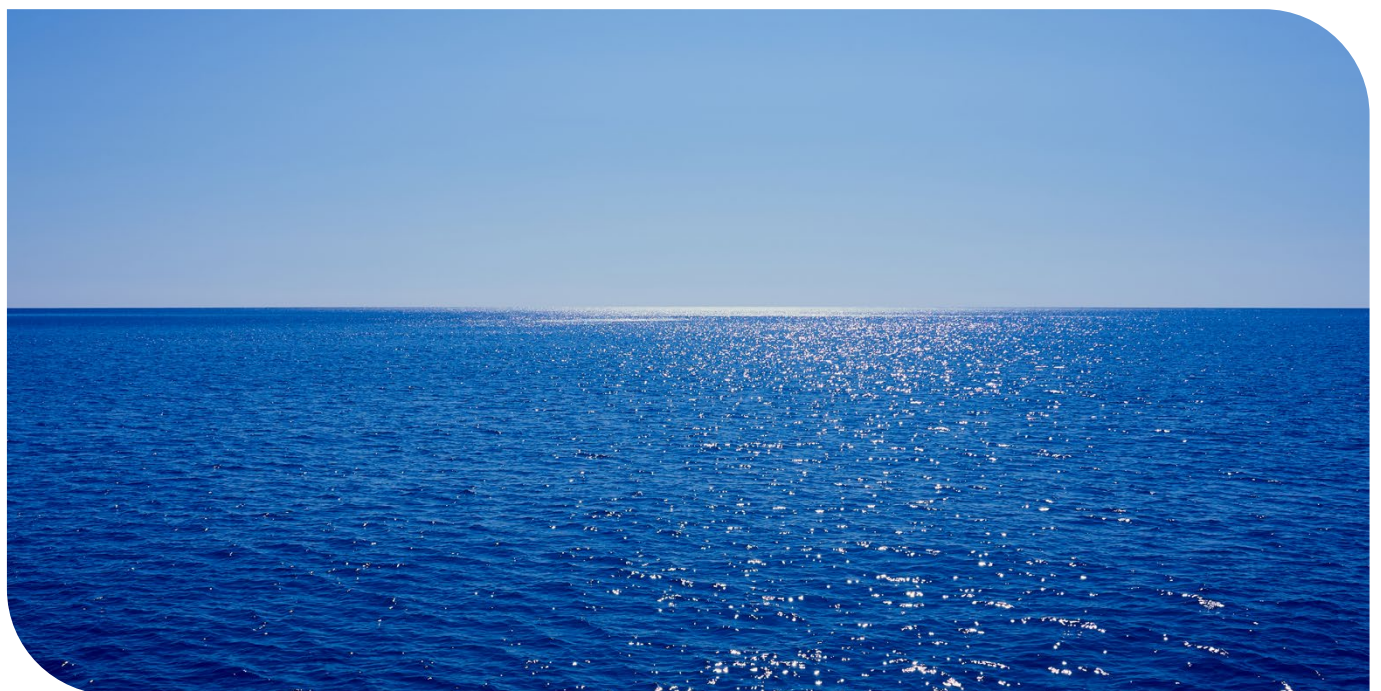
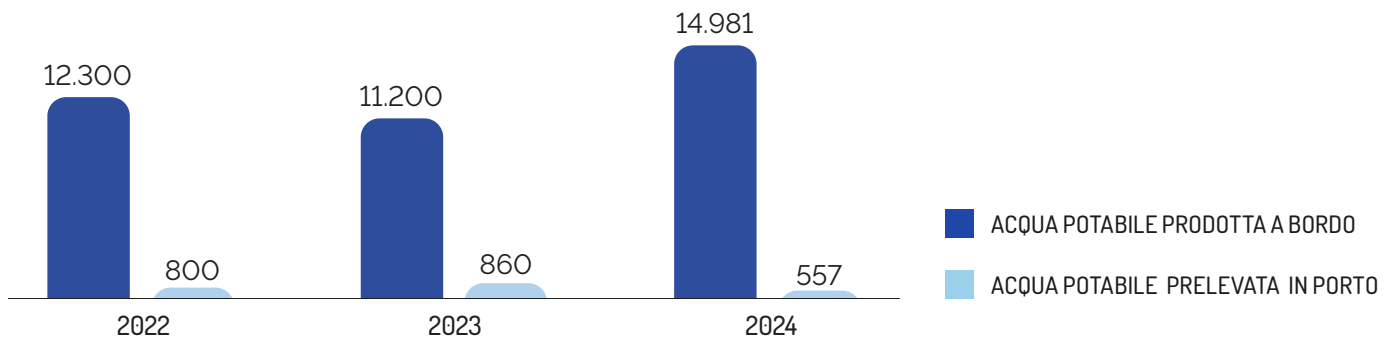
Nel 2024 il consumo complessivo di acqua potabile è stato pari a **15.538 m³**, di cui 14.981 m³

distillati a bordo (96%) e 557 m³ prelevati in porto (4%). L'aumento dei consumi idrici nell'ambito dell'attività marittima rispetto all'anno precedente è attribuibile all'incremento della flotta, passata da 4 a 5 navi¹². Nel 2024 sono stati prelevati 222 m³ di acqua in aree

soggette a stress idrico¹³, pari a circa l'1,4% del totale consumato a bordo delle navi.

Per il 2025, l'ufficio tecnico del Gruppo si è posto l'obiettivo di condurre un'analisi mirata a ridurre ulteriormente i prelievi in tali aree.

CONSUMO DI ACQUA POTABILE A BORDO PER FONTE (m³)



¹² Dati al 31 dicembre.

¹³ Per identificare le aree a stress idrico (categorie "high") è stato utilizzato il database del World Resources Institute.

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 la 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.

SISTEMA 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.

BIODIVERSITÀ ED ECOSISTEMI

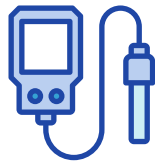
ESRS E4-2; E4-3

SDG



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

CONTRIBUTO DI CARBOFLOTTA AGLI SDGS DELL'AGENDA 2030 ONU



100% flotta con sistema di rilevazione di tracce olio nelle acque di zavorra



0 episodi di scarica accidentale di prodotto trasportato o di altre sostanze nocive in ambiente dal 2022



100% flotta con sistema di trattamento delle acque di zavorra conforme alla Ballast Water Management Convention

IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ MATERIALI

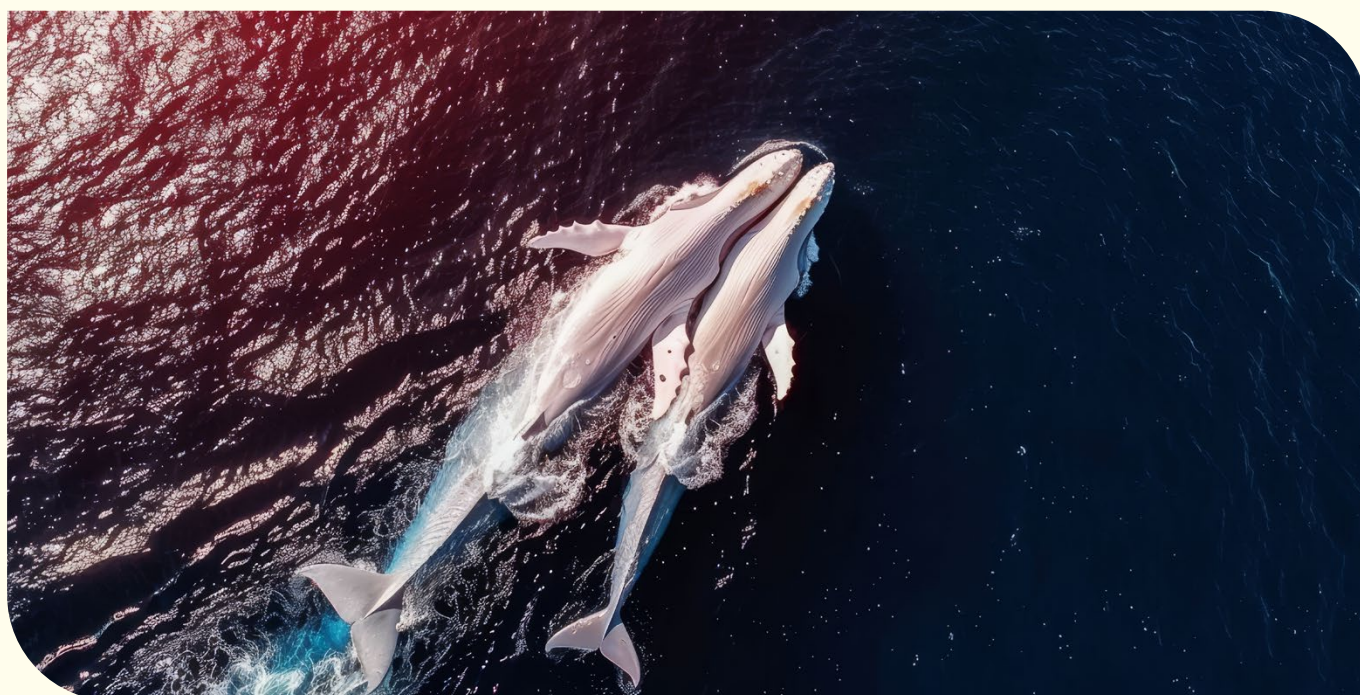
L'analisi ha identificato il tema "Biodiversità ed ecosistemi" come rilevante. Per quanto riguarda gli impatti negativi, sono risultati rilevanti gli effetti connessi ai cambiamenti nell'uso del suolo e del mare derivanti dall'espansione delle infrastrutture per le attività estrattive e il trasporto dei combustibili fossili lungo la catena del valore upstream.

A questo si aggiunge un potenziale impatto nel breve termine legato all'introduzione di specie esotiche invasive a seguito dello sversamento in mare di acque di zavorra non adeguatamente trattate.

Lato materialità finanziaria è stato individuato un rischio di transizione di natura normativa, connesso ai

costi di adeguamento a un quadro regolatorio più stringente in materia di tutela della biodiversità e degli ecosistemi e un'opportunità legata al miglioramento dell'immagine aziendale derivante dal sostegno a iniziative volte alla protezione della biodiversità e degli ecosistemi marini.

Sottotema	IRO materiali		Catena del valore a monte	Operazioni dirette	Catena del valore a valle
Fattori di impatto diretto sulla perdita di biodiversità	Impatto negativo effettivo	Cambiamenti nell'uso del suolo e del mare a causa dell'espansione delle infrastrutture per le attività estrattive e il trasporto dei combustibili fossili	✓		
	Impatto potenziale (<i>breve termine</i>)	Introduzione di specie esotiche invasive a seguito dello sversamento in mare di acque di zavorra non adeguatamente trattate		✓	
Impatti sull'estensione e sulla condizione degli ecosistemi	Rischio di transizione; politico e normativo (<i>medio termine</i>)	Costi di adeguamento a normative più stringenti per la protezione della biodiversità e degli ecosistemi		✓	
	Opportunità reputazionale (<i>breve termine</i>)	Miglioramento della reputazione aziendale grazie al sostegno a iniziative per la tutela della biodiversità e degli ecosistemi marini		✓	



POLITICHE E MODALITÀ DI GESTIONE

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.

La Compagnia si è dotata di documenti tecnici che definiscono procedure operative, istruzioni e standard per una gestione responsabile delle attività marittime, con particolare attenzione alle potenziali fonti di impatto negativo sulla biodiversità.

Tali documenti disciplinano in modo specifico la gestione:

- delle **acque di sentina e dei fanghi**
- delle **acque nere e grigie**
- dei **rifiuti solidi e pericolosi**
- delle **acque di zavorra**.

Con l'obiettivo di 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. Con l'obiettivo di gestire con la massima cura possibile l'acqua di zavorra,

Carbofin ha esteso volontariamente l'applicazione del programma di analisi, calibrazioni e controlli previsto dalla normativa statunitense *Vessel General Permit* (EPA VGP) **a tutte le sue navi**.

In aggiunta a quanto previsto dalle specifiche convenzioni e dalle normative – anche locali – **la Compagnia ha previsto l'installazione a bordo delle proprie navi di 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.

DISCARICHE ACCIDENTALI

Nel triennio 2022-2024 la Compagnia non ha rilevato **nessun episodio di discarica accidentale di prodotto trasportato né di altre**

sostanze nocive in ambiente. Nel 2022, tuttavia, si sono verificati due episodi di fuoriuscite contenute – limitate alla coperta

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

PREVENZIONE DELLE 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. 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 - **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.

	2022	2023	2024
Violazioni delle normative nella gestione delle acque di zavorra ¹⁵	1	0	0

BIOFOULING

Per biofouling si intende l'accumulo di organismi acquatici quali microrganismi, macroorganismi 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 biodiversità,

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.

RIVESTIMENTI ANTIVEGETATIVI

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 antivegetativo.

¹⁵ 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.

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 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

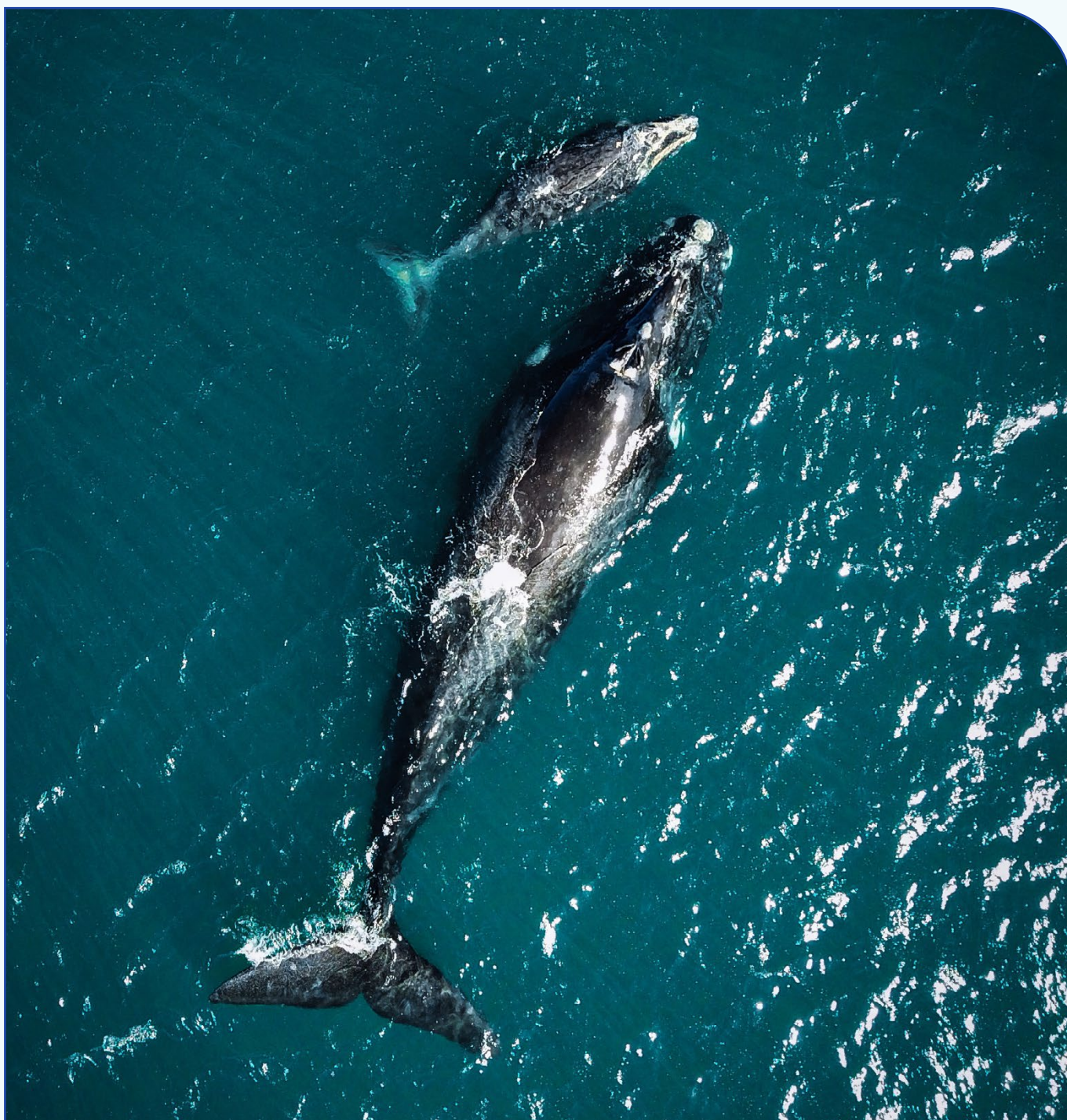
Nel 2024 la flotta della Compagnia ha navigato in **aree marine protette**¹⁶ per un totale di **82 giorni**, registrando una riduzione del **42%** rispetto al 2022, grazie alla modifica

delle rotte che ha caratterizzato l'operatività di Carboflotta negli ultimi anni. Inoltre, tra il 2022 e il 2024 la flotta non ha mai navigato in **aree marine in stato di**

conservazione protetta¹⁷ o in aree con ulteriori designazioni ecologiche, di biodiversità o di conservazione.

