FNM
idee in movimento

BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ 2020

Dichiarazione Consolidata di carattere
Non Finanziario ai sensi del D.Lgs. 254/2016

FNM
idee in movimento

BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ 2020

Dichiarazione Consolidata di carattere
Non Finanziario ai sensi del D.Lgs. 254/2016

INDICE

BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ - DNF 2020

04 LETTERA DEL PRESIDENTE AGLI STAKEHOLDER

06 INTRODUZIONE DEL VICE PRESIDENTE

08 NOTA METODOLOGICA

10 GUIDA ALLA LETTURA

12 **CAPITOLO 1.** IL GRUPPO FNM: IDENTITÀ

32 **CAPITOLO 2.** GLI IMPATTI GENERATI DALLA PANDEMIA NEL MERCATO DEI TRASPORTI

40 **CAPITOLO 3.** ANALISI DI MATERIALITÀ

48 **CAPITOLO 4.** LA STRATEGIA DEL GRUPPO FNM: UN APPROCCIO E UN MODELLO DI BUSINESS INTEGRATO

66 **CAPITOLO 5.**
IL MODELLO DI GOVERNANCE
DEL GRUPPO

76 **CAPITOLO 6.**
IL SISTEMA DI GESTIONE
DEI RISCHI

96 **CAPITOLO 7.**
IL VALORE CONDIVISO
DAL GRUPPO FNM

198 **CAPITOLO 8.**
LA CREAZIONE DI VALORE
PER IL PAESE

212 **CAPITOLO 9.**
EVOLUZIONE PREVEDIBILE
DELLA PERFORMANCE

216 **SCHEDE DI APPROFONDIMENTO**

234 **METODOLOGIA DI CALCOLO
PER LE EMISSIONI**

236 **DEFINIZIONE DEI TEMI MATERIALI**

238 **TABELLA DI CORRELAZIONE
TRA AMBITI DEL DECRETO,
I TEMI MATERIALI E INDICATORI GRI**

239 **INDICE DEI CONTENUTI GRI**

245 **RELAZIONE DELLA SOCIETÀ
DI REVISIONE INDIPENDENTE**

249 **APPENDICE**

LETTERA DEL PRESIDENTE AGLI STAKEHOLDER

[GRI 102-14]

L'approvazione delle Linee Guida del Piano Strategico 2021-2025, avvenuta il 25 novembre, e la presentazione, il giorno successivo, del progetto H2iseO che punta a creare in Lombardia la prima *Hydrogen Valley* italiana, sono giunti alla fine di un 2020 quasi per intero segnato dall'emergenza COVID-19 ma, al tempo stesso, al termine di un periodo in cui non abbiamo mai rinunciato a gettare uno sguardo positivo e propositivo sul futuro.

Per affrontare l'emergenza, il Gruppo FNM ha messo in atto diverse iniziative, a partire da una nuova organizzazione del lavoro, che ha visto, da un lato, l'utilizzo massiccio della modalità smart working e, dall'altro, l'adozione di precisi protocolli di sicurezza per l'attività negli uffici e per chi – penso agli addetti alla manutenzione e agli autisti ad esempio – non ha la possibilità di operare da casa. Allo stesso tempo, è stata garantita a tutti una assicurazione integrativa, con la stipula di una polizza ad hoc per 1.318 dipendenti a copertura di spese e assistenza in caso di malattia da COVID-19. Si tratta di una ulteriore dimostrazione della solidità e dell'efficacia del nostro articolato sistema di welfare aziendale.

In questo contesto, non voglio dimenticare l'iniziativa di E-Vai, che ha deciso di mettere a disposizione gratuitamente le proprie auto a comuni, enti e associazioni per aiutare concretamente tutte le persone impegnate per i servizi prima necessità: medici, infermieri, Protezione Civile, personale addetto alla gestione dell'emergenza, volontari.

Sappiamo bene che, nel prossimo futuro, l'emergenza COVID-19 avrà un impatto anche sulla modalità di fruizione dei servizi di mobilità. Il Gruppo FNM vuole interpretare questo cambiamento che riguarderà persone, città e imprese, proponendo nuovi modelli e offrendo le migliori soluzioni, in base ai principi della sostenibilità ambientale ed economica, che accompagneranno ogni scelta.

Siamo convinti che la mobilità del prossimo futuro necessiti un cambio di scala, vada cioè intesa reinterpretando il territorio, che non deve più essere classificato con paradigmi prettamente amministrativi. Crediamo che vada introdotto il concetto di *megacity*, secondo la definizione del ricercatore Parag Khanna, cioè grandi centri di aggregazione – in Lombardia penso all'asse Milano, Bergamo, Brescia – che, con i giusti investimenti in termini di connettività infrastrutturale e digitale, possono diventare un'unica grande realtà in grado di unirsi e rapportarsi anche con i piccoli e medi centri, soprattutto grazie alla possibilità di muoversi più rapidamente.

Un passo importante in questa direzione è la

disponibilità di nuovo materiale rotabile: i 176 treni acquistati grazie allo stanziamento di 1,6 miliardi di Regione Lombardia, che si sono aggiunti ai 45 nuovi treni entrati in servizio tra il 2015 e il 2018, ai quali bisogna poi sommare i 14 nuovi convogli a idrogeno, per un totale di 235. L'investimento complessivo su tutti questi capitoli supera abbondantemente i due miliardi. Guardando le prospettive a medio termine e indicando come scadenza per Milano e la Lombardia le Olimpiadi invernali del 2026, il paradigma che vogliamo introdurre è quello che io definisco la "nuova antropizzazione". Occorre guardare al territorio in termini di rigenerazione urbana: la nostra volontà è di ridisegnare tutta l'asta che da Cadorna va all'aeroporto di Malpensa, rigenerando quattro poli ferroviari: Milano Cadorna, Milano Bovisa, Saronno e Busto Arsizio. Lungo questa asta, attraverso la Fondazione Lombardia per l'Ambiente, abbiamo mappato circa 900 ettari di terreno potenzialmente destinabili a riforestazione naturale e forestazione "sintetica". Quest'ultima è una tecnologia molto innovativa che vogliamo studiare e che consente un assorbimento di CO_2 fino a 200/300 volte rispetto alla pianta naturale. La "nuova antropizzazione" è dunque l'equilibrio tra quello che può fare per noi la natura (che è fondamentale) e quello che può fare in più l'uomo per restituire un debito storico, nato con la rivoluzione industriale, quando la ferrovia aveva segnato fortemente la Lombardia in termini di infrastrutture.

La seconda azione che abbiamo intenzione di lanciare lungo questa asta è il progetto di una "pista superciclabile", cioè una sorta di autostrada per le biciclette, che si snoda senza interferenze con la viabilità automobilistica. Sarà una ricucitura, una "architettura che guarisce", per usare l'espressione del ricercatore di urbanistica Michael Murphy, il ridisegno di un territorio per migliorare la qualità della vita.



Andrea Gibelli
Presidente FNM S.p.A.

INTRODUZIONE DEL VICE PRESIDENTE

[GRI 102-14]

La sostenibilità è ormai diventata un focus comune per tutto il Gruppo FNM, dai vertici fino agli operatori del servizio. Sostenibilità implica che tutto sia in relazione con tutto: non c'è prosperità economica senza inclusione sociale, la crescita deve fare i conti con l'ecosistema e l'interesse individuale è sempre in rapporto con il bene comune, ed è questo l'obiettivo di FNM nel rafforzamento del suo percorso di Sostenibilità.

Azioni concrete sono raccontate in questo Bilancio di Sostenibilità, la quarta Dichiarazione Consolidata Non Finanziaria (DNF), in continuo aggiornamento verso le più evolute forme di reporting. Un documento ricco di novità, a partire dalla nuova matrice di materialità che mostra indiscutibilmente come il Gruppo sia allineato con i trend emergenti quali – in primis – i consumi energetici, le emissioni in atmosfera e il climate change, senza tralasciare l'intermodalità e l'integrazione dei servizi, il dialogo con gli stakeholder e lo sviluppo del territorio, in un'ottica di transizione ecologica dirimente.

La matrice sarà poi aggiornata il prossimo anno in considerazione del nuovo assetto organizzativo del Gruppo FNM, con l'ingresso del settore gestione infrastruttura autostradale della società Milano Serravalle e considerando i potenziali rischi emergenti derivanti dal contesto locale e internazionale dovuti all'impatto della pandemia da COVID-19.

Sfide a livello locale, nazionale e internazionale, anche per effetto della pandemia da COVID-19, che ci obbligano a ripensare i tempi della città, la modalità negli spostamenti e nuove forme di organizzazione del lavoro. FNM, su quest'ultimo aspetto, ha affrontato un percorso di smart working avviato da un anno e mezzo e ha gestito al meglio la situazione con riguardo alla sicurezza dei propri dipendenti e collaboratori, ma anche dei dati aziendali.

Nelle pagine che seguono troverete ulteriori novità, ad esempio l'introduzione dei più recenti indicatori del GRI come da normativa e di uno spettro di nuovi indicatori per soddisfare le principali richieste in ambito ESG provenienti dalle maggiori agenzie di rating della sostenibilità.

Si è proseguito con l'attività di formazione e di sensibilizzazione verso i temi di sostenibilità rivolta ai dipendenti che, come sottolineato, sta permeando a tutti i livelli.

Con l'Accordo Quadro di collaborazione tra FNM e l'Università degli Studi Milano Bicocca sui temi della Responsabilità Sociale di Impresa, della rendicontazione, dell'innovazione sociale e dello sviluppo sostenibile, si rafforza ulteriormente il rapporto con il mondo delle Università, anche per quanto già intrapreso prima della pandemia da COVID-19 nel coinvolgimento delle nuove generazioni attraverso momenti di incontro e dialogo.

E ancora, a rafforzamento dell'impegno nel raggiungimento degli SDGs dell'Agenda 2030 FNM partecipa al dibattito internazionale come parte del Comitato Sviluppo Sostenibile di UITP, l'Associazione Internazionale del Trasporto Pubblico, che riunisce operatori, autorità pubbliche, istituti scientifici e lavoratori del mondo, uniti nella promozione di un modello più efficiente e sostenibile di trasporto pubblico.

Il Gruppo FNM si conferma protagonista nelle politiche di sviluppo sostenibile e con il suo Bilancio di Sostenibilità, inserito nell'Index Future Respect 2020, ottiene il riconoscimento *High Performer* dai consumatori.

Tutto ciò spiega e conferma perché siamo sempre più apprezzati da tutti i nostri stakeholder e, nel contempo, evidenzia la consapevolezza di essere pronti ad affrontare le nuove sfide che il mercato e gli investitori, ma anche la stessa legislazione europea e nazionale, ci richiedono.



Gianantonio Arnoldi
Vice Presidente FNM S.p.A.
Presidente Comitato per la Responsabilità Sociale ed Etica

NOTA METODOLOGICA

[GRI 102-1] [GRI 102-10] [GRI 102-45] [GRI 102-46] [GRI 102-49] [GRI 102-50] [GRI 102-52] [GRI 102-53] [GRI 102-54]

Questo documento rappresenta il quarto Bilancio di Sostenibilità – Dichiarazione Consolidata di carattere Non Finanziario (di seguito anche "Bilancio di Sostenibilità-DNF") ex D.Lgs. 254 del 30 dicembre 2016 di attuazione della Direttiva 2014/95/UE; il documento riguarda le società appartenenti al Gruppo FNM, costituito da FNM S.p.A. e dalle sue controllate (di seguito "Gruppo"), e si riferisce al periodo 1 gennaio 2020 – 31 dicembre 2020.

Perimetro di reporting

Il Bilancio di Sostenibilità-DNF è stato redatto nella misura necessaria ad assicurare la comprensione delle attività del Gruppo, del suo andamento, dei suoi risultati e dell'impatto dallo stesso prodotti, coprendo i temi ritenuti rilevanti e previsti dall'Art. 3 del D.Lgs. 254/2016. In particolare, il perimetro dei dati economici risulta essere lo stesso del Bilancio Consolidato 2020 del Gruppo così come il perimetro delle informazioni sociali e ambientali, al netto di alcune limitazioni per quelle società che si ritiene non abbiano registrato impatti ambientali e sociali significativi nell'anno[1].

Inoltre, al fine di assicurare una comprensione più ampia dell'attività di impresa, del suo andamento, dei suoi risultati e dell'impatto dalla stessa prodotti (rif. Art. 4 del D.Lgs. 254/2016), sono presentate in modo separato e sempre identificabile le informazioni sociali e ambientali della società Trenord S.r.l. (di seguito "Trenord"), valutata con il metodo del patrimonio netto all'interno del Bilancio Consolidato di Gruppo. Eventuali modalità di rappresentazione dei dati quantitativi che dovessero differire da quanto sopra esposto sono espressamente indicate attraverso apposite note.

Le società DB Cargo Italia, NordCom e NORD ENERGIA, i cui dati e informazioni sono riportati singolarmente in appendice, non sono incluse nel perimetro della Dichiarazione Consolidata di carattere Non Finanziario in quanto società non consolidate integralmente.

Metodologia, principi e criteri di reporting

Il Bilancio di Sostenibilità-DNF è stato redatto in conformità ai "GRI Sustainability Reporting Standards" pubblicati dal Global Reporting Initiative (GRI), secondo l'opzione "Core". Al fine di agevolare il lettore nel rintracciare le informazioni all'interno del documento, alle pagine 239-244 è riportato il GRI Content Index. Gli indicatori di prestazione utilizzati sono quelli previsti dallo standard di rendicontazione adottato e sono rappresentativi dei diversi ambiti, nonché coerenti con l'attività svolta e gli impatti da essa prodotti. In particolare, la scelta degli indicatori di prestazione ha tenuto conto dell'analisi e della matrice di materialità presentata all'approvazione e alla valutazione congiunta del Comitato per la Responsabilità

1. In conformità all'articolo 4 del D.Lgs. 254/2016 non sono incluse nel perimetro le società: La Linea 80 Scarl in quanto non operativa, Milano Serravalle – Milano Tangenziali S.p.A. di cui è stata acquisita una partecipazione del 13,6% a luglio 2020, FNMPAY S.p.A. costituita il 7 ottobre 2020, MALPENSA DISTRIPARK S.r.l., e Nuovo Trasporto Triveneto in quanto non generano impatti sociali e ambientali.

Sociale ed Etica e del Comitato Controllo, Rischi e Operazioni con Parti Correlate, successivamente approvata dal C.d.A. di FNM S.p.A. il 09/03/2021 e, ove opportuno, degli orientamenti delle Linee Guida della Commissione europea "Orientamenti sulla comunicazione di informazioni di carattere non finanziario"[2]. Va, altresì, segnalato che il processo di reporting, al fine di soddisfare al meglio le esigenze di comunicazione esterna a stakeholder e investitori, ha contemplato nel novero degli indicatori informazioni utili alle maggiori richieste provenienti dalle agenzie di rating.

In un'ottica di crescente accountability verso i propri stakeholder, il Gruppo si è impegnato a rafforzare la propria attività di reporting andando oltre gli attuali obblighi normativi e adottando un sistema di reporting che promuove un ulteriore allineamento ai principali framework internazionali. In linea con lo scorso anno il Gruppo presenta la seconda edizione del Bilancio di Sostenibilità-DNF ispirato ai principi guida dell'International <IR> Framework, pubblicato nel dicembre 2013 dall'International Integrated Reporting Council (IIRC).

Le informazioni e i dati presenti all'interno del Bilancio di Sostenibilità-DNF sono forniti secondo un andamento triennale, eventuali modalità di rappresentazione che dovessero differire sono riportate con un raffronto al 2019 o espressamente indicate nel testo o in nota.

La periodicità di questa pubblicazione è impostata secondo una frequenza annuale, ai sensi delle disposizioni del D.Lgs. 254/2016. Per ogni informazione relativa al Bilancio di Sostenibilità-DNF è possibile scrivere a **csr-sostenibilita@fnmgroup.it**. Il documento è disponibile anche sul sito web del **Gruppo FNM http://www.fnmgroup.it/**.

Il Bilancio di Sostenibilità-DNF è stato approvato dal C.d.A. FNM S.p.A. congiuntamente al Bilancio Consolidato in data 18/03/2021.

Tutte le attività relative alla rendicontazione del Bilancio di Sostenibilità-DNF sono disciplinate da una specifica procedura operativa approvata il 31/01/2020.

Il soggetto designato abilitato allo svolgimento della revisione legale del presente Bilancio di Sostenibilità-DNF è PricewaterhouseCoopers S.p.A. che esprime con apposita relazione distinta un'attestazione circa la conformità delle informazioni fornite ai sensi dell'articolo 3, comma 10, del D.Lgs. 254/2016.

Nel Bilancio di Sostenibilità-DNF sono riportati, per la prima volta, i risultati del modello True Value. Sia il modello sia la quantificazione degli impatti economici, sociali e ambientali calcolati tramite la sua applicazione non sono oggetto di esame limitato da parte di PricewaterhouseCoopers S.p.A..

2. Documento "Orientamenti sulla comunicazione di informazioni di carattere non finanziario" (2017/C 215/01) emesso dalla Commissione europea in data 26 giugno 2017.

GUIDA ALLA LETTURA

[GRI 102-46] [GRI 102-49]

Il Bilancio di Sostenibilità del Gruppo FNM è l'occasione per raccontare, attraverso dati concreti, i principali risultati ottenuti nel corso dell'anno e che hanno meglio contraddistinto il percorso di sostenibilità del Gruppo.

Il documento è stato strutturato ispirandosi ai principi del Report Integrato.

Una prima parte del bilancio illustra come la **strategia**, la **governance**, le **performance** e le **prospettive** di un'organizzazione consentano di creare valore nel breve, medio e lungo periodo nel contesto in cui essa opera. Il documento vede qui rafforzati alcuni elementi previsti dal Framework per l'Integrated Reporting pubblicato dall'International Integrated Reporting Council (IIRC). Viene fornita una rinnovata rappresentazione del business, dove i principali capitali, ripresi successivamente, sono correlati al raggiungimento degli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (SDGs). I capitali, che costituiscono gli outcome delle attività, sono poi stati declinati in relazione alle metriche di misurazione degli stessi, in linea con i GRI Standards.

La seconda parte è focalizzata sulla presentazione dei **capitali**, ovvero le "risorse" materiali e immateriali che sono incrementate, ridotte o trasformate dall'attività e dagli output dell'organizzazione e che determinano la **creazione di valore**.

I principali capitali sono:

- capitale economico-finanziario
- capitale produttivo e intellettuale
- capitale umano
- capitale naturale
- capitale sociale e relazionale

Attraverso la progressiva analisi dei capitali che influenzano e sono influenzati dalle attività del Gruppo, FNM vuole comunicare in modo chiaro l'integrazione esistente e necessaria tra gli aspetti economici e quelli sociali e ambientali (ESG – Environmental, Social e Governance), tanto nei processi decisionali aziendali, quanto nella definizione della strategia, nella governance e nel modello di business del Gruppo. In tale contesto si segnala che, a differenza dello scorso anno, i risultati della performance di sostenibilità sono presentati suddivisi per segmento di business. Laddove la modalità di gestione del tema materiale fosse di diretta competenza della capogruppo (i valori delle forniture, l'organico per inquadramento ed età, le ore di formazione), i risultati vengono rappresentati in maniera aggregata a livello di Gruppo FNM, come anche di consueto i risultati della performance finanziaria. I dati relativi alla società Trenord (Trasporto ferroviario) sono sempre distinti da quelli del Gruppo FNM e debitamente segnalati.

Tra le principali novità, si segnala che è stata effettuata una **revisione delle tematiche materiali per il Gruppo**. Il processo di analisi di materialità, realizzato da tempo dal Gruppo FNM e allineato con quanto richiesto dall'IR Framework – cui si rimanda nel paragrafo 3.2. Matrice di Materialità – ha consentito di definire gli indicatori di performance presentati all'interno dei capitali. Inoltre, in relazione a tali tematiche, all'interno della sezione "Rischi e temi materiali" sono riportati i principali rischi identificati e la sintesi delle relative modalità di gestione degli stessi, in ossequio alle richieste del D.Lgs. 254/2016.

Ulteriori novità riguardano l'adeguamento dell'attività di reporting ai **nuovi GRI Standards** relativi alle Imposte (GRI 207), Acqua e scarichi idrici (GRI 303), Salute e sicurezza (GRI 403). Considerata la rilevanza che stanno assumendo le agenzie di rating, il Bilancio di Sostenibilità-DNF contempla anche una serie di **indicatori** per soddisfare le richieste crescenti di informazioni da parte degli investitori per la valutazione **ESG** delle aziende (a titolo di esempio, gestione della catena di fornitura; gestione del rischio; cyber security; sviluppo del capitale umano; attività e contributo economico alla comunità).

Nella descrizione dei principali impatti generati dal Gruppo, FNM ha proceduto ad **individuare** e **quantificare** gli impatti che sono generati attraverso la propria attività, non solo dal punto di vista **economico**, ma anche dal punto di vista **ambientale** e **sociale**, attraverso la metodologia del **True Value elaborata da KPMG** per fornire una rappresentazione completa del valore generato.

A fare da contesto, in questo panorama di importanti novità, vi è inoltre la pubblicazione delle Linee Guida del Piano Strategico 2021-25. Il 25 novembre 2020, il Consiglio di Amministrazione di FNM S.p.A. ha approvato le **Linee Guida del Piano Strategico 2021-2025** del Gruppo FNM che consentirà alle tematiche di sostenibilità di essere a tutti gli effetti integrate nella pianificazione delle attività di business del Gruppo.

1.

IL GRUPPO FNM: IDENTITÀ



14
1.1 PRINCIPALI HIGHLIGHTS

15
1.2. IL GRUPPO FNM E LA SUA STORIA

24
1.3 MISSION, VISION E VALORI

26
1.4 GLI STAKEHOLDER DEL GRUPPO FNM

1. Il Gruppo FNM: Identità

1.1 Principali Highlights

LA STRATEGIA DEL GRUPPO FNM: UN APPROCCIO E UN MODELLO INTEGRATO



RISORSE UMANE

2.265 Organico totale

98% Dipendenti con contratto a tempo indeterminato

35.424 Ore di formazione erogate

ISO 45001 40%
Società del Gruppo con Sistema di Gestione Salute e Sicurezza sul Lavoro

RESPONSABILITÀ SOCIALE (COMUNITÀ) E SUPPLY CHAIN

254,9 Valore economico distribuito

11 Eventi dedicati alla Mobilità sostenibile e al TPL

358,1 milioni di euro Valore totale delle forniture

70% Procedimenti di gara avviati e soggetti al rispetto dei criteri ESG

RESPONSABILITÀ AMBIENTALE

Componente di Energia Elettrica proveniente da fonti rinnovabili:
16%

30% a regime dal 2021

-27% Riduzione delle emissioni SCOPE 1*

-37% Riduzione delle emissioni SCOPE 2*

ISO 14001 50%
Società del Gruppo con Sistema di Gestione Ambientale

GOVERNANCE, INTEGRITÀ E RESPONSABILITÀ ECONOMICA

761 numero di persone formate sui temi etici

Governance della sostenibilità:
5 incontri con i Comitati

40% Quota di donne nel C.d.A.

63% Società del Gruppo con certificazione **ISO 37001**

RESPONSABILITÀ VERSO I CLIENTI, INFRASTRUTTURE E SISTEMI DI TRASPORTO

124 impianti (stazioni) gestiti da FERROVIENORD

SGSSL Sistema di Gestione della Salute e Sicurezza sul Lavoro per FERROVIENORD

ISO 39001 Sistema della sicurezza del traffico stradale per le società del trasporto passeggeri gomma (ATV, La Linea e Martini Bus)

711 Flotta autobus per TPL

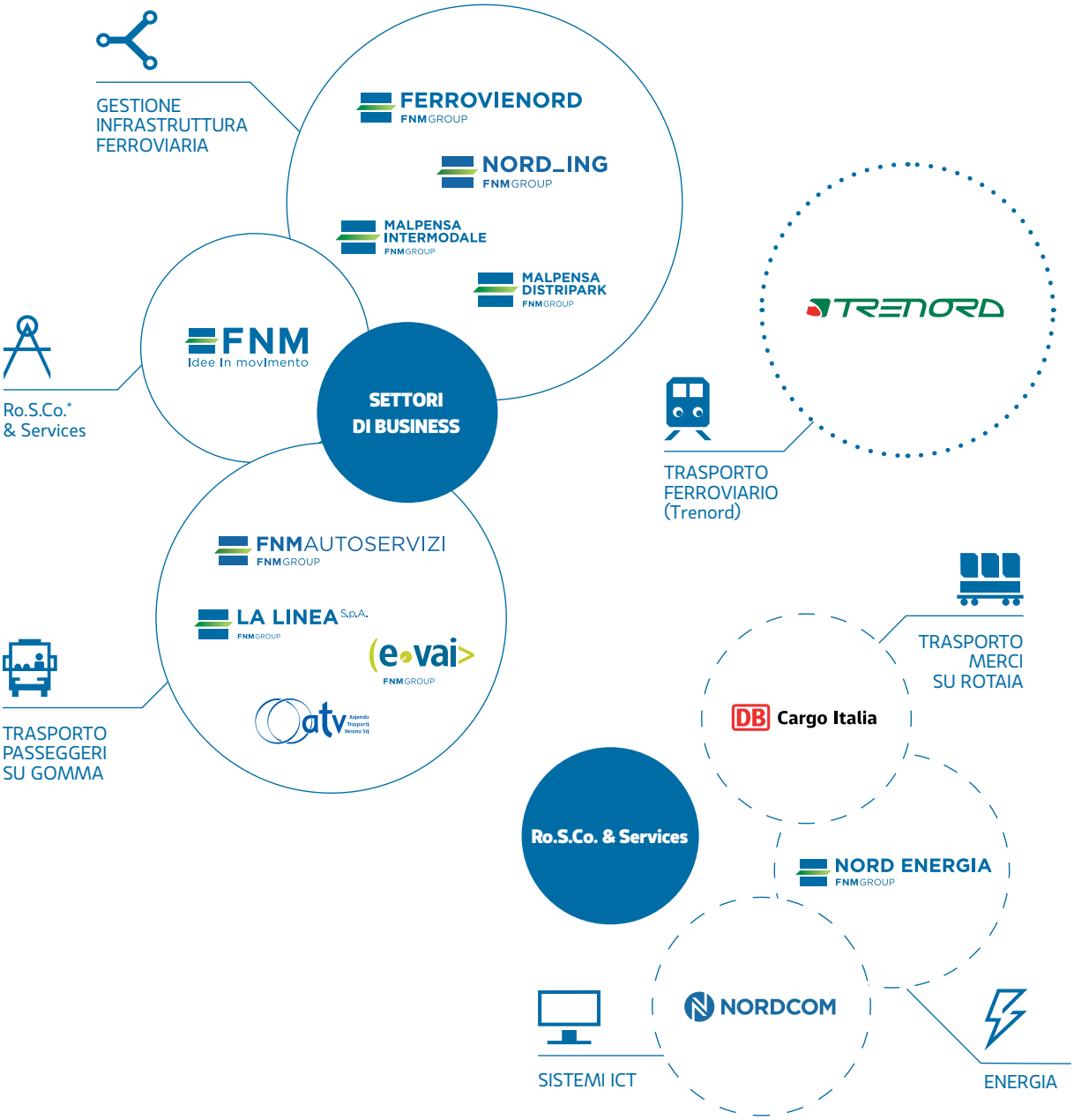
229 Auto di car sharing elettriche

** Per una contestualizzazione del trend anche rispetto agli impatti COVID-19 si rimanda al capitolo dedicato*

1.2. Il Gruppo FNM e la sua storia

Il Gruppo

[GRI 102-2] [GRI 102-3] [GRI 102-4] [GRI 102-6] [GRI 102-7] [GRI 102-10] [GRI 102-45]



Legenda partecipazioni

Società consolidata integralmente.

l settore "Trasporto Ferroviario" include in questo documento le attività svolte da Trenord S.r.l., società partecipata a controllo congiunto e quindi non rientrante nel perimetro di consolidamento del Gruppo FNM e non rappresentativa di uno specifico segment, ma inclusa nel perimetro della DNF.

Società valutata con il metodo del Patrimonio Netto.

** Rolling Stock Operating Company*

L'attività del Gruppo FNM, in coerenza con la sua storia evolutiva, propone un assetto organizzativo al cui interno sono presenti distinte competenze e attività focalizzate su tre diversi segmenti di business: Ro.S.Co. & Services, Gestione infrastruttura ferroviaria e Trasporto passeggeri su gomma.



FNM
idee in movimento

FNM S.p.A. è una società per azioni con sede a Milano, quotata alla Borsa di Milano dal 1926, ha funzioni di **direzione e coordinamento** di tutte le società controllate, e funge da **Rolling Stock Operating Company** (**Ro.S.Co.**) per la gestione e locazione del materiale rotabile.



FERROVIENORD
FNMGROUP

FERROVIENORD S.p.A. gestisce una rete ferroviaria di **330 km**, divisa tra il ramo Milano (**222 km**) e il ramo Iseo (**108 km**) e **124 stazioni** e **fermate** (di cui **115** di **servizio viaggiatori**), sulla base di una concessione valida fino al 31.10.2060. 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
FNMGROUP

NORD_ING S.r.l. è la società di ingegneria che progetta e coordina gli interventi di potenziamento infrastrutturale e di ammodernamento della rete ferroviaria e degli impianti di FERROVIENORD. La Società è controllata al **100%** da **FERROVIENORD**.

MALPENSA
INTERMODALE
FNMGROUP

MALPENSA INTERMODALE S.r.l., costituita da **FNM** nel **dicembre 2018**, è dedicata alla gestione del **terminal intermodale di Sacconago**, sito nella zona industriale del Comune di Busto Arsizio, locato da FERROVIENORD.

3. A fronte della natura di start up di MALPENSA INTERMODALE e DISTRIPARK, il segmento di business Mobilità Merci è ad oggi rappresentato a bilancio come parte del segmento Gestione infrastruttura ferroviaria.

MALPENSA DISTRIPARK FNM GROUP

MALPENSA DISTRIPARK S.r.l.[4], costituita da **FNM** a **ottobre 2019**, è dedicata allo sviluppo immobiliare delle aree adiacenti il Terminal di Sacconago, funzionale al progetto di gestione dei collegamenti intermodali del settore cargo.

GESTIONE INFRASTRUTTURA FERROVIARIA[3]

FNM AUTOSERVIZI FNM GROUP

FNM Autoservizi S.p.A., controllata al **100%** da **FNM**, gestisce il Trasporto Pubblico Locale (TPL) nelle Province di **Varese**, **Brescia** e **Como**; svolge, altresì, corse sostitutive di treno in relazione ai servizi ferroviari effettuati da Trenord.

LA LINEA S.p.A. FNM GROUP

La Linea S.p.A., controllata al **51%** da **FNM**, è società attiva nel settore del Trasporto Pubblico Locale su gomma nella **Regione Veneto**. Attraverso la società **Martini Bus S.r.l.**, partecipata al **100%**, è presente anche nel **settore del noleggio autobus con conducente**.

atv Azienda Trasporti Verona Srl

Azienda Trasporti Verona S.r.l. (ATV) gestisce il Trasporto Pubblico Locale urbano ed extraurbano su gomma nella Provincia di Verona. È controllata per il **50%** da **FNM** e per il restante **50% dal Comune di Verona** attraverso l'Azienda Mobilità Trasporti S.p.A. (AMT).

e·vai FNM GROUP

E-Vai S.r.l. offre servizi di **car sharing** con **veicoli elettrici** o **bimodali**, finalizzati al completamento della mobilità pubblica e in particolare ferroviaria, secondo modelli di business tradizionali e innovativi. **E-Vai** è una società controllata al **100%** da **FNM**.

TRASPORTO PASSEGGERI SU GOMMA

4. Società non consolidata nel perimetro dei dati e delle informazioni sociali e ambientali.

LE PRINCIPALI PARTECIPATE

TRASPORTO FERROVIARIO[5]

TRENORD

Trenord S.r.l. gestisce il servizio ferroviario di trasporto passeggeri, regionale e locale. L'attività si sviluppa su una rete di **1.900 km** distribuita su **40 direttrici** e **61 linee**, di cui **13** linee **suburbane (S)** e **passante ferroviario**, **46** linee **Regio e Regio Express**, linee **TILO** (Treni Regionali Ticino Lombardia) e **Lunga percorrenza** (in collaborazione con le Società Deutsche Bahn (DB) e le Ferrovie Federali Austriache - OBB) e **2** linee di collegamento con **Malpensa**.

La Società, nata il 3 maggio 2011, è una joint venture fra **Trenitalia S.p.A.** (Divisione Trasporto Regionale Lombardia) e **FNM S.p.A.**, entrambi partecipanti al **50%**.

TRASPORTO MERCI SU ROTAIA

DB Cargo Italia

DB Cargo Italia S.r.l.[6] è la società che gestisce il trasporto merci. È controllata al **60%** dal **Gruppo tedesco DB CARGO AG**, divisione di Deutsche Bahn specializzata nel trasporto ferroviario merci e leader in Europa e per il **40% da FNM S.p.A.**.

ENERGIA

NORD ENERGIA
FNM GROUP

NORD ENERGIA S.p.A.[6] 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.**.

SISTEMI ICT

NORDCOM

NordCom S.p.A.[6] opera nel mercato **ICT** in qualità di **system integrator e solution provider** rivolgendosi alle imprese di trasporto e alla pubblica amministrazione. La società è controllata al **58%** da **FNM S.p.A.** e al **42%** da **TIM S.p.A.**.

5. Il settore "Trasporto Ferroviario" include in questo documento le attività svolte da Trenord, società partecipata a controllo congiunto e quindi non rientrante nel perimetro di consolidamento del Gruppo FNM e non rappresentativa di uno specifico segment, ma inclusa nel perimetro della DNF.
6 Società non consolidata nel perimetro dei dati e delle informazioni sociali e ambientali.



Assetto societario al 31 dicembre 2020

FNM è il principale Gruppo integrato nella mobilità sostenibile in Lombardia. Rappresenta il primo polo in Italia che unisce la gestione delle infrastrutture ferroviarie alla mobilità su gomma e alla gestione delle infrastrutture autostradali con l'obiettivo di proporre un modello

FNM GROUP
idee in movimento

SOCIETÀ CONSOLIDATE INTEGRALMENTE

RO.S.CO. & SERVICES

- Locazione materiale rotabile
- Fornitura dei servizi amministrativi

FNM	100%
FNMPAY FNM GROUP	100%

TRASPORTO FERROVIARIO

- Gestione infrastruttura ferroviaria in Lombardia
- Gestione terminal intermodale

FERROVIENORD FNM GROUP	100%
NORD_ING FNM GROUP	100%
MALPENSA INTERMODALE [1] FNM GROUP	100%
MALPENSA DISTRIPARK [1] FNM GROUP	100%

TRASPORTO PASSEGGERI SU GOMMA

- Gestione TPL su strada
- Servizio car sharing elettrico

FNMAUTOSERVIZI FNM GROUP	100%
atv Azienda Trasporti Veronesi srl	50%
LA LINEA S.p.A. FNM GROUP	50%
	100%
NTT NUOVO TRASPORTO TRIVENETO FNM GROUP	100%
e.vai FNM GROUP	100%

GESTIONE INFRASTRUTTURA AUTOSTRADALE

- Gestione infrastruttura autostradale in concessione

	96%
	100%

innovativo di governo della domanda e dell'offerta di mobilità improntato all'ottimizzazione dei flussi e alla sostenibilità ambientale ed economica. È uno dei principali investitori italiani non statali del settore. FNM S.p.A. è una società per azioni quotata in Borsa dal 1926. L'azionista di maggioranza è Regione Lombardia, che detiene il 57,57% del pacchetto azionario.

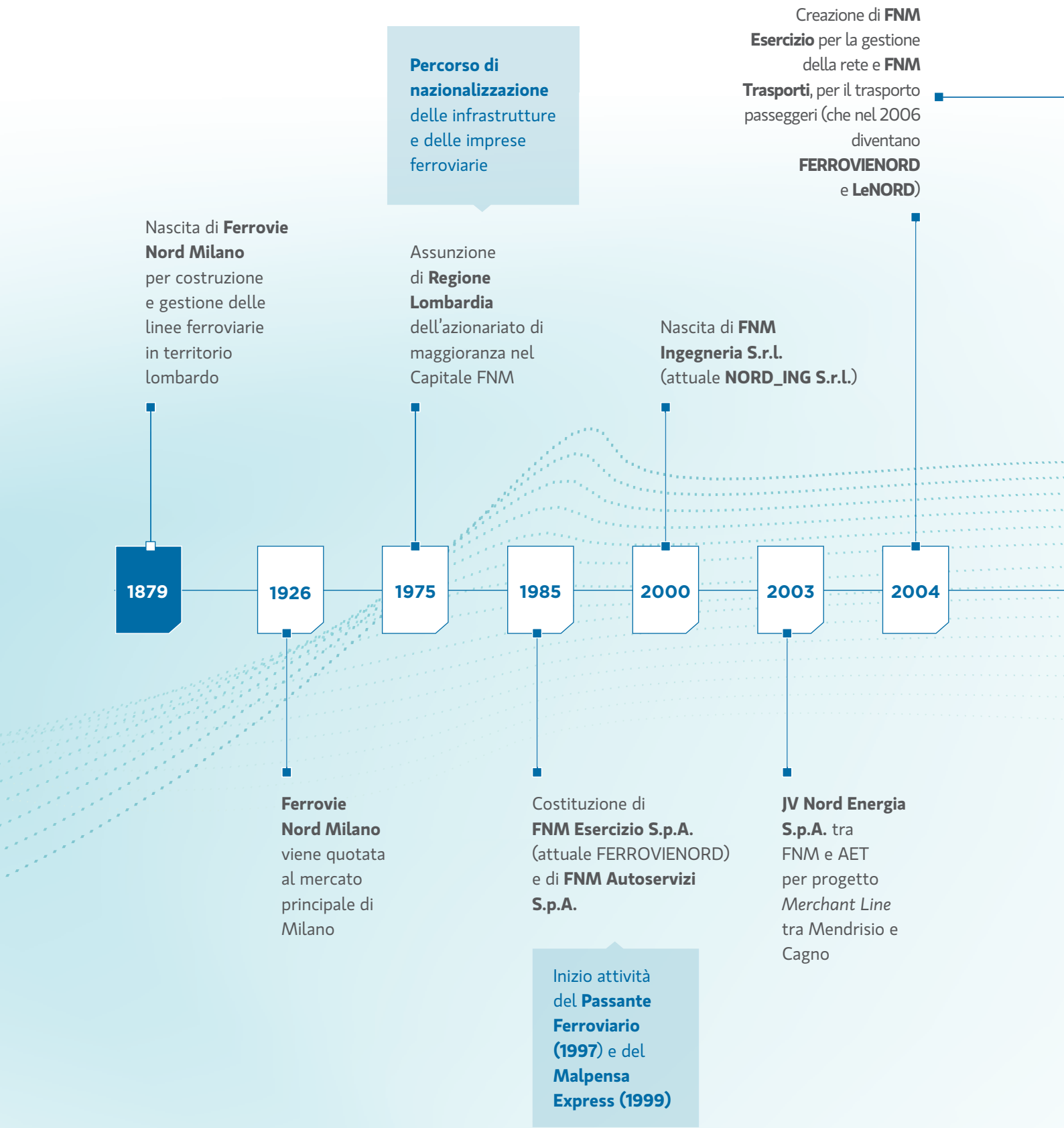
SOCIETÀ CONSOLIDATE A PATRIMONIO NETTO

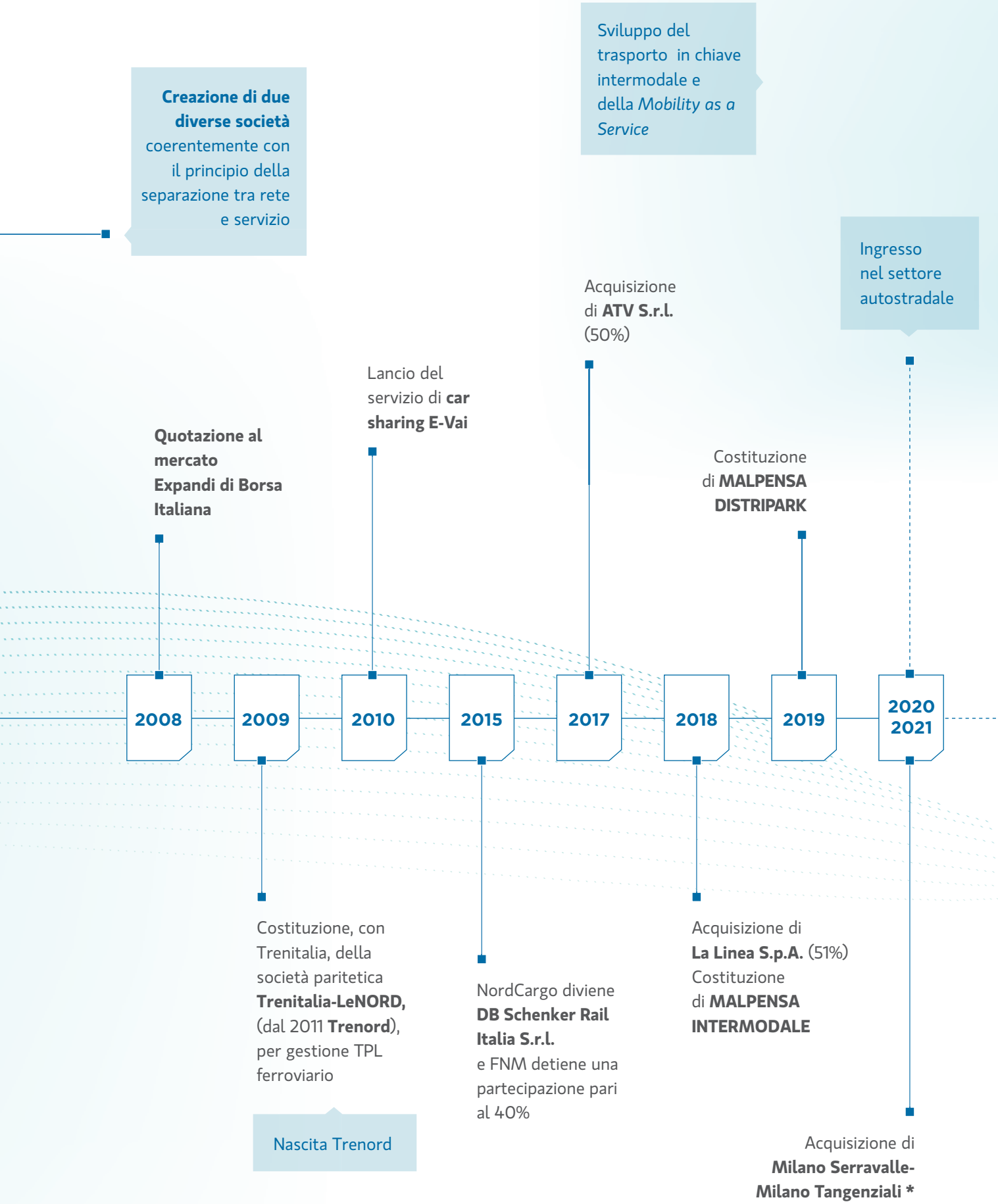
TRENORD	50%	TILO	50%
DB Cargo Italia [1]	40%		
NORD ENERGIA FNM GROUP	60%		
NORDCOM	58%		
OMNIBUS PARTECIPAZIONI [2]	50%	AFF	49%
BUSFORFUN [2]	24,7%		
Autostrada Pedemontana Lombarda	36,7%		

Al 31 dicembre 2020 FNM S.p.A. detiene una partecipazione in MISE del 13,6%, aumentata al 96% il 26 febbraio 2021, giorno da cui è stata consolidata integralmente.

1. Società operanti nel settore della mobilità merci, in fase di start up, ad oggi incluse rispettivamente nel segmento Gestione infrastruttura Ferroviaria e Ro.S.Co. & Service
2. Società operanti nel trasporto passeggeri su gomma ma considerate nel bilancio nel segmento Ro.S.Co. ai fini della redazione del bilancio

La storia del Gruppo FNM





* Acquisizione di una quota del 13,6% da ASTM il 29 luglio 2020, firma del contratto di compravendita di quota dell'82,4% con Regione Lombardia il 3 novembre 2020. Con il perfezionamento dell'acquisizione il 26 febbraio 2021, FNM detiene il 96% del capitale di Milano Serravalle-Milano Tangenziali.

1.3. Mission, vision e valori

[GRI 102-16]

Il Gruppo FNM è per sua natura un'azienda sempre in evoluzione, in movimento, un'azienda proiettata allo sviluppo continuo della mobilità in tutti i suoi aspetti. Un servizio integrato ispirato agli stessi valori che l'hanno accompagnata sin dall'inizio in tutte le sue attività di business, il Gruppo opera infatti in piena coerenza con i principi di responsabilità, integrità, trasparenza, efficienza, merito e sostenibilità. Una vision e una mission fedeli a quei valori che con il tempo si sono arricchiti di expertise.

Vision

Migliorare la vita delle persone, delle città e delle imprese, sviluppando connessioni e rispondendo alle esigenze di mobilità.

Mission

Sviluppare una piattaforma integrata di servizi di mobilità, costruita secondo criteri di sostenibilità ambientale ed economica, che metta a sistema e connetta (fisicamente e digitalmente) attrattori, nodi urbani e reti di trasporto, per creare valore sociale e favorire la produttività del territorio.

Le Linee Guida del Piano Strategico 2021-25 individuano il Gruppo come un operatore integrato della mobilità sostenibile, assicurando il posizionamento di FNM quale gruppo guidato da principi di sostenibilità ambientale, sociale e di governance (ESG) nella definizione dei propri processi aziendali e del portafoglio investimenti.


VISION
MISSION

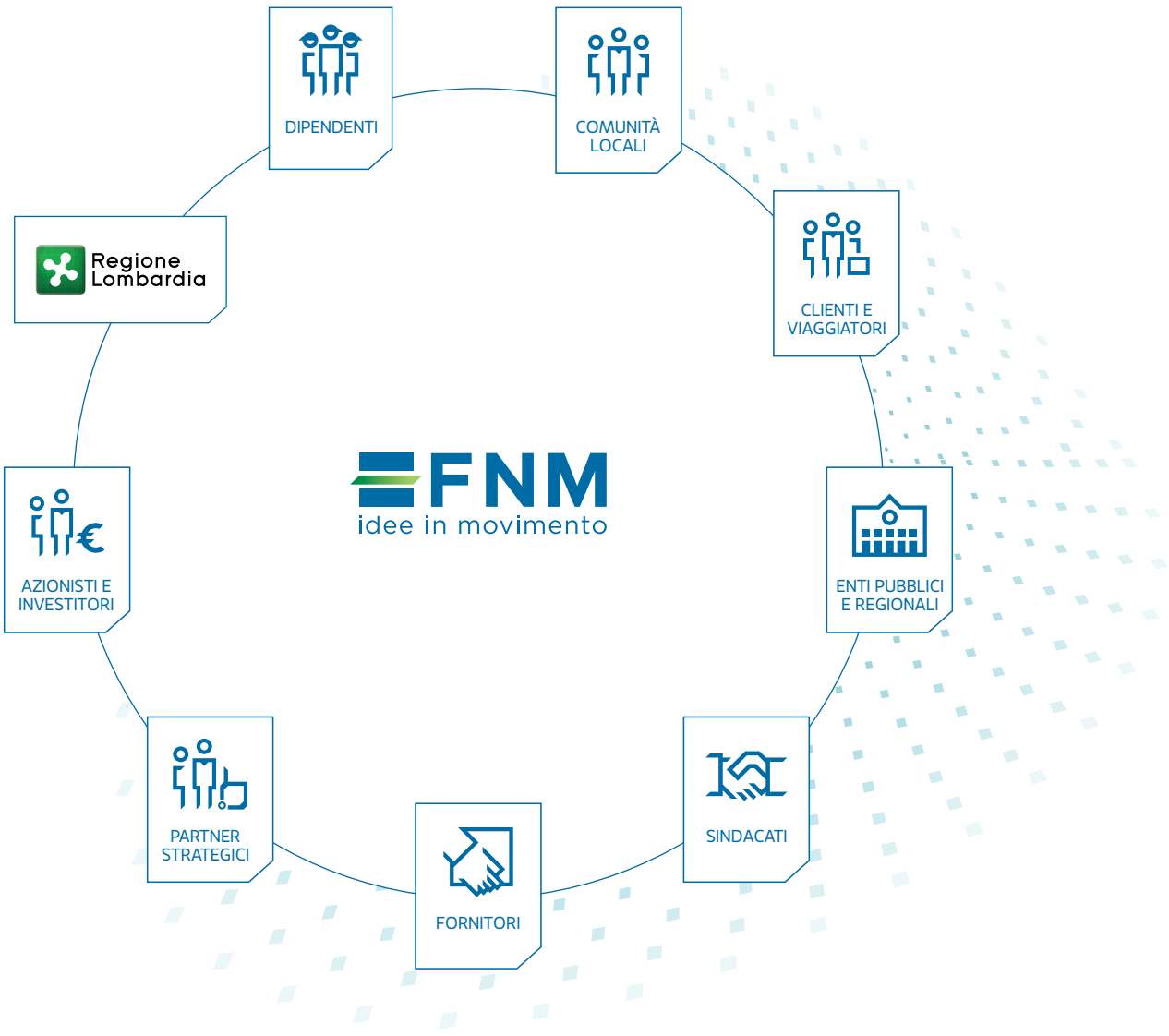
1.4.Gli stakeholder del Gruppo FNM

[GRI 102-13] [GRI 102-21] [GRI 102-40] [GRI 102-42] [GRI 102-43] [GRI 102-44]

Comunicare in maniera costante e aggiornata con i propri stakeholder è fondamentale per essere un Gruppo capace di offrire un servizio di mobilità completamente integrato in grado di **soddisfare agevolmente le richieste del consumatore** e di tutti gli stakeholder coinvolti.

In virtù di questa consapevolezza e della volontà di condurre il proprio business all'insegna dell'etica, in maniera trasparente e rispettosa, il Gruppo si impegna ad un **dialogo continuo e costruttivo con gli stakeholder**.

MAPPA DEGLI STAKEHOLDER



Categorie di stakeholder	Principali modalità di coinvolgimento
Azionisti e Investitori	Assemblea degli azionisti; bilancio d'esercizio e resoconti intermedi, relazione di corporate governance; comunicati finanziari; periodiche presentazioni corporate; sito web istituzionale; credit rating.
Clienti e Viaggiatori	Campagne di comunicazione per la diffusione delle misure di sicurezza adottate; indagini periodiche per la valutazione dell'esperienza di viaggio; organizzazione di eventi online; FERROVIENORD ti ascolta (canale di segnalazione sull'attività dell'azienda quali lavori in corso, accessibilità e servizi nelle stazioni); social network.
Comunità locali	Eventi a tema in presenza o in modalità digital; adesione ad associazioni nazionali e internazionali con un forte focus ESG; tavoli e iniziative di confronto con le associazioni appartenenti al settore dei trasporti; iniziative e attività sponsorship.
Dipendenti	Attività di formazione anche in modalità e-learning; review della performance; indagini di clima; campagne di comunicazione e prevenzione ad hoc; intranet aziendale; strumento di gestione delle segnalazioni su possibili violazioni del Codice Etico, 231 e privacy; coinvolgimento dei dipendenti attraverso invio di apposita informativa COVID-19 e messa a disposizione di dispositivi di protezione individuale.
Enti pubblici e regionali	Tavoli e iniziative di confronto istituzionale; conferenza dei servizi; attività di engagement ai fini della valutazione della rilevanza dei temi materiali per il Gruppo FNM e del tema climate change.
Partner strategici	Conferenze stampa; attività di formazione e sensibilizzazione presso le Università; attività di engagement ai fini della valutazione della rilevanza dei temi materiali per il Gruppo FNM e del tema climate change, anche in modalità digital.
Fornitori	Attività di engagement ai fini della valutazione della rilevanza del tema climate change; albo fornitori; piattaforma e-procurement; gare di appalti per lavori, servizi e forniture.
Regione Lombardia	Convegni; attività di engagement ai fini della valutazione della rilevanza dei temi materiali per il Gruppo FNM; attività progettuali con la Direzione Ambiente e Clima e la Direzione Infrastrutture, Trasporto e Mobilità sostenibile; provvedimenti autorizzativi ai fini dell'analisi di impatto per l'estensione della rete.
Sindacati	Tavoli di confronto sindacale.

Per il Gruppo coinvolgere direttamente i propri stakeholder significa cogliere l'opportunità unica di raccogliere spunti e idee per recepire le esigenze del territorio e rispondervi in modo efficace. Aderire a livello nazionale ed internazionale a network e associazioni significa, altresì, rendersi cittadino attivo e consapevole dello sviluppo sostenibile del proprio Paese, ma anche recettore dei più innovativi trend di settore e di sostenibilità.

Le principali associazioni a cui il Gruppo aderisce:

Associazione	Principali obiettivi
4MANAGER	Associazione nata da Confindustria e Federmanager per **promuovere la cultura d'impresa**, managerialità e imprenditorialità in Italia.
AIAS Associazione professionale Italiana Ambiente e Sicurezza	Associazione impegnata nello sviluppo della **cultura della sicurezza** in tutti i luoghi di lavoro e di vita e per una prevenzione efficace.
Aspen Institute Italia	Associazione privata, indipendente senza fini di lucro nata con l'obiettivo di approfondire la discussione, lo scambio di conoscenze, informazioni e valori sui problemi e le **sfide più attuali della politica, dell'economia, della cultura e della società**.
Associazione Italiana Internal Auditors	Associazione italiana affiliata all'Institute of Internal Auditors per gli standard, la certificazione e la formazione per la professione di Internal Auditor.
Assolombarda	Assolombarda è l'associazione delle **imprese che operano nella Città Metropolitana di Milano** e nelle Province di Lodi, Monza e Brianza, Pavia. Ha lo scopo di tutelare gli interessi delle imprese associate e offrire servizi di consulenza specialistica.
ASSONIME	Associazione per le **società per azioni italiane** che si occupa dello studio e della trattazione dei problemi che riguardano gli interessi e lo sviluppo dell'economia italiana.
ASSTRA	Associazione delle aziende di **Trasporto Pubblico Locale in Italia**. Ha l'obiettivo di rappresentare le esigenze e gli interessi degli operatori del Trasporto Pubblico nelle adeguate sedi istituzionali, nazionali ed internazionali.
CEI Comitato Elettrotecnico Italiano	Associazione di diritto privato, senza scopo di lucro, responsabile in ambito nazionale della **normazione tecnica in campo elettrotecnico, elettronico e delle telecomunicazioni**.

Associazione	Principali obiettivi
CIFI Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani	Associazioni tecnica e professionale nata con l'obiettivo di promuovere l'esame e lo **studio delle questioni scientifiche, tecniche, economiche e legislative in materia di trasporti terrestri**; valorizzare la funzione degli ingegneri e concorrere al miglioramento della cultura tecnica e dell'addestramento e perfezionamento professionale degli addetti all'industria dei trasporti terrestri.
Consorzio ELIS	Società consortile che promuove la formazione tecnica dei giovani, favorendone la **transizione verso il lavoro** attraverso iniziative formative espressione delle responsabilità sociale dell'intera community consortile.
ECH2A European Clean Hydrogen Alliance	Alleanza nata nel contesto dell'attuale presidenza europea per **accelerare la decarbonizzazione dell'industria** e consolidare la leadership industriale in Europa nel settore dell'idrogeno. Il Gruppo FNM collabora all'associazione nell'ambito delle attività relative alla "**mobilità a idrogeno**", con l'obiettivo di monitorare l'evolversi della strategia europea sul tema e partecipare alle discussioni e ai gruppi di lavoro ad essa collegati.
Fondazione Politecnico di Milano	È proseguita l'operatività della Convenzione Quadro per attività di collaborazione scientifica e di supporto ai processi di innovazione tra il Gruppo FNM e la **Fondazione Politecnico di Milano** con l'obiettivo di sviluppare iniziative congiunte di formazione e ricerca in ambiti quali: sistemi elettrici ed efficienza energetica; attività manutentive e diagnostica avanzata; ingegneria ferroviaria; pianificazione urbanistica in relazione alle infrastrutture e ai sistemi di trasporto; materiale rotabile; sistemi innovativi per il controllo e la sicurezza delle stazioni.
Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile	Fondazione di riferimento per i principali settori e protagonisti della **green economy**, **economia circolare** e **sharing mobility**.
IGI Istituto Grandi Infrastrutture	Centro studi fondato con lo scopo di approfondire i temi degli **appalti pubblici**, interlocutore internazionale per il dibattito sull'evoluzione e impatti relativi alla legislazione sui lavori pubblici.
The European House – Ambrosetti	Gruppo di professionisti che offre consulenza direzionale, aggiornamento continuo, attività di ricerca, workshop e forum.

Associazione	Principali obiettivi
UITP	Associazione Internazionale del Trasporto Pubblico che riunisce operatori, autorità pubbliche, istituti scientifici e lavoratori con l'obiettivo di promuovere un **modello efficiente e sostenibile di Trasporto Pubblico** nel mondo.
Valore D	Webinar e corsi di aggiornamento professionale in modalità e-learning, in programma per il 2021.

L'impegno di FNM per le generazioni future

La costante attività di coinvolgimento che il Gruppo FNM manifesta ha permesso nel tempo di sviluppare e mantenere relazioni costruttive e solide con la comunità locale sui temi di sostenibilità. È in questo contesto che si inseriscono le attività di ascolto avviate nel corso del 2020 compatibilmente con le disposizioni normative per fronteggiare i rischi sanitari connessi alla pandemia.

In linea con le iniziative di natura privata e volontaristica presenti a livello internazionale di lotta al cambiamento climatico e sulla base della rinnovata consapevolezza sugli impatti che le persone generano con i loro spostamenti, il Gruppo ha voluto avviare una specifica attività di stakeholder engagement attorno al tema **del climate change, contestualizzandolo all'interno del settore in cui opera**.

Nel 2020 il Gruppo ha organizzato tre momenti di incontro e dialogo presso l'Università Bicocca con il coinvolgimento di 108 studenti. Oltre agli studenti del Master di I Livello "Sostenibilità in diritto, finanza e management SILFIM", sono stati coinvolti i ragazzi del II anno del corso di laurea triennale "Marketing, comunicazione aziendale e mercati globali". Sempre con l'Università Bicocca di Milano, nell'ambito del progetto europeo Erasmus+, è stato organizzato un tavolo di lavoro multidisciplinare dal titolo "**Roundtable focusing on NFR Directive, ESG, Value Creation and COVID-19**". Al termine di ogni evento formativo è stato somministrato agli studenti un questionario interattivo per indagare la percezione della tematica climate change tra le nuove generazioni.



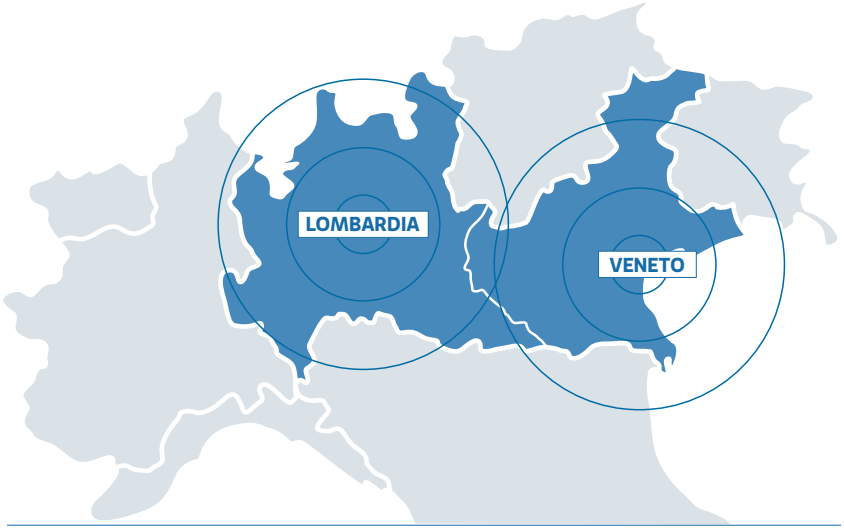
Il trend che ne emerge è chiaro. **Le future generazioni hanno una sviluppata sensibilità agli impatti e ai costi economici e sociali che potrebbero derivare dall'acuirsi della gravità e dalla frequenza di eventi meteorologici estremi legati al cambiamento climatico** (ad esempio, variazioni delle precipitazioni, estrema variabilità del tempo, acidificazione degli oceani, innalzamento del livello del mare e della temperatura media). Consapevoli dei rischi, ritengono di fondamentale importanza che le aziende di oggi integrino la propria strategia di business considerando i rischi climatici quale input nelle decisioni strategiche aziendali.

L'impegno di FNM verso il territorio: enti pubblici regionali, comunità locali

A fronte dell'estensione territoriale del Gruppo FNM e del suo rapporto con gli enti pubblici e regionali, il Gruppo ha sempre cercato di stimolare il dialogo con gli enti organizzando incontri one-to-one o eventi multistakeholder, come negli anni passati con i Comuni di Laveno e Martinengo o l'evento multistakeholder di Saronno esteso alle amministrazioni comunali, associazioni, università ed enti attivi nel territorio.

In virtù del contesto regionale istituzionale che pone FNM quale principale attore nella promozione della mobilità integrata in Lombardia e, in generale, nel Nord Italia, il Gruppo ha sempre condotto un'attività di stakeholder engagement con Regione Lombardia, con le due Direzioni Generali Infrastrutture, Trasporto e Mobilità Sostenibile e Ambiente e Clima di Regione Lombardia con l'obiettivo di condividere i principali rischi, le opportunità e i processi trasformativi che il sistema trasporti sarà chiamato a implementare per fare fronte agli scenari posti dal cambiamento climatico.

A differenza degli scorsi anni, nel corso del 2020 non è stato possibile condurre un'attività strutturata di stakeholder engagement a causa della pandemia di COVID-19. FNM si augura di poter dare una maggiore continuità a questa attività per condividere con gli stakeholder i principali trend trasformativi che investono il sistema trasporti.



2.

GLI IMPATTI GENERATI DALLA PANDEMIA NEL MERCATO DEI TRASPORTI





34

2.1. LA PANDEMIA DA COVID-19

36

2.2. GLI IMPATTI DEL COVID-19
SULLA MOBILITÀ IN ITALIA E IN EUROPA

38

2.3. IL TREND EMERGENTE

2. Gli impatti generati dalla pandemia nel mercato dei trasporti

2.1. La pandemia da COVID-19

Il 2020 è stato influenzato dagli effetti negativi provocati dalla pandemia globale di COVID-19. In conseguenza della dichiarazione di emergenza pandemica da parte dell'Organizzazione Mondiale della Sanità e dell'emanazione del primo decreto[7] da parte del Consiglio dei Ministri, è seguito un effetto domino che ha comportato ripercussioni economiche sul sistema produttivo regionale e nazionale, sulla mobilità e nello specifico sul Trasporto Pubblico Locale, anche a seguito delle diverse disposizioni normative e dei successivi provvedimenti assunti nel corso dei mesi dalle autorità competenti per contenere la diffusione del contagio.

Tutte le società del Gruppo FNM hanno **attivato tempestivamente le misure richieste dai decreti governativi volti a frenare l'epidemia**, intervenendo sulla tutela della salute del personale e dei passeggeri e cercando di far fronte al contenimento delle ripercussioni economiche. In particolare, con l'obiettivo di tutelare la salute dei lavoratori, il Gruppo, oltre ad aver incentivato fin dall'inizio dell'emergenza sanitaria lo svolgimento dell'attività lavorativa in smart working, ha attivato una copertura assicurativa straordinaria per la gestione di un'eventuale infezione da COVID-19 per tutti i propri dipendenti, sottoscrivendo una polizza integrativa in grado di coprire le spese legate ad un eventuale ricovero e alla successiva fase di recupero.

Dopo una prima fase di lockdown, nel periodo di giugno-settembre sono state previste minori misure restrittive, le quali hanno consentito una ripresa progressiva delle attività del Gruppo rispetto ai valori registrati nel periodo marzo-maggio, in particolare delle attività sul Trasporto Pubblico Locale.

In seguito, con l'aggravarsi nuovamente della situazione sanitaria, i decreti emanati nel mese di ottobre hanno ristabilito alcune restrizioni

7. Decreto Legge 23 febbraio 2020, n. 6. Link

per svariate attività. In particolare, nella Regione Lombardia, rientrando nella fascia a maggior rischio dove a partire dal 3 novembre sono state nuovamente adottate misure restrittive della mobilità per contenere la diffusione del contagio. Tutte queste misure hanno comportato nuovi impatti economici sul sistema produttivo regionale e nazionale, sulla mobilità e nello specifico sul Trasporto Pubblico Locale.

Gli effetti derivanti dall'emergenza pandemica sul Gruppo FNM, i cui business relativi all'attività di noleggio di materiale rotabile e di gestione dell'infrastruttura ferroviaria non sono stati sostanzialmente impattati dall'emergenza epidemiologica, riguardano principalmente il trasporto su gomma e la partecipata Trenord. I divieti alla mobilità e alla circolazione, nonché la chiusura dell'attività scolastica, previsti dalle disposizioni governative e regionali, hanno generato nel corso del 2020 una significativa riduzione della domanda di trasporto e conseguentemente dei ricavi da traffico. A compensazione di tale flessione dei ricavi, la Legge 17 Luglio 2020, n. 77 (art. 200 comma 1, cosiddetto "Decreto Rilancio"), al fine di sostenere il settore del Trasporto Pubblico Locale e regionale di passeggeri, ha istituito presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un fondo, successivamente integrato dalla Legge 13 Ottobre 2020, n. 126 (art. 44, cosiddetto "Decreto Agosto"), destinato a compensare, in parte, la riduzione dei ricavi tariffari relativi ai passeggeri nel periodo dal 23 febbraio 2020 al 31 gennaio 2021, e dalla Legge 18 dicembre 2020, n.176 (art. 22ter, cosiddetto "Decreto Ristori Bis").

In particolare i costi del personale, al netto del beneficio derivante dai minori costi, pari a 1 milione di euro, in relazione alla diminuzione dell'organico medio evidenziano un decremento netto complessivo di 11.004 migliaia di euro, principalmente per effetto dell'utilizzo ferie residue, di strumenti di supporto al reddito (Cassa Integrazione Generale e Fondo Trasporto Pubblico) e del minor ricorso a lavoratori temporanei, in relazione alla riduzione delle attività lavorative come conseguenza dell'emergenza COVID-19.

Si rilevano in calo i consumi per carburante di trazione per le società operanti nel segmento del traporto su gomma, per effetto dei minori servizi effettuati in relazione alle misure restrittive adottate per il contenimento della pandemia COVID-19.

I costi per servizi evidenziano:

- decremento delle spese per la manutenzione degli autobus e del materiale rotabile per 1.512 migliaia di euro;
- riduzione delle spese per dipendenti, in particolare viaggi, trasferte e medicina preventiva, per 1.226 migliaia di euro;
- decremento pari a 957 migliaia di euro, per subaffidi di autoservizi a terzi;
- decremento delle spese commerciali e di provvigioni a terzi per 635 migliaia di euro, in relazione alle minori vendite di titoli di viaggio effettuate nel periodo;
- aumento delle spese di pulizia e igienizzazione per 159 migliaia di euro.

2.2. Gli impatti del COVID-19 sulla mobilità in Italia e in Europa

[GRI 102-15]

La pandemia da COVID-19 ha comportato una dirompente mutazione nel settore della mobilità urbana partendo da una radicale inversione di tendenza nella scelta dei mezzi di trasporto.

Secondo una ricerca ISFORT[8], in seguito a un biennio 2017-2019 positivo in termini di domanda di mobilità (+8% gli spostamenti, +14% i passeggeri-km), nel 2020 si è assistito ad un crollo considerevole: durante il lockdown gli spostamenti giornalieri si sono ridotti del 67%, i passeggeri-km dell'84%. Nella fase post-restrizioni la domanda ha subito un rimbalzo (+156% per gli spostamenti, +352% per i passeggeri-km tra metà maggio e metà ottobre), senza però tornare ai livelli pre COVID-19 del 2019, rispetto ai quali si registra una differenza del 15% per numero di viaggi e del 25% per numero di passeggeri-km.

Quello che emerge dalle misurazioni condotte dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti[9] è un aumento considerevole, ma del tutto prevedibile, dell'utilizzo dell'auto per gli spostamenti individuali, particolarmente rilevante nel bimestre marzo-aprile, anche se i volumi sono stati contenuti.

Il settore che più ha subito una flessione negativa nel periodo di emergenza sanitaria è stato quello dei trasporti collettivi, come confermato da varie analisi condotte. I cali registrati hanno superato anche il 90% durante il primo lockdown, in parte recuperati poi nella seconda fase.

Si è rilevata una riduzione anche nella scelta dei trasporti su rotaia; in particolare è rilevante il gap tra l'offerta dei servizi e la domanda da parte dei passeggeri.

A conferma di quanto evidenziato, secondo Altroconsumo[10], solo il 15% degli italiani utilizza almeno una volta a settimana i trasporti collettivi, rispetto al 27% registrato prima della pandemia. A fronte di ciò si è sviluppato un marcato indice della mobilità attiva (piedi, bicicletta, micro-mobilità), la cui quota si è mantenuta al di sopra del 30% per tutto l'anno.

Le cause che hanno influenzato le tendenze fino a qui presentate sono brevemente discusse in seguito. In primis, le restrizioni hanno portato a dei cambiamenti nelle abitudini di spostamento. I fattori eziologici hanno fatto aumentare lo smartworking rispetto al lavoro in presenza, comportando la riduzione delle necessità di spostamento dei lavoratori che giornalmente erano soliti recarsi a lavoro. Allo stesso modo la

8. 17° Rapporto sulla mobilità degli italiani. Tra gestione del presente e strategie per il futuro. ISFORT (2020). Link
9. Osservatorio sulle tendenze di mobilità durante l'emergenza sanitaria del COVID-19. Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (2020). Link
10. COVID-19 e mobilità: come è cambiato il nostro modo di muoverci. La nostra inchiesta. Altroconsumo (2020). Link

riduzione, se non il completo divieto, di alcune categorie di attività di svago hanno altrettanto inficiato la quantità degli spostamenti stessi.

Inoltre, quello che è emerso come uno dei fattori determinanti è la "paura del contagio", la quale comporta una mancanza di "fiducia" nella scelta dei mezzi affollati e frequentati da un alto numero di utenti. Infatti, secondo una survey di Altroconsumo[10] l'80% degli intervistati considera poco sicuri i trasporti pubblici e alte percentuali di intervistati propendono per le forme di modalità condivisa.

Per riassumere, chi non utilizza più mezzi pubblici ora effettua gli spostamenti in auto nel 42,8% dei casi e a piedi o in bicicletta nel 29,5%[8]. Quasi un viaggio su quattro non viene più effettuato a causa della riduzione della domanda di mobilità. Secondo una ricerca dell'Osservatorio Nazionale Sharing Mobility solo il 42% delle persone che utilizzano il trasporto pubblico per lavoro e/o studio non modificherà le proprie abitudini di spostamento pre COVID-19[11].

Infine, altro aspetto da considerare sono le conseguenze negative che si sono ripercosse sull'avanzamento della diffusione di forme innovative di mobilità, come le *sharing platforms*. Questo aspetto ricopriva un fattore chiave nel percorso verso una mobilità sostenibile, ostacolata dalla paura che la pandemia ha portato con sé, ritenendo il servizio insicuro, dato l'alto numero di utenti che ne usufruiscono. Infatti, la mobilità collettiva (incluse la sharing mobility e l'intermodalità) ha registrato, rispetto al 2019, una perdita di quasi il 90% dei passeggeri e dei 2/3 della quota modale (scesa al 4%) durante il lockdown; nel primo mese post-restrizioni si è invece assistito ad un significativo recupero di mercato che tuttavia si è fermato al 50% del target pre COVID-19 e ad una quota modale dell'8%; dati che sono anche in linea con gli altri Paesi europei. In questo contesto, Milano, rispetto ad altre città, ha visto crescere maggiormente il numero di noleggi medi giornalieri (car sharing, scootersharing, bikesharing, monopattini in sharing), tuttavia non registrando i volumi pre COVID-19, se non in riferimento all'uso del monopattino elettrico in sharing. Questi dati mostrano chiaramente che la domanda complessiva di mobilità subirà una contrazione, perché molti spostamenti non saranno proprio effettuati, ancorché utenti di sharing mobility continueranno a spostarsi, ma compiendo altre scelte di mobilità[11].

A sostegno della causa più diffusa a livello nazionale per il declino nell'utilizzo dei trasporti collettivi, individuata nella "paura del contagio", è interessante lo studio condotto dal World Economic Forum a livello mondiale dal quale emerge che tra i maggiori rischi in termini d'impatto è presente il rischio sociale di *infectious diseases*, insieme ad altri rischi di tipo ambientale, tecnologico e geopolitico[12].

