Bilancio di Sostenibilità 2022

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



FNM
la vita in movimento

Bilancio di Sostenibilità 2022

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

FNM
la vita in movimento

Indice

4 Lettera del Presidente agli stakeholder
5 Introduzione del Vice Presidente
6 Nota metodologica
8 Guida alla lettura

11 1. Il Gruppo FNM: identità

12 1.1. Principali Highlights
15 1.2. Gruppo FNM e la sua storia
22 1.3. Mission, vision e valori
23 1.4. Gli stakeholder del Gruppo FNM

27 2. Le sfide economiche e sociali nel contesto odierno

29 2.1. Le sfide future dal contesto post-pandemico
30 2.2. L'impatto generato dal conflitto Russia - Ucraina
31 2.3. La sfida della transizione energetica
33 2.4. Mobilità sociale e disuguaglianze: una sfida complessa

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

39 3.1. Contesto di riferimento. Verso una nuova frontiera
42 3.2. Piano Strategico 2021-2025
46 3.3. Un Gruppo in movimento: la Sostenibilità di FNM
51 3.4. Gli indicatori chiave del business e il contributo agli SDGs

57 4. Analisi di materialità

59 4.1. Stakeholder engagement
61 4.2. Analisi di materialità: la valutazione degli impatti

65 5. Il modello di governance del Gruppo

67 5.1. Organi societari
72 5.2. Politiche del Gruppo
74 5.3. Governance di Sostenibilità

77 6. Il sistema di gestione dei rischi

79 6.1. Modello di governance del rischio
81 6.2. Rischi e temi materiali
87 6.3. I rischi emergenti
91 6.4. Compliance, etica e integrità

95 7. Il valore condiviso dal Gruppo FNM

96 7.1. Il capitale finanziario
108 7.2. Il capitale produttivo e intellettuale
134 7.3. Il capitale umano
148 7.4. Il capitale naturale
172 7.5. Il capitale sociale e relazionale

181 8. Evoluzione prevedibile della performance

184 Schede di approfondimento
201 Metodologia di calcolo per le emissioni
205 Definizione dei temi materiali
208 Tabella di correlazione tra ambiti del Decreto, i temi materiali e indicatori GRI
210 Indice dei contenuti GRI
224 Relazione della Società di Revisione Indipendente
230 Schede delle società fuori perimetro

LETTERA DEL PRESIDENTE AGLI STAKEHOLDER

GRI 2-22

L'anno 2022 può essere considerato, da molti punti di vista, un periodo di ripresa dopo un biennio pesantemente segnato dall'emergenza COVID-19. Per il Gruppo FNM sono stati 12 mesi caratterizzati da una serie di importanti attività sviluppate a valle dell'approvazione del nuovo Piano strategico 2021-2025 avvenuta a settembre 2021, un Piano che, come ho avuto modo di ribadire in più occasioni, ha segnato per noi un punto di svolta.

Il progetto Fili ha avuto un ruolo di primaria importanza: a marzo abbiamo presentato Piantalalì che ci vede impegnati, insieme a Trenord, nella piantumazione di migliaia di alberi in 24 comuni attraversati dalla rete FERROVIENORD a cominciare da Cormano dove sono già stati avviati interventi di riforestazione e pulizia di aree verdi incolte. A partire da luglio abbiamo poi dato il via al tour itinerante di Fili con uno stand pensato per far conoscere ai cittadini e alle istituzioni i sei interventi che cambieranno il volto dell'asse Milano-Malpensa. Nel corso dell'anno sono state realizzate già sei tappe in alcune importanti piazze lombarde: piazza Gae Aulenti a Milano, la stazione di Milano Bovisa, piazza Monte Grappa a Varese, piazza Città di Lombardia a Milano, piazza San Giovanni a Busto Arsizio e piazza Verdi a Como.

È proseguita con un'ulteriore tappa l'attività di rinnovamento della flotta di Trenord, avviata negli anni scorsi. A inizio giugno abbiamo infatti presentato i nuovi treni Donizetti, entrati in servizio su diverse linee, acquistati attraverso l'Accordo Quadro e il contratto applicativo firmati da FNM, FERROVIENORD e Alstom a fine novembre 2019, in seguito alla gara bandita con i finanziamenti di Regione Lombardia.

Da ricordare la data del 24 giugno, quando la statua di San Abdon, proveniente dal Museo del Duomo di Milano, è stata esposta presso la nostra sede di Piazzale Cadorna, in seguito al contributo del Gruppo FNM al progetto "Adotta una statua" promosso dalla Veneranda Fabbrica del Duomo. Mostrare questa bellissima scultura ottocentesca presso la nostra sede in modo che sia visibile a tutti, dopo averne finanziato il restauro, rientra nella nuova idea di stazione che stiamo portando avanti con il Piano strategico. Vogliamo che siano luoghi da vivere, in grado di offrire servizi legati al viaggio ma anche di ospitare la bellezza e l'arte, come in questo caso.

Sempre rimanendo a Milano Cadorna, voglio citare altre due iniziative molto significative sul fronte della tutela della salute delle persone e della sostenibilità, che da qui hanno preso avvio nel mese di luglio per poi estendersi progressivamente ad altre stazioni della nostra rete.

La prima riguarda la campagna di installazione dei defibrillatori che vedrà tutte le stazioni della rete di FERROVIENORD dotate di un dispositivo elettromedicale accessibile al pubblico e monitorato da remoto, in modo da garantirne costantemente la piena efficienza: un elemento che può risultare decisivo in caso di necessità di intervento.

La seconda è invece un progetto pilota, nato dalla collaborazione tra FNM, FERROVIENORD e Amsa, per sensibilizzare le persone a un conferimento dei rifiuti sostenibile e rispettoso dell'ambiente. Tre nuove grafiche posizionate sui contenitori per i rifiuti della stazione forniscono informazioni utili a creare consapevolezza sulle possibilità che la raccolta differenziata può portare in termini di riutilizzo.

Nel corso dell'anno, sono proseguite senza sosta anche le nostre attività legate al tema idrogeno. Per raccontare la nascita e le caratteristiche della Hydrogen Valley in Valcamonica con H2iseO e la realizzazione dei 5 impianti di rifornimento stradale di idrogeno, attraverso il progetto serraH2valle, ottobre ci ha visti partecipare alla Next Mobility Exhibition a Rho Fiera con uno stand che illustrava nel dettaglio lo sviluppo dei progetti.

Da ultimo, sul fronte dello sviluppo infrastrutturale, voglio ricordare l'evento dedicato all'avvio dei lavori del tratto ferroviario Malpensa T2 - linea del Sempione, che si è tenuto nel mese di dicembre. Si tratta di un'opera molto importante, in grado di ampliare il bacino d'utenza dell'aeroporto, attraverso la riorganizzazione dei servizi nel quadrante Nord Ovest della regione e di garantire anche un più efficace e rapido collegamento fra l'aeroporto e la città di Milano, contribuendo significativamente a ridurre i tempi e a migliorare la sostenibilità del viaggio.

Tutte queste attività, insieme alle molte altre che troverete nel Bilancio di Sostenibilità 2022, contribuiscono a rinsaldare il legame profondo tra il Gruppo FNM e la "vita in movimento" di chi abita, studia, lavora, trascorre il tempo libero e le vacanze nei nostri territori. Tutto quello che ideiamo e realizziamo è al servizio di questa multiforme, ricca e dinamica "vita in movimento".



Andrea Gibelli
Presidente
FNM S.p.A.

INTRODUZIONE DEL VICE PRESIDENTE

GRI 2-22

In una fase storica dove i temi dello Sviluppo Sostenibile sono centrali sia nelle Agende di Governo sia nelle politiche di business, FNM riafferma, risultati alla mano, la sua leadership nel settore della mobilità sostenibile.

Accanto ad un percorso di rendicontazione ormai consolidato nel tempo, siamo protesi verso nuove sfide per prepararci ad obiettivi ancora più ambiziosi posti dalla nuova CSRD (Corporate Sustainability Reporting Directive) dell'UE che attualizza, rafforza ed estende le regole per la rendicontazione di sostenibilità delle aziende, allineandosi con le altre norme di diritto dell'Unione Europea e con i quadri di riferimento riconosciuti a livello internazionale ed estende, in modo significativo, il numero delle imprese obbligate a comunicare informazioni non finanziarie.

Altre sfide vengono dai nuovi GRI Sustainability Reporting Standards, il punto di riferimento globale per la rendicontazione di sostenibilità, dai nuovi standard Europei obbligatori, ESRS (European Sustainability Reporting Standards) che a breve saranno adottati dall'UE e dalla Tassonomia Europea, per mezzo della quale vengono definiti i criteri di vaglio tecnico per determinare se un'attività economica può considerarsi sostenibile.

Rimane comunque centrale per tutte le componenti della comunità mondiale il tema dei cambiamenti climatici. Da questo punto di vista, l'attenzione del Gruppo FNM è centrale, sia nel confronto con gli stakeholder, sia nelle azioni di business.

È altrettanto importante un confronto continuo con le Istituzioni scientifiche e le Università, così come, in una visione globale, sono temi questi che richiedono un continuo confronto a livello internazionale. È quindi fondamentale la nostra partecipazione ai tavoli che, attraverso UITP, ci consentono di dialogare e confrontarci con gli operatori mondiali del Trasporto Pubblico Locale.

Infine, anche nella nostra Organizzazione è necessario riflettere e ripensare al modello di governance della sostenibilità. Le migliori pratiche ci suggeriscono una trasversalità tra tutte le aree interne dell'azienda, un modello d'altro canto suggerito anche dalla Consob e dal Codice Corporate Governance di Assonime.

Insomma, pur consapevoli dei risultati prodotti fino ad oggi non intendiamo fermarci. Guardiamo avanti, al futuro. Anche FNM, per quel che gli compete, intende fornire il proprio contributo e il proprio impegno per centrare gli obiettivi che i Paesi del mondo si sono dati attraverso l'Agenda 2030 dell'ONU.



Gianantonio Arnoldi
Vice Presidente
FNM S.p.A.

NOTA METODOLOGICA

GRI 2-1
GRI 2-2
GRI 2-3
GRI 2-4
GRI 2-6
GRI 3-1
GRI 3-2

Questo documento rappresenta il sesto Bilancio di Sostenibilità-Dichiarazione Consolidata di carattere Non Finanziario (di seguito anche "Bilancio di Sostenibilità-DNF") ex D.Lgs n. 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 anche "Gruppo"), e si riferisce al periodo 1 gennaio 2022 – 31 dicembre 2022.

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 2022 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].

Al fine di procedere alla razionalizzazione della propria operatività nell'ambito dei servizi di trasporto pubblico su autobus, in data 20 Luglio 2022, il CdA del Gruppo ha deliberato di cedere quote azionarie della società La Linea S.p.A. e della sua controllata Martini Bus S.r.l.

Il contratto preliminare è stato sottoscritto in data 7 dicembre 2022 e prevede che l'obbligo di acquisto verrà adempiuto in due tranche:

- entro il 15 gennaio 2023, di seguito "primo closing";
- entro il 31 marzo 2023 e non oltre, di seguito "secondo closing".

In data 16 gennaio 2023 è stato sottoscritto il primo closing. Il perimetro del presente Bilancio considera pertanto i dati di La Linea e Martini Bus al 31.12.2022.

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 anche "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.

1. In conformità all'art 4 del D. Lgs 254/2016 non sono incluse nel perimetro le società: La Linea 80 Scarl in quanto holding di partecipazioni, FNMPAY S.p.A., FNM Power S.r.l., MALPENSA DISTRIPARK S.r.l., e Nuovo Trasporto Triveneto in quanto, in considerazione della fase iniziale dello sviluppo delle rispettive attività, non generano impatti sociali e ambientali.

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 nel 2016 e successivi aggiornamenti, ivi comprese le ultime modifiche al 2021, secondo l'opzione "in accordance". Al fine di agevolare il lettore nel rintracciare le informazioni all'interno del documento, alle pagine 210-215 è riportato il GRI Content Index. Gli indicatori di prestazione utilizzati sono quelli previsti dallo standard di rendicontazione aggiornati al 2021 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 di materialità presentata all'approvazione del Comitato per la Responsabilità Sociale ed Etica e successivamente approvata dal C.d.A. di FNM S.p.A. il 6 marzo 2023 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 le 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 quarta edizione del Bilancio di sostenibilità-DNF ispirato ai principi guida dell'International <IR> Framework, pubblicato nel dicembre 2013 dall'International Integrated Reporting Council (IIRC).

La Dichiarazione include le informazioni richieste dall'art. 8 del Regolamento (UE) 2020/852 del 18 giugno 2020 (c.d. "Regolamento Tassonomia") e dei Regolamenti delegati (UE) 2021/2178 e (UE) 2021/2139 ad esso collegati, al fine di fornire agli investitori e al mercato una visione completa delle sue attività economiche allineate ai sensi del Regolamento stesso, che contribuiscono al raggiungimento degli obiettivi stabiliti dall'Unione Europea per la mitigazione e l'adattamento ai cambiamenti climatici.

L'esame limitato svolto dalla società di revisione (PricewaterhouseCoopers S.p.A.) sulla DNF non si estende alle informazioni, fornite ai sensi del Regolamento Tassonomia, contenute nel paragrafo "Il Regolamento Europeo sulla tassonomia delle attività economiche ecosostenibili" della stessa.

Si segnala che le informazioni riportate nell'ambito del presente Bilancio di Sostenibilità - DNF e i commenti ivi riportati hanno l'obiettivo di fornire una visione complessiva del Gruppo e delle relative variazioni intercorse nel periodo di riferimento. 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 2021 o espressamente indicate nel testo o in nota. Nel 2022, l'organizzazione ha effettuato una revisione nel periodo di rendicontazione nel merito delle imposte versate nel 2021.

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 15 marzo 2023.

Tutte le attività relative alla rendicontazione del Bilancio di Sostenibilità-DNF sono disciplinate da una specifica Procedura operativa approvata il 31 gennaio 2020 e successivamente modificata in data 25 luglio 2022.

Il soggetto designato abilitato allo svolgimento della limited assurance 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'art.3, comma 10, del D. Lgs 254/2016.

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 3-1
GRI 3-2

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** del Gruppo FNM consentono di creare valore nel breve, medio e lungo periodo nel contesto in cui opera. Il documento vede qui rafforzati alcuni elementi previsti dal Framework per l'Integrated Reporting pubblicato dall'International Integrated Reporting Council (IIRC). Viene, infatti, 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 Standard.

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, sociali e ambientali (ESG – Environmental, Social e Governance), tanto nei processi decisionali aziendali, quanto nella definizione della strategia, nella governance e nel proprio modello di business. I risultati della performance di sostenibilità presentati sono 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, invece, relativi alla società Trenord (Trasporto ferroviario) sono sempre distinti da quelli del Gruppo FNM e debitamente segnalati. Ne sono un esempio le informazioni qualitative relative ai rischi identificati e connessi agli ambiti del decreto, in quanto la Società ha implementato un proprio modello di Enterprise Risk Management ("ERM") per identificare, valutare, monitorare e gestire i rischi aziendali attraverso un processo strutturato e sistemico.

Tra le principali novità, si segnala che è stata effettuata una **revisione dell'approccio metodologico all'identificazione delle tematiche materiali per il Gruppo**, in considerazione dell'aggiornamento del processo di analisi di materialità previsto dagli standard di rendicontazione adottati dal Gruppo FNM, i "GRI Sustainability Reporting Standards". 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 4.2. Analisi di Materialità – ha consentito di identificare gli impatti generati dal Gruppo su economia, ambiente e persone, connessi alle attività di business di FNM, nonché 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. Con riferimento a quest'ultima attività, si segnala che nel 2022 è proseguita l'attività di **mappatura dei principali Rischi ESG** all'interno del Risk Register, un **approfondimento dei rischi che impattano sulla gestione autostradale** e una considerazione dei **nuovi scenari di rischio** legati al contesto di riferimento, all'andamento del contesto post-pandemico e bellico, e un approfondimento specifico sui **rischi legati al climate change**.

Il Gruppo, nel corso del 2022, si è inoltre sottoposto volontariamente alla valutazione di due agenzie di rating selezionate, Sustainalytics e CDP (ex Carbon Disclosure Project – area di indagine clima), ottenendo due **"rating solicited"**, per comunicare i risultati aziendali agli stakeholder e migliorare la performance interna al Gruppo.

Si segnala, inoltre, che al fine di rispondere alle richieste provenienti dal Regolamento Europeo 852/2020, più comunemente conosciuto come **UE Green Taxonomy**, FNM ha aperto internamente un **tavolo di lavoro** per identificare le attività svolte come potenzialmente "eligible" e "aligned", ammissibili e allineate ai sensi della Tassonomia, e considerare in maniera più quantitativa le attività che contribuiscono alla Green economy in termini di fatturato, investimenti (CapEx) e spese operative (OpEx).

È poi presentato l'avanzamento degli indicatori del **Piano Strategico 2021-25**, approvato dal Consiglio di Amministrazione di FNM S.p.A. il 16 settembre 2021. Il Piano di FNM integra e quantifica gli obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale e di governance nella definizione della propria strategia industriale.

In accordo con la strategia sostenuta da FNM per la lotta al cambiamento climatico, entro i prossimi due anni, il Gruppo ha intenzione di aderire alla Science-Based Target initiative (SBTi), organismo internazionale, che consente alle organizzazioni di identificare obiettivi ambiziosi di riduzione delle emissioni, all'interno del proprio modello di business. A tal fine, il Gruppo presenta i risultati dell'attività di carbon accounting avviata nel 2022 e in corso di perfezionamento, per l'ampliamento delle categorie Scope 3 rendicontate nell'ambito del Bilancio di Sostenibilità-DNF.



CAPITOLO 1.

Il Gruppo FNM: identità

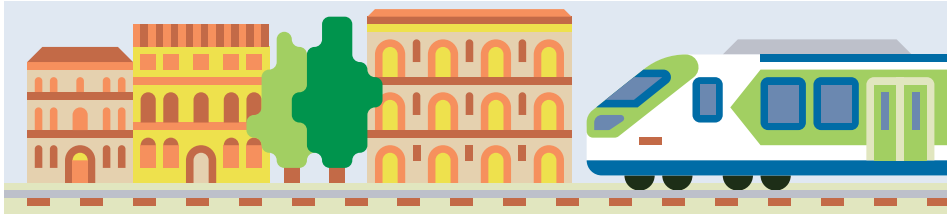
1.1. Principali Highlights

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

Piano Strategico Strategico 2021-2025: **Integrati KPI di Sostenibilità** ambientale, sociale e di governance

Strategia di Sostenibilità del Gruppo FNM: **Contributo diretto** a **10 SDGs** dell'**Agenda 2030 dell'ONU**

Rating ESG di Sustainalytics: **ESG Global 50 Top Rated 2023**



Analisi di materialità

Revisione dei 18 temi materiali in linea con i nuovi **GRI Universal Standard 2021**

Aggiornamento dell' **Analisi di Materialità 2022**: Identificati **8 temi top material**

Tasso di **engagement**

77% Stakeholder interni ed esterni



5 incontri one-to-one, con il coinvolgimento della Direzione Generale Infrastrutture, Trasporti e Mobilità Sostenibile e della Direzione Generale Ambiente e Clima di Regione Lombardia

Il modello di governance del Gruppo

Adozione della Politica per la **Sostenibilità** di **Gruppo**, al fine di coniugare crescita del business e solidità finanziaria con sostenibilità sociale e ambientale

Aggiornamento della **Politica di Remunerazione** che, in linea con il Codice di Corporate Governance, prevede **obiettivi** di performance di **natura finanziaria e non finanziaria**



Il sistema di gestione dei rischi

Società del Gruppo con certificazione **ISO 37001**

73%

100%

Persone coinvolte in corsi di formazione su Codice Etico e lotta alla corruzione

Valorizzazione del processo di **individuazione** e **valutazione** dei **rischi ESG**

Il capitale finanziario

Valore economico distribuito

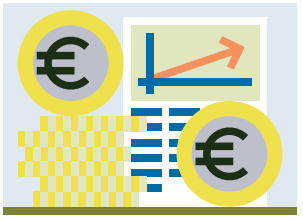
556,3

milioni di euro

Contributi ricevuti dalla **PA**

229,5

milioni di euro



Procedimenti di gara di FNM avviati e soggetti al rispetto dei **criteri ESG**

74%

Aggiornamento del **Tax Risk Universe** composto da **186 scenari**

Il capitale produttivo e intellettuale

Impianti (stazioni) gestiti da FERROVIENORD

124

di cui **115** a **servizio viaggiatori**

Stazioni accessibili

+10,5%

Flotta autobus per TPL

729

Auto di car sharing **elettriche**

374

Velostazioni

26

Infrastruttura **autostradale**

184,9 km (Rete in concessione)
19 Aree di servizio



Terminal intermodale di Sacconago/Busto Arsizio

circa 48.000 mq

cui il **74%** di **area intermodale**

Il capitale umano

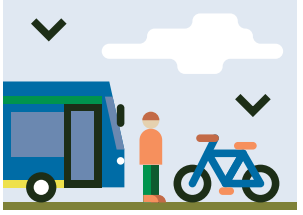
Organico totale

2.908

Ore di **formazione** erogate

63.936





Salute e sicurezza

Campagna di sensibilizzazione rivolta ai dipendenti per la prevenzione dei **near miss**

Il capitale naturale

Componente di **Energia Elettrica** proveniente **da fonti rinnovabili**

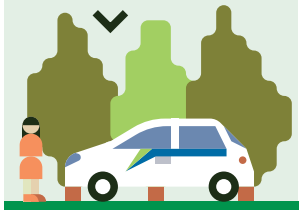
47%

Avvio dell'attività di carbon accounting per la rendicontazione delle emissioni indirette **SCOPE 3**

Illuminazione a LED nelle sale d'attesa

+12%

rispetto al 2021



Rifiuti prodotti da FERROVIENORD (materiale ferroso) **destinato a recupero**

80%

Progetto FILI: verso una nuova antropizzazione. **Avviato** il progetto **"Piantalali"**, un intervento di piantumazione e riforestazione di **800 mila alberi** nei comuni lombardi attraversati dalla rete ferroviaria di FERROVIENORD; **ultimato il progetto** di fattibilità della superstrada ciclabile che collegherà la stazione di **Milano Cadorna** con **l'aeroporto** di **Malpensa**

Progetto H2iseO Hydrogen Valley: autorizzato l'impianto di produzione, stoccaggio e distribuzione di **idrogeno** di Iseo e avviati i lavori per l'impianto di manutenzione dei treni a idrogeno di Rovato

Il capitale sociale e relazionale



FERROVIENORD Nuova segnaletica e arredi nelle stazioni

Indice di soddisfazione del servizio Mobilità passeggeri su gomma → FNM Autoservizi

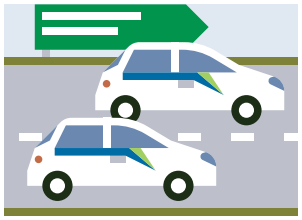
95%

Indice di soddisfazione del servizio Mobilità passeggeri su gomma → ATV

7,3/10

Indice di soddisfazione del servizio Mobilità passeggeri su gomma → E-Vai

90%



Indice di soddisfazione del servizio → Autostrade

6,85/10

Temi di interesse ESG: inquinamento acustico ed energia da fonti rinnovabili

FNM **Nuovo pay off "la vita in movimento"**

Partnership con associazioni, fondazioni, e università per contribuire agli SDGs dell'Agenda 2030 dell'ONU

Eventi dedicati alla Mobilità sostenibile e alla transizione energetica

20

1.2. Gruppo FNM e la sua storia

IL GRUPPO

GRI 2-1
GRI 2-2
GRI 2-6

Segmenti di business	Società consolidate integralmente
Ro.S.Co.* & Services	FNM la vita in movimento; FNMPAY FNMGROUP; FNMPOWER FNMGROUP
Infrastruttura ferroviaria	FERROVIENORD FNMGROUP; NORD_ING FNMGROUP; MALPENSA INTERMODALE FNMGROUP; MALPENSA DISTRIPARK FNMGROUP
Mobilità passeggeri su gomma	FNMAUTOSERVIZI FNMGROUP; atv; LA LINEA S.p.A. FNMGROUP; e•vai FNMGROUP
Autostrade	milanoserravalle milanotangenziali; Milano Serravalle Engineering S.r.l.; TangenzialiEsterne di Milano SpA
Trasporto ferroviario	TRENORD

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

Segmenti di business	Alcune principali società valutate con il metodo del Patrimonio Netto
Autostrade	Autostrada Pedemontana Lombarda
Ro.S.Co.* & Services	Energia: NORD ENERGIA** FNMGROUP Trasporto merci su rotaia: DB Cargo Italia Trasporto merci su rotaia: NORDCOM

* Rolling Stock Operating Company
** Si segnala che Nord Energia è in liquidazione e le società La Linea e Martini Bus sono in fase di cessione

Ro.S.Co. & Service	FNM la vita 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 partecipate (con l'eccezione di Trenord, Busforfun.com, Sportit, Omnibus Partecipazioni e NordCom), e funge da **Rolling Stock Operating Company** (**Ro.S.Co.**) per la gestione e locazione del materiale rotabile.
	FNMPAY FNM GROUP	**FNMPAY**(i)(ii) è stata **costituita ad ottobre 2020** con l'obiettivo di sviluppare un'offerta di pagamenti integrata con i servizi di Mobilità e Trasporti al fine di promuovere sinergie e valorizzare le opportunità di business, anche con partner extra Gruppo, favorendo l'utilizzo di pagamenti cashless e canali digitali.
	FNMPOWER FNM GROUP	**FNM Power S.r.l.**(i) FNM Power svolge attività di progettazione, realizzazione e gestione di impianti di produzione di idrogeno ed altri gas industriali, nonché di impianti per il trattamento, lo stoccaggio, la distribuzione e la trasformazione di vettori energetici destinati ad usi civili e industriali, inclusa la alimentazione di mezzi di trasporto. Il capitale della società è detenuto al 100% da FNM S.p.A.
Infrastruttura ferroviaria	FERROVIENORD FNM GROUP	**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 ottobre 2060. Presiede alle attività di manutenzione ordinaria e straordinaria della rete ferroviaria, dei lavori di potenziamento e delle attivazioni di nuovi impianti. La società è controllata al **100%** da **FNM**.
	NORD_ING FNM GROUP	**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 FNM GROUP	**MALPENSA INTERMODALE S.r.l.**(iii) 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. La società è controllata al **100%** da **FNM**.
	MALPENSA DISTRIPARK FNM GROUP	**Malpensa Distripark S.r.l.**(i)(iii) 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. La società è controllata al **100%** da **FNM**.
Mobilità passeggeri su gomma	FNMAUTOSERVIZI FNM GROUP	**FNM Autoservizi S.p.A.**, controllata al **100%** da **FNM**, gestisce il Trasporto Pubblico Locale 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.**, partecipata 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.**, controllata al **100%**, è presente anche nel **settore del noleggio autobus con conducente**. Le due società sono attualmente in fase di cessione.
	atv	**Azienda Trasporti Verona S.r.l. (ATV)** gestisce il Trasporto Pubblico Locale urbano ed extraurbano su gomma nella Provincia di Verona. È partecipata 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 **ibridi**, finalizzati al completamento della mobilità pubblica e in particolare ferroviaria, secondo modelli di business tradizionali e innovativi. **E-Vai** è controllata al **100%** da **FNM**.
Autostrade	milanoserravalle milanotangenziali	**Milano Serravalle - Milano Tangenziali S.p.A. (MISE)**, costituita nel 1951, opera nell'ambito di una concessione, con scadenza il 31 ottobre 2028 nella progettazione, realizzazione e gestione dell'Autostrada A7 Serravalle-Milano e delle tre tangenziali milanesi: A50 Tangenziale Ovest, A51 Tangenziale Est, A52 Tangenziale Nord. La società gestisce inoltre la Tangenziale Ovest di Pavia (A54) e il Raccordo autostradale Bereguardo-Pavia (A53) per un totale di **184,9 km** di rete gestita. MISE è controllata al 100% da FNM.
	Milano Serravalle Engineering S.r.l.	Attraverso **Milano Serravalle Engineering S.r.l.**, controllata al **100%** da **MISE**, è attiva nella progettazione, nonché nel supporto tecnico e amministrativo per gli investimenti infrastrutturali sulla rete autostradale.
	TangenzialiEsterne di Milano SpA	**Tangenziali Esterne di Milano S.p.A**, controllata al 22,55% da MISE. La società detiene un'unica partecipazione pari al 48,4% del capitale della concessionaria autostradale Tangenziale Esterna S.p.A. avente ad oggetto la progettazione, realizzazione e gestione della Tangenziale Est Esterna di Milano.

Alcune principali partecipate

Trasporto ferroviario[IV]	TRENORD TILO	**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 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. e FNM S.p.A.**, entrambe partecipanti al 50%. Il servizio offre, inoltre, collegamenti da e verso il Canton Ticino con il supporto di TILO, partecipata al 50% insieme alle Ferrovie Federali Svizzere.
Mobilità come paradigma strategico comunitario (MaaC)	BUSFORFUN	**BusForFun.com S.r.l.**[V] (BusForFun) è una startup focalizzata sullo sviluppo di soluzioni innovative di trasporto su gomma, capaci di rispondere alle nuove esigenze di mobilità, sia delle persone (B2C) sia delle aziende (B2B), proponendosi come mobility partner con una soluzione di trasporto verde e condiviso. La società è stata fondata nel 2015, **FNM** detiene una partecipazione del 40%.
	sportit	**Sportit S.r.l. (Sportit)**,[V] società attiva con il brand Snowit, è il marketplace per la vendita integrata di skipass online, servizi correlati allo sci ed esperienze legate al mondo della montagna nelle più famose località sciistiche in Italia, Svizzera, Austria e Francia. Nel mese di aprile 2022, con il marchio Bikeit, Sportit ha lanciato una nuova piattaforma per la vendita di pacchetti di servizi ai cicloturisti, personalizzabili su misura delle esigenze dei singoli utenti. La società è stata fondata nel 2016 e **FNM** ha acquisito una partecipazione del 33,3% nel 2021.
Autostrade	Autostrada Pedemontana Lombarda	Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A. (APL), è concessionaria per le attività di progettazione, costruzione e gestione dell'autostrada tra Dalmine, Como, Varese e il Valico di Gaggiolo e delle opere connesse per un totale di 72 km, di cui 30 km in esercizio dal 2015 (Tratta A e B1). I principali azionisti di APL sono Regione Lombardia con una quota del 53,8% del capitale sociale e MISE con una partecipazione del 36,7%.
Trasporto merci e logistica	DB Cargo Italia	**DB Cargo Italia S.r.l.**[V] gestisce il trasporto merci. È partecipata al per il **40% da FNM S.p.A. e per il 60%** dal **Gruppo tedesco DB CARGO AG**, divisione di Deutsche Bahn specializzata nel trasporto ferroviario merci e leader in Europa.
Energia	NORD ENERGIA FNMGROUP	**NORD ENERGIA S.p.A.**,[V][VI] si occupa della gestione commerciale dei diritti relativi alla linea di interconnessione Mendrisio-Cagno, con l'obiettivo sia di coprire il fabbisogno energetico del Gruppo FNM, sia di immettere e commercializzare l'energia sul mercato lombardo, svolgendo al tempo stesso la funzione di messa in sicurezza della rete ticinese. La società è 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.**[V] opera nel mercato **ICT** in qualità di **system integrator e solution provider** rivolgendosi alle imprese di trasporto e alla pubblica amministrazione. La società è partecipata al **58%** da **FNM S.p.A.** e al **42%** da **TIM S.p.A.**.

[I] In conformità all'art 4 del D. Lgs 254/2016 non sono incluse nel perimetro le società: La Linea 80 Scarl in quanto holding di partecipazioni, FNMPAY S.p.A., FNM Power S.r.l., MALPENSA DISTRIPARK S.r.l., e Nuovo Trasporto Triveneto in quanto, in considerazione della fase iniziale dello sviluppo delle rispettive attività, non generano impatti sociali e ambientali.

[II] Società non consolidata nel perimetro dei dati e delle informazioni sociali e ambientali. FNMPAY svolge le attività previste in qualità di Istituto di Pagamento, a seguito del completamento dell'iter in corso per l'autorizzazione da parte di Banca d'Italia.

[III] A fronte della natura di start-up di Malpensa Intermodale e Distripark, il business Gestione terminal logistici è ad oggi rappresentato a bilancio come parte del segmento 'Infrastruttura ferroviaria'.

[IV] 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 segmento, ma inclusa nel perimetro della DNF.

[V] Società non consolidata nel perimetro dei dati e delle informazioni sociali e ambientali.

[VI] Società in liquidazione: in data 8 luglio 2022 è venuta meno la possibilità di sfruttare commercialmente la capacità di importazione di energia elettrica tramite l'elettrodotto Mendrisio-Cagno incluso nell'ambito della rete di trasmissione nazionale, in accordo alle disposizioni del decreto del Ministro delle Attività Produttive del 21 ottobre 2005, per il raggiungimento del termine di scadenza della concessione in virtù della quale opera la partecipata. La società è pertanto attualmente in liquidazione.

ASSETTO SOCIETARIO

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 innovativo di governo della domanda e dell'offerta di mobilità, improntato alla ottimizzazione dei flussi e alla sostenibilità ambientale ed economica.

È uno dei principali investitori non statali italiani 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 capitale sociale.

FNM GROUP
la vita in movimento

Ro.S.Co. & Services

- **Locazione materiale rotabile** nel trasporto pubblico locale (TPL) e trasporto merci (primariamente Trenord e DB Cargo)
- Fornitura di servizi amministrativi verso le società partecipate e gestione del patrimonio immobiliare del Gruppo
- Sviluppo di piattaforme digitali complementari in ottica MaaC

Infrastruttura ferroviaria

- **Gestione dell'infrastruttura ferroviaria** in Lombardia sulla base di una concessione fino al **31 ottobre 2060**
- **Gestione terminal intermodale** e sviluppo immobiliare nel settore della **logistica**

Mobilità passeggeri su gomma

- **Gestione TPL su strada** in tre province Lombardia (Varese, Brescia e Como) attraverso FNM Autoservizi; ed in Veneto (Verona, Venezia e Legnago ed extraurbano nella provincia di Verona) attraverso ATV e La Linea
- **Noleggio con conducente** e **corse sostitutive** per conto di Trenord attraverso Martini e FNMA
- Servizio di **car sharing elettrico** (E-Vai)

Autostrade

- **Gestione infrastruttura autostradale** sulla base di una concessione in scadenza nel 2028

* Società che gestiscono piattaforme digitali complementari, consentendo l'implementazione della mobilità come paradigma strategico comunitario (MaaC). A Sportit fanno riferimento i marchi Snowit e Bikeit.
A Sportit fanno riferimento i marchi Snowit and Bikeit.
** Società operanti nel settore del trasporto merci e logistica, ad oggi incluse rispettivamente nel segmento Infrastruttura ferroviaria e Ro.S.Co & Services. Malpensa Distripark è in fase di start-up
*** Società operante nella mobilità passeggeri su gomma ma considerata nel segmento RoSCo ai fini della preparazione del bilancio.
**** Società classificate come «Attività in discontinuità» secondo l'IFRS 5 in seguito a delibera del CdA di FNM che in data 20 luglio 2022 ha approvato la cessione delle quote in La Linea S.p.A. e Martini Bus S.r.l.

Struttura societaria al 31 dicembre 2022

Società consolidate integralmente

FNM la vita in movimento	100%
FNMPAY FNM GROUP	100%
FNMPOWER FNM GROUP	100%
FERROVIENORD FNM GROUP	100%
NORD_ING FNM GROUP	100%
MALPENSA INTERMODALE FNM GROUP	100% **
MALPENSA DISTRIPARK FNM GROUP	100% **
FNMAUTOSERVIZI FNM GROUP	100%
atv	50%
LINEA 80	50,3%
LA LINEA S.p.A. FNM GROUP	51% ****
martini	100% ****
e-vai FNM GROUP	100%
milanoserravalle milanotangenziali	100%
Milano Serravalle Engineering S.r.l.	100%

Società valutate con il metodo del patrimonio netto

TRENORD	50%
TILO	
BUSFORFUN	40% *
sportit	33% *
DB Cargo Italia	40% **
NORD ENERGIA FNM GROUP IN LIQUIDAZIONE	60%
NORDCOM	58%
Omnibus Partecipazioni	50% ***
Autostrada Pedemontana Lombarda	36,7%
TangenzialiEsterne di Milano SpA	22,5%
tangenziale esterna	

LA STORIA DEL GRUPPO FNM

1877
Costituzione di **Società Anonima Ferrovie Milano-Saronno e Milano-Erba** per realizzare e gestire linee ferroviarie sul territorio lombardo

1879
Inizio dell'esercizio ferroviario con attivazione delle linee Milano Saronno

1883
Costituzione della Società Anonima delle Ferrovie Nord Milano

1926
Ferrovie Nord Milano viene quotata alla Borsa di Milano 2° Ferrovia in Italia

1974
Percorso di nazionalizzazione delle **infrastrutture e delle imprese ferroviarie**

Regione Lombardia diventa azionista di maggioranza nel Capitale FNM

1985
Costituzione di **FNM Esercizio S.p.A.** (attuale FN) e di **FNM Autoservizi S.p.A.**

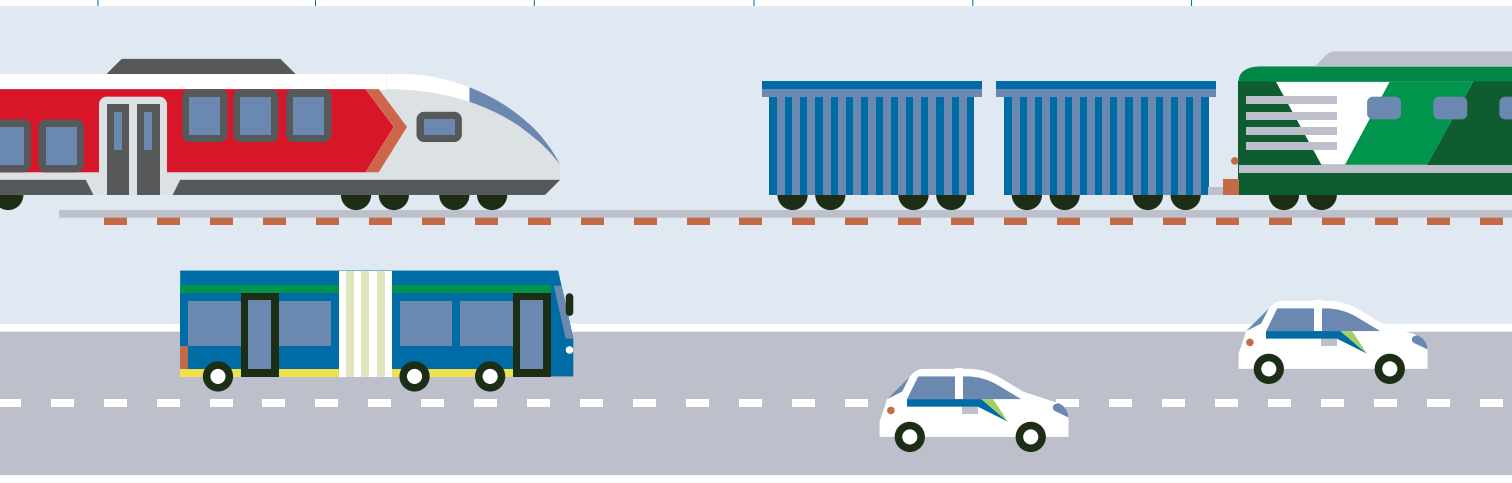
1993
Acquisizione della gestione della linea ferroviaria **Brescia-Iseo-Edolo** in Valcamonica

1997
Il primo tratto del **Passante Ferroviario di Milano**, tra le stazioni di Certosa – Bovisa Nord e Milano Porta Venezia.

1999
Attivazione del collegamento aeroportuale **Malpensa Express** tra la Stazione di Milano Cadorna e l'aeroporto di Malpensa 2000

2000
Nascita di **FNM Ingegneria S.r.l.** (attuale **NORD_ING**)

2003
Joint Venture Nord Energia S.p.A. tra FNM e AET per progetto Merchant Line tra Mendrisio e Cagno



2004
Creazione d**i FNM Esercizio**,per la gestione della rete e **FNM Trasporti**, peril trasporto passeggeri(che nel 2006 diventano **FERROVIENORD** e **LeNORD**)

Creazione di due diversesocietà coerentemente con **il principio della separazione tra rete e servizio**

2008
Quotazione al mercato Expandi di Borsa Italiana

2009
Costituzione, con Trenitalia, della società paritetica **Trenitalia-LeNORD**, (da 2011 **Trenord**), per gestione TPL ferroviario

2010
Costituzione di **E-Vai** con lancio di car sharing regionale

2011
A maggio Trenitalia-LeNORD diviene **Trenord S.r.l.**

2015
NordCargo diviene **DB Schenker Rail Italia S.r.l.** e FNM detiene una partecipazione pari al 40%

2017
Acquisizione di **ATV S.r.l. (50%)**

2018
Acquisizione de **La Linea S.p.A.** (51%)
Costituzione di **Malpensa Intermodale**

2019
Costituzione di **Malpensa Distripark**
Sviluppo del trasporto in chiave intermodale e della **Mobility as a Community**

2020
Costituzione **FNMPAY S.p.A.** e acquisizione di **BusForFun.com S.r.l** (40%)*

* Acquisita partecipazione del 24,7%, successivamente incrementata al 40% nel dicembre 2021, in seguito alla sottoscrizione di un aumento di capitale sociale da parte di FNM S.p.A.

2021
Perfezionamento acquisizione **Milano Serravalle – Milano Tangenziali S.p.A. (100%)** e acquisizione di Sportit (33,3%)**

** Acquisizione di una quota del 13,6% da ASTM il 29 luglio 2020 e di una quota dell'82,4% da Regione Lombardia il 26 febbraio 2021, data da cui MISE è consolidata nel bilancio FNM. La partecipazione in MISE è aumentata al 100% a seguito della liquidazione dei soci di minoranza nel 2022.

1.3. Mission, vision e valori

GRI 2-23

Dal 1877 Il Gruppo FNM è proiettato verso il futuro mettendo sempre al centro del suo lavoro **le persone**, **l'ambiente** e **l'innovazione**. Un servizio integrato ispirato agli stessi **valori** che l'hanno accompagnato 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 nel 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.

1.4. Gli stakeholder del Gruppo FNM

GRI 2-12
GRI 2-28
GRI 2-29

Il Gruppo FNM si impegna a un **dialogo continuo** e **costruttivo** con i propri **stakeholder**. Molte iniziative di ascolto coinvolgono più categorie di stakeholder, a conferma del ruolo centrale che il Gruppo assume quale elemento catalizzatore nel favorire l'ascolto e la condivisione di idee, esperienze e punti di vista e nel mettere in circolo best practice, con l'obiettivo di migliorare i servizi offerti alle comunità e la qualità della vita dei territori in cui opera.

Mappa degli stakeholder

Dipendenti

Attività di formazione anche in modalità e-learning; review della performance; indagini di clima; campagne di comunicazione e prevenzione; intranet aziendale; canali di segnalazione (whistleblowing); protocolli interni, DPI.

Regione Lombardia

Convegni; Tavoli di Lavoro; attività progettuali con la Direzione Ambiente e Clima e la Direzione Infrastrutture, Trasporto e Mobilità sostenibile; provvedimenti autorizzativi ai fini dell'analisi di impatto le opere infrastrutturali.

Comunità locali

Eventi pubblici in presenza o in modalità digital; adesione ad associazioni nazionali e internazionali con un forte focus su temi ESG; tavoli e iniziative di confronto con le associazioni appartenenti al settore dei trasporti; iniziative e attività sponsorship.



Azionisti, investitori e finanziatori

Assemblea degli azionisti; bilancio d'esercizio e resoconti intermedi, relazione di corporate governance; comunicati finanziari; periodiche presentazioni corporate; sito web istituzionale; road show; credit rating, ESG 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; canali di segnalazione sull'attività in corso quali lavori, accessibilità e servizi nelle stazioni, info viabilità e transiti; social network.

Partner strategici

Conferenze stampa; attività di formazione e sensibilizzazione presso le Università e centri di ricerca; survey online; collaborazioni e protocolli d'intesa; audit e sopralluoghi/ispezioni presso le Aree di Servizio.

Enti pubblici e regionali

Tavoli e iniziative di confronto istituzionale; comunicazioni periodiche.

Fornitori

Attività Due Diligence; presentazione Albo fornitori; piattaforma e-procurement; incontri di coordinamento e cooperazione con fornitori e appaltatori.

Sindacati

Tavoli di confronto sindacale; incontri periodici.

Per il Gruppo coinvolgere direttamente i propri stakeholder significa cogliere l'opportunità unica di ricevere spunti e idee per recepire le esigenze del territorio e rispondervi in modo efficace.

Le principali associazioni a cui il Gruppo aderisce

Associazione	Principali obiettivi
ACAP	Associazione a cui hanno progressivamente aderito **società e consorzi concessionari di autostrade e trafori**, che fornisce assistenza e consulenza sulla materia del rapporto di lavoro e sull'applicazione del contratto nazionale.
AISCAT	Associazione che riunisce Società, Enti e Consorzi che hanno ottenuto la concessione per la **costruzione o l'esercizio di autostrade o trafori stradali** in Italia, che si occupa di tematiche relative alla programmazione, progettazione, costruzione, esercizio, manutenzione e gestione delle autostrade e dei trafori.
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**.
Assolombardia	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.
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.
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**	European Clean Hydrogen Alliance è un progetto voluto dall'attuale presidenza europea per accelerare la **decarbonizzazione dell'industria** e consolidare la leadership industriale in Europa nel settore dell'**idrogeno**.
Fondazione **per lo Sviluppo Sostenibile**	Fondazione di riferimento per i principali settori e protagonisti della **green economy**, **economia circolare** e **sharing mobility**.
Global Compact **delle Nazioni Unite**	Associazione promossa dall'**ONU** per la promozione della cultura della cittadinanza d'impresa, che incoraggia le aziende a creare un **quadro economico, sociale e ambientale sostenibile** in grado di garantire a tutti l'opportunità di condividerne i benefici.
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 offre consulenza direzionale, aggiornamento continuo, attività di ricerca, workshop e forum, per essere al passo con le sfide del futuro.
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	Associazione di imprese che promuove l'**equilibrio di genere** e una **cultura inclusiva** per la crescita delle aziende nel Paese.

L'IMPEGNO DI FNM PER LE GENERAZIONI FUTURE

L'attività di stakeholder engagement 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 anche nel corso del 2022.

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 nei loro spostamenti, è continuata anche per il 2022 l'attività di stakeholder engagement attorno al tema del **climate change** contestualizzandolo all'interno del settore in cui il Gruppo opera.

In virtù del rapporto che lega il Gruppo FNM e l'Università Bicocca ormai da diversi anni attraverso la stipula dell'Accordo quadro tra le parti, nel 2022 è stato organizzato un momento di confronto e dialogo presso l'Università per gli studenti del Master di I Livello **"Mobilità sostenibile, strategie ed evoluzione"**, nell'ambito Sustainability in Law, Finance and Management (SiLFiM).

Al termine dell'evento formativo è stato somministrato agli studenti un questionario interattivo per indagare la percezione tra le nuove generazioni riguardo al tema del Cambiamento Climatico rispetto al settore dei trasporti, dal titolo: **"Climate Change. Gli impatti sul settore trasporti e le ricadute nel contesto sociale ed economico"**.

Il trend che ne emerge è chiaro. **Le future generazioni hanno una sviluppata sensibilità agli impatti e ai costi economici e sociali che potrebbero emergere, anche direttamente sulla vita quotidiana delle persone**.

Ritengono importante una partecipazione maggiormente attiva delle aziende ai tavoli di lavoro con altre istituzioni e/o a eventi e iniziative pubbliche per diffondere la cultura della responsabilità ambientale e sociale. Per il Gruppo FNM è emersa con chiarezza la necessità di **offrire soluzioni che pongano al centro l'individuo e garantiscano un continuo rinnovamento della flotta e dell'infrastruttura, oltre che un'attenzione particolare alla riqualificazione urbanistica e ambientale, con un accento sulla tutela della biodiversità**.

L'IMPEGNO DI FNM VERSO IL TERRITORIO: ENTI PUBBLICI REGIONALI, COMUNITÀ LOCALI

A fronte dell'estensione territoriale e del suo rapporto con gli enti pubblici e regionali, il Gruppo stimola costantemente il dialogo con gli enti organizzando **incontri one-to-one o eventi multi-stakeholder**.

In virtù del contesto regionale istituzionale che pone FNM quale principale attore nella promozione della mobilità integrata in Lombardia oltre che nel Nord Italia, il Gruppo ha costruito negli anni un dialogo saldo e frequente con **Regione Lombardia**. Nel 2022, nell'ambito dell'aggiornamento dell'analisi di materialità, sono state condotte interviste one-to-one, di particolare rilevanza si segnalano gli incontri condotti con la Direzione Generale **Infrastrutture, Trasporti e Mobilità sostenibile** e la Direzione Generale **Ambiente e Clima** di Regione Lombardia. In questa direzione si inserisce il **Protocollo Lombardo per lo Sviluppo Sostenibile di Regione Lombardia che attua concretamente la sfida posta dal Programma Regionale di Sviluppo Sostenibile (PRS) (2018-2023)**.

Attraverso il Protocollo, Regione Lombardia e gli attori del sistema lombardo nel suo complesso, ivi compreso il Gruppo FNM, si impegnano a fornire un contributo concreto, coniugando le tre dimensioni della sostenibilità economica, sociale e ambientale. A titolo esemplificativo, gli ambiti di riferimento entro quali il Protocollo agisce sono: la transizione verso un'economia circolare a basse emissioni di carbonio, il miglioramento della qualità dell'aria attraverso misure integrate, il miglioramento della qualità del sistema di trasporto, lo sviluppo delle infrastrutture verdi regionali e delle iniziative per la natura e la biodiversità, il contenimento del consumo di suolo e promozione della rigenerazione territoriale e urbana, la promozione del green public procurement. Per maggiori informazioni sull'impegno del Gruppo FNM si rimanda al paragrafo 4.1 Stakeholder engagement.




TRENORD

CAPITOLO 2.

Le sfide economiche e sociali nel contesto odierno

Il contesto che, come comunità, abbiamo affrontato nel 2022 si è delineato particolarmente complesso e lo scenario globale è dominato da estreme tensioni e incertezze. Oltre alla crisi sanitaria causata dalla pandemia da COVID-19, l'Europa ha dovuto affrontare da vicino le conseguenze del conflitto Russia-Ucraina, i cui effetti si sommano agli impatti sempre più frequenti e significativi della crisi climatica.

In questo senso, gli effetti della crisi a livello globale variano per ciascuna area e settore, dipendono dalla dipendenza da petrolio, gas, energia e altre materie prime e, più in generale, dalle relazioni commerciali e finanziarie con i Paesi direttamente coinvolti nella guerra (Russia, Ucraina e Bielorussia).

Tra le regioni geografiche, l'Europa è sicuramente quella più colpita e i settori produttivi maggiormente coinvolti sono quelli energivori, quali il settore dei trasporti, metallurgico e chimico.

Le dinamiche che si sono venute a creare modificheranno le tendenze e impatteranno i modelli di mobilità, che dovranno sempre più rispondere all'esigenza e priorità di una mobilità efficiente anche dal punto di vista energetico e rispondente ai principi della green economy.



2.1. Le sfide future dal contesto post-pandemico

L'emergenza sanitaria che abbiamo vissuto ha imposto ai cittadini la necessità di ridurre al minimo le esigenze di mobilità quotidiana. Ciò è stato riconducibile, principalmente, a due fattori: l'introduzione da parte delle singole regioni di misure che limitavano le attività delle persone negli spazi pubblici, l'adozione e diffusione dello smart-working. In tale contesto, inoltre, ha giocato un ruolo fondamentale la bassa sicurezza percepita all'interno del trasporto pubblico; questi fattori hanno contribuito ad una generale riduzione degli spostamenti quotidiani soprattutto con i mezzi pubblici.

A quasi tre anni dall'inizio della crisi, il settore della mobilità ha registrato una discreta ripresa. È possibile infatti rilevare una significativa accelerazione della domanda nazionale di mobilità nella prima metà del 2022: quasi 100 milioni di spostamenti giornalieri (solo nei giorni feriali), che hanno permesso di raggiungere un volume simile a quello pre-pandemico. Tale ripresa della domanda di mobilità è ampiamente confermata dal monitoraggio effettuato dall'Osservatorio sulle tendenze di mobilità del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti: i valori cumulati nei primi 9 mesi del 2022, rispetto allo stesso periodo del 2019 evidenziano l'avvicinamento sostanziale dei livelli pre-COVID, in particolare per il traffico stradale extraurbano. Per quanto riguarda il volume dei veicoli leggeri, si registra appena il -5% nella rete ANAS e il -3% nella rete autostradale. Un po' più lento il recupero del trasporto pubblico, in quanto il divario gennaio-settembre 2022 rispetto al 2019 è di circa il -20% sia per l'Alta Velocità sia per trasporto ferroviario regionale, e di circa -10% per i passeggeri complessivi del TPL.

Risultano inoltre positivi tutti gli altri indicatori sulla domanda di mobilità: nel primo semestre 2022, il tasso di mobilità supera il 70% (rispetto al 75% del 2021 e al 69% del 2020), il numero medio di spostamenti dell'intera popolazione raggiunge nel primo semestre 2022 una soglia che si attesta appena al di sotto del livello pre-COVID ed il tempo dedicato giornalmente alla mobilità cresce, avvicinandosi ai dati del 2019[1].

In questo contesto, che in generale può considerarsi in ripresa, agli operatori locali e regionali, quale il Gruppo FNM, è imposta un'attenzione sempre maggiore alla prevenzione dei rischi sanitari.

La sfida principale del settore è dunque quella di garantire un trasporto che sia soprattutto sicuro e moderno, organizzato ed integrato. Una buona qualità dei trasporti si traduce infatti in una migliore qualità della vita per i cittadini se fornisce loro un facile accesso a beni e servizi e un'elevata qualità ambientale, nonché un'organizzazione del trasporto pubblico tale da consentire un equilibrio ottimale tra lavoro e vita privata[2].

In tale ambito è importante garantire **l'integrazione tra le diverse modalità di trasporto**, sensibilizzando sistematicamente i cittadini e creando, con una **pianificazione ottimale delle infrastrutture**, incentivi che li spingano a preferire il **trasporto intermodale**.

1. Fonte: "19° Rapporto sulla mobilità degli italiani", ISFORT

2. "I trasporti pubblici dopo la pandemia di COVID-19: l'per la crisi attuale e per quelle future occorrono soluzioni innovative e sicure", Comitato Europeo delle regioni

2.2. L'impatto generato dal conflitto Russia - Ucraina

La guerra in Ucraina ha comportato conseguenze economiche e sociali di enorme portata, soprattutto per settori specifici come quello dei trasporti, già particolarmente impattato dalla pandemia.

Tutte queste circostanze hanno inciso sulla struttura dei costi dei servizi di trasporto. Oltre all'aumento dei costi dell'energia, il contesto geopolitico sfavorevole ha aumentato le difficoltà di approvvigionamento con frequenti ritardi nella catena di fornitura, sia di materie prime utili all'esecuzione dei lavori sulla rete ferroviarie e autostradale, sia nell'ammodernamento della flotta. Tra i rischi emerge quello connesso all'aumento dei costi delle materie prime e la loro difficoltà di reperimento.

Per far fronte a queste criticità, le società del Gruppo stanno elaborando procedure interne per mantenere un equilibrio nei contratti in esecuzione e per instaurare nuovi rapporti commerciali al fine di assicurare continuità e sicurezza nei lavori affidati in appalto.

In tale scenario con l'aumento dei prezzi dell'energia, la tematica dell'efficienza energetica acquista sempre maggiore importanza ed il trasporto pubblico si presenta come una delle modalità di spostamento più efficienti dal punto di vista energetico, tanto da essere una componente fondamentale della transizione energetica e della mobilità sostenibile. Inoltre, il trasporto pubblico locale contribuisce all'inclusione sociale, necessaria per superare le crisi economico-sociali dovute al contesto pandemico e alla situazione internazionale.

2.3. La sfida della transizione energetica

La transizione energetica è un processo di **trasformazione** del **mix di fonti primarie** di energia, che implica il passaggio da un sistema energetico basato sulle fonti fossili ad alta impronta carbonica ad uno imperniato sulle nuove **fonti rinnovabili a basse o zero emissioni**. Tale transizione darà vita ad una vera e propria trasformazione, che coinvolge non solo i **processi economici e produttivi**, ma anche gli **stili di vita** di ciascun individuo e più in generale i modelli delle società capitaliste.

L'urgente necessità di compiere questo sforzo è strettamente interconnessa alla **lotta contro il cambiamento climatico**, primariamente imputabile alle attività umane e ai modelli di produzione e di consumo, fondati quest'ultimi in larga misura sull'utilizzo di combustibili fossili (tra cui carbone, petrolio e gas). Invertire la rotta e cercare di porre rimedio ai danni causati fino ad oggi significa **mitigare** le **conseguenze più gravi** di tale fenomeno.

La lotta contro i cambiamenti climatici è ad oggi tra le priorità dell'**agenda politica internazionale**. La comunità internazionale si è, infatti, impegnata a mantenere ben al di sotto di 2°C l'aumento della temperatura media globale rispetto ai livelli preindustriali e di mettere in atto azioni concrete per **limitarlo a 1,5°C**, come indicato nell'**Accordo di Parigi**. Ulteriori obiettivi in materia di clima sono stati stabiliti in sede Europea con l'adozione del **Green Deal** e successivamente con il Pacchetto climatico "Fit for 55%" che prevede la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra del 55% entro il 2030, pacchetti di iniziative strategiche dell'Unione Europea volti a raggiungere la **neutralità climatica entro il 2050**.

In questo scenario, i **trasporti** rappresentano un **settore strategico**, senza il cui contributo non sarà possibile rispettare gli impegni assunti in sede internazionale ed Europea. I trasporti consumano **un terzo di tutta l'energia finale** nell'UE (proveniente in larga misura dal petrolio) e sono responsabili di **oltre un quarto delle emissioni** di gas ad effetto serra nell'Unione Europea. Decarbonizzare i trasporti costituisce una sfida difficile, che tuttavia porta con sé diverse **opportunità**. Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, in linea con la Strategia Europea sull'idrogeno, prevede infatti **ingenti investimenti** in materia di produzione e di utilizzo dell'idrogeno, con promettenti applicazioni nel settore dei trasporti. In coerenza con gli obiettivi del Piano Strategico di FNM, il Gruppo ha promosso il progetto **"H2iseO Hydrogen Valley"**, realizzato da FNM, FERROVIENORD e Trenord, al fine di decarbonizzare i servizi di **trasporto pubblico locale**, favorendo la transizione verso un sistema di trasporti più sostenibile (per maggiori dettagli si veda il box **"FNM insieme a Trenord nel Progetto H2iseO"**).

Tra le molteplici opportunità che verranno generate dalla transizione energetica, **l'IRENA (International Renewable Energy Agency)** prevede la creazione di **122 milioni nuovi posti di lavoro** legati al settore energetico, che ammontano a più del doppio rispetto agli attuali 58 milioni[3]. Nel settore dell'energia rinnovabile, i posti di lavoro raggiungeranno i **43 milioni entro il 2050**; inoltre, l'accelerazione della transizione energetica determinerà una **crescita dell'economia mondiale** del 2,4% in più rispetto alle stime di crescita attuali.

3. IRENA, World Energy Transitions Outlook: 1.5°C Pathway, International Renewable Energy Agency, Abu Dhabi, 2021

L'esigenza di decarbonizzare il settore dei trasporti accelererà lo **shift modale**, ovvero il trasferimento del traffico di passeggeri e di merci verso modalità più sostenibili, tra cui il **trasporto ferroviario**. A tal proposito, si stima che, a fronte di un aumento dal 6% al 10% della quota dei passeggeri che utilizzano la ferrovia, si verificherà un **risparmio annuo di CO_2** uguale a circa 2,3 milioni di tonnellate. A tal fine il **Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza** destina 1 milione di Euro alle **linee regionali** e 3 milioni di Euro **alle aree metropolitane**, utilizzate frequentemente dai pendolari, che beneficeranno di un **miglioramento della qualità della vita**, nel raggiungere i centri cittadini con maggior facilità. Gli investimenti sul sistema ferroviario, inoltre, permetteranno di **ridurre** una delle principali esternalità negative del sistema della mobilità, rappresentata dalla **congestione stradale**.

Un ulteriore passo in avanti verso l'adozione di forme di mobilità più sostenibili consiste nella promozione della mobilità ciclistica, attraverso la realizzazione di reti ciclabili in ambito urbano, metropolitano, regionale e nazionale. In questo senso il **progetto "FILI**", promosso da Regione Lombardia, FNM, FERROVIENORD e Trenord, che prevede, tra gli altri interventi, la creazione di una **superstrada ciclabile di 72,7 km** fra la stazione di Milano Cadorna e l'aeroporto di Malpensa, in grado di favorire gli spostamenti quotidiani dei pendolari, promuovere **l'intermodalità** e ridurre il traffico veicolare (per maggiori dettagli si veda il box **"FILI progetto di nuova antropizzazione"**).

Tutto ciò dovrà essere sostenuto da una transizione digitale che interessa il trasporto, l'organizzazione dei servizi nelle città, ma anche l'uso intelligente dei dati e dei flussi di mobilità. La diffusione delle nuove tecnologie e del digitale consentirà ad ogni progetto di essere efficace.

La sfida della transizione energetica e digitale porta con sé **molteplici opportunità** per il **settore dei trasporti** e per la **collettività**, che potrà beneficiare di servizi di mobilità più sostenibili e di un aumento della qualità della vita sotto diversi aspetti, riconducibili in prima istanza alla **diminuzione dell'inquinamento atmosferico**, ma anche ad una più ampia ed efficiente **accessibilità**, all'aumento della **sicurezza stradale** e alla **riduzione della congestione**.



2.4. Mobilità sociale e disuguaglianze: una sfida complessa

Le interrelazioni tra il **cambiamento climatico** e le **disuguaglianze sociali** rappresentano un tema di grande attualità, da molto tempo al centro del dibattito internazionale. A tal proposito, il Segretario Generale delle Nazioni Unite, António Guterres, ha dichiarato che sebbene il cambiamento climatico riguardi ogni Paese ed ogni individuo, le persone più **povere e vulnerabili** si trovano a dover sopportare gli **impatti più violenti** di tale fenomeno. La scienza continua a mostrare infatti che, con l'avanzare del tempo, gli eventi climatici estremi si stanno verificando specialmente nei Paesi in via di sviluppo, in particolare in Africa e in Asia, con conseguenze catastrofiche.

Il **Dipartimento "Economic and Social Affairs"** delle Nazioni Unite ha analizzato approfonditamente la relazione esistente tra cambiamenti climatici e disuguaglianze sociali: quest'ultima è caratterizzata da un vero e proprio **circolo vizioso**, tale per cui lo stato di **disuguaglianza iniziale** fa sì che i gruppi più svantaggiati soffrano in **misura sproporzionata** le conseguenze negative del cambiamento climatico, andando incontro ad uno stato successivo di diseguaglianza ancor più elevato[4].

Questa tematica assume grande rilevanza non soltanto per i Paesi in via di sviluppo, ma anche per gli stati avanzati e industrializzati, che vivono al loro interno forti tensioni dovute all'**inasprirsi delle disuguaglianze sociali**. L'**EPA (United States Environmental Protection Agency)** sostiene, infatti, che gli impatti del cambiamento climatico affliggono in modo sproporzionato alcune minoranze[5].

Ad esempio, gli amerindi hanno il 48% in più di probabilità, rispetto agli altri cittadini americani, di vivere in aree in cui la maggior parte del terreno sarà soggetta a **inondazioni** a causa dell'innalzamento dei livelli del mare. Ulteriori disuguaglianze sono correlate al **reddito** e al **livello di istruzione** degli individui: l'EPA ha confermato che, negli Stati Uniti, le comunità caratterizzate da bassi livelli di reddito tendono ad essere soggette a maggiori rischi ambientali, tra cui il fatto di vivere in ambienti ad alta concentrazione di sostanze inquinanti.