¹⁶ Come definite dall'International Union for Conservation of Nature (IUCN), ossia aree marine soggette a particolari restrizioni finalizzate alla tutela di fauna e flora, che consentono comunque la navigazione e l'ancoraggio delle navi.

¹⁷ Le aree marine in stato di conservazione protetta, elencate nel World Database of Protected Areas (WDPA), sono aree marine in cui la navigazione e l'ancoraggio delle navi sono vietati.



CAMPAGNA DI SENSIBILIZZAZIONE SULLE BALENE

Tra il 2023 e il 2024, è stata recepita la nuova normativa che impone alle imbarcazioni di lunghezza pari o superiore a 19,8 metri di mantenere una velocità massima di 10 nodi in specifiche aree e in determinati periodi dell'anno, con l'obiettivo di ridurre il rischio di morte o gravi lesioni per le balene.

In linea con la normativa, Carboflotta ha promosso **una campagna di sensibilizzazione per il personale di bordo sulle balene dell'Atlantico settentrionale**, specie esposta a un rischio maggiore di urti con le imbarcazioni.

ECONOMIA CIRCOLARE

ESRS E5-1; E5-4; E5-5

SDG



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



-19% rifiuti totali prodotti dalla flotta dal 2022



-52% rifiuti pericolosi generati dal 2022



63% quota di rifiuti smaltiti a terra

IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ MATERIALI

L'analisi ha identificato il tema "Economia circolare" come rilevante. Per quanto riguarda gli impatti negativi associati alle attività del Gruppo, l'analisi ha evidenziato come maggiormente rilevante il contributo all'esaurimento delle materie prime necessarie allo svolgimento delle attività

di business, con particolare riferimento all'impiego di materie prime non rinnovabili, quali il carburante. È stato inoltre individuato un rischio di transizione di natura normativa, legato ai costi di adeguamento a un quadro regolatorio più stringente in materia di gestione del fine vita delle navi.

La gestione dei rifiuti prodotti a bordo rappresenta un ulteriore ambito di attenzione per il Gruppo: l'analisi ha evidenziato anche in questo caso un rischio di transizione di natura normativa, connesso ai costi di adeguamento a normative più rigorose in materia.



Sottotema	IRO materiali		Catena del valore a monte	Operazioni dirette	Catena del valore a valle
Afflussi di risorse, compreso l'uso delle risorse	Impatto negativo effettivo	Contributo all'esaurimento delle materie prime necessarie alle attività aziendali - compresa la produzione e manutenzione degli asset - e in particolare delle materie prime non rinnovabili (es. carburante)	✓	✓	
Deflussi di risorse connessi a prodotti e servizi	Rischio di transizione; politico e normativo (<i>medio termine</i>)	Costi di adeguamento a normative più stringenti per la gestione del fine vita delle navi		✓	✓
Rifiuti	Rischio di transizione; politico e normativo (<i>lungo termine</i>)	Costi di adeguamento a normative più stringenti per la gestione dei rifiuti prodotti a bordo		✓	✓



POLITICHE E MODALITÀ DI GESTIONE

La Compagnia gestisce i rifiuti in conformità alla MARPOL, applicando sistemi di monitoraggio avanzati e investendo nel miglioramento delle attività di separazione, compattamento e restituzione dei packaging.

Le operazioni seguono il **Piano di Gestione dei Rifiuti**, con registrazione a bordo e controlli specifici per garantire il rispetto delle normative e delle procedure

del sistema di gestione ambientale (EMS), soprattutto per i rifiuti solidi e speciali. Il Piano è **volto a garantire il controllo e la tracciabilità di tutte le modalità di gestione dei rifiuti** generati dalle attività di trasporto marittimo, nel pieno rispetto delle normative vigenti e con l'obiettivo di minimizzare l'impatto ambientale.

Le principali modalità previste e disciplinate dal Piano includono:

- l'incenerimento a bordo
- lo smaltimento in mare
- lo smaltimento a terra
- la gestione del fine vita delle navi.

La Compagnia adotta su tutte le sue navi una "No single use plastic policy" che prevede di ridurre al minimo l'acquisto di plastica usa e getta per le attività marittime.

PRODUZIONE DI RIFIUTI

PRODUZIONE DI RIFIUTI A BORDO

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 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).

Nel 2024¹⁷ i rifiuti prodotti a bordo sono pari a **33.811 kg**, in diminuzione del **19%** dal 2022.

I rifiuti rientrano principalmente nelle categorie dei rifiuti alimentari (CAT B: 36%), dei rifiuti domestici, operativi e materiali riciclabili o riutilizzabili (CAT C: 24%) e dei rifiuti derivanti

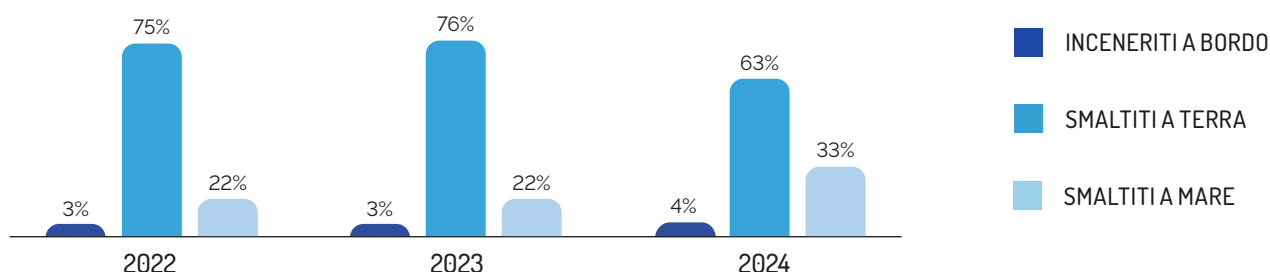
da materiale pirotecnico, materiali oleosi, vernici, detersivi e additivi (CAT F: 13%).

I rifiuti pericolosi ammontano a 5.929 kg e comprendono olio da cucina esausto, medicinali, prodotti chimici, pitture e solventi, oltre ad altri rifiuti speciali. Il **63%** dei rifiuti è stato smaltito a terra, il **33%** è stato scaricato in mare (esclusivamente rifiuti alimentari), mentre il **3%** dei rifiuti è stato incenerito a bordo.

La Compagnia prevede per ciascuna delle **3 modalità di gestione dei rifiuti specifiche procedure**.

¹⁷ Per allineare la rendicontazione agli standard europei (ESRS), in questa edizione del Bilancio di Sostenibilità i rifiuti prodotti dalle navi sono espressi in chilogrammi anziché in metri cubi, come invece avveniva in passato. Di conseguenza, i dati 2022 e 2023 riportati in questa edizione non sono direttamente confrontabili con quelli delle precedenti edizioni.

RIFIUTI SMALTITI



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.

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.

Fine vita delle navi

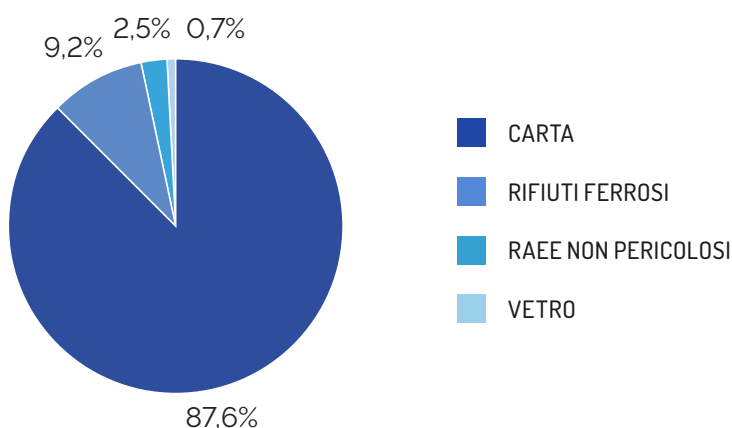
Tutte le navi della Compagnia sono certificate ai sensi della normativa EU 1257/2013 sul riciclo delle navi e della Convenzione di Hong Kong.

PRODUZIONE DI RIFIUTI NEGLI UFFICI

Nel 2024 Carboflotta ha potenziato il monitoraggio dei rifiuti prodotti nelle proprie sedi amministrative.

I rifiuti prodotti negli uffici – costituiti da carta, ferro e acciaio, RAEE e vetro – sono pari a **1.427 kg**, di cui **il 100% avviati al riciclo**, tramite il conferimento a canali idonei per lo smaltimento e il recupero.

RIFIUTI PRODOTTI NEGLI UFFICI - 2024





ADESIONE AL PROGETTO RIVENDING

Gli uffici del Gruppo aderiscono a "**RiVending**", un progetto promosso da **CONFIDA** (Associazione Italiana Distribuzione Automatica), **COREPLA** (Consorzio Nazionale per la Raccolta e il Recupero degli imballaggi in Plastica) e **UNIONPLAST** (Unione Nazionale Industrie Trasformatrici Materie Plastiche – Federazione Gomma Plastica), che ha promosso la creazione di un "ciclo chiuso" di raccolta e riciclo di bicchieri e palette in plastica per distributori automatici.

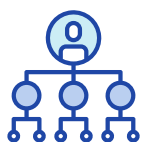
Il progetto è diviso in due fasi: la prima prevede il **posizionamento dei cestini e la promozione di una specifica campagna di comunicazione**, la seconda la **sostituzione del sacco della plastica con quello verde e blu di RiVending e l'avvio del circuito separato**.

VALORE SOCIALE



HIGHLIGHTS 2024

FORZA LAVORO PROPRIA



221 persone

lavorano per il Gruppo

86% personale di **bordo**

14% personale di **terra**



100% dipendenti ai quali sono garantiti i **servizi di welfare**



94% retention rate

del personale di **terra**



93% retention rate

del personale di **bordo**



40 ore pro capite

di formazione per il personale

di **terra**, **+194%** dal 2022



12 ore pro capite

di formazione per il personale

di **bordo**, **+12%** dal 2022

COMUNITÀ INTERESSATE



164 mila €

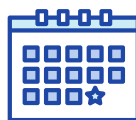
erogati dal Gruppo come contributi associativi e donazioni

COSUMATORI E UTILIZZATORI FINALI



0 reclami

da parte dei clienti dal 2022



0 giorni medi di fermo

per ispezione (DER) dal 2022



DATI AL 31.12.2024

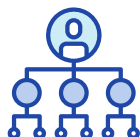
LE PERSONE CHE LAVORANO IN CARBOFLOTTA

ESRS S1-6; S1-7; S1-9; S1-12



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



221 persone lavorano per il Gruppo
 86% personale di **bordo**, 14% personale di **terra**



23%
 giovani marittimi (under 30)

COMPOSIZIONE E PROFILO DEL PERSONALE

Nel 2024 il personale del Gruppo Carboflotta è composto da **221 persone**, di cui **32 persone a terra** (14%) e **189 persone a bordo** delle navi (86%), con contratti di lavoro stipulati tra Italia e Filippine.

Per garantire un'analisi più accurata del personale, e con l'obiettivo di valorizzare adeguatamente le peculiarità di ciascun segmento,

i capitoli seguenti presentano in modo distinto e specifico dati e informazioni relativi al personale a terra e a quello di bordo.



PERSONALE DI TERRA

Il personale di terra, impiegato in Italia, è composto da **31 dipendenti**, di cui il **39%** donne.

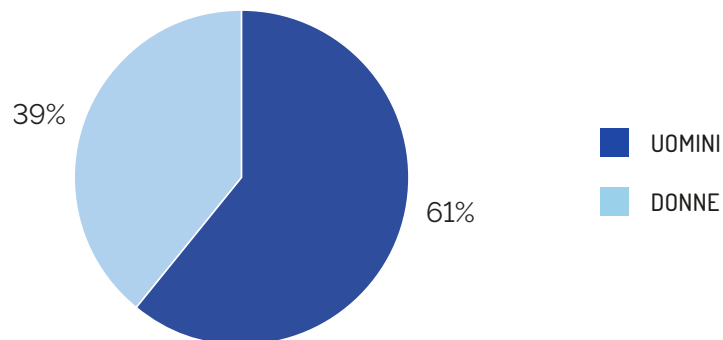
A questi si aggiunge 1 lavoratore non dipendente.

Il personale è composto per il **16%** da dirigenti e per l'**84%** da impiegati, con una ripartizione sostanzialmente stabile nel triennio. Il **top management** è composto da **3 figure**, il 100% uomini.

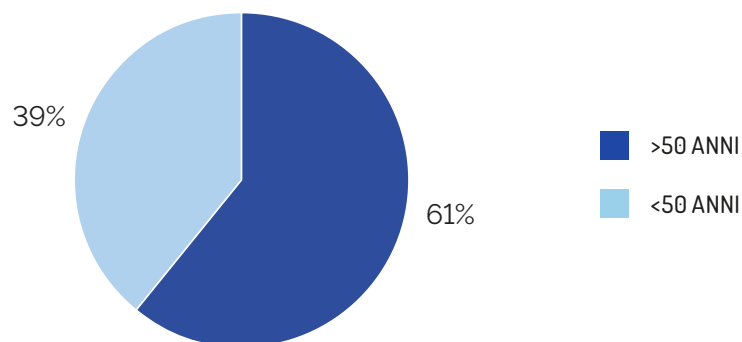
Dal 2022 tra il personale di terra è impiegata una persona appartenente alle categorie protette.

La maggior parte dei dipendenti ha età superiore ai 50 anni (61%), segue il personale con età compresa tra i 30 e i 50 anni (39%).