11. Lo stato della sharing mobility: propensioni e analisi dei comportamenti prima, durante e dopo il lockdown. Osservatorio Nazionale Sharing Mobility – Fondazione Sviluppo Sostenibile (2020).
12. The Global Risk Report 2021. World Economic Forum. Link

2.3.Il trend emergente

Date queste evidenze conseguenti a un cambiamento di abitudini e di esigenze, è importante pensare a come affrontare la ripresa, valutando come interfacciarsi alle nuove sfide che il contesto esterno offre.

In particolare, da una survey[13] presentata dal Parlamento europeo, emerge la volontà dei cittadini di ragionare la ripresa con soluzioni sostenibili, privilegiando nuove forme di mobilità (camminare, bicicletta, trasporti pubblici) a discapito di altre.

Questo dato è rassicurante e da sviluppare al meglio nella progettazione post COVID-19, favorendo modalità che tengano in considerazione anche l'impatto ambientale e sociale delle decisioni strategiche. Da questo aspetto deriva l'insostenibilità della tendenza alla predilezione del mezzo privato per gli spostamenti, invitando a favorire le piattaforme di mobilità condivisa ed il trasporto pubblico. A supporto di questa tesi è lo studio riportato sempre dal Parlamento europeo, secondo cui se vengono adottate in modo efficiente tutte le misure preventive atte a salvaguardare la salute dei passeggeri, il rischio di contagio è molto contenuto, sottolineando l'importanza, nell'ottica della ripresa delle abitudini pre COVID-19, di offrire agli utilizzatori un'esperienza sicura e confortevole.

Alla luce di questo nuovo contesto vanno ripensati **nuovi "orari" della città** per favorire una distribuzione del flusso dei passeggeri lungo tutto l'arco temporale giornaliero, ricalibrando i picchi e le morbide del Trasporto Pubblico Locale.

In particolar modo, in un momento così delicato, la salvaguardia della salute dei passeggeri è l'aspetto chiave per poter reinstaurare il rapporto di fiducia tra le due parti, attuando le misure necessarie per garantire un trasporto sicuro.

Inoltre, la sfida sarà quella di riorganizzare in modo efficiente e tempestivo il servizio, considerando **le nuove esigenze di spostamento degli utenti**. Questo sarà possibile con il supporto di strumenti tecnologici che permettano di mappare, con particolare attenzione alla privacy degli utenti coinvolti, le insorgenti necessità e richieste. Si darà così la possibilità di contingentare l'afflusso dei passeggeri, evitando possibili assembramenti, e di rispondere in modo flessibile alle nuove tempistiche di spostamento. Il fine è offrire un servizio puntuale, soddisfacendo le esigenze dei passeggeri con **un servizio sempre più digitale ed efficiente**.

13. COVID-19 and urban mobility: impacts and perspectives. European Parliament's Committee on Transport (2020). Link


N 2 MODALITÀ
UTILIZZO
USA SEMPRE MASCHERINA E GUANTI
ALWAYS WEAR MASK AND GLOVES
TUTELA TE PROTEGGI GLI ALTRI
PROTECT YOURSELF AND OTHERS
FERROVIENORD
TRENORD

3.

ANALISI DI MATERIALITÀ





42

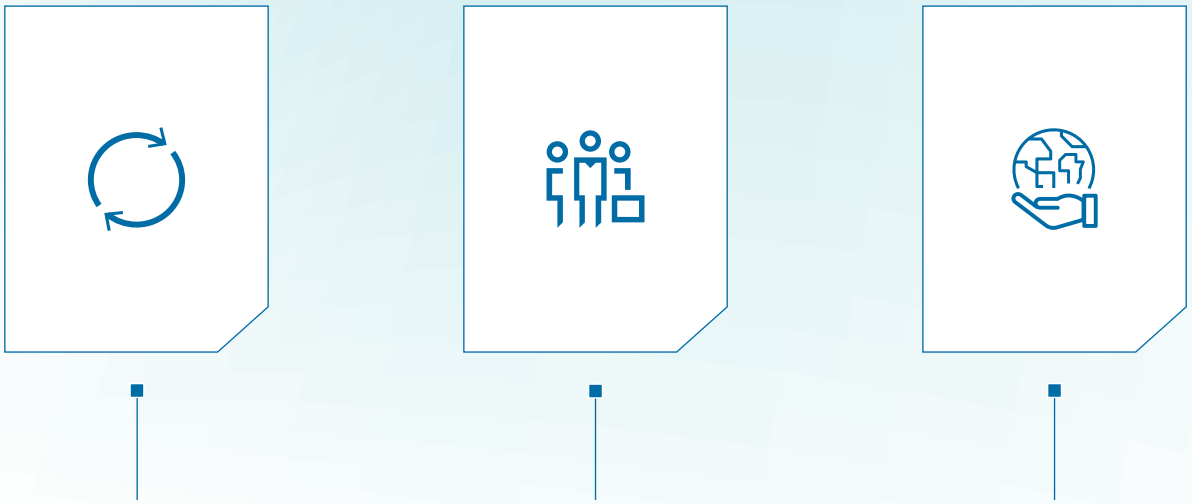
3.1. STAKEHOLDER ENGAGEMENT

44

3.2. MATRICE DI MATERIALITÀ

3. Analisi di materialità

IL PERCORSO DI SOSTENIBILITÀ DI FNM



DEFINIZIONE DI 18 TEMI MATERIALI

TASSO DI ENGAGEMENT DEGLI STAKEHOLDER INTERNI ED ESTERNI: 72%

AGGIORNAMENTO DELLA MATRICE DI MATERIALITÀ 2020

3.1. Stakeholder engagement

[GRI 102-21] [GRI 102-43] [GRI 102-44]

Nell'ambito del processo di analisi delle priorità 2020 è stata effettuata una revisione delle tematiche materiali per il Gruppo. Il Gruppo FNM ha coinvolto i rappresentanti del top management della Capogruppo e delle società controllate, nonché di Trenord, in un processo di valutazione e aggiornamento della matrice di materialità.

Rispetto a quanto è stato svolto nel 2018 sono state integrate diverse fonti, tra cui il World Economic Forum, le nuove tematiche dello standard del Sustainability Accounting Standard Board (SASB) riferiti al settore dei trasporti ('Rail Transportation', 'Road Transportation', 'Engineering Construction Services', 'Car Rental Leasing'), oltre gli usuali ambiti del D.Lgs. 254/2016 e i temi individuati come materiali nell'ultimo aggiornamento della matrice di materialità.

Mentre alcuni temi, già presenti nella matrice di materialità 2018, sono stati ridefiniti alla luce dei recenti trend della sostenibilità e dell'evoluzione organizzativa del Gruppo, altri temi si sono riconfermati, come nel caso di 'Intermodalità e integrazione dei servizi' e 'Salute e sicurezza nei luoghi di lavoro'. Le 18 tematiche sono state poi suddivise in 5 categorie:
'Responsabilità ambientale', 'Governance, integrità e responsabilità economica', 'Risorse umane', 'Responsabilità verso i clienti, infrastrutture e sistemi di trasporto', 'Responsabilità sociale (comunità) e supply chain'.

Si sottolinea che gli aspetti legati a temi come Strategie di business, Performance economico-finanziaria e contributi alla Pubblica Amministrazione e Corporate Governance, Compliance e Gestione dei rischi sono considerati nell'analisi di materialità come elementi fondamentali, **materiali "di per sé"** e quindi non sono stati sottoposti a valutazione e non sono stati inseriti, di conseguenza, nella matrice.

Il processo di prioritizzazione di tali temi ha visto coinvolti sia gli stakeholder interni sia gli stakeholder esterni. Nel merito dello stakeholder engagement interno, la valutazione è avvenuta nell'ambito di due workshop in cui il top management ha potuto esprimere la sua valutazione, sia secondo la prospettiva dell'azienda, sia secondo la prospettiva dello stakeholder con cui interagisce maggiormente nella quotidianità lavorativa. L'indagine è stata estesa anche ad una platea di stakeholder esterni tra cui un panel selezionato proveniente dal mondo accademico, ONG, fondazioni, e rappresentanti delle industrie.

L'indagine ha evidenziato un tasso di partecipazione considerevole, osservando complessivamente una adesione media circa del 72% sul totale degli invitati, rispettivamente 33 membri del top management per lo stakeholder engagement interno e 24 partner strategici per quello esterno.

Suggerimenti dagli stakeholder:

- Attenzione alla biodiversità attraverso l'attivazione di progetti di tutela ambientale;
- Focus sull'emergenza sanitaria, miglioramento del servizio nelle ore di punta;
- Potenziamento dell'intermodalità attraversonl'utilizzo di mezzi a basso impatto (bicicletta, monopattino, auto elettriche) e la messa disposizione di strutture adeguate e sicure;
- Maggiore attività di comunicazione al fine di promuovere la diffusione della cultura della sostenibilità.

3.2. Matrice di materialità

[GRI 102-46] [GRI 102-47] [GRI 102-49]

La matrice di materialità è costruita attraverso un dialogo e uno scambio di opinioni con gli stakeholder sulle tematiche economiche, ambientali e sociali di maggiore rilevanza[14]. I risultati provenienti dalle attività di stakeholder engagement interno ed esterno e la loro elaborazione trovano espressione grafica nella matrice di materialità 2020. Si ricorda che l'identificazione e la valutazione dell'importanza dei temi materiali è uno degli aspetti fondamentali previsti anche dall'IR Framework per la redazione di un Report Integrato. I temi materiali sono infatti quelli che più di altri influenzano o possono influenzare la capacità dell'organizzazione di creare valore, impattando su strategia, governance performance e strategie future.

La matrice è stata presentata alla valutazione del Comitato per la Responsabilità Sociale ed Etica e del Comitato Controllo, Rischi e Operazioni con Parti Correlate, successivamente approvata dal Consiglio di Amministrazione di FNM il 9 marzo 2021.

La matrice sarà poi **aggiornata** il prossimo anno in considerazione del **nuovo assetto organizzativo del Gruppo** e dei potenziali rischi emergenti derivanti dal contesto locale e internazionale.

14. Nell'ambito dell'analisi di materialità del Gruppo è stata considerata anche l'iterazione con Trenord S.r.l..



LEGENDA

- Governance, integrità e responsabilità economica
- Responsabilità verso i clienti, Infrastrutture e sistemi di trasporto
- Risorse umane
- Responsabilità sociale (comunità) e supply chain
- Responsabilità ambientale

L'aggiornamento della matrice di materialità 2020 ha evideziato **sette temi top material**, rappresentati in alto a destra segnalato dal colore più scuro.

A completamento delle interviste è apparso come indiscutibile il cambiamento di paradigma che sta coinvolgendo il mondo delle imprese e il resto degli stakeholder in merito ai **consumi energetici**, **emissioni in atmosfera e climate change**. La forte rilevanza attribuita a questo tema pone il Gruppo di fronte ad una grande sfida: incentivare una gestione dell'impatto ambientale delle attività per ridurre i consumi energetici, le emissioni di gas a effetto serra e gli inquinanti atmosferici, attraverso interventi di efficientamento energetico e di uso razionale delle risorse. Un investimento, quindi, che il Gruppo è disposto a sostenere per una maggiore sostenibilità del suo business e del contesto esterno che lo circonda.

Il tema **qualità del servizio e sicurezza dei clienti in stazione e in movimento (Security and Safety)**, insieme a **salute e sicurezza nei luoghi di lavoro**, assume ora più che mai un'importanza cruciale per una continuità operativa del business. Come due facce della stessa medaglia, questi temi rappresentano la chiave di volta: da un lato poter garantire un servizio di alta qualità presso le stazioni, aree di parcheggio e fermate degli autobus e, dall'altro incoraggiare e promuovere una cultura interna della sicurezza affinchè dipendenti e collaboratori esterni possano accedere ai luoghi di lavoro in totale sicurezza.

Garantire **accessibilità dei servizi e delle infrastrutture** nel suo concetto più olistico è cruciale. Poter offrire a tutti i clienti, senza alcuna discriminazione, l'accesso ai propri mezzi è per FNM una condizione *sine qua non*. Su questo filone s'inserisce il concetto di **intermodalità e integrazione dei servizi** per una rete di interscambio efficace, capace di favorire un'esperienza di viaggio dell'agire quotidiano ma anche per occasioni di turismo.

Il presidio del tema **dialogo con gli stakeholder e sviluppo del territorio** è per FNM rilevante in considerazione della sua vicinanza e distribuzione sul territorio. Promuovere un dialogo regolare e trasparente con le amministrazioni nazionali e locali e con gli stakeholder tutti significa ricercare soluzioni condivise e relazioni trasparenti.

Etica e integrità del business, in termini di presidi di controllo interno, diffusione nell'organizzazione di una cultura aziendale fondata sull'onestà professionale e sulla lotta attiva alla corruzione, è un tema di importanza per una realtà come il Gruppo FNM che opera nel mercato, ma in un regime regolamentato in considerazione della partecipazione maggioritaria di Regione Lombardia nel capitale sociale.

Seppur non altamente valorizzato all'interno della presente matrice, il **tema gestione dei rischi sistemici e resilienza del business** rappresenta per il Gruppo FNM, oggi più che mai, una tematica da presidiare attraverso la corretta predisposizione di un piano integrato per identificare, prevenire e ridurre al minimo gli effetti di eventi a bassa probabilità, ma con alto impatto e con potenziali significative esternalità, al fine di garantire sempre una continuità operativa dell'intero business.


7
Biglietto e tessera
si convalidano anche in uscita

4.

LA STRATEGIA DEL GRUPPO FNM: UN APPROCCIO E UN MODELLO DI BUSINESS INTEGRATO



50
4.1. LA SOSTENIBILITÀ COME LEVA PER LO SVILUPPO DEL PAESE

52
4.2. LE LINEE GUIDA DEL PIANO STRATEGICO 2021-25

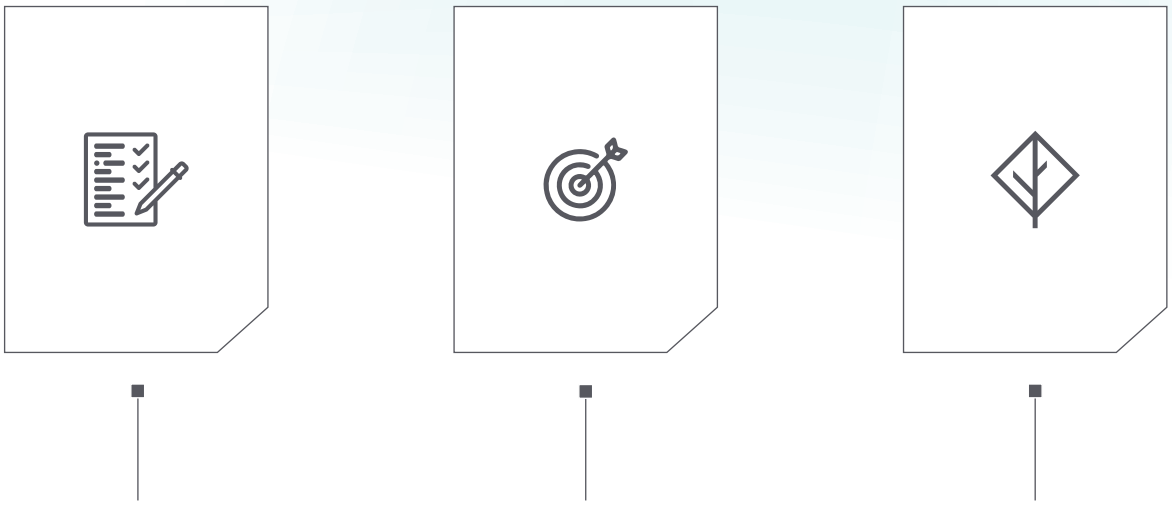
57
4.3. LA SOSTENIBILITÀ DEL GRUPPO FNM

61
4.4. I CAPITALI IMPIEGATI PER IL RAGGIUNGIMENTO DEGLI OBIETTIVI STRATEGICI E DEGLI SDGs

64
4.5. GLI INDICATORI CHIAVE DI PERFORMANCE DEGLI INPUT, DELLE ATTIVITÀ DI BUSINESS, DEGLI OUTPUT E DEGLI OUTCOME

4. La strategia del Gruppo FNM: un approccio e un modello di business integrato

IL PERCORSO DI SOSTENIBILITÀ DI FNM



PUBBLICAZIONE DELLE
LINEE GUIDA DEL PIANO STRATEGICO 2021-25

10 SDGs
A CUI IL GRUPPO MIRA A CONTRIBUIRE

7 INIZIATIVE
NAZIONALI E INTERNAZIONALI DI ENGAGEMENT NELL'AMBITO DELLA SOSTENIBILITÀ

4.1. La sostenibilità come leva per lo sviluppo del Paese

Il settore dei trasporti sta affrontando molteplici sfide a livello locale, nazionale e internazionale. In misura maggiore rispetto allo scorso anno, anche come effetto indiretto della pandemia, l'attenzione verso la dimensione ambientale, e di conseguenza al cambiamento climatico, è aumentata in modo considerevole.

Il COVID-19 non ha rappresentato per l'Italia e, in generale, per i Paesi europei solo un'emergenza sanitaria. Il fenomeno della pandemia ha presto assunto un risvolto di natura economica e di conseguenza di natura sociale. Da subito l'Unione Europea è intervenuta cercando di arginare la crisi che i Paesi stavano attraversando, ma ben presto si è resa conto che era necessario un contributo maggiore, la creazione di un fondo per la ripresa. A luglio 2020 i leader europei concordano un piano pluriennale di investimenti aggiungendo al pacchetto uno sforzo in più, il **Next Generation EU**, un fondo di rilancio da 750 miliardi di euro per sostenere la ripresa post COVID-19, che la Commissione Ue raccoglierà sul mercato attraverso l'emissione di bond europei. Il Fondo è in linea con la strategia di crescita prevista dal **Green Deal** per una società più equa e prospera, con un'economia moderna, digitale e resiliente, capace di accompagnare gli Stati in una Europa *carbon neutral* entro il 2050.

Per contribuire a quest'ultimo obiettivo, l'**Anno Europeo delle Ferrovie**[15], l'iniziativa della Commissione europea, metterà in evidenza i vantaggi del trasporto ferroviario in quanto modalità di trasporto sostenibile, intelligente e sicura. Nel corso del 2021 il settore ferroviario sarà così sotto i riflettori in tutto il continente, grazie a una serie di attività che incoraggeranno l'uso di questa modalità di trasporto da parte di cittadini e imprese.

Sempre dall'Europa arrivano le **linee guida della Commissione europea per usare al meglio il Recovery Fund**. Il documento mira alla soddisfazione di sette obiettivi, la metà dei quali di carattere ambientale – dall'efficienza energetica alle energie rinnovabili, dalle stazioni di ricarica per veicoli elettrici all'incremento dei trasporti pubblici – per rendere i Paesi più efficienti, più verdi e digitali.

In base alla rilevanza degli Stati membri, agli ingenti investimenti richiesti e al loro potenziale per **creare posti di lavoro e crescita** e trarre vantaggio dalle transizioni verdi e digitali, la Commissione europea li incoraggia a includere, nei loro piani, investimenti e riforme, quali l'introduzione di tecnologie pulite a prova di futuro, l'accelerazione dello sviluppo e dell'uso delle energie rinnovabili, il miglioramento dell'efficienza energetica degli edifici pubblici e privati e la promozione di tecnologie pulite per accelerare l'uso di trasporti, stazioni di ricarica e rifornimento sostenibili, accessibili e intelligenti e l'estensione del trasporto pubblico. Sulla base di queste indicazioni il Governo italiano sta redigendo il **Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza** (PNRR) contenente un programma di investimenti per rispondere alla crisi pandemica provocata dal COVID-19.

Lo stesso indirizzo è mantenuto a livello nazionale attraverso la **Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile (SNSvS)**, elaborata in linea all'Agenda 2030 che disegna una visione di futuro e di sviluppo incentrata sulla sostenibilità quale valore condiviso e imprescindibile per affrontare le sfide globali del nostro Paese. La SNSvS è in fase di revisione nel corso del 2021 (si veda il paragrafo "La sostenibilità del Gruppo FNM").

15. European Commission. The journey begins – 2021 is the European Year of rail. Link

A supporto della strategia nazionale vi è il **Piano Energia Clima 2030**, il quale definisce una serie di traguardi nazionali nell'ottica di dare seguito all'impegno dell'Unione Europea sul tema del cambiamento climatico attraverso la decarbonizzazione dei settori più impattanti. Da più parti è stata richiesta una revisione per renderlo più aderente ai principi fissati dall'Unione Europea.

Regione Lombardia, anche attraverso l'accordo di collaborazione sottoscritto con il Ministero dell'Ambiente, si è impegnata nella predisposizione della **Strategia Regionale per lo Sviluppo Sostenibile** (Art. 34 del D.Lgs. 152/2006). Il Programma Regionale di Sviluppo - PRS della XI Legislatura[16] ha posto **la sostenibilità tra le cinque priorità dell'azione di governo regionale**, quale elemento distintivo dell'azione amministrativa e come occasione di migliorare la qualità della vita dei lombardi, conciliando le esigenze di crescita produttiva e coinvolgendo tutti gli attori del territorio: dalle imprese ai cittadini, dalle scuole alle pubbliche amministrazioni.

Il PRS propone altresì la firma di un **Protocollo Lombardo tra attori pubblici e privati** che declini gli impegni reciproci su ambiente, territorio, sistema dei trasporti e infrastrutture lombarde. Nel 2020 anche FNM ha sottoscritto il Protocollo Lombardo per lo Sviluppo Sostenibile assumendosi specifici impegni di CSR-Sostenibilità.

4.2. Le Linee Guida del Piano Strategico 2021-25

[GRI 102-15]

Dopo l'adozione del Piano di Sostenibilità 2017-20 del Gruppo (il primo nel settore dei trasporti), il Consiglio di Amministrazione di FNM S.p.A. il 25 novembre 2020 ha approvato le Linee Guida del Piano Strategico 2021-2025 del Gruppo FNM (il "Piano").

La progettazione del Piano si inserisce nel contesto post COVID-19, che riflette cambiamenti significativi nella **fruizione dei servizi di mobilità**; in tale contesto saranno pesati in modo diverso il **sistema delle relazioni** sociali e le modalità di fruizione delle stesse, la qualità della vita e l'**utilizzo individuale del tempo**.

Il compito del Gruppo FNM nei prossimi anni sarà quindi leggere la realtà, investigando il "perché"

16. Programma Regionale di Sviluppo della XI Legislatura, presentato dalla Giunta il 29 maggio 2018, con DGR XI/154 e approvato dal Consiglio Regionale il 10 luglio 2018 con DCR XI/64. Link.

e il "come" persone, città e imprese si muovono per anticipare e offrire le migliori soluzioni in termini di nuovi modelli di mobilità. In questa logica, la sostenibilità sarà un importante driver da considerare per ogni azione del Gruppo.

Il Piano ridefinisce la vision del Gruppo – "Migliorare la vita delle persone, delle città e delle imprese, sviluppando connessioni e rispondendo alle esigenze di mobilità" – e la mission del Gruppo – "Sviluppare una piattaforma integrata di servizi di mobilità, costruita secondo criteri di sostenibilità ambientale ed economica, che metta a sistema e connetta (fisicamente e digitalmente) attrattori, nodi urbani e reti di trasporto, per creare valore sociale e favorire la produttività del territorio".

Il Piano configura il Gruppo come un **operatore integrato della mobilità sostenibile**, assicurando il posizionamento di FNM quale Gruppo guidato da principi di sostenibilità ambientale, sociale e di governance (ESG) nella definizione dei processi aziendali e nella definizione del portafoglio degli investimenti di Gruppo. Per la prima volta il Piano del Gruppo offre una visione strategica integrata per la conduzione sostenibile del business, progettando contestualmente la dimensione industriale e la dimensione della sostenibilità.

Il Piano è costruito sulla base di **quattro pilastri strategici: mobilità, infrastrutture, flotte e persone/comunità**, abilitati da quattro elementi comuni trasversali: **innovazione e data management, efficienza energetica e riduzione delle emissioni, governance, etica e cultura della sostenibilità e attrazione, valorizzazione e benessere dei lavoratori**.

MOBILITÀ

Il Piano prevede di consolidare il core business del Gruppo confermandone la centralità e rafforzando il posizionamento del Gruppo nel Trasporto Pubblico Locale - TPL e nella mobilità collettiva.

Il Piano conferma la centralità del TPL su ferro, il rafforzamento del posizionamento nel TPL su gomma, lo sviluppo nella mobilità integrata multimodale e di ultimo miglio, con il posizionamento come **Mobility Partner di comunità**, imprese, eventi, grandi progetti, nonché la presenza nel settore del trasporto merci.

INFRASTRUTTURE

Il Piano prevede di consolidare e rafforzare il core business del Gruppo attraverso lo sviluppo e la gestione dell'infrastruttura ferroviaria e autostradale, nonché dei nodi di interscambio ferro-gomma, anche grazie alla recente acquisizione della società Milano Serravalle-Milano Tangenziali S.p.A..



A tal fine, il Piano prevede: la messa a sistema della rete infrastrutturale lombarda sviluppando nuove aree di business, attraverso l'integrazione sinergica di nodi e reti, promuovendo la resilienza delle infrastrutture agli eventi naturali estremi, mitigando gli impatti ambientali e continuando a garantire i massimi livelli di sicurezza verso tutti gli stakeholder, anche implementando tecniche e soluzioni innovative di cybersecurity; la definizione di una **piattaforma infrastrutturale** che abiliti e faciliti lo sviluppo e l'implementazione di nuovi servizi; lo sviluppo di **sinergie industriali** con sistemi infrastrutturali complementari, in termini di innovazione, *engineering*, *procurement* e *construction*, manutenzione e gestione congiunta dei traffici.

FLOTTE

Il Piano prevede di consolidare il ruolo di FNM in qualità di *Asset Company*, in grado di rendere disponibili competenze tecniche e risorse finanziarie per il rinnovo e il miglioramento qualitativo delle flotte per il trasporto passeggeri e merci, in linea con gli standard e con i principi di sostenibilità.



Si prevede infatti di mettere a disposizione per i servizi di trasporto delle società del Gruppo, ed in particolare di Trenord, **veicoli green e ad alta efficienza energetica ed ambientale**, che siano al contempo moderni e confortevoli.

Il Piano conferma pertanto la centralità della Ro.S.Co. per il mercato ferroviario passeggeri e merci e lo sviluppo di flotte a minore impatto ambientale per il trasporto su ferro e gomma.

PERSONE E COMUNITÀ

Il Piano prevede di proporre modelli innovativi di mobilità secondo la logica del MaaS (Mobility as a Service) e del MaaC (Mobility as a Community).

I servizi saranno sempre più orientati alle esigenze espresse dalle persone e dalle comunità, a partire dall'introduzione di soluzioni e strumenti inclusivi.

A tal fine, il Piano sviluppa **soluzioni e strumenti digitali** che permetteranno al Gruppo di integrare e valorizzare i servizi offerti dal Gruppo stesso e da terzi, anche fornendo informazioni in tempo reale, integrate e personalizzate, consentendo l'accesso a tutti i servizi di mobilità e ottimizzando i tempi di viaggio, con particolare attenzione anche alle persone in situazioni di vulnerabilità.

In tal senso, si prevede lo sviluppo di piattaforme di gestione dell'offerta e della domanda coerenti con i **paradigmi MaaS/MaaC**, nell'ambito delle quali si colloca lo sviluppo dell'istituto di pagamento di Gruppo, iniziativa già avviata nel corso dell'anno con la costituzione di FNMPay S.p.A..

Il Piano include anche obiettivi per ciascuno degli elementi abilitanti interni al Gruppo:

INNOVAZIONE E DATA MANAGEMENT

Il Piano prevede un **approccio basato sui dati** come guida e supporto sia per innovare i servizi offerti e migliorare le modalità di relazione con i clienti, sia per accrescere la qualità e capacità delle attività operative, incrementando l'efficacia e l'efficienza dei processi.

EFFICIENZA ENERGETICA E RIDUZIONE DELLE EMISSIONI, INCLUSA LA LOTTA AL CAMBIAMENTO CLIMATICO

Il Piano, oltre a quanto già indicato per le Flotte, prevede **investimenti in progetti energetici innovativi** e per la riduzione dei consumi e delle emissioni, anche introducendo modelli di gestione e fruizione degli spazi e delle aree del Gruppo e tramite progetti di rigenerazione urbana, che

consentano di migliorare la performance ambientali e l'utilizzo della risorsa scarsa suolo.

GOVERNANCE, ETICA E CULTURA DELLA SOSTENIBILITÀ

Il Piano assegna un ruolo centrale alla **cultura aziendale dell'etica, della legalità, della sostenibilità e dell'efficienza**, unitamente alla **gestione del rischio fiscale** e alla definizione del Tax Control Framework. Inoltre, prevede di sviluppare progetti e iniziative in collaborazione con partner esterni, in particolare con realtà del terzo settore e di proseguire nell'implementazione del sistema di incentivazione del personale e del management legato ad obiettivi di sostenibilità.

ATTRAZIONE, VALORIZZAZIONE E BENESSERE DEI LAVORATORI

Il Piano promuove lo **sviluppo delle competenze dei dipendenti** e dell'efficienza dei processi e metodi di lavoro, nonché il miglioramento continuo del sistema di gestione in ambito di salute e sicurezza, supportando lo sviluppo continuo di **iniziative di welfare e del lavoro agile**.

Per proseguire gli obiettivi che il Gruppo si è dato, il Piano prevede **investimenti** complessivi preliminarmente stimati fino a **1 miliardo di euro**. Gli investimenti saranno meglio declinati in sede di finalizzazione del piano strategico 2021-2025, anche in relazione al relativo fabbisogno di finanziamento.

Il piano strategico 2021-2025 complessivo, comprensivo anche degli sviluppi economico-finanziari per il quinquennio, sarà finalizzato nel 2021.

4.3. La sostenibilità del Gruppo FNM

[GRI 102-13] [GRI 102-15]

L'impegno verso la sostenibilità del Gruppo FNM si inserisce trasversalmente al modello di business con la definizione di una strategia e di obiettivi nel medio-lungo termine, attraverso anche un dialogo continuo e partecipativo con gli stakeholder e coadiuvato dalle attività di rendicontazione e di diffusione della cultura di sostenibilità, pilastri questi fondamentali per il modello di business del Gruppo.

In un'ottica di sviluppo e promozione dei principi di sostenibilità, anche verso l'esterno, il Gruppo FNM partecipa a network e associazioni locali e internazionali.

A rafforzamento dell'impegno del Gruppo nel raggiungimento degli SDGs, dal 2017 FNM è parte del **Comitato UITP per lo Sviluppo Sostenibile**.

UITP ADVANCING PUBLIC TRANSPORT

Nel corso del 2020 FNM ha lavorato alla promozione di due specifici filoni di attività a tema. Il primo rivolto ad aumentare la **consapevolezza sulla corporate sustainability con focus sugli SDGs**[17]. Il secondo incentrato sulla conoscenza e sensibilizzazione sul **cambiamento climatico e processo di decarbonizzazione**[18]. Le due linee progettuali hanno complessivamente contribuito ai seguenti SDGs



A testimonianza del fatto che FNM, come altre grandi realtà industriali, è chiamata ad assumere un ruolo attivo per il raggiungimento di questi obiettivi comuni.

FNM idee in movimento

FNM ha organizzato il **27° Comitato (UITP Sviluppo Sostenibile) di Milano** presso la sede di Piazza Cadorna, che è stata ufficialmente riconosciuta **dalla Convenzione Quadro delle Nazioni Unite sul Cambiamento Climatico UNFCCC**. Ha partecipato alle edizioni successive di Rotterdam e Cape Town (2019) e alla edizione 2020 di Parigi online a causa della pandemia.

17. Il primo filone di attività ha portato alla realizzazione di quattro importanti documenti: "Promuovere città con Trasporto Pubblico Sicuro e Sostenibile", "Trasporto Pubblico Sicuro e Accessibile per tutti, Mobilità" e "SDGs: Un sistema di Trasporto Sicuro, Economico, Accessibile e Sostenibile per tutti", "EU Standard per Prodotti Finanziari Sostenibili: Green Bonds". Link
18. Il secondo filone di attività ha portato alla realizzazione di un Case Study Report – UITP "Declaration on Climate Leadership": aggiornamento sull'implementazione 2019 e 2020, una guida sul "Transit Avoided Carbon (TOC)" e al documento UNFCCC "Race to Zero & Decarbonisation Roadmap" per il Trasporto Pubblico. Link

Il Gruppo FNM aderisce al network nazionale di **ASSTRA Associazione Trasporti**, che riunisce 142 aziende di Trasporto Pubblico Locale in Italia e si fa promotore di valori ambientali, sociali ed economici alla base dello sviluppo del Paese.

FNM coordina il tavolo di lavoro nazionale sulla sostenibilità con l'obiettivo di sviluppare linee guida ed erogare corsi di formazione finalizzati a coinvolgere le aziende TPL sui temi di CSR-Sostenibilità. ASSTRA in collaborazione con FNM ha messo a punto il documento "**La responsabilità sociale e ambientale per l'impresa di trasporto pubblico - linee guida e indicatori per la stesura del Bilancio di Sostenibilità**". Per la prima volta sono stati individuati indicatori specifici del settore dei trasporti[19].

Dal 2017 FNM supporta il programma della **Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile** ed è membro del comitato scientifico. Tra l'altro, FNM è firmataria del manifesto "**Uscire dalla pandemia con un nuovo Green Deal per l'Italia**".

Nell'ambito dell'attuazione della **Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile** (SNSvS), FNM partecipa al **Forum per lo Sviluppo Sostenibile** e alle attività del gruppo di lavoro 'Prosperità'. Il gruppo è impegnato alla promozione della ricerca e dell'innovazione sostenibile, della piena occupazione e della formazione di qualità, di modelli sostenibili di produzione e consumo in ottica di decarbonizzazione dell'economia. L'obiettivo è quello di formulare indirizzi operativi e proposte di supporto ai lavori dei negoziati internazionali e progettare l'annuale Conferenza Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile in programma per il 2021.

Nel corso del 2020 FNM, attraverso la partecipazione al Gruppo di Lavoro '**Prosperità**' nell'ambito del processo di revisione dei contenuti della SNSvS, ha contribuito a porre tra le priorità di intervento la mobilità sostenibile come parte integrante di una visione nuova delle città, dei nuovi tempi e dei modi di vivere partecipando alla stesura del Position Paper del FORUM, reperibile al link https://www.minambiente.it/pagina/i-position-paper-del-forum-lo-sviluppo-sostenibile. Inoltre, ha contribuito alla redazione di un Glossario della Sostenibilità per identificare un linguaggio comune, capace di individuare i temi chiave della sostenibilità alla luce delle necessità delle PMI, quali motori dello sviluppo economico italiano.



19. Linee guida indicatori per la stesura del bilancio di sostenibilità. Link

Nel 2020 è stato firmato l'**Accordo Quadro di collaborazione tra FNM – Università degli Studi Milano Bicocca** avente ad oggetto lo svolgimento di attività finalizzate a promuovere e sostenere la ricerca, la realizzazione di attività didattiche informative, l'aumento delle conoscenze scientifiche, la creazione di nuove professionalità e competenze, lo sviluppo di partnership con le imprese negli ambiti della Responsabilità Sociale di Impresa, della rendicontazione, dell'innovazione sociale e dello sviluppo sostenibile. Le Parti, mettendo a disposizione ciascuna le proprie competenze e relazioni, intendono collaborare alla realizzazione di progetti, ricerche, attività di misurazione, formazione, pubblicazioni, conferenze, convegni, giornate di studio e di approfondimento, volti alla sensibilizzazione e alla diffusione di buone pratiche di riferimento negli ambiti suddetti. È proprio in questo contesto che si inserisce l'attività di **formazione e sensibilizzazione verso i temi di sostenibilità** condotta nel corso dell'estate 2020 presso l'Università Bicocca - Summer School. L'accordo rappresenta una solida base di partenza per l'avvio anche di progettualità come queste.

Nel 2020 il Gruppo FNM si conferma protagonista nelle politiche di sviluppo sostenibile.
Il Bilancio di Sostenibilità di FNM, infatti, inserito nell'**Index Future Respect 2020** tra le 44 imprese leader della sostenibilità accessibile che hanno illustrato meglio la propria performance di sostenibilità, ha anche ricevuto il riconoscimento *High Performer* dai Consumatori. L'iniziativa si inserisce all'interno del progetto "Vota il Bilancio di Sostenibilità" realizzata da **ConsumerLab**.
Questo riconoscimento consolida il ruolo del Gruppo FNM quale leader "sostenibile" nel settore del trasporto e della mobilità.

La partecipazione del Gruppo all'interno di queste dimensioni, molte di esse caratterizzate da un forte respiro internazionale, gli consentono di recepire tempestivamente i maggiori trend riguardanti la mobilità e la sostenibilità. È in questo quadro che s'inserisce l'**attività di CSR interna** nei suoi due principali ambiti di sviluppo:

REPORTING DI SOSTENIBILITÀ

A partire dalla Dichiarazione Consolidata di carattere Non Finanziario del 2019, il Gruppo ha rendicontato il **Bilancio di Sostenibilità ispirandosi ai principi dell'International IR Framework**. Quale naturale evoluzione il documento del corrente esercizio 2020 vede rafforzati alcuni elementi, tra cui la correlazione tra le forme di capitale utilizzate e il raggiungimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile e l'integrazione di specifici indicatori richiesti dalle principali agenzie internazionali di rating della sostenibilità, nonché una rappresentazione più chiara degli impatti generati dalle principali attività di business del Gruppo.

MOBILITÀ SOSTENIBILE, EFFICIENZA ENERGETICA E AMBIENTE

Nel corso dell'anno è stato avviato un tavolo di lavoro interno al Gruppo per la rendicontazione delle performance ambientali che ha portato alla standardizzazione degli **indicatori di intensità energetica e carbonica** delle società del Gruppo FNM.

Il Gruppo FNM ritiene che il proprio impegno nella sostenibilità debba partire dall'interno attraverso **attività di sensibilizzazione e formazione alla cultura della sostenibilità**. Sia per favorire un maggior coinvolgimento delle funzioni, sia per promuovere un agire sostenibile nelle quotidianità delle persone di FNM, sono stati organizzati corsi di formazione verso le società del gruppo sui temi di CSR-Sostenibilità, mobilità sostenibile e ambiente con anche la realizzazione di un **vademecum di buone pratiche in azienda**.

Si è sviluppata un'intensa attività di iniziative del Gruppo inerenti all'educazione sul trasporto intermodale in Lombardia, partecipando anche come *case study* di *best practice* di sostenibilità nei corsi master universitari.

4.4. I capitali impiegati per il raggiungimento degli obiettivi strategici e degli SDGs

[GRI 102-15]

Nelle Linee Guida del Piano il Gruppo è configurato come un operatore integrato della mobilità sostenibile, assicurando il posizionamento di FNM quale Gruppo guidato da principi di sostenibilità ambientale, sociale e di governance (ESG) nella definizione dei processi aziendali e nella definizione del portafoglio degli investimenti di Gruppo. Per la prima volta viene offerta una visione strategica integrata per la conduzione sostenibile del business, progettando contestualmente la dimensione industriale e la dimensione della sostenibilità.

Il fulcro del processo di creazione del valore è rappresentato dal modello di business, costruito in linea con i principi dell'IR Framework. Le risorse sono definite **capitali**, ossia stock di valore che sono incrementati, ridotti o trasformati dall'attività e dagli output dell'organizzazione.
Il modello del business del Gruppo FNM tiene in considerazione l'utilizzo dei **capitali finanziario**, **produttivo e intellettuale**, **umano**, **naturale** e **sociale e relazionale**.
I capitali, unitamente ad un sistema di gestione dei rischi ESG e un sistema di governance della sostenibilità, consentono al Gruppo di offrire un servizio (c.d. output) e creare impatti (c.d. outcome) di tipo ambientale, sociale ed economico quale diretta espressione del contributo del Gruppo agli obiettivi di sviluppo sostenibile delle Nazioni Unite.

Nel processo di creazione del valore, seppur con pesi differenti a seconda dei casi, sono **coinvolte in modo trasversale tutte le società del Gruppo** che rientrano nel perimetro di rendicontazione, nonché la Joint Venture Trenord.

IL MODELLO DI BUSINESS DEL GRUPPO FNM

In questa rappresentazione, i diversi elementi sono descritti a livello qualitativo e si rimanda ai successivi capitoli, uno per ogni capitale individuato, per la rendicontazione quantitativa dei principali indicatori ad essi collegati.

PRINCIPALI INPUT

CAPITALE FINANZIARIO

Capitale sociale
Finanziamenti pubblici
Contributi dalla PA
Investimenti in servizi di trasporti

CAPITALE PRODUTTIVO E INTELLETTUALE

Infrastruttura
Flotta
Progetti di Ricerca & Sviluppo

CAPITALE UMANO

Competenze umanistiche e manageriali
Integrità
Esperienza

CAPITALE NATURALE

Sistemi di gestione ambientale
Risorse ambientali, rinnovabili e non

CAPITALE SOCIALE E RELAZIONALE

Rapporti con enti e istituzioni
Relazioni con gli altri stakeholder
Relazioni sindacali

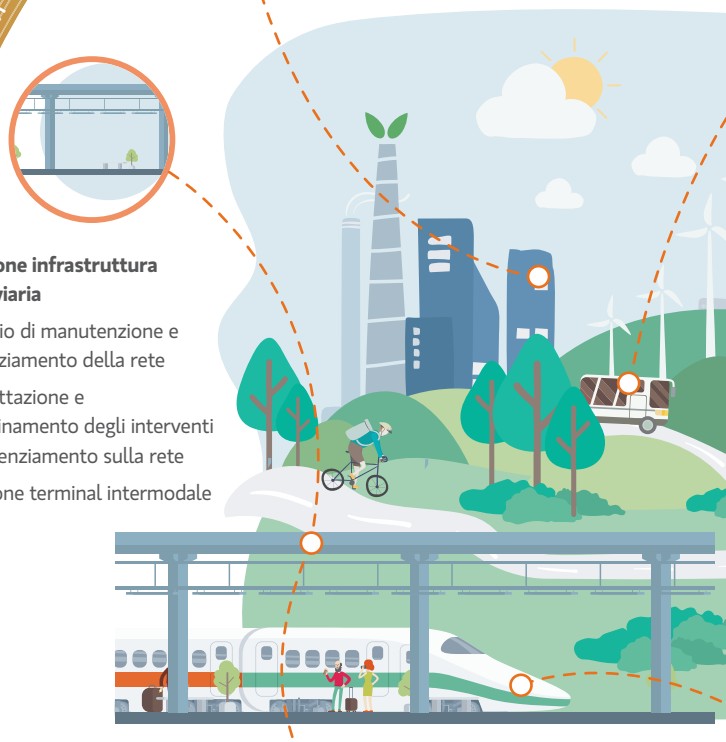
LA GOVERNANCE, LA STRATEGIA INTEGRATA, I SEGMENTI DI BUSINESS E GLI OUTPUT

SISTEMA DI CONTROLLO INTERNO E GESTIONE DEI RISCHI

Ro.S.Co. & Services

Servizio gestione e locazione del materiale rotabile

FNM idee in movimento



Gestione infrastruttura ferroviaria

Servizio di manutenzione e potenziamento della rete

Progettazione e coordinamento degli interventi di potenziamento sulla rete

Gestione terminal intermodale

FERROVIENORD FNM GROUP

NORD_ING FNM GROUP

MALPENSA INTERMODALE FNM GROUP

MALPENSA DISTRIPARK FNM GROUP

KPI

Indicatori chiave di performance degli Input

Si veda la tabella "Principali KPI per la misurazione degli Input e degli Output/Outcome sui capitali utilizzati del Gruppo FNM



Trasporto passeggeri su gomma

Servizio di trasporto passeggeri su gomma

Servizio di car sharing station-based

Trasporto ferroviario (Trenord)

Servizio di trasporto passeggeri su rotaia

GLI OUTCOME

CAPITALE FINANZIARIO

Ricavi
Attivo
EBITDA

CAPITALE PRODUTTIVO E INTELLETTUALE

Sicurezza della rete e dela flotta
Accessibilità e disponibilità dei servizi
Trasporto pubblico intermodale

CAPITALE UMANO

Competenze specialistiche
Luogo di lavoro inclusivo, sicuro e attrattivo

CAPITALE NATURALE

Emissioni
Opere compensative
Rumore e vibrazioni

CAPITALE SOCIALE E RELAZIONALE

Promozione e sviluppo del territorio
Partnership e collaborazioni
Vantaggi ed agevolazioni per i passeggeri

KPI

Indicatori chiave di performance degli Outcome

Si veda la tabella "Principali KPI per la misurazione degli Input e degli Output/Outcome sui capitali utilizzati del Gruppo FNM

4.5. Gli indicatori chiave di performance degli input, delle attività di business, degli output e degli outcome

Il modello di business di FNM si fonda sull'integrazione e coordinamento di diversi segmenti di business, ognuno con una propria specificità. Grazie alla rappresentazione di tale modello per capitali è possibile evidenziarne gli indicatori di performance, fornendo altresì un'indicazione del paragrafo dedicato.

Capitale	Descrizione	Indicatore di misurazione	Riferimento ai paragrafi del Bilancio
Finanziario	Risorse economiche impiegate nei processi produttivi	**INPUT** GRI 201 Finanziamenti pubblici a livello regionale, nazionale ed europeo GRI 203 Investimenti in servizi di trasporto, infrastrutture e nuovo materiale rotabile GRI 207 Imposte **OUTPUT/OUTCOME** GRI 102-9 Principali fornitori e categorie merceologiche GRI 201 Valore economico generato, distribuito e trattenuto GRI 204 Indotto generato sul territorio	7.1. Le fonti di finanziamento: pubblica amministrazione e azionisti 7.1. Il valore economico generato e distribuito 7.1. I principali investimenti 7.1. Approvvigionamento sostenibile 7.2. Gestione infrastruttura ferroviaria 7.2. Ro.S.Co. & Services 7.1. L'approccio alla fiscalità del Gruppo FNM
Produttivo e intellettuale	Immobili, infrastrutture e mezzi fisici utilizzati per i servizi offerti dall'azienda e risorse intangibili quali conoscenze organizzative e proprietà intellettuali	**INPUT** GRI 102-12 Iniziative esterne Impianti gestiti per il servizio viaggiatori Km rete ferroviaria Flotta autobus e car sharing Velostazioni e aree di parcheggio Progetti di Ricerca & Sviluppo **OUTPUT/OUTCOME** Disponibilità del servizio Copertura della linea da sistema SSC (Sistema di Supporto alla Condotta) e SCMT (Sistema di Controllo Marcia Treno) Numero di autobus con sistema AVM (Automatic Vehicle Monitoring) Numero di sistemi di videosorveglianza e sicurezza nelle stazioni Numero di stazioni accessibili Numero degli infortuni a bordo e in stazione Utilizzo del suolo per stazioni, uffici e infrastruttura	7.2. Gestione infrastruttura ferroviaria 7.2. Ro.S.Co. & Services 7.2. Trasporto passeggeri su gomma 7.2. Trasporto ferroviario (Trenord) 7.5. Comunità e condivisione di valore: i progetti e le iniziative sul territorio

Tale simbolo contraddistingue gli output/outcome previsti dal modello True Value quale elemento innovativo rispetto agli indicatori ad oggi raccolti dalla DNF. Si segnala che tali indicatori sono fuori dal perimetro di revisione della DNF.

Capitale	Descrizione	Indicatore di misurazione	Riferimento ai paragrafi del Bilancio
 Umano	Competenze, capacità ed esperienze delle persone che lavorano nell'azienda	**INPUT** GRI 102-8 Numero di dipendenti per tipologia di contratto e genere GRI 401 Benefit previsti per i dipendenti GRI 404 Formazione e istruzione GRI 405 Diversità e pari opportunità Numero di dipendenti che partecipa a programmi formativi per lo sviluppo di carriera della persona **OUTPUT/OUTCOME** GRI 401 Nuove assunzioni e turnover GRI 403-9 Infortuni sul lavoro GRI 403-10 Malattie professionali Dipendenti formati sui temi di salute e sicurezza Benefici generati in conseguenza dell'erogazione di corsi di formazione Numero di posizioni aperte e coperte tramite selezione interna	7.3. Lo sviluppo del capitale umano all'interno del Gruppo 7.3. Formazione e sviluppo dei dipendenti 7.3. Welfare dei dipendenti 7.3. Salute e sicurezza
 Naturale	Processi e risorse ambientali per l'erogazione dei servizi offerti	**INPUT** GRI 302 Energia GRI 303 Acqua e scarichi idrici GRI 304 Biodiversità Percentuale di procedimenti che rispettano criteri di natura ambientale **OUTPUT/OUTCOME** GRI 305 Emissioni GRI 306 Scarichi idrici e rifiuti Emissioni evitate grazie all'utilizzo del TPL Opere compensative Efficientamento della flotta con impatti sulla riduzione di consumi energetici ed emissioni Progetti per la riduzione del rumore e delle vibrazioni Contenziosi di natura ambientale	7.4. Un modello di business a sostegno della lotta al cambiamento climatico 7.4. Governance ambientale 7.2. Gestione infrastruttura ferroviaria 7.2. Ro.S.Co. & Services 7.2. Trasporto passeggeri su gomma 7.2. Trasporto ferroviario (Trenord)
 Sociale e relazionale	Relazioni con gli stakeholder esterni e condivisione di valori per il benessere individuale e collettivo	**INPUT** GRI 402 Relazioni con i sindacati GRI 413 Comunità locali Costi sostenuti dal Gruppo nel corso dell'anno attribuibili ad attività filantropiche Contributi (finanziamenti, quote associative, ecc..) erogati dal Gruppo alle associazioni di categoria/centri studi a cui FNM aderisce Iniziative per lo sviluppo del territorio **OUTPUT/OUTCOME** Soddisfazione dei clienti Indotto economico e occupazionale generato grazie al trasporto passeggeri Risparmio economico generato per i passeggeri	7.1. Il valore economico generato e distribuito 7.5. La soddisfazione dei clienti 7.5. Comunità e condivisione di valore: i progetti e le iniziative sul territorio

5.

IL MODELLO DI GOVERNANCE DEL GRUPPO



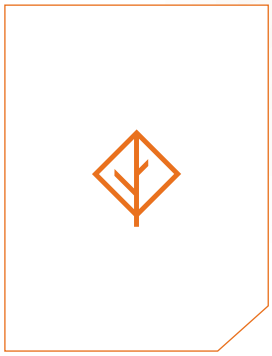
68
5.1. ORGANI SOCIETARI

72
5.2. POLITICHE DEL GRUPPO

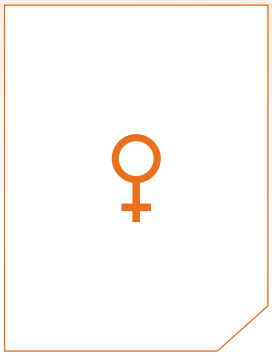
74
5.3. GOVERNANCE DI SOSTENIBILITÀ

5. Il modello di governance del Gruppo

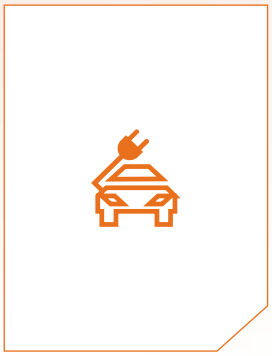
IL PERCORSO DI SOSTENIBILITÀ DI FNM



GOVERNANCE DELLA SOSTENIBILITÀ:
5 INCONTRI
CON I COMITATI



QUOTA DI DONNE NEL C.d.A.:
40%



CONCLUSIONE DEL PROGETTO
"ROADMAP POLICY" DI SOSTENIBILITÀ

5.1. Organi societari

[GRI 102-18] [GRI 102-22] [GRI 405-1]

Il sistema di Corporate Governance costituisce l'elemento base del modello di business di FNM e, affiancato alla strategia d'impresa e a un sistema di governo specifico per i temi di sostenibilità, contribuisce al raggiungimento dei risultati.

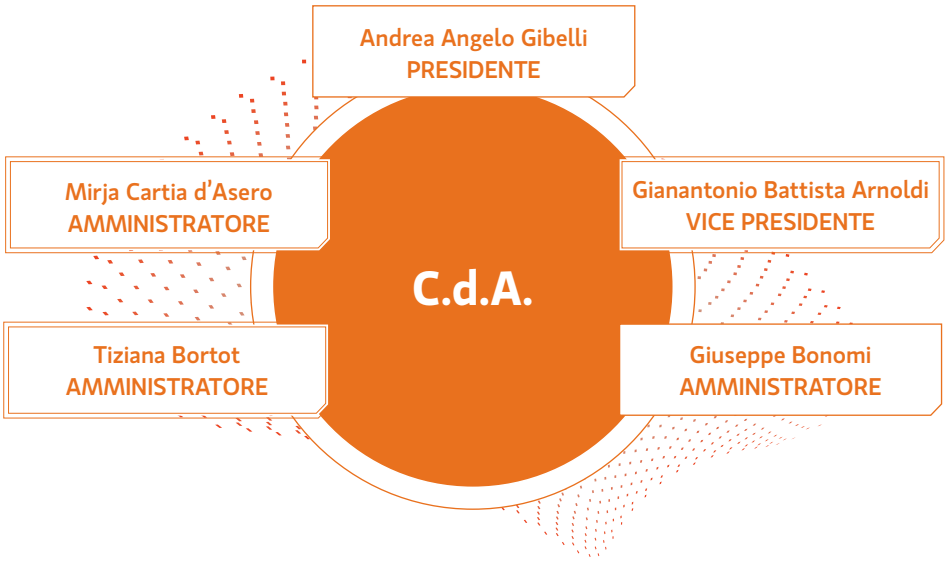
Nel corso degli anni il Gruppo ha prestato particolare attenzione all'adeguamento continuo del proprio modello societario ispirandosi alle migliori pratiche e basando la gestione della propria attività d'impresa sui **principi dell'etica, integrità e trasparenza**.

La struttura di Corporate Governance di FNM S.p.A. è articolata secondo il modello tradizionale italiano che prevede un Consiglio di Amministrazione (C.d.A.), nominato dall'Assemblea degli Azionisti, al quale è affidata la gestione strategica e l'attribuzione delle funzioni di vigilanza al Collegio Sindacale.

Attualmente il **Consiglio di Amministrazione** è composto da cinque amministratori eletti dall'Assemblea degli Azionisti, di cui uno nominato in rappresentanza degli azionisti di minoranza.

Il Consiglio di Amministrazione della Società è consapevole del fatto che **diversità e inclusione** sono due elementi fondamentali della cultura aziendale di un gruppo operante in diversi settori economici, quale è il gruppo facente capo a FNM. A garanzia del giusto equilibrio delle competenze e della diversità di genere all'interno del Consiglio di Amministrazione, l'11 marzo 2020 è stata esaminata e approvata la **Politica in materia diversità**[20]. In tale politica viene difatti valorizzata la diversità quale elemento fondante della sostenibilità nel medio-lungo periodo dell'attività d'impresa, per l'integrazione di profili manageriali e professionali tra loro diversi, con particolare riguardo (i) al settore dei trasporti e della mobilità in generale, delle infrastrutture, e dei rapporti con le pubbliche amministrazioni nonché (ii) alle materie economiche, contabili, giuridiche, finanziarie, di gestione dei rischi, di politiche retributive e di sostenibilità sociale.

Inoltre, sulla base del processo di *self assessment* condotto sull'esercizio 2020, si sono predisposti orientamenti agli Azionisti di FNM anche in relazione ai **criteri qualitativi** dei candidati alla carica di Amministratore in materia di **CSR e sostenibilità**; in particolare si raccomanda che gli stessi abbiano esperienze/conoscenze su tecnologie "green" nonché acquisite sensibilità e comprensione per i **fattori di responsabilità sociale ed ESG**.

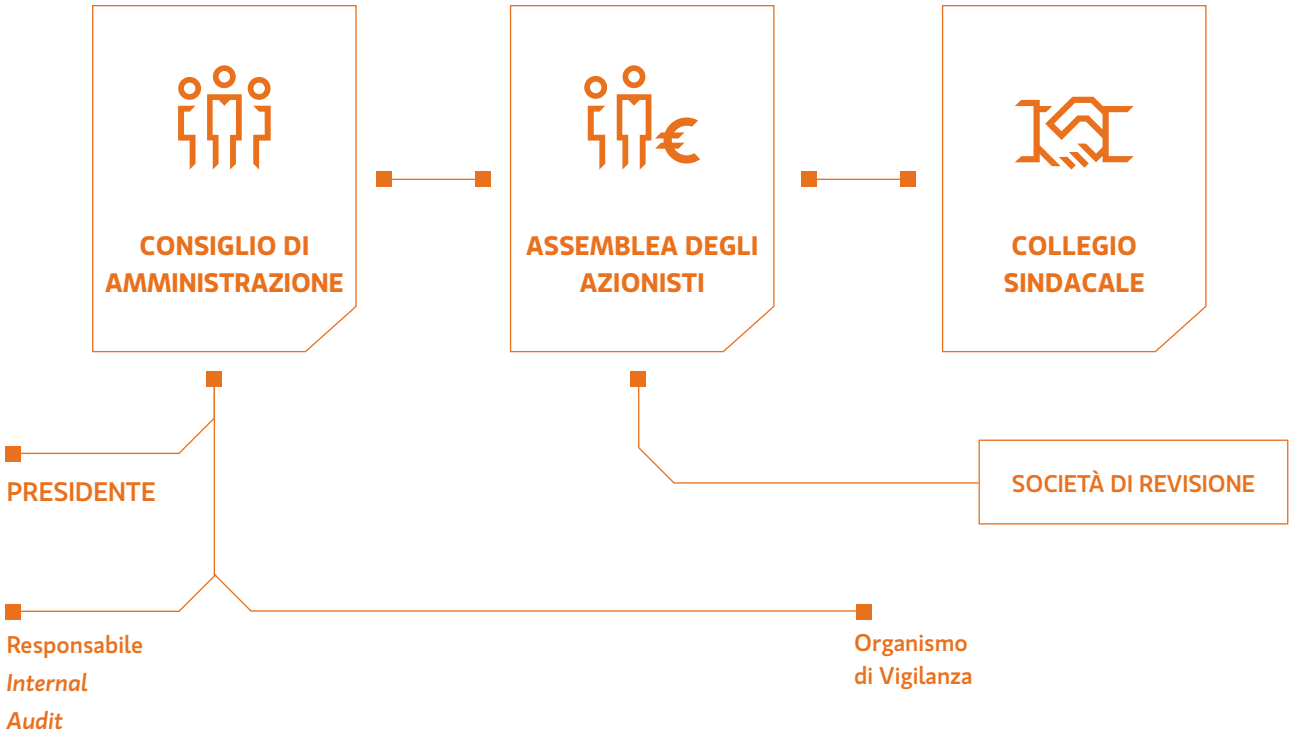


□ *Amministratore indipendente secondo il Codice di autodisciplina e il TUF.*

Si segnala che nel presente esercizio in occasione dell'Assemblea degli Azionisti prevista per il 30 aprile 2021 verranno nominati i nuovi organi sociali per gli esercizi 2021-2023.

20. In occasione dell'Assemblea chiamata a rinnovare gli organi amministrativi e di controllo, sarà posta alla votazione dei Soci di FNM la modifica dello Statuto volta a dare attuazione alle citate nuove regole in ossequio alla Legge 160/2019, la quale ha modificato gli artt. 147-ter e 148 del TUF.

Il C.d.A. è supportato nelle decisioni da tre Comitati con funzioni consultive e propositive: il Comitato per la Responsabilità Sociale ed Etica, il Comitato per la Remunerazione e il Comitato Controllo, Rischi e Operazioni con Parti Correlate[21]. Completa poi il quadro della governance il Collegio Sindacale, composto da tre Sindaci effettivi e due Sindaci supplenti.



Le politiche di remunerazione, oltre ad essere tema di interesse degli azionisti, rappresentano un tema di accountability. La politica di remunerazione del Gruppo FNM consente di fornire agli stakeholder un'adeguata rappresentazione di ciascuna delle voci che compongono la remunerazione, evidenziandone la coerenza con la strategia della società e con i risultati ottenuti nel corso dell'esercizio 2020. La politica è stata modificata recependo quanto previsto dal novellato art. 123–ter del D.Lgs. 58 del 24 febbraio 1998 e s.m.i. ha determinato la necessità di apportare alcune modifiche alla **Politica di Remunerazione** di FNM. Le

21. In linea con le indicazioni del Codice di Autodisciplina e del Regolamento Consob concernente le operazioni in materia di parti correlate (delibera n. 17221 del 12 marzo 2010).

modifiche alla Politica sono state sottoposte, con esito favorevole, al voto assembleare in data 27 maggio 2020. Fermo quanto sopra, la Politica è stata nuovamente oggetto di alcuni interventi di revisione al fine di tenere conto (i) delle previsioni del c.d. **Codice di Corporate Governance** nella nuova edizione in vigore dal 2021, promosso dal Comitato per la Corporate Governance ed applicabile a partire dal 1° gennaio 2021, e (ii) delle disposizioni di attuazione del predetto art. 123-ter del TUF, che modifica il regolamento adottato con delibera CONSOB n. 11971 del 14 maggio 1999 e s.m.i., approvate dalla CONSOB con delibera n. 21623 del 10 dicembre 2020[22].

Finanza sostenibile

A rafforzamento della propria governance, FNM ha costituito nel 2019 la Funzione Investor Relations, a diretto riporto della Direzione Finanza e Sviluppo, con l'obiettivo di definire e attuare la comunicazione del Gruppo rivolta ad azionisti, **agenzie di rating, investitori istituzionali** e altri operatori della comunità finanziaria[23].

La dematerializzazione delle riunioni del C.d.A.

Dopo una positiva prima fase di avvio del processo di dematerializzazione della documentazione delle riunioni del C.d.A., nel corso del 2020 ha preso avvio il processo di **dematerializzazione della documentazione** delle riunioni del C.d.A. anche per le altre società del Gruppo FNM attraverso la piattaforma operativa (iMeetingRoom), accessibile tramite il proprio smartphone e computer, che permette uno snellimento nell'organizzazione e nella gestione delle stesse. Tale processo sarà completato nel corso del 2021.

22. L'edizione di gennaio 2020 del Codice di Corporate Governance promosso dal Comitato per la Corporate Governance applicabile a partire dal 1° gennaio 2021.
23. FNM si è dotata del "Regolamento per la gestione interna e la comunicazione al pubblico di documenti ed informazioni riguardanti FNM S.p.A. e l'istituzione, la gestione e la tenuta dei registri delle persone che vi hanno accesso" (da ultimo modificato in data 13 maggio 2019) e di una procedura operativa "Gestione Investor Relations".

5.2. Politiche del Gruppo

[GRI 205-2]

Definire delle chiare policy aziendali è fondamentale per il Gruppo affinché tutte le funzioni aziendali chiamate a collaborare siano consapevoli dei principi che ispirano il comportamento e delle linee guida adottate dal Gruppo nelle scelte strategiche.

Al fine di integrare pienamente la sostenibilità all'interno del sistema normativo aziendale e fotografare la situazione attuale di conformità della documentazione aziendale con quanto richiesto dal D.Lgs. 254/2016 il Gruppo ha mappato i documenti costituenti, a novembre 2020, il Sistema di Gestione di FNM. Le categorie di documenti presi in esame riguardano la Governance, Linee Guida, Regolamenti, Policy e Procedure. Il progetto "**Roadmap Policy**" di sostenibilità prevede una mappatura delle stesse a livello di Gruppo, la quale ha permesso di individuare i gap esistenti tra quanto richiesto nel Decreto e la documentazione esistente consentendo al Gruppo di avviare nel 2021 una **maggiore formalizzazione dei temi di sostenibilità** a presidio degli stessi.

La documentazione del sistema di gestione di FNM definisce i processi operativi e il funzionamento del sistema di controllo interno, per il corretto trattamento dei dati e delle informazioni nonché delle scelte aziendali. Ad oggi il Gruppo ha formalizzato le seguenti politiche.

Categorie di stakeholder	Principali modalità di coinvolgimento
Politica in materia di Diversità	FNM ha adottato la Politica in materia di Diversità in relazione alla composizione del Consiglio di Amministrazione[24] e del Collegio Sindacale di FNM. La politica descrive le caratteristiche ottimali della composizione dell'organo amministrativo affinché possa esercitare in modo efficace i propri compiti, assumendo decisioni che possano beneficiare del contributo di una pluralità di qualificati ed eterogenei punti di vista, in grado di esaminare le tematiche in discussione da prospettive diverse.
Politica di Remunerazione	Attraverso la Politica di Remunerazione[25] il Gruppo definisce le linee guida che tutti gli organi societari devono osservare al fine di determinare le remunerazioni dei componenti dell'organo di amministrazione, del Direttore Generale e dei Dirigenti con responsabilità strategiche.
Politica Anticorruzione	La Politica Anticorruzione di FNM identifica i principi e le linee guida per vietare e prevenire il compimento di qualsiasi condotta corruttiva, conformemente al principio di "tolleranza zero" della corruzione, garantendo il rispetto delle Leggi Anticorruzione e della cultura dell'integrità.
Linee Guida per Acquisti Sostenibili	Le linee guida definiscono misure per promuovere l'adozione di criteri di sostenibilità ambientale e sociale nel processo di acquisto (Green Procurement) delle Società del Gruppo FNM.
Procedura operativa Fiscalità	La procedura descrive le modalità e i principi comportamentali a cui attenersi per assicurare la corretta gestione delle attività relative alla fiscalità.
Redazione Bilancio di Sostenibilità-DNF	Procedura operativa relativa al sistema di raccolta dei dati e delle informazioni che confluiscono nel Bilancio di Sostenibilità-DNF.

24. Da ultimo confermata con Delibera del C.d.A. di FNM S.p.A. dell'11 marzo 2020 , in attuazione a quanto previsto dall'articolo 123-bis, comma 2, lett d-bis del D. Lgs. 58 del 24 febbraio 1998 ("TUF"). In considerazione del fatto che l'Assemblea degli Azionisti del 21 maggio 2018 ha nominato un nuovo organo di amministrazione, il Gruppo ha ritenuto opportuno proporre al C.d.A. di confermare la Politica in materia di Diversità in relazione alla composizione dell'organo di amministrazione e del Collegio Sindacale.
25. Esaminata e approvata nel C.d.A. di FNM S.p.A. nella seduta dell'11 marzo 2020.

5.3. Governance di sostenibilità

[GRI 102-18] [GRI 102-20]

L'integrazione di criteri ESG (Environmental, Social e Governance) è diventata necessaria nella definizione di linee strategiche e politiche, nonché nella gestione dei rischi al fine di condividere con i propri stakeholder informazioni specifiche di medio-lungo termine e soddisfare le esigenze informative dei mercati finanziari.

In tale ottica, il Gruppo FNM ha rafforzato il percorso di maggiore impegno sui temi della Responsabilità Sociale d'Impresa con lo sviluppo di un proprio **sistema di Governance**, in linea con il nuovo Codice di Corporate Governance per assicurarne la conformità alla normativa vigente[26].

COMITATO PER LA RESPONSABILITÀ SOCIALE ED ETICA

Comitato endoconsiliare a cui è assegnato il compito di promuovere una **corporate policy di carattere etico ambientale**, in linea con la strategia di sostenibilità del Gruppo e attraverso il monitoraggio delle **aspettative economiche, ambientali e sociali degli stakeholder del Gruppo**. Il Comitato ha anche il compito di sovraintendere il processo di redazione del Bilancio di Sostenibilità-DNF coadiuvato dalla Funzione CSR-Sostenibilità, approvandone l'analisi di materialità e, in generale, i contenuti prima dell'invio al Consiglio di Amministrazione.

COMITATO CONTROLLO, RISCHI E OPERAZIONI CON PARTI CORRELATE

Comitato endoconsiliare con funzioni di natura consultiva e propositiva, a cui è assegnato il compito di supportare, mediante un'adeguata attività istruttoria, le valutazioni e le decisioni del C.d.A. relative al **sistema di controllo interno e di gestione dei rischi**, nonché quelle relative all'approvazione delle relazioni finanziarie periodiche.

26. Per maggiori informazioni si rimanda al testo della Direttiva 2014/95/UE, del D.Lgs. 254/2016 e al nuovo Codice di Corporate Governance delle società quotate predisposto da Borsa Italiana S.p.A..

COMITATO DI INDIRIZZO DI BILANCIO

Istituito a fine 2015, è guidato dalla Funzione CSR-Sostenibilità e composto dai membri del Comitato per la Responsabilità Sociale ed Etica e da un rappresentante di ognuna delle principali aree aziendali di FNM S.p.A. e da un rappresentante delle Società incluse nel perimetro del Bilancio di Sostenibilità-DNF. Al Comitato di Indirizzo di Bilancio è richiesto di partecipare al processo di **stakeholder engagement e definizione dei rischi legati alle tematiche di sostenibilità**, nonché di prendere parte al progetto del Bilancio di Sostenibilità-DNF nel merito della raccolta dati annuale.

FUNZIONE CSR-SOSTENIBILITÀ

Istituita a gennaio 2017 ha l'obiettivo di sovraintendere e coordinare le politiche di CSR e sostenibilità del Gruppo FNM. La Funzione, dal 2019 a diretto riporto della Direzione Finanza e Sviluppo, svolge un ruolo di **gestione, pianificazione e programmazione con il coinvolgimento delle unità organizzative e promuove l'adozione dei principi di sostenibilità**. Definisce e gestisce il processo di reporting non finanziario, promuove azioni in tema di mobilità sostenibile, ambiente ed efficientamento energetico e condivide le best practice di FNM con network e associazioni locali e internazionali, ricoprendo un **ruolo attivo per il raggiungimento degli SDGs** dell'Agenda 2030.

Integrated Governance Index 2019

Dal 2019 FNM partecipa all'ESG Governance Lab, promosso da Etica News, il primo learning network sulla governance integrata. Nel 2020, con un punteggio di 54,2 il Gruppo si posiziona al 36esimo posto dell'**Integrated Governance Index 2019**. L'indagine sottolinea un'**integrazione avanzata** delle tematiche di sostenibilità a livello di board. Ad essere apprezzate anche la presenza del Comitato per la Responsabilità Sociale ed Etica e il coinvolgimento degli stakeholder esterni nell'analisi di materialità.

ESG governance LAB INTEGRATED GOVERNANCE INDEX

6.

IL SISTEMA DI GESTIONE DEI RISCHI



78
6.1.MODELLO DI GOVERNANCE DEL RISCHIO

84
6.2. RISCHI E TEMI MATERIALI

91
6.3. I RISCHI EMERGENTI

93
6.4. COMPLIANCE, ETICA E INTEGRITÀ

6. Il sistema di gestione dei rischi

IL PERCORSO DI SOSTENIBILITÀ DI FNM

NUMERO DI PERSONE FORMATE SUI TEMI ETICI:
761

SOCIETÀ DEL GRUPPO CON CERTIFICAZIONE ISO 37001:
63%

ISTITUZIONE DI UN COMITATO DI CRISI E UN COMITATO DI EMERGENZA PER LA GESTIONE DELLA PANDEMIA

6.1. Modello di governance del rischio

[GRI 102-11] [GRI 102-15] [GRI 403-3] [GRI 416-2]

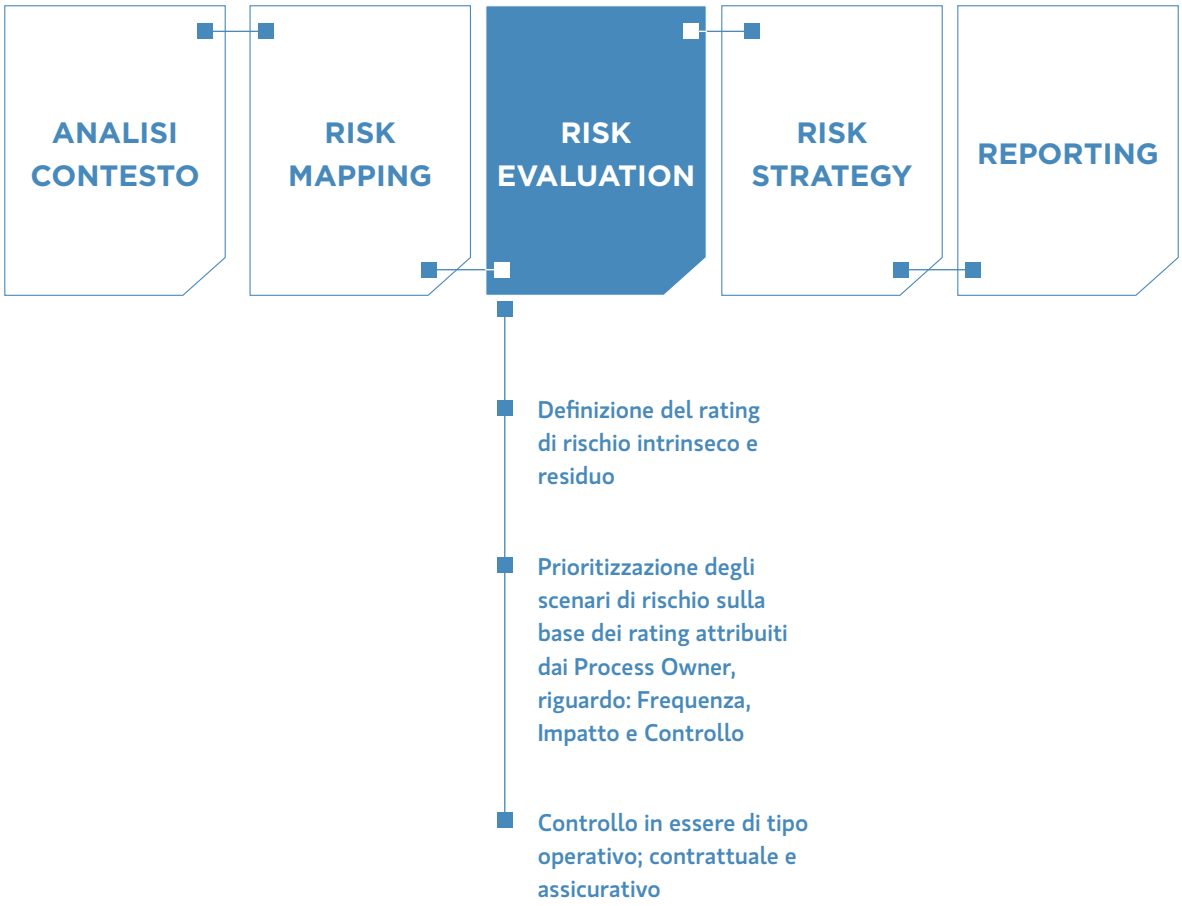
Il Gruppo FNM ha avviato sin dal 2007 le attività di risk assessment. Nel corso del 2014 è stato predisposto e adottato un processo di risk management consolidato, quale parte integrante del proprio SCIGR (Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi), finalizzato all'individuazione e alla gestione delle diverse tipologie di rischio alle quali la Società ed il Gruppo sono esposti.

