

FNM

Bilancio di Sostenibilità 2016



Bilancio di Sostenibilità 2016

INDICE

Bilancio di Sostenibilità

LETTERA DEL PRESIDENTE AGLI STAKEHOLDER

INTRODUZIONE DEL VICE PRESIDENTE PRESIDENTE CSR

NOTA METODOLOGICA

1 L'IDENTITÀ DEL GRUPPO p. 11

1.1 Vision, mission, valori p. 11
1.2 Il profilo del Gruppo e il modello di business p. 12
1.3 Gli azionisti p. 18
1.4 I mercati di riferimento p. 19
1.5 La Corporate Governance p. 25
1.6 Etica e integrità p. 28
1.7 I sistemi di gestione p. 29
1.8 Le associazioni p. 29

2 LA SOSTENIBILITÀ PER IL GRUPPO FNM p. 33

2.1 Principali numeri di sintesi - anno 2016 p. 33
2.2 Il nostro Modello di Sostenibilità p. 39

3 I NOSTRI STAKEHOLDER p. 44

3.1 Prinicipali strumenti di dialogo p. 44
3.2 L'attività di ascolto sul territorio p. 46

4 LA PERFORMANCE ECONOMICA p. 50

4.1 Valore economico direttamente generato e distribuito p. 50
4.2 Contributi dalla pubblica amministrazione p. 51
4.3 Gli investimenti del Gruppo p. 51
4.4 La catena di fornitura p. 54

5 LA MOBILITÀ SOSTENIBILE DI FNM p. 59

5.1 La rete ferroviaria e il suo sviluppo p. 60
5.2 La sicurezza dei viaggiatori p. 64
5.3 Intermodalità: l'ultimo miglio p. 71
5.4 Le Soluzioni ICT p. 77

6 LA RESPONSABILITÀ VERSO LE NOSTRE PERSONE p. 79

6.1 Gestione del capitale umano p. 81
6.2 Formazione e sviluppo p. 82
6.3 Welfare e well-being p. 84
6.4 Sistema retributivo p. 85
6.5 Salute e sicurezza dei lavoratori p. 85

7 **LA RESPONSABILITÀ VERSO L'AMBIENTE** p. 91

7.1 L'efficientamento energetico p. 91

7.2 Mitigazione del rumore e delle vibrazioni p. 100

7.3 Gestione delle risorse e tutela del territorio p. 100

8 **LA RESPONSABILITÀ VERSO LA COMUNITÀ E IL TERRITORIO** p. 113

8.1 Progetto Stazioni in Comune p. 113

8.2 Sponsorizzazioni e partnership p. 114

8.3 Promozione del turismo e del tempo libero p. 116

9 **DB CARGO ITALIA: IL SERVIZIO DI TRASPORTO MERCI** p. 121

Schede Societarie p. 124

Tabelle GRI p. 132

Relazione della Società di Revisione



LETTERA DEL PRESIDENTE AGLI STAKEHOLDER

L'anno 2016 è stato particolarmente denso e ricco di avvenimenti per tutte le società del Gruppo FNM. L'approvazione e la presentazione del Piano Strategico 2016–2020, tra settembre e ottobre, ha rappresentato uno snodo fondamentale. I quattro pilastri in cui è articolato - Sviluppo del trasporto passeggeri, Rinnovo della flotta di Trenord, Potenziamento del trasporto merci su ferro dai porti della Liguria, Realizzazione e/o gestione di infrastrutture di trasporto – sono le strade attraverso cui ci vogliamo candidare sempre più a diventare un "polo" in grado di gestire la mobilità, su scala integrata, innovativa e sostenibile, in Lombardia e nel Nord Italia.

Ricordo solo alcuni tra gli eventi che hanno costellato il 2016. L'impegno straordinario di tutto il Gruppo per "The Floating Piers" che ha portato centinaia di migliaia di persone sul lago d'Iseo tra giugno e luglio, è stato affiancato dalla conclusione di alcuni importanti opere da parte di FERROVIENORD, a partire dal completamento del collegamento ferroviario tra il Terminal 1 e il Terminal 2 dell'aeroporto di Malpensa. Tra gli altri interventi, la realizzazione dei sottopassi e delle altre opere a Rovello Porro, la definitiva messa a punto della stazione unificata Cormano-Cusano sulla linea Milano-Asso, l'apertura delle velostazioni di Saronno e di Bruzzano.

Altre novità hanno toccato alcune società del Gruppo come ad esempio E-Vai che, nel mese di dicembre, ha lanciato il nuovo modello di car sharing 3.0 e Nord_Ing, con l'insediamento del nuovo Consiglio d'Amministrazione e del Collegio Sindacale.

Questa intensa attività, di cui ho citato solo una minima parte e che ha portato a ottenere anche positivi risultati economici e finanziari, si è sviluppata con crescente attenzione verso i temi sensibili dell'ambiente, del sociale e del rapporto con il territorio lombardo. La concreta attenzione alle tematiche legate alla Responsabilità Sociale d'Impresa e la realizzazione di un modello di business etico e sostenibile – in piena sintonia con quanto previsto dal Piano Strategico 2016-2020 - sono per noi centrali. Lo dimostra la piena integrazione del tema della sostenibilità a tutti i livelli di azione.

Proprio nel 2016 sono state gettate le basi per la redazione di un Piano di Sostenibilità, cui si sta dedicando la nuova Funzione organizzativa Sviluppo Sostenibile, che sovraintende e coordina le politiche di Corporate Social Responsibility (CSR) del Gruppo FNM.

Con il Bilancio di Sostenibilità 2016 vogliamo dunque illustrare il nostro impegno per contribuire alla crescita della Lombardia e dell'intero Paese. Lo consideriamo un'occasione importante di conoscenza e di approfondimento su quanto abbiamo già messo in atto e, allo stesso tempo, un punto di partenza per proiettarci nel futuro con speranza, consapevoli della responsabilità che portiamo verso gli azionisti, gli utenti e i cittadini tutti.

Andrea Gibelli
Presidente del Gruppo FNM



INTRODUZIONE DEL VICE PRESIDENTE PRESIDENTE CSR

Il 25 gennaio 2017 è entrato in vigore il Decreto legge che richiede la comunicazione di informazioni di carattere non finanziario da parte di imprese e di gruppi di grandi dimensioni come il nostro Gruppo FNM (si tratta della legge di recepimento della Direttiva europea sulle cosiddette Non Financial Information).

Il Gruppo FNM redige il Bilancio di Sostenibilità dal 2014 (relativo all'esercizio 2013) con quattro anni di anticipo rispetto a quest'obbligo normativo che prevede la rendicontazione contestualmente al Bilancio Consolidato.

Il nostro Bilancio è redatto in coerenza alle linee guida "G4 Sustainability Reporting Guidelines" pubblicate dal GRI - *Global Reporting Initiative*, secondo l'opzione Core. Dallo scorso anno il documento è, inoltre, soggetto a revisione esterna indipendente da parte di Deloitte & Touche S.p.A.

È stato compiuto un passo avanti importantissimo per la rendicontazione delle performance socio-economico e ambientali. Un passo avanti che significa maggior trasparenza e completezza di informazioni su come FNM crea valore nel contesto di mercato contemporaneo, oltre che aprire nuovi spazi di dialogo tra il mondo del business e la società. Una sorta di ponte tra le attività dell'azienda e le nuove esigenze d'informazione del cittadino, della comunità finanziaria e di tutti i portatori d'interesse.

Il nostro Bilancio di Sostenibilità 2016 consiste in una comunicazione più sintetica ed efficace, rivolta principalmente agli *stakeholder*, che illustra come la strategia, la *governance*, le performance e le prospettive del Gruppo consentono di creare valore.

FNM, anticipando i tempi, ha riconosciuto che è importante la gestione delle performance non finanziarie e, proseguendo nell'impegno sui temi della Responsabilità Sociale d'Impresa (*Corporate Social Responsibility*), con la nuova Funzione organizzativa *Sviluppo Sostenibile*, ha definito un Piano di Sostenibilità 2020 che ha portato all'integrazione delle strategie di sostenibilità nei sistemi di pianificazione, gestione e controllo.

A partire dal Piano Strategico del Gruppo, approvato a settembre 2016, si sono poste le basi per l'elaborazione del Piano di Sostenibilità 2020. Sono state così individuate le aree rilevanti in ambito di sostenibilità su cui investire le risorse nei prossimi quattro anni.

I benefici attesi di questa attività più completa di reporting vanno, da una migliore comprensione da parte del CdA e degli Azionisti della capacità dell'azienda di creare valore, all'impatto positivo sull'attività di stakeholder engagement, dal miglioramento nella gestione delle informazioni e nel processo di *decision making*, alle connessioni delle funzioni aziendali stimolando la gestione integrata, per finire con una migliore comprensione della strategia aziendale a tutto tondo.

Fabrizio Garavaglia
Vice Presidente del Gruppo FNM

NOTA METODOLOGICA

Il Bilancio di Sostenibilità del Gruppo FNM rendiconta le iniziative e i risultati raggiunti nell'esercizio 2016 (1 gennaio 2016 – 31 dicembre 2016) in ambito economico, sociale e ambientale. I dati e le informazioni relativi agli esercizi precedenti sono riportati a fini comparativi, per consentire una valutazione sull'andamento dinamico delle attività e dei servizi in un arco temporale di medio periodo.

Per quanto riguarda i dati economici, il perimetro di rendicontazione risulta essere lo stesso del Bilancio Consolidato del Gruppo.

Per quanto riguarda le informazioni qualitative e i dati quantitativi relativi agli aspetti sociali e ambientali sono state escluse dal perimetro di rendicontazione le seguenti società ritenute non significative e tra l'altro incluse nel Bilancio Consolidato con il "metodo del patrimonio netto":

- Eurocombi S.r.l. in liquidazione;
- Omnibus Partecipazioni S.r.l.;
- ASF Autolinee S.r.l.;
- DB Cargo Italia S.r.l. (già DB Schenker Italia S.r.l.);
- CMC MeSta SA;
- TILO SA

Ai fini della rappresentazione del Bilancio di Sostenibilità, Trenord S.r.l., vista la sua rilevanza operativa, è stata considerata in maniera integrale (valori al 100%) per quanto riguarda le informazioni qualitative e i dati quantitativi relativi agli aspetti sociali e ambientali. Per quanto concerne i dati economici, Trenord S.r.l. è stata invece consolidata al 50% con il "metodo del patrimonio netto", in coerenza con il Bilancio Consolidato di Gruppo.

A partire dal Bilancio di Sostenibilità 2015 sono stati inclusi anche alcuni dati (valori al 100%) e informazioni relativi agli aspetti sociali e ambientali di DB Cargo Italia S.r.l., rendicontati in modo separato all'interno di uno specifico paragrafo "DB CARGO Italia: il servizio di trasporto merci". Per quanto concerne i dati economici, DB Cargo Italia S.r.l. è stata invece consolidata al 40% con il "metodo del patrimonio netto", in coerenza con il Bilancio Consolidato di Gruppo.

Si segnala che in data 7 giugno 2016 è stata costituita la società FN Mobilità Sostenibile S.r.l. (rinominata E-Vai S.r.l. dal 1 aprile 2017), partecipata totalitariamente da FERROVIENORD S.p.A. e che con successivo atto del 28 luglio 2016, avente efficacia dal 1° agosto 2016, la società ha acquisito da SeMS S.r.l. i rami d'azienda "Car Sharing" e "Mobility". Inoltre, la denominazione sociale di DB Schenker Rail Italia S.r.l. è stata modificata in DB Cargo Italia S.r.l. con efficacia dal 1° aprile 2016.

Il presente Bilancio di Sostenibilità è redatto secondo le linee guida "G4 Sustainability Reporting Guidelines" pubblicate nel 2013 dal Global Reporting Initiative (GRI), secondo l'opzione "Core".

Il processo di raccolta ed elaborazione dei dati e delle informazioni è stato gestito dalla Funzione Sviluppo Sostenibile di FNM, mediante la predisposizione di schede di raccolta dati inviate ai responsabili delle funzioni aziendali coinvolte nell'attività del Bilancio di Sostenibilità e rientranti nel perimetro di riferimento.

La Funzione Sviluppo Sostenibile si è altresì occupata della redazione del Bilancio di Sostenibilità, coordinata nelle sue attività dal Comitato CSR e con il supporto del Comitato di Indirizzo Bilancio di Sostenibilità[1].

Il Bilancio di Sostenibilità del Gruppo FNM è stato presentato all'esame e alla valutazione del Comitato CSR il 24 maggio 2017 e, successivamente, approvato dal C.d.A. di FNM S.p.A. in data 15 giugno 2017.

La revisione esterna del rapporto è affidata a Deloitte & Touche, a esclusione dei dati e delle informazioni relativi agli aspetti sociali e ambientali di DB Cargo Italia S.r.l.; tale attività si è conclusa con il rilascio della "Relazione della società di revisione" riportata in fondo al documento.

Al fine di rendere più chiara l'esposizione dei dati, è riportato all'interno dei capitoli in ogni tabella il "Totale Aggregato[2]"; il dettaglio separato dei dati, riferiti al "Gruppo FNM[3]" e a Trenord è riportato nell'allegato "Schede Societarie".

All'interno del documento è opportunamente segnalato se il dato riportato è stato generato da stime.

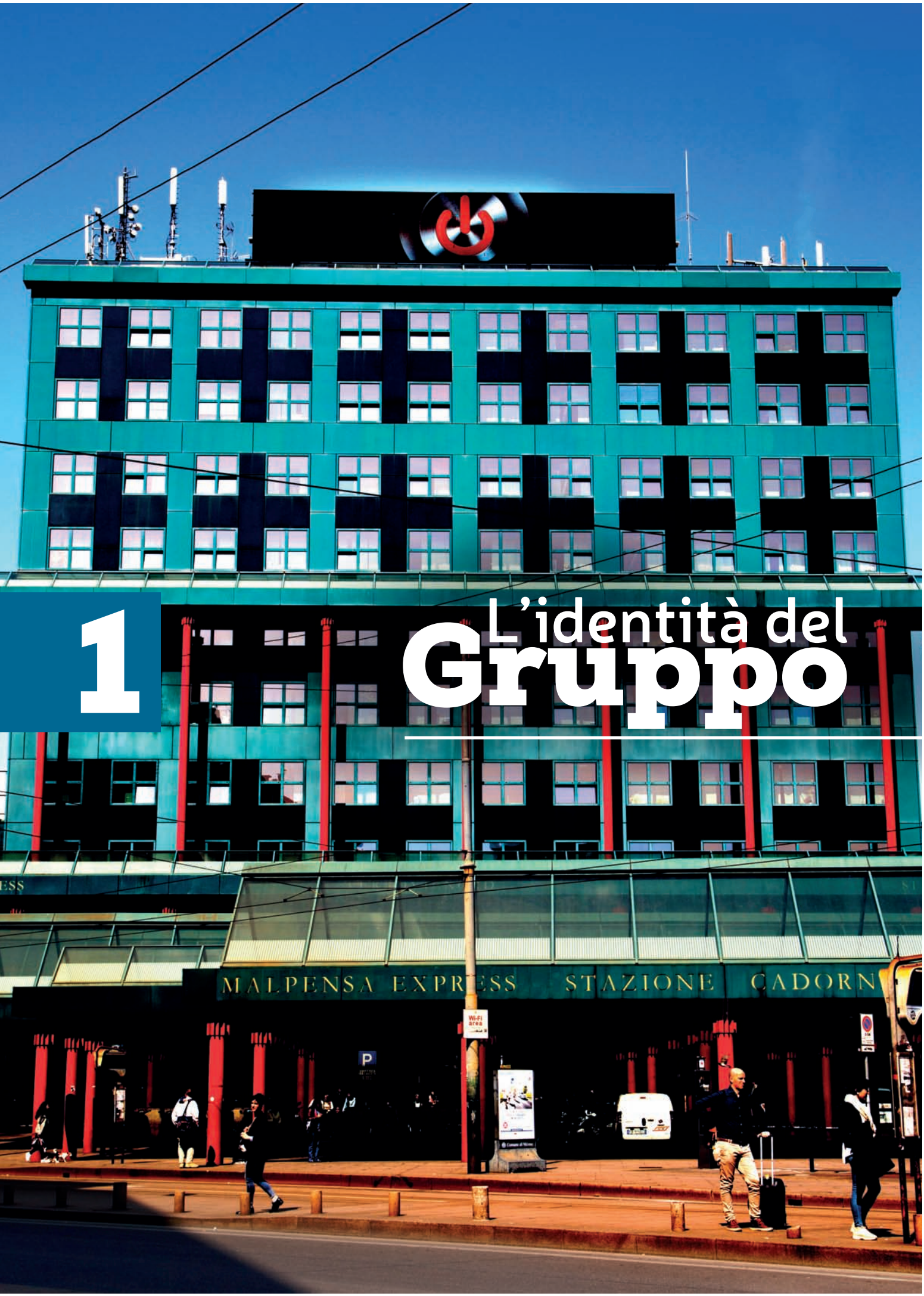
Al Bilancio di Sostenibilità è data diffusione anche via internet sul sito www.fnmgroup.it, in cui sono presenti anche i Bilanci di Sostenibilità 2013, 2014 e 2015. Gli altri rapporti seguiranno con cadenza annuale.

Per commenti, richieste e spunti di miglioramento sulle informazioni contenute è possibile contattare il Gruppo di lavoro per il Bilancio di Sostenibilità all'indirizzo e-mail: *sviluppposostenibile@fnmgroup.it*.

[1] Il Comitato di Indirizzo Bilancio di Sostenibilità costituito a fine 2015, è composto dai membri del Comitato CSR e da un rappresentate di ognuna delle seguenti aree: Risorse Umane, Amministrazione, Affari Societari, Legali e Regolatori, Acquisti, FERROVIENORD, FNM Autoservizi, Nord_Ing, Nord Energia, NordCom, E-Vai, DB Cargo Italia e Trenord.

[2] Il "Totale Aggregato" è la somma tra i dati relativi alle società incluse nel perimetro del "Gruppo FNM" e i dati della società Trenord S.r.l.

[3] Il "Gruppo FNM" è composto da FNM S.p.A., FNM Autoservizi S.p.A., FERROVIENORD S.p.A., Nord_Ing S.r.l., Nord Energia S.p.A., NordCom S.p.A., E-Vai S.r.l. e SeMS S.r.l. (in liquidazione).



1 L'identità del Gruppo

1 L'IDENTITÀ DEL GRUPPO

Le società del Gruppo FNM operano, secondo un disegno comune, nel settore dei **servizi di mobilità integrata** e le principali attività ad essa riconducibili fanno riferimento alla gestione di reti ferroviarie, del trasporto ferroviario e su gomma, alla mobilità elettrica, all'energia, ad opere progettuali di ammodernamento delle infrastrutture ed allo sviluppo delle relative risorse, dei sistemi informatici e ICT. Il Gruppo FNM, **insieme a Trenord, è il secondo operatore ferroviario italiano**.

1.1 VISION, MISSION, VALORI

La Vision

Vogliamo vivere in una Regione:

- competitiva, al pari delle principali regioni dell'Europa, che sappia fornire risposte tangibili al livello di qualità della vita delle proprie comunità;
- in cui il nostro patrimonio naturale, artistico e culturale possa essere apprezzato e valorizzato dai servizi di trasporto pubblico e intermodale;
- in cui esista un sistema di mobilità economico, efficace, sicuro e rispettoso dell'ambiente;
- in cui il sistema produttivo e, quindi, la ricchezza delle comunità si possano sviluppare, supportati da un sistema logistico competitivo, armonioso e sostenibile.

In questa cornice FNM, attraverso il Piano Strategico intende svolgere il **ruolo di player della mobilità**, per dar vita a un operatore industriale capace di potenziare, integrare ed efficientare gli standard qualitativi erogati a servizio dei cittadini.

La Mission

Trasformarsi da **Attore del servizio del trasporto ferroviario regionale a Protagonista dello sviluppo della mobilità collettiva, integrata e sostenibile,** in tutte le sue forme (come da Piano Strategico 2016-2020).

I Valori

In tutte le sue attività, FNM opera in piena coerenza con i principi di Responsabilità, Integrità, Trasparenza, Efficienza e Merito.

RESPONSABILITÀ
FNM agisce in modo corretto, chiaro e affidabile, nel pieno rispetto delle leggi e delle regole, dando conto delle proprie scelte.

INTEGRITÀ E TRASPARENZA
FNM agisce sempre con integrità e trasparenza, in tutte le sue attività e si astiene da qualsiasi azione che possa minare il patrimonio di fiducia che ha stabilito e intende consolidare con i propri stakeholder.

EFFICIENZA
FNM si impegna a perseguire i propri obiettivi e a generare valore attraverso l'impiego efficiente delle proprie risorse, operando con professionalità e competenza, puntualità e precisione, evitando sprechi di denaro o di tempo.

MERITO
FNM sostiene la crescita professionale delle proprie risorse e premia chi si impegna nel raggiungimento degli obiettivi della Società, promuovendo la cooperazione e lo spirito di squadra.

POTENZIARE L'IDENTITÀ DEL MARCHIO FNM

Il Gruppo FNM ha avviato un processo di rinnovamento dell'immagine partendo dall'elemento distintivo del proprio logo. Il nuovo logo, che comunica maggiore modernità e innovazione rispetto al passato, è stato presentato in anteprima nell'ambito della presentazione del Bilancio di Sostenibilità 2015.

Il processo di rebranding continuerà nel corso del 2017, in particolare, con l'approvazione del nuovo brand, con l'adozione del "Brand Manual" e con il rifacimento del sito internet, che prevede anche l'aggiornamento delle sezioni "Investor" e "Appalti/Gare" per rendere ancora più trasparenti le informazioni e le procedure; oltre alla creazione di mini siti, uno dedicato alla parte media e ufficio stampa e l'altro al tema della sostenibilità.

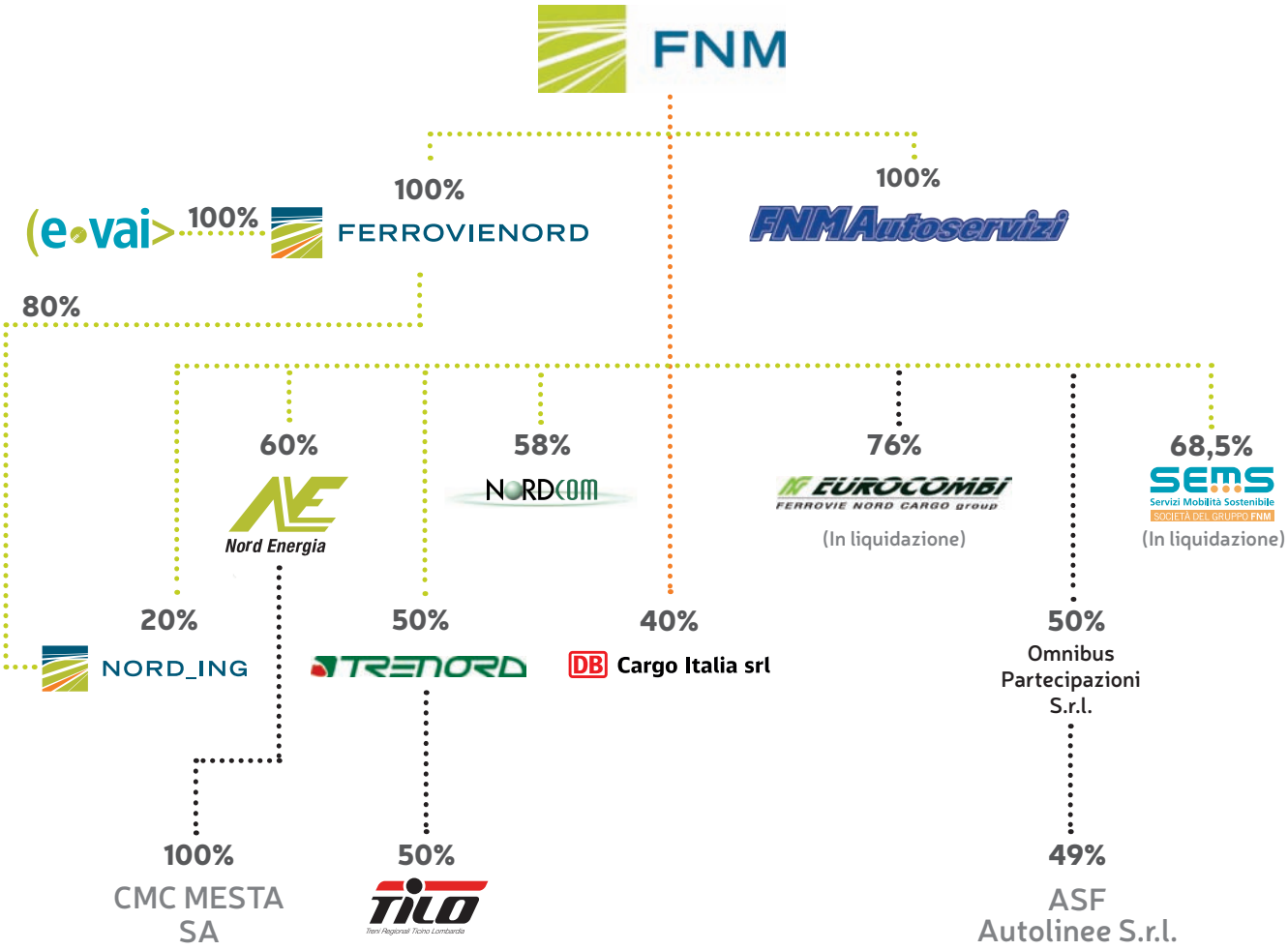
Da dicembre 2016, FNM è presente su alcuni principali dei social network: Twitter, Facebook e Linkedin, quest'ultimo utilizzato come canale per la gestione del processo di selezione. Negli ultimi anni il Gruppo sta rafforzando anche la propria presenza a livello nazionale e internazionale nell'ambito di eventi, convegni pubblici e tavoli di lavoro.

• Per maggiori dettagli si fa riferimento al capitolo 8 La responsabilità verso la comunità.

1.2 IL PROFILO DEL GRUPPO E IL MODELLO DI BUSINESS

L'assetto organizzativo del Gruppo distingue competenze e attività tra le diverse società, affinché ciascuna, sotto l'indirizzo e il controllo della Capogruppo, sia focalizzata su uno specifico settore di attività.

Il servizio di trasporto passeggeri è affidato a Trenord, società partecipata al 50% dal Gruppo FNM e da Trenitalia. Il Gruppo FNM al 31 dicembre 2016 è così strutturato:



Società nel perimetro di rendicontazione

Società rendicontate in modo separato

Società fuori da perimetro di rendicontazione

IL PIANO STRATEGICO 2016-2020
E IL PIANO DI SOSTENIBILITÀ 2020

IL PIANO STRATEGICO 2016-2020 E IL PIANO DI SOSTENIBILITÀ 2020

Quest'anno è stato approvato il **Piano Strategico 2016-2020** che delinea una prospettiva di focalizzazione, rafforzamento ed espansione del Gruppo nel settore della mobilità attraverso quattro pilastri fondamentali:

1. **Realizzazione e/o gestione di infrastrutture di trasporto**


gestione e sviluppo dell'infrastruttura regionale di FERROVIENORD


realizzazione dell'ingresso nel settore aereoportuale

2. **Rinnovo della flotta di Trenord**

3. **Potenziamento del trasporto merci su ferro e della logistica**

4. **Sviluppo del trasporto passeggeri**


conferma centralità di Trenord;


sviluppo di partnership tra FNMA e altri operatori lombardi del trasporto per creare un Polo Lombardo su gomma


rilancio e sviluppo della mobilità sostenibile (E-Vai) che comprenda anche il collegamento dell'ultimo miglio (casa-lavoro)

L'obiettivo del Gruppo FNM per il prossimo futuro è quello di sviluppare **una sinergia tra tutte le modalità di trasporto**: dalla bicicletta, al treno, alla gomma fino all'aereo, al fine di garantire un **servizio di mobilità integrato**.

In linea con il nuovo Piano Strategico di Gruppo, FNM ha previsto la **definizione di un Piano di Sostenibilità al 2020** che includa **obiettivi in linea** con le **priorità e i principali impatti dei business**. In questo ambito, nel 2016 sono state avviate le attività di definizione del documento, che hanno preso in considerazione i **17 Sustainable Development Goals (SDGs) delle Nazioni Unite** validi per il **periodo 2016-2030**, come linee guida per supportare la definizione di una strategia di sostenibilità.

L'Agenda 2030 si fonda su un partenariato globale (pubblico e privato) che vede coinvolte tutte le parti interessate e richiede la mobilitazione di tutti i mezzi di attuazione nonché un solido meccanismo di monitoraggio e controllo, per garantire il raggiungimento di obiettivi comuni, quali la sicurezza, la giustizia per tutti, l'inclusione sociale e la responsabilità ambientale.

A partire dall'analisi dei 17 SDG's da raggiungere entro il 2030 e dall'analisi dei 169 target a medio e lungo termine a essi collegati, sono stati selezionati i **10 obiettivi (SDGs) più rilevanti all'interno della catena del valore del Gruppo FNM**.

I 10 obiettivi (SDGs) ritenuti più rilevanti all'interno della catena del valore del Gruppo FNM



Sulla base delle aree ritenute più significative, rispetto le quali il Gruppo può intervenire nel fornire un proprio contributo, sono stati elaborati i **4 Goal** per la definizione della strategia di sostenibilità del Gruppo, declinati successivamente in obiettivi, azioni e target al 2020.

I Goal del Piano di Sostenibilità 2020 del Gruppo FNN

GOAL 1

Instaurare una **cultura della qualità** focalizzata sul **viaggiatore**.

GOAL 2

Promuovere la **mobilità sostenibile** e **integrata** incentivando l'**uso dei mezzi di trasporto pubblico** per migliorare la vivibilità della città, la qualità della vita e il grado di inclusione sociale.

GOAL 3

Sviluppare una **gestione strategica** delle **tematiche di sostenibilità ambientale** al fine di minimizzare gli impatti del Gruppo.

GOAL 4

Sviluppare una **cultura interna** di **sostenibilità economica**, **sociale** e **ambientale**.

I contenuti del Piano di Sostenibilità sono stati sottoscritti dal Management del Gruppo e approvati dal Comitato CSR e dal CdA il 15 giugno 2017.

Di seguito si riporta una descrizione sintetica delle Società rendicontate nel Bilancio di Sostenibilità 2016:

La holding **FNM S.p.A.** è una **società per azioni quotata alla Borsa di Milano** dal 1926 e ha funzioni di direzione e coordinamento strategico e operativo di tutte le società controllate.

Trenord S.r.l. gestisce il servizio pubblico ferroviario di trasporto regionale e locale. L'attività si sviluppa su una rete di **circa 2.000 km** distribuita su **39 direttrici e 61 linee**, inoltre eroga i servizi TILO (Treni Regionali Ticino Lombardia) e di lunga percorrenza (in collaborazione con le società Deutsche Bahn (DB) e le Ferrovie Federali Austriache (OBB). La società, nata il 3 maggio 2011, è una joint venture fra Trenitalia (Divisione Trasporto Regionale Lombardia) e Gruppo FNM, partecipanti al 50% da ciascuna.

FERROVIENORD S.p.A. gestisce complessivamente **319 km di rete ferroviaria** di cui 211 km del ramo di Milano e 108 km del ramo di Iseo e **114 stazioni di accesso ai treni**. Presiede alle attività di **manutenzione** ordinaria **e straordinaria della rete ferroviaria**, dei lavori di **potenziamento e delle attivazioni di nuovi impianti**, operando in sinergia con Nord_Ing.

Nord_Ing S.r.l. è la Società del Gruppo FNM che progetta e coordina la realizzazione degli interventi di **potenziamento infrastrutturale e di ammodernamento della rete ferroviaria e degli impianti di FERROVIENORD**.

E-Vai offre al settore pubblico e al privato soluzioni innovative anche con **veicoli elettrici o bimodali**. La società offre servizi di car sharing elettrico anche finalizzato al completamento della mobilità pubblica e in particolare ferroviaria, secondo modelli di business tradizionali e innovativi.

FNM Autoservizi S.p.A. è concessionaria di quote dei servizi di **trasporto pubblico su gomma**. L'azienda garantisce il servizio tramite **17 autolinee** di trasporto pubblico locale e **1 autolinea** di Gran Turismo provinciale (Milano - Campione d'Italia).

NordCom S.p.A. opera nel mercato **ICT** in qualità di **system integrator e solution provider** rivolgendosi alle imprese e alla pubblica amministrazione. La società è controllata al 58% da FNM S.p.A. e al 42% da **Telecom Italia S.p.A.**

Nord Energia S.p.A. ha realizzato e gestisce una **centrale di produzione e un elettrodotto per l'importazione di energia elettrica dal Canton Ticino**. La società è attualmente partecipata al 60% da FNM S.p.A. e al 40% da SPE Società per Partecipazioni Energetiche S.A.

DB Cargo Italia S.r.l. è la società che gestisce il **trasporto merci**. È controllata al 60% dal Gruppo tedesco DB CARGO e per il 40% da FNM S.p.A.

IL MODELLO DI BUSINESS DEL GRUPPO FNM E TRENORD

Regione Lombardia
Azionista di Maggioranza

FNM

Ro.S.Co:
Attività di locazione del materiale rotabile

Servizi amministrativi:
Gestione mediante contratti di service con le società partecipate di attività amministrative e di supporto al core business delle partecipate

Gestione immobiliare:
Canoni di locazione degli immobili di proprietà

Gestione spazi pubblicitari:
Vendita di spazi pubblicitari

Regione Lombardia:
Contratto di servizio

TRENORD

Trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale all'impresa ferroviaria

Regione Lombardia:
- Indirizzo e programmazione del TPL regionale (Piani regionali trasporti)
- Concessione della rete ferroviaria regionale
- Stipula del contratto di servizio per la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e la gestione della circolazione dei treni
- Stipula del contratto di programma per gli investimenti per il potenziamento e l'ammodernamento della rete

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti:
- Trasferimento alle Regioni dei contributi per servizi ferroviari
- Definizione e verifica dell'applicazione degli standard di sicurezza di infrastrutture e materiale rotabile
- Rilascio delle abilitazioni per le mansioni di sicurezza
- dell'esercizio ferroviario (dirigenza del movimento e condotta dei veicoli)
- Programmazione, finanziamento e gestione investimenti in infrastrutture per progetti di rilevanza nazionale

FERROVIENORD

NORD_ING

Gestione delle infrastrutture ferroviarie:
Ramo Milano (Km. 211)
Ramo Iseo (Km. 108)

Fornitura materiale rotabile:
Sulla base della «Convenzione per acquisto e gestione di materiale rotabile per i servizi ferroviari regionali»

(e.vai>

Car Sharing e Mobility Management

Attività d progettazione:
Supporto tecnico e amministrativo per gli investimenti sulla rete

Regione Lombardia:
- definizione delle line strategiche per la mobilità
- riparto delle risorse per lo svolgimento dei servizi
- definizione delle politiche tariffarie
- elaborazione dello schema della Carta della qualità dei servizi
- programmazione degli investimenti in relazione alle risorse europee, statali e regionali

Province:
- programmazione, regolamentazione e controllo dei servizi interurbani
- affidamento del servizio e stipulazione dei contratti di servizio
- determinazione delle tariffe
- rilascio delle autorizzazioni per lo svolgimento dei servizi
- finanziamento servizi autolinee
- viabilità provinciale: manutenzione strade, realizzazione nuove strade, percorsi protetti per autolinee, fermate e paline di fermata

Comuni:
- programmazione, regolamentazione e controllo dei servizi comunali e di area urbana
- affidamento del servizio e stipulazione dei contratti di servizio
- finanziamento del servizio di competenza
- rilascio delle autorizzazioni per lo svolgimento dei servizi
- viabilità locale: manutenzione strade, percorsi protetti per TPL, fermate

Agenzie per il TPL:
- approvazione del programma di bacino del trasporto pubblico locale;
- approvazione delle modalità di affidamento dei servizi e delle procedure di vigilanza e controllo;
- approvazione del sistema tariffario di bacino e la determinazione delle relative tariffe;
- determinazione degli standard gestionali, qualitativi, tecnici ed economici, nel rispetto degli standard minimi definiti a livello regionale
- programmazione e gestione delle risorse finanziarie, reperite anche attraverso forme integrative di finanziamento dei servizi di trasporto pubblico locale
- sottoscrizione, gestione e verifica del rispetto dei contratti di servizio

FNM Autoservizi

Gestione trasporto pubblico locale su gomma:
Provincia di Varese
Provincia di Como
Provincia di Brescia

Corse sostitutive di treno per Trenord
Autolinea GT provinciale
Charter

Nord Energia

Gestione della "Merchant Line" Mendrisio (Svizzera) - Cagno (Italia), per la trasmissione di energia elettrica dalla Svizzera all'Italia, e viceversa, per tramite dei Gestori delle reti nazionali.

SEMS Servizi Mobilità Sostenibile
SOCIETÀ DEL GRUPPO FNM

Noleggio a lungo termine

NORDCOM

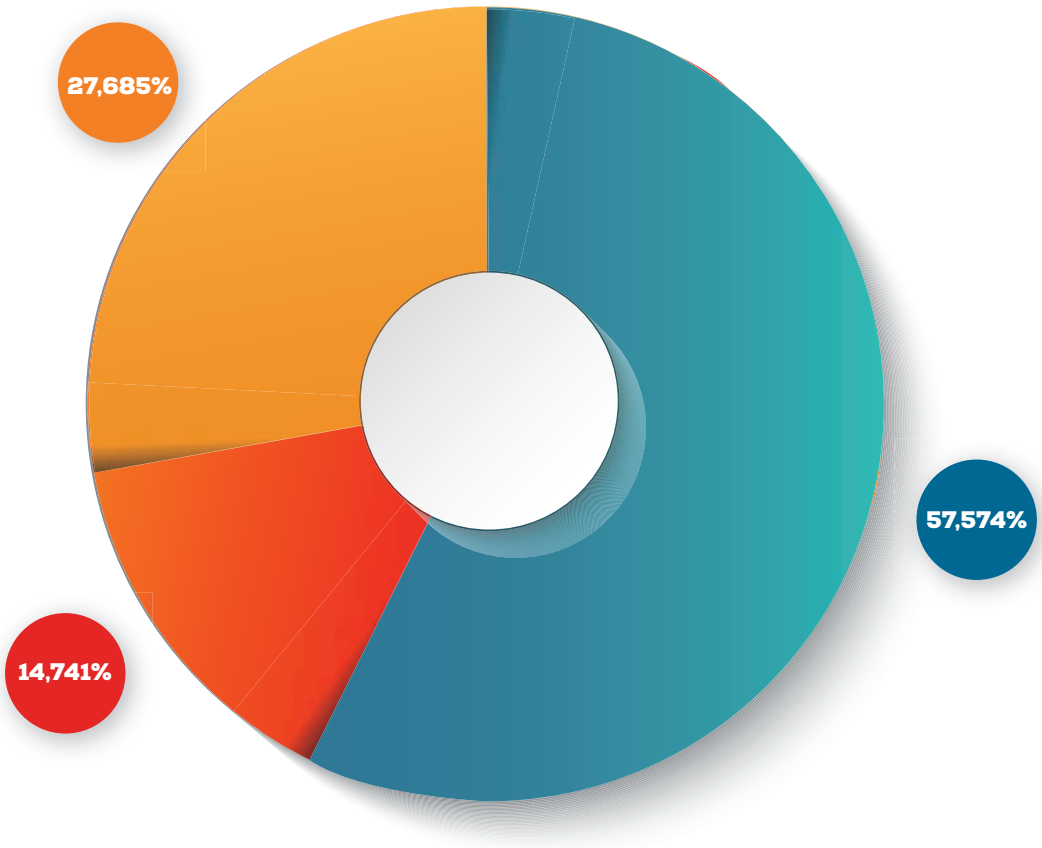
Systerm Integrator solution provider

1.3 GLI AZIONISTI

La holding FNM è una società per azioni quotata in Borsa. Il capitale sociale, sottoscritto e versato, è pari ad Euro 230.000.000,00 suddiviso in **434.902.568 azioni ordinarie** senza indicazione del valore nominale.

Il grafico riporta la composizione degli azionisti che direttamente o indirettamente detengono partecipazioni superiori al 5% del capitale con diritto di voto. La restante parte (27,685%) è quotata al mercato Standard Classe 1 di Milano.