PERSONALE DI TERRA PER GENERE (2024)



PERSONALE DI TERRA PER FASCE D'ETÀ (2024)



Composizione del personale di terra	2022		2023		2024	
	Uomini	Donne	Uomini	Donne	Uomini	Donne
Dipendenti	21	12	22	11	19	12
Lavoratori non dipendenti – autonomi	1	0	1	0	1	0

Personale di terra per categoria professionale	2022		2023		2024	
	Uomini	Donne	Uomini	Donne	Uomini	Donne
Dirigenti	5	0	5	0	5	0
Impiegati	15	12	16	11	14	12
Collaboratori	1	0	1	0	0	0

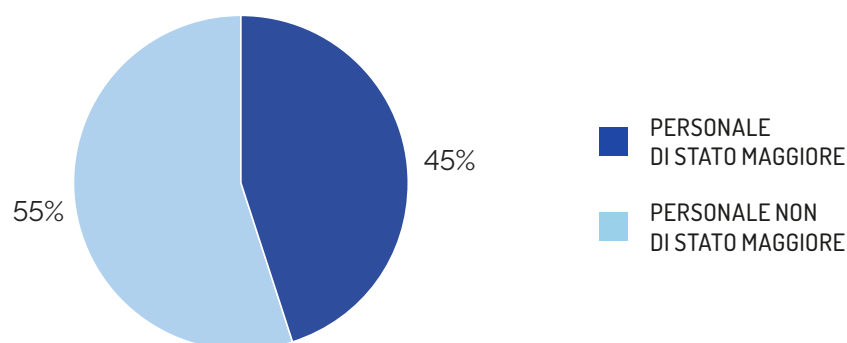
PERSONALE DI BORDO

Il personale di bordo è composto per il **99% da uomini**, in linea con un settore ancora condizionato dalla mancanza di donne in ruoli legati al trasporto di merci, specie nel ramo macchina.

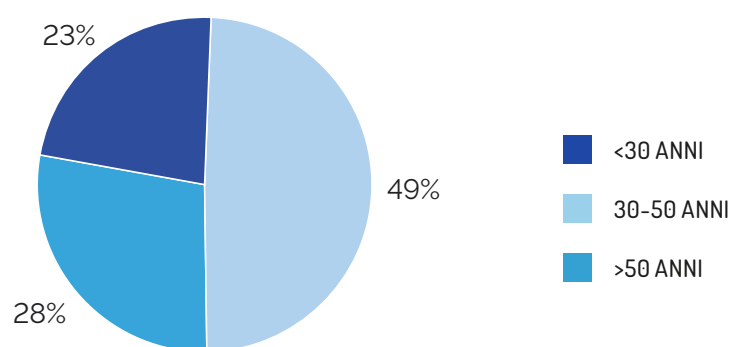
Il personale di bordo è suddiviso in diverse categorie professionali: comandanti e direttori di macchina (10%), ufficiali (26%), allievi ufficiali (9%), sottufficiali (18%) e Comuni (37%). Il **top management** è attualmente composto da 17 figure, il 100% uomini.

La maggior parte dei dipendenti ha età compresa tra 30 e 50 anni (49%), segue il personale con età superiore ai 50 anni (28%) e da quello con età inferiore a 30 anni (23%).

PERSONALE DI BORDO PER CATEGORIA PROFESSIONALE (2024)



PERSONALE DI BORDO PER FASCE D'ETÀ (2024)



Personale di bordo per categoria professionale	2022		2023		2024	
	Uomini	Donne	Uomini	Donne	Uomini	Donne
Comandanti e direttori di macchina	18	0	17	0	19	0
Ufficiali	64	1	53	0	49	0
Allievi ufficiali	12	3	7	2	16	1
Sottufficiali	43	0	41	0	35	0
Comuni	68	0	62	0	70	0

Personale di bordo per genere e sede di lavoro	2024	
	Uomini	Donne
Italia	76	1
Filippine	110	0
Spagna	1	0
Montenegro	1	0

OCCUPAZIONE SICURA E DIALOGO SOCIALE

ESRS S1-6

SDG

8 LAVORO DIGNITOSO
E CRESCITA
ECONOMICA


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



94% retention rate
del personale di **terra**



93% retention rate
del personale di **bordo**



100% contratti a **tempo**
indeterminato per il personale di **terra**



22 nuove assunzioni
il **91%** per il personale di **bordo**

IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ MATERIALI

L'analisi di doppia materialità ha identificato il tema "Forza lavoro propria" come rilevante da una prospettiva sia d'impatto che finanziaria. Rispetto al sotto-tema "Condizioni di lavoro", l'analisi ha evidenziato molteplici impatti positivi generati dal Gruppo in termini di miglioramento delle condizioni di lavoro e soddisfazione dei dipendenti, che includono: la creazione di posti di lavoro sicuri; salari adeguati e allineati alle aspettative; relazioni stabili e

costruttive con le organizzazioni sindacali; il coinvolgimento dei dipendenti nei processi aziendali tramite misure di partecipazione e informazione.

A questi si aggiunge un impatto negativo legato alle conseguenze sulla qualità della vita del personale di bordo, dovute alla gestione dei turni e degli orari di lavoro tipici dell'attività marittima.

Infine, è stato identificato un rischio di mercato legato ai costi di

reclutamento del personale, che potrebbero aumentare in caso di dimissioni dovute a condizioni di lavoro non pienamente allineate alle aspettative dei lavoratori.

Questo rischio risulta particolarmente rilevante in un mercato caratterizzato da una crescente domanda di personale qualificato e da una forte competizione per l'acquisizione di profili professionali idonei.

Sottotema	IRO materiali		Catena del valore a monte	Operazioni dirette	Catena del valore a valle
Condizioni di lavoro	Impatto positivo effettivo	Miglioramento delle condizioni di vita dei lavoratori grazie alla creazione di posti di lavoro sicuri		✓	
	Impatto negativo effettivo	Conseguenze negative sulla qualità di vita del personale di bordo, a causa della gestione dei turni e degli orari di lavoro tipici dell'attività marittima		✓	
	Impatto positivo effettivo	Miglioramento della soddisfazione del personale legato a salari allineati alle aspettative		✓	
	Impatto positivo effettivo	Miglioramento delle condizioni di lavoro del personale di bordo, attraverso un dialogo costruttivo e continuo con le organizzazioni sindacali		✓	
	Impatto positivo effettivo	Miglioramento della soddisfazione del personale attraverso il coinvolgimento nei processi aziendali, tramite misure di partecipazione e informazione		✓	
	Rischio di mercato (breve termine)	Costi di reclutamento del personale a seguito di dimissioni causate da condizioni di lavoro non pienamente allineate alle aspettative dei lavoratori, in un mercato caratterizzato da una crescente domanda di personale qualificato e forte competizione per l'acquisizione di figure professionali idonee		✓	

POLITICHE E MODALITÀ DI GESTIONE

L'approccio del Gruppo alla gestione delle risorse umane si fonda sulla cura delle condizioni contrattuali e sulla valorizzazione della continuità nei rapporti di lavoro, considerata elemento strategico per il raggiungimento degli obiettivi aziendali.

Per tutto il personale, in caso di necessità di coprire ruoli superiori, si privilegia la **crescita interna** attraverso avanzamenti di carriera del personale già in organico.

Inoltre, il Gruppo adotta **criteri equi e trasparenti** nella selezione, promuovendo pari opportunità e inclusione.

Carboflotta aderisce pienamente alle disposizioni della **Maritime Labour Convention** (MLC) del 2006, garantendo al personale di bordo il rispetto integrale degli standard previsti in materia di diritti e tutele dei lavoratori marittimi. Gli allievi ufficiali vengono assunti principalmente tramite l'**ITF nazionale Accademia della Marina Mercantile di Genova** e l'**Accademia Caboto di Gaeta**.

TIPOLOGIE CONTRATTUALI

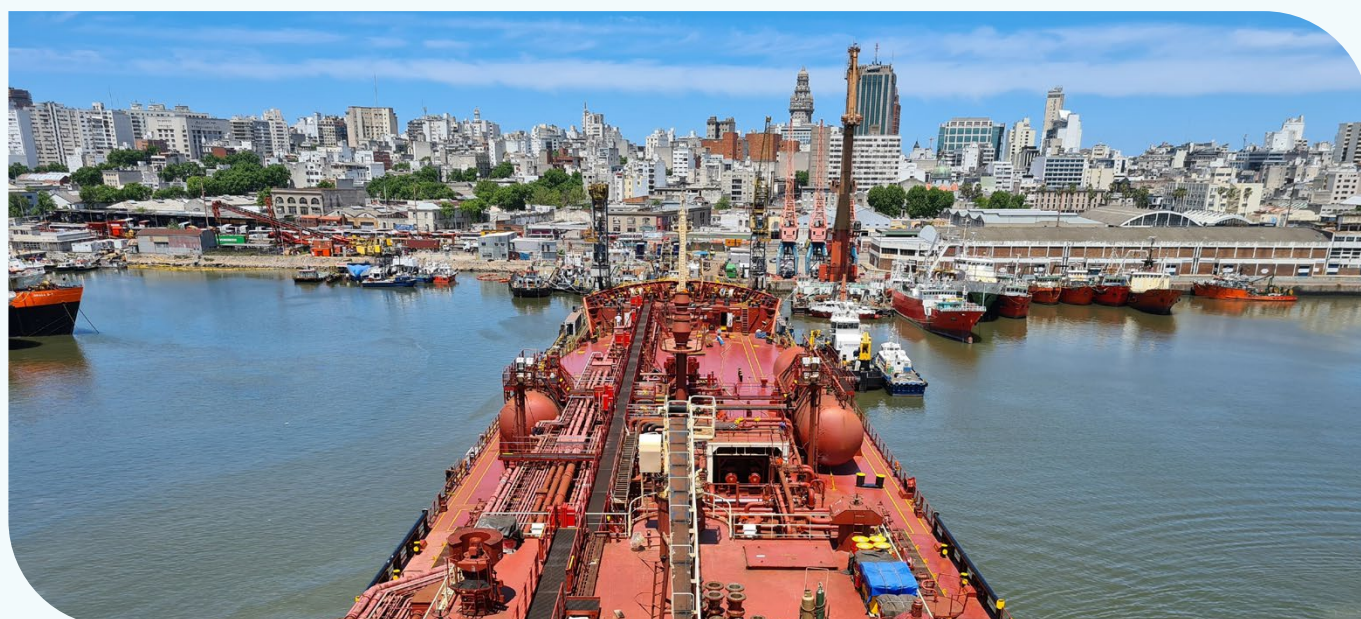
PERSONALE DI TERRA

Il **100%** del personale di terra ha un contratto a tempo indeterminato, **3** persone sono assunte con contratto **part-time**.

Inoltre, nel corso del 2024 è stato attivo un **collaboratore autonomo non dipendente**.

Tutti i dipendenti operano con sede di lavoro in Italia.

Personale di terra per tipologia contrattuale e genere	2022		2023		2024	
	Uomini	Donne	Uomini	Donne	Uomini	Donne
A tempo indeterminato	21	12	21	12	19	12
<i>di cui part time</i>	0	3	0	3	0	3
A tempo determinato	0	0	0	0	0	0
A orario variabile	0	0	0	0	0	0



PERSONALE DI BORDO

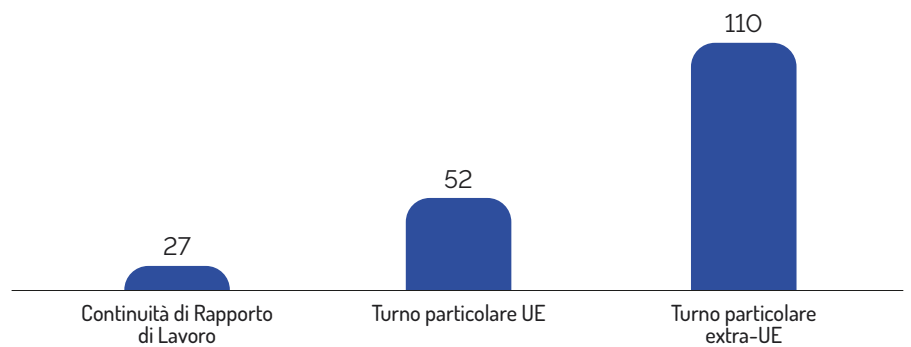
Il Gruppo applica il **turno particolare**, un contratto che prevede che al momento dello sbarco si estingua formalmente il rapporto di lavoro tra Compagnia e lavoratore nell'attesa di un nuovo imbarco, con conseguente liquidazione di tutti gli elementi di retribuzione maturati a bordo: trattamento di 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.

Esiste anche la tipologia di contratto in **continuità di rapporto di lavoro**, che 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). Tra il personale di bordo, **l'86%** è inquadrato con contratto in **turno particolare**, il restante **14%** con contratto in **continuità di rapporto di lavoro**.

PERSONALE DI BORDO PER TIPOLOGIA CONTRATTUALE (2024)



AUDIT ANNUALE A MANILA (FILIPPINE)

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 audit in remoto o in presenza a

Manila presso il *recruitment agent* con il fine principale - ma non unico - di **svolgere l'attività obbligatoria di auditing e verifica dell'operato**.

Poiché il *recruitment agent* svolge un ruolo centrale nel reclutamento del personale marittimo filippino, 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 temi di varia natura

- **organizzare incontri diretti con il personale marittimo locale** per rilevare aspettative reciproche, 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.

RECLUTAMENTO, TURNOVER E ANZIANITÀ AZIENDALE

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

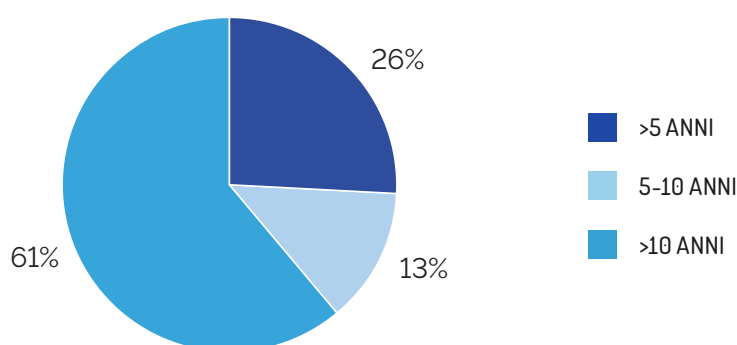
e senza discriminazioni di sorta. Le funzioni incaricate selezionano, assumono e amministrano i dipendenti in base a **criteri di competenza e di merito**, senza alcuna considerazione relativa a

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.

PERSONALE DI TERRA

Nel 2024 Carboflotta ha registrato **2 assunzioni** e **4 cessazioni** tra il personale di terra. Il **tasso di turnover** è **12%**, mentre il **tasso di retention** è pari al **94%**, a dimostrazione dell'investimento a lungo termine del Gruppo sulle proprie risorse. Il **61%** del personale di terra lavora in Carboflotta da oltre 10 anni, il **13%** ha un'anzianità aziendale compresa tra i 5 e 10 anni e il **26%** minore di 5 anni.