È proprio in questo scenario che si inserisce la pubblicazione del **"The Global Risks Report 2023"** da parte del **World Economic Forum**. Secondo l'analisi svolta dall'organizzazione internazionale, i **disastri naturali** e gli **eventi climatici estremi** si classificano al secondo posto tra i rischi più gravi da affrontare a livello globale nei prossimi due anni. Inoltre, il World Economic Forum conferma che tali fenomeni colpiranno in misura sproporzionata i **Paesi a basso e medio reddito**, situati in particolare nelle zone costiere dell'**America Latina, dell'Africa e del Sudest asiatico**[6]. Il primo posto della classifica spetta, invece, alla **crisi legata al costo della vita**: l'aumento generalizzato dei prezzi, dovuto principalmente alle perturbazioni che hanno investito il settore energetico a seguito dell'invasione Russa dell'Ucraina, e la disponibilità delle derrate alimentari potrebbe limitare l'accesso ai cosiddetti **"basic needs"** per un numero crescente di persone appartenenti alle **fasce più vulnerabili della società**.

4. Nazrul Islam S. e Winkel J., Climate Change and Social Inequality, Department of Economic & Social Affairs, United Nations, ottobre 2017, New York
5. EPA, Climate Change and Social Vulnerability in the United States: A Focus on Six Impacts. U.S. Environmental Protection Agency, 2021, EPA 430-R-21-003

6. World Economic Forum, The Global Risks Report 2023, 18th Edition, Insight Report, Geneva, 2023, ISBN-13: 978-2-940631-36-0

Con particolare riferimento al settore dei **trasporti**, l'Unione Europea sta accelerando la transizione verso una mobilità a zero emissioni. Nell'ambito del pacchetto di misure **"Fit for 55%"**, il Parlamento Europeo ed il Consiglio hanno proposto un regolamento per il **rafforzamento dei livelli di prestazione in materia di emissioni di CO_2 delle nuove autovetture** e veicoli commerciali leggeri, concordando l'obiettivo di riduzione delle emissioni di CO_2 del **55%** per le nuove autovetture e del **50%** per i furgoni **entro il 2030**, rispetto ai livelli del 2021, e del **100%**, per entrambe le categorie, **entro il 2035**. Inoltre, per garantire la presenza di una rete di ricarica affidabile, l'aggiornamento del **Regolamento sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi** richiederà agli Stati membri l'installazione di **punti di ricarica a intervalli regolari sulle più importanti autostrade**: ogni 60 km per la ricarica di veicoli elettrici e ogni 150 km per il rifornimento di idrogeno. Queste operazioni, che hanno l'obiettivo di aumentare la sostenibilità ambientale dei trasporti, avranno delle ricadute significative in termini di **sostenibilità sociale**, in quanto non tutti i cittadini potranno permettersi veicoli a zero emissioni nel breve termine. Tale problematica non riguarda solamente l'Europa, ma anche i Paesi in via di sviluppo. Secondo **SuM4All** (Sustainable Mobility for All), una coalizione globale di 56 organizzazioni internazionali, nei Paesi a basso reddito i differenziali di costo per l'acquisto dei veicoli elettrici sono proibitivi, in quanto comportano una **spesa aggiuntiva che varia dal 20% al 50%** rispetto ai veicoli con motori a combustione interna[7]. La sfida sarà dunque quella di rendere la transizione energetica dei trasporti **sostenibile ed inclusiva** da un punto di vista sociale.

7. Sustainable Mobility for All, E-mobility in Low-Income Countries in Africa: Finance, Governance, and Equity. Washington DC, 2022, ISBN: 979-8-9860188-3-6.


BUS
BUS


e·vai
FNM GROUP
GH 017TZ

CAPITOLO 3.

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

Il Percorso di Sostenibilità di FNM
→ Highlights

Piano Strategico 2021-2025

Integrati KPI di Sostenibilità ambientale, sociale e di governance

Strategia di Sostenibilità del Gruppo FNM

Contributo diretto a 10 SDGs dell'Agenda 2030 dell'ONU

Rating ESG di Sustainalytics

ESG Global 50 Top Rated 2023



3.1. Contesto di riferimento. Verso una nuova frontiera

Il settore dei trasporti si trova a dover affrontare una grande sfida, quella che l'IEA (International Energy Agency) ha definito la **prima vera crisi energetica globale**. L'intero anno è stato caratterizzato da una forte volatilità dei prezzi che ha portato a picchi di aumento consistenti. Per esempio, tra il 23 febbraio 2022 (il giorno antecedente **all'invasione russa dell'Ucraina**) e il 31 luglio 2022, i prezzi del **gas** e dell'**elettricità** in Europa sono aumentati rispettivamente del 115% e del 237%[1]. Inoltre, l'adozione di sanzioni economiche nei confronti del sistema economico russo da parte dell'Unione Europea ha determinato impatti significativi sulle **forniture di materie prime** verso l'Italia e gli altri Paesi Europei. Il caro energia e le difficoltà derivanti dal razionamento delle forniture hanno messo a dura prova soprattutto il settore del **trasporto pubblico locale**, impattando sulla mobilità dei cittadini e sulla lotta contro il cambiamento climatico, come evidenzia l'**UITP** nella Europe Statement "Support local public transport in the energy crisis", pubblicata ad ottobre 2022.

In risposta alle perturbazioni del mercato energetico mondiale, la Commissione Europea ha presentato il **Piano REPowerEU**, che prevede misure finanziarie e legislative per ridurre la dipendenza dai combustibili fossili russi, potenziando la **resilienza del sistema energetico Europeo**. Tra le misure a breve termine figura la necessità di istituire **partenariati energetici** con fornitori affidabili, nonché di prevedere una cooperazione futura su gas rinnovabili e a basse emissioni.

A novembre 2022, si è tenuta a Sharm El-Sheikh la **ventisettesima Conferenza delle Nazioni Unite sul Clima (COP27)**, con la storica decisione di istituire e rendere operativo un fondo per danni e perdite finanziarie dovute ai disastri legati al cambiamento climatico. La Conferenza si è posta quattro obiettivi fondamentali: **mitigazione, adattamento, finanziamenti e collaborazione** per affrontare la sfida dei cambiamenti climatici. Tra i vari temi affrontati dalla Conferenza delle parti, vi era il **ruolo dell'idrogeno verde** nella transizione verso un'economia globale non più dipendente dai combustibili fossili. Con i tre Memorandum of Understanding firmati dall'Unione Europea rispettivamente con Egitto, Namibia e Kazakhstan per istituire **partnership strategiche** in materia di importazione di **idrogeno rinnovabile** e di approvvigionamento di **materie prime sostenibili**.

A livello italiano, il Dispositivo per la Ripresa e la Resilienza, strumento fondamentale di finanziamento al centro di **NextGenerationEU**, ed il Fondo complementare istituito con il Decreto Legge n.59 del 6 maggio 2021, hanno permesso il finanziamento del **Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza** "Italia Domani", redatto dal Governo Italiano. Tra le principali novità relative allo stato di attuazione del PNRR, con riferimento al settore dei trasporti, rivestono particolare importanza gli investimenti sulla **sperimentazione dell'idrogeno** per il **trasporto ferroviario e stradale**, nell'ambito della Missione 2 "Rivoluzione verde e transizione ecologica".

1. Ferriani F. e Gazzani A., The impact of the war in Ukraine on energy prices: consequences for firms' financial performance in "Questioni di Economia e Finanza" n.729, Banca d'Italia, Novembre 2022, ISSN 1972-6643 (online)

In particolare, il 30 giugno 2022 sono stati firmati i **decreti n.198 e n.199**, recanti modalità attuative per la sperimentazione dell'uso dell'idrogeno nel trasporto ferroviario e stradale. Inoltre, con il **decreto ministeriale n.134** del 2022, è stato disposto il **finanziamento** per l'acquisto di autobus ad **emissioni zero** (con alimentazione elettrica o ad idrogeno), nonché per la realizzazione delle relative infrastrutture di supporto all'alimentazione e per il rinnovo del parco veicoli dei servizi del **trasporto pubblico locale**.
La realizzazione di tali progetti avverrà nel rispetto del principio **Do No Significant Harm** (DNSH), vale a dire che non arrechino nessun danno significativo all'ambiente ed in linea con l'obiettivo di mitigazione del cambiamento climatico previsto dalla Tassonomia Europea. Anche l'investimento relativo al rinnovo del **parco ferroviario** regionale lombardo per il trasporto pubblico con **treni alimentati con combustibili puliti** va in questa direzione.

Per quanto riguarda l'Unione Europea, tra le principali novità sorte all'interno della formazione consiliare Trasporti del Consiglio EU, vi è la **proposta di regolamento sullo sviluppo delle infrastrutture per i carburanti alternativi (AFIR)**, relativamente alla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi (DAFI). L'iniziativa identifica i requisiti necessari **per aumentare significativamente il numero delle stazioni di ricarica e rifornimento di carburanti alternativi** nell'UE, focalizzandosi su batterie elettriche e idrogeno.

È qui che si inserisce il nuovo capitolo relativo alla delibera n.130/2022 **dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti**, varata il 4 agosto 2022 dall'Authority, in merito all'approvazione delle misure per la definizione degli schemi dei bandi relativi alle gare cui sono tenuti i concessionari autostradali ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera g), del DL 201/2011 per gli **affidamenti dei servizi di ricarica dei veicoli elettrici**.

Per quanto riguarda Regione Lombardia, con la Deliberazione n. XI/6567, durante la seduta del 30 giugno 2022, la Giunta Regionale ha approvato l'**aggiornamento della Strategia Regionale per lo Sviluppo Sostenibile** che delinea gli impegni delle istituzioni lombarde, nonché del sistema socioeconomico, nel perseguimento dei Sustainable Development Goals (SDGs) delle Nazioni Unite. Tra i target strategici di Regione Lombardia, ampio spazio è riservato alla **riduzione delle emissioni** nei diversi settori, tra cui quello dei trasporti[2].



2. Regione Lombardia, La Giunta, Deliberazione n.XI/6567, Aggiornamento della Strategia Regionale per lo Sviluppo Sostenibile 2022, giugno 2022



3.2. Piano Strategico 2021-2025

Il Piano 2021-2025 segna un punto di svolta per il Gruppo FNM. Infatti, per la prima volta il Piano di FNM integra e quantifica gli obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale e di governance nella definizione della propria strategia industriale.

Tutto questo si traduce in un piano di investimenti per il periodo 2021-25 pari a circa 850 milioni di Euro che consentiranno un'ulteriore crescita in tema di sostenibilità e transizione energetica."

Andrea Gibelli
Presidente di FNM

Il Consiglio di Amministrazione di FNM S.p.A. il 16 settembre 2021 ha approvato il Piano Strategico 2021-2025 del Gruppo FNM che si fonda sulle linee guida approvate dal Consiglio di Amministrazione di FNM il 20 novembre 2020, che configurano il Gruppo come un operatore integrato della mobilità sostenibile, guidato da principi di sostenibilità ambientale, sociale e di governance (ESG). Il Piano di FNM contribuisce al raggiungimento di 10 dei 17 Obiettivi di Sviluppo Sostenibile dell'Agenda 2030 ONU (SDGs) sui quali ha un impatto. A conferma del fatto che i fattori ESG sono sempre più integrati nelle strategie e nella gestione del Gruppo. Per la prima volta il Piano individua degli indicatori chiave con precisi obiettivi al 2025 al cui raggiungimento contribuiranno tutti i segmenti di business del Gruppo (Infrastruttura ferroviaria, Ro.S.Co. & Service, Mobilità passeggeri su gomma e Autostrade).

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

Con il Piano Strategico 2021-25, il Gruppo rinnova il suo impegno per uno sviluppo sostenibile e sottolinea come la responsabilità ambientale e sociale siano sempre più parte integrante del modello di business, focalizzandosi su chiare priorità strategiche. A supporto della realizzazione dei pillar strategici, gli elementi abilitanti definiti dal Gruppo FNM presentano obiettivi trasversali ai diversi segmenti di business.

Il Piano Strategico include tra gli altri obiettivi la riduzione dell'impatto ambientale, in particolare, al fine di dimostrare l'impegno della Società nel favorire e promuovere il processo di transizione energetica. Entro il 2025 il Gruppo ha l'obiettivo di ridurre del 35% le attuali emissioni di CO_2 e di utilizzare il 100% di energia da fonti rinnovabili per la trazione ferroviaria, grazie anche all'introduzione dei treni a idrogeno nell'ambito del progetto H2iseO per la decarbonizzazione della Valcamonica.

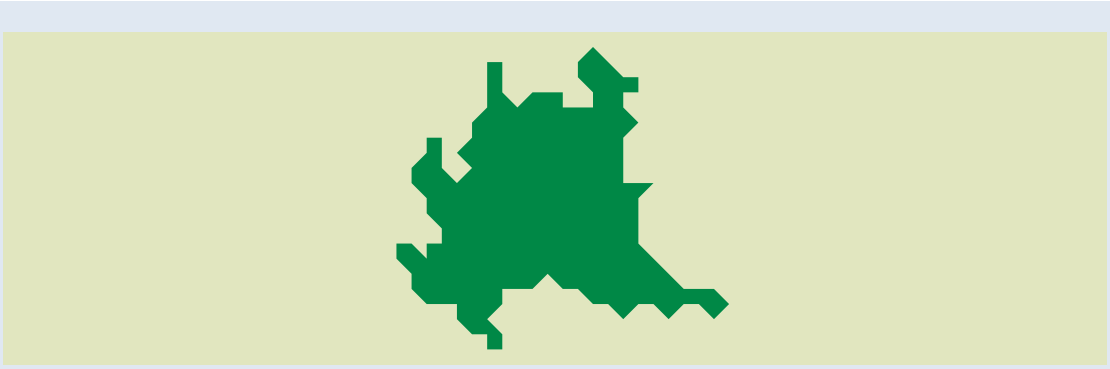
Il Piano di Sostenibilità si focalizza sull'attrazione, valorizzazione e benessere dei lavoratori avendo cura di promuovere un miglioramento continuo del Sistema di gestione in ambito salute e sicurezza, supportando allo stesso tempo iniziative di welfare e lavoro agile in linea con le aspettative espresse.

Sono inoltre previste attività di sensibilizzazione interna ed esterna verso i temi di governance per diffondere una cultura aziendale basata sull'etica, legalità, cultura della sostenibilità e dell'efficienza. Il Gruppo FNM si impegna anche a supportare le comunità locali attraverso lo sviluppo di progetti e iniziative in collaborazione con partner esterni, in particolare con realtà del terzo settore.

Nell'arco di Piano, l'integrazione del business di Autostrade, il miglioramento delle performance dei diversi segmenti di business e il mantenimento di una solida struttura del capitale, consentiranno al Gruppo FNM di ottenere una crescita sostenibile

Per consentire il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità e di partecipazione attiva al processo di transizione energetica, nel periodo 2021-2025 FNM prevede un piano di investimenti pari a circa 850 milioni di Euro, il cui sviluppo, all'occorrenza, potrebbe essere sostenuto con l'emissione di strumenti di finanza sostenibile a valere sul programma di finanziamento (Euro Medium Term Note Programme – EMTN) costituito nel settembre 2021.

Si rileva che oltre un terzo degli investimenti di piano sono in attività green incluse nella Tassonomia Europea, che consentiranno di aumentare nel lungo termine il valore creato per tutti gli stakeholder rilevanti.



I 4 pilastri

Mobilità

Conferma della centralità del TPL su ferro, rafforzamento del posizionamento nel TPL su gomma, sviluppo nella mobilità integrata multimodale e di ultimo miglio, posizionamento come Mobility Partner di comunità, imprese, eventi e grandi progetti, conferma della presenza nel settore del trasporto merci.

Flotte

Conferma della centralità della Ro.S.Co. per il mercato ferroviario passeggeri e merci, introduzione di flotte a minore impatto ambientale per il trasporto su ferro e gomma, elettrificazione delle flotte (incluso idrogeno come vettore energetico).

Infrastrutture

Gestione e sviluppo della rete su ferro, delle stazioni e dei nodi di interscambio, consolidamento nel business delle infrastrutture autostradali, sviluppo dei terminal logistici.

Persone/ Comunità

Sviluppo di piattaforme di gestione dell'offerta e della domanda coerenti con i paradigmi MaaS/MaaC, sviluppo dell'istituto di pagamento di FNM (FNMPAY), una start up lanciata nel 2020.

I 4 elementi abilitanti

- **Innovazione e Data Management**
- **Efficienza energetica e Riduzione delle Emissioni**
- **Governance, Etica e Cultura della Sostenibilità**
- **Attrazione, Valorizzazione e Benessere dei Lavoratori**

Ogni pilastro strategico e ciascun elemento abilitante prevede target e specifiche metriche che contribuiscono al raggiungimento degli obiettivi più generali di sviluppo sostenibile.

Piano Strategico 2021-2025

	Obiettivo	Metrica
Mobilità	Ingresso nel business autostradale	Veicoli-km percorsi in autostrada/anno
	Rafforzamento del TPL gomma	Passeggeri trasportati dai servizi bus TPL/anno
	Centralità TPL su ferro	Passeggeri trasportati da Trenord/anno
	Mobilità integrata e ultimo miglio	Noleggi car sharing (ore/anno)
Infrastrutture	Rete su ferro, nodi e stazioni	Investimenti gestiti sull'infrastruttura ferroviaria e per il rinnovamento delle stazioni
	Rete su ferro, nodi e stazioni	Aree interessate da progetti di rigenerazione urbana (Progetto FILI)
Flotte	Centralità della Ro.S.Co. per il settore ferroviario	Nuovi treni elettrici e a idrogeno messi in servizio
	Flotte per il trasporto su gomma	% della flotta di autobus a metano, idrogeno, elettrici o a gasolio Euro 6 e superiori
		di cui elettrificati (incluso idrogeno)
Persone/ comunità	Mobility partner (MaaC)	Comunità/progetti/attrattori serviti in logica B2B e B2C; influenza trasversale tra Comunità
Innovazione e data management	Innovazione continua	Risorse destinate a progetti di ricerca e sviluppo in ambito tecnologico e digitale
Efficienza energetica e riduzione delle emissioni	Riduzione dei consumi e delle emissioni	Emissioni di CO_2 Scope 1 e Scope 2 / ricavi
		Utilizzo di energia elettrica da fonti rinnovabili consumi corporate e per i servizi lungo l'infrastruttura gestita dal Gruppo
Governance, etica e cultura della sostenibilità	Definizione degli MBO	% dei dirigenti a cui sono stati assegnati obiettivi di sostenibilità
	Gestione del rischio fiscale e Tax control framework	Attivazione e mantenimento di un presidio di trasparenza e gestione del rischio fiscale
	Cultura aziendale	Attivazione del tool whistleblowing
Attrazione, valorizzazione e benessere dei lavoratori	Sviluppo delle competenze	Introduzione del Business Continuity Plan

Target 2025	2022	2021	Outcome
3,1 mld vkm	3,0 mld vkm	2,6 mld vkm	
80 mln kpax	59 mln pax	48,2 mln kpax	
>180 mln pax	151 mln pax	116,3 mln pax	
250.000	286. 428	93.499	
~ 700 mln euro (cum. 21-25)	156 mln euro (cum. 20-22) di cui € 63 mln nel 2022	93 mln euro (cum. 20-21) di cui € 58 mln nel 2021	
2 mln m^2	220. 000 m^2	0	
22 (cum. 21-25) [cui aggiungere 4 treni in corso di consegna e relativi a ordini precedenti]	4 convogli TILO (elettrici)	9 (cum. 20-21), di cui 3 nel corso dell'anno (1 ETR 524, 2 loco DE 744)	
58%	49,5%	39%	
13%	3%	0%	
>15 (cum. 21-25)	8	6	
11 mln euro (cum. 21-25)	1,0 mln euro	4,1 mln euro	
48 ton CO_2eq/M€	68,4 ton CO_2eq/M€	70,4 ton CO_2eq/M€	
100%	47%	51%	
51%	100%	67%	
Entro 2022	Predisposto la Tax Strategy ed il Tax Compliance Model. In corso di definizione i ruoli e le responsabilità per l'adesione su base volontaria all'istituto della "Cooperative compliance"	In fase di finalizzazione	
Entro 2022	Progettato e finalizzato il tool per web, mentre l'attivazione è in programma per il primo trimestre 2023	Progettazione in corso	
Entro 2025	Redatto il Regolamento per la gestione della comunicazione in caso di crisi. Risultano in fase di progettazione le sessioni di informazione e formazione dedicate	Progettazione in corso	

3.3. Un Gruppo in movimento: la Sostenibilità di FNM

GRI 2-28

Aderire a livello nazionale e internazionale a network e associazioni significa, per il Gruppo FNM, rendersi cittadino attivo e consapevole dello sviluppo sostenibile del proprio Paese, ma anche recettore dei più innovativi trend di settore e di sostenibilità.

Tale impegno si inserisce trasversalmente al modello di business con la definizione di una chiara strategia e di obiettivi nel medio-lungo termine, attraverso 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 l'implementazione del modello di business del Gruppo.

Comitato UITP per lo Sviluppo Sostenibile

A rafforzamento dell'impegno del Gruppo nel raggiungimento degli SDGs, FNM sostiene **UITP** e le sue attività e un suo rappresentante presiede il **Comitato sullo Sviluppo Sostenibile di UITP** (International Association for Public Transport). Il Comitato è costituito da operatori, autorità e imprese di tutto il mondo che cooperano su tutti i temi relativi al trasporto pubblico e allo sviluppo sostenibile. Il Programma di Lavoro del mandato 2021-2023 ha il fine di sviluppare maggiore conoscenza e consapevolezza rispetto ai seguenti temi:

- Energia rinnovabile e transizione energetica nel trasporto pubblico. Si rileva che a gennaio 2023 è stato pubblicato il Report "The Road to Sustainability: Transition to Renewable Energy in Public Transport"*
- Adattamento al cambiamento climatico, mitigazione e resilienza
- Contributo del trasporto pubblico agli SDGs dell'Agenda 2030 dell'ONU

Nell'ambito del ruolo ricoperto all'interno del Comitato, si segnala la partecipazione alla **UN COP 27 di Sharm El Sheik**, novembre 2022.

ASSTRA Associazione Trasporti

Il Gruppo FNM aderisce e con il suo Presidente guida il network nazionale di **ASSTRA Associazione Trasporti**, che riunisce le 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 gruppo 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**.

Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile

Dal 2017 FNM supporta il programma della **Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile** ed è membro del comitato scientifico. FNM è firmataria del manifesto **"Uscire dalla pandemia con un nuovo Green Deal per l'Italia"** e con la partecipata E-Vai è membro dell'**Osservatorio della Sharing Mobility**.

* https://www.uitp.org/publications/the-road-to-sustainability-transition-to-renewable-energy-in-public-transport/
** Linee guida indicatori per la stesura del bilancio di sostenibilità (www.new.asstra.it)

UN Global Compact		Da luglio 2021 FNM è membro del **Global Compact** delle **Nazioni Unite** e ha aderito ai **10 principi** fondanti relativi a diritti umani, condizioni di lavoro, ambiente e lotta alla corruzione. Nell'ambito del network, ogni anno è richiesto di pubblicare la propria Communication on Progress (COP) che coincide con il Bilancio di Sostenibilità-DNF e di partecipare ai gruppi di lavoro avviati dal network italiano.
Protocollo Lombardo per lo Sviluppo Sostenibile		FNM è firmataria del **Protocollo Lombardo per lo Sviluppo Sostenibile** di **Regione Lombardia** portando il proprio contributo negli ambiti: interventi di formazione in tema CSR e Sostenibilità su tematiche quali strumenti e strategie per lo sviluppo della responsabilità ambientale e sociale nelle organizzazioni, buone pratiche e comportamenti sostenibili, lotta al climate change, ammodernamento della flotta convogli per il servizio ferroviario regionale. Nel corso del 2022, è stata aggiornata la strategia nazionale per lo sviluppo sostenibile e ha avuto luogo la terza edizione del Forum regionale per lo sviluppo sostenibile.
Forum per lo Sviluppo sostenibile		FNM partecipa dal 2019 al **Forum per lo Sviluppo sostenibile** e alle attività del gruppo di lavoro 'Prosperità' e contribuisce alla **Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile** (SNSvS), del Ministero per la Transizione Ecologica con specifico riferimento alle azioni sui "Nuovi tempi della città e la mobilità urbana sostenibile". Tra le attività, FNM ha contribuito alla redazione del **Glossario della Sostenibilità** che identifica i temi chiave alla luce delle necessità delle PMI, motori dello sviluppo economico. Il Gruppo FNM ha inoltre preso parte alla **Conferenza Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile**, organizzata dallo stesso Forum per lo Sviluppo Sostenibile e tenutasi a Roma a giugno, con l'intento di essere un importante momento di condivisione pubblico: durante l'evento sono stati infatti presentati la Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile 2022 ed il percorso che ha portato alla sua revisione ed attuazione, anche a valle delle nuove forme di collaborazione e partecipazione, con uno specifico focus sui temi della territorializzazione, della coerenza delle politiche, della cultura per la sostenibilità, e di giovani ed educazione. La Conferenza ha altresì permesso di descrivere il processo di preparazione della **Voluntary National Review (VNR)**, e delle revisioni volontarie locali (VLR) a essa collegate, nonché valutazioni regolari e inclusive dei progressi raggiunti a livello nazionale e subnazionale, finalizzate a rafforzare le politiche dei governi per l'attuazione degli Obiettivi di sviluppo sostenibile dell'Agenda 2030.
Accordo Quadro di collaborazione con Università degli Studi Milano Bicocca		Nel 2020 è stato firmato **l'Accordo Quadro di collaborazione tra FNM – Università degli Studi Milano Bicocca** che ha come 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 collaborano alla realizzazione di progetti, ricerche, formazione, pubblicazioni, convegni, giornate di studio e di approfondimento, volti alla sensibilizzazione e alla diffusione di buone pratiche di riferimento. È proprio in questo contesto che si inserisce l'attività di **formazione e sensibilizzazione verso i temi di sostenibilità** con gli studenti del Master Universitario Bicocca SiLFiM in Sostenibilità in Diritto, Finanza e Management. L'accordo, si riconferma essere una solida base per l'avvio anche di progettualità. FMN, infatti, insieme all'Università degli Studi Milano Bicocca partecipa al progetto **"Pollicino"**, avviato nel corso del 2021 da Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile, NordCom e MITE per l'implementazione di nuove metodologie di indagine e raccolta dati sul flusso e sulle abitudini di mobilità. Nel corso del 2022 si è conclusa la sperimentazione del progetto nella città di Bologna in collaborazione con il Comune e TPER, e nel prossimo anno l'iniziativa verrà estesa alle città del territorio lombardo.

Le aziende più attente al clima 2022

Il Gruppo FNM si è classificato trentasettesimo su diverse centinaia di imprese nell'analisi **"Le aziende più attente al clima 2022"**, condotta da Corriere della Sera e Statista, risultando al primo posto nel settore **"Trasporti e Logistica"**. La survey ha indicato le 100 realtà italiane che, nel periodo 2018-2020, hanno registrato una maggiore riduzione di emissioni di CO_2 in base al fatturato.
(www.corriere.it/pianeta2030/22_gennaio_19/aziende-green-attente-clima-e2d6e142-7938-11ec-8a8d-61f2621d8537.shtml).

Principi ESG nelle strategie e nella gestione del Gruppo

Al fine di migliorare la trasparenza nei confronti degli stakeholder e rafforzare il proprio impegno verso una sempre maggiore integrazione dei principi ESG nelle strategie e nella gestione del Gruppo, FNM S.p.A. ha richiesto volontariamente l'assegnazione del rating Sustainalytics. Sustainalytics ha valutato come "Negligible" il rischio ESG a cui il Gruppo FNM è soggetto. L'ESG Risk Rating di FNM si colloca al 43° posto tra le circa 15.000 entità valutate da Sustainalytics.
Attribuendo un ESG Risk Rating con un punteggio pari a 7,4 (su una scala compresa tra 0 e > 40, dove 0 indica il miglior rating e >40 il peggiore). Sustainalytics ha valutato come "Negligible" il rischio ESG a cui il Gruppo FNM è soggetto. L'ESG Risk Rating di FNM si colloca tra le 50 società top rated (di oltre 15.000 entità valutate da Sustainalytics in tutto il mondo) e al 4° posto tra le 177 entità attive nel settore delle infrastrutture di trasporto.

Fondazione CNMS "Centro Nazionale per la Mobilità Sostenibile"

FNM S.p.A. ha aderito alla fondazione CNMS "Centro Nazionale per la Mobilità Sostenibile", costituito da 25 università e 24 grandi imprese attive nell'ambito della mobilità e delle infrastrutture, con l'obiettivo di accompagnare la transizione green e digitale del comparto in un'ottica sostenibile, garantendo la transizione industriale e supportando le istituzioni locali nell'implementazione di soluzioni moderne, sostenibili e inclusive.
Si tratta di un progetto ambizioso della durata di tre anni, che prevede un investimento di 394 milioni di Euro per i primi 3 anni (2023-2025), con il coinvolgimento di 696 ricercatori degli enti partner e di 574 neoassunti, e che vuole rappresentare uno strumento reale per la crescita e lo sviluppo in un settore chiave come quello della mobilità, che si stima raggiungerà un valore complessivo a livello nazionale di 220 miliardi di Euro nel 2030, assorbendo il 12% della forza lavoro.
Il Centro è strutturato secondo l'impostazione Hub&Spoke, ovvero con un punto centrale a Milano e 14 nodi distribuiti su tutto il territorio nazionale, a garanzia di quel riequilibrio territoriale che è tra le priorità del PNRR.

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

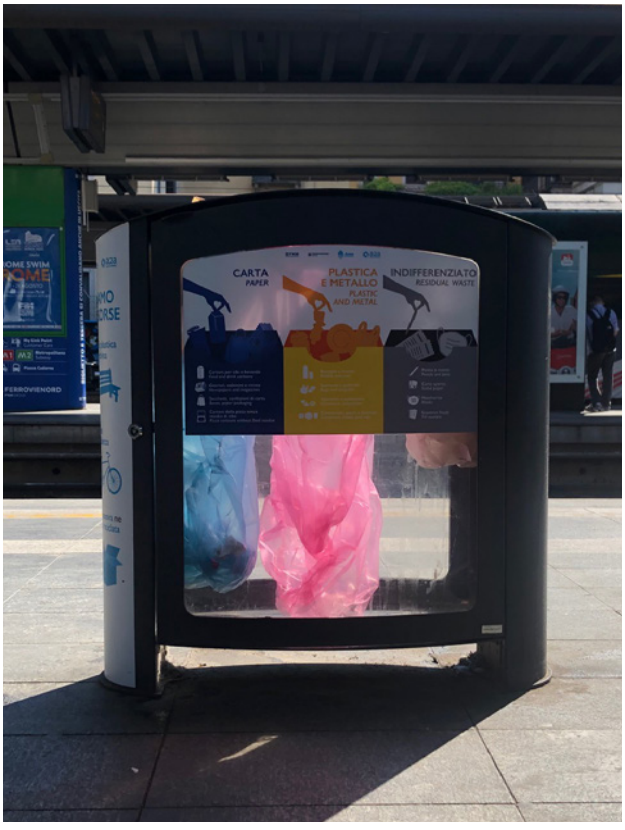
- **Reporting di sostenibilità**
  A partire dalla Dichiarazione Consolidata di carattere Non Finanziario del 2019, il Gruppo ha proseguito la rendicontazione col proprio **Bilancio di Sostenibilità ispirandosi ai principi dell'International <IR> Framework**, integrando specifici indicatori richiesti dalle principali agenzie internazionali di rating della sostenibilità e offrendo una rappresentazione più chiara degli impatti generati dalle principali attività di business del Gruppo. L'attività quest'anno è stata implementata con l'aggiornamento del Piano degli indicatori e del processo di identificazione dei temi materiali secondo i nuovi Universal Standard GRI 2021 e con il calcolo delle emissioni indirette Scope 3 che vengono generate dalla catena del valore di FNM. Rientra nell'attività di reporting anche il **monitoraggio dei KPI di Sostenibilità del Piano Strategico 2025** e l'allineamento alle richieste del **Reg. EU 2020/852 sulla Tassonomia per la finanza sostenibile**.

- **Mobilità sostenibile, efficienza energetica e ambiente e CSR**
  Nel 2022 è proseguito l'impegno verso il contenimento dei consumi energetici per ridurre le emissioni in atmosfera attraverso il coordinamento **del tavolo di lavoro permanente interno sulla rendicontazione delle performance ambientali** (emissioni di GHG, indicatori del consumo di energia), i lavori quest'anno sono stati estesi anche a MISE. Si segnala che l'attività di carbon accounting (Scope 1, 2, 3) è propedeutica all'adesione dei Science Based Targets Initiative (SBTi) per definire target di riduzione delle emissioni GHG basati sulla scienza e allinearsi agli obiettivi dell'Accordo di Parigi.

  Il Gruppo FNM ritiene che il proprio impegno nella sostenibilità debba partire dall'interno attraverso attività di sensibilizzazione e formazione alla cultura della sostenibilità. In questo ambito sono stati organizzati **corsi di formazione** interni sui temi di CSR-Sostenibilità, mobilità sostenibile e ambiente con la realizzazione di un **vademecum di buone pratiche in azienda**.

Nel 2022 è stato erogato un corso in presenza alla società NORDCOM e nel 2023 è prevista l'estensione, in modalità e-learning, a tutte le società consolidate del Gruppo FNM.

Sono continuate le iniziative inerenti all'educazione sul trasporto intermodale in Lombardia, partecipando come case study di best practice di sostenibilità nei corsi master universitari. Tra le altre attività in ambito CSR, si segnala **l'Accordo di collaborazione fra FNM, FERROVIENORD e AMSA**. È partito un progetto pilota che mira a sensibilizzare il corretto conferimento dei rifiuti in maniera sostenibile e rispettosa per l'ambiente. Il pilota è stato implementato nella stazione di Milano Cadorna, i cui contenitori sono stati rivestiti con tre nuove grafiche. Punto di partenza ideale per questa iniziativa di informazione e sensibilizzazione sul corretto smaltimento dei rifiuti, che in un secondo momento potrà estendersi anche ad altre stazioni.





3.4. Gli indicatori chiave del business e il contributo agli SDGs

GRI 3-3

Come già evidenziato in precedenza, il Piano Strategico 2021-25 configura il Gruppo come un operatore integrato della mobilità sostenibile, guidato da principi ESG nella determinazione dei processi aziendali e nella definizione del portafoglio degli investimenti di Gruppo.

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 del **capitale 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.

Il modello di business non può prescindere dalle principali tendenze in corso. L'attuale crisi energetica connessa al conflitto bellico Russia-Ucraina e i rischi connessi agli impatti climatici, tra cui figurano siccità, incendi, perdita della biodiversità, scioglimento dei ghiacciai, inondazioni ed innalzamento dei livelli del mare hanno imposto necessità di reindirizzare i flussi di capitale verso investimenti sostenibili, favorendo una transizione digitale e sostenibile.

Il modello considera l'articolazione del Gruppo in quattro principali segmenti di business: Ro.S.Co. e Services, Infrastruttura ferroviaria, Mobilità passeggeri su gomma e Autostrade.

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, come evidenziato nella rappresentazione grafica del modello.

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

Principali trend

Transizione energetica
Impegno europeo per aumentare la quota di energie rinnovabili nell'economia dell'UE. Attuale obiettivo fissato per il 2030 è del 32%.

REPowerEU
Piano della Commissione europea volto a rendere l'UE indipendente dai combustibili fossili russi ben prima del 2030.

Principali input

Capitale finanziario

Capitale sociale
Finanziamenti pubblici
Contributi dalla PA
Investimenti in servizi di trasporto
e per il potenziamento dell'infrastruttura

Capitale Produttivo e Intellettuale

Infrastruttura ferroviaria e autostradale
Flotta
Aree di servizio
Progetti di Ricerca & Sviluppo

Capitale Umano

Competenze umanistiche e manageriali
Integrità
Esperienza

Capitale Naturale

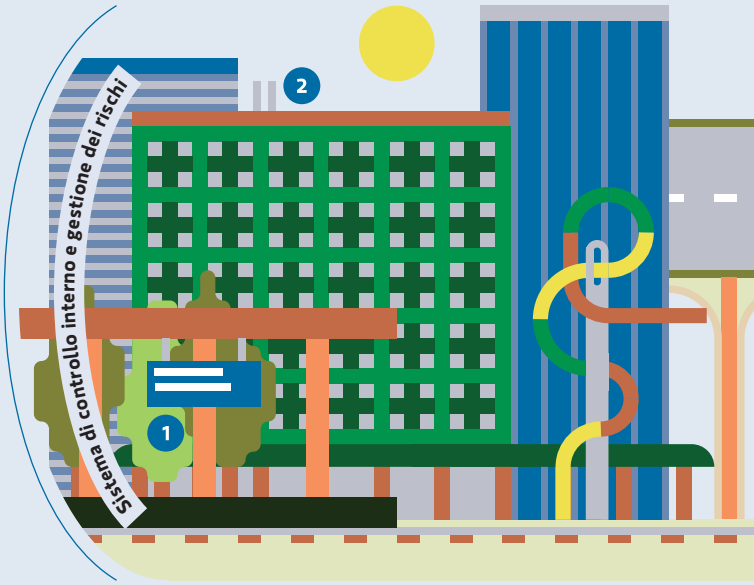
Sistemi di gestione ambientale
Risorse ambientali, rinnovabili e non
Efficientamento energetico

Capitale Sociale e Relazionale

Rapporti con enti e istituzioni
Rapporti con i sub-concessionari
delle Aree di Servizio
Relazioni con gli altri stakeholder
Relazioni sindacali

KPI — Indicatori chiave di performance degli Input
Si veda la tabella "IL MODELLO DI BUSINESS E GLI INDICATORI DI PERFORMANCE".

La governance, la strategia integrata, i segmenti di business e gli output



1 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

2 Ro.S.Co. & Services

Servizio gestione e locazione
del materiale rotabile.

FNM la vita in movimento
FNMPAY FNM GROUP
FNMPOWER FNM GROUP

World Economic Forum
Top Global Risk riconducibili ai fenomeni ambientali e sociali secondo il Global Risk Report 2023 (crisi dovuta al costo della vita, disastri naturali ed eventi climatici estremi, conflitti geoeconomici, fallimento nella mitigazione del cambiamento climatico).

Tassonomia europea
sistema di classificazione delle attività economiche ecosostenibili che consente agli investitori di fare scelte informate e incoraggia investimenti privati in attività sostenibili.



3 Mobilità passeggeri su gomma

Servizio di trasporto passeggeri su gomma.
Servizio di car sharing station-based.

FNMAUTOSERVIZI FNM GROUP
atv
LA LINEA S.p.A. FNM GROUP
e·vai FNM GROUP

4 Autostrade

Servizio di manutenzione e potenziamento della rete autostradale.
Progettazione opere di ammodernamento della rete.
Gestione delle aree di servizio.

milanoserravalle milanotangenziali
Milano Serravalle Engineering S.r.l.
Autostrada Pedemontana Lombarda

5 Trasporto ferroviario (Trenord)

Servizio di trasporto passeggeri su rotaia.

TRENORD

Principali outcome

Capitale finanziario

Ricavi
Attivo
EBITDA

Capitale Produttivo e Intellettuale

Sicurezza della rete e della flotta
Accessibilità e disponibilità dei servizi
Trasporto pubblico intermodale
Infrastruttura «Smart Road»

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
Soddisfazione dei clienti
Vantaggi e agevolazioni per i passeggeri

KPI — Indicatori chiave di performance degli Outcome
Si veda la tabella "IL MODELLO DI BUSINESS E GLI INDICATORI DI PERFORMANCE".

IL MODELLO DI BUSINESS E GLI INDICATORI DI PERFORMANCE

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 2-6 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. 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 2-28 Adesione ad associazioni — Impianti gestiti per il servizio viaggiatori — Km rete ferroviaria e autostradale — Stazioni e aree di servizio — Flotta autobus e car sharing — Velostazioni e aree di parcheggio — Progetti di Ricerca & Sviluppo **Output/Outcome** — 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 — Numero di stazioni accessibili	7.2. Infrastruttura ferroviaria 7.2. Ro.S.Co & Services 7.2. Mobilità passeggeri su gomma 7.2. Trasporto ferroviario (Trenord) 7.5. Comunità e condivisione di valore: i progetti e le iniziative sul territorio
Umano	Competenze, capacità ed esperienze delle persone che lavorano nell'azienda	**Input** — GRI 2-7 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

Capitale	Descrizione	Indicatore di misurazione	Riferimento ai paragrafi del Bilancio
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 — 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. Infrastruttura ferroviaria 7.2. Ro.S.Co & Services 7.2. Mobilità 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	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


BENVENUTI

CAPITOLO 4.

Analisi di materialità

Il Percorso di Sostenibilità di FNM
→ Highlights

Revisione dei **18 temi materiali**

In linea con i nuovi GRI Universal Standard 2021

Aggiornamento della **Analisi di Materialità** 2022

Identificati 8 temi top material

Tasso di **engagement**

77%

Stakeholder interni ed esterni



5 incontri **one-to-one**

Con il coinvolgimento della Direzione Generale Infrastrutture, Trasporti e Mobilità Sostenibile e della Direzione Generale Ambiente e Clima di Regione Lombardia

4.1. Stakeholder engagement

GRI 2-12
GRI 2-29

Nel 2022 è stato rinnovato il processo che ha portato all'identificazione delle tematiche materiali per il Gruppo. Il recente **aggiornamento degli standard GRI (2021)** per la rendicontazione non-finanziaria ha previsto infatti un **nuovo approccio metodologico all'analisi di materialità**, che pone un focus specifico sul **concetto di impatto**, inteso come l'effetto che un'organizzazione ha o potrebbe avere sull'economia, sull'ambiente e sulle persone, compresi i diritti umani, come risultato delle proprie attività o relazioni commerciali. Gli impatti possono dunque essere reali o potenziali, negativi o positivi, a breve o a lungo termine, prevedibili o imprevedibili, reversibili o irreversibili. Per il Gruppo, identificare questi impatti consente di spiegare allo stakeholder esterno il proprio contributo allo sviluppo sostenibile del Paese.

Al fine di individuare e mappare tali impatti, nel 2022 il Gruppo ha svolto un'analisi lungo la propria catena del valore, con l'intento di comprendere il proprio contesto di riferimento ed i possibili effetti generati, in relazione alle principali relazioni di business, all'ambito di sostenibilità in cui opera, ai principali rischi ed opportunità in ambito ESG e alle aspettative dei propri stakeholder.

La novità nell'ambito dell'analisi di materialità, rispetto agli anni precedenti, è stata **portare alla valutazione dei propri stakeholder la significatività degli impatti positivi o negativi direttamente connessi alle attività di business di FNM** e generati all'esterno dell'organizzazione.

Gli impatti identificati sono stati clusterizzati e ricondotti alle 18 tematiche materiali e peculiari del modello di business di FNM e suddivise a loro volta 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".

In linea con lo scorso anno, 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 «tout court» e quindi non sono stati sottoposti a valutazione.

Il processo di valutazione degli impatti identificati e correlati al proprio modello di business ha visto coinvolti sia gli stakeholder interni sia gli stakeholder esterni del Gruppo. Nel merito dello stakeholder engagement interno, la valutazione è avvenuta nell'ambito di un workshop con il coinvolgimento dei rappresentanti del top management e le prime linee della Capogruppo e delle società controllate e partecipate, compresa Trenord.

L'indagine è stata poi estesa a una platea di stakeholder esterni, tra cui un panel selezionato proveniente dal mondo accademico, ONG, fondazioni, media, rappresentanti delle industrie e dal settore autostradale. Un'attenta selezione ha consentito di tenere conto della valutazione dei rappresentanti di ciascuna categoria di stakeholder del Gruppo.

L'attività ha evidenziato un tasso di partecipazione considerevole, con un'adesione media di circa il 77%, rispettivamente 33 membri del top management e prime linee interne e 27 partner strategici esterni.

Durante l'attività di engagement, gli stakeholder hanno avuto altresì la possibilità di esprimere la propria visione e prospettiva relativa a diverse tematiche trasversali al Gruppo, quali, ad esempio, gli impatti generati dal contesto attuale di conflitto, di fase post-pandemica e di crisi energetica, nonché gli effetti dello sviluppo di tecnologie alternative che il Gruppo FNM sta sostenendo, attraverso un modello di business attento e proattivo.

In considerazione del contesto attuale, è comune agli stakeholder la consapevolezza degli impatti generati dall'aumento dei costi delle materie prime. Se da un lato tali fattori si ripercuotono in maniera diretta sui costi gestionali e sui tempi di attuazione degli investimenti del Gruppo, dall'altro si riflettono in maniera indotta sugli utenti che quotidianamente usufruiscono dei servizi erogati dal Gruppo. Diventa pertanto cruciale definire politiche adeguate di approvvigionamento e capaci di mantenere un costo sostenibile per l'utenza.

Nell'ambito della mobilità urbana, si evidenzia come il servizio di trasporto pubblico locale (TPL) possa ricoprire un ruolo chiave quale soluzione sostenibile, a livello economico, sociale ed ambientale, creando beneficio per le comunità in cui il Gruppo opera. Rappresentando infatti un'alternativa sostenibile agli spostamenti individuali, generalmente effettuati attraverso mezzi privati, il TPL può generare un impatto positivo sia in termini di convenienza per l'utente finale, che di ridotte esternalità ambientali, a vantaggio della comunità in senso più ampio.

In tale scenario, la maggior parte degli stakeholder ha espresso un giudizio positivo relativamente all'impatto che FNM può avere nel contributo alla transizione energetica: seppur circoscritto per il contesto regionale e nazionale in cui il Gruppo opera, le scelte d'investimento a lungo termine sostenibili, negli ambiti della filiera dell'idrogeno, della rigenerazione urbana e dell'innovazione tecnologica, possono rappresentare un valore aggiunto per la comunità circostante, nonché essere di ispirazione per altre realtà del settore.

In conclusione, le scelte di business e l'attenzione del Gruppo rispetto al proprio impatto generato sull'ambiente e sulla comunità che lo circonda sono accolte positivamente dagli stakeholder.

4.2. Analisi di materialità: la valutazione degli impatti

GRI 3-1
GRI 3-2

A valle dell'attività di stakeholder engagement, descritta nel precedente paragrafo, il Gruppo ha svolto una elaborazione dei risultati dell'analisi di materialità 2022 che ha permesso la definizione dei temi materiali per il Gruppo; in particolare, tutte le tematiche sottoposte alla valutazione d'impatto sono risultate sopra la soglia di materialità, e dunque, significative per la rendicontazione all'interno del presente documento.

Sulla base della valorizzazione della significatività degli impatti correlati, i temi materiali sono stati successivamente prioritizzati in ordine decrescente di significatività. Fra gli elementi di novità nell'approccio metodologico, si annovera infatti la formalizzazione dei temi materiali sotto-forma di lista 1, e non più sottoforma di matrice per soddisfare, come già evidenziato, le richieste dei nuovi GRI Universal. **La lista di materialità 2022** è stata presentata alla valutazione del Comitato per la Responsabilità Sociale ed Etica il 23 febbraio 2023 e successivamente approvata dal Consiglio di Amministrazione di FNM il 6 marzo 2023 per soddisfare, come già evidenziato, le richieste dei nuovi GRI Universal Standard.

I temi di seguito presentati sono rimasti invariati rispetto al precedente anno di rendicontazione, ad eccezione del tema: Gestione delle risorse idriche.

Risultati dell'analisi di materialità 2022

Prioritizzazione dei temi materiali

1 Gestione sostenibile delle infrastrutture	7 Welfare per i dipendenti	13 Innovazione tecnologica e digitale
2 Consumi energetici, emissioni in atmosfera e climate change	8 Accessibilità dei servizi e delle infrastrutture	14 Gestione dei rischi e resilienza del business
3 Qualità del servizio e sicurezza dei clienti in stazione e in movimento (security and safety)	9 Dialogo con gli stakeholder e sviluppo del territorio	15 Etica e integrità nel business
4 Attrazione di talenti e sviluppo del capitale umano	10 Intermodalità e integrazione dei servizi	16 Gestione dei rifiuti
5 Salute e sicurezza nei luoghi di lavoro	11 Approvvigionamento sostenibile	17 Tutela della biodiversità
6 Gestione del rumore e delle vibrazioni	12 Rispetto della tecnologia e inclusione	18 Gestione delle risorse idriche

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

Tra i **temi top material** si annoverano: **Gestione sostenibile delle infrastrutture, Consumi energetici, emissioni in atmosfera e climate change, Qualità del servizio e sicurezza dei clienti in stazione e in movimento, Attrazione di talenti e sviluppo del capitale umano, Salute e sicurezza nei luoghi di lavoro, Gestione del rumore e delle vibrazioni, Welfare per i dipendenti e Accessibilità dei servizi e delle infrastrutture.**

In considerazione degli effetti sempre più critici per il business e la comunità riconducibili al cambiamento climatico, la tematica **Gestione sostenibile delle infrastrutture** diventa l'ambito considerato di maggiore rilevanza all'interno dell'analisi di materialità 2022. Tale tema considera infatti gli impatti ambientali, sociali e di governance nelle fasi di progettazione, realizzazione e utilizzo dell'infrastruttura e si configura come un aspetto fondamentale perché mira a garantire un uso efficiente delle risorse necessarie a implementare progetti infrastrutturali (es. ferro, acciaio, cemento, calcestruzzo) e a minimizzare l'impatto sul territorio circostante, in termini energetici e di utilizzo di risorse naturali, durante il ciclo di vita dell'infrastruttura stessa.

Strettamente correlato, segue il tema **Consumi energetici, emissioni in atmosfera e climate change,** il quale considera i principali aspetti ambientali legati all'attività di business del Gruppo. In considerazione del contesto storico, questo tema pone il Gruppo di fronte ad una grande sfida: incentivare una gestione dell'impatto ambientale delle proprie attività atta a ridurre i consumi energetici, le emissioni di gas a effetto serra e gli inquinanti atmosferici, attraverso l'approvvigionamento di fonti energetiche a ridotte emissioni, l'installazione di sistemi di illuminazione efficienti lungo i percorsi ferroviari ed autostradali e l'ammodernamento tecnologico della flotta. Un investimento verso la transizione energetica, quindi, che il Gruppo è pronto a sostenere per una maggiore sostenibilità del business e del contesto esterno che lo circonda.

Con una crescente consapevolezza verso la **Gestione del rumore e delle vibrazioni**, soprattutto a seguito dell'entrata di MISE all'interno del Gruppo e dunque, al potenziale impatto legato al segmento di business autostradale, gli stakeholder del Gruppo hanno attribuito una maggiore significatività alla tematica, rispetto al periodo di rendicontazione precedente.

Nel pieno della fase post-pandemica, gli impatti derivanti dal tema **Welfare per i dipendenti** hanno registrato un forte incremento. La percezione da parte dei dipendenti del Gruppo, e degli altri collaboratori e stakeholder, è infatti quella di una sempre maggiore esigenza di conciliazione tra lavoro e vita privata, nonché una sempre maggiore consapevolezza dei benefici che le modalità di lavoro agile possono garantire sia in termini di salute mentale e psico-fisica dei lavoratori, che di produttività e crescita professionale.

L'analisi di materialità 2022 ha posto grande rilevanza anche al tema **Attrazione di talenti e sviluppo del capitale umano**, ambito che il Gruppo FNM ha gestito sempre in termini prioritari attraverso l'offerta di opportunità concrete di sviluppo personale e professionale, ed un aggiornamento continuo delle conoscenze trasversali e del know-how specifico del business in linea con le esigenze espresse del mercato.

Nonostante il settore dei trasporti sia di predominanza maschile, il tema **Rispetto della diversità e inclusione** ha acquisito una discreta rilevanza rispetto all'anno precedente. Ripreso nel tema **Accessibilità dei servizi e delle infrastrutture**, si riconferma tra i temi top material: garantire la piena fruibilità dei servizi offerti significa infatti prevedere assistenza al cliente e offrire un percorso di accesso totale, senza alcuna discriminazione architettonica e astratta, ai servizi e alle infrastrutture (es. stazioni, treni, autobus e aree di servizio).

Si confermano invece tematiche prioritarie **"Qualità del servizio e sicurezza dei clienti in stazione e in movimento (Security and Safety)", e "Salute e sicurezza nei luoghi di lavoro"**. Come due facce della stessa medaglia, questi temi rappresentano la chiave di volta per poter garantire, da un lato, un servizio di alta qualità presso le stazioni, le aree di servizio e le fermate degli autobus e, dall'altro, incoraggiare e promuovere una cultura interna della sicurezza affinché dipendenti e collaboratori esterni possano accedere ai luoghi di lavoro in totale sicurezza.

Il tema **"Dialogo con gli stakeholder e sviluppo del territorio"** ha registrato un lieve incremento rispetto all'anno scorso. Si precisa che per FNM il tema è rilevante in considerazione della sua vicinanza e distribuzione sul territorio. Si prevede che con il termine dell'emergenza pandemica si possano nuovamente promuovere momenti di scambio e di confronto sul territorio.

Seppur non altamente valorizzato all'interno della presente lista, il tema **"Gestione dei rischi sistemici e resilienza del business"** rappresenta per il Gruppo FNM una tematica da continuare a presidiare. Valutarli e affrontarli in maniera sistemica e a livello strategico consente di massimizzare, a parità di incognite, il valore dell'impresa e di ridurre al minimo gli effetti di eventi a bassa probabilità, ma con alto impatto e con potenziali significative esternalità.

Il Gruppo FNM ritiene il tema **"Etica e integrità del business"** un tema prioritario, alla luce anche del fatto di operare nel mercato e in un regime regolamentato; si è dunque ritenuto di mantenere il tema tra quelli rilevanti, nonostante lo stakeholder engagement, a valle del cambiamento metodologico apportato all'analisi di materialità, ha attribuito una rilevanza minore agli impatti connessi a tale tema, anche in considerazione degli attuali presidi di controllo interno.

In ultimo, si segnala che il tema **"Gestione delle risorse idriche"** è rientrato quest'anno al di sopra della soglia di materialità e si considera dunque rilevante ai fini della rendicontazione e gestione del tema.


744 129-8
FNM

CAPITOLO 5.

Il modello di governance del Gruppo

Il Percorso di Sostenibilità di FNM → Highlights

Adozione della Politica per la **Sostenibilità** di **Gruppo**

Al fine di coniugare crescita del business e solidità finanziaria con sostenibilità sociale e ambientale

Aggiornamento della Politica di **Remunerazione**

In linea con il Codice di Corporate Governance, prevede obiettivi di performance di natura finanziaria e non finanziaria



5.1. Organi societari

GRI 2-9
GRI 2-10
GRI 2-11
GRI 2-12
GRI 2-16
GRI 2-17
GRI 2-18
GRI 2-19
GRI 2-20
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 l'assunzione delle decisioni più rilevanti sotto il profilo economico-strategico ovvero le decisioni funzionali all'esercizio dell'attività di controllo.

La nomina degli Amministratori di FNM avviene sulla base di liste proposte dagli azionisti che, al momento della presentazione, detengano una quota di partecipazione almeno pari a quella determinata dalla Consob ai sensi dell'articolo 147-ter, comma 1, D.Lgs. 58/1998 ed in conformità a quanto previsto dal Regolamento Emittenti approvato con deliberazione n. 11971 del 14 maggio 1999 e successive modifiche. Le liste sono depositate presso la sede sociale entro il venticinquesimo giorno precedente la data dell'Assemblea chiamata a deliberare sulla nomina degli Amministratori.

Per maggiori informazioni si faccia riferimento alla Relazione di Corporate Governance.

In occasione dell'Assemblea degli azionisti del 30 aprile 2021 sono stati nominati i nuovi organi sociali per gli esercizi 2021-2023. Attualmente il Consiglio di Amministrazione è composto da sette amministratori nominati dall'Assemblea degli azionisti, di cui uno nominato in rappresentanza degli azionisti di minoranza.

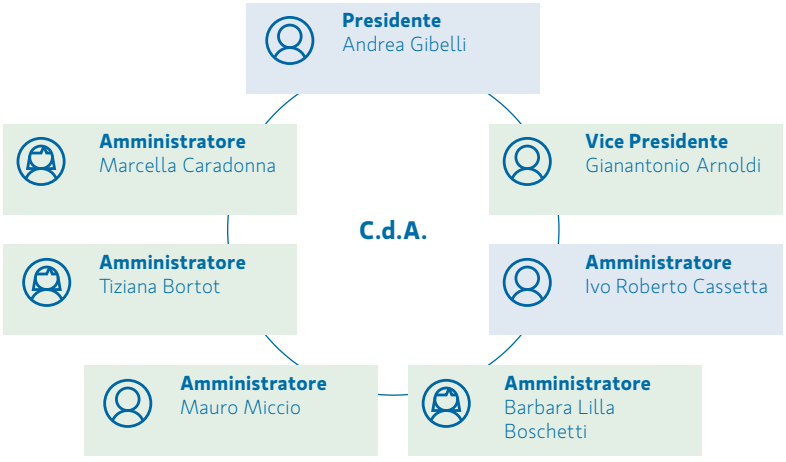
Il Consiglio di Amministrazione persegue l'obiettivo di integrazione di profili professionali tra loro diversi, riconoscendo l'importanza, per il buon funzionamento dell'Organo Amministrativo stesso, di una complementarietà di esperienze e competenze, di stili e cultura, da coniugare con le diversità di genere, di età e di anzianità in carica. A garanzia del giusto equilibrio delle competenze e della diversità di genere all'interno del Consiglio di Amministrazione, il 9 marzo 2022 è stata confermata la Politica in materia di diversità[1].

La Politica descrive le caratteristiche ottimali della composizione dell'Organo Amministrativo affinché il medesimo possa esercitare nel modo più efficace i propri compiti, assumendo decisioni che possano concretamente beneficiare del contributo di una pluralità di qualificati ed eterogenei punti di vista, in grado di esaminare le tematiche in discussione da prospettive diverse. Tale Politica è stata implementata all'esito di un processo di self-assessment prevedendo, inter alia:

I. che il Consiglio di Amministrazione sia allargato ad una composizione a n. 7 (sette) componenti, di cui la maggioranza non esecutivi e indipendenti;
II. che il numero di candidati alla carica di Amministratore appartenenti al genere meno rappresentato sia almeno non inferiore ai 2/5 del numero totale di componenti del Consiglio di Amministrazione.

Nella Politica è inoltre 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, (III) alla esperienza in altre società quotate, e (IV) alla competenza, sensibilità e comprensione in materia di responsabilità sociale e tematiche ESG.

1. In occasione dell'Assemblea chiamata a rinnovare gli organi amministrativi e di controllo, è stato posto 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 Consiglio di Amministrazione, conformandosi ad una prassi ormai consolidata, ha stabilito di attribuire al Presidente deleghe gestionali e di non nominare un Comitato Esecutivo e l'Amministratore Delegato. Il Presidente è dunque il principale responsabile della gestione della Società e si qualifica come Chief Executive Officer di FNM, assicurando un'adeguata esperienza ed autorevolezza, anche con riferimento al settore dei rapporti istituzionali, al fine di garantire una direzione efficiente ed efficace del Consiglio di Amministrazione, e possedendo adeguate competenze con riferimento ai diversi settori di business del Gruppo FNM.

Il Consiglio di Amministrazione è supportato nelle decisioni da quattro Comitati con funzioni consultive e propositive: il Comitato per la Responsabilità Sociale ed Etica, il Comitato per la Remunerazione, il Comitato Controllo, Rischi e Operazioni con Parti Correlate ed il Comitato per la Designazione degli organi sociali del Gruppo FNM[2]. Quest'ultimo preposto ex novo a coadiuvare il Consiglio di Amministrazione nell'individuazione dei componenti degli organi sociali delle società del Gruppo. Completa poi il quadro della governance il Collegio Sindacale composto da tre Sindaci effettivi e due Sindaci supplenti.

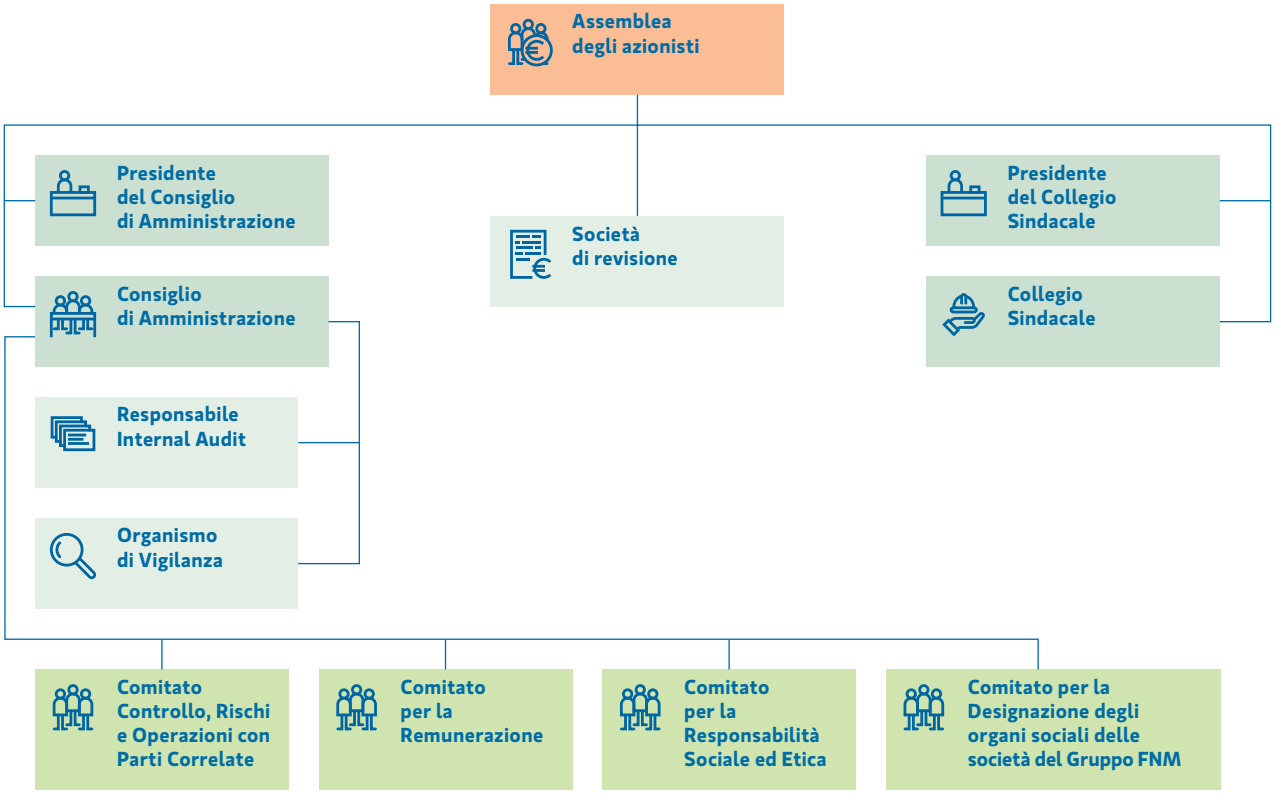
Attraverso il Comitato per la responsabilità sociale ed etica e il Comitato Controllo Rischi e Operazioni con Parti correlate, il CdA è dunque responsabile della valutazione e delle decisioni sul sistema di controllo interno e sulla gestione dei rischi finanziari e non finanziari ed è incaricato dell'approvazione del presente Bilancio di sostenibilità-DNF.

Il CdA svolge un ruolo di indirizzo e di valutazione dell'adeguatezza del SCIGR (i.e. il Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi). Esso definisce la natura ed il livello di rischio compatibile con gli obiettivi strategici di FNM e del Gruppo, 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.

Le tematiche e gli impatti di sostenibilità vengono in un primo momento discusse e trattate in modo approfondito dal Comitato per la Responsabilità Sociale ed Etica e dal Comitato Controllo, Rischi e Operazioni con Parti Correlate, e poi rendicontate al CdA, il quale si riunisce in media una volta al mese. Il CdA approva, con cadenza almeno annuale, il piano di lavoro predisposto dal Responsabile della Funzione di Internal Audit, a seguito di un confronto con il Collegio Sindacale e l'Amministratore Incaricato.

2. 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).

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 2022.



Politica di Remunerazione: principi guida improntati alla creazione di valore nel tempo e alla sostenibilità

I principi guida stabiliti nel Codice di Corporate Governance e nella Delibera, recepiti nella Politica di Remunerazione riguardano:

I. la distinzione tra componenti fisse e variabili della remunerazione, con la precisazione che, la componente variabile dovrebbe (a) rappresentare una parte significativa della remunerazione totale; (b) essere legata ad un orizzonte di lungo periodo; e (c) prevedere un adeguato lasso temporale di differimento;
II. la previsione di obiettivi di performance di natura finanziaria e non finanziaria (inclusa, la Responsabilità Sociale d'Impresa), cui correlare la remunerazione variabile a obiettivi chiari, esaustivi e oggettivamente misurabili
III. il richiamo alla "sostenibilità" della Società.