Azionisti rilevanti al 31 dicembre 2016



Regione Lombardia
detiene 250.390.250 azioni

Altri azionisti
detengono 120.402.487 azioni

Ferrovie dello Stato S.p.A.
detiene 64.109.831 azioni

FERROVIENORD | RAMO MILANO

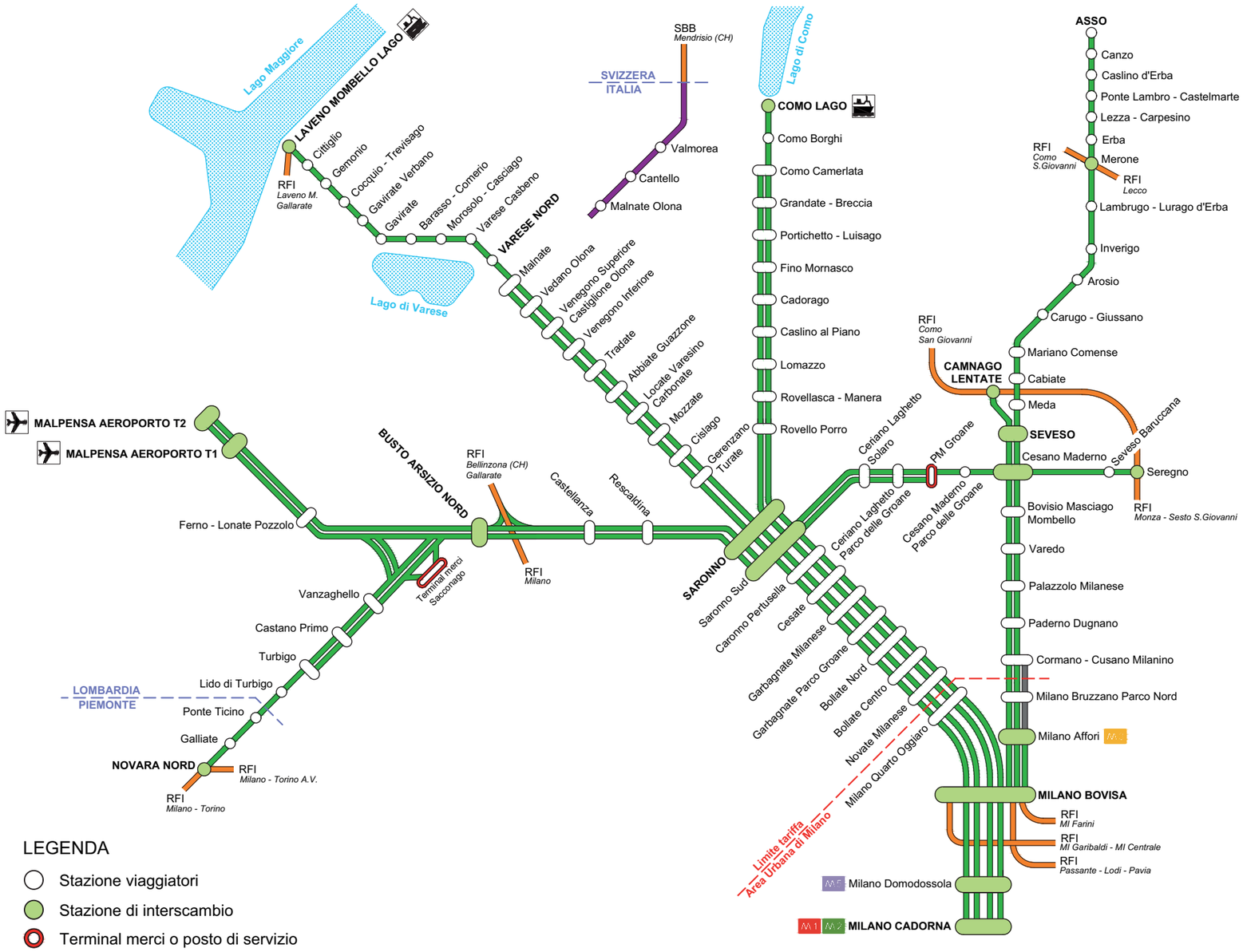
FERROVIENORD | RAMO ISEO

TRENORD | MAPPA REGIONALE

TRENORD | MALPENSA EXPRESS

(e·vai> | RETE E-Vai Point

FERROVIENORD | RAMO MILANO



LEGENDA

- Stazione viaggiatori
- Stazione di interscambio
- Terminal merci o posto di servizio
- Linea di interconnessione con altre reti
- Linea in costruzione
- Linea turistica
- Aeroporto Malpensa
- Navigazione laghi - Traghetto
- Navigazione laghi - Battello
- Rete metropolitana Milano

FERROVIENORD | RAMO ISEO

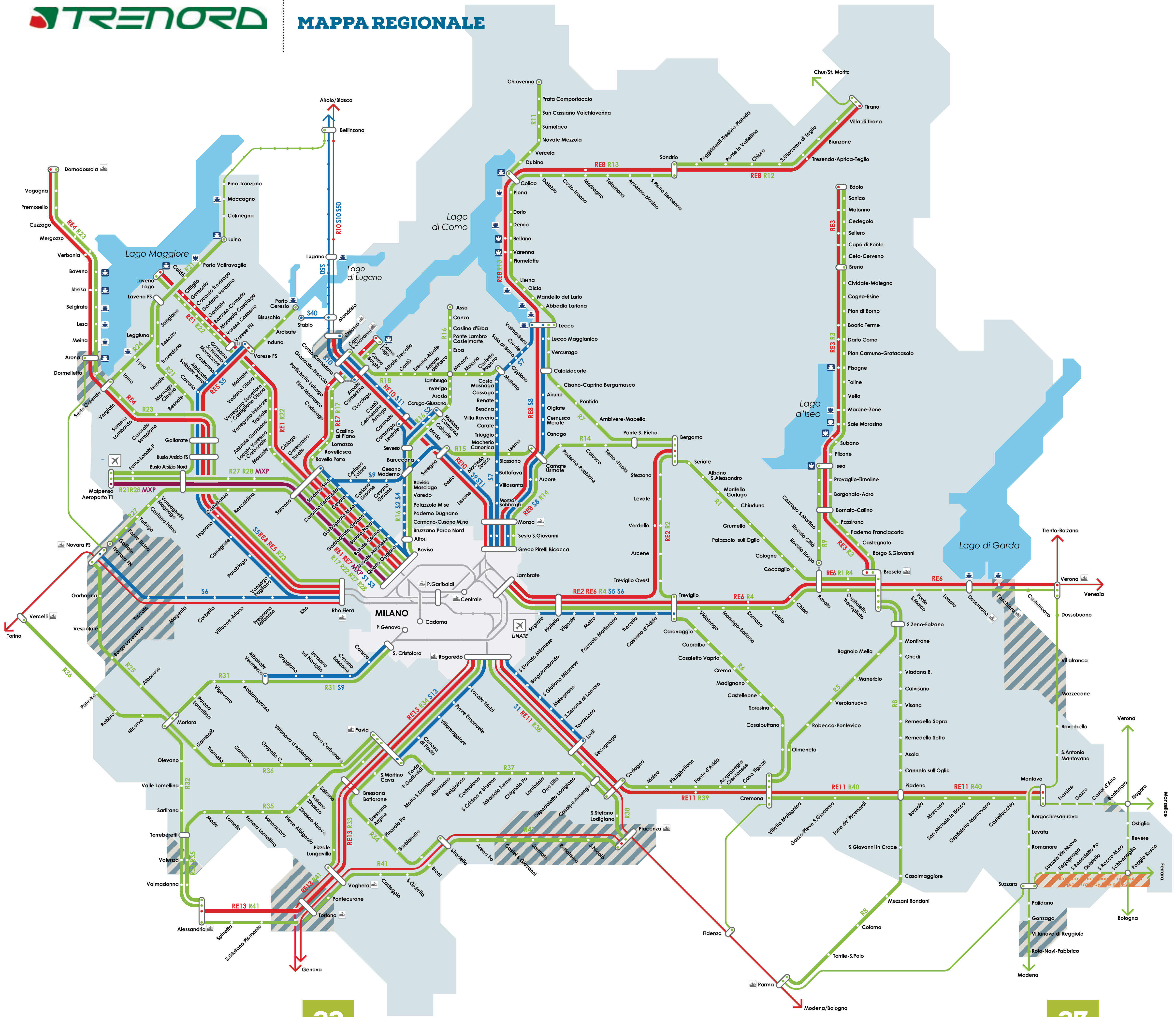


LEGENDA

- Stazione viaggiatori
- Stazione di interscambio
- Linea di interconnessione con altre reti
- Navigazione laghi - Battello

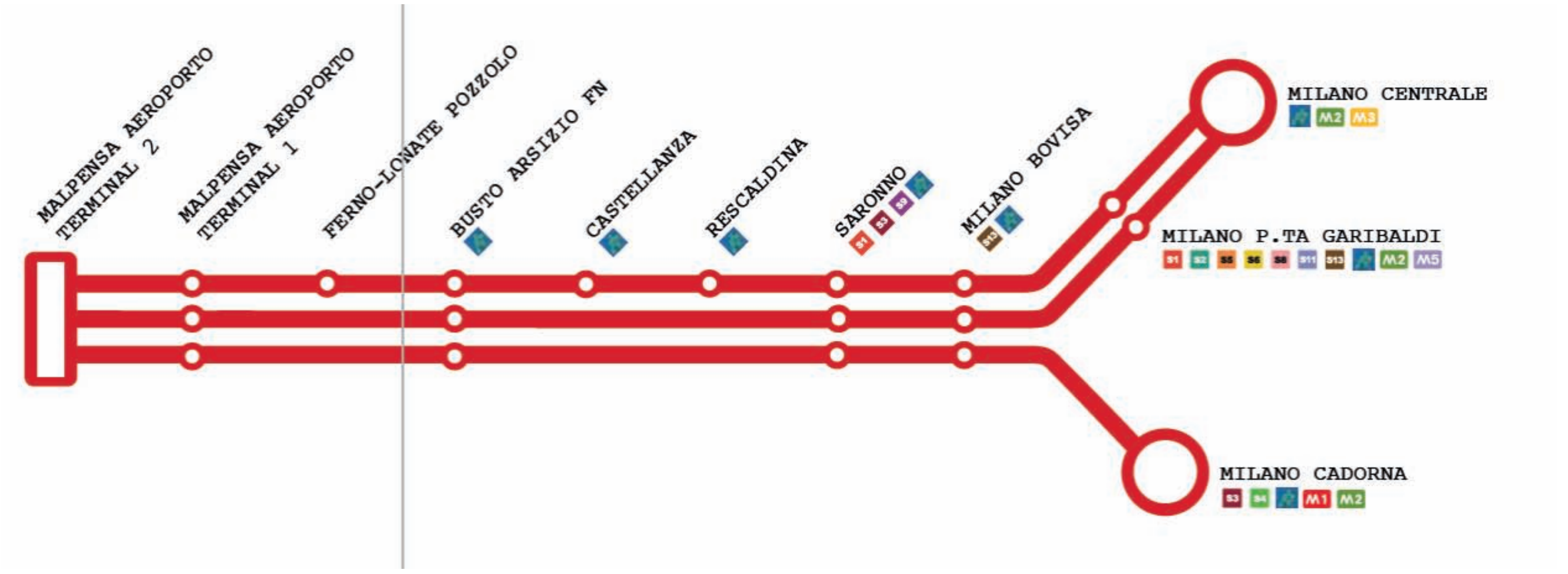
TRENORD

MAPPA REGIONALE



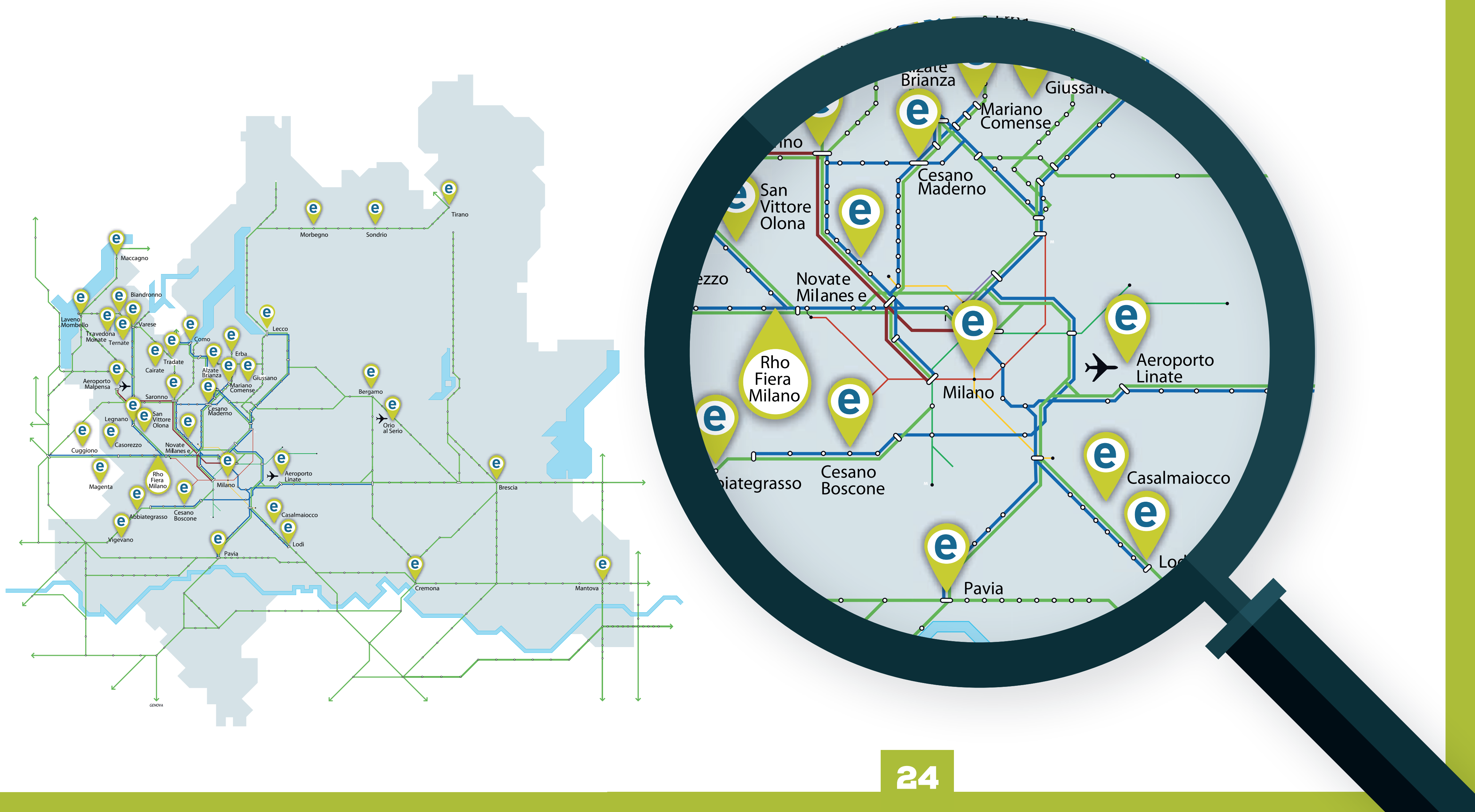
TRENORD

MALPENSA EXPRESS



(e-vai)

RETE E-Vai Point



1.5 LA CORPORATE GOVERNANCE

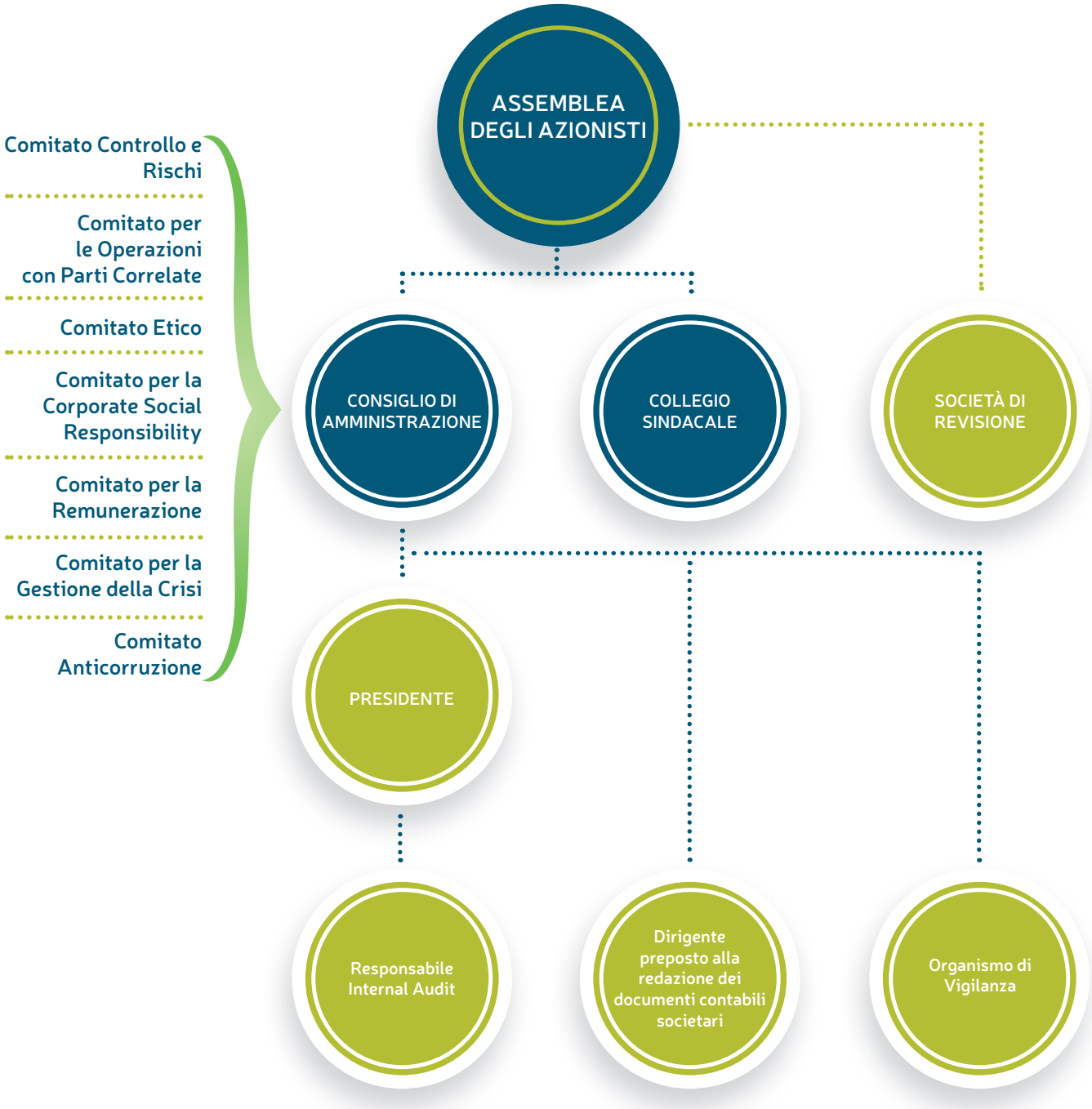
1.5.1 ORGANI DI GOVERNO E COMITATI

Il sistema di ***Corporate Governance*** costituisce l'elemento di base del modello di business di FNM e, affiancato alla strategia d'impresa, contribuisce al raggiungimento dei risultati.

Nel definire il proprio sistema, che si esplicita in base alla normativa applicabile, nello Statuto, nel Codice Etico, nel Codice di Autodisciplina delle Società Quotate di Borsa Italiana, a cui FNM aderisce, nella normativa interna e alle best practices in materia; il Gruppo si ispira a ***principi di integrità e trasparenza***.

FNM adotta il sistema tradizionale di amministrazione e controllo, che vede la gestione aziendale affidata al Consiglio di Amministrazione e le funzioni di vigilanza attribuite al Collegio Sindacale.

Organi di governo e Comitati del Gruppo FNM



CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Al 31.12.2016 la composizione del C.d.A. è la seguente:

Carica	Componenti	N. di altri incarichi[4]
Presidente	Andrea Angelo Gibelli	1
Vice Presidente Vicario	Fabrizio Garavaglia	1
Vice Presidente	Gianantonio Battista Arnoldi	2
Amministratore	Elinora Pisanti	n.a.
Amministratore	Fabrizio Favara	3

Il Consiglio di Amministrazione in carica ha al suo interno ***3 membri*** appartenenti alla fascia d'**età *41-50*** e ***2*** alla fascia ***51-60***. Inoltre 3 amministratori risultano indipendenti (i Consiglieri Elinora Pisanti, Gianantonio Arnoldi e Fabrizio Favara).

Il Consiglio ha nominato al proprio interno sette Comitati con funzioni propositive e consultive:

COMITATO CONTROLLO E RISCHI

Il Comitato Controllo e Rischi è composto da tre consiglieri di amministrazione di cui due indipendenti, a cui spetta la funzione di supporto alle valutazioni e decisioni del C.d.A. relative al sistema di controllo interno e gestione dei rischi, nonché quelle relative all'approvazione delle relazioni finanziarie periodiche.

COMITATO PER LE OPERAZIONI CON PARTI CORRELATE

Il Comitato Parti Correlate supporta il Consiglio di Amministrazione nella valutazione, istruttoria e delibera delle operazioni con parti correlate.

COMITATO ETICO

Il Comitato Etico è nominato dal Consiglio di Amministrazione allo scopo di promuovere i principi espressi dal documento ed è altresì responsabile di vigilare sul suo rispetto. È inoltre responsabile del suo aggiornamento e del monitoraggio della condotta aziendale.

COMITATO PER LA CORPORATE SOCIAL RESPONSIBILITY

Al Comitato CSR è assegnato l'approfondimento e la valutazione dei principi da proporre al Consiglio di Amministrazione per l'identificazione di una corporate policy di carattere etico-ambientale, monitorando le aspettative economiche, ambientali e sociali di tutti i portatori di interesse (stakeholder). Il Comitato sovraintende alla stesura del Bilancio di Sostenibilità e ha istituito a fine 2015 un apposito **Comitato di Indirizzo Bilancio di Sostenibilità**, per valutare i risultati delle attività previste nel piano 2016-2018.

COMITATO PER LA REMUNERAZIONE

Il Comitato per la Remunerazione è un organo collegiale composto da tre membri non esecutivi in maggioranza indipendenti. Il ruolo principale di tale Comitato è quello di assistere il Consiglio nella definizione della politica per la remunerazione degli Amministratori.

Durante l'anno, sono stati, inoltre, costituiti:

COMITATO PER LA GESTIONE DELLE CRISI

Il Comitato per la **Gestione delle Crisi** è stato costituito in data 16 novembre 2016 e composto dall'Executive Director, dal Dirigente Responsabile degli Affari Legali, dal Dirigente Responsabile della Funzione Internal Audit e dal Dirigente Responsabile delle Risorse Umane.

Il Comitato è deputato alla gestione operativa ed immediata di tutte le situazioni di crisi, di carattere anche extragestionale, di particolare impatto per FNM e le società controllate del Gruppo.

[4] In questa colonna è indicato il numero di incarichi di amministratore o sindaco ricoperti dal soggetto interessato in altre società quotate in mercati regolamentati, anche esteri, in società finanziarie, bancarie, assicurative o di rilevanti dimensioni. (Fonte: Relazione sul Governo Societario e gli Assetti Proprietari 2016).

COMITATO ANTICORRUZIONE

Il **Comitato Anticorruzione** è stato costituito in data 22 dicembre 2016 ed è composto da un Consigliere Indipendente, un Consigliere non esecutivo e dal Presidente dell'OdV (Organismo di Vigilanza).

Al Comitato è assegnato il compito di monitorare l'implementazione e l'attuazione del programma anticorruzione "Tolleranza Zero" approvato dal Consiglio di FNM in data 25 novembre 2016.

1.5.2 IL SISTEMA DI CONTROLLO INTERNO E GESTIONE DEI RISCHI (SCIGR)

FNM si impegna a garantire l'integrità, la trasparenza, la correttezza e l'efficienza dei propri processi attraverso l'adozione di adeguati strumenti, norme e regole per lo svolgimento delle attività e l'esercizio dei poteri, promuovendo regole di comportamento ispirate ai principi generali di tracciabilità e segregazione delle attività.

Dal 2014, FNM S.p.A. ha predisposto e adottato, un processo di Risk Management finalizzato a individuare e gestire le diverse tipologie di rischio alle quali le Società del Gruppo sono esposte.

Nel corso del 2016 si è concluso il progetto di "Aggiornamento dell'assessment dei rischi aziendali" del Gruppo ed è stato avviato il follow up del **Risk Register**, con l'obiettivo di garantire una migliore comprensione dei rischi, identificare le azioni di miglioramento e valutare eventuali margini di miglioramento degli attuali programmi di copertura assicurativa in essere.

Tra i rischi individuati, rimangono quelli legati alla gestione della **sicurezza della circolazione (safety) e delle persone (security)**. In particolare per il settore del trasporto passeggeri su rotaia il principale rischio è connesso a **episodi di evasione tariffaria** e per il trasporto su gomma rimane prioritario quello relativo alla **fluttuazione del prezzo del carburante**. Per maggiori informazioni si rimanda al paragrafo "Principali rischi e incertezze cui FNM S.p.A. e il Gruppo sono esposti" della Relazione sulla gestione 2016.

COMPLIANCE PROGRAM ANTICORRUZIONE "TOLLERANZA ZERO"

Il tema della gestione dei rischi aziendali, con particolare riguardo al rischio corruzione è sempre più attuale, anche tenuto conto del profilo di rischio del Gruppo FNM.

L'International Organization for Standardization (ISO) ha emesso nell'anno un nuovo standard, **ISO 37001**, che disciplina per la prima volta i sistemi di gestione anticorruzione, decretando l'attualità e la centralità della disciplina in ambito aziendale.

In linea con l'evoluzione della materia, il Consiglio di Amministrazione di FNM S.p.A. in data 11 e 25 novembre 2016 ha approvato l'implementazione di un **programma anticorruzione** che consente a FNM, nell'ambito delle proprie prerogative, di implementare un Compliance Program Anticorruzione al fine di allineare gli standard del Gruppo FNM alle migliori prassi nazionali ed internazionali in materia. Il programma anticorruzione denominato "Tolleranza Zero", che si prevede di portare a certificazione secondo lo standard ISO 37001:16, si articola in un insieme di regole, strumenti, strutture organizzative ed attività (alcune delle quali già in essere in FNM quali il Codice Etico ed il Modello '231), e che possono così riassumersi:

01 ***La realizzazione di un risk assessment***, al fine di identificare in maniera sistematica le aree e i processi aziendali nell'ambito dei quali esiste concretamente il rischio di commissione di un delitto corruttivo e, sulla base dei risultati ottenuti, la definizione di una ***Policy anticorruzione***, e l'identificazione delle eventuali necessità di ***emissione di nuove procedure o di integrazione di procedure aziendali esistenti*** finalizzate alla gestione del rischio corruzione;

02 ***La nomina del Comitato Anticorruzione*** incaricato di verificare l'attuazione del Programma, (costituito il 22 dicembre 2016);

03 ***La programmazione di un'adeguata attività formativa specifica*** che coinvolga il management e le strutture aziendali più direttamente interessate nella gestione delle attività a rischio di corruzione;

04 ***L'integrazione nell'attuale sistema sanzionatorio*** per introdurre gli opportuni riferimenti al rispetto della normativa in materia anticorruzione nei confronti di tutti i destinatari.

1.6 ETICA E INTEGRITÀ

1.6.1 CODICE ETICO E DI COMPORTAMENTO DEL GRUPPO FNM

Il Codice Etico e di Comportamento del **Gruppo FNM** definisce i principi e le norme comportamentali riconosciute, condivise e promosse a tutti coloro che operano in nome o per conto del Gruppo.

La versione aggiornata nel 2016 è legata a doppio filo alla riorganizzazione societaria avvenuta nell'ultimo semestre del 2015. Il **documento** è stato redatto con l'obiettivo definire, in un unico report a livello di **Gruppo**, i **principi** e i **valori** ispirati alla **valorizzazione della proprietà intellettuale** e all'importanza di assicurare un **ambiente di lavoro sano e rispettoso** della dignità delle persone, anche in coerenza con gli obiettivi di responsabilità sociale assunti.

In particolare, il nuovo Codice promuove e incoraggia la pratica del ***whistleblowing***, la segnalazione da parte dei lavoratori di irregolarità, frodi o violazioni delle normative vigenti. Per facilitare la segnalazione è stata predisposta un'apposita casella di posta elettronica (*referenteetico@fnmgroup.it*), la cui gestione è stata affidata congiuntamente al Presidente del Comitato Etico e al Responsabile dell'Internal Audit.

In attuazione dei principi di integrità e trasparenza e con riferimento a quanto definito in materia di conflitti di interesse e delle corrispondenti norme comportamentali da seguire nei confronti di terzi, è stata adottata il 29 dicembre 2016 la policy "**Trasparenza e gestione dei conflitti di interessi**". Tale politica introduce il principio della disclosure, ovvero dell'obbligo di informare il Referente Etico di ogni eventuale conflitto di interessi, effettivo o potenziale, affinchè lo stesso possa essere gestito preventivamente nell'interesse della società e a tutela del destinatario.

1.6.2 IL MODELLO 231

FNM S.p.A. e le sue controllate hanno aggiornato il proprio Modello 231 nel periodo tra settembre 2016 e aprile 2017 al fine di allinearlo alla modifiche organizzative e agli aggiornamenti normativi nel tempo intervenuti. L'ultima revisione del Modello di FNM S.p.A. è stata approvata dal Consiglio di Amministrazione il 27 Settembre 2016 ed è disponibile per la consultazione sul sito web www.fnmgroup.it alla sezione ***Trasparenza – Sistema di Governance***.

Il Modello Organizzativo 231 di Trenord è stato adottato dal Consiglio di Amministrazione in data 27 settembre 2012 e in seguito aggiornato e approvato dal C.d.A. il 22 febbraio 2017. Per quanto riguarda la formazione, i temi di anticorruzione sono stati trattati all'interno della formazione e-learning "**Aggiornamento 231**" che ha coinvolto **618 dipendenti** (circa il **15%** della popolazione totale). Le categorie di dipendenti coinvolte sono state: dirigenti, quadri, esperti/impiegati direttivi, specialisti tecnico amministrativi e tecnici di ufficio.

1.6.3 LA COMPLIANCE

Il rispetto della compliance legislativa e delle norme volontarie è stata assicurata, per il 2016 non si rilevano, infatti, sanzioni pecuniarie a carico del Gruppo FNM e di Trenord per i seguenti ambiti:

- Sicurezza ferroviaria;
- Ambiente;
- Pratiche Sociali sia nei confronti dei dipendenti che della comunità locale;
- Servizi offerti ai clienti;
- Privacy dei clienti e perdita dati personali;
- Attività di comunicazione e marketing incluse pubblicità, promozioni e sponsorship.

Tuttavia sono stati riscontrati per il Gruppo FNM casi minori di non conformità in ambito di privacy e trattamento dei dati personali e di sicurezza ferroviaria, per le quali sono state individuate alcune azioni migliorative, attualmente ancora in corso.

Sono pervenute 17 prescrizioni dalla ASL (Varese, Como e Milano) per violazioni del d.lgs. 81/08, che hanno comportato il pagamento di sanzioni pecuniarie per un totale di € 34.260,56. Sono inoltre pervenuti 419 reclami da parte dei clienti, di cui 12 di natura ambientale. Per queste casistiche sono state implementate azioni specifiche volte alla loro risoluzione.

1.7 I SISTEMI DI GESTIONE

Al 31 dicembre 2016 le Società del Gruppo hanno adottato i seguenti sistemi di gestione certificati(*):

	UNI EN ISO 9001	UNI EN ISO 14001	UNI CEI ISO/IEC 27001	OHSAS 18001
FNM	✓			
FERROVIENORD	✓	✓		✓
FNM Autoservizi	✓			
NordCom	✓		✓	
Nord_Ing	✓			
Trenord	✓	✓		

(*) UNI ENI ISO 9001 - Sistema di gestione per la qualità; UNI ENI ISO 14001 - Sistema di gestione ambientale; UNI CEI ISO/IEC 27001 - Sistemi di gestione della sicurezza delle informazioni; OHSAS 18001 - Sistema di gestione della sicurezza e della salute dei lavoratori.

FNMAutoservizi è inoltre in possesso della certificazione UNI CEI EN 50001:2011 e UNI EN 13816:2002.

Per gli aspetti prettamente ferroviari, il Sistema di Gestione Integrato del Gestore dell'Infrastruttura FERROVIENORD è certificato per gli aspetti relativi alla manutenzione dei carri merci (regolamento (UE) n. 445/201) e per quelli relativi alla ***manutenzione degli altri veicoli ferroviari*** (linee guida ANSF rev.01 del 16/10/2015).

Al 31 dicembre 2016 TRENORD risulta essere in possesso delle certificazioni cogenti per la sicurezza dell'esercizio. E' inoltre in fase di progettazione l'avvio della certificazione del Sistema di Gestione della Salute e Sicurezza sul luogo di lavoro per l'intera azienda, in accordo al relativo standard di riferimento.

1.8 LE ASSOCIAZIONI

Le società del Gruppo che aderiscono al contratto Autoferrotranvieri (FNM, FERROVIENORD, FNM Autoservizi) sono iscritte all'associazione di categoria delle aziende di trasporto pubblico locale in Italia **ASSTRA** (Associazione Trasporti).

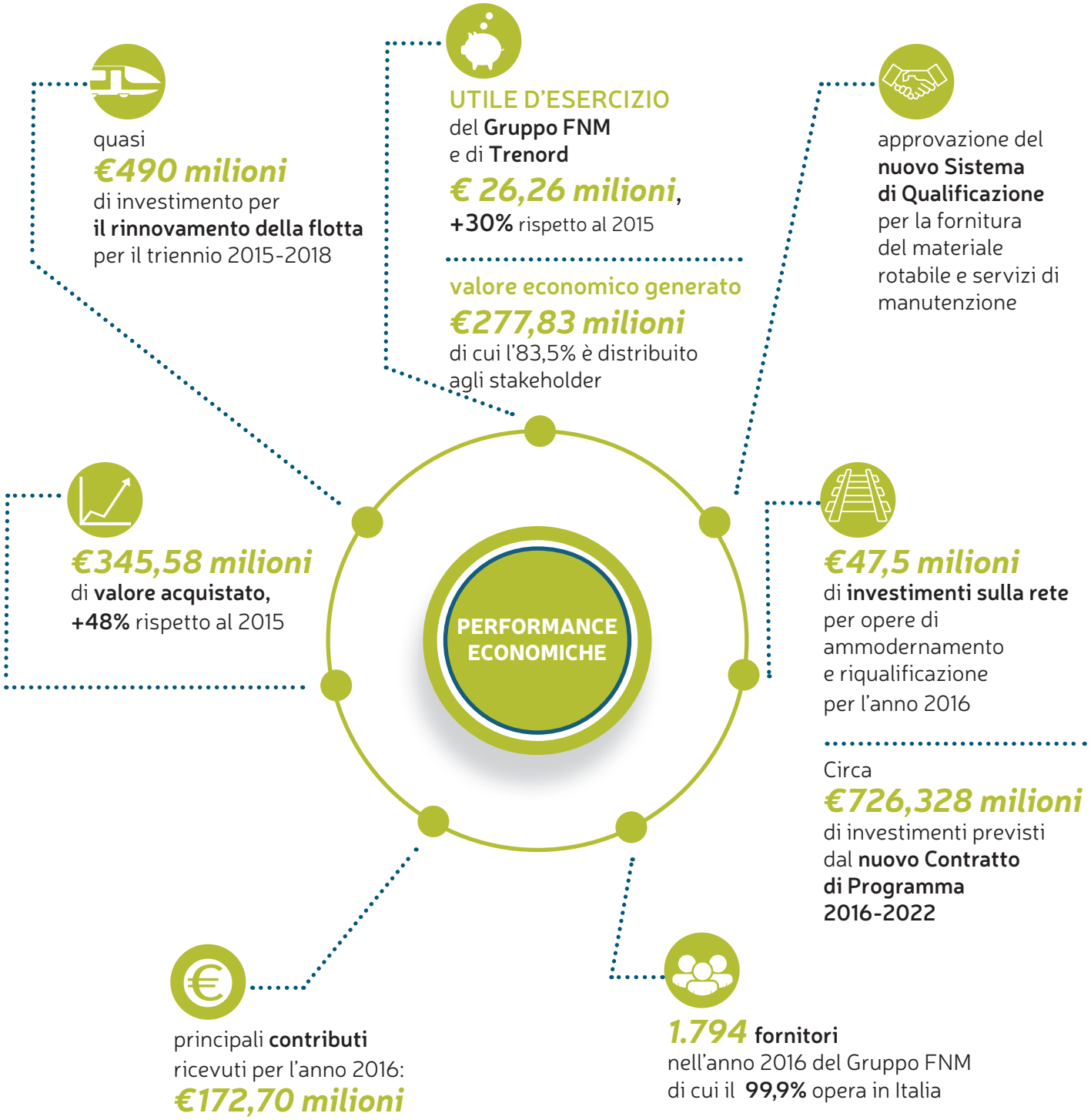
Il Gruppo FNM aderisce, inoltre, ad **Assolombarda**, l'Associazione degli industriali delle province di Milano, Lodi, Monza e Brianza. Per dimensioni e rappresentatività è l'associazione più importante di tutto il Sistema Confindustria. Il Gruppo FNM inoltre aderisce all'**UITP** (Unione Internazionale dei Trasporti Pubblici) e all'Y4PT (Young for Public Transport).

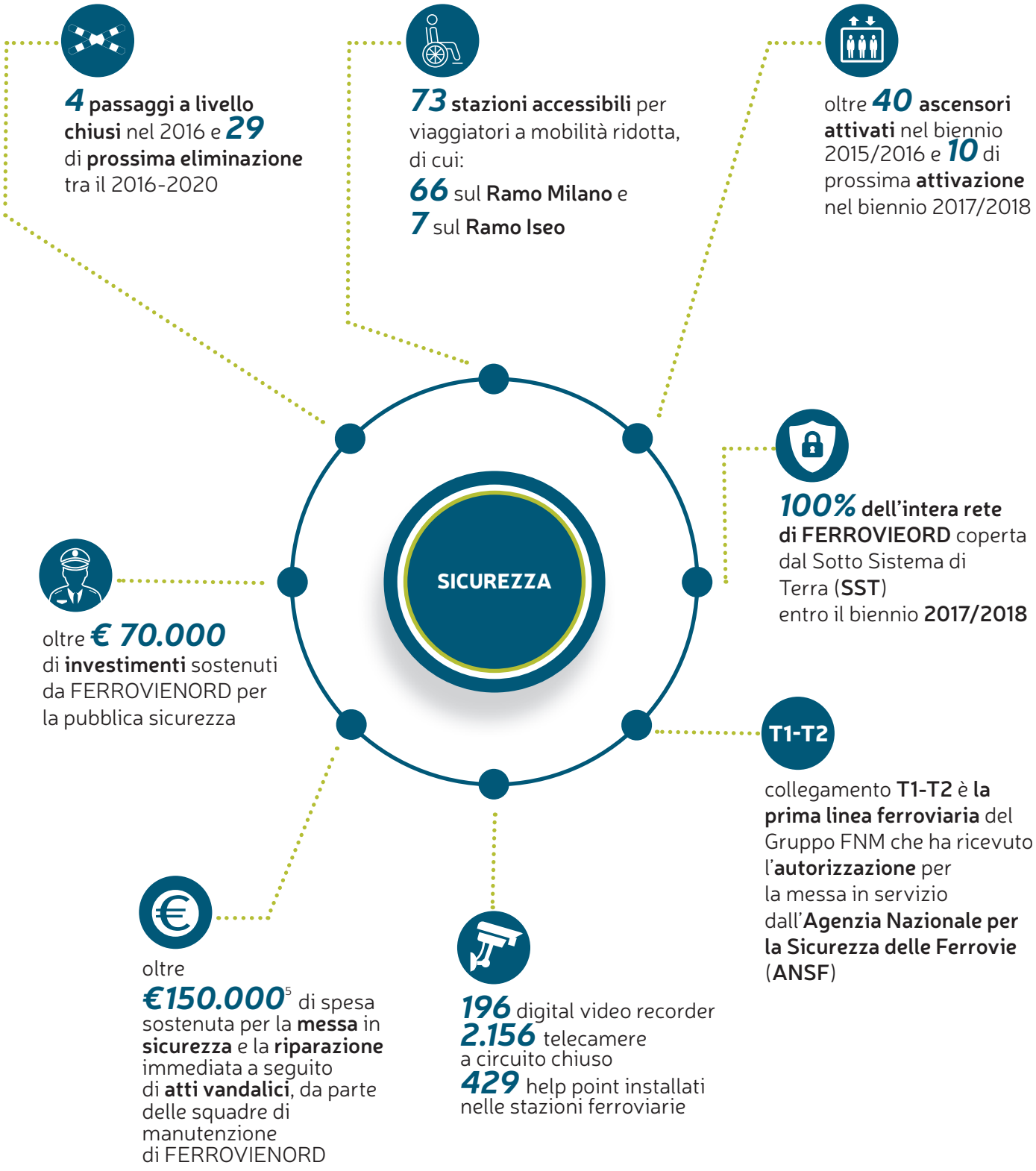
La Società Trenord aderisce alle seguenti associazioni nazionali e internazionali: **AGENS** (Agenzia Confederale dei Trasporti e Servizi), **AIAS** (Associazione Italiana fra gli Addetti alla Sicurezza), **AIIA** (Associazione Italiana Internal Auditors), **Assolombarda** - Confindustria Milano Monza Brianza, **CEI** (Comitato Elettrotecnico Italiano), **CIFI** (Collegio degli Ingegneri Ferroviari Italiani), **UIC** (Union Internationale des Chemins de Fer), **UITP** (Unione Internazionale dei Trasporti Pubblici), **UNI** (Ente Italiano di Normazione) e **Unifer** (Ente di unificazione del settore ferrotranviario federato all'UNI).

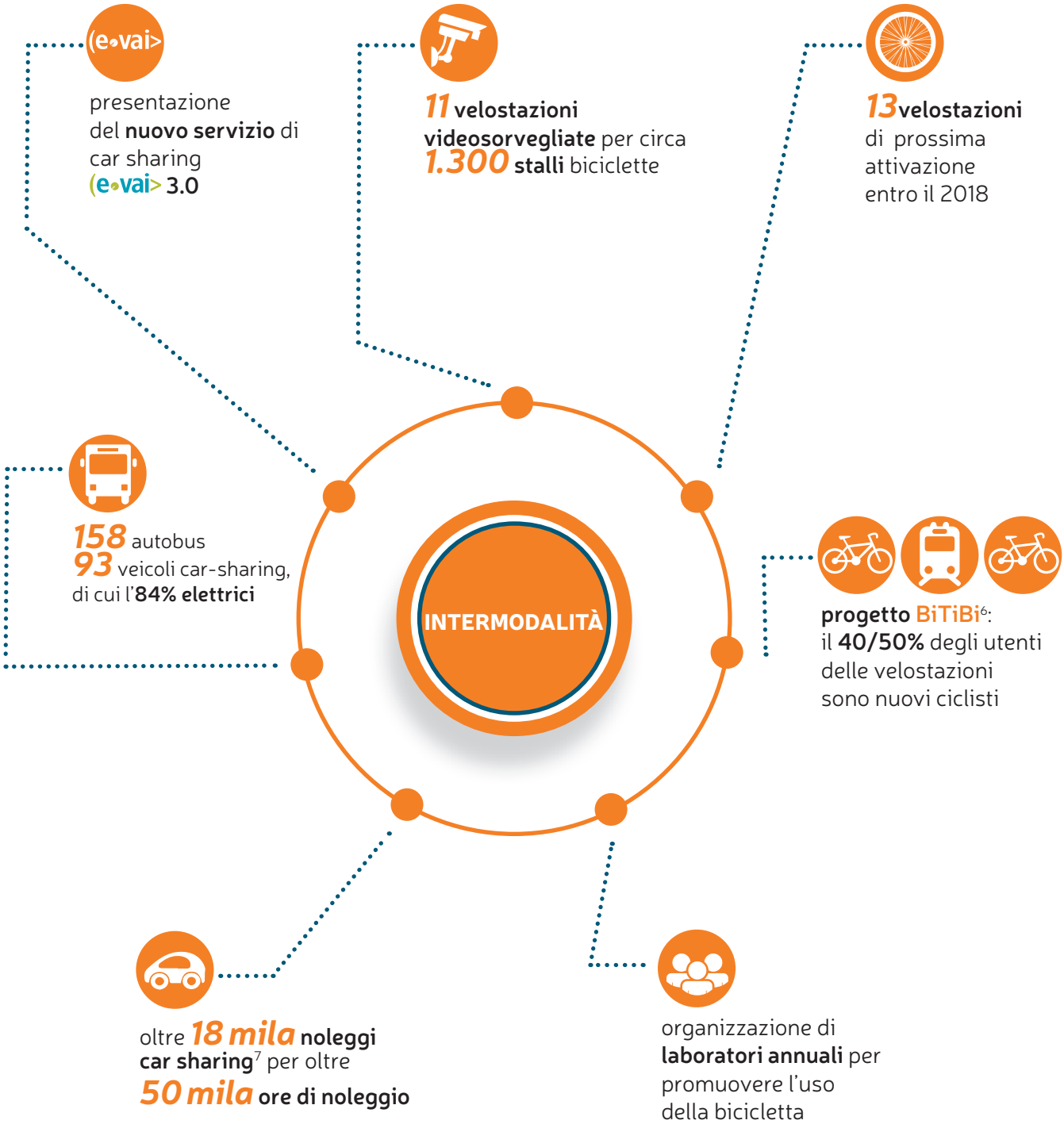


2 La sostenibiltà per il Gruppo FNM

2.1 PRINCIPALI NUMERI DI SINTESI - ANNO 2016



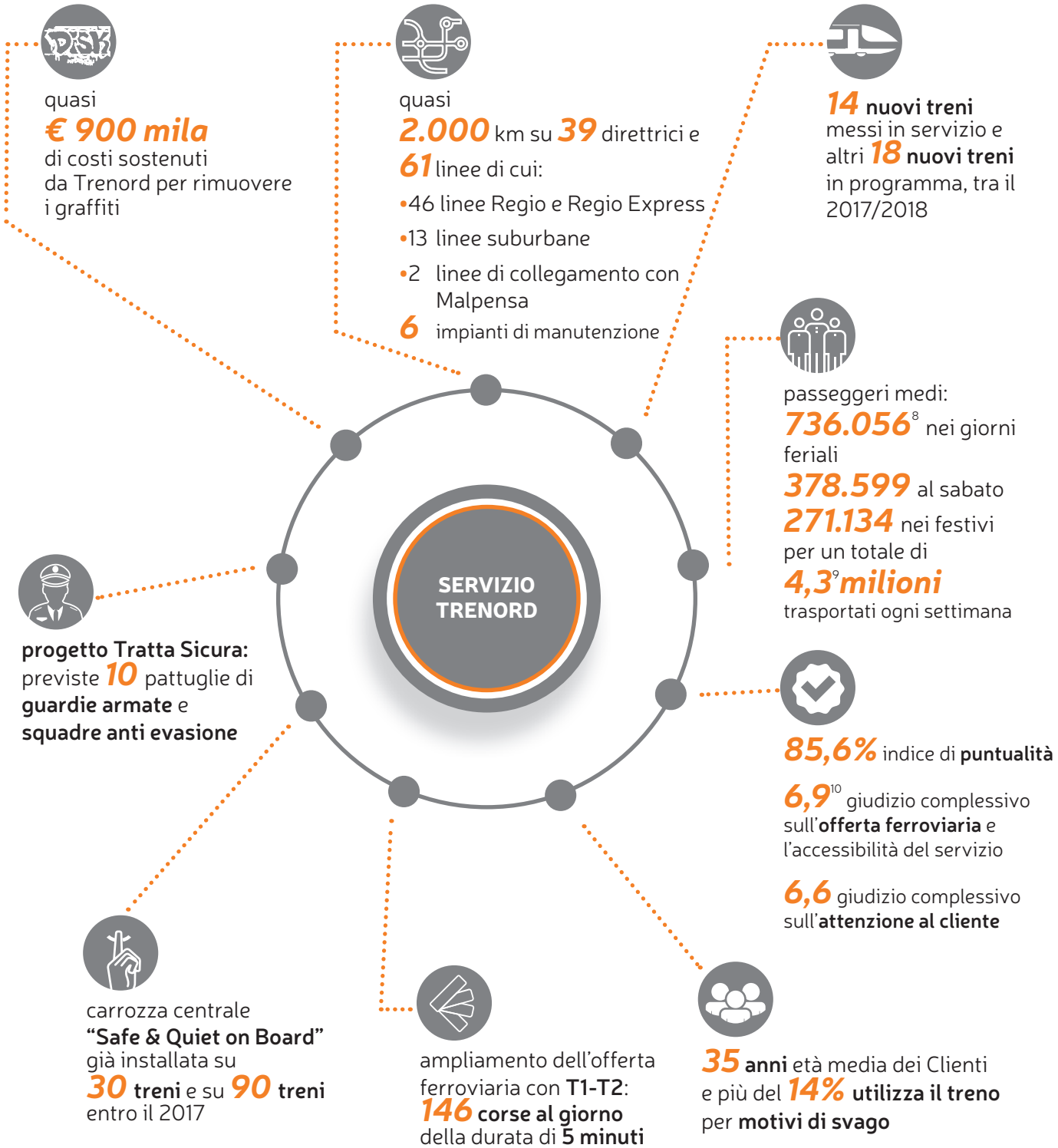

SICUREZZA
4 passaggi a livello chiusi nel 2016 e 29 di prossima eliminazione tra il 2016-2020
73 stazioni accessibili per viaggiatori a mobilità ridotta, di cui:
66 sul Ramo Milano e
7 sul Ramo Iseo
oltre 40 ascensori attivati nel biennio 2015/2016 e 10 di prossima attivazione nel biennio 2017/2018
100% dell'intera rete di FERROVIEORD coperta dal Sotto Sistema di Terra (SST) entro il biennio 2017/2018
oltre € 70.000 di investimenti sostenuti da FERROVIENORD per la pubblica sicurezza
T1-T2
collegamento T1-T2 è la prima linea ferroviaria del Gruppo FNM che ha ricevuto l'autorizzazione per la messa in servizio dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF)
oltre €150.000[5] di spesa sostenuta per la messa in sicurezza e la riparazione immediata a seguito di atti vandalici, da parte delle squadre di manutenzione di FERROVIENORD
196 digital video recorder
2.156 telecamere a circuito chiuso
429 help point installati nelle stazioni ferroviarie

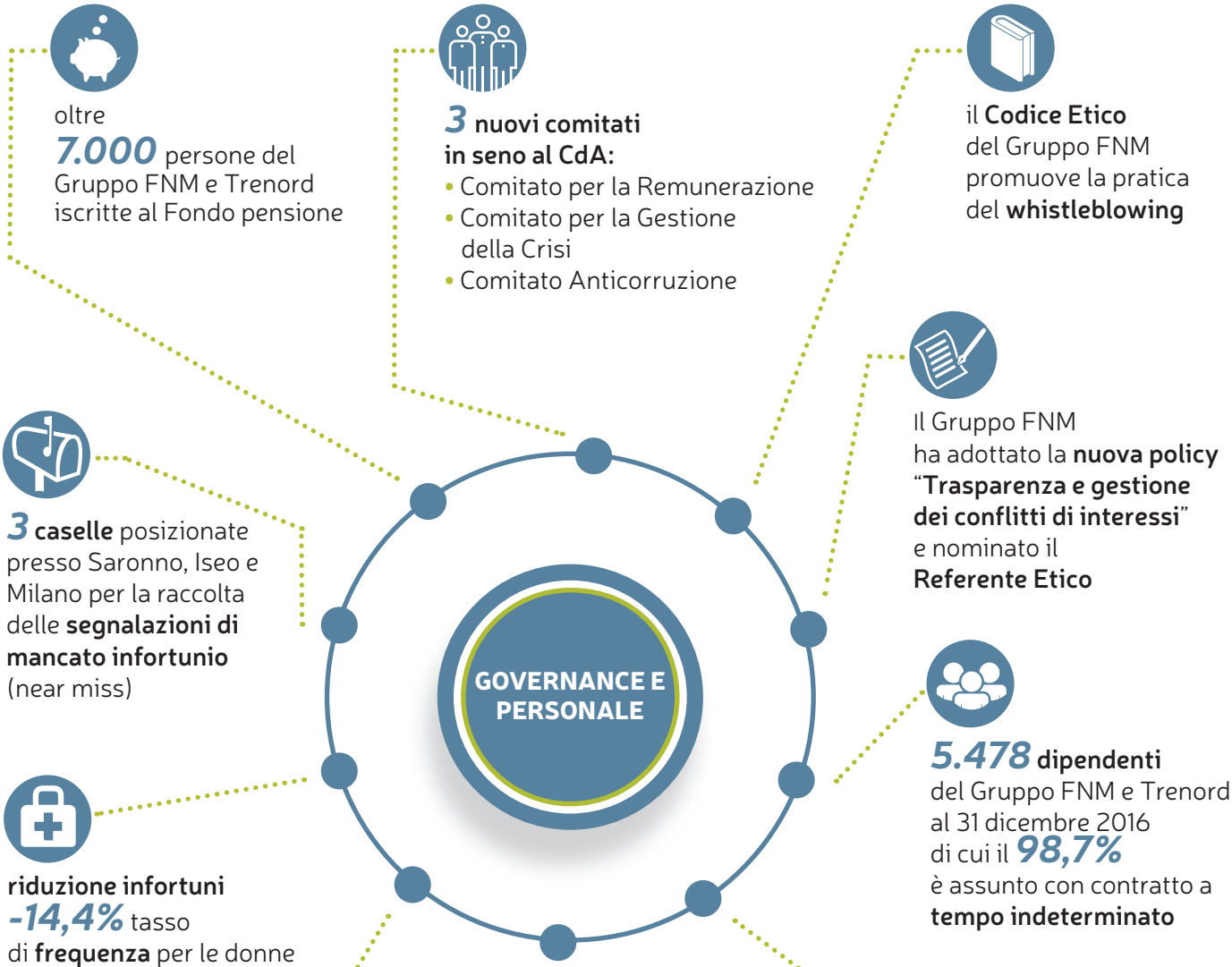


[5] Il dato è frutto di una stima, calcolato considerando 2 mesi a campione (novembre-dicembre 2016), in cui si sono registrati 42 episodi di vandalismo, per una proiezione, sull'anno, di circa 250 episodi. Il valore considera il costo medio del personale, dei materiali, delle attrezzature e del trasporto.