Il Gruppo è consapevole del fatto che la capacità di un'azienda di gestire efficacemente i rischi aziendali contribuisce a garantire valore all'azienda stessa nel lungo periodo. Lo scopo principale del processo di FNM è quindi quello di adottare un **approccio sistematico all'individuazione dei rischi prioritari**, a valutarne i potenziali effetti negativi e ad intraprendere le opportune azioni per mitigarli. A tal fine il Gruppo ha emanato una **Procedura Operativa relativa al Risk Management** (RMSG PO 05) per la messa a punto del Risk Assessment Annuale. La procedura, ispirata alla normativa interna (es. Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D.Lgs. 231/2001, Codice Etico e di Comportamento del Gruppo FNM, Linee Guida del Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi) e alle Linee Guida internazionali (es. ISO 31000, ISO 9000 e ISO 37001), contribuisce al raggiungimento degli obiettivi aziendali, ad un efficace utilizzo delle risorse e ad una maggiore efficienza dei processi aziendali, consentendo ai vertici aziendali di compiere sempre una scelta consapevole.

Le principali figure coinvolte nel sistema di gestione dei rischi di FNM sono:

- **Consiglio di Amministrazione**: svolge un ruolo di indirizzo e di valutazione dell'adeguatezza dello SCIGR. Ha il compito di definire l'adeguatezza della natura e del livello di rischio con gli obiettivi strategici di FNM, includendo nelle proprie valutazioni tutti i rischi che possono assumere rilievo nell'ottica della sostenibilità nel medio-lungo periodo dell'attività della Società e del Gruppo.
- **Comitato Controllo, Rischi e Operazioni con Parti Correlate**: svolge un'attività istruttoria a supporto delle valutazioni e delle decisioni del C.d.A. relativamente al SCIGR.
- **Risk Committee**: partecipa al processo di risk assessment e monitora il processo di risk management. Ha il compito di condividere le risultanze delle attività di risk analysis compiute dalle diverse funzioni operative aziendali.
- **Responsabile della Funzione Risk Management e Sistemi di Gestione**: svolge attività di coordinamento e monitoraggio dell'intero processo di risk management secondo la procedura di risk management a riporto della funzione di Internal Audit.

Conclusasi nel 2019 l'attività di aggiornamento del Risk Register, anche relativamente alla valutazione degli scenari di rischio corruzione, nel corso del 2020 è stata definita la Procedura di Risk Assessment Anticorruzione completa di metriche. Tra le varie attività, si segnala la conclusione dell'attività di **Risk Assessment ERM 2020**, in particolare delle interviste rivolte al management interessato delle società (FNM, FERROVIENORD, FNM Autoservizi, E-Vai, NORD_ING, MALPENSA INTERMODALE, ATV e La Linea).



A fronte dell'emergenza sanitaria COVID-19, la Società attraverso le strutture preposte (RSPP, Medico Competente, Direzione Risorse Umane e Welfare, Internal Audit) ha costantemente adottato le opportune e necessarie azioni, informando tempestivamente gli organismi di controllo (Collegio Sindacale ed Organismo di Vigilanza). Per far fronte in maniera efficace e repentina all'evolversi della situazione, è stato istituito un **Comitato di Crisi** e un **Comitato di Emergenza** con il compito di seguire l'evolversi della situazione e individuare misure preventive e protettive, nel rispetto delle disposizioni degli enti preposti.

In particolare, la Società sin dalle prime manifestazioni dell'emergenza ha adottato tutte le misure volte ad assicurare: i) il recepimento puntuale delle disposizioni emesse dalle autorità preposte (Ministero della Salute, Regione, Protezione Civile) e degli enti di riferimento nazionali e sovranazionali (fra cui ASSTRA e UITP), oltre che il rispetto dei diversi DPCM emanati dal Governo e delle ordinanze della Regione Lombardia, ii) la compliance normativa in materia di salute e sicurezza sul lavoro ai sensi del D.Lgs. 81/2008, e iii) la continuità operativa, per quanto possibile e nel rispetto di tutte le norme sopracitate.

In un'ottica di miglioramento continuo, il Gruppo prevede di sviluppare una metodologia di **risk assessment integrata**, comprensiva del sistema di controllo interno e di gestione del rischio operativo, nonché il presidio dei temi connessi alla privacy e all'anticorruzione, con un software specifico a supporto di queste attività.

Miglioramento del sistema di controllo del processo di reporting non finanziario

Al fine di rafforzare il sistema di **raccolta dei dati e delle informazioni** che confluiscono nel Bilancio di Sostenibilità-DNF, FNM ha proseguito e consolidato il processo di miglioramento del sistema di reporting per renderlo più automatizzato e limitare i passaggi manuali, garantendo maggior affidabilità e robustezza dei dati forniti. La soluzione attuata consiste nella condivisione in rete (tramite il sistema G Suite di Google) delle schede qualitative e quantitative accessibili attraverso gli account aziendali al fine di ridurre l'errore umano. L'attività è disciplinata all'interno di una specifica **procedura operativa interna "Redazione Bilancio di Sostenibilità-DNF"** approvata il 31/1/2020.



I sistemi di gestione e le certificazioni

Relativamente ai sistemi di gestione adottati, si segnala l'ottenimento delle seguenti certificazioni.

	SA 8000:2014	ISO 9001:2015	ISO 14001:2015	ISO 45001:2018	ISO 50001:2018	UNI EN 13816:2002	ISO 37001:2016	ISO 39001:2012	ISO/IEC 27001:2013
FNM		x					x		
FERROVIENORD		x	x	x*			x		
FNM Autoservizi	x*	x	x	x*	x	x		x	
E-Vai							x		
NORD_ING							x		
ATV		x	x**	***				x	x
La Linea		x	x	x*		x	x	x	
Martini Bus		x	x	x*				x	
Trenord		x	x				x		

* Certificazione ottenuta nel 2020.
** ATV sta procedendo con l'implementazione del sistema di gestione ambientale ISO 14001 a tutti i siti nel Comune di Verona.
*** Nel 2020 si è concluso l'iter per il passaggio alla ISO 45001; l'ente di certificazione ha verificato la conformità ai requisiti previsti dal nuovo standard. La pratica si concluderà nella primavera 2021.

LEGENDA: SISTEMI DI GESTIONE CERTIFICATI	
SA 8000	Responsabilità sociale
ISO 9001	Sistema di gestione della qualità
ISO 14001	Sistema di gestione ambientale
ISO 45001	Sistema di gestione della salute e sicurezza dei lavoratori
ISO 50001	Sistema di gestione dell'energia
UNI EN 13816	Sistema di gestione della qualità dei servizi nel Trasporto Pubblico Locale
ISO 37001	Sistema di gestione per la prevenzione della corruzione
ISO 39001	Sistema di gestione della sicurezza del traffico stradale
ISO/IEC 27001	Sistemi di gestione della sicurezza delle informazioni

Si fa presente che il Gruppo FNM è costantemente allineato alle best practices nazionali e internazionali anche in materia di "Salute e Sicurezza", in particolare adottando sistemi di gestione conformi e certificati allo standard internazionale OHSAS ISO 18001 prima e, dal luglio 2020, allo standard **UNI ISO 45001**. L'adozione e la certificazione sono avvenute da parte di FERROVIENORD che gestisce l'attività in service per alcune società del Gruppo come FNM, E-Vai e NORD_ING. Anche ATV si avvia a concludere l'iter per il passaggio alla ISO 45001 e, nella primavera 2021, è previsto il completamento dell'iter certificativo con verifica sul campo.

MALPENSA INTERMODALE si è posta l'obiettivo di dotarsi delle certificazioni pertinenti alle attività svolte (es. UNI ISO 9001, UNI ISO 14001 e certificazioni specifiche del settore merci).

Per gli aspetti prettamente ferroviari, il **Sistema di Gestione Integrato** (SGI) di **FERROVIENORD** è certificato per la **manutenzione dei carri merci** (Regolamento (UE) n. 445/2011) e la **manutenzione degli altri veicoli ferroviari** (Linee guida dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie rev.01 del 16/10/2015). La società ha ottenuto l'autorizzazione di Sicurezza dall'ANSFISA per le linee della rete interconnesse con la rete ferroviaria nazionale e incluse nell'Allegato A del Decreto Ministeriale 05/08/2016 (ramo Milano ad esclusione della tratta Malnate Olona - Confine italo/svizzero). Sono in corso le attività per l'ottenimento da ANSFISA del Certificato di Idoneità all'Esercizio per le linee funzionalmente isolate (ramo Iseo).

In materia di salute e sicurezza[27], le società FERROVIENORD e Trenord sono dotate di appositi sistemi di gestione: il **Sistema di Gestione della Salute e Sicurezza sul Lavoro** (SGSSL) per FERROVIENORD e il **Sistema di Gestione Integrato su Sicurezza dell'esercizio, Qualità, Ambiente e Salute e Sicurezza sul luogo di lavoro** (SGI) per Trenord.

27. FNM Autoservizi ha implementato il sistema di gestione per la sicurezza stradale e concluso l'iter per la certificazione.

6.2. Rischi e temi materiali

[GRI 102-15]

In relazione alle tematiche maggiormente rilevanti unitamente alle altre tematiche materiali esplicitamente richieste dal D.Lgs. 254/2016 attinenti al personale, agli aspetti ambientali e sociali, sono riportati i **principali rischi inerenti identificati e le relative modalità di gestione**[28], espresse sinteticamente. L'aggiornamento dell'attività è stato condiviso nel Comitato Controllo, Rischi e Operazioni con Parti Correlate del 22 febbraio 2021.

L'analisi[29] è stata realizzata sulla base:

- del registro dei rischi fornito dalla Funzione Risk Management e Sistemi di Gestione di FNM;
- delle informazioni qualitative raccolte tramite apposite schede compilate dai referenti aziendali delle società del Gruppo.

Qualità del servizio e sicurezza dei clienti in stazione e in movimento (Security and Safety)

Ambito D. Lgs. 254/2016
Sociale

PRINCIPALI FATTORI DI RISCHIO INERENTI	PRINCIPALI MODALITÀ DI GESTIONE
• Sicurezza delle infrastrutture ferroviarie e della circolazione dei mezzi su ferro e su gomma. • Commissione di atti terroristici o illeciti a danneggiamento della rete o della flotta.	• Ove rilevante, alcune società del Gruppo hanno adottato un **Sistema di Gestione della Sicurezza ferroviaria** (SGS) di FERROVIENORD, Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT) e il Sistema Supporto alla Condotta (SSC) della rete ferroviaria di FERROVIENORD. • Installazione di **sistemi di video-sorveglianza**, geo-localizzazione della flotta su gomma, continuo monitoraggio del servizio di car sharing, stipula di accordi e convenzioni con la Polizia Ferroviaria (POLFER) e attivazione di contratti con agenzie di vigilanza. • **Monitoraggio delle anomalie** sulla rete e programmazione degli interventi: progressiva eliminazione dei passaggi a livello e potenziamento degli strumenti di sicurezza. • Investimenti per l'**ammodernamento** del materiale rotabile dell'infrastruttura. • Ove rilevante, alcune società del Gruppo hanno adottato la norma **UNI ISO 39001:2016** del sistema di gestione della sicurezza del traffico stradale per il segmento di business Trasporto passeggeri su gomma.

28. Per un maggior dettaglio in merito ai sistemi di gestione adottati dalle singole società si prega di fare riferimento al paragrafo "I sistemi di gestione e le certificazioni".
29. Con l'emanazione della Legge del 30 dicembre 2018 n.145 (Legge di Bilancio) è previsto inoltre che la Dichiarazione Non Finanziaria, nel descrivere i principali rischi generati e subiti connessi ai temi non finanziari, debba illustrare anche le loro modalità di gestione (Rif. Art. 1, comma 1073 Legge 30 dicembre 2018 n. 145, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale del 31 dicembre 2018 di modifica dell'art. 3 del D.Lgs. 254/2016).

Accessibilità dei servizi e delle infrastrutture

PRINCIPALI FATTORI DI RISCHIO INERENTI

- Potenziale incapacità di rispondere adeguatamente alle aspettative dei clienti nelle diverse fasi di utilizzo dei servizi erogati, con particolare riferimento allo stato generale delle infrastrutture e della flotta su ferro e su gomma, in relazione a puntualità, comfort, comunicazioni istituzionali e di servizio, accessibilità fisica ed economica alle infrastrutture e ai servizi gestiti.

PRINCIPALI MODALITÀ DI GESTIONE

- Ove rilevante, alcune società del Gruppo hanno adottato un Sistema di Gestione per la Qualità **UNI ISO 9001** e un sistema di gestione **SA 8000**.
- Ove rilevante, alcune società del Gruppo possiedono la certificazione alla norma **UNI EN ISO 13816:02** per la qualità del servizio di Trasporto Pubblico.
- Somministrazione di indagini di **customer satisfaction**.
- Realizzazione di opere infrastrutturali per la **riduzione delle barriere architettoniche** (es. scale mobili, ascensori, rampe) e mezzi di trasporto adibiti all'accesso di persone con disabilità e servizi di assistenza.
- Applicazione di agevolazioni tariffarie.

Intermodalità e integrazione dei servizi Innovazione tecnologica e digitale

PRINCIPALI FATTORI DI RISCHIO INERENTI

- Per l'attuale fase di sviluppo strategico del Gruppo FNM, la tematica è valutata come opportunità di sviluppo per il business a livello nazionale e internazionale.
- Mancanza di consapevolezza in ambito di sicurezza informatica da parte del personale interno.
- Violazione della riservatezza/ disponibilità/integrità dei dati e/o delle informazioni sensibili e riservati afferenti alla Società e/o ai Clienti (strategie, base dati, ...) sui sistemi informatici di cui si avvale.

PRINCIPALI MODALITÀ DI GESTIONE

- Sviluppo di **infrastrutture e di piattaforme di trasporto intermodali** e di sistemi di mobilità integrata, anche attraverso la partecipazione e la costituzione di nuove società.
- Politica di **monitoraggio dei trend a livello globale e di promozione dello sviluppo di soluzioni tecnologiche**.
- Corsi di **formazione** su tematiche di sicurezza informatica (es. phishing) e simulazione di situazioni di phishing con l'invio di mail alla popolazione aziendale.
- Sistemi automatici di protezione.
- Aggiornamento del **regolamento sulla sicurezza informatica**. Il regolamento è, ad oggi, emesso per quasi tutte le società del Gruppo.
- Documenti: Codice etico e di autodisciplina; Sistema disciplinare.
- Misure di sicurezza informatica.
- ***Vulnerability Assessment e Penetration test*** quali attività on going sui sistemi di FERROVIENORD e FNM.
- Rafforzamento degli obblighi del personale nei contratti individuali.
- **Adozione della certificazione ISO 27001** per il principale provider di servizi tecnologici del Gruppo.

Dialogo con gli stakeholder e sviluppo del territorio

PRINCIPALI FATTORI DI RISCHIO INERENTI

- Scarsa efficienza e adeguatezza delle attività di stakeholder engagement, nonché insufficiente diffusione dei principi di sostenibilità economica, sociale e ambientale all'interno e all'esterno del Gruppo FNM.
- Percezioni incomplete o errate delle aspettative e delle esigenze degli stakeholder in ottica di sviluppo sostenibile di business e corporate.

PRINCIPALI MODALITÀ DI GESTIONE

- Adozione di una **politica di promozione di iniziative di stakeholder engagement**, interne ed esterne, in materia di sostenibilità.
- **Promozione di eventi e iniziative sul territorio e partecipazione a gruppi e tavoli di lavoro** promossi da associazioni di categoria, terzo settore e amministrazioni sui temi di trasporto e sostenibilità a livello nazionale e internazionale.
- Governance della sostenibilità attraverso la **Funzione CSR-Sostenibilità** e il **Comitato per la Responsabilità Sociale ed Etica**.
- **Corsi di formazione interni sulla sostenibilità**.

Approvvigionamento sostenibile

PRINCIPALI FATTORI DI RISCHIO INERENTI

- Mancato rispetto da parte dei fornitori dei principi e dei termini contrattuali che il Gruppo FNM chiede di sottoscrivere e perseguire, sia in termini di prestazioni che di comportamento etico.

PRINCIPALI MODALITÀ DI GESTIONE

- Politiche aziendali e **processi di qualifica e gestione dei fornitori anche sulla base di tematiche ambientali, sociali e di governance**.
- Adozione delle **Linee Guida per Acquisti Sostenibili**.
- Inclusione nei **bandi di gara** per l'acquisto di nuovo materiale rotabile di criteri di sostenibilità ambientale e sociale e clausole anticorruzione e sulla tutela dei dati personali nei contratti.
- Attività di **due diligence in ambito compliance su business partner rilevanti**.

Gestione sostenibile delle infrastrutture

PRINCIPALI FATTORI DI RISCHIO INERENTI

- Potenziale assenza di veicoli di trasporto su ferro e su gomma di nuova generazione con conseguente aumento delle criticità (soppressioni e ritardi) e degli impatti prodotti sul territorio (sia a livello sociale sia ambientale).
- Potenziale maggior ricorso all'assistenza e alla manutenzione per problematiche relative alla qualità dell'infrastruttura.
- Potenziale incapacità di rispondere adeguatamente alle esigenze dei clienti e del mercato.
- Potenziale aumento dei sinistri e degli infortuni legati ad una non corretta gestione e manutenzione delle infrastrutture.
- Potenziale mancato rispetto delle prestazioni ambientali concordate all'interno della gara.

PRINCIPALI MODALITÀ DI GESTIONE

- Progressivo **ammodernamento della flotta** e delle infrastrutture in termini di comfort, sicurezza e tecnologia installata.
- **Sistema di qualificazione per la fornitura** di materiale rotabile su ferro e per il noleggio di autovetture elettriche, ibride ed endotermiche.
- Sviluppo di piani di monitoraggio, manutenzione e verifica dei veicoli e dell'infrastruttura.
- Organizzazione di **tavoli tecnici con Regione Lombardia** per monitorare l'andamento della gestione e dello sviluppo dell'infrastruttura.
- Ove rilevante alcune società del Gruppo hanno attivato specifici **modelli di gestione** (es. UNI EN ISO 9001:2015, SA 8000) per garantire la qualità del servizio offerto e una corretta gestione della flotta e del suo ammodernamento.
- In base alla peculiarità dell'appalto, si gestisce il rischio connesso al non rispetto dei termini previsti dall'appalto attraverso **controlli specifici sui prodotti o sui servizi resi**.

Etica e integrità nel business

Ambito D. Lgs. 254/2016
Lotta alla corruzione attiva e passiva

PRINCIPALI FATTORI DI RISCHIO INERENTI

- Potenziali violazioni della normativa in materia di anticorruzione e diritti umani.
- Mancate segnalazioni di irregolarità e di comportamenti illeciti.
- Mancato rispetto dei principi di etica e integrità nella conduzione del business e nelle relazioni con i propri stakeholder (inclusi i fornitori e altri business partner).

PRINCIPALI MODALITÀ DI GESTIONE

- Presidio a cura del **Comitato Controllo, Rischi e Operazioni con Parti Correlate** e **Comitato per la Responsabilità Sociale ed Etica** e della **Funzione Compliance**.
- Adozione di un Codice Etico e di Comportamento e canale di whistleblowing.
- **Modelli di Gestione, Organizzazione e Controllo ex D.Lgs. 231/2001** delle Società.
- Ove rilevante, alcune società del Gruppo hanno un sistema di Gestione Anticorruzione certificato **UNI ISO 37001:2016**.
- Monitoraggio del **Sistema Anticorruzione** da parte della Funzione Compliance attraverso le attività pianificate nel Piano di Compliance triennale e nel Piano di Audit Interno.
- **Politica Anticorruzione** e formazione continua a tutto il personale di FNM.

Gestione dei rischi sistemici e resilienza del business

PRINCIPALI FATTORI DI RISCHIO INERENTI

- Mancata/incompleta mappatura dei sistemi critici.
- Gestione Emergenza COVID-19.
- Mancato rinnovo dei finanziamenti pubblici per alcune aziende del Gruppo (FNM Autoservizi, FERROVIENORD, E-Vai).

PRINCIPALI MODALITÀ DI GESTIONE

- Terminato primo progetto Business Continuity Management, che ha comportato la redazione delle Business Impact Analysis per alcune aziende del Gruppo (FNM, FERROVIENORD, NORD_ING, FNM Autoservizi, E-Vai).
- Individuati 6 progetti per **mitigare le aree di rischio** dei processi critici nel biennio 2021-2022.
- È stato avviato un progetto per il "centro stella", sede dispositivi hardware di interconnessione aziendale (congiuntamente con Trenord).
- Utilizzo di **Dispositivi di Protezione Individuale** e sanificazione degli ambienti di lavoro.
- Adeguata gestione del personale per garantire la continuità del business in caso di focolaio (turnazione e applicazione dello smart working ove possibile).
- Implementazione e miglioramento delle dotazioni tecnologiche dei dipendenti.
- Contatti diretti con la Pubblica Amministrazione.
- Attività di monitoraggio costante delle modifiche amministrative e politiche del contesto esterno.
- Attenta pianificazione delle necessità future.

Attrazione di talenti e sviluppo del capitale umano
Welfare per i dipendenti
Rispetto della diversità e inclusione

Ambito D. Lgs. 254/2016
Temi attinenti al personale

PRINCIPALI FATTORI DI RISCHIO INERENTI

- Difficoltà di reperire sul mercato risorse adeguatamente formate per i ruoli previsti.
- Perdita del know-how aziendale a seguito dell'uscita di risorse chiave.
- Mancanza di formazione e opportunità di sviluppo e conseguente ritorno sugli investimenti.
- Non conformità alle leggi e ai regolamenti in materia di diritti dei lavoratori, diversità e pari opportunità.
- Mancata permanenza delle risorse a causa di un ambiente lavorativo poco stimolante e attento alle esigenze del personale.

PRINCIPALI MODALITÀ DI GESTIONE

- **Pianificazione delle necessità future** e gestione dei piani di successione con piani di accompagnamento di fine carriera.
- Sviluppo e **formazione interna** delle risorse per la diffusione del know-how aziendale, in particolare per la formazione continua in ambito tecnico professionale.
- Introduzione di **piani di welfare** (smart working e previdenza integrativa).

Salute e sicurezza nei luoghi di lavoro

PRINCIPALI FATTORI DI RISCHIO INERENTI

- Potenziale mancato rispetto delle politiche e delle procedure previste dai sistemi di gestione adottati con incremento di incidenti e sinistri sul luogo di lavoro.

PRINCIPALI MODALITÀ DI GESTIONE

- Analisi dei principali **fattori che impattano la salute e la sicurezza dei dipendenti**, identificando diversi livelli di rischio (primario e secondario) per pianificare adeguati interventi.
- Adozione di una **Politica di Salute e Sicurezza** attuata da un Piano di Miglioramento monitorato mensilmente.
- Ove rilevante, alcune società del Gruppo hanno adottato un sistema di gestione certificato **UNI ISO 45001** e Modelli di Gestione, Organizzazione e Controllo ex D.Lgs. 231/2001.
- Investimenti volti al miglioramento delle condizioni di sicurezza, tra cui: sviluppo di **percorsi formativi** e addestramento, adozione di **dispositivi di protezione individuale collettivi, manutenzione di impianti e attrezzature** a norma di legge.

Consumi energetici, emissioni in atmosfera e climate change

Ambito D. Lgs. 254/2016
Ambientale

PRINCIPALI FATTORI DI RISCHIO INERENTI

- Potenziali inefficienze nella gestione dei consumi energetici, con particolare riferimento ai consumi di energia elettrica e relative emissioni di CO_2 e altri gas a effetto serra in atmosfera.
- Potenziali inefficienze nella gestione della flotta collegate al peggioramento della qualità dell'aria.

PRINCIPALI MODALITÀ DI GESTIONE

- Alcune società del Gruppo hanno adottato un sistema di gestione ambientale certificato **UNI EN ISO 14001** e **UNI CEI EN 50001:2011**.
- Sottoscrizione di un contratto di **fornitura di energia elettrica proveniente da fonti rinnovabili** per le auto della flotta di car sharing (E-Vai), per la trazione dei treni e per impianti e uffici (FERROVIENORD).
- Monitoraggio dei consumi energetici delle infrastrutture e dei servizi erogati attraverso la conduzione di **diagnosi energetiche**.
- Promozione di **iniziative di efficientamento energetico**.
- Politica di sviluppo di servizi di mobilità integrata sostenibili.
- Accordo Quadro per 30 convogli bidirezionali alimentati ad idrogeno.
- Consegnati i primi nuovi treni elettrici che, in attesa di ottenere le autorizzazioni da ANSFISA per l'esercizio anche sulla rete FERROVIENORD, hanno iniziato a circolare sull'infrastruttura ferroviaria nazionale.

Tutela della biodiversità
Gestione del rumore e delle vibrazioni
Gestione dei rifiuti
Gestione delle risorse idriche

PRINCIPALI FATTORI DI RISCHIO INERENTI

- Potenziali impatti sul territorio e sanzioni/criticità operative legate alla mancata compliance in riferimento a inquinamento acustico, scarichi idrici, gestione dei rifiuti prodotti e alla tutela della biodiversità.
- Potenziale insoddisfazione da parte degli stakeholder nei confronti della qualità del servizio erogato in termini di rumore e vibrazioni percepite.
- Potenziale aumento dei sinistri e degli infortuni legati ad una non corretta gestione e manutenzione delle infrastrutture.

PRINCIPALI MODALITÀ DI GESTIONE

- Alcune società del Gruppo hanno adottato un sistema di gestione ambientale certificato **UNI EN ISO 14001** e alcune direzioni hanno adottato formali politiche soggette a audit.
- **Monitoraggio dell'infrastruttura, dei consumi idrici e della produzione dei rifiuti e del livello acustico.**
- **Monitoraggio e interventi di bonifica, ove necessario, per la tutela del manto rotabile.**
- Attività di **rinnovo e manutenzione degli impianti** per la gestione dei consumi idrici.
- Valutazione dei rischi relativi all'**impatto paesaggistico** dei siti coinvolti e del grado d'incidenza dell'opera futura.
- Promozione di **iniziative concrete per la tutela della biodiversità** attraverso **opere compensative** e attraversamenti faunistici protetti.

6.3. I rischi emergenti

[GRI 102-15]

Oggi più che mai è diventato fondamentale comprendere il grado di resilienza del proprio modello di business alle conseguenze derivanti da eventi eccezionali. Il ricorso al sostegno pubblico, l'aumento o la diminuzione della domanda di determinati prodotti o servizi, l'interruzione delle catene del valore e, più in generale, l'emergere di perdite di valore possono avere un impatto significativo sul modello aziendale. Diventa perciò critico adottare un sistema di gestione che consenta all'azienda di valutare l'evoluzione del contesto esterno, in considerazione di tutti quei rischi nuovi, di cui ad oggi si dispongono poche informazioni e che possono potenzialmente esporre l'azienda ad un rischio elevato.

Nel corso del 2020 è stato avviato un progetto di **Business Continuity Management** volto a mappare i processi critici per la continuità aziendale delle società del Gruppo FNM (FNM, FERROVIENORD, NORD_ING, FNM Autoservizi ed E-Vai). Dopo una prima fase di **Risk Assessment** e **Business Impact Analysis**, attraverso workshop e interviste, che hanno interessato 257 manager delle società coinvolte, è stato possibile individuare degli scenari caratterizzati da rischio molto alto. Quest'attività ha portato alla definizione di sei progetti che verranno avviati nel prossimo biennio a seguito dell'analisi condotta. Nello specifico, i progetti riguardano nel 2021:

- la predisposizione Crisis & Communication Plan di Gruppo;
- la revisione Disaster Recovery Plan IT di NordCom;
- la revisione Disaster Recovery Plan IT per FERROVIENORD;

mentre per l'anno successivo:

- una Supply Chain Risk Analysis di Gruppo;
- la mappatura "key people" di Gruppo e programma affiancamento/backup;
- la redazione di un Pandemic Plan e relativa formazione al personale.

Nell'ambito di queste attività, la funzione competente ha identificato in particolare due rischi a cui dedicherà una maggiore attenzione.

1. Rischio connesso alla gestione e alla sicurezza dei dati

L'anno 2020 è stato caratterizzato da un contesto particolare che ha visto incrementare le attività svolte dai dipendenti in **una nuova modalità** da remoto che, se pur già adottata in precedenza, ne ha visto incrementati i partecipanti e la durata dei collegamenti. Questa situazione ha richiesto una particolare attenzione alle tecnologie utilizzate per garantire **una continuità operativa in piena sicurezza**. In quest'ambito, a partire dal mese di marzo 2020, sono state attuate diverse iniziative mirate a mitigare gli eventuali rischi introdotti dalle nuove forme di lavoro. Vale la pena citare le nuove modalità di connessione per accedere alla postazione aziendale tramite il computer personale e l'aggiornamento dell'infrastruttura che gestisce le connessioni in VPN per migliorarne sicurezza e affidabilità incrementando, nello stesso tempo, il numero di utenti contemporaneamente gestiti.

Con particolare riferimento alla società FERROVIENORD, sono state gestite tutte le attività connesse all'audit attivato sui processi relativi alla sicurezza dei dati, alla gestione dell'analisi dei rischi, con l'individuazione delle possibili aree su cui attivare successivamente eventuali attività di miglioramento della sicurezza informatica. In tale contesto è stata attivata per tutto il Gruppo una polizza assicurativa dedicata alla gestione dei **rischi cyber**.

2. Rischio connesso alla perdita di persone chiave per il Gruppo

A fronte, in particolar modo, della situazione emergenziale dovuta alla pandemia da COVID-19, tale rischio risulta essere rilevante. Nella maggior parte delle situazioni, avendo identificato la **carenza di personale specializzato**, sia negli ambiti più operativi, sia in quelli manageriali, le funzioni si sono strategicamente preparate per affrontare la concreta possibilità di ritrovarsi per periodi prolungati con uno scarso o minimo numero di risorse competenti. In quei casi specifici, ove lo scenario di rischio si sia concretizzato, le funzioni sono riuscite concretamente a gestire l'ordinaria gestione delle attività. Si prevede di svolgere un'analisi per l'identificazione delle competenze critiche e definire dei **piani specifici per lo sviluppo di conoscenze trasversali** all'interno o all'esterno delle funzioni, allo scopo di sopperire alla mancanza di risorse specializzate nel caso in cui lo scenario di rischio dovesse ripresentarsi.

6.4. Compliance, etica e integrità

[GRI 102-16] [GRI 102-17] [GRI 205-2]

Il Codice Etico e di Comportamento

Il Codice Etico e di Comportamento del Gruppo FNM (Codice Etico[30]) definisce i principi e le regole di comportamento riconosciute e condivise da tutti coloro che operano in nome o per conto del Gruppo FNM. Il documento promuove e incoraggia la pratica del whistleblowing, ovvero la segnalazione da parte dei lavoratori di irregolarità, frodi o violazioni delle normative vigenti. La gestione del whistleblowing è disciplinata all'interno di un'apposita procedura[31] e nel Modello 231 di ogni Società. Il prossimo anno il Gruppo avvierà l'implementazione di un **sistema documentale integrato** di tutte le attività di controllo di 1°, 2° e 3° livello previste dal Sistema di Controllo Interno al fine di ottimizzare un sistema di **compliance integrata** capace di garantire un maggiore controllo.

Modello 231 e anticorruzione

Mentre nel 2019 FNM e le Società controllate hanno aggiornato il proprio Modello 231, al fine di allinearlo alle modifiche organizzative intercorse nell'anno e all'aggiornamento in corso del Modello 231 con i reati tributari, si segnala che nel 2020 è stato avviato un ulteriore aggiornamento in ragione dell'introduzione del **reato di cybersecurity** che modifica l'art. 24-bis del D.Lgs. 231/2001.

In merito al rapporto con le terze parti, il Gruppo FNM ci tiene a dare direttamente applicazione dei principi contenuti nel Codice etico e di comportamento; è per questo che anche nel corso del 2020 è continuata l'**attività di due diligence rivolta alle terze parti** e ad almeno dieci categorie valutate a rischio alto o medio[32]. In tale contesto va, tuttavia, sottolineato che qualsiasi acquisto in capo alla funzione Acquisti viene validato dalla funzione Compliance prima di proseguire con l'affidamento.

30. Documento disponibile per consultazione al link http://www.fnmgroup.it/it/codice-etico.
31. IA PO 04 Procedura di segnalazione verso l'OdV.
32. In base al documento "Documento di analisi, valutazione e definizione dell'architettura del Sistema Anticorruzione del Gruppo FNM" .

Canali di segnalazione

È possibile inoltrare le segnalazioni di presunte violazioni del Codice Etico, del Modello ex D.Lgs. 231/2001 e della Politica Anticorruzione all'Organismo di Vigilanza (OdV) di ogni Società del Gruppo, sia tramite e-mail che per posta fisica. Diversamente, è possibile effettuare le segnalazioni attraverso il portale "whistleblowing"[33] che si trova nella rete intranet aziendale. In tale contesto si segnala che il Gruppo FNM sta finalizzando l'implementazione del nuovo tool informatico **whistleblowing** per la gestione delle segnalazioni inerenti alla violazione dei Modelli 231, del Codice Etico e di Comportamento del Gruppo FNM e della Politica Anticorruzione.

Sempre nel corso dell'anno sono poi proseguiti i **corsi di formazione** e-learning, attraverso il portale Successfactors, in materia **"anticorruzione"** e **"privacy"** a disposizione di tutti i dipendenti del Gruppo FNM, che hanno coinvolto nel 2020 l'**intera popolazione aziendale**.

Nel 2020 FNM ha gestito e risolto le segnalazioni ricevute dalle proprie società su presunte violazioni del Codice Etico e di Comportamento del Gruppo FNM, del D.Lgs. 231 e della Politica Anticorruzione.

Privacy e adeguamenti normativi

In ambito privacy sono stati redatti i **registri dei trattamenti dei dati personali** in conformità alle disposizioni del Regolamento UE 679/2016 ed è stata avviata un'attività di adeguamento della documentazione in materia.

I Consigli di Amministrazione delle Società hanno conferito al Presidente o ad altro membro del Consiglio di Amministrazione, con apposita delibera, il potere di curare gli adempimenti in materia di privacy di cui al Regolamento (UE) 2016/679 (GDPR) e al D.Lgs. 196/2003.

In ambito privacy, la Funzione Compliance per FNM, e in service per le Società del Gruppo, conferma l'individuazione di un Privacy Officer, a supporto del sistema di gestione della privacy. Il Responsabile di ogni Direzione/Funzione di FNM ha designato al suo interno un Referente Privacy, del quale il Privacy Officer si avvale nella gestione e monitoraggio dei rischi privacy nelle diverse

33. Anche La Linea ha implementato il sistema di gestione con la procedura delle segnalazioni - whistleblowing policy I° edizione del 2 luglio 2019.

attività svolte dalla Società, comprese le attività dalla stessa svolte in service per le altre Società del Gruppo FNM.
Il Privacy Officer effettua un **aggiornamento continuo in ambito privacy** attraverso la partecipazione a corsi di formazione tematici, la consultazione del sito e della newsletter del Garante della Privacy, e l'iscrizione al sito e relativa newsletter di Federprivacy.

Per ogni segnalazione è attivo il canale dedicato: **compliance@fnmgroup.it**, in ossequio all'ex art. 13 del GDPR sul trattamento dei dati personali.

ATV ha introdotto la figura del Data Protection Officer in conformità all'art. 37 del **GDPR** (Reg. UE 679/2016). Il DPO interno risulta essere Certificato UNI 11697:2017 Cepas, certificazione che viene mantenuta anche per il 2020. Sempre nel 2020 è stato aggiornato il regolamento su acquisti e consulenze che prevede anche l'adesione al **patto di integrità** e ad apposite clausole nei contratti. La società ha inoltre avviato un percorso di **formazione** sul Modello 231, GDPR e whistleblowing al personale operativo (conducenti e tecnici manutenzione), che si concluderà nel corso dell'anno.

Si segnala che per quanto attiene alla normativa anticorruzione, la società ha stabilito di non mantenere la figura interna del Responsabile della Prevenzione della Corruzione e Trasparenza, ma solo quella del Responsabile della Pubblicazione dei Dati, ossia il Direttore Generale coadiuvato dal Responsabile dell'Ufficio Legale interno. Vengono, in ogni caso, mantenute tutte le buone prassi già esistenti in materia.

La Linea ha ottenuto le 3 stellette relativamente all'ottenimento del **Rating di Legalità** ed ha seguito con profitto la formazione specifica prevista il precedente anno. Si segnala che a luglio 2020 La Linea S.p.A., a seguito di istanza presentata nel corso del 2019, è stata iscritta nella **White List** della Prefettura di Venezia.

Anche per l'anno che verrà la società riproporrà l'aggiornamento della **formazione** e un incremento della platea dei partecipanti per diffondere la consapevolezza dell'etica e integrità del business e della gestione del rischio.

7.

IL VALORE CONDIVISO DAL GRUPPO FNM



FNM
idee in movimento

98
7.1 IL CAPITALE FINANZIARIO

113
7.2 IL CAPITALE PRODUTTIVO
E INTELLETTUALE

142
7.3 IL CAPITALE UMANO

161
7.4 IL CAPITALE NATURALE

190
7.5 IL CAPITALE SOCIALE E RELAZIONALE

7. Il valore condiviso dal Gruppo FNM

IL PERCORSO DI SOSTENIBILITÀ DI FNM



VALORE ECONOMICO DISTRIBUITO:
254,9 MILIONI DI EURO



CONTRIBUTI RICEVUTI DALLA P.A.:
179 MILIONI DI EURO



PROCEDIMENTI DI GARA AVVIATI E SOGGETTI AL RISPETTO DEI CRITERI ESG:
70%

7.1. Il capitale finanziario

Le fonti di finanziamento: Pubblica Amministrazione e azionisti

[GRI 102-5] [GRI 102-7] [GRI 201-4]

La rappresentazione della relazione che intercorre tra FNM e la Pubblica Amministrazione consente di ritrarre fedelmente l'identità e le peculiarità insite nel Gruppo.

Di seguito sono riportati i principali contributi ricevuti dalla Pubblica Amministrazione (P.A.) dal 2018 al 2020.

Milioni di €	2020	2019	2018
Contributi Ricevuti dalla P.A.	€ 179	€ 177,8	€ 159,5

FNM è una **Società per Azioni quotata in Borsa**. Il **Capitale Sociale**, sottoscritto e versato, è pari ad **Euro 230.000.000** suddiviso in **434.902.568 azioni ordinarie** senza indicazione del valore nominale.

Il grafico riporta la composizione degli azionisti che detengono partecipazioni superiori al 5% del capitale con diritto di voto. La restante parte (27,69%) è quotata al mercato Standard Classe 1 di Milano.

AZIONISTI DEL GRUPPO AL 31 DICEMBRE 2020



Credit Ratings

Fitch	
Long term	BBB-
Outlook	stable
Data di assegnazione	10 novembre 2020
Moody's	
Long term	Baa3
Outlook	stable
Data di assegnazione	25 gennaio 2021

Fitch Ratings attribuisce un issuer default rating BBB- con outlook stabile

10 novembre 2020: Fitch Ratings ha assegnato a FNM un Rating Investment Grade BBB- con outlook stabile. L'agenzia nel corso dell'analisi ha sottolineato la stabilità dei ricavi e la resilienza del modello di business, a cui contribuirà la componente autostradale con la recente acquisizione di Milano Serravalle – Milano Tangenziali. L'agenzia ha altresì considerato rilevanti i contratti di servizio e di programma in essere tra le società del Gruppo e gli enti concedenti (tra cui Regione Lombardia) e ha sottolineato il ruolo centrale nel sistema del trasporto regionale lombardo del Gruppo FNM.

L'assegnazione del rating permetterà a FNM di ottimizzare la propria struttura finanziaria, anche diversificando le fonti di finanziamento, con inter alia il possibile accesso al mercato dei capitali.

Moody's attribuisce un issuer rating Baa3 con outlook stabile

25 gennaio 2021: FNM ottiene un Long Term Issuer Rating Baa3 da Moody's, che tiene conto delle prospettive di business della società in seguito all'acquisizione di Milano Serravalle – Milano Tangenziali (MISE) e della sua politica finanziaria equilibrata.

Il rating Baa3 di FNM incorpora l'incremento di un notch per riflettere il forte legame con Regione Lombardia, il suo azionista di maggioranza.

Il recente ottenimento da parte di FNM del Rating Investment Grade di Fitch Ratings (BBB- con outlook stabile) e Moody's (Baa3 con outlook stabile) offre alla società la possibilità di definire nel modo più efficiente la propria struttura finanziaria a medio lungo termine a supporto del futuro sviluppo strategico, anche attraverso l'accesso al mercato dei capitali.

L’approccio alla fiscalità del Gruppo FNM

[GRI 207-1] [GRI 207-2] [GRI 207-3] [GRI 207-4]

La definizione delle modalità e dei princìpi comportamentali cui attenersi per assicurare la corretta gestione delle attività relative alla fiscalità è fondamentale per il Gruppo FNM, ancorché operi in un regime regolamentato. Al fine di organizzare al meglio tutte le attività per la Capogruppo e, tramite contratti di service amministrativo, per le altre società del Gruppo è stata definita internamente una procedura operativa dedicata alla fiscalità[34]. La funzione Finanza, Fiscalità e Assicurazioni risponde alla Direzione Finanza e Sviluppo.

Il Gruppo FNM applica princìpi di correttezza, trasparenza, onestà e integrità che in ambito fiscale trovano attuazione nel corretto assolvimento delle obbligazioni tributarie e nel rispetto delle disposizioni normative. Nello specifico il Gruppo ottempera, nella forma e nella sostanza, a tutte le previsioni contenute in leggi, regolamenti e best practice. Non si tratta solo di provvedere al pagamento di tutte le imposte dovute e al tempestivo e completo adempimento di tutte le obbligazioni richieste dalla normativa fiscale, ma anche di applicare eventuali disposizioni agevolative di carattere fiscale nel pieno rispetto di tutte le normative previste nelle giurisdizioni coinvolte.

Complessivamente tutta l’attività in ambito fiscale è indirizzata a perseguire obiettivi di carattere industriale e commerciale, evitare il ricorso ad operazioni, così come l’instaurazione di rapporti commerciali o l’implementazione di strutture societarie che risultino prive di sostanza economica, determinare i prezzi nei rapporti infragruppo in coerenza con le Linee Guida dell’OCSE sui prezzi di trasferimento e rifiutare qualsiasi utilizzo di schemi di cosiddetta “pianificazione fiscale aggressiva”[35].

I meccanismi di controllo del rischio fiscale sono integrati nel sistema di gestione e controllo dei rischi aziendali, con presidi specifici, allo scopo di garantire la corretta determinazione delle imposte ed assicurare una compliance trasparente ed accurata, anche attraverso il tempestivo coinvolgimento dell’Ufficio Fiscale interno al Gruppo, nella valutazione degli impatti fiscali delle attività individuate come sensibili, comprese le operazioni straordinarie.

34. AMM PO 04 - Rev. 05
35. Linee Guida dell’OCSE sui prezzi di trasferimento per le imprese multinazionali e le amministrazioni fiscali. Link

Tax Control Framework

Il Gruppo FNM ha avviato nel corso del 2020 il progetto "Tax Control Framework". Tale progetto, collocandosi all'interno di un più ampio "**programma di compliance**" che ha il fine di potenziare l'attuale sistema di controllo interno, mira a realizzare un sistema di rilevazione, gestione e controllo del rischio fiscale.

Dopo una prima analisi e mappatura dei processi fiscali relativi alle società in scope, si è cercato di quantificare i processi fiscali sulla base del loro impatto fiscale, economico e finanziario. Questi due passaggi hanno consentito al team di lavoro di proporre il c.d. ***tax risk universe*** e, consequenzialmente, i controlli fiscali a presidio dei rischi fiscali definiti. A completamento di questa attività, si è proceduto con l'identificazione degli specifici owner dei processi fiscali e la condivisione interna della Tax Risk Control Matrix.

Poter, quindi, individuare gli strumenti di governance in essere e gli strumenti di governance definiti dalle best practice di riferimento al fine di formulare una propria governance fiscale, in linea con la compliance 231, darà al Gruppo la possibilità di aderire all'istituto della "cooperative compliance". I principali risultati del progetto sono stati condivisi a fine 2020. L'intero progetto, propedeutico all'adesione del Gruppo all'istituto dell'**adempimento collaborativo**, consentirà l'instaurazione di un rapporto di fiducia tra amministrazione e contribuente che miri ad un aumento del livello di certezza sulle questioni fiscali.

RENDICONTAZIONE DELLE IMPOSTE VERSATE	2020	2019	2018
Gruppo FNM			
Attività materiali diverse da disponibilità liquide e mezzi equivalenti	€ 892.367	€ 856.890	€ 795.542
Imposte sul reddito delle società versate sulla base del criterio di cassa	€ 14.037	€ 3.147	€ 6.794
Imposte sul reddito delle società maturate sugli utili/perdite	€ 3.673	€ 4.975	€ 7.815
TOTALE	**€ 910.077**	**€ 860.037**	**€ 802.336**

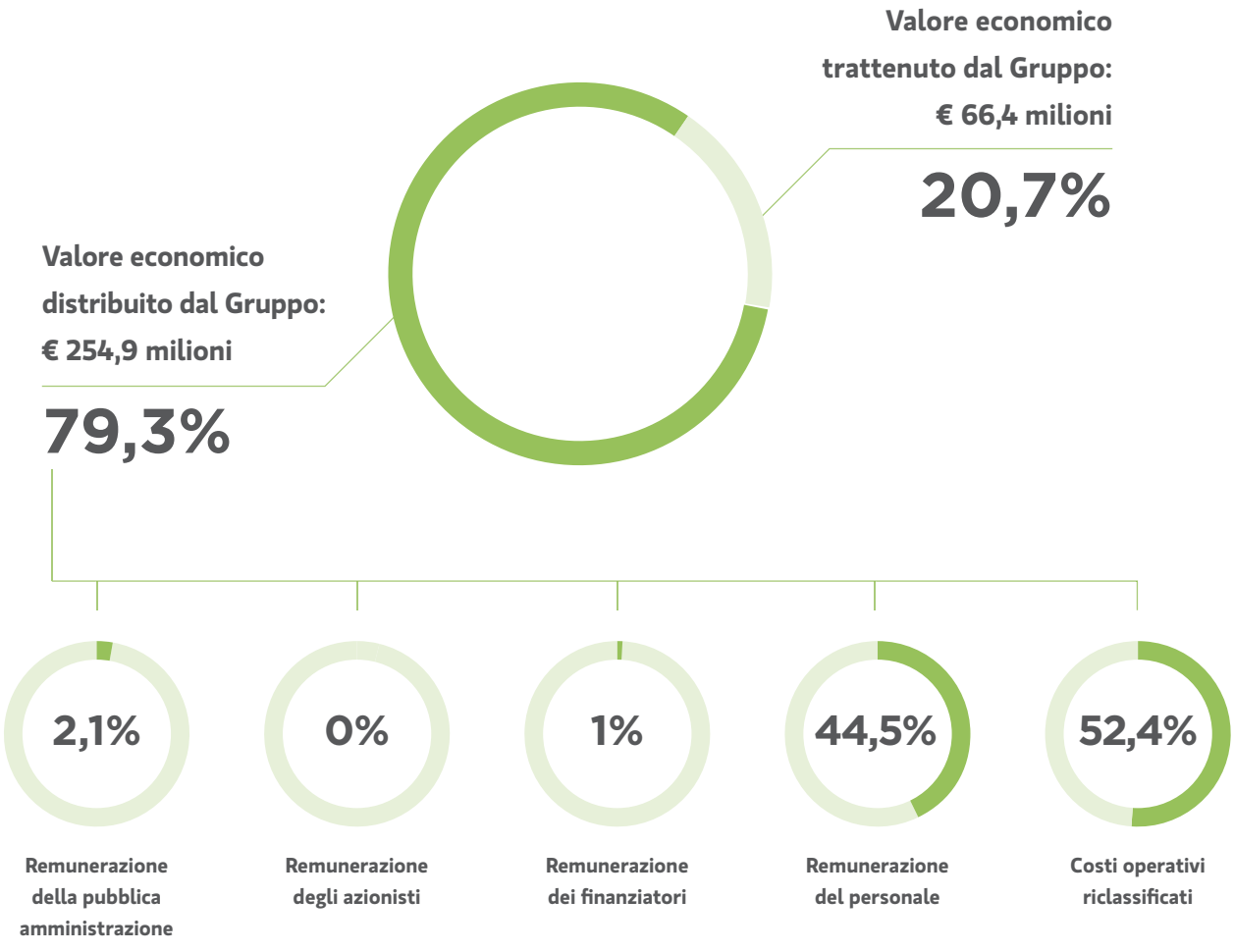
Il valore economico generato e distribuito

[GRI 102-7] [GRI 201-1]

La creazione di valore economico è di estrema importanza per il Gruppo, in quanto gli consente di garantire una **sostenibilità di lungo periodo e la possibilità di investire con regolarità** in un'ottica di miglioramento continuo. Nel 2020 il valore economico generato è stato pari a € 321,3 milioni. La grandezza rappresenta una sintesi dei principali risultati ottenuti con le risorse impiegate e consente di valutare l'impatto economico e occupazionale prodotto 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, altri costi operativi riclassificati e servizi e investimenti finanziati.



Consapevole del proprio ruolo sul territorio, FNM, nel 2020, ha investito un totale di € 158 mila in attività di coinvolgimento delle comunità locali attraverso iniziative di varia natura: donazioni e sponsorizzazioni di eventi sportivi, culturali, scientifici e sociali.

Sul totale delle donazioni (€ 70 mila), vale la pena segnalare il contributo stanziato per la Campagna contro il COVID-19 promossa da Regione Lombardia, mentre per quanto concerne le sponsorizzazioni di eventi di carattere sportivo, culturale, scientifico e sociale sono stati stanziati € 88 mila.

Il Gruppo ha favorito lo sviluppo e la crescita delle associazioni di categoria a cui aderisce attraverso la propria la propria quota associativa per un totale di € 466 mila.

I principali investimenti

[GRI 203-1]]

L'acquisto di materiale rotabile è eseguito sia da FNM, in qualità di Ro.S.Co. con fondi propri, sia da FERROVIENORD designata da Regione Lombardia quale soggetto incaricato all'acquisto di materiale rotabile con fondi di quest'ultima.

Grazie a un finanziamento di € 1,6 miliardi[36] garantito da Regione Lombardia, il Gruppo FNM ha potuto avviare nel 2017, attraverso tre distinte gare, il programma di rinnovamento della flotta dei convogli per il servizio ferroviario regionale. Il piano iniziale prevedeva l'acquisto di 161 nuovi convogli (100 ad Alta Capacità, 31 a Media Capacità e 30 Diesel-elettrici) entro il 2025. Grazie alle economie sulle prime due gare aggiudicate da FNM, si sono rese disponibili risorse che hanno consentito di finanziare ulteriori 15 convogli (5 convogli Alta Capacità Hitachi Rail e 10 convogli Media Capacità Alstom) che entreranno gradualmente in servizio a partire dal 2020. Conseguentemente la flotta prevista dal programma di rinnovamento passa da 161 a 176 treni.

Nel 2019 è stato sottoscritto l'Accordo Quadro con Alstom per 61 convogli a Media Capacità e anche il primo Contratto Applicativo per 31 convogli.

L'operazione rappresenta uno dei maggiori investimenti sostenuti da Regione Lombardia nel settore dei trasporti e garantirà un integrale rinnovamento del materiale rotabile a oggi circolante.

36. L'Allegato A, parte prima, della Delibera del 24 luglio 2017 - n. X/6932, definisce il quadro delle risorse per un importo complessivo di € 1.607.000.000, disponibile subordinatamente all'approvazione della legge di assestamento 2017-2019 (di cui al p.d.l. 358/2017), sul Bilancio 2017-2019 e sui Bilanci dal 2020 al 2032.

Gli investimenti fatti da FNM come Ro.S.Co. coinvolgono invece 9 convogli bitensione interoperabili TILO finanziati da FNM. Si segnala, inoltre, che a dicembre 2020 FNM ha sottoscritto l'Accordo Quadro con Alstom per 30 convogli ad Idrogeno e il primo Contratto Applicativo per 6 convogli ad Idrogeno.

FNM e FERROVIENORD, al fine di dare attuazione al mandato conferito da Regione Lombardia, hanno operato in sinergia per l'espletamento delle gare per la fornitura di nuovi convogli come illustrato nella tabella che segue.

TABELLA DI SINTESI - PROCESSO DI ACQUISTO NUOVI CONVOGLI DA PARTE DI FERROVIENORD, DESIGNATA DA REGIONE LOMBARDIA E DI FNM IN QUALITÀ DI RO.S.CO. 2017-2032

Delibera di Regione Lombardia[37]		Procedura di gara	Contratti applicativi
1ª Gara Linee a media frequentazione	**31 convogli a Media Capacità**	**Lotto 1: Accordo Quadro** per la fornitura di **massimo 61 convogli** [**31 minimo garantito con il primo contratto applicativo** e **30 opzionali** (a 4 casse)]	**FERROVIENORD e Alstom** **31 convogli** a Media Capacità (*)
	(**)	**Lotto 2: Accordo Quadro** per la fornitura di **massimo 9 convogli** [**5 minimo garantito con il primo contratto applicativo e 4 opzionali**] bitensione interoperabili per servizi transfrontalieri (**TILO**)	**FNM e Stadler Bussnang AG** **9 convogli TILO** per un investimento di **€ 95.085.200**
2ª Gara Linee ad alta frequentazione	**60 + 40 convogli ad Alta Capacità**	**Accordo Quadro** per la fornitura di **massimo 120 convogli** **[50 minimo garantito con il primo contratto applicativo e secondo contratto applicativo** (30 a 4 casse + 20 a 5 casse) e **70 opzionali**]	**FERROVIENORD** e **Hitachi Rail Italy** **30 convogli a 4 casse per un investimento di € 237.510.000** **20 convogli a 5 casse per un investimento di € 186.340.000**
3ª Gara Linee non elettrificate	**30 convogli Diesel-elettrici**	**Accordo Quadro** per la fornitura di **massimo 50 convogli** [**30 minimo garantito con il primo contratto applicativo** e **20 opzionali** (***)(a 3 casse)]	**FERROVIENORD e Stadler Bussnang AG** **30 convogli diesel-elettrici** per un investimento di **€ 191.850.000**
	15 convogli (5 Alta Capacità e 10 Media Capacità)	**Cessione dei due contratti applicativi da Trenitalia** per la fornitura di **15 convogli**	**Un contratto applicativo per 10 Alstom POP EMU** (7 a 4 casse e 3 a 3 casse) **e 1 contratto applicativo per 5 Hitachi Rock EMU** (a 5 casse)
TOTALE	**176 convogli (**)**	**255 convogli ordinati 135**	**115 nuovi convogli in arrivo**

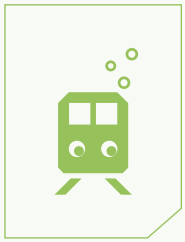
(*) Il ricorso di un concorrente si è risolto positivamente per FNM in quanto il Consiglio di Stato ha emesso nella seduta del 25 giugno 2020 sentenza favorevole pubblicata il 10 agosto 2020. È quindi possibile esercitare ulteriori contratti applicativi a valere sull'Accordo Quadro dei treni Media Capacità.
(**) L'acquisto dei 9 convogli TILO è stato effettuato da FNM con fondi propri, non rientra nel programma delineato nella Delibera Regionale.
(***) All'inizio del 2019 FNM ha svolto attività di Ro.S.Co. all'esterno del Gruppo, cedendo all'Ente Autonomo Volturno (EAV) un contratto applicativo per la fornitura di 5 convogli Diesel-elettrici dei 20 convogli che rientrano nell'Accordo Quadro siglato con Stadler.

37. Delibera del 15 maggio 2019 - n. X/1619 Programma di acquisto di materiale rotabile per il servizio ferroviario regionale per gli anni 2017-2032 - integrazione del mandato all'acquisto conferito con d.g.r. n. x/6932 del 24 luglio 2017, come successivamente modificata ed integrata, e approvazione di un nuovo schema di convenzione attuativa tra Regione Lombardia e FERROVIENORD.

I treni ad idrogeno

A novembre è stata organizzata una conferenza stampa, trasmessa in streaming dalla sede di Milano Cadorna durante la quale è stato presentato il progetto H2iseO. FNM insieme a Trenord promuoveranno nel Sebino e in Valcamonica la prima ***Hydrogen Valley*** italiana. I punti principali del progetto, denominato **H2iseO**, sono: l'acquisto di nuovi **treni alimentati a idrogeno** che serviranno dal 2023 la linea non elettrificata, gestita da FERROVIENORD, Brescia-Iseo-Edolo, in sostituzione degli attuali a motore diesel e la realizzazione di centrali per la produzione di idrogeno, destinato inizialmente ai nuovi convogli ad energia pulita. Nell'ambito di questo progetto, FNM ha contrattualizzato nel dicembre 2020 un **Accordo Quadro con Alstom per 30 convogli bidirezionali alimentati ad idrogeno** per un valore totale di 334,8 milioni di euro.

Il primo Contratto Applicativo prevede la fornitura di 6 convogli con la consegna del primo convoglio entro dicembre 2023. Si tratta del primo **progetto italiano di una flotta treni zero emissioni** che sostituirà i convogli diesel-elettrici per La Linea non elettrificata Brescia-Iseo-Edolo.



Parallelamente FNM ha analizzato la fattibilità degli **impianti di produzione di idrogeno necessari per attivare il servizio ferroviario**. Il primo impianto di produzione, stoccaggio e distribuzione di idrogeno sarà realizzato da FNM a Iseo tra il 2021 e il 2023. Sorgerà nell'area del Deposito di Trenord dove attualmente viene effettuato il rifornimento dei treni diesel, nonché l'attività manutentiva dei convogli. Il piano di fattibilità, in corso di ultimazione, prevede il ricorso iniziale alla tecnologia Steam Methane Reforming (SMR), da metano/biometano, con cattura e stoccaggio della CO_2 prodotta, per la produzione di "idrogeno blu". Entro il 2025 saranno inoltre realizzati uno o due ulteriori impianti di produzione e distribuzione di idrogeno da elettrolisi (cosiddetto idrogeno verde) lungo il tracciato della ferrovia.

Fondamentale l'**accordo siglato tra FNM e A2A** e nel 2021 con **EGP**, un memorandum d'intesa per lo studio e l'individuazione della migliore modalità di produzione e fornitura di idrogeno verde, derivante da fonti rinnovabili e dal recupero di materia.

Si prevede entro il 2025 di estendere la soluzione idrogeno al Trasporto Pubblico Locale, a partire dai circa 40 mezzi gestiti in Valcamonica da FNM Autoservizi, con la possibilità di aprire all'utilizzo da parte della logistica merci e/o privata.

Ro.S.Co.

Nel 2020 FNM, a seguito delle procedure di gara svolte nel 2019 per l'**ammodernamento ed aggiornamento della propria flotta**, ha avviato i seguenti contratti al fine di garantire la conformità dei rotabili al quadro normativo[38]:

- Adeguamento antincendio e revamping di 25 convogli della flotta TAF di FNM per un totale di 49,6 milioni di euro[39];
- Adeguamento antincendio e del freno di stazionamento delle 14 locomotive Diesel DE520 di FNM. Tale investimento, comprensivo del riscatto di 6 locomotive, ammonta a circa 5,9 milioni di euro.

Si segnala che nel corso del 2020 sono divenute di proprietà di FNM le sei locomotive DE520 e che dall'inizio dell'anno è entrata in servizio la quarta locomotiva 3kVcc E494 noleggiata a DB Cargo Italia S.r.l.. A fine anno sono stati consegnati a Trenord quattro convogli bitensione per servizi transfrontalieri tra Ticino e Lombardia (TILO) e due locomotive diesel-elettriche (Effishunter 1000), dotate di motori termici di nuova generazione che garantiscono limiti emissivi allineati agli standard europei.

Tutte le commesse nel corso del 2020 hanno registrato ritardi di uno o due mesi attribuiti dai costruttori agli effetti della pandemia. Nonostante le misure restrittive imposte dalle autorità sanitarie, Ro.S.Co. è riuscita a proseguire le attività di controllo e collaudo delle commesse e in collaborazione con Trenord è riuscita ad effettuare i trasferimenti dalle fabbriche estere rispettando l'80% delle consegne programmate per i treni TILO e il 50% delle locomotive Effishunter 1000.

Investimenti sulla rete

effettuati sulla rete ferroviaria sono frutto della programmazione condivisa fra Regione Lombardia e FERROVIENORD, attraverso la stipula di un apposito **Contratto di Programma**[40] che definisce gli interventi per il rinnovo, ampliamento e ammodernamento dell'infrastruttura e degli impianti tecnologici e gli interventi di manutenzione straordinaria.

Dal 2016 sono intervenuti tre aggiornamenti (DGR n. 7645 del 28 dicembre 2017, DGR n. 383 del 23 luglio 2018 e DGR n. XI/2054 del 31 luglio 2019) che hanno confermato la programmazione dei potenziamenti infrastrutturali, necessari per garantire lo sviluppo del servizio.

38. DM del 28.10.2005 - Sicurezza Gallerie Ferroviarie e Decreto ANSF 1/2016 e un incremento della vita utile di 12 anni (per i TAF) e di 5 anni (per le DE 520).
39. Il corrispettivo del Contratto TAF è stabilito in € 49.666.000 così suddiviso:
    a) € 37.700.000 per l'esecuzione del Servizio di revamping e antincendio su 25 Convogli;
    b) € 11.466.000 per l'esecuzione del Servizio di installazione sistema ERTMS/ETCS su un massimo di 25 Convogli;
    c) € 500.000 per l'esecuzione della fornitura dei Materiali.
40. Lo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria è regolato dal "Contratto di Programma per gli investimenti e le manutenzioni straordinarie sulla rete ferroviaria regionale in concessione a FERROVIENORD S.p.A. tra Regione Lombardia e FERROVIENORD S.p.A. relativo al periodo 28/07/2016 - 31/12/2022", sottoscritto in data 28 luglio 2016. Il documento è disponibile sul sito web di Regione Lombardia www.regione.lombardia.it.

Il totale degli investimenti sulla rete nell'esercizio 2020 è stato di **€ 35,445 milioni** e ha riguardato principalmente i seguenti interventi:

1. Rinnovo armamento nelle tratte Saronno – Malnate e Bovisa – Seveso – Mariano Comense;

2. Rinnovo armamento nelle tratte Saronno – Como;

3. Potenziamento tratta ferroviaria Milano Affori – Varedo;

4. Manutenzione straordinaria sottostazioni;

5. Riqualificazione della Brescia Iseo – Edolo;

6. Rinnovo armamento nelle tratte Saronno – Malnate;

7. Realizzazione sistema di supporto della condotta di rete;

8. Realizzazione del collegamento ferroviario Malpensa T2 – Linea Rfi Sempione.Gli investimenti

Approvvigionamento sostenibile

[GRI 102-9] [GRI 102-10] [GRI 204-1] [GRI 308-1] [GRI 414-1]

L'attività di approvvigionamento all'interno del Gruppo FNM è considerata di rilevanza strategica in quanto interviene a garantire un'elevata qualità dei servizi e a mitigare gli impatti prodotti. Nel grafico che segue sono mostrati i 637 procedimenti di gara gestiti da FNM nel 2020 suddivisi per principali categorie di fornitura.



* Si precisa che la categoria "Altro" include forniture riferite ad altre attività interne tra cui, a titolo esemplificativo, traduzioni, fornitura di borracce e brocche di plastica e nuove attrezzature IT.

A valle dello svolgimento delle proprie attività, il Gruppo FNM seleziona con cura i propri fornitori, che sono individuati tramite procedure aperte, sistemi di qualificazione, avvisi di indagine di mercato o ricorrendo all'Albo Fornitori[41]. È garantita, per i soggetti selezionati dall'albo fornitori, la rotazione in base al numero di inviti ricevuti in precedenti procedure di affidamento. Nel caso di procedure di affidamento di lavori, servizi e forniture di particolare rilevanza possono essere introdotti anche criteri di prequalifica quali: referenze, esperienze professionali su appalti analoghi o possesso di certificazioni. In aggiunta ai criteri di aggiudicazione economici, sono applicati criteri di valutazione del "pregio tecnico dell'offerta" che sono connessi al prodotto/servizio oggetto della procedura di affidamento (punteggio composto da: 70 punti per la parte

41. L'Albo Fornitori del Gruppo FNM è stato istituito con apposito Regolamento n.11 Costituzione e gestione dell'albo di operatori economici per l'affidamento di forniture di beni e di servizi del 16/05/2019.

tecnica e 30 per la parte economica).

Nel 2018 FNM ha avviato un'attività di customizzazione della **piattaforma di e–procurement** e ha completato l'integrazione con il gestionale SAP HANA. Lo sviluppo della piattaforma di e-procurement, che ha coinvolto parallelamente (e distintamente) anche le società Trenord e ATV, ha permesso nel 2020 la formalizzazione di KPI di misurazione connessi al processo di acquisti e agli obiettivi annuali, l'integrazione delle gare privatistiche[42] e attive (di vendita) nella medesima piattaforma, nonché l'implementazione della firma elettronica.

A consolidamento dell'albo fornitori, la società prevede entro il 2022 l'adozione di un **sistema di Vendor Rating**, nonché un ulteriore sviluppo della piattaforma a disposizione della Direzione Acquisti per il monitoraggio degli enti per ciascun fornitore. La piattaforma consentirà, quindi, una gestione più efficace non solo nel merito della tipologia di fornitori, ma sarà anche di ausilio alla gestione delle pratiche connesse alle procedure di gara e ai conseguenti contratti emessi (richieste di proroga, subappalto – con le relative autorizzazioni, definizione nuovi prezzi, subentri e attestazione di buona esecuzione).

Criteri di sostenibilità ambientale e sociale integrati nella catena di fornitura

Nel processo di valutazione delle offerte tecniche dei convogli è stata data grande rilevanza ai temi di sostenibilità, inserendo degli specifici **punteggi premianti**, sia su **questioni ambientali** quali inquinamento acustico, efficienza energetica, emissioni, riciclabilità dei materiali e biodegradabilità dei liquidi, sia in termini di **accessibilità e servizio**, quali pedane mobili e presenza di postazioni dedicate per le persone a mobilità ridotta (PRM)[43] .

PROCEDIMENTI SOGGETTI AL RISPETTO DI CRITERI DI NATURA AMBIENTALE E SOCIALE			
	2020	**2019**	**2018**
Forniture	66%	0%	0%
Lavori	100%	87%	0%
Servizi	8%	16%	0%
Totale	**70%**	**18%**	**0%**

42. In linea a quanto previsto da Regolamento n.16 Affidamenti privatistici di servizi, forniture, lavori e consulenze del 19/12/2019.
43. I criteri sono in linea con le disposizioni del Decreto Ministeriale delle Infrastrutture e dei Trasporti n.408 del 2017, Allegato 2.

Dopo l'approvazione delle Linee Guida per Acquisti Sostenibili per l'adozione di criteri di sostenibilità ambientale e sociale nel processo di acquisto (Green Procurement), FNM può vantare un ulteriore sviluppo grazie alla definizione del nuovo albo fornitori all'interno della **piattaforma di e-procurement**. Nel 2020 risultano registrati all'albo 410 fornitori per un totale di 1.049 iscrizioni.

Il Gruppo FNM, per selezionate categorie riservate all'acquisto di beni (quali lampade e servizi come la fornitura e la manutenzione di pneumatici per mezzi d'opera e la raccolta, il trasporto e lo smaltimento rifiuti nelle sedi ferroviarie) richiede al fornitore di possedere requisiti di natura ambientale. In tali casi, il fornitore dovrà produrre un elenco di documenti che testimoniamo l'effettiva soddisfazione di tali requisiti. Nella maggior parte dei casi il Gruppo FNM richiede al fornitore di possedere la certificazione UNI EN ISO 14001 o, in altri casi, di essere iscritti al Registro dei Produttori di Apparecchiature Elettriche ed Elettroniche (RAEE). In considerazione della tipologia di mercato e della natura societaria del Gruppo, l'8% dei fornitori registrati all'albo soddisfa i requisiti di natura ambientale richiesti dal Gruppo[44].

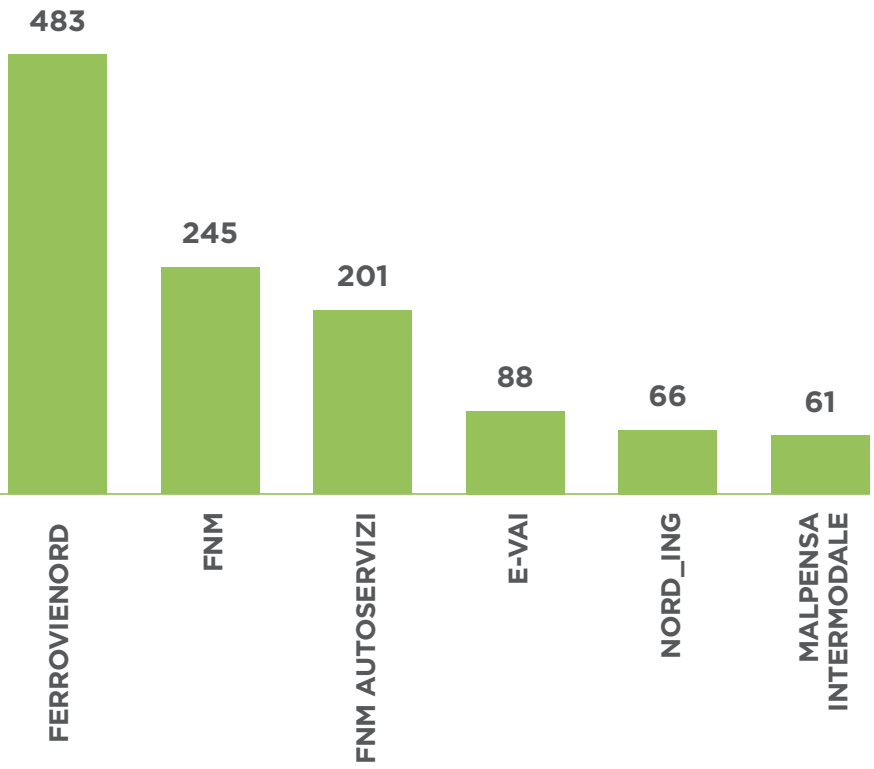
Nel 2020 il **70% dei procedimenti di gara avviati ha rispettato criteri di natura ambientale e sociale**, per un valore economico totale di circa 663 milioni di euro. Si segnala che il dato relativo ai servizi, rispetto al 2020, risulta in diminuzione in quanto nel 2019 si sono esperite più procedure di gara, per contratti in scadenza e che per loro natura potevano incorporare criteri di natura ambientale e sociale.

Nelle gare sopra soglia comunitaria è richiesto come criterio premiante, ove applicabile, il possesso della certificazione del sistema di gestione ambientale ISO 14001 e della certificazione di responsabilità sociale SA 8000. Anche per gli appalti ad alta incidenza di manodopera è richiesta la certificazione SA 8000 e l'applicazione di clausole sociali volte a promuovere la continuità occupazionale in caso di nuovo aggiudicatario.

Durante l'anno il Gruppo FNM ha gestito rapporti di fornitura con 1.144 fornitori, per un valore di acquistato pari a € 358,1 milioni, in forte aumento rispetto al 2019[45].