Al fine di valutare le prestazioni nella supervisione e nella gestione degli impatti del Gruppo su economia, ambiente e persone il Gruppo FNM definisce obiettivi predeterminati e oggettivamente misurabili di natura ESG, connessi all'implementazione e realizzazione di progetti strategici, di natura individuale o aziendale, dai quali dipende la corresponsione della componente di retribuzione variabile di breve periodo (MBO) dei Dirigenti con responsabilità strategiche.

La Politica di Remunerazione, infatti, prevede la definizione di obiettivi di performance finanziaria e non finanziaria (ESG) chiari, esaustivi e oggettivamente misurabili di breve e lungo periodo, ai quali si collega la remunerazione variabile.
La Politica di Remunerazione è funzionale, a garantire un sistema di remunerazione ed incentivazione trasparente e tale da attrarre, trattenere e motivare, anche in una prospettiva di retention, persone dotate della specifica competenza e delle professionalità richieste all'interno dell'azienda nonché la corretta elaborazione, attuazione ed eventuale revisione, nonché l'effettivo monitoraggio, dei sistemi di remunerazione ed incentivazione, assicurando che i sistemi retributivi riferiti – in particolare – agli Amministratori Esecutivi, al Direttore Generale e agli altri Dirigenti con responsabilità strategiche contribuiscano (a) al perseguimento e raggiungimento della strategia aziendale, degli interessi aziendali di medio-lungo periodo e dell'obiettivo del Successo Sostenibile e (b) ad una prudente gestione del rischio. A partire dall'esercizio 2022 è stato anche avviato un c.d. piano LTI (il "Piano LTI") che nel rispetto dei principi della Politica – intende perseguire, inter alia, la finalità di aumentare il focus sugli obiettivi di sostenibilità intesa come vero valore generato da FNM nei confronti della collettività.

COMUNICAZIONE DELLE CRITICITÀ

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione, chiamato a svolgere le funzioni di Amministratore esecutivo incaricato di sovrintendere alla funzionalità del SCIGR (l'"Amministratore Incaricato"), ha curato l'identificazione dei principali rischi aziendali, riferendo tempestivamente al Comitato Controllo e Rischi in merito ad eventuali problematiche e criticità emerse nello svolgimento della propria attività o di cui abbia avuto notizia e sottoponendo al Consiglio di Amministrazione il piano annuale di lavoro predisposto dalla Funzione Internal Audit e Risk Management, previo parere del Comitato Controllo e Rischi. Al fine di rilevare tempestivamente anomalie e criticità verificatesi nello svolgimento delle attività operative, attraverso il SCIGR, si prevedono infatti attività di controllo ad ogni livello operativo; a tal fine il Gruppo FNM, anche in funzione dei rischi gestiti, istituisce specifiche attività di controllo e processi di monitoraggio idonei ad assicurare l'efficacia e l'efficienza del SCIGR nel tempo e a prevenire e individuare errori operativi, irregolarità e/o atti fraudolenti.

La Funzione di Internal Audit e Risk Management nella propria relazione al C.d.A. in data 18 marzo 2022 e in data 28 settembre 2022 ha rilevato che non emergono situazioni anomale, criticità o carenze tali da pregiudicare l'adeguatezza, la piena operatività e l'effettivo funzionamento del SCIGR del Gruppo, inteso nella sua complessità.

FINANZA SOSTENIBILE

FNM favorisce un dialogo aperto, trasparente, veritiero e corretto con il mercato finanziario, nel rispetto delle disposizioni normative vigenti in materia di trasparenza informativa, parità di trattamento, divieto di comunicazione selettiva delle informazioni, abusi di mercato e informazioni privilegiate, con l'obiettivo di creare valore sostenibile nel medio/lungo periodo. A questo proposito, la Società si avvale della Funzione Investor Relations, a diretto riporto della Direzione Amministrazione, Finanza e Controllo, con l'obiettivo di garantire un rapporto continuativo tra il Gruppo, i suoi azionisti, le agenzie di rating, gli investitori istituzionali e gli altri operatori della comunità finanziaria attraverso una comunicazione tempestiva, chiara e coerente. L'attività della Funzione Investor Relations tiene conto delle best practice a livello internazionale ed è svolta in conformità alla disciplina comunitaria e nazionale, nonché alle previsioni aziendali tra cui, a titolo esemplificativo il Regolamento dei Mercati organizzati e gestiti da Borsa Italiana S.p.A. e le relative Istruzioni, la Politica di gestione del dialogo con gli azionisti ed i soggetti interessati (Engagement Policy), ed il Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex. D.Lgs. 231/2001 di FNM S.p.A. e delle Società del Gruppo.

Nel 2022 è continuata l'attività di comunicazione finanziaria rivolta sia agli investitori *equity* sia a quelli *fixed income*. Complessivamente, nel corso dell'anno il Gruppo ha partecipato a 4 eventi ed ha incontrato circa 25 fondi di investimento sia in modalità one-to-one sia in gruppo; si rileva che grazie all'attenuazione degli effetti della pandemia parte degli incontri è avvenuta in presenza.

I temi di maggiore interesse per gli investitori hanno riguardato l'impatto sulla performance del Gruppo e sulle prospettive future dell'aumento dei prezzi dell'energia e dei carburanti, dell'inflazione, dell'incremento dei tassi di interesse e del recupero degli effetti negativi derivanti dalla pandemia. Particolare attenzione è stata data inoltre alla performance di Milano Serravalle - Milano Tangenziali, all'implementazione del piano di investimenti rispetto a quanto delineato nel Piano Strategico 2021-25, alla solidità finanziaria e agli aggiornamenti relativi al piano economico finanziario di MISE, oltre che al rinnovo del Contratto di Servizio con Trenord e FERROVIENORD. Da ultimo, la Società è stata sollecitata a spiegare le ragioni della mancata distribuzione dei dividendi sugli utili 2021 e gli eventuali impatti sulla dividend policy.

Anche le tematiche ESG sono state frequentemente affrontate, con particolare riferimento alla struttura della governance, alla sicurezza sul lavoro, ai treni a idrogeno nell'ambito del progetto H2iseO e alla riqualificazione urbana del Progetto FILI. Al fine di migliorare la visibilità sul mercato sulle tematiche di sostenibilità e ampliare il ventaglio dei possibili investitori interessati, nel 2022 FNM ha ottenuto un ESG rating di 7,4 da Morningstar Sustainalytics, che colloca il Gruppo nelle prime 50 posizioni tra le circa 15.000 entità valutate da Sustainalytics in tutto il mondo ed al 4° posto tra le 171 entità attive nel settore delle infrastrutture di trasporto e si è sottoposta all'ESG rating assessment da parte di CDP, optando per il primo anno di valutazione di mantenere il rating riservato.

In continuità con il 2021, anche nell'anno appena trascorso, in occasione della pubblicazione dei risultati annuali, semestrali e trimestrali, FNM ha organizzato conference call con investitori istituzionali e analisti finanziari, che da due (Equita ed Intesa San Paolo) sono aumentati a tre con la copertura di Exane a partire dal mese di luglio. La società ha continuato a informare tempestivamente gli azionisti e i potenziali investitori di ogni azione o decisione che possa avere effetti rilevanti nei riguardi del loro investimento mediante la pubblicazione di comunicati stampa price sensitive e il costante aggiornamento del sito internet con documentazione in italiano e in inglese.



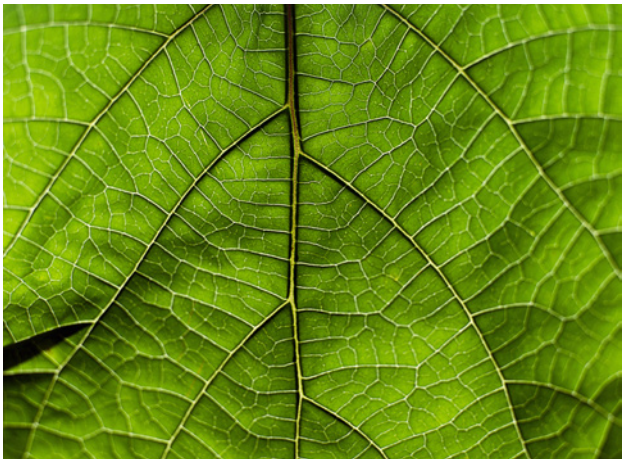
5.2. Politiche del Gruppo

GRI 2-24
GRI 2-25

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 avviato il progetto **"Roadmap policy"** di Sostenibilità, il quale ha consentito di mappare le politiche a livello di Gruppo e di individuare i gap esistenti. L'avvio di una maggiore formalizzazione dei temi di sostenibilità a presidio di questi temi ha portato nel 2021 alla predisposizione della prima Politica per la Sostenibilità Ambientale e nel 2022 alla emissione prima Politica per la Sostenibilità del Gruppo FNM.

FNM nel corso dell'esercizio 2022 ha inoltre aggiornato la Politica di Remunerazione e la Politica di diversità e adottato la Politica di Engagement, ritenendo che la definizione, lo sviluppo ed il mantenimento di forme di dialogo aperte, veritiere, trasparenti e continuative con gli azionisti, gli investitori (attuali e potenziali) e gli altri stakeholder possa contribuire ad arrecare benefici significativi sia agli investitori stessi sia agli emittenti, favorendo la creazione di valore nel medio/lungo periodo.





Ad oggi il Gruppo ha formalizzato le politiche riportate di seguito.

Politica per la Sostenibilità
Obiettivi → La Politica per la Sostenibilità del Gruppo FNM ha l'obiettivo di rappresentare l'insieme degli impegni presi da FNM sulle tematiche ambientali, sociali e di governance. Tale politica si rivolge a tutti gli stakeholder, presentando i valori e i principi che ispirano lo sviluppo sostenibile e responsabile di FNM. Rappresenta un elemento centrale della strategia di sostenibilità integrata del Gruppo, come espressione degli impegni che guidano le iniziative di sostenibilità rilevanti sulle quali FNM rendiconta periodicamente. La Politica per la Sostenibilità, in accordo agli obiettivi del Piano Strategico, favorisce la coerenza con i criteri ESG dei programmi, progetti, attività e processi del Gruppo. Tali criteri si traducono principalmente negli impegni di riduzione del proprio impatto ambientale e di gestione dei rischi associati al cambiamento climatico, e di promozione dello sviluppo delle persone, nel rispetto dei principi di inclusività e diversità.

Politica in materia di Diversità
Obiettivi → FNM ha adottato la Politica in materia di Diversità in relazione alla composizione del Consiglio di Amministrazione* 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
Obiettivi → Attraverso la Politica di Remunerazione** 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 per la Sostenibilità Ambientale
Obiettivi → La Politica per la Sostenibilità Ambientale del Gruppo FNM rappresenta un importante strumento per orientare e guidare i processi aziendali. Tale politica definisce i principi generali e sancisce l'impegno del Gruppo a promuovere nuove forme di mobilità integrata e sostenibile, nonché a minimizzare l'impatto sull'ambiente.

La politica intende favorire il processo di transizione energetica attraverso l'adozione di standard ecocompatibili nelle scelte progettuali, realizzative e di manutenzione concernenti le infrastrutture, creando nel contempo valore sociale per il territorio.

Politica Anticorruzione
Obiettivi → 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.

Politica di salute e sicurezza
Obiettivi → Tale politica definisce misure e procedure per garantire elevate performance in tema di salute e sicurezza del lavoro all'interno e all'esterno del contesto lavorativo. In tal senso, il documento rappresenta una guida, un impegno concreto del Gruppo verso questo tema, un'attenzione maggiore alla gestione dei rischi e alla previsione di piani di mitigazione, nonché un'attività costante di sensibilizzazione e formazione ai lavoratori.

Linee Guida per Acquisti Sostenibili
Obiettivi → Le linee guida offrono raccomandazioni 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
Obiettivi → La procedura descrive le modalità e i principi comportamentali a cui attenersi per assicurare la corretta gestione delle attività relative alla fiscalità.

Procedura operativa Redazione Bilancio di Sostenibilità-DNF
Obiettivi → Procedura operativa relativa al sistema di raccolta dei dati e delle informazioni che confluiscono nel Bilancio di Sostenibilità-DNF.

* 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 Decreto Legislativo 24 febbraio 1998 n.58 ("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.
** Esaminata e approvata nel C.d.A. di FNM S.p.A. nella seduta dell'11 marzo 2020.

5.3. Governance di Sostenibilità

GRI 2-9
GRI 2-12
GRI 2-13
GRI 2-14
GRI 2-18

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.[3]

Le tematiche ESG, tra cui la strategia, gli impatti, i piani d'azione, gli obiettivi e i KPI di performance, vengono affrontate e discusse durante le riunioni del Consiglio di Amministrazione. Il CdA è infatti responsabile dell'approvazione della Politica per la Sostenibilità e per la Sostenibilità Ambientale, che insieme a quelle in materia di Diversità, di Remunerazione, di Anticorruzione, di Salute e Sicurezza, così come le Linee Guida per Acquisti Sostenibili, la Procedura operativa Fiscalità e la Procedura operativa per la Redazione del presente Bilancio di Sostenibilità, descritte nel dettaglio nel capitolo precedente, rappresentano strumenti di gestione e supervisione degli impatti del Gruppo sull'economia, l'ambiente e le persone.

Il Consiglio di Amministrazione ha inoltre l'incarico di approvare e monitorare l'attuazione degli obiettivi del Piano Strategico 2021-2025 del Gruppo FNM e di stabilire un programma di finanziamento a sostegno del piano di investimenti sostenibili, nonché dell'approvazione dell'analisi della materialità propedeutica alla Dichiarazione Non Finanziaria – Bilancio di Sostenibilità, anch'esso oggetto di approvazione nel CdA.

I Comitati di seguito rappresentati costituiscono i presidi attraverso cui il Gruppo gestisce le tematiche ESG e sono responsabili del processo decisionale e della supervisione degli impatti dell'organizzazione su economia, ambiente e persone.

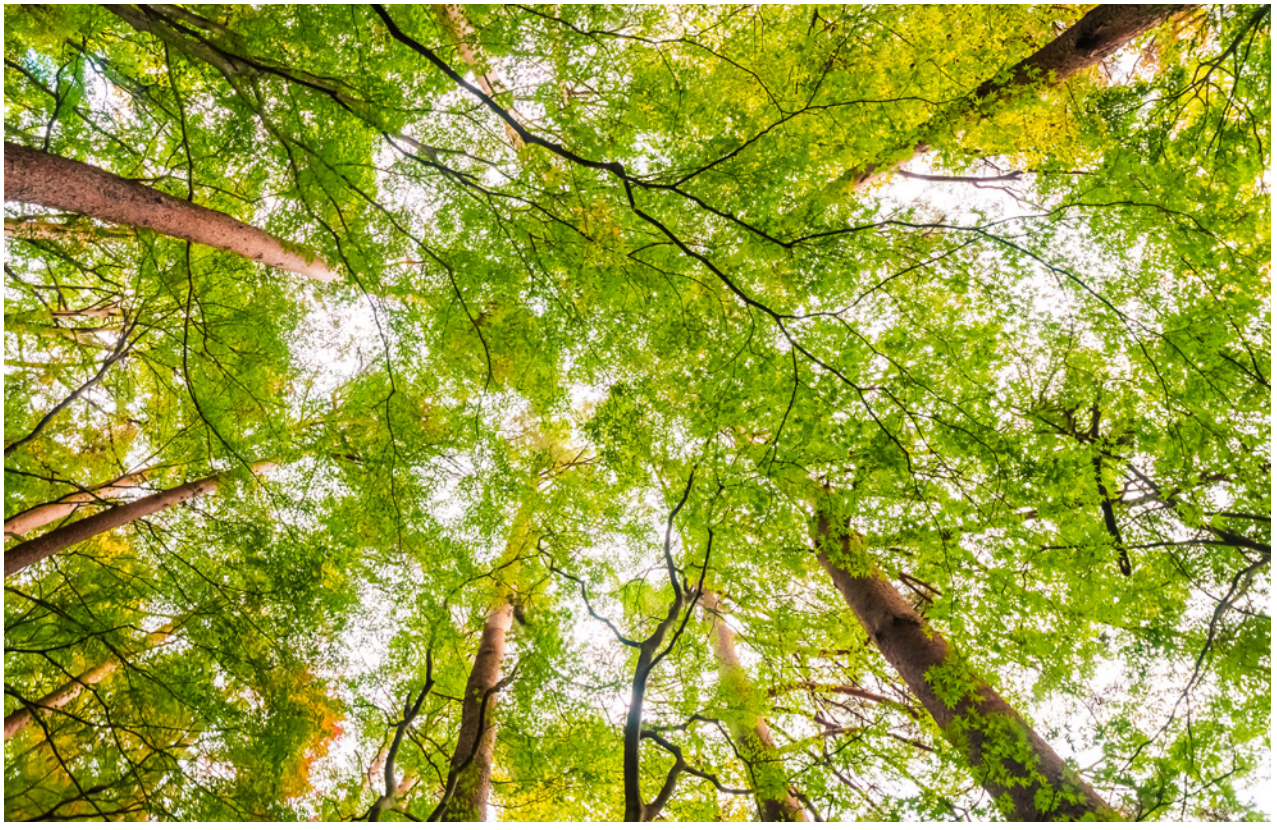
- **Comitato per la Responsabilità Sociale ed Etica**
  Comitato endoconsiliare a cui è assegnato il compito di promuovere una **Corporate policy di carattere etico ambientale**, in linea con la strategia di sostenibilità del Gruppo e attraverso il monitoraggio delle **aspettative economiche, ambientali 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 anche di natura non finanziaria**, nonché quelle relative all'approvazione delle relazioni finanziarie periodiche.
- **Comitato di Indirizzo Bilancio di Sostenibilità-DNF**
  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.

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

— **Funzione CSR-Sostenibilità**
Istituita a gennaio 2017 ha l'obiettivo di sovraintendere e coordinare le politiche di CSR e Sostenibilità del Gruppo FNM in collaborazione con la Direzione Strategia e Sviluppo. La Funzione, dal 2019 a diretto riporto della Direzione Amministrazione, Finanza e Controllo, 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.

FNM ha ottenuto il terzo posto fra le società "extra prime 100" nella classifica Integrated Governance Index 2022, un modello di analisi che misura il grado di integrazione dei fattori ESG nelle strategie aziendali. Da diversi anni FNM occupa le prime posizioni in questa speciale graduatoria, a testimonianza della centralità per il Gruppo dei temi di sostenibilità ambientale, sociale e di governance.







CAPITOLO 6.

Il sistema di gestione dei rischi

Il Percorso di Sostenibilità di FNM
→ Highlights

Società del Gruppo con certificazione **ISO 3700**

73%

Formazione

100%

Persone coinvolte in corsi di formazione su Codice Etico e lotta alla corruzione

Valorizzazione del processo di **individuazione** e **valutazione** dei rischi **ESG**



6.1. Modello di governance del rischio

GRI 2-23
GRI 403-3
GRI 416-2

FNM ha 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 e il Gruppo sono esposti. Lo scopo è quello di adottare un approccio sistematico all'individuazione dei rischi prioritari e valutare i potenziali effetti negativi e individuare le opportune azioni di mitigazione.

In questo ambito, il Gruppo ha emanato una Procedura relativa al Risk Management per la messa a punto delle attività propedeutiche al Risk Assessment. 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 Norme internazionali di riferimento (UNI ISO 31000:2018) contribuisce al raggiungimento degli obiettivi aziendali, a un efficace utilizzo delle risorse e ad una maggiore efficienza dei processi aziendali, consentendo ai vertici aziendali di compiere scelte consapevoli.

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

- **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 e gli impatti 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 CdA relativamente al SCIGR.
- **Chief Risk Officer:** individuato nella figura del Presidente del Consiglio di Amministrazione di FNM, è incaricato della progettazione, realizzazione e gestione del SCIGR del Gruppo FNM.
- **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.
- **Risk Manager:** individuato nella figura del 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 e Risk Management.

Viste le variazioni sempre più repentine del contesto di riferimento, il Gruppo FNM ha deciso di dotarsi per il 2023 di un software dedicato per la gestione del processo di Risk Assessment. Prosegue inoltre il potenziamento delle sinergie fra la Funzione Risk Management e Sistemi di Gestione e la Funzione CSR-Sostenibilità, volta a meglio individuare i rischi di transizione (es. legati all'introduzione di nuove tecnologie) e fisici (es. legati al climate change).

GESTIONE INTEGRATA DEI RISCHI NON FINANZIARI NEL SISTEMA DI CONTROLLO INTERNO

In linea con il codice di Corporate Governance e alle principali tendenze internazionali, che confermano l'importanza di un'analisi dei rischi compatibili con gli obiettivi strategici e mettono in risalto la centralità delle tematiche di sostenibilità, la Funzione Risk Management e Sistemi di Gestione di concerto alla Funzione CSR-Sostenibilità, svolge annualmente una mappatura dei principali rischi connessi agli ambiti identificati dal D. Lgs. 254/2016 al fine di adottare una metodologia univoca di valutazione e mitigazione dei rischi (ERM).

L'attività di Risk Assessment ERM 2022 ha preso avvio con un'analisi preliminare degli scenari presenti nel Risk Register di Gruppo e con l'identificazione di una categoria specifica denominata "CSR-Sostenibilità (DLgs 254/16)" suddivisa in 5 sottocategorie (Ambiente, Risorse Umane, Sociale, Supply Chain, Governance e Infrastruttura e Servizio). Il Risk Assessment ERM 2022 è stato sviluppato anche attraverso approfondimenti specifici rispetto al contesto geopolitico, con particolare riferimento agli impatti sulla catena di fornitura della guerra in Ucraina, e all'aumento degli effetti derivanti dal climate change.

Il perimetro di attività comprende le società operative cardine del Piano Strategico 2021-2025 e consolidate integralmente: FNM, FERROVIENORD, FNM Autoservizi, E-Vai, NORD_ING, Malpensa Intermodale, Malpensa Distripark, ATV, Milano Serravalle - Milano Tangenziali e Milano Serravalle Engineering.

I risultati dell'attività sono stati condivisi nel Risk Committee in data 3 marzo 2023, nel Comitato Controllo, Rischi e Operazioni con Parti Correlate il 13 marzo 2023 e il Risk Register aggiornato e approvato nel C.d.A. di FNM il 15 marzo 2023.



6.2. Rischi e temi materiali

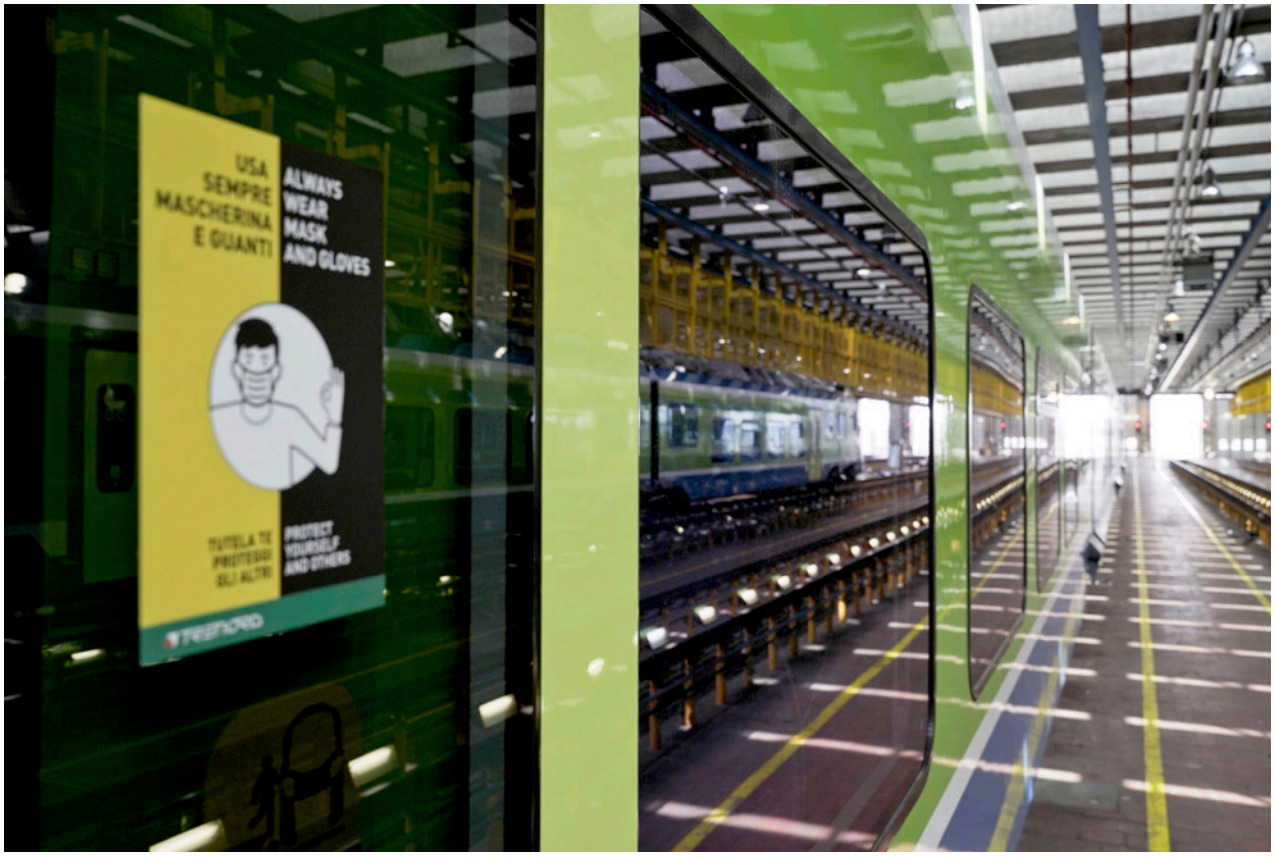
GRI 2-25
GRI 3-3

L'attività di mappatura dei principali rischi ESG ha permesso di aggiornare la correlazione tra le tematiche maggiormente rilevanti unitamente alle altre tematiche materiali esplicitamente richieste dal D.lgs. 254/2016 attinenti al personale, agli aspetti ambientali e sociali e i principali rischi e le relative modalità di gestione.

L'attività[1] è stata realizzata sulla base dei principali rischi ESG discussi durante le interviste integrati dalle informazioni qualitative raccolte tramite le schede compilate dai referenti aziendali delle società del Gruppo. Nel corso del 2022, è stato potenziato il processo di individuazione e valutazione dei rischi, in linea con le best practices di settore, introducendo, fra le altre novità, un'approfondita analisi delle cause e delle conseguenze di ogni singolo scenario di rischio, al fine di permettere una verifica puntuale del disegno dell'ambiente di controllo e di individuare i possibili *"worst case scenario"*. Tali novità hanno inoltre permesso un'importante razionalizzazione dell'intero risk catalogue.

L'aggiornamento è stato condiviso nel Comitato Controllo, Rischi e Operazioni con Parti Correlate il 13 marzo 2023.

1. 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 DLgs 254/2016).



Ambito D.Lgs 254/2016
→ Ambientale

Consumi energetici, emissioni in atmosfera e climate change

Principali fattori di rischio	*Principali modalità di gestione*
— Variazioni sfavorevoli del contesto normativo in relazione ai piani di finanziamento per il rinnovo del materiale rotabile su ferro e su gomma — Aumento di eventi naturali estremi e di situazioni meteo avverse (es. dissesto idrogeologico, ondate di calore, bombe d'acqua, etc.) — Aumento dei costi relativi all'energia	— Partecipazione a **tavoli di lavoro** con le associazioni di categoria (es. ASSTRA) — Attività di **moral suasion** — Formazione e sensibilizzazione del personale per la **gestione delle emergenze** — **Monitoraggio costante dello stato rete ferroviaria**, anche attraverso di sistemi automatici di **rilevamento delle criticità** — **Monitoraggio costante dello stato della pavimentazione** autostradale — **Progettazione e manutenzione continua delle opere civili** volte a garantirne la tenuta anche con **condizioni meteo o eventi naturali estremi** — Politica di **ammodernamento** degli autobus con l'introduzione di autobus con i più alti standard di comfort per l'utenza — **Manutenzioni periodiche** dei mezzi anche per garantire il comfort a bordo anche in situazioni di caldo estremo e l'efficienza di tali sistemi — **Analisi costi vs. benefici** di interventi volti alla produzione e uso di **energie rinnovabili** — Piano di investimenti su mezzi ad **alimentazione alternativa** (es. idrogeno, elettrico, etc.)

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

Principali fattori di rischio	*Principali modalità di gestione*
— Mancata compliance alla normativa ambientale applicabile con particolare 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 — Verificarsi di incendi con possibile inquinamento delle matrici ambientali coinvolte	— **Monitoraggio** nella **normativa** applicabile — **Gruppi di lavoro** per la risposta ad eventuali variazioni normative — Partecipazione a **tavoli di lavoro** con le associazioni di categoria (es. ASSTRA) — **Monitoraggio** dell'infrastruttura, dei consumi idrici e della produzione dei rifiuti e del livello acustico. — **Monitoraggio** delle tratte autostradali più esposte al rischio rumore — Installazione di **barriere fonoassorbenti** lungo la rete ferroviaria e autostradale gestita — Progettazione delle opere con particolare riguardo alla **tutela della biodiversità** attraverso **opere compensative** e **attraversamenti faunistici protetti** — **Attività di verifica interna ed esterna** (es. sullo stato di tenuta dei serbatoi interrati, sugli scarichi di acque da dilavamento dei piazzali, etc.) — **Formazione e sensibilizzazione** del personale coinvolto nella gestione dei rifiuti — **Sistema di gestione ISO 14001 certificato** per l'ambiente (per le società FERROVIENORD, FNMA, ATV, MSE) — Politica di **ammodernamento** degli autobus con l'introduzione di autobus con i più alti standard di comfort per l'utenza — **Presidi antincendio**, opportunamente dimensionati e manutenuti — Sistema di **spegnimento automatico** dei nuovi mezzi — Formazione e sensibilizzazione del personale per la **gestione delle emergenze**

Ambito D.lgs 254/2016
→ Sociale

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

Principali fattori di rischio	*Principali modalità di gestione*
— Mancato raggiungimento degli standard di qualità richiesti dall'utenza — Sicurezza delle infrastrutture ferroviarie, dell'infrastruttura autostradale e della circolazione dei mezzi su ferro e su gomma (Safety) — Commissioni di atti violenti verso l'utenza e atti terroristici presso le stazioni (Security)	— Politica di **ammodernamento degli autobus** con l'introduzione di autobus con i più alti standard di **affidabilità** — **Pronta rilevazione e segnalazione** di eventuali **criticità** rilevate lungo la tratta — **Sistema di Gestione UNI EN ISO 9001:15 certificato** per la qualità del servizio (FERROVIENORD, FNMA, ATV, MISE, MSE) — **Sistema di gestione UNI EN ISO 13816:02 certificato** per la qualità del servizio di Trasporto Pubblico (FNMA) — **Monitoraggio** costante dello stato **rete ferroviaria** e delle **opere civili** — **Monitoraggio** costante dello stato dell'**infrastruttura autostradale** e delle **opere civili** — **Sistema di Gestione della Sicurezza ferroviaria (SGS) certificato** di FERROVIENORD — **Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT)** e il **Sistema Supporto alla Condotta (SSC)** della rete ferroviaria di FERROVIENORD — **Sistema di Gestione UNI ISO 39001:16 certificato** per la sicurezza stradale (ATV) — **Investimenti** per l'**ammodernamento del materiale rotabile** e dell'**infrastruttura** — Convenzione con la **Polfer** e stipula di contratti dedicati con **istituti di vigilanza** privati — Convenzione con la Polstrada — Vigilanza garantita h24 — **Concessione** di spazi non utilizzati nelle stazioni ad associazioni territoriali per il **presidio** delle stesse

Accessibilità dei servizi e delle infrastrutture

Principali fattori di rischio	*Principali modalità di gestione*
— Presenza di barriere architettoniche per accedere ai servizi offerti	— **Sistema di Gestione per la Qualità UNI ISO 9001 certificato** (FERROVIENORD) — **Sistema di gestione UNI EN ISO 13816:02 certificato** per la qualità del servizio di Trasporto Pubblico (FNMA) — Realizzazione di **opere** infrastrutturali per la **riduzione delle barriere architettoniche** (es. scale mobili, ascensori, rampe), mezzi di trasporto adibiti all'accesso di persone con disabilità e servizi di assistenza, servizi alla persona presso le aree di servizio

Intermodalità e integrazione dei servizi

Principali fattori di rischio	*Principali modalità di gestione*
— Mancato sviluppo delle "ecostazioni" — Dilazione nei tempi di consegna dei veicoli elettrici e ibridi ordinati — Mancato sviluppo del terminal di Sacconago per l'interscambio di merci	— **Rapporti consolidati** con le amministrazioni coinvolte nel progetto "ecostazioni" — Possibile **riorganizzazione del servizio** utilizzando mezzi destinati ad altre linee di business — **Analisi dei fabbisogni** dei clienti B2B — Sviluppo di **servizi ancillari** per i clienti B2B

Innovazione tecnologica e digitale	
Principali fattori di rischio	*Principali modalità di gestione*
— Incapacità di cogliere le occasioni del contesto — Ritardi nello sviluppo di progetti strategici (es. autobus ad alimentazione alternativa, Fili, H2iseO, etc.) — Cyber attack	— Risorse dedicate all'individuazione delle opportunità dall'**expertise** elevato — **Monitoraggio** costante delle **evoluzioni del mercato** di riferimento — **Monitoraggio** nella normativa applicabile — **Piani di finanziamento** dedicati — **Tavoli di lavoro** aperti con gli stakeholder coinvolti nei progetti strategici — **Team di persone esperte e figure chiave** interne assegnate ai progetti strategici in base alle specifiche competenze possedute — Sistema informatici gestiti da società con **Sistema di Gestione 27001:13 certificato** — Piani di **Disaster Recovery** e **Business Continuity** testati — **Firewall, antivirus** e **antiDOSS** — **Formazione** e **sensibilizzazione** del personale in ambito cyber risk
Gestione sostenibile delle infrastrutture	
Principali fattori di rischio	*Principali modalità di gestione*
— Standard di qualità dell'infrastruttura, in termini di sostenibilità in fase di progettazione e realizzazione non idonei	— Per materiali rilevanti per la sicurezza e/o strategici il Gruppo si rivolge a **fornitori certificati** — Adozione delle **Linee Guida per Acquisti Sostenibili** del Gruppo FNM. — **Conferenze di servizi** con gli stakeholder interessati dall'opera in oggetto
Dialogo con gli stakeholder e sviluppo del territorio	
Principali fattori di rischio	*Principali modalità di gestione*
— 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 — Errata impostazione della strategia di comunicazione verso gli stakeholder finanziari	— Governance della sostenibilità attraverso **strutture aziendali** (es. Funzione CSR-Sostenibilità), **regolamenti e procedure** dedicate — Adozione della **Politica** per la Sostenibilità di FNM. — 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 — Corsi di **formazione sulla sostenibilità** in collaborazione con i principali atenei italiani — Ottenimento di **rating ESG** — Il mantenimento di un **rapporto continuativo, trasparente** e di **fiducia** con il **mercato finanziario** è assicurato dalla Funzione Investor Relations che opera d'intesa con il top management della Società — Adozione di una politica di dialogo con gli azionisti e i soggetti interessati **(Engagement Policy)** — Adozione "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"
Approvvigionamento sostenibile	
Principali fattori di rischio	*Principali modalità di gestione*
— Inadeguata/scarsa affidabilità dei fornitori per il mancato rispetto dei principi e dei termini contrattuali sia in termini di prestazioni sia di comportamento etico	— **Clausole contrattuali** che prevedono da parte del fornitore la presa d'atto e l'accettazione dei principi del Codice Etico e di Comportamento del Gruppo FNM e del Modello ex D.Lgs. 231/2001 — Adozione delle **Linee Guida per Acquisti Sostenibili** — Adozione in fase di gara, ove possibile, di **criteri premianti** per i fornitori virtuosi su aspetti ESG — Inclusione nei bandi di gara per l'acquisto del materiale rotabile di **criteri di sostenibilità ambientale e sociale** — Attività di **due diligence** in ambito compliance su business partner

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

Etica e integrità nel business	
Principali fattori di rischio	*Principali modalità di gestione*
— Mancata compliance alla normativa applicabile in ambito di reati di corruzione (passiva e attiva) — Violazioni delle disposizioni contenute all'interno del D.Lgs. 231/01	— **Sistema di Gestione 37001:2016 certificato** — **Codice Etico e di Comportamento** del Gruppo FNM — Adozione di un **Modello ex D.Lgs. 231/2001** — Attività di **informazione** e **formazione** al personale — Canale di **whistleblowing** — **Sistema disciplinare** — Attività di **audit**
Gestione dei rischi sistemici e resilienza del business	
— Cyber attack — Incendi presso gli stabili di proprietà — Aumento di eventi naturali estremi e di situazioni meteo avverse (es. dissesto idrogeologico, ondate di calore, bombe d'acqua, etc.)	— Sistema informatici gestiti da società con **Sistema di Gestione 27001:13 certificato** — Piani di **Disaster Recovery** e **Business Continuity** testati — **Firewall, antivirus e antiDOSS** — **Formazione** e **sensibilizzazione** del personale in ambito cyber risk — **Presidi antincendio**, opportunamente dimensionati e manutenuti — Sistema di **spegnimento automatico** dei nuovi mezzi — Formazione e sensibilizzazione del personale per la **gestione delle emergenze** — Formazione e sensibilizzazione del personale per la gestione delle emergenze — **Monitoraggio costante dello stato rete ferroviaria**, anche attraverso di sistemi automatici di **rilevamento delle criticità** — **Monitoraggio costante dello stato della pavimentazione** autostradale e della **circolazione stradale** — **Progettazione e manutenzione continua** delle opere civili volte a garantirne la tenuta anche con condizioni meteo o eventi naturali estremi — Politica di **ammodernamento** degli autobus con l'introduzione di autobus con i più alti standard di comfort per l'utenza — **Manutenzioni periodiche** dei mezzi anche per garantire il comfort a bordo anche in situazioni di caldo estremo e l'efficienza di tali sistemi

Ambito D.lgs 254/2016
→ Temi attinenti al personale

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

Principali fattori di rischio	*Principali modalità di gestione*
— Difficoltà di reperire sul mercato risorse specializzate (es. personale viaggiante o specializzato nel campo del TPL e che permanga in azienda per un periodo congruo) — Perdita di key person — 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 resistenza al cambiamento	— Sviluppo del progetto **Welfare +** — Gestione dei **piani di successione** con piani di accompagnamento di fine carriera — Introduzione di sistemi di **valutazione del personale** basata sui **risultati raggiunti** a fronte di **obiettivi prefissati** (Management by Objectives) — Sviluppo e **formazione interna** delle risorse per la diffusione del know-how aziendale, in particolare per la formazione continua in ambito tecnico professionale

Salute e sicurezza nei luoghi di lavoro

Principali fattori di rischio	*Principali modalità di gestione*
— Incidente o infortunio sul lavoro (dipendente o soggetto terzo) di grave entità — Insorgenza di malattia professionali nei lavoratori — Focolai in azienda da Covid-19	— **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 — Alcune società hanno adottato un Sistema di gestione certificato **UNI ISO 45001** (FERROVIENORD, FNMA, ATV, MISE e MSE) e Modelli di Gestione, Organizzazione e Controllo ex DLgs 231/2001. Audit interni ed esterni da terze parti. Avvio di tavoli interni per monitorare azioni e obiettivi e allineare i rispettivi impianti regolatori con le società controllate — Investimenti volti al miglioramento delle condizioni di sicurezza, tra cui: — **percorsi formativi e addestramento**, adozione di **dispositivi di protezione individuale** collettivi (con attività di test), manutenzione di impianti e attrezzature a norma di legge — Applicazione dello **smart working**, in caso di contagio — **Monitoraggio** dei contagi — Messa a disposizione di dispositivi di **sanificazione e igienizzazione** — **Promozione** della **campagna vaccinale** a tutta la popolazione aziendale

6.3. I rischi emergenti

GRI 3-3

Il rafforzamento del sistema di governo dei rischi passa anche attraverso l'identificazione, la comprensione e il presidio dei rischi emergenti, ossia quei rischi caratterizzati da componenti poco conosciuti e in rapida evoluzione, potenzialmente rilevanti nel medio termine rispetto alla posizione finanziaria e al modello di business del Gruppo.

Oggi più che mai è fondamentale comprendere il grado di resilienza del proprio modello di business alle conseguenze derivanti da eventi eccezionali e imprevedibili che possono esporre il Gruppo a rischi elevati.

In questo ambito prosegue il processo di rafforzamento della Business Continuity di Gruppo, in particolare è stato predisposto un Regolamento per la gestione della comunicazione nelle situazioni di crisi. Sono inoltre in fase di studio le migliori soluzioni per potenziare i sistemi di Disaster Recovery e Business Continuity in ambito ICT.

Nello svolgimento delle proprie attività, la funzione Risk Management ha identificato alcuni rischi emergenti su cui focalizzarsi. In particolare, l'individuazione di questi scenari deriva sia da un'analisi del contesto esterno e delle principali evidenze raccolte durante le interviste di Risk Assessment, sia dal confronto con i propri peer e con le best practice di mercato, oltre che con le altre funzioni di business del Gruppo.

I. **Rischio connesso al capitale umano**
La ripresa in corso del settore di trasporto è caratterizzata da segnali di tensione sui fattori produttivi con riferimento alla crescente domanda di lavoro a cui corrisponde una notevole difficoltà a reperire personale qualificato. Il fenomeno è influenzato da diversi fattori tra cui: l'aumento dei costi per ottenere le qualifiche e le abilitazioni all'esercizio della professione e un mercato del lavoro estremamente dinamico e concorrenziale.

In tal senso, le società del settore gomma hanno avviato processi di selezione di personale di guida a cui dedicano particolare attenzione e offrono percorsi formativi ad hoc in ambito di guida sicura e di misure per prevenire situazioni di pericolo su strada e nei rapporti con l'utenza. Anche il comparto autostradale prevede piani di sviluppo specifici rivolti al personale operativo su strada e al personale viabilità.

II. **Incertezza del quadro normativo e regolamentare**
Il Gruppo FNM opera prevalentemente nel settore del Trasporto Pubblico Locale (TPL) ferroviario e automobilistico. Tale settore è caratterizzato da una notevole complessità normativa e regolamentare e, da oltre dieci anni, è oggetto di un processo di profonda e radicale trasformazione non sempre privo di incertezze interpretative ed applicative e, comunque, lungi dal considerarsi stabilizzato.

In data 15 febbraio 2016 è intervenuto, invece, il rinnovo al 31 ottobre 2060 della concessione in capo a FERROVIENORD, in data 21 dicembre 2022 è stato sottoscritto il nuovo Contratto di Servizio, con durata dal 1° gennaio 2023 al 31 dicembre 2027, in capo alla medesima società, mentre in data 28 luglio 2016 è stato sottoscritto il nuovo Contratto di Programma, con durata dal 28 luglio 2016 al 31 dicembre 2022, poi estesa al 31 dicembre 2027 con DGR del 14 dicembre 2020, secondo quanto già descritto precedentemente al paragrafo 6.2 "Infrastruttura ferroviaria".

Con riferimento al trasporto su gomma e, conseguentemente, alle attività di TPL del Gruppo tramite FNM Autoservizi S.p.A., pur nell'incertezza derivante dalla gestione in proroga delle concessioni per le province di Brescia e Varese al 31 dicembre 2023 ovvero alla data di presa in carico del servizio da parte del nuovo gestore e del Contratto di Servizio per la provincia di Como al 31 dicembre 2023 ovvero alla data di presa in carico del servizio da parte del nuovo gestore, il rischio della mancata assegnazione/rinnovo è condiviso dalla totalità dei concorrenti in quanto, in tale ipotesi, i costi del Gruppo si ridurrebbero per effetto delle previsioni normative di subentro del nuovo operatore nella fruizione dei mezzi e del personale.

Medesime considerazioni valgono con riferimento all'attività di TPL su gomma svolta da ATV S.r.l. a Verona e provincia, con contratto in scadenza a giugno 2019, attualmente in fase di proroga.

III. **Rischi connessi al mancato raggiungimento degli standard di qualità richiesti dall'utenza per il TPL**
Si rileva un parco autobus anziano che in alcuni casi non garantisce la disponibilità di sistemi automatici per l'incarrozzamento di persone diversamente abili, un comfort a bordo non idoneo per quanto riguarda il condizionamento e il numero. Il Gruppo ha in corso piani di rinnovamento della flotta degli autobus con l'introduzione di mezzi con i più alti standard di comfort per l'utenza.

IV. **Rischi legati alle politiche tariffarie e all'evoluzione del traffico**
Storicamente le aziende operanti nel TPL in Italia hanno avuto una dinamica tariffaria che non ha consentito alcun progressivo avvicinamento alle tariffe praticate in altri Stati Europei con il risultato che le tariffe attualmente in vigore, riconosciute dai Contratti di Servizio, si attestano su valori notevolmente inferiori rispetto alle tariffe internazionali.

La contrazione nella domanda di mobilità, anche in considerazione dell'evoluzione del contesto economico e dei cambiamenti nelle abitudini dei viaggiatori conseguenti alla crisi pandemica, il costo dei principali fattori produttivi in crescita ed un mancato adeguamento tariffario potrebbero costituire un rischio per il mantenimento della redditività dei contratti di servizio in essere.

I processi di gestione della programmazione del servizio e un'attenta gestione della dinamica dei costi consentono il mantenimento degli equilibri reddituali. Le società partecipate sono inoltre impegnate in contrattazioni con gli Enti concedenti per la revisione delle dinamiche tariffarie coerenti con le dinamiche dei costi.

V. **Aumento di eventi atmosferici estremi**
Il cambiamento climatico è posto da anni tra i rischi più significativi per la comunità globale dal World Economic Forum, nell'annuale "Global Risk Report", evidenziandone l'interconnessione con rischi sociali e geopolitici, come migrazioni di massa, pandemie e scarsità di risorse idriche. Il cambiamento climatico e il conseguente acutizzarsi di eventi atmosferici intensi possono portare al verificarsi di situazioni critiche per la continuità operativa del Gruppo, quali incendi nei depositi e nei magazzini, allagamenti di sale CED (Centro di Elaborazione Dati) e interruzione del servizio per frane e smottamenti. In tale contesto si rilevano svariate campagne di monitoraggio dei versanti per quanto riguarda il rischio idrogeologico, lo studio di soluzioni in cloud per le sale CED e l'implementazione di piani di continuità operativa.

VI. **Rischio connesso alla gestione e alla sicurezza dei dati**
Il biennio 2020-2021 è stato caratterizzato da un contesto particolare che ha richiesto un ricorso più esteso e prolungato al lavoro da remoto con un incremento del numero di partecipanti e della durata dei collegamenti. Questa situazione ha richiesto una particolare attenzione alle tecnologie utilizzate per garantire una continuità operativa in piena sicurezza e mitigare gli eventuali rischi introdotti dalle nuove forme di lavoro. Nel corso del 2022 è stato aggiornato il sistema antivirus al fine di allineare i sistemi di sicurezza alle migliori soluzioni disponibili sul mercato. In tale contesto è stata attivata per tutto il Gruppo una polizza assicurativa dedicata alla gestione dei rischi cyber.

VII. **Rischio connesso all'aumento dei costi delle materie prime e difficoltà di reperimento**
Per tale rischio si rimanda alla sezione relativa al conflitto bellico, si veda il capitolo "L'impatto generato dal conflitto Russia – Ucraina" a pagina 30.

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 39001:2012	ISO/IEC 27001:2013	ISO 37001:2016
FNM									•
FERROVIENORD		•	•	•					•
FNM Autoservizi	•	•	•	•	•	•	•		•
E-Vai									•
NORD_ING	•	•							•
ATV		•	•	•			•	•	•
La Linea		•	•	•		•	•		•
Martini Bus		•	•	•			•		
Malpensa Intermodale e Malpensa Distripark									•
Milano Serravalle-Milano Tangenziali (MISE)		•		•					
Trenord		•	•				•		•

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
ISO 37001	Sistemi di gestione per la prevenzione della corruzione

A dicembre 2022 è stato confermato il mantenimento della certificazione anticorruzione di Gruppo relativa alla UNI ISO 37001. Il perimetro di validità è stato esteso alla società controllata ATV S.r.l. Anche MISE ha intrapreso nel corso del 2022 il progetto di implementazione di un sistema di gestione anticorruzione secondo la norma UNI ISO 37001:2016, che porterà ad avviare il processo di certificazione dello stesso nel corso del 2023.

Per gli aspetti prettamente ferroviari e di sicurezza, il Sistema di Gestione Integrato (SGI) di FERROVIENORD ha ottenuto da ANSFISA l'Autorizzazione di Sicurezza per le linee della rete interconnesse con la rete ferroviaria nazionale incluse nell'Allegato A del Decreto Ministeriale 05/08/2016 (ramo Milano ad esclusione della tratta Malnate Olona - Confine italo/svizzero) e il Certificato di Idoneità all'Esercizio per le linee della rete funzionalmente isolate incluse nell'Allegato 1 del Decreto Ministeriale prot. n. 347 del 02/08/2019 (ramo Iseo). Dette autorizzazioni / certificazioni sono valide fino al 15/04/2023.

Il Sistema di Gestione Integrato (SGI) di FERROVIENORD è inoltre certificato anche per la manutenzione di tutte le tipologie di veicoli (mezzi d'opera) ai sensi del Regolamento di esecuzione (UE) n. 2019/779.

Nell'anno 2022 ANSFISA e gli altri Organismi di Certificazione hanno effettuato le relative attività di verifica, supervisione e monitoraggio per le certificazioni di rispettiva competenza.

Nell'anno 2022 ANSFISA ha effettuato un audit di follow up specifico sulla manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria (con particolare riferimento agli impianti di segnalamento, all'armamento e ai ponti) e un audit specifico sulla gestione della circolazione ferroviaria. Sempre nell'anno 2022 ANSFISA ha completato un ulteriore audit volto ad accertare il rispetto del quadro normativo applicabile al trasporto delle merci pericolose che era stato avviato alla fine dell'anno 2021.

In materia di salute e sicurezza[2], 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.

Nel corso del 2022 è stato realizzato il corso per la qualificazione degli auditor interni di MISE per lo schema di certificazione Prevenzione della Corruzione e si è attivata la ricerca di una risorsa per il potenziamento dell'Ufficio Sistemi di Gestione. Il responsabile del Servizio ESG della Società è auditor certificato negli schemi Qualità e Salute e Sicurezza sul Lavoro ed il responsabile dell'Ufficio Sistemi di Gestione è auditor certificato negli schemi Qualità, Salute e Sicurezza sul Lavoro e Ambiente.

Ad Aprile 2022, inoltre, MISE ha adottato le Linee Guida di ANSFISA per "l'adozione dei sistemi di gestione della sicurezza da parte dei gestori di strade ed autostrade" con il decreto direttoriale dell'Agenzia stessa. Le Linee Guida rappresentano un riferimento metodologico a supporto dei gestori stradali per la gestione delle attività di verifica, manutenzione e adeguamento delle reti di infrastrutture stradali. È stato inoltre proposto alla Direzione della società l'adozione del metodo per l'individuazione delle tratte omogenee lungo la rete autostradale in concessione, propedeutico alla successiva definizione delle tavole costituenti il "quaderno delle cantierizzazioni", quale linea guida per la posa dei cantieri sulle tratte di competenza. Al fine di definire la metodologia di classificazione, è stata analizzata la tratta autostradale Tangenziale Ovest di Milano, in entrambe le carreggiate con l'analisi dei dati dal punto di vista geometrico, del traffico e dell'incidentalità.

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



6.4. Compliance, etica e integrità

GRI 2-15
GRI 2-23
GRI 2-26
GRI 3-3

Nello svolgimento delle proprie attività operative il Gruppo FNM riconosce l'importanza di una condotta etica del business. L'attenta osservazione e rispetto delle regole contenute all'interno del Codice Etico e di Comportamento del Gruppo FNM consente infatti al Gruppo di mantenere un elevato livello di affidabilità nei confronti di tutti gli stakeholder. Viceversa, qualsiasi violazione di tali disposizioni e regole può generare un impatto negativo reputazionale e/o finanziario per il Gruppo.

Al fine di gestire al meglio la tematica della condotta responsabile del business, nel 2022 il Gruppo si è posto degli obiettivi in tale ambito, tra i quali:

I. una continua formazione in materia di D.Lgs. 231/01, Codice Etico, Politica Anticorruzione FNM per i propri dipendenti;

II. l'attività di due diligence anticorruzione sulle terze parti rilevanti per il Gruppo;

III. la chiusura entro 4 settimane, ove possibile, della fase istruttoria, finalizzata a verificare la fondatezza dei contenuti, relativa alle eventuali segnalazioni ricevute in conformità alla procedura Whistleblowing;

IV. la predisposizione del Piano di Audit Anticorruzione 2022 e l'esecuzione delle attività di audit.

IL CODICE ETICO E DI COMPORTAMENTO

Il Codice Etico e di Comportamento del Gruppo FNM (Codice Etico[3]), adottato dal CdA di FNM, 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 e nel Modello 231 di ogni società.

MODELLO 231 E ANTICORRUZIONE

Nei rapporti esterni con fornitori e subfornitori, il Gruppo FNM applica i principi contenuti nel Codice Etico e anche nel 2022 è continuata l'attività di "due diligence" rivolta alle terze parti. Tuttavia, in tale contesto va sottolineato che qualsiasi acquisto in capo alla Funzione Acquisti è validato dalla Funzione Compliance prima di proseguire con l'affidamento. Per garantire una maggiore trasparenza nella comunicazione, a maggio 2019 è stato approvato il Codice Internal Dealing che disciplina gli obblighi informativi e di comportamento relativi alle operazioni finanziarie.

3. Documento disponibile per consultazione al link: http://www.fnmgroup.it/it/codice-etico

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 FNM all'Organismo di Vigilanza (OdV) di ogni società del Gruppo, sia tramite e-mail che per posta fisica.

Inoltre, è possibile effettuare le segnalazioni attraverso il portale "whistleblowing" che si trova nella rete intranet aziendale. In tale contesto 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 FNM.

Nel corso dell'anno sono proseguiti i corsi di formazione e-learning, attraverso il portale Successfactors, in materia 231 e Codice Etico a disposizione di tutti i dipendenti del Gruppo FNM.

A dicembre 2022 è stato implementato il nuovo corso di formazione e-learning "Gestione dei rapporti con la PA" da svolgere obbligatoriamente da parte di tutti i dipendenti del Gruppo FNM.

Nel corso del 2022 sono pervenute 7 segnalazioni (su presunte violazioni del Codice Etico e della Politica Anticorruzione FNM) gestite dall'OdV della società interessata con il supporto della Funzione Internal Audit. Per quanto concerne la segnalazione riguardante FNM, la Funzione Compliance ha supportato la Funzione Internal Audit nella verifica di alcune circostanze ivi segnalate. La fase istruttoria, finalizzata a verificare la fondatezza o meno del contenuto delle predette segnalazioni, è stata completata entro 4 settimane dal ricevimento delle medesime e si è conclusa rivelando l'infondatezza delle segnalazioni.

PRIVACY E ADEGUAMENTI NORMATIVI

I Consigli di Amministrazione delle società hanno conferito, con apposita delibera, al Presidente o ad altro membro del Consiglio di Amministrazione, il potere di curare gli adempimenti in materia di privacy di cui al Regolamento (UE) 2016/679 (GDPR) e al DLgs n. 196/2003. Le Società E-VAI e FNMPAY hanno nominato un proprio Data Protection Officer (DPO), conferendo il relativo incarico ad un consulente esperto in materia di privacy. Nel corso del 2023, verrà nominato un DPO in FERROVIENORD e in FNM Autoservizi, conformandosi al Provvedimento del Garante del 29.04.2021 n.186.

In ambito privacy, la Funzione Compliance di FNM ha svolto una funzione di consulenza per il Gruppo e le società controllate. In particolare, all'interno della Funzione, si conferma l'individuazione di un Privacy Officer, con funzione di supporto al sistema di gestione della privacy. Il Responsabile di ogni Direzione 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 attività svolte, comprese le attività svolte in service per le altre società.

Nel corso del 2022 a tutto il personale, ai componenti del Consiglio di Amministrazione, del Collegio Sindacale e dell'Organismo di Vigilanza di FNM e delle controllate, è trasmessa con cadenza trimestrale una newsletter Compliance, in cui è presente un approfondimento in materia di privacy, con evidenza delle novità legislative, dei provvedimenti del Garante per la protezione dei dati personali e delle sentenze più rilevanti. La formazione in modalità e-learning in materia Privacy è obbligatoria per tutti i dipendenti e disponibile nel portale aziendale Successfactors.

Il Privacy Officer effettua un aggiornamento continuo in ambito privacy attraverso la partecipazione a corsi di formazione tematici, la consultazione del sito del Garante della Privacy, l'iscrizione alla newsletter del citato Garante e l'iscrizione al sito Federprivacy e relativa newsletter.

Per ogni segnalazione è stato attivato un canale specifico: privacy@fnmgroup.it, indicato anche nelle informative ex art. 13 del GDPR sul trattamento dei dati personali.

È stata inoltre attivata, nella sezione "Documenti Aziendali" della Intranet SPAZIOFNM, l'Area Privacy che contiene la documentazione rilevante in materia di trattamento dei dati personali, di cui è stata data apposita comunicazione sulla stessa intranet.

CONFLITTI DI INTERESSE

Intento del Gruppo FNM è quello di garantire che le decisioni a qualsiasi livello siano prese nell'esclusivo interesse societario e che non vengano influenzate da interessi o relazioni private. Al fine di prevenire o, ove ciò non sia possibile, attenuare possibili conflitti di interesse, all'interno del Gruppo viene assicurata una segregazione dei compiti e delle responsabilità tra le diverse unità organizzative o all'interno delle stesse, in modo da evitare che attività incompatibili risultino concentrate sotto responsabilità comuni. L'applicazione di tale principio è attuata in relazione alla natura delle attività e al grado e tipologia di rischio associato all'attività medesima, evitando inefficienze organizzative. Il SCIGR di FNM contribuisce difatti ad assicurare la necessaria separazione tra le funzioni operative e quelle di controllo ed è strutturato in modo da evitare o ridurre al minimo le situazioni di conflitto di interesse nell'assegnazione delle competenze tra le varie funzioni.

All'interno della Relazione di Corporate Governance è inoltre indicato il numero di incarichi di amministratore o sindaco ricoperti dal soggetto interessato in altre società quotate in mercati regolamentati, anche esteri, in società finanziarie, bancarie, assicurative o di rilevanti dimensioni.

Nell'ambito della gestione del rischio corruttivo da parte di **MISE**, nel corso del 2022 e a seguito della rimozione della Funzione Responsabile di trasparenza e anticorruzione (RPCT), la Responsabile della Funzione Internal Auditing della Società ha offerto la propria consulenza relativamente alle attività propedeutiche all'ottenimento della certificazione ISO 37001, trasmettendo altresì ai colleghi dei Sistemi di Gestione tutta la documentazione predisposta in passato dal RPCT e restando a disposizione del gruppo di lavoro dedicato. Inoltre, la Funzione Internal Auditing ha aggiornato la Parte generale e le Parti Speciali del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo (MOGC) alla luce dei nuovi reati di cui al D.lgs n. 231/01.
Nel corso del 2022, sono stati svolti diversi audit straordinari su processi sensibili e la Funzione Internal Auditing ha fattivamente collaborato con gli owner al fine di individuare le necessarie misure di mitigazione ed eventuali nuovi presidi. È proseguito inoltre il monitoraggio del Piano di Azione delle attività ritenute necessarie nel corso del Risk Assessment generale del 2021, ed è stato pianificato un ulteriore risk assessment per il 2023. Nel contempo, periodici sono i confronti con la Funzione del Risk Manager, in un'ottica di potenziamento della cultura del controllo integrato.

ATV possiede, tra le funzioni societarie, la figura del Data Protection Officer, in conformità all'art. 37 del GDPR (Reg. UE 679/2016), che risulta essere Certificato UNI 11697:2017 Cepas. Tale Certificazione è stata rinnovata nel corso del 2022, ed è stato altresì adottato dal CDA il MOP (Modello Organizzativo Privacy) ed alcune procedure correlate. La società ha proseguito nel 2022 con il percorso di formazione sul Modello 231, GDPR e whistleblowing al personale neo assunto. Per quanto attiene alla normativa anticorruzione, nel corso del 2022 ATV ha iniziato un percorso per ottenere la certificazione di Gruppo 37001; inoltre, in ottica di miglioramento, ha rivisto molte delle procedure interne e adottato la Politica Anticorruzione ed il Codice di Comportamento del Gruppo FNM. A fine dell'anno la società ha formalizzato l'ufficio Compliance, per quanto concerne le aree di gestione degli appalti, privacy, modello 231, anticorruzione, ambiente e sicurezza, il quale si interfaccerà con l'ufficio compliance di FNM, mantenendo tutte le buone prassi già esistenti in materia. Nel corso dell'anno, inoltre, è stato avviato un percorso rivolto alla digitalizzazione di ATV con un focus specifico sui servizi rivolti all'utenza.

In data 14 giugno 2022, è stato riconfermato dall'AGCOM il **Rating di Legalità** di **La Linea**, con il mantenimento della terza stelletta, ottenuta l'anno precedente; nel corso 2022 è stata effettuata con regolarità la formazione in materia per tutti i neo assunti, con contestuale sottoscrizione da parte degli stessi della "Dichiarazione di Conformità" per presa visione e condivisione della Politica Aziendale Integrata, del Codice Etico e del Manuale di Compliance e Politica Anticorruzione. A settembre 2022 è stata revocata l'scrizione della società nella White List della Prefettura di Venezia, in quanto concessa nel 2020 per errore della Prefettura medesima. L'iscrizione nella White List infatti non riguarda le società che, come La Linea, effettuano solo trasporto di persone. Nell'ambito della certificazione ISO 37001, a fine novembre 2022 è stato superato con esito positivo l'audit dell'Ente Certificatore e si conferma anche per il 2023 la formazione del personale finalizzata al mantenimento della consapevolezza dell'etica e integrità del business e della gestione del rischio.


FERROVIE
NORD MILANO
ARRIVI
COMO LAGO

CAPITOLO 7.

Il valore condiviso dal Gruppo FNM

7.1. Il capitale finanziario

Il Percorso di Sostenibilità di FNM → Highlights

Valore economico
distribuito

556,3 **milioni di euro**

Contributi
ricevuti dalla **PA**

229,5 **milioni di euro**

Procedimenti di gara
di FNM avviati e soggetti al rispetto dei **criteri ESG**

74%

Aggiornamento del Tax Risk Universe

Composto da:

186 **Scenari**



IL REGOLAMENTO EUROPEO SULLA TASSONOMIA DELLE ATTIVITÀ ECONOMICHE ECOSOSTENIBILI

In linea con l'obiettivo di neutralità climatica al 2050, l'Unione Europea mira a sostenere una crescita economica equilibrata e un alto livello di tutela e miglioramento della qualità dell'ambiente.

Per il raggiungimento di questo scopo, l'UE intende canalizzare gli investimenti verso imprese private e altri soggetti giuridici le cui attività possano considerarsi ecosostenibili.

È in questo contesto che si istituisce il sistema di classificazione o **"tassonomia"** delle attività ecosostenibili nel quale vengono definiti i criteri di vaglio tecnico per determinare se un'attività economica può considerarsi ecosostenibile. Nello specifico, la tassonomia classifica le attività economiche che possono essere potenzialmente allineate con i sei obiettivi ambientali definiti dall'Unione Europea:

I. **Mitigazione dei cambiamenti climatici**
II. **Adattamento ai cambiamenti climatici**
III. Uso sostenibile e protezione delle acque e delle risorse marine
IV. Transizione verso un'economia circolare
V. Prevenzione e riduzione dell'inquinamento
VI. Protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi

Ad oggi, la **normativa ha definito criteri di vaglio tecnico per i primi due obiettivi** e su questi richiede una risposta chiara e precisa alle società finanziarie e non finanziarie che rientrano nell'elenco delle attività economiche ammissibili dal Regolamento. A seguito della prima applicazione del Regolamento per l'esercizio 2021, alle società non finanziarie è richiesto nel 2022 di rendicontare, oltre alla quota di attività *"eligible"*, anche la quota di attività sostenibili (cd. *"aligned"*). In conformità con il suddetto Regolamento, un'attività *"eligible"* può considerarsi anche *"aligned"*, qualora soddisfi i seguenti criteri:

- i criteri di vaglio tecnico descritti negli Atti Delegati, i quali consentono di determinare le condizioni per cui un'attività economica contribuisce in modo sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici o all'adattamento ai cambiamenti climatici;
- i criteri "DNSH" – *Do Not Significant Harm*, i quali accertano se l'attività economica non arreca un danno significativo a nessuno degli altri obiettivi ambientali.