[6] I dato riportato è riferito ai risultati globali del progetto BiTiBi, con riferimento ai Paesi Europei che hanno aderito (Italia, l'Olanda, la Spagna, l'Inghilterra e il Belgio).

[7] Tale dato include gli oltre 2000 noleggi stimati imputabili ad utilizzi SuperGold per l'uso esclusivo di n. 15 vetture utilizzate da Comuni ed Enti secondo la modalità "chiavi in mano".


quasi
€ 900 mila
di costi sostenuti
da Trenord per rimuovere
i graffiti
quasi
2.000 km su 39 direttrici e
61 linee di cui:
•46 linee Regio e Regio Express
•13 linee suburbane
•2 linee di collegamento con Malpensa
6 impianti di manutenzione
14 nuovi treni
messi in servizio e
altri 18 nuovi treni
in programma, tra il
2017/2018
SERVIZIO TRENORD
passeggeri medi:
736.056[8] nei giorni feriali
378.599 al sabato
271.134 nei festivi
per un totale di
4,3[9] milioni
trasportati ogni settimana
progetto Tratta Sicura:
previste 10 pattuglie di
guardie armate e
squadre anti evasione
85,6% indice di puntualità
6,9[10] giudizio complessivo
sull'offerta ferroviaria e
l'accessibilità del servizio
6,6 giudizio complessivo
sull'attenzione al cliente
carrozza centrale
"Safe & Quiet on Board"
già installata su
30 treni e su 90 treni
entro il 2017
ampliamento dell'offerta
ferroviaria con T1-T2:
146 corse al giorno
della durata di 5 minuti
35 anni età media dei Clienti
e più del 14% utilizza il treno
per motivi di svago



oltre
7.000 persone del Gruppo FNM e Trenord iscritte al Fondo pensione

3 **caselle** posizionate presso Saronno, Iseo e Milano per la raccolta delle **segnalazioni di mancato infortunio** (near miss)

riduzione infortuni
-14,4% tasso di **frequenza** per le donne
-6,1% tasso di **gravità totale** rispetto al 2015

483[11] **dipendenti** del Gruppo FNM e
122 **dipendenti** di Trenord coinvolti nel processo di valutazione

3 **nuovi comitati in seno al CdA:**
- Comitato per la Remunerazione
- Comitato per la Gestione della Crisi
- Comitato Anticorruzione

oltre
123.000 ore di formazione erogate dal Gruppo FNM e Trenord per **22,52 ore pro-capite**

70% della formazione erogata dal **Gruppo FNM** in ambito di **tecnica e salute e sicurezza**

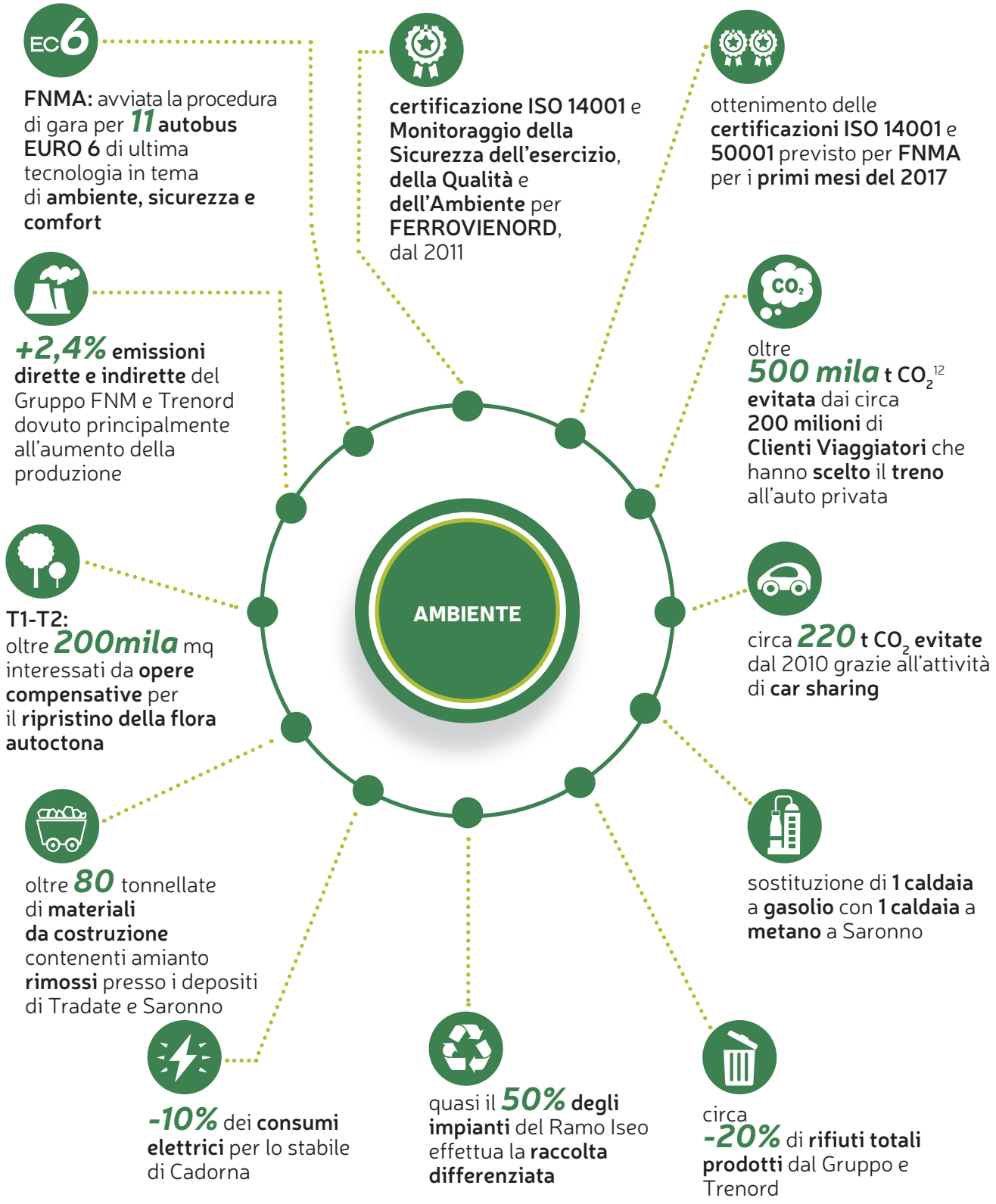
il **Codice Etico** del Gruppo FNM promuove la pratica del **whistleblowing**

Il Gruppo FNM ha adottato la **nuova policy** "**Trasparenza e gestione dei conflitti di interessi**" e nominato il **Referente Etico**

5.478 **dipendenti** del Gruppo FNM e Trenord al 31 dicembre 2016 di cui il ***98,7%*** è assunto con contratto a **tempo indeterminato**

113 **assunzioni** dipendenti del Gruppo FNM e Trenord nel 2015, di cui il ***91%*** compresi nella fascia di età under 30 e 30-50

[8] Il dato fa riferimento all'indagine interna relativa alle frequentazioni, aggiornata a novembre 2016 e include le frequentazioni dei treni e degli autobus sostitutivi.
[9] Il dato fa riferimento all'indagine interna relativa alle frequentazioni, aggiornata a novembre 2016, e include le frequentazioni dei treni e degli autobus.
[10] Fonte: rilevazione di Customer Satisfaction di novembre 2016 su una scala da 1 a 10.
[11] A esclusione della Società E-Vai.



[12] Tale dato è stato stimato sulla base di fattori emissivi calcolati dall'ISPRA (ITALIAN GREENHOUSE GAS INVENTORY 1990-2015) e dal Defra (2016 DEFRA/DECC Greenhouse Gas (GHG) Emissions factors). Inoltre, per il calcolo delle emissioni di CO_2 evitate è stata considerata la media europea di 1,5 passeggeri per auto (diesel di medie dimensioni).

2.2 IL NOSTRO MODELLO DI SOSTENIBILITÀ

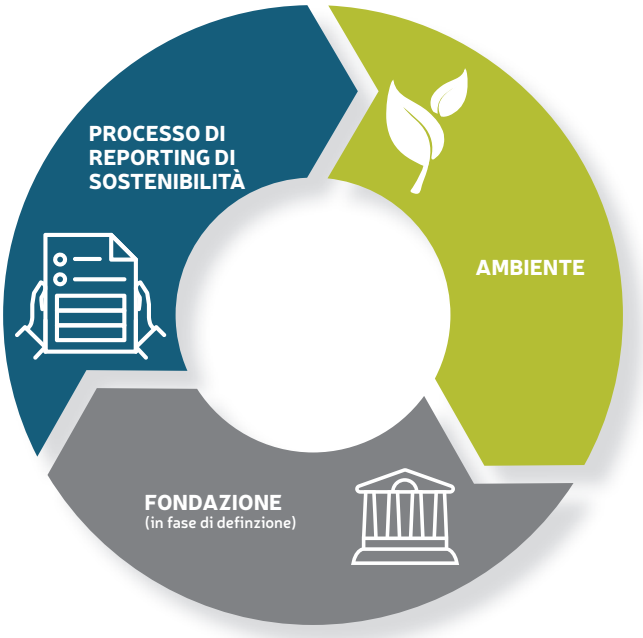
Il Gruppo FNM ha proseguito il suo percorso di maggiore impegno sui temi della **Responsabilità Sociale d'Impresa** (Corporate Social Responsibility) che ha portato ad un'integrazione delle **strategie di sostenibilità** nei sistemi di pianificazione e controllo e ad un ulteriore arricchimento della rendicontazione del Gruppo su questi temi, aumentando la **trasparenza** e favorendo il dialogo con gli **stakeholder**.

Sostenibilità (dal latino sustineo) ha il significato di "reggere", "non lasciar cadere", fare in modo cioè che "un qualcosa" perduri nel tempo. E sta qui il vero concetto di sostenibilità: un armonico equilibrio fra sviluppo sociale, economico e ambientale che possa tutelare le generazioni future e che si mantenga, quindi, nel tempo.

Il Gruppo FNM, sensibile a questi temi, ha istituito una funzione aziendale dedicata, in linea con l'obiettivo di sviluppare al suo interno un sistema di **Governance per la gestione** delle tematiche di **sostenibilità**, volte alla creazione di valore condiviso, che perduri nel tempo. Da gennaio 2017 è, infatti, attiva la Funzione organizzativa **Sviluppo Sostenibile**, che sovraintende e coordina le politiche di *Corporate Social Responsibility* (CSR) del Gruppo FNM.

In particolare, la funzione svolge un ruolo di gestione, pianificazione e programmazione tra le diverse unità operative, promuovendo l'adozione dei principi di CSR, nelle politiche di sviluppo, mobilità e strategie sostenibili, intervenendo anche nei processi produttivi e aziendali.

La Funzione Sviluppo Sostenibile: 3 ambiti di applicazione



REPORTING DI SOSTENIBILITÀ

La Funzione è responsabile della redazione del **Bilancio di Sostenibilità** e di tutte le **attività a esso correlate**, in particolare delle politiche di ***stakeholder engagement*** e dei rapporti con i territori, le comunità e gli Enti locali. Ha altresì in fase di predisposizione il **Piano di Sostenibilità al 2020**, che include obiettivi in linea con le priorità e i principali impatti di business. Sono in programmazione le linee guida per gli **acquisti sostenibili** che l'azienda adotterà per un miglioramento della qualità dei prodotti e dei servizi forniti.

AMBIENTE

La Funzione svolge un ruolo di **regia sui temi ambientali** (consumi ed efficientamento energetico, risorse idriche, suolo, rifiuti e rumore), promuovendo il **monitoraggio** interno delle **normative locali e nazionali** e lo sviluppo di **progetti volti all'ottenimento di certificati bianchi**.

FONDAZIONE *(in fase di definizione)*

La Funzione accompagnerà il processo di studio e di costituzione della **Fondazione FNM per la Mobilità Sostenibile**, quale strumento operativo per la valorizzazione del patrimonio storico e identitario, la ricerca e l'innovazione nel campo della mobilità sostenibile, la diffusione e l'educazione della cultura del trasporto e della mobilità in Lombardia.

LE ATTIVITÀ SVOLTE

Durante l'anno sono proseguite le attività previste dal piano triennale 2016-2018, che hanno consistito nello sviluppo di un **processo strutturato di stakeholder engagement sul territorio** e la definizione del **Piano di Sostenibilità**, in linea con l'orizzonte temporale del Piano Strategico 2016-2020, al fine di individuare obiettivi in ambito di sostenibilità ambientale e sociale da raggiungere nel medio e lungo periodo.

In particolare, è stata rafforzata **l'attività di ascolto e di coinvolgimento** dei portatori d'interesse dell'azienda su tematiche inerenti la sostenibilità. Questa attività è considerata fondamentale per migliorare il rapporto con il territorio e recepirne i bisogni, è inoltre funzionale all'aggiornamento dell'**analisi di materialità**, che consente di definire gli aspetti rilevanti per il Gruppo e per gli stakeholder da rendicontare.

Con riferimento alla seconda area di intervento, il Gruppo ha posto le basi per lo sviluppo del **Piano di Sostenibilità 2020**, attraverso il quale, a partire dal nuovo Piano Strategico e dall'analisi dei **17 Obiettivi di Sviluppo Sostenibile delle Nazioni Unite**, sono state individuate le aree prioritarie su cui investire le proprie risorse nei prossimi 4 anni.

Il **Piano di Sostenibilità 2020**, costituirà un documento operativo interno e la base per l'avvio delle azioni future del Gruppo in ambito di sostenibilità.

Il percorso di definizione del documento ha **coinvolto le prime linee** e alcuni **responsabili** delle principali **funzioni aziendali** in diversi momenti di condivisione e confronto. In particolare, il workshop organizzato a fine ottobre, in occasione della presentazione del Bilancio di Sostenibilità, è servito a individuare le **aree chiave** per la definizione della strategia di sostenibilità del Gruppo.



Il Workshop per il Piano di Sostenibilità 2020 ha visto la partecipazione di oltre **25** referenti aziendali.

Successivamente sono stati effettuati oltre **10** incontri one-to-one con più di **30** referenti aziendali

Con i successivi incontri *one-to-one* è stata redatta la bozza definitiva con l'indicazione degli **obiettivi**, delle **azioni specifiche** e degli **impegni puntuali e misurabili** (**Target**) al 2020.



Nel Piano di Sostenibilità sono stati individuati oltre **15** Obiettivi, oltre **50** Azioni e relativi Target di sostenibilità al 2020.



A seguito dell'approvazione del Piano di Sostenibilità 2020 da parte del CDA, di giugno 2017, sarà prevista un'attività di coinvolgimento delle Direzioni Generali di Regione Lombardia, con cui è già stata attivata un'attività di dialogo a maggio 2016, per condividere le linee strategiche e valutare l'attivazione di tavoli di lavoro congiunti per il raggiungimento degli obiettivi al 2020.

SISTEMA DI REPORTISTICA NON FINANZIARIA

Negli ultimi anni il tema relativo alla "disclosure" delle performance di sostenibilità è stato al centro di un'intensa attività aziendale come conseguenza anche degli obblighi normativi recentemente adottati a livello europeo.

In tale ambito, durante l'anno è stata avviata un'attività in collaborazione tra la **Funzione Sviluppo Sostenibile** e il **team di NordCom**, al fine di implementare una **reportistica a sistema** (SAP) che consenta l'estrazione automatizzata dei dati relativi al personale di tutte le Società del Gruppo. Il progetto costituisce un passo molto importante, che ha consentito una riduzione dei tempi di elaborazione da parte delle strutture, minimizzando la rielaborazione manuale dei dati. Ciò anche in vista dell'obbligo dell'attività derivante dall'attuazione dal Decreto Legislativo 254/2016, che prevede la pubblicazione del Bilancio di Sostenibilità contestualmente a quello Consolidato, a partire dal prossimo Bilancio di Sostenibilità (2017).

Si sta valutando nei prossimi anni di completare l'implementazione del sistema con tutti i dati e le informazioni ambientali e sociali disponibili internamente e gestite dalle diverse funzioni aziendali, in un'ottica di sempre maggior **trasparenza** delle informazioni verso i nostri stakeholder.



3 I nostri Stakeholder

3 I NOSTRI STAKEHOLDER

Il Gruppo si impegna a instaurare **relazioni trasparenti di dialogo** volte a creare **occasioni di scambio e comunicazione**, affermandosi come un Gruppo capace di conciliare interesse pubblico e competitività. I principi contenuti nel nuovo Codice Etico rappresentano solide basi per lo sviluppo delle strategie sostenibili e per il coinvolgimento degli stakeholder interni ed esterni.

Mappa degli stakeholder del Gruppo FNM e Trenord



3.1 PRINCIPALI STRUMENTI DI DIALOGO

Il Gruppo FNM e Trenord curano costantemente i rapporti con i propri stakeholder al fine di cogliere suggerimenti utili per perseguire al meglio la propria mission.

Nella tabella si evidenziano le principali attività di dialogo e coinvolgimento con le più rappresentative categorie di stakeholder.

STAKEHOLDER	RAGIONI DEL COINVOLGIMENTO	STRUMENTI DI DIALOGO
Regione Lombardia	La Regione Lombardia è l'azionista di maggioranza della Holding, è il committente per Trenord per il Contratto di Servizio del trasporto pubblico locale e per FERROVIENORD del Contratto di Concessione, del Contratto di Servizio e del Contratto di Programma per l'ammodernamento della rete.	● Reportistica quotidiana sul servizio ferroviario ● Incontri con i referenti istituzionali Partecipazione dei vertici alla Commissione Trasporti e ai tavoli tecnici ● Condivisione delle linee strategiche
Azionisti	FNM ha l'obiettivo di massimizzare il valore della Società a tutela dei propri azionisti, con i quali instaura un dialogo continuativo e trasparente.	● Comunicazioni finanziarie
Enti pubblici regionali	Diverse sono le amministrazioni con cui il Gruppo FNM e Trenord si rapportano, con l'obiettivo di creare un sistema di trasporto integrato sostenibile, che tenga conto dei bisogni dei clienti viaggiatori: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Province, Comuni.	● Conferenza Regionale del TPL
Dipendenti	Il capitale umano è tenuto in grande considerazione nelle politiche di welfare da parte delle società del Gruppo e da Trenord.	● Comunicazione diretta con i manager e incontri periodici ● Strumenti informativi interni ● Gruppi di lavoro (es. One Company One target)
Sindacati	I sindacati svolgono un importante lavoro nell'ambito della contrattazione e tutela dei lavoratori.	● Riunioni periodiche e tavoli di confronto
Fornitori	I fornitori rappresentano uno stakeholder importante, soprattutto in un ambito come quello del trasporto. A queste si associano la rete di rivenditori autorizzati di Trenord e le numerose partnership commerciali instaurate per promuove l'utilizzo del treno.	● Incontri con i manager ● Rapporto contrattuale con i punti vendita e le biglietterie ● Presentazioni pubbliche congiunte ● Incontri con i manager dei partner commerciali
Comunità locali	Il Gruppo FNM e Trenord si impegnano costantemente nel promuovere un rapporto costruttivo con le comunità locali.	● Iniziative di comunicazione diretta ● Incontri periodici relativi all'attività di trasporto ferroviario
Partner strategici	Coerentemente con gli obiettivi di crescita e di sviluppo che hanno visto il Gruppo impegnato nella diversificazione delle proprie attività, sono state realizzate partnership strategiche con primarie aziende italiane ed europee (TIM S.p.A., DB CARGO, Trenitalia S.p.A., AET, ARRIVA Italia S.r.l.).	● Incontri strategici con il top management
Clienti viaggiatori	I clienti-viaggiatori sono al centro dell'attenzione in quanto destinatari dell'attività di trasporto ferroviario. Le associazioni dei pendolari rappresentano il primo stakeholder con cui Trenord si confronta nella valutazione della qualità del servizio erogato.	● Ricerche di customer satisfaction ● Tavolo di confronto in Regione Lombardia ● Incontri periodici con i manager di Trenord

3.2 L'ATTIVITÀ DI ASCOLTO SUL TERRITORIO

Il Gruppo si prefigge di promuovere un'attività di analisi strategica per il territorio ed esercitare un ruolo più attivo di partecipazione al dibattito locale e di confronto con la comunità locale, con l'obiettivo primario di integrare sempre di più la sostenibilità nella strategia aziendale.

A partire dai primi mesi del 2016, il Gruppo FNM ha intrapreso iniziative di confronto attraverso incontri con le istituzioni e le amministrazioni locali, dai **Comuni**, alle **Province**, alle **Agenzie del Trasporto Pubblico Locale**, terminando con la **Regione Lombardia**. Gli incontri sono serviti a raccogliere le valutazioni in merito al rapporto tra il territorio e il Gruppo FNM e alle principali tematiche che li vede coinvolti.

6 Enti Locali incontrati

***9* Opinion Leader contattati per l'aggiornamento dell'analisi di materialità 2016**

Occorre ricordare, inoltre, che il Gruppo ha svolto nel corso dell'anno numerosi altri incontri con gli Enti Locali, le Associazioni e i Comitati sul territorio.

I PRINCIPALI RISULTATI DEL COINVOLGIMENTO DEI COMUNI E DELLE AGENZIE TPL:

Le interviste svolte per l'aggiornamento della matrice di materialità sono state condotte in un clima di forte partecipazione da parte delle Amministrazioni Comunali e delle Agenzie e hanno riscontrato un generale gradimento verso le attività del Gruppo in relazione agli interventi di sviluppo in funzione della rete ferroviaria.

Durante gli incontri è stato condiviso lo stato di avanzamento delle attività a capo della nuova Funzione Sviluppo Sostenibile ed è risultata molto apprezzata l'attenzione e la sensibilità dimostrata dal Gruppo verso le tematiche di Responsabilità Sociale d'Impresa.

Con alcuni enti territoriali incontrati, il Gruppo FNM ha creato durante l'anno un contatto specifico, anche al fine di sviluppare forme di collaborazione per favorire una partecipazione congiunta ai bandi di gara e accedere a fondi europei e regionali.

Il Comune di Busto Arsizio e il **Gruppo FNM** hanno in programma un **Protocollo di Intesa** per la partecipazione a bandi di gara che puntano sullo sviluppo di forme di mobilità sostenibile e a soluzioni door-to-door per la gestione dell'ultimo miglio.

Sono di seguito riassunti i principali aspetti emersi durante le interviste, che si aggiungono alla tematica relativa alla **sicurezza in stazione e a bordo treno**, a cui è stata riconosciuta un buon livello di presidio.

- **SVILUPPO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE E DELL'INTERMODALITÀ:**
  i temi fortemente interconnessi, sono ritenuti rilevanti e di forte potenziale per il Gruppo. Si suggerisce un continuo investimento in soluzioni di mobilità che garantiscano un trasporto sostenibile in alternativa all'uso dell'auto privata. Le Amministrazioni Comunali ritengono prioritario lo sviluppo del car sharing, del bike sharing e il potenziamento delle velostazioni presso le stazioni.
- **GESTIONE E SVILUPPO DELL'INFRASTRUTTURA E VALORIZZAZONE DEGLI ASSET:**
  è ritenuto prioritario ripensare agli spazi, implementare un'efficace gestione degli immobili e individuare soluzioni efficienti di collegamento tra la stazione e il centro urbano. Occorre dunque trasformare il luogo della stazione in un luogo vivibile, promuovendo l'apertura di attività commerciali e iniziative ludico ricreative che catturino l'interesse dei cittadini viaggiatori.
- **ACCESSIBILITÀ DEL SERVIZIO AL TRASPORTO PUBBLICO:**
  il tema dell'accessibilità è considerato nella sua accezione più ampia, ovvero sviluppare interventi che agevolino e garantiscano un servizio di trasporto a tutti. Le amministrazioni comunali sottolineano la necessità di maggiori aree di parcheggio e sosta presso le stazioni anche al fine di accogliere il turismo. Inoltre il concetto di accessibilità rimane anche legato alle persone disabili presenti sul territorio.
- **QUALITÀ DEL SERVIZIO E SODDISFAZIONE DEL CLIENTE:**
  i cittadini apprezzano maggiormente la qualità del servizio, con particolare riferimento alla puntualità e alla pulizia dei treni. I sindaci suggeriscono di sviluppare maggiormente i canali di ascolto che giocano un ruolo fondamentale nel potenziare l'immagine e la reputazione del Gruppo (anche al fine di divulgare maggiormente l'attività del Bilancio di Sostenibilità). Infine, sul tema dello sviluppo turistico sottolineano la necessità di un continuo sviluppo delle infrastrutture al fine di garantire un servizio eccellente e di qualità.

- **GESTIONE DEL RUMORE E DELLE VIBRAZIONI:**
  è ritenuto rilevante la gestione degli aspetti ambientali legati al rumore, alla gestione dello scalo merci all'interno del contesto urbano nell'ambito delle attività di cantiere.
- **SALVAGUARDIA DEL TERRITORIO (opere compensative):**
  a fronte degli interventi effettuati sulla rete, è stata sottolineata la necessità di sviluppare congiuntamente studi degli impatti ambientali e intervenire con opere compensative, che possano accompagnare i lavori di costruzione, salvaguardando il territorio e tutelando la comunità locale che abita nei Comuni circostanti.

I PRINCIPALI RISULTATI DEL COINVOLGIMENTO DEGLI OPINION LEADER LOMBARDI:

Per completare l'attività di coinvolgimento sul territorio, è stato aggiornato il panel degli stakeholder che ricoprono posizioni apicali all'interno di Istituti di Credito, Fondazioni e Associazioni non Governative, mondo accademico e giornalistico, a cui è stato inviato un questionario per raccogliere, anche in questo caso, suggerimenti e indicazioni circa le tematiche ritenute prioritarie.

Sono di seguito riassunti gli aspetti principali emersi durante le interviste:

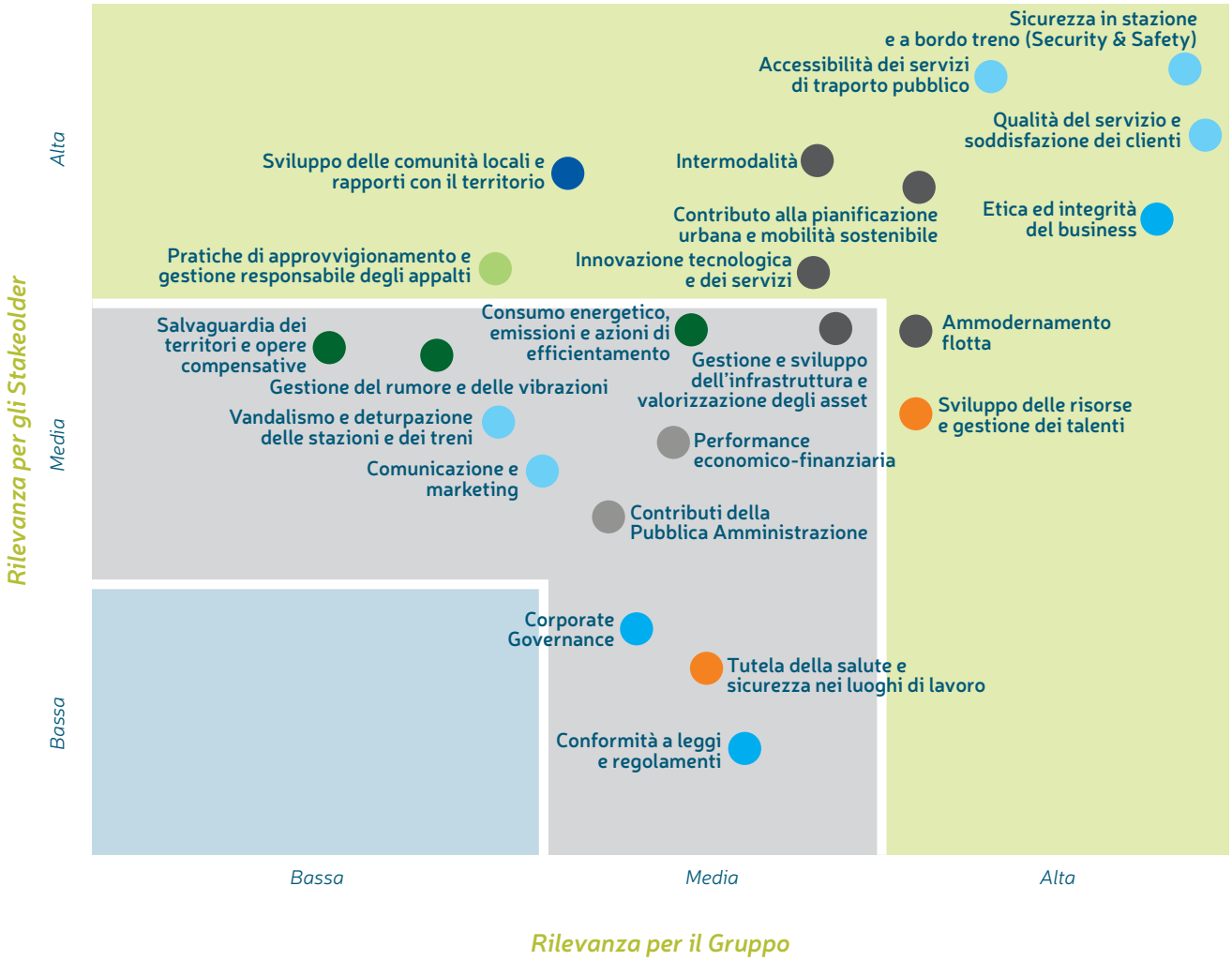
- **ETICA, INTEGRITÀ DEL BUSINESS:**
  il concetto di etica dovrebbe divenire un comportamento abituale nella costruzione di valore condiviso. A questo è legato anche il tema del **welfare aziendale** e dell'**attenzione all'interno** per creare una cultura della responsabilità nell'agire quotidiano.
- **SVILUPPO DELLE RISORSE E GESTIONE DEI TALENTI:**
  è ritenuto opportuno gestire i talenti affinché ogni risorsa possa fornire un contributo attivo e propositivo allo sviluppo del business.
- **QUALITÀ E ACCESSIBILITÀ DEL SERVIZIO E SODDISFAZIONE DEI CLIENTI:**
  è necessario un continuo investimento sulla qualità del servizio, anche sfruttando soluzioni tecnologicamente avanzate (es. Wi-Fi, APP), potenziando le linee esistenti e i servizi all'interno delle stazioni, senza tralasciare il tema sicurezza. Tutto ciò dovrebbe essere accompagnato da un'intensa attività di marketing, che sottolinei gli sforzi e comunichi i risultati conseguenti.
- **CONSUMO ENERGETICO, EMISSIONI E AZIONI DI EFFICIENTAMENTO:**
  rappresenta un tema sensibile e un impegno importante che contribuisce a migliorare la qualità della vita di chi abita sul territorio. Tutti gli interventi positivi di impatto ambientale (progetti di efficienza energetica, controllo delle emissioni, razionalizzazione dei materiali, consumo di acqua e inquinamento acustico) contribuiscono a generare un forte valore aggiunto per il Gruppo.



GLI ASPETTI MATERIALI PER FNM E PER I SUOI STAKEHOLDER

Le diverse iniziative di stakeholder engagement hanno portato all'identificazione degli aspetti rilevanti per il Gruppo e per i suoi stakeholder, combinando i risultati quantitativi ad un'analisi qualitativa. Si è arrivati, quindi, alla costruzione della matrice di materialità presentata di seguito:

La matrice di materialità del Gruppo



Legenda

- Governance e integrità
- Responsabilità economica
- Responsabiltà verso i clienti
- Infrastrutture e sistemi di trasporto
- Risorse Umane
- Responsabilità sociale (Comunità)
- Responsabilità ambientale
- Supply Chain

Tra gli aspetti materiali identificati, i primi cinque risultano essere:

- Sicurezza in stazione e a bordo treno (Security and Safety);
- Accessibilità dei servizi di trasporto pubblico;
- Qualità del servizio e soddisfazione dei clienti;
- Contributo alla pianificazione urbana e mobilità sostenibile;
- Etica ed integrità del business.



4 La performance economica

4 LA PERFORMANCE ECONOMICA

Il Bilancio Consolidato del Gruppo al 31 dicembre 2016 si è chiuso con un utile di **26,261 milioni di Euro** rispetto ai 20,143 milioni di Euro del 2015, con un incremento di 6,118 migliaia di Euro (+30,37%).

4.1 VALORE ECONOMICO DIRETTAMENTE GENERATO E DISTRIBUITO

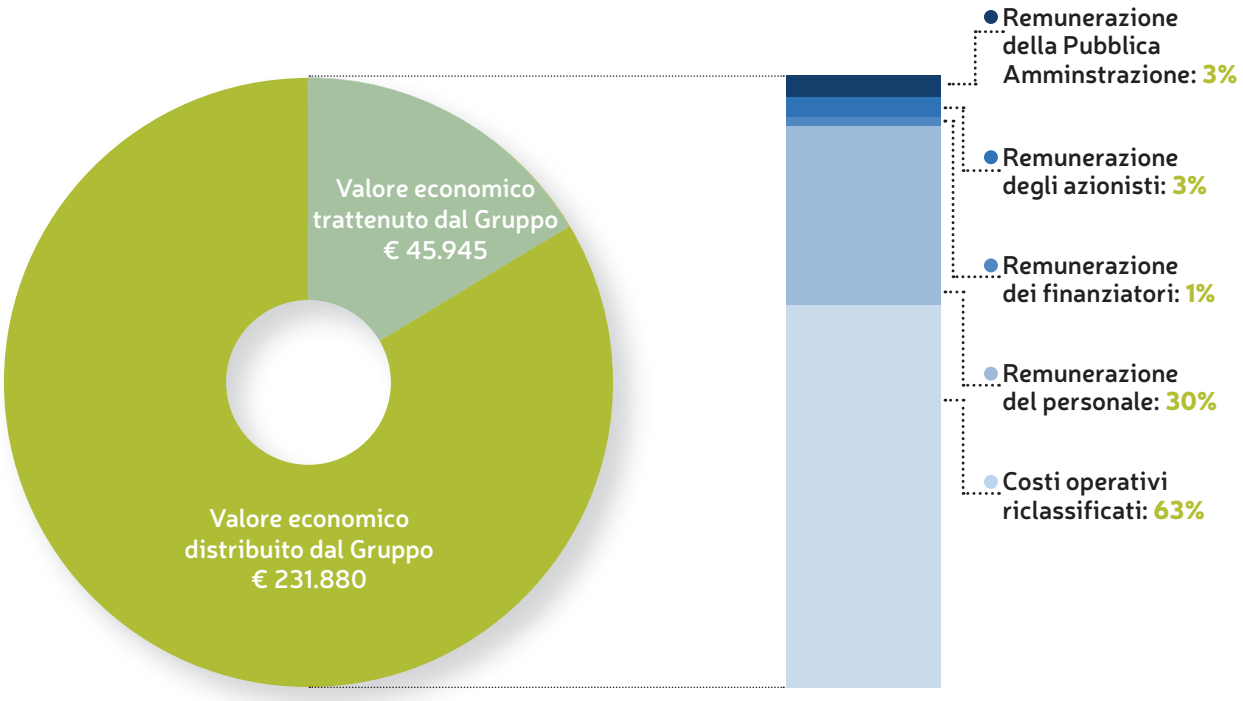
Nel 2016 il **valore economico generato** è stato pari a **€ 277.825 migliaia**. La grandezza rappresenta una sintesi dei principali risultati ottenuti con le risorse impiegate e consente di valutare l'impatto economico e occupazionale prodotto nel territorio di riferimento.

Il valore economico è distribuito tra i diversi stakeholder:

- **personale dipendente** attraverso la remunerazione erogata a fronte dell'attività lavorativa svolta;
- **Pubblica Amministrazione** attraverso il pagamento delle imposte pagate a vario titolo;
- **finanziatori** attraverso la rilevazione degli oneri finanziari;
- **azionisti** attraverso la distribuzione dei dividendi.

Infine la voce "Costi operativi riclassificati" include il valore dei costi sostenuti per materie prime, materiali di consumo, servizi e investimenti finanziari.

Valore economico direttamente generato e distribuito dal Gruppo FNM, anno 2016 (migliaia di €)



4.2 CONTRIBUTI DALLA PUBBLICA AMMINISTRAZIONE

Sono di seguito riportati i principali contributi ricevuti dal Gruppo FNM da parte della Regione Lombardia:

TIPOLOGIA DI CONTRIBUTO	FONTE	BENEFICIARIO	2016 (€/000)	2015 (€/000)	2014 (€/000)
Contributi per investimenti finanziati	Regione Lombardia	FERROVIENORD	€ 68.542	€ 102.007	€ 134.541
Contratto di servizio gestione infrastruttura	Regione Lombardia	FERROVIENORD	€ 92.130[13]	€ 91.652	€ 91.652
Copertura rinnovo CCNL	Regione Lombardia	Società con CCNL Autoferrotranvieri	€ 2.798	€ 7.097	€ 7.471
Contributi conto esercizio	Regione Lombardia	FNM Autoservizi	€ 4.695	€ 4.621	€ 5.173
Ammortamento asset (Acquisto TAF- Autobus - Ristrutturazione Stazione Milano Cadorna)	Regione Lombardia	Gruppo FNM	€1.864	€ 1.879	€ 1.890
Contratto di servizio per settore automobilistico	Provincia Como	FNM Autoservizi	€ 2.667	€ 2.718	€ 2.822
TOTALE			**€ 172.696**	**€ 209.974**	**€ 243.549**

4.3 GLI INVESTIMENTI DEL GRUPPO

4.3.1 RINNOVAMENTO DELLA FLOTTA

Continua l'impegno del Gruppo FNM nel rinnovare la flotta a disposizione di Trenord sostituendo il materiale rotabile ormai obsoleto con mezzi dotati dei più alti livelli di comfort e di sicurezza, così da fornire un servizio alla comunità sempre più in linea con gli standard europei. L'impegno economico del Gruppo FNM e di Regione Lombardia si attesta a quasi **490 milioni di euro di investimenti per il triennio 2015-2018**.

Acquisto di materiale rotabile da parte di FNM S.p.A. con fondi propri

	2015	2016	2017	FORNITORE
Coradia - CSA Alstom	Completamento consegna **10** Rotabili CSA di cui 8 a 5 CASSE e 2 a 6 casse			Alstom
	Importo complessivo commessa: **66,6 Mio €**			
		10 moduli di espansione della capacità Retrofit degli 8 Convogli CSA da 5 a 6 CASSE, di cui 4 da ricevere nel 2017		Alstom
		Importo complessivo commessa: **14,7 Mio €**		
TSR - Hitachi - Titagarh Adler		Consegna **7** TSR 6 CASSE		ATI Hitachi Titagarh
		Importo complessivo commessa: **98,9 Mio €**		
		Consegna **10** TSR[14] 4 CASSE		ATI Hitachi Titagarh
		Importo complessivo commessa: **107,3 Mio €**		

[13] Tale valore include il corrispettivo dovuto da Regione Lombardia, come previsto nel Contratto di Servizio, a fronte del servizio erogato da FERROVIENORD attraverso la consociata SeMS S.r.l. per il periodo dal 18 marzo 2016 al 31 luglio 2016 (0,7 milioni di Euro) e per il periodo dal 1 agosto 2016 al 31 dicembre 2016 dalla controllata FN Mobilità Sostenibile S.r.l. (1,1 milioni di Euro).

[14] È previsto l'anticipo della chiusura del contratto entro il 31 dicembre 2017 e la relativa consegna del materiale rotabile nell'anno.

SISTEMA DI QUALIFICAZIONE PER LA FORNITURA DI MATERIALE ROTABILE E RELATIVI SERVIZI DI MANUTENZIONE

A novembre 2016 il Consiglio di Amministrazione ha approvato la procedura di qualificazione, prevista anche dal nuovo Codice Appalti che si articolerà su 11 lotti tra cui carrozze, locomotori e convogli destinati al fabbisogno di Trenord, al rinnovo della flotta cargo e allo sviluppo di progetti di logistica delle merci.
Le imprese interessate a partecipare alle gare dovranno dimostrare di possedere determinati **requisiti di ordine generale, di capacità tecnica e di capacità economica**.

FNM è tenuta a verificare preventivamente il possesso dei requisiti e, in caso di esito positivo dei controlli, l'impresa sarà iscritta nel "sistema di qualificazione". La definizione di un sistema strutturato rappresenta una garanzia di qualità e una semplificazione e velocizzazione delle procedure di acquisto.

Acquisto di materiale rotabile da parte di FERROVIENORD con finanziamento di Regione Lombardia

	2015	2016	2017	FORNITORE
TSR - Hitachi	Consegna **4** TSR 4 CASSE			ATI Hitachi Titagarh
	Importo complessivo commessa: **40,9 Mio €**			
	Consegna **3** TSR di cui 1 a 4 casse e 2 a 6 casse			ATI Hitachi Titagarh
	Importo complessivo commessa: **38,9 Mio €**			
Coradia - CSA Alstom	Consegna **2** Coradia 6 CASSE			Alstom
	Importo complessivo commessa: **17,0 Mio €**			
Stadler	Consegna **5** GTW 4 CASSE			Stadler
	Importo complessivo commessa: **33,0 Mio €**			
			Consegna **4** GTW 4 CASSE	Stadler
			Importo complessivo commessa: **26,6 Mio €**	
VIVALTO - Hitachi			**24** Carrozze VIVALTO	Hitachi
			Importo complessivo commessa: **35,2 Mio €**	



4.3.2 INVESTIMENTI SULLA RETE

Gli investimenti effettuati sulla rete ferroviaria sono frutto della programmazione condivisa fra la Regione Lombardia e FERROVIENORD attraverso la stipula di un apposito **Contratto di Programma** nel quale sono individuati gli interventi per il rinnovo, ampliamento e ammodernamento dell'infrastruttura e degli impianti tecnologici.

A luglio 2016 è stata sottoscritta la nuova versione del "**Contratto di Programma per gli investimenti e le manutenzioni straordinarie**" valida per il periodo 28/07/2016 - 31/12/2022. La principale novità è rappresentata dal passaggio dell'attività di manutenzione straordinaria, che prima rientrava nel Contatto di Servizio, al Contratto di Programma in cui viene gestita come investimento.

Il totale degli investimenti realizzati sulla rete nell'esercizio **2016** è stato di **€ 47,5 milioni**. Gli investimenti hanno riguardato principalmente gli interventi di attrezzaggio della rete con il sistema **SSC/SCMT**, la realizzazione del **Collegamento T1 e T2 di Malpensa**, la realizzazione della **stazione di Cormano - Cusano Milanino**, il rifacimento nella tratta **Pisogne - Artogne - Breno**, il rinnovo degli impianti di **Milano Bovisa, Saronno** e di **Novate Milanese**.

Il nuovo programma di interventi di potenziamento infrastrutturale ha un valore di circa **€ 726.328.000** e include interventi riconducibili alle categorie illustrate di seguito.

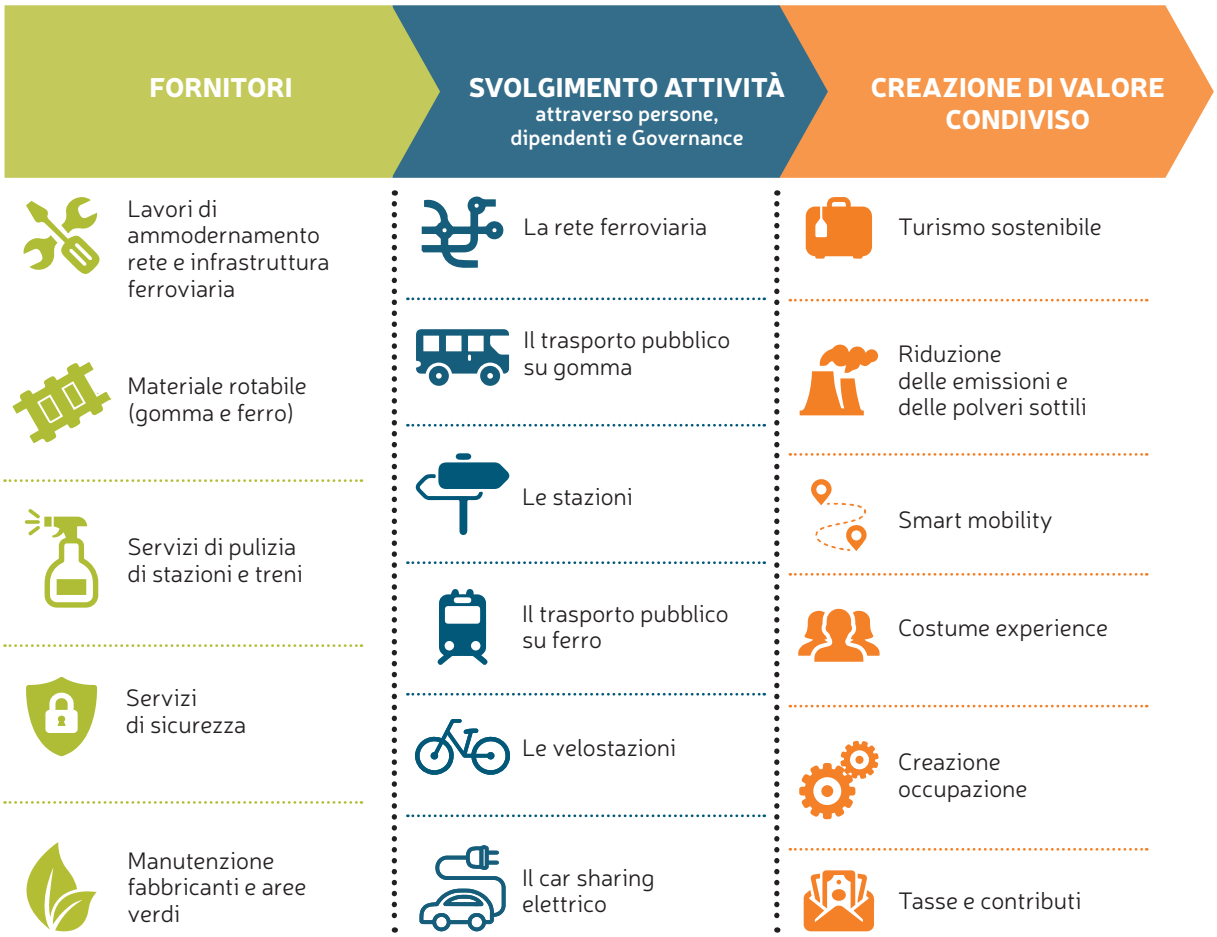




4.4 LA CATENA DI FORNITURA

L'attività del Gruppo FNM è da sempre finalizzata alla creazione di valore condiviso e produce impatti positivi sull'intero sistema economico e sociale di cui fa parte, attraverso l'offerta di servizi efficienti, accessibili e sostenibili nel tempo.