44. A titolo di esempio i prodotti per cui il mancato rispetto dei protocolli in fase di produzione potrebbero inquinare l'ambiente, servizi di smaltimento rifiuti di proprietà del Committente, servizi che richiedono un corretto utilizzo di prodotti e smaltimento dei rifiuti, servizi ambientali quali le prove geotecniche.
45. Sono escluse le società: La Linea (che include Martini Bus) e ATV.

NUMERO FORNITORI ATTIVI PER LE SOCIETÀ DEL GRUPPO FNM, ANNO 2020

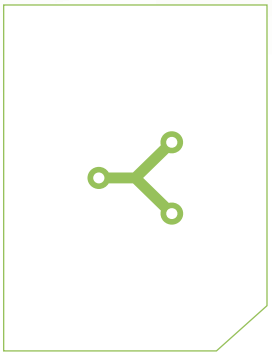


Il 98,5% dell'approvvigionamento avviene da fornitori che operano in Italia (di cui il 34,7% in Lombardia e il 65,3% nel resto d'Italia).

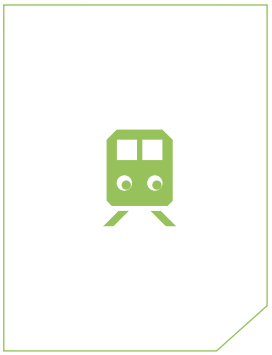
Nazione	Acquistato (€)		
	2020	2019	2018
Italia	352.668.977	133.042.045	100.376.688
Estero	5.383.014	320.905	79.289
TOTALE	**358.051.990**	**133.362.950**	**100.455.977**

7.2. Il capitale produttivo e intellettuale

IL PERCORSO DI SOSTENIBILITÀ DI FNM



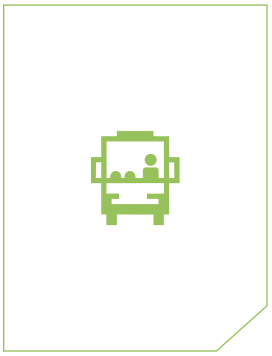
IMPIANTI (STAZIONI) GESTITI DA FERROVIENORD:
124



STAZIONI ACCESSIBILI SU RAMO MILANO E ISEO:
+3%



INVESTIMENTO PER RINNOVO DELLA FLOTTA:
32,5 MILIONI DI EURO



FLOTTA AUTOBUS PER TPL:
711



AUTO DI CAR SHARING ELETTRICHE:
229



VELOSTAZIONI:
26

Gestione infrastruttura ferroviaria

[GRI 102-12] [GRI 416-2]

Il Gruppo impiega con continuità risorse economiche e intellettuali al fine di sviluppare infrastrutture e soluzioni di trasporto coerenti con le necessità del territorio e capaci di fornire ai clienti un'ampia offerta di servizi. Sulla base dell'esperienza consolidata nel settore e della continua ricerca di nuove soluzioni e tecnologie, il Gruppo si pone l'obiettivo di **garantire alla comunità modalità di trasporto sostenibili, intermodali, integrate, accessibili, sicure e di qualità**.

Attraverso FERROVIENORD il Gruppo FNM gestisce una rete ferroviaria di 330 km divisa tra il ramo Milano (222 km) e il ramo Iseo (108 km) e 124 impianti (stazioni e fermate) di cui 115 a servizio dei viaggiatori[46].

ESTENSIONE DELLA LINEA FERROVIARIA (km)			
Rete	**Intera Rete**	**Ramo Milano**	**Ramo Iseo**
Estensione rete	**330**	**222**	**108**
Rete elettrificata	**215**	**215**	**n.a.**
Binari di circolazione	**533**	**418**	**115**
Linee a semplice binario	**198**	**90**	**108**
Linee a doppio binario	**110**	**110**	**0**
Linee a tre o più binari	**23**	**23**	**0**
Binari di parchi, depositi e terminal	**42**	**33**	**9**

46. Allegato 01 del Contratto di Servizio al 31.12.2020.

IMPIANTI PER IL SERVIZIO FERROVIARIO (n.)			
Impianti	**Intera Rete**	**Ramo Milano**	**Ramo Iseo**
Impianti gestiti da FERROVIENORD	124	87	37
Impianti a servizio viaggiatori	115	81	34
Impianti di movimento	59	39	20
Fermate	65	48	17
Depositi e officine	4	3	1
Interconnessioni attive con RFI	4	4	0
Stazioni dotate di car sharing	14	14	0
Stazioni dotate di bike sharing	16	10	6
Stazioni con interscambio bus	92	66	26
Stazioni con navigazione laghi	5	2	3

Collegamento ferroviario Malpensa T1-T2 e "Global Project"

FERROVIENORD, NORD_ING e SEA hanno collaborato per la progettazione e la realizzazione del collegamento ferroviario **Terminal 1 - Terminal 2 di Malpensa**. Il progetto, volto al completamento dell'accessibilità ferroviaria da nord verso l'aeroporto intercontinentale, è pensato in funzione di un servizio passeggeri ad ampio raggio, con relazioni anche con la Svizzera. In futuro si prevede che l'infrastruttura sarà anche adatta al servizio di trasporto merci e logistica.

Il progetto, avviato nel 2016 con l'attivazione dell'infrastruttura di collegamento T1-T2 di Malpensa, ha fatto diversi passi avanti nel 2020. La Commissione europea ha, infatti, valutato positivamente la richiesta di finanziamento da parte di FERROVIENORD e SEA – su indicazione della Regione Lombardia – per la progettazione esecutiva e realizzazione dell'intervento di interesse comunitario denominato "**Collegamento ferroviario terminal T2 di Malpensa – Linea del Sempione**" (seconda fase realizzativa del progetto globale "Malpensa accessibilità ferroviaria da nord"). Per le società si tratta di un importante riconoscimento in quanto garantirà un finanziamento pari al 30% del finanziamento totale (€ 211.340.000), a cui si aggiungono € 11 milioni finanziati da Regione Lombardia (Programma degli interventi per la ripresa economica) e circa € 56 milioni stanziati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

A fine 2020 è stato poi pubblicato il bando di gara per l'appalto integrato per la progettazione esecutiva e la realizzazione dell'intervento Collegamento Terminal T2 di Malpensa - Linea del Sempione. I lavori verranno avviati nel 2021, consentendo così all'aeroporto di diventare un nodo di interscambio con servizi ferroviari di breve e medio raggio, ad alta velocità e transfrontalieri.

È continuato durante il 2020 il **potenziamento delle velostazioni**, posteggi bici gratuiti, sicuri e videosorvegliati presso le stazioni ferroviarie per **promuovere forme di mobilità sostenibile**. L'attività del 2020, a causa della pandemia che ha interessato tutto il Paese, si è concentrata fondamentalmente sulla progettazione di nuovi impianti, tra cui Mozzate, Malnate e Cislago. A fine 2020 sono attive 26 velostazioni, per un totale di **2.092 posti bici**.

Pista superciclabile

Nel progetto di riqualificazione dei principali centri di connessione di FERROVIENORD è prevista non una semplice pista ciclabile, ma un vero e proprio **asse infrastrutturale di 72 km** che collega stazione di Cadorna e aeroporto di Malpensa. La superciclabile è incentrata sulla mobilità sostenibile, integrata da differenti sistemi di servizi, rivolta alla mobilità come il turismo e alla dimensione dello spazio pubblico, a diversi utilizzatori e pensato per l'interscambio con le altre reti del trasporto pubblico e per agire come un vero e proprio dispositivo ambientale. Alcune fra le caratteristiche fondamentali: avere percorsi di almeno 5 km, larghezza di oltre 3 m se monodirezionale e oltre 4 m se bidimensionale, senza interferenze con il traffico motorizzato e quello pedonale, con solo lievi pendenze, dotata di servizi di manutenzione, di illuminazione e di stazioni di servizio/assistenza (es. gonfiaggio ruote e manutenzione della bici).

Tra le principali risorse infrastrutturali, al fine di garantire lo scambio intermodale gomma-ferro ai clienti del trasporto pubblico, si segnalano **77 aree parcheggio** presso le stazioni, **di cui 65 affidate in comodato d'uso gratuito ai comuni, per un totale complessivo di oltre 125 mila mq** e per un totale di circa **3.600 posti auto offerti**.[47]

Nel 2020 sono stati sottoscritti cinque contratti di comodato d'uso per locali all'interno delle stazioni con le Amministrazioni di **Laveno Mombello, Vanzaghello, Ponte Lambro, Edolo e Pian Camuno**. Ad oggi, sono stati ceduti locali all'interno delle stazioni per **oltre 11.600 mq con 79 contratti di comodato**.

47. Per il conteggio dei parcheggi sono state considerate le stazioni con servizio di viaggiatori attivo. La situazione è rimasta invariata rispetto al 2019.

La stazione di Brescia – Borgo San Giovanni

Il 12 dicembre è stata organizzata in loco, rispettando le normative COVID-19, la conferenza stampa di inaugurazione della stazione di Brescia – Borgo San Giovanni; la stazione è stata resa completamente accessibile eliminando barriere architettoniche, realizzando un sottopasso servito da rampe ciclopedonali e ascensori, i primi sulla Brescia-Iseo-Edolo e nuove banchine rialzate e coperte da pensiline.

La gestione delle infrastrutture è altresì caratterizzata dall'**attenzione verso l'accessibilità**. Al 31 dicembre 2020 sono 90 le stazioni di FERROVIENORD definite "accessibili", in continuo aumento rispetto al 2018. Si segnala che nel 2021 verranno attivati quattro ascensori presso le località di Brescia Borgo San Giovanni e Fino Mornasco. A riprova dell'importanza che la società ripone nella possibilità di offrire un servizio accessibile a tutti senza alcuna discriminazione, a luglio 2020 è stata realizzata una **mappa interattiva sul sito FERROVIENORD** per il funzionamento degli impianti elevatori consentendo, a chi in necessità, di ottenere agilmente informazioni sulle stazioni accessibili. Ad accompagnare questa attività, sempre nel corso del 2020, è stata avviata internamente una discussione per la definizione di nuovi criteri per l'accessibilità, e rendere quindi **più fruibile l'infrastruttura ai viaggiatori a ridotta mobilità**, e sono altresì iniziati i lavori per la standardizzazione della segnaletica verticale e orizzontale sull'intera rete.

Nel 2020 sono **17** le stazioni in cui risulta implementato il progetto **LOGES** (Linea di Orientamento Guidea E Sicurezza)

ACCESSIBILITÀ DELLE STAZIONI			
STAZIONI (n.)	**2020**	**2019**	**2018**
Stazioni "accessibili"[48]	90[49]	87	83
di cui sul ramo di Milano	77	77	73
di cui sul ramo di Iseo	13	10	10
Stazioni provviste di banchine rialzate sull'intera rete	90 (di cui 6 interessate da interventi di innalzamento)	87 (di cui 13 interessate da interventi di innalzamento)	82 (di cui 7 interessate da interventi di innalzamento)
Stazioni con ascensori sull'intera rete FERROVIENORD	45 (per un totale di 129 ascensori)	45 (per un totale di 127 ascensori)	42 (per un totale di 120 ascensori)

48. 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 di assistenza 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).
49. Le stazioni attrezzate per l'accesso autonomo sono aumentate nel 2020 di tre unità sul ramo Iseo.

Gli **impatti del COVID-19 hanno avuto ripercussioni anche sul tema dell'accessibilità**, causando una diminuzione dei viaggi afferenti alle persone con mobilità ridotta e una conseguente diminuzione delle richieste di assistenza.

Le **azioni di contrasto alla diffusione del virus**, in base ai protocolli disposti dalle autorità, hanno riguardato principalmente, tra i mesi di maggio e dicembre, l'installazione di colonnine dispenser gel igienizzante per le mani in 48 impianti della rete, la comunicazione preventiva attraverso varie modalità quali: annunci sonori e messaggi su teleindicatori, videomessaggi, segnaletica per separare i flussi dei viaggiatori (anche attraverso l'utilizzo di tendinastro) sia in banchina sia nei sottopassi e segnaletica per il distanziamento. Una vera e propria **campagna di sensibilizzazione**, associata ad una maggior frequente pulizia degli impianti e chiusura dei servizi igienici essendo luoghi ad altissimo livello di potenziale contaminazione, come disposto da Regione Lombardia.

Qualità del servizio e sicurezza dei clienti in stazione e in movimento (Security & Safety)

Uno dei principali obiettivi è quello di **garantire la sicurezza dei passeggeri e dei dipendenti** contro ogni possibile minaccia, siano essi in treno, in autobus, in stazione, in strada o presso le aree di parcheggio per biciclette e auto.

Nelle stazioni, tutti gli impianti sono costantemente controllati da un servizio di vigilanza fisso e itinerante (**Security**), coordinato da un posto centrale presenziato 24 ore su 24; gli eventi criminosi sono registrati in un apposito database. A sostegno di questa attività sul ramo Milano sono presenti nelle stazioni 19 presidi di vigilanza. Inoltre, 9 stazioni sono interessate da iniziative anti writers.

A fronte del nuovo Accordo Quadro per i Servizi di Vigilanza e Portierato, da giugno 2020 è **aumentato il numero dei presidi fissi nelle stazioni di Milano Cadorna e Busto Arsizio Nord**.

In conseguenza all'emergere della pandemia da COVID-19 la stazione di Milano Cadorna è stata dotata di un sistema di controllo della temperatura dei viaggiatori, grazie all'installazione di otto termocamere, gestite da un software che sarà attivo da gennaio 2021.

Al fine di presidiare le stazioni in un'ottica di prevenzione, più che di reazione, a luglio 2020 è stata attivata la nuova **Procedura di Analisi del Rischio** con la quale si potrà ottenere una fotografia più reale della tipologia di eventi accaduti, da cui poter valutare i potenziali rischi, riducendo così il verificarsi di eventi negativi.

Sistemi di sorveglianza e sicurezza lungo la linea ferroviaria e negli altri fabbricati di proprietà, anno 2020

187 DVR - Digital Video Recorder (videoregistratori) di cui:

- **166 DVR** per il ramo Milano
- **21 DVR** per il ramo Iseo

2.471 TVcc - Telecamere a circuito chiuso di cui:

- **2.247 TVcc** per il ramo Milano
- **224 TVcc** per il ramo Iseo

427 HP - Help-Point di cui:

- **378 HP** per il ramo Milano
- **49 HP** per il ramo Iseo

La sicurezza della circolazione (Safety)

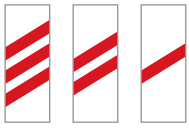
Nell'anno 2020 sono proseguite le attività per il completo adeguamento ai nuovi requisiti introdotti dall'Unione Europea con il cosiddetto "IV Pacchetto Ferroviario". Detti adempimenti sono stati effettuati con la supervisione di ANSFISA (la nuova agenzia italiana che ha sostituito nel corso dell'anno 2020 ANSF) per la sicurezza dell'esercizio ferroviario e di ART per gli aspetti relativi alla libera concorrenza sul mercato.

Nonostante l'emergenza COVID-19, l'esercizio ferroviario è sempre proseguito, tutte le scadenze normative sono state regolarmente adempiute secondo le normali tempistiche definite dal quadro normativo applicabile. Le attività dei cantieri aperti per il potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria sono state sospese a causa dell'emergenza solo per poche settimane.

Tra i lavori più importanti portati a termine nell'anno 2020 vi è il completamento dell'attrezzaggio con il Sistema di Controllo della Marcia dei Treni (SCMT) sull'intero ramo Milano e la soppressione di 3 passaggi a livello (2 sulle linee del ramo Milano e 1 sulle linee del ramo Iseo).

Passaggi a livello al 2020

223 intera rete
113 ramo Milano
110 ramo Iseo



L'attività di audit sul Sistema di Gestione della Sicurezza dell'esercizio ferroviario

Nell'ambito delle attività di monitoraggio continuo del Sistema di Gestione della Sicurezza e delle attività propedeutiche al rinnovo dell'Autorizzazione di Sicurezza, per le linee della rete FERROVIENORD interconnesse all'infrastruttura ferroviaria nazionale incluse nell'Allegato A del DM 05/08/2016 (intero ramo Milano ad eccezione della tratta Malnate Olona - Confine Italo/Svizzero), in scadenza nel mese di giugno 2021, ANSFISA ha effettuato un audit di follow up volto a verificare l'effettivo superamento di tutte le problematiche rilevate durante il precedente audit eseguito nel mese di ottobre 2018.

Le attività previste, svolte da remoto, hanno consentito all'ente di verificare la documentazione trasmessa per recepire la risoluzione delle Non Conformità segnalate nell'audit precedente. Pertanto, il rapporto aggiornato al 2020 riconosce la chiusura delle non conformità rilevate in sede di audit, segnalando tuttavia punti residuali relativi alla programmazione e pianificazione delle attività di manutenzione, con particolare riferimento ai criteri impiegati per la gestione delle risorse umane nelle attività manutentive. La società ha già previsto uno specifico piano contenente le azioni, i responsabili e le tempistiche con cui rimuovere queste ultime Non Conformità. La conclusione delle attività è pianificata per il mese di giugno 2021.

Trasporto merci su rotaia

MALPENSA INTERMODALE, costituita a dicembre 2018 e operante presso il terminal di Sacconago nel Comune di Busto Arsizio (VA), svolge servizi terminalistici nel settore del trasporto intermodale. Per il Gruppo, l'entrata nel settore delle merci rappresenta l'inizio di un cammino con ampi margini di crescita, in termini di **qualità**, **innovazione** e **sostenibilità**, a vantaggio dell'economia.

La società riceve treni completi che gestisce tramite gru semoventi posizionando le UTI (Unità di Trasporto Intermodale) nelle allocazioni di deposito, oppure provvede alla diretta consegna al cliente. Da gennaio 2020 è iniziata la movimentazione dei container, ovvero dei treni intermodali (traffico combinato). La domanda servita di **MALPENSA INTERMODALE** nell'ultimo anno è aumentata in maniera rilevante, arrivando a 10 coppie di treni a settimana. Nel 2020 grazie all'acquisto di una nuova gru, in aggiunta alle 2 prese l'anno precedente e al noleggio di un locotrattore per la movimentazione all'interno del terminal, **la società è in grado di movimentare oltre 900 contenitori a settimana**. Rispetto alla prima fase di avvio sperimentale con il progetto Volvo per la distribuzione delle auto nel mercato italiano dal Belgio (Ghent), ora il traffico camion-treno è bilanciato sulla tratta Sacconago-Genk, garantendo sempre un carico dello stesso in modo da ridurre i consumi sia all'andata sia al ritorno.

Le gru reach stackers

Le gru utilizzate da MALPENSA INTERMODALE sono dotate delle più innovative tecnologie per la gestione terminalistica: utilizzano infatti un sistema di connessione internet direttamente interfacciabile tramite PC, tablet e smartphone. Sono tutti mezzi inseriti nel **programma Industria 4.0**. Il software gestionale adottato consente di ricavare, per ogni UTI allocata sul terminal, le coordinate GPS così da poter fornire, in qualsiasi momento, l'esatta posizione delle unità, velocizzando le operazioni terminalistiche e garantendo i massimi standard di sicurezza.

Nel 2019 è stata costituita la società MALPENSA DISTRIPARK dedicata allo sviluppo immobiliare delle aree adiacenti il terminal di Sacconago, sviluppando attività di supporto e coerenti con quanto svolto da MALPENSA INTERMODALE. In questo contesto si prevede l'espansione di un polo logistico e di servizi alle imprese di trasporto, con significative ricadute anche dal punto di vista occupazionale, sia in termini quantitativi, sia qualitativi.

Ro.S.Co. & Services

[GRI 203-1] [GRI 302-4]

Il segment si riferisce ai settori di **attività in cui FNM opera direttamente e comprende l'attività di locazione di materiale rotabile alle partecipate** operanti nel settore del trasporto collettivo e del trasporto merci, oltre alla erogazione dei service centralizzati alle società del Gruppo FNM, in particolare a Trenord.[50]

Al 31 dicembre 2020, la **flotta di FNM** è composta da 95 convogli, suddivisi per tipologia ed utilizzatore (Trenord, DB Cargo Italia):

Flotta	Numero rotabili	Tipologia	Trazione	Utilizzatore
TAF	26	Passeggeri	Elettrica	Trenord
TSR	19	Passeggeri	Elettrica	Trenord
Coradia e CSA	18	Passeggeri	Elettrica	Trenord
TILO ETR	4	Passeggeri	Elettrica	Trenord
DE520	6	Soccorso/Manovra	Diesel	Trenord
EFFISHUNTER	2	Soccorso/Manovra	Diesel	Trenord
E474	1	Merci	Elettrica	DB Cargo Italia
E483	8	Merci	Elettrica	DB Cargo Italia
E494 (TRAXX DC3)	4 (in locazione da Railpool)	Merci	Elettrica e Ultimo miglio	DB Cargo Italia
DE520	8	Merci/Manovra	Diesel	DB Cargo Italia

La tecnologia ERTMS fa capolinea a Milano Cadorna

FNM, impegnata nel 2019 in tavoli tecnici di lavoro per valutare l'installazione del nuovo sistema tecnologico di bordo ERTMS/ETCS sull'attuale flotta, ha ottenuto nel 2020 un **grant per 7,15 milioni di euro** a valere sui fondi europei CEF Blending. Il finanziamento riguarda l'attrezzaggio, entro l'anno 2023, dei **sistemi di sicurezza ERTMS sulla nuova flotta** in acquisto da FNM e FERROVIENORD. Questi saranno i **primi convogli regionali ad essere dotati di ERTMS**, la tecnologia di sicurezza ferroviaria più avanzata a livello europeo.

50. Si ricorda che, in data 10 marzo 2020, FNM S.p.A. ha sottoscritto i contratti di cessione delle partecipazioni detenute in Locoitalia S.r.l. (51%), società consolidata integralmente attiva nel noleggio di materiale rotabile per il trasporto merci, e Fuorimuro Servizi Portuali e Ferroviari S.r.l. (49%), società consolidata con il metodo del patrimonio netto, attiva nel trasporto ferroviario merci e concessionaria per le manovre ferroviarie all'interno del porto di Genova. Conseguentemente, il numero dei convogli è diminuito.

Nel corso del 2020 il Gruppo ha proseguito il suo impegno nell'ampliamento e rinnovo della flotta con un **investimento di circa 32,5[51] milioni di euro** sostenuto nell'esercizio.

CARATTERISTICHE DEL NUOVO MATERIALE ROTABILE SU FERRO						
Società	**FERROVIENORD**	**FERROVIENORD**	**FERROVIENORD**	**FERROVIENORD**	**FNM**	**FNM**
Tipologia di alimentazione	**Elettrici**	**Elettrici**	**Elettrici**	**Diesel-elettrici**	**Elettrici Bitensione interoperabili Italia -Svizzera (TILO)**	**Idrogeno**
Capacità	**Alta capacità** *(convoglio corto)*	**Alta capacità** *(convoglio lungo)*	**Media Capacità**	**Media Capacità**	**Media Capacità**	**Media Capacità**
Costruttore	**Hitachi Rail Italy**	**Hitachi Rail Italy (*)**	**Alstom (**)**	**Stadler**	**Stadler**	**Alstom**
Numero nuovi convogli	**40 Caravaggio**	**60 Caravaggio + 5 Rock**	**31 Donizetti + 10 Pop**	**30 convogli**	**9 convogli**	**14 convogli**
consegnati	4	5 Rock	10 Pop	-	4	-
in consegna	26 entro 2021 10 nel 2022-2023	60 Caravaggio entro il 2024	31 Donizetti dal 2022	30 dal 2022	5 nel 2021	6 nel 2023 8 entro il 2025
Lunghezza (m)	109,6	136,8	84,20	66,80	104,9	96,7
N° casse	4	5	4 (31 Donizetti + 7 Pop) + 3 (3 Pop)	3	6	4
Posti a sedere	466	598	263	168	244	>240
Posti in piedi	449	575	255	160	411	n.d.
Porte per fiancata	8	10	4	3	12	4
Velocità massima (km/h)	160	160	160	140	160	140
Servizi igienici	2	2	2	1	2	2
Principali tecnologie			Illuminazione a LED, Wi-Fi, prese 220V e USB, sistema informazione per i passeggeri, misuratore energia, conta-persone, telecamere, sistema di telediagnostica da remoto, videosorveglianza intelligente, sistema di sicurezza ERTMS/ETCS.			
Accessibilità a PMR			Pedane retraibili per incarrozzamento a livello con il marciapiede.			
Benefici ambientali			• illuminazione a **LED, Wi-Fi, postazioni bici e prese elettriche e-bike**; • **pedane mobili** per garantire l'**accessibilità a persone a ridotta mobilità (PRM)**; • **sistema di sicurezza della circolazione** (ERTMS/ETCS); • **riduzione del 30%** dei consumi **di energia elettrica**; • **riduzione** della **rumorosità**, **recupero di energia elettrica in frenatura**; • elevati tassi di **riutilizzabilità (96%)** e **biodegradabilità (95%) dei materiali (***)**. In particolare, i convogli diesel-elettrici sono alimentati da un PowerPack nel quale sono alloggiati due motori diesel a basse emissioni di ultima generazione (Stage V con catalizzatore SCR) che possono utilizzare anche carburante biodiesel per **ridurre le emissioni e pacchi batterie**. Le batterie in fase di movimentazione del treno in deposito e in stazione consentiranno di operare a motori diesel spenti con un impatto ambientale zero.			

(*) I convogli Hitachi Rock e Hitachi Caravaggio hanno le medesime caratteristiche tecniche.
(**) I convogli Alstom POP e Alstom Donizetti hanno le medesime caratteristiche tecniche.
(***) Tali dati non includono i treni ad idrogeno.

51. Valore riferito alla capitalizzazione dei cespiti

Trasporto passeggeri su gomma

[GRI 302-4]

Il settore del Trasporto Pubblico Locale (TPL), dalle grandi città ai piccoli comuni, ha subito gravi conseguenze a seguito dell'emergenza COVID-19. A causa dello stato di emergenza dovuto alla **pandemia da COVID-19**, le società hanno dovuto **ridurre** e riorganizzare il servizio di trasporto pubblico erogato. FNM Autoservizi ha, per esempio, impiegato il personale addetto alla conduzione degli autobus, in esubero rispetto alle necessità di servizio, per espletare i servizi di pulizia dei mezzi.

Al netto dell'attuazione di tutte le prescrizioni imposte dalle autorità competenti, a bordo degli autobus sono stati installati distributori di prodotto igienizzante per le mani e l'area in prossimità della postazione di guida è stata munita di schermi per la separazione conducente/utenza. Gli automezzi sono, altresì, sanificati periodicamente mediante ozonizzatore e prodotti specifici a base alcoolica o di cloro.

Informare il personale conducente in questo periodo è stato fondamentale per gestire al meglio l'evolversi della situazione. La fornitura a tutto il personale dei dispositivi di protezione individuale (mascherine chirurgiche CE, filtranti FFP2, igienizzanti per le mani, guanti monouso, e tute ed occhiali protettivi per la pulizia degli automezzi) è stata accompagnata da un'informazione capillare, sia attraverso l'invio di e-mail, sia attraverso l'affissione sulle bacheche dei depositi e apposita cartellonistica informativa a bordo degli automezzi.

FNM Autoservizi

FNM Autoservizi è impegnata nel rafforzamento della **rete di interscambio bus/treno** presso le stazioni e nella promozione del trasporto per valorizzare il turismo nel territorio. Per la società, l'accessibilità rappresenta un valore guida, costante nella valutazione della qualità e agilità del servizio offerto. È in questo contesto che si inserisce l'investimento complessivo di oltre € 2,3 milioni per la realizzazione del **sistema di bigliettazione unico integrato** per le aree di Varese, Brescia e Como. A conferma dell'impegno di raggiungere il 100% del servizio autobus coperto da dispositivi di Bigliettazione Elettronica (SBE), a fine 2019 si è conclusa l'installazione del sistema di bigliettazione unico integrato sugli autobus del bacino di Varese, mentre **nel 2020 è stata completata l'installazione su tutti gli autobus FNMA di TPL**. Nella seconda metà del 2020 è iniziata la fase di **test del sistema**, contestualmente ai lavori di allestimento della struttura necessaria alla stampa dei titoli di viaggio presso i depositi. Lo stato di emergenza in corso ha impattato su queste attività, in particolare, per quanto riguarda la gestione della sicurezza nei cantieri durante l'installazione di questi strumenti a bordo degli automezzi.

Il 94% della flotta è munito di sistemi di accesso agevolato. L'obiettivo è arrivare al **99%.**

CARATTERISTICHE DEL SERVIZIO DI FNM AUTOSERVIZI			
	2020	**2019**	**2018**
Estensione rete TPL (km)	630,4	634,5	632,7
Estensione rete TPL (estensione geografica)	Province di Varese, Como e Brescia	Province di Varese, Como e Brescia	Province di Varese, Como e Brescia
Numero autolinee di Trasporto Pubblico Locale	19	19	20
Bacino di utenza (passeggeri trasportati) *	circa 1,35 milioni	oltre 4,3 milioni	oltre 4,5 milioni
Km percorsi dalla flotta	4,3 milioni	circa 5,6 milioni	circa 5,5 milioni

* Dati stimati sulla base degli abbonamenti e titoli di viaggio venduti nel 2020.

A conferma del forte impatto delle misure restrittive adottate durante la fase di emergenza, le **corse in Regione Lombardia hanno subito una contrazione massima di circa il 45%, soprattutto per effetto della chiusura delle scuole. Il calo dei passeggeri è risultato, infatti, di circa il 70% (FNM Autoservizi).**

Il tema della salute e sicurezza continua ad assumere un'importanza tale per FNM Autoservizi da necessitare di un approccio strutturato e completo. Nel 2020 la società ha completato l'installazione su tutta la flotta del sistema **Automatic Vehicle Monitoring (AVM)**, sistema che consente di monitorare la posizione, il percorso, la velocità e la diagnostica dei componenti meccanici relativi ai veicoli in movimento e ne ha successivamente avviato la sperimentazione.

LA FLOTTA DI FNM AUTOSERVIZI			
n. mezzi	**2020**	**2019**	**2018**
Parco autobus	**157**	**156**	**157**
di cui EURO II	58	60[52] con FAP	61 con FAP
di cui EURO III	17	18	18
di cui EURO IV	6	6	6
di cui EURO V	31 (di cui 4 EEV)	32 (di cui 4 EEV)	32 (di cui 4 EEV)
di cui EURO VI	45	40	40
di cui nuovi autobus	**6 mezzi**	**0 mezzi**	**10 mezzi**
Numero autobus dismessi	**3**	**12**	**22**

Il parco autobus si mantiene ad una età media di circa 12 anni. In chiave di efficientamento della flotta, tra il 2019 ed il 2020 sono stati acquistati 6 nuovi autobus.

Azienda Trasporti Verona (ATV)

Azienda Trasporti Verona (ATV) gestisce il servizio di **Trasporto Pubblico Locale su gomma di Verona e Provincia** (con alcune linee che raggiungono anche le province di Trento, Vicenza, Rovigo e Mantova). Opera inoltre nel settore del noleggio e dei servizi commerciali.

Urbano **Verona**

Urbano **Legnano**

Servizio **Extraurbano**

Servizio **Aeroporto**

Servizi **Scuole**

Servizi **Turistici**



È attivo il servizio "**Verona Air Link**" in collaborazione con Trenitalia, servizio "intermodale" di collegamento Stazione Porta Nuova-Aeroporto Catullo. Il servizio treno + bus è stato esteso anche agli ospedali di Verona e alla Fiera con l'obiettivo di estenderlo ad altri comuni o luoghi di interesse.

52. 2 mezzi Euro II, che per parte del 2019 sono stati utilizzati per l'erogazione del servizio, sono stati dismessi nel corso dell'anno e non sono più in servizio al 31/12/2019.

In merito al servizio, va segnalato che a giugno 2020 è stata attivata la vendita di biglietti per il TPL attraverso la nuova App "**Ticket Bus Verona**". L'avvio della App ha consentito, in un momento di forte incertezza, di garantire un **nuovo canale di vendita** che ha in parte supplito alla mancanza di vendita a bordo (sospesa per l'emergenza sanitaria COVID-19), integrandosi perfettamente con la rete di vendita presente sul territorio. L'obiettivo è di incrementare progressivamente le vendite attraverso la App a supporto dei canali tradizionali (quali biglietterie, tabaccherie ecc.). Nel 2020, inoltre, la rimodulazione del servizio per effetto della pandemia ha fatto registrare una contrazione dei km percorsi del 24,5% rispetto al 2019. I passeggeri, rispetto all'anno precedente, sono invece diminuiti del 40% .

CARATTERISTICHE DEL SERVIZIO DI AZIENDA TRASPORTI VERONA

	2020	2019	2018
Linee urbane nei giorni feriali (n.)	19	19	19
Linee urbane nelle fasce serali e nei giorni festivi (n.)	9	9	9
Linee gestite in provincia di Verona (n.)	77	77	77
Bacino di utenza servizio urbano	336.500 abitanti	336.500 abitanti	336.500 abitanti
Bacino di utenza servizio extraurbano	1.250.000 abitanti	1.250.000 abitanti	336.500 abitanti
Estensione (km) rete urbana	273 feriale; 166 festiva	273 feriale; 166 festiva	260 feriale; 151 serale e festiva
Estensione (km) rete extraurbana	3.705	3.705	3.705
Km percorsi dalla flotta urbana*	8.342.476	8.079.832	8.386.983
Km percorsi dalla flotta extraurbana*	12.035.358	11.656.451	13.238.868

* km da contratto di servizio Regione Veneto

ATV-Azienda Trasporti Verona adotta differenti soluzioni per garantire **l'affidabilità** e la **sicurezza**. La priorità attribuita a questi temi sottolinea la necessità di una costante attenzione alla qualità e sicurezza del servizio offerto. Tra le varie attività implementate si menzionano, a titolo esemplificativo, il sistema di estinzione automatica degli incendi, il dispositivo anti-schiacciamento bordo-sensibile, la certificazione di resistenza in caso di ribaltamento (ECE R66), l'installazione di un impianto frenante controllato elettronicamente (sistemi EBS) e di un sistema di controllo elettronico della stabilità (sistema ESP).

In linea con le azioni intraprese nel corso di questi anni, continua il servizio di Body-cam per le verifiche dei titoli di viaggio e la presenza di una "**Squadra di pronto intervento**" interna, con la finalità di offrire la massima assistenza al personale conducente in caso di aggressioni o

situazioni di pericolo a bordo dei mezzi.

La componente umana rappresenta un fattore decisivo a garanzia di un servizio di qualità. Oltre al mantenimento della ISO 39001 si sottolinea che, nel corso dell'anno, sono stati effettuati **corsi di aggiornamento della Carta Qualificazione Conducente**. Grazie a docenti interni ad ATV, l'attività offerta ai dipendenti è stata più partecipata, con conseguente adattamento pratico e personalizzato anche sulla tematica guida sicura.

LA FLOTTA DI ATV			
n. mezzi	**2020**	**2019**	**2018**
Parco autobus	**529**	**529**	**533**
di cui EURO II	69	75	80
di cui EURO III	201	201	202
di cui EURO IV	4	4	4
di cui EURO V	120	120	120
di cui EURO VI	135	129	109
di cui nuovi autobus	**6**	**20**	**67**
Numero autobus dismessi	**7**	**16**	**70**

ATV-Azienda Trasporti Verona è tra le prime società del Gruppo FNM ad aver sostenuto investimenti nell'**acquisto di mezzi alimentati da carburanti alternativi come metano**. A seguito dell'acquisto nel 2018 di 40 nuovi mezzi urbani Euro 6 a metano e di ulteriore 5 entrati in servizio nel 2020, la società ha valutato l'introduzione di una sotto **flotta urbana elettrica** e l'impiego del **metano** per la prima volta anche **in ambito extraurbano**. Nel **2021** è infatti in arrivo **una prima fornitura di bus elettrici**.

La Linea e Martini Bus

La Linea fornisce **servizi di Trasporto Pubblico Locale (TPL)** nelle Province di Venezia, Padova, Belluno, Verona, per una copertura complessiva di 5.641.762 km di rete.

CARATTERISTICHE DEL SERVIZIO DI LA LINEA	
Venezia (AVM-ACTV)	1.604.035 km di rete urbana ed extraurbana
Padova (Bus Italia Veneto)	1.237.704 km di rete extraurbana
Belluno (Dolomiti Bus)	1.165.839 km di rete urbana ed extraurbana
Verona (ATV)	1.246.550 km di rete urbana
Comune di Schio e Contermini	207.634 km di rete urbana

La società, attraverso **Martini Bus**, offre anche **servizi non di linea** per una copertura annua pari a circa 1.390.000 km rappresentati da:

- corse sostitutive di ferrovia (gestiti per conto di Trenitalia);
- corse di collegamento tra Aeroporti (APT Treviso-APT Venezia);
- servizi di noleggio su prenotazione a carattere turistico;
- trasporto per conto di amministrazioni comunali.

Entrambi i servizi hanno subito quest'anno una forte riduzione, **di circa il 30% per La Linea** e di **circa il 70% per Martini Bus**, attestandosi rispettivamente ad una percorrenza complessiva di 3.965.339 km (include anche i chilometri percorsi dalla società CONAM) e 434.000 km.

La Linea utilizza esclusivamente mezzi forniti in comodato d'uso direttamente dai committenti che sono enti pubblici (AVM per Venezia, ATV per Verona, Dolomiti Bus per Belluno e Busitalia Veneto per Padova), non impiega autobus di proprietà. I mezzi usati possono variare nel corso dell'anno a seconda del numero di corse previste. Pertanto, la gestione della flotta è legata esclusivamente alla gestione del contratto di manutenzione dei veicoli in comodato.



La sicurezza della guida

L'azienda La Linea ha stipulato una convenzione con un soggetto autorizzato, che permetterà al proprio personale dipendente di provvedere al rinnovo della Carta di Qualificazione del conducente in maniera più agevole e meno impattante a livello organizzativo attraverso la somministrazione di un modulo formativo di 35 ore. Martini Bus eroga corsi di pronto soccorso ai propri autisti e distribuisce opuscoli di buone pratiche per una sicura riuscita del viaggio.

Al 31 dicembre 2020, la flotta di Martini Bus è composta da 25 mezzi di proprietà, di cui 9 EURO V e 7 EURO VI.

LA FLOTTA DI LA LINEA		
n. mezzi	2020	2019
Parco autobus	**25**	**26**
di cui EURO II	2	2
di cui EURO III	5	5
di cui EURO IV	2	3
di cui EURO V e EEV	9	9
di cui EURO VI	7	7
di cui nuovi autobus	**1**	**3**
Numero autobus dismessi	**1**	**2**

E-Vai

L'offerta di trasporto su gomma è completata dal servizio di car sharing di E-Vai integrato con il servizio ferroviario e con i principali aeroporti in Lombardia. L'offerta di servizi a oggi comprende 4 modelli:



E-VAI REGIONAL ELECTRIC

Car sharing elettrico regionale, per muoversi liberamente tra aeroporti, stazioni e città.



E-VAI PUBLIC

Utilizzo integrato tra i comuni, negli orari di lavoro e i cittadini nei restanti orari e durante i week-end.



E-VAI CORPORATE

Utilizzo integrato tra le aziende e i propri dipendenti durante l'orario lavorativo e per uso privato.



E-VAI EASY STATION

Utilizzo integrato tra le aziende, private e pubbliche, vicine alle stazioni ferroviarie e i pendolari.

Si segnala che **nel corso del 2020** sono stati attivati 6.720 nuovi clienti, **+11% rispetto al 2019** per **un totale di 60.291 utenti**. In ottica di integrazione dei servizi offerti la società per ogni nuovo cliente *Public* ha spesso attivato un nuovo parcheggio *Regional Electric* per ampliare il bacino di utenti e i relativi viaggi. Ad oggi i comuni serviti risultano essere 79, in aumento del 25% rispetto al 2019. Tale incremento è accompagnato da un aumento del 21% di **stazioni E-Vai Point, in totale 142**.

I NUMERI DEL CAR SHARING			
	2020	**2019**	**2018**
Noleggi car sharing	56.944	29.367	18.690
Ore di noleggio medio giornaliero*	4,24	3,99	2,93
Ore di noleggio annuali*	62.290	69.394	38.830
Media km per noleggio	27,83	42,34	45
Media km per noleggio veicoli elettrici	28,65	43,12	45

* Le ore di noleggio si riferiscono unicamente al modello *Regional Electric*

CarE-Service

Durante il 2020, E-Vai ha continuato a svolgere le attività di gestione ordinaria, monitoraggio e rendicontazione economica del progetto CarE-Service (**Programma comunitario Horizon 2020**), focalizzando le proprie forze nella promozione del modello di business (Easy-station plus), progettato e sviluppato all'interno del progetto, nei principali canali digital (sito web, social network e newsletter).

Alla base del servizio di E-Vai vi è la netta preponderanza di veicoli elettrici. Al 31 dicembre 2020 la flotta è composta da 242 veicoli[53], di cui 229 elettrici. Nel corso del 2020 il Parco Auto di E-Vai è stato ampiamente rinnovato, inserendo nuove vetture di ultima generazione e procedendo con la vendita delle auto (che si concretizzerà nel 2021) che ormai avevano una autonomia limitante per il servizio. Nello specifico, sono state inserite **75 nuove auto** (Renault Zoe) con autonomia fino a 400 Km a fronte dell'uscita di 35 vetture risalenti al 2011. Sempre nel corso dell'anno è stata indetta una gara per l'approvvigionamento di ulteriori 10 vetture ibride e di 60 auto elettriche che verranno introdotte nel corso del prossimo anno.

La crescente diffusione del modello *Public* ha portato a un significativo incremento dei noleggi (pur con una media ridotta di percorrenza) anche in una situazione di emergenza come quella generata dalla pandemia nel 2020.

53. La flotta auto risulta essere così composta: E-Vai *Regional Electric* (99), *Public* (51), *Easy Station* (11), *Corporate* (81).

Contestualmente si sono inevitabilmente ridotti i noleggi del modello *Regional* a causa dei diversi lockdown e alle limitazioni della circolazione.

Garantire la **sicurezza del conducente**, sia esso al volante o presso una stazione di ricarica, è per E-Vai una condizione imprescindibile; è questo uno dei criteri più rilevanti presenti all'interno dei capitolati per l'acquisto di nuovi veicoli. Su tutte le vetture del parco auto risultano installate **nuove centraline satellitari GPS/GPRS** in grado di fornire maggiori informazioni sui veicoli in uso. Sempre in quest'ottica, nel corso del 2020 è stata indetta una nuova gara per la sostituzione, nel corso dei primi 6 mesi del 2021, di tutte le infrastrutture di ricarica attive sul territorio dal 2010. **Le nuove infrastrutture avranno sistemi di sicurezza all'avanguardia e di ultima generazione**.

In corrispondenza del primo lockdown si è verificata una riduzione della domanda di mobilità sul modello *Regional* pari a circa il 70% e complessivamente sull'intero anno del 30% rispetto al 2019. A seguito dell'evolversi del fenomeno pandemico, la società ha reagito attivamente attraverso l'avvio di un **progetto solidale per il supporto alla mobilità del personale medico** a cui si è sommata la predisposizione di una serie di procedure volte alla **decontaminazione degli abitacoli delle auto**. A titolo di esempio, l'acquisto di bombolette igienizzanti per la sanificazione dell'interno vettura e di impianto di condizionamento e di prodotti a base alcolica per la pulizia delle parti di contatto delle vetture (maniglie, cambio, volante).

Durante il mese di aprile la pulizia delle vetture è stata ulteriormente intensificata, attraverso attività di igienizzazione massiva sul posto e distribuzione ai clienti di kit anti-COVID-19. Questa attività è stata accompagna da un'intensa campagna di informazione attraverso la realizzazione e applicazione di adesivi COVID-19 a bordo vettura, per invitare a limitare il numero di passeggeri a bordo di una sola vettura e a rispettare tutte le disposizioni per la protezione della persona, in modo da ridurre i contagi.

Car sharing solidale

E-Vai ha avuto un brusco calo dei noleggi durante il periodo di lockdown totale, nel periodo compreso da marzo a maggio, causato dal blocco delle attività non essenziali su tutto il territorio nazionale.

L'evento ha portato al non utilizzo di quasi tutto il parco auto dedicato al servizio *Regional*, salvo rare eccezioni. A seguito di un ragionamento sui possibili utilizzatori del Servizio durante il periodo di lockdown e, contemporaneamente, per scongiurare il consumo delle batterie a causa del loro inutilizzo, E-Vai ha pensato di intercettare il bisogno di medici e infermieri con forte necessità di muoversi presso le strutture sanitarie e di organizzazioni impegnate nella lotta contra la pandemia.

L'iniziativa ha portato all'utilizzo di 30 veicoli per un totale **23.952** chilometri percorsi.

La società ha quindi deciso di **proporre agli enti locali alcune vetture in comodato d'uso a titolo gratuito** per i seguenti scopi:

- servizio di mobilità del comune per controlli e attività sul territorio;
- distribuzione dei pasti e consegna di farmaci a domicilio;
- servizi sociali per assistenza;
- distribuzione mascherine e assistenza.

Per dare una migliore visibilità sulle testate locali e testate nazionali, l'ufficio stampa ha organizzato tre lanci sui media (Ansa, Giornale e Italia1). L'offerta di questo servizio è stata accolta con favore da enti locali, Croce Rossa, Protezione Civile e associazioni di volontariato, rivelandosi una scelta vincente sotto tutti gli aspetti.

Progetto I-SharE LIFE

Il progetto europeo I-SharE LIFE, per il quale FNM si è aggiudicata un finanziamento dalla Comunità Europea di € 3,4 milioni, si propone di innovare il modello tradizionale di car sharing elettrico di E-Vai in nuovi comuni integrandolo con i servizi di trasporto presenti presso gli hub ferroviari.

Nel 2020 E-Vai ha lanciato sul mercato la **nuova piattaforma di gestione** back-end **del servizio e la nuova App** di front-end, come previsto dalle azioni di progetto all'interno della categoria "Implementazione tecnologica". Inoltre, E-Vai si è focalizzata molto sull'attività di replicabilità commerciale dei servizi, sperimentati all'interno dei quattro *demo-sites*, in tutta la Regione Lombardia.

L'AI al servizio di E-Vai

Nel 2020 è stato svolto un progetto con l'università **Politecnico di Milano** volto al potenziamento della piattaforma di gestione del servizio di car sharing E-Vai, sfruttando i sistemi di **intelligenza artificiale** (AI).

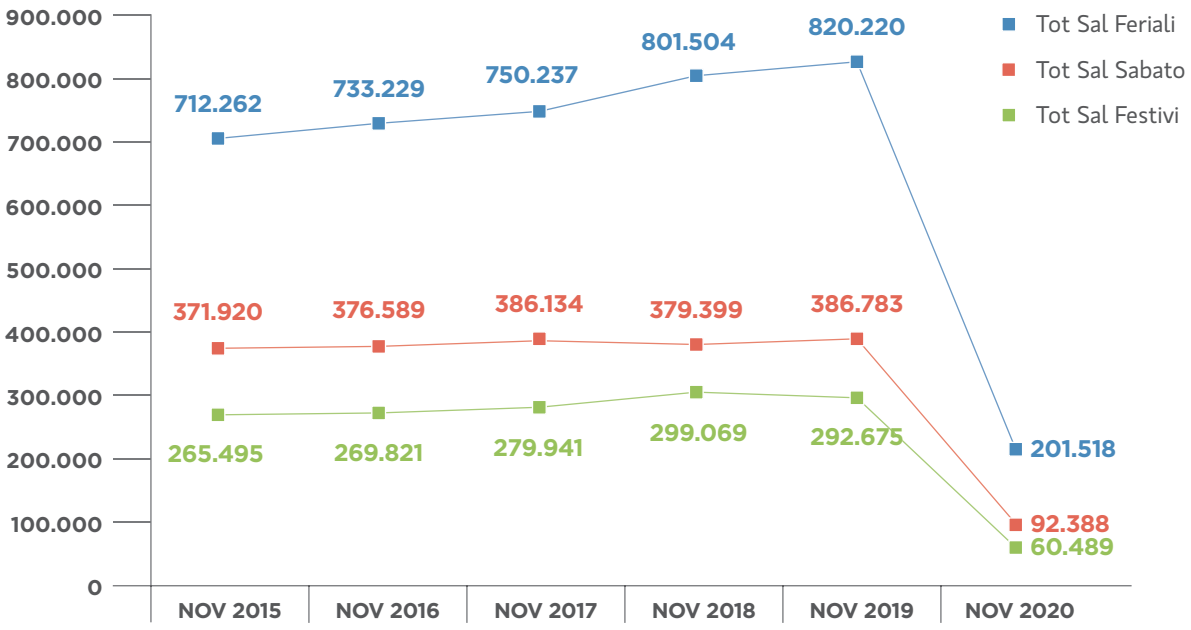
Nello specifico, si è sviluppato un nuovo **algoritmo informatico**, creato come codice sorgente in formato python, da integrare nell'attuale piattaforma di back-end di gestione del servizio di car sharing offerto da E-Vai tramite la configurazione di appositi Work Flow. Ciò ha permesso di creare un unico strumento digitale integrato per la gestione E2E ("End to end") operativa del servizio.

Trasporto ferroviario (Trenord)

34,7 milioni di treni-km

Trenord è dedicata al trasporto pubblico ferroviario della Lombardia, la regione con la domanda di mobilità più alta del Paese dove ogni giorno, **prima dell'emergenza sanitaria da COVID-19, oltre 800.000 persone si muovevano in treno**. A causa delle misure restrittive imposte della autorità per limitare la diffusione del contagio, e quindi gli spostamenti, i numeri del servizio ferroviario e dei passeggeri che hanno utilizzato il treno sono diminuiti in maniera significativa, con una **riduzione totale del 17% dei treni-km erogati** (34,67 milioni nel 2020, 41,94 milioni nel 2019) **e del 57% delle frequentazioni** (92.577.313 nel 2020, 214.521.326 nel 2019). Tale diminuzione è ancora più evidente analizzando **il numero di passeggeri mediamente trasportati nei giorni feriali**; essi infatti nel 2020 sono stati il 75% in meno dell'anno passato.

NUMERO DI PASSEGGERI NEI GIORNI FERIALI, SABATO E FESTIVI



Per assicurare una modulazione del servizio a seconda dell'effettiva domanda, nonché per effettuare un monitoraggio puntuale dei passeggeri e garantire il distanziamento sociale a bordo treno, Trenord si avvale, su alcuni convogli, di un **sistema automatico di sensori conta passeggeri denominato Automatic People Counter**. Nel 2020, Trenord ha avviato la sperimentazione della tecnologia "Beacon", un sistema di chip installato su alcuni treni, **che rileva il transito dei viaggiatori nelle stazioni** tramite le frequenze Bluetooth degli smartphone.

Sistema tariffario integrato

A partire da luglio 2019 è entrato in vigore il nuovo **Sistema Tariffario Integrato del bacino di mobilità Milano e Monza Brianza (STIBM)**. Il nuovo Sistema Tariffario si estende a tutti i comuni che fanno parte della città metropolitana di Milano, della provincia di Milano e di Monza Brianza, nonché di alcuni comuni fuori provincia facenti già parte dell'area SITAM (Sistema Integrato Tariffario dell'Area Milanese).

L'avvio del nuovo sistema (STIBM) ha registrato un trend di venduto positivo fino al presentarsi della fase pandemica, che a marzo 2020 ha generato un crollo della domanda di mobilità in tutti gli ambiti lombardi. Fintanto non vi sarà un ripristino della normalità, non sarà possibile formulare un bilancio di andamento. Tuttavia, nonostante l'emergenza sanitaria, Trenord ha continuato a lavorare per ampliare la gamma tariffaria del nuovo sistema integrato di bacino, in accordo con l'Agenzia di bacino e la Regione, per introdurre abbonamenti agevolati under 26 e over 65. Tra le diverse iniziative introdotte, si segnalano la **vendita di carnet**, cioè titoli di viaggio multi-corsa (10 biglietti) dalla App Trenord e il **rimborso degli abbonamenti non utilizzati durante il lockdown**, anche di quelli caricati su tessere elettroniche di altri operatori, senza alcun aggravio di costi per i clienti.

Nel corso del 2020, nonostante le evidenti criticità, Trenord ha partecipato attivamente al **progetto SMISTO** (Sviluppo della Mobilità Integrata e Sostenibile tra Ticino e Lombardia), coordinato da Regione Lombardia, con l'obiettivo di analizzare e studiare un nuovo modello tariffario integrato per la mobilità transfrontaliera (Lombardia - Canton Ticino). Il prolungarsi della definizione del sistema tariffario integrato del bacino di Varese-Lecco e Como non ha permesso la definizione completa, tuttavia Enti e Aziende coinvolte al tavolo di lavoro hanno condotto un'analisi approfondita che sarà parte integrante della definizione del nuovo sistema, non appena i progetti abilitanti (STIBM di Varese-Lecco-Como e nuovo sistema Arcobaleno in Canton Ticino) saranno conclusi.

La società guarda all'esperienza di viaggio a 360 gradi, cercando di renderla possibile a tutte le fasce. I **viaggiatori disabili e a ridotta mobilità** che hanno usufruito del **servizio di assistenza in salita e discesa** nel corso dell'anno 2020 sono stati complessivamente 11.596 di cui 7.261 hanno viaggiato sulla rete RFI e 4.335 invece sulla rete FERROVIENORD. Trenord è attenta alle esigenze delle persone con disabilità e a ridotta mobilità con servizi d'informazione ed orientamento dedicati per chi desidera viaggiare in treno.

In merito alla sicurezza durante il viaggio, oltre all'attività di presidio sia a bordo treno che in stazione, Trenord, grazie al coordinamento della **Control Room Security** e del sistema di videosorveglianza, riesce a monitorare in tempo reale quanto accade sui propri treni.

Trenord si impegna a garantire la sanificazione dei rotabili, ad assicurare la rimozione dei graffiti esterni, l'efficienza delle toilette e la sostituzione di tutti gli accessori violati.

Nel 2020, considerata l'entrata in servizio di nuovi rotabili muniti di impianto di videosorveglianza interno, è stato registrato un consistente incremento delle richieste di estrazione dati dai video dei sistemi di videosorveglianza, per eventi/fatti/reati, in particolare a bordo treno. Su tutte le aree di interesse operativo di Trenord sono in corso valutazioni relativamente a progetti tecnologici per intensificare la vigilanza sui rotabili in sosta negli scali ferroviari, come per esempio i progetti orientati all'istallazione di **sensori ed utilizzo droni** per delimitare aree riservate al personale autorizzato, che serviranno ad agevolare l'operato delle Guardie Particolari Giurate.

Oltre **153.000 mq** di graffiti esterni rimossi

La relazione con le autorità e gli stakeholder appare fondamentale per la buona riuscita della missione di Trenord. Nell'anno è proseguito positivamente il processo di interscambio informativo con gli Organi di Polizia sul territorio e le periodiche attività operative congiunte. A causa dell'emergenza da COVID-19, è stata inoltre intensificata la collaborazione con le Prefetture della Province della Regione Lombardia per acquisire e fornire dati utili sull'Esercizio Ferroviario, soppressioni, frequentazioni ed eventuali casi di positività al COVID-19 documentati a bordo treno.

Nel corso dell'anno sono state **avviate attività ispettive** presso gli impianti ferroviari e i Punti Vendita Interni. È inoltre in fase di progettazione la **riorganizzazione della gestione degli allarmi** antiintrusione, antirapina e videosorveglianza dei Punti Vendita Interni con possibilità di accesso al flusso dei dati da remoto; sono state incrementate le vigilanze fisse serali e notturne a tutela del materiale rotabile in sosta negli impianti di Milano San Rocco, Lecco, Luino e Como.

A giocare un ruolo cruciale in queste attività è la **formazione delle persone**. Per l'anno 2021 sono infatti in fase di definizione l'organizzazione di corsi di formazione per il Personale di Bordo presso il Compartimento Polfer Lombardia. Il

corso prevedrà diversi moduli tra cui l'illustrazione delle modalità operative degli operatori Polfer stabilite dal Servizio Centrale di Polizia Ferroviaria, le modalità di richiesta di intervento all'Organo di Polizia.

Ricerca e innovazione

Nell'ambito delle **Convenzioni Quadro per le attività di collaborazione scientifica e di supporto ai processi di innovazione, sottoscritta con il Politecnico di Milano**, sono state intraprese diverse attività di studio progettuale nei diversi settori di business.

L'obiettivo è quello di instaurare un rapporto collaborativo e una sinergia tra le attività di ricerca, sviluppo e innovazione del Politecnico e le attività del Gruppo FNM nelle seguenti aree: mobilità sostenibile, infrastruttura ferroviaria e logistica.

FILI progetto di nuova antropizzazione

FNM, FERROVIENORD e Trenord si sono impegnate in un progetto innovativo di riqualificazione dei principali centri di connessione di FERROVIENORD. Sull'asse Milano-Malpensa, è previsto il più grande progetto di rigenerazione urbana ed extraurbana in Europa: un corridoio per le Olimpiadi di Milano-Cortina 2026, con nuovi scenari urbani verdi, moderni ed alta visibilità, collega con un inedito viaggio tecnologico e ambientale Milano Cadorna, Milano Bovisa, Saronno, Busto Arsizio e Malpensa.

Per la parte urbana sarà di fondamentale importanza la realizzazione di una "foresta sintetica", 72.000 mq dalla stazione di Milano Cadorna fino alla stazione Domodossola. La foresta pensile **produrrà ossigeno per la città di Milano attraverso** l'utilizzo delle **avanzate biotecnologie** che alcune start up impiegano nella produzione di pannelli costituiti da filtri antinquinamento quali piante, muschi e licheni che assorbono biossido di azoto e rilasciano ossigeno (un solo pannello di 12 mq produce l'effetto di 275 alberi). Un' intera **foresta high tech**, una "**fabbrica dell'ossigeno**" con tecnologie comparabili già adottate nella "City Trees" di Londra.

FERROVIENORD è partner del Comune di Milano per la riqualificazione del Nodo Bovisa attraverso il bando Reinventing Cities, iniziativa delle città del gruppo C40 per perseguire politiche di contenimento delle emissioni di carbonio. Bovisa è un hub strategico caratterizzato da un'elevata accessibilità e sarà infatti oggetto di valorizzazione infrastrutturale e rigenerazione urbana.

Nell'area sorgerà l'headquarter del Gruppo FNM.

FERROVIENORD intende inoltre realizzare un progetto di forte impatto urbanistico nella città di Saronno, attorno a uno degli snodi più importanti della rete. L'obiettivo è quello di raggiungere alti standard di funzionalità e sicurezza e migliorare l'accessibilità e la viabilità attraverso un ridisegno urbano fra cui la ricollocazione del Museo delle Industrie e del Lavoro Saronnese, il restyling del fabbricato viaggiatori della stazione e del suo sottopasso, la realizzazione di percorsi ciclopedonali.

Un **programma di riqualificazione urbanistica e ambientale** a Busto Arsizio prevedrà la ricollocazione di parcheggi in un edificio multipiano consentendo di destinare ampie superfici a verde attrezzato per attività collettive e permettendo la connessione tra il nord e il sud della città.

Per la parte extraurbana, è stata avviata una collaborazione con la **Fondazione Lombardia per l'Ambiente** per la mappatura delle pertinenze ferroviarie e non, per un progetto di riforestazione di tutta l'area del triangolo industriale lombardo tra Milano, Varese e Como.

Il progetto, che riguarda FNM, FERROVIENORD e Trenord, non si concentrerà esclusivamente su interventi di **forestazione** o di realizzazione di **fasce arboree e arbustive in aree incolte**, ma riguarderà anche **interventi nature-based** da attuare **nelle stazioni** (aree di pertinenza e di prossimità) finalizzati a migliorare il comfort degli utenti del servizio ferroviario, nonché la più generale resilienza ambientale, senza ridurre la funzione di interscambio modale.

Infine, come descritto a pagina 116, nel progetto di riqualificazione dei principali centri di connessione di FERROVIENORD è prevista una **pista superciclabile** dalla stazione di Cadorna all'aeroporto di Malpensa di 72,7 km.

ALCUNI DEI PRINCIPALI PROGETTI DI RICERCA E SVILUPPO IN FASE DI REALIZZAZIONE E VALUTAZIONE INTERNA AL 31 DICEMBRE 2020

Nome del progetto	Descrizione	Obiettivi/prospettive future
GESTIONE INFRASTRUTTURA FERROVIARIA – FERROVIENORD (*Control Room* Manutenzione)		
Ordine di lavoro digitale	Installazione di un apposito software sul palmare che consenta l'eliminazione della modulistica cartacea per la formazione delle squadre di lavoro, per il controllo operativo e per la reportistica sui parametri funzionali degli impianti, interfacciandosi direttamente con SAP.	Implementazione del processo di manutenzione correttiva sul ramo Milano e sul ramo Iseo a partire dal settore segnalamento. I principali benefici: - la digitalizzazione delle procedure, l'eliminazione del lavoro di back-office per il trasferimento in formato elettronico delle informazioni; - minori costi per la gestione degli spazi destinati agli archivi cartacei.
Control Room Manutenzione – diagnostica predittiva	Implementazione di tutta la sensoristica sugli enti ferroviari che si intendono controllare. In fase di implementazione capitolato e valutazione scelte di mercato.	Razionalizzazione e riduzione degli oneri per la manutenzione.
Control Room Manutenzione – telecomando e telecontrollo (Telecomando ACS + Telecomando ITT-TE-SSE)	Acquisizione da parte del Posto Centrale di una completa capacità di diagnostica e la completa operatività da remoto di tutte le funzionalità degli apparati di segnalamento.	In corso di implementazione telecomando (al 40% per Saronno-Milano, Saronno- Seregno e Saronno Malpensa) e telecontrollo per apparati per: - Razionalizzazione e riduzione degli oneri per la manutenzione. - Riduzione dei tempi di intervento/ripristino. - Minor impegno del personale operativo.
PAI-PL	Individuazione di una tecnologia per il rilevamento automatico di ingombri nei passaggi a livello, eliminando l'obbligo dell'accertamento.	Migliorare sicurezza della rete. Soluzioni radar e infrarossi presenti sul mercato non ancora «mature». Si sta valutando la possibilità di una sperimentazione con telecamere e videoanalisi.
Sperimentazione 5G manutenzione	Introduzione di tablet che identifichino, tramite realtà aumentata, i componenti dei quadri elettrici di SSE (MI Pagano) e associno i relativi schemi elettrici per una immediata consultazione ed intervento in caso di anomalia/guasto.	In corso di definizione la modalità sperimentazione di assistenza remota per la razionalizzazione e riduzione degli oneri per la manutenzione.
Sviluppo di altri materiali innovativi	Tra i quali: - Calmoon rail – Sekisui – dispositivo da mettere intorno alla rotaia per ridurre il rumore, le vibrazioni e la temperatura. - Interruttori auto-riarmanti. - Sistema di misura carichi verticali (per Sacconago). - Pietrisco ricoperto di gomma per ridurre le rincalzature. - Barriere anti-attraversamento (Thermit - Teco).	Avviata sperimentazione per le barriere anti-attraversamento. Per le altre tecnologie si è in fase di scouting di mercato. Saranno valutati i benefici e l'estensione su altre stazioni.
Cybersecurity	Individuazione delle tecnologie utili a ridurre i rischi cyber.	Prevenzione di attacchi ai sistemi tecnologici che supportano la gestione e il controllo della circolazione ferroviaria.
Videoanalisi	Installazione di algoritmi di video-analisi sulle telecamere a bordo treno per incrementare i livelli di Safety & Security.	In fase di approfondimento.
Diagnostica rotabili	Implementazione di un sistema di telediagnostica e di una piattaforma di terra per la manutenzione dei rotabili.	In fase di verifica e valutazione per: - Prevenzione guasti in esercizio e ottimizzazione dei processi di manutenzione. - Monitoraggio della flotta in tempo reale.

Nome del progetto	Descrizione	Obiettivi/prospettive future
GESTIONE INFRASTRUTTURA FERROVIARIA – FERROVIENORD (Control Room Manutenzione)		
Carrello Diagnostico	In fase di produzione il nuovo carrello per il rilievo delle geometrie del binario. In corso valutazione per un sistema di raccolta di tutti i dati di diagnostica.	In fase di scouting sul mercato per l'individuazione dei produttori di sistemi ultrasuoni.
Sviluppo BIM	Acquisizione delle necessarie dotazioni hardware e software per l'applicazione della metodologia BIM in grado di gestire processi integrati con la manutenzione in ambito SAP e formazione del personale.	Il progetto consentirà una modellazione dei progetti e una riduzione dell'emergere di imprevisti in fase di realizzazione esecutiva dell'opera.
GESTIONE INFRASTRUTTURA FERROVIARIA – FERROVIENORD (Stazioni)		
Control Room Stazione / PSIM	Sviluppo di una Piattaforma PISM (Physical Security Information Management) per la gestione coordinata dei sistemi di sicurezza in stazione (che include telecomando e telecontrollo e apparati security).	Prima fase: entrata in servizio di una postazione "primaria" della Piattaforma con gestione "completa" a cura del PCV (Posto Centrale di Vigilanza). Fasi successive: creazione di postazioni "secondarie" con gestione "profilata" (Infopax, DCO Iseo, Istituti Vigilanza, ecc.) Si propone la sottoscrizione di un Accordo Quadro pluriennale (ipotesi iniziale 4 anni). In fase di aggiudicazione della gara.
Report accessibilità ascensori e scale mobili	Fornire un'informazione in tempo reale sulle condizioni di stato degli impianti elevatori e scale mobili all'utenza tramite il sito internet di FERROVIENORD.	In un'ottica di implementazione e accessibilità, per un miglioramento continuo degli impianti elevatori sull'intera rete, è stato realizzato un report sull'accessibilità ascensori e scale mobili fruibile in tempo reale dall'utente.
Sistema di rilevazione temperatura passeggeri a Milano Cadorna	Lo sviluppo di un sistema di controllo della temperatura corporea dei viaggiatori in transito a Milano Cadorna.	Fornire un contrasto alla pandemia da COVID-19 attraverso il monitoraggio dei viaggiatori. Essere di ausilio alle autorità competenti in materia. Prevista una prima fase della durata di tre mesi (gennaio-marzo 2021).
TRASPORTO PASSEGGERI SU GOMMA – E-Vai		
Data Analysis / Intelligenza Artificiale	Sviluppo di una piattaforma di gestione del servizio di car sharing sfruttando i sistemi di intelligenza artificiale.	- Potenziare l'utilizzo delle funzionalità offerte dalla piattaforma di car sharing, gestione e spostamento dei veicoli della flotta all'interno del perimetro operativo in base alle richieste ordinarie effettuate dai clienti. - Creare un network tra i diversi modelli di car sharing al fine di ottimizzare l'utilizzo dei mezzi, ridurre i costi e aumentare il livello di servizio.
ALTRI SETTORI DI ATTIVITÀ – NORD ENERGIA		
Biofuel	Utilizzo di biocarburante da processi di produzione basati sull'utilizzo delle microalghe. Sviluppo di un nuovo concept di fotobioreattore partendo dall'applicazione delle migliori tecniche disponibili.	Scelta di un concept per la realizzazione di un prototipo nel 2021.
Elettromobilità	Progettazione di aree di servizio denominate "Green Filling Station" per la ricarica di veicoli elettrici.	Definizione architettonica di una "Green Filling Station" e successivo scouting sul mercato. Nell'ambito delle Olimpiadi invernali 2026 è in corso la creazione di una partnership di progetto.

L'innovazione in Trenord

Anche Trenord, in continuità con il percorso avviato lo scorso anno, nel 2020 ha voluto investire in maniera strategica sull'innovazione come leva per aumentare ulteriormente la sostenibilità delle proprie operazioni. Oltre al rinnovamento di parte della flotta, Trenord ha poi proseguito il progetto che prevede la sostituzione degli attuali treni diesel che circolano sulle linee non elettrificate con **treni bimodali pantografo-batteria**. Conclusosi positivamente lo studio di fattibilità, la società è giunta alla fase finale di approvazione per l'acquisto dei primi 7 convogli. Il 2020 ha visto poi il proseguimento dello sviluppo degli **strumenti di telediagnostica** con l'obiettivo di installare tali strumenti sui convogli che non ne sono già provvisti e che rimarranno in servizio oltre il 2023. Il progetto consentirà ai macchinisti di poter ricevere in tempo reale un'assistenza da parte dell'Help Desk di Trenord ancora più completa, grazie alla possibilità di consultare i parametri del treno anche a distanza.

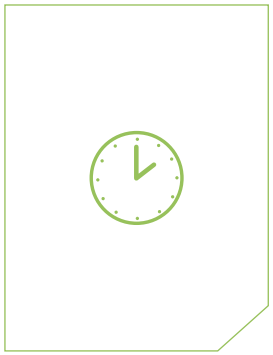
A completamento dell'impegno del **Gruppo FNM e di Trenord** a favore dello sviluppo sostenibile e resiliente del territorio lombardo, si è conclusa nel corso dell'anno l'analisi di fattibilità del progetto "**Uno, nessuno o 800.000 alberi in più**" in collaborazione con la fondazione Lombardia per l'Ambiente. L'obiettivo è quello di: i) valorizzare la rete ferroviaria come un network territoriale di alta valenza ambientale; ii) creare nei siti delle stazioni aree verdi per migliorare gli standard ambientali; iii) contribuire alla capacità di resilienza del TPL lombardo.

7.3. Il capitale umano

IL PERCORSO DI SOSTENIBILITÀ DI FNM



ORGANICO TOTALE:
2.265



ORE DI FORMAZIONE EROGATE:
35.424



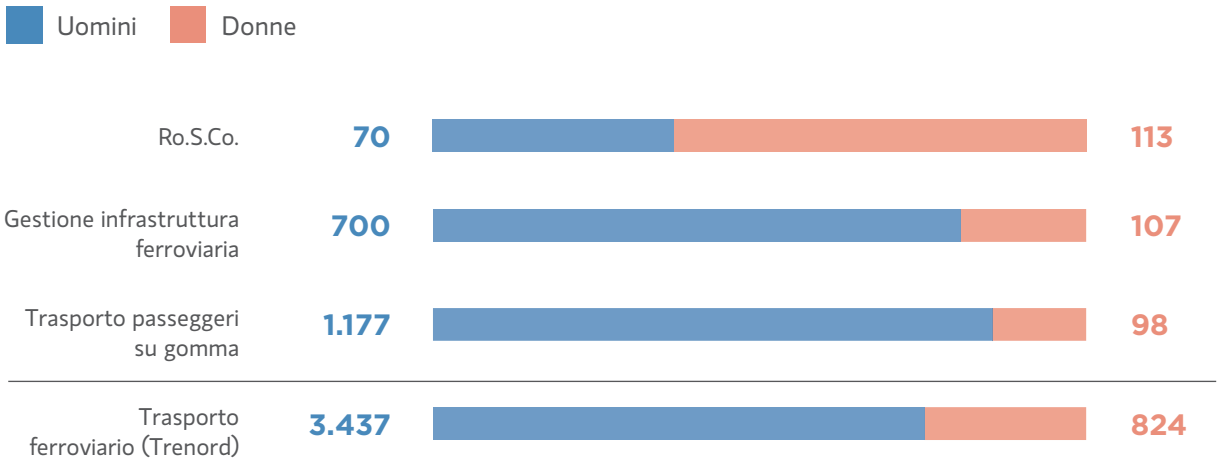
SOCIETÀ DEL GRUPPO CON SISTEMA DI GESTIONE SALUTE E SICUREZZA SUL LAVORO ISO 45001:
40%

Lo sviluppo del capitale umano all'interno del Gruppo

[GRI 102-7] [GRI 102-8] [GRI 102-12] [GRI 401-1] [GRI 405-1]

L'attuale assetto delle risorse umane è il risultato del progressivo percorso di riorganizzazione delle strutture preesistenti avvenuto a seguito delle operazioni straordinarie intervenute nel triennio 2018-2020, utile a garantire continuità e uniformità nella gestione delle persone.

ORGANICO DELLE SOCIETÀ AL 31.12.2020 SUDDIVISO PER SEGMENTI DI BUSINESS



Il **Gruppo FNM conta 2.265 dipendenti e 44 collaboratori esterni**[54]. Il personale risulta in linea con l'anno precedente (-0,53%).
Si segnala inoltre che nel 2020 il 17% del personale femminile ricopre il ruolo di dirigente o quadro, rappresentando il 32% del totale dei dipendenti dirigenti o quadri.

Nonostante un anno complesso, la forza lavoro di Trenord è rimasta sostanzialmente stabile rispetto al 2019 per un totale di 4.261 dipendenti. Inoltre, si evidenzia un incremento relativo alla percentuale di donne con posizioni di responsabilità all'interno dell'azienda rispetto al totale (con riferimento alle posizioni di dirigenti e quadri).