Il Regolamento richiede inoltre il rispetto delle Garanzie minime di salvaguardia (*"Social Minimum Safegards"*). L'organizzazione, in questo caso, deve dare prova attraverso le procedure attuate di garantire il rispetto dei principi nei seguenti ambiti di applicazione: diritti umani, corruzione, fiscalità e concorrenza.

NOTA METODOLOGICA

In linea con l'approccio metodologico seguito lo scorso anno dal Gruppo FNM, il processo è stato articolato principalmente in due fasi. La prima fase ha consentito l'analisi normativa e la contestualizzazione della Tassonomia ai diversi segmenti operativi in cui il Gruppo opera. Mentre, la seconda ha permesso, nell'ambito del settore "6. Trasporti", di identificare le attività economiche che ricadono nei principali ambiti di operatività del Gruppo (Infrastruttura ferroviaria, Mobilità passeggeri su gomma, Autostrada). Si è poi proceduto ad un'attenta analisi delle attività *"eligible"* per accertare il rispetto dei criteri di vaglio tecnico, i criteri "DNSH" e le "*Social Minumum Safeguards*".

Si precisa che ai fini del calcolo sono stati neutralizzati gli effetti contabili derivanti dall'applicazione dell'IFRIC 12[1] con riferimento ai beni in concessione relativi ai segmenti Infrastrutture ferroviarie e Autostrade.

Va inoltre segnalato che al fine di procedere alla razionalizzazione della propria operatività nell'ambito dei servizi di trasporto pubblico su autobus, in data 20 luglio 2022 il CdA di FNM ha deliberato di cedere le quote azionarie della società La Linea S.p.A.. In linea con il principio contabile IFRS 5, tutte le attività della società in dismissione sono state riclassificate secondo tale principio e pertanto non considerate in merito al KPI dei CapEx.

A conclusione di tali analisi, si riscontra la presenza di un livello di rispetto dei criteri di vaglio tecnico elevato. Nella valutazione dei criteri "DNSH" e delle richieste relative alle "*Social Minimum Safeguards*", si registra che molti presidi sono stati formalizzati all'interno di politiche e procedure e sono stati messi a terra tramite azioni specifiche[2]. Tuttavia, al fine di garantire il massimo rispetto del Regolamento 852/2020 sulla Tassonomia, il Gruppo ritiene opportuno svolgere ulteriori approfondimenti circa la valutazione delle proprie attività *"aligned"*.

1. IFRIC (International Financial Reporting Interpretations Committee) è un comitato che controlla periodicamente l'applicazione dei principi suggerendovene la corretta interpretazione e propone il trattamento più appropriato nei casi non trattati dai principi stessi. L'IFRIC 12 fornisce le linee guida da seguire per la contabilizzazione da parte dei concessionari degli accordi relativi ai servizi in concessione dati dal pubblico al privato.
2. La descrizione di tali presidi è disponibile all'interno del presente documento ai paragrafi: 5.2 Politiche del Gruppo, 6.4 Compliance, etica e integrità e 7.1 Approvvigionamento sostenibile.

Con riferimento all'informativa ai sensi dell'art. 8, paragrafi 6 e 7 del Regolamento delegato (UE) 2021/2178 che prevede l'utilizzo dei modelli forniti nell'Allegato XII per la comunicazione delle attività legate al nucleare e ai gas fossili, si precisa che sono stati omessi tutti i modelli in quanto non sono rappresentativi delle attività della società.

I risultati di tali valutazioni sono illustrati sinteticamente nella tabella di seguito indicata e, in maniera esaustiva nelle tabelle presenti in Appendice che rispettano i template forniti dall' Allegato II del Regolamento UE 2021/2178.

Attività economiche ammissibili del Gruppo FNM al 31.12.2021

KPI	Totale (000/€)	Attività "elegibile"*	Attività "aligned"*	Attività non "eligibile"*
Fatturato	597,52	90,8%	0%	9,12%
CapEx	637,45	87,98%	0%	12,02%
OpEx	92,18	94,97%	0%	5,03%

* Le % sono calcolate rispetto al Totale

1. KPI del fatturato

Il fatturato del Gruppo FNM è da ritenersi in larga misura riconducibile ad attività economiche "ammissibili". Tra queste, le principali risultano essere:

- i ricavi "ammissibili" del segmento **Ro.S.Co. & Services** sono riferiti principalmente ai ricavi da noleggio di materiale rotabile che ricadono nell'ambito delle attività economiche "6.1. Trasporto ferroviario interurbano di passeggeri" e "6.2. Trasporto ferroviario di merci";
- i ricavi "ammissibili" del segmento **Infrastruttura ferroviaria** sono riferiti principalmente a ricavi per la gestione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria che ricadono nell'ambito dell'attività economica "6.14 Infrastrutture per il trasporto ferroviario";
- i ricavi "ammissibili" del segmento **Mobilità passeggeri su gomma** sono riferiti principalmente alla vendita di biglietti e abbonamenti per il TPL che ricadono nell'ambito dell'attività economica "6.3 Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada";
- i ricavi "ammissibili" del segmento **Autostrade** sono riferiti a corrispettivi da pedaggio e ricavi accessori che ricadono nell'ambito dell'attività economica "6.15 Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico a basse emissioni di carbonio[3].

Il denominatore del KPI è costituito dai ricavi consolidati dell'esercizio 2022 così come indicati nella "Nota 33 Ricavi delle vendite e delle prestazioni", "Nota 34 Contributi" e "Nota 36 Altri proventi" all'interno della Relazione Finanziaria annuale al 31 dicembre 2022.

2. KPI delle spese in conto capitale

La quota di attività economiche "ammissibili" con riferimento alle spese in conto capitale si riferisce principalmente agli investimenti direttamente correlati ai suddetti ricavi "ammissibili".

Il denominatore del KPI è costituito dalla somma degli incrementi lordi contabilizzati nell'esercizio 2022 con riferimento a immobilizzazioni materiali di proprietà, diritti d'uso e immobilizzazioni immateriali, così come indicati nella "Nota 6 Immobili, impianti e macchinari", "Nota 7 Attività immateriali", "Nota 9 Diritto d'uso" della Relazione Finanziaria annuale al 31 dicembre 2022.

3. KPI delle spese operative

Le spese operative del Gruppo ritenute "ammissibili" fanno riferimento ai costi diretti strettamente connessi alle attività economiche "ammissibili" considerate nel calcolo dei KPI del fatturato e degli investimenti.

3. Le FAQs pubblicate dalla Commissione Europea in data 2 febbraio 2021 chiariscono che la dicitura "a basse emissioni di carbonio" non è rilevante ai fini della valutazione dell'"ammissibilità" quanto piuttosto delle verifiche in ottica di allineamento (ref. FAQ 9).

LE FONTI DI FINANZIAMENTO: PUBBLICA AMMINISTRAZIONE E AZIONISTI

GRI 2-1
GRI 2-6
GRI 201-4

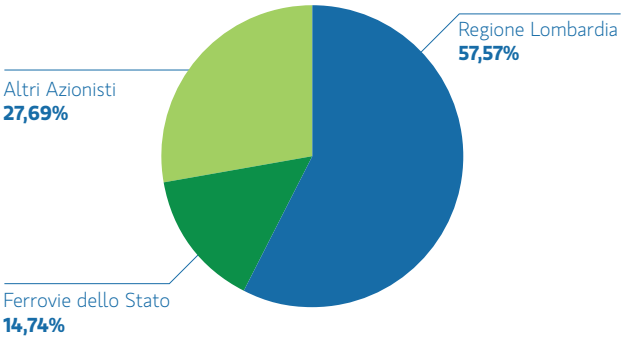
La rappresentazione della relazione che intercorre tra FNM e la Pubblica Amministrazione consente di ritrarre fedelmente l'identità e le peculiarità insite nel Gruppo. Di seguito, sono riportati i principali contributi ricevuti dalla Pubblica Amministrazione (P.A.) dal 2022 al 2020.

Milioni di €	2022	2021	2020
Contributi Ricevuti dalla PA	€ 229,5	€ 248,6	€ 170

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 sul mercato Euronext Milan (EXM, ex Mercato Telematico Azionario - MTA) organizzato e gestito da Borsa Italiana.

Azionisti del Gruppo al 31 dicembre 2022



Nel 2022, FNM ha consolidato il suo rapporto con le agenzie di rating Fitch e Moody's che attribuiscono rispettivamente un rating BBB e Baa3 con outlook stabile a FNM in qualità di emittente, al Programma EMTN e al Prestito Obbligazionario da 650 milioni di Euro. La Società ha ribadito l'impegno di mantenere un rating investment grade, alla base della volontà di perseguire obiettivi di crescita sostenibile.

Per il 2023 FNM conferma il proprio impegno e mira a migliorare e ampliare il dialogo con la comunità finanziaria promuovendo occasioni di incontro e confronto con il top management, sia a livello nazionale sia internazionale.

FNM nei rating di Sostenibilità

Gli investitori sono sempre più attivi sul tema dell'investimento responsabile e i rating ESG rappresentano un elemento fondamentale utilizzato dalla comunità finanziaria per indirizzare le proprie decisioni d'investimento verso le società che presentano minori rischi e maggiori opportunità in ambito Ambientale, Sociale e di Governance (ESG). I rating ESG sono elaborati da agenzie specializzate che raccolgono informazioni da fonti pubbliche e richiedono alle aziende la compilazione di questionari di valutazione. In questo ambito, al fine di ottenere una valutazione esterna indipendente sulla perfomance di sostenibilità basata su una strutturata e validata procedura di assessment, nel 2022 FNM ha ottenuto due rating solicited con le agenzie di rating selezionate Sustainalytics e CDP (area di indagine Clima). In particolare, nel mese di luglio Sustainalytics, ha attribuito a FNM un ESG rating di 7,4. FNM si colloca così tra le prime 50 società top rated da Sustainalytics in tutto il mondo (circa 15.000) ed al 4° posto tra le 171 entità attive nel settore delle infrastrutture di trasporto, grazie alla valutazione positiva della gestione del rischio riguardo la sostenibilità dei servizi, le relazioni con la comunità, la salute e la sicurezza sul lavoro e l'anticorruzione. Sustainalytics ha ritenuto che il rischio residuo non gestito sia trascurabile. Quanto all'ESG rating assessment condotto da parte di CDP, FNM ha optato per il primo anno di valutazione di mantenere il rating riservato.

TRASPARENZA FISCALE

GRI 207-1
GRI 207-2
GRI 207-3
GRI 207-4

FNM, in linea con la propria strategia di sostenibilità, agisce secondo i valori di onestà e integrità nella gestione dell'attività fiscale, essendo consapevole che il gettito derivante dai tributi costituisce una delle principali fonti di contribuzione allo sviluppo economico e sociale del Paese in cui la Società opera.

Il Consiglio di Amministrazione approva la Strategia Fiscale e ne garantisce l'applicazione, assumendosi in tal modo la funzione e la responsabilità di guidare la diffusione di una cultura aziendale improntata ai valori della onestà e integrità e al principio di legalità. A tal fine si avvale del supporto delle funzioni di controllo interno e della Funzione Finanza, Fiscalità e Assicurazioni (Direzione Finanza e Sviluppo) per garantire la compliance alla normativa tributaria, assicurando la tempestiva rilevazione e valutazione dei rischi fiscali e svolgendo un ruolo di indirizzo, coordinamento e controllo sul Tax Control Framework delle entità del Gruppo.

FNM considera le imposte come una variabile di costo dell'attività d'impresa, che, come tale, deve essere gestito, anche attraverso l'individuazione delle soluzioni più efficaci per l'ottimizzazione del carico fiscale, nel rispetto del principio di legalità, con l'obiettivo di salvaguardare il patrimonio sociale e di perseguire l'interesse primario della creazione di valore per gli azionisti in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo.

Nel corso del 2022 si è provveduto ad aggiornare il Tax Risk Universe predisposto nel 2021 e composto da 186 rischi identificati e misurati sulla base dell'impatto fiscale, economico e finanziario.

È inoltre in elaborazione la revisione della struttura di governance con particolare riferimento al ruolo del Tax Risk Manager.

Il Gruppo FNM mantiene un comportamento orientato al rispetto delle norme fiscali applicabili, interpretate in modo conforme ai principi dell'ordinamento tributario e alla ratio ispiratrice delle norme, al fine di garantire una gestione responsabile del rischio fiscale. Ciò con l'obiettivo ultimo di contemperare in modo efficiente ed efficace l'obiettivo di soddisfare gli interessi legittimi di tutti gli Stakeholders con il rispetto della legge e la tutela degli interessi della collettività.

In qualità di impresa, FNM ha l'obbligo verso gli azionisti e gli stakeholders di non pagare più imposte di quante siano dovute per legge, assicurando in ogni caso il raggiungimento del legittimo risparmio di imposta e dei vantaggi fiscali non indebiti.

Nel 2022 FNM ha completato le attività di predisposizione di:

- una "**Tax Strategy**": documento di indirizzo in cui sono identificati gli obiettivi aziendali in relazione alla variabile fiscale, la propensione al rischio della Società, l'architettura del TCF e il grado di coinvolgimento degli organi apicali nelle decisioni di pianificazione fiscale.
- un "**Tax Compliance Model**": documento operativo contenente la descrizione delle fasi in cui è composto il processo di Tax Risk Management (pianificazione, identificazione e valutazione dei rischi, trattamento dei rischi, monitoraggio dei rischi, piani di azione e reporting) e degli strumenti utilizzati.

Si è inoltre provveduto a presentare all'Agenzia delle Entrate apposito "Interpello nuovi investimenti" ai sensi dell'articolo 2 del decreto legislativo 14 settembre 2015, n. 147 per poter accedere su base volontaria al regime della "Cooperative compliance". L'interpello è stato accolto in data 4 agosto 2022.

La politica fiscale del Gruppo FNM è dunque caratterizzata da un forte orientamento al controllo del rischio fiscale e alla compliance, coerentemente con quanto previsto dalla legislazione vigente e dalla migliore prassi nazionale e internazionale. La gestione della variabile fiscale è improntata ad un approccio di tipo proattivo, piuttosto che reattivo, in accordo con i principi etici del Gruppo. La finalità di tale approccio consiste nel delineare le modalità con cui il rischio fiscale deve essere rilevato, misurato, gestito e controllato in maniera efficace, allo scopo di:

I. preservare gli interessi primari del Gruppo;
II. massimizzare, se possibile, le opportunità di sviluppo;
III. raggiungere la compliance fiscale.

Rendicontazione delle imposte versate

	2022	2021	2020
Gruppo FNM			
Attività materiali diverse da disponibilità liquide e mezzi equivalenti	1.782.267 €	1.576.672 €	892.367 €
Imposte sul reddito delle società versate sulla base del criterio di cassa	18.122 €	14.810 €	12.130 €
Imposte sul reddito delle società maturate sugli utili/perdite	28.270 €	17.143 €	3.673 €

Si segnala che i dati 2021 riportati nella tabella sopra si differenziano rispetto a quelli pubblicati nel precedente Bilancio di Sostenibilità-DNF poiché sono state incluse nel calcolo anche le società MISE e MISE Engineering, entrate a perimetro a febbraio 2021.

IL VALORE ECONOMICO GENERATO E DISTRIBUITO

GRI 2-6
GRI 201-1

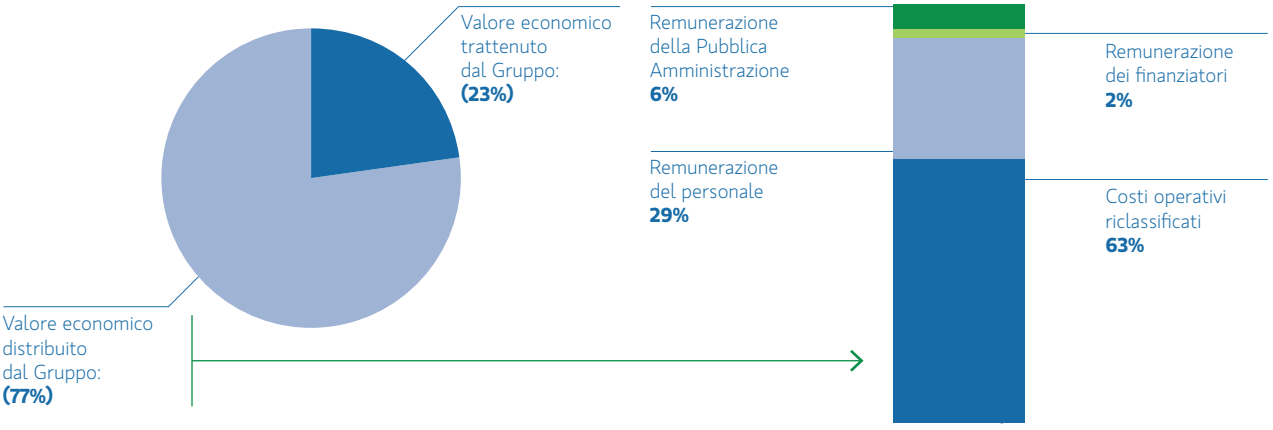
La creazione di valore economico è di estrema importanza per il Gruppo, in quanto gli consente di garantire una **sostenibilità di lungo periodo e la possibilità di investire con regolarità** in un'ottica di miglioramento continuo. Nel 2022 il valore economico generato è stato pari a 717,5 milioni di Euro. 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.

Nello specifico il valore economico distribuito dal Gruppo ai propri stakeholder ammonta a circa 556,3 milioni di Euro.

Consapevole del proprio ruolo sul territorio, il **Gruppo FNM** nel 2022 ha donato circa 500 migliaia di Euro per le **comunità locali**. Le **donazioni** sono state indirizzate principalmente ad organizzazioni no-profit e alla comunità locale per iniziative di natura sociale e culturale. Una quota delle donazioni, circa il 35%, è stata anche destinata ad associazioni di carattere sportivo. Con riferimento al mondo associativo, il Gruppo ha sostenuto lo sviluppo delle **associazioni** a cui aderisce sia attraverso la propria quota associativa sia attraverso contributi a titolo volontario, per un totale di oltre 880 migliaia di Euro.



I PRINCIPALI INVESTIMENTI

GRI 3-3
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[4] 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 sono entrati gradualmente in servizio a partire dal 2020. Conseguentemente la flotta prevista dal programma di rinnovamento passa da 161 a 176 treni. A questi si aggiunge lo stanziamento deliberato da Regione Lombardia di 351 milioni di Euro per l'acquisto di altri 46 treni (26 Caravaggio alta capacità per il servizio aeroportuale - di cui 16 a 4 casse e 10 a 5 casse e 20 Donizetti media capacità) entro il 2025. Questo investimento si aggiunge al programma di rinnovamento della flotta già in corso per un totale di 222 nuovi treni.

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

Il dettaglio dello stato delle consegne è presentato nel paragrafo Ro.S.Co. & Services nel capitale produttivo e intellettuale nella tabella "Caratteristiche del nuovo materiale rotabile su ferro".

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.

4. L'Allegato A, parte prima, della Delibera del 24 luglio 2017 - n. X/6932, definisce il quadro delle risorse per un importo complessivo di euro 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.

IL GRUPPO FNM INSIEME A TRENORD NEL PROGETTO H2ISEO

Il Gruppo FNM ha sviluppato importanti progettualità legate alla transizione energetica ed ecologica, con particolare riferimento ai progetti H2iseO, relativo alla mobilità ferroviaria ed al trasporto pubblico locale su gomma, e SerraHydrogenValle, relativo alla mobilità stradale. Entrambi i progetti sono coerenti con le previsioni del PNRR ed in particolare delle misure M2C2 Investimento 3.3 (Sperimentazione dell'idrogeno per il trasporto stradale) e M2C2 Investimento 3.4 (Sperimentazione dell'idrogeno per il trasporto ferroviario).

H2iseO ITALIAN HYDROGEN VALLEY
un progetto di FNM FERROVIENORD TRENORD

"H2iseO Hydrogen Valley: una catena del valore industriale italiana basata sull'idrogeno per un sistema di mobilità sostenibile in Valcamonica, patrimonio mondiale dell'UNESCO, lungo la linea ferroviaria non elettrificata Brescia-Iseo-Edolo.

Il progetto **"H2iseO Hydrogen Valley"** è un progetto realizzato da FNM, FERROVIENORD e Trenord, che mira a decarbonizzare i servizi di trasporto pubblico e a favorire la transizione verso un sistema di trasporti più sostenibile. Il progetto è un primo passo nella strutturazione di un sistema di mobilità a zero emissioni, nonché un primo passo nell'introduzione di un sistema economico basato sull'idrogeno. Si sviluppa nell'area della Valcamonica, patrimonio mondiale dell'UNESCO, importante valle prealpina industriale della Lombardia orientale e via d'accesso alle Olimpiadi invernali di Milano–Cortina del 2026.

Il progetto prevede l'introduzione di flotte alimentate a idrogeno ed in particolare di 14 treni e 40 autobus. La flotta di 14 convogli consentirà la completa decarbonizzazione della linea ferroviaria Brescia–Edolo (in Valcamonica), ora servita da una flotta di 14 convogli diesel. La flotta di 40 autobus permetterà invece la decarbonizzazione di parte del servizio di autobus in Valcamonica come progetto pilota nella zona.

Un primo impianto di produzione, stoccaggio e distribuzione di idrogeno è previsto a Iseo, con tecnologia Steam Methane Reforming (SMR) a partire da biometano e "cattura della CO_2", con una capacità produttiva di circa 1.400 KgH2 / giorno.

Un secondo (e terzo) impianto di produzione, stoccaggio e distribuzione di idrogeno sono previsti ad Edolo e/o Brescia, con tecnologia elettrolisi, con una capacità produttiva di circa 1.400 KgH2 / giorno.



L'investimento totale è stimato in circa 300 milioni di Euro, di cui oltre 165 milioni di Euro per i treni. FNM ha contrattualizzato nel dicembre 2020 un Accordo Quadro con Alstom per 30 convogli bidirezionali alimentati a idrogeno e sottoscritto il primo Contratto Applicativo per la fornitura di 6 convogli con la consegna del primo convoglio per le corse di prova nel 2023; l'avvio del servizio commerciale è previsto nella prima metà del 2024 con la messa in servizio di 6 treni a idrogeno. L'intero progetto sarà completato entro il 2025.

FNM ha sottoscritto anche Memorandum of Understanding con alcuni dei principali player del settore energetico e dell'idrogeno (A2A, Enel Green Power, ENI, Sapio e SNAM).

Dopo l'aggiudicazione da parte di FNM, A2A e SNAM di un finanziamento pari complessivamente a 4,4 milioni di Euro nell'ambito del programma Innovation Fund Small Scale (IFSS) finanziato dalla Commissione Europea per la produzione di idrogeno verde a partire da energia prodotta attraverso la termo-utilizzazione dei rifiuti destinato ai settori della mobilità, dell'industria e della logistica, nel 2022 è stato autorizzato, a valle della Conferenza dei Servizi indetta da Regione Lombardia l'impianto di produzione, stoccaggio e distribuzione di idrogeno di Iseo e sono stati avviati i lavori per l'impianto di manutenzione dei treni a idrogeno di Rovato.

Il **progetto "SerraHydrogenValle"** prevede la realizzazione della prima rete completa in Italia di stazioni di rifornimento stradali a servizio del traffico veicolare leggero e pesante, abilitando la transizione all'alimentazione a idrogeno.

Il progetto prevede la realizzazione di 5 impianti di rifornimento di idrogeno (HRS):

- 2 lungo la A7 Milano-Genova a Tortona (AL), uno per direzione;
- 2 in Tangenziale Est Milano a Carugate (MI), uno per direzione;
- 1 in Tangenziale Ovest Milano a Rho (MI), in direzione sud.

In una fase successiva il progetto consentirà anche la possibile realizzazione di un campo fotovoltaico per la produzione di energia elettrica green collegato a un elettrolizzatore per la produzione di idrogeno da fonti rinnovabili.

I 5 impianti di rifornimento sorgeranno su aree parte della concessione di Milano Serravalle - Milano Tangenziali, oggi dismesse, e precedentemente destinate ad area di servizio (Carugate e Rho) o stazione di esazione (Tortona), di fatto senza quindi utilizzare nuove aree. Il progetto prevede l'implementazione delle stazioni entro il 2025.

Il progetto è modulare e permette l'implementazione progressiva (secondo l'evoluzione della domanda di idrogeno e delle nuove tecnologie, fornendo un progetto all'avanguardia) in termini di numero di stazioni di rifornimento di idrogeno sulla rete e di capacità (quantità di idrogeno).

Nel corso del 2022, il progetto ha ottenuto, nell'ambito del programma Europeo CEF Transport - Alternative Fuels Infrastructure Facility (AFIF), un finanziamento pari a 13,7 milioni di Euro e sono stati completati i percorsi autorizzativi (Conferenza dei Servizi) per gli impianti di Tortona.

RO.S.CO. & SERVICES

Gli investimenti FNM nel corso del 2022 come Ro.S.Co includono l'entrata in servizio del secondo lotto di 4 elettrotreni interoperabili TILO e dell'autorizzazione per la circolazione in Italia dei 5 convogli già circolanti ma solo in Svizzera.

Altra importante commessa in corso riguarda il 1° Contratto Applicativo per la fornitura di n. 6 convogli a idrogeno (HMU) per un valore complessivo di 70,8 Milioni di Euro.

Proseguono le attività di adeguamento antincendio e revamping di 25 convogli della flotta TAF di FNM. La commessa vale ca. 38 milioni di Euro. Nel 2022, a seguito dell'ammodernamento del TAF 22, è stata rilasciata da ANSFISA l'AMIS aggiornata della nuova testa di serie dei convogli TAF che sono stati ridenominati R-TAF.

Per completare il programma di ammodernamento è stata anche avviata la fornitura dei nuovi sedili della flotta R-TAF ad opera di C&G KIEL ITALIA S.r.l. per un investimento totale di circa 5 milioni di Euro. L'intervento prevede il riciclo dei materiali delle attuali sedute e la loro rigenerazione per i nuovi sedili.

Alla fine del 2022 risultano ammodernate altre 4 delle 14 locomotive Diesel DE520 di FNM. Ad oggi quindi risultano adeguate 9 locomotive. Nel corso del 2023 è previsto l'adeguamento di altre 3 Locomotive.

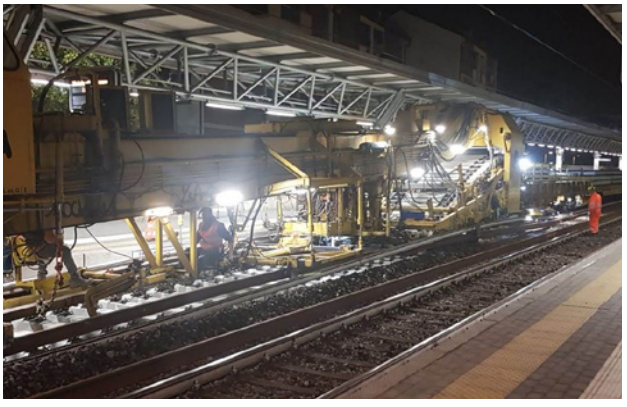
Anche nel corso del 2022, le commesse hanno registrato ritardi attribuiti dai costruttori agli effetti della crisi ucraina e alle conseguenti difficoltà di approvvigionamento materiali. FNM, FERROVIENORD e Trenord hanno mantenuto un dialogo costante con i fornitori per ridurre i tempi di attesa e il protrarsi dei ritardi.

INVESTIMENTI SULLA RETE

Gli investimenti effettuati sulla rete ferroviaria sono frutto della programmazione condivisa fra Regione Lombardia e FERROVIENORD, attraverso la stipula di un apposito **Contratto di Programma** 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 alcuni aggiornamenti (DGR n. 7645 del 28 dicembre 2017, DGR n. 383 del 23 luglio 2018 e DGR n. XI/2054 del 31 luglio 2019, DGR n. 4010 del 14 dicembre 2020, DGR n. 5589 del 23/11/2021, DGR n. n. 6047 del 01 marzo 2022 e DGR n. 7328 del 14 novembre 2022) che hanno confermato la programmazione dei potenziamenti infrastrutturali, necessari per garantire lo sviluppo del servizio.

Il totale degli investimenti con fondi pubblici sulla rete nell'esercizio 2022 è stato di 62,8 milioni di Euro e ha riguardato principalmente interventi di ammodernamento e potenziamento dell'infrastruttura riferiti principalmente al rinnovo dell'armamento nelle tratte Saronno-Como, Saronno-Bovisa e Saronno-Malnate, al potenziamento della tratta ferroviaria Milano Affori-Varedo, alle opere sostitutive di Passaggi a Livello, al rinnovo dei sistemi di segnalamento con ACC-M, agli interventi di adeguamento delle stazioni e manutenzione straordinaria impianti (SSE, TVCC) e al progetto "H2IseO".



INVESTIMENTI SULLA RETE AUTOSTRADALE

Tra i principali investimenti previsti nel Piano Economico Finanziario per il 2022 rientrano le opere di seguito riportate:

- i completamenti delle complanari rientranti nella riqualifica della ex SP 46 Rho Monza;
- i lavori di manutenzione straordinaria del viadotto sul Fiume Po in carreggiata nord;
- il rifacimento delle barriere integrate sulla Autostrada A7 Milano Serravalle in prossimità di Zerbolò;
- i lavori di difesa spondale in sponda idrografica destra del Fiume Po, sempre sulla A7 Autostrada A7 Milano Serravalle.

Nel 2022 sono stati realizzati investimenti per un ammontare di circa 57,5 milioni di Euro. La quota parte destinata agli investimenti risulta in diminuzione per effetto del ritardo nell'emissione dei progetti e relativa validazione, indispensabile per l'invio al concedente Ministero e per la successiva pubblicazione dei bandi per le gare d'appalto.



APPROVVIGIONAMENTO SOSTENIBILE

GRI 2-6
GRI 204-1
GRI 3-3
GRI 308-1
GRI 414-1

L'attività di approvvigionamento è considerata di rilevanza strategica in quanto interviene a garantire un'elevata qualità dei servizi e a mitigare gli impatti prodotti sull'ambiente e sulla comunità in cui opera. Il Gruppo FNM mira infatti a minimizzare i potenziali impatti negativi, prestando particolare attenzione alla selezione di prodotti certificati e fornitori qualificati, che prevede:

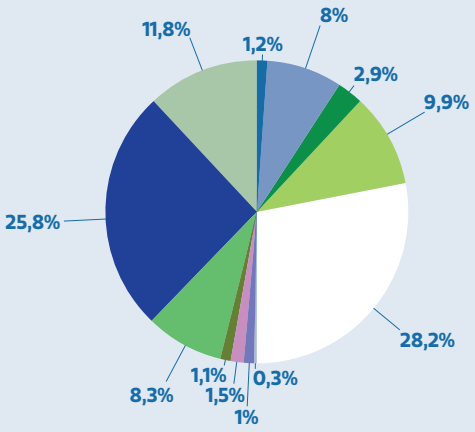
- requisiti di ammissione alle gare che individuino una capacità economica proporzionale al valore dell'affidamento;
- requisiti di capacità tecnica volti a comprovare la qualità dei beni (es. prodotti certificati RFI utili alla manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria), dei servizi e dei lavori (es. possesso di certificazioni relative a norme tecniche internazionali attinenti all'oggetto dell'affidamento);
- fornitori iscritti a sistemi di qualificazione che garantiscano il rispetto di requisiti tecnico-economici ancora prima di essere invitati a presentare offerta;
- capitolati tecnici che garantiscano la possibilità di muovere contestazioni ai fornitori in caso di mancato rispetto delle prescrizioni previste.

Il Gruppo FNM è per sua natura tenuto per la maggior parte degli affidamenti di appalti di lavori, servizi e forniture, all'osservanza di procedure ad evidenza pubblica nel rispetto di quanto previsto dal Codice contratti pubblici (D.Lgs. 50/2016). A monte dell'attività di mero approvvigionamento, il Gruppo seleziona con cura i fornitori che sono individuati tramite procedure aperte, sistemi di qualificazione, avvisi di indagine di mercato o ricorrendo all'**Albo fornitori**[5]. È garantita, per i soggetti selezionati, 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 tecnica e 30 per la parte economica).

5. 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.

Criteri di sostenibilità ambientale e sociale integrati nella catena di fornitura: FNM e MISE

Nel grafico che segue sono mostrati i **791 procedimenti di gara gestiti** da FNM nel 2022 suddivisi per le principali categorie di fornitura.



- **1,2%** Materiale rotabile (gomma e ferro)
- **8%** Ammodernamento e ampliamento rete
- **2,9%** Esercizio e manutezione dei fabbricati
- **9,9%** Esercizio e manutezione del materiale rotabile
- **28,2%** Esercizio e manutezione della rete
- **0,3%** Esercizio e manutezione della aree di servizio
- **1%** Sicurezza e sorveglianza
- **1,5%** Sicurezza (non intesa come manutenzione apparati allarme e vigilanza), ambiente e salute
- **1,1%** Pulizia e ripristino rete e stazioni
- **8,3%** Corse sostitutive autobus
- **25,8%** Consulenze
- **11,8%** Altro*

* 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, corsi di formazione, polizze assicurative/sanitaria integrativa, organizzazione eventi/pubblicità/comunicazione.
Dai dati sono escluse le forniture delle società: ATV e La Linea.

Dall'approvazione nel 2018 delle **Linee Guida per Acquisti Sostenibili** per l'adozione di criteri di sostenibilità ambientale e sociale nel processo di acquisto, 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 ATV e MISE, ha permesso la formalizzazione di KPI di misurazione, l'integrazione delle gare privatistiche[6] e attive (di vendita), nonché l'implementazione della firma elettronica. Al fine di istituire un efficace sistema di Vendor Rating, il Gruppo prevede di potenziare le strutture deputate alla verifica e al controllo dell'esecuzione dei contratti, per poter registrare eventuali irregolarità e provvedere, oltre che ad una sanatoria, a muovere le formali contestazioni necessarie ad una corretta valutazione dell'operato dei fornitori. Si segnala che anche MISE, in un'ottica di piena integrazione con il Gruppo FNM, ha iniziato ad utilizzare la piattaforma e-procurement per le procedure ad invito sotto la soglia comunitaria e a partire dal 2023 anche per le procedure acquisitive che si interfaccia con il gestionale aziendale SAP.

Nel 2022 MISE ha inoltre aderito all'Albo fornitori del Gruppo FNM; per determinate categorie merceologiche, all'atto dell'iscrizione, l'operatore economico deve dunque essere in possesso di determinate certificazioni.

Procedimenti soggetti al rispetto di criteri di natura ambientale e sociale

	2022	2021	2020
Forniture	67%	96%	66%
Lavori	98%	98%	100%
Servizi	32%	10%	8%
Totale	76%	87%	70%

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, corsi di formazione, polizze assicurative/sanitaria integrativa, organizzazione eventi/pubblicità/comunicazione. Dai dati sono escluse le forniture delle società: ATV e La Linea.

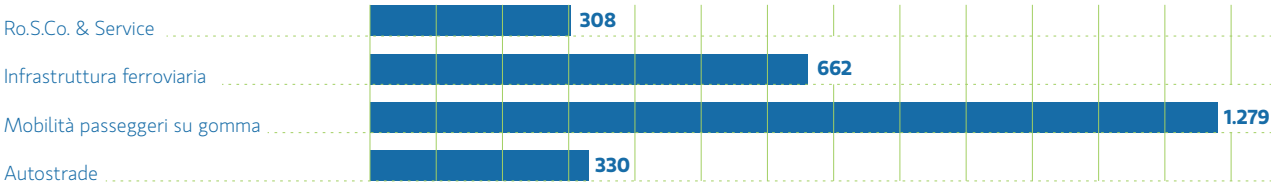
Nel 2022, il 74% dei procedimenti di gara avviati ha rispettato criteri di natura ambientale e sociale, per un valore economico totale di circa 490 milioni di Euro su un totale di circa 660 milioni di Euro. Nelle gare sopra soglia comunitaria è richiesto come criterio premiante, ove applicabile, il possesso della certificazione del sistema di gestione ambientale ISO 14001 e della certificazione di responsabilità sociale SA 8000.

6. In linea a quanto previsto da Regolamento n.16 Affidamenti privatistici di servizi, forniture, lavori e consulenze del 19/12/2019.

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.

Nel 2022, MISE ha promosso una gara di lavori concernente la "Promozione di un appalto integrato per l'affidamento della progettazione esecutiva e per l'esecuzione delle opere necessarie alla realizzazione di 5 stazioni di servizio ad idrogeno".

Numero fornitori attivi per le società del gruppo FNM, anno 2022



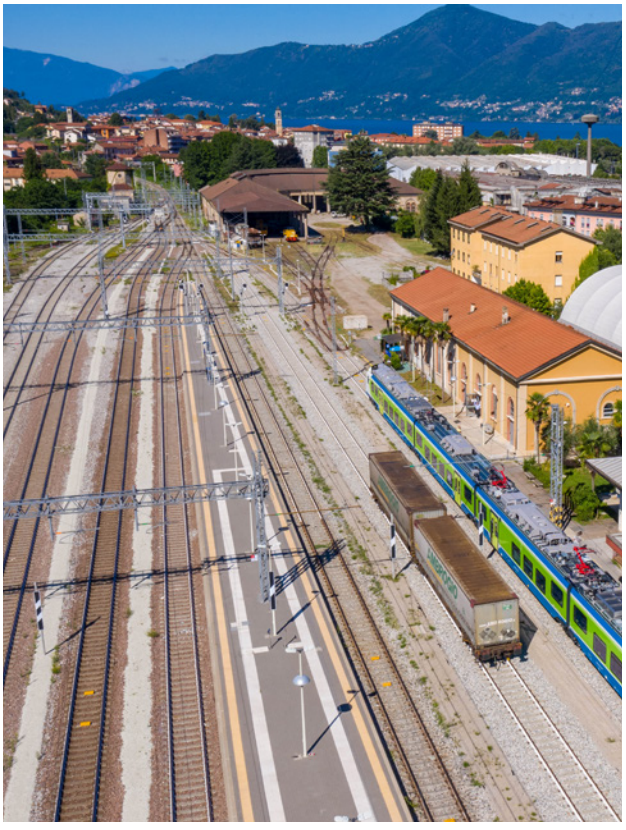
Durante l'anno il Gruppo FNM ha gestito rapporti di fornitura con **2.579 fornitori**, per un valore di acquistato pari a **761,3 milioni di Euro**.

L'**88,1 %** dell'approvvigionamento avviene da fornitori che operano in Italia.

Valore dell'acquistato 2022 del Gruppo FNM (euro)

	Italia	Estero
Ro.S.Co. & Services	29.124.854	56.944.777
Infrastruttura ferroviaria	469.256.192	33.778.967
Mobilità passeggeri su gomma	93.916.758	187.044
Autostrade	78.104.993	–
Totale	670.402.797	90.910.787

Si evidenzia come anche nel corso del 2022, a causa del perdurare della crisi economica mondiale e dell'innalzamento dei prezzi delle materie prime e di molti prodotti semilavorati, sono emerse richieste di revisione dei prezzi contrattuali e la difficoltà di ottenere offerte per periodi di fornitura prolungati (sopra ad un anno). A questa dinamica, si sono aggiunti anche rallentamenti nella restituzione della documentazione da parte degli operatori economici (es tracciabilità, sottoscrizione contratti, garanzie definitive), imputati dagli stessi alla mutata operatività e all'organizzazione del lavoro dovuta all'estensione del lavoro da remoto, della cassa integrazione o dal sopraggiungere di periodi di malattia prolungata.



7.2. Il capitale produttivo e intellettuale

Il Percorso di Sostenibilità di FNM → Highlights

Flotta **autobus** per TPL

729

Infrastruttura autostradale

184,9 km **Rete in concessione**

19 **Aree di servizio**

Impianti (stazioni) gestiti da FERROVIENORD

124 **di cui 115 a servizio viaggiatori**

Stazioni accessibili

+10,5%

Velostazioni

26

Auto di car sharing **elettriche**

374

Terminal intermodale di Sacconago/Busto Arsizio

circa 48.000 mq **cui il 74% di area intermodale**

RO.S.CO. & SERVICES

GRI 3-3
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, del trasporto merci**, oltre all'**erogazione dei service centralizzati alle società del Gruppo FNM**.

Al 31 dicembre 2022, **la flotta di FNM** è composta da **102 convogli** suddivisi per tipologia (elettrotreni e locomotive) e utilizzatore (Trenord, DB Cargo Italia). Nel corso del **2022**, a maggio, sono entrati in servizio **4 elettrotreni TILO - ETR524** del secondo lotto **portando la flotta passeggeri da 67 a 71 unità. Le locomotive sono 31**.

Flotta	Numero rotabili	Tipologia	Trazione	Utilizzatore
TAF	25	Passeggeri	Elettrica	Trenord
TSR	19	Passeggeri	Elettrica	Trenord
Coradia e CSA	18	Passeggeri	Elettrica	Trenord
TILO ETR	9	Passeggeri	Elettrica	Trenord
DE520	4	Soccorso/Manovra	Diesel	Trenord
Effishunter	4	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	10	Merci/Manovra	Diesel	DB Cargo Italia
Totale	102			

I convogli TILO contribuiscono all'obiettivo di risparmio energetico del Gruppo FNM

In un'ottica di continua ricerca verso un maggior risparmio elettrico è importante sottolineare come la scelta di acquisto dei nove convogli TILO consente una **riduzione del consumo energetico di circa il 5%**. Grazie all'**adozione di un pacchetto di modifiche al software** si è potuta infatti garantire:

- un'ottimizzazione del funzionamento dell'azionamento di trazione;
- la modulazione del selettore di marcia (adattamento della caratteristica di trazione/frenatura);
- l'attivazione della modalità "ibernazione";
- la commutazione isteresi (o differenziale) del compressore e consumo aria (bioreattore con valvola di sfogo);
- l'efficientamento della ventilazione.

Attraverso due diverse simulazioni e a parità di chilometri percorsi si stima un **risparmio annuo della flotta**, pari a:

- 521.110 kWh in Svizzera con sistemi di elettrificazione ferroviaria che utilizzano corrente alternata a 15 kilovolt circa;
- 465.300 kWh in Italia con sistemi di elettrificazione ferroviaria che utilizzano corrente alternata a 3 kilovolt circa.

Il risparmio energetico annuo dei nove TILO è dunque di 986.410 kWh, che equivalgono a una riduzione di emissioni di CO_2 pari a circa 524 tonnellate (fattore di conversione pari a 0,531 kg CO_2 per kWh – fonte MITE).

La tecnologia ERTMS fa capolinea in Lombardia

FNM è impegnata dal 2019 in tavoli tecnici di lavoro con il Ministero dei Trasporti e il gestore dell'infrastruttura RFI per l'elaborazione del piano nazionale di implementazione del nuovo sistema tecnologico di bordo ERTMS/ETCS sull'infrastruttura nazionale e dei piani di installazione del SSB sulle flotte in esercizio. Nel corso del 2022 Rfi ha attivato il Sottosistema di Terra ERTMS L2 sulle tratte Chiasso-Desio e Novara-Rho che interessano i servizi regionali.

I programmi di integrazione terra-bordo stanno registrando ritardi dovuti alle complesse procedure previste dalle STI. Sono state quindi richieste a RFI ed ANSFISA semplificazioni nelle procedure di autorizzazione del materiale rotabile.

Nel frattempo, FNM ha richiesto nel 2020 un **finanziamento di 7,15 milioni di Euro** a valere sui fondi Europei CEF Blending. Il finanziamento verrà erogato a seguito dell'attrezzaggio, entro l'anno 2023, dei **sistemi di sicurezza ERTMS sulla nuova flotta** in acquisto da FNM e FERROVIENORD.

Oltre ai contributi Europei, lo Stato italiano ha previsto solo 300 Milioni di Euro per l'attrezzaggio di tutte le flotte italiane. Tali finanziamenti si ritengono insufficienti. È attesa inoltre un'integrazione del finanziamento.

LA FLOTTA

Nel corso del 2022 il Gruppo ha proseguito il suo impegno nell'ampliamento e rinnovo della flotta con un investimento **complessivo di circa 44 milioni di Euro** nell'esercizio per i convogli TILO e **per l'ammodernamento** delle locomotive per il trasporto delle merci. La tabella di seguito riporta le caratteristiche del nuovo materiale rotabile acquistato direttamente da FNM, ai fini della locazione alle partecipate operanti nel settore del TPL e del trasporto merci (Trenord e DB Cargo) afferente al segment Ro.S.Co., e da FERROVIENORD, per conto di Regione Lombardia sulla base di un programma di acquisto di materiale rotabile finanziato dalla Regione stessa, concesso in uso a Trenord.

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	56 Caravaggio	70 Caravaggio + 5 Rock	51 Donizetti + 10 Pop	30 convogli	9 convogli	14 convogli
consegnati	30	5 Rock 20 Caravaggio	10 Pop 16 Dinizetti	5 Colleoni	9 convogli	-
in consegna	10 in consegna nel 2024 16 in consegna nel 2025	24 in consegna nel 2023 16 in consegna nel 2024 10 in consegna nel 2024	18 Donizetti in consegna nel 2023 17 Donizetti in consegna nel 2024	21 Colleoni in consegna nel 2023 4 Colleoni in consegna nel 2024	4 in consegnati nel 2022	6 entro 2024 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.
*** Le caratteristiche non includono i treni a idrogeno

INFRASTRUTTURA FERROVIARIA

GRI 3-3
GRI 416-2

Il Gruppo FNM, perseguendo l'obiettivo di garantire infrastrutture e soluzioni di trasporto coerenti con le necessità del territorio e capaci di fornire ai clienti un'ampia offerta di servizi, si impegna ad allocare con continuità risorse economiche e intellettuali consone al contesto di riferimento in cui opera. Sulla base dell'esperienza consolidata nel settore, della continua ricerca di nuove soluzioni e tecnologie, e delle attuali esigenze dei propri stakeholder, il Gruppo si pone l'obiettivo di **assicurare 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), il ramo Iseo (108 km), di cui 215 km elettrificata, e **124 impianti (stazioni e fermate)** di cui 115 a servizio dei viaggiatori[7].

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	115,4
Linee a semplice binario	**192**	84	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

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	**62**	41	21
Fermate	**62**	46	16
Depositi e officine	**4**	3	1
Interconnessioni attive con RFI	**4**	4	0
Stazioni dotate di car sharing	**24**	24	0
Stazioni con interscambio bus	**92**	66	26
Stazioni con navigazione Laghi	**5**	2	3
Stazioni dotate di Interscambio metro	**3**	3	0
Stazioni con interscambio con Aeroporto	**2**	2	0

7. Allegato 01 del Contratto di Servizio al 31.12.2022

Collegamento ferroviario Malpensa T1-T2, collegamento ferroviario T2-RFI Sempione e "Global Project"

Il progetto, avviato nel 2016 con l'attivazione dell'infrastruttura di collegamento T1-T2 di Malpensa, ha fatto diversi passi avanti nel corso del 2022. La Commissione Europea ha valutato positivamente la richiesta di finanziamento da parte di FERROVIENORD e SEA, su indicazione di Regione Lombardia, per la progettazione esecutiva e realizzazione dell'intervento di interesse comunitario denominato "Collegamento ferroviario terminal T2 di Malpensa – RFI Linea del Sempione" (seconda fase realizzativa del progetto globale "Malpensa accessibilità ferroviaria da nord"). Si tratta di un importante risultato in quanto la Commissione Europea garantirà un finanziamento tramite fondi CEF pari al 30% del finanziamento totale (211,3 milioni di Euro), a cui si aggiungono 80 milioni di Euro finanziati da Regione Lombardia (Patto per la Lombardia), 11 milioni di Euro finanziati da Regione Lombardia (Programma degli interventi per la ripresa economica), circa 56 milioni di Euro stanziati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Fondo per le Olimpiadi) e circa 1 milione di Euro stanziati da SEA.
Avviata la progettazione esecutiva, attualmente in fase di verifica e validazione, a luglio 2022 sono iniziate le attività propedeutiche all'avvio del progetto quali il taglio di piante e la bonifica da ordigni bellici e archeologici.
La realizzazione dell'intervento consentirà all'aeroporto di diventare un nodo di interscambio con servizi ferroviari di breve e medio raggio, ad alta velocità e transfrontalieri.

Progetto definitivo Ammodernamento e Potenziamento Infrastrutturale Nodo di Bovisa

A fine 2022, si segnala l'approvazione di un importante progetto di ammodernamento e potenziamento infrastrutturale del nodo di Bovisa, che prevede la realizzazione di una serie di opere.
Tra queste, la realizzazione di quattro binari aggiuntivi a ovest dell'attuale fascio ferroviario e di due nuovi binari di attestamento posti a nord-ovest della stazione di Bovisa, comprensivi dei relativi lavori di adeguamento ed ampliamento della sede e del fabbricato viaggiatori. Tra questi: la realizzazione di una nuova struttura di scavalco della linea RFI che incrocia la linea FERROVIENORD a sud della stazione di Bovisa; la demolizione della sede delle squadre di manutenzione dell'armamento e degli impianti di acqua calda sanitaria (ACS) e della sottostazione elettrica esistente; l'adeguamento degli impianti ferroviari di trazione elettrica, che comprendono la realizzazione della nuova sottostazione elettrica in sostituzione dell'esistente, e quella di segnalamento con la realizzazione delle sedi per l'installazione dei posti per il nuovo Apparato Centrale Computerizzato.

Nel corso del 2022, i fornitori hanno segnalato problematiche in termini di approvvigionamento delle materie prime, che potrebbero ripercuotersi anche sulle consegne del 2023. Oltre alle criticità legate alle tempistiche, i fornitori hanno anche evidenziato un tema relativo a maggiori costi sostenuti e di una potenziale e conseguente revisione dei propri prezzi.

Nel 2022 l'attività di potenziamento delle velostazioni (posteggi bici gratuiti, sicuri e videosorvegliati) presso le stazioni ferroviarie ha visto l'inaugurazione della **velostazione di Cislago** e la realizzazione della gran parte delle opere delle velostazioni di Mozzate e Malnate. Sono attive **26 velostazioni, per un totale di 2.101 posti bici**, di cui 20 velostazioni con l'accesso regolamentato dalla tessera Io Viaggio. Inoltre, al fine di garantire lo scambio intermodale gomma-ferro ai clienti del trasporto pubblico, si segnalano **76 aree parcheggio presso le stazioni**, di cui 64 affidate in comodato d'uso gratuito ai comuni, per un totale di oltre 125 mila mq e circa 3.600 posti auto offerti[8].

Nel 2022 sono stati sottoscritti cinque contratti di comodato d'uso per locali all'interno delle stazioni con le Amministrazioni di Inverigo, Sonico, Piancogno, e Canzo. Ad oggi, **sono stati ceduti locali all'interno delle stazioni per circa 10.800mq con 79 contratti di comodato**.

La gestione delle infrastrutture è altresì caratterizzata dall'**attenzione verso l'accessibilità**. Nel corso dell'anno sono proseguite le attività di **innalzamento delle banchine** di diversi impianti per consentire il miglioramento dell'accessibilità. Al 31 dicembre 2022 sono **110 gli impianti accessibili**[9] (autonomamente o con assistenza) con un incremento di 13 impianti rispetto all'anno precedente, grazie all'acquisto dei nuovi ausili (rampe e carrozzine), l'attivazione degli ascensori di Fino Mornasco e all'innalzamento delle banchine di Sale Marasino, Marone Zone e Paderno Franciacorta. Nel 2023 saranno attivati gli ascensori presso le località di Galliate e Meda.

8. Per il conteggio dei parcheggi sono state considerate le stazioni con servizio di viaggiatori attivo.
9. 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).

Accessibilità delle stazioni

Stazioni (n.)	2022	2021	2020
Stazioni "accessibili"	110	97	90
di cui sul ramo di Milano	81	81	77
di cui sul ramo di Iseo	29	16	13
Stazioni provviste di banchine rialzate sull'intera rete	93	91	90 (di cui 6 interessate da interventi di innalzamento)
Stazioni con ascensori sull'intera rete FERROVIENORD	47	46	45 (per un totale di 129 ascensori)

QUALITÀ DEL SERVIZIO E SICUREZZA DEI CLIENTI IN STAZIONE E IN MOVIMENTO

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

LA SICUREZZA DELLE PERSONE (SECURITY)

Nelle stazioni, tutti gli impianti sono costantemente controllati da un servizio di vigilanza fisso e itinerante, coordinato da un posto centrale presenziato 24 ore su 24. Sul ramo Milano sono presenti nelle stazioni 19 presidi di vigilanza e 9 stazioni sono interessate da iniziative antiwriters. Sono impiegate Guardie Particolari Giurate in servizio fisso presso le Località di Servizio e sono stati incrementati ed affinati i servizi di assistenza nei confronti di persone a ridotta mobilità oltreché abilitati nuovi addetti alla manovra di soccorso nel caso di eventuali ascensori guasti. Nel 2022 è stata rinnovata la convenzione con la Polizia Ferroviaria e da Luglio 2023 verrà aggiunta una guardia dinamica in modo da garantire un continuo presidio del territorio e la sicurezza delle persone in stazione.

Nell'ambito del rispetto delle disposizioni anti-COVID-19, in applicazione delle leggi vigenti, nel corso del 2022, gli operatori del Gruppo FNM hanno continuato a far rispettare l'utilizzo della mascherina a bordo dei treni o presso le aree particolarmente affollate.

Sistemi di sorveglianza e sicurezza lungo la linea ferroviaria e negli altri fabbricati di proprietà, anno 2022

221 DVR – Digital Video Recorder (videoregistratori) di cui:

→ 192 DVR per il ramo Milano
→ 20 DVR per il ramo Iseo

2.511 TVcc – Telecamere a circuito chiuso di cui:

→ 2.265 TVcc per il ramo di Milano
→ 246 TVcc per il ramo Iseo

450 HP – Help-Point di cui:

→ 401 HP per il ramo di Milano
→ 49 HP per il ramo Iseo

LA SICUREZZA DELLA CIRCOLAZIONE (SAFETY)
Tutte le attività connesse alla circolazione dei treni, alla gestione e manutenzione degli impianti, dei cantieri e al controllo del territorio limitrofo alla sede ferroviaria sono accompagnate **da un'attenta valutazione di rischi e impatti**, in termini di eventuali **eventi pericolosi registrati**.

Tutti i rischi che potrebbero determinare situazioni di emergenza sono individuati e gestiti secondo precise procedure, quali ad esempio la **"Gestione dei Rischi inerenti alla Sicurezza dell'Esercizio Ferroviario"** gestiti nell'ambito del **Registro degli Eventi Pericolosi**. Nel corso dell'anno sono state effettuate **92 analisi dei rischi** per valutare il livello di sicurezza dell'infrastruttura ferroviaria e valutare eventuali modifiche.

Passaggi a livello al 2022

220	**Intera rete**
109	**Ramo Milano**
111	**Ramo Iseo**

Nel caso specifico di emergenze la gestione è demandata ad altra procedura, la quale, ove necessario, prevede lo sviluppo di **Piani di Emergenza e di Soccorso specifici**. I piani sono sviluppati da gruppi di lavoro definiti dalla Direzione con il supporto delle Strutture Organizzative della Direzione Tecnica. È in questo contesto che viene valutata, tra gli altri aspetti, la necessità di erogare corsi di formazione, l'acquisizione e il mantenimento di competenze professionali e la necessità di effettuare esercitazioni.

Eventuali emergenze relative all'esercizio ferroviario possono essere segnalate al Posto Centrale di Movimento da qualsiasi stakeholder del Gruppo tramite i canali di comunicazione più rapidi tra quelli messi a disposizione da FERROVIENORD, tra i quali gli Help Point installati sulla rete. Ove richiesto dalla specifica segnalazione di emergenza ricevuta, il Posto Centrale di Movimento provvede ad attivare anche i servizi di soccorso pubblici.

Nell'anno 2022 è proseguito il costante rispetto ed il consolidamento dei requisiti introdotti dall'Unione Europea con il cosiddetto **"IV Pacchetto Ferroviario"**. In particolare, FERROVIENORD ha mantenuto l'Autorizzazione di Sicurezza per le linee della rete interconnesse all'infrastruttura ferroviaria nazionale e il Certificato di Idoneità all'Esercizio per le linee della rete funzionalmente isolate, rilasciati da ANSIFSA nell'anno 2021 a seguito della verifica del rispetto dei requisiti previsti dal quadro normativo comunitario e nazionale. Inoltre, tutte le scadenze normative relative alla sicurezza dell'esercizio ferroviario sono state regolarmente adempiute secondo le normali tempistiche definite dal quadro normativo applicabile.

Attualmente tutte le linee del ramo Milano della rete FERROVIENORD risultano già essere state attrezzate con il Sistema di Controllo della Marcia dei Treni (SCMT), mentre tutte le linee del ramo Iseo della rete FERROVIENORD risultano essere già state attrezzate con il Sistema di Supporto alla Condotta (SSC).

Per incrementare ulteriormente il livello di sicurezza raggiunto nell'anno, nel 2023 è prevista la sostituzione del SSC con il SCMT sulla tratta Brescia - Iseo e l'attivazione dei nuovi impianti per la rilevazione della temperatura delle boccole e dei freni dei treni in circolazione.



GESTIONE TERMINAL LOGISTICI

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 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 le gru semoventi posizionando le UTI (Unità di Trasporto Intermodale) nelle allocazioni di deposito, oppure provvede alla diretta consegna al cliente. Il terminal di Sacconago/Busto Arsizio (VA), **dotato di due binari operativi**, ha **un'estensione pari a circa 48.000 mq** e beneficia di **un'area per lo sviluppo di servizi e logistica di oltre 200.000 metri quadri**.

Nel 2022, la società e l'operatore belga Move Intermodal hanno lavorato in sinergia per **la nuova soluzione ferroviaria che collegherà lo scalo di Busto Arsizio e quello di Ferentino**, in provincia di Frosinone. La frequenza di avvio del traffico è di tre round trip/settimana con arrivo e partenza da Sacconago tre volte a settimana. Il traffico è quindi caratterizzato sia da flussi di materie prime e semilavorati che dal Benelux raggiungeranno le aziende in centro Italia interamente su ferro, sia da prodotti finiti che torneranno in Lombardia e in Nord Europa direttamente tramite lo scalo di FNM, **senza alcun trasferimento su gomma**. Le aziende del territorio potranno sfruttare il **traffico intermodale, contribuendo quindi allo sviluppo di un trasporto sempre più sostenibile in termini di riduzione di emissioni, congestione e incidentalità**. Il collegamento door to door tra Genk e Ferentino consentirà una riduzione significativa delle emissioni di CO_2.



Anche grazie alla firma del **protocollo di intesa** a maggio 2021 tra il **Gruppo FNM e SEA Aeroporti Milano**, è proseguita nel corso del 2022 la collaborazione su temi legati all'**intermodalità ferro-aria, alla logistica e alla mobilità** sostenibile. L'obiettivo del protocollo è quello di realizzare iniziative per la valorizzazione del terminal ferroviario di Sacconago e l'ampia area della Cargo City dell'aeroporto di Milano Malpensa di oltre 500.000 mq per il traffico merci del comprensorio di Malpensa.

A **MALPENSA DISTRIPARK** è invece affidato lo sviluppo immobiliare di aree adiacenti il Terminal di Sacconago, funzionali al progetto di gestione dei collegamenti intermodali del settore cargo svolte da Malpensa Intermodale.

Caratteristiche del Terminal intermodale di Sacconago

	2022
Mq di estensione attuali	48.000
% dedicata all'area intermodale	74%
% ufficio, manutenzione, servizi	26%
Mq di estensione prevista dal Piano regolatore	200.000
Superficie totale	248.000
N. binari operativi da 600 m	2
Binari di presa e consegna, elettrificati e con capacità da 625 m a 695 m	3
Asta di retrocessione elettrificata di 650 m	1
Interconnessione rete RFI - Busto Arsizio (Distanza in Km)	3
Interconnessione rete RFI - Novara (Distanza in Km)	19
Interconnessione rete RFI - Seregno (Distanza in Km)	35
Gru di movimentazione (acquisto in leasing)	3
Locotrattore (acquisto in leasing e affitto)	1

MOBILITÀ PASSEGGERI SU GOMMA

GRI 3-3
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. Le società hanno dovuto progressivamente modulare il servizio in funzione di quanto disposto dai Protocolli e dalle Ordinanze regionali: la capienza dei passeggeri a bordo dell'autobus è rimasta all'80% fino ad aprile 2022. Per garantire il servizio sono quindi rimaste attive delle corse straordinarie di supporto. L'obbligo di indossare una mascherina di protezione FFP2 è rimasto inoltre in vigore fino a settembre 2022.

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 di Euro 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), nel 2020 è stata completata l'installazione del **sistema di bigliettazione unico integrato** sugli autobus del bacino di Varese su tutti gli autobus FNM Autoservizi di TPL. Nel 2021, sono state **avviate le attività formative per il personale di ufficio per la rendicontazione e la reportistica dei dati di esercizio e bigliettazione a consuntivo**.

Biglietti e abbonamenti direttamente sullo smartphone, un sistema più comodo e sicuro

Dal 2020 i titoli di viaggio di FNM Autoservizi possono essere **acquistati direttamente sullo smartphone tramite l'app myCicero**, la più diffusa in Italia. Si tratta di un servizio di trasporto pubblico nelle province di Como, Varese e Brescia. Con la stessa app è inoltre possibile pianificare i propri spostamenti con altri mezzi pubblici consultando gli orari e le fermate, oltre a poter parcheggiare in tante città in tutta Italia, fra cui Roma, Milano, Bologna, Firenze, Napoli, Palermo e molte altre. Nel 2022 sono stati venduti 668.573 titoli di viaggio, con una media mensile di più di 55.500 titoli di viaggio al mese, di cui 21.537 tramite app myCicero.

FNM Autoservizi considera l'accessibilità al servizio come un tema di fondamentale importanza. In tale ambito, l'obiettivo della società è quello di garantire un progressivo miglioramento dell'accessibilità al servizio tramite, ad esempio, la disponibilità della totalità degli automezzi dotati di pianale ribassato, il miglioramento del comfort a bordo, il perfezionamento dei sistemi informativi a disposizione della clientela e l'agevolazione del processo di acquisto dei titoli di viaggio.

Per garantire tale processo migliorativo, FNM Autoservizi utilizza il proprio sistema di gestione integrato certificato secondo la norma UNI EN 13816:2022. L'adozione di tale standard sottolinea la volontà di FNM Autoservizi di identificare le aspettative implicite ed esplicite dei clienti rispetto alla qualità del servizio di trasporto pubblico erogato, così da valutarne anche la percezione ed attuare azioni di miglioramento al fine di ridurre il divario tra la qualità erogata e la qualità percepita dai propri utenti.

Inoltre, per garantire i più alti livelli di prevenzione e protezione per i propri utenti, nella fase post-pandemica, FNM Autoservizi ha mantenuto attivi tutti i protocolli di sicurezza, compresa la sanificazione periodica degli automezzi, anche in seguito alla cessazione stato di emergenza nazionale, continuando altresì ad informare il personale conducente rispetto alle prescrizioni normative ed ai protocolli da adottare nello svolgimento delle proprie mansioni.

Facendo tesoro dell'esperienza maturata nel corso della pandemia da COVID-19, FNM Autoservizi **ha aggiornato nel 2022 il proprio Documento Valutazione Rischi attraverso un'analisi specifica del rischio epidemiologico**; la società continua a mantenere attivo il sistema per la gestione di tali eventi, così da garantire una pronta gestione dell'emergenza in caso di necessità.

Nel 2022, la graduale ripresa delle originali condizioni del servizio ha fatto registrare **un aumento della produzione chilometrica (bus-km percorsi) del 7,9% rispetto al 2021**. Tale indice risulta allineato ai livelli pre-pandemia.

I passeggeri trasportati, rispetto allo scorso anno, **sono aumentati del 75%**, un dato che, se rapportato al 2018, rappresenta tuttavia un valore ancora inferiore del 24%.