La catena del valore del Gruppo FNM e Trenord



Tra gli impatti positivi più rilevanti della catena del valore del Gruppo FNM e Trenord vi sono la **creazione di posti di lavoro**, il contributo a una **mobilità più sostenibile** e meno inquinante a vantaggio dell'ambiente, l'offerta integrata di **mezzi di trasporto alternativi all'auto** privata e il contributo economico al territorio sotto forma di **versamento di tasse, infrastrutture e investimenti**.

Le principali categorie di fornitura del Gruppo FNM fanno rifermento a:

Materiale rotabile (gomma e ferro): fornitura di nuovi treni o autobus necessari alla copertura di nuovi servizi o all'ammodernamento del parco rotabile sociale;

Manutenzione fabbricati: attività di manutenzione ordinaria o di pronto intervento per la riparazione di guasti che riguardano i fabbricati di stazione;

Lavori di ammodernamento e ampliamento rete: lavori di ammodernamento della rete (fabbricati e binari) necessari per adeguare l'infrastruttura alle nuove tecnologie, ai nuovi standard di sicurezza e ad un'aspettativa di comfort sempre più elevata;

Servizi di sicurezza: servizi di sorveglianza e di pronto intervento. L'attività di vigilanza interessa sia gli impianti ferroviari (stazioni e depositi) che il materiale rotabile. A tale attività si lega anche la vigilanza a bordo treno gestita da Trenord;

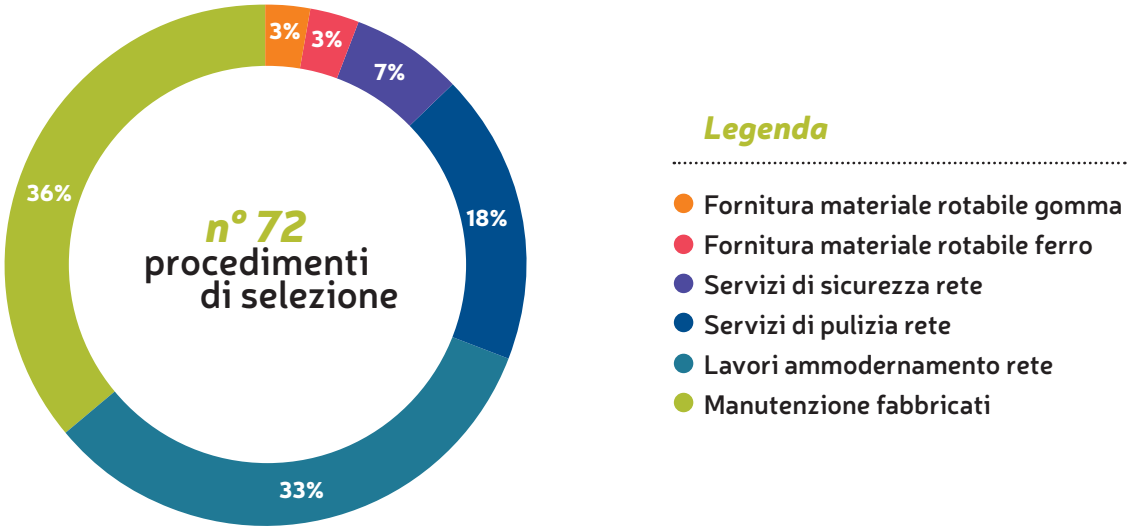
Servizio di pulizia: impianti ferroviari (stazioni e depositi), materiale rotabile e uffici aperti al pubblico.

A queste si aggiungono per la Società Trenord la produzione, riparazione e revisione del materiale di ricambio e le attività di manutenzione per il materiale rotabile e degli impianti di proprietà. Trenord può contare a fine 2016 su **oltre 17.000 fornitori** inseriti nell'apposito albo, di cui **oltre 6.000 accreditati**.

IL PROCESSO DI SELEZIONE DEI FORNITORI

A valle dello svolgimento delle proprie attività, il Gruppo FNM seleziona con cura i propri fornitori sotto il profilo dei requisiti di ordine generale, possesso certificazioni di qualità, rispetto dei costi della manodopera e adempimenti contributivi.
In materia ambientale, a partire dal 2017, ove possibile, saranno inclusi nei capitolati i Criteri Ambientali Minimi (CAM[15]) previsti dall'oggetto dell'affidamento per stabilire i criteri base, obbligatori per poter accedere alla selezione, e quelli premianti, per poter ottenere un miglior punteggio in sede di valutazione dell'offerta.

Numero di procedimenti di selezione che hanno riguardato le principali categorie di fornitura, nel 2016



ALBO FORNITORI

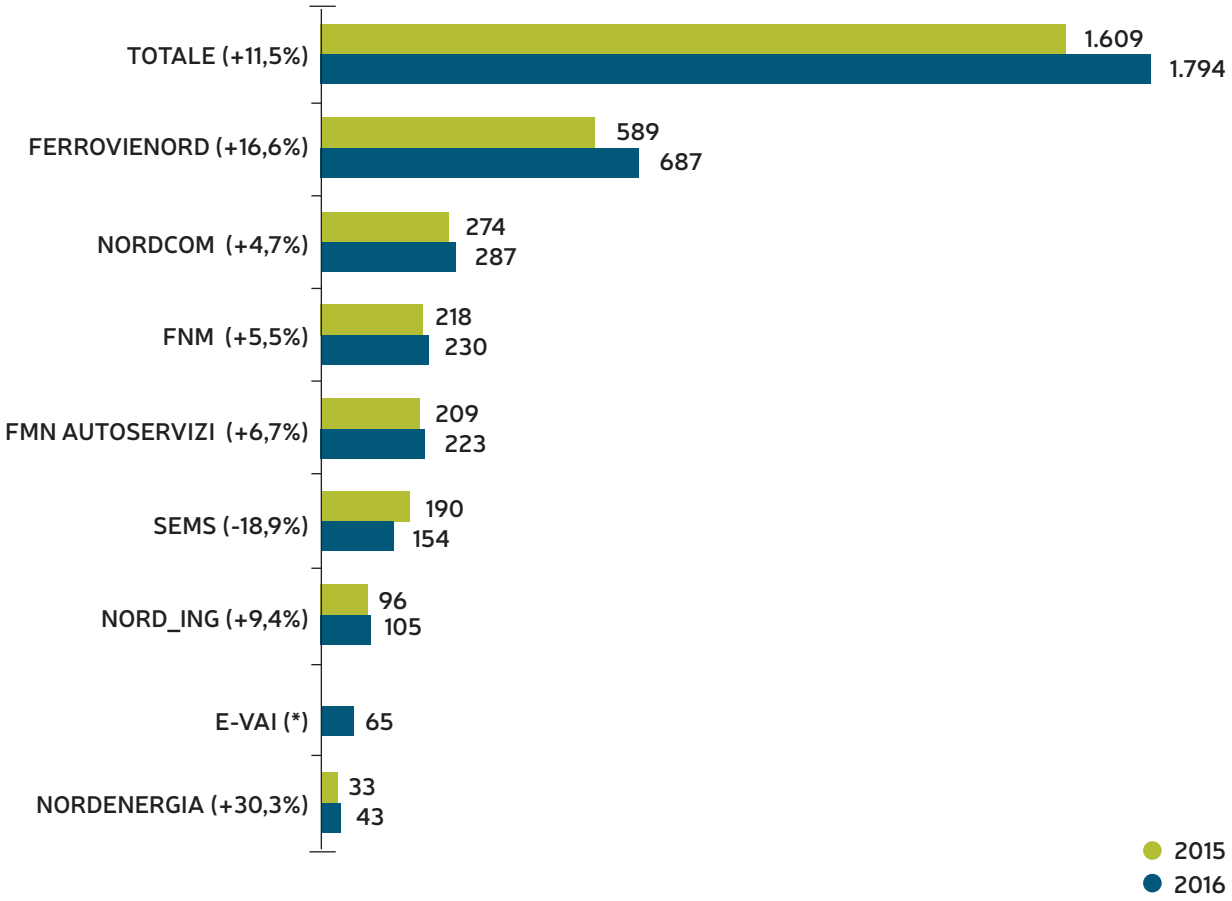
Sono state avviate le attività che porteranno all'implementazione dell'albo fornitori, che avverrà entro aprile 2018. Sulla piattaforma saranno inserite tutte le specifiche dell'attuale portafoglio fornitori delle Società del Gruppo.

I benefici attesi sono legati a una **riduzione dei tempi di approvvigionamento**, all'**aumento della competitività** e **della concentrazione dei fornitori** con un conseguente **ampliamento dell'offerta** e un auspicabile **risparmio economico**, in **un'ottica di sostenibilità**.

[15] I criteri minimi ambientali rientrano nel *Piano d'azione per la sostenibilità ambientale dei consumi della pubblica amministrazione* (PAN-GPP) e tengono conto di quanto contenuto nelle Comunicazioni su Consumo e Produzione Sostenibile (COM 397-2008) e sul GPP (COM 400-2008), adottate dal Consiglio dei Ministri dell'Unione Europea.

Il Gruppo FNM durante l'anno ha gestito rapporti di fornitura con **1.794 fornitori**, per un valore di acquistato pari a **€ 345.577.077** (**+48%** rispetto al 2015), a cui si aggiungono per Trenord **894** fornitori (per un valore di acquistato di **€ 180.014.994**), per un valore totale di acquistato pari a **€ 525.592.071**

Numero di fornitori attivi per le Società del Gruppo FNM, anni 2015 e 2016

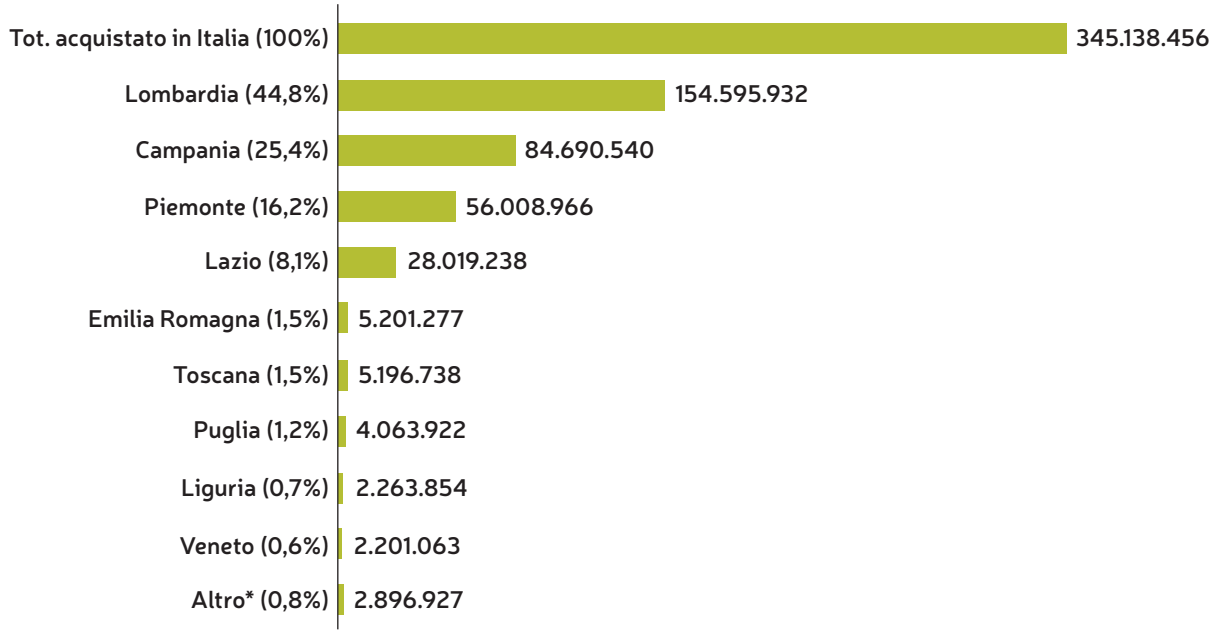


Valore acquistato dal Gruppo FNM in Italia e all'estero, anni 2015 e 2016

NAZIONE	ACQUISTATO (€)	
	2016	2015
Italia	345.138.456	232.866.269
Estero	438.621	709.516
TOTALE	345.577.077	233.575.785

(*) Il perimetro del Gruppo è variato rispetto al 31 dicembre 2015 a seguito della costituzione, avvenuta in data 7 giugno 2016, della società FN Mobilità Sostenibile S.r.l. (rinominata E-Vai S.r.l. dal 1 aprile 2017), partecipata totalitariamente da FERROVIENORD S.p.A.

Scomposizione dei fornitori italiani per regione del Gruppo FNM, anno 2016



Il **99,9%** delle forniture avviene con fornitori che operano in Italia, a testimonianza dell'impegno del Gruppo FNM nel promuovere lo sviluppo locale e nazionale.

FORMAZIONE IN TEMA DI APPROVVIGIONAMENTO

Nel corso del 2016 i dirigenti e i quadri della Funzione Acquisti di FNM hanno partecipato a corsi di aggiornamento legati all'introduzione del **nuovo Codice degli Appalti** (D.lgs. 50/16). In quest'occasione sono stati approfonditi i temi quali la fase di affidamento e la fase esecutiva, gli incarichi professionali, il ruolo del Responsabile del procedimento e le fasi di progettazione e pianificazione.

Nel 2016 è proseguito in Trenord il piano formativo **Contract Management** rivolto alle figure aziendali che si occupano di **gestione degli acquisti**, in cui sono stati affrontati i temi legati alla lotta allo spreco, il legame tra etica e contract management, con l'obiettivo di sensibilizzare sui principi etici da applicare nella gestione degli acquisti.

(*) La voce "Altro" corrisponde al valore dell'acquistato presso i fornitori italiani con sede legale nelle regioni dell'Abruzzo, Calabria, Friuli Venezia Giulia, Marche, Sicilia, Trentino Alto Adige e Umbria.



5 La mobilità sostenibile di FNM

5.1 LA RETE FERROVIARIA E IL SUO SVILUPPO

I temi legati allo **sviluppo**, all'**adeguamento** e alla **manutenzione della rete e delle stazioni** sono centrali nelle attività del Gruppo FNM. In particolare, la società FERROVIENORD contribuisce a migliorare la qualità del servizio, a incentivare la mobilità sostenibile e l'intermodalità, concorrendo allo sviluppo urbanistico e territoriale delle aree interessate dalla rete ferroviaria.

Complessivamente FERROVIENORD gestisce **319 km** di rete ferroviaria di cui **211 km** del ramo di Milano e **108 km** del ramo d'Iseo.

Durante l'anno Regione Lombardia ha disposto il rinnovo della concessione alla Società per la realizzazione, l'esercizio e la gestione della Rete Ferroviaria Regionale dal 18 marzo 2016 **al 31 ottobre 2060**. Nella stessa occasione, la Regione ha approvato il rinnovo del testo del **Contratto di Servizio per la gestione dell'infrastruttura** e del **Contratto di Programma per gli investimenti sulla rete in concessione** con durata **fino al 31 dicembre 2022**.

In particolare, il nuovo Contratto di Servizio riconferma gli impegni assunti e include, tra le attività a capo della Società, la **valorizzazione del patrimonio ferroviario di valenza storica** e lo sviluppo dei **servizi di mobilità sostenibile** (car sharing).

Per maggiori informazioni sul nuovo Contratto di Programma per gli investimenti sulla rete si rimanda al precedente paragrafo 4.3.2 Investimenti sulla rete.

I SERVIZI NELLE STAZIONI FERROVIENORD

FERROVIENORD è responsabile della gestione dei servizi all'interno delle stazioni e si impegna a garantire un loro progressivo miglioramento a favore dei cittadini viaggiatori. Oltre alla presenza dei servizi tradizionali aperti al pubblico (tra cui locali commerciali, servizi igienici, punti di richiesta informazioni), la maggior parte delle stazioni lombarde sono fornite di appositi sistemi Help Point per la comunicazione video/audio con un centro di controllo esterno e di sistemi di video sorveglianza, che offrono una copertura h 24.

In aggiunta, è stato attivato il progetto pilota per l'implementazione delle macchine distributrici ***LOCKER INPOST*** (appositi armadietti posti all'interno della stazione, in cui è possibile custodire e ritirare gli acquisti effettuati online), che ha interessato le principali stazioni della città di Milano. Attualmente il servizio è attivo presso le stazioni di **Milano Cadorna, Milano Domodossola e Milano Bovisa**, entro la fine del 2017 è prevista la sua estensione alle stazioni di Como Lago, Varese Nord e Como Borghi.

Inoltre, la Società gestisce la locazione di spazi commerciali e abitativi, presenti nelle stazioni ferroviarie. A fine dicembre risultano gestiti in locazione **4 spazi commerciali** presso le stazioni di Como Borghi, Ferno - Lonate Pozzolo, Novara Nord e Vanzaghello Magnago e **il fabbricato della stazione di Morosolo - Casciago**. A partire da aprile 2017 è stato avviato il contratto di locazione per lo svolgimento di attività di bar presso lo spazio commerciale della stazione di Ferno - Lonate Pozzolo.



5.1.1 COLLEGAMENTO T1-T2

Il **progetto T1** e **T2** si inserisce in un insieme più ampio di interventi di potenziamento del sistema ferroviario lombardo, allo scopo di migliorare i servizi di **accesso all'aeroporto** aumentando la copertura territoriale e favorendo la connessione con le direttrici del Centro Europa.

L'**aeroporto di Malpensa** è uno dei pochi aeroporti italiani raggiungibili con il treno e dove l'accesso tramite il servizio ferroviario gioca un ruolo rilevante. Dal 1998, anno di attivazione del collegamento ferroviario al Terminal 1 (T1), la quota di viaggiatori che utilizza il treno per raggiungere e lasciare l'aeroporto è progressivamente aumentata, fino a raggiungere **circa 2 milioni di passeggeri all'anno**. Le due società, SEA e FERROVIENORD, hanno sviluppato congiuntamente la progettazione dell'infrastruttura di collegamento T1-T2 di Malpensa, beneficiando del co-finanziamento della Commissione Europea, del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e della Regione Lombardia.

I lavori di realizzazione del **collegamento T1-T2 sono stati completati a dicembre 2016** e il **18 dicembre è stato attivato il servizio ferroviario**.

Il collegamento ferroviario T1-T2 è la 1° linea del Gruppo che ha ricevuto l'autorizzazione, per la messa in servizio, da parte dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF)

I principali benefici introdotti dall'opera sono legati a:

- **maggiori opportunità di sviluppo** per il gestore dell'aeroporto, per gli operatori ferroviari e per le comunità locali;
- **innalzamento della qualità** per il sistema dei trasporti anche a livello nazionale, grazie ai miglioramenti che l'opera innesca ad ampia scala, in sinergia con lo sviluppo dell'offerta dell'Alta Velocità;
- **apertura di un punto di accesso strategico** sulla rete ferroviaria lombarda, a servizio dell'area di Varese, che favorisce gli spostamenti dei pendolari verso Milano, evitando in questo modo un ulteriore consumo di territorio e riducendo l'utilizzo delle infrastrutture stradali, migliorando l'equilibrio modale;
- **potenziamento della domanda**, è atteso un forte aumento complessivo degli utenti ferroviari (da e per Malpensa) entro il 2020.

UN'OFFERTA SEMPRE PIÙ AMPIA

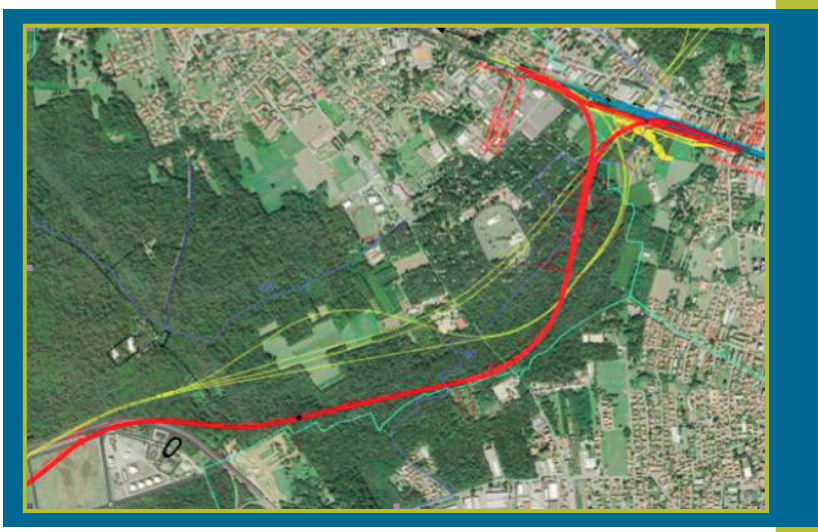
Il servizio di Malpensa è effettuato con treni di ultima generazione con **oltre 500 posti** a sedere. Per il 2016 sono state registrate **146 corse al giorno**, che hanno percorso la nuova linea in **soli 5 minuti**. Nella stazione T2, Trenord ha aperto anche una **nuova biglietteria**, caratterizzata da un impianto innovativo e più fruibile. Nei soli ultimi **10 giorni** del mese di dicembre 2016 gli incassi hanno raggiunto i **58.750 euro** per **4.805 titoli venduti**. Il trend nei primi mesi del 2017 vede un aumento costante di circa il 25%.

GLOBAL PROJECT E PROSSIMI PASSI

La realizzazione del prolungamento della linea ferroviaria da Malpensa T1 a T2 rappresenta la prima fase del cosiddetto "Global Project" che punta a collegare la linea FERROVIENORD con la Rete Ferroviaria Italiana (RFI) alle stazioni di **Gallarate e di Casorate Sempione**.

Lo stato di avanzamento del progetto prevede un ulteriore prolungamento di 4,6 km complessivi della rete ferroviaria, dalla stazione di Malpensa T2 fino al punto dove converge sui binari FS alla periferia nord di Gallarate. A questo si aggiunge oltre 1 km di rete di collegamento in direzione Nord, verso Casorate Sempione e Domodossola.

L'opera andrebbe a completare il sistema di accessibilità da nord verso Malpensa.



Mappa del progetto di completamento che prevede la costruzione di un collegamento dal T2 di Malpensa alla linea ferroviaria del Sempione, con due diramazioni verso Casorate Sempione (per Domodossola) e verso Gallarate (per Milano).

Le principali attività svolte nell'anno 2016 sono state incentrate sulla verifica delle diverse alternative di tracciato in modo da individuare le soluzioni con minor impatto sul territorio.

Nei primi mesi del 2017 sarà elaborata la versione preliminare del progetto da presentare alla Regione Lombardia, che sarà successivamente discussa con il territorio, al fine della sua condivisione.

Durante l'anno c'è stata una prima occasione di incontro con l'amministrazione comunale di Casorate Sempione. In questo primo confronto, l'amministrazione si è mostrata realista verso lo svolgimento del progetto, in quanto l'opera è valutata a valenza strategica e il passaggio dei treni potrebbe risolvere un problema di congestione e viabilità. Rimane però necessario sviluppare congiuntamente studi degli impatti ambientali e intervenire con opere compensative, che possano accompagnare i lavori di costruzione, salvaguardando il territorio e tutelando la comunità locale che abita nei comuni circostanti.

5.1.2 CHIUSURA DEI PASSAGGI A LIVELLO E OPERE SOSTITUTIVE

I 227 passaggi a livello presenti sulla rete ferroviaria, distribuiti sul **ramo di Milano (112)** e sul **ramo d'Iseo (115)**, sono punti di connessione tra la viabilità su gomma, la mobilità pedonale e il traffico dei treni. Essi rappresentano elementi di criticità per la rete ferroviaria in quanto impattano sulla regolarità, velocità e sicurezza del servizio.

Nella **nuova programmazione 2016-2022**, è prevista l'**eliminazione di 29 passaggi a livello**[16] nelle tratte a doppio e a singolo binario. Nel 2016 **sono stati chiusi 4 passaggi a livello**, di cui 3 sul ramo Milano e 1 sul ramo d'Iseo. Nel biennio 2017-2018 si prevede, inoltre, la chiusura di altri 8 passaggi a livello di cui 6 sul ramo Milano e 2 sul ramo d'Iseo.

5.1.3 ACCESSIBILITÀ DELLE STAZIONI E AL SERVIZIO FERROVIARIO

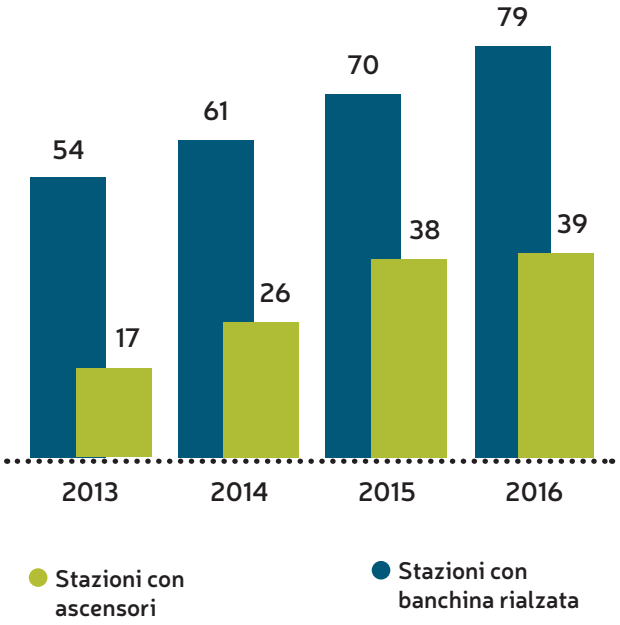
Il Gruppo, attraverso FERROVIENORD, pone grande attenzione al tema dell'**accessibilità delle stazioni**, in particolare per i viaggiatori a **mobilità ridotta**.
Nell'anno 2016 è stata data continuità al piano di investimenti per la riduzione delle barriere architettoniche attraverso l'**innalzamento delle banchine** e l'**installazione di ascensori**, con il supporto anche dei **finanziamenti ricevuti dalla Regione Lombardia**.

I numeri dell'accessibilità delle stazioni, al 31 dicembre

	2016	2015
Stazioni Accessibili	73 (66 ramo Milano e 7 ramo Iseo) - **pari al 63,5% del totale**	72 (65 ramo Milano e 7 ramo Iseo) - **pari al 63,2% del totale**
Stazioni provviste di banchine rialzate sull'intera rete FERROVIENORD	**79 - pari al 68,9% del totale**	**70 - pari al 61,4% del totale**
Stazioni interessate dall'attivazione di ascensori	**1**, per un **totale di 39 stazioni**	**16**, per un **totale di 38 stazioni**

[16] I dati riportati, relativi alla chiusura dei passaggi a livello, sono indicati nel Contratto di Programma, ma potrebbero essere suscettibili di modifiche nei prossimi anni, a causa del prolungamento dei piani di lavoro.

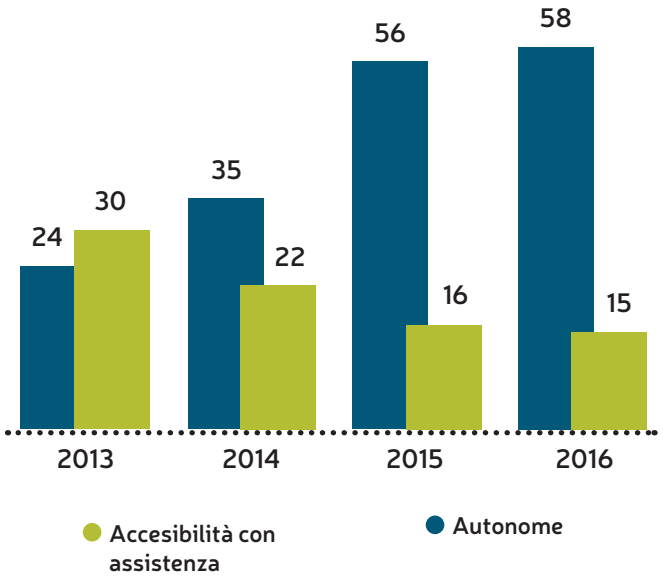
Numero di stazioni FERROVIENORD con banchina rialzata e ascensori[17]



Il 97% delle stazioni con ascensore sono posizionate sul Ramo Milano

Gli interventi in tema di accessibilità hanno reso possibile l'aumento del numero di **stazioni accessibili**, passate dal **46,2%** nel **2013** al **63,5%** nel **2016**.

Numero di stazioni accessibili alle persone disabili e a ridotta mobilità su tutta la rete FERROVIENORD[*]



Gli investimenti sostenuti nel 2016 hanno garantito l'accessibilità nell'80,5% delle stazioni sul Ramo Milano

(*) Le stazioni sono classificate in tre categorie in base al tipo di accessibilità per i viaggiatori con disabilità e/a mobilità ridotta, garantita dalle strutture esistenti e dalla possibilità da parte del personale di FERROVIENORD:
a) stazioni attrezzate per l'accesso autonomo (assenza di barriere architettoniche);
b) stazioni attrezzate per l'accesso assistito (presenza di barriere architettoniche superabili esclusivamente con l'ausilio del personale di servizio;
c) stazioni non attrezzate per l'accesso (presenza di barriere architettoniche non superabili o altre limitazioni di esercizio.

*Tra il **2015** e il **2016** sono stati attivati **42 ascensori** ed è prevista l'attivazone di ulteriori **10**[18] **ascensori** entro il biennio 2017/2018*

[17] I dati 2015 sono stati aggiornati rispetto a quelli pubblicati nel Bilancio di Sostenibilità 2014, considerando l'intero esercizio (1 gennaio 2015 – 31 dicembre 2015). I dati 2016 sono riportati nell'allegato 11.3 del Contratto di Servizio Regione Lombardia-FERROVIENORD. Si precisa che le stazioni con ascensore possono corrispondere a quelle con banchina rialzata e viceversa.
[18] I dati relativi al numero di ascensori che saranno attivati nel biennio 2017/2018 sono riportati del Contratto di Programma Regione Lombardia FERROVIENORD.

5.2 LA SICUREZZA DEI VIAGGIATORI

5.2.1 SICUREZZA DELLA CIRCOLAZIONE FERROVIARIA (SAFETY)

Il Gruppo FNM, attraverso FERROVIENORD ha attuato un programma di attrezzaggio dell'infrastruttura con **sistemi automatici di protezione treno**. I sistemi sono costituiti da un complesso di dispositivi per garantire il rispetto dei segnali e di eventuali rallentamenti, secondo i più alti standard per la sicurezza ferroviaria.
Come realizzato da RFI sull'infrastruttura ferroviaria nazionale, sono stati installati due sistemi differenti di controllo: il **Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT)** adottato sulle linee del ramo Milano e il **Sistema di Supporto alla Condotta (SSC)** installato sul ramo Iseo[19].
L'attrezzaggio delle linee **copre 272 km** di linee sul **ramo Milano** (pari al 70%) e **26 km** sul **ramo Iseo** (pari al 24%).

CONTROLLO MARCIA TRENO	2016	2015	2014	2013
% di rete (binario) coperta da sistema SCMT (Ramo Milano)	70%	70%	62%	32%
% di rete (binario) coperta da sistema SSC (Ramo Iseo)	24%	24%	24%	0%

Nell'anno 2016 è stato attivato il **nuovo collegamento ferroviario** sino all'impianto di Malpensa Aeroporto ***T2***, linea attivata con **attrezzaggio SCMT** per una lunghezza di **7,12 km**. La percentuale di rete attrezzata non ha subito incrementi.

UNA RETE SEMPRE PIÙ PROTETTA

A luglio 2016 si è conclusa la fase di studio atta a valutare l'implementazione del sistema SCMT sulle tratte che presentano particolari difformità, a seguito della quale sono stati avviati i procedimenti per il rilascio del Nulla Osta Tecnico a cura del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT). Il **completamento dell'attrezzaggio** con il **sistema SST** è previsto entro il **biennio 2017/2018**.

IL PROGRAMMA DI ATTIVAZIONE È IL SEGUENTE:

RETE FERROVIARIA	LAVORI COMPLETATI	LAVORI IN FASE DI COMPLETAMENTO	
MI Cadorna - MI Bovisa MI Bovisa - Seveso - Camnago	Nel 2017 in attesa AMIS ANSF[20]		
Iseo - Pisogne Pisogne - Edolo		Nel 2017 in attesa del Nulla Osta MIT	
Seveso - Asso Malnate - Laveno Bornato - Rovato Camerlata - Como Lago			Tra il 2017 e la fine del 2018

[19] Entrambi i sistemi si compongono di un Sotto Sistema di Terra (SST), installato lungo la sede ferroviaria (binario e pali di supporto dei segnali) che trasmette le informazioni e di un Sotto Sistema di Bordo (SSB) a bordo treno, che comunica con il SST. In caso di non rispetto dei parametri imposti dal SST o di situazioni anomale, il Sottosistema di Bordo provvede alla frenatura automatica di emergenza del convoglio.
[20] A valle dell'entrata in vigore del Decreto Ministeriale del 5 agosto 2016, la competenza del Ramo di Milano è passata dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti (MIT) all'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF). Tale passaggio ha richiesto un prolungamento dei tempi.

5.2.2 LA SICUREZZA DEI VIAGGIATORI (SECURITY)

Al fine di garantire la sicurezza nelle stazioni, lungo la linea ferroviaria e negli altri fabbricati di proprietà, FERROVIENORD ha proseguito durante il 2016 all'installazione in tutti i punti sensibili della rete di sistemi di videosorveglianza con **telecamere a circuito chiuso**, **sistemi antintrusione e Help Point**, con particolare attenzione alla prevenzione dei furti di rame lungo la linea e degli atti vandalici relativi ai fabbricati di stazione.

POLIZIA FERROVIARIA (POLFER)

Nell'anno 2016 sono proseguiti gli specifici accordi per garantire il funzionamento dei Posti Polfer presso le stazioni di Milano Nord Cadorna, Milano Nord Bovisa, Saronno, Varese Nord e Novara Nord.

*FERROVIENORD ha investito per queste attività **€ 74.820,29**[21] nel corso dell'anno 2016.*



Anche Trenord nel 2016 ha siglato una **convenzione con la Polizia di Stato (Polfer)** e sono stati effettuati una serie di interventi e investimenti a **presidio delle aree ferroviarie e a bordo treno**.
Per garantire una maggior sicurezza ai clienti è stata introdotta la carrozza centrale "*Safe & Quiet on Board*" su 30 treni **Coradia Meridian**. Nel 2017 il progetto sarà esteso a **90 composizioni TSR** a doppio piano.

*L'analisi della soddisfazione dei Clienti mostra, infatti, come siano le clienti **donne a richiedere** una **maggior sicurezza** (il **62%** delle donne è soddisfatta della sicurezza dei treni, contro il **68%** degli uomini).*

Inoltre, è stato avviato l'**Action Plan Security**, che prevede l'immissione in servizio di **guardie giurate** a bordo treno per l'**assistenza** del personale.

CONTRASTARE L'EVASIONE TARIFFARIA

Al fine di limitare il fenomeno dell'evasione tariffaria, nel 2016 è stato avviato il **progetto** "**Tratta sicura**" sulle 2 tratte ferroviarie (Milano-Bergamo via Treviglio e Bergamo-Treviglio), che prevede il coinvolgimento di **10 pattuglie di guardie armate** e di **squadre anti-evasione** con il supporto della Polfer.
Nello stesso anno è stato lanciato il progetto "***Stop & Go***" con la partecipazione congiunta di 24 task force e dell'intero management aziendale, con il compito di assistere i clienti e supportare i pubblici ufficiali delle squadre anti-evasione di Trenord.

INVESTIMENTI TECNOLOGICI PER LA SICUREZZA E IL CONTRASTO AL VANDALISMO

Il vandalismo nelle stazioni rappresenta un problema molto sentito da FERROVIENORD, che gestisce complessivamente **oltre 120 stazioni** e da **Trenord**, **che gestisce oltre 400 convogli**. Infatti il fenomeno comporta diversi inconvenienti legati al ritardo della circolazione dei treni, alla soppressione delle corse, al disagio dei viaggiatori costretti ad assistere in stazione e a bordo treno a episodi di bullismo, comportamenti contro il decoro e il vandalismo.

Per monitorare il fenomeno, FERROVIENORD ha esteso la rete degli impianti di videosorveglianza e antintrusione a tutte le località di servizio e alle aree sensibili. La Società inoltre, supportata dalla Funzione Legale e Compliance, collabora con **Enti pubblici** e **Forze dell'ordine**, con i quali stipula **apposite convenzioni** per la **condivisione delle immagini**.

[21] Tale valore corrisponde al costo delle ore di lavoro delle squadre di sicurezza implementate.

Le apparecchiature di controllo e sicurezza[22]:

174 DVR - Digital Video Recorder (videoregistratori) per il ramo Milano
22 DVR - Digital Video Recorder (videoregistratori) per il ramo Iseo

1.953 TVcc - Telecamere a circuito chiuso per il ramo Milano
203 TVcc - Telecamere a circuito chiuso per il ramo Iseo

382 HP - Help-Point per il ramo Milano
47 HP - Help-Point per il ramo Iseo

Anche i treni in servizio TSR, Vivalto, ETR 245 CSA, ETR 425-526, ATR 115, ATR 125 sono dotati di appositi servizi di **videosorveglianza**.

Nel 2016 la sola rimozione dei graffiti è costata a TRENORD quasi € 900 mila

Al fine di garantire una maggior decoro e pulizia dei treni, Trenord ha istituito una funzione dedicata, denominata "**Pulizia e Decoro**", con l'obiettivo di **migliorare il servizio e assicurare convogli in grado di offrire sempre maggior comfort, pulizia e qualità**. Nello stesso ambito, sono stati avviati una serie di progetti, tra cui "**Zero Graffiti**", "**Zero Guasti toilet**" e il progetto "**Decoro**", che prevedono il ripristino tempestivo di tutti gli arredi e gli accessori, a garanzia del comfort e della qualità del viaggio. La struttura coordina e monitora anche le prestazioni eseguite dalle aziende esterne, verificando il rispetto della programmazione e della qualità degli interventi.

CAMPAGNA "STOP AL VANDALISMO" SUI TRENI E NELLE STAZIONI

Nel 2016 sono stati registrati oltre **8 mila atti di vandalismo**, in **aumento del 40%** rispetto al 2015. In parallelo è cresciuto l'impegno a **contrastare** questi eventi e **prevenirne** gli impatti negativi sul servizio.
La campagna promossa da Dopolavoro Ferroviario Milano insieme a Regione Lombardia, FNM, Trenord e RFI, prevede una serie di attività rivolte principalmente agli studenti delle scuole primarie e secondarie e ai pendolari per sensibilizzarli a un comportamento più responsabile e rispettoso del servizio di trasporto pubblico.

Per combattere il fenomeno del vandalismo, Trenord ha attivato una **task force dedicata** e, in particolare, la **funzione** "**Pulizia e Decoro**", che ha anche il compito di assicurare la pulizia dei graffiti esterni, l'efficienza delle toilette e la sostituzione di tutti gli accessori soggetti a violazioni. Inoltre è continuato nel 2016 il progetto **Focal Point Security**, che permette, grazie alla partecipazione attiva del personale di bordo di individuare i treni e i luoghi in cui si registrano minacce, violenze e anche atti vandalici.



Parallelamente il Gruppo FNM sta procedendo in due direzioni: la prima implementando interventi di valorizzazione delle stazioni per trasformarle in "**luoghi da vivere**", attraverso lo sviluppo del commercio e delle attività del terzo settore e il secondo attraverso una politica di acquisto di **nuovi treni** che entreranno in servizio **dal 2019**, sui quali saranno inseriti **sistemi di telecamere e sistemi di geolocalizzazione**.

***Nella foto** (da sinistra):*
Pino Tuscano (Presidente Dopolavori Ferroviari Lombardia)
Cinzia Farisè (Amministratore Delegato Trenord)
Alessandro Sorte (Assessore Infrastrutture e Mobilità Regione Lombardia)
Andrea Gibelli (Presidente FNM)
Vincenzo Macello (Direttore produzione RFI Lombardia)
Roberto Fiorentini (Direttore Lombardia Notizie).

[22] I dati riportati relativi al totale delle apparecchiature di controllo e sicurezza sono aggiornati al 20 febbraio 2017.

5.2.3 IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE SU FERRO

Il servizio ferroviario regionale e locale è gestito da Trenord con l'obiettivo di offrire un servizio sicuro, di qualità e confortevole. L'impegno verso il Cliente è rafforzato anche dal Contratto di Servizio con Regione Lombardia che regolamenta tramite alcuni parametri specifici il servizio offerto.

La Società eroga il servizio di trasporto su una rete di **quasi 2.000 km** distribuita su **39 direttrici e 61 linee**, di cui **13 linee suburbane (S)** (6 nel passante ferroviario), **46 linee Regio e Regio Express** e **2 linee** di collegamento con **Malpensa**.

IL RINNOVO DELLA FLOTTA DI TRENORD

A fine 2016 la flotta di Trenord è composta da **459**[23] **convogli** appartenenti a diverse tipologie, che rispondono alle molteplici esigenze di trasporto: **elettrotreni, elettromotrici, automotrici, locomotive e materiale rimorchiato**.

Nel 2016 è proseguita l'opera di **razionalizzazione dei turni** del materiale rotabile e di **ammodernamento** della flotta, in linea con il **programma pluriennale di investimenti 2014-2016** (con **Regione Lombardia, FNM e Trenitalia**), che prevedeva l'acquisto di **58 nuovi treni** e una progressiva riduzione dell'**età media**. Nel 2016 sono stati immessi in esercizio **14 nuovi treni** ed è stata programmata la messa in servizio di **18 nuovi treni** tra il **2017 e 2018**.

Contestualmente sono stati **dismesse** circa **20 carrozze** PR38000, Media Distanza (MD) e Doppio Piano (DP), **11 rotabili di tipo Aln668** e **5 complessi Ale 582**, **sostituiti** con **elettrotreni** di **nuova generazione** e **diesel**. Nel 2017 è prevista l'alienazione di **9 ulteriori rotabili** di tipo Aln668, **2 complessi** Ale 582 e di **oltre 10 carrozze** di tipologia DP, con età media **da 20 a 30 anni**.

IL CLIENTE AL CENTRO

A partire dal 2015, la Società ha istituito la **Task Force Customer Centricity** con l'obiettivo di identificare le azioni da attivare per rendere più efficienti i **processi interni** e rispondere in modo efficace alle **necessità espresse**.

Nel 2016, l'impegno della Task Force si è focalizzato sull'**analisi della domanda**, sull'**offerta ferroviaria**, sulla **comunicazione e la relazione con i Clienti**, sulla **qualità** e la **sicurezza** del servizio.

Questi ambiti sono costantemente monitorati attraverso **sistemi di rilevazione** della puntualità e della qualità del servizio. Nel 2016 i risultati delle indagini di Customer hanno registrato i seguenti risultati[24]:

Esperienza di viaggio	Voto medio
Informazioni	6,4
Accessibilità	6,9
Offerta Ferroviaria	6,9
Tempo libero	6,2
Comfort	6,1
Sicurezza	6
Attenzione al Cliente	6,6
Soddisfazione complessiva	6,5



Nel 2016 il numero totale di treni che hanno circolato è pari a 752.519

La Produzione ha segnato un ulteriore aumento, attestandosi a 43,1[25] Milioni di Treni Km, + 0,2% rispetto al 2015, anno di EXPO

In totale TRENORD trasporta mediamente 4,3 milioni[26] di passeggeri ogni settimana

[23] Dato aggiornato a fine anno.
[24] Fonte: rilevazione di Customer Satisfaction di novembre 2016.
[25] Il valore comprende, oltre ai treni/km del servizio commerciale, quelli per il servizio di trazione della media-lunga percorrenza sul Brennero e Tarvisio.
[26] Il dato fa riferimento all'indagine interna relativa alle frequentazioni, aggiornata a novembre 2016, e include le frequentazioni dei treni e degli autobus.

EVOLUZIONE DELLA DOMANDA DEL SERVIZIO

Negli anni è stato registrato un aumento sostanziale delle frequentazioni, fino a raggiungere nel corso del 2016 ben **736.056**[27] viaggiatori, in media, nei giorni feriali (**+3%** rispetto a novembre 2015), **378.599** passeggeri medi al sabato e **271.134** nei festivi.

MISURAZIONE DELLA DOMANDA DI TRASPORTO

Con l'obiettivo di conoscere, con la massima affidabilità, la **domanda di trasporto** e la sua dinamica stagionale, giornaliera e oraria, nella prima metà del 2017 è prevista l'installazione a bordo dei treni dell'**Automatic People Counter**, il sistema di conteggio automatico dei passeggeri. Nel 2017 il sistema sarà allestito sui primi 30 treni e si estenderà su 61 rotabili entro il 2018.

I dati delle indagini di Customer Satisfaction confermano che il Cliente è **sempre più esigente** e che **sempre** più sceglie il treno come alternativa all'auto privata per i suoi spostamenti.
Gli utenti intervistati hanno infatti dichiarato che utilizzano il servizio offerto prevalentemente per **scopi lavorativi (42,6%)**, per **motivi di studio (27,9%)** e il restante **29,5%** per motivi di **svago, commissioni personali, vacanza o altro.**

*L'**età media** dei **Clienti** si attesta intorno ai **35 anni** e **più del 14%** dei viaggiatori utilizza il treno per **motivazioni di svago**.*

L'OFFERTA FERROVIARIA

L'offerta ferroviaria ha registrato valutazioni positive con particolare riferimento all'**ampiezza della rete** che soddisfa il **90%** dei **Clienti** (con un voto medio di **7,3**).

È continuato l'impegno di Trenord nel promuove l'uso del treno anche per il **tempo libero** attraverso la funzione **FREETIME**, istituita con l'obiettivo di estendere l'offerta dei servizi e progettare nuove opportunità di business per **Clienti** del **tempo libero**.

- *Per maggiori informazioni sulle iniziative sviluppate si rimanda al Capitolo 8 "La responsabilità verso la comunità".*

UN FACILE ACCESSO AI SERVIZI DI TRENORD

Al fine di promuovere l'accessibilità ai servizi, nel 2016 Trenord ha completato il processo di sostituzione della vendita di titoli di viaggio cartacei con **macchine di vendita evolute** in grado di gestire i **titoli in formato elettronico**. La Società ha ampliato la gamma dei prodotti e-store, introducendo i titoli di viaggio ***Io Viaggio*** **Ovunque in Lombardia e TRENORD Carnet MultiCorse**. Sempre nel 2016 è stato completato il sistema di pagamento elettronico dei biglietti e delle sanzioni emesse dal personale di bordo. In corrispondenza all'attivazione del **T2 di Malpensa**, l'acquisto dei titoli di viaggio può essere eseguito tramite **carta contactless** (di credito, di debito, prepagata) o con lo **smartphone** con **tecnologia NFC** (Near Field Communication) e nelle principali stazioni (Cadorna, Centrale, Porta Garibaldi e Malpensa T1 e T2) sono stati installati **totem dedicati** per la loro lettura, che permettono l'accesso diretto al treno. Il sistema garantisce **pagamenti sicuri**: le transazioni contactless, infatti, utilizzano le **stesse tecniche di sicurezza** adoperate per gestire i pagamenti con tutte le **carte tradizionali**.