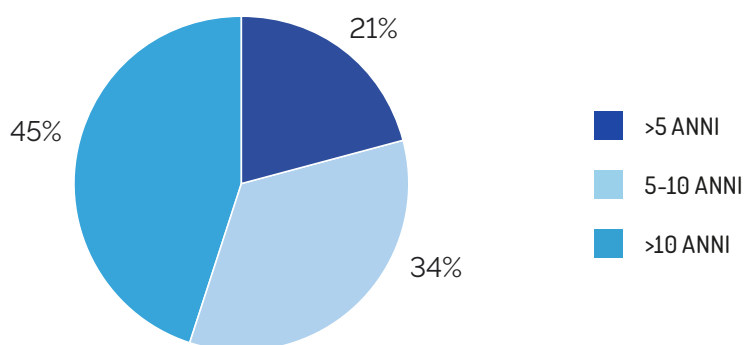
ANZIANITÀ AZIENDALE DEL PERSONALE DI TERRA (2024)



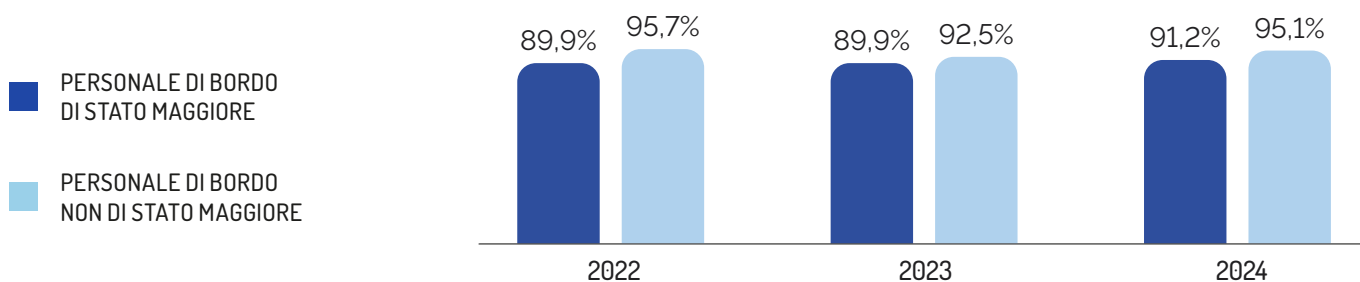
PERSONALE DI BORDO

Nel 2024 Carboflotta ha registrato **20 assunzioni** e **17 cessazioni** tra il personale di bordo. Il **tasso di turnover** è **9%**, il tasso di retention del personale appartenente allo **stato maggiore** è pari al **91,2%**, mentre per il personale **non di stato maggiore** al **95,1%**. Il **45%** del personale di bordo lavora per il Gruppo da oltre 10 anni, il **34%** ha un'anzianità aziendale compresa tra i 5 e 10 anni e il **21%** minore di 5 anni.

ANZIANITÀ AZIENDALE DEL PERSONALE DI BORDO (2024)



TASSO DI RETENTION



POLITICHE DI REMUNERAZIONE

Tutto il personale del Gruppo Carboflotta è coperto da contratti collettivi italiani¹⁸, a cui si aggiungono accordi integrativi che garantiscono miglioramenti sostanziali rispetto ai CCNL di riferimento.

In attesa della sottoscrizione del nuovo, nel 2024 resta in vigore l'**Accordo integrativo aziendale per il personale navigante sottoscritto per il triennio 2021-2023** che prevede:

- trattamenti economici migliorativi,

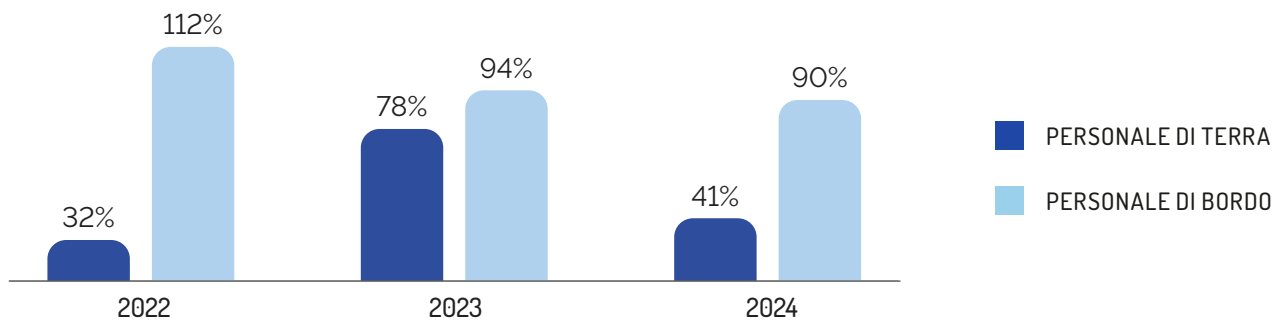
disposizione di indennità di navigazione e maggiorazioni per le giornate festive

- 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.

Complessivamente, per il personale di terra, i contratti di assunzione dei nuovi dipendenti hanno previsto nel triennio una **maggiorazione media del 41%** della remunerazione prevista dai Contratti Collettivi. Per quanto riguarda il personale di bordo, invece, la **maggiorazione media è stata del 90%**.

MAGGIORAZIONE MEDIA DELLA REMUNERAZIONE DELLE NUOVE ASSUNZIONI RISPETTO AL CCNL



SALUTE E SICUREZZA

ESRS S1-14

SDGs

3 SALUTE E BENESSERE

8 LAVORO DIGNITOSO E CRESCITA ECONOMICA

3.d Rafforzare la capacità di tutti i Paesi, soprattutto dei Paesi in via di sviluppo, di segnalare in anticipo, ridurre e gestire i rischi legati alla salute, sia a livello nazionale che globale

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



3 infortuni



100% personale coperto dal Sistema di gestione della salute e della sicurezza



2.260 ore di formazione su salute e sicurezza per il personale di bordo

IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ MATERIALI

L'analisi ha individuato come impatti negativi potenziali quelli legati alla sicurezza in caso di incidenti marittimi che coinvolgono navi e personale, così come gli impatti

sulla salute dei dipendenti derivanti da possibili infortuni sul lavoro. Questi impatti potenziali riguardano in particolare il personale di bordo, maggiormente esposto a tali

situazioni, soprattutto in presenza di condizioni meteo estreme o in contesti caratterizzati da conflitti o instabilità geopolitica.

Sottotema IRO materiali		Catena del valore a monte	Operazioni dirette	Catena del valore a valle
Condizioni di lavoro	Impatto negativo potenziale (breve termine)	Danni alla sicurezza causati da incidenti marittimi che coinvolgono navi e personale, talvolta legati a tensioni geopolitiche o condizioni climatiche estreme	✓	
	Impatto negativo potenziale (breve termine)	Danni alla salute delle persone a causa di infortuni sul lavoro, in particolare per il personale di bordo	✓	

POLITICHE E MODALITÀ DI GESTIONE

La politica in materia di salute e sicurezza fa riferimento alle principali normative, regolamenti e convenzioni internazionali vigenti, nonché alle normative nazionali.

La Compagnia adotta un **Sistema di Gestione** - sottoposto a verifiche e certificato da una terza parte esterna - basato sui requisiti di legge.

Il sistema include anche misure per i lavoratori non dipendenti e impone alle società appaltatrici e subappaltatrici l'applicazione degli standard di sicurezza vigenti.

Un elemento chiave per il benessere dell'equipaggio è la **certificazione ISO 45001**, recentemente aggiornata da Carbofin e Greenstar, che rappresenta lo standard

internazionale per la salute e sicurezza sul lavoro.

Inoltre, viene riservata particolare attenzione alla **security del personale di bordo**, con l'obiettivo di tutelare navi ed equipaggi dalle conseguenze di pratiche illegali, prevenendo potenziali attacchi terroristici, criminali e fenomeni di pirateria.

LA POLITICA DELLA SICUREZZA

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 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.

La politica 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 e 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 un f lusso costante, puntuale e completo di **informazioni, formazione e comunicazioni** adeguate e corrette.

Il **Sistema di Gestione della Sicurezza** è stato correttamente applicato e, come ogni anno, anche nel 2024 è stata effettuata la **revisione delle procedure di bordo**, con l'obiettivo di migliorarne ulteriormente l'efficacia. Durante questa revisione i comandanti e il personale hanno proposto alcuni miglioramenti per garantire operazioni più sicure e organizzate tra cui:

- formazione sul software Amos per tutti gli ufficiali
- controllo mensile del gancio di sospensione delle scialuppe
- allineamento delle condizioni di navigazione al piano elettronico Navtor
- aggiornamento dei registri di plancia.



SALUTE E SICUREZZA PER IL PERSONALE DI BORDO

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 del rischio di security, la cui adeguatezza viene valutata annualmente.

Questa attenzione è particolarmente importante per le unità che operano in aree sensibili come il **Golfo di Guinea**, dove la nave *Varoli Piazza* effettua regolare *trading*.

Nel triennio 2022-2024 non si sono registrati incidenti di security. Tale performance è frutto di un approccio strutturato e multilivello, che comprende:

- applicazione degli **Ship Security Plans** approvati da Organismi Riconosciuti (BV – RINA)
- implementazione delle **Best Management Practices (BMP)** per la sicurezza marittima
- **monitoraggio costante** della situazione geopolitica e degli eventi di security (abbordaggi, sequestri, ecc.) tramite fonti ufficiali, organizzazioni internazionali e, ove necessario, consulenti specializzati
- **applicazione continuativa** di regolamenti e raccomandazioni emanati dagli Stati costieri
- **coordinamento operativo** con le parti coinvolte (noleggiatore, agenzie, Security Escort Vessels)
- **condivisione sistematica** di rapporti e aggiornamenti con le navi, per consentire la scelta della rotta più sicura, anche quando non coincide con quella più breve o economica
- inserimento nei contratti di noleggio **limitazioni di trading** nelle aree ritenute ad alto rischio pirateria
- stipula di **polizze assicurative facoltative** a copertura dei rischi specifici (Kidnap & ransom).

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.

Per prevenire il rischio di stress lavoro-correlato, il Gruppo presta particolare attenzione al monitoraggio di fattori quali cambiamenti nei turni, lavoro notturno, attività svolte in situazioni di emergenza e mansioni ripetitive.

A tal fine, nel corso del 2024, sono state realizzate **nuove valutazioni di rischio**:

- rischi legati all'esclusione dell'allarme di troppo pieno del carico
- rischi legati all'operazione della gru
- rischi legati alla movimentazione con gru a tubo flessibile singolo.

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**
- **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.

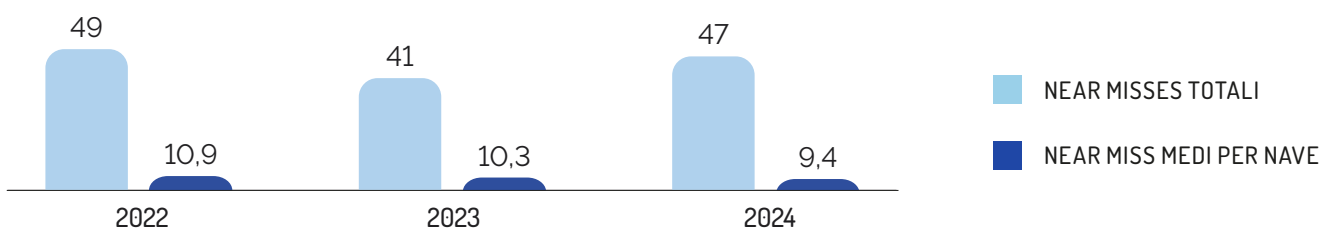
Inoltre, la Compagnia provvede a una **revisione annuale di tutte le**

valutazioni di rischio, coinvolgendo personale adeguatamente formato, 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 riportare in forma anonima eventuali casi di ritorsione da parte di un superiore / collega a seguito della segnalazione di un inadempimento di sicurezza.

Per quanto concerne le situazioni di mancato incidente, tutti i report sono stati analizzati ed è stato conseguentemente restituito un feedback alle navi interessate. Le azioni correttive effettuate dalla Compagnia in seguito agli incidenti verificatisi nel 2024 sono state ritenute idonee ed efficaci dalle autorità di riferimento.

NEAR MISS



VISITE MEDICHE

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 riguarda 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 al D. lgs. 81/08 "**Testo Unico in materia di salute e sicurezza sul lavoro**".

INFORTUNI

Carboflotta promuove costantemente **iniziative per prevenire infortuni sul lavoro**, in linea con l'obiettivo "**ZERO ACCIDENT**".

La Compagnia si avvale di specifici report di investigazione, di bollettini e seminari per condividere e divulgare le informazioni raccolte dagli incidenti e infortuni avvenuti a bordo delle navi.

Nel 2024 si sono registrati **3 casi di infortunio marittimo**, tutti avvenuti a bordo della nave *Alessandro Volta* tra febbraio e aprile. A seguito dell'analisi degli infortuni occorsi, la concentrazione degli incidenti in questi mesi è risultata collegata all'intensificarsi delle attività di manutenzione, tipiche della fase di preparazione alla sosta cantiere.

Il tema è stato affrontato in un'ottica di miglioramento anche durante il **Crew Event Day 2025**, concepito come un'occasione per condividere i risultati raggiunti, rafforzare la cultura della sicurezza e della sostenibilità, valorizzare il capitale umano e definire insieme le strategie del Gruppo.

Personale di terra e di bordo – Infortuni sul lavoro	2022	2023	2024
Numero di decessi	0	0	0
Numero di infortuni registrabili sul lavoro	4	1	3
Tasso di infortuni sul lavoro (Lost Time Injury Frequency - LTIF) ¹⁹	4,28	1,23	3,18
Numero di casi registrabili di malattie professionali	0	0	0
Numero totale di giorni persi dovuti a decessi, infortuni o malattie	229	38	63

¹⁹ Il tasso di infortuni sul lavoro è calcolato con la seguente formula: (numero di infortuni/numero complessivo di ore lavorate) *1.000.000.

FORMAZIONE SU SALUTE E SICUREZZA

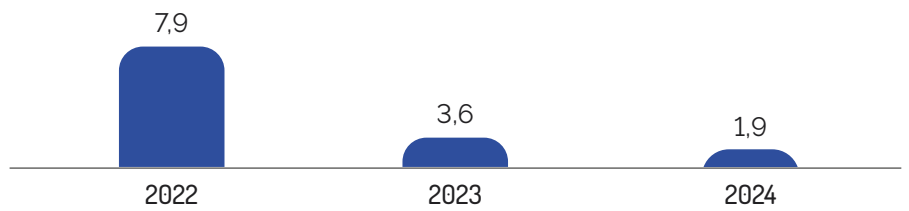
L'importanza che il Gruppo attribuisce alla tutela della salute e sicurezza sul lavoro si riflette

concretamente nell'impegno costante nella formazione di tutto il personale.

PERSONALE DI TERRA

Nel 2024 sono state realizzate **60 ore di formazione su salute e sicurezza** per il personale di terra, in particolare solo per gli impiegati.

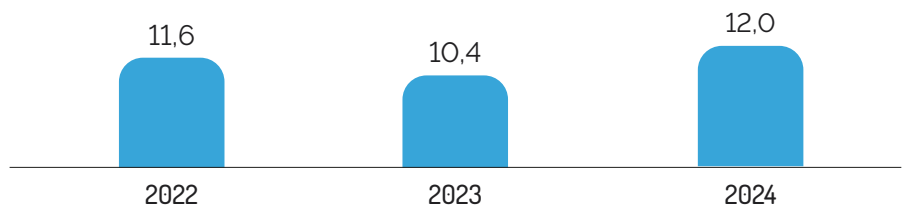
ORE DI FORMAZIONE PRO-CAPITE DEL PERSONALE DI TERRA



PERSONALE DI BORDO

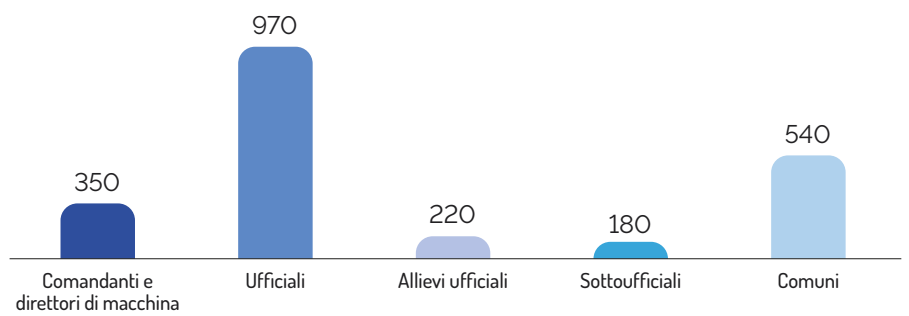
Per il personale di bordo sono state realizzate **2.260 ore di formazione** su salute e sicurezza. Carboflotta fornisce a tutto il personale di bordo un **programma di video-training** specifico per la formazione su salute e la sicurezza sul lavoro.