Caratteristiche del servizio di FNM Autoservizi

	2022	2021	2020
Estensione rete TPL (km)	749,9	741,6	630,4
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	19
Passeggeri trasportati*	circa 3,4 mln	circa 1,94 mln	circa 1,35 mln
Km percorsi dalla flotta**	5,5 mln	5,1 mln	4,3 mln

* Dati stimati sulla base degli abbonamenti e titoli di viaggio venduti nel 2022.
** Dato si riferisce ai km totali: TPL e servizio charter (noleggi e sostitutive treno).

Il tema della sicurezza continua ad assumere un'importanza tale per FNM Autoservizi da necessitare di un approccio strutturato e completo. Conclusasi l'installazione su tutta la flotta del sistema Automatic Vehicle Monitoring (AVM) e dotato ciascun agente delle credenziali di accesso ai sistemi di bordo per la rendicontazione e la reportistica dei dati di esercizio, nel 2022 si è proceduto con l'introduzione del sistema AVM nei nuovi autobus. Il sistema consente di verificare e monitorare costantemente i ritardi segnalati dal personale viaggiante.

La flotta di FNM Autoservizi

n. mezzi	2022	2021	2020
Parco autobus	**158**	**148**	**157**
di cui EURO II-III	37	59	75
di cui EURO IV	6	6	6
di cui EURO V	32 (di cui 4 EEV)	31 (di cui 4 EEV)	31 (di cui 4 EEV)
di cui EURO VI	83	52	45
di cui nuovi autobus	**33**	**7**	**6 mezzi**
Numero autobus dismessi	**23**	**0**	**3**

Il progressivo rinnovo del parco rotabile, con 33 nuovi autobus entrati in servizio nel 2022, e l'efficienza nei controlli e nelle manutenzioni degli autobus garantiscono livelli di sicurezza sempre maggiori.

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 Legnago**
- **Servizio Extraurbano**
- **Servizio Aeroporto**
- **Servizi Scuole**
- **Servizi Turistici**

Nell'ottica di incrementare i servizi "intermodali", con il servizio estivo è stata implementata una nuova collaborazione con Trenitalia Regione Veneto, la quale consente di acquistare i biglietti Treno e Bus per tutte le linee ATV che servono le località del Lago di Garda. Tale servizio è denominato **"Garda Link"**.

Garda link

Nel 2022 fino alla conclusione del servizio invernale (10 giugno 2022) sono proseguiti i servizi aggiuntivi a supporto dei servizi scolastici. Il servizio è ripreso con la consueta frequenza pre-pandemia anche nel periodo estivo (in particolare per quanto attiene il Lago di Garda). I passeggeri sono cresciuti del 19.9% rispetto all'anno precedente, che rappresentano ancora un -24,5% rispetto al 2019, anno pre-pandemia.

L'incremento dei passeggeri è registrato specialmente in estate sul servizio lago di Garda e con la ripresa delle scuole a settembre, è ancora soddisfacente.

Alla parziale seppur ancora timida ripresa dei passeggeri, si evidenzia già dai mesi autunnali il problema della mancanza di personale di guida, problema non solo nazionale, che rischia di compromettere per il futuro gli attuali livelli di servizio previsti dai contratti di servizio.


(e•vai>
FNM GROUP
IL CAR SHARING FUORI DAL COMUNE
SOLO 0,12€ AL MINUTO*
Noleggio minimo 2 ore.
Scopri tutte le tariffe sul sito.
Entra nel mondo elettrico E-VAI
Come funziona
SCARICA L'APP
o vai sul sito e-vai.com e registrati al servizio
PRENOTAMI
in uno dei 100 punti di Milano o presso gli aeroporti
VIAGGIA
in tutta la Lombardia con energia inclusa
RICONSEGNAMI
nello stesso punto di presa o presso gli aeroporti e le stazioni principali di Milano
GH 017TZ

Caratteristiche del servizio di Azienda Trasporti Verona

	2022	2021	2020
Linee urbane nei giorni feriali (N.)	20	20	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	344.200	344.200 abitanti	336.500 abitanti
Bacino di utenza servizio extraurbano	1.250.000	1.250.000 abitanti	1.250.000 abitanti
Estensione (km) rete urbana	366 feriale; 241 festivo	366 feriale; 241 festivo	273 feriale; 166 festivo
Estensione (km) rete extraurbana	3.828	3.825	3.705
Numero km effettivamente percorsi dalla flotta	21,02	19,3	16,5
Numero passeggeri trasportati	55,4	46,2	44,1

ATV-Azienda Trasporti Verona adotta differenti soluzioni per garantire **l'affidabilità** e la **sicurezza**. Tra le attività implementate si menzionano, a titolo esemplificativo, 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** (nuovi dispositivi per le pattuglie di controllo che comprendono palmare integrato con videocamere personali) 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 flotta di ATV

n. mezzi	2022	2021	2020
Parco autobus	**544**	**527**	**529**
di cui EURO II-III	247	271	270
di cui EURO IV	4	4	4
di cui EURO V	123 (di cui 100 EEV)	119	120
di cui EURO VI	170	133	135
di cui nuovi autobus	**37**	**0**	**6**
Numero autobus dismessi	**48**	**5**	**7**

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 il **metano**. Negli anni la società ha inserito gradualmente autobus alimentati a metano e ha valutato l'introduzione di una sotto **flotta urbana elettrica** e l'impiego del **metano** per la prima volta anche in **ambito extraurbano**. Nel 2022 il 34% del suo parco autobus è costituito **da veicoli a metano, mentre la prima fornitura di bus elettrici entrerà in esercizio nel 2023**.

LA LINEA E MARTINI BUS

La Linea fornisce servizi di Trasporto Pubblico Locale (TPL) **nelle province di Venezia** (sub affidamenti per ACTV / AVM), **Verona** (sub affidamento per ATV S.r.l.), **Belluno** (sub affidamento per Dolomiti Bus), **Trieste** (sub affidamento per Trieste Trasporti) e **Vicenza** (Comune di Schio e Contermini).

Nel 2022 l'attività di La Linea ha coperto **7.390.400 km** di rete.

La società, attraverso la controllata **Martini Bus**, offre **anche servizi non di linea** per una copertura annua nel 2022 di circa 1.118.260 km rappresentati da:

- corse sostitutive di ferrovia (gestiti per conto di Trenitalia);
- corse di collegamento tra aeroporti (ATP Treviso-APT Venezia);
- servizi di noleggio su prenotazione a carattere turistico;
- trasporto per conto di amministrazioni comunali (uscite didattiche, trasporto studenti ecc.).

Nel 2022 le percorrenze complessive hanno subito **una flessione del 26,8% per Martini Bus** rispetto al 2021. Tale trend è riconducibile al fatto che si sono conclusi i servizi integrativi di sostegno alle linee di TPL per conto del Committente pubblico di Venezia AVM/ACTV. Diversamente per **La Linea si registra un incremento delle percorrenze di circa il 22%**. Tale aumento è dovuto all'avvio a partire da ottobre 2022 dei nuovi servizi di TPL affidati dal Comune di Venezia a seguito di aggiudicazione di gara e dei servizi aggiuntivi di sostegno effettuati per conto di ATV Verona.

La sicurezza della guida

A fine anno, sono stati conclusi per tutti i dipendenti i corsi per il rinnovo della Carta di Qualificazione del conducente. Le scadenze ed eventuali corsi di aggiornamento vengono sempre monitorati per tutto il personale dipendente e per i nuovi assunti. Per entrambe le società sono stati programmati per aprile corsi di aggiornamento del primo soccorso e antincendio. Con cadenza annuale tutti gli autisti, a campione e per ogni sede lavorativa, partecipano a prove pratiche di emergenza con simulazione di sinistro e utilizzo di estintore.

Superato il rischio pandemico dovuto al COVID-19, La Linea ha riorganizzato l'attività aziendale adeguandosi alle nuove norme ministeriali. La società ha mantenuto tuttavia delle accortezze in ambito di sicurezza, quale la messa a disposizione di prodotti sanificanti per tutti i lavoratori e utenti e la sanificazione quotidiana di uffici e autobus.

Per l'erogazione dei servizi La Linea utilizza mezzi forniti in comodato d'uso direttamente dalle società ed enti committenti (AVM/ACTV per Venezia, ATV per Verona, Dolomiti Bus per Belluno, Trieste Trasporti per Trieste) in quantità variabile a seconda del numero e delle caratteristiche di corse affidate. **Nel 2022 La Linea**, a seguito di aggiudicazione di gara del 10% di TPL urbano di Mestre, **utilizza anche 20 autobus elettrici e 4 autobus a gasolio EURO 6** (2 unità di 7 m e 2 unità di 12 m) nonché di specifiche infrastrutture. Gli autobus sono gestiti interamente da La Linea in quanto asset di proprietà. Al 31 dicembre 2022, **la flotta di Martini Bus è composta da 27 mezzi di proprietà, di cui più del 70% sono EURO 6 e EURO 5**. Per il 2023 è prevista inoltre la sostituzione di altri due autobus più datati.

Caratteristiche del servizio di La Linea

Venezia (AVM-ACTV)	2.540.588 km di rete urbana ed extraurbana
Belluno (Dolomiti Bus)	1.071.800 km di rete urbana ed extraurbana
Verona (ATV)	1.974.867 km di rete urbana
Comune di Schio e Contermini	226.509 km di rete urbana
Comune di Venezia	323.378 km di rete urbana

La flotta di Martini Bus*

n. mezzi	2022	2021	2020
Parco autobus	**27**	**25**	**25**
di cui EURO II-III	5	5	7
di cui EURO IV	3	2	2
di cui EURO V e EEV	9	9	9
di cui EURO VI	10	9	7
di cui nuovi autobus	**0**	**2**	**1**
Numero autobus dismessi	**0**	**2**	**1**

* Sono considerati tutti gli autobus con capienza superiore a 9 posti utilizzati per il servizio di noleggio.

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 weekend.

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 2022 sono stati **attivati 32.942 nuovi clienti** per un **totale di 110.513 utenti**, **circa il 30% in più rispetto al 2021**. In un'ottica di integrazione dei servizi offerti, la società per ogni nuovo cliente Public ha spesso attivato un nuovo parcheggio Regional Electric in modo da poter ampliare il bacino di utenti e i relativi viaggi. Ad oggi i **comuni serviti sono 106**, in aumento del 10% rispetto al 2021. Tale incremento è accompagnato da un **aumento del 50% di stazioni E-Vai point, in totale 307**.

I numeri del car sharing

	2022	2021	2020
Noleggi car sharing	93.981	76.505	56.944
Ore di noleggio medio giornaliero*	11	6,56	4,24
Ore di noleggio annuali*	286.427	93.500	62.290
Media Km per noleggio	89	68,62	27,83
Media Km per noleggio veicoli elettrici	89	70,35	28,65

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

Alla base del servizio di E-Vai vi è la netta preponderanza di veicoli elettrici. Al 31 dicembre 2022, la flotta è composta **da 392 veicoli, di cui 374 elettrici**. Nel corso del 2022, il parco auto di E-Vai è stato ulteriormente rinnovato a seguito dei Bandi di Milano e di Brescia.

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. Nell'ottica di un ampliamento della rete regionale, E-Vai ha partecipato e **vinto i bandi per la gestione del Carsharing Station Base a Milano, Brescia e Green Move nella provincia di Brescia**.

L'anno 2022 è stato solo parzialmente condizionato dal virus COVID-19. E-Vai ha registrato infatti un significativo aumento dei noleggi Regional Electric, anche in rapporto ai livelli pre-pandemici. Per garantire la sicurezza degli utenti, E-Vai ha continuato a offrire il servizio predisponendo una serie di procedure volte alla pulizia dei veicoli. Nel corso del 2022, tuttavia, gli eventi internazionali hanno condizionato la gestione del servizio di Carsharing. In particolare, l'aumento dei costi dell'energia elettrica ha comportato una ricaduta sui costi del servizio di ricarica. E-Vai ha compensato tali impatti attraverso una parziale modifica delle tariffe. A questo si è aggiunta una maggiore difficoltà nell'approvvigionamento di nuove auto, quale conseguenza delle criticità nella produzione delle stesse dovuta alla mancanza di componenti.

Il coinvolgimento di E-Vai nella progettazione europea

In continuità con l'anno precedente, E-Vai, nel 2022 ha partecipato e concluso il **progetto LIVELINESS**: progetto biennale, finanziato dal programma INTERREG (fondi POR FESR - Fondi Europei di sviluppo regionale), con un partenariato composto dal Comune di Sondrio, la Comunità montana della Valmalenco, E-Vai, Repower AG e Fondazione Politecnico.

Grazie a questo progetto è stato possibile creare un Living Lab di soluzioni di mobilità sostenibile inclusiva transfrontaliera all'interno di tutto il territorio della Valtellina, volto alla infrastrutturazione di una rete di transito, intermodale rispetto al trasporto ferroviario locale, estesa e capillare basata sul car-sharing elettrico. Inoltre, tale progetto ha permesso di offrire ai viaggiatori, pendolari e turisti una serie di soluzioni di mobilità dolce e su gomma diversificate, affidabili e accessibili in piena integrazione con il trasporto pubblico locale.

Tutte queste attività hanno permesso di accrescere la connettività e competitività delle zone montane del Cluster Valtellinese, della Valposchiavo e trasfrontaliere della Regione Bernina attraverso, a titolo esemplificativo, il potenziamento dell'intermodalità tra treno, auto elettriche, biciclette e altri mezzi di trasporto elettrici per il capoluogo valtellinese, assieme alla realizzazione di una vera e propria ciclostazione nel capoluogo valtellinese.

Data la capillarità regionale del servizio e delle postazioni di E-Vai, è stato possibile sfruttare tale asset collegando i servizi di mobilità della Valtellina e del suo capoluogo con quella dell'area del lago di Como, attraverso un servizio di mobilità innovativo ed inclusivo dedicato a turisti e residenti.

Per maggiori informazioni:
www.progetti.interreg-italiasvizzera.eu/it/

A fine anno, si segnalano due importanti iniziative:

- una nuova proposta progettuale, denominata "SMAAC4LIFE", all'interno della call 2022-2027 del programma Europeo LIFE
- la creazione di una filiera produttiva, composta da 10 imprese con sede operativa in Regione, per partecipare al bando indetto da Regione Lombardia **"Innovazione dei processi e dell'organizzazione delle filiere produttive e di servizi e degli ecosistemi industriali produttivi ed economici in Lombardia"**. Il progetto è finalizzato a sostenere l'avvio di nuove filiere ed ecosistemi ed il rafforzamento di quelle già costituite, sviluppando interconnessioni tra imprese a sostegno dell'innovazione dei processi e dell'organizzazione, anche attraverso interventi di digitalizzazione, a favore della sostenibilità e per l'aggiornamento e riqualificazione della forza lavoro.

AUTOSTRADE

GRI 3-3
GRI 203-1

Il Gruppo FNM è presente anche nel settore Autostrade con il controllo da parte di FNM al 100% del **capitale sociale di Milano Serravalle - Milano Tangenziali (MISE)**.

MISE è la società concessionaria per la progettazione, realizzazione e gestione dell'Autostrada A7 Serravalle-Milano e delle Tangenziali Nord, Est e Ovest Milano ai sensi della convenzione di concessione sottoscritta in data 7 novembre 2007, con scadenza il 31 ottobre 2028, tra MISE, in qualità di concessionario, e ANAS S.p.A. (successivamente sostituita dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti), in qualità di concedente. Nello specifico, la lunghezza complessiva dell'infrastruttura autostradale in concessione è di **184,9 km**[10] di cui 122,4 km a tre corsie.

La tratta autostradale gestita da MISE comprende la tratta A7 (sistema autostradale "chiuso" con porte in entrata e uscita) e le Tangenziali di Milano (sistema autostradale "semi-chiuso" con barriere di pedaggio) con porte in entrata e in uscita dotate di servizio Telepass.

Caselli autostradali (n.)

	2022	2021
Porte in entrata	8	9
Porte in entrata con servizio Telepass	6	6
Porte in uscita manuali	20	27
Porte in uscita con cassa automatica	39	34
Caselli in uscita con porte dedicate Telepass	10 di cui 28 porte con servizio Telepass	10 di cui 28 porte con servizio Telepass

Fa parte di MISE, **Milano Serravalle Engineering S.r.l.**, la società specializzata nel settore di ingegneria delle infrastrutture (a titolo esemplificativo, realizzazione di studi di fattibilità e di opportunità, ricerche, consulenze, progettazioni, direzioni lavori, installazioni di impianti civili ed industriali).

10. Se si considera l'intera rete gestita, compresi eventuali svincoli che a fine concessione potranno essere devoluti al Comune/Provincia competente, sulla quale è svolta la manutenzione si fa riferimento a una lunghezza di 184,9 km con 124,1 km a 3 corsie e 58,4 km a 2 corsie.

Nel corso del 2022 il traffico pagante ha registrato un totale di **2.976 milioni veicoli-km percorsi**, con un **incremento del 12,4%** rispetto allo stesso dato rilevato al 31 dicembre 2021; tuttavia, se confrontato con i valori pre-pandemici dell'anno 2019 (3.114,8 milioni di veicoli-km), mostra ancora una flessione del 4,5%. In ordine alla ripartizione fra veicoli leggeri e pesanti, il dato si attesta a circa **2.355 milioni di veicoli-km con un incremento del 15,5% rispetto all'anno 2021 per i leggeri**, mentre per **i pesanti** si è registrato un valore di circa 621 milioni di veicoli-km pari a un **incremento del 1,8%**. L'incremento del traffico dei veicoli leggeri è dovuto al venire meno delle restrizioni alla mobilità imposte durante il periodo COVID-19, mentre il contenuto incremento del traffico pesante è dipeso dal combinato di una contrazione globale economica dovuta alla situazione geopolitica ed alle minori restrizioni che hanno interessato, fin dal 2021, il traffico per il trasporto delle merci.



SICUREZZA E INCIDENTALITÀ

L'attività di assistenza ai viaggiatori in difficoltà, in caso di incidenti, code o restringimenti di carreggiata, viene garantita dagli **Ausiliari e Gestori della Viabilità**. Entrambe queste figure seguono un corso di formazione specifico al quale, previo superamento di un esame teorico e pratico, segue un periodo di affiancamento su strada da figure con maggiore esperienza. Tutte le attività svolte dal comparto Viabilità fanno riferimento a specifiche procedure operative e riportate nelle "Istruzioni di Lavoro" e da Disposizioni di Servizio relative a specifiche criticità. A supporto delle attività odierne, l'utenza in transito è sempre informata attraverso l'utilizzo di pannelli a messaggio variabile (PMV) dislocati lungo le tratte di competenza. Inoltre, il coordinamento tra le varie Forze dell'Ordine, di soccorso e le attività svolte dalla Viabilità è garantito dal presidio costante degli Operatori del **Centro Radio Informativo** che operano attraverso un centro di gestione integrato.

Nel corso dell'anno sono stati eseguiti 26.825 **interventi** di cui il 57% dalle organizzazioni partner e il restante 43% dagli ausiliari alla viabilità.

Servizio ausiliari alla viabilità (n.)

	2022	2021
Ausiliari della viabilità	62	62
Numero Gestori della viabilità	5	5
Numero interventi eseguiti	26.825	25.154
dagli Ausiliari della viabilità	11.496	11.733
da altri partner (ACI, VAI, IMA e SI24)	15.329	13.421
Interventi Ausiliari su Incidenti	2.758	2.297
Interventi Ausiliari per Segnalazione di Code	414	889
Interventi Ausiliari per Soccorso e Assistenza Utenti	5.456	5.538
Interventi Ausiliari per altro tipo di interventi	2.841	3.009

Nel corso del 2022, **gli incidenti** registrati sulla rete in concessione (A7, A50, A51 e A52) sono leggermente incrementati rispetto al 2021 (+6,6%). Un maggiore incremento si è avuto sugli incidenti con esito mortale che sono passati da 5 nell'anno 2021 a 7 nel 2022.

Incidenti* sulle tratte passeggeri/merci

	2022			2021		
	Totale	**Con Feriti**	**Mortali***	**Totale**	**Con Feriti**	**Mortali***
A7 Mi Serravalle	325	101	4	289	93	2
Tangenziale Ovest	566	189	2	560	202	3
Tangenziale Est	407	153	1	368	118	0
Tangenziale Nord	286	106	0	269	94	0
Totale rete	**1.584**	**549**	**7**	**1.486**	**507**	**5**

* Negli incidenti in cui oltre ad un eventuale esito mortale si dovessero registrare anche dei feriti, il dato verrà calcolato unicamente tra gli eventi/incidenti con esito mortale

I dati relativi agli incidenti (con feriti e con esito mortale) vengono annualmente certificati dalla Polizia Stradale per ogni semestre.

Il tasso d'incidentalità, pari al 53,23% è calcolato come numero d'incidenti ogni 100 milioni di veicoli-km, risulta in diminuzione rispetto all'anno 2021 (56,10%). La società garantisce la sicurezza stradale attraverso il continuo monitoraggio dello stato dell'infrastruttura, in termini di asfalto, barriere, illuminazione e segnaletica, e dei relativi interventi di ripristino e manutenzione, nonché attraverso una costante informativa all'utenza sul sito web e sui PMV in merito alle condizioni del traffico, ai rischi atmosferici e diffondendo messaggi di sensibilizzazione a comportamenti di guida corretti. Nell'anno 2022 si è inoltre concretizzato un percorso formativo relativo alla messa in esercizio delle "Linee Guida di Intervento Congiunto in Situazioni di Emergenza", progetto che ha coinvolto gli equipaggi di Polizia Stradale ed Ausiliari Viabilità che operano nelle medesime tratte.

Milano Serravalle ha altresì promosso una **campagna di sicurezza** al fine di evitare incidenti nelle ore notturne dovuti a colpi di sonno, offrendo caffè gratuiti a tutti gli utenti presso le aree di servizio della tratta di competenza. Relativamente al monitoraggio e prevenzione incidenti, con cadenza mensile viene svolta una riunione di analisi incidenti in cui vengono definiti interventi specifici a mitigazione del rischio di ulteriori futuri eventi similari.

Per MISE garantire il miglior servizio al cliente significa anche prevedere con anticipo possibili cause di incidente. Per questo motivo, annualmente vengono trasmessi agli Enti preposti i **piani emergenziali** per il coordinamento e la gestione delle criticità derivanti principalmente da cantieri stradali di lunga durata e che prevedano modifiche nella configurazione della tratta significative e fenomeni nevosi nel periodo invernale. Per assicurare idonee condizioni di sicurezza e viabilità la società, al fine di consentire il regolare flusso della viabilità, predispone piani di intervento che vengono concordati e trasmessi alle autorità competenti (Prefetture, Polizia Stradale) ed agli enti coinvolti (Protezione Civile, CRI ecc.). Per gli interventi meteo invernali, come la neve, MISE ha in dotazione mezzi e attrezzature speciali. In caso di temperature prossime allo zero, viene attivato il servizio di prevenzione formazione ghiaccio con spargi sale lungo la rete di transito. Per questi fini nel 2022 sono stati consumati 2.722 tonnellate di sale.

Dotazioni invernali (n.)

	2022	2021
Dotazioni/Centraline meteo*	15	15
di cui centraline base	6	6
di cui per nebbia	2	2
di cui per ghiaccio	3	3
di cui per ghiaccio e nebbia	4	4
Mezzi operativi (spalaneve, spargi sale)	191	189
Operatori	32	30

* Le dotazioni meteo fanno riferimento a postazioni locali di raccolta dati (centraline meteo) utilizzate tanto per la gestione viabilistica normale quanto durante la stagione invernale per il governo delle operazioni di prevenzione ghiaccio e sgombero neve. Sono comprese anche 6 postazioni base che restituiscono dati quali temperature, umidità, tipo di precipitazione e intensità.

Gestione del soccorso (n.)

	2022	2021
Numero officine autorizzate di soccorso meccanico in coordinamento con il Centro Radio Informatico	36	29
Numero interventi del Soccorso sanitario	278	237
Numero eventi monitorati e gestiti dal Centro Radio Informatico	47.623	41.538
Numero Colonnine SOS (ogni 2km)	162	164
Numero Piazzole di emergenza	184	139
Numero di Webcam lungo la rete autostradale	140	136
Numero di Pannelli a messaggio variabile (PMV)	143	147
di cui itinere	47	46

Le misure tecniche, organizzative e gestionali previste dai Piani emergenziali servono a contrastare eventuali condizioni sfavorevoli e ad assicurare la mobilità del traffico in piena sicurezza con l'adeguata informazione all'utenza in viaggio. Il Piano, redatto sulla base delle "linee guida" emanate dal Ministero dell'Interno e da AISCAT specifica le varie condizioni che determinano i "codici di allerta" e i conseguenti provvedimenti da attuare. Sempre in questa direzione, dal 2021 MISE ha sottoscritto una convenzione con la Croce Rossa Italiana per l'impiego di personale nei casi in cui si renda necessaria, una dedicata assistenza socio-sanitaria per l'utenza in transito nei casi di congestione e/o blocco dei flussi di traffico dovuti ad eventi meteo critici e/o altre situazioni.

Il totale degli eventi meteo registrati nel 2022 coincide sostanzialmente con quelli registrati nel corso dell'anno precedente, a fronte di un lieve decremento degli eventi a carattere piovoso (-8,0%) ed un più significativo incremento degli eventi a carattere nebbioso (+31,1%).

Nei casi di guasto meccanico o recupero del veicolo per incidente è garantita assistenza all'utenza attraverso l'operato delle officine convenzionate alle Organizzazioni come l'ACI, IMA, VAI, SI24 in maniera capillare su tutte le tratte in concessione. La società ha inoltre predisposto specifici contratti per il presidio di mezzi di soccorso adeguati nell'ambito dei cantieri permanenti sull'Autostrada A7, in previsione dell'incremento dei flussi di traffico previsti per il periodo primaverile-estivo, nonché l'attivazione di presidi fissi con carri di tipo pesante, finalizzata al pronto ripristino delle condizioni di sicurezza e transitabilità della strada dovute in occasione di precipitazioni nevose importanti nel corso della stagione invernale. Tra le principali attività svolte dalle officine si annoverano le riparazioni in autostrada dei veicoli in avaria, il rifornimento in autostrada dei liquidi motore e/o carburante e il trasporto o traino fino alla prima officina esterna corrispondente alla prima uscita.

Eventi meteo – anni 2022 e 2021

	2022			2021		
	Totale	Pioggia	Nebbia	Totale	Pioggia	Nebbia
A7 Mi Serravalle	138	84	54	172	80	46
Tangenziale Ovest	101	77	24	128	89	19
Tangenziale Est	97	80	17	111	88	9
Tangenziale Nord	64	58	6	83	68	3
Totale rete	**400**	**299**	**101**	**494**	**325**	**77**

329 km circa

di pavimentazione drenante a elevata aderenza pari a circa all'88,2% della rete autostradale gestita

La società continua la costante attività di investimento sul corpo autostradale con particolare attenzione al miglioramento degli standard di qualità e sicurezza. Nello specifico la società monitora costantemente l'indice di pavimentazione (Ipav) quale indicatore per la definizione della qualità dello stato strutturale del manto autostradale. Nel caso di MISE, tale indicatore misura 70,2 Ipav. La rete autostradale dispone di **circa 867,3 km di barriere di sicurezza e 28 km circa di barriere antirumore**. In questo contesto si segnala che la società è dotata di **15 impianti di segnalazione sequenziale di curva a LED**.



AREE DI SERVIZIO E I NUOVI CONTRATTI DI SUB CONCESSIONE

Nel 2018 MISE ha bandito una gara ad evidenza pubblica per affidare le attività commerciali all'interno delle aree di servizio presenti lungo le tratte autostradali di propria competenza, al fine di migliorare la qualità dei prodotti e servizi offerti e garantire una maggiore concorrenza anche in termini di prezzo, operatori e marchi. Si segnala che in fase di offerta tecnica, i **criteri di valutazione** hanno prevalentemente riguardato il **servizio all'utenza**, la **sostenibilità** e l'**efficientamento energetico**, quali la previsione di sistemi di coibentazione dei locali, l'utilizzo di energie alternative per riscaldamento degli stessi, l'offerta di carburanti verdi per gli automezzi e di servizi alla persona (spazi relax, aree dedicate ai bambini e agli animali domestici).

L'attività di sottoscrizione dei nuovi contratti di sub concessione, avviata ad inizio 2021, è proseguita nel corso dell'anno e, al 31 dicembre 2022, risultano finalizzati i subentri di 29 lotti (12 Oil-impianti di carburante, 13 Food-locali di ristoro e 4 Driven[11]) su diciassette aree di servizio. Nel 2023 si prevede di concludere le attività di subentro nei restanti lotti e inizieranno i lavori di riqualificazione delle strutture e di potenziamento dei servizi. In tale contesto, si sottolinea che una volta affidato il lotto, MISE si assumerà la responsabilità di condurre ispezioni mensili ai sub concessionari per verificare il rispetto dei requisiti di gara, quali ad esempio i punti di erogazione di carburante garantiti, i servizi offerti all'utenza, i prezzi esposti alla clientela, lo stato della pavimentazione e delle aree verdi. Eventuali non conformità, se non risolte, potrebbero sfociare in sanzioni penali.

Nella sua totalità, **MISE nel 2022 gestisce 19 aree di servizio**, di cui 14 comprensive di aree di rifornimento GPL (14), 4 metano (4), 19 benzina e, diesel (19) e 2 ricarica elettrica (2). La maggior parte delle aree offrono servizio bar (18) e in alcuni casi di ristorante (3). Ogni area dispone di parcheggi riservati ai disabili e per autovetture, tir e bus. Complessivamente, si annoverano 1.010 parcheggi di sosta per l'utenza. Tutte le aree di servizio sono dotate di servizi igienici, di cui l'84% di queste è attrezzata per i neonati.

11. Ogni area di servizio è divisa in servizio Oil (impianti di carburante) e servizio Food (locali ristoro). Ad ogni servizio corrisponde un lotto. In alcune aree di servizio uno dei due servizi può non raggiungere target economici predeterminati (ed essere quindi meno performante). Per dare la possibilità agli operatori di partecipare è stato deciso di mandare in gara un solo lotto per uno dei due servizi indicando "Oil Driven" o "Food Driven" in base alla tipologia di servizio trainante.

Principali caratteristiche delle aree di servizio (n.)

	2022
Servizio di rifornimento	19
Servizio di ricarica per veicoli elettrici	2
Totale colonnine di ricarica	12 (6+6)
Assistenza meccanica	1
Camper service	7
Punti di ristorazione	18
Market	18
Hotel	1
Servizi igienici con docce	12
Aree dedicate agli animali	3
Servizio Wi-fi	17
Servizio bancomat	2

Innovazione

Nel corso del 2022, MISE ha dato vita a nuove aree organizzative finalizzate a presidiare i temi dell'innovazione e della sostenibilità, destinando risorse e investendo quindi in maniera concreta nella revisione dei processi anche in considerazione della forte spinta al digitale. Tali iniziative generano benefici e impatti positivi sul piano gestionale e organizzativo, in termini di maggiore puntualità, precisione e tempestività, controllo e di efficacia dei servizi svolti.

Nell'ambito dell'R&D, sono state avviate due importanti partnership con:

I. il **Politecnico di Milano** per un progetto di ricerca finalizzato alla realizzazione e sperimentazione di un sistema di monitoraggio automatico degli elementi del corpo autostradale per mezzo di veicoli ad alta tecnologia ed elaborazione dati evoluta;
II. l'**Università Cattolica del Sacro Cuore** per il progetto di gestione del verde, che mira a ricercare e studiare, attraverso un approccio di sistema, soluzioni innovative ed ecologicamente razionali per la gestione delle aree verdi autostradali sui sedimi di competenza finalizzate a mitigare l'impatto ambientale del network autostradale attraverso la massimizzazione dei servizi ecosistemici indotti.

Tramite la capogruppo FNM, MISE partecipa al progetto di ricerca cofinanziato tramite il PNRR del Centro Nazionale per la mobilità sostenibile (CNMS) orientato a:

I. sviluppare una mobilità sicura e sostenibile per persone e merci;
II. decongestionare le reti di trasporto;
III. decarbonizzare l'ambiente e ridurre le emissioni inquinanti attraverso l'uso di carburanti green;
IV. aumentare la resilienza e l'efficienza di tutte le reti di viabilità.

Con la capogruppo FNM, MISE ha avviato la progettazione di 5 stazioni di servizio che distribuiranno idrogeno per veicoli a Fuel Cell. Le 5 stazioni saranno collocate in aree già incluse nella concessione e che in passato ospitavano stazioni di servizio per carburanti fossili o, nel caso delle 2 aree di Tortona, un vecchio casello dismesso. L'investimento totale previsto è di circa 50 milioni di Euro dei quali 14 circa saranno finanziati a fondo perduto dalla Commissione Europea. La società ha inviato a fine dicembre 2022 l'istanza al MIT per l'assegnazione di un ulteriore finanziamento, a valere sui fondi PNRR, pari a 15 milioni di Euro.

La società sta inoltre implementando un sistema di monitoraggio dinamico che interesserà 9 opere scelte tra le principali opere d'arte presenti sulla rete concessa. L'intervento è coperto da un finanziamento PNRR di circa 5,4 milioni di Euro. Sono state già avviate tutte le procedure di gara, le stesse dovranno essere aggiudicate entro marzo 2023 ed i lavori terminati entro il dicembre 2023.

Nell'ambito della digitalizzazione dei processi, è in corso la realizzazione e sviluppo di un'App mobile riservata ai viaggiatori che andrà ad operare in un'ottica multi-channel con lo scopo di offrire a tutta la clientela un'offerta innovativa, sicura ed efficace.

Nel 2022 si è concluso il processo di adeguamento delle piste di esazione per permettere la transazione con tecnologia contactless ed è stata svolta una sperimentazione con l'impiego del drone per il controllo della viabilità.

Inoltre, tra le iniziative di digitalizzazione ultimate nel corso del 2022 si annoverano: l'integrazione della rete wireless per tutta la popolazione aziendale e per gli ospiti esterni, il nuovo servizio di helpdesk Freshservice, la sperimentazione di una nuova modalità di gestione dei flussi informativi e di trasmissione dati a supporto delle attività svolte dal personale viabile, la nuova piattaforma digitale dedicata all'attività di gestione dei sinistri stradali e di ripristino e recupero danni, la nuova piattaforma di gestione dei trasporti eccezionali e delle relative prescrizioni, il nuovo servizio di Fleet Management per la gestione della flotta aziendale ed il rilascio di podcast ascoltabili in funzione della geolocalizzazione del veicolo attraverso l'App Loquis.

Nel 2023 è previsto lo sviluppo di due partnership avviate con le università e la realizzazione di iniziative per il miglioramento della mobilità e dell'ambiente. Nell'ambito del progetto di Smart Road, inoltre, è previsto un intervento di implementazione tecnologica sull'infrastruttura, volta a creare gli elementi tecnologici abilitanti per le funzioni di gestione intelligente del traffico e degli eventi, oltre allo studio di modelli predittivi del traffico e di funzionalità evolute per la gestione della viabilità.

TRASPORTO FERROVIARIO (TRENORD)

GRI 3-3

Trenord è dedicata al trasporto pubblico ferroviario della Lombardia, la regione che esprime la domanda di mobilità più alta d'Italia. Nonostante l'allentamento delle restrizioni dovute al COVID-19, il numero di viaggiatori non ha ancora raggiunto i livelli pre-pandemia. I primi mesi del 2022, infatti, sono stati caratterizzati da limitazioni alla mobilità dovuti alla recrudescenza del virus, che ha impattato negativamente il numero di spostamenti.

Da settembre **2022** si è assistito ad un'inversione del trend, e si sono raggiunti picchi di **650 mila viaggiatori giornalieri, comunque inferiori di circa il 25% rispetto al livello pre-pandemico**.

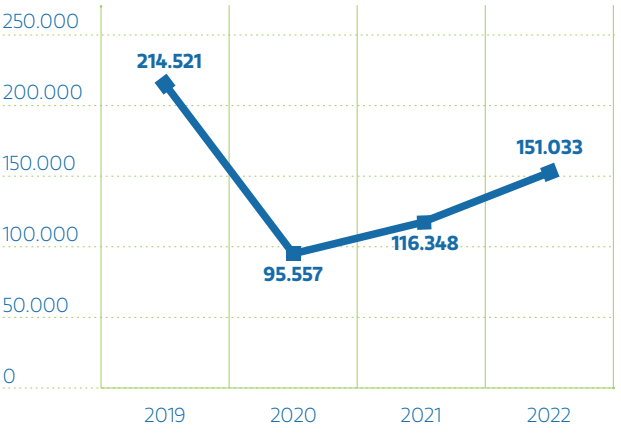
Nel 2022, l'azienda ha garantito il servizio ad **oltre 151 milioni di passeggeri**, circa il **30% in più** rispetto ai 116,3 milioni dell'anno precedente, **arrivando a trasportare una media di oltre 600 mila passeggeri nei giorni feriali**. La produzione in termini di treni-km, vale a dire il totale dei km commerciali percorsi da tutti i treni che hanno viaggiato, è stata pari a 38,8 milioni, in linea con i dati 2021.

38,8 mln

di treni-km

Trenord ha sviluppato la **piattaforma "Darwin"** per seguire attentamente le evoluzioni della domanda di mobilità. La piattaforma, grazie alle opportunità offerte dai "Big Data", consente di effettuare analisi e simulazioni utilizzando informazioni ricavate da diverse fonti quali **celle telefoniche**, pedaggi autostradali, **orari di bus, tram e treni**. In questo modo è possibile leggere e interpretare gli spostamenti su un'ampia scala e soprattutto è possibile sviluppare modelli predittivi che consentano di valutare come cambieranno i flussi negli anni al modificarsi di certe variabili.

Passeggeri totali 2019-2022 (in migliaia)



Sistema tariffario integrato

Nonostante l'estensione del primo sistema tariffario integrato ("STIBM", Sistema Tariffario Integrato del Bacino di Mobilità) ad altri bacini territoriali sia stata riprogrammata dagli enti competenti per il prossimo biennio, nel corso del 2022 Trenord ha comunque continuato il percorso verso una maggiore integrazione e semplificazione delle interazioni con i clienti.

In particolare, nel corso dell'anno, l'impegno dell'azienda verso un sistema di mobilità integrata e intermodale si è tradotto nel progetto "Io viaggio ovunque in Lombardia", dedicato al sistema tariffario integrato, che prevede l'erogazione di titoli di viaggio che consentono la mobilità su tutti i mezzi di trasporto pubblico in tutta la regione. Attraverso il contratto per la gestione commerciale di tali prodotti, sottoscritto da tutte le realtà che erogano tali servizi in Lombardia, Trenord ha promosso una politica di gestione volta al miglioramento della comunicazione e delle modalità di vendita, con effetti positivi sull'user experience dei clienti nella sua totalità.

Durante l'anno, in adempienza alla delibera 106/2018 dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), Trenord ha provveduto ad uniformare la procedura di rimborso e le modalità di presentazione dei reclami per i clienti del solo trasporto ferroviario e per i clienti che viaggiano con titoli di viaggio integrati.

In particolare, per quanto riguarda i rimborsi, i clienti possono ora presentare la domanda di rimborso tramite qualsiasi canale Trenord (sia fisico che digitale), indipendentemente dal canale utilizzato per l'acquisto del titolo di viaggio. Tale servizio è stato esteso anche a coloro che utilizzano piattaforme di terzi per l'acquisto di titoli a tariffa regionale, nel rispetto delle Condizioni Generali di Trasporto e nell'ottica di una sempre maggiore integrazione dei servizi offerti.

L'attenzione di Trenord ai temi dell'inclusione e delle pari opportunità dei viaggiatori a mobilità ridotta si riflette nella continua evoluzione di soluzioni atte a rendere l'esperienza di viaggio non solo accessibile, ma anche confortevole, a chiunque ne faccia uso. Nel 2022 sono stati **19.217** i clienti che hanno usufruito del **servizio di salita e discesa per l'assistenza ai passeggeri con mobilità ridotta, in aumento di circa il 35% rispetto al 2021**.

Durante l'anno sono stati effettuati importanti interventi, su diverse tratte regionali, per incrementare l'offerta di treni dotati di funzionalità a supporto delle persone con disabilità. Inoltre, il Servizio Disabili di Trenord ha rafforzato la collaborazione con il reparto Gestione Rotabili al fine di condividere i turni dei treni attrezzati e di favorire il più possibile l'interscambio informativo sull'accessibilità dei convogli con la Sala Blu di RFI.

In merito alla sicurezza durante il viaggio, Trenord si impegna per garantire elevati standard di sicurezza per i propri passeggeri e dipendenti. In tal senso vengono svolte **attività di presidio e di scorta**, sia a bordo treno che in stazione, volte a prevenire e ad individuare situazioni critiche, spesso scatenate da chi viaggia senza biglietto, quali aggressioni, minacce o atti vandalici.

Servizio di salita e discesa per l'assistenza ai passeggeri con mobilità ridotta

Oltre
19.000 mila

clienti che hanno usufruito del servizio salita e discesa

Graffiti esterni rimossi nel 2022

Oltre
219.000 mq

+30% rispetto al 2021

per un costo totale sostenuto di

1,4

milioni di euro

Ulteriori attività 2022 in ambito security

Rinnovo e potenziamento dei sistemi di comunicazione e di videosorveglianza a bordo treno per la flotta TAF (Treni Alta Frequentazione)
Per migliorare il livello di sicurezza grazie al maggior numero di videocamere destinate alla telesorveglianza

Vulnerability Assessment presso le biglietterie
Per prevenire eventuali criticità nell'infrastruttura di sicurezza, con particolare attenzione alla gestione degli allarmi antintrusione, antirapina e videosorveglianza

Corsi di formazione al personale di bordo
Erogati in particolare ai capitreno, in merito all'autodifesa psico- fisica, e corsi specifici sul tema della security con particolare attenzione agli strumenti da adottare per garantire la sicurezza di viaggiatori e dipendenti

Presidio del materiale rotabile in sosta presso gli impianti
Per garantire non solo la tutela dello stesso da danni e fenomeni critici, ma anche maggior numero di treni disponibili per il servizio

Con l'aumentare dei flussi di passeggeri, anche questi episodi sono in aumento e Trenord ha potenziato il coordinamento con gli organi di polizia sul territorio e le attività della **Control Room Security, struttura attiva 24h/24** per il coordinamento e controllo congiunto con le Strutture del Contesto Istituzionale, del Soccorso Pubblico e della Protezione Civile. Nel 2022, sono proseguiti gli interscambi informativi con gli organi di Polizia sul territorio, anche per la gestione di flussi e spostamenti in occasione di eventi sportivi, e grandi eventi nazionali e internazionali.

Dal 2021, Trenord ha siglato una **convenzione quinquennale per la prevenzione e la gestione di criticità ed emergenze con Protezione Civile di Regione Lombardia**. Tale accordo prevede, da un lato il supporto da parte di Protezione Civile in caso di guasti, incidenti o interruzioni della circolazione, dovuti a fenomeni metereologici estremi, dall'altro Trenord mette a disposizione mezzi di trasporto, personale e ambienti fisici a Protezione Civile, offrendo inoltre supporto per attività di previsione e prevenzione. La convenzione prevede la condivisione reciproca, tra le rispettive Sale Operative, di informazioni e di notizie di allerta relative ai rischi che possono pregiudicare il regolare svolgimento del servizio con l'obiettivo di garantire l'efficacia e la tempestività degli interventi.

RICERCA E INNOVAZIONE DEL GRUPPO FNM

GRI 3-3

Innovazione, tecnologia e sostenibilità sono i fattori alla base della strategia del Gruppo FNM tra loro integrati e su cui si fonda la competitività e la crescita. In linea con il Piano Strategico 2021-2025, l'obiettivo è diventare un **driver dell'innovazione** a livello sistemico, attraverso la creazione di un **ecosistema** centrato sullo sviluppo di servizi e sulla **ricerca tecnologica**.

Nel 2022 all'interno del Gruppo è stato istituito un nuovo **Dipartimento Innovazione**, con l'obiettivo di creare una cabina di regia per tutti i progetti di innovazione e sviluppo di FNM. Il Dipartimento, dalla sua istituzione, ha avviato un'attività di ricerca e scouting di soluzioni innovative tramite i canali di alcuni partner specializzati.

In un'ottica di manutenzione predittiva, sono state identificate soluzioni basate sull'utilizzo di droni e satelliti che verranno sperimentate nel 2023.

Nell'ambito dei pagamenti evoluti, inoltre, sono in corso di analisi soluzioni basate sulla blockchain, mentre sono già state sperimentate alcune soluzioni di chatbot basate sull'Intellingenza Artificiale, al fine di migliorare il supporto all'utente finale, le quali verranno ulteriormente implementate nel corso del 2023 da alcune società del Gruppo.

Il Gruppo ha poi avviato **lo sviluppo di una piattaforma MAAC (Mobility As A Community)** con alcune società controllate e partecipate, finalizzata all'erogazione di soluzioni di mobilità integrata e sostenibile per grandi eventi e comunità in generale.

Infine, FNM ha aderito alla **fondazione Centro Nazionale per la mobilità sostenibile (CNMS)**, orientata a sviluppare una mobilità sicura e sostenibile con soluzioni pratiche e scalabili per persone e merci, decongestionare le reti di trasporto, decarbonizzare l'ambiente e ridurre le emissioni inquinanti attraverso l'uso di carburanti green, nonché aumentare la resilienza e l'efficienza di tutte le reti di viabilità.

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 nelle seguenti aree: **mobilità sostenibile, infrastruttura ferroviaria** e **logistica**.

FILI un progetto di nuova antropizzazione

Il 2 luglio 2021 presso Regione Lombardia è stato presentato il **progetto FILI, uno dei più grandi progetti di rigenerazione** urbana ed extraurbana in Europa, promosso da **FNM, FERROVIENORD e Trenord**, unitamente a **Regione Lombardia**. Il progetto prevede di riqualificare e rinnovare i principali centri di connessione di FERROVIENORD posizionati sull'asse Milano-Malpensa, corridoio fondamentale per le Olimpiadi di Milano Cortina 2026, in particolare:

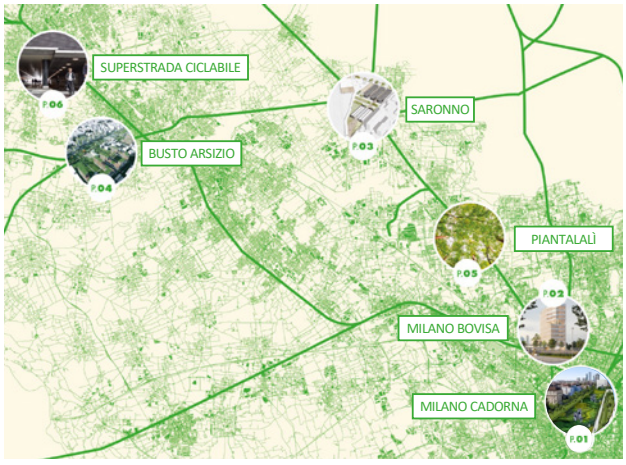
- **Stazione di Milano Cadorna**: in cui sarà realizzata una **Foresta Sintetica Pensile** di circa 72.000 mq che si svilupperà dalla stazione di Milano Cadorna fino alla stazione Domodossola che, come un'immaginaria fabbrica, produrrà **ossigeno per Milano** attraverso l'utilizzo di **avanzate biotecnologie**.
  A luglio 2022, a favore di tale iniziativa è giunta una proposta di partenariato pubblico privato da un gruppo finanziario internazionale che è stata valutata positivamente in termini di rilevanza e coerenza rispetto agli obiettivi strategici di rigenerazione urbana e di sostenibilità, così come inseriti nel Piano Strategico 2021-2025 del Gruppo FNM. A dicembre, la proposta è stata dunque trasmessa per competenza al Comune di Milano e a Regione Lombardia con l'obiettivo di completare il processo valutativo.
- **Stazione di Milano Bovisa**: ospiterà la **nuova sede** del Gruppo FNM, innovativa e improntata alla sostenibilità ambientale.
  Il nuovo headquarter sorgerà nei pressi di uno degli snodi di mobilità più importanti nell'ambito del bando Reinventing Cities, il cuore di un quartiere oggetto di un piano di rinascita urbana.
  Nel corso del 2022 è stato ultimato il progetto definitivo della stazione ed è stata indetta la conferenza di servizi. Nel contempo, su sollecitazione anche degli enti locali, è stata avviata una parziale revisione dell'iniziativa per raccordarla con il limitrofo progetto della Goccia/ campus Politecnico, in fase di progettazione da parte dello studio architetto Piano.
- **Stazione di Saronno**: FERROVIENORD realizzerà un progetto di forte impatto urbanistico nella città di Saronno che comprende la **riorganizzazione del Polo infrastrutturale tecnologico-manutentivo** di Saronno Centro con l'obiettivo di raggiungere alti standard di funzionalità e di sicurezza e migliorare l'accessibilità e la viabilità. Nel 2022 è stata avviata una revisione del progetto per una sua ottimizzazione, ed è proseguito il dialogo con il proprietario dell'area limitrofa Isotta Fraschini, al fine di coordinare i due progetti.
- **Stazione di Busto Arsizio**: prevede un **programma di riqualificazione urbanistica e ambientale** della città con la ricollocazione di parcheggi in un edificio multipiano, consentendo di destinare ampie superfici a verde attrezzato per attività collettive permettendo la connessione tra il nord e il sud della città. Nel 2022 sono stati avviati i confronti tecnici con l'amministrazione comunale.
- **Piano di piantumazione di 800.000 alberi "Piantalalì"**: prevede un intervento di riforestazione del triangolo industriale lombardo tra Milano, Varese e Como che comprende un'area di circa 41 mila ettari che attraversa 24 Comuni in due province della Lombardia. Un importante intervento nature-based da attuare nelle stazioni (aree di pertinenza e di prossimità) finalizzato a migliorare il comfort degli utenti del servizio ferroviario e la resilienza ambientale, senza ridurre la funzione di interscambio modale.
- **Superstrada Ciclabile**: il progetto di riqualificazione prevede una pista super ciclabile di 72,7 km che collegherà la **stazione di Milano Cadorna con l'aeroporto di Malpensa senza interruzioni**. Nel 2022, la ciclovia ha visto ultimato il progetto di fattibilità, sia tecnico che di governance. Per il 2023 è in programma la costituzione di una fondazione che ne guidi la realizzazione sotto i diversi ambiti di attuazione.

Principali numeri del progetto:

- piantumazione di **800 mila alberi**, in circa **41 mila ettari**, attraverso **24 Comuni**;
- creazione di una **superstrada ciclabile di 72,7 km** fra la stazione di Milano Cadorna e Malpensa;
- realizzazione di **72.000 mq di Foresta Sintetica Pensile** presso la stazione di Milano Cadorna;

per un totale di:

- **4 centri di connessione**;
- **188.300 mq di superficie di stazioni interessate** (pari a 722 campi da tennis);
- **2 milioni mq di superficie totale** del progetto FILI.





Alcuni dei principali Progetti di Ricerca e Sviluppo in fase di realizzazione e valutazione interna delle società del Gruppo al 31 dicembre 2022:

Nome del progetto	Descrizione	Stato di implementazione Obiettivi/prospettive future
Gestione infrastruttura ferroviaria → FERROVIENORD (Control Room Manutenzione)		
Ordine di lavoro digitale	Installazione di un apposito software sul palmare che consente 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.	Il Sistema è attualmente in produzione ed utilizzato dalle strutture con i seguenti benefici: — digitalizzazione delle procedure con 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. Nei primi mesi del 2022 sono stati apportati aggiornamenti quali: la creazione squadra su più ordini contemporaneamente, l'introduzione di attrezzature nei controlli operativi, un nuovo flusso per gestire le squadre di scorta lavorazioni e per la gestione del guasto da remoto, la risoluzione di bug di funzioni già presenti nel sistema. Inoltre, con l'upgrade di SAP HANA è stato integrato l'accesso all'applicativo tramite web attraverso le credenziali aziendali Google. Nel mese di settembre 2022 sono stati introdotti dei nuovi formati di stampa.
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.	Avviata la fase sperimentale da inglobare nel progetto Sala Operativa Unica (SOU). Lo strumento consente una gestione del guasto a 360° con una razionalizzazione e riduzione degli oneri per la manutenzione. Risulta in fase di scrittura il capitolato tecnico della piattaforma di integrazione dei processi di manutenzione e circolazione. In parallelo sono in fase di definizione i documenti per l'acquisto e sviluppo delle piattaforme specifiche per il monitoraggio predittivo di alcuni enti ferroviari (casse deviatoio e casse PL). A livello di sensoristica si stanno completando gli iter di affidamento dei lavori di monitoraggio opere d'arte e manufatti; sono in fase di valutazione alcune applicazioni sperimentali che verranno approfondite nel corso del 2023.
Control Room Manutenzione – telecomando e telecontrollo	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.	È in corso l'affidamento ad impresa esterna per lo sviluppo della cabina elettrica MT/BT per il coordinamento delle pagine grafiche. Il sistema di telecomando e telecontrollo per apparati permetteranno di: — Razionalizzazione e riduzione degli oneri per la manutenzione; — Riduzione dei tempi di intervento/ripristino; — Minor impegno del personale operativo. Nel 2022 è stato, inoltre, implementato l'aggiornamento alla nuova versione del sistema di telecomando condutture TE ed risulta già disponibile in test presso il posto centrale impianti elettrici.
Sperimentazione 5G manutenzione	Introduzione di tablet che identificano, tramite realtà aumentata, i componenti dei quadri elettrici di segnalamento e associano i relativi schemi elettrici per una immediata consultazione ed intervento in caso di anomalia/guasto.	Sperimentazione in corso. Sviluppata Applicazione di Virtual Remote Assistance da installare sui dispositivi mobili in dotazione al personale operaio. A seguito di esito positivo, l'applicazione permetterà di guidare tramite assistenza remota le attività manutentive della squadra operativa presente sul campo.
Cybersecurity	Individuazione delle tecnologie utili a ridurre i rischi Cyber per prevenire gli attacchi ai sistemi tecnologici che supportano la gestione e il controllo della circolazione ferroviaria.	Svolto un assessment da parte di società specializzata (con il supporto di NordCom) per verificare l'allineamento tra gli attuali sistemi e le procedure con la direttiva "NIS". Individuato un piano di azioni per implementare una procedura di sicurezza.
Videoanalisi	Installazione di algoritmi di videoanalisi sulle telecamere a bordo treno per incrementare i livelli di Safety & Security.	In fase di approfondimento da parte di Hitachi. La nuova soluzione sarà poi condivisa con Trenord per proseguire con la sua attuazione.

Nome del progetto	Descrizione	Stato di implementazione Obiettivi/prospettive future
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 con le principali case costruttrici di materiale rotabile (Hitachi, Stadler e Alstom) con il supporto di Trenord per sviluppare soluzioni di telediagnostica che consentano di: — prevenire guasti in esercizio e ottimizzare i processi di manutenzione; — monitorare la flotta in tempo reale.
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 il prossimo anno previste gare per acquisto del sistema ad ultrasuoni e sistema di diagnostica della catenaria.
Pianificazione e programmazione interventi di sviluppo della rete	Introduzione di un software che consenta una gestione a 360° del procedimento con un monitoraggio di tutte le fasi dell'opera: progettazione, appalto, esecuzione collaudi, con indicazione delle scadenze degli atti e delle approvazioni, delle tempistiche, dei soggetti coinvolti, dei documentali e dei finanziamenti.	A seguito di una fase di scouting, individuata una soluzione di Project Portfolio Management (PPM) a SAP. In fase di valutazione dell'investimento da sostenere.
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 «PSIM» (Phy-sical Security Information Management) per la gestione coordinata dei sistemi di sicurezza in stazione (che include tele-comando 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). La gara è stata assegnata. La nuova postazione è stata installata e attuata la migrazione.
Estensione accessibilità alle PRM impianti intera Rete	Il nuovo contratto di manutenzione delle piattaforme elevatrici ha permesso di acquistare nuovi ausili per le PRM (persone a ridotta mobilità). Tra questi: rampe mobili e carrozzine che permetteranno di raggiungere il 96% di accessibilità degli impianti dell'intera Rete.	A dicembre 2021 si è conclusa la fase di ubicazione dei nuovi ausili e avviata nel 2022 la formazione del personale dedicato (Guardie Giurate) i nuovi ausili saranno a disposizione per essere utilizzati.
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.	Sono state completate tutte le fasi operative, rispettando le tempistiche del Piano di riferimento. La piattaforma permetterà di: — 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.
Trasporto ferroviario →Trenord		
Sistemi di Telediagnostica	L'applicazione dei sistemi di telediagnostica permetterà di aumentare l'efficacia e l'efficienza delle attività di manutenzione con conseguenti ricadute positive sulla qualità del servizio. Allo stesso tempo, la telediagnostica permetterà ai macchinisti di poter ricevere in tempo reale un'assistenza completa ed efficace da parte dell'Help Desk di Trenord.	Sono stati avviati i progetti di sviluppo del sistema di Telediagnostica sia sui nuovi treni (Caravaggio, Donizetti e Colleoni) sia sulle flotte già in servizio, con particolare riferimento alla Flotta TSR e TAF
Conversione motori diesel dei convogli GTW Stadler in motori ad alimentazione H_2	Con il Dipartimento di Meccanica e con quello di Energia del Politecnico di Milano è stato attivato uno studio di fattibilità tecnica per l'eventuale conversione dei motori diesel dei GTW Stadler in motori endotermici alimentati ad H_2.	Valutare la possibilità di trasformare i convogli diesel Stadler già in servizio (28 treni) in rotabili alimentati ad H_2 con conseguente abbattimento delle emissioni di CO_2. Nel 2022 è avvenuto il completamento dei lavori da parte del Politecnico.

7.3. Il capitale umano

Il Percorso di Sostenibilità di FNM
→ Highlights

Organico
totale

2.908

Ore di formazione
erogate

63.936

Salute e sicurezza

Campagna di sensibilizzazione
rivolta ai dipendenti
per la prevenzione dei near miss



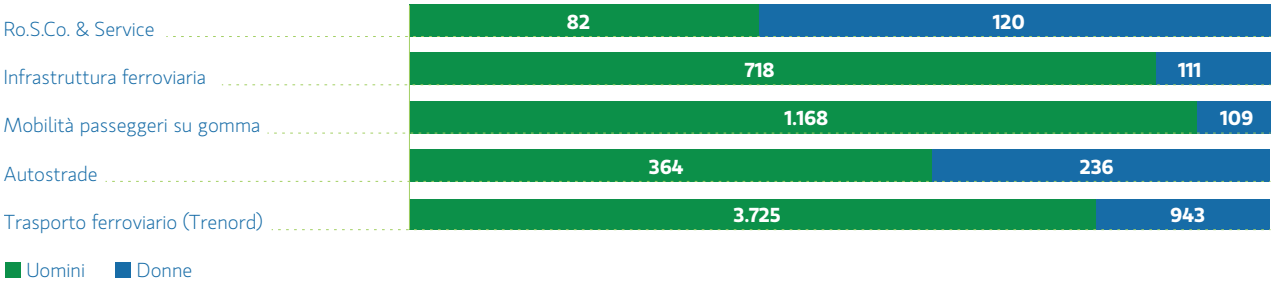
LO SVILUPPO DEL CAPITALE UMANO ALL'INTERNO DEL GRUPPO

GRI 3-3
GRI 2-7
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 periodo tra il 2020 e il 2022, utile a garantire continuità e uniformità nella gestione delle persone.

Il Gruppo FNM conta 2.908 dipendenti e 34 collaboratori esterni[12]. Si segnala che nel 2022 l'11,8% del personale femminile ricopre il ruolo di dirigente o quadro, rappresentando il 30,1% del totale dei dipendenti dirigenti o quadri.

Organico delle società al 31.12.2022 suddiviso per segmenti di business



Anche nel 2022, Trenord si conferma una realtà che mantiene il proprio impegno di sostegno all'occupazione. L'azienda fornisce lavoro a 4.668 persone, di questi, la maggior parte sono macchinisti e capitreno (2.436, di cui 392 donne). L'organico è rappresentato per il 20,20% da donne, in linea con il valore 2021.

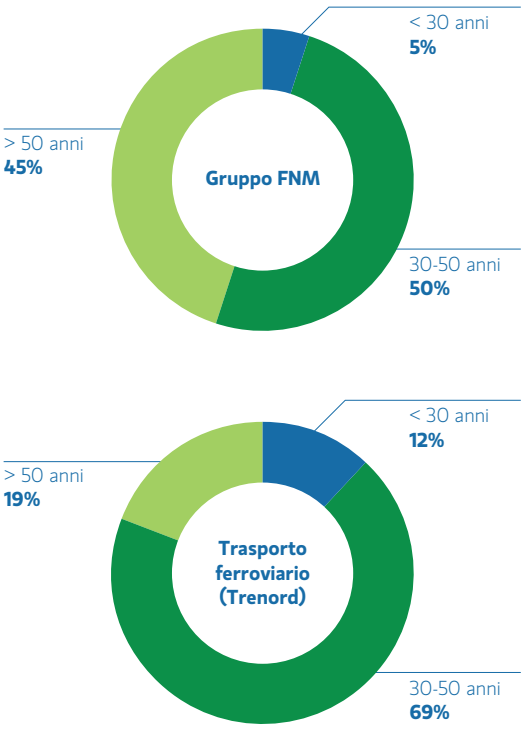
Persone per inquadramento e genere

	Uomini	Donne	Totale
Gruppo FNM	**2.332**	**576**	**2.908**
Dirigenti	44	10	54
Quadri	114	58	172
Impiegati	552	369	921
Operai	1.622	139	1.761
Trasporto ferroviario (Trenord)	**3.725**	**943**	**4.668**
Dirigenti	22	2	24
Quadri	136	41	177
Impiegati	2.830	893	3.723
Operai	737	7	744

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

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 31.12.2022



Nella gestione dei suoi dipendenti, il Gruppo FNM promuove una cultura aziendale che contribuisce 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**.

96,1%

dei dipendenti del Gruppo FNM è assunto con un contratto a tempo indeterminato

PROCESSO DI SELEZIONE DEL PERSONALE

In continuità con il trend dell'anno precedente anche nel corso del 2022 le richieste di nuove risorse hanno continuato ad essere consistenti e significative. La necessità di assumere nuovo personale è principalmente riconducibile alle uscite e pensionamenti e all'istituzione di nuove funzioni aziendali. Inoltre, la scia degli ingenti interventi di finanziamento, derivanti ad esempio dal PNRR, ha comportato la necessità di avviare nuovi processi di selezione per poter potenziare il servizio di trasporto. Le selezioni effettuate nel corso del 2022 hanno riguardato principalmente figure di impiegati (FNM), ingegneri, operatori di stazione, dirigenti di movimento, operatori di manutenzione (FERROVIENORD), progettisti (NORD_ING), conducenti di autobus (FNM Autoservizi) e addetti al car sharing (E-Vai).

I processi di selezione sono stati organizzati prevalentemente in modo da prevedere colloqui e prove scritte in video conferenza, mentre in fase avanzata è stato re-introdotto il colloquio in presenza. Questa modalità organizzativa ha permesso di rendere più rapida e agevole la gestione del processo di selezione, sia per l'azienda sia per i candidati.

Una delle principali criticità riscontrate durante i processi di selezione è riconducibile alla necessità di assumere profili dotati di elevate competenze, che richiedono tempi di selezione più lunghi. Questi ultimi sono spesso dovuti al fenomeno del "mismatch", diffuso in Italia e in altri Paesi Europei, che identifica il mancato incontro tra domanda e offerta di lavoro, nello specifico la mancanza di candidati interessati a ricoprire determinate posizioni o, al contrario, candidati non in possesso delle competenze necessarie. In generale, nel 2022 tutte le attività di recruiting sono state concluse efficacemente. In considerazione del momento storico caratterizzato da forte mobilità delle risorse altamente specializzate e discontinuità del mercato del lavoro, il **Gruppo FNM** si è posto una serie di progetti. Tra questi, vi è sicuramente la volontà di lavorare maggiormente con le scuole e con le università. Il Gruppo riconosce, infatti, l'importanza di queste istituzioni, che svolgono un ruolo chiave e permettono di aumentare la visibilità aziendale tra i giovani talenti, nonché di intercettare prontamente eventuali profili junior da inserire e far crescere in azienda.