[27] Il dato fa riferimento all'indagine interna relativa alle frequentazioni, aggiornata a novembre 2016 e include le frequentazioni dei treni e degli autobus. L'indagine delle frequentazioni è certificata e consolidata dall'ente regolatore Regione Lombardia.

LA COMUNICAZIONE CON I CLIENTI

Uno degli aspetti più importanti per i Clienti è quello di ricevere tutte le indicazioni necessarie in fase di **programmazione, durante il viaggio**, **a bordo treno** e in **stazione**.

È stato attivato un piano di comunicazione che sfrutta **diversi canali**: il **personale a bordo treno**, che consente una relazione **diretta e immediata**, e l'uso di **piattaforme online**, con particolare attenzione ai **social network**.

I Numeri della comunicazione del 2016

Nuovo Sito Web	la nuova versione ha introdotto **più funzionalità e il servizio reclami**, registrando **quasi 50 milioni** di **pagine scaricate** e più di **5,5 milioni** di **utenti**.
APP Trenord	ha registrato a fine anno **oltre 486 mila download** e **oltre 91 milioni** di **pagine visitate**. Ogni giorno si contano **più di 8.000 clienti attivi** e **circa 120 mila utenti unici** ogni mese.
Info Real Time	ha totalizzato **378.621 download**, **122 mila clienti** al **mese** e **più di 20 mila utenti connessi** al **giorno**.
Twitter	è stato attivato **1 profilo** per ciascuna delle **39 direttrici** con **39.179 utenti** e **50.332 Tweet** inviati.
Nemo Quick e Breaking News	sono state sviluppate **2 Piattaforme** in cui sono state postate quasi **41 mila Breaking News (oltre 100 al giorno)**.
Newsletter e Contact Center	sono state inviate **15 newsletter** a circa **130 mila utenti** e gestite **126.710 richieste**.
Gestione dei reclami	sono stati ricevuti e gestiti **11.443 reclami**.
"Berretti Verdi" My link Staff	garantiscono servizio di assistenza **4 ore la mattina presidiando 19 stazioni e 4 ore il pomeriggio presidiando 10 stazioni**.

QUALITÀ E PUNTUALITÀ DEL SERVIZIO

Nel 2016 è proseguito il **trend di miglioramento** degli indicatori di puntualità e regolarità del servizio con il progetto "**One company. One target: Puntualità**". Anche per il 2016, il target inizialmente fissato all'85% è stato pienamente raggiunto con l'**85,61%**[28].

5.2.4 IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE SU GOMMA

Il Gruppo FNM, conscio dell'importanza di favorire l'intermodalità e l'interconnessione di mezzi e di linee, è da anni attivo nel trasporto pubblico su gomma attraverso la Società **FNM Autoservizi**. L'azienda opera con proprie linee di trasporto pubblico ed è inoltre attiva nel settore del trasporto privato a carattere turistico-sociale.

FNM Autoservizi fornisce il servizio di trasporto pubblico locale (TPL) nelle **Province di Varese, Como e Brescia** per un totale di **632,7 km** di rete. La rete è attualmente composta da **17 autolinee di trasporto pubblico locale e 1 autolinea di Gran Turismo provinciale (Milano - Campione d'Italia)**.



[28] Il calcolo della puntualità deriva dalle rilevazioni real time che provengono dai sistemi di rilevazione della circolazione, treno per treno, sull'intera rete, per l'intero anno.

FNM Autoservizi offre anche servizi non di linea rappresentati da:

- corse sostitutive di ferrovia (in conto Trenord S.r.l);
- corse sostitutive Malpensa Express (in conto Trenord S.r.l);
- servizi di noleggio a carattere turistico effettuati su prenotazione;
- trasporto regolare per conto di amministrazioni comunali (scuolabus);
- trasporto regolare di maestranze.

LA FLOTTA SU GOMMA

Al 31 dicembre 2016 il parco autobus complessivo è di **158 mezzi** per un totale di quasi **6 milioni di Km/anno percorsi** e di **oltre 4 milioni di passeggeri trasportati** nell'anno di riferimento.

Nel 2016 l'azienda ha attivato la procedura di gara per l'acquisto di **11 autobus EURO 6** dotati delle ultime tecnologie in tema di sicurezza e comfort, che entreranno in servizio a partire dal secondo semestre del 2017.

Inoltre, prosegue il processo di sostituzione dei mezzi obsoleti: nel 2016 sono stati **dismessi 4 autobus.**

Il processo di ammodernamento del parco auto incide positivamente in termini di impatto ambientale e contribuisce a aumentare il livello di qualità del servizio offerto.

All'interno dei capitolati per l'acquisto dei nuovi mezzi sono stati inseriti dei criteri premianti di sostenibilità ambientale con riferimento alle emissioni e al consumo massimo previsto, al fine di orientare la scelta verso mezzi più performanti a minor impatto.

SISTEMA DI BIGLIETTAZIONE ELETTRONICA (SBE)

Nel 2016 sono state svolte le gare per la realizzazione del sistema di bigliettazione unico integrato per le aree di **Varese, Brescia e Como**. Quest'ultima è già stata aggiudicata e, in collaborazione con la società collegata ASF, l'attività di implementazione del sistema sarà completato entro la fine del 2017.

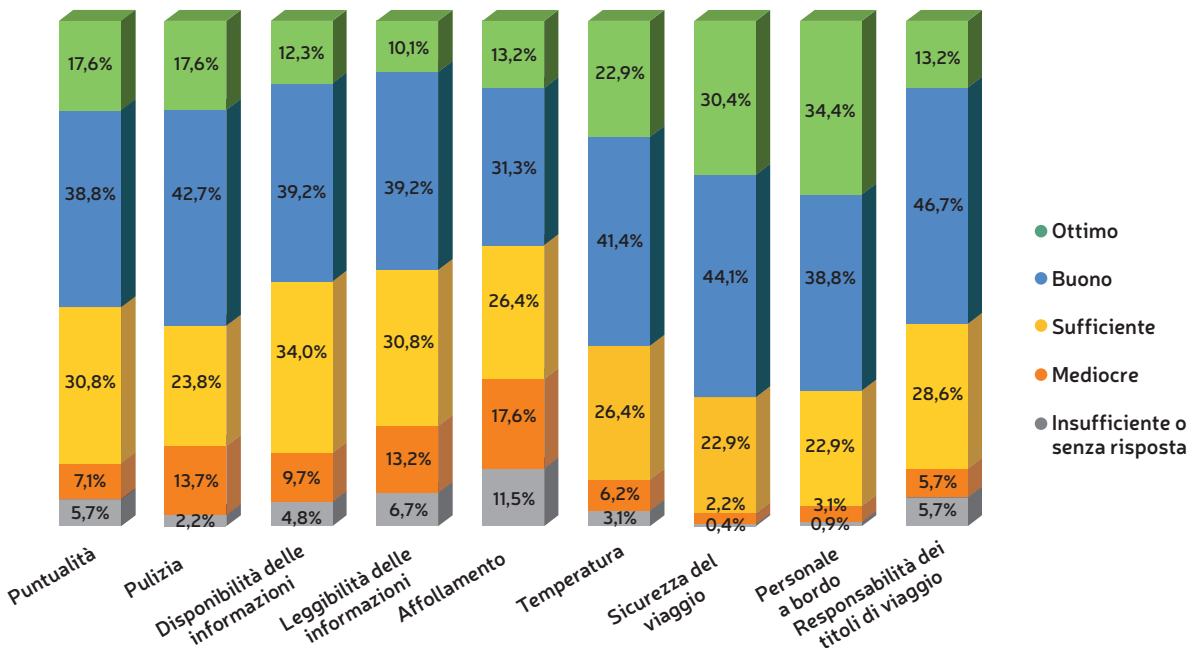
Per le aree di Varese e Brescia le procedure competitive sono in corso e si prevede di avviare l'attività di implementazione del sistema entro la fine di giugno 2018.

LA QUALITÀ IN AZIENDA

FNM Autoservizi pone al centro delle proprie politiche la **soddisfazione del Cliente** e, quindi, la qualità dei servizi offerti in un'ottica di miglioramento continuo e adeguamento rispetto alle esigenze degli utenti. L'impegno, in coerenza con quanto previsto dai contratti di servizio stipulati con le provincie servite, si traduce in analisi annuali della qualità del servizio erogato.

Tramite il **questionario "Sessantasecondi"** sono raccolte le informazioni sulla tipologia e le dinamiche di spostamento degli utenti, ai quali è richiesto di esprimere una valutazione tra 1 (insufficiente) e 5 (ottimo) su alcuni aspetti del servizio.

Elaborazione dei risultati dell'indagine "Sessantasecondi" del 2016[29]



[29] Per il 2016, sono stati raccolti 227 questionari.

I parametri che la clientela ritiene di maggiore importanza sono nell'ordine: il **livello di puntualità** e l'**affollamento a bordo dei mezzi**, seguiti dalla **sicurezza del viaggio** e **dalla pulizia del mezzo**. Su questi ultimi due indicatori l'Azienda si prefigge di aumentare la sensazione di sicurezza a bordo dei mezzi, con una progressiva azione di **rinnovo del parco rotabile** accompagnata da un **piano di formazione** specifica ai conducenti e da una più frequente pulizia degli autobus.

5.3 INTERMODALITÀ: L'ULTIMO MIGLIO

Il Gruppo FNM ha fatto propria la sfida della **mobilità sostenibile** puntando a una visione integrata del trasporto. Collaborando attivamente con le amministrazioni comunali, il Gruppo si impegna a favorire l'accesso alle stazioni sia con soluzioni alternative sempre nuove, economiche e sostenibili, sia con mezzi privati.

5.3.1 LA MOBILITÀ SOSTENIBILE DI E-VAI

Grazie al suo servizio di car sharing, **E-Vai** fornisce all'utente una **soluzione di mobilità innovativa**, **ecologica, economica** e **flessibile** e soprattutto **alternativa** all'uso del mezzo privato. Il servizio promuove la condivisione dell'auto in un ambito di **intermodalità** con il servizio ferroviario, attraverso l'uso **di auto elettriche**, sfruttando in questo modo anche veicoli a basso impatto ambientale come proposta da offrire ai cittadini e ai pendolari lombardi.

IL NUOVO MODELLO DI SERVIZIO E-VAI 3.0

E-Vai ha lanciato il sevizio "***IL TRENO A CASA TUA***", l'evoluzione del servizio di car sharing riservato ai **pendolari**, che utilizzano il treno e alle **aziende**, che operano in prossimità delle stazioni ferroviarie.

Si tratta di una proposta innovativa basata sull'utilizzo di un veicolo elettrico, di ultima generazione, in condivisione con altri soggetti, in fasce orarie diverse e compatibili tra loro.

In questo modo il cittadino privato che si reca alla stazione con l'auto elettrica, potrà comodamente posteggiarla nelle aree dedicate e durante il giorno la stessa auto potrà essere utilizzata dai dipendenti di imprese, come servizi postali, di assistenza sanitaria mobile, di Comuni o Istituzioni o di altre grandi Imprese Pubbliche e Private per finalità lavorative. A tal proposito sono stati studiate 3 formule diverse che coprono tutte le fasce orarie del giorno per incentivare il servizio.

L'obiettivo principale è garantire un **uso comune quotidiano della vettura** e **rispondere alle esigenze di mobilità** provenienti da **nuovi segmenti di mercato** oggi non adeguatamente serviti.

Il servizio ha raggiunto **oltre 38.000 iscritti** (circa **+17%** rispetto al 2015) e totalizzate **oltre 50.000 ore** di mobilità a impatto zero. Molti nuovi clienti hanno sperimentato oltre alla condivisione, l'utilizzo di un'auto elettrica anche su percorrenze importanti.



I principali numeri del servizio di car sharing E-Vai

	2016	2015	2014	2013
MEZZI CAR SHARING	93*	106	119	123
UTENTI CAR SHARING	38.432	32.978	27.624	17.833
NUMERO DI NOLEGGI CAR SHARING***	18.111**	21.583	23.077	15.587
NUMERO DI STAZIONI	91	91	76	50
NUMERO ORE DI NOLEGGIO MEDIO GIORNALIERO	3.2	3.25	4.11	5.10
NUMERO ORE DI NOLEGGIO ALL'ANNO ****	circa 50.000	circa 50.500	circa 50.000	circa 33.000

* *Tale dato include 15 veicoli a conduzione endotermica.*
** *Tale dato include gli oltre 2000 noleggi stimati imputabili ad utilizzi Super Gold per l'uso esclusivo di n.15 vetture utilizzate da Comuni ed Enti secondo la modalità "Chiavi in mano".*
*** *Il dato generale sui noleggi comprende i noleggi sul ramo Intermodale che hanno proseguito il trend di crescita mentre i noleggi del ramo Pacchetti Prepagati hanno subito una contrazione in seguito alla chiusura di ordini non rinnovati*
**** *Il dato è frutto di stime.*

L'apparente riduzione del parco auto è legata alla chiusura dei contratti della formula "prepagato" a vantaggio della formula intermodale connessa alle stazioni, che prosegue nell'incremento dei numeri con auto a impatto zero.

5.3.2 LA MOBILITÀ DOLCE PER IL GRUPPO: VELOSTAZIONI

L'impegno di FERROVIENORD per contribuire alla creazione di un **sistema di mobilità sostenibile** si concretizza anche attraverso gli investimenti realizzati a favore dell'**integrazione modale di bici e treno**. Questa rappresenta infatti un tassello fondamentale verso una mobilità più sostenibile e una leva vincente per favorire la scelta del treno dai pendolari.
E' ormai riconosciuto che l'intermodalità bici-treno genera benefici non solo per gli utenti del servizio, ma anche per la **comunità** e il **territorio**, quali:

- **incentivare** l'utilizzo della bicicletta in ambito urbano ed extraurbano;
- **ridurre le emissioni** inquinanti e decongestionare il traffico;
- **ridurre lo spazio pubblico** occupato dalle auto in sosta, contribuendo così a rendere le aree urbane più vivibili;
- **ridurre il costo** complessivo del trasporto, in quanto la bicicletta rappresenta un'alternativa più economica rispetto all'auto;
- **promuovere** il turismo sostenibile e lo sviluppo del territorio.

Tra le varie iniziative realizzate dal Gruppo FNM per favorire la mobilità dolce, e sulle quale sono in atto importanti progetti, vi è quella della realizzazione delle **velostazioni**.
Infatti, per incentivare la combinazione nell'utilizzo bici-treno-bici, e garantire un ricovero sicuro del mezzo privato, le principali stazioni di FERROVIENORD sono dotate di **posteggi recintati** e **videosorvegliati**, in linea con le caratteristiche previste dal Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC) Regionale.

VELOSTAZIONI: UN SERVIZIO ACCESSIBILE E SICURO

Al fine di garantire accessibilità e sicurezza, in collaborazione con le Società NordCom e Trenord è stato inaugurato per alcune Velostazioni un sistema di accesso tramite **tessere** "***IO VIAGGIO***" e "***ITINERO***".

Il sistema produce **report statistici** con cadenza mensile relativi all'utilizzo delle velostazioni, tramite il quale è possibile **monitorare** alcuni **indicatori del servizio**, come: l'**occupazione giornaliera e mensile**, le **nuove abilitazioni**, **i km non percorsi in auto e le relative emissioni risparmiate**.

Inoltre, per garantire maggiore sicurezza, nei pressi delle velostazioni è stato progettato un s**istema di videocamere** collegato alla centrale operativa di FERROVIENORD per un monitoraggio h 24 senza operatore.



PROGETTI NUOVE VELOSTAZIONI

Ad oggi sono presenti **11 velostazioni** presso le stazioni di **Bollate Centro, Bollate Nord, Bovisio Masciago, Bruzzano, Cesano Maderno, Cislago, Como Borghi, Garbagnate Milanese, Novate, Saronno e Varedo** per un totale di circa **1.300 stalli** a cui si aggiungono oltre **260 stalli** disposti con rastrelliere esterne.
La programmazione dei lavori prevede la realizzazione di ulteriori **13 nuove velostazioni entro la fine del 2018** presso le stazioni di **Busto Arsizio, Castano Primo, Cormano - Cusano Milanino, Cesate, Garbagnate Groane, Gerenzano - Turate, Merone, Paderno Dugnano, Turbigo, Vanzaghello Magnago, Grandate Breccia, Varese Casbeno e Varese Nord**.

Mappa della presenza di velostazioni, ramo Milano



Le caratteristiche delle velostazioni



IL PROGETTO BITIBI

Nel corso del 2016 sono proseguite le iniziative legate al progetto triennale BiTiBi (**Bike Train Bike**), progetto finanziato nell'ambito del **Programma Intelligent Energy** Europe che punta a promuovere **l'efficienza energetica dei trasporti** in Europa attraverso un sistema di trasporto door-to-door, che combina gli spostamenti bicicletta e treno, a cui FERROVIENORD sta partecipando, insieme ad altre realtà Ferroviarie di altri paesi Europei tra cui l'Olanda, la Spagna, l'Inghilterra e il Belgio.

Le principali attività del 2016

MARZO

Meeting di due giorni rivolto ai partner europei coinvolti nel progetto (Milano), volto ad incontrare le Amministrazioni Comunali delle città pilota e a confrontarsi sulla gestione delle velostazioni.

APRILE

Eventi "Bici-Treno-Brinda!" presso alcune stazioni finalizzati a promuovere il concetto di intermodalità in un clima conviviale.

SETTEMBRE

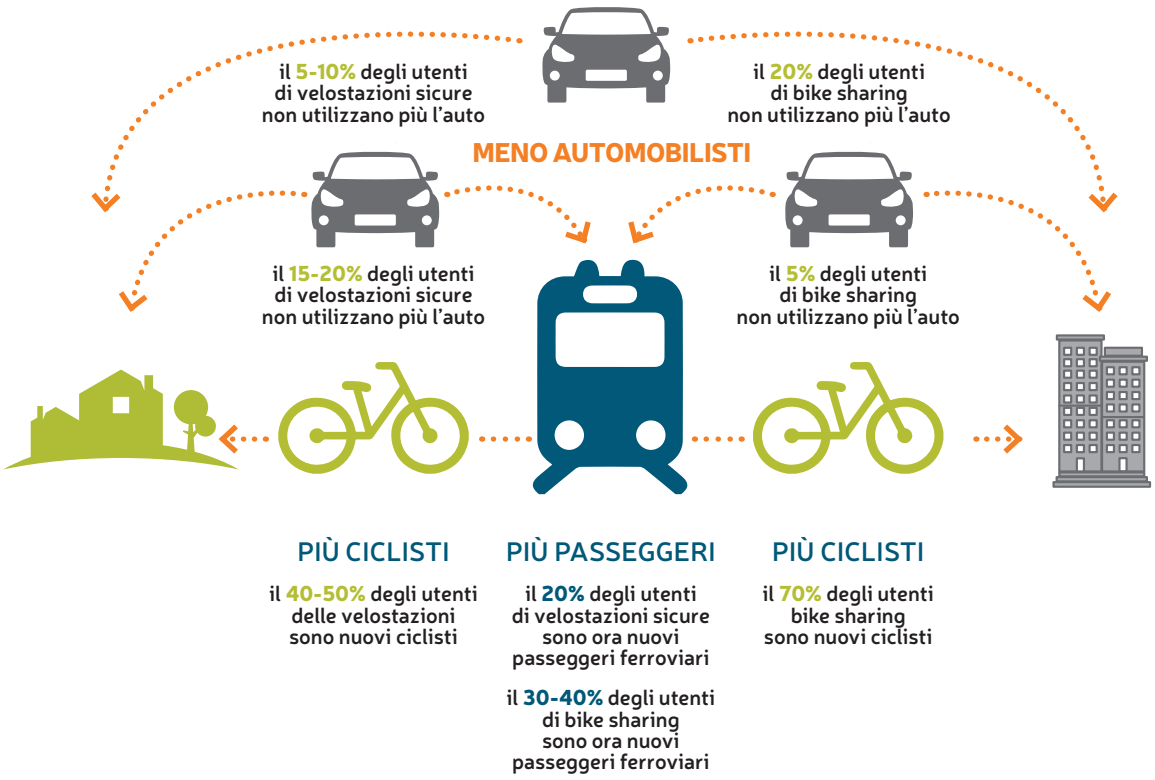
Meeting di due giorni rivolto ai partner europei coinvolti nel progetto (Barcellona) durante il quale i partecipanti hanno potuto relazionare sull'andamento del progetto nei rispettivi paesi.

NOVEMBRE

Seminario Nazionale, tenuto a Milano, che ha affrontato il tema dell'intermodalità bici - treno, mettendo al tavolo alcuni tra i più rilevanti attori del settore.

I PRINCIPALI RISULTATI DEL PROGETTO BITIBI (2015-2016)[29]

I risultati delle inchieste e delle analisi effettuate nell'ambito del progetto BiTiBi in Olanda, Regno Unito, Spagna, Belgio ed Italia, mostrano come la **realizzazione di Velostazioni** accessibili e sicure **riesca a promuovere l'uso della bicicletta** (il 40-50% degli utenti delle velostazioni sono nuovi ciclisti) e **incentivare** ulteriormente i **viaggiatori** ad adottare **scelte di mobilità sostenibile ferroviaria** (*il 20% degli utenti di velostazioni sicure sono ora nuovi passeggeri ferroviari*).



Per illustrare il potenziale del progetto, il team ***BiTiBi*** ha stimato inoltre che **se nel 2030 il 20% degli utenti ferroviari europei raggiungerà la stazione in bicicletta**, si registrerà un **aumento di 250 milioni di utenti ferroviari** in più, con significativi benefici per l'ambiente, la salute e lo sviluppo urbano.

LABORATORI PER IL CORRETTO USO DELLA BICICLETTA

Per agevolare e promuovere l'utilizzo della bicicletta, FERROVIENORD realizza laboratori per promuovere un corretto uso e manutenzione della propria bicicletta e per l'educazione stradale dei ciclisti.

Quest'anno, l'iniziativa si è tenuta presso il **Museo della Scienza e della Tecnologia**, durante la settimana in cui si è svolto anche il Moveappexpo, manifestazione organizzata da Columbia Group e CIFI (Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani) in cui sono presentate le politiche, le innovazioni e le soluzioni nei settori della mobilità di persone e merci con il coinvolgimento dei massimi esperti provenienti da tutto il mondo e delle industrie leader del settore.

In collaborazione con ***Fiab Cyclobby*** che ne cura i contenuti, i laboratori offrono indicazioni utili a chi viaggia in bici, relativamente alla giusta altezza del sellino, all'impostazione delle gomme, alla manutenzione ordinaria, come riparare una camera d'aria, cambiare il filo e i pattini dei freni; inoltre, sono condivise le principali regole per garantire la sicurezza nel traffico e il rispetto delle norme del Codice della strada.

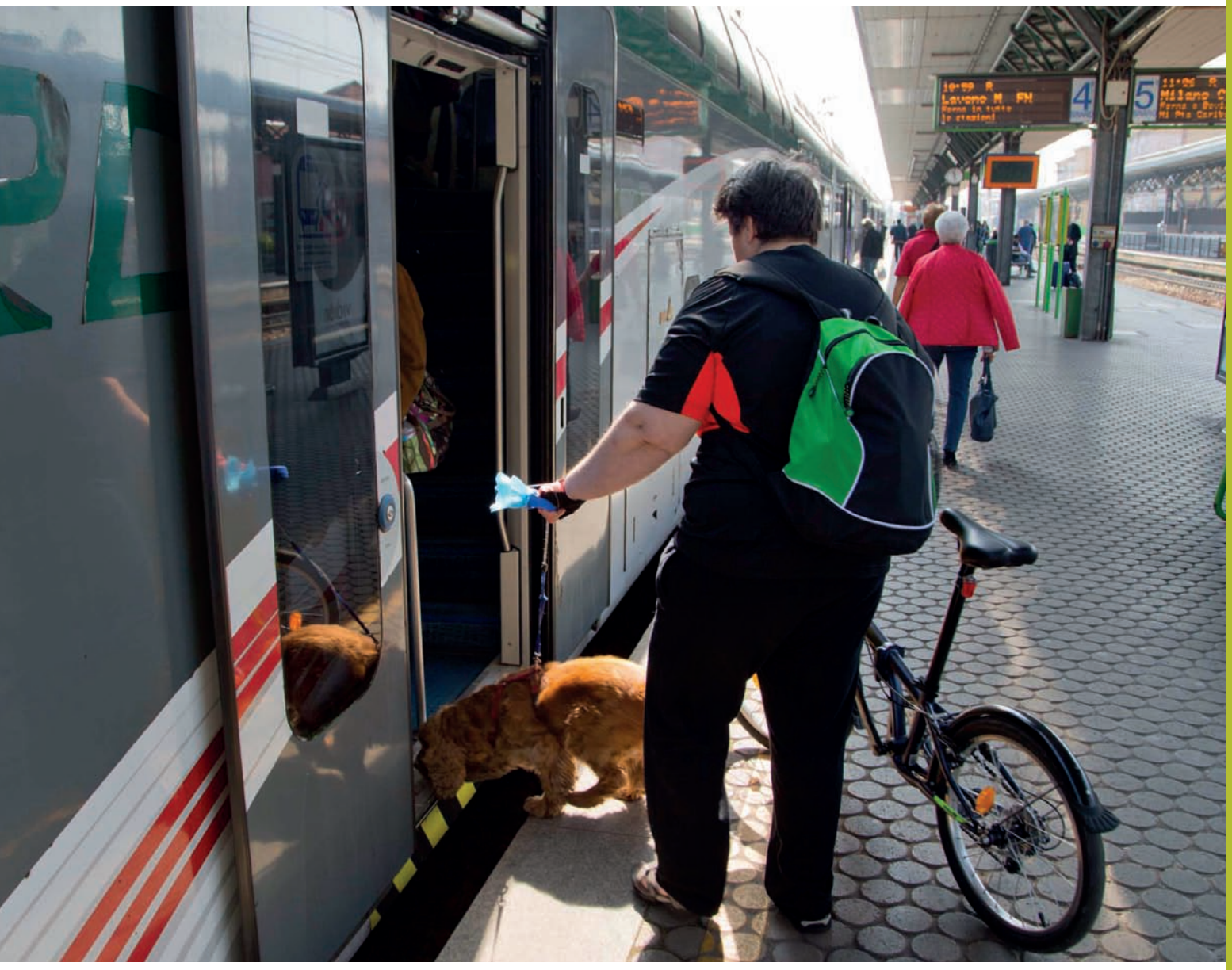
[30] Fonte: The BiTiBi Booklet. 24.03.2017. http://www.bitibi.eu/dox/BiTiBi_Booklet_WEB_Feb2017.pdf

5.4 LE SOLUZIONI ICT

NordCom, joint venture con Telecom Italia, supporta costantemente le attività del Gruppo FNM e di Trenord per quanto concerne l'**informatica distribuita e il sistema gestionale**. A questo si aggiunge un supporto strategico alla progettazione di nuove soluzioni informatiche volte a garantire un'efficienza sempre maggiore dei processi aziendali.

Nell'ambito dei sistemi commerciali rivolti ai clienti del servizio di trasporto pubblico locale, NordCom ha collaborato, a fianco dei principali circuiti a pagamento, alla sperimentazione del pagamento Europay Mastercard Visa (EMV[31]) tramite carta di credito contactless (tap&go) per l'acquisto di biglietti a prezzo fisso del trasporto ferroviario per Malpensa. Presso la stazione sono stati installati dei dispositivi POS su tornelli e delle convalidatrici che consentono ai Clienti di usufruire del servizio addebitando direttamente il costo sulla propria carta di credito.

- *Per maggiori informazioni si rinvia al precedente box "Un facile accesso ai servizi di Trenord"*



[31] L'EMV è uno standard nato dalla collaborazione dei principali circuiti di pagamento a livello mondiale Europay, Mastercard, Visa che nel 1993 hanno fondato una piattaforma di lavoro (EMVCo) per lo sviluppo delle specifiche che regolano le applicazioni di pagamento elettronico basate su carte a microprocessore (smart card).



6 La responsabilità verso le nostre **persone**

6.1 GESTIONE DEL CAPITALE UMANO

FNM riconosce nelle risorse umane un **fattore indispensabile** per lo **sviluppo del Gruppo** e persegue costantemente una politica volta al **riconoscimento dei meriti** e alla crescita **delle capacità** e **delle competenze** di ciascun dipendente, evitando qualsiasi forma di clientelismo nella selezione e progressione di carriera del personale.

Al 31 dicembre 2016 i **dipendenti del Gruppo FNM** e **Trenord** sono **5.478**, di cui il **82,7%** è costituito da uomini e il **17,3%** da **donne**. Le attività del Gruppo, soprattutto nel settore ferroviario, sono svolte prevalentemente da personale maschile. Tuttavia, il Gruppo FNM ha intrapreso un percorso virtuoso volto a promuovere e a sostenere **pari opportunità** fra uomo e donna.

Numero totale di dipendenti del Gruppo FNM e Trenord

N. Persone	31.12.2016			31.12.2015		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Gruppo FNM	1.137	233	**1.370**	1.126	237	**1.363**
Trenord	3.394	714	**4.108**	3.442	708	**4.150**
TOTALE AGGREGATO	**4.531**	**947**	**5.478**	**4.568**	**945**	**5.513**

Al dato dell'organico aggregato occorre aggiungere altre **35 persone che, al 31 dicembre 2016, collaboravano** a diverso titolo (interinali, stagisti, lavoratori autonomi e collaboratori a progetto), di cui il **71,4%** è costituito da **uomini** e il **28,6%** da **donne**. Per quanto riguarda la scomposizione dell'organico del Gruppo per categorie professionali, i **dirigenti** rappresentano l'**0,9%** della popolazione del Gruppo, i **quadri** il **6,4%**, gli **impiegati** il **67,5%** e gli **operai** il restante **25,1%.**

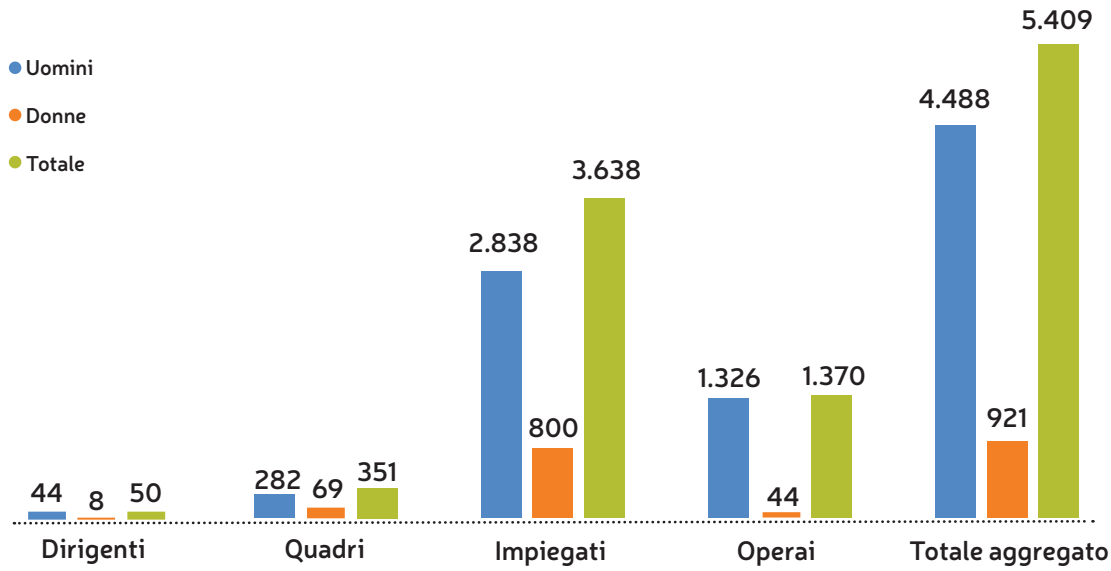
Dipendenti per genere e qualifica del Gruppo FNM e Trenord

N. Persone	31.12.2016			31.12.2015		
	Uomini	Donne	Totale aggregato	Uomini	Donne	Totale aggregato
Dirigenti	44	8	**52**	41	6	**47**
Quadri	283	69	**352**	278	69	**347**
Impiegati	2.873	826	**3.699**	2.873	824	**3.697**
Operai	1.331	44	**1.375**	1.376	46	**1.422**
TOTALE AGGREGATO	**4.531**	**947**	**5.478**	**4.568**	**945**	**5.513**

Analizzando la popolazione aziendale si osserva una netta prevalenza di lavoratori con età compresa tra i **30** e i **50 anni (56,7%)**, seguita dagli **over 50 (34,0%)** e infine dagli **under 30 (9,3%)**.

Il Gruppo FNM e Trenord privilegiano l'offerta di un rapporto di lavoro stabile e duraturo come elemento indispensabile per la crescita professionale e lo sviluppo economico. Per questi motivi il **98,7%** dei dipendenti è assunto con un **contratto a tempo indeterminato** e il **1,3%** con un **contratto a tempo determinato**.

Dipendenti con contratto a tempo indeterminato per genere e qualifica, al 31 dicembre 2016 del Gruppo FNM e Trenord



Il **97,5%** dei dipendenti ha un **contratto di lavoro a tempo pieno** mentre l'**2,5%** (prevalentemente donne) ha scelto l'**opzione del part-time**. Il tema delle categorie protette è tenuto in stretta considerazione dalle aziende del **Gruppo FNM** e **Trenord**, **insieme alla tutela dei lavoratori disabili**. Al 31 dicembre 2016, vi sono **45 dipendenti disabili** e **2 dipendenti** appartenenti a **categorie protette**.

IL PROCESSO DI SELEZIONE

Gruppo FNM

Per tutte le Società del Gruppo FNM il processo di selezione è definito da un'apposita procedura aziendale, mentre le Società Trenord, NordCom e DB Cargo Italia hanno una gestione separata del personale. Al fine di garantire un **turnover interno** virtuoso, i profili richiesti in fase di selezione sono preferibilmente ricercati fra le risorse umane interne al Gruppo.

La selezione è condotta nel rispetto dei principi del Codice Etico, delle procedure interne, delle pari opportunità e della non discriminazione. FNM opera affinché le risorse acquisite corrispondano ai profili effettivamente necessari alle esigenze aziendali, evitando favoritismi e agevolazioni di ogni genere.

TURNOVER AZIENDALE

Nel corso del 2016 sono entrati a far parte dell'organico del Gruppo FNM e Trenord **113 nuovi dipendenti**, registrando un tasso di turnover in entrata pari a **2,1%**, mentre il numero di **dipendenti in uscita** ammonta a **140** con un **tasso di turnover in uscita** pari a **2,6%**.

Il **91%** del **nuovo personale** è rappresentato principalmente da giovani figure professionali ricomprese nelle fasce di età **under 30** e **tra i 30 e i 50 anni**, in linea con la scelta del Gruppo FNM e di Trenord di sviluppare un ricambio generazionale e limitare il divario tra le vecchie e le nuove generazioni.

6.2 FORMAZIONE E SVILUPPO

Il Gruppo crede fortemente nel valore della formazione per la crescita personale e professionale dei propri dipendenti e si impegna a sviluppare percorsi formativi e di addestramento volti a consolidare le conoscenze specifiche acquisite nel tempo e un'alta professionalità.

Nel corso del 2016 le Società del Gruppo FNM e Trenord hanno erogato **oltre 123 mila ore di formazione**, con un valore per una formazione **pro-capite pari a 22,52**. In particolare, il **93%** del totale delle ore ha riguardato la **formazione degli operai e impiegati**, il **4% dei quadri** e circa il **3% del personale dirigente**.

Inoltre, il Gruppo FNM offre la possibilità ai dirigenti e ai quadri delle società FNM, FNM Autoservizi, Nord Energia, NordCom[32] e Nord_Ing di effettuare delle lezioni one to one di lingua inglese con un docente madrelingua. In totale nell'anno 2016 sono state erogate oltre 400 ore di formazione in **lingua inglese**.

Ore di formazione pro-capite[33] per qualifica e genere per il Gruppo FNM[34] e Trenord[35]

N. Ore	2016				2015			
	Uomini	Donne	Totale aggregato	Totale Pro-capite	Uomini	Donne	Totale aggregato	Totale Pro-capite
Dirigenti	3.083	497	**3.508**	**68,85**	1.860	603	**2.463**	**52,40**
Quadri	3.420	1.603	**5.023**	**14,27**	3.174	1.530	**4.704**	**13,56**
Impiegati	10.722	4.500	**15.222**	**4,12**	16.659	6.975	**23.634**	**6,39**
Operai	74.732	24.783	**99.515**	**72,37**	77.989	23.979	**101.968**	**71,71**
TOTALE AGGREGATO	**91.957**	**31.383**	**123.340**	**22,52**	**99.682**	**33.087**	**132.769**	**24,08**
Tot. Pro-capite	**20,30**	**33,14**	**22,52**		**21,82**	**35,01**	**24,08**	

PRINCIPALI CORSI EROGATI

Durante l'anno 2016 è stata realizzata un'**intensiva formazione** finanziata in ambito informatico dedicata a **SAP**, che ha coinvolto i dipendenti delle Società FNM, FERROVIENORD e FNMA.

Sempre nel corso dell'anno l'Unità Sviluppo Risorse Umane, in collaborazione con la Direzione Acquisti, è stata fortemente coinvolta nell'attività di predisposizione della gara per i **corsi di salute e sicurezza** valida per il periodo 2017-2020.

In ottica di futuro sviluppo, nel corso dell'anno 2017 saranno svolti i seguenti corsi:

- **Anticorruzione**, "Il **Codice Etico** e i nuovi modelli organizzativi 231" e i temi di **sostenibilità ambientale**, che sarà rivolto alla totalità della popolazione aziendale del Gruppo FNM;
- **Salute e Sicurezza**;
- **Inglese**.

Trenord ha sviluppato diverse iniziative formative in materia di **salute e sicurezza**, tra cui rientrano: corso di primo soccorso, corso antincendio per gli addetti alla biglietteria, corso di formazione su lavori in quota e rischi generali per la direzione manutenzione, corsi di aggiornamento per RLS e RSSP) per un investimento totale di oltre **200 mila euro l'anno**.

Per quanto riguarda la formazione di carattere tecnico-professionale c'è stato un forte investimento nello sviluppo di percorsi formativi inerenti le aree **Sales & Marketing**, **Comunicazione** e **Digital**.

CORSI DI GUIDA SICURA PER OPERATORI E-Vai

Nel corso del 2016, è stato effettuato un corso di **guida sicura** per gli operatori car sharing, che ha coinvolto 8 dipendenti, che proseguirà anche nel corso del 2017. Si tratta di una giornata di formazione in aula.

[32] Riservato al personale dirigente.
[33] I dati relativi all'anno 2016 sono stati calcolati in relazione all'organico del Gruppo FNM e Trenord al 31.12.2016. I dati relativi all'anno 2015 sono stati ricalcolati per assicurarne la comparabilità.
[34] I dati 2015 non includono le lezioni di inglese erogate dal docente di madrelingua delle società del Gruppo FNM (esclusa SeMs).
[35] I dati 2015 e 2016 includono le sole ore di formazione erogate in aula. I dati sono frutto di un'elaborazione dai registri aula e stimati per quanto riguarda la scomposizione per genere, qualifica e per areaa tematica.

6.3 WELFARE E WELL-BEING

Gruppo FNM

Il welfare interno si è sviluppato nel corso degli anni per garantire la salute dei propri dipendenti e per creare un ambiente stimolante e partecipativo. Per ottenere questi risultati il Gruppo si avvale di tre enti aziendali[36]:

FONDO PENSIONE FNM: istituito nel 1992, ha lo scopo di erogare a favore degli iscritti, senza fini di lucro, trattamenti pensionistici complementari del sistema obbligatorio pubblico, al fine di garantire più elevati livelli di copertura previdenziale. Alla data del 31 dicembre 2016 gli iscritti al Fondo Pensione FNM sono **3.813** con **169 nuove adesioni** in corso d'anno.

CASSA INTEGRATIVA DI MUTUO SOCCORSO: è un'associazione di mutuo soccorso costituita allo scopo di erogare sussidi a integrazione del servizio sanitario nazionale e agevolazioni a supporto delle famiglie dei Soci, comprese quelle a sostegno dei corsi di studio. Alla data del 31 dicembre 2016 gli iscritti alla Cassa Integrativa FNM sono **4.932**, di cui **435 pensionati**.

CIRCOLO RICREATIVO AZIENDALE (CRA): è un'associazione di promozione sociale costituita allo scopo di promuovere, gestire e coordinare ai diversi livelli associativi, attività ricreative, culturali, turistiche, sportive, sociali al fine di elevare la qualità della vita e la crescita personale e collettiva dei dipendenti e dei pensionati delle Società del Gruppo e dei rispettivi nuclei familiari. Alla data del 31 dicembre 2016 gli iscritti al CRA FNM **4.971 dipendenti** e **362 pensionati**.

SEZIONE SORRISO: THE TRAIL OF TALENTS

Un'iniziativa che ha scaturito nuovamente grande successo è "***The train of talents***" organizzata dal CRA in collaborazione con le Sezioni Agorà e Sorriso e con la partecipazione anche della Sezione Ballo. Lo spettacolo, che ha debuttato nell'ottobre 2015 al Teatro Giuditta Pasta di Saronno, ha replicato per la platea milanese al Teatro Elfo Puccini a Novembre 2016 con un'edizione da sold out.

Trenord

Sul fronte previdenziale anche Trenord offre la possibilità ai dipendenti, in uguale misura, part-time e full-time, di aderire al:

- Fondi pensione: **3.239 iscritti**
- Cassa integrativa: **2.911 iscritti**
- Circolo Ricreativo Aziendale: **2.892 iscritti**

In aggiunta offre flessibilità dell'orario di lavoro, agevolazioni per l'acquisto di titolo di viaggio per il trasferimento, borse di studio e convenzioni con i centri medici.

Oltre alle attività promosse dai tre Enti, il Gruppo ha sviluppato una gestione del personale fortemente orientata alla conciliazione lavoro - famiglia, garantendo elasticità nell'orario di ingresso e di uscita e concedendo ai dipendenti richiedenti, part time personalizzati, compatibilmente con le esigenze aziendali.

CONGEDO PARENTALE

In caso di **maternità**, il **Gruppo FNM integra al 100% della retribuzione quanto garantito all'80% dall'INPS per i 5 mesi di astensione obbligatoria e per le gravidanze a rischio**. Per quanto riguarda l'**astensione facoltativa** per i primi 6 mesi e per i figli di età inferiore ai 6 anni, il Gruppo FNM, ad esclusione di FNMA, garantisce un'**integrazione fino al 50%** dello stipendio (rispetto al 30% fornito dall'INPS).

Trenord integra al 100% della retribuzione quanto previsto all'80% dall'INPS per i mesi di astensione obbligatoria e gravidanze a rischio. Integra, inoltre, l'astensione facoltativa dal 30% previsto dall'INPS al 100% per il primo mese e all'80% per il secondo mese. Sono inoltre previsti permessi per visite e accertamenti prenatali e accudimento. Nel 2016 hanno usufruito del **congedo parentale 62 dipendenti**, di cui **12 uomini**.

[36] I dipendenti del Gruppo che possono aderire ai tre enti fanno capo a FNM, FERROVIENORD, FNM Autoservizi, Nord_Ing, NordCom, Nord Energia, Trenord e DB CARGO Italia. Dal 2017 sarà inclusa anche E-Vai.

6.4 SISTEMA RETRIBUTIVO

Il sistema di remunerazione è correlato a un **corretto e trasparente processo di valutazione** della formazione della persona, della sua professionalità specifica, dell'esperienza acquisita e del merito dimostrato nel raggiungimento dei propri obiettivi.

Durante l'anno 2016 sono stati coinvolti nel processo di valutazione 483 dipendenti* del Gruppo FNM.

**il dato non include la Società E-Vai*

Gruppo FNM

Nel 2016 è stato avviato il sistema di valutazione ***MBO*** (**Management By Objectives**), **un metodo di valutazione del personale basato sui risultati raggiunti a fronte di obiettivi prefissati**. Tale sistema ha interessato i soli dirigenti delle società FNM e FERROVIENORD, mentre dal 2017 il sistema sarà esteso a tutte le Società del Gruppo (a esclusione di Trenord e NordCom) a cui si aggiungeranno i dipendenti quadro di FNM e FERROVIENORD.

Per quanto riguarda la valutazione di impiegati e operai, essa è realizzata attraverso un'apposita scheda che prende in considerazione le performance dell'attività lavorativa durante l'anno[37].

Trenord

Anche Trenord applica al proprio interno il sistema MBO a dirigenti, quadri responsabili di struttura e capi gestione. Nell'MBO possono essere ricomprese anche **performance relative alla puntualità e di tipo economico**. Nel 2016 il processo MBO ha interessato **tutti i dirigenti (15) e 106 quadri** responsabili di struttura e capi gestione. Nell'ambito del **Progetto Puntualità** sono istituiti appositi premi a carattere motivazionale.

CONTRATTAZIONE COLLETTIVA

Tutto il personale è assunto con regolare contratto di lavoro e il relativo rapporto si svolge nel rispetto della normativa contrattuale collettiva del settore e della normativa previdenziale, fiscale e assicurativa. Non risultano azioni intraprese da parte del personale del Gruppo FNM e di Trenord per episodi di discriminazione (per sesso, etnia, religione, opinioni politiche, nazionalità e origini sociali) o per violazioni dei diritti umani.

In termini di contratto del lavoro, nelle Società FNM, FERROVIENORD, FNM Autoservizi e DB Cargo Italia, trova applicazione il **Contratto Collettivo Nazionale del Lavoro degli Autoferrotranvieri**, mentre nella Società Nord_Ing, NordCom, E-Vai e Nord Energia si seguono le regole del **Contratto del Commercio e del Terziario**.

Le relazioni industriali sono regolamentate in Trenord dalla normativa nazionale e dall'**accordo aziendale**. All'interno delle Società del Gruppo FNM e Trenord sono presenti differenti **sigle sindacali**, a cui aderisce il **62% dei dipendenti**.

6.5 SALUTE E SICUREZZA DEI LAVORATORI

In tema di salute e sicurezza, sono diverse le iniziative messe in atto e le risorse economiche investite dal Gruppo al fine di migliorare i luoghi di lavoro, sensibilizzando il personale al rispetto delle misure di protezione e prevenzione previste. **FERROVIENORD** si è dotata di un **sistema di gestione per la salute e la sicurezza dei lavoratori**, in conformità alla norma ***OHSAS 18001:2007***. Trenord sta pianificando le attività di **avvio della certificazione**, in accordo al relativo standard di riferimento.

[37] Il sistema di valutazione di impiegati e quadri tramite scheda di valutazione è esteso solo al personale delle Società FNM e FERROVIENORD.