ORE DI FORMAZIONE PRO-CAPITE DEL PERSONALE DI BORDO



Nel 2024 sono state realizzate le campagne di **Training safety officer** e **Incident investigation**. Inoltre, è stata effettuata una campagna mirata ai **lavori in quota e fuori bordo**, che ha previsto la revisione delle procedure aziendali pertinenti, la formazione sulle procedure di sicurezza e sull'uso dei DPI, la fornitura a bordo di nuove attrezzature e il monitoraggio dell'implementazione durante audit, ispezioni di sicurezza e tecniche.

ORE DI FORMAZIONE PER CATEGORIA PROFESSIONALE (2024)




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 riferimento²⁰, hanno riportato esiti positivi.

²⁰ Port State Control, United States Coast Guard, Recognized Organizations, Flag State.

WELLBEING E WELFARE AZIENDALE


ESRS S1-11; S1-15; S1-16

SDGs



1 SCONFIGGERE LA POVERTÀ

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 LAVORO DIGNITOSO E CRESCITA ECONOMICA

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**



0 **reclami o cause** relative alle pratiche di lavoro dal 2022

IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ MATERIALI

Il lavoro dei marittimi richiede lunghi periodi a bordo delle navi, con orari estesi e turnazioni impegnative, che rendono spesso difficile la

conciliazione tra vita professionale e vita privata. Per questo motivo, nell'analisi è emerso un impatto negativo effettivo legato alle

conseguenze che tali condizioni hanno sulla qualità di vita del personale di bordo.

Sottotema		IRO materiali	Catena del valore a monte	Operazioni dirette	Catena del valore a valle
Condizioni di lavoro	Impatto negativo effettivo	Conseguenze negative sulla qualità di vita del personale a causa di una difficile conciliazione tra vita professionale e vita privata legata alle caratteristiche del lavoro dei marittimi		✓	

POLITICHE E MODALITÀ DI GESTIONE

La cura delle persone e il benessere dei suoi lavoratori sono di fondamentale importanza per Carboflotta.

Il Gruppo garantisce a tutti i dipendenti un'integrazione del TFR al momento del pensionamento e

offre numerose agevolazioni, tra cui convenzioni e sconti per hotel, noleggio auto, ingressi a teatro, acquisto di libri, etc, tramite il portale "Carboflotta Convenzioni".

Il Gruppo garantisce al **100% dei dipendenti di terra e di bordo** i

seguenti benefit:

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

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** 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; 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, il Gruppo 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 l'assegnazione del cellulare aziendale. Inoltre, per il personale di terra, il Gruppo concede **anticipi su richiesta** e, nel 2024, ha **rimborsato bollette per le utenze domestiche** per un totale di 26.405 euro, sfruttando la possibilità offerta dal decreto-legge "Aiuti Quater".

Il 100% del personale di terra ha diritto al congedo parentale; nel 2024 ne hanno usufruito 6 dipendenti - 5 uomini e 1 donna - tutti ancora in servizio al termine del periodo di congedo.

2024

Dipendenti con protezione sociale garantita

	Nr	%
Malattia	31	100%
Disoccupazione	31	100%
Infortuni sul lavoro	31	100%
Congedo parentale	31	100%
Pensione integrativa ²¹	31	100%
Assicurazione sulla vita	31	100%
Assicurazione sanitaria	31	100%
Copertura assicurativa da disabilità	31	100%

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.

È prevista l'estensione, a partire dall'entrata in vigore del nuovo contratto nel 2025, delle **polizze sanitarie** attualmente riservate a Comandanti e Direttori anche al **restante personale di bordo comunitario**²².

L'impegno di Carboflotta per il benessere del personale marittimo trova riscontro anche nell'attenzione dedicata alla **ristorazione**, 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.

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 a considerare le esigenze dei singoli nella definizione di imbarchi e sbarchi. 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 2024 il 100% del personale di bordo ha avuto diritto al congedo parentale, ma nessun dipendente ne ha usufruito.

Dipendenti con protezione sociale garantita	2024	
	Nr	%
Malattia	189	100%
Infortuni sul lavoro	189	100%
Congedo parentale	189	100%
Pensione integrativa	189	100%
Assicurazione sulla vita	189	100%
Assicurazione sanitaria	189	100%
Copertura assicurativa da disabilità	189	100%
Ritiro libretto	189	100%
Atti pirateria	189	100%
Rimpatrio	189	100%

²² Su questo tema è ancora aperto un tavolo di confronto tra Confindustria e le organizzazioni sindacali per definire i criteri relativi ai costi aziendali e alle modalità di rimborso.

PARI OPPORTUNITÀ E MULTICULTURALITÀ

ESRS S1-16; S1-17

SDGs	10 RIDURRE LE DISUGUAGLIANZE 	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
	8 LAVORO DIGNITOSO E CRESCITA ECONOMICA 	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

 6 nazionalità di provenienza del personale	 39% donne tra il personale di terra	 1% donne tra il personale di bordo
---	---	--

IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ MATERIALI

Rispetto al sotto-tema "Trattamento equo e pari opportunità per tutti", Carboflotta genera impatti positivi in termini di soddisfazione del personale – favorita da una politica aziendale attenta alle tematiche di genere – e di creazione di un clima di lavoro accogliente e inclusivo tramite la valorizzazione delle diversità.

Sono state identificate due opportunità. La prima riguarda l'aumento dell'attrattività di Carboflotta come luogo di lavoro grazie all'adozione di politiche

improntate all'equità e alle pari opportunità di crescita, che possono generare benefici quali minori costi di reclutamento e onboarding, oltre a un maggiore engagement dei dipendenti.

La seconda è legata al rafforzamento dell'attrattività del Gruppo grazie a un trattamento equo, alla disponibilità di pari opportunità di sviluppo professionale e all'attenzione al benessere psicologico dei dipendenti, in particolare del personale di bordo, con effetti positivi in

termini di riduzione dei costi di inserimento di nuovo personale e di consolidamento del senso di appartenenza.

L'analisi ha infine messo in evidenza un potenziale impatto negativo di mercato legato alla possibile perdita di talenti nel caso di episodi di trattamento iniquo o di mancanza di pari opportunità di sviluppo professionale, che potrebbe comportare un aumento dei costi di *recruiting*.

Sottotema IRO materiali

Catena del valore a monte Operazioni dirette Catena del valore a valle

Condizioni di lavoro	Impatto positivo effettivo	Aumento della soddisfazione del personale a fronte di una politica aziendale attenta alle tematiche di genere		✓	
	Impatto positivo effettivo	Creazione di un clima di lavoro accogliente e inclusivo, grazie alla valorizzazione della diversità		✓	
	Rischio di mercato (medio termine)	Perdita di talenti, con conseguenti costi di reclutamento di nuove risorse, a causa di episodi di trattamento iniquo dei dipendenti e della mancanza di pari opportunità di sviluppo professionale		✓	
	Opportunità di mercato (medio termine)	Aumento dell'attrattività di Carboflotta come luogo di lavoro, grazie a politiche di equità e pari opportunità di crescita, con benefici quali minori costi di reclutamento e onboarding e maggiore engagement dei dipendenti		✓	
	Opportunità di mercato (medio termine)	Aumento dell'attrattività di Carboflotta come luogo di lavoro grazie al trattamento equo, alle pari opportunità di sviluppo e all'attenzione dedicata al benessere psicologico dei dipendenti, in particolare a quello dell'equipaggio, con conseguente riduzione dei costi di reclutamento e onboarding e rafforzamento del senso di appartenenza		✓	



POLITICHE E MODALITÀ DI GESTIONE

Carboflotta condanna fermamente ogni forma di razzismo, xenofobia, bullismo e abuso di potere in particolare a bordo delle navi.

Per agevolare l'individuazione e la segnalazione di eventuali episodi di molestia, tutti i membri dell'equipaggio ricevono al momento dell'imbarco **informazioni chiare sulle modalità di reportistica disponibili**, sia in forma anonima che diretta.

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, senza alcun pregiudizio o discriminazione**. Si impegna, a creare un ambiente

di lavoro in cui i rapporti tra colleghi siano improntati a **lealtà, correttezza, collaborazione, rispetto e fiducia** e a 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 Gruppo rifiuta qualsiasi comportamento o propaganda basata sull'odio razziale, etnico o religioso, inclusa l'apologia o la minimizzazione di crimini contro l'umanità.

Ogni dipendente o collaboratore che, nello svolgimento della propria attività lavorativa, venga a conoscenza di atti o comportamenti di razzismo e xenofobia, bullismo, prevaricazione dei senior Officer nei

confronti dei sottoposti è tenuto a darne immediata notizia ai propri superiori e all'Organismo di Vigilanza.

Nel corso del 2024, a bordo di una nave del Gruppo, è stato segnalato un episodio di discriminazione. La Compagnia ha gestito tempestivamente la segnalazione in conformità alle procedure previste dal MLC e alla normativa vigente, coinvolgendo l'Autorità Marittima e tutte le parti interessate.

A seguito dell'accertamento dei fatti e della conseguente risoluzione del rapporto di lavoro con la persona segnalata, la Compagnia ha adottato tutte le misure necessarie per prevenire il ripetersi di simili episodi, rafforzando ulteriormente il proprio impegno per un ambiente di lavoro equo e rispettoso.

PERSONALE DI TERRA

Il personale di terra è composto da lavoratori provenienti da **3 nazionalità** diverse.

Il personale, ad eccezione di due dipendenti – uno inglese e uno romeno – è di nazionalità italiana.

Nel 2024 il gender pay gap – calcolato sulla base della retribuzione oraria lorda media per dirigenti e dipendenti – è pari al **39%**. Per quanto riguarda il gender pay gap suddiviso per categoria professionale, si registra un divario del 27% tra gli impiegati,

mentre per la categoria dei dirigenti – costituita esclusivamente da uomini – l'indicatore di dettaglio non è significativo.

Il tasso di **remunerazione totale annua**²³ nel 2024 è pari a 2,3.

PERSONALE DI BORDO

Il personale di bordo è caratterizzato da una **composizione multi-etnica**, suddiviso tra personale italiano (78) e filippino (110) con la presenza di due persone di nazionalità spagnola e montenegrina.



Nel 2024 è stata svolta la campagna **MLC Handling Procedure**, per rilevare l'umore e il grado di soddisfazione dell'equipaggio rispetto alle politiche di welfare esistenti e promuovere la diversità e le pari opportunità.

Tra i membri dell'equipaggio **non vi sono disparità di trattamento economico di alcun tipo tra uomini e donne di pari grado**.

Nel 2024 tra personale di bordo si registra un **tasso di remunerazione totale annua** pari a 2.

FORMAZIONE E SVILUPPO CAPITALE UMANO

ESRS S1-13

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



1.323 ore

di **formazione** del personale di **terra**

40 ore pro capite,
+194% dal 2022



2.246 ore

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

12 ore pro capite,
+12% dal 2022

IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ MATERIALI

L'analisi ha evidenziato la formazione e lo sviluppo del capitale umano come aspetto rilevante. Tra gli impatti positivi, il contributo all'aumento della soddisfazione e delle competenze del personale, reso possibile

dall'offerta formativa aziendale, che favorisce la crescita professionale delle persone e il rafforzamento delle competenze interne. È stata inoltre riconosciuta una opportunità, legata alla maggiore capacità di

innovazione e resilienza del Gruppo, derivante dalla formazione realizzata su tematiche all'avanguardia, che consente di rispondere in modo più efficace all'evoluzione del contesto competitivo e alle sfide future.

Sottotema	IRO materiali	Catena del valore a monte	Operazioni dirette	Catena del valore a valle
Condizioni di lavoro	Impatto positivo effettivo	Aumento della soddisfazione e delle competenze del personale grazie all'offerta formativa aziendale	✓	
	Opportunità di mercato (<i>breve termine</i>)	Maggiore capacità di innovazione e resilienza del Gruppo grazie alla formazione erogata ai dipendenti su tematiche all'avanguardia	✓	

POLITICHE E MODALITÀ DI GESTIONE

Il Gruppo 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.

In particolare, il personale di bordo dispone di una **policy formalizzata** (politica HSQ – procedure ad hoc), che stabilisce che tutto il personale dev'essere in possesso di certificazioni conformi alla Convenzione STCW 2010 - **Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers**. Ogni marittimo, in base al proprio

ruolo, deve possedere certificati specifici che attestino la competenza professionale, l'idoneità medica e l'esperienza richiesta. Prima di assumere incarichi a bordo, inoltre, è obbligatorio frequentare corsi di base sulla sicurezza che comprendono tecniche di sopravvivenza, antincendio, primo soccorso e responsabilità personali e sociali.

FORMAZIONE E SVILUPPO DELLE PERSONE

Per il Gruppo, la formazione è un pilastro strategico per la crescita aziendale e la valorizzazione delle competenze individuali.

Negli ultimi anni, Carboflotta ha potenziato i propri programmi formativi, con particolare attenzione ai temi dell'**innovazione**, della **digitalizzazione** e delle **soft skills**.

Tramite la diffusione e sistematizzazione di 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**.

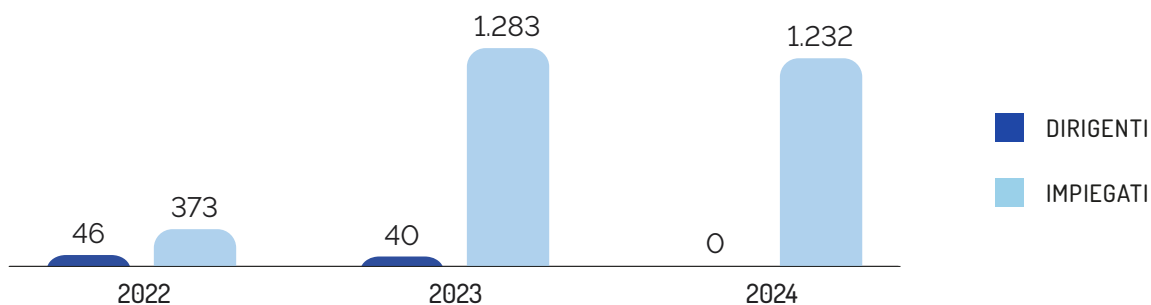
Attraverso programmi ad hoc, la Compagnia garantisce che le persone acquisiscano nuove competenze e aggiornino quelle che già possiedono, allo scopo di mantenere una prestazione di elevata qualità, supportare lo sviluppo dei talenti tramite la crescita, in termini di ruolo e responsabilità, e rafforzare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

PERSONALE DI TERRA

Complessivamente, nel 2024, sono state realizzate **1.232 ore di formazione** rivolte agli impiegati.

In particolare, il personale di terra ha partecipato a un **percorso formativo di 250 ore sulla transizione ecologica**, articolato in diversi temi.

ORE DI FORMAZIONE PER CATEGORIA PROFESSIONALE



La tipologia dei corsi di formazione è stata definita sulla base di specifiche richieste legislative, eventi di rilievo

avvenuti durante l'anno e percorsi di innovazione avviati dal Gruppo.

Corsi di formazione per il personale di terra - 2024

Compliance	Soft Skills	Corsi tecnici
<ul style="list-style-type: none"> Green Transition 	<ul style="list-style-type: none"> Change management 	<ul style="list-style-type: none"> Lingua Inglese Spazi confinati e lavori in quota Company Security officer - refresh

Sulla base di analoghi criteri è stato predisposto il Piano di formazione, finanziata e non finanziata, per il 2025.