Con particolare riferimento al segmento gomma, si è registrata una crescente difficoltà nel reclutamento del **personale di guida e di officina. La Società ATV**, per far fronte a tale fenomeno, indice selezioni periodiche a bando. È in questa direzione che nel 2022 si inserisce la sperimentazione di un progetto IFTS (Istruzione e Formazione Tecnica Superiore), finanziato dal FSE (Fondo sociale Europeo). Se da un lato il progetto ha permesso di raggiungere l'obiettivo di reperire e formare figure professionali fondamentali per la Società e di mantenere un corretto livello occupazionale, dall'altro ha agevolato l'inserimento di nuovi giovani, in linea con la volontà di creare e sostenere una occupazione sostenibile, di qualità e altamente professionalizzata.

Nel corso del 2022, **MISE** ha portato avanti il percorso di selezione finalizzato all'inserimento di giovani professionalità, anche grazie alla stretta collaborazione avviata con gli Atenei Lombardi, con i quali sono state sottoscritte diverse partnership. Inoltre, nel corso del 2022, l'Azienda è stata interessata da una importante riorganizzazione, che ha visto l'istituzione di nuove Direzioni e delle relative Unità Organizzative, tra cui la **Direzione Innovazione e la Direzione ESG&HSE** (Environmental, Social, Governance & Health, Safety, Environment), a presidio di importanti tematiche, come quelle relative alla tutela dell'ambiente e al rispetto dei valori aziendali.

In linea con la strategia del Gruppo FNM, Trenord è consapevole dell'importanza dell'apporto professionale dei propri dipendenti nel raggiungimento degli obiettivi di business e del proprio piano industriale. Per tale ragione, il 2022 è stato caratterizzato da una significativa attività di ricerca e selezione, volta soprattutto all'inserimento di personale di bordo, per far fronte all'importante piano di assunzioni in atto e per poter attivare le aule di formazione necessarie per abilitare il personale. Inoltre, è proseguito il lavoro iniziato nel 2021, focalizzato sul potenziamento del gruppo di assistenza e controllo e del personale specializzato nella manutenzione dei treni. Passi in avanti sono stati fatti anche nella ricerca di figure professionali specializzate nei vari settori di business. Infine, tra le nuove attività intraprese nel corso del 2022, figura la ricerca di personale di manovra, che proseguirà anche nel 2023.

Tassi di turnover in entrata per genere ed età

	Donne	Uomini	<30	30-50	>50
Gruppo FNM	**8,68%**	**14,10%**	**57,32%**	**15,59%**	**4,89%**
Ro.S.Co.	6,67%	9,76%	57,14%	8,47%	2,60%
Infrastruttura ferroviaria	12,61%	8,08%	44,59%	7,51%	0,76%
Mobilità passeggeri su gomma	18,35%	20,03%	72,55%	25,04%	9,92%
Autostrade	3,39%	7,95%	64,00%	9,95%	0,27%
Trasporto ferroviario (Trenord)	**12,73%**	**9,02%**	**46,06%**	**5,95%**	**0,79%**

Tassi di turnover in uscita per genere ed età*

	Donne	Uomini	<30	30-50	>50
Gruppo FNM	**10,59%**	**14,14%**	**24,84%**	**11,64%**	**14,06%**
Ro.S Co.	3,33%	1,22%	0,00%	0,85%	5,19%
Infrastruttura ferroviaria	9,01%	5,29%	5,41%	3,85%	9,54%
Mobilità passeggeri su gomma	12,84%	20,63%	41,18%	19,33%	18,82%
Autostrade	13,98%	13,70%	56,00%	12,94%	11,47%
Trasporto ferroviario (Trenord)	**2,76%**	**4,16%**	**3,94%**	**1,58%**	**12,23%**

NUOVA MODALITÀ DI LAVORO: LO SMART WORKING

Il percorso pilota avviato negli anni precedenti ha portato alla fine della fase di sperimentazione e all'inserimento della modalità di lavoro dello smart working a tempo indeterminato per le società FNM, FERROVIENORD, FNM Autoservizi, NORD_ING ed E-Vai. Sottoscritto nel 2020 l'accordo sindacale che ha ridefinito le modalità attuative dello smart working per tutte le Società del Gruppo FNM, oggi i dipendenti hanno la possibilità di svolgere la prestazione lavorativa all'esterno dei locali aziendali per un massimo di 2 giorni alla settimana. È inoltre possibile usufruire di 8 giornate di lavoro agile aggiuntive, annuali, collocabili a calendario anche al di là dei limiti settimanali previsti.

Graduale processo di digitalizzazione della gestione del personale

Nel 2022 è avvenuta l'implementazione del SOC (Security Operation Center) per tutte le società del Gruppo FNM. Come pianificato nel 2021, questa operazione ha immediatamente fornito riscontri positivi, consentendo più volte di prevenire potenziali rischi di Cyber Security. Inoltre, a supporto e potenziamento delle attività del SOC, è stato attivato un nuovo antivirus in cloud. L'azione congiunta di questi due strumenti ha garantito la sicurezza delle infrastrutture del Gruppo FNM, fornendo anche un supporto significativo alle attività di routine della funzione IT.

Infine, nel 2022 si è aggiunto un progetto di segregazione della rete aziendale del Gruppo, avente lo scopo di implementare una maggiore segmentazione dell'infrastruttura e di introdurre un controllo granulare del traffico dati: oltre all'ulteriore potenziamento della sicurezza, questo progetto offrirà una più efficiente e semplificata manutenzione della rete.

Per il 2023, il Gruppo ambisce alla realizzazione del progetto Go2Cloud, che consiste nella migrazione completa dei servizi della holding in Cloud, in modo tale da elevare il livello di sicurezza grazie ai servizi evoluti forniti dal cloud provider e poter garantire maggior scalabilità in tempi rapidi, in linea con le esigenze evolutive del business. Sempre per il 2023 è previsto l'upgrade delle licenze Google Workspace alla versione plus, che garantisce funzionalità avanzate di sicurezza informatica.

DIVERSITÀ E INCLUSIONE

GRI 3-3
GRI 405-1

Il Gruppo FNM riconosce l'importanza di tutelare le diversità di ogni persona, in grado di generare valore aggiunto in tutti i processi aziendali. In linea con un approccio inclusivo, non è tollerata nessuna forma di discriminazione sulla base di origine etnica, colore della pelle, genere, orientamento sessuale, religione, nazionalità, età, opinione politica, affiliazione sindacale, stato civile, disabilità fisica o mentale e qualsiasi altro stato o caratteristica personale. Per tale ragione, anche nel 2022 sono proseguiti gli investimenti relativi allo sviluppo di iniziative a sostegno dell'inclusione e della diversità, in particolare tramite la formazione legata alle competenze acquisite con la maternità/paternità e con webinar dedicati alla Diversity&Inclusion.

Adesione a Valore D

Grazie all'adesione a Valore D viene offerta ai dipendenti la possibilità di partecipare a percorsi di formazione e approfondimento sulle tematiche Diversity&Inclusion. L'associazione organizza e promuove corsi e incontri per giovani donne al fine di incoraggiare l'apprendimento continuo e lo spirito imprenditoriale da un lato; dall'altro corsi e incontri per i 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
→ Le tue risorse di fronte al cambiamento

Il Gruppo FNM e Trenord sono state 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. Nel 2022, per la prima parte dell'anno, è proseguita l'offerta attivata con i tre master già in essere (Neogenitori, Genitori, Caregiver, oltre al percorso "Le tue risorse di fronte al cambiamento"). A fine anno, invece, l'offerta è stata rimodulata ad hoc per FNM, in modo da rispondere maggiormente alle esigenze aziendali. In particolare, sono stati organizzati 2 workshop nel mese di dicembre 2022, rivolti rispettivamente ai WIP (**Welfare Important People**) e al gruppo di persone che ha partecipato al progetto Competenze.

Tali workshop sono stati incentrati sulla presentazione di un nuovo **strumento di self discovery** chiamato **MultiMe® Finder**, sviluppato insieme alla Kellogg School of Management, che consente alle persone di costruire la mappa dei propri ruoli di vita, profili caratteriali e competenze associate. Questo strumento restituisce una **fotografia aggregata** dei talenti che i propri dipendenti esprimono nei diversi ruoli della vita, tramite cui sarà possibile costruire **percorsi di self coaching personalizzati** nel corso del 2023.

In **ATV** sono stati fatti i primi passi esplorativi nella direzione della certificazione di genere attraverso il confronto con qualche realtà aziendale che sta avanzando nel processo nonché attraverso la partecipazione a convegni dedicati al tema. Inoltre, è stato completato il piano di formazione annuale, con focus particolare sulle attività inerenti alla sicurezza, alle aggressioni verbali e fisiche, nonché alla prevenzione e al contrasto delle discriminazioni etnico-razziali.

MISE, in occasione del 25 novembre, giornata internazionale contro la violenza di genere, ha presentato ai dipendenti un progetto che verrà realizzato nel 2023 insieme a Casa di Accoglienza delle Donne Maltrattate di Milano, con l'obiettivo di promuovere una cultura del rispetto della figura femminile come persona. Mentre, per l'8 Marzo, l'azienda ha organizzato due visite on line al museo Van Gogh e ai musei Vaticani, nel rispetto delle normative anti pandemia.

Il Gruppo FNM supporta i suoi dipendenti 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. Inoltre, il Gruppo FNM garantisce un'integrazione fino al 50% dello stipendio (rispetto al 30% fornito dall'INPS) nei casi di astensione facoltativa per i primi 6 mesi e per i figli di età inferiore ai 6 anni. Anche in Trenord viene fornita un'integrazione a favore del dipendente relativamente all'astensione facoltativa prevista dall'INPS. Nel 2022, 33 dipendenti del Gruppo FNM e 87 dipendenti di Trenord hanno usufruito del congedo parentale.

Per quanto riguarda l'astensione facoltativa per i primi 6 mesi e per i figli di età inferiore ai 12 anni, il Gruppo FNM garantisce un'integrazione fino al 50% dello stipendio (rispetto al 30% fornito dall'INPS). Inoltre, nel triennio sono previsti fino a 10 giorni retribuiti per malattia bambino per le società che applicano il CCNL Autoferrotranvieri.

42,86%*

Figure professionali donne (dirigenti e quadri) FNM S.p.A.

* Il dato si riferisce alla popolazione aziendale (dirigenti e quadri) di FNM S.p.A. al 31 dicembre 2022.

SISTEMA RETRIBUTIVO E VALUTAZIONE DELLE PERFORMANCE

Il Gruppo FNM riconosce l'importanza di attuare processi di **valutazione delle performance del proprio personale**, in modo da garantire a tutti la possibilità di **fruire di un sistema retributivo equo e adeguato**. 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.

In ciascuna società del Gruppo FNM e Trenord sono sviluppati specifici programmi di valutazione che prevedono l'erogazione di un Premio di Risultato, sulla base del raggiungimento di obiettivi specifici e differenti per business. Anche la Società ATV ha avviato l'implementazione di un **sistema di performance management**, la cui piena applicazione avverrà nel biennio 2023/2024.

Nel 2022, **il programma MBO (Management by Objectives)** ha coinvolto 421 persone, di cui 277 Impiegati di FNM e FERROVIENORD, con indicatori aziendali e obiettivi di funzione e di team, mentre 111 quadri e 33 dirigenti sono stati coinvolti con obiettivi aziendali e individuali. Il processo di definizione, verifica intermedia e valutazione è stato effettuato attraverso la piattaforma SuccessFactors. In aggiunta, con il fine di accrescere la consapevolezza sugli obiettivi di CSR-Sostenibilità, è stata data indicazione di inserire almeno un **obiettivo di CSR e Sostenibilità** all'interno del sistema di valutazione dei dirigenti di FNM, privilegiando i progetti trasversali che coinvolgono più funzioni interne.

FORMAZIONE E SVILUPPO DEI DIPENDENTI

GRI 3-3
GRI 404-1
GRI 403-5
GRI 404-3

La formazione e lo sviluppo del capitale umano stanno assumendo un ruolo sempre più centrale. Tenendo conto anche dei grandi cambiamenti che hanno caratterizzato la fase post-COVID, sia a livello relazionale, sia a livello di innovazione tecnologica, l'azienda vi sta ponendo una sempre maggiore attenzione.

Nel corso del 2022, la maggior parte dei corsi è stata svolta in modalità online e web conference. Ove possibile, al fine di ricreare l'atmosfera d'aula, si è cercato di coinvolgere più attivamente i partecipanti, in modo da garantire l'interazione e verificare man mano l'andamento del piano formativo. Quando possibile, sono ripresi anche i corsi in presenza, sebbene ancora in minima misura.

Nell'anno 2022, la formazione del personale del Gruppo FNM si è concentrata nell'area tecnico-professionale, necessaria per il conseguimento e il mantenimento delle certificazioni e delle abilitazioni tecniche. Ampio spazio è stato dedicato alla dimensione relazionale e al consolidamento delle competenze trasversali e delle soft skills (intelligenza emotiva, comunicazione e ascolto), nonché a percorsi di onboarding per i neoassunti. Forte rilevanza è stata data anche all'area commerciale per rafforzare le abilità comunicative del personale a stretto contatto con i clienti.

Nel corso del 2022 è stato realizzato un progetto pilota che ha visto coinvolto un campione di 42 persone di FNM S.p.A. (23 uomini e 19 donne), con l'obiettivo di testare e costruire internamente un modello di valutazione delle competenze soft, in grado di valorizzare, far crescere e motivare le persone tramite progetti formativi e di sviluppo mirati. In particolare, il progetto si propone di sviluppare una cultura organizzativa orientata all'ascolto, che permetta alle persone di esprimere e realizzare il proprio potenziale, di progettare programmi di sviluppo e di training mirati rispetto alle reali esigenze delle persone e dell'azienda e di conoscere punti di forza e aree di miglioramento dei propri collaboratori. Il progetto Competenze ha riscosso una significativa attenzione e accoglienza da parte delle persone coinvolte e, in vista di un suo migliore utilizzo, il progetto sarà sottoposto ad un ulteriore perfezionamento.

L'importanza del feedback in FERROVIENORD

Nel corso del 2022 sulla base delle evidenze emerse da un'attività di assessment organizzata e gestita internamente dalla Direzione Sviluppo Risorse Umane e Welfare FNM, che ha visto coinvolti i Capi di Unità tecnica del Servizio Manutenzione e della Direzione Tecnica della società FERROVIENORD, sono stati organizzati in presenza alcuni percorsi di formazione dedicati sia ai Capi Unità Tecnica del Servizio Manutenzione Ferrovienord sia ai loro diretti responsabili (Responsabile Unità Complessa), per un totale di 96 ore di formazione. Questa iniziativa nasce dalla volontà di facilitare la transizione culturale dell'organizzazione e la creazione di uno stile di management maggiormente orientato al coinvolgimento dei collaboratori. I principali temi trattati fanno, infatti, riferimento al cambiamento del ruolo e del suo significato, allo sviluppo delle competenze connesse al modello "manager as coach" e alla corretta gestione dei processi di feedback.

L' obiettivo che l'Azienda si è posta è quello di sviluppare nelle persone una maggiore consapevolezza rispetto al proprio ruolo e agli impatti delle proprie scelte e comportamenti, sia sulla gestione della quotidianità, sia sulla facilitazione dei processi di cambiamento, e di fornire al contempo strumenti comunicativi e relazionali per la gestione delle motivazioni dei collaboratori e del loro coinvolgimento. Il percorso ha riscosso feedback positivi da parte dei partecipanti, tanto che è stata proposta una sua estensione ad altre persone e direzioni della società.

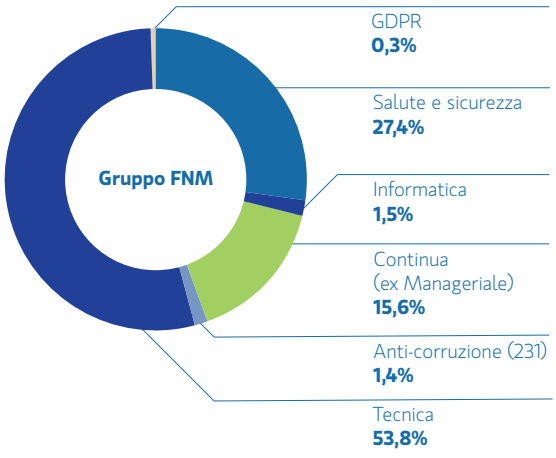
Per le società appartenenti al segmento Mobilità passeggeri su gomma sono proseguiti i progetti di formazione rivolti al proprio personale, con particolare riguardo a quelli legati alle tematiche di salute e sicurezza dei lavoratori, risparmio energetico e contenimento delle emissioni inquinanti. **FNM Autoservizi** prospetta il completamento del ciclo formativo, rivolto a tutto il personale, in materia di gestione delle aggressioni e guida sicura e sostenibile. Queste due tematiche in particolare costituiscono uno dei principali rischi per la sicurezza dei conducenti (le aggressioni) ed uno degli impatti potenzialmente più significativi dal punto di vista ambientale (consumo di risorse ed inquinamento).

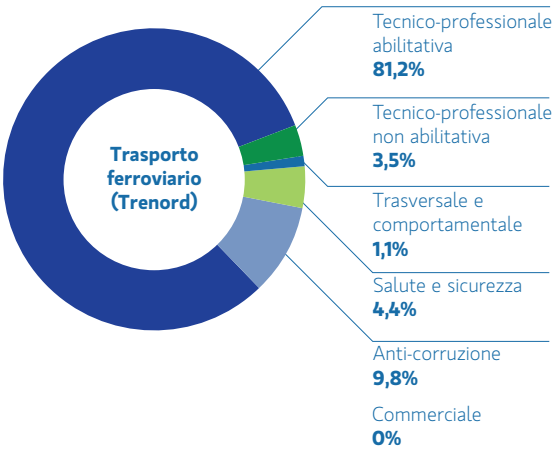
Nel 2022 **MISE** ha garantito corsi di formazione ed aggiornamento su particolari competenze tecniche e/o comportamentali. A fronte della riorganizzazione aziendale, sono stati offerti corsi e master professionalizzanti, che hanno visto la partecipazione del responsabile dell'Ufficio Acquisti al Master per Esperto in Appalti Pubblici, organizzato e riconosciuto da ANAC, e del DPO aziendale al Master Data Protection Office (DPO) e Privacy. Per quanto riguarda la formazione sui temi ESG, sono stati erogati dei corsi d'aggiornamento, così come sulla parte di Compliance e sulla ISO 37001. Infine, sono stati organizzati percorsi di potenziamento per alcune figure aziendali più junior ed operative.

TRASPORTO FERROVIARIO

La mobilità è al centro di una grande trasformazione, Trenord ne è uno degli attori principali e la formazione del personale è fondamentale per sostenere le trasformazioni: questo l'obiettivo che ha guidato il piano di formazione e di crescita 2022 rivolto a tutto il personale. Il piano, grazie alla trattazione di contenuti altamente personalizzati e all'adozione di metodologie didattiche differenziate, ha favorito lo sviluppo di competenze specifiche in tutti gli ambiti formativi. Un grande impegno ha riguardato la formazione obbligatoria e abilitativa sia per i nuovi assunti sia per formare il personale esistente sulle nuove flotte treni. I percorsi formativi rispondono a diversi obiettivi, tra cui quello di facilitare lo sviluppo del Modello di Leadership di Trenord tramite percorsi rivolti a tutti i nostri Manager, di favorire lo sviluppo delle competenze soft (tra cui la gestione dello stress e l'adozione di una comunicazione efficace verso il cliente) e di facilitare lo sviluppo di una cultura tesa alla collaborazione ed allo scambio reciproco. Riveste inoltre grande importanza lo sviluppo delle competenze tecniche/hard skills, nonché la «sensibilizzazione» verso i temi della formazione e verso l'adozione di una cultura che tende al miglioramento continuo.

Formazione erogata per tipologia di contenuti (% sul totale delle ore)





Dati di sintesi sui corsi di formazione erogati, anno 2022

GRUPPO FNM	**Trasporto ferroviario (Trenord)**
63.936 ore di formazione erogate	**295.769** ore di formazione erogate
21,98 ore pro-capite	**64,8** ore pro-capite
53,8% della formazione **tecnica**	**85%** della formazione **tecnico-professionale abilitativa**

WELFARE DEI DIPENDENTI

GRI 3-3
GRI 401-2
GRI 403-6

Nel 2022 è proseguito il lavoro di trasformazione del welfare da sostegno al reddito a servizi di people caring, in un continuo lavoro di sinergia e coerenza con le attività degli Enti aziendali. Per la sfera Salute, sono stati realizzati webinar sull'alimentazione e i corretti stili di vita, tra cui il sonno, è stata migliorata la comunicazione e l'onboarding al servizio di medicina preventiva e confermato il servizio gratuito di counseling psicologico, allargandolo all'ascolto professionale. Si è lavorato con Cassa Integrativa sulla rivisitazione di garanzie esistenti, sull'incentivazione della prestazione sanitaria diretta, l'attenzione verso bisogni specifici dell'apprendimento e sulla comunicazione attraverso la realizzazione di video e tutorial esplicativi. In tema di genitorialità, sono stati riproposti percorsi di supporto allo studio, servizio di orientamento scolastico e al lavoro, oltre alla rivisitazione e realizzazione di alcune garanzie specifiche sulla formazione (natalità, bonus studio, premi al merito, master universitari).

Sono poi proseguite le azioni di avvicinamento e di fiducia nei confronti del welfare, con un percorso di ascolto attivo rivolto al management aziendale, organizzando survey e focus group specifici, e di ingaggio dei WIP - Welfare Important People, in iniziative e percorsi formativi ad hoc per migliorare conoscenze e competenze. E' proseguito anche il progetto di identity aziendale: dopo il logo del welfare lanciato lo scorso anno, nel 2022 si è realizzato il rebrandig degli Enti aziendali CRA+, Cassa+ e Fondo+, sempre più in linea con l'evoluzione del Welfare.

Nel 2023 sarà lanciato un nuovo servizio di care manager e proseguiranno le attività di engagement ed ascolto attivo attraverso nuovi servizi, programmi di formazione e il lancio di una campagna con WIP e Manager aziendale. Il percorso di employer branding ed engagement interesserà anche i sistemi e le piattaforme a disposizione dei soci, nell'ottica del miglioramento dell'offerta lato utente e al fine di migliorare e integrare i livelli di comunicazione.

Iscritti agli enti aziendali del Gruppo FNM e Trenord, al 31 dicembre 2022

Numero iscritti	Gruppo FNM*			Trenord**			Posizioni aperte/Pensionati		
	2022	**2021**	**2020**	**2022**	**2021**	**2020**	**2022**	**2021**	**2020**
Fondo pensione***	**1.220**	1.184	1.165	**4.187**	3.848	3.059	**493**	476	413
Cassa Integrativa mutuo soccorso****	**1.206**	1.157	1.143	**4.111**	3.791	3.529	**493**	478	482
Circolo Ricreativo Aziendale (CRA)	**1.225**	1.191	1.183	**4.313**	4.009	3.753	**373**	462	439

* I dati relativi al Gruppo FNM fanno riferimento alle società: FNM, FERROVIENORD, FNM Autoservizi, NORD_ING ed E-Vai.
** I dati relativi al Fondo pensione fanno riferimento a tutti gli iscritti a tutti i fondi previsti da Trenord.
*** Il Fondo pensione prevede anche la categoria "Posizioni aperte" che fa riferimento a ex dipendenti cessati che hanno deciso di mantenere la posizione aperta.
**** Cassa Integrativa di mutuo soccorso e il Circolo Ricreativo prevedono anche la categoria "Pensionati" che si riferisce a persone/pensionate iscritte all'Ente come dipendente da almeno 10 anni. I pensionati del CRA non hanno limiti di iscrizione.

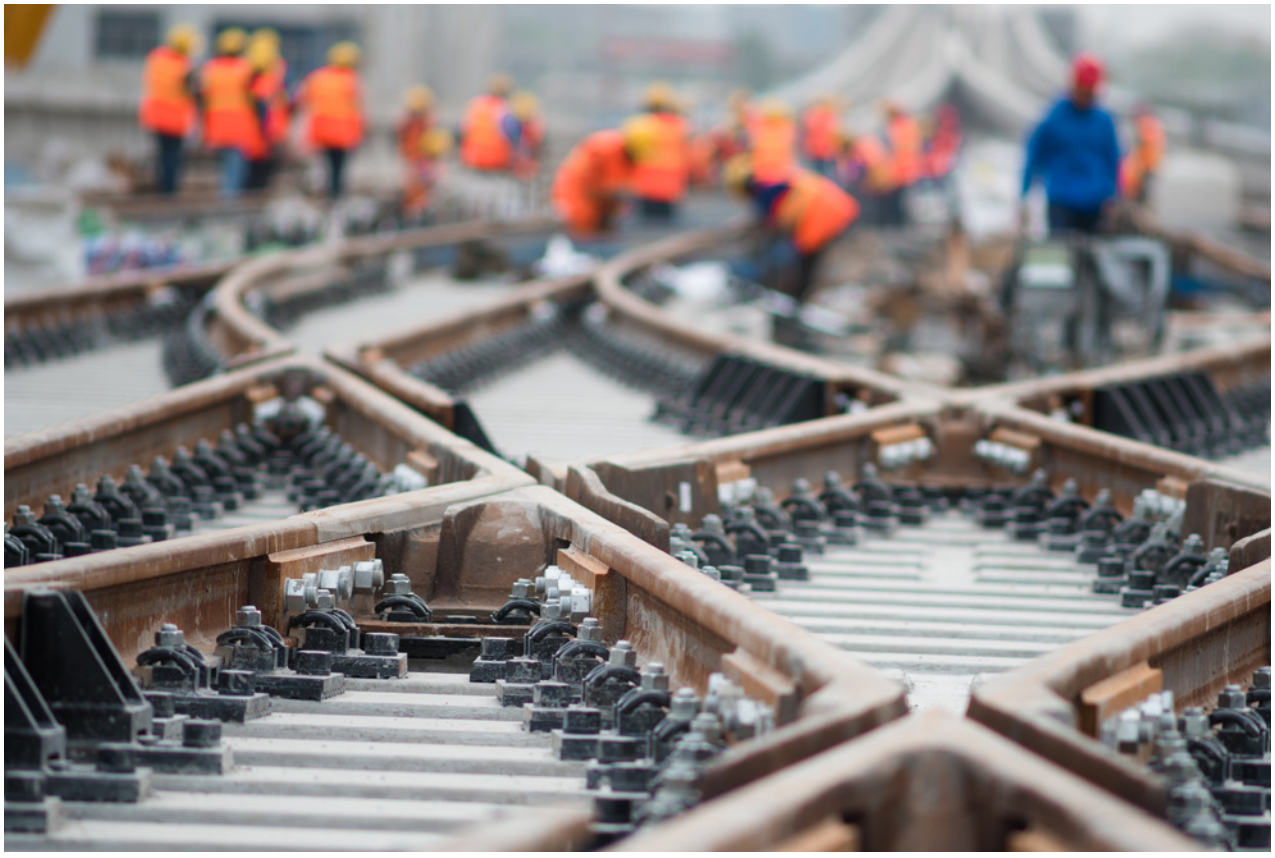
Similarmente **MISE** riconosce l'importanza di aumentare la consapevolezza sui temi della sostenibilità tra i propri dipendenti, integrandola nella cultura aziendale tramite azioni concrete anche verso i più piccoli. Con questa finalità, nel mese di settembre, è stato organizzato l'evento Bimbi in Ufficio, incentrato sul tema della sostenibilità e del riuso dei materiali, al quale hanno partecipato circa una cinquantina di figli di dipendenti.

Nel corso del 2022, MISE ha lavorato per migliorare ulteriormente l'offerta e la fruibilità dei servizi alla persona, sia tramite il portale welfare, sia attraverso l'attivazione di servizi e convenzioni. Nello specifico, è stata sottoscritta una Convenzione con la rete di centri Humanitas e sono stati diffusi e condivisi i servizi di prevenzione gratuiti relativi al tumore al seno, tramite la Lega Italiana per la Lotta contro i Tumori (LILT) ed il suo ambulatorio mobile.

Inoltre, si è sviluppato con maggior attenzione il tema della mobilità, con particolare attenzione agli spostamenti casa e lavoro dei dipendenti: sono state portate avanti comunicazioni di sensibilizzazione sull'uso dei mezzi pubblici e sulla promozione della modalità carpooling. È stata inoltre attivata tramite il Gruppo FNM l'adesione al progetto Mobility4MI, che permette a chi sottoscrive un abbonamento annuale di avere uno sconto pari al 20% dell'importo. Infine, è stata sottoscritta una convenzione con la società E-Vai per l'utilizzo del carsharing a tariffe agevolate.

A fine anno, insieme ad altre aziende del comprensorio di Milanofiori Nord, si è svolto un incontro con l'amministrazione comunale di Assago e Assolombarda, per mettere a fattor comune le potenziali iniziative di sostegno alla mobilità dolce, che si svilupperanno a partire dal 2023, tra cui la posa di rastrelliere per biciclette e l'avvio di una campagna comunicativa legata alla promozione dell'uso della velostazione di Milanofiori Nord.

A conferma dell'impegno di MISE verso i propri dipendenti, l'indagine sul clima aziendale condotta nel 2022 ha registrato commenti positivi: oltre 6 dipendenti su 10 sono soddisfatti al termine della loro giornata lavorativa e 7 dipendenti su 10 apprezzano i servizi alla persona forniti dall'Azienda, tra cui il comfort dell'ambiente di lavoro.



RELAZIONI INDUSTRIALI

GRI 2-30

Nel corso del 2022 sono stati rinnovati i CCNL Commercio e Autoferrotranvieri. Nell'ambito della contrattazione aziendale, il percorso negoziale che negli ultimi anni ha interessato le Società del Gruppo FNM si è focalizzato in particolare sulla riorganizzazione dei settori Circolazione e Manutenzione di FERROVIENORD e sulla definizione in via strutturale dello smart working per il personale impiegatizio, con la sottoscrizione di un accordo avvenuta a settembre del 2020. A valle di questo percorso negoziale, sono state riviste le retribuzioni premiali per il personale di FNM, FERROVIENORD e NORD_ING, con riferimento al premio di produttività e al premio di risultato, in modo da renderle maggiormente rispondenti alle attuali dinamiche gestionali.

Lo smart working, già contrattualizzato nel 2020 a seguito della fase sperimentale avviata nel 2018, non è stato interessato da interventi contrattuali, ma ha conosciuto una reale implementazione dei contenuti previsti dall'accordo sopra richiamato, alla luce anche del progressivo allentamento delle misure volte al contenimento della diffusione del virus COVID-19.

Si è, inoltre, intervenuto sulla valorizzazione di alcuni istituti di welfare, con particolare riguardo ai contributi al fondo pensione, ai ticket restaurant e alla possibilità di conversione del premio di risultato. Infine, è stata valorizzata la professionalità dei quadri delle Società FNM, FERROVIENORD e NORD_ING, in considerazione dell'evoluzione del ruolo aziendale svolto dagli stessi.

I rapporti e le negoziazioni con i sindacati sono gestiti nel rispetto dei più elevati princìpi di trasparenza e correttezza e in stretta osservanza delle leggi vigenti. In questo contesto, si segnala che il Gruppo FNM garantisce la libertà di associazione a tutti i dipendenti. Il Gruppo FNM applica la contrattazione collettiva a tutto il personale dipendente.

SALUTE E SICUREZZA

GRI 3-3
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
GRI 403-10

Tutte le società del Gruppo FNM[13] e Trenord hanno adottato un **Sistema di Gestione per la Salute e Sicurezza dei Lavoratori** certificato ai sensi della nuova norma **UNI ISO 45001**.

In linea con i requisiti del Sistema di Gestione, durante l'anno sono state valutate 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. Questi ultimi riguardano in particolare la formazione del personale, l'acquisizione di nuove macchine, impianti e attrezzature, nonché la realizzazione di interventi di miglioria agli ambienti di lavoro e di riallocazione delle risorse.

La partecipazione dei lavoratori e la loro consultazione in materia di salute e sicurezza sul lavoro avviene principalmente tramite i Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza (RLS) individuati nelle singole società. Gli RLS partecipano alla riunione periodica annuale, alla riunione di riesame **(per FERROVIENORD e NORD_ING)**, nonché alle riunioni trimestrali individuate dal SG SSL. I lavoratori possono comunque fare segnalazioni anche in forma anonima (ad esempio sui mancati infortuni o "near miss") tramite apposite cassette distribuite sulla rete. Ulteriori comunicazioni avvengono attraverso bacheche di sicurezza, newsletter semestrali o tramite e-mail. Anche grazie a questi strumenti, **MISE** ha rilevato un miglioramento della cultura della sicurezza: nel corso del 2022 la consapevolezza rispetto all'importanza di segnalare i "near miss" (mancati infortuni) e situazioni potenzialmente pericolose è aumentata.

Allo scopo di rendere maggiormente efficace il sistema di gestione in materia di salute e sicurezza, le società del Gruppo sono fortemente attive nella predisposizione dei corsi di salute e sicurezza. L'aspetto obbligatorio, infatti, non è inteso come un mero obbligo di legge, ma come un percorso mirato a raggiungere l'obiettivo di far crescere la cultura sulla sicurezza in azienda, incrementando i comportamenti virtuosi dei dipendenti. In quest'ottica, ogni anno vengono coinvolti centinaia di lavoratori in sessioni formative, al fine di promuovere comportamenti adeguati alla gestione di situazioni di pericolo. In particolare, si segnala l'erogazione di un corso di formazione sul SG SSL, diffuso sulla piattaforma Success Factors con avatar.

13. A eccezione della società Malpensa Intermodale. In particolare, FERROVIENORD ha in capo le attività in ambito di salute e sicurezza dei lavoratori di FNM, NORD_ING, E-Vai e FNMPAY.

In **FERROVIENORD**, per diffondere e promuovere la cultura della sicurezza in azienda, nel 2022 è stata portata avanti una campagna di sensibilizzazione chiamata **"Vivere sano e sicuro"**, con particolare attenzione al rischio stradale, costituita da 5 pillole video diffuse sulla intranet aziendale e recepita anche nel DVR. Tra le altre iniziative realizzate nel 2022 figura la campagna **"Raccontare può salvare"**, volta alla promozione della segnalazione dei "near miss" (mancati infortuni). La campagna ha previsto la diffusione di un video esplicativo, contenente la spiegazione di cosa siano i cosiddetti "near miss", un'intervista al datore di lavoro, webinar tenuti con i preposti e la diffusione di infografiche, appese in tutti i reparti produttivi. Il risultato positivo ottenuto grazie a questa iniziativa è testimoniato dall'aumento delle segnalazioni di mancati infortuni da parte dei dipendenti.

In **MISE**, il Piano Formativo in materia di salute e sicurezza implementato nel 2022 ha dovuto tener conto dei numerosi recuperi determinati dal precedente stato emergenziale, che ha comportato un numero significativo di ore di formazione svolte prevalentemente con docenze interne, sia da remoto che in presenza.

In continuità con l'attività svolta nel 2021, è in stato realizzato un progetto dedicato al comparto "Ausiliari della Viabilità" (80 soggetti), che prevede interventi formativi misti (in aula e on the Job), con la finalità di attenuare la predisposizione al rischio e di incrementare la percezione del rischio dei singoli operatori nelle attività lavorative in presenza di traffico veicolare.

Ore di formazione di salute e sicurezza

	2022	2021	2020
Gruppo FNM	**17.510**	**16.430**	**10.917**
Ro. S. Co.	605	369	1.321
Infrastruttura ferroviaria	7.558	8.902	4.192
Mobilità passeggeri su gomma	4.146	3.673	5.404
Autostrade	5.201	3.486	—
Trasporto ferroviario (Trenord)	**13.100**	**11.538**	**14.529**

L'andamento degli infortuni negli ultimi 15 anni evidenzia come le misure preventive e protettive introdotte abbiano permesso di **dimezzare il numero di infortuni**. Si segnala, inoltre, che nessun infortunio ha comportato un'assenza di prima prognosi superiore ai 20 giorni.

Molto spesso gli infortuni sono dovuti ad un calo di attenzione, non tanto durante la lavorazione in prima linea, bensì quando l'attività si è già conclusa o deve ancora avere inizio. Le campagne di comunicazione sopra citate, sono volte proprio alla sensibilizzazione dei dipendenti su questi temi.

Con riferimento al segmento autostradale, il fenomeno infortunistico relativo all'anno 2022 ha riguardato una quota ridotta della popolazione aziendale. Si conferma, inoltre, la decrescita del trend di infortuni rispetto agli anni precedenti, con l'eccezione del biennio appena trascorso, i cui dati sono significativamente influenzati dalla pandemia, che ha determinato un ingente ricorso allo smart working. Nel complesso, gli eventi infortunistici non hanno determinato alcuna invalidità permanente ed anzi, si sono tutti risolti fisiologicamente in tempi ordinari. Un ulteriore risultato positivo registrato nell'ultimo anno è rappresentato dall'assenza di infortuni con prognosi superiore a 40 giorni.

LA GESTIONE DELL'EMERGENZA SANITARIA

A fronte dell'emergenza sanitaria COVID-19, il Gruppo FNM, attraverso le strutture preposte (RSPP, Medico Competente, Direzione Risorse Umane e Welfare, Internal Audit), ha costantemente adottato le azioni necessarie, informando tempestivamente gli organismi di controllo (Collegio Sindacale e Organismo di Vigilanza). In linea con l'anno scorso, nel 2022 sono proseguite le attività svolte dai Comitati interni specificatamente costituiti che hanno il compito di seguire l'evolversi dell'emergenza sanitaria COVID-19 e di individuare misure preventive e protettive. Si segnala che rispetto allo scorso anno è stato emesso un nuovo protocollo per i luoghi di lavoro e una nuova Linea Guida per i trasporti, che hanno comportato l'aggiornamento dei protocolli adottati dalle singole società e delle informative inviate ai lavoratori.

Con il graduale rientro dell'emergenza e gli effetti positivi della campagna vaccinale, si è registrato un numero inferiore di casi positivi e quarantene rispetto allo stesso periodo dello scorso anno e nessuna denuncia di infortunio COVID-19.

Nel corso del 2022, inoltre, è stata indetta la gara per il rinnovo del contratto di medicina che, oltre alle attività di sorveglianza obbligatoria, prevede l'erogazione di servizi di medicina preventiva facoltativa per tutti i lavoratori, check-up per direttori e dirigenti e vaccinazioni antinfluenzali.

Tasso di infortuni e decessi dei dipendenti (sul luogo di lavoro e in itinere) per genere

	Uomini	Donne	Totale
Gruppo FNM			
Tasso di infortuni registrabili	16,8	16,4	16,7
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
Ro.S.Co.			
Tasso di infortuni registrabili	0,0	0,0	0,0
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
Infrastruttura ferroviaria			
Tasso di infortuni registrabili	8,1	0,0	7,1
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
Mobilità passeggeri su gomma			
Tasso di infortuni registrabili	23,7	46,1	25,5
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
Autostrade			
Tasso di infortuni registrabili	15,1	18,4	16,3
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
Trasporto ferroviario (Trenord)*			
Tasso di infortuni registrabili	28,8	33,9	29,7
Tasso di decessi a seguito di infortuni	0,0	0,0	0,0
Tasso di infortuni con gravi conseguenze (esclusi i decessi)	0,34	0,77	0,42

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


BINARIO 2
12.26 MXP
MILANO CADORNA
2
ATTENZIONE

7.4. Il capitale naturale

Il Percorso di Sostenibilità di FNM
→ Highlights

Avvio dell'attività **SCOPE 3**

Avvio dell'attività di carbon accounting per la rendicontazione delle emissioni indirette SCOPE 3

Componente di **Energia Elettrica** proveniente da **fonti rinnovabili**

47%

Illuminazione a LED nelle sale d'attesa

+12% **rispetto al 2021**

Rifiuti prodotti da FERROVIENORD (materiale ferroso) destinato a **recupero**

80%

Progetto **FILI:** verso una nuova antropizzazione

Avviato il progetto "Piantalalì", un intervento di piantumazione e riforestazione di 800 mila alberi nei comuni lombardi attraversati dalla rete ferroviaria di FERROVIENORD; ultimato il progetto di fattibilità della superstrada ciclabile che collegherà la stazione di Milano Cadorna con l'aeroporto di Malpensa

Progetto **H2iseO** Hydrogen Valley

Autorizzato l'impianto di produzione, stoccaggio e distribuzione di idrogeno di Iseo e avviati i lavori per l'impianto di manutenzione dei treni a idrogeno di Rovato

UN MODELLO DI BUSINESS A SOSTEGNO DELLA LOTTA AL CAMBIAMENTO CLIMATICO

GRI 302-1
GRI 302-2
GRI 302-3

Il cambiamento climatico è la principale crisi globale della nostra epoca. L'obiettivo della neutralità climatica è imprescindibile e costituisce una sfida complessa ma possibile, ricca di opportunità per una economia prospera e resiliente. In un contesto in cui gli effetti dei cambiamenti climatici diventano sempre più tangibili per persone e infrastrutture, è fondamentale impegnarsi in modo concreto per diminuire il proprio impatto sui sistemi ambientali e garantire che l'adattamento ai cambiamenti in atto segua un percorso ben definito.

Il Gruppo FNM nel 2022 ha rinnovato il proprio impegno nel coinvolgimento di tutti segmenti di business, per favorire la riduzione dei consumi energetici e sollecitare la popolazione verso una mobilità sostenibile, e nel monitorare le proprie emissioni di gas climalteranti.

Secondo Copernicus, il programma di monitoraggio satellitare Europeo, il 2022 è stato in Italia l'anno più caldo di sempre, con conseguenze dirette sulla disponibilità idrica, la salute delle persone ed i sistemi alimentari del nostro Paese[14]. Ciò evidenzia come sia fondamentale non solo ridurre le emissioni in atmosfera di gas ad effetto serra, ma anche investire affinché i sistemi infrastrutturali vengano resi più resilienti ai cambiamenti climatici. Tale necessità è evidenziata anche dai circa 25 miliardi di Euro stanziati dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza per l'ammodernamento e il potenziamento della rete ferroviaria, della Missione 3 dello stesso Piano[15].

Gli impatti subiti dalle infrastrutture di tutto il mondo a causa della crisi climatica si tradurranno in sostanziali perdite economiche. Secondo l'IPCC queste supererebbero i 4 trilioni di dollari entro il 2100, in uno scenario di riscaldamento sotto i 2°C, mentre in Italia i costi legati ai rischi climatici per le infrastrutture di trasporto potrebbero arrivare a superare i 21 miliardi di Euro entro il 2080. Inoltre, la vulnerabilità agli eventi metereologici estremi della rete dei trasporti, le cui gravità e frequenza vengono amplificate dai cambiamenti climatici, potrebbe avere ripercussioni negative non solo sullo sviluppo economico delle aree geografiche coinvolte, ma anche sulla salute e la sicurezza delle persone. Infatti, questi ultimi elementi dipendono dall'affidabilità di strade, ponti e ferrovie per garantire la continuità delle catene di fornitura e la possibilità di raggiungere luoghi indispensabili come quelli di cura e di istruzione.

Indicatori di intensità energetica Gruppo FNM

0,40 Kj/mgl pkm

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

1.106,5 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 e il Comune di Verona (per il trasporto urbano).
- I chilometri per servizio considerano quelli effettuati da automezzi aziendali, subaffidati, e bus operativi di terzi.
- Il numero di passeggeri considera sia le corse occasionali che gli abbonamenti periodici.

14. Copernicus Climate Change Service, "Surface air temperature for December 2022". https://climate.copernicus.eu/surface-air-temperature-december-2022
15. Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza "Italia Domani", 2021. www.governo.it/it/approfondimento/pnrr-infrastrutture-una-mobilit-sostenibile/16704

Lo scenario obiettivo dell'IPCC in cui si è impegnata anche l'Italia mira a mantenere l'incremento della temperatura sotto i 2°C rispetto ai livelli preindustriali, che implica una riduzione delle emissioni del 55% nel 2030, rispetto al 1990, e il raggiungimento delle zero emissioni nette nel 2050. Per raggiungere gli obiettivi di decarbonizzazione del sistema Italia sono necessari importanti investimenti, in particolare per quanto riguarda il sistema di trasporto persone e merci, che è responsabile per circa il 30% del totale delle emissioni GHG, che riguardano i sistemi e tutte le loro componenti: infrastrutture fisiche, veicoli, tecnologia a supporto dei sistemi di trasporto e intermodalità[16].

Allo stesso tempo, il trasporto pubblico, ed in particolar modo quello ferroviario, ha la potenzialità di favorire una mobilità più sostenibile ed inclusiva, oltre che contribuire, tra gli altri, in modo particolare a 4 Obiettivi per lo Sviluppo Sostenibile: SDG 9 (Imprese, Innovazione e Infrastrutture), SDG 11 (Città e comunità sostenibili), SDG 12 (Consumo e produzione responsabili) e SDG 13 (Lotta contro il cambiamento climatico).

Dal punto di vista strategico, il Gruppo FNM dimostra il proprio impegno ampliando il proprio perimetro di rendicontazione delle emissioni dei gas serra (GHG), andando ad includere anche le emissioni di Scope 3. Secondo la definizione del GHG Protocol, le emissioni di Scope 3 sono quelle emissioni indirette che avvengono attraverso la catena di valore.

Secondo il Global Compact UK, le emissioni di Scope 3 consistono in circa il 70% delle emissioni totale della maggior parte delle aziende, ed è quindi fondamentale includerle nella propria rendicontazione in modo da individuare i passi necessari per diminuirle[17].

In linea con la strategia intrapresa dal Gruppo per la lotta al cambiamento climatico, FNM ha intenzione di aderire entro due anni alla Science-Based Target initiative (SBTi), un organismo globale, che consente alle aziende di porsi obiettivi ambiziosi di riduzione delle emissioni. SBTi è un'iniziativa nata dalla partnership tra Carbon Disclosure Project (CDP), United Nations Global Compact, World Resources Institute (WRI) e World Wide Fund for Nature (WWF) per spingere le aziende a ridurre le emissioni di gas serra, fissando obiettivi in linea con la scienza del clima. In quest'ottica FNM formalizzerà la sua adesione all'iniziativa, attraverso la sottoscrizione di una lettera d'impegno secondo cui lavorerà alla riduzione delle emissioni in linea con i criteri e in base agli obiettivi della SBTi.

Di seguito sono presentati i consumi energetici del Gruppo FNM. Al fine di meglio rappresentare le variazioni del periodo, si riportano di seguito i dati dei consumi energetici del Gruppo FNM per ciascun segmento di attività. Si evidenzia che l'entrata nel business della gestione dell'infrastruttura autostradale, per sua natura, ha comportato un comprensibile aumento dei consumi in termini sia di energia elettrica sia di gasolio.

16. Documento di Economia e Finanza 2022, Allegato "Dieci anni per trasformare l'Italia. Strategie per infrastrutture, mobilità e logistica sostenibili e resilienti"
17. Global Compact Network UK, "Scope 3 Emissions" www.unglobalcompact.org.uk/scope-3-emissions/

Consumi energetici (GJ)

	2022	2021	2020
Energia elettrica	**2.191.487**	**2.305.507**	
(escluso segmento Autostrade)	**2.137.095**	**2.259.018**	**2.023.534**
Infrastruttura ferroviaria	**56.863**	**60.264**	**58.005**
di cui da fonte rinnovabile	56.100	59.443	10.146
Mobilità passeggeri su gomma	**13.308**	**10.880**	**10.087**
di cui da fonte rinnovabile	2.341	781	680
Autostrade	**54.392**	**46.490**	**—**
di cui da fonte rinnovabile	274	169	—
Trasporto ferroviario (Trenord)	**2.066.924**	**2.187.873**	**1.955.442**
per trazione	2.010.157	2.127.610	1.894.211
per impianti e uffici	56.767	60.263	61.231
Teleriscaldamento	**3.625**	**2.972**	
(escluso segmento Autostrade)	**393**	**555**	**417**
Infrastruttura ferroviaria	**393**	**555**	**417**
Mobilità passeggeri su gomma	**—**	**—**	**—**
Autostrade	**3.232**	**2.417**	**—**
Trasporto ferroviario (Trenord)	**—**	**—**	**—**
Gasolio	**679.997**	**673.657**	
(escluso segmento Autostrade)	**658.142**	**652.682**	**520.552**
Infrastruttura ferroviaria	**13.808**	**15.504**	**14.210**
per trazione	12.460	13.613	12.668
per impianti e uffici	1.348	1.890	1.542
Mobilità passeggeri su gomma	**349.564**	**333.945**	**240.705**
per trazione	349.564	333.945	240.705
Autostrade	**21.855**	**20.975**	**—**
per trazione	13.161	11.813	—
per impianti e uffici	8.694	9.162	—
Trasporto ferroviario (Trenord)	**294.770**	**303.234**	**265.638**
per trazione	292.641	300.331	262.495
per impianti e uffici	2.129	2.902	3.143
Benzina	**1.641,91**	**798,15**	
(escluso segmento Autostrade)	**1.009,88**	**410,22**	**299,08**
Infrastruttura ferroviaria	**277,39**	**—**	**—**
Mobilità passeggeri su gomma	**732,50**	**410,22**	**299,08**
Autostrade	**632,03**	**387,92**	**—**
Gas metano	**402.708**	**405.539**	
(escluso segmento Autostrade)	**399.126**	**400.108**	**340.823**
Infrastruttura ferroviaria	**11.726**	**12.746**	**13.339**
per impianti e uffici	11.726	12.746	13.339
Mobilità passeggeri su gomma	**252.987**	**227.746**	**178.743**
per trazione autobus	238.329	213.949	160.656
per impianti e uffici	14.658	13.796	18.087
Autostrade	**3.581**	**5.431**	**—**
per impianti e uffici	3.581	5.431	—
Trasporto ferroviario (Trenord)	**134.413**	**159.616**	**148.741**

Totale consumi energetici

Infrastruttura ferroviaria	83.068	89.069	85.970
Mobilità passeggeri su gomma	616.591	572.981	429.833
Autostrade	83.692	75.701	
Trasporto ferroviario (Trenord)	2.496.108	2.650.722	2.369.821

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

	2022	2021	2020
kWh	0,004	0,004	0,004
GJ/ton (diesel)	45,278	45,127	45,321
ton/mc (metano)	0,001	0,001	0,001
GJ/ton (metano)	50,08	49,893	49,595
ton/l (diesel)	0,001	0,001	0,001
GJ/ton (benzina)	45,998	46,176	46,211
ton/l (benzina)	0,001	0,001	0,001



GOVERNANCE AMBIENTALE

ENERGIA

GRI 3-3
GRI 302-1
GRI 302-2
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.
I consumi energetici della Società nel 2022 sono in linea con quelli del 2021.

I principali consumi di FERROVIENORD riguardano l'energia elettrica. In virtù di questo, la riduzione delle emissioni è avvenuta in maniera efficace mediante la stipula di contratti con la cosiddetta "Garanzia d'Origine". A partire dalla seconda metà del 2022 si sono registrati aumenti considerevoli del costo della materia prima energia, che ha portato ad espletare una nuova gara di fornitura di energia elettrica con modalità di acquisto a prezzo variabile, unica modalità disponibile nel periodo di scadenza contrattuale.
A fine anno è stata indetta una nuova gara con approvvigionamento misto a prezzo fisso e variabile. Viste le mutate condizioni di mercato, anche per il 2023 è confermata la quota del 40% di energia con Garanzia d'Origine come per il 2022. In linea con l'obiettivo del 100% nel 2025, come previsto nel Piano Strategico 2021-2025 del Gruppo FNM. Questo passaggio permetterà una riduzione significativa delle emissioni Scope 2 (Market-based), che andranno progressivamente ad azzerarsi.

Nel 2022 circa il **47% del totale di energia elettrica consumata** tra gestione dell'infrastruttura ferroviaria, mobilità passeggeri su gomma e autostrade **proviene da rinnovabili**, anche grazie all'importante contributo di FERROVIENORD, la cui quota parte di energia rinnovabile con Garanzie d'Origine all'interno dei contratti di fornitura è significativa.

Energia elettrica (kWh)
→ Infrastruttura ferroviaria

	2022	2021	2020
Energia elettrica a medio-bassa tensione acquistata	15.567.214	16.495.833	15.826.730
Energia elettrica a medio-bassa tensione autoprodotta e consumata	16.000	16.000	16.000

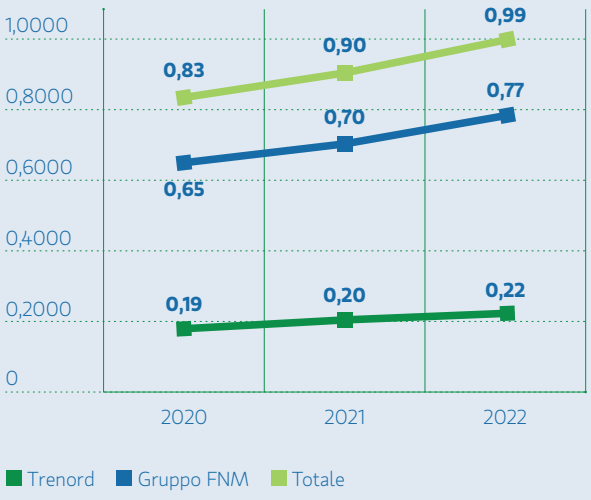
Impiantistica LED nelle stazioni di FERROVIENORD

In linea con l'obiettivo di raggiungere nei prossimi anni il 100% delle stazioni FERROVIENORD* illuminate con tecnologia LED, è proseguito il rinnovo degli impianti di illuminazione delle stazioni con la progressiva sostituzione delle lampade meno performanti. A fine 2022, la situazione risulta essere la seguente.

75%	80%	80%
delle FV/Sale d'attesa	delle pensiline	delle banchine
+12%	+15%	+12%
rispetto al 2021	rispetto al 2021	rispetto al 2021

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

Consumi di energia elettrica dello stabile di Cadorna
(milioni di kWh)



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.

Energia elettrica (kWh)
→ Mobilità passeggeri su gomma*

	2022	2021	2020
Energia elettrica acquistata	3.662.795	2.808.480	2.613.081
Energia elettrica autoprodotta e utilizzata	33.911	27.710	29.432
Energia elettrica autoprodotta e venduta	—	2.964	3.303

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

Per quanto riguarda **FNM Autoservizi**, le variazioni relative ai consumi di energia elettrica sono compatibili con il trend aziendale registrato negli ultimi anni, che vede una graduale riduzione dei consumi dovuta all'efficientamento degli impianti esistenti e alle campagne di sensibilizzazione dedicate ai dipendenti (impiegati, operatori di esercizio e manutentori). A tal proposito, una campagna di formazione in merito all'uso razionale dell'energia è stata indirizzata, sia al personale impiegatizio, sia agli operatori di esercizio e ai manutentori. Nonostante l'attività di sensibilizzazione abbia subito un rallentamento a causa dello stato emergenziale, è proseguita la consegna degli opuscoli informativi e si prevede che la formazione in aula riprenderà nel 2023.

Nell'ambito della manutenzione periodica dei propri impianti, **FNM Autoservizi** prosegue l'attività di sostituzione dei corpi illuminanti a ridotto rendimento energetico con dispositivi a tecnologia LED.

In **ATV** sono terminate le due attività di monitoraggio dei consumi elettrici nel deposito di Legnago. È in corso l'assegnazione di un'attività di manutenzione straordinaria del suddetto deposito che prevede la sostituzione di tutti i corpi illuminanti esterni e che porterà ad una riduzione significativa dei consumi energetici, misurata al completamento dell'intervento, prevista entro dicembre 2023, come da cronoprogramma lavori. Nel 2022 è stato inoltre affidato l'incarico di monitoraggio per tutte le sedi aziendali dei consumi elettrici ad una società esterna. Il cronoprogramma delle misurazioni viene effettuato in funzione dei depositi maggiormente energivori.

Per quanto riguarda le perdite negli impianti di aria compressa aziendali la società sta valutando l'acquisto di alcune attrezzature che agevolerebbero l'individuazione di perdite durante le attività manutentive interne.

La Linea e **Martini Bus** continuano a mantenere i due impianti fotovoltaici di potenza rispettivamente di 19,78 kW e di 10,08 kW. Per il 2022 tali impianti hanno prodotto energia elettrica che è stata interamente consumata dalle società; non vi è stata dunque eccedenza riemessa 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 2022, si è registrato un aumento degli utilizzi del servizio B2C e di conseguenza un maggior consumo di energia elettrica proveniente da fonti rinnovabili.

Energia elettrica (kWh)
→ E-Vai*

	2022	2021	2020
Energia elettrica per la ricarica dei veicoli elettrici	616.386	189.133	159.346

* I consumi di energia elettrica per uffici sono riportati all'interno della sezione "La gestione della rete" del presente capitolo.

L'energia elettrica rappresenta la fonte energetica di maggior consumo nel segmento **Autostrade**, che ammonta ad oltre 15 milioni di KWh all'anno. Circa la metà dell'energia elettrica è usata per l'illuminazione stradale, comprendendo l'illuminazione delle carreggiate stradali, degli svincoli e dei piazzali, di barriere, dei caselli, dei magazzini e dei centri di manutenzione. Per questo motivo, al fine di ridurre il consumo energetico, da diversi anni **MISE** ha intrapreso **progetti di riqualifica dei corpi illuminanti** con la tecnologia LED. Tra questi, nel corso del 2022 si è concluso l'intervento sugli impianti di illuminazione della Tangenziale Ovest (A50), compresa la barriera di Terrazzano. Inoltre, entro il 2023-2024, MISE prevede di intraprendere il medesimo intervento in Tangenziale Est (A51) e in Tangenziale Nord (A52), comprese le gallerie e i piazzali delle barriere di Sesto San Giovanni e Agrate.

La quota di energia autoprodotta è ottenuta da impianti fotovoltaici di piccola taglia, posti sulla sede centrale, sul casello Milano Ovest e sul casello Gropello, quest'ultimo entrato in funzione nel 2022. Dalla seconda metà del 2023 tutta l'energia elettrica acquistata da MISE sarà certificata al 100% proveniente da fonte rinnovabile.

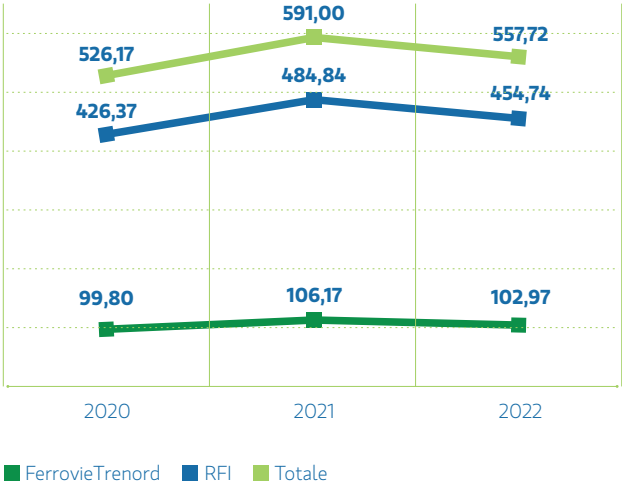
Energia elettrica (kWh)
→ Autostrade

	2022	2021
Energia elettrica acquistata	15.032.665	12.866.845
Energia elettrica autoprodotta e utilizzata	76.232	46.917

Il **trasporto ferroviario** risulta essere una delle modalità di trasporto più efficienti dal punto di vista energetico. **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 per il contenimento dei consumi degli impianti e dei treni.

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 a titolo esemplificativo Trenord, DB Cargo Italia, e SBB per alimentare i motori di trazione e tutti i sistemi ausiliari a bordo treno.

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).

I consumi di energia elettrica ad alta tensione legati al servizio di mobilità su treno sono principalmente legati all'alimentazione del materiale rotabile. Nel 2022, tali consumi sulla rete **FERROVIENORD** risultano in lieve diminuzione, di circa il 3% rispetto all'anno precedente, grazie all'introduzione di materiali rotabili di nuova generazione a minor impatto ambientale. Anche sulla rete RFI, a parità di treni km effettuati nel 2021, nel 2022 si registra un significativo calo dei consumi di energia elettrica, pari a circa il 6%, dovuto all'incremento della nuova flotta a consumi ridotti.

Anche per quanto riguarda l'energia elettrica per gli impianti e uffici si registra una lieve riduzione in conseguenza dei minori consumi.

Energia elettrica (kWh)
→ Trasporto ferroviario (Trenord)

	2022	2021	2020
Energia elettrica a media/bassa tensione acquistata (per impianti e uffici)	15.768.616	16.739.741	17.008.734

Al fine di ridurre i consumi energetici derivanti dalla trazione dei treni, **Trenord** intende sensibilizzare il personale per diffondere la condotta di uno **stile di guida** improntato al **risparmio energetico**. Proprio su questo tema nel corso del 2022 è stato progettato, secondo gli standard SCORM, un modulo didattico che verrà reso disponibile per la formazione dei macchinisti nel corso del 2023.

Oltre che nel campo della trazione, l'Azienda è impegnata a sviluppare **iniziative per l'efficientamento energetico** nelle proprie facility. Nel 2022, in continuità con gli anni passati, è proseguita la sostituzione dell'illuminazione tradizionale con tecnologia LED. Gli interventi hanno interessato i siti manutentivi, le biglietterie, gli uffici, i capannoni, le illuminazioni stradali e le torri faro: oggi sono a LED anche le 22 torri faro e le 175 lampade stradali che illuminano la totalità della superficie esterna di Milano Fiorenza. Questo intervento ha consentito di **ridurre del 10%** i consumi complessivi di energia elettrica a Milano Fiorenza, che oggi ammontano a circa 600 MWh al mese. L'iniziativa è stata estesa nel 2022 al sito di Novate Milanese: le 9 torri faro dell'impianto sono ora a LED e si stima che i consumi di energia **si ridurranno di circa il 60%** rispetto a quelli derivanti dalla precedente illuminazione.

Al fine di potenziare gli interventi volti al risparmio energetico, nel 2022 è stato avviato un **progetto pilota di analisi illuminotecnica** presso un edificio di Milano Fiorenza: si intende così valutare al meglio il posizionamento e il numero di luci necessarie per ottenere un'illuminazione ottimale ed efficiente negli ambienti.

Nel sito di Camnago, nel 2022, è stata effettuata la sostituzione a LED di plafoniere in ambito uffici e di 17 proiettori perimetrali del deposito.

Presso il sito di Cremona, invece, è stato realizzato un intervento di relamping LED che ha interessato le fosse di visita del deposito, mentre a Lecco si è intervenuti sull'illuminazione del soffitto dell'officina e del magazzino.

Grazie agli interventi di efficientamento energetico effettuati nel corso dell'anno, nel 2022 **i consumi energetici totali relativi agli asset risultano diminuiti di circa il 13%** rispetto all'anno precedente.

Prosegue, inoltre, il processo di graduale **trasformazione della mobilità del personale a impatto zero**: il parco mezzi di Trenord risulta composto da **42 veicoli elettric**i, e sono state introdotte ulteriori **23 vetture ibride** ad uso promiscuo. Le **colonnine installate** fino ad oggi, **12** in tutto, coprono il 100% dei siti manutentivi.

Il **gas metano e il gasolio** sono utilizzati da **FERROVIENORD** per il riscaldamento degli uffici e delle stazioni ferroviarie. In generale l'andamento dei consumi di gasolio per il riscaldamento ha mostrato un lieve riduzione rispetto all'anno precedente.

Consumo di gas metano e gasolio per riscaldamento
→ Infrastruttura ferroviaria

	2022	2021	2020
Gas metano per riscaldamento (m^3)	294.901	320.950	336.615
Gasolio per riscaldamento (litri)	35.300	49.500	40.500

Per quanto concerne i **consumi dei mezzi operativi della società** vi è stata una diminuzione di **circa l'8% rispetto all'anno precedente**. I sistemi di consumo del gasolio della colonnina di rifornimento sita a Saronno sono stati implementati con un nuovo gestionale dedicato e con la prossima installazione, prevista per l'inizio del 2023, di una sonda nella cisterna del carburante, al fine di monitorarne il consumo.

Consumi di gasolio per la trazione
→ Infrastruttura ferroviaria

	2022	2021	2020
Gasolio per trazione materiale rotabile di servizio e autoveicoli direttamente controllati (litri)	**326.323**	**356.512**	**332.755**
Per la trazione dei mezzi di servizio	87.420	94.458	107.560
Per la trazione di autoveicoli direttamente controllati	238.904	262.054	225.195

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
→ Mobilità passeggeri su gomma

	2022	2021	2020
Gasolio per trazione autobus (litri)	9.111.773	8.701.942	6.286.314
Gas metano per trazione autobus (m^3)	5.989.211	5.380.977	4.049.972

Nel complesso, il lieve aumento dei consumi (7%) è dovuto alle maggiori percorrenze chilometriche effettuate nel 2022 grazie ad un allentamento delle misure di restrizione per il contenimento della pandemia da COVID-19. Al netto dell'emergenza sanitaria, vale la pena sottolineare che tutte le società del trasporto passeggeri gomma proseguono 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 diversi progetti mirati, tra cui una campagna informativa riguardante la **guida sostenibile "EcoDriving", l'acquisto di nuovi autobus a maggiore rendimento e una gestione strategica della flotta**, che prevede l'utilizzo più frequente degli autobus a maggior rendimento rispetto a quelli meno efficienti, che saranno man mano dismessi. Grazie alle virtuose azioni intraprese, il **consumo di gasolio è stato ridotto del 2% nel 2022** rispetto ai dati del 2019.