Durante l'anno 2016 sono stati registrati **289 infortuni**[38], con un aumento del **2,8%** rispetto al 2015, con un numero di giornate di assenza di infortunio pari a **7.923**.

Numero totale di infortuni per genere del Gruppo FNM e Trenord

N. Infortuni	2016			2015		
	Uomini	Donne	Totale aggregato	Uomini	Donne	Totale aggregato
TOTALE AGGREGATO	248	41	**289**	233	48	**281**

L'indice di frequenza degli infortuni del Gruppo FNM e Trenord mostra una variazione del **+4,1%, +7,9%** per gli **uomini** e **-14,4%** per le **donne**.

Indice di frequenza degli infortuni per genere del Gruppo FNM e Trenord

Indice di frequenza Infortuni	2016			2015		
	Uomini	Donne	Totale aggregato	Uomini	Donne	Totale aggregato
TOTALE AGGREGATO	32,37%	29,81%	**31,98%**	30,00%	34,84%	**30,73%**

*Per il calcolo dell'indice di frequenza degli infortuni è stata utilizzata la seguente formula: (numero totale di infortuni/ ore lavorate) * 1.000.000*

L'indice di gravità degli infortuni registra una diminuzione del **6,1%**. A livello generale si nota un incremento dell'**4,1%** per le **donne**, che si contrappone alla diminuzione del **9,6%** per gli **uomini**.

Indice di gravità degli infortuni per genere del Gruppo FNM e Trenord

Indice di gravità Infortuni	2016			2015		
	Uomini	Donne	Totale aggregato	Uomini	Donne	Totale aggregato
TOTALE AGGREGATO	8,94%	7,27%	**8,65%**	9,89%	6,99%	**9,22%**

*Per il calcolo dell'indice di gravità degli infortuni è stata utilizzata la seguente formula: (totale giornate di assenza per infortunio/ ore lavorabili[39]) * 10.000*

SEGNALAZIONE NEAR MISS

Al fine di monitorare eventuali **casistiche di incidente o infortunio**, FERROVIENORD ha istituito **3 caselle** presso **Saronno**, **Iseo** e la palazzina movimento di **Cadorna** in cui è possibile raccogliere le segnalazioni di mancato infortunio o incidenti in forma anonima, al fine di individuare eventuali aree di rischio e intervenire se necessario anche tramite audit interni.

Al fine del calcolo del **tasso di assenteismo** del Gruppo FNM e Trenord, sono considerate le seguenti categorie di assenza: **infortunio**, **malattia** e **sciopero**. In aggiunta Trenord considera anche la categoria **permesso sindacale**, che non rientra nel calcolo del tasso di assenteismo del Gruppo FNM in quanto essi sono concordati tra il dipendente e il datore di lavoro.

[38] Si precisa che i dati riferiti agli infortuni riportati nel paragrafo fanno riferimento esclusivamente ai dipendenti in quanto l'attuale sistema di reporting non è esteso ai collaboratori esterni.

[39] Per il calcolo delle ore lavorabili è stata utilizzata la seguente formula: n. giorni teorici lavorabili nell'anno (=217gg) * n. ore di lavoro giornaliere (=7,6 h) * n. organico medio.

Tasso di assenteismo per genere del Gruppo FNM e Trenord

Assenteismo	2016			2015		
	Uomini	Donne	Totale aggregato	Uomini	Donne	Totale aggregato
Gruppo FNM	4,2%	4,3%	**4,2%**	4,2%	4,9%	**4,4%**
Trenord	5,2%	6,2%	**5,4%**	5,0%	6,1%	**5,2%**

Per il calcolo del tasso di assenteismo è stata utilizzata la seguente formula: (totale ore di assenteismo/ ore lavorabili).

BUONE PRATICHE

Al fine di tutelare i propri dipendenti, il Gruppo FNM mette a disposizione diversi strumenti, tra cui:

BENESSERE IN AZIENDA, progetto volto alla valutazione del rischio stress lavoro correlato e alla realizzazione di interventi per favorire il benessere organizzativo.

FOCUS GOUP, incontri in piccoli gruppi con il personale che lavora a bordo treno per far emergere motivi di stress e di disagio professionale per ottenere utili indicazioni per progetti di miglioramento.

SUPPORTO AL PERSONALE POST EVENTI TRAUMATICI, servizio di assistenza attivato per il personale coinvolto in investimenti, aggressioni e in generale in eventi traumatici.

Inoltre il Gruppo FNM e Trenord durante l'anno hanno effettuato la **valutazione del rischio stress lavoro-correlato** secondo quanto previsto dalla normativa. Le valutazioni hanno evidenziato le aree di miglioramento per incrementare il benessere dei lavoratori: i piani di miglioramento sono ad oggi ancora in corso.

Trenord ha attivato, inoltre, il **Servizio di assistenza professionale** dedicato ai lavoratori coinvolti in investimenti, aggressioni e, in generale, **episodi traumatici** che si verifichino a bordo treno o durante lo svolgimento dell'attività professionale.

RAPPRESENTANTI DEI LAVORATORI PER LA SICUREZZA

I lavoratori delle società FERROVIENORD, FNMAutoservizi, Nord_Ing e Nord Energia hanno provveduto a eleggere i propri rappresentanti per la Sicurezza (RLS), i quali partecipano alle riunione periodiche con il datore di lavoro, con il Responsabile del Servizio Prevenzione e Protezione e con il medico competente.

Nel 2016, in Trenord si è svolto il primo rinnovo delle rappresentanze sindacali, RSU e RLS.

LA GESTIONE DELLA PRIVACY DEI DIPENDENTI

FNM S.p.A. svolge le proprie attività nel rispetto della **normativa sulla privacy**. Si conferma l'individuazione del **privacy officer** e del **referente privacy** per ogni struttura interna. FNM si avvale della società NordCom, quale Responsabile esterno del trattamento dei dati in via informatica. Trenord, nel rispetto della normativa, ha adottato un documento interno per garantire la sicurezza di dati e informazioni. Inoltre, ha implementato un sistema di procedure idonee ad aggiornare la mappa dei rischi da trattamento illecito e ha attivato specifici cicli di formazione per i responsabili.



7 La responsabilità verso l'ambiente



7 LA RESPONSABILITÀ VERSO L'AMBIENTE

La strategia per la sostenibilità adottata dal Gruppo prevede interventi di **controllo dei consumi**, **promozione di azioni di efficientemento** dei processi e dei servizi, al fine di ridurre al minimo gli sprechi e implementare **opere compensative**, che possano accompagnare i lavori di costruzione, salvaguardando il territorio e tutelando la comunità locale.

7.1 L'EFFICIENTAMENTO ENERGETICO

Data l'importanza degli impatti connessi al consumo di energia derivanti dalla gestione delle rete e della sue infrastrutture, **FERROVIENORD** persegue il miglioramento continuo delle proprie performance ambientali ed energetiche mediante differenti linee di intervento, tra cui il mantenimento della **certificazione UNI EN ISO 14001** e la costante ricerca di **soluzioni tecnologiche** per contenere il consumo di energia.

Nell'ambito del sistema di gestione integrato, la Società a partire dal 2011 ha definito degli **indicatori specifici** per il monitoraggio di **tutte le attività ambientali** ritenute significative e si impegna a svolgere un **monitoraggio sistematico** dei **rischi** e dei **processi** al fine di individuare gli interventi necessari. I risultati di tale attività sono rendicontati in appositi documenti e resi disponibili a tutte le Strutture Organizzative.

Nel 2015 è stata svolta la **prima diagnosi energetica** e insieme all'Associazione Trasporti - ***ASSTRA*** sono state definite le *"Linee guida per l'esecuzione della diagnosi energetica nel trasporto pubblico"* che raccolgono le caratteristiche di tutti i sistemi di trasporto pubblico locale.

La Società si è dotata di una propria **Policy di efficienza energetica** che, partendo dalle previsioni di sviluppo dei consumi, delle esperienze, delle iniziative pilota, fornisce le linee guida e le prescrizioni per la progettazione di nuovi interventi e la manutenzione degli impianti esistenti (tra cui l'implementazione di sistemi di illuminazione a LED). La politica è stata diffusa internamente ed è estesa anche a Nord_Ing relativamente agli interventi di progettazione.

Alcuni obiettivi che il Gruppo FNM intende perseguire:	
Favorire uno sviluppo del traffico ferroviario	Aumento della produzione, che nel 2016 ha raggiunto i 43,1 Milioni di Treni Km, + 0,2% rispetto al 2015, anno di EXPO[40].
Utilizzare l'energia in modo efficiente	Sostituzione di impianti obsoleti con impianti a più alta efficienza (es. progressiva sostituzione delle lampade a fluorescenza con sistemi di illuminazione a LED). Migliore gestione dell'energia con l'ottenimento della certificazione UNI CEI EN ISO 50001 per FNMA.
Migliorare l'analisi dei consumi	Monitoraggio della Sicurezza dell'esercizio, della Qualità e dell'Ambiente per FERROVIENORD, dal 2011.
Garantire l'applicazione delle normative ambientali	Mantenimento della certificazione UNI EN ISO 14001.
Favorire l'accesso agli incentivi in materia di fonti rinnovabili	Dal 2017, promozione della partecipazione del Gruppo al meccanismo dei certificati bianchi.

Fonte degli obiettivi: Policy di Efficienza Energetica

[40] Il valore comprende, oltre ai treni/km del servizio commerciale, quelli per il servizio di trazione della media-lunga percorrenza sul Brennero e Tarvisio.

Anche **FNM Autoservizi** continua a investire in politiche di riduzione dei consumi energetici. Nel 2017, la Società ha portato a termine l'iter per l'ottenimento delle certificazioni dei propri **sistemi di gestione ambientale ed energetico**.

IL VADEMECUM CON TANTA ENERGIA. RISPARMIATA.

Il **Gruppo FNM** mette a disposizione di tutti i suoi dipendenti "***Il vademecum con tanta energia. Risparmiata.***" un manuale che illustra le buone pratiche di sostenibilità ambientale in ufficio.

Il manuale riporta numerosi consigli utili riguardo l'utilizzo consapevole dell'energia, dell'acqua e della carta, la produzione di rifiuti e i trasporti casa-lavoro[41].



Trenord si impegna in una costante politica di contenimento degli impatti ambientali, **affinando costantemente i processi**, con un ritorno positivo sull'efficienza complessiva del servizio. Nel 2016, Trenord ha continuato a estendere progressivamente la certificazione ambientale all'intera azienda, secondo il piano previsto, includendo il sito manutentivo di **Camnago** nel perimetro certificato del **Sistema di Gestione Ambientale**, in accordo allo standard **ISO 14001**.

7.1.1 I CONSUMI ENERGETICI

L'energia consumata dal Gruppo FNM e da Trenord si può ricondurre principalmente alle seguenti voci:

- energia elettrica per materiale rotabile su ferro e gomma, per il funzionamento delle stazioni, dei depositi, degli uffici e degli impianti tecnologici della linea ferroviaria;
- consumo di gas naturale per il riscaldamento dei depositi;
- consumo di gas metano e gasolio per il riscaldamento;
- consumo di gasolio per la trazione del materiale rotabile su ferro e gomma.

I CONSUMI DI ENERGIA PER LA TRAZIONE ELETTRICA FERROVIARIA

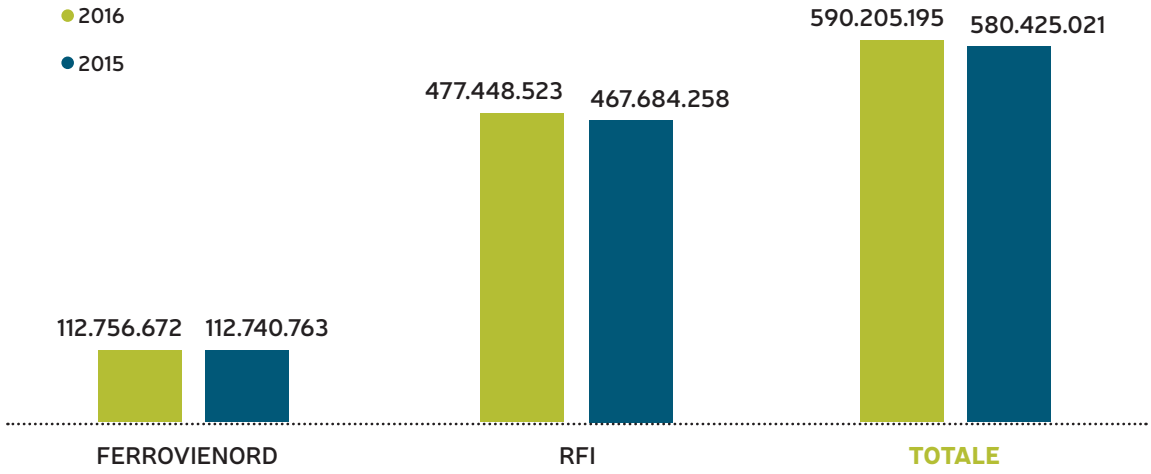
L'alimentazione del materiale rotabile sul ramo Milano[42] avviene tramite l'immissione da parte di FERROVIENORD di **energia elettrica ad alta tensione** (3.600 V in corrente continua) nelle proprie condutture di trazione elettrica. Questa energia è dunque ceduta alle imprese ferroviarie che operano sulla linea, nella fattispecie Trenord e DB Cargo Italia, per alimentare i motori di trazione e tutti i sistemi ausiliari a bordo treno.

L'incremento del consumo di energia elettrica ad alta tensione è legato all'aumento di produzione e agli interventi di rinnovo della flotta che include **materiale rotabile di nuova generazione a doppio piano**, con maggiori performance (maggiori velocità commerciali e velocità massime[43]) e dotazioni di bordo (impianti di condizionamento invernale, estivo, illuminazione, prese elettriche ad uso viaggiatori, diffusione sonora).

I treni di Trenord viaggiano su rete FERROVIENORD e su rete RFI. Per l'anno 2016, i consumi di energia elettrica ad alta tensione dei treni di Trenord sono stati di oltre 590 GWh.

[41] Fonte: "Il vademecum con tanta energia. Risparmiata." ferrovienord.internal/vademecum%20A4-18luglio.pdf
[42] Il ramo di Iseo non è elettrificato.
[43] Le velocità commerciali e massime dei treni sono sempre definite dal Gestore dell'Infrastruttura in funzione delle caratteristiche della linea e non solo in funzione delle prestazioni dei treni delle Imprese Ferroviarie.

Consumi di energia elettrica ad alta tensione dei treni di Trenord[44] (kWh)



Nell'anno 2016 sulla rete di FERROVIENORD hanno circolato ogni giorno circa **810 treni** viaggiatori, 55 dei quali contemporaneamente nella fascia oraria di punta del mattino, per un totale di circa **10 milioni treni*km** all'anno[45].

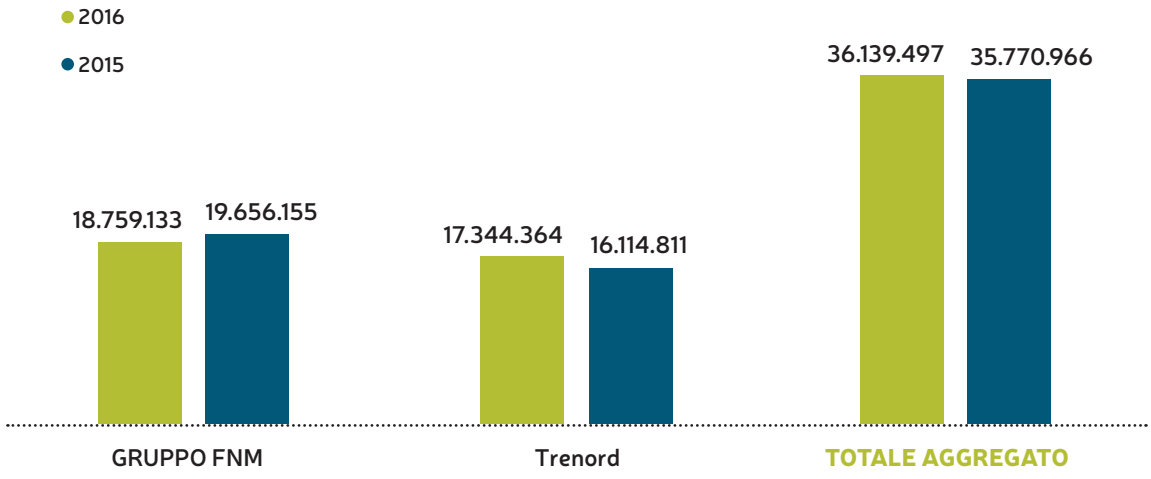
Nel dicembre 2016 è stato attivato il collegamento tra il T1 e il T2 dell'aeroporto di Malpensa che potrebbe comportare un aumento del servizio e dei consumi per il 2017.

I CONSUMI DI ENERGIA ELETTRICA A BASSA E MEDIA TENSIONE

I consumi di energia elettrica in media e bassa tensione sono imputabili a:

- illuminazione e condizionamento della sede principale del Gruppo (sede di Milano Cadorna);
- impianti tecnologici per il funzionamento della rete ferroviaria;
- riscaldamento invernale degli scambi;
- illuminazione delle stazioni;
- condizionamento degli uffici;
- impianti di elevazione (ascensori e scale mobili) delle stazioni;
- trazione delle auto elettriche di E-Vai.

Consumi di energia elettrica a medio/bassa tensione del Gruppo FNM e Trenord[46] (kWh)



[44] Nota: Il dato relativo al fabbisogno di energia elettrica comprende i consumi elettrici per il funzionamento dei treni che viaggiano sulla rete FERROVIENORD e sulla Rete Ferroviaria Italiana (RFI).
In particolare, il consumo di energia elettrica per trazione relativo alla RFI, è stato stimato moltiplicando la produzione su questa rete (in termini di posti*km programmati) per il coefficiente"kWh/posto*km" calcolato su rete FERROVIENORD e dato dal rapporto tra:
- i consumi elettrici effettivi per trazione relativi alla rete FERROVIENORD (kWh);
- il prodotto dei posti disponibili e delle lunghezze di ogni percorso programmato sulla rete FERROVIENORD negli anni di riferimento (posti*km).

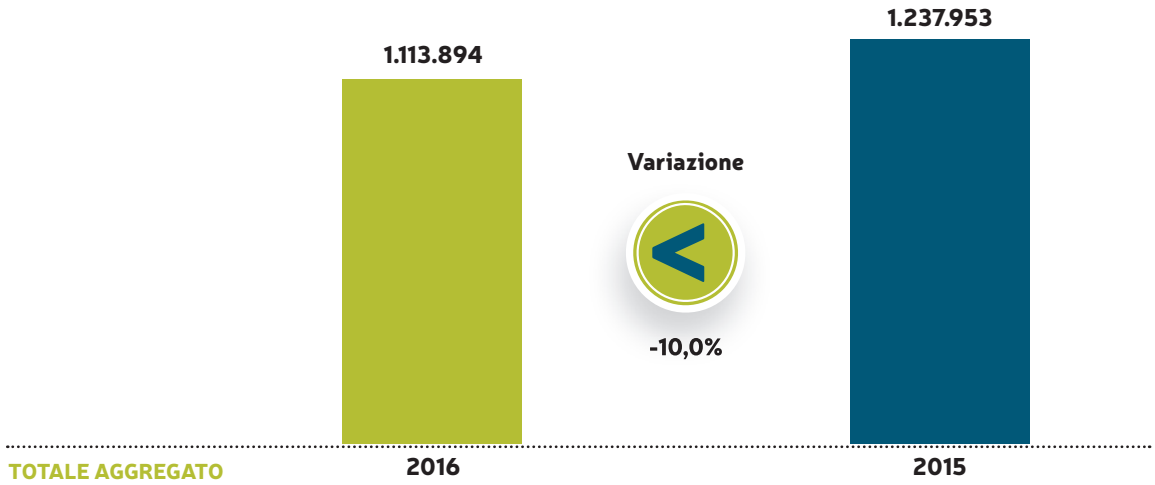
[45] Informazioni estratte dal documento "Analisi Ambientale Iniziale", relativa all'anno 2016.

[46] I dati relativi ai consumi di energia elettrica per impianti e uffici sono frutto di elaborazioni che hanno richiesto anche stime.

Si è registrato un incremento del consumo di elettricità per il maggior funzionamento degli impianti e degli uffici di Trenord.

Per quanto riguarda i consumi elettrici registrati presso lo stabile di Cadorna, il decremento nel 2016 rispetto all'anno precedente è correlato al progetto di ristrutturazione che ha interessato alcuni degli uffici rimasti inattivi durante l'anno. Inoltre nei primi mesi del 2017 sono state poste le basi per l'implementazione di un progetto di **diagnosi energetica**, al fine di individuare le azioni di miglioramento per contenere i consumi di energia elettrica e riscaldamento.

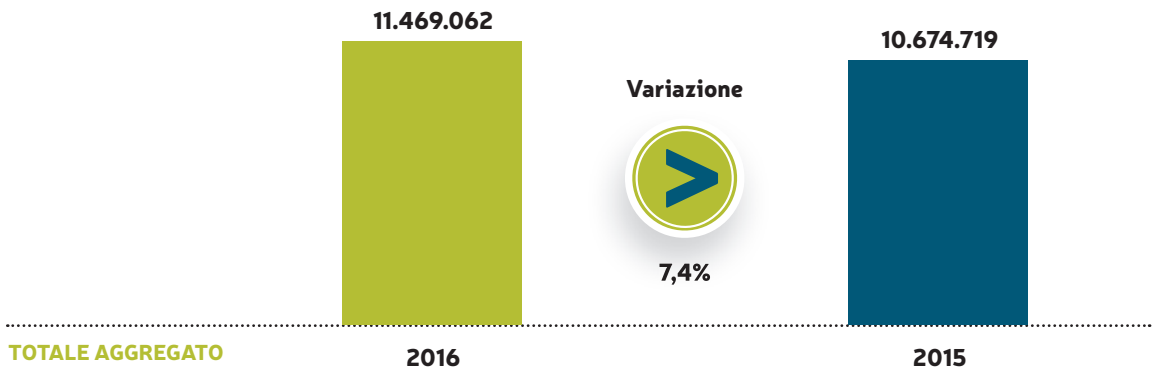
Consumi di energia elettrica relativi allo stabile di Piazza Cadorna[47] (kWh)



I CONSUMI DI GASOLIO PER LA TRAZIONE

L'attività del Gruppo che comporta un **maggior consumo di gasolio** è quella relativa al servizio offerto sulla **rete non elettrificata** del ramo di Iseo e per il **trasporto dei passeggeri su gomma**.

Consumi di gasolio per trazione e autotrazione del Gruppo FNM[48] e Trenord[49] (litri)



Nel 2016 i consumi di gasolio per trazione di materiale rotabile su ferro e su gomma hanno registrato un **aumento complessivo del 7,4%**.
Con riferimento al gasolio di trazione, durante l'anno, Trenord ha svolto la pulizia approfondita dei serbatoi di gasolio di trazione di Lecco, Pavia, Cremona, Iseo ed Edolo per eliminare i residui batterici derivanti dall'utilizzo di biodiesel che causa la progressiva occlusione dei filtri e riduce di conseguenza l'efficienza di combustione. Nell'impianto di rifornimento di Iseo è stato inoltre installato un sistema di filtrazione in continuo del gasolio e di additivazione di battericida.

[47] I dati relativi ai consumi di energia elettrica per impianti e uffici sono frutto di elaborazioni che hanno richiesto anche stime. I dati sono relativi al consumo del Gruppo FNM.
[48] I dati relativi al consumo di gasolio per trazione e autotrazione del Gruppo FNM includono i consumi di gasolio delle auto a trazione endotermica E-Vai
[49] I consumi di gasolio per trazione di materiale rotabile su ferro e gomma di Trenord per gli anni 2015 e 2016 non includono i consumi per trazione delle auto di servizio. Il dato relativo ai consumi di gasolio per materiale rotabile su ferro e gomma di Trenord, per l'anno 2015, non include i consumi per trazione autobus.

I consumi di benzina per la trazione dei **mezzi di E-Vai** sono stati pari a oltre 30.200 litri, in leggero aumento rispetto al 2015, in quanto è stato istituito un turno di lavoro notturno che prevede l'utilizzo di una vettura endotermica.

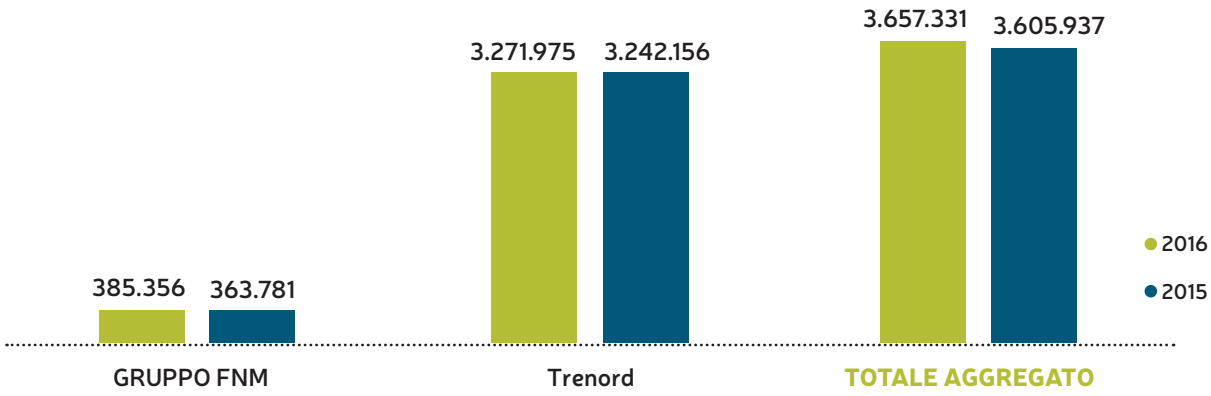
Nel 2016 i consumi di gasolio degli **autobus di FNM Autoservizi** hanno registrato un aumento di circa il 5%. Il valore medio dei consumi è rimasto di fatto pressoché invariato, in quanto non sono ancora tangibili i miglioramenti derivanti dal progressivo rinnovo della flotta.

I CONSUMI PER IL RISCALDAMENTO

Il riscaldamento degli uffici e delle stazioni ferroviarie richiede l'utilizzo di gasolio e gas metano. Il consumo di gas metano risulta nel 2016 in leggero aumento rispetto a una diminuzione dei consumi di gasolio.

A questi occorre aggiungere anche il consumo di oltre **142.400 kWh** da **teleriscaldamento** per le stazioni di **Busto Arsizio** e **Sellero**[50].

Consumi di gas metano per il riscaldamento del Gruppo FNM e Trenord[51](mc)



Nel corso del 2016, è stata sostituita una caldaia a gasolio a servizio del fabbricato viaggiatori posizionata a Saronno con una **caldaia a gas metano**. L'intervento ha introdotto benefici significativi in termini di **risparmio energetico e riduzione delle emissioni**. In particolare, in relazione alle emissioni di CO_2, la produzione di ppm (parti per milione) della nuova caldaia si attesta ad un livello di 0 + 15 (massimo-minimo) a fronte dei 42 ppm della vecchia caldaia.

Presso l'impianto di Saronno sono rimaste **6 caldaie a gasolio** e nel corso dei prossimi anni è prevista la loro **progressiva sostituzione con impianti alimentati da combustibili meno inquinanti e maggiormente performanti**. Inoltre, presso la Palazzina di **Cadorna**, è prevista la **sostituzione** di una **caldaia** a metano con un'altra caldaia alimentata con lo stesso combustibile ma **più performante**.

Si registra, inoltre, il consumo di oltre 168.000 litri di gasolio[52] per il riscaldamento degli uffici e impianti del Gruppo FNM e Trenord così come per la trazione delle vetture di servizio Trenord. In relazione alle specifiche fonti di emissione, Trenord effettua, tra le altre azioni di mitigazione, prove di combustione periodiche e verifiche di efficenza energetica sulle centrali termiche.

[50] Gli impianti termici delle stazioni di Busto Arsizio e di Sellero, precedentemente alimentati a gas metano, sono stati dismessi dopo l'allacciamento alle reti comunali di teleriscaldamento.
[51] I dati relativi ai consumi di gas metano per impianti e uffici, sono frutto di elaborazioni che hanno richiesto anche stime.
[52] I dati relativi ai consumi di gasolio per impianti e uffici, sono frutto di elaborazioni che hanno richiesto anche stime.

CONSUMI ENERGETICI DEL GRUPPO FNM E TRENORD

Il Gruppo FNM e Trenord nel complesso hanno registrato un aumento dei consumi energetici del 2,5% rispetto al 2016, derivante per la maggior parte dalla trazione di materiale rotabile su ferro.

Consumi energetici per fonte di approvvigionamento del Gruppo FNM e Trenord[53]

Fonte di consumo (GJ)	2016	2015	Variazione
TOTALE AGGREGATO			
Energia elettrica	2.254.841	2.218.306	1,6%
Teleriscaldamento	513	548	-6,4%
Gasolio	428.626	398.164	7,7%
Gas metano	142.378	140.668	1,2%
Totale aggregato consumi energetici	**2.826.358**	**2.757.685**	**2,5%**

Fattori di conversione:
1 KWh = 0,0036 GJ
1litro = 0,00085 ton
1ton = 43,33 GJ
1 m3 = 0,03901 GJ

7.1.2 INIZIATIVE DI EFFICIENZA E RISPARMIO ENERGETICO

FONTI DI ENERGIA ALTERNATIVA

Il Gruppo ha realizzato una serie di interventi sul tema energetico, indirizzati sia al risparmio energetico che all'utilizzo di energie rinnovabili, come ad esempio l'installazione di impianti fotovoltaici, con l'obiettivo di testarne la resa in previsione di ulteriori investimenti futuri.

Nell'ambito dei lavori di potenziamento, anche **in accordo con i Comuni,** sono stati installati 5 impianti pilota di prossima attivazione che sfruttano **fonti energetiche rinnovabili** (geotermica e solare).

Nella quasi totalità degli impianti, il sistema di illuminazione è composto da lampade a fluorescenza per le quali è prevista una **progressiva sostituzione con corpi illuminanti a LED**.
Attualmente, questa tecnologia è utilizzata in alcuni impianti della rete (Quarto Oggiaro, Varese Nord; Como Lago; Ferno; galleria di Busto Arsizio) e permette di ottenere gli **stessi livelli di illuminazione** con un **consumo minore** e una **vita utile di 4 volte superiore**.

Presenza di impianti a tecnologia Led, al 31 dicembre 2016

	Tecnologia Lampada			
Ambiente	**Led**	**Fluorescente**	**Sodio A.P.**	**Ioduri Metallici**
FV / Sala d'attesa	11%	86%	-	3%
Pensiline (*)	29%	66%	3%	2%
Banchine (no pensilina)	29%	18%	50%	3%

(*) commprese banchine interrate

[53] I dati riportati sono frutto di elaborazioni che hanno richiesto anche stime.

SISTEMA DI RECUPERO DELL'ENERGIA IN FRENATURA

Il **progetto di recupero dell'energia di frenatura** dei treni, sviluppato internamente da FERROVIENORD in collaborazione con il **Politecnico di Milano** ed installato nella Sottostazione Elettrica di Ferno, ha permesso di verificare la potenzialità del sistema di accumulo. Il prototipo permette di **utilizzare l'energia recuperata in frenatura** per illuminare, mediante tecnologia a LED, le banchine della vicina stazione di Ferno - Lonate Pozzolo. Nel 2016, sono **state realizzate** da FERROVIENORD **le interfacce che permettono la gestione in telecomando e telecontrollo** del sistema **dal Posto Centrale Impianti Elettrici (PCIE) di Saronno** e garantiscono il **funzionamento in sicurezza** del sistema senza presenziamento sul campo. FERROVIENORD ha presentato il progetto durante l'undicesima edizione del "World Congress on Railway Research - WCRR 2016", svoltosi a Milano tra il 29 maggio ed il 2 giugno 2016.



Il Piano Strategico quinquennale di E-Vai prevede l'**ammodernamento del parco auto** con l'inserimento di **vetture elettriche** che ottimizzino il consumo di energia grazie al progresso tecnologico.

Anche la Società **FNM Autoservizi** ha in progetto l'**ammodernamento degli impianti elettrici** dei suoi depositi. Gli interventi comporteranno la sostituzione delle componenti obsolete, sia dal punto di vista dei quadri elettrici, sia per quanto riguarda i corpi illuminanti, che saranno sostituiti con lampade LED.

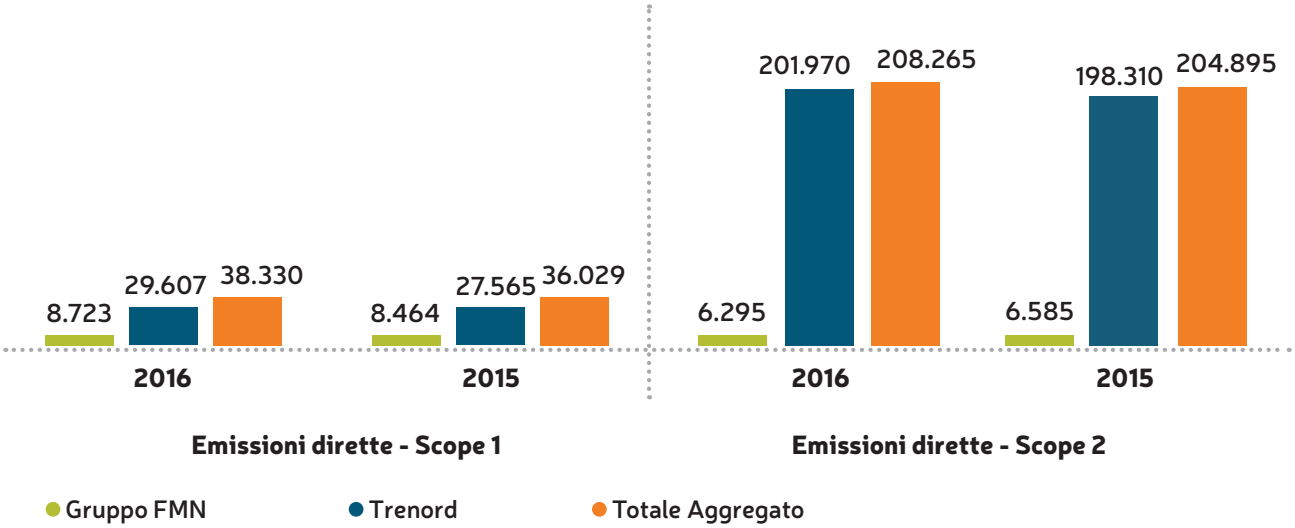
7.1.3 LE EMISSIONI DI GAS A EFFETTO SERRA

Nel 2016 il Gruppo FNM e Trenord hanno prodotto circa **247.000 tCO_2**, di cui il 15,54% di tipo diretto e l'84,46% di tipo indiretto, registrando un **aumento del 2,4%** rispetto al 2015.

Al fine di ridurre le emissioni in atmosfera, **Trenord** sviluppa piani di **manutenzione del materiale rotabile**, effettua controlli periodici sul materiale diesel e **prove di combustione sulle centrali termiche** e ottimizza i turni macchina del materiale diesel in relazione alle frequentazioni. Inoltre, al fine di sensibilizzare i propri utenti e per rendere chiaro il minor impatto ambientale del treno rispetto all'utilizzo del proprio mezzo, ha creato l'iniziativa ***GREEN TRAIN***, realizzata in collaborazione con LifeGate (www.lifegate.it). Il progetto ha l'obiettivo di consentire al viaggiatore di quantificare, tramite una semplice comparazione auto-treno, il **risparmio di gas serra** generato dal proprio tragitto.

Inoltre, tutte le **caldaie** alimentate a **metano** e a **gasolio** risultano avere una **potenza inferiore alle soglie previste per legge**. La manutenzione periodica di tutte le caldaie è affidata a ditte esterne specializzate, che provvedono al monitoraggio dei fumi e della certificazione del rendimento degli impianti.

Emissioni dirette[54] e indirette[55] del Gruppo FNM e Trenord[56] (tCO_2)



Fattori di conversione per il calcolo delle emissioni di CO_2	
Elettricità	ISPRA: ITALIAN GREENHOUSE GAS INVENTORY 1990-2015 - NIR 2017
Gas naturale	ISPRA: ITALIAN GREENHOUSE GAS INVENTORY 1990-2015 - NIR 2017 (con pci pari a 8.190 kcal/m3)
Gasolio	ISPRA: ITALIAN GREENHOUSE GAS INVENTORY 1990-2015 - NIR 2017 (con densità pari a 0,00085 t/l a 20 °C)

Per quanto riguarda il trasporto su gomma, gli sforzi in termini di minor impatto ambientale sono riconducibili anche all'adozione di provvedimenti che definiscono dei limiti alla velocità dei mezzi, che hanno una ricaduta positiva sui consumi di gasolio. Entro il 2017 l'azienda immatricolerà **11 autobus EURO 6** dotati delle ultime tecnologie in tema di sicurezza e comfort, che entreranno in servizio a partire dal secondo semestre del 2017. Inoltre, prosegue il processo di **sostituzione dei mezzi obsoleti**: nel 2016 sono stati dismessi 4 autobus EURO 2.

Al fine di ridurre le emissioni in atmosfera, oltre al **progressivo rinnovo del parco rotabile**, anche FNM Autoservizi osserva piani di **manutenzione periodica degli automezzi**. La Società, oltre a mantenere efficienti gli impianti, promuove la sensibilizzazione del proprio personale, tramite **campagne di formazione e informazione**, come quella iniziata nel 2016 per la gestione razionale dell'energia.

INCENTIVARE IL TRASPORTO PUBBLICO

Il **Mobility Manager** del Gruppo FNM ha la responsabilità di **promuovere** tutte le **azioni** che hanno come obiettivo la **riduzione delle emissioni** in atmosfera derivanti dagli **spostamenti casa-lavoro**. Al fine di incentivare l'utilizzo dei mezzi pubblici, tutti i dipendenti del Gruppo FNM (inclusa E-Vai dal 1 gennaio 2017) **possono usufruire gratuitamente**, per tutti gli spostamenti casa-lavoro, del **servizio di trasporto ferroviario** erogato dalla Società Trenord solo su rete sociale FERROVIENORD e dei **parcheggi** di corrispondenza presenti presso numerose **stazioni FERROVIENORD**.

[54] Emissioni dovute al consumo di gasolio per la trazione dei treni diesel, per la trazione del trasporto su gomma e per la combustione nelle caldaie di gas metano e gasolio per il riscaldamento degli impianti della rete [scope 1 del Greenhouse Gas Protocol (GHGP)].
[55] Emissioni desunte dai consumi di energia elettrica e teleriscaldamento [scope 2 del Greenhouse Gas Protocol (GHGP)].
[56] Le emissioni 2015 sono state ricalcolate considerando l'aggiornamento dei fattori di conversione riportati in tabella per consentire la comparazione dei dati sugli anni.

LE EMISSIONI RISPARMIATE DI E-VAI

Dall'inizio del servizio al 2016, le auto elettriche di E-Vai hanno percorso un totale di **oltre 2.000.000 km** evitando l'emissione di circa **220 t CO_2**, di cui circa 81 t CO_2 nel 2016, che altrimenti sarebbero state generate dalla combustione di carburante.

Nello specifico, il parco auto elettrico include i seguenti veicoli[57]: Fiat Panda Berlina Twinair (99 gCO_2/km), Fiat Panda Berlina (119 gCO_2/km), Fiat Qubo (161 gCO_2/km), Fiat Punto Evo S&S (124 gCO_2/km), Fiat Punto S&S Bifuel (123,50 gCO_2/km), Fiat Punto Twinair (124 gCO_2/km), Fiat 500 Twinair (90 gCO_2/km), Citroen C3 GPL (109 gCO_2/km).

Inoltre, nel 2017 è previsto il lancio del progetto pilota del servizio E-Vai 3.0, effettuato esclusivamente con autoveicoli elettrici.

ALTRE EMISSIONI

Vista la natura del servizio fornito, FNM Autoservizi mantiene fortemente sotto controllo le emissioni derivanti dagli scarichi dei propri automezzi. Il rinnovamento del parco autobus e l'adozione dei filtri antiparticolato consente, inoltre, di ridurre le altre emissioni legate agli scarichi. La seguente tabella riporta i dati stimati delle emissioni dei gas HC, CO, NOx e PT:



Emissioni dei gas HC, CO, NOx e PT

Altre emissioni di gas [t]	2016	2015	Variazioni
HC	8,5	7,7	10%
CO	29,3	31,7	-8,%
NOx	82,8	65,3	27%
PT	1,3	0,9	44%

HC: idrocarburi incombusti, composti chimici che non hanno subito compiutamente il processo di combustione;
CO: monossido di carbonio, prodotto in combustioni a difetto di aria;
NOx: è la miscela costituita per il 98 % da NO e per il 2 % da NO_2. Deriva dai processi di combustione;
PT: particolato, sostanze disperse in aria, rappresentano l'inquinante a maggior impatto nelle aree urbane.

In futuro si prevede di procedere alla graduale sostituzione dei mezzi maggiormente inquinanti presenti in flotta attraverso il progressivo rinnovo del parco rotabile e ad utilizzare due mezzi di servizio alimentati elettricamente attraverso stipula di accordo con E-Vai.

SOSTANZE LESIVE

La produzione di gas lesivi per l'ozono è da ricondursi unicamente agli eventuali malfunzionamenti degli **impianti di condizionamento di vecchia generazione** presenti sulla rete di FERROVIENORD. Attualmente i condizionatori installati sono **345** per il **ramo di Milano** (-10 rispetto al 2015) e **59** (+ 4 rispetto al 2015) per quello di **Iseo**. Tutti questi impianti sono di piccole dimensioni e contengono mediamente 1,74 kg di gas refrigerante.
Per prevenire il rischio di fuoriuscita di gas, la Società ha previsto la **progressiva sostituzione dei vecchi impianti** con dei condizionatori che utilizzano idrofluorocarburi, al posto dei clorofluorocarburi. Inoltre, sono effettuate, da parte di tecnici di ditte specializzate, delle periodiche analisi delle fughe sugli impianti a maggior impatto.
Anche Trenord sta proseguendo la sostituzione degli impianti degli immobili contenenti fluido refrigerante R-22 (impianto di Iseo).
Inoltre, FNM Autoservizi invia annualmente la dichiarazione F-gas, ai sensi dell'art.16, comma 1, del DPR 43/2012, e mantiene manutenuti i propri impianti di condizionamento, sostituendo quelli classificati come obsoleti.

[57] Il fattore di emissione, utilizzato per il calcolo effettuato, è dato dalla media ponderata dei coefficienti emissivi dei veicoli non elettrici presenti nel parco auto del car sharing di E-Vai (fonte "Guida sul risparmio di carburanti e sulle emissioni di CO2" – anno 2016 a cura del Ministero dello Sviluppo Economico, Ministero dell'Ambiente e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti).

7.2 MITIGAZIONE DEL RUMORE E DELLE VIBRAZIONI

RIDUZIONE DELL'INQUINAMENTO ACUSTICO

L'impatto sonoro delle attività del Gruppo FNM e di Trenord è dovuto quasi esclusivamente al **transito dei treni sulle rotaie** e assume particolare rilevanza soprattutto nei contesti di **forte urbanizzazione**. In costante collaborazione con le amministrazioni comunali, FERROVIENORD ha avviato diversi studi e progetti finalizzati al contenimento dell'impatto acustico.

I nuovi veicoli immessi in servizio sulla rete di FERROVIENORD hanno ridotto le emissioni acustiche, grazie alle nuove tecnologie costruttive, limitando al massimo l'installazione di **barriere fonoassorbenti**. Infatti, a fine dicembre 2016 la lunghezza delle **barriere fonoassorbenti** installate **lungo la rete ferroviaria**, pari a **12,4 km** risulta costante rispetto al 2015.
Inoltre, la Società si impegna, ove possibile, ad adottare soluzioni agendo direttamente sui binari, tramite l'implementazione di riduttori di emissioni acustiche e di impianti lubrificanti delle rotaie.
Per la gestione delle problematiche legate al rumore, FERROVIENORD si avvale della costante collaborazione della Società Nord_Ing, che ha **mappato le zone a maggiore criticità acustica**.

In tutti i nuovi progetti per il potenziamento delle rete sociale, sono altresì presi in considerazione gli impatti acustici generati dall'incremento di traffico previsto per l'identificazione e la realizzazione delle misure mitigative valutate come maggiormente opportune.

Anche Trenord ha implementato azioni di mitigazione, al fine di monitorare le emissioni acustiche prodotte, tra cui: il progressivo rinnovamento della flotta aziendale; la puntuale applicazione dei piani di manutenzione del materiale rotabile; la condotta dei rotabili nel rispetto delle disposizioni regolamentari di esercizio e l'effettuazione delle prove periodiche di legge per la verifica del rispetto dei limiti di emissione certificati in sede di omologazione.

Inoltre, Trenord ha completato l'aggiornamento della valutazione di impatto acustico dei **siti manutentivi** aziendali, al cui interno coesistono impianti e attività sia di **carattere industriale**, sia riferibili alla definizione normativa di infrastruttura ferroviaria (DPR 459/98) che usufruisce di un regime in deroga.

RIDUZIONE DELLE VIBRAZIONI

Altro tema legato all'utilizzo della rete ferroviaria è quello delle vibrazioni generate dal passaggio dei treni. Le vibrazioni sono principalmente causate dalle imperfezioni della superficie di rotolamento della ruota sulla rotaia, dalle deformabilità degli elementi componenti il veicolo e della rotaia stessa, che generano fluttuazioni delle forze che il binario trasmette al suolo. Queste fluttuazioni danno origine a **onde meccaniche** che si propagano nelle vicinanze della ferrovia **generando rumore** tramite strutture e oggetti.