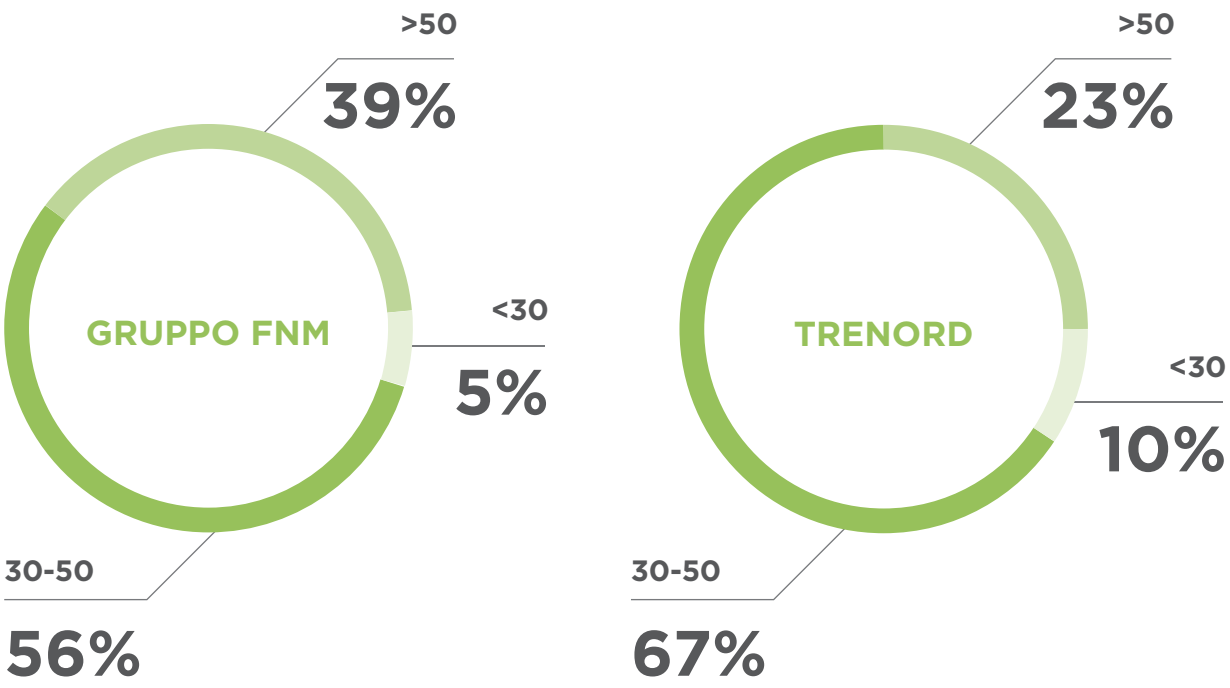
54. Per collaboratori esterni si fa riferimento al personale impiegato direttamente dal Gruppo FNM a diverso titolo (interinali, stagisti, lavoratori autonomi e collaboratori a progetto).

PERSONE PER INQUADRAMENTO E GENERE

	Uomini	Donne	Totale
Gruppo FNM	**1.947**	**318**	**2.265**
Dirigenti	29	10	39
Quadri	84	45	129
Impiegati	310	208	518
Operai	1.524	55	1.579
Trenord	**3.437**	**824**	**4.261**
Dirigenti	20	2	22
Quadri	137	45	182
Impiegati	2.664	767	3.431
Operai	616	10	626

Il Gruppo FNM e Trenord si distinguono per una forte presenza del personale di età compresa tra 30 e 50 anni.

ORGANICO DEL GRUPPO FNM E TRENORD PER ETÀ AL 31.12.2020



Nella gestione dei suoi dipendenti, il Gruppo FNM promuove una cultura aziendale che sia in grado di contribuire alla soddisfazione professionale e personale, anche attraverso la promozione della stabilità del lavoro. Nell'assicurare l'applicazione di questi principi, è impiegato quasi esclusivamente **personale con contratto a tempo indeterminato**.

Il **98%** dei dipendenti del Gruppo FNM è assunto con un contratto a tempo indeterminato

Nel corso del 2020 è proseguita la **campagna di reclutamento**[55] di figure professionali specializzate nei diversi settori di business. Le possibilità d'impiego sono varie e riguardano: macchinisti, capitreno, personale di bordo e conducenti (Trenord, FNM Autoservizi, ATV e La Linea), progettisti (NORD_ING), ingegneri, dirigenti di movimento, operatori di impianti e manutenzione (FERROVIENORD) e impiegati, specialisti e personale di direzione (FNM).

Il **Gruppo FNM** prosegue nell'incrementare la propria squadra anche nel corso del 2020, anno nel quale il Gruppo[56] ha aperto in totale 41 posizioni lavorative, 2 delle quali sono state coperte tramite selezione interna. Grazie alla stretta collaborazione con università e istituti tecnici professionali è possibile trasmettere l'**expertise e il know-how del settore** tramite opportunità di stage, anche in modalità alternanza scuola-lavoro. Nonostante la pandemia globale in corso, il Gruppo FNM non ha sospeso l'attività di selezione, optando per colloqui e prove scritte organizzate in video conferenza. Questa modalità ha mostrato di essere efficace e di garantire buoni risultati. Per tale motivo, il Gruppo ha scelto di continuare secondo questa modalità fino alla conclusione dell'emergenza sanitaria.

55. Le società del Gruppo FNM e Trenord hanno una procedura operativa di assunzione e gestione del personale che definisce i ruoli, le responsabilità, le modalità operative (Procedura SRU PO 01).
56. Il dato si riferisce alle società del Gruppo: FNM, FERROVIENORD, FNMA Autoservizi, NORD_ING e MALPENSA INTERMODALE (0,05%).

TASSI DI TURNOVER IN ENTRATA PER GENERE ED ETÀ[57]

	Donne	Uomini	<30	30-50	>50
Gruppo FNM	**9,12%**	**7,45%**	**24,76%**	**8,14%**	**5,03%**
Ro.S.Co.	4,42%	1,43%	14,29%	4,50%	0,00%
Gestione infrastruttura ferroviaria	5,61%	2,43%	25,40%	1,46%	0,00%
Trasporto passeggeri su gomma	18,37%	10,79%	25,71%	13,46%	7,98%
Trasporto ferroviario (Trenord)	**6,80%**	**3,96%**	**17,94%**	**3,66%**	**1,43%**

TASSI DI TURNOVER IN USCITA PER GENERE ED ETÀ[57]

	Donne	Uomini	<30	30-50	>50
Gruppo FNM	**5,66%**	**8,99%**	**6,67%**	**5,77%**	**12,64%**
Ro.S.Co.	7,08%	10,00%	14,29%	3,60%	15,38%
Gestione infrastruttura ferroviaria	5,61%	5,14%	3,17%	1,67%	12,08%
Trasporto passeggeri su gomma	4,08%	11,21%	11,43%	9,02%	12,59%
Trasporto ferroviario (Trenord)	**2,79%**	**6,49%**	**2,21%**	**0,91%**	**21,49%**

57. La differenza del saldo tra entrati e usciti nel 2020 e il numero dei dipendenti in forza nel 2019 e 2020 può dipendere da eventuali passaggi infragruppo.

L'esperienza dello smart working nel Gruppo FNM

Lo **smart working** ha preso avvio nell'ambito dell'Accordo Quadro sul welfare aziendale firmato alla fine del 2017. L'anno successivo è iniziata la sperimentazione in FNM, che ha portato - a partire dal 1° maggio 2019 – il lavoro agile in azienda in via definitiva e consolidata. Allo stesso tempo, è stata avviata la fase sperimentale – conclusa il 31 marzo 2020 – per il personale impiegatizio di FERROVIENORD e NORD_ING, con le stesse regole e limitazioni previste per il personale di FNM. **Lo smart working nel Gruppo FNM ha avuto un forte impulso anche a causa dell'emergenza sanitaria COVID-19**, che ha necessariamente e drasticamente modificato l'organizzazione del lavoro. **Avendo avviato lo** smart working **già da un anno e mezzo**, il Gruppo FNM è riuscito a gestire con minori difficoltà una situazione indubbiamente inedita e complicata.

Grazie alla dotazione tecnologica, all'esperienza maturata in questo periodo, e compatibilmente con le attività svolte, molti dipendenti hanno potuto continuare a lavorare da casa o da un'altra sede differente da quella aziendale in totale sicurezza. Inoltre, verso la fine dell'anno è stata data facoltà ai dipendenti di effettuare fino a due giorni alla settimana di lavoro da remoto, anche in considerazione degli ottimi risultati raggiunti durante la pandemia.

Da settembre 2019, i dipendenti aderenti allo smart working sono aumentati del **71%** (FNM, FERROVIENORD, NORD_ING)

Tale nuova modalità di lavoro risulta essere molto apprezzata dai dipendenti che possono meglio conciliare l'attività lavorativa con le esigenze personali e familiari. Complessivamente, è stata verificata una maggiore responsabilizzazione e autonomia da parte dei collaboratori. In tale contesto, sono state **attivate diverse iniziative legate alla sicurezza dei dati**. In particolare, è in corso l'adozione di nuovi Regolamenti di Sicurezza Informatica che tutelano e regolamentano l'utilizzo delle tecnologie informatiche da parte degli utenti del Gruppo, con particolare attenzione agli strumenti di comunicazione, condivisione e archiviazione in cloud, ampiamente utilizzati durante lo smart working.

A presidio di questi rischi è poi stata individuata una **piattaforma di formazione sulla sicurezza informatica**, che si prevede verrà implementata con un progetto pilota nella società FNM nel 2021, ed eventualmente estesa alle altre società del Gruppo nel corso del 2022. Questa iniziativa porterà ad incrementare il livello di consapevolezza sulla sicurezza informatica. Insegnerà a valutare correttamente i comportamenti durante lo svolgimento delle attività lavorative, affinché ogni utente adotti quello che garantisce maggiore sicurezza.

A maggiore protezione dei dati memorizzati sui portatili assegnati agli utenti, in considerazione del fatto che gli stessi non sono conservati

all'interno degli uffici, ma si trovano sempre più spesso all'esterno dell'azienda, quindi in luoghi meno protetti, è stato avviato un **processo di cifratura degli hard disk**. Mentre tutti i PC di nuova installazione sono dotati di questa funzionalità, per i restanti è in atto un processo di gestione dei dispositivi. Questa funzionalità garantisce la sicurezza del dato memorizzato sui dispositivi (ne impedisce la lettura a utenti differenti dall'assegnatario nel caso in cui il dispositivo di memorizzazione venisse sottratto e forzato da utenti malevoli).

Spazio FNM Group

Da inizio anno è attiva in FNM una nuova **piattaforma "Spazio FNM Group"**. Uno strumento semplice, intuitivo, sempre aggiornato, grazie al quale è possibile rimanere informati sulle novità del Gruppo, visionare documenti, utilizzare direttamente le risorse aziendali, partecipare attivamente a vari temi di interesse e condividerli grazie ad una community aperta e in continua evoluzione, per confrontare opinioni e informazioni e chiedere supporto. A seguito di un breve sondaggio, organizzato dall'Unità Sviluppo Risorse Umane, sono stati raccolti i primi feedback e suggerimenti per migliorare l'aspetto e l'utilizzo di questo spazio digitale. La maggior parte dei dipendenti dà una valutazione positiva delle funzionalità offerte: quasi **il 90% dei rispondenti afferma di utilizzare la nuova intranet**; la maggior parte degli utilizzatori (57%) effettua più di un accesso al giorno, principalmente per l'utilizzo di: rubrica, documenti aziendali, welfare aziendale, employee self-service, news.

Diversità e inclusione

[GRI 405-1]

Consapevoli che le caratteristiche peculiari di ciascun dipendente possano essere fonte di innovazione e di ispirazione in grado di generare nuove idee per il raggiungimento degli obiettivi aziendali, negli ultimi anni il **Gruppo FNM e Trenord** stanno investendo nello sviluppo di iniziative a sostegno dell'inclusione e della diversità, tra cui:

- **formazione** legata alle competenze acquisite con la maternità/paternità;
- attività di cura;
- introduzione dello **smart working e flessibilità oraria**;
- **sistema di welfare** ampio e strutturato.

Anche grazie a tali iniziative, a esclusione del settore tecnico manutentivo e operativo, il Gruppo FNM conta 263 donne e Trenord 814, pari rispettivamente al 38% e al 22% della forza lavoro[58].

Per quanto attiene alle assunzioni obbligatorie di personale appartenente a **categorie protette**, il Gruppo FNM e Trenord rispettano in maniera puntuale la normativa di riferimento. Al 31 dicembre 2020, si registrano in organico: 65 (di cui 20 donne) disabili ex L. 68/99 per il Gruppo FNM e 29 risorse per Trenord.

Women in Transport-EU Platform for Change

La Commissione europea ha lanciato la piattaforma **Women in Transport - EU Platform for Change** con lo scopo di rafforzare l'occupazione delle donne e le pari opportunità nel settore dei trasporti.

FNM ha sottoscritto la dichiarazione e partecipa alle attività per promuovere la diversità e incentivare e sensibilizzare il settore. A causa della pandemia in corso, nel 2020 non sono state promosse commissioni.

Il Gruppo FNM supporta i suoi dipendenti anche nei momenti fondamentali della vita. In caso di maternità, il Gruppo FNM e Trenord integrano al 100% della retribuzione rispetto a quanto garantito dall'INPS (80%) per i 5 mesi di astensione obbligatoria e per le gravidanze a rischio.

58. Dai dati riportati e dalle percentuali ricalcolate è stata esclusa la categoria "operaio" legata al settore tecnico-manutentivo e operativo.

Per quanto riguarda l'astensione facoltativa per i primi 6 mesi e per i figli di età inferiore ai 6 anni, il Gruppo FNM garantisce un'integrazione fino al 50% dello stipendio (rispetto al 30% fornito dall'INPS). Inoltre, anche per Trenord è prevista un'integrazione a favore del dipendente relativamente all'astensione facoltativa prevista dall'INPS. Nel 2020 hanno usufruito del congedo parentale 18 dipendenti del Gruppo FNM e 74 dipendenti di Trenord.

FNM S.p.A. **51%*** figure professionali donne (dirigenti e quadri)

* Il dato si riferisce alla popolazione aziendale (dirigenti e quadri) di FNM S.p.A. al 31 dicembre 2020.

Si segnala che da gennaio 2021 è operativa l'adesione a **Valore D** grazie alla quale ci sarà la possibilità di partecipare a percorsi di formazione e approfondimento sulle **tematiche Diversity&Inclusion**. L'associazione organizza e promuove corsi ed incontri per giovani donne al fine di incoraggiare l'apprendimento continuo e lo spirito imprenditoriale in azienda; middle manager per accelerare la carriera delle donne verso maggiori responsabilità e senior manager per supportare uomini e donne a sviluppare modalità di pensiero strategico e strumenti di gestione di team "trasversali".

Programma di Life Based Value - Maternity as a Master (MaaM)

Il **Gruppo FNM e Trenord** sono le **prime imprese in Italia nel settore del trasporto ferroviario** ad aver aderito ai progetti **Life Based Value** che pongono al centro i temi della **genitorialità** e della **cura delle persone** all'interno dell'azienda. L'obiettivo è quello di trasformare le esperienze di vita in preziose competenze per l'azienda e valorizzare i dipendenti. Nello specifico sono stati avviati tre percorsi formativi, uno dedicato alle neomamme e ai neopapà (**Master MaaM** con 32 adesioni da parte FNM), uno per i colleghi che svolgono attività di cura e assistenza di un famigliare o attività di volontariato (**Master Care** con 14 adesioni da parte di FNM) e i **Webinar Reach** (496 registrazioni da parte di FNM), e infine un percorso di formazione dedicato ai manager (Corso on line **Maximize** con al momento 7 adesioni).

Sistema retributivo

Il processo di determinazione della **remunerazione del personale** è definito sulla base del contratto collettivo nazionale del lavoro e del contratto aziendale di secondo livello. In aggiunta, il Gruppo FNM e Trenord dispongono di una procedura operativa interna che definisce l'erogazione di promozioni e superminimi nonché la distribuzione di premi di risultato.

Nel 2020, il programma **MBO (*Management by Objectives*)** ha coinvolto 383 dipendenti, di cui 254 impiegati di FNM e FERROVIENORD con indicatori aziendali e obiettivi di funzione e di team e 129 persone, tra dirigenti e quadri, con obiettivi aziendali e obiettivi individuali. Tutto il processo di definizione, verifica intermedia e valutazione viene effettuato attraverso la piattaforma SuccessFactors. Con il fine di accrescere la consapevolezza sugli obiettivi di CSR-Sostenibilità del Gruppo e contribuire al loro raggiungimento, è data indicazione di inserimento di almeno un obiettivo CSR all'interno del sistema di valutazione dei dirigenti della Capogruppo.

Nel **2020 ATV** ha impostato un sistema di **performance management**, basato su indicatori semplici e quantificabili. Tuttavia, date le condizioni eccezionali, non è stato possibile erogare un Premio di Risultato legato al raggiungimento di parametri misurabili. Va però segnalato che è stato comunque sottoscritto con le organizzazioni sindacali un accordo che prevede, oltre ad un corrispettivo economico, l'erogazione di *Fringe Benefits* sotto forma di "**Buoni Regalo**". Per quanto concerne una diffusione più capillare del welfare a tutti i dipendenti, sono state avviate le trattative per convertire il premio di risultato 2021, in parte o totalmente, in welfare.

Nel corso del 2020, Trenord ha predisposto la Politica Retributiva per il personale indiretto. Gli obiettivi della nuova politica sono quelli di supportare il riconoscimento dei ruoli e degli individui che portano maggiore valore aggiunto, riflettendo l'effettiva responsabilità e i risultati, di regolamentare la gestione della retribuzione fissa e degli interventi retributivi del personale di Trenord e di definire criteri e modalità di gestione del processo di Politica Retributiva.

Formazione e sviluppo dei dipendenti

[GRI 404-1] [GRI 403-5] [GRI 404-3]

Il **Gruppo FNM e Trenord** si impegnano a offrire **percorsi formativi e di sviluppo** per garantire professionalità e un elevato grado di innovazione. Nel corso del 2020, **causa l'emergenza COVID-19**, gran parte dei corsi sono stati effettuati in **modalità online**, salvo quelli che necessariamente dovevano essere organizzati in presenza.

Dare la possibilità ai propri dipendenti di raggiungere il pieno potenziale professionale attraverso attività di formazione, da un lato permette di rafforzare il know-how aziendale, dall'altro accresce la sfera personale del singolo[59]. Nel 2020 il costo medio a persona in formazione è stato di 261 euro[60].

In linea con gli anni precedenti, per le società del Gruppo FNM la formazione si è concentrata nell'area tecnico-professionale, necessaria per il conseguimento e il mantenimento delle certificazioni e delle abilitazioni tecniche. A questi si aggiunge anche il corso di **lingua inglese**, che ha coinvolto 21 persone, tra dirigenti e quadri, delle società FNM, FERROVIENORD, FNM Autoservizi ed E-Vai per un totale complessivo di 924 ore erogate.

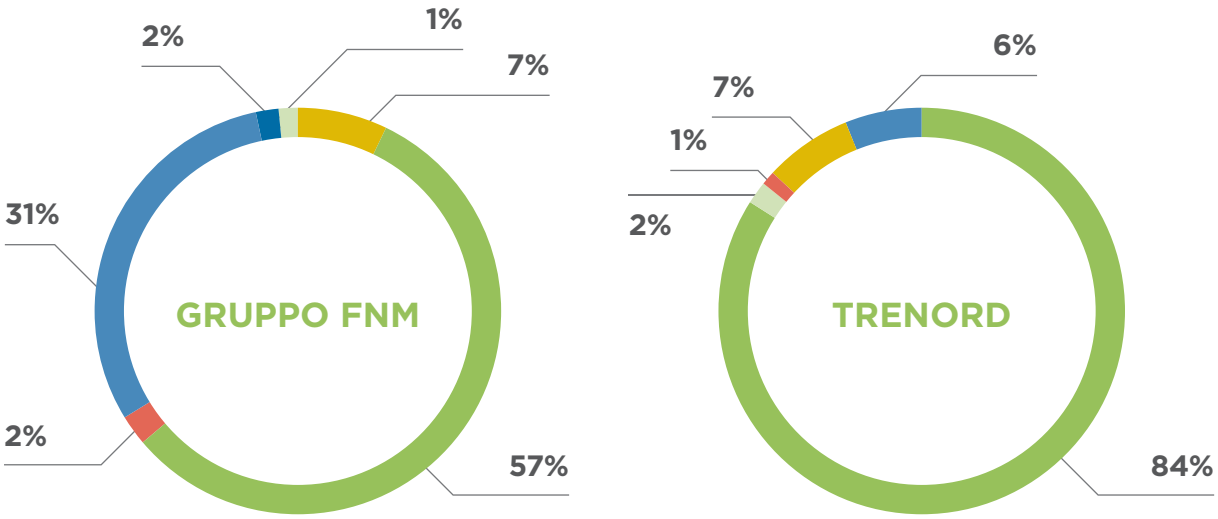
Grazie al supporto di alcuni partner esterni, tra cui Maam-Lifeed, è stato possibile trattare tematiche inerenti al lavoro da remoto, **intelligenza emotiva**, **comunicazione** e **ascolto**.

Per l'azienda **ATV** sono in arrivo due importanti novità. Il piano formativo 2021 prevedrà, infatti, una **formazione sul Sistema di Gestione Integrato**, volto a favorire in maniera organica e con logiche condivise l'approccio alle certificazioni e un modulo formativo dedicato ai comportamenti da tenere a bordo autobus in caso di criticità e/o aggressioni. Dal titolo "FormAZIONE in ATV, l'autista, l'utenza, la sicurezza", il corso vedrà il coinvolgimento di circa 120 autisti.

Nel 2020 ATV ha fornito **756** ore in lingue straniere

59. La percentuale di dipendenti (FNM, FERROVIENORD, FNMA Autoservizi, NORD_ING e MALPENSA INTERMODALE) che partecipa ai programmi formativi per lo sviluppo di carriera della persona all'interno dell'azienda è mediamente 4,14%.
60. Il dato si riferisce alle società del Gruppo: FNM, FERROVIENORD, FNMA Autoservizi, NORD_ING e MALPENSA INTERMODALE.

FORMAZIONE EROGATA PER TIPOLOGIA DI CONTENUTI (% SUL TOTALE DELLE ORE)



- Tecnica
- Salute e Sicurezza
- GDPR (Regolamento generale sulla protezione dei dati
- Continua (ex Manageriale)
- Informatica
- Anti-corruzione (231)

- Tecnico-professionale abilitativa
- Trasversale e comportamentale
- Commerciale
- Tecnico-professionale non abilitativa
- Salute e Sicurezza

DATI DI SINTESI SUI CORSI DI FORMAZIONE EROGATI, ANNO 2020

GRUPPO FNM

35.424 ore di formazione erogate

15,6 ore pro-capite

1.680 ore di formazione di **inglese** con madrelingua per il Gruppo FNM

TRENORD

212.347 ore di formazione erogate

49,6 ore pro-capite

84% della formazione **tecnico-professionale abilitativa**

Formazione in tema di CSR-Sostenibilità

Al seguito del buon esito del corso formativo su "**Strumenti e strategie per lo sviluppo della responsabilità ambientale e sociale in azienda**" erogato nel 2019 a tutti i quadri della Capogruppo unitamente alla realizzazione di un vademecum su buone pratiche e comportamenti sostenibili in azienda, si è proceduto a replicare la formazione in tema di CSR e sostenibilità alle aziende del Gruppo. Nel 2020, il corso è stato erogato a NordCom S.p.A., al termine del quale è stato somministrato ai partecipanti un questionario sulla piattaforma Mentimeter sul tema sostenibilità e climate change.

La digitalizzazione nella gestione delle risorse umane

A valle dell'avvio della nuova intranet per il Gruppo FNM, è stata attivata una **nuova sezione per FERROVIENORD** con l'obiettivo di condividere attraverso strumenti Google, accessibili anche da device mobile, **documenti aziendali**. Grazie alla intranet aziendale è stato reso accessibile il **portale ServiceNow** per la gestione dei ticket NordCom e la messa a disposizione della manualistica utente (es. manuali SAP). Tale portale è stato successivamente arricchito di contenuti, anche in relazione alle esigenze emerse con l'emergenza COVID-19. È prevista, infatti, l'ottimizzazione e automatizzazione di alcuni processi inerenti al Service Personale, grazie alla messa a disposizione dei dipendenti di funzionalità digitali.

Quest'attività s'inserisce nel **percorso di digitalizzazione intrapreso da FNM**, il quale ha l'obiettivo di ottimizzare ed automatizzare le attività svolte quotidianamente, attraverso l'uso di tecnologie innovative in ambito aziendale. In questo contesto è stato avviato, inoltre, un filone di attività atto a verificare le potenzialità ed i benefici derivanti dall'introduzione della **tecnologia RPA – Robotic Process Automation** in ambito Finanza, Amministrazione e Controllo. L'utilizzo di tale tecnologia è in fase di valutazione anche in altre aree aziendali (es. controllo di gestione).

Tra gli altri progetti vale la pena segnalare il "**Progetto Libro firma**" con l'obiettivo di digitalizzare il processo di firma dei documenti che oggi transitano dai libri firma e di ridurre una serie di criticità legate al processo di firma "cartaceo". Attraverso la piattaforma "GoSign" fornita da INFOCERT, sarà possibile consentire ai manager di firmare i documenti digitalmente con "firma qualificata" mediante client web e/o dispositivo mobile. In una prima fase "sperimentale", tale sistema sarà utilizzato per l'intera gestione del processo di acquisto per la società FERROVIENORD (documentazione tecnica, note interne, documentazione endo-procedimentale, verbali commissioni di gara, etc.) e, in caso positivo, sarà successivamente esteso a tutte le società del Gruppo e a tutti i processi aziendali.

Welfare dei dipendenti

[GRI 401-2] [GRI 403-6]

Il **welfare interno** si è sviluppato negli anni per creare un contesto lavorativo stimolante e assicurare un adeguato livello di copertura previdenziale. Tramite accordi con le organizzazioni sindacali, sono stati istituiti tre enti aziendali:



FONDO PENSIONE FNM

Istituito nel 1992 con lo scopo di erogare trattamenti pensionistici complementari.



CASSA INTEGRATIVA DI MUTUO SOCCORSO

Associazione di mutuo soccorso **per l'erogazione di sussidi integrativi del servizio sanitario nazionale e agevolazioni a supporto delle famiglie dei soci.**



CIRCOLO RICREATIVO AZIENDALE (CRA)

Associazione di promozione sociale **per la gestione di attività ricreative, culturali, turistiche e sportive. Dal 2017 sono state aperte 4 nuove sedi CRA presso Cremona, Mantova, Lecco e Fiorenza.**

ISCRITTI AGLI ENTI AZIENDALI DEL GRUPPO FNM E TRENORD AL 31 DICEMBRE 2020

Numero iscritti	Gruppo FNM [61]			Trenord [62]			Posizioni aperte/Pensionati		
	2020	2019	2018	2020	2019	2018	Posizioni aperte [63] 2020	Pensionati [64] 2019	Pensionati [64] 2018
Fondo pensione	**1.165**	1.193	1.217	**3.059**	3.630	3.463	**413**	300	198
Cassa Integrativa mutuo soccorso	**1.143**	1.152	1.192	**3.529**	3.443	3.207	**482**	436	485
Circolo Ricreativo Aziendale (CRA)	**1.183**	1.217	1.248	**3.753**	3.702	3.473	**439**	485	471

61. I dati relativi al Gruppo FNM fanno riferimento alle società: FNM, FERROVIENORD, FNM Autoservizi, NORD_ING ed E-Vai.
62. I dati relativi al Fondo Pensione fanno riferimento a tutti gli iscritti a tutti i fondi previsti da Trenord.
63. I dati si riferiscono sia al Gruppo FNM sia a Trenord.
64. I pensionati della Cassa Integrativa Mutuo Soccorso si riferiscono alle persone iscritte da dipendente per un periodo minimo di 10 anni. I pensionati del CRA non hanno limiti di iscrizione.

Tra le diverse iniziative promosse dal CRA nel periodo di emergenza COVID-19 si ricordano "**Il racconto dei bambini**" e "**In linea con lo psicologo**". Nella prima il CRA ha pensato ad un concorso apposta per i più piccoli. Si è chiesto loro di raccontare attraverso disegni, testi, poesie e canzoni il lavoro dei propri genitori ferrovieri.

La seconda iniziativa, invece, è stata creata a seguito dell'**emergenza COVID-19** che, con la sua rapida diffusione sul territorio locale e nazionale, ha richiesto di attivare tempestivamente interventi di ascolto e di supporto psicologico ed emotivo. L'ente, consapevole della necessità di dare risposta a questo bisogno crescente, ha ricercato strutture e servizi per l'attivazione e il coordinamento di spazi di ascolto, accoglienza, confronto e sostegno dei servizi sociosanitari territoriali presenti sul territorio. Ciò ha portato alla realizzazione di un servizio di "**Sportello gratuito di Ascolto e Sostegno Psicologico Telefonico**", attivato da alcuni degli psicologi che operano presso i Consultori Familiari Privati Accreditati, gestiti dalla Fondazione Fare Famiglia Onlus di Assago, in collaborazione e su richiesta di ATS Città Metropolitana di Milano.

Il programma di promozione della salute, anche per rischi non connessi al lavoro, trova applicazione nel **welfare aziendale**, grazie al quale tutti i dipendenti delle società del Gruppo FNM hanno la possibilità di **usufruire di visite mediche facoltative di medicina preventiva** (es. vaccinazione antinfluenzale). A queste si aggiungono quelle **obbligatorie** per la prevenzione delle **malattie professionali e per l'accertamento dell'assenza di tossicodipendenza** o assunzione di sostanze stupefacenti per tutti quei lavoratori che svolgono attività che li espongono a rischi per i quali è prescritta la sorveglianza sanitaria a cura dei medici competenti.

Salute e sicurezza

[GRI 403-1] [GRI 403-2] [GRI 403-3] [GRI 403-4] [GRI 403-5] [GRI 403-6] [GRI 403-7] [GRI 403-8] [GRI 403-9]

FERROVIENORD sin dal 2011 ha implementato un **Sistema di Gestione per la Salute e Sicurezza dei Lavoratori**, certificato nel 2012 ai sensi della Norma OHSAS 18001. Nel corso del 2020 è avvenuta la migrazione alla **nuova Norma UNI ISO 45001**. Il Servizio di Prevenzione e Protezione di FERROVIENORD ha in capo le attività in ambito di salute e sicurezza dei lavoratori di **FNM**, **NORD_ING** e **E-Vai**. Anche **FNM Autoservizi** implementa lo stesso sistema di gestione, coprendo tutti i lavoratori e i depositi aziendali, ad eccezione di quello di Solbiate che rientrerà nel perimetro di certificazione nel 2021. Nel caso di **La Linea** e **Martini Bus**, al Sistema di Gestione della Salute e della Sicurezza sul Lavoro si sono aggiunte le procedure previste dal protocollo d'Intesa Stato Regioni del 14/03/20 e successive modifiche.

Migrazione al nuovo sistema di gestione UNI ISO 45001:2018

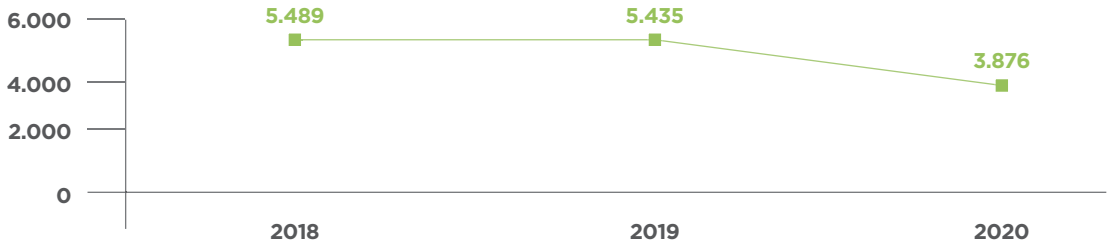
A seguito dell'avvio nel 2019 da parte di FERROVIENORD delle attività per la migrazione al nuovo standard internazionale UNI ISO 45001 è stato necessario aggiornare i documenti di sistema, organizzare riunioni periodiche di coordinamento e corsi di formazione. Nel corso del 2020 è stata quindi finalizzata la migrazione alla nuova norma attraverso audit specifici da parte dell'ente certificatore e, contestualmente, è stato avviato l'aggiornamento della valutazione del rischio relativo all'esposizione al radon e all'amianto. A questi si aggiunge la valutazione del rischio da stress lavoro correlato, dove si è provveduto ad effettuare i sopralluoghi congiunti con i medici competenti nei luoghi di lavoro presenziati.

In linea ai requisiti del Sistema di Gestione, sono state valutate durante l'anno le prestazioni in tema di tutela di salute e sicurezza attraverso riunioni periodiche, audit, selezione di indicatori e, laddove opportuno, sono state individuate azioni correttive e identificati obiettivi di miglioramento, con particolare riferimento alla formazione del personale, all'acquisizione di nuove macchine, impianti e attrezzature, alla realizzazione di interventi di miglioria agli ambienti di lavoro e di riallocazione delle risorse.

Allo scopo di rendere maggiormente efficace il sistema di gestione in materia di salute e sicurezza, **FERROVIENORD** è fortemente attiva nella predisposizione dei **corsi di salute e sicurezza** che coinvolgono ogni anno centinaia di dipendenti. Nel 2020 si è registrata una forte contrazione in quanto tutta la formazione non si è potuta svolgere in presenza. Solitamente, il corso prevede il coinvolgimento dei dipendenti in un percorso formativo di almeno quattro mesi.

Le attività svolte nel 2020 hanno permesso un allineamento dei percorsi formativi alle esigenze di aggiornamento e sviluppo dei dipendenti. Grazie al catalogo corsi di formazione e addestramento, gestito tramite la piattaforma SAP, è stato possibile tenere monitorata tutta l'attività formativa offerta.

NUMERO DI ORE DI FORMAZIONE IN AMBITO SALUTE E SICUREZZA (FERROVIENORD)



La gestione dell'emergenza sanitaria

Per assicurare la salute di dipendenti, clienti e fornitori, durante l'emergenza COVID-19 sono state implementate diverse attività. Fin dall'inizio dell'emergenza epidemiologica, sono stati da subito istituiti **due comitati** ad hoc, uno di **crisi (FERROVIENORD)** e uno di **emergenza (composto dal Direttore delle risorse umane e dalle organizzazioni sindacali)**, al fine di monitorare il corso degli eventi e se necessario prendere le opportune misure preventive e protettive per gestire il rischio COVID-19. Anche **La Linea e Martini Bus** hanno istituito un Comitato di Sicurezza Aziendale per la verifica delle regole del protocollo di regolamentazione, con la partecipazione delle rappresentanze sindacali aziendali e del RLS.

Già il 23 febbraio veniva pubblicata la prima informativa che spiegava cosa fosse il COVID-19 e quali comportamenti adottare sul luogo di lavoro per gestirlo. A questo si sono poi susseguite una serie di informative e disposizioni per limitare gli assembramenti:

- protocollo anti-contagio;
- delocalizzazione del personale del Servizio Circolazione da Saronno a 15 sedi periferiche;
- individuazione di squadre fisse e con accessi scaglionati agli spazi comuni per il personale del Servizio Manutenzione;
- piano progressivo di chiusura cantieri;
- distribuzione di DPI specifici oltre a gel igienizzante;
- fornitura di un maggior numero di mezzi di trasporto per lo spostamento degli operai;

- smart working calibrato a seconda degli scenari di emergenza;
- distanziamento sociale anche durante pause pranzo e coffee break;
- sanificazione dei luoghi di lavoro giornaliera e degli automezzi con cadenza mensile;
- misurazione della temperatura all'ingresso tramite termo-scanner e/o termocamere.

Da aprile 2020, viene redatto un **report epidemiologico settimanale** con l'andamento dei casi positivi, sospetti e in quarantena. Le consultazioni con il Top Management in merito a ruoli, responsabilità e flussi informativi per contenere il contagio e garantire la continuità operativa sono avvenute durante riunioni a distanza, sempre verbalizzate e firmate, oltre a incontri specifici con Organismi di Vigilanza, Collegi Sindacali, Comitato Controllo Rischi e Consiglio di Amministrazione.

Tutte queste attività hanno consentito di tenere **monitorata e sotto controllo la salute del personale**. Nonostante la presenza di molti casi positivi sospetti, i contatti stretti individuati sono stati limitati e non c'è stata nessuna denuncia di infortunio COVID-19.
La gestione della pandemia, nell'attuazione delle disposizioni normative emanate dalle autorità, non ha modificato i flussi informativi verso l'Organismo di Vigilanza, ma ha richiesto di allegare al Documento di Valutazione dei Rischi delle singole società i protocolli emanati. Contestualmente, la Società ha provveduto a inviare agli appaltatori l'informativa specifica per i lavoratori esterni.

Nella seconda fase dell'emergenza, per garantire un rientro graduale in sicurezza, si è provveduto a varie misure quali: **regolamentare i flussi** (sia del personale operaio che del personale d'ufficio, prevedendo orari più ampi di ingresso e uscita, oltre a un numero massimo di persone in base al numero di postazioni), **sanificare gli ambienti di lavoro** con cadenza giornaliera, **garantire la presenza di DPI specifici**, **rilevare la temperatura** a chiunque acceda ai luoghi di lavoro. Queste disposizioni sono poi state accompagnate da **informative specifiche e da un vademecum** per spiegare al lavoratore come gestire eventuali casi positivi, sospetti positivi e quarantene.

Nel 2020 è stato definito ed implementato un **Piano di Audit** sulle attività e sui luoghi di lavoro di FERROVIENORD, cui è stato aggiunto un **audit specifico** sulla **verifica del protocollo anti-COVID-19**. Tale verifica è stata effettuata anche durante gli altri audit, ove veniva richiesto un sopralluogo nei luoghi di lavoro.

L'andamento degli infortuni negli ultimi 15 anni evidenzia come le misure preventive e protettive introdotte abbiano permesso di **dimezzare il numero di infortuni**. Tuttavia, si tratta di un andamento "altalenante", che ha visto i valori oscillare fra alti e bassi di anno in anno, portando però, dopo un lungo arco temporale, ad una netta riduzione del numero di infortuni.

TASSO DI INFORTUNI REGISTRABILI E DI DECESSI DEI DIPENDENTI (SUL LUOGO DI LAVORO E IN ITINERE) PER GENERE

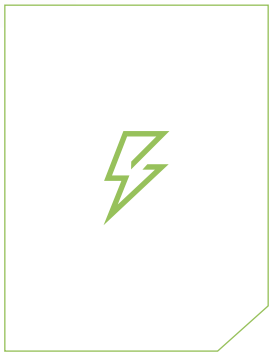
	Uomini	Donne	Totale
Gruppo FNM			
Tasso di infortuni registrabili	15,3	6,5	14,1
Tasso di decessi a seguito di infortuni	0,0	0,0	0,0
Tasso di infortuni con gravi conseguenze (esclusi i decessi)	0,3	0,0	0,3
Ro.S.Co.			
Tasso di infortuni registrabili	8,0	0,0	3,3
Tasso di decessi a seguito di infortuni	0,0	0,0	0,0
Tasso di infortuni con gravi conseguenze (esclusi i decessi)	0,0	0,0	0,0
Gestione infrastruttura ferroviaria			
Tasso di infortuni registrabili	9,7	5,7	9,2
Tasso di decessi a seguito di infortuni	0,0	0,0	0,0
Tasso di infortuni con gravi conseguenze (esclusi i decessi)	0,8	0,0	0,7
Trasporto passeggeri su gomma			
Tasso di infortuni registrabili	20,3	17,8	20,1
Tasso di decessi a seguito di infortuni	0,0	0,0	0,0
Tasso di infortuni con gravi conseguenze (esclusi i decessi)	0,0	0,0	0,0
Trasporto ferroviario (Trenord)*			
Tasso di infortuni registrabili	30,5	37,4	31,7
Tasso di decessi a seguito di infortuni	0,0	0,0	0,0
Tasso di infortuni con gravi conseguenze (esclusi i decessi)	0,4	0,0	0,3

** I tassi di infortunio del Trasporto ferroviario (Trenord) comprendono i casi COVID-19*

FNM Autoservizi adotta una **politica integrata** che si declina in un piano degli obiettivi di miglioramento ed un programma degli interventi, monitorati nel tempo. La società pone un'attenzione costante alla salute e alla sicurezza di tutte le persone: tra il 2019 ed il 2020 sono stati **completati i lavori di manutenzione degli impianti elettrici** e di **illuminazione** nei depositi di **Tradate e Solbiate**, mentre risultano ancora in corso i lavori per il miglioramento della segnaletica dei depositi. Sempre in un'ottica di sicurezza a 360 gradi, la società ha in progetto di sviluppare una campagna di valutazione più approfondita dei rischi legati agli eventi naturali significativi. Nel **2020** è stata effettuata una **valutazione specifica legata al rischio sismico**.

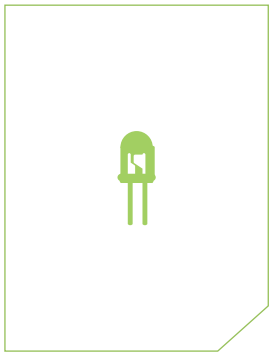
7.4. Il capitale naturale

IL PERCORSO DI SOSTENIBILITÀ DI FNM



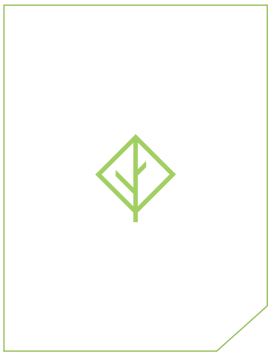
COMPONENTE DI ENERGIA ELETTRICA PROVENIENTE DA FONTI RINNOVABILI:

CIRCA 16% NEL 2020
30% A REGIME DAL 2021



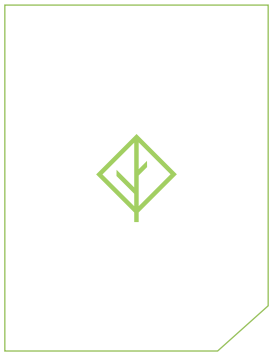
ILLUMINAZIONE A LED NELLE SALE D'ATTESA:

+ 31 %
DAL 2017



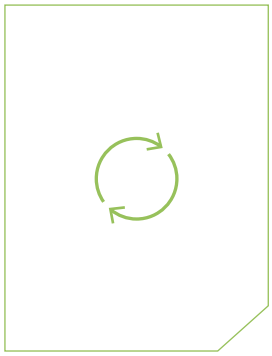
RIDUZIONE DELLE EMISSIONI SCOPE 1:

- 27% *



RIDUZIONE DELLE EMISSIONI SCOPE 2:

- 37% *



RIFIUTI PRODOTTI DA FERROVIENORD (MATERIALE FERROSO) DESTINATO A RECUPERO:

80%



TOTALE SPESA PER OPERE MANUTENTIVE DI COMPENSAZIONE PER LA TUTELA DELLA BIODIVERSITÀ:

€ 168 MILA

* Per una contestualizzazione del trend anche rispetto agli impatti COVID-19 si rimanda al resto del capitolo

Un modello di business a sostegno della lotta al cambiamento climatico

[GRI 302-3]

Il rapporto dell'*Intergovernamental Panel on Climate Change* (IPCC) pubblicato nell'autunno del 2018 ha allertato il mondo che abbiamo solo dodici anni per evitare che insorgano danni irreversibili e che si raggiunga un punto di non ritorno. È necessaria una riduzione delle emissioni del 45% rispetto ai livelli del 2010 entro il 2030 per mantenere l'aumento delle temperature al di sotto degli 1,5°C.

INDICATORI DI INTENSITÀ ENERGETICA GRUPPO FNM

0,51 (Kj/mgl pkm)

Intensità energetica per trazione/passeggeri chilometro(*) (**) - Trasporto passeggeri su gomma

1.833,64 GJ/M€

Intensità energetica per milioni di euro di ricavi - Gruppo FNM

(*) I dati relativi all'intensità per passeggero-chilometro riguardano le società appartenenti al trasporto passeggeri gomma FNM Autoservizi e ATV.
(**) Il dato riferito ai passeggeri trasportati è quello ufficiale che ATV comunica attraverso il proprio bilancio di esercizio e in tutte le rendicontazioni richieste dall'Ente di Governo provinciale del TPL e della Regione Veneto. I passeggeri trasportati sono calcolati attraverso dei moltiplicatori di utilizzo concordati negli anni con la Regione Veneto ed il Comune di Verona (per il trasporto urbano).

La sfida che il mondo dei trasporti è chiamato ad affrontare è legata alla necessità di **passare dalla gestione dell'emergenza alla gestione di nuovi tempi**. Sarà necessario, infatti, non solo adottare soluzioni transitorie di breve termine, ma anche pianificare approcci strutturati per far fronte alle sfide quotidiane. In questo contesto di forte incertezza i cambiamenti climatici impongono alle imprese di riflettere sul modo in cui questi impatteranno il business in termini di rischi, opportunità e risvolti finanziari, al fine di **mostrare resilienza e creare valore nel lungo periodo**.

La Task Force on Climate-related Disclosure (**TCFD**), istituita nel 2015 dal Financial Stability Board (FSB) col compito di elaborare raccomandazioni sulla rendicontazione dei rischi legati al cambiamento climatico, **ha riconosciuto quest'ultimo come una minaccia alla stabilità del sistema finanziario globale** e si sta adoperando per migliorare la divulgazione dei rischi finanziari legati al clima da parte delle aziende ai loro investitori, finanziatori e assicuratori.

Al fine di contribuire alla strategia europea - obiettivo emissioni zero entro il 2050 e di rispettare gli impegni presi dall'Accordo di Parigi, anche in Italia sono stati presi dei provvedimenti in ambito energetico e climatico, che hanno impatti sulle strategie delle imprese. Il **Piano Nazionale**

Integrato Energia e Clima prevede infatti obiettivi sfidanti, come quello di **ridurre le emissioni GHG del 34,6% nel settore** terziario e **dei trasporti entro il 2030**.

Il **Gruppo FNM** nel proprio percorso verso la **decarbonizzazione** ha potenziato gli ammodernamenti delle flotte, le offerte dei servizi di mobilità integrata, intermodale e sostenibile, le progettualità di contenimento dei consumi e di efficientamento, la formazione del personale per ridurre i consumi energetici, nonché l'utilizzo attento delle risorse e la tutela della biodiversità.

Il Gruppo, inoltre, consapevole dell'importanza e complessità del tema dei cambiamenti climatici e di come possa rappresentare un potenziale rischio strategico, ha avviato un'analisi del proprio modello di business con l'obiettivo di riconoscere l'impatto che il clima ha sulle performance aziendali in ognuno dei propri segmenti di business. In questo percorso, comprendere i rischi fisici e di transizione e valutarne l'impatto sarà il primo passo per meglio affinare la modalità e la gestione di questi rischi.



CONSUMI ENERGETICI (GJ)

	2020	2019	2018
Energia elettrica	**2.023.534**	**2.015.790**	**2.166.087**
Gestione infrastruttura ferroviaria	**58.005**	**73.759**	**87.777**
di cui da fonte rinnovabile	10.146	57	-
Trasporto passeggeri su gomma	**10.087**	**11.729**	**9.571**
di cui da fonte rinnovabile	680	568	433
Trasporto ferroviario (Trenord)	**1.955.442**	**1.930.301**	**2.068.739**
per Trazione	1.894.211	1.865.505	1.998.966
per impianti e uffici	61.231	64.796	69.773
Teleriscaldamento	**417**	**550**	**613**
Gestione infrastruttura ferroviaria	**417**	**550**	**613**
Trasporto passeggeri su gomma	-	-	-
Trasporto ferroviario (Trenord)	-	-	-
Gasolio	**520.552**	**663.414**	**712.572**
Gestione infrastruttura ferroviaria	**14.210**	**11.313**	**11.299**
per Trazione	12.668	10.054	9.562
per impianti e uffici	1.542	1.259	1.737
Trasporto passeggeri su gomma	**240.705**	**355.937**	**370.712**
per Trazione	240.705	355.937	370.712
Trasporto ferroviario (Trenord)	**265.638**	**296.164**	**330.561**
per Trazione	262.495	293.474	326.476
per impianti e uffici	3.143	2.690	4.085
Benzina	**299,08**	**46,11**	**48,93**
Gestione infrastruttura ferroviaria	-	-	-
Trasporto passeggeri su gomma	299,08	46,11	48,93
Gas metano	**340.823**	**361.861**	**346.578**
Gestione infrastruttura ferroviaria	**13.339**	**14.611**	**14.323**
per impianti e uffici	13.339	14.611	14.323
Trasporto passeggeri su gomma	**178.743**	**224.383**	**205.880**
per Trazione autobus	160.656	209.520	189.868
per impianti e uffici	18.087	14.863	16.012
Trasporto ferroviario (Trenord)	**148.741**	**122.867**	**126.375**

TOTALE CONSUMI ENERGETICI			
Gestione infrastruttura ferroviaria	85.970	100.233	114.012
Trasporto passeggeri su gomma	429.833	592.095	586.212
Trasporto ferroviario (Trenord)	2.369.821	2.349.332	2.525.675

Per la conversione dei consumi energetici in GJ sono stati utilizzati i fattori di conversione definiti dai parametri standard inglesi del Department for Business, Energy & Industrial Strategy aggiornati per ciascun anno.

FATTORI DI CONVERSIONE DEI CONSUMI ENERGETICI

	2020	2019	2018
kWh	0,004	0,004	0,004
ton/GJ (diesel)	45,321	45,414	45,503
ton/mc (metano)	0,001	0,001	0,001
GJ/ton (metano)	49,595	49,776	53,751
ton/l (diesel)	0,001	0,001	0,001
GJ/ton (benzina)	0,001	0,001	0,001
ton/l (benzina)	46,211	46,094	46,162



Governance ambientale

Energia

[GRI 302-1] [GRI 302-1] [GRI 302-4]

I **consumi elettrici legati alla gestione della rete**, delle **stazioni** e degli **uffici di FERROVIENORD** sono di media e bassa tensione. In particolare, tale energia è utilizzata per l'illuminazione e il condizionamento delle stazioni, per gli impianti tecnologici utili al funzionamento della rete ferroviaria e al riscaldamento invernale degli scambi, nonché degli impianti di elevazione, siano essi ascensori o scale mobili.

A fine 2019 è stata redatta la diagnosi energetica ai sensi del D.Lgs. 102/2014 con approfondimenti sui consumi di trazione elettrica, delle stazioni e del parco auto. Nel corso del 2020 i consumi non sono significativi in quanto, pur avendo registrato una forte riduzione, questa è ascrivibile di fatto alle conseguenze delle misure restrittive per la pandemia da COVID-19 .

I principali consumi di **FERROVIENORD** sono di energia elettrica. In virtù di questo, la riduzione delle emissioni può avvenire in maniera efficace mediante la stipula di contratti con la cosiddetta "Garanzia d'Origine". La nuova gara di fornitura di energia elettrica prevede a regime una quota di almeno il 30% dei consumi con Garanzia d'Origine[65]. Nel 2020 circa il 16% del totale di energia elettrica consumata tra gestione dell'infrastruttura ferroviaria e trasporto passeggeri su gomma proviene da rinnovabili, anche grazie all'importante contributo di FERROVIENORD.

ENERGIA ELETTRICA (kWh) – GESTIONE INFRASTRUTTURA FERROVIARIA

	2020	2019	2018
Energia elettrica a medio-bassa tensione acquistata	15.826.730	20.472.853	24.382.541
Energia elettrica a medio-bassa tensione autoprodotta e consumata	16.000	15.857	n.d.

65. L'energia elettrica rinnovabile è acquistata da FERROVIENORD da novembre 2020.

Impiantistica LED nelle stazioni FERROVIENORD

Sono proseguite le azioni di miglioramento in particolare per quanto riguarda la sostituzione delle lampade fluorescenti con tipologie a LED. In linea con l'obiettivo di raggiungere nei prossimi anni il 100% delle stazioni FERROVIENORD[66] illuminate con tecnologia LED, è proseguito il rinnovo degli impianti di illuminazione delle stazioni con la progressiva sostituzione delle lampade meno performanti. A fine 2020, la situazione, riferita alla numerosità delle lampade, risulta essere la seguente:

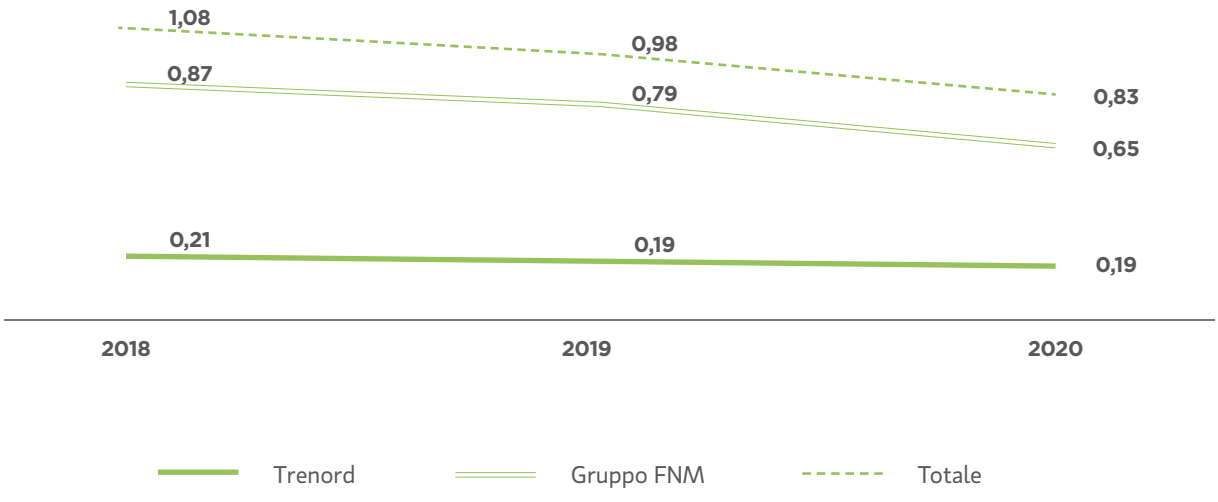


100% delle stazioni FERROVIENORD illuminate con almeno un impianto a LED

46%	63%	62%
delle FV/Sale d'attesa	delle pensiline	delle banchine
+31%	**+23%**	**+30%**
rispetto al 2017-2020*	rispetto al 2017-2020*	rispetto al 2017-2020*

* Anno di riferimento per il Piano di sostenibilità 2017-2020

CONSUMI DI ENERGIA ELETTRICA DELLO STABILE DI CADORNA (MILIONI DI kWh)



66. L'obiettivo fa riferimento all'installazione di almeno un impianto a tecnologia LED in ciascuna delle stazioni FERROVIENORD.

Nel corso del 2020, a causa delle mutate esigenze legate alla pandemia da COVID-19, non è stata indetta la gara per il rifacimento dell'illuminazione della sede di Milano Cadorna. Rispetto all'obiettivo si è comunque provveduto alla sostituzione dell'illuminazione delle banchine di stazione ed al rinnovo dell'atrio di Cadorna utilizzando i contratti di manutenzione già in essere. La sostituzione delle lampade nelle banchine si è conclusa nel mese di dicembre, mentre i lavori per l'atrio si concluderanno nei primi mesi del 2021. La gara prevista per il prossimo anno si limiterà al rinnovo tecnologico ed energetico del palazzo.

I consumi di energia elettrica legati alle **società del Gruppo FNM che offrono servizi di mobilità su gomma** sono principalmente legati a uffici e impianti.

In **FNM Autoservizi** le variazioni relative ai consumi di energia elettrica sono compatibili con il trend aziendale degli ultimi anni, che vede una graduale riduzione dei consumi dovuta all'efficientamento degli impianti esistenti ed alle **campagne di sensibilizzazione dei dipendenti** (impiegati, operatori di esercizio e manutentori). Il personale, infatti, è sensibilizzato all'uso razionale dell'energia mediante una campagna dedicata di corsi erogati sia al personale impiegatizio sia agli operatori di esercizio ed ai manutentori. La società prevede che entro il 2021 tutto il personale dipendente avrà ricevuto **specifica formazione sull'uso razionale dell'energia**. Quest'attività verrà poi accompagnata dal montaggio di sensori di presenza per l'accensione e spegnimento delle luci nelle aree comuni.

ENERGIA ELETTRICA (kWh) – TRASPORTO PASSEGGERI SU GOMMA[67]

	2020	2019	2018
Energia elettrica acquistata	2.613.081	3.100.299	2.849.819
Energia elettrica autoprodotta e utilizzata	29.432	20.251	0
Energia elettrica autoprodotta e venduta	3.303	14.185	0

Anche per **ATV** la formazione riveste un ruolo cruciale nel consumo di energia elettrica. Durante l'estate è stato, difatti, portato a termine il **modulo formativo "Riduzione dell'impatto ambientale"**, parte integrante del corso aziendale dedicato al rinnovo della Carta di qualificazione del conducente. In occasione della regolare manutenzione, la società ha altresì avviato la graduale installazione dei corpi illuminanti che utilizzano lampade LED. A questo si aggiungono, poi, due attività di monitoraggio consumi che dovrebbero terminare entro i primi mesi del 2021. La prima riguarda l'illuminazione esterna del deposito bus di Legnago dove è prevista la sostituzione completa dei corpi illuminanti in accordo con la proprietà, mentre l'altra è relativa alle perdite di aria negli impianti di aria compressa aziendali. Quest'ultima,

67. Il totale di energia elettrica non prevede la quota parte di E-Vai.

in particolare, consentirà un considerevole risparmio di energia elettrica.

In tale contesto, si segnala che La Linea e Martini Bus continuano a mantenere i due impianti fotovoltaici di potenza rispettivamente di 19,78 kW e di 10,08 kW. Anche per il 2020, tali impianti hanno prodotto energia elettrica, la cui eccedenza è stata rimessa nel mercato.

I consumi di energia elettrica di E-Vai sono legati in misura preponderante alla trazione delle auto utilizzate per il servizio di mobilità sostenibile. Nel 2020, a causa della pandemia da COVID-19, si registra una riduzione nei consumi di energia elettrica legata alle restrizioni della mobilità delle auto. Tale riduzione è stata poi bilanciata dalla crescità del servizio di mobilità offerto con il modello *Public*.

ENERGIA ELETTRICA (kWh) – E-VAI

	2020	2019	2018
Energia elettrica per la ricarica dei veicoli elettrici[68]	159.346	151.742	120.221

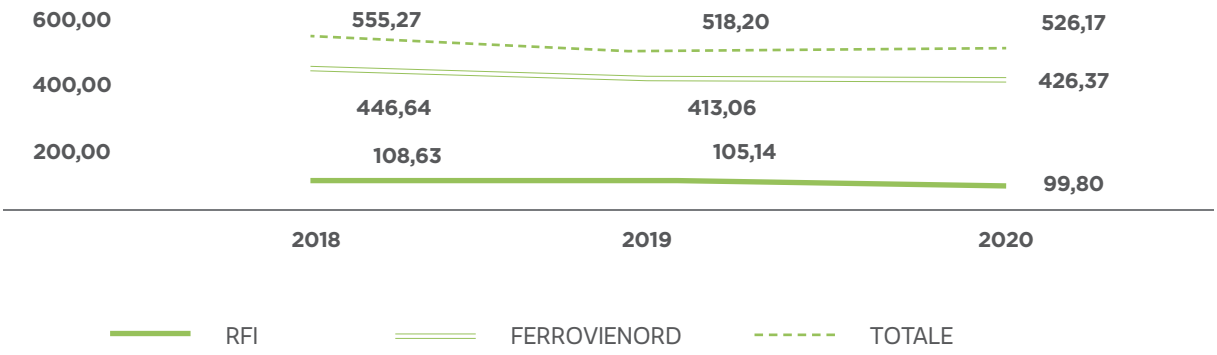
Il **trasporto ferroviario** risulta essere una delle modalità di trasporto più efficienti dal punto di vista energetico. Infatti, anche se rappresenta il 9% dei movimenti globali motorizzati di passeggeri e il 7% dei movimenti globali di merci, equivale solamente al 3% del consumo energetico dei trasporti[69]. In particolare, Trenord gestisce le attività che possono generare impatti sull'ambiente mediante il Sistema di Gestione Integrato, certificato secondo gli standard ISO 9001:2015 e ISO 14001:2015, impegnandosi a ridurre il proprio impatto diretto e ad affinare costantemente i processi per renderli sempre più efficaci ed efficienti. Grazie alle sinergie con i costruttori di convogli ferroviari, con i gestori delle infrastrutture e delle imprese ferroviarie è possibile adottare strumenti efficaci per il contenimento dei consumi di impianti e treni.

I consumi di energia elettrica ad alta tensione legati al servizio di mobilità su treno sono principalmente legati all'alimentazione del materiale rotabile.

I treni di Trenord viaggiano su rete FERROVIENORD e su rete RFI. Per quanto riguarda i consumi della rete FERROVIENORD nel ramo di Milano l'alimentazione avviene tramite l'immissione, da parte di FERROVIENORD, di energia elettrica ad alta tensione nelle condutture di trazione elettrica. L'energia è 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.

68. I consumi di energia elettrica per uffici sono riportati all'interno della sezione "La gestione della rete" del presente capitolo.
69. International Energy Agency – Tracking Report – Maggio 2020 (Link)

CONSUMI DI ENERGIA ELETTRICA AD ALTA TENSIONE* (MILIONI DI kWh)



* 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).

Si segnala che i maggiori consumi di energia elettrica per trazione su rete RFI rispetto a quelli del 2019 sono dovuti alla diversa fonte utilizzata per determinarli,[70] mentre il minor consumo di energia elettrica per trazione su rete FERROVIENORD è dovuto a una riduzione dei servizi durante il primo semestre 2020 a causa della pandemia COVID-19.

Per quanto riguarda l'energia elettrica per gli impianti e uffici si registra una lieve riduzione in conseguenza dei minori consumi. Si segnala, altresì, che nel corso del 2020 la flotta auto di Trenord è stata rinnovata con auto elettriche. I 32 veicoli elettrici entrati a regime, che hanno sostituito gli autoveicoli con motore termico hanno portato ad un leggero aumento dei consumi di energia elettrica a media/bassa tensione relativamente alla flotta aziendale.

ENERGIA ELETTRICA (kWh) – TRASPORTO FERROVIARIO (TRENORD)

	2020	2019	2018
Energia elettrica a media/bassa tensione acquistata (per impianti e uffici)	17.008.734	17.998.952	19.381.372

70. Dal 2020, è stata introdotta da RFI una nuova metodologia di rendicontazione dei consumi elettrici per trazione mediante il ricorso a un misuratore virtuale, il quale permette di stimare l'energia consumata per ogni corsa in funzione delle caratteristiche piano-altimetriche della linea percorsa, le caratteristiche della traccia assegnata (numero di fermate e velocità massima della linea) e la tipologia di convoglio utilizzato. In virtù di questa novità, si è deciso di abbandonare il precedente metodo di stima utilizzato da Trenord, basato sul consumo energetico specifico per passeggero-km.

Monitoraggio dei consumi a bordo treno

Trenord nel 2019 ha effettuato una campagna di monitoraggio dei consumi a bordo dei treni già dotati di misuratori di energia, finalizzata, tra le altre cose, a predisporre un documento di informazione del personale di condotta incentrato sulle azioni da adottare per una guida più attenta all'ambiente. Nel corso del 2020 – al fine di rispettare le misure di contenimento del COVID-19 e quindi di evitare la presenza nelle cabine di guida dei treni di personale estraneo alle attività di condotta e accompagnamento – non si è potuto dare seguito a prove "sul campo" nelle diverse condizioni di esercizio della circolazione (orari di "punta" e orari di "morbida"). In generale, tutte le attività progettuali e realizzative necessarie per l'installazione di misuratori di energia a bordo hanno subito uno slittamento.

Tuttavia, si segnala che l'arrivo dei primi nuovi convogli (ROCK/Caravaggio e POP/Donizetti), già dotati di misuratori di energia, permetteranno di ampliare i testi di prova e il monitoraggio dei consumi che riprenderà nel corso del 2021. A questo seguirà, poi, la predisposizione di uno specifico programma di formazione mirato a consapevolizzare il personale di condotta dei treni sui consumi energetici e conseguentemente a sensibilizzarlo su stili di guida atti a diminuirli, pur nel rispetto della regolarità del servizio.



Il **gas metano e il gasolio** sono utilizzati da FERROVIENORD per il riscaldamento degli uffici e delle stazioni ferroviarie. In linea con le attività di riduzione dei consumi, nel corso dell'anno, la società ha proseguito con il piano di sostituzione delle caldaie. Sono state infatti installate cinque caldaie a metano sul ramo Milano e una caldaia a metano sul ramo Iseo, mentre, per quanto riguarda gli impianti di condizionamento ne sono stati sostituiti tre sul ramo di Milano e uno sul ramo Iseo. Contestualmente, è proseguita l'attività di sostituzione anche per le caldaie a gasolio. Entro la fine del prossimo anno verrà dismessa anche l'ultima caldaia a gasolio.

In generale, l'andamento dei consumi del gasolio per il riscaldamento mostra un trend in aumento poiché la temperatura esterna si è mantenuta inferiore rispetto allo scorso anno.

CONSUMO DI GAS METANO E GASOLIO PER RISCALDAMENTO – GESTIONE INFRASTRUTTURA FERROVIARIA

	2020	2019	2018
Gas metano per riscaldamento (m^3)	336.615	367.379	357.621
Gasolio per riscaldamento (litri)	40.500	33.000	45.500

Quest'anno, il computo del gasolio per trazione tiene conto anche del consumo generato dalla movimentazione delle gru e del locotrattore di **MALPENSA INTERMODALE**. Tuttavia, l'andamento dei consumi di gasolio per la trazione dei mezzi di servizio è in calo rispetto all'anno precedente a causa del blocco di alcune attività lavorative per l'emergenza sanitaria.

CONSUMI DI GASOLIO PER LA TRAZIONE – GESTIONE INFRASTRUTTURA FERROVIARIA

	2020	2019	2018
Gasolio per trazione materiale rotabile di servizio e autoveicoli direttamente controllati (litri)	**332.755**	**263.518**	**250.538**
Per la trazione dei mezzi di servizio	107.560	131.594	115.399
Per la trazione di autoveicoli direttamente controllati	225.195	131.924	135.139

All'interno del Gruppo FNM, le società FNM Autoservizi, ATV, La Linea e Martini Bus risultano contribuire maggiormente in termini di **consumo di gasolio e gas metano** per **la trazione degli autobus**.

CONSUMO DI GAS METANO E GASOLIO PER LA TRAZIONE – TRASPORTO PASSEGGERI SU GOMMA

	2020	2019	2018
Gasolio per trazione autobus (litri)	6.286.314	9.271.733	9.652.653
Gas metano per trazione autobus (m3)	4.049.972	5.263.269	4.734.383

Nel complesso, la significativa riduzione dei consumi è dovuta alle minori percorrenze chilometriche effettuate nel 2020 a causa dello stato di emergenza COVID-19 (per un maggior approfondimento si veda il paragrafo 7.2).

Al netto dell'emergenza sanitaria, vale la pena sottolineare che tutte le società del trasporto passeggeri su gomma proseguono, seppur con geometrie variabili, le attività di ammodernamento della flotta e di formazione del personale con l'obiettivo di ridurre in maniera efficiente i consumi energetici generati dall'offerta di servizio.

FNM Autoservizi ha avviato contemporaneamente diversi progetti mirati: una campagna informativa riguardante la guida sostenibile "EcoDriving", l'acquisto di autobus nuovi a maggiore rendimento e una gestione strategica della flotta, utilizzando maggiormente gli autobus a maggior rendimento rispetto a quelli meno efficienti che man mano vengono dismessi dalla società. Grazie a tali iniziative, la società prevede una riduzione dei consumi annua pari all'1%. Inoltre, grazie alle virtuose azioni intraprese, dal 2019 al 2020 FNM Autoservizi ha ridotto il consumo di gasolio del 1,3%, quale efficienza l/km. Il parco rotabile di FNM Autoservizi è stato integrato da 6 nuovi autobus EURO VI, immatricolati tra il 2019 ed il 2020, mentre il parco auto conta ora 3 auto elettriche per la riduzione dei consumi di gasolio ed il contenimento delle emissioni.

Parallelamente, **Martini Bus** ha provveduto all'acquisto di nuovi mezzi diesel più efficienti classificati EURO VI che saranno immatricolati nell'anno 2021.

ALTRE VOCI DI CONSUMO – TRASPORTO PASSEGGERI SU GOMMA

	2020	2019	2018
Gasolio per trazione autoveicoli direttamente controllati (litri)	36.428	57.231	60.068
Benzina per trazione autoveicoli direttamente controllati (litri)	8.746	1.357	1.444
Gas metano per riscaldamento (m^3)	456.432	373.724	399.802
Gas metano per autoveicoli direttamente controllati (m^3)	4.305	4.876	6.388

In linea con le precedenti società, **ATV** provvederà all'inserimento nella flotta di una prima fornitura di bus elettrici a partire dal 2021. A seguito dell'acquisto nel 2018 di 40 nuovi mezzi urbani EURO VI a metano e di ulteriori 5 entrati in servizio nel 2020, la società rimane impegnata nella regolare manutenzione e revisione dei sistemi di iniezione mirati ad ottimizzare i consumi di carburante. In particolare, sugli autobus a metano è stato effettuato un importante investimento per la sostituzione degli iniettori con il vantaggio di rendere maggiormente efficiente il processo di combustione.

Trenord utilizza il gasolio principalmente per la **trazione della flotta di automotrici**, utilizzate sulle linee non elettrificate e per la trazione degli autobus sostitutivi. In particolare i consumi di gasolio collegati alla mobilità dei clienti si sono fortemente ridotti, in gran parte per la forte diminuzione dei consumi per la trazione dei treni a causa della pandemia.

CONSUMI DI GASOLIO PER LA TRAZIONE E IL RISCALDAMENTO (litri) – TRASPORTO FERROVIARIO (TRENORD)

	2020	2019	2018
Gasolio per trazione treni	6.163.656	6.740.974	8.110.527
Gasolio per trazione autobus sostitutivi	698.931	919.124	443.198
Gasolio per trazione autoveicoli direttamente controllati	27.125	31.729	30.529
Gasolio per riscaldamento	82.500	70.500	76.500
Totale	**6.972.212**	**7.762.327**	**8.660.753**

Per quanto riguarda il consumo di gas naturale, utilizzato dalla società solo per il riscaldamento e i servizi sanitari, si rileva un aumento di circa il 17% . Nel solo impianto di Milano Fiorenza (principale fruitore di gas naturale) la caldaia centralizzata è stata integrata da una caldaia sussidiaria in quanto la potenza termica resa per le tre officine di manutenzione non era sufficiente.

CONSUMO DI GAS METANO PER RISCALDAMENTO (m^3) – TRASPORTO FERROVIARIO

	2020	2019	2018
Gas metano per riscaldamento	3.753.571	3.089.362	3.155.437

Emissioni

[GRI 305-1] [GRI 305-2] [GRI 305-4] [GRI 305-7]

Nel corso del 2019 è stato istituito un tavolo di lavoro congiunto di confronto tra le società del Gruppo FNM (nello specifico FNM e le sue controllate FERROVIENORD, FNM Autoservizi, E-Vai, La Linea, ATV e Trenord) coordinato dalla Funzione CSR-Sostenibilità di FNM. L'obiettivo è stato quello di uniformare, partendo dall'analisi dei consumi energetici di ciascuna società, la metodologia di calcolo delle emissioni climalteranti in atmosfera per la loro rendicontazione nel Bilancio di Sostenibilità-DNF. Il risultato del tavolo di lavoro ha portato alla scelta di una metodologia per la standardizzazione dei contributi emissivi e la finalizzazione di una procedura condivisa tra le diverse società del Gruppo FNM per il calcolo delle emissioni utilizzata anche per la rendicontazione 2020.

Si riporta di seguito l'andamento delle emissioni dirette e indirette di gas serra negli ultimi tre anni, in linea con gli standard GRI.

EMISSIONI DI GAS A EFFETTO SERRA PER SCOPE (t CO_2 eq)

	2020	2019	2018
Scope 1			
Gruppo FNM	**27.625**	**37.785**	**37.824**
Trazione (gas metano, gasolio strada e rotaia, benzina)	25.943	36.224	36.116
Riscaldamento (gas metano e gasolio)	1.681	1.561	1.708
Gestione infrastruttura ferroviaria	**1.693**	**1.556**	-
Trazione (Gasolio strada e rotaia)	917	738	-
Riscaldamento (gas metano e gasolio)	776	818	-
Trasporto passeggeri su gomma	**25.932**	**36.229**	-
Trazione (gas metano, gasolio strada, benzina)	25.026	35.486	-
Riscaldamento (gas metano)	905	743	-
Trasporto ferroviario (Trenord)	**27.579**	**28.605**	**29.367**
Trazione (gas metano e gasolio)	19.913	22.276	22.470
Riscaldamento (gas metano e gasolio)	7.666	6.329	6.897
Scope 2			
Gruppo FNM	**4.766**	**7.532**	**8.839**
Gestione infrastruttura ferroviaria	**3.988**	6.548	-
Trasporto passeggeri su gomma	**777**	984	-
Trasporto ferroviario (Trenord)	**161.557**	170.225	185.363

LEGENDA TABELLA

* La metodologia di calcolo e i fattori emissivi utilizzati sono specificati in un paragrafo dedicato inserito in coda all'appendice.