Si segnala, inoltre, che risulta in fase di studio il progetto per la modifica degli impianti di riscaldamento, previsto per il 2023, che consiste nella sostituzione della caldaia attualmente in servizio presso il deposito di Saronno con nuovi impianti maggiormente efficienti.

In **Martini Bus** è in corso l'analisi di opportunità per l'acquisto di nuovi mezzi diesel più efficienti, classificati Euro VI step D, con previsione d'acquisto per il 2023. **La Linea**, a seguito dell'aggiudicazione della gara di TPL nel bacino veneziano, ha acquistato 20 autobus elettrici e 3 autobus Euro VI e prevede di acquistare un ulteriore veicolo Euro VI nel 2023.

Altre voci di consumo
→ Mobilità passeggeri su gomma

	2022	2021	2020
Gasolio per trazione autoveicoli direttamente controllati (litri)	42.899	43.489	36.428
Benzina per trazione autoveicoli direttamente controllati (litri)	21.384	11.938	8.746
Gas metano per riscaldamento (m^3)	368.641	347.389	456.432
Gas metano per autoveicoli direttamente controllati (m^3)	4.440	6.160	4.305

Nel corso del 2022 in **ATV** sono stati introdotti i primi mezzi a metano in ambito extraurbano e nelle prime settimane del 2023 è prevista l'introduzione dei primi mezzi elettrici. Entro il 2023 verranno inoltre rottamati tutti i bus EURO II presenti nel parco e sostituiti con bus di classe ambientale EURO VI.

La flotta di **MISE** è composta da 116 veicoli, comprese le autovetture in fringe benefit, le auto di servizio, i furgoni viabilità e le auto della Polizia Stradale. Le auto sono alimentate prevalentemente a gasolio, mentre è in aumento il numero delle vetture ibride o elettriche. Nel corso del 2022 è stata introdotta l'app "DRIVEVOLVE", che consente di prenotare l'auto di servizio e di abbandonare la compilazione della scheda cartacea di bordo. Dall'app è inoltre possibile avere accesso ai km percorsi da ogni auto.

Consumo di gas metano e gasolio per la trazione e il riscaldamento
→ Autostrade

	2022	2021
Gasolio per trazione autoveicoli direttamente controllati (litri)	344.667	297.744
Benzina per trazione autoveicoli direttamente controllati (litri)	18.451	11.289
Gasolio per riscaldamento (m^3)	227.686	239.948
Gas metano per riscaldamento (m^3)	90.069	136.748

Per quanto riguarda invece il **gasolio e il gas metano per il riscaldamento**, il perimetro di MISE include sia le sedi aziendali sia l'infrastruttura autostradale. Si segnala che rispetto allo scorso anno vi è stata una **riduzione significativa del consumo di gas metano (34%) presso l'infrastruttura** dovuta a diversi fattori, quali la mitezza del clima, la dismissione della centrale termica di Gropello casello e l'avvio dei lavori di manutenzione nelle barriere di Terrazzano e Sesto, dove i servizi di pedaggio sono stati disattivati, comportando così un minor consumo di gas.

Il **riscaldamento della sede** avviene tramite **teleriscaldamento** e il riscaldamento dei caselli avviene per gas metano e gasolio, per un totale di 9 centrali termiche. Nel corso del 2023 MISE svilupperà un progetto per la sostituzione delle centrali termiche a gasolio della barriera di Milano Ovest con pompe di calore alimentate elettricamente. L'intervento consentirà ogni anno di evitare l'immissione in atmosfera degli inquinanti e della CO_2 prodotti dalla combustione di circa 200.000 litri di gasolio.

Trenord utilizza il gasolio principalmente per la **trazione della flotta di automotrici**, utilizzate sulle linee non elettrificate e per la trazione degli autobus sostitutivi. Nel 2022 le percorrenze della flotta residua endotermica aziendale, e di conseguenza anche i consumi di carburante, sono leggermente dimuti. La flotta residua a fine 2022 risulta costituita solo da veicoli a gasolio.

Consumi di gasolio per la trazione e il riscaldamento (litri)
→ Trasporto ferroviario (Trenord)

	2022	2021	2020
Gasolio per trazione treni	6.750.863	7.169.555	6.163.656
Gasolio per trazione autobus sostitutivi	901.362	666.930	698.931
Gasolio per trazione autoveicoli direttamente controllati	28.731	28.676	27.125
Gasolio per riscaldamento	55.883	76.000	82.500
Totale	**7.736.839**	**7.941.161**	**6.972.212**

Presso gli immobili usati da Trenord sono principalmente utilizzate caldaie a metano e presso gli impianti di Milano Fiorenza, Pavia, Sondrio e Bergamo sono presenti anche caldaie a gasolio: i consumi del 2022 sono diminuiti rispetto al 2021, grazie agli interventi di risparmio energetico attuati, quali, ad esempio, la chiusura dei termosifoni locali non utilizzati o parzialmente utilizzati. Anche le temperature dell'ultimo trimestre, più miti rispetto al 2021, hanno contribuito ai minori consumi.

Consumo di gas metano per riscaldamento (m^3)
→ Trasporto ferroviario

	2022	2021	2020
Gas metano per riscaldamento	3.392.004	4.019.047	3.753.571

EMISSIONI

GRI 3-3
GRI 305-1
GRI 305-2
GRI 305-3
GRI 305-4
GRI 305-7

Al fine di uniformare i consumi energetici a livello di Gruppo, è stata sviluppata da FNM una metodologia per la standardizzazione dei contributi emissivi ed è stata finalizzata una procedura condivisa per il calcolo delle emissioni utilizzata a partire dalla rendicontazione 2020. La metodologia di calcolo è riportata a pagina 201-204.

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

Indicatori di intensità carbonica Gruppo FNM

0,027 gCO_{2e}/mgl pkm

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

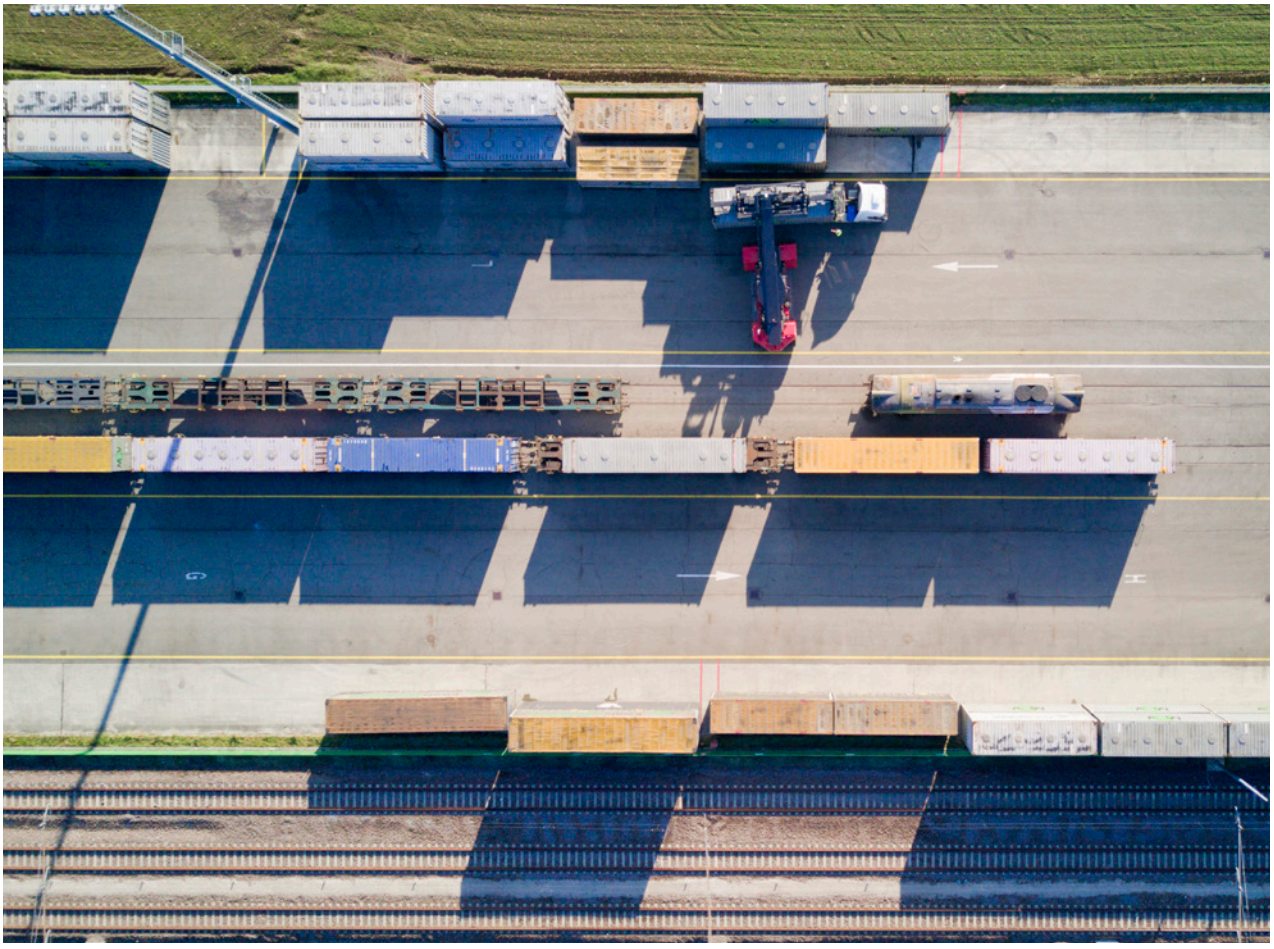
67,7 tCO_{2e}/M€

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 e il Comune di Verona (per il trasporto urbano).
- I chilometri per servizio considerano quelli effettuati da automezzi aziendali, subaffidati, e bus operativi di terzi.
- Il numero di passeggeri considera sia le corse occasionali che gli abbonamenti periodici.

Emissioni di gas a effetto serra per scope (t CO_2 eq)

	2022	2021	2020
Scope 1			
Gruppo FNM	**43.357**	**38.635**	**27.625**
(esclusa MISE e Milano Serravalle Engineering)	**41.555**	**36.868**	**27.625**
Trazione (gas metano, gasolio strada e rotaia, benzina)	38.468	36.261	25.943
Riscaldamento (gas metano e gasolio)	2.213	2.375	1.681
Infrastruttura ferroviaria	**1.598**	1.748	**1.693**
Trazione (gasolio strada e rotaia)	914	977	917
Riscaldamento (gas metano e gasolio)	684	770	776
Mobilità passeggeri su gomma	**39.957**	**35.120**	**25.932**
Trazione (gas metano, gasolio strada, benzina)	36.589	34.430	25.026
Riscaldamento (gas metano)	736	690	905
Autostrade	**1.802**	**1.768**	**—**
Trazione (gas metano, gasolio strada, benzina)	965	854	—
Riscaldamento (gas metano)	792	914	—
Trasporto ferroviario (Trenord)	**29.295**	**31.043**	**27.579**
Trazione (gas metano e gasolio)	22.369	22.852	19.913
Riscaldamento (gas metano e gasolio)	6.927	8.191	7.666
Scope 2			
Gruppo FNM	**5.042**	**4.672**	
(esclusa MISE e Milano Serravalle Engineering)	**880**	**891**	**4.766**
Infrastruttura ferroviaria	**84**	**107**	**3.988**
Mobilità passeggeri su gomma	**796**	**784**	**777**
Autostrade	**4.162**	**3.781**	**—**
Trasporto ferroviario (Trenord)	**149.993**	**169.726**	**161.557**



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.

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

Il parco rotabile di **FNM Autoservizi** è stato infatti integrato da 33 autobus Euro V ed Euro VI, con contestuale dismissione di 28 autobus meno performanti.

Per quanto riguarda **E-Vai**, alla base del servizio vi è la netta preponderanza di veicoli full electric, che rappresentano il 92% della flotta totale e garantiscono un impatto emissivo pari a zero, in quanto il 100% dell'energia per la ricarica delle auto è proveniente da fonti rinnovabili certificate. L'aumento delle auto elettriche nella flotta di E-Vai ha comportato dunque benefici a livello ambientale in termini di emissioni evitate, come conseguenza della riduzione del numero di auto private in circolazione. **Nel 2022 sono state evitate circa 946,911 tCO_2** per un totale di 7.571.288 km percorsi.

Nel 2022, l'indice di intensità energetica di Trenord rispetto ai passeggeri-km trasportati è stato pari a 564 GJ/mln pkm.

Trenord nel 2022 ha altresì finalizzato il progetto e predisposto l'Accordo quadro con il soggetto che implementerà il teleriscaldamento nel sito manutentivo di Milano Fiorenza. Tale iniziativa consentirà a regime:

- una riduzione dei consumi di energia termica pari a circa il 50%;
- una riduzione dei consumi di energia elettrica pari a circa il 30%, a fronte dell'introduzione della cogenerazione;
- una riduzione delle emissioni di CO_2 stimata attorno al 48%;
- una positiva ricaduta in termini di emissioni inquinanti connessa all'efficientamento energetico degli impianti.

L'iniziativa è in linea con le linee strategiche del nuovo "Programma Regionale Energia Ambiente e Clima" (PREAC).

Nel corso del 2022 la Società ha inoltre concluso l'accordo per l'implementazione di una iniziativa innovativa e sostenibile, volta a migliorare la qualità dell'aria degli uffici, a partire dal sito sperimentale di Milano Fiorenza, prevedendo l'installazione di **dispositivi per la purificazione degli ambienti** da microinquinanti (es. PM, NOx, COV, batteri) e il monitoraggio degli stessi.

Tra le attività concluse nel corso del 2022, è stata effettuata con successo la messa a regime del punto emissivo associato al nuovo tornio installato nell'impianto di Milano Fiorenza, dotato di un sistema di abbattimento composito delle polveri ad alta efficienza.

Trenord nel corso del 2022 ha superato la soglia dei **1000 alberi piantumati**, appartenenti a 70 specie differenti e distribuiti sui 6 siti manutentivi e sui 2 depositi dell'azienda. L'iniziativa si colloca all'interno del più ampio percorso di decarbonizzazione intrapreso dall'Azienda e contribuisce alla conservazione della biodiversità e al miglioramento della vivibilità delle sedi aziendali, anche in termini di raffrescamento. Nel corso del 2022 Trenord ha effettuato la piantumazione anche nel sito di Milano Fiorenza di ulteriori alberi precedentemente situati nel vivaio.

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

"Mobilità sostenibile" per Trenord non significa solo ammodernare la propria flotta rotabile, ma anche ridurre la propria carbon footprint continuando a credere ed investire in un parco auto aziendale per i dipendenti al 100% elettrico, costituito attualmente da 42 veicoli, di cui 10 veicoli utili a soddisfare le specifiche necessità di alcuni reparti operativi. Il numero di colonnine installate presso i vari siti manutentivi è ad oggi pari a 12. Presso i siti manutentivi di Camnago, Iseo e Novate, inoltre, la fornitura di energia elettrica proviene al 100% da fonte rinnovabile: l'iniziativa ha permesso di evitare l'emissione in atmosfera di circa 40 tonnellate di CO_2. Nel corso del 2022 è stata infine avviata la sperimentazione dell'utilizzo del parco elettrico mediante un'apposita applicazione all'interno del reparto commerciale. Anche per il parco auto dirigenziale nel 2022 sono stati introdotti veicoli a basso impatto ambientale.



EMISSIONI SCOPE 3

Per poter comprendere in maniera più completa il reale impatto dei gas serra derivanti dalle operazioni del Gruppo, nel 2022 è stato avviato un percorso per il Calcolo delle emissioni indirette di Scope 3 che ha portato alla rappresentazione di alcune fra le categorie previste, come rendicontate nella tabella sottostante.

Le categorie emissive individuate sono state valorizzate in quanto categorie nell'ambito delle quali il Gruppo è in grado di attuare o influenzare potenziali riduzioni. Inoltre, le categorie 3 "Attività correlate a combustibile ed energia" e 5 "Rifiuti generati durante le attività" fanno parte delle tematiche ritenute rilevanti dagli stakeholder nell'ambito dell'analisi di materialità 2022, anche in considerazione del modello di business e del settore all'interno del quale opera il Gruppo.

Le categorie individuate sono altresì emerse da un'attività di benchmark rispetto ai principali peer e competitors appartenenti ai segmenti del business del Gruppo FNM. I dati raccolti fanno riferimento agli anni 2021 e 2022, per fornire un orizzonte temporale utile a sviluppare un contesto di comparazione, ed anche ai fini di una più completa raccolta dati volta a facilitare una futura sottomissione dei Target SBTi (Science Based Targets initiative).

Per tali categorie le emissioni di NORD_ING non sono risultate applicabili in considerazione dell'assenza di impatti ambientali. Per maggiori dettagli si veda il paragrafo: "Metodologia di calcolo per le emissioni" presente in Appendice.

Emissioni di gas a effetto serra per categoria di scope 3 (t CO_2 eq)

Categoria	2022	2021
Gruppo FNM	**16.900**	**16.646**
3. Attività correlate a combustibile ed energia	9.757	9.337
5. Rifiuti generati durante le attività	677	876
6. Viaggi d'affari	176	143
7. Spostamento casa-lavoro dei dipendenti	6.290	6.290

L'estensione del calcolo, e della successiva rendicontazione, delle emissioni di Scope 3 in linea con il Protocollo GHG, consentirà di quantificare l'impatto climatico in termini di CO_2eq delle attività lungo la catena del valore del Gruppo, fornendo un quadro più completo. Una volta ultimata l'attività di carbon accounting sarà quindi possibile analizzare nel dettaglio le fonti di emissioni di gas serra del Gruppo e quindi sviluppare e programmare azioni di mitigazione del proprio impatto climatico.

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 nei quattro impianti sul ramo Milano ed uno sul ramo Iseo.

Per quanto riguarda le società operanti nel **settore del trasporto su gomma** (FNM Autoservizi, ATV, La Linea e Martini Bus), queste ultime si impegnano a ridurre le altre emissioni dei gas legate agli scarichi tramite il rinnovamento della flotta e la manutenzione periodica dei mezzi. Le emissioni prodotte da FNM Autoservizi e ATV derivano principalmente dalle condizioni del servizio di trasporto pubblico erogato.

Altre emissioni di inquinanti (t) → Mobilità passeggeri su gomma

	2022	2021	2020
CO	39,22	39,91	32,52
NOx	143,67	146,24	117,66
VOC	12,69	12,17	9,88
CH_4	8,92	8,25	6,76
N_2O	0,40	0,32	0,22
PT	10,82	11,01	9,62
SO_2	0,09	0,09	0,07

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).

Rispetto all'andamento delle emissioni in **FNM Autoservizi**, i dati 2022 sono in linea con quelli degli anni precedenti, ad esclusione del 2020 date le condizioni del TPL durante le fasi più critiche dello stato di emergenza COVID-19.

FNM Autoservizi al fine di gestire al meglio la propria flotta monitora regolarmente i consumi di ogni singolo autobus ed organizza il proprio servizio in modo tale da prediligere l'impiego di automezzi dalle più alte prestazioni energetiche e meno inquinanti. In particolare, nel 2022, il 58% dei chilometri percorsi è stato effettuato con autobus Euro VI, a ridotto impatto ambientale. Ciò ha consentito una riduzione media del 11% circa di inquinanti al chilometro.

Nel 2023 in **ATV** è prevista la consegna di 84 nuovi autobus, in parte completamente autofinanziati ed in parte cofinanziati, che possono migliorare le prestazioni legate alle emissioni di PM10. Contestualmente verranno rottamati altrettanti bus a partire da quelli con classe ambientale meno performante. Quest'ultima operazione, unitamente all'arrivo degli autobus elettrici, permetterà una riduzione apprezzabile di emissioni, in particolare relativamente alle polveri in ambito locale.

ACQUA

GRI 3-3
GRI 303-1
GRI 303-2
GRI 303-3
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 all'allacciamento all'acquedotto pubblico, nel rispetto degli standard e della normativa vigente sul tema.

Prelievi idrici per fonte (m^3)

	2022	2021	2020
Gruppo FNM	**312.727**	**286.463**	**226.003**
Infrastruttura ferroviaria	242.254	226.045	200.737
Mobilità passeggeri su gomma	26.743	24.455	25.266
Autostrade	43.730	35.963	—
Trasporto ferroviario (Trenord)	**314.195**	**319.235**	**298.246**

Nell'ambito del Sistema di Gestione Integrato, al fine di ridurre il consumo di acqua di tutte le utenze aziendali e di monitorare più puntualmente i dati relativi ai consumi, sono stati individuati degli indicatori a sistema per il ramo Milano e per il ramo Iseo. Gli scarichi del Gruppo FNM e Trenord afferiscono pertanto alla categoria degli scarichi di origine domestica derivanti da consumi idrici per fini igienici. Non sono presenti invece scarichi di tipo industriale. Nel corso del 2022 sono stati raccolti i dati per il monitoraggio dei consumi di acqua secondo gli indicatori del Sistema di Gestione Integrato. Il 100% dell'acqua consumata per fini igienico sanitari è scaricata in fognatura, la quota parte di acqua utilizzata per dilavamento dei piazzali è invece trattata da sistemi disoleatori.

FNM Autoservizi, per migliorare il livello di monitoraggio dei consumi idrici, effettua letture interne dei contatori di acqua di tutti i depositi con una cadenza semestrale.



Per **ATV**, gli interventi di ammodernamento degli impianti di trattamento acque nei depositi di Garda, Badia Calavena, San Giovanni Ilarione e Legnano sono concordati con il proprietario degli immobili. Per questi stabili, è prevista entro il 2023 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 utilizzo negli uffici sono convogliate in un impianto di trattamento e sottoposte a pretrattamenti di sabbiatura e disoleazione nelle vasche interrate. L'impianto di lavaggio viene utilizzato solo per i mezzi di proprietà e del Committente pubblico veneziano che transitano in zona Marghera. Rispetto all'impianto precedente è possibile segnalare una maggiore riduzione dei consumi generali, sia energia elettrica, sia acqua pubblica prelevata.

Come per quanto riguarda le altre Società, anche **MISE** si approvvigiona per le proprie sedi dall'acquedotto. Unicamente nel caso del casello di Casei Gerola viene emunta l'acqua di un pozzo, scavato dalla Società, per alimentare il sistema antincendio. La società è inoltre dotata di un sistema di vasche di trattamento delle acque di prima pioggia, pulite periodicamente, ove vengono recapitate le precipitazioni che impattano su tratti dell'Autostrada A7 e sui piazzali di stazione. Annualmente vengono effettuate analisi di qualità delle acque di scarico. In casi particolari, vengono inoltre avviate specifiche attività di monitoraggio delle acque sotterranee come quello in corso presso i due cantieri di Segrate e Rho-Monza.

Nel 2022 è stata avviata una ricognizione più puntuale sui pozzi di approvvigionamento idrico esistenti che ha permesso di individuare i pozzi attualmente già scollegati, che saranno chiusi definitivamente.

Nel 2023 saranno eseguiti i lavori di adeguamento idraulico del Distaccamento della Polizia Stradale di Milano Ovest che sarà dotato di un proprio depuratore per la depurazione dei reflui civili prima dello scarico in corpo idrico superficiale, il sito non è infatti raggiunto dalla pubblica fognatura.

I consumi idrici connessi al **trasporto ferroviario** sono correlati, sia alle attività manutentive e al lavaggio dei rotabili nei vari siti, sia all'utilizzo igienico-sanitario da parte del personale d'impianto e al caricamento dei serbatoi delle toilette dei rotabili.

Nel 2022 sono proseguite le attività di **recupero di parte delle acque reflue** prodotte presso l'impianto di manutenzione di Novate Milanese; in questo sito è, infatti, da anni una iniziativa che consente di riutilizzare parte dell'acqua, una volta depurata dall'impianto per l'attività di lavaggio sottocassa dei rotabili, riducendo il consumo di risorsa da acquedotto. Inoltre, nel sito di Novate Milanese, sempre in linea con la strategia di riduzione dei consumi della risorsa idrica, Trenord ha collaudato e messo a regime, nel 2022, un impianto di recupero delle acque meteoriche non contaminate di sito, che ne prevede il parziale riutilizzo per coprire il fabbisogno idrico delle attività di lavaggio esterno-cassa. Il progetto ha una notevole rilevanza in termini di gestione sostenibile della risorsa idrica in quanto l'utilizzo delle acque meteoriche recuperate consente di risparmiare acqua "pregiata" proveniente dalla rete di acquedotti per le attività manutentive. La volumetria complessiva di acqua recuperata per il 2022 è stata pari a 1.074 m^3 complessivi, pari a oltre il doppio rispetto al 2021.

Nello stesso sito, inoltre, in linea con la strategia di riduzione dei consumi della risorsa idrica, è stato collaudato l'impianto di gestione delle acque meteoriche non contaminate, parte dell'acqua piovana raccolta viene filtrata e stoccata in appositi serbatoi, al fine di riutilizzarla per coprire il fabbisogno idrico delle attività di lavaggio esterno-cassa dei rotabili. La restante quota, nell'ambito del medesimo progetto, è stata distolta dalla fognatura per essere inviata ad una rete di pozzi perdenti, per restituire la risorsa idrica al sottosuolo.

Nel 2022 Trenord ha inoltre completato la progettazione esecutiva di interventi di revamping degli impianti di trattamento reflui presenti nei siti manutentivi di Iseo, Cremona, Novate e Camnago, allo scopo di ottimizzarne la performance depurativa e la potenzialità.

Nel 2023, è prevista una valutazione della fattibilità di implementazione di una iniziativa di water re-use nel sito manutentivo di Lecco e l'ottimizzazione del sistema di monitoraggio dei consumi idrici.

RIFIUTI

GRI 3-3
GRI 306-1
GRI 306-2
GRI 306-3

I rifiuti prodotti per le attività di ufficio dalle Società del Gruppo FNM risultano essere 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.

Produzione di rifiuti (kg)

	2022	2021	2020
Gruppo FNM	**10.435.368**	**6.203.490**	**10.510.391**
Infrastruttura ferroviaria	**9.514.036**	**5.546.916**	**6.007.082**
Rifiuti non pericolosi	8.581.253	5.426.909	5.748.120
Rifiuti pericolosi	932.783	120.007	258.962
Mobilità passeggeri su gomma	**678.676**	**318.553**	**252.036**
Rifiuti non pericolosi	60.605	146.401	78.864
Rifiuti pericolosi	618.071	172.152	173.172
Autostrade	**242.656**	**338.021**	**—**
Rifiuti non pericolosi	236.180	335.183	—
Rifiuti pericolosi	6.476	2.838	—

I rifiuti prodotti da **FERROVIENORD** derivano dalle attività manutentive sulla rete. Nel corso del 2022, a causa di un aumento di tali attività, si è assistito ad un incremento significativo della produzione di rifiuti, sia pericolosi, sia non pericolosi. FERROVIENORD risulta produttore di rifiuti in ogni ambito, ad eccezione della gestione di pietrisco amiantifero stoccato a Cadorago, per il quale è stata indetta una gara Europea. 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 conferma, in linea con lo scorso anno, che **circa l'80% dei rifiuti prodotti da FERROVIENORD è composto da materiale ferroso** (rifiuti ferrosi e altri metalli, rottame, rotaie, rame e alluminio) **destinato a recupero** attraverso la vendita a terzi. Il monitoraggio delle attività avviene mediante la verifica dell'osservanza di quanto stabilito nei Capitolati tecnici sottoscritti in fase contrattuale

Lo smaltimento dell'amianto

La presenza di amianto viene determinata mediante opportune analisi sui materiali da smaltire. Nel 2022 FERROVIENORD ha provveduto allo smaltimento di 728.380 kg di pietrisco classificato amiantifero dal sito di Cadorago (CO). Il materiale, preventivamente coperto con apposito materiale per evitare la dispersione delle fibre amiantifere, è stato in seguito ritirato secondo le procedure elencate dal Piano di Lavoro.

Nelle società appartenenti al segmento Mobilità passeggeri su gomma sono presenti 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 da un fornitore specializzato.
In FNM Autoservizi i rifiuti pericolosi e non sono prodotti dalle attività di manutenzione degli autobus e del relativo magazzino, con produzione di oli esausti, ferro e acciaio, materiali filtranti, batterie e imballaggi, di ammodernamento del parco rotabile, e dalle attività di ufficio, che generano rifiuti come carta e imballaggi.

Tutte le operazioni di manutenzione interna vengono effettuate presso l'officina del deposito FNM Autoservizi di Saronno e gli eventuali sversamenti incontrollati sono gestiti dall'impianto di trattamento delle acque presente presso lo stesso deposito.

Al fine una corretta gestione, FNM Autoservizi ha identificato una squadra interna addetta al controllo delle aree di stoccaggio che monitora le operazioni di raccolta dei rifiuti, effettuate da un fornitore esterno specializzato. Quest'ultimo viene individuato mediante procedimento di gara, nell'ambito del quale viene verificato il possesso di tutti i requisiti e di tutte le autorizzazioni necessarie all'esecuzione.

La sensibilizzazione del personale, le attività della squadra interna e l'individuazione di idonei fornitori, unitamente alle attività di monitoraggio periodiche effettuate nell'ambito degli audit, consentono il mantenimento di un alto standard di gestione dei rifiuti.

In **ATV**, nel corso dell'anno è stata posta particolare attenzione alla definizione del flusso informativo relativo alla gestione amministrativa dei rifiuti ed è stato migliorato il sistema di identificazione dei rifiuti presso i depositi temporanei, ciò agevola la raccolta differenziata e salvaguarda il terreno sottostante. A questo si aggiunge la programmazione per il prossimo anno di un modulo formativo sulle corrette modalità di differenziazione ed imballaggio dei rifiuti prodotti. Nel corso del 2022 è stato completamente ristrutturato il deposito temporaneo della sede principale, migliorandone la disposizione e la gestione anche in caso di emergenza.

Nelle **Società del segmento gomma**, la maggior parte dei rifiuti prodotti proviene dalle lavorazioni di officina per la sostituzione di alcuni componenti degli autobus ai fini di un funzionamento ottimale del mezzo. Nonostante la manutenzione dei mezzi non consenta grandi margini in un'ottica di riduzione dei rifiuti, l'attenzione viene rivolta principalmente ai materiali di consumo e ai fluidi per prediligere materie prime non dannose per la salute e sicurezza dei lavoratori e di conseguenza per l'ambiente. Nel caso di **La Linea**, con esclusivo riferimento alle attività di pulizia degli autobus, si evidenzia una particolare attenzione ai prodotti utilizzati e allo stoccaggio e smaltimento dei contenitori esausti.

La produzione dei rifiuti, per quanto riguarda il **segmento Autostrade**, concerne principalmente i caselli, le barriere di esazione del pedaggio ed i Centri di Manutenzione dove sono presenti i cassonetti per la raccolta differenziata. In questo contesto **rappresentano un punto di attenzione i rifiuti prodotti ed abbandonati nelle piazzole di soste o in aree di pertinenza autostradale**. Tali rifiuti sono presi in carico dall'impresa affidataria dei servizi ambientali e poi portati a smaltimento o a recupero. Al fine di evitare il presentarsi di situazioni di degrado dovute all'abbandono dei rifiuti, il servizio di raccolta e pulizia delle piazzole avviene tre volte alla settimana sull'intera rete.

Nei progetti di realizzazione delle nuove opere, ove le condizioni lo consentono, **MISE** promuove il riutilizzo del terreno, ai sensi della normativa vigente in materia di terre e rocce da scavo, in un'ottica di economia circolare, in modo da ridurre le quantità conferite ad impianti di recupero. Inoltre, ove possibile, le terre di spazzamento prodotte durante l'attività di pulizia meccanizzata della rete sono conferite a recupero e non in discarica. Tutti i materiali ferrosi, compresi le barriere stradali danneggiati a seguito di incidenti, che non garantiscono più le condizioni di sicurezza, sono venduti all'appaltatore per garantire una valorizzazione, non soltanto economica ma di circolarità.

Nel 2022 MISE si è impegnata per rinnovare la gestione dei depositi temporanei dei rifiuti con l'adozione di press-container dotati di sistemi di pesatura e sistemi di chiusura dei cassonetti, al fine di limitare il conferimento di rifiuti da parte di personale non autorizzato. L'obiettivo che MISE si è posta per il 2023 è di avviare la progettazione di una vera e propria **piazzola ecologica**.

Produzione di rifiuti (kg)
→ Trasporto ferroviario (Trenord)

	2022	2021	2020
Trasporto ferroviario (Trenord)	**2.489.914**	**3.227.697**	**4.251.273**
Rifiuti non pericolosi	2.122.069	2.278.190	1.678.416
Rifiuti pericolosi	367.845	949.507	2.572.857

La produzione di rifiuti nel trasporto ferroviario, come anche nella gestione dell'infrastruttura, varia in funzione dei cicli manutentivi, delle attività di pulizia dei rotabili e delle attività manutentive degli impianti fognari e di depurazione reflui. I rifiuti generati sono sia pericolosi, come nel caso di oli o grassi esausti, filtri e rotabili demolendi, sia non pericolosi, come nel caso degli imballaggi. Una volta prodotti, i rifiuti vengono classificati e collocati nelle aree di deposito temporaneo di sito, nell'attesa di essere ritirati dai fornitori cui è affidata l'attività di trasporto e avvio a recupero o smaltimento in impianti autorizzati. I rifiuti urbani e assimilati (es. carta, plastica, alluminio, pile alcaline) vengono affidati al servizio pubblico di raccolta municipalizzata di riferimento.

Anche per il 2022 si conferma una quota decisamente significativa di rifiuti avviati ad un percorso di **recupero**, prevalentemente con riferimento a materiali metallici, oli esausti e batterie.

Inoltre, per favorire modelli di economia circolare negli asset, è stato realizzato un intervento di minimizzazione della quota di rifiuto indifferenziato prodotto negli uffici, potenziando la raccolta differenziata, che è stata estesa, oltre che alla frazione carta, plastica e alluminio, anche alle pile alcaline. Sempre nell'ottica di minimizzare l'impronta ecologica dell'iniziativa, che ha interessato nel 2022 gli asset manutentivi di Lecco e Camnago, i contenitori da adottare per la raccolta delle varie frazioni sono stati progettati in cartone proveniente da filiera sostenibile certificata (FSC) e personalizzati con un messaggio di sensibilizzazione ambientale.

Nel caso di **Trenord**, Il rilevante calo del quantitativo complessivo di rifiuti prodotti nel 2022 rispetto al 2021 è connesso principalmente alla **ridotta quota di rotabili** obsoleti avviati a recupero nel 2022; questi, infatti, costituiscono la voce più significativa dei rifiuti pericolosi prodotti annualmente. Al contrario il trend di incremento della quota dei rifiuti non pericolosi affidati al servizio pubblico di raccolta rispetto al 2021 è da ricondursi all'ulteriore sviluppo nel 2022 delle iniziative di raccolta **differenziata** degli uffici nei siti manutentivi di Lecco, Camnago, Milano Fiorenza e Novate.



BIODIVERSITÀ

GRI 3-3
GRI 304-1
GRI 304-2
GRI 304-3
GRI 413-2

L'infrastruttura ferroviaria e autostradale e il trasporto ferroviario rappresentano 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** che entra nell'area del Parco naturale del Ticino riconosciuto patrimonio dell'UNESCO. Già 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 2022 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.
- Il **collegamento ferroviario T2 Malpensa-RFI Sempione**. La Società ha sviluppato con l'appaltatore il progetto esecutivo delle opere di compensazione ambientale e biodiversità. Il progetto comprende il Piano di Monitoraggio Ambientale *ante operam*, in corso e *post operam*. Da maggio a luglio 2022 sono stati eseguiti monitoraggi *ante operam* delle componenti fauna e flora delle aree boschive interessate dall'intervento. In particolare, si è posta l'attenzione sull'avifauna tramite monitoraggi diurni e notturni per verificare le aree di nidificazione degli esemplari più significativi. Tali monitoraggi sono stati necessari per avviare le attività propedeutiche, quali il taglio di piante e la bonifica da ordigni bellici e archeologici. Inoltre, da settembre a dicembre 2022 sono stati eseguiti i monitoraggi *ante operam* del suolo tramite rilievi pedologici. È stata completata la campagna dei monitoraggi *ante operam*, l'esecuzione di tre punti di rilievo dei parametri atmosferici, dodici punti di rilievi acustici e tre punti di rilievo vibrazionali.

- Le **opere di consolidamento sul ponte sul Ticino** per le quali, all'inizio dei lavori di consolidamento, è stata posta l'attenzione sulla movimentazione del suolo e del sottosuolo in fase di cantiere.
- **Piantalalì**, un intervento di piantumazione e riforestazione di migliaia di alberi nei comuni lombardi attraversati dalla rete ferroviaria di FERROVIENORD. La prima fase interessa un'area di circa 41 mila ettari che attraversa 24 comuni in due province della Lombardia. Si è concluso a fine anno il progetto pilota di Cormano.
- **Superstrada ciclabile Milano Cadorna opera sostenibile**, sono in corso le fasi preparatorie allo sviluppo del primo tratto del progetto pilota.

MISE si impegna a tutelare la biodiversità degli ecosistemi sviluppando nuovi progetti in modo sostenibile, proteggendo e promuovendo lo sviluppo e la crescita del patrimonio naturale. A tal fine, tutte le opere soggette a VIA sono accompagnate dallo Studio di Impatto Ambientale, il quale comprende sempre una sezione relativa a fauna, flora ed ecosistemi con maggiore o minore rilevanza a seconda dei casi. In questo contesto, nel 2022 è stata effettuata la seconda campagna di monitoraggio dell'erpetofauna[18] nell'area del Raccordo Bereguardo - Pavia per valutare l'effetto dell'infrastruttura. Il monitoraggio si è articolato in una fase di ricerca sul campo delle zone umide superficiali, sia naturali, sia artificiali, nel rilevamento in tutti i siti riproduttivi individuati su base cartografica degli adulti in riproduzione e/o delle larve, e nel rilevamento delle specie in tutta l'area di studio. I dati cumulati degli ultimi due anni hanno confermato che la frequenza di schiacciamento di anfibi sul tracciato del raccordo è decisamente bassa. Si segnala che i dati preliminari delle analisi sui campionamenti ripetuti sono stati presentati al Congresso di erpetologia nella sessione "Ecologia ed Etologia", tenutosi a Torino a settembre 2022.

A supporto di queste attività, la Società dispone di un GIS che permette l'acquisizione, l'analisi, la visualizzazione e la condivisione di informazioni derivanti da dati geografici, all'interno del quale è presente una sezione specifica riportante le aree protette, i siti di importanza comunitaria, le zone di protezione speciale interferite e/o limitrofe alla rete.

Nell'ambito della progettazione della riconversione di una delle quattro aree di servizio e di un'area di un ex stazione a punto di rifornimento di idrogeno, si è proceduto alla compilazione della scheda di assoggettabilità alla procedura di valutazione di incidenza, in quanto una porzione dell'area di servizio ricade all'interno dei confini del sito di Rete Natura 2000, "Greto dello Scrivia", nel Comune di Tortona. La porzione di area del sito protetto interessata è caratterizzata da una scarsa naturalità, in quanto urbanizzata e antropizzata, e non è quindi soggetta a tutele particolari.

Nel corso del 2022 si è chiuso positivamente l'iter di bonifica per la messa in sicurezza permanente, tramite capping, di una porzione della strada realizzata nel Comune di Segrate nell'ambito del progetto di ristrutturazione dello svincolo di Lambrate e del completamento della viabilità di accesso al centro intermodale di Segrate.

Tra le attività concluse nel corso dell'anno, figurano le due campagne di monitoraggio dei soil gas effettuate presso la barriera di Agrate, a valle della rimozione del serbatoio, fonte primaria di contaminazione del sito a causa di una perdita accidentale di gasolio.

Tra le iniziative volte a tutelare la biodiversità, sono previste azioni di compensazione tramite riforestazione, sia degli spazi adiacenti alle autostrade, sia di altre aree idonee, come gli interventi del 2022, previsti dal Progetto della Rho-Monza nel Comune di Paderno Dugnano. L'intervento ha previsto la realizzazione di opere di mitigazione aggiuntiva paesaggistico ambientale, approvate dal Comune e ratificate dal CdA di MISE, e degli interventi di riqualificazione a carattere autostradale. Il progetto, raccogliendo le note emesse dell'Osservatorio Ambientale, le proposte del comitato cittadini ed in particolare la relazione "INFRASTRUTTURA VERDE – proposta di mitigazione ambientale di riqualificazione con caratteristiche autostradali della SP Rho-Monza" mira a:

- conservare e valorizzare le aree boscate esistenti;
- integrare nuove aree boscate;
- studiare soluzioni progettuali finalizzate alla riduzione e minimizzazione delle attività manutentive;
- coordinare le fasce forestate con rimodellamenti morfologici tipo duna.

18. Nome in uso per indicare l'insieme delle specie di anfibi e rettili.

In generale, per evitare di causare impatti negativi sulla biodiversità, la scelta del sito di progetto risulta fondamentale. Ove sia rilevata l'interferenza, MISE adotta tutte le misure possibili per minimizzare gli impatti potenzialmente negativi. Nel caso in cui sussistano impatti negativi residui, MISE prevede delle **azioni di compensazione**, contenute nel piano delle misure di compensazione o azioni di ripristino, ove possibile, della porzione del sito interferita.

Il progetto, inoltre, include vacant land, aree precluse a qualsiasi utilizzo urbano o agricolo che, se opportunamente progettate, possono diventare un'occasione per riportare la natura nella città, aumentando la biodiversità e creando una importantissima mitigazione visiva, acustica e ambientale. Questo è un esempio di soluzioni basate sulla natura, che affianca ai servizi stradali e infrastrutturali, un'infrastruttura verde che può diventare elemento di rigenerazione della città diffusa.



RUMORE E VIBRAZIONI

GRI 3-3
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 tramite riduttori di emissioni acustiche e impianti lubrificanti delle rotaie, nonché eseguendo analisi e monitoraggi delle emissioni in collaborazione con **NORD_ING**.

Nel corso del 2022 si sono conclusi il rilievo vibrazionale nella tratta Collegamento Terminal T.2 Linea Sempione, lo studio delle vibrazioni per la simulazione degli strumenti ENAV, nonché il monitoraggio atmosferico, pedologico e delle acque sotterranee. È stato anche condotto lo studio del traffico per il sottopassaggio ferroviario di Mariano Comense. I risultati derivanti da questi studi rappresentano la base da cui partire per la progettazione di eventuali azioni mitigative e migliorative.

NORD_ING prevede di avviare le attività connesse agli studi di impatto acustico, vibrazionale, dell'atmosfera e alle autorizzazioni paesaggistiche e forestali dei progetti inseriti nel Contratto di Programma e ricadenti in ambiti sensibili.

In **FERROVIENORD**, come previsto dal D. Lgs.194/05, nel biennio 2023/2024 si procederà alla predisposizione dei piani di azione per la gestione dei problemi di inquinamento acustico, sulla base dei risultati della mappatura acustica elaborata nel 2022 per gli assi ferroviari principali su cui transitano più di 30.000 treni ogni anno. È in corso anche la predisposizione della mappatura acustica di tutta la rete ferroviaria, compresi gli assi ferroviari su cui transitano meno di 30.000 treni ogni anno, che consentirà di avere un quadro completo della situazione acustica del territorio attraversato dalla ferrovia.

FERROVIENORD segue da molti anni la problematica della gestione del rumore ferroviario, con l'obiettivo di ridurre il disturbo, agendo prioritariamente sulle sorgenti di rumore e solo successivamente sul percorso di trasmissione dalla sorgente al ricettore, intervenendo in ordine decrescente di importanza:

I. **sul materiale rotabile** attraverso il piano di dismissione del vecchio parco rotabile, l'acquisizione di nuovi convogli ferroviari tecnologicamente avanzati in grado di fornire migliori prestazioni acustiche, la manutenzione ciclica e programmata dei rotabili;
II. **sulle infrastrutture di rete** attraverso il piano di rinnovo ed ammodernamento degli impianti e l'impiego di standard progettuali ed accorgimenti costruttivi che consentono la riduzione del rumore emesso e la regolare manutenzione dell'armamento;
III. **Sulle vie di propagazione del rumore** attraverso l'applicazione di schermi acustici di diversa natura e compatibilità ambientale e paesaggistica quali la realizzazione di barriere e di rivestimenti fonoassorbenti, dove le soluzioni precedentemente descritte non sono state sufficienti.

Nel 2022 per mitigare l'impatto acustico, sono stati realizzati 181 metri di barriera fonoassorbente nel Comune di Milano presso due recettori scolastici, rumore causato dalla realizzazione del terzo binario tra Affori e Cormano, lungo la linea ferroviaria Milano Cadorna - Seveso. Inoltre, risultano in fase di consegna nuovi convogli ferroviari produttore HITACHI, che andranno a sostituire il parco treni presente.

Anche per il 2023 si prevede di monitorare dal punto di vista acustico tutta la rete ferroviaria per avere una fotografia dello stato acustico dell'infrastruttura al fine di individuare le tratte di potenziale superamento o di particolare fragilità acustica e di elaborare successivamente studi e progetti per mitigare il disagio percepito.

Negli anni **FERROVIENORD** ha cercato di sensibilizzare maggiormente anche le imprese appaltatrici che si occupano degli interventi rinnovo dell'armamento e del risanamento del pietrisco, al fine di ridurre il disagio di coloro che vivono in prossimità della sede ferroviaria interessata dalle attività di manutenzione.

FNM Autoservizi gestisce la mitigazione del rumore e delle vibrazioni attraverso un sistema di valutazione e gestione dei rischi integrati, con campagne di misurazione e con il continuo rinnovo della flotta, tramite acquisto di autobus di nuova generazione e dismissione degli automezzi di immatricolazione meno recente. Per il 2023 è in programma una nuova campagna di misurazione e valutazione del rumore nei depositi, finalizzata al monitoraggio dell'inquinamento acustico. Si segnala infine che la Società ha inoltrato frequenti raccomandazioni al personale conducente al fine di ridurre la sosta con motore acceso.

ATV ribadisce periodicamente le disposizioni organizzative che definiscono i corretti comportamenti per la tutela della comunità locale e dell'ambiente circostante. Nel 2022 sono stati effettuati nel deposito di San Bonifacio degli interventi mitigativi allo scopo di contenere ulteriormente i rumori emessi verso il vicinato nelle ore notturne.

La Linea e Martini Bus nel 2019 hanno provveduto all'aggiornamento delle relazioni di sicurezza relative alle vibrazioni a cui sono sottoposti i dipendenti. Nel 2022 non si è resa necessaria alcuna ulteriore modifica.

Per il **segmento Autostrade**, le infrastrutture di trasporto e il traffico ad esse connesso sono le principali sorgenti di rumore ambientale e di impatto acustico nelle aree urbane. Il tema, pertanto, è particolarmente sentito e monitorato a livello territoriale.

In materia di emissioni acustiche, MISE ha l'obbligo di redigere la mappatura acustica degli assi stradali, con indicazione di dimensioni e flussi di traffico, una caratterizzazione dell'area circostante compresi agglomerati, paesi, campagna o altro, informazioni su assetto territoriale, altre principali sorgenti di rumore. Si segnala che nel 2022 è stata aggiornata la mappatura acustica ai sensi del D.Lgs 194/2005. Oltre ai programmi di contenimento del rumore attuati in passato, deve rendicontare il piano di contenimento e di abbattimento del rumore volto a gestire i problemi di inquinamento acustico ed i relativi effetti.

Tra le iniziative volte alla gestione e riduzione delle emissioni acustiche associate alle reti si menzionano:

- l'analisi periodica e puntuale dell'impatto acustico nelle aree limitrofe interessate dalle infrastrutture;
- interventi diretti sulla sorgente rumorosa, come la stessa di asfalto drenante;
- interventi lungo la via di propagazione del rumore dalla sorgente al ricettore, come le barriere antirumore naturali o artificiali il più possibile armonizzate nell'ambiente per ridurre l'impatto visivo;
- interventi presso i ricettori del rumore.

Per quanto concerne la riduzione del rumore, prodotto principalmente dal motore termico, soprattutto dei mezzi pesanti, nonché del rumore aerodinamico, sono posizionate barriere acustiche, generalmente a pannelli fonoassorbenti, e in alcuni casi gallerie foniche, quale quella realizzata su un tratto della SP 46 - Rho Monza, dove è previsto il monitoraggio del rumore e della componente atmosfera nelle tre fasi operative ante operam, in corso d'opera e post operam.

7.5. Il capitale sociale e relazionale

Il Percorso di Sostenibilità di FNM
→ Highlights

FERROVIENORD

Nuova segnaletica e arredi nelle stazioni



Indice di **soddisfazione** del **servizio**

Mobilità passeggeri su gomma

95% **FNM Autoservizi**	**7,3/10** **ATV**	**90%** **E-Vai**
Autostrade 6,85/10	e temi di interesse ESG: **inquinamento acustico e energia da fonti rinnovabili**	

FNM: nuovo pay off **"la vita in movimento"**



Partnership con associazioni, fondazioni, e università per contribuire agli SDGs dell'Agenda 2030 dell'ONU



Eventi dedicati alla Mobilità sostenibile e alla transizione energetica

20



LA SODDISFAZIONE DEI CLIENTI

GRI 2-6
GRI 3-3
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[19] 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 quest'ultimi è direttamente collegata al benessere dei clienti, è fortemente impegnata a garantirne un progressivo miglioramento, sia in termini 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 questo 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 2022 è attivo il **servizio "FERROVIENORD TI ASCOLTA"**. Grazie al sito web www.ferrovienord.it, sono state gestite 483 pratiche.

LA NUOVA SEGNALETICA E GLI ARREDI DELLE STAZIONI

Nel corso del 2022, è proseguita **l'attività di riqualifica delle stazioni** di FERROVIENORD. In coerenza con le regole comuni a tutto il Gruppo sull'utilizzo del logo, dei colori e dei caratteri, sono state riqualificate le stazioni di Canzo, Ponte Lambro, Arosio, Lambrugo, Palazzolo Milanese, Paderno Dugnano, Seveso, Fino Mornasco con interventi di rifacimento delle sale d'attesa e delle facciate, adeguate alle linee guide previste dal Manuale degli spazi. Inoltre, è stato completato il collocamento dei nuovi arredi esterni sulle linee Milano-Asso, Milano-Saronno, Milano-Como ed è stata integrata la nuova segnaletica per le linee Milano-Saronno, Milano-Varese-Laveno, Milano-Novara, Milano-Malpensa, Milano-Asso. Nel 2023 si prevede di completare l'intera Rete con gli arredi e la segnaletica.

Ridefinire l'identità visiva delle stazioni è in linea con la vision e la mission del Gruppo, che pongono al centro le persone, la salute urbana e la sostenibilità ambientale ed **economica "per creare valore sociale e favorire la produttività del territorio"**.

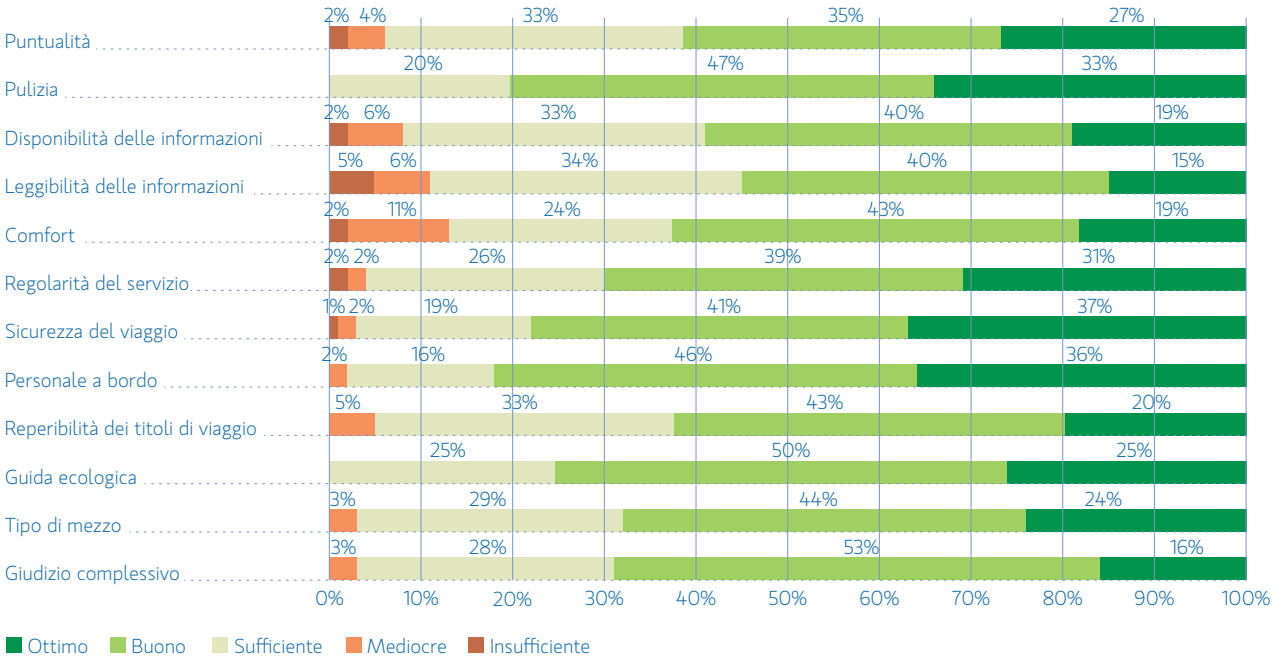
Con la ripresa dell'utilizzo del treno da parte dei pendolari, anche le attività commerciali hanno iniziato a riprendere generalmente gli incassi pre-covid. Si segnala comunque un forte apprezzamento da parte della maggior parte dei locatari per le azioni messe in campo da Ferrovienord durante il periodo pandemico.

Punti di ritiro Amazon e Amazon Locker

A fine 2022 sono attivi 52 locker Amazon e 28 lockers Inpost sulla rete. I dati di utilizzo sono molto promettenti: più di 140.000 pacchi ritirati nel 2022 presso i lockers Amazon e quasi 50.000 in quelli Inpost. Nel futuro si prevede un ulteriore aumento del numero di lockers Amazon.

19. 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".

Nel 2022 **FNM Autoservizi** ha condotto, come di consueto, 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 sulle 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 oggetto d'indagine variano ciclicamente ogni anno, dall'analisi è emerso complessivamente un **indice di soddisfazione superiore al 95%**. Tra i principali elementi in valutazione si segnalano la pulizia, la disponibilità di informazioni, la reperibilità dei titoli di viaggio e la guida.



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, infatti, 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. La **customer satisfaction** 2021 (eseguita a marzo 2022) si è sviluppata sui tre servizi erogati: urbano, extraurbano e del Comune di Legnago, ovvero sulle linee nelle quali si registra un traffico più ingente. Sono state effettuate circa **1.500 interviste** alle fermate. Gli oggetti dell'indagine riguardano tematiche quali il rispetto delle corse e delle fermate, la puntualità, la frequenza, l'affollamento e il giudizio complessivo su ATV. **Il giudizio complessivo sull'operato di ATV si è nuovamente mostrato positivo, con un indice di soddisfazione di 7,30 punti su 10**.

Al fine di migliorare l'esperienza del cliente, nel **2022 E-Vai** ha semplificato il proprio piano tariffario, ha ampliato la sua rete con **+100 postazioni a Milano** e **+19 postazioni a Brescia**, ha costruito un nuovo sito e aggiornato il form di registrazione, in modo tale che il cliente possa accedere al servizio con maggiore facilità. Durante il 2023, inoltre, saranno introdotti nuovi servizi di **mobilità condivisa**. Si segnala che a fine anno E-Vai ha condotto un sondaggio per rilevare **l'indice di soddisfazione 2022** ottenendo un punteggio complessivo intorno al **90,0%**.

Sintesi dei risultati dell'indagine di customer satisfaction di ATV

7,77
Rispetto corse e fermate

6,88
Puntualità

7,11
Frequenza corse

7,28
Comfort sul mezzo

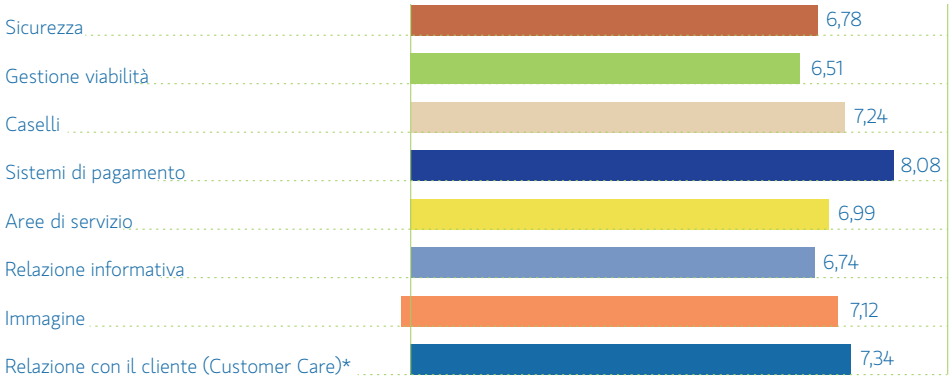
7,13
Rispetto ambiente



Nel 2022 **MISE**, tramite un istituto di ricerca specializzato, ha svolto **un'indagine di customer satisfaction** per monitorare il livello di soddisfazione del cliente e valutare la qualità dei servizi autostradali offerti. Condotta periodicamente, la rilevazione viene effettuata su un campione di almeno 1.000 intervistati. Al campione di utenti è stato somministrato un questionario con domande strutturate per aree tematiche, tra cui sicurezza, gestione della viabilità, caselli e sistemi di pagamento, informazione, aree di servizio e customer care. Oltre alle macro-componenti abitualmente utilizzate per valutare la **performance del servizio autostradale**, il questionario ha incluso quesiti relativi all'immagine percepita dalla clientela e alle iniziative considerate di maggiore importanza per migliorare il livello di sostenibilità ambientale della Società. Riguardo a quest'ultima componente, sono state segnalate azioni quali l'**uso di materiali per l'asfalto** in grado di **ridurre l'inquinamento, l'aumento della quota di energia proveniente da fonti rinnovabili**, nonchè la diffusione nelle aree di sosta e di **servizio della raccolta differenziata dei materiali**.



Punteggi medi delle macro-componenti



milanoserravalle milanotangenziali

CSI
Soddisfazione generale
6,85

Base: totale intervistati - valori medi (scala 1-10)
* Componente misurabile solo a livello di punteggio per esiguità numerica.

Nel 2022 sono state realizzate 2 indagini tramite interviste face to face a bordo treno su tutte le 40 direttrici del territorio lombardo e nel vicino Canton Ticino.

Nel suo complesso, le indagini svolte nel 2022 hanno permesso di definire il **profilo del Cliente di Trenord** e **le variazioni di comportamento** rispetto agli anni precedenti. In particolare, si riscontra un'età media di 35 anni, si conferma un alto livello di scolarizzazione, così come emerge il dato che il treno risulta il mezzo più utilizzato da chi si sposta per motivi di studio e lavoro.

Dalle indagini svolte durante il 2022, inoltre, emerge un ritorno alle scelte del servizio ferroviario in linea con quanto accadeva nel 2019, con il 42% dei viaggiatori che sceglie il treno per motivi di lavoro, il 28% per motivi di studio, il 24% per motivi legati al tempo libero e il 3% per visite mediche.

Si evidenzia poi un **cambiamento di abitudini** con particolare riferimento alla quantità di spostamenti effettuati. In particolare, i viaggiatori che utilizzano il servizio di Trenord tutti i giorni della settimana sono passati dal 51% del 2019 al 43% nel 2022

Infine, i risultati complessivi del secondo semestre del 2022 evidenziano che l'**80% dei clienti** dichiara di sentirsi **soddisfatto del servizio** di Trenord e il **58%** si dichiara **molto soddisfatto**, in termini di offerta intermodale e ferroviaria e di attenzione al cliente. Per la società, un aspetto importante è quello di poter accedere a tutte le informazioni in fase di programmazione, sia durante il viaggio sia in stazione. In questo ambito, Trenord monitora l'utilizzo della App da parte dei clienti.

362 mila

Utilizzatori unici mensili dell'App Trenord



COMUNITÀ E CONDIVISIONE DI VALORE: I PROGETTI E LE INIZIATIVE SUL TERRITORIO

GRI 2-28
GRI 3-3
GRI 413-1

Il nuovo pay off **"la vita in movimento"**, annunciato per la prima volta dal presidente Gibelli durante l'evento di presentazione del progetto FILI a luglio 2021, **rende manifesto il percorso di evoluzione del Gruppo e traduce in maniera efficace lo spirito, la missione e l'impegno della Società che ha ampliato la sua visione e la sua azione, in maniera sempre più armonica, equilibrata e sostenibile, oltre il trasporto, verso il territorio, l'ambiente e la vita delle persone**. L'adozione del nuovo payoff è stato oggetto di un'ampia attività di comunicazione supportata da una campagna ADV sui principali quotidiani nazionali e le maggiori testate economiche nazionali online e post dedicati su tutti i social del Gruppo FNM.

Il Gruppo FNM ha un'identità ben consolidata sui social media, grazie a cinque profili ufficiali. Il profilo di **Facebook** ha raggiunto 11.497 persone che seguono la pagina con 82 post pubblicati nel 2022. I profili **Twitter** e **LinkedIn** hanno invece rispettivamente 475 follower con 27 tweet pubblicati e 6.683 follower con 79 post pubblicati. Altro canale è il profilo ufficiale del Gruppo FNM su **YouTube**, dove con 282 iscritti ha raggiunto le 15.768 visualizzazioni complessive nell'anno, grazie ai 45 video caricati nella piattaforma. In aumento l'utilizzo del profilo di **Instagram** con 1.357 follower e 65 post pubblicati.

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, infatti, sono state concluse **due partnership**, di cui una con la **Pallacanestro Varese**, aderendo al loro **progetto con le scuole "Basket: una scuola di vita"** e l'altra con l'associazione **Valore D**, a sostegno dell'equilibrio di genere e di una cultura inclusiva nelle organizzazioni e nel nostro Paese.

Nel corso dell'anno, si è contribuito all'organizzazione di 20 eventi rivolti al pubblico. I temi che hanno fatto da filo conduttore in gran parte di questi eventi sono stati quelli della **mobilità sostenibile** e della **transizione energetica**, con una particolare attenzione **all'idrogeno**, quale fonte energetica e alla **rigenerazione urbana**, con la **presentazione** del **progetto FILI** agli stakeholders del Gruppo. Gli eventi si sono svolti in modalità digital o phygital (fisico e digitale).

Tra gli eventi più rilevanti si citano:

- **Innovation House Dubai 2022**, un progetto promosso da **Regione Lombardia** e **Fondazione Politecnico** che si è tenuto negli Emirati Arabi Uniti presso l'InterContinental Dubai Marina Hotel, dal 1° ottobre 2021 al 31 marzo 2022, in occasione della **Esposizione Universale di Dubai 2020**. L'evento ha offerto l'opportunità di esporre a una platea internazionale e altamente qualificata tutti i più importanti progetti di FNM nell'ambito della mobilità sostenibile.
- **Salone della CSR**, promosso da Università Bocconi, Sustainability Makers, Unioncamere, Global Compact Network Italia, ASviS, Fondazione Sodalitas, Koinètica, con l'obiettivo di tenere alta l'attenzione alla sostenibilità, raccogliere e condividere esperienze positive capaci di coniugare lo sviluppo del territorio con la sostenibilità ambientale e proporre occasioni di confronto tra i diversi attori sociali.
- Diversi gli eventi dedicati al confronto sull'utilizzo dell'idrogeno. Per citarne alcuni: **"L'economia dell'idrogeno verde"** con Iweek, **"Hydrogen Forum"** con il Sole 24 Ore Eventi e **"Idrogeno e fonti rinnovabili"** con RCS Accademy.