Corsi di formazione per il personale di terra previsti per il 2025

Compliance	Ambiente	Corsi tecnici
<ul style="list-style-type: none"> Tecniche per auditing ISO 19011:2018 – Modulo 1 AICQ SICEV 	<ul style="list-style-type: none"> Time Charters Fuel EU Maritime 	<ul style="list-style-type: none"> Lingua Inglese (Speak & Write) Cyber security

Oltre ai percorsi formativi, i dipendenti partecipano a processi di **valutazione della performance**, volti a favorire la crescita del profilo professionale e a supportare le scelte organizzative relative agli avanzamenti di carriera.

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.

Tutte le valutazioni delle performance annuali pianificate per il 2024 sono state eseguite, coinvolgendo il **100%** del personale di terra, e hanno portato a 4 avanzamenti di carriera.

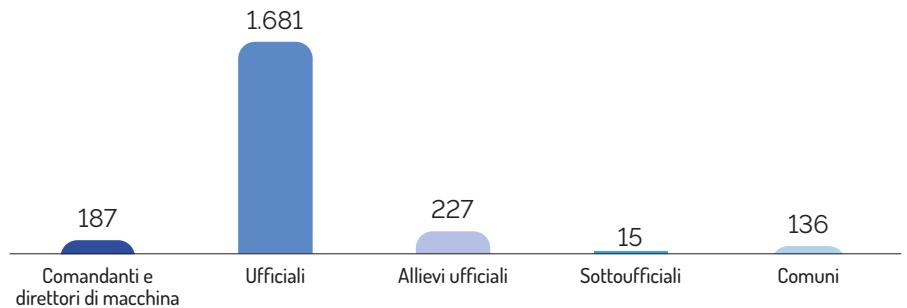
Valutazioni delle performance	2022	2023	2024
Pianificate (%)	100%	100%	100%
Ricevute (%)	100%	100%	100%
Promozioni a seguito della review delle prestazioni	5	8	4

PERSONALE DI BORDO

Complessivamente, nel 2024, il personale di bordo ha usufruito di **2.246 ore di formazione**.

Di seguito, è riportata la formazione realizzata nel 2024, costituita principalmente da **corsi obbligatori** necessari per poter navigare.

ORE DI FORMAZIONE PER CATEGORIA PROFESSIONALE (2024)



Corsi di formazione per il personale di bordo - 2024

Personale di macchina e di coperta

- MAMS
- Refresh MAMS
- Advanced GAS OPS
- Basic GAS OPS
- Incident investigation
- Corso D. lgs 231 (rivolto a tutto il personale)
- Corso Ship to ship
- Leadership manageriale
- Leadership operative
- Medical First AID
- Refresh First AID
- Refresh BST + Antincendio AV.

Personale di coperta

- RADAR
- ARPA
- ARPA SAR
- Ships handling
- Spazi confinati e lavori in quota
- Ship Safety Officer (SSO)
- Refresh SSO
- ECDIS Base
- ECDIS type specific furuno FMD
- ECDIS type specific sperry marine
- ECDIS specific JRC 9201

Personale di macchina

- High voltage Direttivo
- High voltage Operativo

Anche per il personale di bordo è stato predisposto il Piano di formazione 2025. Ogni anno, infatti, viene elaborato un piano formativo

per il personale in organico, tenendo conto della naturale scadenza dei certificati e dei relativi rinnovi tramite corsi di aggiornamento,

oltre all'introduzione di nuovi percorsi formativi in base alle esigenze operative e alle priorità della Compagnia.

Corsi di formazione per il personale di bordo previsti per il 2025

- Refresh BST
- Refresh antincendio av.
- Refresh medical first aid
- Medical first aid
- Medical care
- Refresh medical care
- Refresh MAMS
- Ship Safety Officer (SSO)
- Refresh SSO
- ARPA SAR
- Leadership manageriale
- High voltage direttivo
- High voltage operativo
- ECDIS type specific furuno FMD
- ECDIS type specific sperry marine
- ECDIS specific JRC 9201
- BLSA (rivolto a top ranks)
- Ships handling
- STS FT (rivolto a *Varoli Piazza*)
- CYBER SECURITY

Anche il personale di bordo, come quello di terra, è sottoposto a processi di **valutazione delle performance**. La valutazione avviene attraverso la compilazione delle note caratteristiche da parte dei responsabili di bordo, successivamente condivise con gli interessati per favorire il confronto come opportunità 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 è quello di **diffondere una cultura aziendale basata sul merito**, ricompensare 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.

Tutte le valutazioni delle performance annuali pianificate per il 2024 sono state eseguite e hanno coinvolto il **100%** del personale di bordo. A seguito della review delle prestazioni, sono state registrate **14** promozioni.

Valutazioni delle performance

	2022	2023	2024
Pianificate (%)	100%	100%	100%
Ricevute (%)	100%	100%	100%
Promozioni a seguito della review delle prestazioni	22	8	14

COMUNITÀ INTERESSATE

ESRS S3.MDR-A_01-12



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



164 mila €

erogati dal Gruppo come contributi associativi e donazioni

IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ MATERIALI

L'analisi ha identificato il tema "Comunità Interessate" come rilevante.

Il Gruppo ritiene fondamentale il rapporto con le comunità interessate e considera prioritario

instaurare con esse un dialogo attivo, anche attraverso il supporto a iniziative benefiche e filantropiche.

In tal senso, l'analisi ha individuato un'opportunità legata alla promozione di progetti e iniziative

nei territori in cui Carboflotta è presente, che potrebbero contribuire a rafforzare in modo positivo la reputazione aziendale.

Sottotema	IRO materiali		Catena del valore a monte	Operazioni dirette	Catena del valore a valle
Diritti economici, sociali e culturali delle comunità	Opportunità (breve termine)	Aumento della reputazione aziendale grazie alla promozione di iniziative nei territori in cui Carboflotta opera	✓	✓	✓

IMPEGNO VERSO LE COMUNITÀ

Il Gruppo Carboflotta è impegnato a contribuire alla promozione della qualità della vita, del benessere e allo sviluppo socioeconomico 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.

Il Gruppo supporta 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. I responsabili di servizio del Gruppo Carboflotta partecipano ai gruppi tecnici di lavoro in qualità di membri o di invitati permanenti.

	2022	2023	2024
Spese di partecipazione a Confitarma per attività di lobbying	52.895 €	44.675 €	44.675 €

BIMCO

Il Gruppo Carboflotta è membro di **BIMCO, la più grande associazione marittima internazionale**, accreditata come Organizzazione Non Governativa (ONG) presso i principali organi delle Nazioni

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

Propeller

Il Gruppo fa parte dell'**Associazione Culturale** che promuove l'incontro e

le relazioni tra persone che gravitano nei trasporti marittimi, terrestri, aerei; favorisce la formazione e l'aggiornamento tecnico, culturale tra tutti gli appartenenti alle categorie economiche e professionali legate alle attività marittime e dei trasporti internazionali e nazionali.



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 sostiene abitualmente la Fondazione durante la campagna natalizia annuale e con donazioni dedicate al programma "**Come a casa**", che accoglie bambini affetti da malattie genetiche rare e le loro famiglie, offrendo ospitalità ai pazienti giunti in Italia per terapie genetiche. Sottoporsi alla terapia comporta un percorso complesso: numerosi esami, un lungo ricovero anche in isolamento e un follow-up di 9 anni. Infatti, il progetto nasce anche per offrire alle famiglie supporto pratico e sostegno emotivo durante questo trasferimento temporaneo. Dall'avvio del programma, a novembre 2016, **110** famiglie hanno beneficiato del progetto «Come a casa» ricevendo supporto di tipo organizzativo, legale, burocratico, psicologico,

di mediazione culturale o di altro genere. Ad oggi, complessivamente, sono **159** i pazienti che sono stati accolti. Le famiglie coinvolte provengono da tutto il mondo: finora, sono **49** i Paesi di provenienza (tra europei ed extra-europei). Solo nel 2024 la Fondazione ha investito **337 mila euro** nel programma, grazie al quale sono stati accolti **12** nuovi pazienti, di cui **8** hanno già ricevuto la terapia genetica.

Fondo malattie renali (Gaslini)

Il Fondo ha la mission, dichiarata nello Statuto, di operare per la prevenzione, l'assistenza e lo studio nell'ambito delle malattie renali del bambino offrendo **sostegno economico e logistico alle famiglie dei piccoli pazienti** del Reparto di Nefrologia, Dialisi e Trapianto dell'Istituto G. Gaslini di Genova, e acquistando per lo stesso Reparto **apparecchiature diagnostiche all'avanguardia**, spesso tramite iniziative di raccolta fondi specifiche. Carboflotta supporta abitualmente il Fondo in occasione della campagna natalizia annuale.

Porto dei piccoli

L'associazione, nata nel 2005, ha lo scopo di **portare il mare e la cultura del porto a tutti i bambini e ragazzi che affrontano la malattia**, perché attraverso il gioco possano ritrovare momenti di serenità e svago. Partendo da un reparto dell'Istituto Gaslini di Genova, in **20 anni** di attività ha coinvolto oltre **270 mila bambini** e ragazzi in diverse regioni italiane e avviato collaborazioni con alcuni dei principali centri pediatrici italiani. Il Porto dei piccoli si rivolge a ogni bambino, indipendentemente dalla patologia, con particolare attenzione all'intero nucleo familiare. Grazie alle donazioni di amici e sostenitori, garantisce gratuitamente 365 giorni all'anno, tramite il team di professionisti, l'adeguato supporto ai bambini assistiti.

San Marcellino

Il Gruppo sostiene San Marcellino, Organizzazione di Volontariato attiva dal 1988 nell'accoglienza e nel supporto delle persone che vivono situazioni di grave emarginazione urbana, in particolare senza dimora.



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.

FAI

Il FAI - Fondo per l'Ambiente italiano ETS è una fondazione italiana senza scopo di lucro che opera grazie al sostegno di privati cittadini, aziende e istituzioni per la **salvaguardia del patrimonio storico, artistico e paesaggistico italiano**, nello spirito dell'articolo 9 della Costituzione Italiana.

Dal 1975 il FAI si impegna ogni giorno per proteggere la bellezza del nostro Paese e per raccontarla agli italiani di oggi e a quelli di domani. La società sostiene il FAI.

Fondazione Mus-e Italia Onlus

La Fondazione Mus-e Italia nasce grazie all'impegno e alla dedizione di un gruppo di persone convinte

che le **Arti e la Bellezza** possano essere **veicolo di cambiamento sociale**, favorendo l'inclusione e contrastando la povertà educativa.

La Fondazione ha scelto di fare la propria parte nel programma "Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile", rispondendo con chiarezza a 6 dei 17 obiettivi: No Poverty – Quality Education – Gender Equality – Ridurre le disuguaglianze – Peace, Justice and Strong Institutions – Partnerships for the goals.

Il Gruppo Carboflotta sostiene la Fondazione con una donazione annuale ricorrente dal 2008.





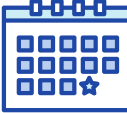
CLIENTI

ESRS S4-13



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

 <p>0,45 irregolarità medie per ispezione</p>	 <p>0 reclami da parte dei clienti dal 2022</p>
 <p>4 guasti e incidenti dal 2022</p>	 <p>0 giorni medi di fermo per ispezione (DER) dal 2022</p>

IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ MATERIALI

L'analisi ha identificato come rilevante, il sotto-tema "Inclusione sociale dei consumatori e/o degli utilizzatori finali".

In particolare, è stato individuato un impatto positivo effettivo:

Carboflotta, tramite le sue attività, garantisce una fornitura costante di GPL in aree geografiche in cui questa risorsa non sarebbe altrimenti disponibile. Questo consente alle comunità locali

di accedere a un combustibile essenziale per le esigenze quotidiane, contribuendo al miglioramento della qualità della vita e alla riduzione delle situazioni di vulnerabilità energetica.

Sottotema	IRO materiali	Catena del valore a monte	Operazioni dirette	Catena del valore a valle
Inclusione sociale dei consumatori e/o degli utilizzatori finali	Impatto positivo effettivo			✓

POLITICHE E MODALITÀ DI GESTIONE

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 relazioni durature ed efficaci.

A questo obiettivo sono rivolte le pratiche adottate quotidianamente nel rapporto con i clienti – prima,

durante e dopo le trattative commerciali – e nella gestione quotidiana delle navi. Storicamente la Compagnia ha sempre stipulato **contratti pluriennali di noleggio “a tempo”** salvo in rari casi contratti di noleggio “a viaggio”.

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**.

RELAZIONE CON IL CLIENTE

I principali clienti di Carbofin, con i quali la Compagnia ha instaurato rapporti di **collaborazione di circa 10 anni**, 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.

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 '70 e '80 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 '90 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

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	2022	2023	2024
% attività di manutenzione su apparecchiature non critiche effettuate rispetto al totale programmato	97,3%	97%	96%
% di attività di manutenzione su apparecchiature ambientali critiche effettuate rispetto al totale programmato	95,5%	98%	98%

La continua attività di manutenzione e gli *audit* interni – volti a verificare il rispetto di policy e procedure –

hanno permesso di limitare il più possibile il **numero di guasti e incidenti nel triennio 2022-2024**.

Incidenti e guasti	2022	2023	2024
Incidenti di navigazione	1 ²⁴	0	0
Incidenti a bordo	0	1	0
Guasti alle apparecchiature	0	1	1 ²⁵



²⁴ Nel 2022 è avvenuta una allision: una nave spinta da un rimorchiatore è entrata in contatto con la banchina.

²⁵ Nel 2024 si è verificato un guasto sulla nave *Alessandro Volta* a Houston, dovuto a problemi ai compressori di carico.