I fattori emissivi utilizzati, sia per lo Scope 1 sia per lo Scope 2, sono quelli proposti da ISPRA (Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale).

Alcune definizioni:

• **Scope 1**: emissioni dirette dovute al consumo di gasolio, gas metano e benzina per la trazione del materiale rotabile (ferroviario e su gomma) e per il riscaldamento degli impianti della rete e delle sedi [Scope 1 del Greenhouse Gas Protocol (GHGP)].

• **Scope 2**: emissioni indirette derivanti dai consumi di energia elettrica e teleriscaldamento acquistati dalla rete [Scope 2 del Greenhouse Gas Protocol (GHGP)].

• **Market based**: la metodologia market based prevede di calcolare le emissioni tenendo in considerazione politiche di acquisto e specifici accordi contrattuali sottoscritti con il fornitore di energia elettrica, come, nel caso specifico del Gruppo FNM, le Garanzie di Origine per l'elettricità (proveniente da sole fonti rinnovabili) delle colonnine di ricarica utilizzate dalle vetture di E-Vai.

Per la quota di energia non acquistata sulla base di specifici accordi contrattuali tra le società del Gruppo e il fornitore di energia elettrica è stato utilizzato il fattore emissivo medio associato al totale della produzione lorda di energia elettrica a livello nazionale (pari a 296 gCO_2/kWh - Fonte: Annex 2 del NIR 2020), ritenuto più rappresentativo e coerente.

INDICATORI DI INTENSITÀ CARBONICA GRUPPO FNM

0,032 gCO_2e/mgl pkm

Intensità carbonica per trazione/passeggeri chilometro (*) (**) - Trasporto passeggeri su gomma

115,15 tCO_2e/M€

Intensità carbonica per milioni di euro di ricavi - Gruppo FNM

(*) I dati relativi all'intensità per passeggero-chilometro riguardano le società appartenenti al trasporto passeggeri gomma FNM Autoservizi e ATV
(**) Il dato riferito ai passeggeri trasportati è quello ufficiale che ATV comunica attraverso il proprio bilancio di esercizio e in tutte le rendicontazioni richieste dall'Ente di Governo provinciale del TPL e della Regione Veneto. I passeggeri trasportati sono calcolati attraverso dei moltiplicatori di utilizzo concordati negli anni con la Regione Veneto ed il Comune di Verona (per il trasporto urbano).

Nella lotta al cambiamento climatico, se da un lato il rinnovamento della flotta appare centrale per le società del **trasporto passeggeri su gomma**, dall'altro formare i propri dipendenti ai corretti comportamenti per la prevenzione dell'inquinamento atmosferico risulta altrettanto importante.

Nel 2020 **FNM Autoservizi** si è concentrata sul mantenimento in efficienza dei mezzi circolanti e ha integrato il suo parco rotabile con 6 nuovi autobus EURO VI. Durante il periodo di riduzione del servizio dovuto all'emergenza sanitaria, tuttora in atto, è stato in generale privilegiato l'uso dei mezzi più recenti e, di conseguenza, performanti dal punto di vista dell'impatto ambientale, in termini di consumi e di relative emissioni in atmosfera.

In tale ambito, si segnala che FNM Autoservizi ha definito un target specifico relativo alle emissioni prodotte: - 2% entro il 2021. Altre società, come ad esempio ATV, hanno deciso di implementare il sistema di gestione ambientale a tutte le sedi aziendali, estendendo così la certificazione a tutte le sedi di Verona.

Diverso è invece il **caso di E-Vai**. Come precisato in passato, i servizi di E-Vai sono a zero emissioni[71] di CO_2, in quanto il 100% dell'energia per la ricarica delle auto è proveniente da fonti rinnovabili certificate.

71. Emissioni Scope 2 – market based legate al servizio di mobilità sostenibile di E-Vai.

100% DELL'ENERGIA
per le colonnine di ricarica da fonti rinnovabili certificate

0 EMISSIONI DI CO_2
Scope 2 – market based per la mobilità sostenibile di E-Vai

Dall'inizio del servizio a fine 2020, le **auto elettriche** di E-Vai hanno percorso un totale di 6.342.615 km evitando l'emissione di circa 782,92 tCO_2[72] che altrimenti sarebbero state generate dalla combustione di carburante. Nel 2020, per un totale di 1.288.294 km sono state evitate circa 161 tCO_2. Nel corso del 2020, sono state effettuate in particolare due gare riguardanti l'approvvigionamento di nuove auto elettriche di ultima generazione (con relativa maggiore efficienza nell'utilizzo e nel consumo di kW) e l'assegnazione di gran parte del servizio di ricarica delle auto in 33 diverse località lombarde (anche in questo caso colonnine di ultima generazione).

Emissioni indirette di gas ad effetto serra

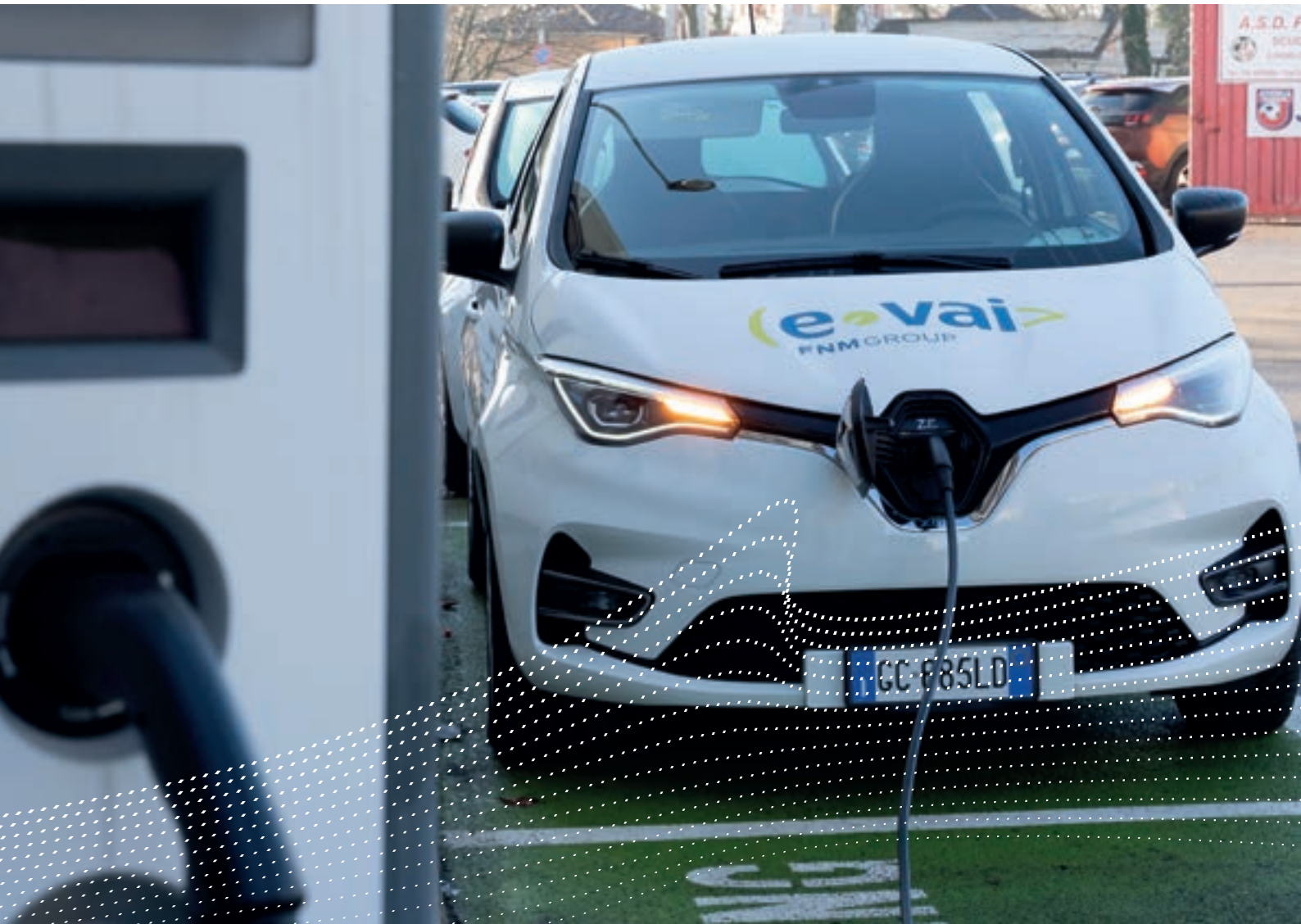
Nel 2020, il Gruppo FNM per avvicinarsi alla rendicontazione delle emissioni che non sono sotto il diretto controllo aziendale, ma indirettamente dovute alla sua attività, e soddisfare in parte la richiesta del GRI 305-3 ha mappato le emissioni equivalenti di CO_2 derivanti dai viaggi di lavoro. Nello specifico, sono stati presi in considerazione i chilometri percorsi dalle autovetture di proprietà dei dipendenti del Gruppo per i viaggi di lavoro e i chilometri effettuati attraverso treno e aereo[73].

EMISSIONI INDIRETTE GHG DERIVANTI DA VIAGGI DI LAVORO (t CO_2 eq)

	2020
Viaggi di lavoro in auto	2,31
Viaggi di lavoro in treno	1,22
Viaggi di lavoro in aereo	3,29
Totale	**6,82**

72. Guida sul risparmio di carburanti e sulle emissioni di CO_2" – anno 2015 a cura del Ministero dello Sviluppo Economico, Ministero dell'Ambiente e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti". [3.797.599 km percorsi fino a dicembre 2018, 132 gCO_2 /km = 501,28 tCO_2 + 1.256.722 km percorsi nel 2019, 125 gCO_2 / km = 157,09 tCO_2 = 658,37 tCO_2 risparmiate dall'inizio del servizio].
73. Il numero dei chilometri percorsi dalle auto private è ottenuto attraverso l'estrazione SAP. Per poter ottenere informazioni in merito alla distanza chilometrica di alcune tra le principali tratte percorse in treno e aereo, è stato utilizzato l'applicativo EcoTransit. Link
Per il calcolo delle emissioni derivanti dai viaggi in auto sono state prese in considerazione le emissioni chilometriche auto passeggeri della Banca dati Ispra dei fattori di emissione medi del trasporto stradale in Italia. Link
Per il calcolo delle emissioni derivanti dai viaggi in aereo e treno sono stati applicati i fattori di conversione del Department for Business, Energy & Industrial Strategy. Link

Nel 2020, Trenord ha completato il processo di rinnovo della flotta di servizio con 32 autovetture elettriche, in sostituzione del precedente parco endotermico, permettendo una mobilità del personale a impatto zero. Oltre a ciò, Trenord ha avviato negli scorsi anni la **piantumazione di circa 900 alberi di 70 specie differenti**, distribuite sui diversi siti manutentivi e depositi dell'azienda, consentendo un rilevante effetto di compensazione degli impatti correlati alle emissioni di CO_2 in atmosfera. Nel 2020, l'indice di intensità energetica di Trenord rispetto ai passeggeri-km trasportati è stato pari 0,66 kJ/mgl pkm, mentre l'indice emissivo è stato pari a 0,054 gCO_2e/mgl pkm. Parallelamente, l'indice di intensità energetica di Trenord rispetto ai ricavi è stato pari 3.371 GJ/M€, mentre l'indice emissivo è stato pari a 269 tCO_2e/M€.



Altre emissioni inquinanti in atmosfera

Presso gli impianti della rete gestiti da FERROVIENORD le sostanze lesive per l'ozono sono riscontrabili esclusivamente all'interno degli impianti di condizionamento con tipologia di gas refrigerante R22 che risultano essere pari a quattro impianti sul ramo Milano ed a uno sul ramo Iseo.

Le società operanti nel settore del trasporto su gomma (FNM Autoservizi e ATV) si impegnano a ridurre le **altre emissioni dei gas legate agli scarichi** tramite il rinnovamento della flotta e la manutenzione periodica dei mezzi. I dati riportati in tabella si differenziano rispetto a quelli pubblicati nel precedente Bilancio di Sostenibilità-DNF 2019, poiché nel 2020 è stata utilizzata una nuova e più rappresentativa metodologia di calcolo delle emissioni che utilizza coefficienti di conversione, pubblicati sul portale SINAnet di Ispra, basati sulle stime dei fattori di emissione medi relativi al trasporto stradale nazionale. Tali fattori di emissione sono calcolati sia rispetto ai chilometri percorsi che rispetto ai consumi, con riferimento sia al dettaglio delle tecnologie che all'aggregazione per settore e combustibile, elaborati a livello totale e distintamente per l'ambito urbano, extraurbano ed autostradale. La precedente metodologia di calcolo utilizzava invece generici coefficienti medi.

ALTRE EMISSIONI DI INQUINANTI (t) – TRASPORTO PASSEGGERI SU GOMMA

	2020	2019	2018
CO	32,52	46,07	52,25
NOx	117,66	166,22	188,98
VOC	9,88	13,12	14,21
CH_4	6,76	8,54	8,16
N_2O	0,22	0,37	0,34
PT	9,62	13,78	16,14
SO_2	0,07	0,10	0,10

CO: monossido di carbonio, prodotto in combustioni a difetto di aria;

NOx: miscela costituita per il 98% da NO e per il 2% da NO_2 derivante dai processi di combustione;

VOC: "Volatile Organic Compounds", comprende diversi composti chimici le cui molecole presentano un'elevata volatilità;

CH_4: metano

N_2O: protossido di azoto, gas serra di lunga durata

PT: particolato, sostanze disperse in aria, rappresentano l'inquinante a maggior impatto nelle aree urbane;

SO_2: biossido di zolfo, si forma nel processo di combustione per ossidazione dello zolfo presente nei combustibili solidi e liquidi (carbone, olio combustibile, gasolio).

Si evidenzia che tutti i parametri di inquinamento prodotti nel 2020 sono diminuiti rispetto al 2019, anche a causa della riduzione del servizio con relativo decremento dei chilometri percorsi dovuto all'emergenza sanitaria COVID-19. FNM Autoservizi e ATV tramite l'acquisto di mezzi sempre più moderni e la dismissione dei mezzi più inquinanti si impegnano a diminuire di anno in anno questa tipologia di emissioni.

Acqua

[GRI 303-1] [GRI 303-2] [GRI 303-3] [GRI 303-4] [GRI 306-1]

Le risorse idriche, utilizzate dal Gruppo FNM principalmente per fini igienico-sanitari, per la pulizia delle stazioni, dei mezzi e per le attività manutentive, sono prevalentemente garantite dall'allacciamento all'acquedotto pubblico. Il Gruppo rispetta gli standard e la normativa vigente sul tema.

PRELIEVI IDRICI PER FONTE (m³)

	2020	2019	2018
Gruppo FNM	**226.003**	**270.133**	**324.039**
Gestione infrastruttura ferroviaria	200.737	233.902	287.266
Trasporto passeggeri su gomma	25.266	36.231	36.773
Trasporto ferroviario (Trenord)	298.246	328.092	432.876

Al fine di ridurre il consumo di acqua di tutte le utenze aziendali nonché di monitorarle più precisamente, nell'ambito del Sistema di Gestione Integrato, sono stati individuati due indicatori, per il ramo Milano e per il ramo Iseo. Gli scarichi del Gruppo FNM e Trenord afferiscono pertanto alle seguenti due categorie:

- scarichi di origine domestica derivanti da consumi idrici per fini igienici;
- scarichi di origine industriale legati ad attività di manutenzione e lavaggio dei mezzi e degli impianti.

Il 100% dell'acqua consumata per fini igienico-sanitari è scaricata in fognatura, la quota parte di acqua utilizzata per dilavamento dei piazzali è trattata da sistemi disoleatori (destinata in pozzi perdenti).

FNM Autoservizi effettua annualmente campionamenti ed analisi dei reflui prodotti presso i propri depositi. Tra il 2019 ed il 2020 sono state effettuate prove di emergenza ambientale presso i depositi FNMA di Saronno, Edolo e Tradate.

Per **ATV**, gli interventi di ammodernamento degli impianti di trattamento acque nei depositi di Garda, Badia Calavena e San Giovanni Ilarione sono concordati con il proprietario degli immobili. Per questi stabili, è prevista entro il 2022 l'installazione di misuratori di portata nei depuratori per quantificare con maggior precisione il quantitativo di acqua ricircolata.

Presso il deposito di **La Linea**, il 70%

dell'acqua proveniente dalle operazioni di lavaggio e di ufficio sono convogliate in un impianto di trattamento e sottoposte a pretrattamenti di sabbiatura e disoleazione nelle vasche interrate. Nel 2019 l'impianto di lavaggio è stato sostituito e rispetto all'impianto precedente è diminuita leggermente la quantità di acqua riutilizzabile dopo il trattamento, ma si rileva una maggiore riduzione dei consumi generali di energia elettrica e acqua di acquedotto.

I **consumi idrici connessi al trasporto ferroviario** sono correlati sia alle attività manutentive e al lavaggio dei rotabili svolte nei vari siti, sia all'utilizzo igienico-sanitario da parte del personale d'impianto. La riduzione del consumo complessivo registrata nel 2020 è da addursi principalmente all'emergere del contesto emergenziale, che dal mese di marzo 2020 ha determinato una contrazione sia della produzione che degli usi civili, a seguito della parziale adozione del lavoro da remoto, nonché all'ottimizzazione delle attività di monitoraggio dei prelievi nei vari siti e ad una più efficace identificazione delle perdite nelle reti idriche di adduzione. Presso il sito di manutenzione di Novate Milanese, inoltre, l'impianto di trattamento acque reflue nel 2020 ha consentito un maggiore riciclo di parte dell'acqua trattata (+15% circa rispetto al 2019). Sempre nell'ottica di riduzione dei consumi, nel 2020 è stata approvata la progettazione di interventi di gestione delle acque meteoriche non contaminate del sito di Novate Milanese.

Rifiuti

[GRI 306-2]

Le società del Gruppo FNM producono per le loro attività di ufficio rifiuti assimilabili a quelli urbani. Altri rifiuti derivano dalle attività specifiche, come ad esempio batterie esauste delle auto elettriche, materiali derivanti dalle attività di manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e dei depositi e scarti derivanti da manutenzione e pulizia dei rotabili sia in ferro sia in gomma.

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

Nel corso dell'anno 2020 si è registrato un aumento della produzione di rifiuti legati alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria. Da un lato la pandemia e il conseguente blocco della rete hanno consentito di effettuare attività straordinarie di manutenzione dell'infrastruttura del ramo di Milano, dall'altro vi è stato un ritardo nello smaltimento dei rifiuti prodotti nell'anno precedente.

PRODUZIONE DI RIFIUTI (kg)

	2020	2019	2018
Gruppo FNM	**10.510.391**	**8.431.950**	**5.568.389**
Gestione infrastruttura ferroviaria	**6.007.082**	**3.344.344**	**644.446**
Rifiuti non pericolosi	5.748.120	3.228.220	349.729
Rifiuti pericolosi	258.962	116.124	294.717
Trasporto passeggeri su gomma	**252.036**	**609.255**	**927.108**
Rifiuti non pericolosi	78.864	152.684	104.290
Rifiuti pericolosi	173.172	456.571	822.818

L'attività di smaltimento è affidata a ditte esterne specializzate e sebbene non sia possibile rilevare la modalità di smaltimento dei rifiuti prodotti dalla gestione dell'infrastruttura, si segnala che circa l'**80% dei rifiuti prodotti da FERROVIENORD**, composto da materiale ferroso (rifiuti ferrosi e altri metalli, rottame, rotaie, rame e alluminio) **è destinato a recupero** attraverso la sua vendita a terzi.

Per rendicontare al meglio la scomposizione per modalità di smaltimento di questi rifiuti prodotti, in ottemperanza alle richieste del GRI

Standard 306-2 "Rifiuti per tipo e metodo di smaltimento", la funzione CSR-Sostenibilità ha avviato **un tavolo di lavoro con le Direzioni Sviluppo Infrastrutture e Sicurezza Ambiente Cantiere di FERROVIENORD** che ha portato all'individuazione di due siti campione. Dalla raccolta e analisi dei dati condotta si è giunti a soddisfare la richiesta del GRI Standard; inoltre, sono emerse importanti indicazioni che andranno implementate e permetteranno nel 2021 di stilare specifiche tecniche da inserire nei contratti d'appalto con le ditte terze incaricate della raccolta e dello smaltimento e di definire una procedura a tal fine.

Progetto Pilota rifiuti

La produzione di rifiuti di FERROVIENORD, che conta nel 2020 il 95% rispetto a quelli prodotti dall'intero Gruppo FNM, si compone di una quota parte prodotta direttamente dalla società (FERROVIENORD) e di una quota parte prodotta indirettamente dalle aziende appaltatrici. Attualmente i rifiuti vengono mandati per lo più a recupero (R13), ma non si hanno informazioni circa la quantità recuperata (riuso o riciclo) perché non previste dai contratti in essere con l'azienda incaricata dello smaltimento. Per soddisfare le richieste del D.Lgs. 254/2016 e dei GRI Standard con riferimento alle tematiche rifiuti è stato istituito un tavolo di lavoro che coinvolge le Direzioni di FERROVIENORD coordinate dalla Funzione CSR-Sostenibilità di FNM.

Con particolare riferimento ai rifiuti prodotti indirettamente (dalle imprese appaltatrici), nell'ambito del tavolo di lavoro avviato, si è ritenuto di procedere con la selezione a campione di due appalti per i quali sono state nel corso dell'anno recuperate interamente tutte le informazioni sulle quantità prodotte e il relativo metodo di smaltimento. A fronte delle dichiarate priorità di Regione Lombardia per la realizzazione di opere sostitutive, finalizzate all'eliminazione dei passaggi a livello e, in generale, al miglioramento dell'accessibilità attraverso la creazione di piste ciclopedonali e di opere impiantistiche (quali illuminazione pubblica, impianto idraulico smaltimento acque meteoriche e relativo impianto elettrico) e opere complementari (segnaletica, barriere di sicurezza, opere a verde), è stata avviata una raccolta dati per l'appalto di Gerenzano[74], conclusosi nel 2020, e l'appalto Rovellasca Manera[75],che si concluderà il prossimo anno.

Mentre il primo appalto ha evidenziato unicamente la produzione di rifiuti non pericolosi tutti destinati allo smaltimento in discarica, il secondo **garantirà il riutilizzo di circa 5,5 milioni di chilogrammi di terra e rocce da scavo** presenti in cantiere. Nel corso del 2020 sono state riutilizzate in totale 1.649 tonnellate di terre.

74. Il progetto definitivo è stato approvato da Regione Lombardia (Direzione Generale Infrastruttura e Mobilità) ai sensi del Regolamento Regionale del 26 novembre 2002 n. 11 - "Regolamento per la gestione tecnica e finanziaria degli interventi sulla rete ferroviaria regionale in concessione a norma dell'art. 23 della legge regionale 22 ottobre 1998, n. 22 e successive modifiche e integrazioni" con Decreto n. 9046 del 29 ottobre 2015
75. Regione Lombardia ha approvato con Decreto n. 17078 del 22/11/2018 il progetto in linea tecnica ed economica. L'intervento è stato approvato anche dalle amministrazioni comunali interessate.

Lo smaltimento dell'amianto

Tutti i manufatti contenenti amianto sono censiti e periodicamente monitorati per assicurarne un adeguato stato di conservazione ed evitare fenomeni di deterioramento che potrebbero causare il rilascio di fibre pericolose nell'ambiente. FERROVIENORD ha effettuato un campionamento delle fibre aerodisperse in tutti i siti in cui sono presenti amianto o Fibre Artificiali Vetrose (FAV) e ha avviato un progetto per indagare l'eventuale presenza di amianto anche in altre parti dei fabbricati oltre che nelle coperture. La società si è posta come obiettivo quello di bonificare l'unica copertura rimasta in cui sono presenti fibre di amianto entro la fine dell'anno 2021.

Nelle **società appartenenti al trasporto passeggeri su gomma** sono presenti analoghe iniziative per una gestione migliore del rifiuto all'interno dei singoli depositi. Ne è un esempio **FNM Autoservizi**, i cui rifiuti speciali vengono stoccati in punti di raccolta temporanei presso il magazzino e/o officina per poi essere prelevati e trasportati allo smaltitore finale dal fornitore. Tutte le operazioni di manutenzione vengono effettuate presso l'officina del deposito FNM Autoservizi di Saronno e gli eventuali sversamenti incontrollati sono gestiti dall'impianto di trattamento delle acque (disoleatori) presente presso lo stesso deposito. L'attenzione di FNM Autoservizi si spinge oltre; prevede infatti di aumentare del 5% entro il 2021 il totale dei rifiuti recuperati anziché destinati alla discarica.

In **ATV**, sono in fase di riorganizzazione i depositi temporanei dei rifiuti che permetteranno di separare in maniera più mirata i rifiuti ed al contempo di identificare aree adeguate per il loro stoccaggio, con l'obiettivo di salvaguardare il terreno sottostante. A questo si aggiunge l'offerta ai propri dipendenti di un modulo formativo "Riduzione dell'impatto ambientale", in cui sono state anche affrontate le tematiche inerenti al comportamento da tenere a seguito di spandimenti accidentali di carburante o liquidi di funzionamento durante il servizio.

La **produzione di rifiuti nel trasporto ferroviario**, come anche per la gestione dell'infrastruttura, varia in funzione dei cicli manutentivi e delle attività di pulizia dei rotabili effettuate, nonché sulla base delle attività manutentive degli impianti fognari e di depurazione reflui. Nel caso di **Trenord**, l'efficace implementazione di azioni migliorative nella gestione delle acque reflue e i ridotti volumi di erogazione del servizio a causa dell'emergenza sanitaria hanno permesso una riduzione di circa un terzo dei rifiuti non pericolosi.

PRODUZIONE DI RIFIUTI (kg) – TRASPORTO FERROVIARIO (TRENORD)

	2020	2019	2018
Trasporto ferroviario (Trenord)	**4.251.273**	**4.478.351**	**3.996.835**
Rifiuti non pericolosi	1.678.416	2.494.053	2.393.163
Rifiuti pericolosi	2.572.857	1.984.298	1.603.672

Al contrario, l'aumento di circa un terzo dei rifiuti pericolosi prodotti è dovuto essenzialmente al corrispondente incremento del 30% delle attività di demolizione rotabili obsoleti effettuate nel 2020 afferenti al sito di Novate Milanese.

Biodiversità

[GRI 304-1] [GRI 304-2] [GRI 304-3] [GRI 413-2]

L'infrastruttura e il trasporto ferroviario sono il settore di attività del Gruppo FNM che ha un maggior impatto paesaggistico e sulla biodiversità. Se da una parte 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 gli impatti sul paesaggio. Per questo **FERROVIENORD**, in collaborazione con **NORD_ING**, valuta sempre i rischi relativi all'impatto paesaggistico sui siti coinvolti e il grado di incidenza dell'opera futura.

In linea con questa politica, è nata l'esigenza di realizzare opere di accompagnamento *post operam*. Tra le principali in corso si citano:

- Il **collegamento ferroviario T1 e T2 di Malpensa** entra nell'area del Parco Naturale del Ticino, riconosciuto patrimonio dell'UNESCO. Nel 2017 sono state effettuate opere di compensazione e mitigazione ambientale, con l'obiettivo di ricreare gli ambienti persi minimizzando l'impatto visivo. Le opere hanno previsto l'inerbimento di oltre 170.000 mq, la piantumazione di specie autoctone e di aree boschive per un totale di 86.000 mq e il ripristino di sottopassi faunistici. Nel 2020 NORD_ING ha svolto la manutenzione delle opere a verde mediante taglio, inerbimento e piantumazione degli oltre 250.000 mq di terreno compensati. Inoltre, sono stati effettuati monitoraggi ambientali con particolare riguardo alle componenti idriche sotterranee. Parallelamente, la società intende sviluppare, nel corso del prossimo anno, progetti di compensazione ambientale e biodiversità per il progetto di collegamento ferroviario T2 Malpensa-RFI Sempione.
- Il **prolungamento del collegamento ferroviario MXP T2-RFI Sempione**. È stato

eseguito un monitoraggio *ante operam* delle componenti fauna e flora delle aree boschive interferite dall'intervento. La progettazione è stata finalizzata e dettagliata in tutti i suoi aspetti.

- **Castano – Turbigo interventi ambientali e paesaggistici**. A seguito delle opere di compensazione e mitigazione delle aree boschive e delle connessioni ecologiche svolte negli ultimi anni, sono stati creati dei corridoi ecologici su cui nel 2020 è stata eseguita un'attività di manutenzione delle aree boschive nella tratta Castano – Turbigo. Sono, inoltre, in corso con il Parco del Ticino gli accordi per la cessione delle aree boschive e delle connessioni ecologiche.

- In corso le **opere di consolidamento sul ponte sul Ticino**. Durante le attività propedeutiche all'inizio dei lavori di consolidamento è stata posta l'attenzione sulla movimentazione del suolo, e del sottosuolo in fase di cantiere.

Si segnala, inoltre, che il monitoraggio relativo all'utilizzo dei sottopassi faunistici dopo il primo anno dalla realizzazione delle opere 2015-2016 si è concluso con ottimi risultati.

Complessivamente, tra il 2016 e il 2019, il maggior numero di passaggi nei sottopassi è da attribuirsi a murini (Murinae) e ai gatti domestici (Felis catus) ma i sottopassi faunistici sono stati utilizzati in modo intensivo anche da specie come la volpe rossa (Vulpes vulpes), il tasso (Meles meles), il riccio comune (Erinaceus europaeus) e i leporidi (Leporidae). Interessante è anche l'utilizzo dei sottopassi da parte del biacco (Hierophis viridiflavus). Come è stato possibile osservare sia tramite il rilievo delle impronte sia tramite l'uso delle fototrappole, dal 2016 al 2019 sono aumentati i taxa che hanno utilizzato i sottopassi mentre i taxa che utilizzavano già i sottopassi nel 2016 li hanno utilizzati maggiormente nel 2019 e sono stati rilevati anche in sottopassi che avevano precedentemente ignorato. Dal 2016 al 2019 i sottopassi hanno quindi incrementato il loro valore ecologico e hanno contribuito al miglioramento del contesto paesaggistico e ambientale dove sono stati posti e del quale sono diventati un importante elemento funzionale.

Totale spesa per opere manutentive di compensazione

€ 168 mila

(2020)

Rumore e vibrazioni

[GRI 413-2]

L'**impatto sonoro delle attività del Gruppo FNM** e di Trenord è dovuto principalmente al transito dei treni e assume particolare rilevanza nei contesti di forte urbanizzazione. In tale contesto, FERROVIENORD si impegna ad adottare soluzioni agendo direttamente sui binari con riduttori di emissioni acustiche e impianti lubrificanti delle rotaie e a eseguire analisi e monitoraggi delle emissioni in collaborazione con NORD_ING. La società, infatti, conduce una mappatura acustica quinquennale sulle linee ferroviarie percorse da più di 30 mila convogli all'anno ed elabora piani di azione finalizzati alla gestione del rumore ambientale in termini di stime di riduzione del numero di persone esposte.

Tra i progetti conclusi nel corso dell'anno si menziona: lo **studio acustico** e successiva realizzazione di interventi mitigativi e relazione forestale in seguito alla prossima realizzazione del raddoppio Seveso-Meda e Seveso-Camnago e PM Baruccana; uno studio presso la tratta Novara-Sacconago e nel nodo di Bovisa. A questi, si aggiunge lo studio acustico, atmosferico e del traffico relativamente all'opera sostitutiva di alcuni passaggi a livello presso Locate Varesino.

Risultano essere in corso, invece, il monitoraggio ambientale con particolare riguardo alle componenti idriche sotterranee, rumore e vibrazioni flora e fauna a seguito della realizzazione del collegamento ferroviario T1-T2; lo studio acustico vibrazionale del Raddoppio della tratta Inverigo-Arosio e lo studio acustico vibrazionale dell'adeguamento a standard dell'impianto di Castagneto, Borgonato, Bornato e della Nuova Fermata Brescia Violino e del nodo di Bovisa.

Tra i progetti conclusi, si segnala inoltre la sperimentazione nel comune di Vanzaghello di un dispositivo a modulo per l'isolamento di vibrazioni a bassa frequenza e ad ampio spettro, con **Phononic Vibes** (start up nata nell'ambito del Politecnico di Milano) che permette attraverso l'interramento di questi moduli di ridurre le vibrazioni provenienti dai treni.

FERROVIENORD ha in programma di sviluppare una sperimentazione attraverso la posa di 1000 metri di traverse con **materassino "USP"** sulla tratta Bovisa-Seveso Meda. L'attività iniziata nel 2019 con la misurazione delle vibrazioni *ante operam* si è conclusa con la misurazione *post operam* dopo la posa. Tuttavia, i nuovi convogli più performanti che saranno immessi in servizio dal 2020 ridurranno le emissioni acustiche, limitando la necessità di installare nuove barriere fonoassorbenti oggi presenti su 12,4 km di rete ferroviaria.

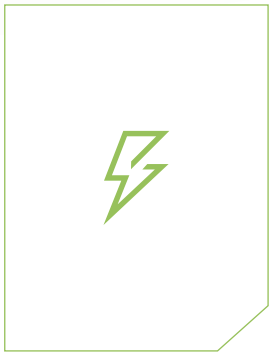
FNM Autoservizi gestisce la tematica della mitigazione del rumore e delle vibrazioni attraverso un sistema di valutazione e gestione dei rischi integrato, campagne di misurazione e il continuo rinnovo della flotta tramite acquisto di autobus di nuova

generazione e dismissione degli automezzi di immatricolazione meno recenti. Nel 2019, la società ha aggiornato la valutazione del rischio di impatto acustico tramite una campagna di misurazione effettuata da un fornitore esterno. Nel 2021 verrà effettuata una nuova campagna di valutazione del rumore prodotto dal transito degli autobus in ingresso e uscita dei depositi della società. **ATV** ribadisce periodicamente le disposizioni organizzative che definiscono i corretti comportamenti per la tutela della comunità locale e dell'ambiente circostante. Come da programma è in corso lo svolgimento della valutazione di impatto acustico nel deposito di San Bonifacio.

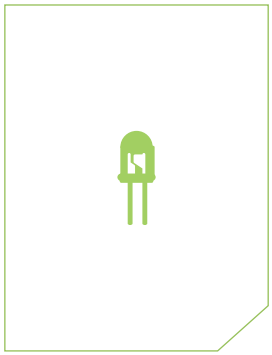


7.5. Il capitale sociale e relazionale

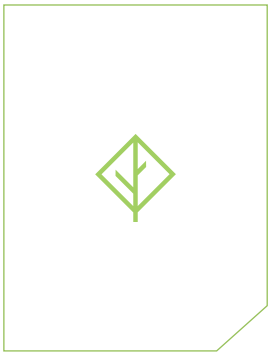
IL PERCORSO DI SOSTENIBILITÀ DI FNM



CAMPAGNA DI SENSIBILIZZAZIONE NELLE STAZIONI PER PREVENIRE IL DIFFONDERSI DEL COVID-19



3 PARTNERSHIP PER CONTRIBUIRE AGLI SDGS



EVENTI DEDICATI ALLA MOBILITÀ SOSTENIBILE E AL TPL: 11

La soddisfazione dei clienti

[GRI 413-1]

Garantire i più alti livelli di **qualità dei servizi e soddisfazione dei clienti è uno dei principali obiettivi del Gruppo FNM**. In questo contesto, particolare attenzione è dedicata al rispetto dei contratti stipulati[76] con Regione Lombardia, al monitoraggio continuo dei servizi offerti e al costante dialogo con gli stakeholder in ottica di valorizzazione del capitale sociale e relazionale.

FERROVIENORD, in quanto responsabile della gestione dei servizi all'interno delle stazioni e consapevole che la qualità di questi è direttamente collegata al benessere dei clienti, è fortemente impegnata a garantirne un progressivo miglioramento, sia in termini

76. Si fa riferimento al Contratto di Servizio che FERROVIENORD ha perfezionato nel 2014, e al "Contratto di Programma per gli investimenti e le manutenzioni straordinarie sulla rete ferroviaria regionale in concessione a FERROVIENORD tra Regione Lombardia e FERROVIENORD relativo al periodo 28/07/2016 - 31/12/2022".

di sicurezza e struttura, sia di ambiente circostante, al fine di favorire **la trasformazione da semplici stazioni a "luoghi da vivere"** per tutti i clienti.

In tale contesto, i reclami sui servizi e le attività di competenza di FERROVIENORD costituiscono una preziosa fonte di informazioni su esigenze, insoddisfazioni e preferenze del pubblico che, integrate con quelle delle altre fonti, trovano seguito nella definizione di piani di intervento per la risoluzione delle criticità e il miglioramento continuo dei servizi. Anche per il 2020 è attivo il servizio "**FERROVIENORD TI ASCOLTA**". Grazie al sito web **www.ferrovienord.it**, si sono registrati n. 468 domande di viaggiatori e gestite n. 565 pratiche.

FERROVIENORD, assieme a **RFI** e **ANCI Lombardia**, aderisce al progetto "**Stazioni in Comune**" con lo scopo di **recuperare e riqualificare più di 400 stazioni ferroviarie lombarde**, migliorando i servizi ai viaggiatori e rafforzando il legame con le città. In linea con tale impegno, FERROVIENORD sta proseguendo le trattative contrattuali con le amministrazioni comunali per il miglioramento dell'accessibilità delle stazioni, anche in termini di ampliamento degli spazi dedicati ai parcheggi e inoltre sta lavorando per la stipula di una convenzione per un nuovo parcheggio presso la stazione di Milano Affori.

Per quanto riguarda il tema relativo alla tutela della **salute in stazione**, in considerazione della pandemia in corso, oltre a **garantire al pubblico l'accesso ad una stazione pulita e sanificata** con maggiore frequenza, è stata realizzata **una campagna di sensibilizzazione** che ha incluso la diffusione di messaggi testuali e sonori in modalità continuativa sui monitor presenti nelle stazioni. All'interno di queste ultime è stata poi allestita una precisa segnaletica dedicata alla gestione dei flussi dei viaggiatori, con opportuni cartelli informativi.

Locker Inpost

13 stazioni in cui è attivo il servizio

4 stazioni in cui è attivo il servizio **Locker Amazon**

52 spazi commerciali nelle stazioni

Servizio Prontolo attivo in 3 stazioni

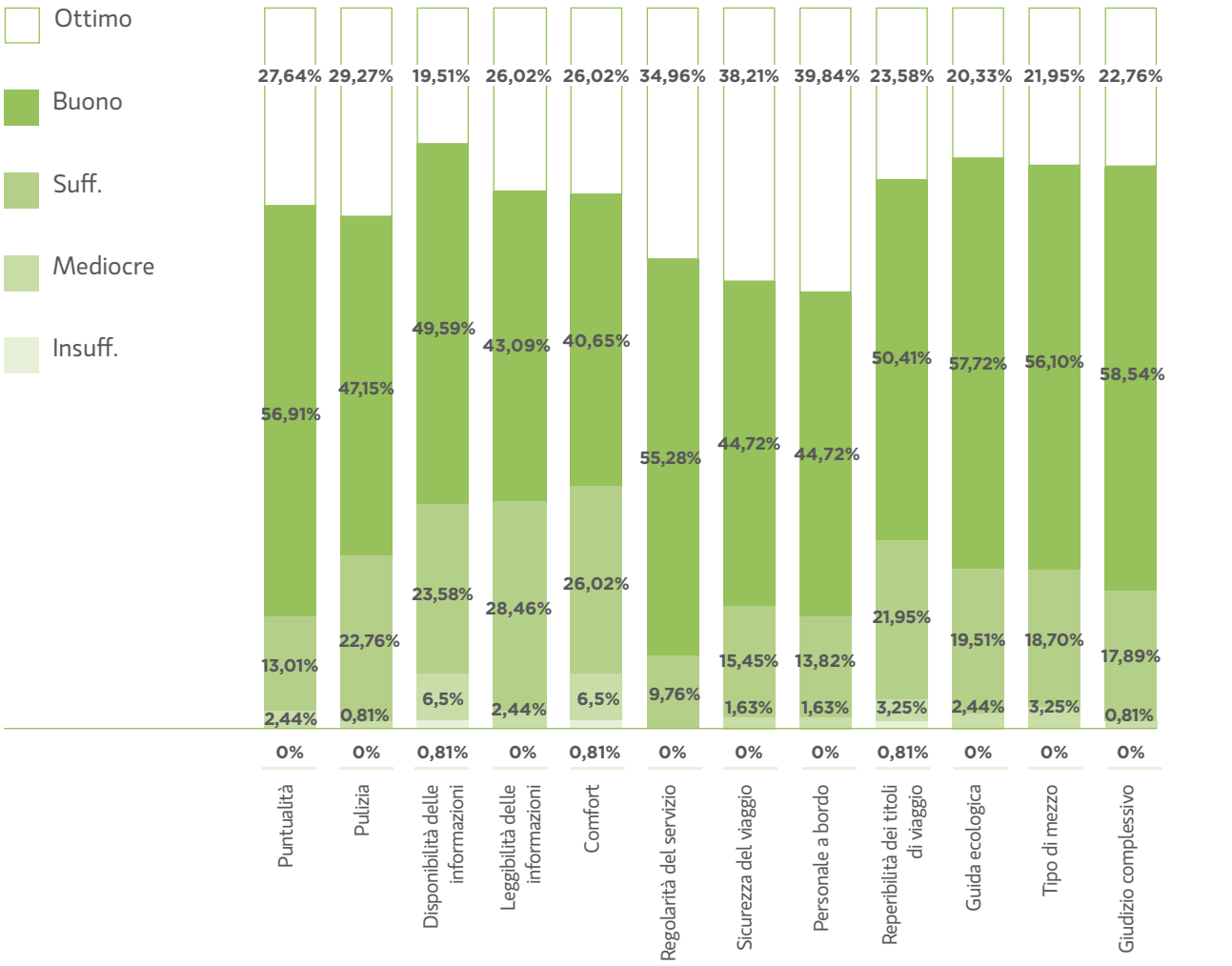
(Milano Cadorna, Milano Affori, Busto Arsizio)

A causa dell'emergenza sanitaria, nel corso del 2020 non vi è stata alcuna apertura di nuovi esercizi commerciali. Pur con le difficoltà e le limitazioni derivanti dalle disposizioni normative emergenziali, gli esercizi commerciali in essere sono rimasti attivi. Per venire incontro alle attività commerciali presenti nelle stazioni, le stesse hanno potuto godere di un **abbattimento importante del canone di affitto**, ottenuto attraverso misure finanziate da società e la così detta "cessione del credito".

Ad inizio 2020 sono stati attivati tre ulteriori punti di ritiro Amazon presso le stazioni di Milano Domodossola, Milano Bovisa e Milano Affori, per un totale complessivo di **13 locker**. **Per i prossimi anni** è prevista l'**attivazione di 100 Amazon Hub Locker** nelle stazioni FERROVIENORD, l'incremento di spazi commerciali nelle stazioni e bookcrossing.

Nonostante l'anno particolare, **FNM Autoservizi** ha condotto regolarmente l'**indagine di customer satisfaction**, tramite il questionario "Sessantasecondi", per il monitoraggio della qualità del servizio erogato. Nel questionario sono raccolte informazioni sulla tipologia e le dinamiche di spostamento dei clienti, ai quali è richiesto di esprimere una valutazione da 1 (insufficiente) a 5 (ottimo) su alcuni aspetti del servizio. Premesso che le autolinee[77] oggetto d'indagine variano ciclicamente ogni anno, dall'analisi è emerso complessivamente **un indice di soddisfazione superiore al 90%**. Tra i principali elementi in valutazione si segnalano la **pulizia**, la **disponibilità di informazioni**, la **reperibilità dei titoli di viaggio e la guida**[78].

ELABORAZIONE DEI RISULTATI DELL'INDAGINE "SESSANTASECONDI" DEL 2020 DI FNM AUTOSERVIZI



77. Nel corso del 2020 le autolinee oggetto di valutazione sono state: C69, H203, C66, C76, F23B, H632.
78. L'indagine è stata effettuata su 123 intervistati.

Per le società del Trasporto Pubblico Locale, l'offerta di una customer experience positiva rappresenta un punto di estrema importanza. Capire quali sono le opinioni e le esigenze dei clienti è essenziale per strutturare offerte e comunicazioni mirate. Anche per **ATV**, comprendere quali siano i reali punti di forza e di debolezza della propria offerta è fondamentale. Difatti, la Società realizza regolarmente sia un'indagine di **customer satisfaction** sui principali criteri di qualità del servizio, attraverso interviste presso le fermate, sia un'ulteriore indagine ad hoc sulla clientela che utilizza i servizi sul Lago di Garda. L'indagine di customer satisfaction 2020 ha subito un lieve ritardo a causa delle attuali circostanze, verrà effettuata a partire dai primi di marzo 2021.

Al fine di valorizzare l'attenzione verso il cliente finale, **E-Vai** ha realizzato la **nuova piattaforma app mobile** in modo tale che il cliente possa accedere al servizio con maggiore facilità. Inoltre, in un'ottica di miglioramento continuo, per il 2021 è previsto il rilascio del nuovo form d'iscrizione che darà la possibilità al cliente di registrarsi più velocemente e con maggiore semplicità al servizio. A questo si accompagneranno altre attività, tra cui la sostituzione di una parte delle colonnine di ricarica per rendere più facile e veloce la procedura di noleggio, e la realizzazione di nuove postazioni per dare maggiore visibilità al servizio e garantire una maggiore capillarità sul territorio.

Trenord, attenta alle necessità dei propri viaggiatori, attraverso la Task Force "**Customer Centricity**", misura due volte all'anno la soddisfazione dei suoi clienti attraverso analisi di customer satisfaction. Nel 2020, a causa dell'emergenza sanitaria da COVID-19 , l'indagine che si svolge abitualmente nel mese di maggio non è stata effettuata, mentre è stata realizzata solo l'indagine di novembre, seppur in modalità online, tramite un questionario inviato per posta elettronica. Tuttavia, la grande differenza nelle modalità di realizzazione dell'indagine (che negli anni precedenti consisteva in una valutazione più approfondita del servizio, anche grazie alla possibilità di interazione fisica con il personale a bordo treno) non ha consentito di ottenere risultati paragonabili a quelli dell'indagine di customer satisfaction "tradizionale" degli anni precedenti.

L'ascolto dei clienti nell'era digital

Trenord è attenta alle esigenze dei propri clienti. Per la Società, un aspetto importante è quello di poter accedere a tutte le informazioni in fase di programmazione, durante il viaggio e in stazione. Le circostanze che hanno visto una forte diminuzione dei viaggi si sono tradotte anche in un decremento delle interazioni sui canali digitali. Si è passati dai 230 mila clienti unici mensili a 120 mila con 32 mila download al mese.

Un modo per accorciare le distanze con i propri clienti e per mettersi in contatto con loro è il canale Instagram di Trenord, che ha visto, nel 2020, 322 post pubblicati (+134 rispetto l'anno scorso) e circa 6.900 follower. A questo canale si aggiungono il social network LinkedIn, con circa 13.874 follower, e l'invio della newsletter a fini commerciali (7), informativi (5) e di engagement (4) verso circa 260 mila clienti abbonati.

Comunità e condivisione di valore: i progetti e le iniziative sul territorio

[GRI 102-12] [GRI 102-13] [GRI 413-1]

Ai valori di riferimento già trattati nel 2019 (che includevano "efficienza industriale", "qualità del servizio", "etica e trasparenza", "sostenibilità e valorizzazione delle risorse umane come motore della crescita del Gruppo"), si aggiungono temi che, nel corso del 2020, hanno via via assunto una rilevanza maggiore, vale a dire l'**innovazione**, la **riqualificazione urbanistica** e il **ripensamento sostenibile degli spazi delle città**. In questo contesto, il concetto di sostenibilità rappresenta un valore intrinseco aziendale, comunicato anche negli eventi di contatto con il pubblico come parte integrante dell'impresa. L'obiettivo, infatti, è da sempre stato quello di sensibilizzare gli stakeholder sul tema della sostenibilità e/o della mobilità sostenibile.



Il **contributo agli SDGs** passa infatti anche attraverso la costruzione di importanti rapporti con gli enti e le associazioni del territorio: nel corso dell'anno sono state concluse **tre partnership**, di cui una con Banco Alimentare, per la promozione della colletta alimentare, una con la Pallacanestro Varese - "Basket: una scuola di vita" e una con Valore D, a sostegno dell'equilibrio di genere e di una cultura inclusiva nelle organizzazioni e nel nostro Paese.

Nel corso dell'anno sono stati realizzati **11 eventi rivolti al pubblico esterno**. Il tema che ha fatto da filo conduttore a gran parte di questi eventi è stato quello della **mobilità sostenibile** e degli **impatti che il COVID-19 ha avuto sulla mobilità**. Con l'introduzione di norme restrittive a livello nazionale per fronteggiare la pandemia COVID-19, avvenuta a marzo 2020, alcuni eventi si sono svolti in modalità *digital* o *phygital* (fisico e digitale). Inoltre, merita una menzione la tavola rotonda **Mobilità Sostenibile e Trasporto Pubblico Locale**, organizzata in collaborazione con Ambrosetti, in cui si è discusso delle sfide e delle sinergie attivabili per le aziende che operano nel settore della mobilità e del ruolo che hanno le istituzioni per favorire l'adozione di soluzioni più sostenibili. L'attuale emergenza ha imposto un dialogo aperto e attento nei confronti della futura evoluzione della mobilità. Tra gli eventi più rilevanti:

- **L'Italia che investe: le infrastrutture, la mobilità e il lavoro che cambierà** (aprile 2020), evento digitale. Organizzato in collaborazione con Il Corriere della Sera e trasmesso in diretta streaming su Corriere.it, l'evento è stato incentrato su un dibattito sul futuro del sistema dei trasporti e del mondo del lavoro post emergenza COVID-19.
- **La mobilità del futuro: smart, innovativa, sostenibile** (giugno 2020), evento digitale. Organizzata in collaborazione con Aspen Institute. Durante l'incontro si è discusso delle ripercussioni economiche e infrastrutturali causate dall'epidemia di COVID-19, dei nuovi modelli gestionali e degli investimenti normativi che si renderanno necessari per poter fruire di una mobilità più sostenibile.
- **Morning Talks**. Una serie di tre appuntamenti digitali organizzati da L'Economia del Corriere della Sera insieme a FNM, moderati da giornalisti del Corriere della Sera e trasmessi in diretta streaming su Corriere.it dalla Sala Buzzati: "L'architettura delle nuove città" (21 settembre 2020), "Economia, industria e innovazione: la sfida di una nuova mobilità" (20 ottobre 2020), "La mobilità e il ruolo delle istituzioni" (16 novembre 2020).

L'intensa attività ha contribuito ad un duplice obiettivo: se da un lato è stato importante **ripensare al tradizionale** concetto di mobilità, dall'altro è stato fondamentale **comunicare in maniera tempestiva** a tutti gli utenti le nuove disposizioni normative in contrasto alla diffusione della pandemia di COVID-19. FNM ha per questo avviato un'intensa campagna di comunicazione per la segnaletica relativa alle norme COVID-19 durante le cosiddette "Fase 2" e "Fase 3" per FERROVIENORD, FNM Autoservizi e E-Vai. La comunicazione si è concentrata sulle misure adottate nelle stazioni della rete da FERROVIENORD per consentire l'accesso al servizio in condizioni di sicurezza.

Il bosco delle sette querce. Una storia d'amicizia, alberi e avventura

FNM ha contribuito alla realizzazione di un **libro a fumetti** sulla mobilità sostenibile per i ragazzi delle scuole primarie e secondarie di primo grado, intitolato "**Il bosco delle sette querce. Una storia d'amicizia, alberi e avventura**". I contenuti della pubblicazione saranno veicolati attraverso gli incontri "Basket: una scuola di vita", organizzati da Pallacanestro Varese con le scuole della provincia di Varese. Agli studenti che parteciperanno sarà regalata una copia del libro. Gli incontri saranno organizzati nel periodo compreso tra gennaio e maggio 2021.

Nell'ambito **dei sostegni ad attività sociali e sportive effettuate nel 2020 si segnalano i seguenti eventi**:

- Festival "Milano Arte e Musica";
- 41° Meeting di Rimini "Privi di meraviglia, restiamo sordi al sublime";
- Promozione della tavola rotonda "La rigenerazione umana";
- Pallacanestro Varese. Iniziativa "Basket: una scuola di vita";
- Mobility Conference MCE 4x4;
- "Storie del grattacielo. I 60 anni del Pirellone tra cultura industriale e attività istituzionali di Regione Lombardia";
- Grande Trittico Lombardo (Coppa Agostoni, Coppa Bernocchi e Tre Valli Varesine);
- E-Mob 4° edizione della Conferenza Nazionale della Mobilità Elettrica;
- Valtellina Eco Green.

Nel corso del 2020 è stata gestita una **erogazione liberale** di FNM a favore dell'iniziativa "**Il tuo aiuto è prezioso: sostieni l'emergenza COVID-19**", a marzo 2020, promossa da Regione Lombardia a sostegno delle strutture sanitarie, medici e infermieri e personale medico, che hanno combattuto per curare i cittadini lombardi nella lotta contro il COVID-19.

Promozione del territorio e delle sue risorse

La diffusione della pandemia da COVID-19 ha avuto un forte impatto sulle prospettive e gli obiettivi 2020 di consolidamento nel mercato turistico lombardo. Una delle maggiori conseguenze è stata certamente percepita nel settore degli eventi sul territorio, sia di natura economica come fiere e convegni, sia di carattere più turistico e ricreativo (per esempio Gran Premio di Formula 1, concerti, manifestazioni…). Nonostante il ridotto numero di viaggiatori, in particolare stranieri, **anche nel 2020 Trenord ha attivato** le principali offerte "**Discovery Train**", "**Train&Bike**", "**Train&Trek**" e "**Treno dei Sapori**" nei territori raggiunti dal servizio ferroviario dell'impresa.

Venduti **1.999** biglietti per i **Treni dei Laghi**

Venduti **2.508** biglietti per viaggiare a **Gardaland** con Trenord

In considerazione del contesto mutato, quest'anno vi è stata un'attenzione particolare al fenomeno del **turismo di prossimità** come modello di "**Vacanza 2020**", curando la valorizzazione delle destinazioni turistiche lombarde "a portata di treno". È stata inoltre rafforzata la **comunicazione digital** delle offerte in sostituzione delle tradizionali brochure cartacee, puntando sui canali digitali quali il sito e l'app di Trenord, i canali social aziendali e la nuova collaborazione con Google Adwords. Sempre in quest'ottica, nel 2020, è stata anche lanciata l'**offerta Lecco Open Rail**, un pass territoriale a validità giornaliera che permette di realizzare un viaggio andata e ritorno da qualsiasi stazione della Lombardia a Lecco o Colico e la libera circolazione tra Lecco e Colico, garantendo ai possessori del pass di usufruire, inoltre, di agevolazioni sull'ingresso a diversi luoghi turistici della zona.

L'evoluzione dello scenario generale continuerà ad essere monitorata con attenzione per poter **rispondere al riemergere della domanda**, in stretto rapporto con i territori, ma anche con la prospettiva di individuare le nuove esigenze e tendenze di mobilità. La ripresa del settore eventi, così come la ripresa di una mobilità turistica internazionale verso la Lombardia, sono certamente due aspetti su cui, se le condizioni lo permetteranno, si concentreranno le attività future.

8.

LA CREAZIONE DI VALORE PER IL PAESE



FNM
idee in movimento

200

8.1. IL VALORE GENERATO
DAL GRUPPO FNM

8. La creazione di valore per il Paese

8.1. Il valore generato dal Gruppo FNM[79]

La recente pandemia da COVID-19 e la crisi climatica hanno confermato che esiste una **stretta connessione** tra sistema economico, ambiente e la società nel suo complesso. I recenti eventi hanno, infatti, aumentato la consapevolezza che una crescita economica di lungo periodo non è sostenibile se non è accompagnata dalla tutela e dalla valorizzazione dell'ambiente, delle risorse naturali, delle persone e delle comunità locali. Alla luce di ciò, gli attori economici, il mercato e le istituzioni sono sempre più consapevoli che la rappresentazione tradizionale del valore di un'impresa attraverso la sua capacità di generare profitti non è più sufficiente e adeguata a misurare il valore complessivo generato sui diversi sistemi all'interno dei quali l'organizzazione è inserita.

FNM, consapevole di tali trasformazioni in atto, da tempo è impegnata in un percorso di sostenibilità volto a migliorare sempre di più i propri impatti su ambiente e società. In particolare, al fine di fornire ai propri stakeholder una rappresentazione globale della propria attività anche sotto il profilo ambientale e sociale, FNM da anni rendiconta le proprie performance di sostenibilità all'interno della **Dichiarazione Consolidata di carattere Non Finanziario** in accordo ai "**GRI Sustainability Reporting Standards**".

In aggiunta, a partire dal 2020 e in continuità col percorso intrapreso, FNM ha deciso di **individuare** e **quantificare** gli impatti che sono generati attraverso la propria attività non solo dal punto di vista **economico**, ma anche dal punto di vista **ambientale** e **sociale**. Il Gruppo è infatti convinto che i propri servizi abbiano un'importante valenza anche sotto questi profili: attraverso i servizi di trasporto forniti, ad esempio, non solo è possibile offrire una valida alternativa allo spostamento attraverso l'automobile privata con conseguenti impatti

79. Il modello del True Value e la quantificazione degli impatti economici, sociali e ambientali calcolati tramite la sua applicazione non sono oggetto di esame limitato da parte di PricewaterhouseCoopers S.p.A.

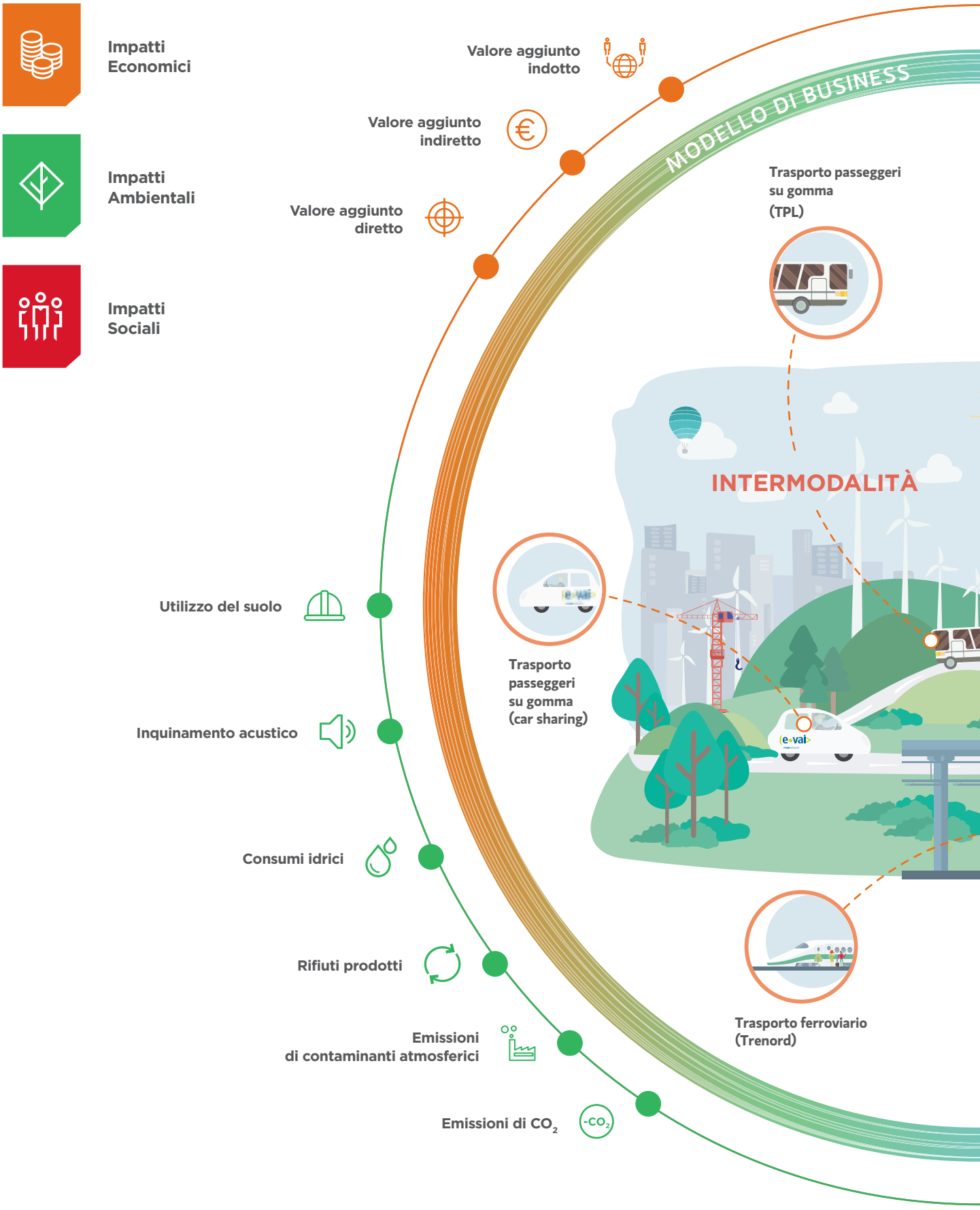
dal punto di vista ambientale, ma è anche possibile offrire un servizio alle persone e alle comunità locali grazie alla disponibilità del servizio di trasporto, assicurato anche nei momenti più critici della pandemia. Pertanto, al fine di fornire una rappresentazione completa del valore generato, FNM ha deciso di utilizzare la metodologia del **True Value di KPMG**. Tale metodologia ha l'obiettivo di individuare gli impatti generati dal punto di vista economico, ambientale e sociale da una organizzazione e successivamente quantificarli per misurare il "**vero valore**" **che l'azienda restituisce alla collettività**. Gli impatti sono espressi a **livello monetario** al fine di esprimere il beneficio o il costo che ogni impatto genera sulla collettività e sull'ambiente.

Gli impatti generati dal Gruppo FNM

La mappatura degli impatti generati dal Gruppo FNM[80] ha permesso di individuare diversi impatti dal punto di vista economico, sociale e ambientale. In particolare, tale mappatura è stata effettuata prendendo in esame tutte le attività del Gruppo e considerando non solo gli impatti **diretti** generati, ma anche quelli **indiretti**, ossia quegli impatti che sono generati "a monte" (es. valore aggiunto generato lungo la catena di fornitura) e "a valle" (es. i costi per l'operatività dell'automobile privata che i passeggeri hanno potuto evitare usufruendo dei servizi di trasporto di FNM) rispetto alle attività del Gruppo. Inoltre, al fine di fornire una rappresentazione completa e bilanciata dell'attività svolta sono stati individuati sia gli impatti **positivi** che quelli **negativi**. Gli impatti così individuati – per la cui descrizione approfondita si rimanda alla tabella in appendice – sono stati monetizzati in termini di benefici e costi al fine di fornire una rappresentazione complessiva del valore generato da FNM.

80. Per approfondimenti circa gli impatti specifici generati da Trenord si rimanda al Bilancio di Sostenibilità della Società.

GLI IMPATTI DEL GRUPPO FNM CONSIDERATI NEL TRUE VALUE



DEL GRUPPO FNM

Ro.S.Co. & Services







Gestione infrastruttura ferroviaria

- Disponibilità del servizio
- Tempo di viaggio
- Congestione stradale
- Infortuni dei passeggeri
- Salute e sicurezza dei dipendenti
- Formazione erogata
- Vantaggi e agevolazioni per i passeggeri
- Costi evitati per l'operatività dell'automobile
- Salario aggiuntivo percepibile nelle grandi città
- Spesa dei passeggeri nelle località turistiche
- Valore aggiunto generato dalle attività commerciali nelle stazioni

Come anticipato, il modello oltre a considerare gli impatti generati direttamente dalle attività operative del Gruppo e dai suoi dipendenti, valuta gli impatti generati **lungo la catena del valore di FNM**. In particolare, sono valutati gli impatti generati lungo la **catena di fornitura** sia in termini di valore aggiunto abilitato che di emissioni generate. Sono altresì valutati gli impatti generati indirettamente dai **passeggeri trasportati**, come ad esempio il valore aggiunto abilitato nelle località turistiche raggiunte con autobus e treni. Infine, il modello valuta gli impatti negativi e positivi generati **dalle attività commerciali presenti nelle stazioni di FNM** e dalle **stazioni ferroviarie di RFI** servite attraverso il servizio ferroviario.

GLI IMPATTI DEL GRUPPO FNM LUNGO LA CATENA DEL VALORE

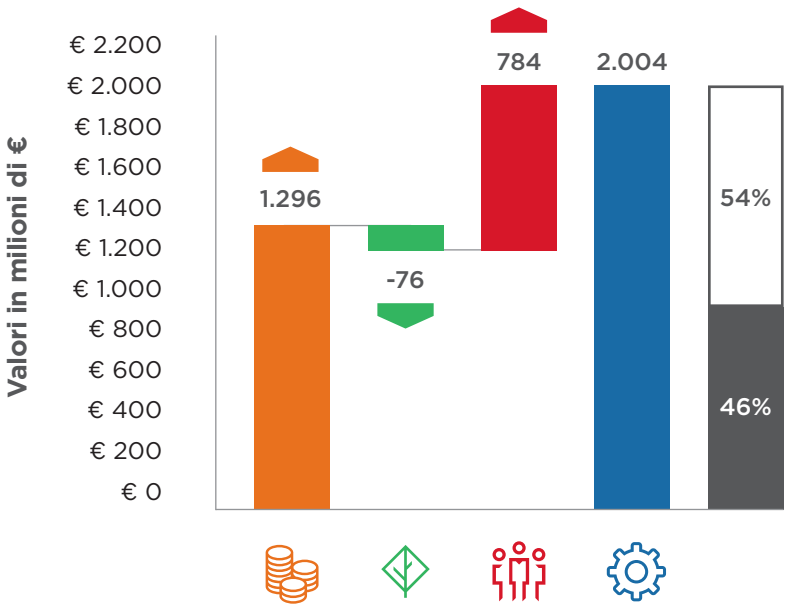
	Fornitori	Operations	Dipendenti	Passeggeri	Attività commerciale e altre stazioni*	
Valore aggiunto diretto		X				Impatti economici
Valore aggiunto indiretto	X					
Valore aggiunto indotto	X		X			
Emissioni di CO_2	X	X			X	Impatti ambientali
Emissioni di contaminanti atmosferici	X	X			X	
Rifiuti prodotti		X			X	
Consumi idrici		X			X	
Inquinamento acustico		X				
Utilizzo di suolo		X			X	
Disponibilità del servizio		X				Impatti sociali
Tempo di viaggio		X				
Congestione stradale		X				
Infortuni dei passeggeri		X				
Salute e sicurezza dei dipendenti			X		X	
Formazione erogata		X				
Vantaggi ed agevolazioni per i passeggeri		X				
Costi evitati per l'operatività dell'automobile				X		
Salario aggiuntivo percepibile nelle grandi città				X		
Spesa dei passeggeri nelle località turistiche				X		
Valore aggiunto generato dalle attività commerciali nelle stazioni				X	X	

* Stazioni di RFI. In particolare, sono state prese in considerazione le stazioni ferroviarie più significative in termini di flusso di passeggeri.

Il True Value del Gruppo FNM nel 2020

Nel corso del 2020 il valore generato dal Gruppo FNM ammonta a circa **2 miliardi di euro**, di cui circa il 65% è attribuibile agli impatti **economici** diretti e indiretti. Per quanto riguarda gli impatti **ambientali** è possibile notare come l'impatto complessivo generato sia negativo. Questo risultato è **principalmente** dovuto alla **riduzione delle frequentazioni dei passeggeri** durante il 2020[81]. L'intero sistema del trasporto pubblico è stato, infatti, fortemente colpito dalla pandemia da COVID-19 a causa della contrazione degli spostamenti e di un'inversione di tendenza nella scelta dei mezzi di trasporto che ha visto il settore della mobilità ridurre l'utilizzo di mezzi pubblici e/o condivisi. Tuttavia, nonostante il calo delle frequentazioni, FNM ha continuato a rendere disponibili i suoi servizi di trasporto permettendo ai propri passeggeri di spostarsi, seppur in un periodo difficile, generando così un beneficio di circa **784 milioni di euro** per la **comunità**.

TRUE VALUE BRIDGE DEL GRUPPO FNM



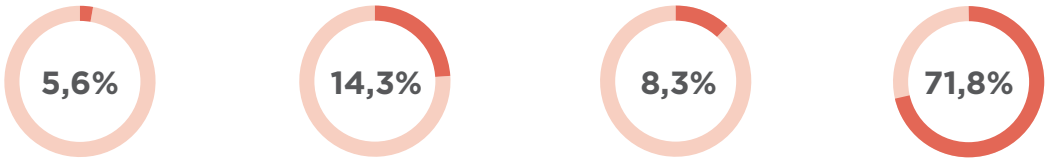
Legenda

- 54% impatti diretti
- 46% impatti indiretti e indotti

Value Chain

- **Operations** € 1.066 milioni
- **Fornitori** € 630 milioni
- **Attività commerciali e altre stazioni** € -7 milioni
- **Dipendenti** € 57 milioni
- **Passeggeri** € 258 milioni

Ripartizione del True Value per segmento di business*



Ro.S.Co. & Services

Gestione infrastruttura ferroviaria

Trasporto passeggeri su gomma

Trasporto ferroviario (Trenord)

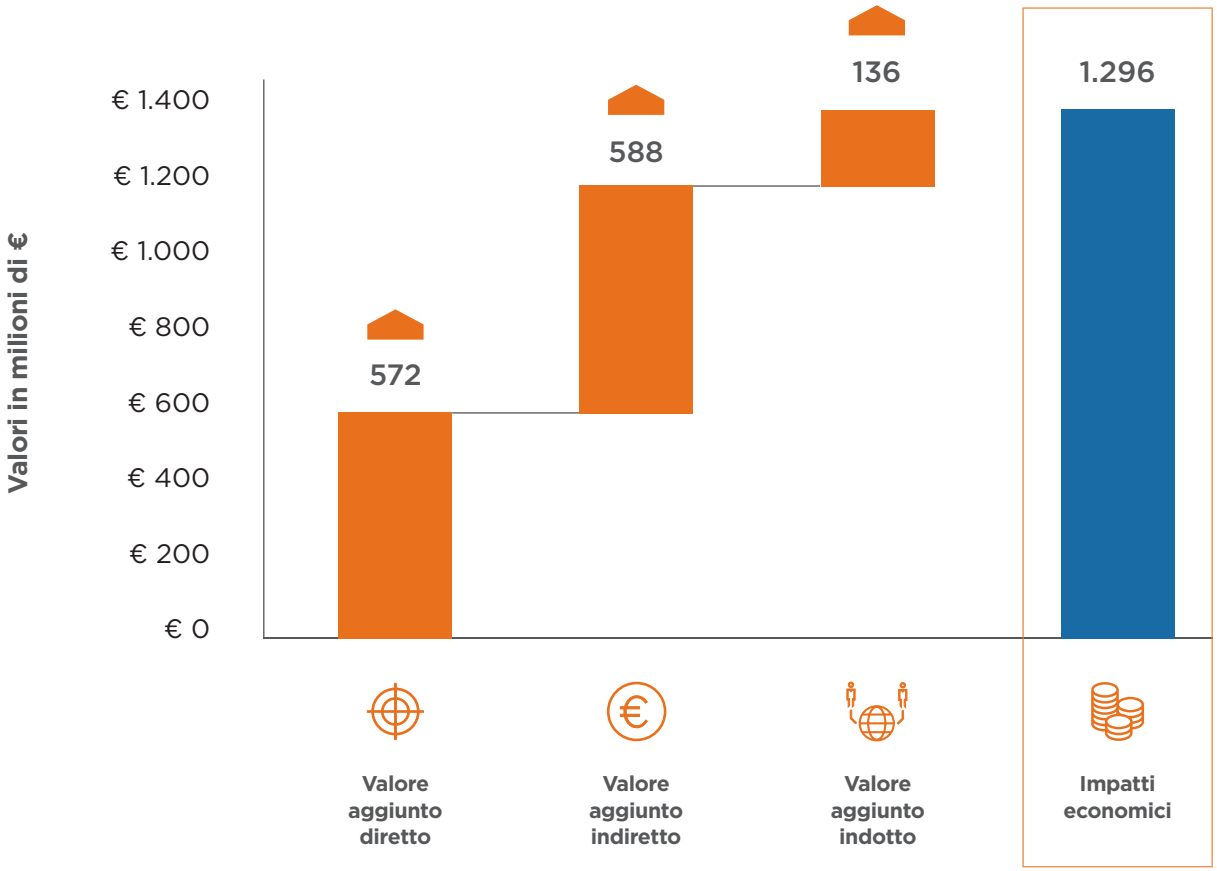
* Il settore "Trasporto Ferroviario" include in questo documento le attività svolte da Trenord, società partecipata a controllo congiunto e quindi non rientrante nel perimetro di consolidamento del Gruppo FNM e non rappresentativa di uno specifico segment, ma inclusa nel perimetro della DNF.