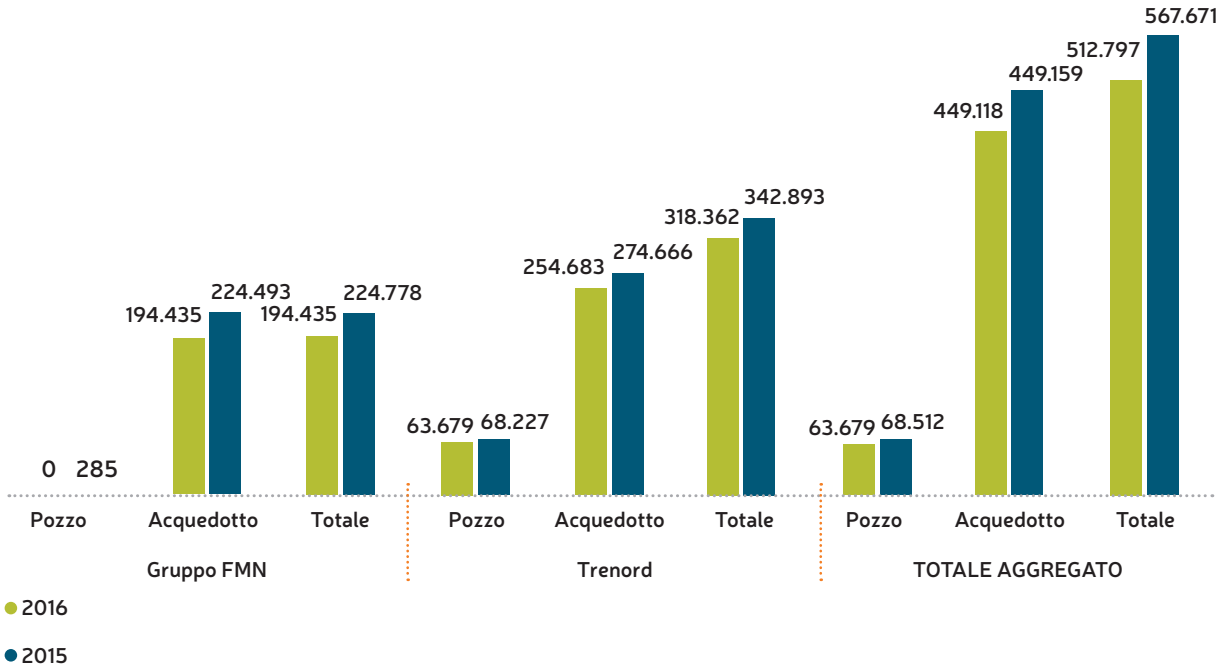
A differenza di quanto accade per il rumore, al momento **non sono presenti leggi nazionali che disciplinano il fenomeno**. Tutto è rimandato alle **norme tecniche** (UNI, ISO, DIN) che indicano metodi di calcolo e prevedono soglie differenti di valori a seconda del tipo di vibrazione e del tipo di locale (abitazioni, uffici, fabbriche, aree pericolose).

7.3 GESTIONE DELLE RISORSE E TUTELA DEL TERRITORIO

GESTIONE DELLE RISORSE IDRICHE

Le risorse idriche utilizzate dal Gruppo FNM e Trenord sono prevalentemente garantite dall'allacciamento all'**acquedotto pubblico** ed in parte tramite **pozzi privati**. L'acqua è utilizzata principalmente per fini igienico-sanitari, per la pulizia delle stazioni e dei mezzi e per le attività manutentive.

Consumi idrici del Gruppo FNM[58] e Trenord[59] (mc)



In FERROVIENORD, l'unico pozzo disponibile è presente sul ramo di Iseo, ma non è più attivo dal 2015 ed era utilizzato dalla Società FNM Autoservizi per il lavaggio degli autobus. Le società sono in attesa dell'apposita autorizzazione per avviare le pratiche di chiusura in quanto non è più funzionale alle attività aziendali.

Presso l'impianto di **Novate Milanese** di Trenord è presente un impianto di depurazione che consente il riutilizzo dell'acqua. Nel 2016 il **riutilizzo di acqua** è stimato in **circa 1.450 mc**.

GESTIONE DEGLI SCARICHI E DELLE ACQUE REFLUE

Gli scarichi del Gruppo FNM e Trenord afferiscono a due categorie:

- gli scarichi derivanti da consumi idrici per fini igienico-sanitari e dunque classificabili come **scarichi di origine domestica**;
- gli **scarichi di origine industriale** legati ad attività specifiche di Trenord e FNM Autoservizi quali ad esempio, la manutenzione e il lavaggio dei mezzi e degli impianti.

La quantità di acqua prelevata dal Gruppo FNM è quasi totalmente scaricata nella rete fognaria dei diversi Comuni. Laddove non esiste la fognatura e non sussiste l'obbligo di allacciamento, gli scarichi sono conferiti in apposite fosse biologiche e/o vasche settiche svuotate periodicamente da ditte esterne specializzate. Gli scarichi nel suolo sono esclusivamente di origine meteorica e provengono dalle aree del sedime ferroviario.

Nel 2016 gli **scarichi industriali** e di **acque meteoriche** di dilavamento in reti fognarie di competenza di Trenord sono stati **pari a circa 173.300 mc**, registrando un andamento sostanzialmente costante (+9%) rispetto all'anno precedente. Gli scarichi sono sottoposti a controlli analitici periodici.

Presso il deposito di **Saronno**, la Società FNM Autoservizi ha previsto l'installazione di un **nuovo impianto** di **depurazione delle acque reflue**, che garantirà una migliore qualità del refluo al momento della sua immissione in pubblica fognatura o in pozzo perdente.

Le **vasche di disoleazione** tratteranno le acque derivanti dalla dilavazione dei piazzali e quelle degli scarichi domestici, mentre la linea di **trattamento a fanghi attivi** tratterà le acque di scarico dell'impianto di lavaggio.

[58] I dati riportati sono frutto di elaborazioni che hanno richiesto anche stime.

[59] I dati relativi a Trenord si riferiscono ai soli impianti di manutenzione: Camnago, Cremona, Milano Fiorenza, Iseo, Lecco, Novate, Milano San Rocco nel caso dell'acquedotto; Cremona e Lecco per approvvigionamento da pozzo. I dati riportati sono frutto di elaborazioni che hanno richiesto anche stime. I dati 2015 relativi ai consumi idrici sono stati aggiornati secondo rettifiche posteriori alla diffusione del Bilancio di Sostenibilità.

L'UTILIZZO DI DISERBANTI DI FERROVIENORD

Col fine di garantire la sicurezza della circolazione (es. visibilità dei segnali), FERROVIENORD si occupa periodicamente della rimozione della vegetazione che si sviluppa all'interno del sedime ferroviario.
L'attività di controllo della vegetazione è appaltata a ditte esterne specializzate, **integrando il diserbo chimico con quello meccanico** e, solo occasionalmente, le lavorazioni sono eseguite da personale aziendale.
Le miscele diserbanti impiegate per il diserbo chimico sono ottenute mediante la combinazione di acqua con prodotti **diserbanti classificati come "non pericolosi"**. Prima di ciascuna campagna di diserbo, la ditta informa preventivamente gli organismi di controllo competenti per territorio del programma di lavoro e dei prodotti che intende utilizzare trasmettendo, ove previsto, le relative schede di sicurezza. A seguito delle verifiche, le aree sensibili dal punto di vista ambientale sono escluse dal trattamento con prodotti chimici.
Questo controllo conferma **l'impegno del Gruppo nel monitorare i propri impatti sull'ambiente**.

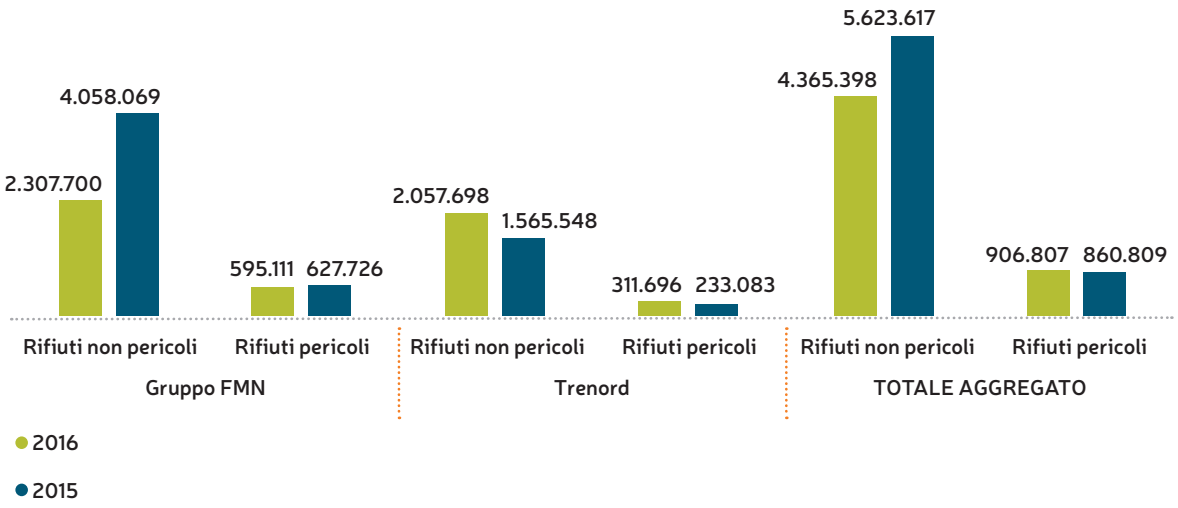
GESTIONE DEI RIFIUTI

Le società del Gruppo FNM e Trenord producono per le loro attività di ufficio rifiuti assimilabili a quelli urbani. Particolare attenzione è posta per lo smaltimento di toner e cartucce esauste, conferiti in appositi consorzi. Altri rifiuti derivano dalle attività specifiche delle varie società, come ad esempio:

- le **batterie esauste delle auto elettriche**, la cui gestione è in capo a ditte esterne (E-Vai);;
- **materiali** derivanti dalle **attività di manutenzione** dell'**infrastruttura ferroviaria** (FERROVIENORD);
- **scarti** derivanti da **manutenzione e pulizia rotabili** (Trenord);
- **scarti** derivanti da **manutenzione e pulizia rotabili su gomma** (FNM Autoservizi).

Lo smaltimento dei rifiuti avviene esclusivamente tramite ditte esterne specializzate.

Rifiuti prodotti per tipologia (pericolosi e non pericolosi) del Gruppo FNM e Trenord[60] (kg)



La **quantità di rifiuti smaltiti** risulta essere **estremamente variabile** negli anni in quanto deriva dalle **lavorazioni straordinarie** effettuate, sulla base dei **programmi pluriennali**, per la manutenzione della rete.

L'elevata produzione registrata nel 2015 deriva dal ritardo di FERROVIENORD in cui è stato effettuato l'ultimo smaltimento dell'anno 2014, effettuato nei primi mesi dell'anno successivo.

[60] I dati relativi a Trenord si riferiscono ai soli impianti di manutenzione (Camnago, Cremona, Milano Fiorenza, Milano San Rocco, Iseo, Lecco, Novate). Il dato sui rifiuti non pericolosi gestiti mediante servizio di trasporto e smaltimento pubblico è frutto anche di stime. Il dato relativo alla produzione di rifiuti pericolosi gestiti mediante società private di trasporto e recupero/ smaltimento relativo all'anno 2015 è stato aggiornato secondo rettifiche posteriori alla diffusione del Bilancio di Sostenibilità.

RACCOLTA DIFFERENZIATA NELLE STAZIONI

Secondo il nuovo contratto di pulizia, la scelta del partner, incaricato dell'attività di smaltimento dei rifiuti, è indirizzata verso fornitori che promuovono l'attività di raccolta differenziata all'interno delle stazioni. Partendo dalle stazioni più grandi ovvero dai Capoluoghi di provincia, si sta programmando il sevizio, che a tendere sarà esteso a tutte le stazioni a partire da quelle di nuova apertura.

Percentuale di località di servizio in cui si effettua la raccolta differenziata [61]

Ramo ferroviario	2016	2015
Milano	4,9%	3,7%
Iseo	48,5%	47,4%

SMALTIMENTO DELL'AMIANTO

Tutti i manufatti contenenti amianto sono stati censiti e vengono periodicamente monitorati per assicurarsi del loro buono stato di conservazione ed evitare eventuali fenomeni di deterioramento che potrebbero causare il rilascio di fibre nell'ambiente. Attualmente è attivo un **piano pluriennale per la completa rimozione**[62] **dei manufatti contenenti amianto** presenti presso i seguenti siti:

- Casello 25 di Saronno;
- Ex fabbricato viaggiatori di Lezza Carpersino;
- Stazione di Portichetto;
- Casello 26 di Canzo;
- Deposito autobus di Solbiate.

Fibre di amianto a bassa volatilità (e a bassa pericolosità) sono presenti in misura contenuta anche nel **pietrisco posto in opera lungo alcuni tratti della rete**, la cui posa risale a quando non era ancora presente la vigente normativa in materia di amianto.

Nel processo di rinnovo delle tratte, FERROVIENORD provvede sistematicamente allo **smaltimento del pietrisco** con **tracce amiantifere** da parte di ditte esterne specializzate. Ciò avviene dopo specifica attività di analisi e prelievo per caratterizzare il pietrisco così da poterlo categorizzare per tipologia e individuare le migliori specifiche azioni di smaltimento.

Al fine di salvaguardare la salute del personale aziendale che potrebbe venire a contatto con tale materiale, durante le attività manutentive, sono inoltre organizzati specifici corsi che illustrano i rischi derivanti dalla presenza di amianto e le precauzioni da osservare durante le lavorazioni.
Inoltre, nel 2016, **FNMA** ha **rimosso oltre 80 tonnellate di materiali** da costruzione **contenenti amianto** presso i **depositi di Tradate e Saronno**.

TUTELA DEL PAESAGGIO E DELLA BIODIVERSITÀ

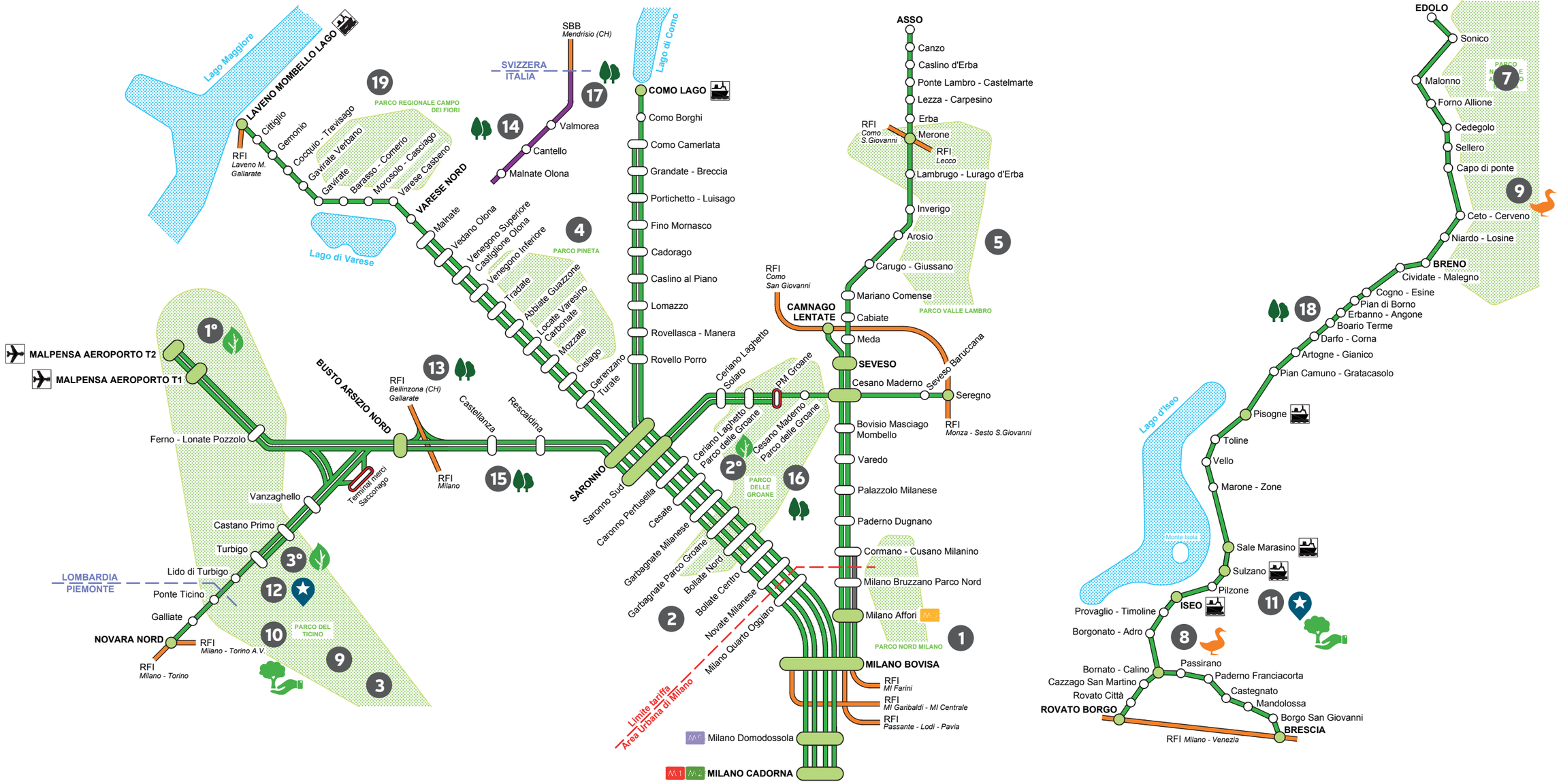
L'attività del Gruppo FNM col maggior **impatto paesaggistico** e sulla **biodiversità** è sicuramente il **trasporto ferroviario.** Se da una parte, infatti, il potenziamento e l'apertura delle tratte vanno a vantaggio del territorio, dall'altra è necessario che i lavori siano accompagnati da interventi volti a mitigare il più possibile gli impatti sul paesaggio, in termini visivi, di salvaguardia dei biotopi e delle specie che lo abitano. L'impegno si traduce in opere di **forestazione**, nella creazione di **corridoi ecologici**, di **parchi lineari** e di **attraversamenti sicuri** sotto il sedime ferroviario e stradale per le specie animali presenti in zona.

Per questo, FERROVIENORD, in collaborazione con Nord_Ing, valuta sempre l'impatto paesaggistico sui siti coinvolti e il grado d'incidenza dell'opera futura. Nella valutazione non rientrano solo i siti d'interesse prettamente **naturalistico**, ma anche le **zone agricole di pregio** e i luoghi con presenza di elementi d'**interesse storico-artistico**.
Attualmente, oltre **31 km** della rete del **Ramo di Milano ed oltre 43 km** di quella di **Iseo attraversano aree protette o a elevata biodiversità**[63].

[61] La percentuale è calcolata rapportando il numero di località di servizio in cui si effettua la raccolta differenziata sul numero totale di località di servizio.
[62] Il completamento del Piano di rimozione dell'amianto è previsto entro il biennio 2017/2018.
[63] Tali dati includono i km di rete che attraversano il Parco della Valle del Ticino, Parco delle Groane, Parco della Valle del Lambro, Parco dell'Adamello e la fascia di rispetto del Lago d'Iseo.

AREE DI INTERESSE PAESAGGISTICO PRESENTI SUL RAMO DI MILANO E SUL RAMO DI ISEO

Aree di interesse paesaggistico presenti sul ramo di Milano e sul ramo di Iseo



PARCO REGIONALE

1 Parco Nord Milano
2 Parco delle Groane
3 Parco della Valle del Ticino
4 Parco della Pineta di Appiano Gentile e Tradate
5 Parco della Valle del Lambro
6 Parco Spina Verde di Como
7 Parco dell'Adamello
19 Parco Regionale Campo dei Fiori

PARCO NATURALE

3 Parco della Valle del Ticino
5 Parco della Valle del Lambro

RISERVA NATURALE

8 Torbiere del Sebino
9 Incisioni rupestri di Ceto, Paspardo e Cimbengo

ZONA A PROTEZIONE SPECIALE

10 Boschi del Ticino
11 Torbiere del Sebino

ZONA A PROTEZIONE SPECIALE

11 Torbiere del Sebino
12 Turbigaccio, boschi di Castelletto e Lanca di Bernate

PARCO LOCALE DI INTERESSE SOVRA COMUNALE (PLIS)

13 Fontanile San Giacomo
14 Primo Maggio
15 Bosco del Rugareto
16 Parco Valle del Torrente Lura
17 Parco Valle del Lanze
18 Parco del Lago del Moro

OPERE COMPENSATIVE

1° Opera Compensativa Prolungamento T1-T2
2° Opera compensativa Tratta Saronno-Seregno
3° Opera Compensativa Progetto Castano-Turbigo

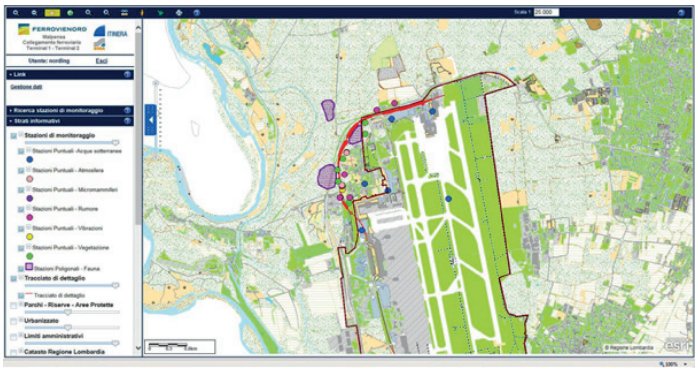
1° OPERA COMPENSATIVA: PROLUNGAMENTO T1-T2

Il nuovo collegamento ferroviario T1 e T2 di Malpensa entra nella porzione di margine esterno del Parco Naturale del Ticino, coincidente, in questo ambito, con i siti Natura 2000[64]. In questo contesto, le **opere di compensazione** eseguite[65] hanno incluso l'**inerbimento** di oltre **170.000 mq di prato** (tra superfici di occupazione temporanea, le aree cantiere, le aree espropriate e le scarpate ferroviarie), la **piantumazione di specie arbustive** e di specie **arboree** autoctone sulle scarpate della tratta T1-T2, e il ripristino di **aree boscate** per un totale di circa **86.000 mq**.

Gli interventi sono effettuati al fine di ricreare gli ambienti naturali persi a seguito della realizzazione dell'infrastruttura e minimizzarne l'impatto visivo.
Nelle aree a stretto contatto con il tracciato ferroviario si è preferito utilizzare specie arboree autoctone che evitino interferenze tra la vegetazione e la linea ferroviaria. In totale sono state piantate circa **14.000** essenze, tra arbusti e piante ad alto fusto. I lavori hanno anche ripristinato un attraversamento faunistico esistente.

IL SISTEMA INFORMATIVO TERRITORIALE (S.I.T) DI MALPENSA

FERROVIENORD, in collaborazione con NORD_Ing, ha collaborato allo sviluppo del Sistema Informativo Territoriale (S.I.T.) di Malpensa, per la gestione e la diffusione dei dati ambientali in conformità alle "Linee guida per il progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA)" predisposte dalla Commissione Speciale di VIA (Valutazione di Impatto Ambientale) del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio (rev.2006).



Il S.I.T. permette:

- la gestione (inserimento, verifica e pubblicazione) dei dati, della cartografia, dei metodi e di tutta la documentazione del monitoraggio;
- la programmazione delle attività di campo;
- la consultazione di tutti i dati caricati;
- la pubblicazione verso l'esterno dei dati ambientali;
- la gestione dei dati.

Il S.I.T. è consultabile da WEB con vari profili di utenza (con funzionalità specifiche), attraverso un sistema di utenti predefiniti identificati con password.

Intervento di ripristino area cantiere



Intervento di ripristino area SIC



[64] La rete ecologica "Natura 2000" nasce da due norme comunitarie che prevedono che gli Stati membri contribuiscano alla costituzione di una rete ecologica europea, individuando aree di particolare pregio ambientale denominate Siti di Importanza Comunitaria (SIC) che vanno ad affiancare le Zone di Protezione Speciale (ZPS), SIC IT2010012 "Brughiera del Dosso" e ZPS IT2080301 "Boschi del Ticino".

[65] I lavori di ripristino sono conclusi nel mese di marzo 2017.

2° OPERA COMPENSATIVA: AREE DI INTERESSE PAESAGGISTICO: TRATTA SARONNO-SEREGNO

Nei primi mesi del 2016 si è conclusa l'attività di manutenzione pluriennale delle opere compensative a carico di FERROVIENORD relative alla linea ferroviaria Saronno-Seregno, e che hanno interessato il Parco regionale delle Groane, il Parco Locale di interesse Sovracomunale della Brianza Centrale e, in maniera marginale, l'oasi della Lega Italiana Protezione Uccelli (LIPU).

Tra gli interventi di mitigazione realizzati rientravano le **opere di forestazione**, che hanno interessato una superficie di circa **50.000 mq**. La forestazione diffusa dell'area e la realizzazione di filari con specie tipiche del paesaggio padano unite alla **creazione di corridoi e macchie**, disegnano un ambiente favorevole alla **nidificazione** e all'**alimentazione dell'avifauna**: uno degli anelli fondamentali dell'ecosistema.



Inoltre, si è cercato di garantire maggiore permeabilità al bosco di **Ceriano Laghetto** e all'area del PLIS "**Brianza Centrale**", attraverso la realizzazione di **18 attraversamenti** per gli animali di piccola e media taglia, come volpi, mustelidi ed altri piccoli mammiferi. È attualmente in fase di studio la **realizzazione di 3 attraversamenti in quota** per piccoli mammiferi arboricoli (scoiattolo autoctono).





3° OPERA COMPENSATIVA: PROGETTO CASTANO - TURBIGO INTERVENTI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI

La riqualificazione della tratta Castano - Turbigo ha incluso **numerose opere di compensazione** volte alla salvaguardia della **biodiversità** che si sono concluse nel mese di maggio 2016. In particolare, per incrementare la permeabilità del territorio nel **bosco della Costa Turbigina** è stato creato un **corridoio ecologico di circa 100 m**.

Inoltre, nell'**asse Nord-Sud** nelle due aree di progetto ad **Est-Ovest nell'area "Forlanini"**, sono stati realizzati **17 corridoi ecologici** posti **sotto il sedime stradale e ferroviario** nei punti di maggior transito, per una lunghezza complessiva di circa 310 mt. Per consentire alla fauna di muoversi in condizioni di buona protezione, l'intervento è stato abbinato alla realizzazione di **rimboschimenti** di formazioni lineari e di **macchie paesaggistiche**. Durante le attività di monitoraggio eseguite nel corso del 2016, è stato possibile constatare l'effettivo utilizzo dei sottopassi realizzati e, in particolare, la presenza di numerose specie tra cui la volpe rossa, il tasso e il riccio.



8

La responsabilità verso la comunità e il territorio

8 LA RESPONSABILITÀ VERSO LA COMUNITÀ E IL TERRITORIO

FNM vanta una **storia** di quasi **150 anni** legata al territorio e alla Comunità lombarda. Una storia esemplare che si è evoluta negli anni e che mira allo sviluppo di un modello di **smart region** e di **sviluppo sostenibile** che garantisce l'accessibilità pubblica al trasporto di persone e merci con diversi mezzi nelle città e nel territorio della Lombardia.

In questa sede si vuole citare il **Progetto "Stazioni in Comune"** che riporta al centro della città le stazioni ferroviarie non più presidiate, in una sorta di rivisitazione del ruolo e delle funzioni delle stazioni e le **manifestazioni di interesse turistico** che hanno visto le Società del Gruppo lavorare a fianco degli enti territoriali, con l'obiettivo comune di **promuovere il turismo** e lo **sviluppo locale**.

8.1 PROGETTO STAZIONI IN COMUNE

Dal territorio emerge sempre di più l'esigenza di **spazi** da assegnare a **servizi per i cittadini** o a **realtà di volontariato** presenti in Lombardia. In tale ambito, il progetto "Stazione in Comune" nasce dalla volontà di valorizzare e mantenere il **decoro delle stazioni ferroviarie** non più presidiate, trasformandole in luoghi a valenza sociale.

Durante l'anno, FERROVIENORD ha sottoscritto **3 nuovi contratti** di Comodato per l'assegnazione degli spazi con i **Comuni di Cislago**, **Cormano** e **Provaglio** e ha **rinnovato altri 3 contratti** con i **Comuni di Artogne**, **Piancogno** e **Sonico**. Inoltre sono stati attivati incontri con i Comuni per l'assegnazione del comodato di nuovi **17 spazi**.

Al termine del 2016 i **comodati** in essere sono **121** ed interessano più di **70 Comuni** della Lombardia. Va inoltre segnalato che sono iniziati i lavori per rendere la **ex stazione di Bruzzano** idonea per ospitare il **Centro di Aggregazione Multifunzionale** (**CAM**) con un investimento del Gruppo di **oltre 100.000 euro**.



8.2 SPONSORIZZAZIONI E PARTNERSHIP

FNM, consapevole della responsabilità che ricopre il proprio ruolo verso il territorio in cui opera, promuove e sostiene numerose attività culturali, sociali, sportive e del tempo libero, nell'ottica di accrescere la sensibilità attorno ai temi legati alla **mobilità sostenibile**, all'**attenzione per l'ambiente** e alla **qualità della vita** dei cittadini.

Nel corso del 2016 il Gruppo FNM ha sostenuto diverse **iniziative non profit** attraverso la promozione di sponsorship a carattere culturale e sportivo, tra cui:

Fai - Fondo Ambiente Italiano
contributo per il sostegno dell'attività, tra cui l'adozione del Monastero di Torba

Y4PT - Youth For Public Transport
contributo per il sostegno dell'attività

Hockey Milano Rossoblu
sponsorizzazione della pista di pattinaggio

Fe.da Srl
sponsorizzazione della III edizione dell'International Parks Festival

Fondazione della Provincia di Lecco Onlus
Sponsorizzazione Mostra Natura e Città

Fondazione Collegio delle Università Milanesi
contributo per il sostegno dell'attività

Casa di Marta Fondazione Onlus
contributo per il sostegno dell'attività culturale

EVENTI E INIZIATIVE PUBBLICHE

Durante l'anno, il Gruppo ha partecipato ed è stato sostenitore di diversi eventi legati al **settore della mobilità** e del **trasporto** e altri più legati alla sfera istituzionale.



FNM ha partecipato al **Transports Publics**, che si è tenuto a **Parigi** nel mese di **giugno**. Un evento a portata internazionale, che si rinnova a cadenza biennale accogliendo tutti gli operatori del settore dei trasporti, e presentando le più recenti innovazioni di tutta Europa per quanto riguarda i materiali, le tecniche e la gestione dei mezzi di trasporto.



Il Gruppo ha sostenuto la **XX edizione del Trittico Regione Lombardia**, manifestazione ciclistica internazionale che comprende le tre gare storiche **Coppa Agostoni**, **Coppa Bernocchi** e **Tre Valli Varesine**, che per la prima volta, è partita da Saronno a settembre 2016. L'obiettivo non è stato solo quello di celebrare l'evento sportivo ma anche di **promuovere una cultura della bicicletta** come mezzo di mobilità sostenibile.



Il 19 dicembre si è tenuta la conferenza stampa per la presentazione del nuovo **servizio di E-Vai 3.0**, il servizio di **car-sharing** destinato a pendolari, enti pubblici e aziende. All'evento di presentazione a fianco della **Società E-Vai** e ai **rappresentanti delle Società del Gruppo FNM** ha partecipato anche **Enel**, che collabora all'iniziativa.
Inoltre, presso la stazione di Cadorna è stato inaugurato il **temporary store E-Vai** e un percorso grafico, tracciato sulla pavimentazione, conduceva i partecipanti alle **auto elettriche E-Vai** esposte nel Piazzale L. Cadorna a Milano.



Il Gruppo, a fine ottobre 2016, ha organizzato l'evento di **presentazione del Bilancio di Sostenibilità 2015** presso Palazzo della Triennale, a Milano. In quest'occasione la Presidenza ha condiviso le linee strategiche del Gruppo, a seguito dell'approvazione del **nuovo Piano Strategico** e nel pomeriggio il top management è stato coinvolto in un tavolo di lavoro nell'ambito dell'avvio delle attività per lo **sviluppo** del **Piano di Sostenibilità 2020**.

COMUNICAZIONE ESTERNA - L'ATTIVITÀ DI UFFICIO STAMPA

L'Ufficio stampa di FNM ha il compito di gestire le attività di relazione con i media di tutte le società del Gruppo FNM, curando in maniera particolare i rapporti con le testate e le redazioni economico–finanziarie oltre che con la stampa locale. I principali strumenti di comunicazione utilizzati sono i comunicati stampa, le conferenze stampa e i canali digitali (siti web e social network).

Nel 2016 sono stati predisposti e diffusi **45 comunicati stampa** e realizzate **11 conferenze stampa**.
Dal 2 dicembre 2016, il Gruppo FNM è presente sui principali social network: Facebook e Twitter. Nel primo mese sono stati pubblicati **12 post** su **Facebook** e **15 tweet**.



8.3 PROMOZIONE DEL TURISMO E DEL TEMPO LIBERO

Il territorio lombardo rappresenta una realtà ricca di peculiarità e caratterizzata da una vocazione turistica di eccellenza. Infatti, molte località interessate dalla rete ferroviaria gestita da FERROVIENORD e dal servizio di trasporto gestito dalla Società Trenord, rappresentano attrattive mete turistiche per le loro risorse naturali e paesaggistiche, in grado di muovere un numero consistente di viaggiatori.
In questo ambito, l'impegno del Gruppo è quello di farsi promotore del servizio ferroviario come mezzo di **mobilità sostenibile** per raggiungere mete turistiche, intervenendo attivamente allo sviluppo del tessuto economico locale.

L'IMPEGNO DEL GRUPPO FNM E DI TRENORD NELL'AMBITO DELL'EVENTO THE FLOATING PIERS

Tutto il Gruppo ha messo in campo un impegno importante per sostenere l'evento "**The Floating Piers**", ritenuto un'iniziativa strategica sia da un punto di vista turistico, sia di sviluppo del territorio lombardo.

FERROVIENORD ha realizzato numerosi interventi migliorativi presso le **stazioni di Brescia, Iseo, Sulzano, Pilzone, Pisogne e Provaglio di Iseo** per agevolare l'utilizzo del treno e adeguare le strutture all'atteso incremento dei passeggeri. Ha inoltre organizzato squadre supplementari di manutenzione per garantire un pronto intervento agli impianti e ai passaggi a livello per assicurare la regolarità del servizio.

Sul piano del trasporto, TRENORD ha potenziato il servizio sia sulla direttrice **Brescia-Iseo-Edolo**, sia sull'asse **Milano-Brescia-Verona** con **73 fermate** giornaliere a Sulzano e l'utilizzo di una flotta di **17 convogli** interamente **rinnovata**. È stata, inoltre, offerta assistenza ai Clienti con una presenza costante di **180 addetti** e di **60** studenti **"Tourist angel"**.
Oltre agli interventi sulla rete ferroviaria, il Gruppo è intervenuto sul sistema di trasporto interno: tramite la società di **car sharing E-Vai** è stata stipulato una **convenzione con il Comune di Sulzano**, che ha previsto le messa a disposizione di **1 veicolo elettrico di ultima generazione** e un **furgone a 9 posti bimodale** per il trasporto di persone durante la manifestazione.
L'evento si è concluso con un successo inaspettato da parte di tutta la Comunità locale: il numero dei visitatori ha raggiunto le **centinaia di migliaia di persone**, il doppio delle stime previste inizialmente.

SITI UNESCO, IL CONCORSO FOTOGRAFICO: METTI IN MOSTRA LA LOMBARDIA

Tra le principali iniziative promosse da Regione Lombardia e dal Gruppo FNM rientra il **grande concorso fotografico** delle immagini scattate presso i ***10 siti dell'UNESCO della Lombardia***. I cittadini e i turisti che dal 26 luglio al 31 ottobre si sono recati presso uno dei 10 siti, hanno avuto la possibilità di postare il loro scatto. L'iniziativa è stata organizzata al fine di far conoscere e valorizzare gli straordinari luoghi che fanno parte del Patrimonio dell'Umanità. Inoltre, è stata un'occasione per il Gruppo per **promuovere** l'uso del **trasporto pubblico** (treno, car sharing, bike sharing) per raggiungere le mete turistiche lombarde famose per le loro caratteristiche attrattive.





ALTRE INIZIATIVE PER IL TEMPO LIBERO PROMOSSE DA TRENORD

Trenord promuove e supporta l'uso del treno anche per il tempo libero a supporto del turismo in partnership con enti culturali attraverso offerte speciali dedicate.

In questo ambito rientra l'iniziativa **Discovery Train**, che propone tanti itinerari a prezzi competitivi, per riscoprire in treno, la natura, le città, i musei o i parchi divertimento attraverso proposte commerciali dedicate agli amanti del lago (**"Scopri il blu della Lombardia"**, **"Girolario"**, **"Tesori del Lago di Como"** e **"Lago Maggiore Tour"**) e della neve (**Scopri il bianco di Lombardia**).

Nel corso del 2016, tra gli eventi legati alla cultura e al free time rientrano: **Mantova Capitale italiana della Cultura** e il Concerto di Ligabue a Monza (**Liga Rock Park**).

Mantova Capitale della Cultura 2016

TRENORD in accordo con il Comune di Mantova ha messo in atto una serie di iniziative, tra cui **sconti e agevolazioni** per accedere ai Musei e ai Monumenti Civici e ha previsto la **presenza** di **guide culturali**, a bordo dei convogli, per offrire suggerimenti sulle manifestazioni e su come trascorre una giornata alla scoperta della città.



Liga Rock Park

In occasione del concerto di Luciano Ligabue, svoltosi al Parco di Monza a settembre 2016, sono stati organizzati **12 treni speciali da Monza a Milano Centrale** e, in aggiunta, è stato offerto il servizio straordinario notturno in collaborazione con F&P Group.





9 DB Cargo Italia: il servizio di trasporto merci

9 DB CARGO ITALIA: IL SERVIZIO DI TRASPORTO MERCI

DB Cargo Italia[66] [**"DBCI"**] offre **servizi di logistica e movimentazione delle merci** principalmente in Italia e sulla rete infrastrutturale gestita da Rete Ferroviaria Italiana (RFI), servendosi di locomotive elettriche e diesel.
Il servizio può essere suddiviso in 3 principali tipologie:

- **trasporto a treni completi**: il servizio che mette a disposizione dei clienti un intero convoglio, garantendo grandi capacità e tempi efficienti di trasporto del materiale;
- **trasporto a carro singolo**: il servizio è indicato ai clienti che hanno una necessità di trasportare un ridotto quantitativo di materiale;
- **servizi accessori** a integrazione del trasporto ferroviario, che possono includere servizi di manovra, di consulenza in ambito di logistica ferroviaria e di sicurezza del carico trasportato.

La **puntualità** del trasporto rappresenta un elemento fondamentale per la Società, che monitora costantemente l'indicatore tramite, l'indice di puntualità, al fine di predisporre azioni continue volte a migliorarne nel tempo l'andamento. Nel 2016 la percentuale di treni puntuali è pari al **83,4% (standard B RFI)**. I progetti previsti per migliorare l'indicatore di puntualità sono incentrati sul continuo e sempre maggiore dialogo con i gestori dell'infrastruttura e gli altri componenti della catena del valore (es. manovre, terminal).

PRESENZA DI UNA RETE CAPILLARE

L'attività di DB Cargo Italia si concentra nel trasporto ferroviario a traffico diffuso prevalentemente nel Nord Italia, ma garantisce anche la presenza nel Centro e Sud Italia.
La rete comprende 4 Hub di smistamento, 9 Railport e più di 30 raccordi privati distribuiti in tutta Italia.

I SISTEMI DI GESTIONE

Al 31 dicembre 2016 l'azienda è in possesso, oltre del **Certificato di Sicurezza** rilasciato dall'Agenzia Nazionale **per la Sicurezza delle Ferrovie**, anche dei seguenti **Certificati di Sicurezza**:

- Certificato di Sicurezza per la circolazione sulle reti ferroviarie nazionale gestite dalla Rete Ferroviaria Italiana S.p.A e da FERROVIENORD S.p.A.;
- Certificato di Sicurezza per la circolazione sulle sezioni situate in territorio francese e svizzero delle linee di confine con l'Italia;
- Certificato di Operatore Economico Autorizzato;
- Certificato di Sicurezza e Qualità SQAS per gli impianti di Novate Milanese, Brescia Scalo e Domo 2.

LA FLOTTA

La flotta di DBCI è composta da **38 locomotive**. Durante la fine del 2016 sono state introdotte 8 locomotive Siemens Vectron di ultima generazione.

È importante sottolineare che l'attenzione alla **sicurezza ferroviaria** è presa in considerazione anche per il trasporto merci operato da DBCI, pertanto tutti i mezzi di trazione utilizzati sono attrezzati con il Sotto Sistema di Bordo (SSB) del sistema di controllo marcia treno.

Il materiale rotabile DBCI è prevalentemente di proprietà della capogruppo tedesca DB Cargo AG. Il Gruppo Deutsche Bahn AG del quale DB Cargo AG e DBCI fanno parte, ha avviato un programma di **riduzione dell'inquinamento acustico** che ha come obiettivo sfidante quello di raggiungere **una riduzione del 50% entro 2020** rispetto al 2000. Nell'ambito di questo programma è prevista la dotazione di carri ferroviari merci con **ceppi frenanti sintetici** in sostituzione di quelli tradizionali in ghisa che garantiscono una riduzione del rumore di 10 dB (decibel).

PROTEZIONE DAL RUMORE

Obiettivo del 50% di riduzione delle emissioni acustiche dal 2000 al 2020.

A fine 2015 DB Cargo su una flotta di 55.000 carri, disponeva già di 21.000 carri equipaggiati con suole sintetiche (il 38%); per fine 2016 la quantità è di circa 32.000 carri (il 58%).

[66] In data 1° aprile 2016, la società collegata DB Schenker Rail Italia S.r.l. ha variato la propria denominazione sociale in DB Cargo Italia S.r.l.

I CLIENTI E LE MERCI

La grande maggioranza dell'attività di trasporto merci è effettuata per conto della capogruppo DB Cargo AG, la quale commercializza i servizi su scala europea.

DBCI è presente in tutti i **segmenti merceologici**. In particolare è specializzata nel trasporto di materie prime secondarie e semilavorati **dell'industria siderurgica**, materie prime e prodotti finiti **dell'industria cartaria** e prodotti **dell'industria chimica** e della **catena petrolifera**. L'impresa trasporta **merci pericolose** di tutte le categorie eccetto le merci radioattive nonché **rifiuti industriali** pericolosi e non pericolosi.

*Il volume di merce trasportata nel 2016 ammonta a **5.900.000 t** nette per **934.400.000 t*km** nette trasportate.*

UNA GESTIONE ATTENTA ALLA LOGISTICA

Lo sforzo della Società è anche quello di cercare di ricaricare il massimo numero di carri possibile per ridurre ridurre al minimo il numero di km percorsi sulla rete con carri vuoti.

IL SISTEMA RAILPORT PER LA GESTIONE DELL'ULTIMO MIGLIO

DB Cargo Italia gestisce la logistica dell'ultmo miglio per i clienti non dotati di raccordo ferroviario, attraverso l'innovativo **sistema Railport**. I Railport sono **centri raccordati**, **multifunzionali** pensati per la logistica e studiati per il trasbordo efficiente e la movimentazione attenta delle merci.



Il sistema consente, inoltre, ai clienti di ridurre le dimensioni dei propri magazzini e di sostituirli con una soluzione mista, in cui la maggior parte del viaggio è effettuata in treno. A questa prima fase seguono il trasbordo, lo stoccaggio presso i centri, il trasporto a monte e a valle su strada. In questo modo i Railport permettono di sfruttare i vantaggi combinati legati al trasporto su strada e rotaia.

GESTIONE DEGLI IMPATTI AMBIENTALI

La Società sostiene il Gruppo DB nel raggiungimento di obiettivi sfidanti di riduzione dei propri impatti ambientali, attraverso diverse iniziative.

Sul fronte energetico, sono attesi ulteriori miglioramenti dei consumi attraverso l'**ammodernamento della flotta** di locomotive elettriche e diesel e la successiva sostituzione delle locomotive attuali con una conseguente riduzione dei consumi. Nel 2016 sono state introdotte **8 nuove locomotive**.

È in fase uno studio per la sostituzione del parco locomotive diesel, con **mezzi** dotati di **tecnologia** per il **recupero di energia elettrica in frenata** per il funzionamento dei servizi ausiliari e l'utilizzo di auto di servizio elettriche, al fine di raggiungere una sostanziale riduzione **tra il 5 e il 10%**.

Inoltre, ogni due anni è effettuata una **diagnosi energetica**, che attraverso un'analisi del fabbisogno energetico, evidenzia le possibili aree di intervento per la riduzione dei consumi e i relativi costi di gestione.

Consumi Ambientali[67] 2016

TIPOLOGIA	UNITÀ DI MISURA	CONSUMI
trazione locomotive	(KWh)	21.660.000
funzionamento Uffici	(KWh)	30.000
trazione locomotive	(litri)	814.000
auto aziendali	(litri)	17.000

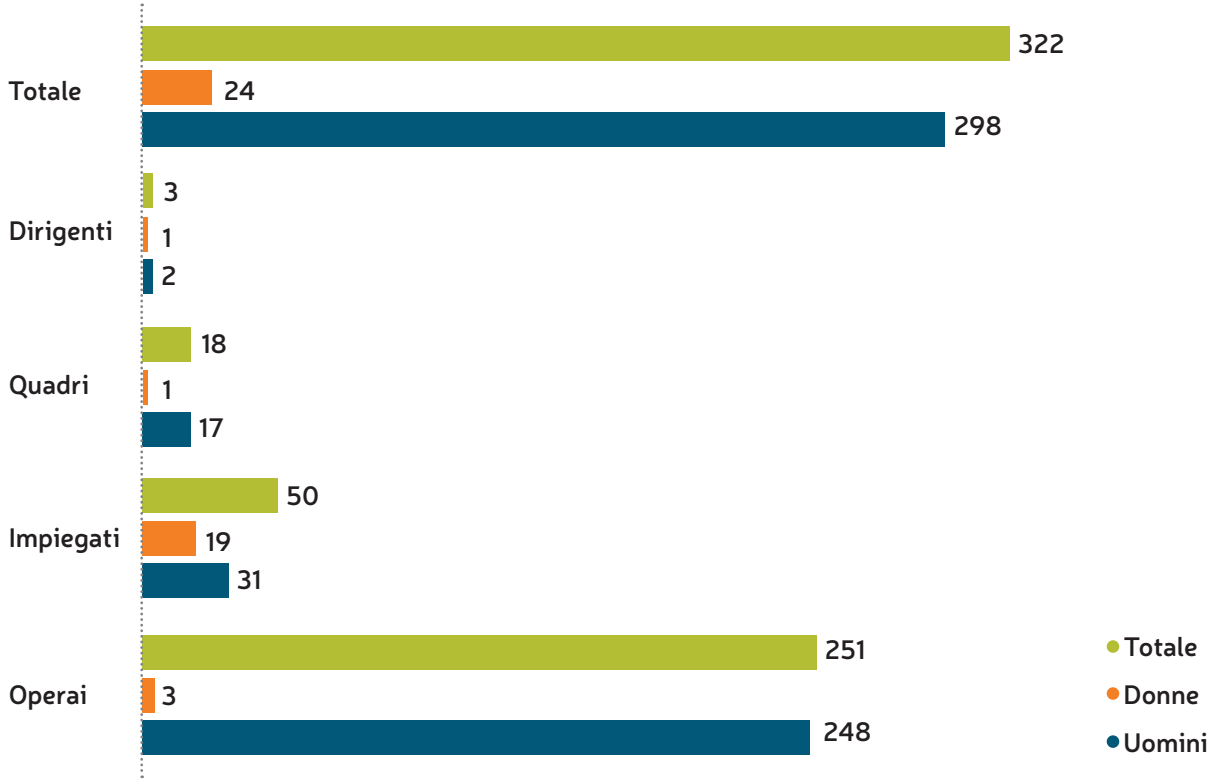
[67] I dati relativi ai consumi ambientali sono frutto di stime.