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 marittime		2022	2023	2024
Port State Control	Irregolarità medie per ispezione (DPI)	0,87	0	0,45
	Giorni medi di fermo per ispezione (DER)	0	0	0
Ship Inspection Report Programme (SIRE)	Irregolarità medie per ispezione di vetting	4,8	3,6	5,2
Ente di classificazione	Condition of class riscontrate	0	0	1

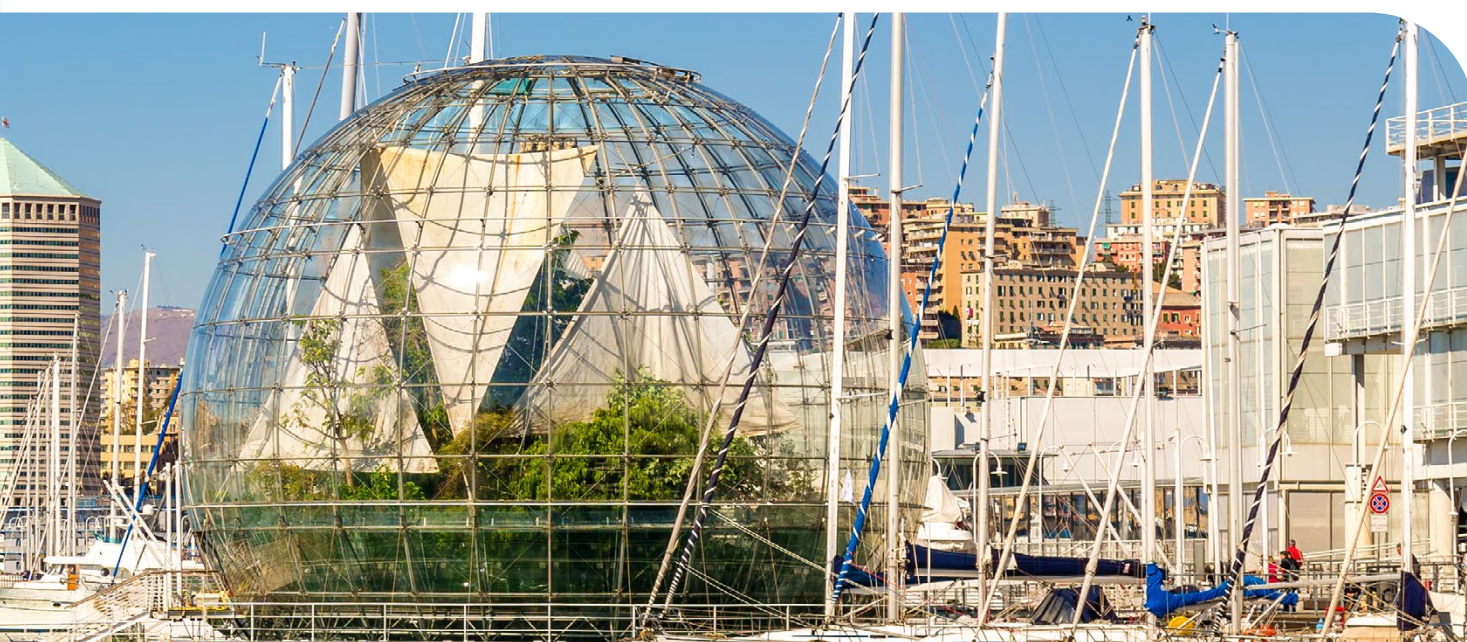
Per quanto riguarda le ispezioni del **Port State Control**, nel 2024 la flotta ha registrato **0,45 irregolarità medie per ispezione (DPI)**²⁶ e non ha subito l'imposizione di nessun giorno di fermo. **Tutte le irregolarità sono state analizzate con attenzione e sono state portate a termine le necessarie azioni correttive.**

È stata rilevata una *Condition of class* a seguito del guasto alle apparecchiature sulla nave *Alessandro Volta*.

Nel 2024 il sistema **Ship Inspection Report Programme (SIRE)** è stato aggiornato alla **versione 2.0**, rendendo non significativo il

confronto con gli anni precedenti dei dati relativi alle *irregolarità medie per ispezione di vetting*.

Nel complesso, anche grazie al contributo dei broker che fungono da intermediari tra la Compagnia e i clienti, **il Gruppo non ha ricevuto nessun reclamo da parte dei clienti.**



²⁶ Benchmark globale pari a 1,31 nel 2024. Fonte: <https://www.risk4sea.com>.

GOVERNANCE



HIGHLIGHTS 2024

CONDOTTA DI BUSINESS



0 casi di corruzione
dal 2022



0 casi di violazione
dei diritti umani dal 2022



12 mln €
spesi per forniture*



90% pagamenti
allineati ai termini standard

* Dati sui principali fornitori del Gruppo

DATI AL 31.12.2024



CONDOTTA DI BUSINESS

ESRS G1-1; G1-3; G1-4; G1-5; S-17



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 dal 2022



0 casi di corruzione
dal 2022



0 casi di violazione
dei diritti umani dal 2022



100% funzioni a rischio formate
sui temi dell'anticorruzione e antifrode

IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ MATERIALI

L'analisi ha identificato il tema "Condotta delle imprese" come rilevante. Per quanto riguarda gli impatti positivi generati, l'analisi ha evidenziato come maggiormente rilevante il contributo del Gruppo alla diffusione di una cultura improntata alla sostenibilità e all'etica, sia all'interno del proprio

perimetro organizzativo che lungo la catena del valore. È stata inoltre riconosciuta un'opportunità di mercato nel medio termine, legata al rafforzamento del modello di business grazie alla progressiva integrazione dei principi di sostenibilità nella gestione aziendale.

La prevenzione dei fenomeni corruttivi rappresenta un ulteriore ambito di attenzione per il Gruppo: tra gli impatti positivi emersi emerge, infatti, il contributo alla diffusione di una cultura della prevenzione della corruzione attiva e passiva tramite attività di formazione e sensibilizzazione.

Sottotema	IRO materiali		Catena del valore a monte	Operazioni dirette	Catena del valore a valle
Cultura d'impresa	Impatto positivo effettivo	Contributo alla diffusione di una cultura d'impresa improntata alla sostenibilità e all'etica	✓	✓	✓
	Opportunità di mercato (medio termine)	Aumento della resilienza del modello di business grazie alla progressiva integrazione della sostenibilità nella gestione		✓	
Corruzione attiva e passiva	Impatto positivo effettivo	Contributo alla diffusione di una cultura della prevenzione della corruzione attiva e passiva tramite attività di formazione e sensibilizzazione		✓	

POLITICHE E MODALITÀ DI GESTIONE

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

Il Gruppo si impegna all'adozione di un comportamento professionale, equo e onesto, comprendendo appieno che tali valori riflettono un forte senso di responsabilità sociale.

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.

Questo impegno si traduce nell'adozione, da parte di tutte le aziende del Gruppo, del **Modello 231** e del **Codice Etico**, strumenti fondamentali per garantire una gestione responsabile del business.

MODELLO 231 – MODELLO DI ORGANIZZAZIONE, GESTIONE E CONTROLLO

Un elemento cardine delle politiche di gestione della condotta aziendale è il **"Modello di organizzazione, gestione e controllo"** previsto dall'art. 6 del **D. lgs. 231/2001**, che 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.

La versione attualmente in corso di validità del Modello 231 di

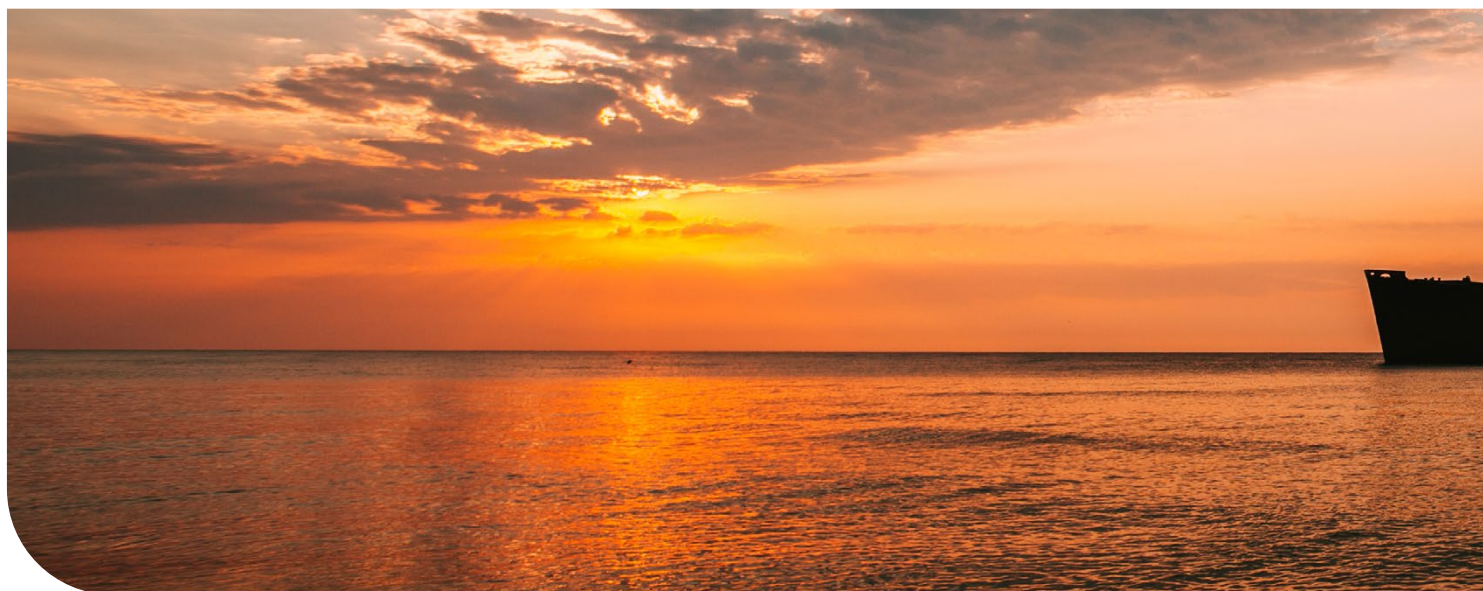
Carbofin è stata revisionata nel 2024 ai fini dell'adeguamento agli sviluppi normativi e alle modifiche organizzative.

Greenstar Shipmanagement S.r.l. ha adottato e approvato il proprio Modello 231 nel 2024, mentre **Sant'Ugo Immobiliare S.r.l.** nel 2025.

Il tema dei diritti umani è integrato e regolato all'interno del Modello 231.

Nel triennio 2022-2024, non sono stati registrati gravi casi di violazione.

Diritti umani	2022	2023	2024
Numero di gravi violazioni dei diritti umani (es. lavoro forzato, traffico di esseri umani, sfruttamento minorile)	0	0	0
Numero di violazioni relative al non rispetto dei principi guida ONU, della dichiarazione OIL e delle linee guida OCSE	0	0	0
Importo totale delle multe, delle sanzioni e dei risarcimenti per danni derivanti da violazioni dei diritti umani	0 €	0 €	0 €



CODICE ETICO

Il Codice Etico 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 guadagnati nel tempo.

I principi generali che ispirano il Codice Etico sono:

- Rispetto di Leggi e Regolamenti nazionali, dello Stato di bandiera della nave e internazionali
- 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 e nell'uso dei sistemi informativi
- Whistleblowing.

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 della Compagnia.

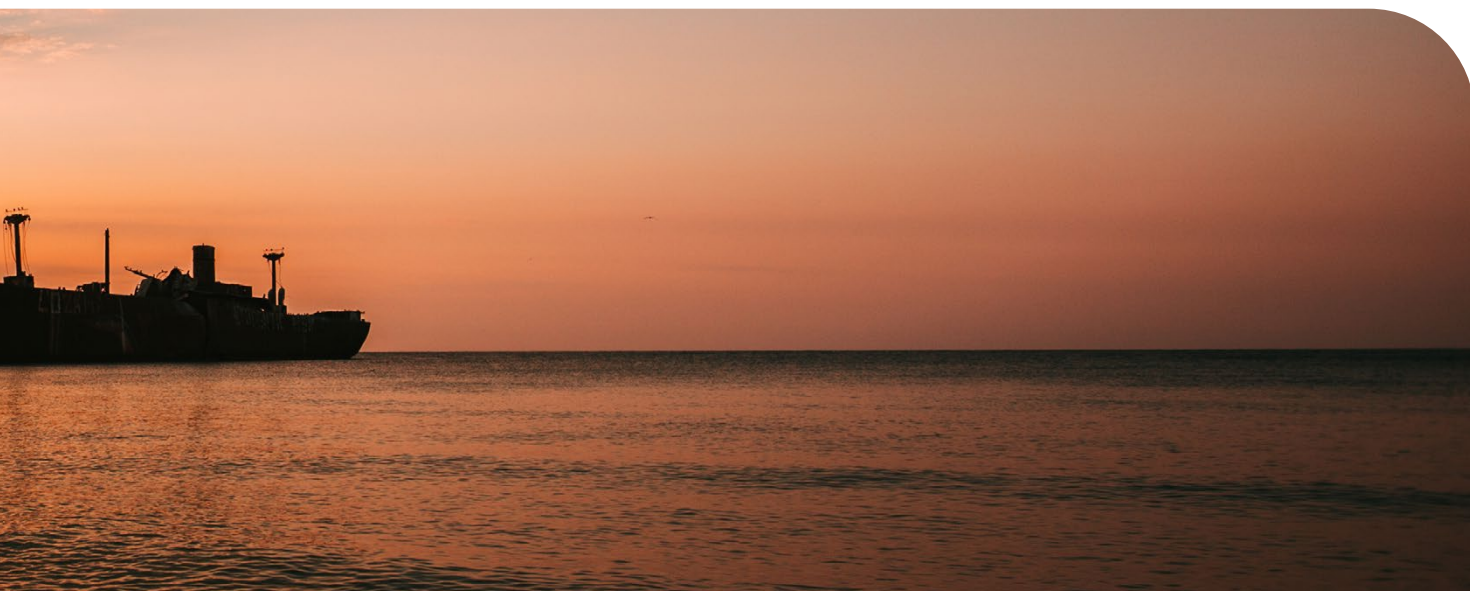
Il rispetto del Codice Etico comporta l'osservanza di ogni normativa cogente, dei regolamenti aziendali - tra cui le norme di comportamento dei dipendenti – e delle norme endosocietarie adottate volontariamente dalla Compagnia,

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.

Con l'adozione del Modello 231, **Carbofin ha approvato e adottato il Codice Etico**, documento che contiene l'insieme dei diritti, doveri e responsabilità che Carbofin assume nei confronti di tutti i suoi stakeholder.

L'attuale versione del Codice Etico, aggiornata nel 2024, è stata adottata nel corso del 2025.

Greenstar Shipmanagement S.r.l. ha adottato e approvato il proprio Codice Etico nel 2024, **Sant'Ugo Immobiliare S.r.l.** nel 2025, in concomitanza con l'adozione del Modello 231.



POLITICA ANTICORRUZIONE

Tutte le aziende del Gruppo rispettano 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. In particolare, nello svolgimento delle proprie attività all'estero, Carbofin e Greenstar Shipmanagement S.r.l. osservano scrupolosamente le leggi locali e le convenzioni internazionali relative alla corruzione.