81. Per una descrizione approfondita circa gli impatti della pandemia sul mercato dei trasporti, si rimanda al Capitolo 2 del presente documento.

Gli impatti economici del Gruppo FNM nel 2020

Dal punto di vista degli impatti economici, il valore generato dal Gruppo FNM è caratterizzato da tre componenti: valore aggiunto diretto, indiretto e indotto. In particolare, il valore aggiunto **diretto**, pari a **572 milioni di euro** nel 2020, rappresenta il valore generato dall'attività operativa svolta dal Gruppo. Il valore aggiunto **indiretto**, che ammonta a circa **588 milioni di euro** nel 2020, rappresenta il valore generato lungo la catena di fornitura di FNM grazie alla spesa per beni e servizi che il Gruppo ha effettuato nel corso dell'anno. Grazie a tale spesa è stato, inoltre, possibile **abilitare circa 9.000 posti di lavoro** lungo la catena di fornitura. Infine, il valore aggiunto **indotto**, che ammonta a circa **136 milioni di euro**, quantifica il valore generato dalla spesa per consumi che si realizza grazie al reddito guadagnato dei lavoratori occupati direttamente e indirettamente dal Gruppo FNM.

GLI IMPATTI ECONOMICI DEL GRUPPO FNM



Gli impatti ambientali del Gruppo FNM nel 2020

Gli impatti ambientali generati dal Gruppo FNM si possono distinguere in due tipologie: impatti strettamente connessi all'operatività di treni, autobus e servizio di car sharing e **impatti** "**evitati**". Questi ultimi sono impatti abilitati grazie al fatto che i passeggeri di FNM scelgono di spostarsi con un mezzo pubblico in alternativa ad uno privato, permettendo dunque di evitare un carico ulteriore sull'ambiente.

Nel corso del 2020, si può notare come ci sia stato un trend negativo di creazione del valore dal punto di vista ambientale. Questo risultato è principalmente dovuto al fatto che, nonostante si sia verificato un **calo delle frequentazioni** conseguente all'epidemia da COVID-19, i servizi di trasporto offerti da FNM sono **rimasti attivi e disponibili**. Se da una parte infatti, FNM ha garantito continuità di servizio con conseguenti consumi energetici dei mezzi di trasporto e relativi impatti ambientali negativi, dall'altra sono diminuiti notevolmente gli impatti "evitati" a causa del minore utilizzo dei mezzi pubblici nel corso del 2020 da parte dei passeggeri. Più specificatamente, **l'impatto ambientale** complessivo è stato quantificato a **-76 milioni di euro**. Uno dei principali fattori di impatto negativo è rappresentato dalle **emissioni di CO_2 generate** che inglobano sia le emissioni dirette che quelle indirette, ossia legate alla catena di fornitura e alle attività commerciali presenti nelle stazioni ferroviarie[82]. Tali emissioni, che ammontano a più di **380.000 ton di CO_2 eq**, nel corso del 2020 hanno generato un impatto negativo di **-40 milioni di euro** sull'ambiente. Le **emissioni di CO_2 eq evitate**, invece, quantificano le minori emissioni che si sono verificate grazie all'utilizzo del servizio di trasporto pubblico da parte dei passeggeri di FNM in alternativa all'automobile. Si può notare come esse abbiano un impatto positivo di **19 milioni di euro**, che tuttavia è quantitativamente inferiore all'impatto negativo delle emissioni generate.

Analoghe considerazioni valgono per le **emissioni di inquinanti atmosferici** (COVNM, NH_3, SO_2, NOX, PM_{10}, $PM_{2,5}$) che sono quantificabili a **-29 milioni di euro** complessivamente, ossia considerando sia quelle generate direttamente e indirettamente da FNM che quelle evitate. Questo impatto negativo si traduce a livello locale in conseguenze sulla salute e sulla qualità.

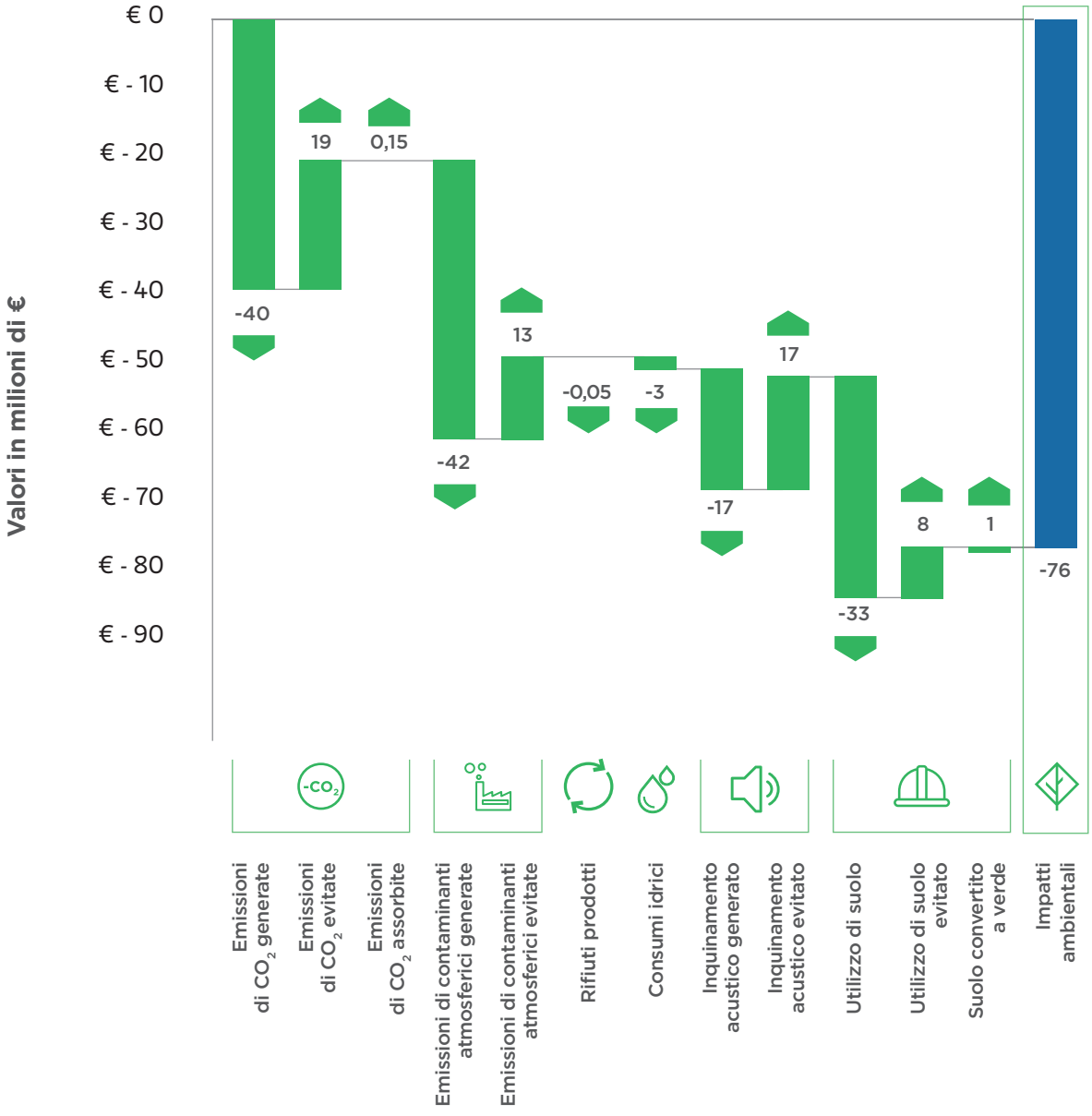
Altro fattore considerato nella valorizzazione della sfera ambientale del True Value è l'**inquinamento acustico generato** dalla circolazione dei mezzi, che nel corso del 2020 ha generato un impatto negativo di **-17 milioni di euro**. Anche in questo caso, l'**inquinamento acustico evitato** grazie ai passeggeri che hanno preferito utilizzare i servizi di FNM in alternativa alla propria automobile è stato più esiguo di quanto preventivato in situazioni di

82. Le emissioni di CO_2 dirette, che ammontano a circa 221 mila ton CO_2 eq, sono associate ai consumi energetici di: facilities, flotta auto aziendale, trazione di autobus, car sharing, treni e bus sostitutivi. Esse corrispondono alle emissioni Scope 1 e Scope 2 rendicontate nel presente documento (per approfondimenti si rimanda al paragrafo 7.4). Le emissioni di CO_2 indirette, che ammontano a circa 162 mila ton CO_2 eq, sono generate dai consumi energetici di: catena di fornitura, attività commerciali site nelle stazioni ferroviarie di FNM, stazioni RFI servite da Trenord (incluse le attività commerciali al loro interno).

normalità e si è assestato a **17 milioni di euro**, andando a controbilanciare l'impatto negativo.

Infine, si può notare come l'**utilizzo di suolo** da parte del Gruppo attraverso la rete ferroviaria, le facilities e le stazioni ferroviarie abbia determinato un costo in termini ambientali quantificabile a **-33 milioni di euro**.

GLI IMPATTI AMBIENTALI DEL GRUPPO FNM



Gli impatti sociali del Gruppo FNM nel 2020

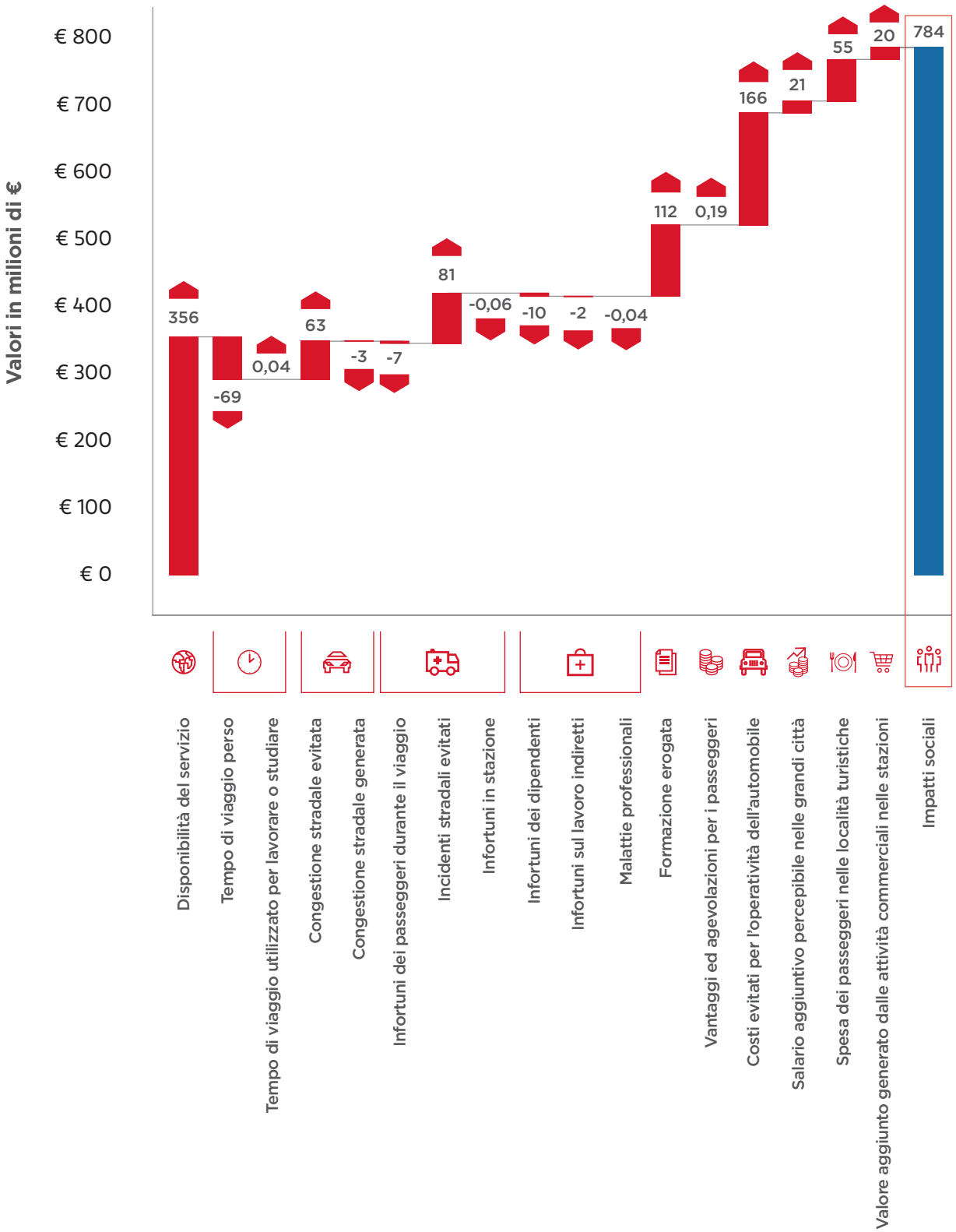
Gli **impatti sociali** di FNM sono complessivamente quantificabili a **784 milioni di euro** risultando essere un beneficio per i dipendenti, i fornitori, i passeggeri e la collettività in generale. In particolare, il fattore di maggiore importanza nel determinare questo risultato positivo è la **disponibilità del servizio** di FNM che è quantificabile a **356 milioni di euro**. Questo impatto, che rappresenta una delle componenti principali del valore complessivo generato dal Gruppo, misura il valore generato per la collettività grazie alla possibilità che FNM offre di spostarsi lungo le tratte coperte dal servizio per soddisfare esigenze lavorative, di studio, turismo, o tempo libero. Anche in un periodo di difficoltà, infatti, FNM ha offerto ai propri passeggeri la possibilità di spostarsi per circa **2,4 miliardi di chilometri**.

Tra gli impatti evitati, alcuni dei più rilevanti risultano essere la **congestione stradale evitata** e gli **incidenti stradali evitati**. In particolare, i passeggeri che hanno scelto i servizi di trasporto di FNM in alterativa ai veicoli personali hanno permesso di evitare sia disagi per la collettività in termini di tempo perso nel traffico (per un valore totale di **63 milioni di euro**) sia di evitare incidenti stradali (il cui costo evitato si può stimare a circa **81 milioni di euro**).

Un altro beneficio rilevante che FNM ha restituito alla comunità e, in particolare ai propri passeggeri, corrisponde ai **costi per l'operatività dell'automobile evitati**. In particolare, i passeggeri che, pur avendo a disposizione la possibilità di spostarsi in automobile hanno scelto di utilizzare i servizi di trasporto di FNM, hanno beneficiato di un risparmio di costi (come, ad esempio, costo del carburante, della manutenzione, ecc.) quantificato a circa **166 milioni di euro**.

Il **tempo di viaggio perso**, invece, rappresenta la categoria sociale di impatto negativo più importante ed è quantificabile a **-69 milioni di euro**. Tale valore quantifica il danno generato per la collettività a causa dei ritardi e soppressioni di treni e autobus e del tempo di viaggio trascorso in treni affollati, ossia in treni nei quali non è garantito il posto a sedere.

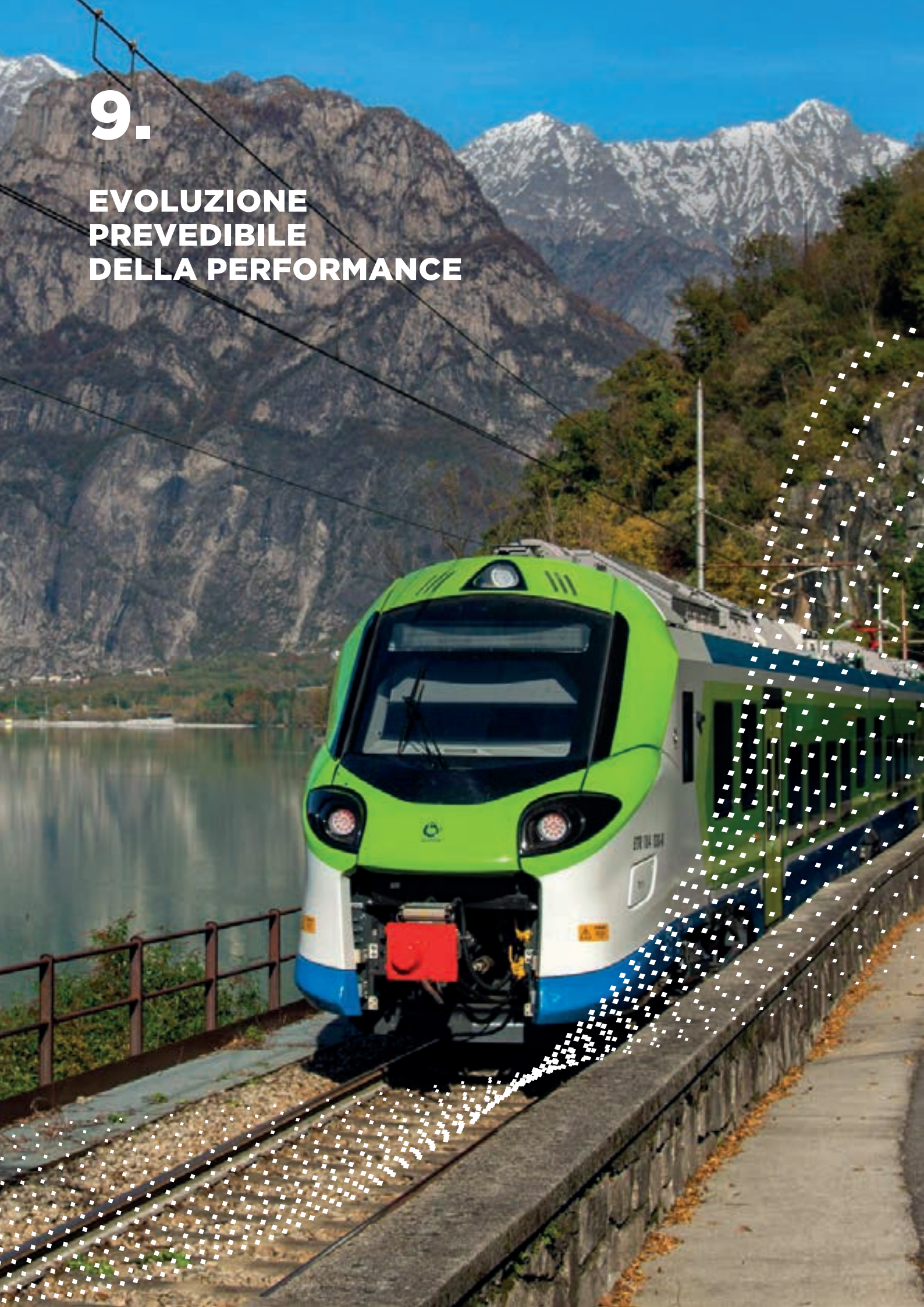
GLI IMPATTI SOCIALI DEL GRUPPO FNM




94 83 0521 624-4 I-TN

9.

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA PERFORMANCE



FNM
idee in movimento

9. Evoluzione prevedibile della performance

I recenti sviluppi della pandemia COVID-19, la diffusione delle nuove varianti e le incertezze sulla tempistica delle vaccinazioni, limitano la visibilità sui prossimi mesi ed impongono di continuare ad assumere un atteggiamento prudente per il 2021, specialmente con riferimento al settore del Trasporto Pubblico Locale.

In particolare, si prevede che i ricavi da traffico del segmento del trasporto passeggeri su gomma continueranno ad essere penalizzati dalla debolezza della domanda dovuta alle limitazioni agli spostamenti conseguenti ai lockdown, che potranno essere di volta in volta previsti in funzione dell'evoluzione dell'emergenza epidemiologica. Di contro, si ipotizza una riduzione della produzione inferiore a quella che ha caratterizzato in particolare il primo semestre 2020 con, pertanto, una minore riduzione dei costi operativi diretti. Sulla base delle misure governative di sostegno ad oggi note, i ricavi e la marginalità del segmento sono dunque attesi in contrazione rispetto ad uno scenario pre-pandemico ed al 2020, esercizio che ha goduto di importanti misure compensative da parte del Governo. L'introduzione di ulteriori ristori mitigherebbe gli effetti negativi sui ricavi e sulla marginalità derivanti della pandemia.

Le attività di noleggio di materiale rotabile (Ro.S.Co.) e di gestione dell'infrastruttura ferroviaria rimarranno invece meno esposte agli effetti dell'emergenza epidemiologica; tuttavia anche nel 2021, i ricavi pubblicitari e i ricavi, legati alle locazioni commerciali degli immobili potrebbero subire riduzioni rispetto ad uno scenario pre-pandemico.

Anche per il 2021, tutte le società continueranno a mettere in atto azioni per contenere gli impatti negativi dell'emergenza, attraverso la riduzione delle principali voci di costo.

Alla luce di tali riflessioni, a parità di perimetro con il 2020, è ragionevole ritenere che i ricavi del Gruppo saranno in linea rispetto al 2020, mentre, di contro, si prevede una riduzione dell'EBITDA che, in assenza di addizionali misure governative di sostegno, si stima subisca una contrazione di oltre il 20% rispetto al 2020.

Il 2021 sarà tuttavia un anno di svolta per il Gruppo FNM: l'acquisizione del 96% di MISE sancisce la trasformazione del Gruppo in un operatore integrato di mobilità attraverso il trasporto ferroviario, il trasporto pubblico locale su gomma e l'infrastruttura autostradale.

Il consolidamento integrale di MISE, a partire dal 26 febbraio 2021, determinerà una crescita significativa della consistenza patrimoniale del Gruppo FNM e delle sue performance economiche, che beneficeranno

di ricavi maggiormente diversificati e di un miglioramento del profilo reddituale, con la contestuale diversificazione del rischio regolatorio.

Pertanto, includendo MISE nel perimetro di consolidamento del Gruppo FNM dal 26 febbraio 2021, si prevede che, rispetto al 2020, nel 2021 i ricavi incrementeranno di circa il 70%, mentre l'EBITDA rettificato è atteso raddoppiare, con un effetto positivo sul rapporto EBITDA Rettificato/Ricavi che è atteso incrementare di circa 7 punti percentuali.

Anche nel caso della gestione dell'infrastruttura autostradale, l'attuale situazione epidemiologica impone di effettuare previsioni conservative sulla domanda di mobilità autostradale, che tuttavia nel 2021 è prevista in lieve crescita rispetto al 2020, anche in considerazione della maggiore resilienza del trasporto merci e alla più veloce ripresa del traffico automobilistico nei periodi di allentamento delle misure anti-contagio, come dimostrato nel 2020. D'altra parte, si evidenzia che, allo stato attuale, come nel 2020, anche nel 2021 non sono previste misure governative a sostegno della contrazione dei ricavi per minore traffico autostradale rispetto al periodo pre COVID-19.

Allo stato attuale, il confronto a perimetro omogeneo (ovvero considerando MISE consolidata in FNM per tutto il 2020 e tutto il 2021), evidenzia per il 2021 ricavi in linea rispetto al 2020 e un EBITDA in lieve crescita (low single digit). Il rapporto EBITDA Rettificato/Ricavi è atteso rimanere costante.

Dal punto di vista finanziario, il pagamento del prezzo di acquisizione (pari a complessivi 604 milioni di euro – di cui 78,3 milioni già pagati nel 2020), combinato con il consolidamento della posizione finanziaria netta di MISE e gli investimenti previsti per il rinnovo delle flotte determineranno un aumento dell'indebitamento del Gruppo, che a sua volta si tradurrà in un incremento del rapporto PFN Rettificata / EBITDA Rettificato, compatibile con i parametri previsti per gli attuali livelli di rating (Baa3 da Moody's e BBB- da Fitch, entrambi con outlook stabile) ed i covenants finanziari previsti dai contratti di finanziamento in essere.

Ad oggi, il Gruppo dispone di un liquidity headroom pari a circa 90 milioni di euro di linee uncommitted, che assicurano un adeguato margine di flessibilità finanziaria.

Nel corso dell'anno la Società si riserva la possibilità di definire nel modo più efficiente la propria struttura finanziaria a medio e lungo termine a supporto del futuro sviluppo strategico, anche attraverso l'accesso al mercato dei capitali.

Per Trenord – valutata secondo il metodo del patrimonio netto – il 2021 si presenta, al momento, molto simile al 2020. Il permanere dell'attuale situazione di continua variabilità delle condizioni complessive generali, per quanto complessa e difficile, porta ad ipotizzare un recupero progressivo dei volumi in un orizzonte di alcuni anni. La partecipata continua a monitorare costantemente tutti i principali KPI, riguardanti l'andamento del servizio, delle frequentazioni, degli incassi e del rapporto costo-ricavi.

Schede di approfondimento

IL CAPITALE FINANZIARIO

201-4 Principali contributi ricevuti dalla Pubblica Amministrazione

TIPOLOGIA DI CONTRIBUTO	FONTE	BENEFICIARIO	2020 (€/000)	2019 (€/000)	2018 (€/000)
Contributi per investimenti finanziati	Regione Lombardia	FERROVIENORD	€ 35.445	€ 39.141	€ 22.667
Contratto di servizio gestione infrastruttura	Regione Lombardia	FERROVIENORD	€ 91.456	€ 91.717	€ 92.833
Copertura rinnovo CCNL	Regione Lombardia	Società con CCNL Autoferrotranvieri	€ 1.612	€ 1.644	€ 1.673
Contributi conto esercizio	Regione Lombardia	FNM Autoservizi	€ 4.603	€ 4.603	€ 4.603
Ammortamento asset (Acquisto TAF - Autobus – Ristrutturazione stazione Milano Cadorna)	Regione Lombardia	Gruppo FNM	€ 1.846	€ 1.822	€ 1.771
Contratto di servizio per settore automobilistico	Provincia Como	FNM Autoservizi	€ 2.667	€ 2.678	€ 2.656
	Comune e Provincia di Verona	Azienda Trasporti Verona (ATV)	€ 37.299	€ 36.229	€ 33.321
Misure compensative Decreto Rilancio, Agosto e Ristori Bis	Comune e Provincia di Verona	Azienda Trasporti Verona (ATV)	€ 3.422	-	-
	Regione Lombardia	FNMA	€ 689	-	-
Totale			**€ 179.039**	**€ 177.834**	**€ 159.524**

102-22 Composizione del più alto organo di governo

405-1 Diversità e pari opportunità

Il Gruppo FNM, in conformità con le previsioni statutarie adeguate alla legge n. 120/2011 ed al successivo regolamento attuativo adottato con il D.P.R. n. 251/2012, in materia di c.d. "quote di genere" o "quote rosa", assicura che i propri organi di amministrazione e controllo siano composti da soggetti appartenenti ad entrambi i generi.

Carica	Componenti	Esecutivo (E) Non esecutivo (NE)	Indipendenza TUF	Genere	Anno di nascita	Partecipazione comitati interni	N. di altri incarichi
Presidente	Andrea Gibelli	E	-	M	1967	-	-
Vice Presidente	Gianantonio Battista Arnoldi	NE	X	M	1958	CRS&E, CR, CCR	-
Consigliere	Giuseppe Bonomi	E	-	M	1958	-	1*
Consigliere	Tiziana Bortot	NE	X	F	1965	CRS&E, CR, CCR	-
Consigliere	Mirja Cartia d'Asero	NE	X	F	1969	CRS&E, CR, CCR	3**
Numero di riunioni svolte durante l'esercizio di riferimento: 16							

** Amministratore Delegato in MILANOSESTO S.p.A. ** Consigliere indipendente in ITALMOBILIARE S.p.A.; Consigliere indipendente in ZURICH INVESTMENTS LIFE S.p.A.; Consigliere indipendente in IL SOLE 24 ORE S.p.A.*

Comitati interni al C.d.A.:

CRS&E: Comitato per la Responsabilità Sociale ed Etica

CR: Comitato per la Remunerazione

CCR: Comitato Controllo, Rischi e Operazioni con Parti Correlate

IL CAPITALE UMANO

102-7 (a) Organico

N. persone	2020			2019			2018		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Gruppo FNM	**1.947**	**318**	**2.265**	**1.972**	**305**	**2.277**	**1.988**	**306**	**2.294**
Ro.S.Co.	70	113	183	77	116	193	86	114	200
Gestione infrastruttura ferroviaria	700	107	807	717	107	824	724	108	832
Trasporto passeggeri su gomma	1.177	98	1.275	1.178	82	1.260	1.178	84	1.262
Trasporto ferroviario (Trenord)	**3.437**	**824**	**4.261**	**3.524**	**791**	**4.315**	**3.496**	**757**	**4.253**

102-8 (a) Composizione dell'organico

N. persone	2020			2019			2018		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Gruppo FNM	**1.947**	**318**	**2.265**	**1.972**	**305**	**2.277**	**1.988**	**306**	**2.294**
Tempo determinato	42	2	44	70	7	77	129	5	134
Tempo indeterminato	1.905	316	2.221	1.902	298	2.200	1.859	301	2.160
Ro.S.Co.	**70**	**113**	**183**	**77**	**116**	**193**	**86**	**114**	**200**
Tempo determinato	0	0	0	2	3	5	4	2	6
Tempo indeterminato	70	113	183	75	113	188	82	112	194
Gestione infrastruttura ferroviaria	700	107	807	717	107	824	724	108	832
Tempo determinato	2	0	2	2	0	2	3	0	3
Tempo indeterminato	698	107	805	715	107	822	721	108	829
Trasporto passeggeri su gomma	1.177	98	1.275	1.178	82	1.260	1.178	84	1.262
Tempo determinato	40	2	42	66	4	70	122	3	125
Tempo indeterminato	1.137	96	1.233	1.112	78	1.190	1.056	81	1.137
Trasporto ferroviario (Trenord)	**3.437**	**824**	**4.261**	**3.524**	**791**	**4.315**	**3.496**	**757**	**4.253**
Tempo determinato	66	24	90	106	28	134	62	13	75
Tempo indeterminato	3.371	800	4.171	3.418	763	4.181	3.434	744	4.178

N. persone	2020			2019			2018		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Gruppo FNM	**1.947**	**318**	**2.265**	**1.972**	**305**	**2.277**	**1.988**	**306**	**2.294**
Dirigenti	29	10	39	33	8	41	35	7	42
Quadri	84	45	129	87	39	126	87	39	126
Impiegati	310	208	518	315	213	528	322	210	532
Operai	1.524	55	1.579	1.537	45	1.582	1.544	50	1.594
Ro.S.Co.	**70**	**113**	**183**	**77**	**116**	**193**	**86**	**114**	**200**
Dirigenti	11	7	18	12	6	18	14	5	19
Quadri	22	28	50	23	25	48	23	25	48
Impiegati	32	78	110	35	85	120	41	84	125
Operai	5	0	5	7	0	7	8	0	8
Gestione infrastruttura ferroviaria	**700**	**107**	**807**	**717**	**107**	**824**	**724**	**108**	**832**
Dirigenti	11	1	12	12	1	13	13	1	14
Quadri	47	12	59	50	11	61	52	11	63
Impiegati	228	76	304	223	70	293	221	67	288
Operai	414	18	432	432	25	457	438	29	467
Trasporto passeggeri su gomma	**1.177**	**98**	**1.275**	**1.178**	**82**	**1.260**	**1.178**	**84**	**1.262**
Dirigenti	7	2	9	9	1	10	8	1	9
Quadri	15	5	20	14	3	17	12	3	15
Impiegati	50	54	104	57	58	115	60	59	119
Operai	1.105	37	1.142	1.098	20	1.118	1.098	21	1.119
Trasporto ferroviario (Trenord)	**3.437**	**824**	**4.261**	**3.524**	**791**	**4.315**	**3.496**	**757**	**4.253**
Dirigenti	20	2	22	17	2	19	18	3	21
Quadri	137	45	182	159	46	205	173	44	217
Impiegati	2.664	767	3.431	2.717	735	3.452	2.678	699	3.377
Operai	616	10	626	631	8	639	627	11	638

102-8 (c) Composizione dell'organico

N. persone	2020			2019			2018		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Gruppo FNM	**1.947**	**318**	**2.265**	**1.972**	**305**	**2.277**	**1.988**	**306**	**2.294**
Dipendenti full-time	1.884	252	2.136	1.943	252	2.195	1.958	253	2.211
Dipendenti part-time	63	66	129	29	53	82	30	53	83
Ro.S.Co.	**70**	**113**	**183**	**77**	**116**	**193**	**86**	**114**	**200**
Dipendenti full-time	69	88	157	76	88	164	85	84	169
Dipendenti part-time	1	25	26	1	28	29	1	30	31
Gestione infrastruttura ferroviaria	**700**	**107**	**807**	**717**	**107**	**824**	**724**	**108**	**832**
Dipendenti full-time	698	100	798	715	99	814	722	99	821
Dipendenti part-time	2	7	9	2	8	10	2	9	11
Trasporto passeggeri su gomma	**1.177**	**98**	**1.275**	**1.178**	**82**	**1.260**	**1.178**	**84**	**1.262**
Dipendenti full-time	1.117	64	1.181	1.152	65	1.217	1.151	70	1.221
Dipendenti part-time	60	34	94	26	17	43	27	14	41
Trasporto ferroviario (Trenord)	**3.437**	**824**	**4.261**	**3.524**	**791**	**4.315**	**3.496**	**757**	**4.253**
Dipendenti full-time	3.420	778	4.198	3.512	740	4.252	3.487	711	4.198
Dipendenti part-time	17	46	63	12	51	63	9	46	55

102-8 (d) Collaboratori esterni

N. persone	2020			2019			2018		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Gruppo FNM	**34**	**10**	**44**	**27**	**7**	**34**	**20**	**6**	**26**
Stage	14	8	22	10	5	15	0	2	2
Lavoratori Somministrati	5	1	6	3	0	3	5	1	6
Collaboratori a progetto	6	1	7	7	1	8	6	1	7
Collaboratori a P.IVA	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Altro	9	0	9	7	1	8	9	2	11
Ro.S.Co.	**5**	**2**	**7**	**4**	**1**	**5**	**4**	**3**	**7**
Stage	1	1	2	0	0	0	0	2	2
Lavoratori Somministrati	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Collaboratori a progetto	4	1	5	4	1	5	4	1	5
Collaboratori a P.IVA	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Altro	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gestione infrastruttura ferroviaria	**18**	**7**	**25**	**12**	**5**	**17**	**1**	**0**	**1**
Stage	13	7	20	10	5	15	0	0	0
Lavoratori Somministrati	4	0	4	0	0	0	0	0	0
Collaboratori a progetto	1	0	1	2	0	2	1	0	1
Collaboratori a P.IVA	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Altro	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Trasporto passeggeri su gomma	**11**	**1**	**12**	**11**	**1**	**12**	**15**	**3**	**18**
Stage	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Lavoratori Somministrati	1	1	2	3	0	3	5	1	6
Collaboratori a progetto	1	0	1	1	0	1	1	0	1
Collaboratori a P.IVA	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Altro	9	0	9	7	1	8	9	2	11
Trasporto ferroviario (Trenord)	**65**	**8**	**73**	**45**	**3**	**48**	**60**	**2**	**62**
Stage	59	4	63	41	3	44	57	2	59
Lavoratori Somministrati	2	4	6	0	0	0	0	0	0
Collaboratori a progetto	4	0	4	4	0	4	3	0	3
Collaboratori a P.IVA	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Altro	0	0	0	0	0	0	0	0	0

405-1 Diversità e pari opportunità

DIPENDENTI PER FASCE D'ETÀ E GENERE - 2020									
N. persone	Uomini			Donne			Totale		
	<30	30-50	>50	<30	30-50	>50	<30	30-50	>50
Gruppo FNM	**96**	**1.087**	**764**	**9**	**179**	**130**	**105**	**1.266**	**894**
Dirigenti	0	11	18	0	4	6	0	15	24
Quadri	1	43	40	1	30	14	2	73	54
Impiegati	15	186	109	6	113	89	21	299	198
Operai	80	847	597	2	32	21	82	879	618
Ro.S.Co.	**3**	**50**	**17**	**4**	**61**	**48**	**7**	**111**	**65**
Dirigenti	0	7	4	0	3	4	0	10	8
Quadri	0	16	6	1	19	8	1	35	14
Impiegati	3	25	4	3	39	36	6	64	40
Operai	0	2	3	0	0	0	0	2	3
Gestione infrastruttura ferroviaria	**58**	**426**	**216**	**5**	**53**	**49**	**63**	**479**	**265**
Dirigenti	0	3	8	0	0	1	0	3	9
Quadri	0	18	29	0	9	3	0	27	32
Impiegati	10	139	79	3	38	35	13	177	114
Operai	48	266	100	2	6	10	50	272	110
Trasporto passeggeri su gomma	**35**	**611**	**531**	**0**	**65**	**33**	**35**	**676**	**564**
Dirigenti	0	1	6	0	1	1	0	2	7
Quadri	1	9	5	0	2	3	1	11	8
Impiegati	2	22	26	0	36	18	2	58	44
Operai	32	579	494	0	26	11	32	605	505
Trasporto ferroviario (Trenord)	**329**	**2.267**	**841**	**78**	**605**	**141**	**407**	**2.872**	**982**
Dirigenti	0	7	13	0	2	0	0	9	13
Quadri	0	47	90	0	26	19	0	73	109
Impiegati	252	1.795	617	76	573	118	328	2.368	735
Operai	77	418	121	2	4	4	79	422	125

DIPENDENTI PER FASCE D'ETÀ E GENERE - 2019									
N. persone	Uomini			Donne			Totale		
	<30	30-50	>50	<30	30-50	>50	<30	30-50	>50
Gruppo FNM	**95**	**1.126**	**751**	**11**	**174**	**120**	**106**	**1.300**	**871**
Dirigenti	0	14	19	0	2	6	0	16	25
Quadri	0	39	48	0	25	14	0	64	62
Impiegati	11	196	108	9	122	82	20	318	190
Operai	84	877	576	2	25	18	86	902	594
Ro.S.Co.	**3**	**52**	**22**	**5**	**63**	**48**	**8**	**115**	**70**
Dirigenti	0	7	5	0	2	4	0	9	9
Quadri	0	15	8	0	15	10	0	30	18
Impiegati	3	27	5	5	46	34	8	73	39
Operai	0	3	4	0	0	0	0	3	4
Gestione infrastruttura ferroviaria	**57**	**438**	**222**	**2**	**58**	**47**	**59**	**496**	**269**
Dirigenti	0	5	7	0	0	1	0	5	8
Quadri	0	17	33	0	8	3	0	25	36
Impiegati	6	142	75	2	40	28	8	182	103
Operai	51	274	107	0	10	15	51	284	122
Trasporto passeggeri su gomma	**35**	**636**	**507**	**4**	**53**	**25**	**39**	**689**	**532**
Dirigenti	0	2	7	0	0	1	0	2	8
Quadri	0	7	7	0	2	1	0	9	8
Impiegati	2	27	28	2	36	20	4	63	48
Operai	33	600	465	2	15	3	35	615	468
Trasporto ferroviario (Trenord)	**373**	**2.179**	**972**	**84**	**563**	**144**	**457**	**2.742**	**1.116**
Dirigenti	0	5	12	0	2	0	0	7	12
Quadri	0	49	110	0	26	20	0	75	130
Impiegati	272	1.719	726	84	532	119	356	2.251	845
Operai	101	406	124	0	3	5	101	409	129

DIPENDENTI PER FASCE D'ETÀ E GENERE - 2018									
N. persone	Uomini			Donne			Totale		
	<30	30-50	>50	<30	30-50	>50	<30	30-50	>50
Gruppo FNM	**104**	**1.165**	**719**	**12**	**171**	**123**	**116**	**1.336**	**842**
Dirigenti	0	14	21	0	1	6	0	15	27
Quadri	0	40	47	0	25	14	0	65	61
Impiegati	15	198	108	10	116	84	25	314	192
Operai	89	913	543	2	29	19	91	942	562
Ro.S.Co.	**6**	**56**	**24**	**4**	**60**	**50**	**10**	**116**	**74**
Dirigenti	0	8	6	0	1	4	0	9	10
Quadri	0	17	6	0	15	10	0	32	16
Impiegati	6	27	8	4	44	36	10	71	44
Operai	0	4	4	0	0	0	0	4	4
Gestione infrastruttura ferroviaria	**56**	**439**	**229**	**2**	**59**	**47**	**58**	**498**	**276**
Dirigenti	0	5	8	0	0	1	0	5	9
Quadri	0	18	34	0	8	3	0	26	37
Impiegati	7	139	75	2	37	28	9	176	103
Operai	49	277	112	0	14	15	49	291	127
Trasporto passeggeri su gomma	**42**	**670**	**466**	**6**	**52**	**26**	**48**	**722**	**492**
Dirigenti	0	1	7	0	0	1	0	1	8
Quadri	0	5	7	0	2	1	0	7	8
Impiegati	2	32	25	4	35	20	6	67	45
Operai	40	632	427	2	15	4	42	647	431
Trasporto ferroviario (Trenord)	**363**	**2.042**	**1.091**	**83**	**534**	**140**	**446**	**2.576**	**1.231**
Dirigenti	0	6	12	0	3	0	0	9	12
Quadri	0	50	123	0	25	19	0	75	142
Impiegati	249	1.601	828	83	503	113	332	2.104	941
Operai	114	385	128	0	3	8	114	388	136

401-1 Turnover

NUOVO PERSONALE ASSUNTO PER ETÀ E GENERE												
N. persone	2020				2019				2018			
	Uomini	Donne	Totale	Tasso di turnover in entrata	Uomini	Donne	Totale	Tasso di turnover in entrata	Uomini	Donne	Totale	Tasso di turnover in entrata
Gruppo FNM	**145**	**29**	**174**	**7,68%**	**154**	**14**	**168**	**7,38%**	**210**	**20**	**230**	**10,03%**
<30	21	5	26	24,76%	27	3	30	28,30%	35	4	39	33,62%
30-50	85	18	103	8,14%	86	10	96	7,38%	117	13	130	9,73%
>50	39	6	45	5,03%	41	1	42	4,82%	58	3	61	15,44%
Turnover in entrata	7,45%	9,12%	7,68%		7,81%	3,50%	7,74%		10,56%	6,54%	10,03%	
Ro.S.Co.	**1**	**5**	**6**	**3,28%**	**2**	**7**	**9**	**4,66%**	**7**	**4**	**11**	**5,50%**
<30	0	1	1	14,29%	0	3	3	37,50%	3	0	3	30,00%
30-50	1	4	5	4,50%	2	3	5	4,35%	3	3	6	5,17%
>50	0	0	0	0,00%	0	1	1	1,43%	1	1	2	8,11%
Turnover in entrata	1,43%	4,42%	3,28%		2,60%	5,88%	4,86%		8,14%	3,51%	5,50%	
Gestione infrastruttura ferroviaria	**17**	**6**	**23**	**2,85%**	**27**	**1**	**28**	**3,40%**	**28**	**6**	**34**	**4,09%**
<30	12	4	16	25,40%	12	0	12	20,34%	18	2	20	34,48%
30-50	5	2	7	1,46%	14	1	15	3,02%	10	3	13	2,61%
>50	0	0	0	0,00%	1	0	1	0,37%	0	1	1	4,71%
Turnover in entrata	2,43%	5,61%	2,85%		3,77%	0,61%	3,66%		3,87%	5,56%	4,09%	
Trasporto passeggeri su gomma	**127**	**18**	**145**	**11,37%**	**125**	**6**	**131**	**10,40%**	**175**	**10**	**185**	**14,66%**
<30	9	0	9	25,71%	15	0	15	38,46%	14	2	16	33,33%
30-50	79	12	91	13,46%	70	6	76	11,03%	104	7	111	15,37%
>50	39	6	45	7,98%	40	0	40	7,52%	57	1	58	22,56%
Turnover in entrata	10,79%	18,37%	11,37%		10,61%	5,13%	10,73%		14,86%	11,90%	14,66%	
Trasporto ferroviario (Trenord)	**136**	**56**	**192**	**4,51%**	**226**	**51**	**277**	**6,42%**	**282**	**39**	**321**	**7,55%**
<30	54	19	73	17,94%	121	27	148	32,39%	141	20	161	36,10%
30-50	73	32	105	3,66%	100	24	124	4,52%	133	19	152	5,90%
>50	9	5	14	1,43%	5	0	5	0,45%	8	0	8	12,35%
Turnover in entrata	3,96%	6,80%	4,51%		6,41%	4,38%	7,18%		8,07%	5,15%	7,55%	

PERSONALE CHE HA INTERROTTO/TERMINATO IL RAPPORTO DI LAVORO PER ETÀ E GENERE												
N. persone	2020				2019				2018			
	Uomini	Donne	Totale	Tasso di turnover in uscita	Uomini	Donne	Totale	Tasso di turnover in uscita	Uomini	Donne	Totale	Tasso di turnover in uscita
Gruppo FNM	**175**	**18**	**193**	**8,52%**	**135**	**10**	**145**	**6,37%**	**188**	**4**	**192**	**8,37%**
<30	6	1	7	6,67%	10	0	10	9,43%	3	0	3	2,59%
30-50	67	6	73	5,77%	49	3	52	4,00%	63	0	63	4,72%
>50	102	11	113	12,64%	76	7	83	1,15%	122	4	126	14,96%
Turnover in uscita	8,99%	5,66%	8,52%		6,85%	3,28%	6,37%		9,46%	1,31%	8,37%	
Ro.S.Co.	**7**	**8**	**15**	**8,20%**	**8**	**4**	**12**	**6,22%**	**1**	**3**	**4**	**2,00%**
<30	0	1	1	14,29%	0	0	0	0,00%	1	0	1	10,00%
30-50	1	3	4	3,60%	6	2	8	6,96%	0	0	0	0,00%
>50	6	4	10	15,38%	2	2	4	0,00%	0	3	3	4,05%
Turnover in uscita	10,00%	7,08%	8,20%		10,39%	3,45%	6,22%		1,16%	2,63%	2,00%	
Gestione infrastruttura ferroviaria	**36**	**6**	**42**	**5,20%**	**12**	**0**	**12**	**1,46%**	**19**	**1**	**20**	**2,40%**
<30	2	0	2	3,17%	0	0	0	0,00%	0	0	0	0,00%
30-50	6	2	8	1,67%	2	0	2	0,40%	1	0	1	0,20%
>50	28	4	32	12,08%	10	0	10	0,00%	18	1	19	6,88%
Turnover in uscita	5,14%	5,61%	5,20%		1,67%	0,00%	1,46%		2,62%	0,93%	2,40%	
Trasporto passeggeri su gomma	**132**	**4**	**136**	**10,67%**	**115**	**6**	**121**	**9,60%**	**168**	**0**	**168**	**13,31%**
<30	4	0	4	11,43%	10	0	10	25,64%	2	0	2	4,17%
30-50	60	1	61	9,02%	41	1	42	6,10%	62	0	62	8,59%
>50	68	3	71	12,59%	64	5	69	1,88%	104	0	104	21,14%
Turnover in uscita	11,21%	4,08%	10,67%		9,76%	7,32%	9,60%		14,26%	0,00%	13,31%	
Trasporto ferroviario (Trenord)	**223**	**23**	**246**	**5,77%**	**201**	**18**	**219**	**5,08%**	**180**	**10**	**190**	**4,47%**
<30	7	2	9	2,21%	10	2	12	2,63%	6	0	6	1,35%
30-50	24	2	26	0,91%	15	7	22	0,80%	10	3	13	0,50%
>50	192	19	211	21,49%	176	9	185	1,08%	164	7	171	13,89%
Turnover in uscita	6,49%	2,79%	5,77%		5,70%	2,28%	5,08%		5,15%	1,32%	4,47%	

DIPENDENTI ISCRITTI ALLE RAPPRESENTANZE SINDACALI									
N. persone	2020			2019			2018		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Gruppo FNM	**1.181**	**122**	**1.303**	**1.160**	**112**	**1.272**	**1.230**	**110**	**1.340**
Ro.S.Co.	18	27	45	22	29	51	29	30	59
Gestione infrastruttura ferroviaria	417	48	465	418	49	467	436	49	485
Trasporto passeggeri su gomma	746	47	793	720	34	754	765	31	796
Trasporto ferroviario (Trenord)	**3.437**	**824**	**4.261**	**2.344**	**515**	**2.859**	**2.231**	**473**	**2.704**

403-9 Infortuni

INFORTUNI DEI DIPENDENTI									
N. persone	**2020**			**2019**			**2018**		
	Uomini	**Donne**	**Totale**	**Uomini**	**Donne**	**Totale**	**Uomini**	**Donne**	**Totale**
Gruppo FNM									
Numero di infortuni registrati	45	3	48	72	5	77	70	1	71
di cui sul luogo di lavoro	39	2	41	50	3	53	50	0	50
di cui in itinere	6	1	7	22	2	24	20	1	21
Numero di decessi a seguito di infortuni	0	0	0	0	0	0	0	0	0
di cui sul luogo di lavoro	0	0	0	0	0	0	0	0	0
di cui in itinere	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Numero di infortuni con gravi conseguenze (esclusi i decessi) [83]	1	0	1	0	0	0	0	0	0
di cui sul luogo di lavoro	0	0	0	0	0	0	0	0	0
di cui in itinere	1	0	1	0	0	0	0	0	0
Numero di ore lavorate	2.938.275	461.315	3.399.590	3.445.332	495.237	3.940.569	3.526.892	493.138	4.020.030
Tasso di infortuni registrabili	15,3	6,5	14,1	23,3	10,2	21,5	19,8	2,0	17,7
Tasso di decessi a seguito di infortuni	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Tasso di infortuni con gravi conseguenze (esclusi i decessi)[83]	0,3	0,0	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Ro.S.Co.									
Numero di infortuni registrati	1	0	1	2	1	3	1	1	2
di cui sul luogo di lavoro	1	0	1	0	0	0	0	0	0
di cui in itinere	0	0	0	2	1	3	1	1	2
Numero di decessi a seguito di infortuni	0	0	0	0	0	0	0	0	0
di cui sul luogo di lavoro	0	0	0	0	0	0	0	0	0
di cui in itinere	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Numero di infortuni con gravi conseguenze (esclusi i decessi)[83]	0	0	0	0	0	0	0	0	0
di cui sul luogo di lavoro	0	0	0	0	0	0	0	0	0
di cui in itinere	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Numero di ore lavorate	124.741	174.849	299.590	140.368	172.952	313.320	148.559	180.726	329.285
Tasso di infortuni registrabili	8,0	0,0	3,3	14,2	5,8	9,6	6,7	5,5	6,1
Tasso di decessi a seguito di infortuni	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Tasso di infortuni con gravi conseguenze (esclusi i decessi)[83]	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

83. Per infortuni con gravi conseguenze si intende l'infortunio sul lavoro che porta a un decesso o a un danno da cui il lavoratore non può riprendersi, non si riprende o non è realistico prevedere che si riprenda completamente tornando allo stato di salute antecedente l'incidente entro 6 mesi.

INFORTUNI DEI DIPENDENTI									
N. persone	**2020**			**2019**			**2018**		
	Uomini	**Donne**	**Totale**	**Uomini**	**Donne**	**Totale**	**Uomini**	**Donne**	**Totale**
Gestione infrastruttura ferroviaria									
Numero di infortuni registrati	12	1	13	21	2	23	20	0	20
di cui sul luogo di lavoro	11	1	12	15	1	0	20	0	0
di cui in itinere	1	0	1	6	1	7	0	0	0
Numero di decessi a seguito di infortuni	0	0	0	0	0	0	0	0	0
di cui sul luogo di lavoro	0	0	0	0	0	0	0	0	0
di cui in itinere	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Numero di infortuni con gravi conseguenze (esclusi i decessi)[83]	1	0	1	0	0	0	0	0	0
di cui sul luogo di lavoro	0	0	0	0	0	0	0	0	0
di cui in itinere	1	0	1	0	0	0	0	0	0
Numero di ore lavorate	1.233.770	173.979	1.407.749	1.272.692	184.913	1.457.605	1.283.397	178.848	1.462.244
Tasso di infortuni registrabili	9,7	5,7	9,2	16,5	10,8	15,8	15,6	0,0	13,7
Tasso di decessi a seguito di infortuni	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Tasso di infortuni con gravi conseguenze (esclusi i decessi)[83]	0,8	0,0	0,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Trasporto passeggeri su gomma									
Numero di infortuni registrati	32	2	34	49	2	51	49	0	49
di cui sul luogo di lavoro	27	1	28	35	2	37	30	0	30
di cui in itinere	5	1	6	14	0	14	19	0	19
Numero di decessi a seguito di infortuni	0	0	0	0	0	0	0	0	0
di cui sul luogo di lavoro	0	0	0	0	0	0	0	0	0
di cui in itinere	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Numero di infortuni con gravi conseguenze (esclusi i decessi)[83]	0	0	0	0	0	0	0	0	0
di cui sul luogo di lavoro	0	0	0	0	0	0	0	0	0
di cui in itinere	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Numero di ore lavorate	1.579.764	112.487	1.692.251	2.032.272	137.372	2.169.644	2.094.936	133.565	2.228.501
Tasso di infortuni registrabili	20,3	17,8	20,1	24,1	14,6	23,5	23,4	0,0	22,0
Tasso di decessi a seguito di infortuni	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Tasso di infortuni con gravi conseguenze (esclusi i decessi)[83]	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

403-9 Infortuni

INFORTUNI DEI DIPENDENTI									
N. persone	**2020**			**2019**			**2018**		
	Uomini	**Donne**	**Totale**	**Uomini**	**Donne**	**Totale**	**Uomini**	**Donne**	**Totale**
Trasporto ferroviario (Trenord)									
Numero di infortuni registrati	161	41	202	159	40	199	200	50	250
di cui sul luogo di lavoro	143	40	183	137	33	170	0	0	0
di cui in itinere	18	1	19	22	7	29	0	0	0
Numero di decessi a seguito di infortuni	0	0	0	0	0	0	0	0	0
di cui sul luogo di lavoro	0	0	0	0	0	0	0	0	0
di cui in itinere	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Numero di infortuni con gravi conseguenze (esclusi i decessi)[83]	2	0	2	0	0	0	0	0	0
di cui sul luogo di lavoro	2	0	2	0	0	0	0	0	0
di cui in itinere	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Numero di ore lavorate	5.271.977	1.097.325	6.369.302	5.852.240	1.143.112	6.995.352	5.793.849	1.043.174	6.837.023
Numero di infortuni totali esclusi casi di COVID-19	120	29	149	159	40	199	200	50	250
Numero di infortuni con gravi conseguenze esclusi casi di COVID-19[83]	1	0	1	0	0	0	0	0	0
Tasso di infortuni registrabili	30,5	37,4	31,7	27,2	35,0	28,4	34,5	47,9	36,6
Tasso di decessi a seguito di infortuni	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Tasso di infortuni con gravi conseguenze (esclusi i decessi)[83]	0,4	0,0	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Metodologie di calcolo:

- Indice di frequenza infortuni: (n° infortuni registrabili sul lavoro/n° di ore lavorate) x 1.000.000.
- Indice di frequenza infortuni con gravi conseguenze (n° infortuni registrabili sul lavoro con gravi conseguenze/n° di ore lavorate) x 1.000.000.
- Indice di frequenza decessi: (n° di decessi risultanti da infortuni sul lavoro/n° di ore lavorate) x 1.000.000.

404-1 Formazione

FORMAZIONE EROGATA PER CATEGORIA PROFESSIONALE									
N. ore	2020			2019			2018		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Gruppo FNM	**31.403**	**4.022**	**35.424**	**43.383**	**4.840**	**48.224**	**38.209**	**6.152**	**44.361**
Dirigenti	311	105	416	280	54	334	714	194	908
Quadri	1.677	866	2.543	2.038	638	2.676	2.432	1.531	3.963
Impiegati	5.914	2.449	8.363	10.466	3.416	13.881	7.794	3.766	11.561
Operai	23.501	602	24.103	30.600	733	31.332	27.269	660	27.929
Ro.S.Co.	**782**	**1.276**	**2.058**	**735**	**715**	**1.450**	**2.364**	**2.065**	**4.429**
Dirigenti	100	90	190	17	38	55	341	89	430
Quadri	383	358	741	289	316	605	894	755	1.649
Impiegati	265	828	1.093	429	361	790	1.130	1.220	2.350
Operai	35	-	35	-	-	-	-	-	-
Gestione infrastruttura ferroviaria	**15.799**	**2.090**	**17.889**	**31.172**	**2.992**	**34.165**	**28.634**	**2.715**	**31.349**
Dirigenti	130	7	137	221	8	229	232	89	321
Quadri	1.170	479	1.648	1.497	255	1.752	1.125	592	1.717
Impiegati	5.381	1.416	6.797	8.932	2.172	11.103	5.794	1.499	7.293
Operai	9.119	188	9.307	20.523	558	21.080	21.484	535	22.019
Trasporto passeggeri su gomma	**14.822**	**657**	**15.478**	**11.476**	**1.133**	**12.609**	**7.210**	**1.372**	**8.582**
Dirigenti	81	8	89	42	8	50	141	16	157
Quadri	125	29	154	252	67	319	413	184	597
Impiegati	268	206	474	1.105	883	1.988	871	1.047	1.918
Operai	14.348	414	14.762	10.077	175	10.252	5.785	125	5.910
Trasporto ferroviario (Trenord)	**178.515**	**33.833**	**212.347**	**287.977**	**34.646**	**322.623**	**278.174**	**31.715**	**309.889**
Dirigenti	113	4	117	361	36	397	99	89	188
Quadri	1.640	376	2.016	2.066	594	2.660	3.568	615	4.183
Impiegati	168.656	32.931	201.587	255.277	34.016	289.293	248.505	30.944	279.449
Operai	8.122	506	8.628	30.273	0	30.273	26.003	68	26.070

FORMAZIONE EROGATA PER AREA TEMATICA									
N. ore	2020			2019			2018		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Gruppo FNM	**31.402**	**4.022**	**35.424**	**43.383**	**4.840**	**48.224**	**38.209**	**6.152**	**44.361**
Continua (ex Manageriale)	1.849	627	2.476	3.832	1.368	5.200	6.573	2.366	8.939
Tecnica	19.060	1.122	20.182	29.115	2.018	31.133	18.367	748	19.115
Informatica	429	242	671	774	331	1.105	1.769	1.576	3.345
Salute e Sicurezza	9.107	1.810	10.917	9.399	1.048	10.446	10.802	1.030	11.832
Anti-corruzione (231)	637	123	760	264	76	340	697	432	1.129
GDPR	321	99	419	-	-	-	-	-	-
Ro.S.Co.	**782**	**1.276**	**2.058**	**735**	**715**	**1.450**	**2.364**	**2.065**	**4.429**
Continua (ex Manageriale)	181	164	345	361	366	727	1.284	757	2.041
Tecnica	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Informatica	90	145	235	68	138	206	657	956	1.613
Salute e Sicurezza	455	866	1.321	266	141	407	313	152	465
Anti-corruzione (231)	29	51	80	40	70	110	110	200	310
GDPR	28	50	77	-	-	-	-	-	-
Gestione infrastruttura ferroviaria	**15.799**	**2.090**	**17.889**	**31.172**	**2.992**	**34.165**	**28.634**	**2.715**	**31.349**
Continua (ex Manageriale)	1.399	368	1.767	2.180	466	2.646	3.371	728	4.099
Tecnica	10.024	928	10.952	23.460	1.876	25.336	18.367	748	19.115
Informatica	288	97	385	281	72	353	1.024	580	1.604
Salute e Sicurezza	3.586	606	4.192	5.252	579	5.830	5.558	555	6.113
Anti-corruzione (231)	253	46	299	-	-	-	314	104	418
GDPR	249	46	295	-	-	-	-	-	-
Trasporto passeggeri su gomma	**14.821**	**657**	**15.478**	**11.476**	**1.133**	**12.609**	**7.210**	**1.372**	**8.582**
Continua (ex Manageriale)	269	95	364	1.291	536	1.827	1.918	881	2.799
Tecnica	9.036	194	9.230	5.655	142	5.797	-	-	-
Informatica	51	-	51	425	121	546	88	40	128
Salute e Sicurezza	5.066	338	5.404	3.881	328	4.209	4.931	323	5.254
Anti-corruzione (231)	355	26	381	224	6	230	273	128	401
GDPR	44	4	48	-	-	-	-	-	-
Trasporto ferroviario (Trenord)	**177.719**	**34.628**	**212.347**	**1.253.731**	**103.899**	**1.357.630**	**-**	**-**	**-**
Tecnico-professionale abilitativa	156.423	22.365	178.787	3.778	1.220	4.998	-	-	-
Tecnico-professionale non abilitativa	2.059	959	3.018	1.536	938	2.474	-	-	-
Trasversale e comportamentale	836	1.648	2.484	27.524	4.521	32.045	-	-	-
Salute e Sicurezza	10.463	4.066	14.529	1.214.357	92.645	1.307.002	-	-	-
Anti-corruzione	12	20	32	6.536	4.575	11.111	-	-	-
Commerciale	7.927	5.571	13.498	-	-	-	-	-	-

404-3 Valutazione della performance

PERSONALE DEL GRUPPO FNM COINVOLTO NEL PROCESSO DI VALUTAZIONE									
N. persone	**2020***			**2019****			**2018****		
	Uomini	**Donne**	**Totale**	**Uomini**	**Donne**	**Totale**	**Uomini**	**Donne**	**Totale**
Gruppo FNM	**210**	**169**	**379**	**215**	**166**	**381**	**234**	**174**	**408**
Dirigenti	22	7	29	24	5	29	26	5	31
Quadri	63	33	96	62	30	92	69	32	101
Personale Aree Professionali 2 e 3	125	129	254	129	131	260	139	137	276
Ro.S.Co.	**63**	**111**	**174**	**64**	**110**	**174**	**73**	**116**	**189**
Dirigenti	7	6	13	8	4	12	11	4	15
Quadri	21	24	45	21	25	46	21	25	46
Personale Aree Professionali 2 e 3	35	81	116	35	81	116	41	87	128
Gestione infrastruttura ferroviaria	**139**	**56**	**195**	**143**	**56**	**199**	**158**	**58**	**216**
Dirigenti	11	1	12	12	1	13	12	1	13
Quadri	38	7	45	37	5	42	48	7	55
Personale Aree Professionali 2 e 3	90	48	138	94	50	144	98	50	148
Trasporto passeggeri su gomma	**8**	**2**	**10**	**8**	**0**	**8**	**3**	**0**	**3**
Dirigenti	4	0	4	4	0	4	3	0	3
Quadri	4	2	6	4	0	4	0	0	0
Personale Aree Professionali 2 e 3	0	0	0	0	0	0	0	0	0

* I dati fanno riferimento al personale di FNM, FERROVIENORD, FNM Autoservizi, NORD_ING, E-Vai e MALPENSA INTERMODALE. Le altre società del Gruppo FNM e Trenord svolgono regolare sistema di valutazione con modalità e regole differenti.

** I dati fanno riferimento al personale di FNM, FERROVIENORD, FNM Autoservizi, NORD_ING ed E-Vai. Le altre società del Gruppo FNM e Trenord svolgono regolare sistema di valutazione con modalità e regole differenti.

IL CAPITALE NATURALE

303-3 Prelievo idrico

PRELIEVI IDRICI PER FONTE			
m³	**2020**	**2019**	**2018**
Gruppo FNM	**226.003**	**270.133**	**324.039**
Acque sotterranee (pozzo)	8.322	15.435	11.786
Risorse idriche di terze parti (acquedotto)	217.681	254.698	312.253
Gestione infrastruttura ferroviaria	**200.737**	**233.902**	**287.266**
Acque sotterranee (pozzo)	-	-	-
Risorse idriche di terze parti (acquedotto)	200.737	233.902	287.266
Trasporto passeggeri su gomma	**25.266**	**36.231**	**36.773**
Acque sotterranee (pozzo)	8.322	15.435	11.786
Risorse idriche di terze parti (acquedotto)	16.944	20.796	24.987
Trasporto ferroviario (Trenord)	**298.246**	**328.092**	**432.876**
Acque sotterranee (pozzo)	59.910	66.058	61.867
Risorse idriche di terze parti (acquedotto)	238.336	262.034	371.009

303-4 Scarico di acqua

ACQUE DI SCARICO PER DESTINAZIONE			
m³	**2020**	**2019**	**2018**
Gruppo FNM	**224.051**	**268.808**	**324.087**
Risorse idriche di terze parti (fognature)	224.051	268.225	324.087
di cui inviato ad altre organizzazioni	-	-	-
Acque sotterranee	-	583	-
Gestione infrastruttura ferroviaria	200.737	233.902	287.266
Risorse idriche di terze parti (fognature)	200.737	233.902	287.266
di cui inviato ad altre organizzazioni	-	-	-
Acque sotterranee	-	-	-
Trasporto passeggeri su gomma	23.314	34.906	36.821
Risorse idriche di terze parti (fognature)	23.314	34.323	36.821
di cui inviato ad altre organizzazioni	-	-	-
Acque sotterranee	-	583	-
Trasporto ferroviario (Trenord)	**165.335**	**205.016**	**195.320**
Risorse idriche di terze parti (fognature)	165.335	205.016	195.320
di cui inviato ad altre organizzazioni	-	-	-
Acque sotterranee	-	-	-

306-2 Rifiuti per tipo e metodo di smaltimento

PRODUZIONE DI RIFIUTI			
kg	**2020**	**2019**	**2018**
Gruppo FNM			
Rifiuti non pericolosi	7.505.400	5.874.957	2.847.182
Rifiuti pericolosi	3.004.991	2.556.993	2.721.207
Totale	10.510.391	8.431.950	5.568.389
Gestione infrastruttura ferroviaria			
Rifiuti non pericolosi	5.748.120	3.228.220	349.729
Rifiuti pericolosi	258.962	116.124	294.717
Totale	6.007.082	3.344.344	644.446
Trasporto passeggeri su gomma			
Rifiuti non pericolosi	78.864	152.684	104.290
Rifiuti pericolosi	173.172	456.571	822.818
Totale	252.036	609.255	927.108
Trasporto ferroviario (Trenord)			
Rifiuti non pericolosi	1.678.416	2.494.053	2.393.163
Rifiuti pericolosi	2.572.857	1.984.298	1.603.672
Totale	4.251.273	4.478.351	3.996.835

Metodologia di calcolo per le emissioni

La metodologia per il calcolo del totale delle **emissioni dirette (Scope 1)** e **indirette (Scope 2)**, espresse in tonnellate di CO_2 equivalente, utilizza la seguente formula:

Tonnellate di CO_2eq = Tonnellate di CO_2 + 28 x Tonnellate di CH_4 + 265 x Tonnellate di N_2O

La CO_2 equivalente è quindi calcolata come somma degli apporti delle emissioni di tre gas a effetto serra: CO_2, CH_4 e N_2O (come suggerito dagli indicatori dei GRI Standard – 305-1 Direct (Scope 1) GHG emissions e 305-2 Indirect (Scope 2) GHG emissions).
Per ottenere le quantità di CO_2 equivalente per i gas CH_4 e N_2O, essi sono moltiplicati per il loro Global Warming Potential a 100 anni (28 per il CH_4 e 265 per il N_2O), così come definito dall'IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change).

Per garantire maggiore precisione e rappresentatività, per lo **Scope 1** i fattori emissivi utilizzati per il calcolo sono diversi per le emissioni derivanti da combustione statica (riscaldamento) e combustione da trazione (su strada o su rotaia).

Per le emissioni di **Scope 2**, si è deciso invece di applicare il metodo di calcolo "Market based" che, consente di valorizzare la scelta di E-Vai di acquistare energia elettrica certificata come prodotta al 100% da fonti rinnovabili, alla quale non sono associate emissioni di gas serra; utilizzando come fattore emissivo per l'energia elettrica acquistata da rete (non certificata) il fattore medio associato al totale della produzione lorda di energia elettrica a livello nazionale (quindi un mix da fonti non rinnovabili e rinnovabili).

I fattori emissivi utilizzati, sia per lo Scope 1 sia per lo Scope 2, sono quelli proposti da ISPRA (Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale)[84].

84. CO_2: Annex 6 e Annex 2 del National Inventory Report (è stata considerata l'ultima edizione, quella del 2020).
CH_4 e N_2O: tavole "Common Reporting Format" (è stata considerata l'ultima edizione, quella del 2020) allegate al National Inventory Report di cui sopra, nonché – in alcuni casi – serie storiche emissive aggiornate al 2018, sempre proposte da ISPRA.

Nelle sezioni successive si evidenzia il dettaglio dei consumi energetici per settore di business (2018-2020), così come indicato nella tabella seguente:

Paragrafo di riferimento	Principali dati rendicontati	Società di riferimento
GESTIONE INFRASTRUTTURA FERROVIARIA	**Consumi di energia elettrica media e bassa tensione** della rete ferroviaria e delle stazioni	FERROVIENORD, MALPENSA INTERMODALE
	Consumi di energia elettrica dello stabile di Milano Cadorna (*)	FNM FERROVIENORD NORD_ING Trenord
	Consumi di gas metano e gasolio per il riscaldamento e la trazione del materiale rotabile e degli autoveicoli	FERROVIENORD, MALPENSA INTERMODALE
	Emissioni in atmosfera Scope 1 e Scope 2	Scope 1 FERROVIENORD Scope 2 FNM FERROVIENORD NORD_ING Trenord
Ro.S.Co. & Services	**Consumi di energia elettrica dello stabile di Milano Cadorna (*)**	FNM
TRASPORTO PASSEGGERI SU GOMMA	**Consumi di energia elettrica media e bassa tensione** per impianti e uffici **Consumi di energia elettrica per la ricarica dei veicoli elettrici (E-Vai)** **Consumi di gasolio e metano per trazione degli autobus** **Altri consumi (gasolio, benzina, gas metano) per autoveicoli** **Consumi di gas metano per riscaldamento** **Emissioni in atmosfera Scope 1 e Scope 2** **Emissioni evitate dal servizio car sharing elettrico**	FNM Autoservizi ATV La Linea (che include Martini Bus) E-Vai
TRASPORTO FERROVIARIO (Trenord)	**Consumi di energia elettrica ad alta tensione** per la trazione dei treni **Consumi di energia elettrica media e bassa tensione** per impianti e uffici **Consumi di gasolio** per la trazione del materiale rotabile (treni, autobus e autoveicoli) e il riscaldamento **Consumi di gas metano** per riscaldamento **Emissioni in atmosfera Scope 1 e Scope 2**	Trenord

(*) I dati dei consumi energetici dello stabile di Cadorna includono anche una quota parte di FNM S.p.A. Tali dati per la sola quota parte di FNM non sono rappresentativi dell'impatto del segment "Ro.S.Co. & Services". Per quanto riguarda i dati sulle locomotive in locazione essi non sono disponibili e non sono inclusi nel perimetro dei dati ambientali di seguito rendicontati.

Definizione dei temi materiali

Temi materiali	Che cosa significa per il Gruppo FNM
Consumi energetici, emissioni in atmosfera e climate change	Incentivare una gestione dell'impatto ambientale delle attività del Gruppo in termini di riduzione dei consumi energetici, delle emissioni di gas a effetto serra e degli inquinanti atmosferici, ottenuta tramite interventi di efficientamento energetico e di uso razionale delle risorse. Pianificare strategie sempre più orientate al presidio dei rischi connessi al cambiamento climatico e alla diminuzione degli impatti sulla qualità dell'aria (ad esempio attraverso il rinnovamento della flotta a favore di mezzi di moderna motorizzazione che permettono un sensibile abbattimento delle emissioni dannose per l'ambiente e per la salute dell'uomo).
Gestione del rumore e delle vibrazioni	Contenere l'inquinamento acustico e l'impatto sonoro delle attività del Gruppo dovuti, principalmente, al transito dei treni e dei mezzi su gomma, all'operatività dei cantieri, specialmente in contesti di forte urbanizzazione. Definire adeguate linee guida operative per limitare i livelli di rumore e di vibrazioni, ad esempio mediante dispositivi di riduzione delle emissioni acustiche.
Gestione delle risorse idriche	Incentivare un utilizzo essenziale della risorsa idrica, impiegata sia nelle attività legate all'operatività degli uffici sia al lavaggio dei mezzi di trasporto, realizzando un monitoraggio attraverso indicatori di intensità e promuovendo iniziative di riciclo/riutilizzo della risorsa idrica, anche di acque meteoriche.
Gestione dei rifiuti	Promuovere una gestione responsabile dei rifiuti prodotti dal Gruppo e dei relativi impatti sull'ambiente attraverso l'utilizzo di metodi di smaltimento, politiche e pratiche di riciclo e meccanismi di riuso dei materiali e prodotti utilizzati. Monitorare sia i rifiuti derivanti da attività specifiche di business (es. batterie esauste delle auto elettriche; materiali derivanti dalle attività di manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e dei depositi; materiali derivanti dalle attività legate all'operatività dei mezzi di trasporto, quali treni e autobus) sia quelli provenienti dalle attività legate all'operatività degli uffici.
Tutela della biodiversità	Compensare gli effetti del potenziamento delle tratte ferroviarie e stradali, mitigando gli impatti sul territorio e sul paesaggio in generale. Moderare gli effetti del Gruppo sugli ecosistemi a difesa della perdita di biodiversità, della distruzione degli habitat naturali, dell'impatto paesaggistico sui siti coinvolti e del grado d'incidenza dell'opera futura. Pianificare la realizzazione di opere compensative, e predisporre politiche volte alla minimizzazione degli impatti dei cantieri, in termini sia di creazione di criticità temporanee nelle aree limitrofe ai lavori in corso, sia di consumo del suolo e del sottosuolo.
Etica e integrità nel business	Predisporre adeguati presidi di controllo interno e diffondere nell'organizzazione una cultura aziendale fondata sull'integrità, l'etica professionale e l'onestà per costruire rapporti di fiducia con i propri stakeholder e condurre correttamente la propria attività con trasparenza in ogni singola operazione, in particolare nella lotta alla corruzione attiva e passiva e nel rispetto di comportamenti concorrenziali. Garantire, inoltre, il rispetto dei diritti umani di tutti gli stakeholder interni ed esterni all'organizzazione.
Gestione dei rischi sistemici e resilienza del business	Predisporre un sistema di gestione dei rischi sistemici dell'azienda derivanti da shock ed eventi esterni senza precedenti su larga scala, che hanno implicazioni a livello sociale, politico ed economico (ad esempio il COVID-19). Delineare, quindi, piani strategici che identifichino, prevengano e riducano al minimo gli effetti di eventi a bassa probabilità ma con alto impatto e con potenziali significative esternalità, al fine di garantire la continuità del business.
Attrazione di talenti e sviluppo del capitale umano	Offrire opportunità concrete di sviluppo personale e professionale, sviluppando e mantenendo nel tempo la capacità di attrarre e trattenere i talenti. Garantire al Gruppo persone competenti, motivate e soddisfatte. Fornire alla forza lavoro uno sviluppo continuo delle conoscenze trasversali e del know-how specifico del business in linea con le esigenze espresse dagli stessi e dal mercato, al fine di gestire al meglio eventuali cambiamenti organizzativi in risposta a scenari mutati.
Welfare per i dipendenti	Offrire ai dipendenti strumenti e modelli di lavoro moderni e flessibili in grado di rispondere a specifici bisogni personali e garantire equilibrio tra vita privata e lavorativa (es. benefit aziendali, maternità, paternità). Assicurare, inoltre, che l'offerta di welfare per i dipendenti risponda alle esigenze derivanti dal momento storico, garantendo all'azienda una continuità operativa attraverso la promozione dell'estensione dello smartworking, organizzazione di webinar, predisposizione di attività che favoriscano l'inclusione e l'interattività a distanza.
Rispetto della diversità e inclusione	Garantire la tutela dei diritti di tutti i dipendenti e delle pari opportunità, gestire e valorizzare la diversità, promuovere dinamiche inclusive eliminando forme di discriminazione anche di tipo retributivo.