Oltre alle attività ordinarie volte alla riduzione dei **consumi di energia,** un importante contributo è fornito dalla crescente e ormai quasi totale **informatizzazion**e dei processi di distribuzione della **documentazione** al personale di esercizio e degli uffici come il crescente utilizzo di sistemi informatici a copertura di tutte le aree relative alla gestione e alla rendicontazione del servizio di trasporto.

In base agli acquisti effettuati nel 2015, relativi al materiale di stampa di documentazione, si stima nel 2016, un **risparmio di 350.000 fogli A4**.

GESTIONE DEL PERSONALE

Al 31 dicembre 2016 i dipendenti di DBCI sono 322.



Il tema delle categorie protette è tenuto in stretta considerazione insieme alla tutela dei lavoratori disabili. I benefit messi a disposizione dei dipendenti sono i medesimi delle altre Società del Gruppo FNM con CCNL Autoferrotranvieri.

Nell'ambito dell'obiettivo posto dalla capogruppo Deutsche Bahn AG per il 2020 di rientrare tra i dieci migliori datori di lavoro, la Società svolge **un'indagine sul clima aziendale** con cadenza biennale, che coinvolge i tutti i dipendenti: l'adesione alla survey nel 2016 è stata del **90%** contro il 60% nel 2014.

LA PERFORMANCE ECONOMICA

Prospetto per il calcolo del Valore economico generato e distribuito dal Gruppo FNM e Trenord

€/000	2016	2015
	VALORI	VALORI
Valore economico generato dal Gruppo	**277.825**	**308.636**
Ricavi delle vendite e prestazioni	167.892	166.952
Contributi	9.802	14.049
Contributi per investimenti finanziati	68.542	102.007
Altri proventi	17.742	16.488
Proventi Finanziari	2.785	2.169
Risultato netto delle società valutate con il metodo del patrimonio netto	11.062	6.971
Valore economico distribuito dal Gruppo	**231.880**	**272.814**
Costi operativi riclassificati	144.798	187.434
Mat.prime, materiali di consumo e merci utilizzate	7.828	8.864
Costi per servizi	59.514	65.709
Altri costi operativi riclassificati	8.914	10.854
Costi per investimenti finanziati	68.542	102.007
Altre imposte	1.140	1.106
Remunerazione del personale	70.118	68.986
Costi del personale	70.118	68.986
Remunerazione dei finanziatori	2.282	3.724
Oneri finanziari	2.282	3.724
Remunerazione degli azionisti	7.393	6089
Distribuzione degli utili dell'anno	7.393	6.089
Remunerazione della Pubblica Amministrazione	7.289	6.581
Imposte sul reddito	6.149	5.475
Altre imposte	1.140	1.106
Valore economico trattenuto dal Gruppo	**45.945**	**35.822**
Ammortamenti e svalutazioni	27.077	21.768
Risultato d'esercizio destinato a riserve	18.868	14.054

€/000	2016	2015
Valore economico trattenuto dal Gruppo	**45.945**	**35.822**
Valore economico distribuito dal Gruppo	**231.880**	**272.814**
Costi operativi riclassificati	144.798	187.434
Remunerazione del personale	70.118	68.986
Remunerazione dei fornitori	2.282	3.724
Remunerazione degli azionisti	7.393	6.089
Remunerazione della Pubblica Amministrazione	7.289	6.581

LA CATENA DI FORNITURA

Numero di fornitori attivi e valore dell'acquistato per le Società del Gruppo FNM, anni 2016 e 2015

Società	Numero fornitori		Acquistato (€)	
	2016	2015	2016	2015
FNM	230	218	101.774.855	56.708.719
FERROVIENORD	687	589	212.283.672	143.224.450
FNM Autoservizi	223	209	11.091.103	11.814.997
Nord_Ing	105	96	1.222.403	1.287.113
NordCom	287	274	17.226.213	19.338.426
Nord Energia	43	33	277.627	189.562
SeMS	154	190	1.040.250	1.012.517
E-Vai	65	n.a.	660.954	n.a.
TOTALE	**1.794**	**1.609**	**345.577.077**	**233.575.785**

LA RESPONSABILITÀ VERSO LE NOSTRE PERSONE

Di seguito è riportato il dettaglio separato dei dati riferiti al Gruppo FNM[68] e a Trenord.

Numero totale di dipendenti

N. Persone	31.12.2016			31.12.2015		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Gruppo FNM	1.137	233	**1.370**	1.126	237	**1.363**
Trenord	3.394	714	**4.108**	3.442	708	**4.150**

L'organico medio

	2016			2015		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Gruppo FNM	1.144,57	222,08	**1.366,65**	1.126,33	243,01	**1.369,34**
Trenord	3.421,92	711,17	**4.133,08**	3.488,00	704,42	**4.192,42**
TOTALE AGGREGATO	**4.566,49**	**933,25**	**5.499,73**	**4.614,33**	**947,43**	**5.561,76**

Numero di collaboratori esterni per categoria

N. collaboratori	31.12.2016			31.12.2015		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
GRUPPO FNM	**22**	**7**	**29**	**14**	**1**	**15**
Interinali	12	4	16	2	-	2
Stage	-	-	-	-	-	-
Lavoratori autonomi	5	1	6	2	-	2
Collaboratori a progetto	5	2	7	10	1	11

Al 31.12.2016, Trenord presenta 6 stagisti, di cui 3 uomini e 3 donne, e non registra collaboratori esterni.

[68] Il "Gruppo FNM" è composto da FNM S.p.A., FNM Autoservizi S.p.A., FERROVIENORD S.p.A., Nord_Ing S.r.l., Nord Energia S.p.A., NordCom S.p.A., E-Vai S.r.l. e SeMS S.r.l. (in liquidazione).

Totale dipendenti per qualifica

N. Persone	31.12.2016			31.12.2015		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Gruppo FNM	**1.137**	**233**	**1.370**	**1.126**	**237**	**1.363**
Dirigenti	32	5	37	29	3	32
Quadri	93	30	123	87	31	118
Impiegati	321	167	488	310	171	481
Operai	691	31	722	700	32	732
Trenord	**3.394**	**714**	**4.108**	**3.442**	**708**	**4.150**
Dirigenti	12	3	15	12	3	15
Quadri	190	39	229	191	38	229
Impiegati	2.552	659	3.211	2.563	653	3.216
Operai	640	13	653	676	14	690

Totale dipendenti per fasce di età

N. Persone	31.12.2016			31.12.2015		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Gruppo FNM	**1.137**	**233**	**1.370**	**1.126**	**237**	**1.363**
< 30 anni	82	4	86	91	7	98
30-50 anni	650	139	789	653	144	797
> 50 anni	405	90	495	382	86	468
Trenord	**3.394**	**714**	**4.108**	**3.442**	**708**	**4.150**
< 30 anni	342	80	422	438	98	536
30-50 anni	1.813	507	2.320	1.755	486	2.241
> 50 anni	1.239	127	1.366	1.249	124	1.373
TOTALE AGGREGATO	**4.531**	**947**	**5.478**	**4.568**	**945**	**5.513**
<30	424	84	508	529	105	634
30-50	2.463	646	3.109	2.408	630	3.038
>50	1.644	217	1.861	1.631	210	1.841

Totale dipendenti per tipologia contrattuale (determinato, indeterminato)

N. Persone	31.12.2016			31.12.2015		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Gruppo FNM	**1.137**	**233**	**1.370**	**1.126**	**237**	**1.363**
Tempo determinato	28	2	30	17	3	20
Tempo indeterminato	1.109	231	1.340	1.109	234	1.343
Dirigenti	30	5	35	27	3	30
Quadri	93	30	123	87	42	129
Impiegati	300	165	465	299	157	456
Operai	686	31	717	696	32	728
Trenord	**3.394**	**714**	**4.108**	**3.442**	**708**	**4.150**
Tempo determinato	15	24	39	126	47	173
Tempo indeterminato	3.379	690	4.069	3.316	661	3.977
Dirigenti	12	3	15	12	3	15
Quadri	189	39	228	191	38	229
Impiegati	2.538	635	3.173	2.514	606	3.120
Operai	640	13	653	599	14	613
TOTALE AGGREGATO	**4.531**	**947**	**5.478**	**4.568**	**945**	**5.513**
Tempo determinato	43	26	69	143	50	193
Tempo indeterminato	4.488	921	5.409	4.425	895	5.320

Totale dei dipendenti per tipologia contrattuale (part-time, full-time)

N. persone	31.12.2016			31.12.2015		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
GRUPPO FNM	**1.137**	**233**	**1.370**	**1.126**	**237**	**1.363**
Full-time	1.113	184	1.297	1.106	189	1.295
Part-time	24	49	73	20	48	68
TRENORD	**3.394**	**714**	**4.108**	**3.442**	**708**	**4.150**
Full-time	3.386	659	4.045	3.434	660	4.094
Part-time	8	55	63	8	48	56
TOTALE AGGREGATO	**4.531**	**947**	**5.478**	**4.568**	**945**	**5.513**
Full-time	4.499	843	5.342	4.540	849	5.389
Part-time	32	104	136	28	96	124

Totale dipendenti disabili e appartenenti a categorie protette

N. persone	31.12.2016			31.12.2015		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
GRUPPO FNM	**21**	**10**	**31**	**17**	**7**	**24**
Appartenenti a categorie protette	1	1	2	-	1	1
Disabili	20	9	29	17	6	23
TRENORD	**12**	**4**	**16**	**-**	**-**	**16**
Appartenenti a categorie protette	-	-	-	-	-	-
Disabili	12	4	16	-	-	16
TOTALE AGGREGATO	**33**	**14**	**47**	**17**	**7**	**40**

Numero dipendenti iscritti alle rappresentanze sindacali

N. Persone	31.12.2016			31.12.2015		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Gruppo FNM	**644**	**93**	**737**	**648**	**95**	**743**
Trenord	**-**	**-**	**2.670**	**2.289**	**446**	**2.735**
TOTALE AGGREGATO	**644**	**93**	**3.407**	**2.937**	**541**	**3.478**

Il nuovo personale assunto, per età e genere

N. Persone	2016				2015			
	Uomini	Donne	Totale	Tasso di turnover in entrata	Uomini	Donne	Totale	Tasso di turnover in entrata
Gruppo FNM[69]	**49**	**7**	**56**	**4,1%**	**54**	**9**	**63**	**4,6%**
< 30 anni	5	1	6	7,0%	27	0	27	27,6%
30-50 anni	37	5	42	5,3%	19	9	28	3,5%
> 50 anni	7	1	8	1,6%	8	0	8	1,7%
Tasso di turnover in entrata	4,3%	3,0%	4,1%		4,8%	3,8%	4,6%	
Trenord	**40**	**17**	**57**	**1,4%**	**43**	**17**	**60**	**1,4%**
< 30 anni	16	7	23	5,5%	30	10	40	7,5%
30-50 anni	22	10	32	1,4%	12	6	18	0,8%
> 50 anni	2	0	2	0,1%	1	1	2	0,1%
Tasso di turnover in entrata	1,2%	2,4%	1,4%		1,2%	2,4%	1,4%	
TOTALE AGGREGATO	**89**	**24**	**113**	**2,1%**	**97**	**26**	**123**	**2,2%**
<30	21	8	29	5,7%	57	10	67	10,6%
30-50	59	15	74	2,4%	31	15	46	1,5%
>50	9	1	10	0,5%	9	1	10	0,5%
Tasso di turnover in entrata	2,0%	2,5%	2,1%		2,1%	2,8%	2,2%	

Personale che ha interrotto/terminato il rapporto di lavoro, per età e genere

N. Persone	2016				2015			
	Uomini	Donne	Totale	Tasso di turnover in uscita	Uomini	Donne	Totale	Tasso di turnover in uscita
Gruppo FNM[70]	**33**	**8**	**41**	**3,0%**	**50**	**14**	**64**	**4,7%**
< 30 anni	0	1	1	1,2%	5	2	7	7,1%
30-50 anni	13	2	15	1,9%	12	4	16	2,0%
> 50 anni	20	5	25	5,1%	33	8	41	8,8%
Tasso di turnover in uscita	**2,9%**	**3,4%**	**3,0%**		**4,4%**	**5,9%**	**4,7%**	
Trenord	**88**	**11**	**99**	**2,4%**	**127**	**6**	**133**	**3,2%**
< 30 anni	**3**	**0**	**3**	**0,7%**	**6**	**0**	**6**	**1,1%**
30-50 anni	**12**	**2**	**14**	**0,6%**	**12**	**3**	**15**	**0,7%**
> 50 anni	**73**	**9**	**82**	**6,0%**	**109**	**3**	**112**	**8,2%**
Tasso di turnover in uscita	**2,6%**	**1,5%**	**2,4%**		**3,7%**	**0,8%**	**3,2%**	
TOTALE AGGREGATO	**121**	**20**	**141**	**2,6%**	**177**	**20**	**197**	**3,6%**
<30	**3**	**1**	**4**	**0,8%**	**11**	**2**	**13**	**2,1%**
30-50	**25**	**4**	**29**	**0,9%**	**24**	**7**	**31**	**1,0%**
>50	**93**	**14**	**107**	**5,7%**	**142**	**11**	**153**	**8,3%**
Tasso di turnover in uscita	**2,7%**	**2,0%**	**2,6%**		**3,9%**	**2,1%**	**3,6%**	

[69] I dati riportati non includono i trasferimenti inter societari.
[70] I dati riportati non includono i trasferimenti inter societari.

Formazione pro-capite per genere e qualifica[71]

N. Ore	31.12.2016				31.12.2015			
	Uomini	Donne	Totale	Tot. Pro-capite	Uomini	Donne	Totale	Tot. Pro-capite
Gruppo FNM	**27.230**	**3.248**	**30.478**	**22,25**	**31.676**	**3.942**	**35.618**	**26,13**
Dirigenti	2.074	161	2.235	60,41	500	20	520	16,25
Quadri	1.953	870	2.823	22,95	1.134	656	1.790	15,17
Impiegati	5.299	1.789	7.088	14,52	6.458	2.603	9.061	18,84
Operai	17.904	428	18.332	25,39	23.584	663	24.247	33,12
Tot. pro capite	23,95	13,94	22,45		28,13	16,63	26,13	
Trenord	**64.727**	**28.135**	**92.862**	**22,61**	**68.006**	**29.145**	**97.151**	**23,41**
Dirigenti	1.009	336	1.345	89,67	1.360	583	1.943	129,53
Quadri	1.467	733	2.200	9,61	2.040	874	2.914	12,72
Impiegati	5.423	2.711	8.134	2,53	10.201	4.372	14.573	4,53
Operai	56.828	24.355	81.183	124,32	54.405	23.316	77.721	112,64
Tot. pro capite	19,07	39,40	22,61		19,76	41,17	23,41	

Totale ore di formazione per genere e area tematica per il Gruppo FNM[72]

N. Ore	2016			2015		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Gruppo FNM	**27.230**	**3.248**	**30.478**	**31.676**	**3.942**	**35.618**
Manageriale	6.229	1.318	7.547	580	875	1.455
Tecnica	16.062	700	16.762	24.692	1.622	26.314
Informatica	455	672	1.127	427	168	595
Salute e sicurezza	4.030	522	4.552	5.977	1.277	7.254
Anticorruzione	64	16	80	-	-	-
Lingue Straniere	390	20	410	n.d.	n.d.	n.d.

Totale personale del Gruppo FNM coinvolto nel processo di valutazione, anno 2015 e 2016

N. Persone	2016				2015			
	Dirigenti	Quadri	Pers. Aree Profess. 2^ e 3^	Totale	Dirigenti	Quadri	Pers. Aree Profess. 2^ e 3^	Totale
FNM	10	39	103	**152**	10	33	107	**150**
FERROVIENORD	12	51	190	**253**	14	48	188	**250**
FNMA	1	-	-	**1**	1	-	-	**1**
Nord_Ing	3	-	-	**3**	1	-	-	**1**
Nord Energia	1	-	-	**1**	1	-	-	**1**
NordCom	2	19	52	**73**	3	20	21	**44**
TOTALE	**29**	**109**	**345**	**483**	**30**	**81**	**295**	

[71] I dati relativi all'anno 2016 sono stati calcolati in relazione all'organico del Gruppo FNM e Trenord al 31.12.2016. I dati relativi all'anno 2015 sono stati ricalcolati per assicurare la comparabilità.

[72] I dati 2015 e 2016 includono le sole ore di formazione erogate in aula. I dati sono frutto di un'elaborazione dai registri aula e stimati per quanto riguarda la scomposizione per genere, qualifica e per area tematica.

Numero totale di infortuni

N. infortuni	2016			2015		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Gruppo FNM	33	3	36	44	4	48
Trenord	215	38	253	189	44	233

Indice di frequenza degli infortuni per genere

	2016			2015		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Gruppo FNM	16,6	8,1	**15,3**	22,4	10,5	**20,5**
Trenord	37,9	37,9	**37,9**	32,6	44,1	**34,3**

Per il calcolo dell'indice di frequenza degli infortuni è stata utilizzata la seguente formula:
*(numero totale di infortuni/ ore lavorate) * 1.000.000.*

Indice di gravità degli infortuni per genere

	2016			2015		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Gruppo FNM	4,11	3,07	3,9	8,2	3,6	7,4
Trenord	10,67	8,69	10,3	10,5	8,2	10,1

Per il calcolo dell'indice di gravità degli infortuni è stata utilizzata la seguente formula:
*(totale giornate di assenza per infortunio/ ore lavorabili[73]) * 10.000.*

Totale ore lavorate per genere

N. Ore	2016			2015		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Gruppo FNM	1.983.249	372.266	2.355.516	1.961.384	380.871	2.342.255
Trenord	5.678.619	1.002.955	6.681.574	5.806.339	997.046	6.803.385

Per ore lavorate si intende l'insieme delle ore lavorate, retribuite e non retribuite, in qualsiasi posizione professionale, purché finalizzate alla produzione del reddito. Sono escluse le ore pagate, ma non effettivamente lavorate come le ferie, le festività, le assenze (per malattia, sciopero, altro), le pause per i pasti e il tragitto casa-lavoro. Rientrano nel calcolo le ore effettivamente lavorate durante il normale orario di lavoro, le ore lavorate in aggiunta (straordinario), le brevi pause tra le varie attività o il tempo impiegato per preparare la postazione di lavoro.

Totale ore lavorabili per genere

N. Ore	2016			2015		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Gruppo FNM	2.023.576	394.400	2.417.976	2.003.340	411.621	2.414.962
Trenord	5.643.425	1.172.856	6.816.281	5.752.410	1.161.724	6.914.134

Per ore lavorabili si intendono le ore lavorabili da contratto. Rappresentano le ore contrattuali al netto delle ore che per contratto, pur essendo retribuite, non sono lavorate per ferie, festività e permessi retribuiti di varia natura (recupero festività, studio, permesso sindacale etc.).

Tasso di assenteismo del Gruppo FNM

	2016			2015		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Gruppo FNM	4,20%	4,30%	4,20%	4,20%	4,90%	4,40%
Infortunio	0,30%	0,20%	0,30%	0,50%	0,20%	0,40%
Malattia	3,90%	4,10%	3,90%	3,80%	4,70%	3,90%

[73] Per il calcolo delle ore lavorabili è stata utilizzata la seguente formula: n. giorni teorici lavorabili nell'anno (=217gg) * n. ore di lavoro giornaliere (=7,6 h) * n. organico medio.

Consumi energetici[74]

Fonte di consumo (GJ)	2016	2015	Variazione
Energia elettrica			
Gruppo FNM	67.662	70.762	-4,38%
Trenord	2.187.178	2.147.543	1,85%
Teleriscaldamento			
Gruppo FNM	513	548	-6,38%
Gasolio			
Gruppo FNM	109.762	106.569	3,00%
Trenord	318.864	291.595	9,35%
Gas metano			
Gruppo FNM	14.738	14.191	3,86%
Trenord	127.640	126.477	0,92%

Fattori di conversione:
1 KWh = 0,0036 GJ
1 litro = 0,00085 ton
1ton = 43,33 GJ
1 m^3 = 0,03901 GJ

[74] I dati riportati sono frutto di elaborazioni che hanno richiesto anche stime.

TABELLA DEL PERIMETRO DEGLI ASPETTI MATERIALI PER IL GRUPPO FNM E TRENORD

Nella seguente tabella sono presentati gli aspetti definiti dalle Linee Guida GRI-G4 corrispondenti agli aspetti materiali identificati per il Gruppo attraverso l'analisi di materialità e il relativo perimetro interno ed esterno che maggiormente impatta sul tema.

Macro area	Aspetti materiali per il Gruppo FNM e Trenord	Aspetti materiali GRI G4	Perimetro degli aspetti materiali	
			Interno	Esterno
Responsabilità verso i clienti	Sicurezza in stazione e a bordo treno (Security & Safety)	Salute e Sicurezza dei clienti	Gruppo FNM e Trenord	Fornitori POLFER
Responsabilità verso i clienti	Accessibilità dei servizi di trasporto pubblico		Gruppo FNM e Trenord	Sistema di trasporto pubblico locale Amministrazioni locali (Comuni, Province Regione Lombardia)
Responsabilità verso i clienti	Qualità del servizio e soddisfazione dei clienti	Etichettatura dei prodotti e servizi	Gruppo FNM e Trenord	Fornitori
Infrastruttura e sistemi di trasporto	Contributo alla pianificazione urbana e mobilità sostenibile		Gruppo FNM e Trenord	Amministrazioni locali (Comuni, Province e Regione Lombardia)
Governance e integrità	Etica ed Integrità del business	Anticorruzione	Gruppo FNM e Trenord	Fornitori
Infrastruttura e sistemi di trasporto	Intermodalità		Gruppo FNM e Trenord	Sistema di trasporto pubblico locale Amministrazioni locali (Comuni, Province e Region Lombardia)
Infrastruttura e sistemi di trasporto	Innovazione tecnologica e dei servizi		Gruppo FNM e Trenord	
Infrastruttura e sistemi di trasporto	Ammodernamento Flotta		Gruppo FNM e Trenord	Regione Lombardia
Risorse Umane	Sviluppo delle risorse e gestione dei talenti	Formazione e istruzione	Gruppo FNM e Trenord	

Macro area	Aspetti materiali per il Gruppo FNM e Trenord	Aspetti materiali GRI G4	Perimetro degli aspetti materiali	
			Interno	Esterno
Responsabilità sociale (Comunità)	Sviluppo delle comunità locali e rapporti con il territorio	Comunità locali	Gruppo FNM e Trenord	Amministrazioni locali (Comuni e Province)
Supply chain	Pratiche di approvvigionamento e gestione responsabile degli appalti	Politiche di approvvigionamento, Valutazione dei fornitori su pratiche di lavoro, aspetti ambientali e aspetti sociali	Gruppo FNM	Fornitori
Responsabilità ambientale	Consumo energetico, emissioni e azioni di efficientamento	Energia, emissioni, trasporti	Gruppo FNM e Trenord	
Infrastruttura e sistemi di trasporto	Gestione e sviluppo dell'infrastruttura e valorizzazione degli asset		Gruppo FNM e Trenord	Amministrazioni locali (Comuni, Province e Regione Lombardia)
Responsabilità economica	Performance economico-finanziaria	Performance economica	Gruppo FNM e Trenord	
Responsabilità ambientale	Gestione del rumore e delle vibrazioni		Servizio di trasporto ferroviario	
Responsabilità ambientale	Salvaguardia del territorio e opere compensative	Biodiversità, Prodotti e Servizi	Gruppo FNM e Trenord	
Responsabilità verso i clienti	Vandalismo e deturpazione delle stazioni e dei treni		Gruppo FNM e Trenord	
Responsabilità verso i clienti	Comunicazione e Marketing	Comunicazione e Marketing	Gruppo FNM e Trenord	
Responsabilità economica	Contributi dalla Pubblica Amministrazione	Performance economica	Gruppo FNM e Trenord	Regione Lombardia
Governance e integrità	Corporate Governance		Gruppo FNM	
Risorse Umane	Tutela della salute e sicurezza nei luoghi di lavoro	Salute e Sicurezza sul lavoro	Gruppo FNM e Trenord	
Governance e integrità	Conformità a leggi e regolamenti	Conformità su aspetti ambientali, Conformità su pratiche sociali, Conformità di prodotto, privacy dei clienti	Gruppo FNM e Trenord	

TABELLA DEGLI INDICATORI GRI – G4

Di seguito è presentata la tabella in cui sono riportati, in conformità con le linee guida *"G4 Sustainability Reporting Guidelines"* secondo l'opzione *Core, gli indicatori di performance*.

Tabella degli indicatori GRI – G4			
DMA e indicatori		**Pagina**	**Omissioni**
INFORMATIVA GENERALE			
STRATEGIA E ANALISI			
G4-1	Dichiarazione del Presidente e dell'Amministratore Delegato	4-5	
PROFILO DELL'ORGANIZZAZIONE			
G4-3	Nome dell'organizzazione	14	
G4-4	Principali marchi, prodotti e servizi	14; 16-17	
G4-5	Sede principale	Copertina	
G4-6	Paesi di operatività	14; 20-24	
G4-7	Assetto proprietario e forma legale	12; 16-17	
G4-8	Mercati serviti	20-24	
G4-9	Dimensione dell'organizzazione	14; 18; 33-38	
G4-10	Dipendenti per tipologia di contratto, genere, area geografica, inquadramento	81-82; 125-127	
G4-11	Percentuale dei dipendenti coperti da accordi collettivi di contrattazione	85; 127	
G4-12	Descrizione della catena di fornitura dell'organizzazione	54-57; 125	
G4-13	Cambiamenti significativi della dimensione, struttura, assetto proprietario o catena di fornitura dell'organizzazione	6-7; 12; 56; 125	

Tabella degli indicatori GRI – G4			
DMA e indicatori		**Pagina**	**Omissioni**
G4-14	Applicazione dell'approccio prudenziale alla gestione dei rischi	28; 29	
G4-15	Adozione di codici e principi esterni in ambito economico, sociale e ambientale	28 Codice Etico e di Comportamento	
G4-16	Partecipazioni ad associazioni di categoria o organizzazioni	29	
TEMI MATERIALI IDENTIFICATI E PERIMETRO DEL REPORT			
G4-17	Elenco delle entità incluse nel bilancio consolidato e di quelle non comprese nel bilancio di sostenibilità	6-7; 12	
G4-18	Descrizione del processo per la definizione dei contenuti del bilancio	6-7; 40; 46-47	
G4-19	Aspetti materiali identificati	48; 132-133	
G4-20	Aspetti materiali interni all'organizzazione	132-133	
G4-21	Aspetti materiali esterni all'organizzazione	132-133	
G4-22	Modifiche di informazioni rispetto al precedente bilancio	6-7; 63; 83; 98; 102; 129	
G4-23	Cambiamenti significativi in termini di obiettivi e perimetri rispetto al precedente bilancio	6-7; 57; 94	
COINVOLGIMENTO DEGLI STAKEHOLDER			
G4-24	Categorie e gruppi di stakeholder coinvolti dall'organizzazione	44	
G4-25	Processo di identificazione degli stakeholder	45	
G4-26	Approccio al coinvolgimento degli stakeholder, incluso frequenze e tipologie di attività	45	
G4-27	Aspetti chiave emersi dal coinvolgimento degli stakeholder	46-47	

Tabella degli indicatori GRI – G4			
DMA e indicatori		**Pagina**	**Omissioni**
PROFILO DEL REPORT			
G4-28	Periodo di rendicontazione del bilancio	6-7	
G4-29	Data di pubblicazione del precedente bilancio	Il Bilancio di Sostenibilità 2015 è stato pubblicato a ottobre 2016	
G4-30	Ciclo di rendicontazione	6-7	
G4-31	Contatti per informazioni sul bilancio	6-7	
G4-32	Indice dei contenuti GRI	134-143	
G4-33	Politiche e pratiche di assurance esterna	144-145	
GOVERNANCE			
G4-34	Struttura di governo	25-27	
ETICA E INTEGRITÀ			
G4-56	Valori, principi, standard e regole di Comportamento dell'organizzazione	11; 13; 28-29, 91-92	
INFORMATIVA SPECIFICA			
INDICATORI DI PERFORMANCE ECONOMICA			
ASPETTO MATERIALE: PERFORMANCE ECONOMICA			
G4-DMA	Informativa generica sulle modalità di gestione	13; 50-53	
G4-EC1	Valore economico direttamente generato e distribuito	50	
G4-EC4	Finanziamenti significativi ricevuti dalla Pubblica Amministrazione. Indicare se il governo è presente nell'assetto proprietario dell'organizzazione.	51	

Tabella degli indicatori GRI – G4			
DMA e indicatori		**Pagina**	**Omissioni**
INFORMATIVA AGGIUNTIVA: IMPATTI ECONOMICI INDIRETTI			
G4-DMA	Informativa generica sulle modalità di gestione	46-47; 52-53; 60-63; 65-66; 113-117	
G4-EC7	Sviluppo e impatto di investimenti in infrastrutture e servizi	53; 60-62; 65; 113-117	
ASPETTO MATERIALE: PRATICHE DI APPROVVIGIONAMENTO			
G4-DMA	Informativa generica sulle modalità di gestione	54-57	
G4-EC9	Politiche, pratiche e percentuale di spesa concentrata su fornitori locali in relazione alle sedi operative più significative	56-57	
INDICATORI DI PERFORMANCE AMBIENTALE			
ASPETTO MATERIALE: ENERGIA			
G4-DMA	Informativa generica sulle modalità di gestione	91-96	
G4-EN3	Consumo diretto di energia	93-96; 131	
G4-EN6	Riduzione del consumo di energia	94; 96-97; 99; 131	
G4-EN7	Riduzione del fabbisogno energetico per prodotti e servizi	71-73; 75-76	
INFORMATIVA AGGIUNTIVA: ACQUA			
G4-DMA	Informativa generica sulle modalità di gestione	100-102	

Tabella degli indicatori GRI – G4			
DMA e indicatori		**Pagina**	**Omissioni**
G4-EN8	Prelievo di acqua per fonte	101	
ASPETTO MATERIALE: BIODIVERSITÀ			
G4-DMA	Informativa generica sulle modalità di gestione	103-109	
G4-EN11	Siti operativi all'interno o in prossimità di aree protette o aree di significativo valore per la biodiversità	105-106	
G4-EN13	Habitat protetti o ripristinati	107-109	
ASPETTO MATERIALE: EMISSIONI			
G4-DMA	Informativa generica sulle modalità di gestione	91; 97-99	
G4-EN15	Emissioni totali indirette di gas a effetto serra per peso (scope 1)	98	
G4-EN16	Emissioni totali indirette di gas a effetto serra per peso (scope 2)	98	
G4-EN19	Riduzione delle emissioni di gas a effetto serra	71-72; 98-99	
G4-EN21	Emissioni di NOx, SOx e altre emissioni significative in atmosfera	99	
INFORMATIVA AGGIUNTIVA: SCARICHI E RIFIUTI			
G4-DMA	Informativa generica sulle modalità di gestione	101-103	
G4-EN22	Scarichi idrici	101-102	
G4-EN23	Smaltimento rifiuti	102-103	*Sarà sviluppato ulteriormente il sistema di raccolta dati sulle modalità di smaltimento/recupero dei rifiuti*

Tabella degli indicatori GRI – G4			
DMA e indicatori		**Pagina**	**Omissioni**
ASPETTO MATERIALE: PRODOTTI E SERVIZI			
G4-DMA	Informativa generica sulle modalità di gestione	71-73; 75-76; 91-92; 96-100	
G4-EN27	Mitigazione degli impatti di prodotti e servizi sull'ambiente	71-72; 75-76; 91-92; 96-100; 107-109	
ASPETTO MATERIALE: COMPLIANCE			
G4-DMA	Informativa generica sulle modalità di gestione	11; 25; 27-28	
G4-EN29	Valore monetario delle multe significative e numero delle sanzioni non monetarie per mancato rispetto a leggi e regolamenti in materia ambientale	28	
ASPETTO MATERIALE: TRASPORTI			
G4-DMA	Informativa generica sulle modalità di gestione	71-72; 83; 98	
G4-EN30	Impatti ambientali significativi del trasporto di prodotti e beni/materie utilizzati per l'attività dell'organizzazione e per gli spostamenti del personale	71-72; 97-99	
ASPETTO MATERIALE: VALUTAZIONE DEI FORNITORI SU ASPETTI AMBIENTALI			
G4-DMA	Informativa generica sulle modalità di gestione	54-55; 57	

Tabella degli indicatori GRI – G4			
DMA e indicatori		**Pagina**	**Omissioni**
G4-EN32	Percentuale di nuovi fornitori selezionati sulla base di criteri ambientali	55	*E' già in atto l'inserimento di prescrizioni di sostenibilità ambientale e sociale all'interno dei bandi di gara e sono in fase di elaborazione delle Linee Guida per gli acquisti sostenibili dell'intero Gruppo FNM per l'anno 2017. Inoltre, sarà sviluppato ulteriormente il sistema di raccolta dati con l'implementazione dell'albo fornitori, che avverrà entro aprile 2018.*
INDICATORI DI PERFORMANCE SOCIALE			
PRATICHE DI LAVORO			
INFORMATIVA AGGIUNTIVA: OCCUPAZIONE			
G4-DMA	Informativa generica sulle modalità di gestione	11; 81-82; 84-85; 87	
G4-LA1	Numero totale di nuovi assunti e turnover per fasce di età, genere e aree geografiche	82; 128	
G4-LA2	Benefit previsti per i lavoratori a tempo pieno ma non per i lavoratori part-time e a termine	84	
ASPETTO MATERIALE: SALUTE E SICUREZZA SUL LAVORO			
G4-DMA	Informativa generica sulle modalità di gestione	29; 86-87	
G4-LA6	Tasso di infortuni sul lavoro, di malattia, giornate di lavoro perse, assenteismo e numero totale di decessi, divisi per area geografica e per genere	86-87; 130	
ASPETTO MATERIALE: FORMAZIONE E ISTRUZIONE			
G4-DMA	Informativa generica sulle modalità di gestione	82-83; 85	
G4-LA9	Ore medie di formazione annue per dipendente suddivise per genere e categoria professionale	83; 129	*TRENORD svilupperà il sistema di raccolta dati al fine di rendicontare le ore di formazione per genere, inquadramento professionale e area tematica per il Bilancio di Sostenibilità 2017.*

Tabella degli indicatori GRI – G4			
DMA e indicatori		**Pagina**	**Omissioni**
G4-LA11	Percentuale di dipendenti che ricevono regolarmente valutazioni delle performance e dello sviluppo della propria carriera suddivisi per genere e per categoria professionale	85; 129	
INFORMATIVA AGGIUNTIVA: DIVERITA' E PARI OPPORTUNITÀ			
G4-DMA	Informativa generica sulle modalità di gestione	11; 81-82; 84-85	
G4-LA12	Composizione degli organi di governo dell'impresa e ripartizione dei dipendenti per genere, età e altri indicatori di diversità	26; 81-82; 125-127	
ASPETTO MATERIALE: VALUTAZIONE DEI FORNITORI SU PRATICHE DI LAVORO			
G4-DMA	Informativa generica sulle modalità di gestione	54-55; 57	
G4-LA16	Percentuale di nuovi fornitori selezionati sulla base di criteri legati alle pratiche di lavoro	55	*È già in atto l'inserimento di prescrizioni di sostenibilità ambientale e sociale all'interno dei bandi di gara e sono in fase di elaborazione delle Linee Guida per gli acquisti sostenibili dell'intero Gruppo FNM per l'anno 2017. Inoltre, sarà sviluppato ulteriormente il sistema di raccolta dati con l'implementazione dell'albo fornitori, che avverrà entro aprile 2018.*
SOCIETÀ			
ASPETTO MATERIALE: COMUNITÀ LOCALI			
G4-DMA	Informativa generica sulle modalità di gestione	46-47; 113-117	
G4-SO1	Percentuale delle operations che hanno implementato attività di coinvolgimento con la comunità locale, analisi di valutazione degli impatti e programmi di sviluppo	46-47; 115-117	
ASPETTO MATERIALE: ANTICORRUZIONE			
G4-DMA	Informativa generica sulle modalità di gestione	11; 25; 27-28; 83	

Tabella degli indicatori GRI – G4			
DMA e indicatori		**Pagina**	**Omissioni**
G4-SO4	Comunicazione e formazione su politiche e procedure anti-corruzione	83; 129	
ASPETTO MATERIALE: COMPLIANCE			
G4-DMA	Informativa generica sulle modalità di gestione	11; 25; 27-28	
G4-SO8	Valore monetario delle sanzioni significative e numero totale di sanzioni non monetarie per non conformità a leggi o regolamenti	28	
ASPETTO MATERIALE: VALUTAZIONE DEI FORNITORI SU ASPETTI SOCIALI			
G4-DMA	Informativa generica sulle modalità di gestione	54-55; 57	
G4-SO9	Percentuale di nuovi fornitori selezionati sulla base di criteri legati all'impatto sulla società	55	*È già in atto l'inserimento di prescrizioni di sostenibilità ambientale e sociale all'interno dei bandi di gara e sono in fase di elaborazione delle Linee Guida per gli acquisti sostenibili dell'intero Gruppo FNM per l'anno 2017. Inoltre, sarà sviluppato ulteriormente il sistema di raccolta dati con l'implementazione dell'albo fornitori, che avverrà entro aprile 2018.*
RESPONSABILITÀ DI PRODOTTO			
ASPETTO MATERIALE: SALUTE E SICUREZZA DEI CLIENTI			
G4-DMA	Informativa generica sulle modalità di gestione	27-29; 64-66	
G4-PR1	Percentuale delle principali categorie di prodotti o servizi per le quali gli impatti sulla salute e sicurezza sono valutati per promuoverne il miglioramento	64-66	
ASPETTO MATERIALE: ETICHETTATURA DEI PRODOTTI E SERVIZI			
G4-DMA	Informativa generica sulle modalità di gestione	67-71	
G4-PR5	Risultati dei sondaggi sulla soddisfazione dei clienti	67; 70	

Tabella degli indicatori GRI – G4			
DMA e indicatori		**Pagina**	**Omissioni**
ASPETTO MATERIALE: COMUNICAZIONE E MARKETING			
G4-DMA	Informativa generica sulle modalità di gestione	11; 28-29	
G4-PR7	Numero totale di casi di non-conformità a regolamenti e codici volontari riguardo marketing e comunicazione	28	
ASPETTO MATERIALE: PRIVACY DEI CLIENTI			
G4-DMA	Informativa generica sulle modalità di gestione	11; 28-29	
G4-PR8	Numero di reclami documentati relativi a violazioni della privacy e a perdita dei dati dei clienti	28	
ASPETTO MATERIALE: COMPLIANCE			
G4-DMA	Informativa generica sulle modalità di gestione	11; 28-29	
G4-PR9	Valore monetario delle principali sanzioni per non conformità a leggi o regolamenti riguardanti la fornitura e l'utilizzo di prodotti o servizi	28	

Deloitte.

Deloitte & Touche S.p.A.
Via Tortona, 25
20144 Milano
Italia

Tel: +39 02 83322111
Fax: +39 02 83322112
www.deloitte.it

RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE INDIPENDENTE SUL BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ

Al Consiglio di Amministrazione di
FNM S.p.A.

Abbiamo svolto un esame limitato ("*limited assurance engagement*") del Bilancio di Sostenibilità del Gruppo FNM (di seguito il "Gruppo") per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2016.

Responsabilità degli Amministratori per il Bilancio di Sostenibilità

Gli Amministratori sono responsabili per la redazione del Bilancio di Sostenibilità in conformità alle linee guida "*G4 Sustainability Reporting Guidelines*" definite nel 2013 dal *GRI - Global Reporting Initiative*, indicate nel paragrafo "*Nota metodologica*" del Bilancio di Sostenibilità, e per quella parte del controllo interno che essi ritengono necessaria al fine di consentire la redazione di un Bilancio di Sostenibilità che non contenga errori significativi, anche dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali. Gli Amministratori sono altresì responsabili per la definizione degli obiettivi del Gruppo FNM in relazione alla performance di sostenibilità e alla rendicontazione dei risultati conseguiti, nonché per l'identificazione degli *stakeholder* e degli aspetti significativi da rendicontare.

Responsabilità della società di revisione

È nostra la responsabilità della redazione della presente relazione sulla base delle procedure svolte. Il nostro lavoro è stato svolto secondo i criteri indicati nel principio "*International Standard on Assurance Engagements 3000 (Revised) - Assurance Engagements other than Audits or Reviews of Historical Financial Information*" ("*ISAE 3000 Revised*"), emanato dall'International Auditing and Assurance Standards Board per gli incarichi che consistono in un esame limitato. Tale principio richiede il rispetto dei principi etici applicabili, compresi quelli in materia di indipendenza, nonché la pianificazione e lo svolgimento del nostro lavoro al fine di acquisire una sicurezza limitata che il Bilancio di Sostenibilità non contenga errori significativi.

Le procedure svolte sul Bilancio di Sostenibilità hanno compreso colloqui, prevalentemente con il personale della società responsabile per la predisposizione delle informazioni presentate nel Bilancio di Sostenibilità, analisi di documenti, ricalcoli ed altre procedure volte all'acquisizione di evidenze ritenute utili.

Tali procedure hanno riguardato il rispetto dei principi per la definizione del contenuto e della qualità del Bilancio di Sostenibilità, nei quali si articolano le "*G4 Sustainability Reporting Guidelines*", e sono riepilogate di seguito:

- comparazione tra i dati e le informazioni di carattere economico-finanziario riportati nel capitolo "La performance economica" del Bilancio di Sostenibilità e i dati e le informazioni inclusi nel bilancio consolidato del Gruppo al 31 dicembre 2016, sul quale Deloitte & Touche S.p.A. ha emesso la relazione ai sensi degli artt. 14 e 16 del D.Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39, in data 6 aprile 2017;
- analisi, tramite interviste, del sistema di governo e del processo di gestione dei temi connessi allo sviluppo sostenibile, inerenti la strategia e l'operatività del Gruppo;
- analisi del processo di definizione degli aspetti significativi rendicontati nel Bilancio di Sostenibilità, con riferimento alle modalità di identificazione in termini di loro priorità per le diverse categorie di *stakeholder* e alla validazione interna delle risultanze del processo;

Ancona Bari Bergamo Bologna Brescia Cagliari Firenze Genova Milano Napoli Padova Parma Roma Torino Treviso Verona
Sede Legale: Via Tortona, 25 - 20144 Milano | Capitale Sociale: Euro 10.328.220,00 i.v.
Codice Fiscale/Registro delle Imprese Milano n. 03049560166 - R.E.A. Milano n. 1720239 | Partita IVA: IT 03049560166
Il nome Deloitte si riferisce a una o più delle seguenti entità: Deloitte Touche Tohmatsu Limited, una società inglese a responsabilità limitata ("DTTL"), le member firm aderenti al suo network e le entità a esse correlate. DTTL e ciascuna delle sue member firm sono entità giuridicamente separate e indipendenti tra loro. DTTL (denominata anche "Deloitte Global") non fornisce servizi ai clienti. Si invita a leggere l'informativa completa relativa alla descrizione della struttura legale di Deloitte Touche Tohmatsu Limited e delle sue member firm all'indirizzo www.deloitte.com/about.
© Deloitte & Touche S.p.A.

- analisi delle modalità di funzionamento dei processi che sottendono alla generazione, rilevazione e gestione dei dati quantitativi inclusi nel Bilancio di Sostenibilità. In particolare, abbiamo svolto:
  - interviste e discussioni con il personale della Direzione del Gruppo FNM, al fine di raccogliere informazioni circa il sistema informativo, contabile e di reporting in essere per la predisposizione del Bilancio di Sostenibilità, nonché circa i processi e le procedure di controllo interno che supportano la raccolta, l'aggregazione, l'elaborazione e la trasmissione dei dati e delle informazioni alla funzione responsabile della predisposizione del Bilancio di Sostenibilità;
  - analisi a campione della documentazione di supporto alla predisposizione del Bilancio di Sostenibilità, al fine di ottenere evidenza dei processi in atto, della loro adeguatezza e del funzionamento del sistema di controllo interno per il corretto trattamento dei dati e delle informazioni in relazione agli obiettivi descritti nel Bilancio di Sostenibilità;
- analisi della conformità e della coerenza interna delle informazioni qualitative riportate nel Bilancio di Sostenibilità rispetto alle linee guida identificate nel paragrafo "Responsabilità degli Amministratori per il Bilancio di Sostenibilità" della presente relazione;
- analisi del processo di coinvolgimento degli *stakeholder*, con riferimento alle modalità utilizzate, mediante l'analisi dei verbali riassuntivi o dell'eventuale altra documentazione esistente circa gli aspetti salienti emersi dal confronto con gli stessi;
- ottenimento della lettera di attestazione, sottoscritta dal Presidente e dal Vice Presidente di FNM S.p.A., sulla conformità del Bilancio di Sostenibilità alle linee guida indicate nel paragrafo della presente relazione "Responsabilità degli Amministratori per il Bilancio di Sostenibilità", nonché sull'attendibilità e completezza delle informazioni e dei dati in esso contenuti.

Il nostro esame ha comportato un'estensione del lavoro inferiore a quello da svolgere per un esame completo secondo l'*ISAE 3000 Revised* ("*reasonable assurance engagement*") e, conseguentemente, non ci consente di avere la sicurezza di essere venuti a conoscenza di tutti i fatti e le circostanze significativi che potrebbero essere identificati con lo svolgimento di tale esame.

Conclusione

Sulla base del lavoro svolto, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che il Bilancio di Sostenibilità del Gruppo al 31 dicembre 2016 non sia stato redatto, in tutti gli aspetti significativi, in conformità alle linee guida "*G4 Sustainability Reporting Guidelines*" definite nel 2013 dal *GRI - Global Reporting Initiative*, come descritto nel paragrafo "*Nota metodologica*" del Bilancio di Sostenibilità.

DELOITTE & TOUCHE S.p.A.

Franco Amelio
Socio

Milano, 20 giugno 2017

FNM S.p.A.
Piazzale Cadorna, 14
20123 Milano
Tel. +39 02.85111
www.fnmgroup.it
sviluppososteni bile@fnmgroup.it

A cura del Comitato CSR

Coordinamento
Elisabetta Tromellini e Chiara Calamari
Sviluppo Sostenibile FNM

Comitato di Indirizzo:
Francesco Adenti (Nord_Ing), Marco Barra Caracciolo (FNM), Enrico Bellavita (FERROVIENORD), Mattia Cattaneo (FNM), Augusto De Castro (FNM), Dario Della Ragione (FNM), Paolo Garavaglia (Trenord), Monica Giugliano (FNM), Sara Laquagni (FNM), Alessandro Merighi (NordCom), Luca Pascucci (E-Vai), Stefano Picotti (FNM Autoservizi), Stefano Ripamonti (FNM), Armando Vagliati (FERROVIENORD).

Si ringrazia:
La Funzione Relazioni Esterne e Comunicazione e l'Ufficio Stampa.

Progetto grafico
SNAP Communication S.r.l.

Per la realizzazione di questo bilancio abbiamo utilizzato carta ecologica riciclata al 100%

Finito di stampare nel mese di giugno 2017

Società per Azioni
Sede in Milano - Piazzale Cadorna, 14
Capitale Sociale € 230.000.000,00 i.v.

FNM