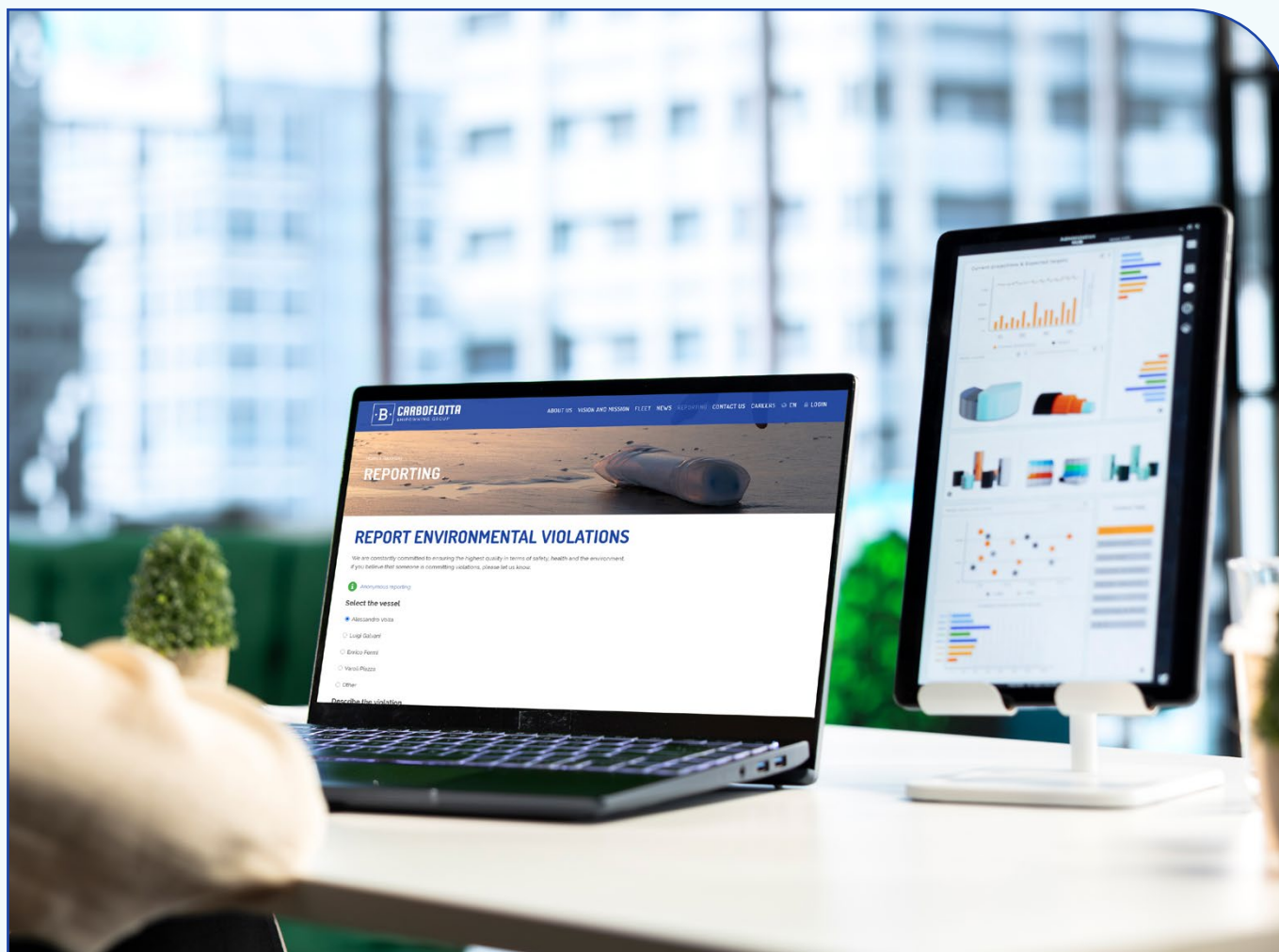
In merito ai rapporti con clienti e soggetti terzi, la politica esplicita il divieto di dazioni e promesse di dazioni, denaro, benefici e altre utilità che possano configurare un reato o una violazione del Codice Etico, o che possano essere finalizzati a ottenere un trattamento di favore, che falsi le 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 del Gruppo o da terzi interessati, va segnalata tempestivamente alle funzioni interne competenti e all'Organismo di Vigilanza.

	2022	2023	2024
Incidenti di corruzione confermati	0	0	0
Casi accertati in cui i lavoratori sono stati licenziati o sanzionati	0	0	0
Casi accertati relativi a contratti con partner commerciali che sono stati terminati o non rinnovati a causa di episodi di corruzione	0	0	0
Condanne derivanti da violazioni delle leggi anticorruzione e antifrode	0	0	0
Importo totale delle perdite monetarie/multe a seguito di procedimenti legali (€)	0 €	0 €	0 €



WHISTLEBLOWING

Tutte le aziende del Gruppo sono dotate di un sistema elettronico di prim'ordine per **facilitare e incoraggiare le segnalazioni degli illeciti**²⁷ (canale whistleblowing), ideato per garantire riservatezza ai soggetti segnalanti e tutelarli da potenziali atti ritorsivi. La piattaforma informatica adottata 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.

All'Organismo di Vigilanza è affidato il compito di supervisionare e gestire il sistema di segnalazioni. La procedura relativa è disciplinata da specifiche Whistleblowing Policy, disponibili sia in formato cartaceo presso gli uffici della sede e sulle navi della flotta, sia online sui siti delle aziende del Gruppo.

Il Gruppo si impegna a sottoporre ogni segnalazione a un'indagine approfondita e a tutelare la persona segnalante da ogni tipo di ritorsione.

Nel triennio 2022-2024 non sono stati rilevati casi di corruzione.

A febbraio 2025, l'OdV durante le Relazioni periodiche semestrali sull'attività dell'Organismo di Vigilanza, informa che in riferimento all'anno 2024, non è pervenuta all'OdV alcuna segnalazione di violazione del Modello Organizzativo e che il canale messo a disposizione dalla Compagnia per gli avvisi di whistleblowing non contiene alcuna nuova segnalazione.

²⁷ 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.

Nel corso del 2024 non sono state svolte attività di formazione specifica sui temi dell'anticorruzione e dell'antiriciclaggio ai dipendenti.

Tuttavia, come da prassi aziendale, **tali contenuti sono inclusi nel percorso di onboarding e regolarmente erogato ai nuovi assunti durante l'anno.**

Formazione su anticorruzione e antifrode	Funzioni a rischio	Management	OADC ²⁸
Copertura della formazione			
Personale	27	2	3
Personale che ha ricevuto formazione	27	2	3
Ore di formazione	8	8	8
Frequenza			
Con quale frequenza la formazione è erogata		Annuale	
Temi trattati			
<ul style="list-style-type: none"> • Disciplina 231 • MOG • Codice Etico • Whistleblowing 			

SISTEMA DI GESTIONE INTEGRATO

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

L'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 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 seguenti 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).





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.

GESTIONE DELLA CATENA DI FORNITURA

ESRS G1-1; G1-3; G1-4; G1-5

SDGs	 <p>8 LAVORO DIGNITOSO E CRESCITA ECONOMICA</p>	<p>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</p>
	 <p>12 CONSUMO E PRODUZIONE RESPONSABILI</p>	<p>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</p>

CONTRIBUTO DI CARBOFLOTTA AGLI SDGS DELL'AGENDA 2030 ONU

 <p>0 procedimenti legali per pagamenti in ritardo</p>	 <p>90% pagamenti allineati ai termini standard</p>
 <p>12 mln € spesi per forniture*</p>	 <p>270 fornitori*</p>

* Dati sui principali fornitori del Gruppo

IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ MATERIALI

L'analisi ha evidenziato che la "Gestione dei rapporti con i fornitori, comprese le prassi di pagamento" rappresenta un ambito di particolare importanza per il Gruppo. Rispetto

alla gestione della relazione con i fornitori, è stato infatti individuato un potenziale impatto positivo legato al contributo alla diffusione di pratiche di gestione aziendale sostenibile,

grazie all'inclusione di criteri ESG nel sistema di selezione dei fornitori. Tale approccio potrebbe generare benefici lungo la catena del valore a monte del Gruppo.

Sottotema	IRO materiali	Catena del valore a monte	Operazioni dirette	Catena del valore a valle
Gestione dei rapporti con i fornitori, comprese le prassi di pagamento	<p>Impatto positivo potenziale (medio termine)</p> <p>Contributo alla diffusione di pratiche di gestione aziendale sostenibile attraverso l'inclusione di criteri ESG nel sistema di selezione dei fornitori</p>	✓		

POLITICHE E MODALITÀ DI GESTIONE

Il Gruppo seleziona e valuta i propri fornitori sulla base delle loro performance in termini di qualità, sicurezza e rispetto ambientale, assicurando la conformità alle normative vigenti in materia di **tutela dell'ambiente, sicurezza sul lavoro, protezione dei dati personali e obblighi fiscali e contributivi**.

Il Gruppo si avvale dei servizi di MARCAS, un'associazione di compagnie di navigazione con l'obiettivo di unire i volumi di acquisto per ottenere il massimo valore su beni e servizi.

Il Gruppo richiede ai fornitori e collaboratori esterni il rispetto

dei principi del Codice Etico, considerandolo essenziale per avviare o proseguire rapporti d'affari. A tal fine, ne vincolano l'adesione contrattuale, richiedendo espressamente la presa visione e il rispetto del Codice.

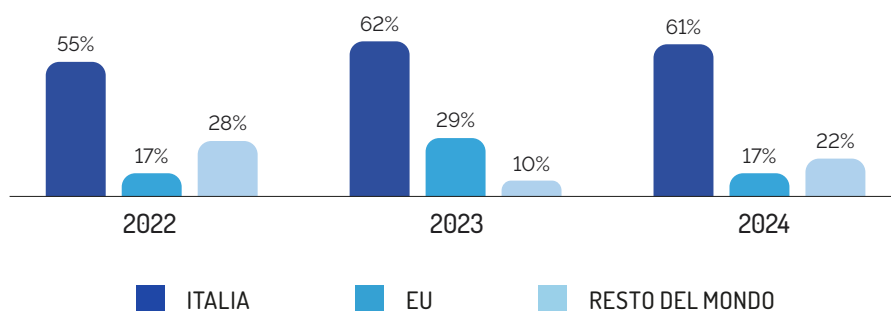
Nel 2024 il valore delle forniture di beni e servizi di Carbofin S.p.A., Greenstar Shipmanagement S.r.l. e Sant'Ugo Immobiliare S.r.l. è stato pari a **12 milioni di euro**; complessivamente, il Gruppo si è avvalso di **270 fornitori**.

Nel 2024, considerando i fornitori principali (23 nel 2024)²⁹, il **61%** è costituito da **aziende italiane**, il **17%** da aziende di **altri Paesi dell'Unione Europea** (Germania, Norvegia, Danimarca, Grecia, Cipro e Paesi Bassi) e il **22%** da **Paesi del resto del mondo** (USA, Brasile, Panama e Corea del Sud).

Nella scelta dei fornitori vengono adottati 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

PRINCIPALI FORNITORI PER NAZIONALITÀ



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 e norme fiscali e contributive**.

Il Gruppo si avvale dei servizi di **MARCAS**, un'associazione di compagnie di navigazione che si pone l'obiettivo di unire i volumi di acquisto per ottenere il massimo valore su beni e servizi. Grazie al potere negoziale derivante da

un ampio pool di navi, MARCAS offre agli armatori l'opportunità di **ottenere condizioni contrattuali vantaggiose e scontistiche superiori rispetto a quelle che un singolo armatore potrebbe negoziare autonomamente**.

L'adesione all'associazione è gratuita e non prevede obblighi minimi di acquisto. L'accordo sinergico tra i membri di MARCAS consente di ottimizzare le condizioni per tutte le parti coinvolte, migliorando le tariffe, riducendo il carico negoziale e facilitando la gestione commerciale. Pur offrendo l'accesso ad accordi quadro con diversi fornitori, **la scelta finale del fornitore resta sempre a discrezione dell'armatore**.

Carboflotta 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, il Gruppo si impegna ad assicurare i

seguenti principi di controllo:

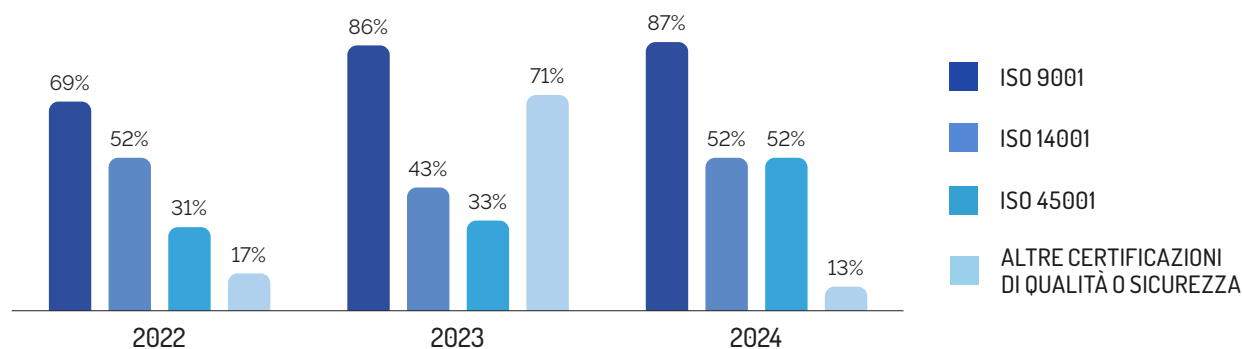
- **segregazione dei ruoli** nel ciclo degli approvvigionamenti
- adeguata **tracciabilità delle scelte adottate**
- **conservazione delle informazioni e dei documenti ufficiali** di gara e contrattuali, per i periodi stabiliti dalle leggi vigenti.

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.

Nel 2024 l'87% dei fornitori principali è in possesso della **certificazione di qualità ISO 9001**, il 52% della **certificazione di sicurezza ambientale ISO 14001**, il 52% della **certificazione di salute e sicurezza sul lavoro ISO 45001** e il 13% di **altre certificazioni** di qualità o sicurezza.

CERTIFICAZIONI POSSEDUTE DAI PRINCIPALI FORNITORI



PRASSI DI PAGAMENTO

Il Gruppo opera nel rispetto degli standard contrattuali nei rapporti con i fornitori, impegnandosi a

saldare le fatture nel minor tempo possibile: nel 2024 il numero medio di giorni per il pagamento è pari a 12.

Tempo medio per il pagamento di una fattura	2022	2023	2024
Numero medio di giorni necessari per il pagamento di fatture	12	14	12
Pagamenti allineati ai termini standard - % sul totale pagamenti	90%	90%	90%
Procedimenti legali pendenti dovuti ai ritardi nei pagamenti dei fornitori	0	0	0

CONTENT INDEX

La tabella di seguito presenta le informative fornite (per il periodo 01/01/2022 - 31/12/2024) nel Bilancio di Sostenibilità 2024 rispetto agli Standard di rendicontazione ESRS.

Standard ESRS	Riferimento ESRS	Paragrafo e pagina
ESRS 2: Informativa Generale	SBM-1	Missione e valori (p. 11-12)
	BP-1	Guida alla lettura (p. 4)
	SBM-1 GOV-1	Struttura del Gruppo (p. 15)
	SBM-1	Modello di business (p. 16)
	SBM-1	Principali tratte percorse (p. 17)
	SBM-1	La flotta (p. 18)
	SBM-1	La catena del valore di Carboflotta (p. 21-23)
	GOV-1	Organi di governo e controllo (p. 24-27)
	SBM-2	I nostri stakeholder (p. 28-30)
	IRO-1	Analisi di doppia materialità (p. 33-34)
	IRO-2	I temi materiali (p. 34)
	SBM-3	Impatti, rischi e opportunità materiali (p. 45-46; 51-52; 60; 63-64; 69-70; 80-81; 86; 96; 98; 103; 107; 114; 120)
	MDR-P	Politiche e modalità di gestione (p. 47; 53; 60; 65; 71; 82; 87; 97; 99; 108; 114; 121)
	ESRS E1: Cambiamenti climatici	E1-5
E1-6		Emissioni (p. 49-50)
ESRS E2: Inquinamento	E2-4	Inquinamento dell'aria (p. 53)
	E2-4	Inquinamento dell'acqua (p. 55-59)

Standard ESRS	Riferimento ESRS	Paragrafo e pagina
ESRS E3: Acqua e risorse marine	E3-4	Prelievi idrici (p. 61-62)
ESRS E4: Biodiversità ed ecosistemi	E4-3	Discariche accidentali (p. 66-67)
ESRS E5: Economia circolare	E5-4	Produzione di rifiuti (p. 71-73)
ESRS S1: Forza lavoro propria	S1-6; S1-7; S1-9; S1-12	Le persone che lavorano in Carboflotta (p. 77-79)
	S1-6	Occupazione sicura e dialogo sociale (p. 80-85)
	S1-14	Salute e sicurezza (p. 86-91)
	S1-11; S1-15; S1-16	Wellbeing e welfare aziendale (p.92-94)
	S1-16; S1-17	Pari opportunità e multiculturalità (p. 95-97)
	S1-13	Formazione e sviluppo del capitale umano (p. 98-102)
ESRS S3: Comunità interessate	S3-1	Comunità interessate (p. 103-106)
ESRS S4: Consumatori e utilizzatori finali	S4-1	Clienti (p. 107-110)
ESRS G1: Condotta delle imprese	G1-1; G1-3; G1-4; G1-5; S-17	Condotta di Business (p.113-119)
	G1-2	Gestione della catena di fornitura (p. 120-122)