Paragrafo di riferimento	Principali dati rendicontati
Salute e sicurezza nei luoghi di lavoro	Tutelare la salute, sicurezza e integrità psicofisica delle persone, anche con riferimento alla qualità dei luoghi di lavoro, incoraggiando lo sviluppo di una solida cultura interna e aderendo ai più alti standard nazionali e internazionali sul tema. Valutare, dunque, le prestazioni in tema di tutela di salute e sicurezza attraverso riunioni periodiche predisponendo, laddove opportuno, azioni correttive e obiettivi di miglioramento (es. formazione del personale, acquisizione di nuove macchine, impianti e attrezzature, interventi di miglioria agli ambienti di lavoro).
Accessibilità dei servizi e delle infrastrutture	Garantire l'accessibilità fisica ai servizi e alle infrastrutture (es. stazioni, treni, autobus) a tutti i clienti senza alcuna discriminazione (es. standardizzazione della segnaletica, presenza di postazioni dedicate per le persone a mobilità ridotta, ampliamento degli spazi dedicati ai parcheggi). Collaborare con le associazioni di categoria affinché il Gruppo predisponga interventi adeguati a garantire piena accessibilità a servizi e infrastrutture.
Qualità del servizio e sicurezza dei clienti in stazione e in movimento (Security & Safety)	Fornire prodotti, servizi e infrastrutture che incontrino elevati standard di qualità, e che garantiscano la sicurezza dei viaggiatori (Security) in stazione, presso le aree di parcheggio delle biciclette o delle auto, presso le fermate degli autobus, e sui mezzi di trasporto, grazie alla predisposizione di controlli costanti da parte dei servizi di vigilanza. Garantire, inoltre, la sicurezza nella circolazione (Safety), predisponendo, ad esempio, sistemi automatici di protezione treno che garantiscano il rispetto dei segnali, secondo i più alti standard di sicurezza ferroviaria. Fornire un servizio di massima qualità, attraverso periodici interventi di ammodernamento della flotta, in modo da garantire la sicurezza e la soddisfazione del cliente finale.
Innovazione tecnologica e digitale	Incentivare la modernizzazione e l'evoluzione tecnologica digitale mediante lo sviluppo di nuovi servizi e l'adozione di tecnologie digitali da integrare nei processi aziendali, nelle infrastrutture e nei servizi (es. MaaS - Mobility as a Service e MaaC - Mobility as a Community). Collaborare con i diversi attori competenti per l'avvio di attività di analisi, sviluppo e innovazione per rispondere al meglio ai cambiamenti di scenario e alle nuove consuetudini del cliente di FNM. Cogliere le opportunità dell'evoluzione digitale per predisporre presidi a salvaguardia della privacy dei clienti e della sicurezza dei dati aziendali, garantendo elevati standard di sicurezza informatica.
Intermodalità e integrazione dei servizi	Favorire la predisposizione di servizi intermodali e integrati, che rafforzi la rete di interscambio autobus-treno presso le stazioni, promuova il trasporto per valorizzare il turismo nel territorio e favorisca la realizzazione di un sistema di bigliettazione unico integrato. Realizzare una intermodalità dei trasporti del Gruppo capace di facilitare la fruizione del servizio da parte dei clienti e di rendere l'esperienza del viaggio piacevole e allo stesso tempo funzionale per le esigenze del singolo.
Dialogo con gli stakeholder e sviluppo del territorio	Promuovere un dialogo regolare con gli stakeholder del Gruppo, in particolare con le amministrazioni e gli enti pubblici regionali e locali, volto alla ricerca di soluzioni condivise e di relazioni trasparenti. Creare una relazione che sia funzionale alla analisi e alla comprensione da parte di FNM dei bisogni della comunità e delle specificità del tessuto sociale dei territori interessati dai servizi offerti, siano essi relativi alla rete o al trasporto passeggeri su ferro e gomma, fornendo al Gruppo l'opportunità di rispondere puntualmente alle esigenze dei propri stakeholder.
Approvvigionamento sostenibile	Improntare i propri processi di acquisto, relativi sia alle attività core dell'azienda che quelle legate all'operatività degli uffici, su comportamenti orientati al pieno rispetto della legalità, trasparenza e anticorruzione. Adottare criteri di selezione, valutazione e monitoraggio dei fornitori in grado di misurare anche la loro performance sociale e ambientale, al fine di garantire alti livelli di funzionalità, e, dunque, approvvigionamenti in grado di integrare criteri ESG lungo tutta la catena di fornitura.
Gestione sostenibile delle infrastrutture	Considerare gli impatti ambientali, sociali e di governance nelle fasi di design, realizzazione e utilizzo dell'infrastruttura, al fine di garantire un uso efficiente delle risorse necessarie a implementare progetti infrastrutturali (es. ferro, acciaio, cemento, calcestruzzo) e minimizzare l'impatto sul territorio circostante durante il ciclo di vita dell'infrastruttura stessa.

Tabella di correlazione tra ambiti del Decreto, i temi materiali e indicatori GRI

Categoria	Temi materiali	D.Lgs. 254/2016	GRI Standard di riferimento	Perimetro degli impatti	Ruolo del Gruppo FNM
Responsabilità ambientale	Consumi energetici, emissioni in atmosfera e climate change	Ambientale	302: Energia (2016) 305: Emissioni (2016)	Gruppo FNM, Trenord	Diretto
	Gestione del rumore e delle vibrazioni	Ambientale	-	Gruppo FNM, Trenord	Diretto
	Gestione delle risorse idriche	Ambientale	303: Acqua e scarichi idrici (2018)	Gruppo FNM, Trenord (sedi operative, siti manutentivi e depositi)	Diretto
	Gestione dei rifiuti	Ambientale	306: Scarichi idrici e rifiuti (2016)	Gruppo FNM, Trenord (sedi operative, siti manutentivi e depositi)	Diretto
	Tutela della biodiversità	Ambientale	304: Biodiversità (2016)	Gruppo FNM, Trenord, Amministrazioni locali (Comuni, Province e Regione Lombardia)	Diretto
Governance, integrità e responsabilità economica	Etica e integrità nel business	Lotta alla corruzione, Rispetto dei diritti umani	205: Anticorruzione (2016) 207: Imposte (2019) 307: Compliance ambientale (2016) 419: Compliance socioeconomica (2016) 412: Valutazione del rispetto dei diritti umani (2016)	Gruppo FNM	Diretto
	Gestione dei rischi sistemici e resilienza del business	Lotta alla corruzione, Rispetto dei diritti umani, Ambientale, Sociale, Attinente al personale	-	Gruppo FNM	Contributo
Risorse umane	Attrazione di talenti e sviluppo del capitale umano	Attinente al personale	401: Occupazione (2016) 402: Relazioni tra lavoratori e management (2016) 404: Formazione e istruzione (2016)	Gruppo FNM, Trenord	Diretto
	Welfare per i dipendenti	Attinente al personale	401: Occupazione (2016)	Gruppo FNM, Trenord	Diretto
	Rispetto della diversità e inclusione	Attinente al personale, Rispetto dei diritti umani	405: Diversità e pari opportunità (2016)	Gruppo FNM, Trenord	Diretto
	Salute e sicurezza nei luoghi di lavoro	Attinente al personale	403: Salute e sicurezza sul lavoro (2018)	Gruppo FNM, Trenord	Diretto
Responsabilità verso i clienti, infrastrutture e sistemi di trasporto	Accessibilità dei servizi e delle infrastrutture	Sociale	203: Impatti economici indiretti (2016)	Gruppo FNM, Trenord	Diretto
	Qualità del servizio e sicurezza dei clienti in stazione e in movimento (Security & Safety)	Sociale	416: Salute e sicurezza dei clienti (2016)	Gruppo FNM, Trenord, Autorità di Pubblica Sicurezza	Diretto
	Innovazione tecnologica e digitale	Sociale	-	Gruppo FNM, Trenord	Diretto
	Intermodalità e integrazione dei servizi	Ambientale, Sociale	-	Gruppo FNM, Trenord, Amministrazioni locali, Clienti e viaggiatori	Contributo

Categoria	Temi materiali	D.Lgs. 254/2016	GRI Standard di riferimento	Perimetro degli impatti	Ruolo del Gruppo FNM
Responsabilità sociale (comunità) e supply chain	Dialogo con gli stakeholder e sviluppo del territorio	Lotta alla corruzione, Sociale	201: Performance economiche (2016) 413: Comunità locali (2016)	Gruppo FNM, Trenord, Amministrazioni locali	Contributo
	Approvvigionamento sostenibile	Ambientale, Sociale, Lotta alla corruzione, Rispetto dei diritti umani	204: Pratiche di approvvigionamento (2016) 308: Valutazione ambientale dei fornitori (2016) 414: Valutazione sociale dei fornitori (2016)	Gruppo FNM	Diretto
	Gestione sostenibile delle infrastrutture	Ambientale, Sociale	-	Gruppo FNM, Trenord, Regione Lombardia	Diretto Indiretto (finanziamenti da parte di Regione Lombardia)

Indice dei contenuti GRI

Indice dei contenuti GRI "in conformità" – opzione core

GRI ID	Informativa	Pagina	Omissioni e informativa
Profilo dell'organizzazione			
102-1	Nome dell'organizzazione	8	
102-2	Attività, marchi, prodotti e servizi	16-18	
102-3	Luogo della sede principale	16	
102-4	Luogo delle attività	16-18	
102-5	Proprietà e forma giuridica	99	
102-6	Mercati serviti	16-18	
102-7	Dimensione dell'organizzazione	16-18, 98-99, 103-104, 142-145, 218-223	Per maggiori dettagli sui risultati d'esercizio del Gruppo FNM, si rimanda al Bilancio Consolidato scaricabile dalla pagina www.fnmgroup.it
102-8	Informazioni sui dipendenti e gli altri lavoratori	143-144, 149, 218-223	Per quanto attiene al calcolo degli indicatori quantitativi sull'organico e le sue varie scomposizioni, è stato scelto il metodo dell'head-count.
102-9	Catena di fornitura	109-112	
102-10	Modifiche significative all'organizzazione e alla sua catena di fornitura	5, 22-23, 110-112	La controllata Locoitalia S.r.l. è uscita dal perimetro di consolidamento al 31 dicembre 2020, in quanto è stata ceduta in data 10 marzo 2020 insieme alla società collegata FuoriMuro.
102-11	Principio di precauzione	78-81	

GRI ID	Informativa	Pagina	Omissioni e informativa
Profilo dell'organizzazione			
102-12	Iniziative esterne	117, 131-133, 137-138, 149, 194-196	
102-13	Adesione ad associazioni	28-30, 57-59, 194-197	
Strategia			
102-14	Dichiarazione di un alto dirigente	4-5	
102-15	Impatti chiave, rischi e opportunità	36-37, 52-59, 61-63, 78-92	
Etica e integrità			
102-16	Valori, principi, standard e norme di comportamento	24, 93-95	
102-17	Meccanismi per ricercare consulenza e segnalare criticità relativamente a questioni etiche	93-95	
Governance			
102-18	Struttura della governance	69-71, 73, 74-75	
102-20	Responsabilità a livello esecutivo per temi economici, ambientali, e sociali	74-75	
102-21	Consultazione degli stakeholder su temi economici, ambientali, e sociali	30-31, 42-43	Le attività di stakeholder engagement sono condotte dalla Funzione CSR-Sostenibilità. I risultati emersi dal confronto sono presentati all'interno del Comitato per la Responsabilità Sociale ed Etica allargato al Comitato Indirizzo Bilancio di sostenibilità-DNF.
102-22	Composizione del massimo organo di governo e relativi comitati	68-71, 217	
Coinvolgimento degli stakeholder			
102-40	Elenco dei gruppi di stakeholder	26-27	
102-41	Accordi di contrattazione collettiva	-	Il 100% dei dipendenti del Gruppo FNM e Trenord risulta coperto da accordi di contrattazione collettiva.
102-42	Individuazione e selezione degli stakeholder	26-27	
102-43	Modalità di coinvolgimento degli stakeholder	27, 30-31, 42-43	
102-44	Temi e criticità chiave sollevati	30-31, 42-43	
Pratiche di reporting			
102-45	Soggetti inclusi nel bilancio consolidato	8-9, 15-18	
102-46	Definizione del contenuto del report e perimetri dei temi	8-11, 44-46	
102-47	Elenco dei temi materiali	44-46, 236-237	
102-48	Revisione delle informazioni	-	Eventuali cambiamenti alle informazioni inserite nei precedenti documenti sono opportunamente identificati nel testo tramite apposite note esplicative.
102-49	Modifiche nella rendicontazione	8-11, 44-46	
102-50	Periodo di rendicontazione	8	
102-51	Data del report più recente	-	Maggio 2020
102-52	Periodicità di rendicontazione	9	
102-53	Contatti per richiedere informazioni riguardanti il report	9	
102-54	Dichiarazione sulla rendicontazione in conformità ai GRI Standards	8	
102-55	Indice dei contenuti GRI	239-244	
102-56	Assurance esterna	245-248	

GRI ID	Informativa	Pagina	Omissioni e informativa
STANDARD SPECIFICI			
Aspetto materiale: Consumi energetici, emissioni in atmosfera e climate change			
103-1, 103-2, 103-3	Modalità di gestione	44-46, 84-90, 162-180	
302-1	Energia consumata all'interno dell'organizzazione	164, 166-174	
302-3	Intensità energetica	163	
302-4	Riduzione nel consumo di energia	122-133, 166-174	
305-1	Emissioni dirette di GHG (Scope 1)	176	
Aspetto materiale: Consumi energetici, emissioni in atmosfera e climate change			
305-2	Emissioni indirette di GHG da consumi energetici (Scope 2)	176	
305-4	Intensità delle emissioni di GHG	177	
305-7	Ossidi di azoto (NO_x), ossidi di zolfo (SO_x) e altre emissioni significative	180	
Aspetto materiale: Gestione delle risorse idriche			
103-1, 103-2, 103-3	Modalità di gestione	44-46, 84-90, 181-182	
303-1	Interazione con l'acqua come risorsa condivisa	181-182	
303-2	Gestione degli impatti correlati allo scarico d'acqua	181-182	
303-3	Prelievo idrico	181, 232	Il Gruppo FNM non opera in aree ad alto stress idrico. I parametri di dettaglio relativi alle categorie "acqua dolce" e "altre tipologie di acqua" non sono monitorati.
303-4	Scarico di acqua	181, 232	Il Gruppo FNM non opera in aree ad alto stress idrico. I parametri di dettaglio relativi alle categorie "acqua dolce" e "altre tipologie di acqua" non sono monitorati.
Aspetto materiale: Gestione dei rifiuti			
103-1, 103-2, 103-3	Modalità di gestione	44-46, 84-90, 183-186	
306-1	Scarichi idrici per qualità e destinazione	232	
306-2	Rifiuti per tipo e metodo di smaltimento	183	Non è disponibile la scomposizione dei rifiuti pericolosi e non pericolosi per metodo di smaltimento (riuso; riciclo; compostaggio; recupero di energia, discarica, altro) per FERROVIENORD. L'attività è affidata a ditte esterne specializzate.
Aspetto materiale: Tutela della biodiversità			
103-1, 103-2, 103-3	Modalità di gestione	44-46, 84-90, 186-187	
304-1	Siti operativi di proprietà, detenuti in locazione, gestiti in (o adiacenti ad) aree protette e aree a elevato valore di biodiversità esterne alle aree protette	186-187	
304-2	Impatti significativi di attività, prodotti e servizi sulla biodiversità	186-187	
304-3	Habitat protetti o ripristinati	186-187	

GRI ID	Informativa	Pagina	Omissioni e informativa
Aspetto materiale: Etica e integrità nel business			
103-1, 103-2, 103-3	Modalità di gestione	44-46, 73, 84-90, 93-95, 101-102	
205-2	Comunicazione e formazione in materia di politiche e procedure anticorruzione	73, 93-95	
205-3	Episodi di corruzione accertati e azioni intraprese	-	Non si sono verificati incidenti o atti illeciti riconducibili a fenomeni di corruzione, né violazioni al Codice Etico.
207-1	Approccio alla fiscalità	101-102	
207-2	Governance fiscale, controllo e gestione del rischio	101-102	
207-3	Coinvolgimento degli stakeholder e gestione delle preoccupazioni in materia fiscale	101-102	
207-4	Rendicontazione Paese per Paese	102	
307-1	Non conformità con leggi e normative in materia ambientale	-	Nel 2020 non si sono verificati casi di non-compliance a leggi e a regolamenti in materia ambientale né il Gruppo ha ricevuto significative sanzioni o multe per questioni ambientali o ecologiche. Relativamente ai reclami connessi all'inquinamento acustico (rete ferroviaria e cantieri), si segnala che si tratta di un numero ridotto, inferiore alla decina e di un numero ancora più basso in merito a quelli sfociati in un contenzioso nell'arco di tre anni.
417-2	Episodi di non conformità in materia di informazione ed etichettatura di prodotti e servizi	-	Nel 2020 non si sono verificati casi di non-compliance a leggi e a regolamenti relativi ad attività di comunicazione e marketing incluse pubblicità, promozioni e sponsorship.
418-1	Denunce comprovate riguardanti le violazioni della privacy dei clienti e perdita di dati dei clienti	-	Nel 2020 non sono stati presentati reclami riguardanti la violazione della privacy e la perdita dei dati dei clienti.
419-1	Non conformità con leggi e normative in materia sociale ed economica	-	Nel 2020 non si sono verificati casi di non-compliance a leggi e a regolamenti in materia sociale ed economica.
Aspetto materiale: Attrazione di talenti e sviluppo del capitale umano			
103-1, 103-2, 103-3	Modalità di gestione	44-46, 84-90, 142-151	
401-1	Nuove assunzioni e turnover	145-146, 224-225	
402-1	Periodo minimo di preavviso per cambiamenti operativi	-	Le società del Gruppo FNM e Trenord applicano quanto previsto dal Contratto Collettivo Nazionale (CCNL) delle Attività Ferroviarie e del Commercio, che include tali riferimenti.
404-1	Ore medie di formazione annua per dipendente	152-154, 229-230	
404-3	Percentuale di dipendenti che ricevono una valutazione periodica delle performance e dello sviluppo professionale	151-152, 231	I dati relativi al sistema di valutazione MBO si riferiscono al personale di FNM, FERROVIENORD, FNM Autoservizi, NORD_ING ed E-Vai. Le altre società del Gruppo FNM e Trenord hanno un sistema di valutazione con modalità e regole differenti.
Aspetto materiale: Welfare per i dipendenti			
103-1, 103-2, 103-3	Modalità di gestione	44-46, 84-90, 155-156	
401-2	Benefit previsti per i dipendenti a tempo pieno, ma non per i dipendenti part-time o con contratto a tempo determinato	155-156	Il piano di welfare è erogato in ugual misura a tutti i dipendenti, part-time e full-time, delle società del Gruppo FNM e Trenord.

GRI ID	Informativa	Pagina	Omissioni e informativa
Aspetto materiale: Rispetto della diversità e inclusione			
103-1, 103-2, 103-3	Modalità di gestione	44-46, 84-90	Nel 2020 non sono stati presentati reclami riguardanti la violazione della privacy e la perdita dei dati dei clienti.
405-1	Diversità negli organi di governo e tra i dipendenti	69, 73, 142-144, 149-150, 217, 221-223	Il Consiglio di Amministrazione di FNM S.p.A. è composto dal 40% da donne e dal 60% da uomini ricompresi nella fascia di età 30-50 (20%) e >50 (80%).
Aspetto materiale: Salute e sicurezza nei luoghi di lavoro			
103-1, 103-2, 103-3	Modalità di gestione	44-46, 84-90, 157-160	
403-1	Sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro	157-160	
403-2	Identificazione dei pericoli, valutazione dei rischi e indagini sugli incidenti	157-160	
403-3	Servizi di medicina del lavoro	82-83, 157-160	
403-4	Partecipazione e consultazione dei lavoratori e comunicazione in materia di salute e sicurezza sul lavoro	157-160	
403-5	Formazione dei lavoratori in materia di salute e sicurezza sul lavoro	153, 157-158	
403-6	Promozione della salute dei lavoratori	155-160	
403-7	Prevenzione e mitigazione degli impatti in materia di salute e sicurezza sul lavoro all'interno delle relazioni commerciali	155-160	
403-8	Lavoratori coperti da un sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro	157	
403-9	Infortuni sul lavoro	160, 226-228	I dati si riferiscono solamente al personale interno del Gruppo FNM e Trenord. Il dato relativo ai non dipendenti non è attualmente monitorato. La definizione di "infortunio in itinere" è in linea con la normativa italiana.
403-10	Malattie professionali	-	Nel 2020 non si sono verificati casi di malattie professionali.
Aspetto materiale: Accessibilità dei servizi e delle infrastrutture			
103-1, 103-2, 103-3	Modalità di gestione	44-46, 84-90, 104-106, 114-118, 122-123	
203-1	Investimenti infrastrutturali e servizi finanziati	104-106, 122-123, 216	
Aspetto materiale: Qualità del servizio e sicurezza dei clienti in stazione e in movimento (Security & Safety)			
103-1, 103-2, 103-3	Modalità di gestione	44-46, 83-90, 118-120, 122-136	
416-2	Episodi di non conformità riguardanti impatti sulla salute e sulla sicurezza di prodotti e servizi	83, 119-120	Nel 2020 non si sono verificati casi di non compliance a leggi e a regolamenti relativi agli impatti sulla salute e sicurezza di prodotti e servizi.
Aspetto materiale: Dialogo con gli stakeholder e sviluppo del territorio			
103-1, 103-2, 103-3	Modalità di gestione	26-31, 42-46, 84-90, 152-154, 190-197	
413-1	Attività che prevedono il coinvolgimento delle comunità locali, valutazioni d'impatto e programmi di sviluppo	190-197	
413-2	Attività con impatti negativi, potenziali e attuali significativi sulle comunità locali	186-189	
201-1	Valore economico direttamente generato e distribuito	103-104	
201-4	Assistenza finanziaria ricevuta dal governo	98-99, 216	

GRI ID	Informativa	Pagina	Omissioni e informativa
Aspetto materiale: Approvvigionamento sostenibile			
103-1, 103-2, 103-3	Modalità di gestione	44-46, 73, 84-90, 109-112	
204-1	Proporzione di spesa verso fornitori locali	112	
308-1	Nuovi fornitori che sono stati valutati utilizzando criteri ambientali	110-111	All'interno dei bandi di gara in linea con quanto previsto dal Codice Appalti sono previste prescrizioni di sostenibilità ambientale e sociale. Nel 2019 è stato implementato l'albo fornitori e i procedimenti di gara sono monitorati per le principali categorie di fornitura individuate secondo criteri ESG.
414-1	Nuovi fornitori che sono stati sottoposti a valutazione attraverso l'utilizzo di criteri sociali	110-111	All'interno dei bandi di gara in linea con quanto previsto dal Codice Appalti sono previste prescrizioni di sostenibilita ambientale e sociale. Nel 2019 e stato implementato l'albo fornitori e i procedimenti di gara sono monitorati per le principali categorie di fornitura individuate secondo criteri ESG.
TEMI MATERIALI NON COPERTI DA INDICATORI GRI			
Aspetto materiale: Gestione del rumore e delle vibrazioni			
103-1, 103-2, 103-3	Modalità di gestione	44-46, 84-90, 188-189	
Aspetto materiale: Gestione dei rischi sistemici e resilienza del business			
103-1, 103-2, 103-3	Modalità di gestione	44-46, 84-92	
Aspetto materiale: Innovazione tecnologica e digitale			
103-1, 103-2, 103-3	Modalità di gestione	44-46, 84-90, 114-121, 137-141, 154	
Aspetto materiale: Intermodalità e integrazione dei servizi			
103-1, 103-2, 103-3	Modalità di gestione	44-46, 84-90, 114-137	
Aspetto materiale: Gestione sostenibile delle infrastrutture			
103-1, 103-2, 103-3	Modalità di gestione	44-46, 84-90, 104-106, 122-123	

Relazione della società di revisione

FNM SPA

RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE INDIPENDENTE SULLA DICHIARAZIONE CONSOLIDATA DI CARATTERE NON FINANZIARIO AI SENSI DELL'ART. 3, C. 10, D.LGS. 254/2016 E DELL'ART. 5 REGOLAMENTO CONSOB ADOTTATO CON DELIBERA N. 20267 DEL GENNAIO 2018

ESERCIZIO CHIUSO AL 31 DICEMBRE 2020

Relazione della società di revisione indipendente sulla dichiarazione consolidata di carattere non finanziario

ai sensi dell'art. 3, c. 10, D.Lgs. 254/2016 e dell'art. 5 Regolamento CONSOB adottato con delibera n. 20267 del gennaio 2018

Al Consiglio di Amministrazione di FNM SpA

Ai sensi dell'articolo 3, comma 10, del Decreto Legislativo 30 dicembre 2016, n. 254 (di seguito "Decreto") e dell'articolo 5 del Regolamento CONSOB n. 20267/2018, siamo stati incaricati di effettuare l'esame limitato ("*limited assurance engagement*") della dichiarazione consolidata di carattere non finanziario di FNM SpA e sue controllate (di seguito il "Gruppo") relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020 predisposta *ex* art. 4 del Decreto, e approvata dal Consiglio di Amministrazione in data 18 marzo 2021 (di seguito "DNF").

Responsabilità degli Amministratori e del Collegio Sindacale per la DNF

Gli Amministratori sono responsabili per la redazione della DNF in conformità a quanto richiesto dagli articoli 3 e 4 del Decreto e dai GRI-Sustainability Reporting Standards definiti nel 2016 e aggiornati al 2019 (di seguito, "GRI Standards"), da essi individuati come standard di rendicontazione.

Gli Amministratori sono altresì responsabili, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno da essi ritenuta necessaria al fine di consentire la redazione di una DNF che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli Amministratori sono responsabili inoltre per l'individuazione del contenuto della DNF, nell'ambito dei temi menzionati nell'articolo 3, comma 1, del Decreto, tenuto conto delle attività e delle caratteristiche del Gruppo e nella misura necessaria ad assicurare la comprensione dell'attività del Gruppo, del suo andamento, dei suoi risultati e dell'impatto dallo stesso prodotti.

Gli Amministratori sono, infine, responsabili per la definizione del modello aziendale di gestione e organizzazione dell'attività del Gruppo, nonché, con riferimento ai temi individuati e riportati nella DNF, per le politiche praticate dal Gruppo e per l'individuazione e la gestione dei rischi generati o subiti dallo stesso.

Il Collegio Sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sull'osservanza delle disposizioni stabilite nel Decreto.

PricewaterhouseCoopers SpA

Sede legale: **Milano** 20145 Piazza Tre Torri 2 Tel. 02 77851 Fax 02 7785240 Capitale Sociale Euro 6.890.000,00 i.v. C.F. e P.IVA e Reg. Imprese Milano Monza Brianza Lodi 12979880155 Iscritta al n° 119644 del Registro dei Revisori Legali - Altri Uffici: **Ancona** 60131 Via Sandro Totti 1 Tel. 071 2132311 - **Bari** 70122 Via Abate Gimma 72 Tel. 080 5640211 - **Bergamo** 24121 Largo Belotti 5 Tel. 035 229691 - **Bologna** 40126 Via Angelo Finelli 8 Tel. 051 6186211 - **Brescia** 25121 Viale Duca d'Aosta 28 Tel. 030 3697501 - **Catania** 95129 Corso Italia 302 Tel. 095 7532311 - **Firenze** 50121 Viale Gramsci 15 Tel. 055 2482811 - **Genova** 16121 Piazza Piccapietra 9 Tel. 010 29041 - **Napoli** 80121 Via dei Mille 16 Tel. 081 36181 - **Padova** 35138 Via Vicenza 4 Tel. 049 8774481 - **Palermo** 90141 Via Marchese Ugo 60 Tel. 091 349737 - **Parma** 43121 Viale Tanara 20/A Tel. 0521 275911 - **Pescara** 65127 Piazza Ettore Troilo 8 Tel. 085 4545711 - **Roma** 00154 Largo Fochetti 29 Tel. 06 570251 - **Torino** 10122 Corso Palestro 10 Tel. 011 556771 - **Trento** 38122 Viale della Costituzione 33 Tel. 0461 237004 - **Treviso** 31100 Viale Felissent 90 Tel. 0422 696911 - **Trieste** 34125 Via Cesare Battisti 18 Tel. 040 3480781 - **Udine** 33100 Via Poscolle 43 Tel. 0432 25789 - **Varese** 21100 Via Albuzzi 43 Tel. 0332 285039 - **Verona** 37135 Via Francia 21/C Tel. 045 8263001 - **Vicenza** 36100 Piazza Pontelandolfo 9 Tel. 0444 393311

www.pwc.com/it

Indipendenza della società di revisione e controllo della qualità

Siamo indipendenti in conformità ai principi in materia di etica e di indipendenza del *Code of Ethics for Professional Accountants* emesso dall'International *Ethics Standards Board for Accountants*, basato su principi fondamentali di integrità, obiettività, competenza e diligenza professionale, riservatezza e comportamento professionale. La nostra società di revisione applica l'*International Standard on Quality Control 1 (ISQC Italia 1)* e, di conseguenza, mantiene un sistema di controllo qualità che include direttive e procedure documentate sulla conformità ai principi etici, ai principi professionali e alle disposizioni di legge e dei regolamenti applicabili.

Responsabilità della società di revisione

È nostra la responsabilità di esprimere, sulla base delle procedure svolte, una conclusione circa la conformità della DNF rispetto a quanto richiesto dal Decreto e dai GRI Standards. Il nostro lavoro è stato svolto secondo quanto previsto dal principio "*International Standard on Assurance Engagements ISAE 3000 (Revised) - Assurance Engagements Other than Audits or Reviews of Historical Financial Information*" (di seguito "*ISAE 3000 Revised*"), emanato dall'*International Auditing and Assurance Standards Board* (IAASB) per gli incarichi di *limited assurance*. Tale principio richiede la pianificazione e lo svolgimento di procedure al fine di acquisire un livello di sicurezza limitato che la DNF non contenga errori significativi. Pertanto, il nostro esame ha comportato un'estensione di lavoro inferiore a quella necessaria per lo svolgimento di 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.

Le procedure svolte sulla DNF si sono basate sul nostro giudizio professionale e hanno compreso colloqui, prevalentemente con il personale della società responsabile per la predisposizione delle informazioni presentate nella DNF, nonché analisi di documenti, ricalcoli ed altre procedure volte all'acquisizione di evidenze ritenute utili.

In particolare, abbiamo svolto le seguenti procedure:

1. analisi dei temi rilevanti in relazione alle attività ed alle caratteristiche del Gruppo rendicontati nella DNF, al fine di valutare la ragionevolezza del processo di selezione seguito alla luce di quanto previsto dall'art. 3 del Decreto e tenendo presente lo standard di rendicontazione utilizzato;
2. analisi e valutazione dei criteri di identificazione del perimetro di consolidamento, al fine di riscontrarne la conformità a quanto previsto dal Decreto;
3. comparazione tra i dati e le informazioni di carattere economico-finanziario inclusi nella DNF ed i dati e le informazioni inclusi nel Bilancio Consolidato del Gruppo FNM;
4. comprensione dei seguenti aspetti:
   - modello aziendale di gestione e organizzazione dell'attività del Gruppo, con riferimento alla gestione dei temi indicati nell'art. 3 del Decreto;
   - politiche praticate dall'impresa connesse ai temi indicati nell'art. 3 del Decreto, risultati conseguiti e relativi indicatori fondamentali di prestazione;
   - principali rischi, generati o subiti connessi ai temi indicati nell'art. 3 del Decreto.

   Relativamente a tali aspetti sono stati effettuati inoltre i riscontri con le informazioni contenute nella DNF e effettuate le verifiche descritte nel successivo punto 5, lett. a);

5. comprensione dei processi che sottendono alla generazione, rilevazione e gestione delle informazioni qualitative e quantitative significative incluse nella DNF.

In particolare, abbiamo svolto interviste e discussioni con il personale della Direzione di FNM SpA e con il personale di FERROVIENORD SpA e abbiamo svolto limitate verifiche documentali, al fine di raccogliere informazioni circa i processi e le procedure che supportano la raccolta, l'aggregazione, l'elaborazione e la trasmissione dei dati e delle informazioni di carattere non finanziario alla funzione responsabile della predisposizione della DNF.

Inoltre, per le informazioni significative, tenuto conto delle attività e delle caratteristiche del Gruppo:

- a livello di capogruppo,
  a) con riferimento alle informazioni qualitative contenute nella DNF, e in particolare al modello aziendale, politiche praticate e principali rischi, abbiamo effettuato interviste e acquisito documentazione di supporto per verificarne la coerenza con le evidenze disponibili;
  b) con riferimento alle informazioni quantitative, abbiamo svolto sia procedure analitiche che limitate verifiche per accertare su base campionaria la corretta aggregazione dei dati;
- per la seguente società, FERROVIENORD SpA, che abbiamo selezionato sulla base della sua attività, del suo contributo agli indicatori di prestazione a livello consolidato e della sua ubicazione, abbiamo effettuato interviste nel corso delle quali ci siamo confrontati con i responsabili e abbiamo acquisito riscontri documentali circa la corretta applicazione delle procedure e dei metodi di calcolo utilizzati per gli indicatori.

Conclusioni

Sulla base del lavoro svolto, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che la DNF del Gruppo FNM relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020 non sia stata redatta, in tutti gli aspetti significativi, in conformità a quanto richiesto dagli articoli 3 e 4 del Decreto e dai GRI Standards.

Altri aspetti

In merito ai risultati del modello True Value, descritti in DNF nel capitolo "8) La creazione di valore per il Paese - Il True Value del Gruppo FNM nel 2020" e negli allegati nel paragrafo "True Value – appendice", si specifica che, come indicato nella Nota metodologica alla DNF, sia il modello sia la quantificazione degli impatti economici, sociali e ambientali calcolati tramite la sua applicazione non sono stati oggetto di esame limitato da parte nostra.

Milano, 8 aprile 2021

PricewaterhouseCoopers SpA

Alessandro Turris
(Revisore legale)

Paolo Bersani
(Procuratore)

Appendice

TRUE VALUE

Di seguito si riporta una descrizione degli impatti quantificati nel modello True Value[85]

Impatti economici

Impatto		Descrizione	Valore
Valore aggiunto diretto	Diretto	Rappresenta il valore aggiunto generato dall'attività operativa svolta da FNM.	**+572 milioni €**
Valore aggiunto indiretto	Indiretto	Rappresenta il valore aggiunto generato dalla spesa per beni e servizi che FNM effettua verso i propri fornitori.	**+588 milioni €** circa **9.000** posti di lavoro creati lungo la catena di fornitura
Valore aggiunto indotto	Indiretto	Rappresenta il valore aggiunto generato dalla spesa per consumi abilitata dal reddito guadagnato dai lavoratori occupati direttamente e indirettamente da FNM.	**+136 milioni €** circa **2.200** posti di lavoro generati nel Sistema Paese

Impatti ambientali

Impatto		Descrizione	Valore
Emissioni di CO_2	Diretto	Quantifica l'impatto negativo che le **emissioni generate** dai consumi energetici diretti di FNM generano sul clima e, conseguentemente, sulla salute, sull'ambiente e sulle attività produttive. Sono inclusi i consumi energetici delle facilities, dalla trazione della flotta auto aziendale, dalla trazione degli autobus, del car sharing, dei treni e dei bus sostitutivi. Inoltre, l'impatto quantifica i benefici delle **emissioni evitate** attraverso l'utilizzo degli autobus, del treno e del car sharing da parte dei passeggeri e quelle evitate grazie all'utilizzo di veicoli elettrici/ ibridi nella flotta aziendale. Infine, quantifica l'impatto positivo **dell'assorbimento di CO_2** grazie alla piantumazione di alberi.	**-20,3 milioni €** **380 mila ton CO_2eq** emissioni generate direttamente e indirettamente da FNM **185 mila ton CO_2eq** emissioni evitate grazie all'utilizzo dei servizi di trasporto di FNM **1,5 mila ton CO_2eq** emissioni assorbite
	Indiretto	Quantifica l'impatto negativo che le **emissioni generate** dai consumi energetici indiretti generano sul clima e, conseguentemente, sulla salute, sull'ambiente e sulle attività produttive. Sono inclusi i consumi energetici della catena di fornitura, delle attività commerciali site nelle stazioni ferroviarie di FNM, delle stazioni di RFI[86] servite da Trenord e delle attività commerciali al loro interno	

85. Il modello del True Value e la quantificazione degli impatti economici, sociali e ambientali calcolati tramite la sua applicazione non sono oggetto di esame limitato da parte di PricewaterhouseCoopers S.p.A.
86. Per le stazioni di RFI sono state prese in considerazione le stazioni ferroviarie più significative in termini di flusso di passeggeri.

Impatti ambientali

Impatto		Descrizione	Valore
Emissioni di contaminanti atmosferici	Diretto	Quantifica l'impatto negativo a livello locale, con conseguenze sulla salute e sulla qualità dell'aria, creato dalle **emissioni di contaminanti atmosferici** (NO_x, SO_2, $PM_{2,5}$, PM_{10}, NH_3, NMVOC) **generate** da i consumi energetici di: facilities, flotta auto aziendale, trazione degli autobus, del car sharing, dei treni e dei bus sostitutivi. Inoltre, quantifica le **emissioni evitate** e i conseguenti benefici positivi generati grazie all'utilizzo degli autobus, del treno e del car sharing da parte dei passeggeri e grazie all'utilizzo di veicoli elettrici/ibridi nella flotta auto aziendale.	**-28,4 milioni €** **1.370 ton di contaminanti atmosferici** emissioni generate direttamente e indirettamente dalle attività di FNM
	Indiretto	Quantifica l'impatto negativo a livello locale, con conseguenze sulla salute e sulla qualità dell'aria, **generato dalle emissioni di contaminanti atmosferici** (NO_x, SO_2, $PM_{2,5}$, PM_{10}, NH_3, NMVOC) generate dai consumi energetici della catena di fornitura, delle attività commerciali site nelle stazioni ferroviarie di FNM delle stazioni di RFI servite da Trenord e attività commerciali al loro interno.	**475 ton di contaminanti atmosferici** emissioni evitate grazie all'utilizzo dei servizi di trasporto di FNM
Rifiuti prodotti	Diretto	Quantifica l'impatto negativo che i rifiuti prodotti dalle attività di FNM generano durante la fase di **incenerimento** e degradazione in **discarica**, nuocendo all'ambiente e alla salute.	**-0,05 milioni €** **3,1 mila ton di rifiuti** destinati a incenerimento o discarica
	Indiretto	Quantifica l'impatto negativo che i rifiuti prodotti dalle attività commerciali site nelle stazioni FNM, dalle stazioni ferroviarie RFI servite dal servizio Trenord e delle attività commerciali site al loro interno generano durante la fase di **incenerimento** e conferimento in **discarica**.	
Consumi idrici	Diretto	Quantifica l'impatto negativo dovuto al **depauperamento** a causa delle attività aziendali, seppure non in maniera considerevole, **della risorsa idrica** nel territorio dove l'azienda opera.	**-2,54 milioni €** **2.250 mila m³ di acqua** consumata direttamente e indirettamente
	Indiretto	Quantifica l'impatto negativo dovuto ai **consumi di acqua** attribuibili alle attività commerciali site nelle stazioni di FNM, alle stazioni ferroviarie RFI servite dal servizio Trenord e alle attività commerciali site al loro interno.	
Inquinamento acustico	Diretto	Quantifica l'impatto negativo provocato dall'**inquinamento acustico generato** dal transito dei treni e degli autobus per le persone che vivono in prossimità delle linee ferroviarie e delle strade, con ripercussioni sulla salute e sul benessere. Inoltre, quantifica l'**inquinamento acustico evitato** grazie all'utilizzo di treni e autobus in alternativa all'automobile da parte dei passeggeri di FNM.	**-0,48 milioni €** **oltre 290 mila persone** potenzialmente impattate dal rumore dei treni e autobus
Utilizzo del suolo	Diretto	Quantifica l'impatto negativo **generato sull'ecosistema** dall'utilizzo di suolo delle facilities (incluse le stazioni ferroviarie) e dalla rete ferroviaria di FNM. Inoltre, quantifica i benefici generati dall'utilizzo di treni e autobus in alternativa all'automobile che riducono la superficie di suolo destinata alla costruzione di strade. Sono inoltre considerati i benefici delle attività di **inerbimento** svolte dal Gruppo.	**-24,2 milioni €** **4,9 milioni di m²** di suolo occupato dalle facilities **350 mila m²** di superficie destinata ad opere di mitigazione e compensazione ambientale
	Indiretto	Quantifica l'impatto negativo generato sull'ecosistema dall'utilizzo di suolo per la rete ferroviaria di RFI coperta dal servizio ferroviario e per le stazioni di RFI servite da Trenord.	

Impatti sociali

Impatto		Descrizione	Valore
Disponibilità del servizio	Diretto	Quantifica il valore generato dai servizi di trasporto di FNM – attraverso treni, autobus e car sharing – che offrono ai passeggeri la possibilità di spostarsi e poter soddisfare le proprie esigenze.	**+356 milioni €** **2,4 miliardi di passeggeri km**
Tempo di viaggio	Diretto	Quantifica l'impatto negativo dovuto al **tempo di viaggio perso** a causa di ritardi e soppressioni di treni e autobus e a causa di treni affollati che impediscono ai passeggeri di svolgere le attività da loro desiderate. Inoltre, quantifica i benefici generati dal **tempo di viaggio "utile"** in treni non affollati che può essere utilizzato dai passeggeri per svolgere attività proficue, come ad esempio lavorare.	**-69 milioni €** **4,9 milioni di ore** perse a causa di ritardi o soppressioni dei treni e autobus
Congestione stradale	Diretto	Quantifica l'impatto negativo per la collettività in termini di tempo perso nel traffico causato dalla **congestione stradale generata** dal transito di autobus e auto del car sharing. Inoltre, quantifica i benefici per la collettività dovuti alla **congestione stradale evitata** che si abilità grazie all'utilizzo del TPL in alternativa all'automobile.	**+60,4 milioni €** **1,8 miliardi di passeggeri km** che avrebbero potuto utilizzare l'automobile in alternativa al treno e all'autobus
Infortuni dei passeggeri	Diretto	Quantifica l'impatto negativo dovuto agli **infortuni dei passeggeri durante il viaggio** a bordo dei veicoli della flotta del Gruppo (sia a seguito di incidenti ferroviari e/o stradali occorsi, sia a seguito di cadute accidentali a bordo dei mezzi) e agli **infortuni in stazione** in termini di costi umani, medici e amministrativi, nonché di perdita di produttività per le persone impattate. Inoltre, quantifica il beneficio per la collettività dovuto agli **incidenti stradali evitati** grazie all'utilizzo dei mezzi di FNM in alternativa all'automobile privata.	**+75 milioni €** **47 infortuni** a passeggeri di autobus, treni e car sharing **1,8 miliardi di passeggeri km** che avrebbero potuto utilizzare l'automobile in alternativa al treno e all'autobus
Salute e sicurezza dei dipendenti	Diretto	Quantifica l'impatto negativo generato dagli **infortuni** e dalle **malattie professionali** dei dipendenti sul luogo di lavoro che provoca l'insorgere di costi per i dipendenti, l'azienda e la collettività.	**-12,7 milioni €** **250 infortuni** occorsi ai dipendenti
	Indiretto	Quantifica l'impatto negativo generato dagli **infortuni in itinere** dei **dipendenti** di FNM, dei **contrattisti**, dagli infortuni occorsi ai **dipendenti delle attività commerciali** site nelle stazioni di FNM e ai dipendenti delle attività commerciali site nelle stazioni di RFI servite da Trenord.	
Formazione erogata	Diretto	Quantifica i benefici generati dalla formazione erogata ai **dipendenti** di FNM che contribuisce a migliorare le loro **competenze e produttività**, permettendo di ricoprire ruoli di pari o superiore livello, qualora decidessero di cambiare datore di lavoro (cd. employability).	**+112 milioni €** **Circa 250 mila ore** di formazione erogata
Vantaggi ed agevolazioni per i passeggeri	Diretto	Quantifica i benefici generati dalle **offerte**, dagli **sconti**, dai **vantaggi** e dalle **convenzioni** proposte da FNM ai propri clienti.	**+0,19 milioni €** Valore delle offerte e degli sconti proposti da FNM
Costi evitati per l'operatività dell'automobile	Indiretto	Quantifica i benefici in termini di costi evitati per l'**operatività delle automobili** (es. carburante, manutenzione, pedaggi autostradali, ecc.) per quei passeggeri che pur avendo la possibilità di spostarsi in automobile privata, decidono di utilizzare i servizi ferroviari, di trasporto mediante autobus e di car sharing.	**+166 milioni €** Costi evitati per l'operatività dell'automobile

Impatti sociali

Impatto		Descrizione	Valore
Salario aggiuntivo percepibile nelle grandi città	Indiretto	Quantifica i benefici generati per i **pendolari** che quotidianamente utilizzano i servizi di trasporto di FNM per raggiungere i **grandi centri urbani** nei quali è possibile ottenere una **retribuzione** che è più competitiva rispetto a quella ottenibile nella località di residenza.	**+21 milioni €** **7.980 pendolari** che si recano a Milano in treno o in un capoluogo di provincia in autobus e che non possiedono l'automobile
Spesa dei passeggeri nelle località turistiche	Indiretto	Quantifica la spesa dei passeggeri del TPL generata nelle **località turistiche** raggiunte in treno o in autobus.	**+55 milioni €** **3,5 milioni di passeggeri** che hanno usufruito dei servizi FNM per raggiungere località turistiche
Valore aggiunto generato dalle attività commerciali nelle stazioni	Indiretto	Quantifica il **valore aggiunto** generato nelle **attività commerciali** presenti nelle stazioni **ferroviarie di FNM** e il valore aggiunto generato grazie alle spese che i passeggeri di FNM effettuano nelle **attività commerciali** presenti nelle stazioni **RFI servite da Trenord**.	**+20 milioni €**

SCHEDE DELLE SOCIETÀ FUORI PERIMETRO

DB Cargo Italia

SETTORE DI ATTIVITÀ
Trasporto merci su ferro

SEGMENTI MERCEOLOGICI
Industria siderurgica, cartaria, chimica, catena petrolifera e automobilistica, merci varie

SEDE LEGALE
Milano

CAPILLARITÀ DELLA RETE
7 hub di smistamento
11 railport
più di 70 raccordi e punti di carico/scarico

DIPENDENTI
n.448 (+3%) rispetto al 2019

CORE BUSINESS
42 locomotive di cui **16** a **trazione diesel** e **25** a **trazione elettrica**

Profilo dell'organizzazione

DB Cargo Italia S.r.l. (**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**.

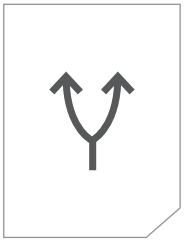
I servizi offerti da DB Cargo Italia		
Trasporto a treni completi	**Trasporto a carro singolo o "traffico diffuso"**	**Servizi accessori**
Il servizio che mette a disposizione dei clienti un intero convoglio, garantendo grandi capacità e tempi efficienti di trasporto del materiale.	Il servizio è indicato ai clienti che hanno necessità di trasportare un ridotto quantitativo di materiale.	I servizi a integrazione del trasporto ferroviario, che possono includere servizi di manovra, di consulenza in ambito di logistica ferroviaria e di sicurezza del carico trasportato.

Nel 2020 sono stati raggiunti buoni risultati, sia a livello economico, sia produttivo, confermando il **trend di crescita** della società.

Certificazioni

- **Licenza ferroviaria rilasciata** da **MIT** (Ministero Infrastrutture e Trasporti) che permette l'effettuazione di servizi di trasporto ferroviario all'interno di uno o più Stati Membri dell'Unione Europea.
- **Certificato di Sicurezza Unico rilasciato** da **ANSFISA** (Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali) per operare all'interno di uno o più Stati Membri dell'Unione Europea.
- **Certificato di Sicurezza** per la circolazione sulle linee di confine rilasciato da **UFT** (Ufficio Federale dei Trasporti) per la **Svizzera**.
- **Certificato di Operatore Economico Autorizzato**.
- **Attestazione SQAS** (Safety and Quality Assessment Sustainability) per gli impianti di Novate Milanese, Brescia Scalo e Domo II, riguardo le performance come fornitore di servizi logistici del settore chimico.
- **Certificazioni ISO 9001** (Qualità), **14001** (Ambiente) e **45001** (Salute e Sicurezza dei Lavoratori) rilasciate da **Dekra**.

Il business aziendale



Nell'ambito del trasporto ferroviario a "traffico diffuso", DBCI è operativa **prevalentemente nel Nord Italia**, ma con crescente presenza anche nel Centro e Sud Italia.

La rete del traffico diffuso comprende **7 hub** di smistamento, **11 railport** e più di **70 raccordi privati** o **punti di carico** e **scarico** distribuiti in tutta Italia, di cui **16 località** sono servite dal traffico a treni completi.

La flotta di DBCI è composta da **41 locomotive**, delle quali **16 a trazione diesel** e **25 a trazione elettrica**. L'intera flotta di locomotive elettriche è composta da locomotive di **età non superiore ai 15 anni**.

Nel corso del **2020** sono entrate in servizio **4** nuovissime locomotive **Bombardier E-494** dotate di Modulo **Ultimo Miglio Diesel** che garantiranno ulteriori **efficienze di produzione e ambientali**.

Per assicurare la **sicurezza** ferroviaria, tutti i mezzi di trazione sono attrezzati con il **Sotto Sistema di Bordo** (**SSB**) e del **Sistema di Controllo Marcia Treno** (**SCMT**), fatta eccezione per 4 locomotive diesel di manovra. Inoltre, la società ha continuato il **processo di digitalizzazione** per rendere più efficiente e sicura la **gestione del personale d'esercizio**, della **flotta di locomotive** e dei **carri trainati**.

Il sistema railport per la gestione dell'intermodalità

DBCI gestisce la logistica dell'ultimo miglio stradale per i clienti non dotati di raccordo ferroviario, attraverso il proprio sistema railport. I railport sono centri raccordati multifunzionali pensati per il trasbordo efficiente della merce tra il trasporto stradale e quello ferroviario, consentendo ai clienti di ridurre le dimensioni dei propri magazzini e di sostituire i trasporti stradali con una soluzione mista, in cui la maggior parte del trasporto è effettuato via ferrovia.

Responsabilità verso le persone

Nell'ambito dell'obiettivo posto dalla capogruppo Deutsche Bahn AG (**DB AG**) per il 2020 di rientrare tra i dieci migliori datori di lavoro, DB Cargo Italia svolge **un'indagine sul clima aziendale** con cadenza biennale a tutti i dipendenti. L'**adesione alla survey** nel 2020 è stata del **77%**, confermando pertanto lo stesso tasso di partecipazione registrato nel 2018, evidenziando, al contempo, un miglioramento dell'indice generale di soddisfazione, che è passato da un punteggio di 3.9 a 4.0 su un massimo di 5. La **prossima indagine** è prevista nel **2022**.

Dati relativi al personale al 31.12.2020

	Uomini	Donne	Totale
Dirigenti	3	2	5
Quadri	17	1	18
Impiegati	46	16	62
Operai	359	4	363
Totale	**425**	**23**	**448**

Codice di Condotta

DBCI ha adottato il Codice di Condotta della Capogruppo DB AG. Il documento, in linea con i principi del **Global Compact**, definisce gli standard etici che devono essere rispettati internamente ed esternamente. Il documento costituisce una base fondamentale per le collaborazioni con imprese, partner strategici e fornitori che sono tenuti ad accettare il rispetto dei requisiti contenuti. In aggiunta tutti i fornitori con attività rilevanti in ambito di sicurezza sono sottoposti ad audit.

Iniziative in ambito welfare:

Piattaforma Welfare
Dal **2018**, DBCI ha messo a disposizione dei dipendenti aventi diritto al premio di risultato una piattaforma virtuale di beni e servizi, permettendo loro di scegliere in autonomia se ricevere il **premio in denaro** o trasformarlo in **beni e servizi welfare**.

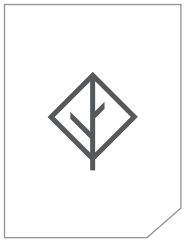
People Exchange Program (PEP)
Nel **2019** DBCI ha aderito al programma di **DB Cargo AG "PEP"**, un programma tecnico-formativo presso le sedi europee del gruppo DB Cargo, della durata massima di 3 mesi, alla quale hanno aderito **2 dipendenti** di DBCI. Tale programma è stato tuttavia annullato nel corso del 2020 a causa della crisi sanitaria e del blocco della mobilità verso altre filiali del Gruppo, oltre alla quasi totalità di lavoro in remoto e non in presenza. Lo scopo del programma era infatti quello di incrementare la collaborazione tra le strutture aziendali dislocate nelle varie sedi europee, permettendo di acquisire *best practices* su processi e metodi operativi direttamente "in campo".

Programma Lifeed
Nel corso del 2020, il programma Lifeed è stato esteso a tutto il personale, sia degli uffici che dei reparti produttivi; il programma prevede un ciclo di webinar formativi ed informativi con lo scopo di:

- approfondire le competenze trasversali anche per chi lavora nei reparti produttivi;
- favorire un dialogo tra i più giovani e i più esperti in azienda;
- permettere a ciascuno di sviluppare, all'interno del proprio ruolo, il senso di responsabilità;
- far nascere nuove consapevolezze sul rapporto vita-lavoro.

Programma MAAM "Maternity as a Master"

Dal mese di **ottobre 2019**, DB Cargo Italia aderisce all'iniziativa promossa da **FNM** "**Life Based Value - Maternity as a Master (MaaM)**" offrendo la possibilità ai propri dipendenti di usufruire di un percorso di formazione composto da **3 moduli tematici** che pongono al centro il valore della **genitorialità** e **dell'assistenza agli altri** nel contesto lavorativo.



Responsabilità verso l'ambiente e il territorio

Sul fronte energetico, la società ha **ridotto** i propri **consumi** attraverso l'ammodernamento della flotta di locomotive elettriche e diesel. È in fase uno studio per la sostituzione del parco locomotive diesel, con mezzi dotati di tecnologia per il r**ecupero di energia elettrica in frenata** per il funzionamento dei servizi ausiliari.

Dati relativi ai consumi energetici[87]

Tipologia	Unità di misura	2020	2019	2018
Trazione locomotive elettriche	kWh	28.900.000	28.604.000	27.000.000
Funzionamento uffici	kWh	34.000	30.000	35.000
Trazione locomotive diesel	litri	600.000	762.000	771.000
Auto aziendali	litri	20.000	17.000	16.000

Come previsto da **D.Lgs. n. 115/2008** è stata effettuata, nel 2019, la **Diagnosi Energetica** sui consumi energetici 2017-2018 che evidenzia le possibili aree di intervento per la riduzione dei consumi e i relativi costi di gestione che sono in realizzazione per i prossimi anni.

Infine, il Gruppo DB AG, del quale DBCI fa parte, ha avviato e concluso un programma di **riduzione dell'inquinamento acustico** generato dal trasporto ferroviario, che aveva come **obiettivo quello di raggiungere entro il 2020 una riduzione del 50% rispetto ai valori del 2000**. Nell'ambito di questo programma, infatti, nel corso del 2020 DB Cargo AG ha equipaggiato il 100% dei carri della propria flotta con **ceppi frenanti silenziosi**.

87. I dati sono frutto di elaborazioni che hanno richiesto anche l'utilizzo di stime.

NORDCOM

SETTORE DI ATTIVITÀ
ICT - System Integrator e Solution Provider

SEDE LEGALE
Milano

DIPENDENTI
82

CORE BUSINESS
Progetti implementati:
- attivazione ordine di lavoro digitale in mobilità per la società FERROVIENORD;
- aggiornamento e attivazione SAP PO su infrastruttura in cloud Google e alta affidabilità;
- attivazione procedure di e-procurement su SAP per la società Trenord;
- rafforzamento piattaforme VPN e connessione al desktop remoto per facilitare lavoro da remoto.

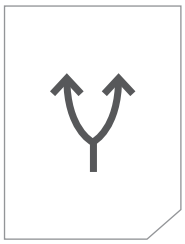
Profilo dell'organizzazione

NordCom è una Digital Company con soluzioni personalizzate che opera da più di 17 anni affiancando le Aziende di Trasporto e gli Enti della Pubblica Amministrazione per vincere la sfida della digitalizzazione.

I principali ambiti di azione riguardano il Trasporto Pubblico, i pagamenti digitali, la fibra ottica e i servizi per la pubblica amministrazione.

Certificazioni

- **UNI EN ISO 9001:2015** – Certificazione di qualità.
- **UNI CEI ISO 27001:2017** – Sistema di gestione della sicurezza delle informazioni.
- **ISO 37001:2016** – Sistema di gestione anticorruzione: prima emissione del certificato per il Gruppo FNM per le seguenti attività: progettazione ed erogazione di servizi di circolazione ferroviaria, manutenzione e potenziamento delle infrastrutture ferroviarie. Erogazione di servizi di ingegneria informatica per la progettazione di infrastrutture e servizi di trasporto su ferro e gomma. Progettazione, messa in opera, integrazione e gestione di piattaforme tecnologiche ed applicazioni informatiche



96%
del valore delle forniture da **fornitori che operano in Italia**

Il business aziendale

Infrastruttura ICT

NordCom offre principalmente soluzioni digitali per il trasporto pubblico e la mobilità. A seguito della migrazione dei sistemi SAP in cloud con l'aggiornamento alla versione Hana, il 2020 ha visto nascere progetti legati all'aggiornamento della piattaforma con nuove funzionalità quali per esempio:

- Gestione dell'asset lineare (LAM).
- Gestione della georeferenziazione e visualizzazione oggetti SAP su mappe (GEP).
- Gestione di strumenti per la collaborazione e l'introduzione della manutenzione predittiva (AIN).
- Gestione della pianificazione della manutenzione (MRS).
- Gestione progetti (PPM).
- Gestione normativa ACDAT (BIM).

Il SAP PO è stato inoltre migrato su infrastruttura ridondata in business continuity in GCP.

Fra i tanti, si è concluso nell'anno 2020 anche il progetto relativo alla distribuzione digitale della normativa per FERROVIENORD che consente di eliminare il supporto cartaceo per l'invio delle norme di esercizio. Sempre su questa tematica di dematerializzazione è stato messo in produzione il progetto

"Libro Firma" che permette la firma digitale dei documenti tramite APP e PC; per la stessa società FERROVIENORD è stato avviato un progetto per la creazione di una App per la gestione dei DPI del personale che consenta la visualizzazione di quanto in possesso al dipendente, con relativa scadenza, e l'assegnazione di nuovi DPI in funzione del profilo di rischio.

In relazione ai nuovi progetti che necessitano di nuovi hardware, si è continuato a seguire l'impostazione di non attivare macchine on premises ma di trasferirne l'**attivazione in modalità Cloud**[88]. Nel 2020, è stata confermata la modalità di gestione delle stampanti attraverso, ove possibile, la sostituzione dei device personali con la "configurazione multifunzione" e l'abilitazione tramite badge aziendale garantendo riservatezza e flessibilità per gli utenti nella gestione delle stampe, oltre alla riduzione di copie cartacee senza il relativo ritiro.

Con riferimento alla società Trenord, l'anno 2020 è stato caratterizzato dalla gestione delle seguenti principali attività:

- il rifacimento della App di segnalazioni guasti, ad oggi gestita con RAMOS, con una nuova App realizzata in SCP con implementazione dei meccanismi di gestione off-line;
- la migrazione dell'attuate strumento di integrazione SAP PO 7.4 alla nuova release SAP PO 7.5 con inserimento di importanti novità architetturali, come la gestione dell'infrastruttura su GCP e la gestione dell'alta affidabilità;
- la gestione in alta affidabilità dell'infrastruttura relativa alle prescrizioni ferroviarie per quanto riguarda la componente documentale OpenText sia per le componenti Content Server che Archive Server.

88. Con il termine *macchine on premise* si fa riferimento alla fornitura di programmi informatici installati e gestiti attraverso computer locali. Il concetto si contrappone all'erogazione di servizi software in modalità Cloud computing. Con il termine "Cloud" ci si riferisce a un insieme di tecnologie e di modalità di fruizione di servizi informatici che favoriscono l'utilizzo e l'erogazione di software, la possibilità di conservare e di elaborare grandi quantità di informazioni via Internet. Tale sistema offre il trasferimento di conversazioni o di elaborazioni di dati e informazioni dai computer degli utenti ai sistemi del fornitore esterno.

Responsabilità verso le persone

Nel mese di marzo 2020 è stato costituito il Comitato Aziendale per l'applicazione e la verifica delle regole del Protocollo condiviso di regolamentazione delle misure per il contrasto e il contenimento della diffusione del virus COVID-19 negli ambienti di lavoro del 14 marzo 2020, aggiornato il 24 aprile 2020. Nell'ambito del Comitato è stato definito il Protocollo Aziendale, periodicamente aggiornato, e l'insieme delle procedure e disposizioni volte a contrastare i rischi connessi al COVID-19. La Società ha anche proceduto all'aggiornamento del Documento di Valutazione dei Rischi (DVR).

I dipendenti della Società hanno operato nel 2020 prevalentemente in modalità lavoro agile (smart working). I dipendenti operanti in presenza sono stati dotati di tutti i necessari dispositivi di protezione individuale e sono state collocate all'interno dei locali aziendali installazioni volte a limitare il contagio (separatori in plexiglass, cartellonistica, colonnine igienizzanti ...).

In conseguenza delle varie misure e adempimenti posti in essere non risultano nel 2020 situazioni di contagio COVID-19 legate al contesto aziendale.

Nuovi accordi sindacali

Nel corso del 2020 sono stati sottoscritti con le organizzazioni sindacali nuovi accordi relativi (i) alla disciplina del lavoro agile (smart working) e (ii) alla disciplina della reperibilità (ovvero l'istituto complementare alla normale prestazione lavorativa mediante il quale il dipendente è a disposizione della Società per assicurare, secondo un programma dalla stessa predisposto, la continuità dei servizi, la funzionalità degli impianti e il presidio del mercato di riferimento).

Dati relativi al personale al 31.12.2020			
	Uomini	**Donne**	**Totale**
Dirigenti	2	1	3
Quadri	15	1	16
Impiegati	48	15	63
Totale	**65**	**17**	**82**

Nel corso del 2020 sono stati **assunti 17 lavoratori** portando al seguente quadro aziendale. I dipendenti in ingresso sono stati **formati in materia di Salute e Sicurezza**, seguendo un corso di 4 ore di formazione base e 4 ore di formazione specifica, in modalità aula virtuale o e-learning. Inoltre, i nuovi assunti hanno svolto durante la formazione in ingresso la parte di Informativa COVID-19. Anche tutto il personale in forza, compreso il personale in stage e in somministrazione, ha ricevuto la formazione specifica relativa al COVID-19.
Sono stati formati 6 nuovi Preposti, 7 nuovi addetti per la Squadra Antincendio e 2 nuovi addetti per la squadra di Primo Soccorso. Gli addetti già presenti nelle squadre di primo soccorso sono stati formati con corsi di aggiornamento specifici e anche il Rappresentante Lavoratori Sicurezza ha ricevuto la specifica formazione annuale di aggiornamento.
Tramite la piattaforma SAP Success Factor, tutto il personale aziendale ha svolto i corsi su **GDPR, 231 e Politica Anticorruzione del Gruppo FNM**.
Inoltre, 58 dipendenti sono stati coinvolti nel **sistema di valutazione MBO**, quale forma di incentivazione in relazione al raggiungimento degli obiettivi individuali.
Nel corso del 2020 si sono concluse le attività di rendicontazione della formazione svolta con Fondimpresa nel 2019, attraverso la quale sono stati erogati corsi specifici e mirati al personale dipendente su richiesta dei responsabili. Inoltre, la Società ha partecipato agli avvisi di Conto Sistema di Fondimpresa, attraverso i quali sono stati erogati corsi di lingua inglese e di soft-skill.
Con Fondirigenti nel corso del 2020 sono proseguite le attività progettuali ed è stato presentato un Piano Formativo per il 2021.

New Ways of Working

La Società ha inoltre avviato un progetto volto alla ridefinizione delle modalità lavorative, denominato "**New Ways of Working**". Nell'ambito di questo progetto è stata posta attenzione alla modifica delle modalità lavorative, anche con una visione post emergenza COVID-19, agli strumenti volti all'incremento della produttività nell'ambito delle nuove modalità lavorative, al benessere e alla soddisfazione dei dipendenti e all'incremento dell'utilizzo degli strumenti digitali.

Responsabilità verso l'ambiente e il territorio

Nel 2020 la Società ha proseguito quanto avviato nel precedente anno **adottando buone pratiche, azioni a favore dell'ambiente e un percorso sempre più concreto per la sostenibilità**, in conformità con il contesto generale di riferimento e con le scelte del Gruppo FNM. A settembre è stata istituita la **Funzione CSR (Corporate Social Responsability) e politiche di sostenibilità** dell'azienda. Si è tenuto un seminario formativo sugli strumenti di conoscenza per un approccio nuovo e dinamico ai temi della **responsabilità ambientale e sociale in azienda**.

A novembre 2020 è stata realizzata in collaborazione con FNM la "**Guida pratica alla sostenibilità in azienda**", contenente indicazioni per diffondere buone pratiche e comportamenti sostenibili, mentre nel corso del 2021 sarà elaborato uno studio specifico di analisi delle strategie di sostenibilità di NordCom propedeutico alla realizzazione del Bilancio di Sostenibilità 2021 dell'azienda.

NORD ENERGIA
FNM GROUP

SETTORE DI ATTIVITÀ
Energia

SEDE LEGALE
Milano

DIPENDENTI 3
n. 2

CORE BUSINESS
95% degli acquisti è rappresentato da servizi e prodotti per la gestione operativa e manutenzione della Merchant Line.

Profilo dell'organizzazione

Il business di NORD ENERGIA è rappresentato dalla commercializzazione nei confronti di soggetti terzi dei diritti di capacità connessi alla linea di interconnessione (così detta Merchant Line) su cui è trasmessa, per tramite degli operatori nazionali di rete, energia elettrica dalla Svizzera all'Italia e dall'Italia alla Svizzera. La Merchant Line è entrata in esercizio commerciale in data 9 luglio 2009. La società ha ottenuto, per un periodo di tredici anni dalla entrata in esercizio della linea, la concessione dell'esenzione del diritto di accesso di terzi per l'utilizzo della capacità nominale di trasporto per l'intero incremento calcolato della Net Transfer Capacity.

La società gestisce l'**esercizio commerciale della Merchant Line** attraverso la **vendita di diritti di capacità**, in accordo a quanto normativamente previsto dagli Enti ed Autorità italiane e svizzere e quanto contrattualmente pattuito con i gestori di rete italiana e svizzera. L'attività economica è quindi **vendere capacità di interconnessione a soggetti qualificati**, ovvero attribuire ai propri clienti i **diritti di utilizzo** della capacità **concessa alla linea di interconnessione Mendrisio-Cagno** che **collega l'Italia con la Svizzera**. Pertanto, la Merchant Line esprime un valore in quanto collega due diversi mercati: il mercato elettrico svizzero e quello italiano. Sono due mercati che tendenzialmente presentano differenziali (spread), in termini di costo dell'energia, a causa delle differenti tecnologie utilizzate dal parco di produzione di energia elettrica.

Il business aziendale

Infrastrutture e sistemi di trasporto

L'infrastruttura produttiva della società è costituita da un elettrodotto transfrontaliero in cavo ad alta tensione da **380 kV**. La Linea è costituita da:

- un **cavidotto sotterraneo** lungo **circa 9 km** per ospitare e proteggere i cavi;
- **tre cavi ad Altissima Tensione** di diverse lunghezze (il più lungo di circa 700 metri);
- **una Stazione Elettrica** con un innovativo trasformatore con sfasatore "Phase Shifting Transformer".
- I servizi e i prodotti legati alla "Gestione operativa e manutenzione della Merchant Line" coprono **circa il 95% del totale acquisiti** (Core Business). I principali contraenti sono le società correlate **CMC** e **AET**. Quest'ultima opera in accordo alla normativa UNI ISO 9001:2008, UNI ISO 14001:2004 e OHSAS 18001:2007.

Le altre tipologie di acquisti "non Core" (prestazioni professionali e servizi a supporto delle attività tecnico amministrative, commerciali, legali e fiscali) rappresentano **circa il 5%** e la società si affida perlopiù a contratti e accordi negoziati dalla capogruppo FNM.

Responsabilità verso le persone

In termini di contratto del lavoro, NORD ENERGIA applica le regole del Contratto del Commercio e del Terziario. Per quanto riguarda il tema della sicurezza, i dipendenti hanno provveduto a nominare il proprio rappresentante per la Sicurezza (RLS), il quale partecipa alle riunioni periodiche con il datore di lavoro e con il Responsabile del Servizio Prevenzione e Protezione (RSPP).

Dati relativi al personale al 31.12.2020			
	Uomini	**Donne**	**Totale**
Dirigenti	0	0	0
Quadri	0	1	1
Impiegati	0	1	1
Totale	**0**	**2**	**2**

Responsabilità verso l'ambiente e il territorio

Già in fase progettuale, con la scelta di interrare i cavi ad altissima tensione, la società ha dimostrato un'elevata **sensibilità ambientale** sia rispetto alla salvaguardia della natura sia alla salubrità dei luoghi attraversati dalla linea stessa.

Infatti la soluzione interrata non solo ha dato un evidente miglioramento in termini di impatto visivo, ma ha anche **assicurato una diminuzione al suolo del campo elettromagnetico**.

Trattandosi di una linea di trasmissione a 380 kV, il tema di un'ottimizzazione della stessa e del cavo è stato affrontato in fase di progettazione iniziale e allo stato non sono applicabili ulteriori interventi.

La società nel corso del 2020 ha proseguito **due progetti di ricerca e sviluppo** nell'ambito della mobilità sostenibile. In particolare i progetti vertono su:

- Veicoli elettrici e a fuel cell: realizzazione di stazioni di ricarica per veicoli elettrici ad alta efficienza e rifornimento di idrogeno da fonti rinnovabili;
- **Biofuel**: realizzazione di un fotobioreattore innovativo per la produzione di fuel da microalghe. Su tale progetto è attivo il Politecnico di Milano dipartimento di Ingegneria di scienze e tecnologie aereospaziali.



Progetto grafico:

SEC Newgate S.p.A.

Finito di stampare nel mese di aprile 2021

FNM S.p.A.

Piazzale Cadorna, 14
20123 Milano, Italia
tel. +39 028511 1
C.F. e P. IVA 00776140154
www.fnmgroup.it