Attività come queste hanno contribuito a presentare FNM, come **uno dei principali gruppi leader nel settore della mobilità integrata** e hanno rafforzato la sua immagine di **protagonista dei cambiamenti dovuti alla transizione ecologica** e attore di prim'ordine nel campo della sostenibilità.

Nell'ambito dei sostegni ad attività sociali e sportive effettuate nel 2022 si segnalano i seguenti eventi:

- European Rowing U19 Championship;
- World Rowing U19 & U23 Championship;
- BaClassica;
- BaBook;
- Festival "Milano Arte e Musica";
- Veneranda Fabbrica del Duomo: Progetto Adotta una Statua;
- Restauro Locomotiva Castello di Brescia;
- 43° Meeting di Rimini "Una Passione per l'uomo";
- Campionato di Tennis Como;
- Pallacanestro Varese;
- Villaggio Coldiretti Milano 2022;
- Grande Trittico Lombardo (Coppa Agostoni, Coppa Bernocchi e Tre Valli Varesine);
- E-Mob 6° edizione della Conferenza Nazionale della Mobilità Elettrica.

PROMOZIONE DEL TERRITORIO E DELLE SUE RISORSE

Il 2022 ha segnato il rallentamento della pandemia da Covid-19 e la decisa ripresa della mobilità ha confermato la crescita del **turismo di prossimità**. In questo contesto Trenord svolge un importante ruolo nello sviluppo del sistema turistico regionale promuovendo le bellezze naturalistiche, artistiche, storiche, culturali ed enogastronomiche della Regione, in un'ottica di marketing territoriale allargato per **creare valore per la collettività**. Nel corso del 2022 sono stati registrati numeri ben al di sopra di ogni aspettativa, superando di molto i dati del 2019. Questi risultati sono il frutto del percorso intrapreso di sviluppo e promozione di prodotti sempre più completi ed in linea con la domanda crescente di prodotti turistici pratici e sostenibili.



Durante l'anno si è confermata la **collaborazione con Lonely Planet** con la seconda edizione della guida gratuita e digitale che, questa volta, racconta le 12 **"Città d'arte della Lombardia"** raggiungibili in treno e ricche di storia, tradizioni e bellezza italiana tutta da scoprire. Confermate anche le storiche e vincenti collaborazioni con **Gardaland e Navigazione Laghi**, che hanno visto crescere a dismisura i propri volumi di vendita associati al viaggio in treno. Nel corso del 2022 l'iniziativa **"Gite in Treno"** si è infatti consolidata nella formula già adottata nel 2021 ed i risultati ottenuti dimostrano che è sempre più apprezzata: se nel 2021 sono stati 8.500 i ticket venduti per l'offerta treno e ingresso al parco divertimento Gardaland, nel 2022 è stata abbondantemente superata la quota di 14.000. Discorso analogo si può fare per i **biglietti di trasporto integrato treno e navigazione sui laghi lombardi**, che hanno visto quasi raddoppiare le vendite rispetto al periodo pre-pandemico, **passando dai 7.800 biglietti del 2019 agli oltre 15.000 del 2022**.

In vista della ripresa dei viaggi d'istruzione e delle gite in comitiva, nel 2022 è stato realizzato anche un prodotto editoriale dedicato ai gruppi, principalmente scolastici ma non solo. La guida **"Gite scolastiche in treno"**, redatta insieme alla casa editrice specializzata Bandusia, si rivolge a insegnanti e responsabili di gruppi, per supportarli nell'organizzazione di uscite didattiche e visite. Nel materiale sono presentati i percorsi in treno verso 11 mete lombarde - più un itinerario speciale - con le informazioni sulle attrazioni e i luoghi di interesse presenti e le indicazioni per usufruire di sconti e convenzioni dedicati a chi viaggia con Trenord. La guida mette in rilievo anche la **sostenibilità del viaggio**, come plus per chi sceglie il treno. Il 2022 è anche l'anno che ha segnato l'inizio di una stretta collaborazione con **Snowit**, per la realizzazione dei **Treni della Neve** nella stagione invernale 2022-2023. Questa piattaforma digitale dedicata al mondo dello sci e della montagna rappresenta un importante elemento di innovazione per il cliente Trenord che, attraverso la piattaforma, può personalizzare la propria gita in montagna aggiungendo servizi come il noleggio dell'attrezzatura o l'alloggio per il weekend, beneficiando quindi di pacchetti turistici completi.

Il lancio dei prodotti invernali e della nuova partnership è coinciso con la **prima partecipazione** di Trenord alla **fiera Skipass di Modena**, dove Trenord e Snowit hanno presidiato l'evento con uno stand in co-branding. Le fiere di settore si stanno affermando come un **nuovo canale di visibilità** ed opportunità per le iniziative commerciali di Trenord che nell'aprile 2022 ha partecipato, per la prima volta da espositore, alla **BIT (Borsa Internazionale del Turismo) di Milano**, rafforzando il legame con il mondo del turismo ed in particolare quello leisure legato al tempo libero.

Anche il **collegamento ferroviario con l'aeroporto di Milano Malpensa** registra un risultato importante: la quota modale del servizio ferroviario è aumentata di circa 4 punti percentuali rispetto al 2019 attestandosi al 18%. Questo trend positivo è conseguenza anche della sempre più stretta e positiva collaborazione di Trenord con SEA che ha portato, ad esempio, a poter acquistare i biglietti ferroviari Malpensa Express direttamente sul portale di SEA. In questo modo Trenord contribuisce attivamente a decongestionare il traffico sull'asse stradale che conduce a Malpensa.

Oltre a Gite in Treno, nel corso del 2022 è proseguito l'impegno per ampliare la gamma di servizi offerti. Sono state attivate due nuove iniziative: **"Milano Open Tour"**, sconto in biglietteria sugli itinerari dell'azienda turistica Milano Open tour per tour di Milano su bus a doppio piano e **biglietto integrato** per la **funicolare di Como Brunate**.



CAPITOLO 8.

Evoluzione prevedibile della performance

Anche per il 2023 la Società mantiene le previsioni di un progressivo recupero della domanda di mobilità. Il traffico autostradale è atteso raggiungere livelli allineati rispetto al periodo pre-pandemico, con un traffico pesante superiore rispetto al 2019 e un traffico leggero in continuo recupero rispetto al 2022. La domanda di trasporto pubblico locale rimarrà invece ancora inferiore rispetto al 2019.

Le stime attuali per il Gruppo FNM nel 2023 tengono conto dell'incertezza legata all'andamento dell'inflazione così come del prezzo dei carburanti e dell'energia registrato nell'ultimo anno, che si riflettono in particolare sul segmento Mobilità passeggeri su gomma e sui costi per le manutenzioni dell'infrastruttura autostradale. Non sono incluse ipotesi di incremento dei pedaggi autostradali né contributi straordinari a copertura dei minori ricavi da traffico e/o a compensazione dei maggiori oneri associati all'incremento dei costi energetici.

Alla luce di tali riflessioni, nel 2023 per il Gruppo FNM si prevedono:

- ricavi in linea rispetto al 2022 (in crescita nell'intervallo 1%-5% considerato che nel 2023 è attesa la cessione di La Linea e Martini e non è previsto il contributo annuale per lo sviluppo del car sharing);
- EBITDA rettificato in aumento crescita nell'intervallo 1%-5% rispetto al 2022 (2%-7% considerato che nel 2023 è attesa la cessione di La Linea e Martini e non è previsto il contributo annuale per lo sviluppo del car sharing);
- il rapporto EBITDA Rettificato/Ricavi è atteso incrementare lievemente rispetto al 2022.

L'indebitamento finanziario netto a fine anno 2023 ("PFN Rettificata") è previsto posizionarsi nell'intervallo 700-750milioni di Euro, con un rapporto PFN Rettificata/ EBITDA che si colloca nell'intervallo 3,5x - 4,0x , in miglioramento rispetto al livello registrato a fine 2022. La previsione di indebitamento finanziario netto tiene conto di investimenti finanziati dal Gruppo FNM al lordo dei contributi pubblici in diminuzione del 10-20% rispetto al 2022.

Anche per Trenord - valutata secondo il metodo del patrimonio netto – la domanda di trasporto è attesa in costante ripresa rispetto al 2022, con un recupero progressivo dei volumi ai livelli pre-pandemici su 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	2022 (€/000)	2021 (€/000)	2020(€/000)
Contributi per investimenti finanziati	Regione Lombardia	FERROVIENORD	€ 102.518	€ 101.380	€ 35.445
Contratto di servizio gestione Infrastruttura	Regione Lombardia	FERROVIENORD	€ 65.491	€ 86.670	€ 91.456
Copertura rinnovo CCNL	Regione Lombardia	Società con CCNL Autoferrotranvieri	€ 1.644	€ 1.613	€ 1.612
Contributi conto esercizio	Regione Lombardia	FNM Autoservizi	€ 4.574	€ 4.604	€ 4.603
Ammortamento asset (Acquisto TAF- Autobus – Ristrutturazione Stazione Milano Cadorna)	Regione Lombardia	Gruppo FNM	€ 1.822	€ 1.797	€ 1.846
Contratto di servizio per settore automobilistico	Provincia Como	FNM Autoservizi	€ 2.687	€ 2.665	€ 2.667
	Comune e Provincia di Verona	ATV	€ 38.935	€ 36.401	€ 37.299
Misure compensative Decreto Rilancio, Agosto e Ristori Bis	Comune e Provincia di Verona	ATV	€ 7.192	€ 11.341	€ 3.422
Tax credit Energia	Ministero Economia	ATV	€ 1.471	€ 0	
	Ministero Economia	Ferrovienord	€ 371	€ 0	
Contributo rincaro materie prime FNT	Comune e Provincia di Verona	ATV	€ 1.700	€ 0	
Misure compensative Decreto Rilancio, Agosto e Ristori Bis	Regione Lombardia	FNMA	€ 1.054	€ 2.160	€ 689
Totale			**€ 229.459**	**€ 248.631**	**€ 179.039**

2-9 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 Angelo Gibelli	E	NO	M	1967	**Comitato Designazione Organi sociali del Gruppo FNM**	0
Vice Presidente	Gianantonio Arnoldi	NE	SI	M	1958	**Comitato Designazione Organi sociali del Gruppo FNM Comitato Controllo Rischi e Operazioni con Parti Correlate Comitato per la Remunerazione**	0
Consigliere delegato	Ivo Roberto Cassetta	E	NO	M	1962	—	0
Consigliere	Marcella Caradonna	NE	SI	F	1959	**Comitato per la Remunerazione Comitato per la Responsabilità Sociale ed Etica**	5
Consigliere	Barbara Lilla Boschetti	NE	SI	F	1974	**Comitato Controllo Rischi e Operazioni con Parti Correlate Comitato per la Responsabilità Sociale ed Etica**	0
Consigliere	Tiziana Bortot	NE	SI	F	1965	**Comitato Designazione Organi sociali del Gruppo FNM Comitato Controllo Rischi e Operazioni con Parti Correlate Comitato per la Remunerazione**	0
Consigliere	Mauro Miccio	NE	SI	M	1955	**Comitato per la Responsabilità Sociale ed Etica Lead Independent Director**	0
Numero di riunioni svolte durante l'esercizio di riferimento: 14							

IL CAPITALE UMANO

2-7 ORGANICO

N. persone	2022			2021			2020		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Gruppo FNM	**2.332**	**576**	**2.908**	**2.334**	**586**	**2.920**	**1.947**	**318**	**2.265**
Ro.S.Co.	82	120	202	75	116	191	70	113	183
Infrastruttura ferroviaria	718	111	829	698	107	805	700	107	807
Mobilità passeggeri su gomma	1.168	109	1.277	1.176	102	1.278	1.177	98	1.275
Autostrade	364	236	600	385	261	646			
Trasporto ferroviario (Trenord)	**3.725**	**943**	**4.668**	**3.544**	**849**	**4.393**	**3.437**	**824**	**4.261**

2-7 COMPOSIZIONE DELL'ORGANICO

N. persone	2022			2021			2020		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Gruppo FNM	**2.332**	**576**	**2.908**	**2.334**	**586**	**2.920**	**1.947**	**318**	**2.265**
Tempo determinato	85	16	101	126	16	142	42	2	44
Tempo indeterminato	2.234	560	2.794	2.210	568	2.778	1.905	316	2.221
Orario non garantito	13	—	13	—	—	—	—	—	—
Ro.S.Co.	**82**	**120**	**202**	**75**	**116**	**191**	**70**	**113**	**183**
Tempo determinato	1	4	5	2	1	3	—	—	—
Tempo indeterminato	81	116	197	73	115	188	70	113	183
Orario non garantito	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Infrastruttura ferroviaria	**718**	**111**	**829**	**698**	**107**	**805**	**700**	**107**	**807**
Tempo determinato	13	—	13	2	0	2	2	—	2
Tempo indeterminato	705	111	816	696	107	803	698	107	805
Orario non garantito	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mobilità passeggeri su gomma	**1.168**	**109**	**1.277**	**1.176**	**102**	**1.278**	**1.177**	**98**	**1.275**
Tempo determinato	54	6	60	108	5	113	40	2	42
Tempo indeterminato	1.101	103	1.204	1.068	97	1.165	1.137	96	1.233
Orario non garantito	13	—	13	—	—	—	—	—	—
Autostrade	**364**	**236**	**600**	385	261	646			
Tempo determinato	17	6	23	14	10	24			
Tempo indeterminato	347	230	577	371	251	622			
Orario non garantito	—	—	—	—	—	—			
Trasporto ferroviario (Trenord)	**3.725**	**943**	**4.668**	**3.544**	**849**	**4.393**	**3.437**	**824**	**4.261**
Tempo determinato	162	107	269	81	21	102	66	24	90
Tempo indeterminato	3.563	836	4.399	3.463	828	4.291	3.371	800	4.171
Orario non garantito	—	—	—	—	—	—	—	—	—

N. persone	2022			2021			2020		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Gruppo FNM	**2.332**	**576**	**2.908**	**2.334**	**586**	**2.920**	**1.947**	**318**	**2.265**
Dirigenti	44	10	54	37	11	48	29	10	39
Quadri	114	58	172	112	59	171	84	45	129
Impiegati	552	369	921	572	390	962	310	208	518
Operai	1.622	139	1.761	1.613	126	1.739	1.524	55	1.579
Ro.S.Co.	**82**	**120**	**202**	**75**	**116**	**191**	**70**	**113**	**183**
Dirigenti	17	6	23	13	7	20	11	7	18
Quadri	27	27	54	26	28	54	22	28	50
Impiegati	34	86	120	32	80	112	32	78	110
Operai	4	1	5	4	1	5	5	0	5
Infrastruttura ferroviaria	**718**	**111**	**829**	**698**	**107**	**805**	**700**	**107**	**807**
Dirigenti	12	—	12	12	-	12	11	1	12
Quadri	49	12	61	46	10	56	47	12	59
Impiegati	226	69	295	226	74	300	228	76	304
Operai	431	30	461	414	23	437	414	18	432
Mobilità passeggeri su gomma	**1.168**	**109**	**1.277**	**1.176**	**102**	**1.278**	**1.177**	**98**	**1.275**
Dirigenti	6	2	8	6	2	8	7	2	9
Quadri	20	5	25	17	6	23	15	5	20
Impiegati	51	55	106	49	55	104	50	54	104
Operai	1.091	47	1.138	1.104	39	1.143	1.105	37	1.142
Autostrade	**364**	**236**	**600**	385	261	646			
Dirigenti	9	2	11	6	2	8			
Quadri	18	14	32	23	15	38			
Impiegati	241	159	400	265	181	446			
Operai	96	61	157	91	63	154			
Trasporto ferroviario (Trenord)	**3.725**	**943**	**4.668**	**3.544**	**849**	**4.393**	**3.437**	**824**	**4.261**
Dirigenti	22	2	24	20	3	23	20	2	22
Quadri	136	41	177	146	43	189	137	45	182
Impiegati	2.830	893	3.723	2.696	795	3.491	2.664	767	3.431
Operai	737	7	744	682	8	690	616	10	626

2-7 COMPOSIZIONE DELL'ORGANICO

N. persone	2022			2021			2020		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Gruppo FNM	**2.332**	**576**	**2.908**	**2.334**	**586**	**2.920**	**1.947**	**318**	**2.265**
Dipendenti full-time	2.219	448	2.667	2.211	449	2.660	1.884	252	2.136
Dipendenti part-time	113	128	241	123	137	260	63	66	129
Ro.S.Co.	82	120	202	75	116	191	70	113	183
Dipendenti full-time	81	100	181	74	94	168	69	88	157
Dipendenti part-time	1	20	21	1	22	23	1	25	26
Infrastruttura ferroviaria	**718**	**111**	**829**	**698**	**107**	**805**	**700**	**107**	**807**
Dipendenti full-time	716	105	821	696	100	796	698	100	798
Dipendenti part-time	2	6	8	2	7	9	2	7	9
Mobilità passeggeri su gomma	**1.168**	**109**	**1.277**	**1.176**	**102**	**1.278**	**1.177**	**98**	**1.275**
Dipendenti full-time	1.104	73	1.177	1.118	64	1.182	1.117	64	1.181
Dipendenti part-time	64	36	100	58	38	96	60	34	94
Autostrade	**364**	**236**	**600**	385	261	646			
Dipendenti full-time	318	170	488	323	191	514			
Dipendenti part-time	46	66	112	62	70	132			
Trasporto ferroviario (Trenord)	**3.725**	**943**	**4.668**	**3.544**	**849**	**4.393**	**3.437**	**824**	**4.261**
Dipendenti full-time	3.715	902	4.617	3.531	805	4.336	3.420	778	4.198
Dipendenti part-time	10	41	51	13	44	57	17	46	63

2-8 NON DIPENDENTI

N. persone	2022			2021			2020		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Gruppo FNM	**27**	**7**	**34**	**29**	**13**	**42**	**34**	**10**	**44**
Stage	2	2	3	9	8	17	14	8	22
Lavoratori Somministrati	2	1	3	4	1	5	5	1	6
Collaboratori a progetto	8	4	12	11	4	15	6	1	7
Collaboratori a P.IVA	0	0	0	5	0	5	0	0	0
Altro	0	0	0	0	0	0	9	0	9
Ro.S.Co.	**5**	**4**	**9**	**6**	**7**	**13**	**5**	**2**	**7**
Stage	—	—	—	0	3	3	1	1	2
Lavoratori Somministrati	—	—	—	0	0	0	0	0	0
Collaboratori a progetto	5,0	4,0	9,0	6	4	10	4	1	5
Collaboratori a P.IVA	—	—	—	0	0	0	0	0	0
Altro	—	—	—	0	0	0	0	0	0
Infrastruttura ferroviaria	**3**	**0**	**3**	**12**	**3**	**15**	**18**	**7**	**25**
Stage	—	—	—	8	3	11	13	7	20
Lavoratori Somministrati	—	—	—	3	0	3	4	0	4
Collaboratori a progetto	1,0	—	1,0	1	0	1	1	0	1
Collaboratori a P.IVA	—	—	—	0	0	0	0	0	0
Altro	—	—	—	0	0	0	0	0	0
Mobilità passeggeri su gomma	**16**	**1**	**17**	**10**	**0**	**10**	**11**	**1**	**12**
Stage	—	1	—	0	0	0	0	0	0
Lavoratori Somministrati	2,0	—	2,0	1	0	1	1	1	2
Collaboratori a progetto	2,0	—	2,0	4	0	4	1	0	1
Collaboratori a P.IVA	—	—	—	5	0	5	0	0	0
Altro	—	—	—	0	0	0	9	0	9
Autostrade	**3**	**2**	**4**	1	3	4			
Stage	2,0	1,0	3,0	1	2	3			
Lavoratori Somministrati	—	1,0	1,0	0	1	1			
Collaboratori a progetto	—	—	—	0	0	0			
Collaboratori a P.IVA	—	—	—	0	0	0			
Altro	—	—	—	0	0	0			
Trasporto ferroviario (Trenord)	**40**	**6**	**46**	**86**	**12**	**98**	**65**	**8**	**73**
Stage	37,0	6,0	43,0	82	11	93	59	4	63
Lavoratori Somministrati	—	—	—	0	1	1	2	4	6
Collaboratori a progetto	3,0	—	3,0	4	0	4	4	0	4
Collaboratori a P.IVA	—	—	—	0	0	0	0	0	0
Altro	—	—	—	0	0	0	0	0	0

405-1 DIVERSITÀ E PARI OPPORTUNITÀ

Dipendenti per fasce d'età e genere - 2022

N. persone	Uomini			Donne			Totale		
	<30	30-50	>50	<30	30-50	>50	<30	30-50	>50
Gruppo FNM	**134**	**1.176**	**1.023**	**23**	**267**	**286**	**157**	**1.443**	**1.309**
Dirigenti	—	13	31	—	5	5	—	18	36
Quadri	1	55	58	—	36	22	1	91	80
Impiegati	19	285	249	11	178	180	30	463	429
Operai	114	823	685	12	48	79	126	871	764
Ro.S.Co.	**4**	**55**	**23**	**3**	**63**	**54**	**7**	**118**	**77**
Dirigenti	—	8	9	—	3	3	—	11	12
Quadri	—	19	8	—	18	9	—	37	17
Impiegati	4	26	4	3	41	42	7	67	46
Operai	—	2	2	—	1	—	—	3	2
Infrastruttura ferroviaria	**63**	**440**	**215**	**11**	**53**	**47**	**74**	**493**	**262**
Dirigenti	—	3	9	—	—	—	—	3	9
Quadri	—	21	28	—	10	2	—	31	30
Impiegati	5	138	83	2	34	33	7	172	116
Operai	58	278	95	9	9	12	67	287	107
Mobilità passeggeri su gomma	**46**	**565**	**557**	**5**	**66**	**38**	**51**	**631**	**595**
Dirigenti	—	1	5	—	1	1	—	2	6
Quadri	1	8	11	—	2	3	1	10	14
Impiegati	3	23	25	2	34	19	5	57	44
Operai	42	533	516	3	29	15	45	562	531
Autostrade	**21**	**116**	**228**	**4**	**85**	**147**	**25**	**201**	**375**
Dirigenti	—	1	8	—	1	1	—	2	9
Quadri	—	7	11	—	6	8	—	13	19
Impiegati	7	98	137	4	69	86	11	167	223
Operai	14	10	72	-	9	52	14	19	124
Trasporto ferroviario (Trenord)	**430**	**2.559**	**736**	**128**	**668**	**147**	**558**	**3.227**	**883**
Dirigenti	—	9	13	—	1	1	—	10	14
Quadri	—	47	89	—	20	21	—	67	110
Impiegati	341	1.973	516	126	643	124	467	2.616	640
Operai	89	530	118	2	4	1	91	534	119

Dipendenti per fasce d'età e genere - 2021

N. persone	Uomini			Donne			Totale		
	<30	30-50	>50	<30	30-50	>50	<30	30-50	>50
Gruppo FNM	**115**	**1.190**	**1.030**	**21**	**275**	**290**	**136**	**1.465**	**1.320**
Dirigenti	—	12	25	—	5	6	—	17	31
Quadri	1	56	55	—	39	20	1	95	75
Impiegati	20	294	258	12	185	193	32	479	451
Operai	94	828	692	9	46	71	103	874	763
Ro.S.Co.	**3**	**54**	**18**	**2**	**62**	**52**	**5**	**116**	**70**
Dirigenti	—	8	5	—	3	4	—	11	9
Quadri	—	18	8	—	20	8	—	38	16
Impiegati	3	26	3	2	38	40	5	64	43
Operai	—	2	2	—	1	—	—	3	2
Infrastruttura ferroviaria	**50**	**429**	**219**	**8**	**55**	**44**	**58**	**484**	**263**
Dirigenti	—	2	10	—	—	—	—	2	10
Quadri	—	18	28	—	9	1	—	27	29
Impiegati	6	139	81	3	39	32	9	178	113
Operai	44	270	100	5	7	11	49	277	111
Mobilità passeggeri su gomma	**44**	**577**	**556**	**2**	**61**	**39**	**46**	**638**	**595**
Dirigenti	—	1	5	—	1	1	—	2	6
Quadri	1	11	5	—	2	4	1	13	9
Impiegati	3	19	27	1	34	20	4	53	47
Operai	40	546	519	1	24	14	41	570	533
Autostrade	**18**	**130**	**237**	**9**	**97**	**155**	**27**	**227**	**392**
Dirigenti	—	1	5	—	1	1	—	2	6
Quadri	—	9	14	—	8	7	—	17	21
Impiegati	8	110	147	6	74	101	14	184	248
Operai	10	10	71	3	14	46	13	24	117
Trasporto ferroviario (Trenord)	**346**	**2.437**	**761**	**74**	**634**	**141**	**420**	**3.071**	**902**
Dirigenti	—	7	13	—	2	1	—	9	14
Quadri	—	52	94	—	23	20	—	75	114
Impiegati	270	1.889	537	72	606	117	342	2.495	654
Operai	76	489	117	2	3	3	78	492	120

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	—	11	18	—	4	6	—	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	—	7	4	—	3	4	—	10	8
Quadri	—	16	6	1	19	8	1	35	14
Impiegati	3	25	4	3	39	36	6	64	40
Operai	—	2	3	—	—	—	—	2	3
Infrastruttura ferroviaria	**58**	**426**	**216**	**5**	**53**	**49**	**63**	**479**	**265**
Dirigenti	—	3	8	—	—	1	—	3	9
Quadri	—	18	29	—	9	3	—	27	32
Impiegati	10	139	79	3	38	35	13	177	114
Operai	48	266	100	2	6	10	50	272	110
Mobilità passeggeri su gomma	**35**	**611**	**531**	**—**	**65**	**33**	**35**	**676**	**564**
Dirigenti	—	1	6	—	1	1	—	2	7
Quadri	1	9	5	—	2	3	1	11	8
Impiegati	2	22	26	—	36	18	2	58	44
Operai	32	579	494	—	26	11	32	605	505
Trasporto ferroviario (Trenord)	**329**	**2.267**	**841**	**78**	**605**	**141**	**407**	**2.872**	**982**
Dirigenti	—	7	13	—	2	—	—	9	13
Quadri	—	47	90	—	26	19	—	73	109
Impiegati	252	1.795	617	76	573	118	328	2.368	735
Operai	77	418	121	2	4	4	79	422	125

401-1 TURNOVER

Nuovo personale assunto per età e genere

N. persone	2022				2021				2020			
	Uomini	Donne	Totale	Tasso di turnover in entrata	Uomini	Donne	Totale	Tasso di turnover	Uomini	Donne	Totale	Tasso di turnover
Gruppo FNM	**329**	**50**	**379**	**13,03%**	**238**	**48**	**286**	**9,79%**	**145**	**29**	**174**	**7,68%**
<30	76	14	90	57,32%	58	15	73	53,68%	21	5	26	24,76%
30-50	193	32	225	15,59%	131	27	158	10,78%	85	18	103	8,14%
>50	60	4	64	4,89%	49	6	55	4,17%	39	6	45	5,03%
Turnover in entrata	14,10%	8,68%	13,03%		10,19%	8,19%	9,79%		7,45%	9,12%	7,68%	
Ro.S.Co.	**8**	**8**	**16**	**7,92%**	**7**	**6**	**13**	6,81%	**1**	**5**	**6**	**3,28%**
<30	2	2	4	57,14%	2	1	3	60,00%	0	1	1	14,29%
30-50	4	6	10	8,47%	4	5	9	7,76%	1	4	5	4,50%
>50	2	0	2	2,60%	1	0	1	1,43%	0	0	0	0,00%
Turnover in entrata	9,76%	6,67%	7,92%		9,33%	5,17%	6,81%		1,43%	4,42%	3,28%	
Infrastruttura ferroviaria	**58**	**14**	**72**	**8,69%**	**34**	**8**	**42**	5,22%	**17**	**6**	**23**	**2,85%**
<30	28	5	33	44,59%	10	5	15	25,86%	12	4	16	25,40%
30-50	29	8	37	7,51%	24	3	27	5,58%	5	2	7	1,46%
>50	1	1	2	0,76%	0	0	0	0,00%	0	0	0	0,00%
Turnover in entrata	8,08%	12,61%	8,69%		4,87%	7,48%	5,22%		2,43%	5,61%	2,85%	
Mobilità passeggeri su gomma	**234**	**20**	**254**	**19,89%**	**170**	**16**	**186**	14,54%	**127**	**18**	**145**	**11,37%**
<30	33	4	37	72,55%	30	2	32	69,57%	9	0	9	25,71%
30-50	145	13	158	25,04%	96	10	106	16,61%	79	12	91	13,46%
>50	56	3	59	9,92%	44	4	48	8,07%	39	6	45	7,98%
Turnover in entrata	20,03%	18,35%	19,89%		14,44%	15,69%	14,54%		10,79%	18,37%	11,37%	
Autostrade	**29**	**8**	**37**	**6,16%**	27	18	45	6,97%				
<30	13	3	16	64,00%	16	7	23	85,19%				
30-50	15	5	20	9,95%	7	9	16	7,05%				
>50	1	0	1	0,27%	4	2	6	1,53%				
Turnover in entrata	7,95%	3,39%	6,16%		7,01%	6,90%	6,97%					
Trasporto ferroviario (Trenord)	**336**	**120**	**456**	**9,77%**	**300**	**48**	**348**	**7,92%**	**136**	**56**	**192**	**4,51%**
<30	184	73	257	46,06%	121	20	141	33,57%	54	19	73	17,94%
30-50	146	46	192	5,95%	170	25	195	6,35%	73	32	105	3,66%
>50	6	1	7	0,79%	9	3	12	1,33%	9	5	14	1,43%
Turnover in entrata	9,02%	12,73%	9,77%		8,47%	5,65%	7,92%		3,96%	6,80%	4,51%	

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

N. persone	2022				2021				2020			
	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	**330**	**61**	**391**	**13,44%**	**242**	**32**	**274**	**9,38%**	**175**	**18**	**193**	**8,52%**
<30	32	7	39	24,84%	22	1	23	16,91%	6	1	7	6,67%
30-50	146	22	168	11,64%	101	12	113	7,71%	67	6	73	5,77%
>50	152	32	184	14,06%	119	19	138	10,45%	102	11	113	12,64%
Turnover in uscita	14,14%	10,59%	13,44%		10,36%	5,46%	9,38%		8,99%	5,66%	8,52%	
Ro.S.Co.	**1**	**4**	**5**	**2,48%**	**1**	**4**	**5**	**2,62%**	**7**	**8**	**15**	**8,20%**
<30	0	0	0	0,00%	0	0	0	0,00%	0	1	1	14,29%
30-50	0	1	1	0,85%	0	0	0	0,00%	1	3	4	3,60%
>50	1	3	4	5,19%	1	4	5	7,14%	6	4	10	15,38%
Turnover in uscita	1,22%	3,33%	2,48%		1,33%	3,45%	2,62%		10,00%	7,08%	8,20%	
Infrastruttura ferroviaria	**38**	**10**	**48**	**5,79%**	**31**	**5**	**36**	**4,47%**	**36**	**6**	**42**	**5,20%**
<30	3	1	4	5,41%	4	0	4	6,90%	2	0	2	3,17%
30-50	14	5	19	3,85%	10	1	11	2,27%	6	2	8	1,67%
>50	21	4	25	9,54%	17	4	21	7,98%	28	4	32	12,08%
Turnover in uscita	5,29%	9,01%	5,79%		4,44%	4,67%	4,47%		5,14%	5,61%	5,20%	
Mobilità passeggeri su gomma	**241**	**14**	**255**	**19,97%**	**192**	**13**	**205**	**16,03%**	**132**	**4**	**136**	**10,67%**
<30	20	1	21	41,18%	18	0	18	39,13%	4	0	4	11,43%
30-50	114	8	122	19,33%	85	8	93	14,58%	60	1	61	9,02%
>50	107	5	112	18,82%	89	5	94	15,80%	68	3	71	12,59%
Turnover in uscita	20,63%	12,84%	19,97%		16,31%	12,75%	16,03%		11,21%	4,08%	10,67%	
Autostrade	**50**	**33**	**83**	**13,81%**	18	10	28	4,33%				
<30	9	5	14	56,00%	0	1	1	3,70%				
30-50	18	8	26	12,94%	6	3	9	3,96%				
>50	23	20	43	11,47%	12	6	18	4,59%				
Turnover in uscita	13,70%	13,98%	13,81%		4,68%	3,83%	4,33%					
Trasporto ferroviario (Trenord)	**155**	**26**	**181**	**3,88%**	**193**	**23**	**216**	**4,92%**	**223**	**23**	**246**	**5,77%**
<30	19	3	22	3,94%	16	4	20	4,76%	7	2	9	2,21%
30-50	42	9	51	1,58%	29	3	32	1,04%	24	2	26	0,91%
>50	94	14	108	12,23%	148	16	164	18,18%	192	19	211	21,49%
Turnover in uscita	4,16%	2,76%	3,88%		5,45%	2,71%	4,92%		6,49%	2,79%	5,77%	

Dipendenti iscritti alle rappresentanze sindacali

N. persone	2022			2021			2020		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Gruppo FNM	**1.267**	**206**	**1.473**	**1.314**	**201**	**1.515**	**1.181**	**122**	**1.303**
Ro.S.Co.	20	26	46	18	25	43	18	27	45
Infrastruttura ferroviaria	461	57	518	415	49	464	417	48	465
Mobilità passeggeri su gomma	651	49	700	739	46	785	746	47	793
Autostrade	135	74	209	142	81	223			
Trasporto ferroviario (Trenord)	**2.547**	**582**	**3.129**	**2.474**	**557**	**3.031**	**3.437**	**824**	**4.261**

403-9 INFORTUNI

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.

* 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. infortuni	2022			2021			2020		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Gruppo FNM									
Numero di infortuni registrati	66	14	80	62	12	74	45	3	48
di cui sul luogo di lavoro	52	6	58	44	7	51	39	2	41
di cui in itinere	14	8	22	18	5	23	6	1	7
Numero di decessi a seguito di infortuni	0	0	—	0	0	—	0	0	0
di cui sul luogo di lavoro	0	0	—	0	0	—	0	0	0
di cui in itinere	0	0	—	0	0	—	0	0	0
Numero di infortuni con gravi conseguenze (esclusi i decessi)*	0	0	—	0	1	1	1	0	1
di cui sul luogo di lavoro	0	0	—	0	1	1	0	0	0
di cui in itinere	0	0	—	0	0	—	1	0	1
Numero di ore lavorate	3.925.506	852.834	4.778.340	3.934.574	871.420	4.805.994	2.938.275	461.315	3.399.590
Tasso di infortuni registrabili	16,8	16,4	16,7	15,8	13,8	15,4	15,3	6,5	14,1
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)*	0,0	0,0	0,0	0,0	1,1	0,2	0,3	0,0	0,3
Ro.S.Co									
Numero di infortuni registrati	0	0	0	0	0	0	1	0	1
di cui sul luogo di lavoro	0	0	0	0	0	0	1	0	1
di cui in itinere	0	0	0	0	0	0	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)*	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	133.271	185.512	318.783	130.582	183.917	314.498	124.741	174.849	299.590
Tasso di infortuni registrabili	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	8,0	0,0	3,3
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)*	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Infrastruttura ferroviaria									
Numero di infortuni registrati	10	0	10	18	2	20	12	1	13
di cui sul luogo di lavoro	9	0	9	11	1	12	11	1	12
di cui in itinere	1	0	1	7	1	8	1	0	1
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)*	0	0	0	0	1	1	1	0	1
di cui sul luogo di lavoro	0	0	0	0	1	1	0	0	0
di cui in itinere	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Numero di ore lavorate	1.237.779	167.577	1.405.356	1.247.392	184.989	1.432.381	1.233.770	173.979	1.407.749
Tasso di infortuni registrabili	8,1	0,0	7,1	14,4	10,8	14,0	9,7	5,7	9,2
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)*	0,0	0,0	0,0	0,0	5,4	0,7	0,8	0,0	0,7

N. infortuni	2022			2021			2020		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Mobilità passeggeri su gomma									
Numero di infortuni registrati	48	8	56	39	3	42	32	2	34
di cui sul luogo di lavoro	35	3	38	30	3	33	27	1	28
di cui in itinere	13	5	18	9	0	9	5	1	6
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)*	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	2.023.263	173.633	2.196.897	1.997.818	163.320	2.161.137	1.579.764	112.487	1.692.251
Tasso di infortuni registrabili	23,7	46,1	25,5	19,5	18,4	19,4	20,3	17,8	20,1
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)*	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Autostrade									
Numero di infortuni registrati	8	6	14	5	7	12			
di cui sul luogo di lavoro	8	3	11	3	3	6			
di cui in itinere	0	3	3	2	4	6			
Numero di decessi a seguito di infortuni	0	0	0	0	0	0			
di cui sul luogo di lavoro	0	0	0	0	0	0			
di cui in itinere	0	0	0	0	0	0			
Numero di infortuni con gravi conseguenze (esclusi i decessi)*	0	0	0	0	0	0			
di cui sul luogo di lavoro	0	0	0	0	0	0			
di cui in itinere	0	0	0	0	0	0			
Numero di ore lavorate	531.193	326.111	857.304	558.783	339.195	897.977			
Tasso di infortuni registrabili	15,1	18,4	16,3	8,9	20,6	13,4			
Tasso di decessi a seguito di infortuni	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0			
Tasso di infortuni con gravi conseguenze (esclusi i decessi)*	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0			
Trasporto ferroviario (Trenord)									
Numero di infortuni registrati	169	44	213	157	33	190	161	41	202
di cui sul luogo di lavoro	140	35	175	137	30	167	143	40	183
di cui in itinere	29	9	38	20	3	23	18	1	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)*	2	1	3	0	0	0	2	0	2
di cui sul luogo di lavoro	1	0	1	0	0	0	2	0	2
di cui in itinere	1	1	2	0	0	0	0	0	0
Numero di ore lavorate	5.870.809	1.299.541	7.170.350	5.723.094	1.232.791	6.955.885	5.271.977	1.097.325	6.369.302
Numero di infortuni totali esclusi casi di COVID-19	166	43	209	143	33	176	120	29	149
Tasso di infortuni registrabili	28,8	33,9	29,7	27,4	26,8	27,3	30,5	37,4	31,7
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)*	0,34	0,77	0,42	0,0	0,0	0,0	0,4	0,0	0,3

404-1 FORMAZIONE

Formazione erogata per categoria professionale

N. ore	2022			2021			2020		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Gruppo FNM	**55.360**	**8.576**	**63.936**	**30.016**	**6.832**	**36.848**	**31.403**	**4.022**	**35.424**
Dirigenti	598	114	711	320	79	399	311	105	416
Quadri	3.957	1.213	5.170	1.951	1.054	3.004	1.677	866	2.543
Impiegati	12.777	4.581	17.358	7.626	3.817	11.443	5.914	2.449	8.363
Operai	38.029	2.669	40.697	20.120	1.883	22.002	23.501	602	24.103
Ro.S.Co.	**1.152**	**614**	**1.766**	**419**	**413**	**831**	**782**	**1.276**	**2.058**
Dirigenti	75	83	158	76	61	136	100	90	190
Quadri	878	151	1.029	124	187	310	383	358	741
Impiegati	198	377	575	220	154	373	265	828	1.093
Operai	0,5	4,5	5	0	12	12	35	—	35
Infrastruttura ferroviaria	**39.905**	**2.974**	**42.879**	**17.391**	**2.042**	**19.433**	**15.799**	**2.090**	**17.889**
Dirigenti	117	-	117	128	1	129	130	7	137
Quadri	2.225	496	2.720	676	269	945	1.170	479	1.648
Impiegati	8.677	1.423	10.099	3.710	1.360	5.070	5.381	1.416	6.797
Operai	28.887	1.056	29.942	12.877	412	13.289	9.119	188	9.307
Mobilità passeggeri su gomma	**7.095**	**855**	**7.949**	**6.151**	**923**	**7.073**	**14.822**	**657**	**15.478**
Dirigenti	20	5	25	42	12	54	81	8	89
Quadri	213	124	337	315	148	463	125	29	154
Impiegati	317	392	709	244	517	760	268	206	474
Operai	6.546	334	6.879	5.551	247	5.797	14.348	414	14.762
Autostrade	**7.209**	**4.134**	**11.343**	**6.056**	**3.455**	**9.511**			
Dirigenti	386	26	412	74	6	80			
Quadri	642	443	1.085	837	450	1.287			
Impiegati	3.585	2.390	5.975	3.453	1.787	5.240			
Operai	2.596	1.275	3.871	1.692	1.212	2.904			
Trasporto ferroviario (Trenord)	**213.529**	**82.242**	**295.769**	**53.791**	**267.321**	**321.112**	**178.515**	**33.833**	**212.347**
Dirigenti	226	28	254	92	596	688	113	4	117
Quadri	2.332	657	2.988	1.137	4.174	5.310	1640	376	2.016
Impiegati	196.256	81.549	277.805	52.559	246.849	299.408	168.656	32.931	201.587
Operai	14.715	8	14.722	4	15.702	15.706	8.122	506	8.628

Formazione erogata per area tematica

N. ore	2022			2021			2020		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Gruppo FNM	**55.361**	**8.575**	**63.936**	**30.016**	**6.832**	**36.848**	**31.402**	**4.022**	**35.424**
Continua (ex Manageriale)	8.592	1.362	9.954	3.335	1.814	5.149	1.849	627	2.476
Tecnica	31.165	3.254	34.419	11.830	2.122	13.952	19.060	1.122	20.182
Informatica	639	334	973	322	445	767	429	242	671
Salute e Sicurezza	14.274	3.236	17.510	14.184	2.246	16.430	9.107	1.810	10.917
Anti-corruzione (231)	616	269	885	345	205	550	637	123	760
GDPR	75	120	195	—	—	—	321	99	419
Ro.S.Co.	**1.152**	**614**	**1.766**	**419**	**413**	**831**	**782**	**1.276**	**2.058**
Continua (ex Manageriale)	792	127	919	200	235	435	181	164	345
Tecnica	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Informatica	36	144	180	—	—	—	90	145	235
Salute e Sicurezza	304	301	605	206	163	369	455	866	1.321
Anti-corruzione (231)	20	42	62	13	15	27	29	51	80
GDPR	—	—	—	—	—	—	28	50	77
Infrastruttura ferroviaria	**39.906**	**2.973**	**42.879**	**17.391**	**2.042**	**19.433**	**15.799**	**2.090**	**17.889**
Continua (ex Manageriale)	4.174	172	4.346	623	585	1.208	1.399	368	1.767
Tecnica	28.920	1.764	30.684	8.545	736	9.281	10.024	928	10.952
Informatica	—	—	—	—	—	—	288	97	385
Salute e Sicurezza	6.558	1.000	7.558	8.190	712	8.902	3.586	606	4.192
Anti-corruzione (231)	254	37	291	33	9	42	253	46	299
GDPR	—	—	—	—	—	—	249	46	295
Mobilità passeggeri su gomma	**7.095**	**855**	**7.949**	**6.151**	**923**	**7.073**	**14.821**	**657**	**15.478**
Continua (ex Manageriale)	2.932	432	3.364	2.075	592	2.667	269	95	364
Tecnica	8	12	20	471	—	471	9.036	194	9.230
Informatica	107	9	116	45	48	93	51	—	51
Salute e Sicurezza	3.859	287	4.146	3.404	269	3.673	5.066	338	5.404
Anti-corruzione (231)	189	115	303	156	14	169	355	26	381
GDPR	—	—	—	—	—	—	44	4	48
Autostrade	**7.209**	**4.134**	**11.343**	6.056	3.455	9.511			
Continua (ex Manageriale)	694	631	1.325	437	402	839			
Tecnica	2.237	1.478	3.715	2.814	1.386	4.200			
Informatica	496	181	677	277	397	674			
Salute e Sicurezza	3.553	1.648	5.201	2.384	1.102	3.486			
Anti-corruzione (231)	154	76	230	144	168	312			
GDPR	75	120	195	—	—	—			
Trasporto ferroviario (Trenord)	**213.528**	**82.241**	**295.769**	**267.321**	**53.791**	**321.112**	**177.719**	**34.628**	**212.347**
Tecnico-professionale abilitativa	179.221	60.838	240.059	233.403	40.393	273.795	156.423	22.365	178.787
Tecnico-professionale non abilitativa	7.585	2.617	10.202	7.676	3.751	11.427	2.059	959	3.018
Trasversale e comportamentale	2.079	1.461	3.540	6.526	2.667	9.192	836	1.648	2.484
Salute e Sicurezza	10.530	2.570	13.100	9.617	1.921	11.538	10.463	4.066	14.529
Anti-corruzione	—	—	—	—	—	—	12	20	32
Commerciale	14.113	14.755	28.868	10.100	5.060	15.160	7.927	5.571	13.498

404-3 VALUTAZIONE DELLA PERFORMANCE

Personale del Gruppo FNM coinvolto nel processo di valutazione

	2022*			2021*			2020*		
N. persone	**Uomini**	**Donne**	**Totale**	**Uomini**	**Donne**	**Totale**	**Uomini**	**Donne**	**Totale**
Gruppo FNM	**246**	**175**	**421**	**231**	**171**	**402**	**210**	**169**	**379**
Dirigenti	26	7	33	24	8	32	22	7	29
Quadri	76	35	111	71	38	109	63	33	96
Personale Aree Professionali 2 e 3	144	133	277	136	125	261	125	129	254
Ro.S.Co.	**76**	**119**	**195**	**65**	**117**	**182**	**63**	**111**	**174**
Dirigenti	11	6	17	8	7	15	7	6	13
Quadri	29	27	56	26	28	54	21	24	45
Personale Aree Professionali 2 e 3	36	86	122	31	82	113	35	81	116
Infrastruttura ferroviaria	**159**	**53**	**212**	**158**	**50**	**208**	**139**	**56**	**195**
Dirigenti	12	0	12	12	0	12	11	1	12
Quadri	40	8	48	41	7	48	38	7	45
Personale Aree Professionali 2 e 3	107	45	152	105	43	148	90	48	138
Mobilità passeggeri su gomma	**11**	**3**	**14**	**8**	**4**	**12**	**8**	**2**	**10**
Dirigenti	3	1	4	4	1	5	4	0	4
Quadri	7	0	7	4	3	7	4	2	6
Personale Aree Professionali 2 e 3	1	2	3	0	0	0	0	0	0

* 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	2022	2021	2020
Gruppo FNM	**312.727**	**286.463**	**226.003**
Acque sotterranee (pozzo)	6.744	7.872	8.322
Risorse idriche di terze parti (acquedotto)	305.983	278.591	217.681
Infrastruttura ferroviaria	**242.254**	**226.045**	**200.737**
Acque sotterranee (pozzo)	—	—	—
Risorse idriche di terze parti (acquedotto)	242.254	226.045	200.737
Mobilità passeggeri su gomma	**26.743**	**24.455**	**25.266**
Acque sotterranee (pozzo)	6.744	7.872	8.322
Risorse idriche di terze parti (acquedotto)	19.999	16.583	16.944
Autostrade	**43.730**	35.963	
Acque sotterranee (pozzo)	—	—	
Risorse idriche di terze parti (acquedotto)	43.730	35.963	
Trasporto ferroviario (Trenord)	**314.195**	**319.235**	**298.246**
Acque sotterranee (pozzo)	3.798	1.450	59.910
Risorse idriche di terze parti (acquedotto)	310.397	317.785	238.336

306-3 RIFIUTI PER TIPO E METODO DI SMALTIMENTO

Produzione di rifiuti

kg	2022	2021	2020
Gruppo FNM	**10.435.368**	**6.203.490**	**10.510.391**
Rifiuti non pericolosi	8.878.038	5.908.494	7.505.400
Rifiuti pericolosi	1.557.330	294.997	3.004.991
Infrastruttura ferroviaria	**9.514.036**	**5.546.916**	**6.007.082**
Rifiuti non pericolosi	8.581.253	5.426.909	5.748.120
Rifiuti pericolosi	932.783	120.007	258.962
Mobilità passeggeri su gomma	**678.676**	**318.553**	**252.036**
Rifiuti non pericolosi	60.605	146.401	78.864
Rifiuti pericolosi	618.071	172.152	173.172
Autostrade	**242.656**	338.021	
Rifiuti non pericolosi	236.180	335.183	
Rifiuti pericolosi	6.476	2.838	
Trasporto ferroviario (Trenord)	**2.489.914**	**3.227.697**	**4.251.273**
Rifiuti non pericolosi	2.122.069	2.278.190	1.678.416
Rifiuti pericolosi	367.845	949.507	2.572.857

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 CO2 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).[1]

Per quanto concerne il calcolo delle emissioni dello Scope 3, si è proceduto ad una fase iniziale di raccolti dati tramite la compilazione di schede ad opera delle società direttamente coinvolte. Conclusa la fase di raccolta dati, sono state valutate le diverse metodologie di calcolo delle emissioni proposte dal GHG Protocol, al fine di individuare quella più appropriata per ogni categoria dello Scope 3. Per alcune categorie la scelta è ricaduta sul metodo basato sulla spesa (spend-based), che considerando il costo associato ad ogni categoria lo moltiplica per un fattore di emissione corrispondente per ottenere le emissioni di CO2 equivalente (CO2e). Al fine di poter convertire il valore di costo in valore emissivo è stato utilizzato uno dei tool suggeriti dal GHG Protocol: Quantis. Viceversa, per altre categorie (ad es. Cat. 3), il calcolo è stato condotto utilizzando come fonte i dati Defra UK 2022, fonte del Ministero dell'ambiente del Regno Unito, riconosciuta dal GHG Protocol.

1. 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 (2020-2022), così come indicato nella tabella seguente:

Paragrafo di riferimento	Principali dati rendicontati	Società di riferimento
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. e Services	**Consumi di energia elettrica** dello stabile di Milano Cadorna*	FNM
Mobilità 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. e 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.

EMISSIONI SCOPE 3

Per quanto concerne il calcolo delle emissioni dello **Scope 3**, si è proceduto ad una fase iniziale di raccolta dati tramite la compilazione di schede ad opera delle società direttamente coinvolte.

Come stabilito per il perimetro considerato nella redazione della DNF, Trenord non è stata inclusa nella rendicontazione delle emissioni di gas climalteranti.

I dati raccolti fanno riferimento agli anni 2021 e 2022, per fornire un orizzonte temporale utile a sviluppare un contesto di comparazione, ed anche ai fini di una più completa raccolta dati volta a facilitare una futura sottomissione dei Target SBTi (Science Based Targets initiative).

Conclusa la fase di raccolta dati, sono state valutate le possibili metodologie di calcolo delle emissioni proposte dal Protocollo GHG, al fine di individuare quella più appropriata per ogni categoria dello Scope 3. Per alcune categorie la scelta è ricaduta sul metodo basato sulla spesa (spend-based), che considera lo speso associato ad ogni categoria. La metodologia spend-based è stata scelta sia per coerenza con i dati ricevuti sia come primo passo di screening dell'impatto emissivo, in modo da generare una consapevolezza da parte del Gruppo sulle principali fonti delle proprie emissioni di Scope 3. In aggiunta al metodo precedentemente descritto, per alcune categorie, il calcolo è stato condotto utilizzando come fonte i fattori di emissione Defra UK 2022, fonte del Ministero dell'ambiente del Regno Unito, o quelli pubblicati dall'ISPRA, anche questa riconosciuta dal Protocollo GHG.

Numero Categoria	Nome Categoria	Definizione categoria	Metodo di calcolo e fonte dei fattori di conversione	Nota Metodologica e Commenti
3	Fuel- and energy-related activities (not included in scope 1 or 2)	Estrazione, produzione e trasporto di combustibili ed energia acquistato o acquisito dalla società nell'anno di riferimento, non già contabilizzato in Scope 1 o 2	Average Data Method Fattori DEFRA	A partire dai consumi consolidati del Gruppo e delle sue società si è calcolata la componente Well – to – Tank dei combustibili utilizzati nei due anni di riferimento utilizzando i fattori di emissione DEFRA 2022. I consumi relativi a FNM S.p.A. sono inclusi nel calcolo di FERROVIENORD.
5	Waste generated in operations	Smaltimento e trattamento dei rifiuti generati nella società nell'anno di riferimento (in impianti non posseduti o controllati dalla società)	Spend Based Fattori DEFRA	I calcoli sono stati effettuati in due modali-tà differenti: — Per i rifiuti: a partire dallo speso per i rifiuti prodotti (TARI), si sono poi calco-lati attraverso Quantis le emissioni di CO2 equivalente – a tal proposito, si sottolinea la mancata ricezione dei dati per la sede di Canzo (FNM Autoservizi) per il 2021 e l'assenza dei dati relativi al 2021 per E-Vai. — Per il trattamento delle acque: a partire dai consumi idrici sono stati applicati i fattori di emissione DEFRA 2022. — Il valore complessivo delle emissioni associate alla categoria 5 è stato cal-colato sommando l'equivalente estratto dal tool di Quantis associato allo spe-so per la TARI (relativo quindi ai rifiuti urbani) al risultato della conversione in CO2eq dei consumi idrici celle società del Gruppo FNM tramite i fattori di emissione del DEFRA 2022. — La società MISE è esclusa dal perime-tro di rendicontazione della suddetta categoria in quanto i dati presenti non risultano sufficienti al computo.

Numero Categoria	Nome Categoria	Definizione categoria	Metodo di calcolo e fonte dei fattori di conversione	Nota Metodologica e Commenti
6	Business travel	Trasporto di dipendenti per attività commerciali durante l'anno di riferimento	Distance Based Method Fattori DEFRA	Sono stati considerati i km effettuati in **macchina, treno ed aereo**. Dove i km non fossero presenti si è calcolato il numero di chilometri conoscendo il luogo di partenza e la destinazione. Per i viaggi in macchina sono stati presi i dati raccolti a SAP che riportavano per tutte le società i chilometri complessivi percorsi. Per le tratte aeree, basandosi sull'estrazione SAP, è stato effettuato il calcolo con un tool open source che per calcolare la distanza tra destinazioni, prima converte i nomi dei luoghi in coordinate (latitudine e longitudine). Il rispettivo centro geografico è utilizzato per città, regioni e paesi. Per calcolare la distanza viene applicata la formula Haversine. Per i viaggi in treno, basandosi sull'estrazione SAP, si sono considerate le tratte effettuate dalle linee convenzionali, qualora non fosse possibile ritrovare la stazione esatta di destinazione, si è considerata la stazione più prossima per il calcolo dei chilometri. Per le tratte sui treni regionali nell'area urbana e metropolitana di Milano è stata fatta una approssimazione considerando una tratta media di 10 Km. Non sono stati considerati i viaggi privi di luogo di destinazione e/o arrivo. I chilometri sono stati poi convertiti per i seguenti fattori di emissione: — Auto fattori emissivi ISPRA, — Treno fattori emissivi DEFRA, Aereo fattori emissivi DEFRA.
7	Employee commuting	Trasporto di dipendenti tra le loro case e i loro luoghi di lavoro durante l'anno di riferimento (nei veicoli non posseduti o gestiti dalla società)	Average Data Method Fattori da Tool Quantis	Il numero dei dipendenti del Gruppo FNM per il 2021 è stato ricavato dalla DNF 2021, mentre il numero dei dipendenti del Gruppo FNM per il 2022 è stato ricavato dal file di Consolidato HR condiviso da KPMG. In entrambi i casi non è stata considerata Trenord, ed il valore è stato inserito su Quantis, che ha poi restituito un valore emissivo. Il tool Quantis non permette di rilevare differenze a livello emissivo per variazioni minime di personale, come nel caso del Gruppo FNM (variazione tra 2021 2 2022 di circa 20 dipendenti). Il valore per gli anni di riferimento risulta il medesimo. Non vi è una suddivisione per singola società.

Definizione dei temi materiali

Temi materiali	Macro impatto identificato	Che cosa significa per il Gruppo FNM
Consumi energetici, emissioni in atmosfera e climate change	**Emissioni di gas a effetto serra dovute allo svolgimento delle attività di business**	le emissioni di gas a effetto serra, generate dal Gruppo nello svolgimento delle proprie attività o lungo la catena del valore, concorrono al fenomeno del cambiamento climatico. Al fine di contenerle, FNM promuove iniziative di decarbonizzazione, quali l'approvvigionamento da fonti rinnovabili, l'installazione di sistemi di illuminazione efficienti lungo i percorsi ferroviari ed autostradali e l'ammodernamento della flotta grazie all'acquisto di bus a bassa emissione, e per il rinnovo di parte della flotta di treni per il trasporto regionale con mezzi a propulsione alternativa.
	Contributo alla transizione ecologica	Cogliere nuove opportunità di business, sostenendo ad esempio la filiera dell'idrogeno, e in particolare la ricerca di frontiera, la sua produzione e l'uso locale nell'industria e nel trasporto consente di contribuire attivamente e positivamente alla transizione ecologica.
Gestione dei rifiuti	**Inquinamento del suolo, delle acque e dell'aria a seguito dello smaltimento dei rifiuti**	I rifiuti generati dall'ammodernamento dell'infrastruttura o prodotti negli uffici possono contribuire all'inquinamento del suolo, dell'acqua e dell'aria, generando potenziali con-seguenze negative in termini di alterazione degli ecosistemi o danni alla salute.
	Riduzione di materie prime tramite iniziative di economia circolare	In ottica di economia circolare, la produzione di rifiuti legati alla gestione dell'infrastruttura – principalmente materiale ferroso – è destinato a recupero attraverso la sua vendita a terzi. Reimmettere nel mercato materiale ferroso può generare impatti positivi in termini di ridotti impatti ambientali (es. emissioni GHG) lungo la catena del valore, grazie ad un minore utilizzo di materie prime vergini.
Gestione del rumore e delle vibrazioni	**Inquinamento acustico**	Il transito dei mezzi di trasporto del Gruppo, su strada e su rotaia, così come l'operatività dei cantieri possono contribuire all'inquinamento acustico del contesto urbano, provocando una serie di effetti nocivi per la salute dell'uomo.
Gestione delle risorse idriche	**Consumo idrico**	Potenziali inefficienze nella gestione della risorsa idrica da parte del Gruppo, impiegata principalmente per le attività di manutenzione e lavaggio dei mezzi e degli impianti, possono contribuire ad un potenziale spreco della risorsa.
Tutela della biodiversità	**Riforestazione e reintegrazione di biodiversità**	Le opere di compensazione e mitigazione ambientale da parte del Gruppo, quali progetti di rigenerazione urbana (es. Progetto FILI) ed il monitoraggio di flora e fauna, generano da un lato un impatto positivo sul paesaggio e sul territorio e dall'altro contribuiscono alla protezione degli ecosistemi e della biodiversità.
	Perdita di biodiversità dovuta allo sviluppo dell'infrastrutture e trasporti	L'infrastruttura ferroviaria e autostradale generano un impatto a livello paesaggistico e una potenziale riduzione di biodiversità (estinzione o della riduzione della popolazione di specie animali e vegetali).
Attrazione di talenti e sviluppo del capitale umano	**Accrescimento delle competenze professionali e del know-how del personale**	I piani di formazione tecnico-professionali contribuiscono allo sviluppo delle competenze del personale del Gruppo, nonché al consolidamento delle competenze trasversali e delle soft skills.
	Capacità di reclutare e trattenere figure professionali adeguatamente formate	Gli investimenti e le opportunità di lavoro generate dal Gruppo possono apportare importanti benefici, sia per gli individui che per le comunità. La presenza di FNM può contribuire al trasferimento diretto di investimenti, tecnologie, know-how e competenze manageriali.
Rispetto della diversità e inclusione	**Promozione di un ambiente lavorativo inclusivo, in grado di valorizzare le diversità**	Il rispetto e la valorizzazione della diversità e la promozione dell'inclusione sociale all'interno del Gruppo possono creare un ambiente di lavoro inclusivo in grado di generare un effetto positivo in termini di benessere psicofisico e di soddisfazione personale dei dipendenti.

Temi materiali	Macro impatto identificato	Che cosa significa per il Gruppo FNM
Welfare per i dipendenti	**Soddisfazione dei dipendenti grazie ad un ambiente lavorativo attento alle esigenze del personale**	Le iniziative di welfare aziendale, quali insieme di beni e servizi che il Gruppo mette a disposizione dei propri dipendenti, possono contribuire positivamente al benessere dei dipendenti e facilitare la conciliazione tra vita privata e professionale. A titolo esemplificativo, si citano: portali dedicati ai dipendenti, sostegno alla genitorialità, supporto psicologico, salute e prevenzione, servizi di orientamento scolastico e professionale e percorsi di supporto allo studio.
Salute e sicurezza nei luoghi di lavoro	**Infortuni e malattie professionali sul luogo di lavoro**	Eventuali infortuni sul lavoro occorsi nello svolgimento delle attività lavorative, possono avere ripercussioni sulla salute e sull'integrità psico-fisica dei lavoratori.
	Creazione di una cultura della sicurezza in azienda	Le attività di formazione e sensibilizzazione erogate ai dipendenti e a soggetti terzi contribuiscono al rafforzamento della cultura e della consapevolezza sulle tematiche di salute e sicurezza.
Gestione sostenibile delle infrastrutture	**Uso razionale delle risorse attraverso una gestione efficiente dell'infrastruttura**	Generare impatti ambientali e sociali positivi nelle fasi di design, realizzazione e utilizzo dell'infrastruttura, garantendo un uso efficiente delle risorse necessarie a implementare progetti infrastrutturali (es. ferro, acciaio, cemento, calcestruzzo) e minimizzando l'impatto sul territorio circostante durante il ciclo di vita dell'infrastruttura stessa.
Dialogo con gli stakeholder e sviluppo del territorio	**Sviluppo sociale e relazionale del territorio e delle comunità locali**	La promozione di specifici eventi e iniziative sul territorio e la 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, possono contribuire allo sviluppo sociale e relazionale rispetto a tali tematiche, e al rafforzamento del rapporto di fiducia del Gruppo con le parti interessate.
	Efficienza e trasparenza nell'attività di stakeholder engagement	La promozione di un costante dialogo con gli stakeholder del Gruppo, volto alla ricerca di soluzioni condivise, consente di comprendere le loro aspettative e di acquisire pareri e intese. Occasioni di incontro, quali la Conferenza dei servizi, contribuiscono a generare relazioni trasparenti e di lungo termine.
Approvvigionamento sostenibile	**Responsabilità lungo tutta la catena del valore (selezione di fornitori sostenibili)**	Attraverso linee guida e piattaforme dedicate alla gestione dell'albo fornitori e alla verifica della presenza di certificazioni e del rispetto di requisiti ambientali e sociali, il Gruppo può garantire un grado significativo di trasparenza all'interno della propria catena di fornitura, nonché una maggiore tracciabilità dei prodotti, che risultano in tal modo sicuri e sostenibili.
	Tutela della concorrenza e anti-trust	L'adozione di procedure in linea con il Codice degli appalti consente di evitare forzature alle dinamiche di competitività del mercato e garantisce equo accesso a potenziali fornitori alla gara d'appalto.
Qualità del servizio e sicurezza dei clienti in stazione e in movimento (Security and Safety)	**Sicurezza nel servizio di Trasporto Pubblico Locale**	Attraverso appositi presidi di vigilanza, il Gruppo può garantire un servizio d'ordine di alta qualità presso le stazioni, le aree di servizio, le fermate degli autobus e a bordo dei mezzi di trasporto, assicurando così agli utenti una maggiore sicurezza e aumentando potenzialmente il servizio di TPL.
	Infortuni e incidenti degli utenti durante la circolazione sui mezzi di trasporto (Safety) e aggressioni sugli utenti all'interno delle stazioni del Gruppo (Security)	Eventuali infortuni connessi alla circolazione dei mezzi, alla gestione e manutenzione degli impianti e dei cantieri, possono avere ripercussioni sulla salute degli utenti.
Intermodalità e integrazione dei servizi	**Cambiamento nelle abitudini di viaggio del cliente**	La promozione di diverse modalità di trasporto, quali il trasporto pubblico ferroviario e su gomma e l'infrastruttura autostradale, consentono agli utenti del Gruppo di scegliere la modalità più consona al proprio tragitto, agevolare gli spostamenti ed impiegare in modo efficiente il proprio tempo durante il tragitto.
	Agevolazione della logistica nel trasporto merci	La promozione di diverse modalità di trasporto, quali il trasporto pubblico ferroviario e su gomma e l'infrastruttura autostradale, consentono di facilitare a livello logistico il trasporto delle merci.

Temi materiali	Macro impatto identificato	Che cosa significa per il Gruppo FNM
Accessibilità dei servizi e delle infrastrutture	**Aumento del bacino di utenza dei servizi del Gruppo**	Attraverso specifici sistemi di gestione per la qualità e la realizzazione di opere infrastrutturali per la riduzione delle barriere architettoniche, il Gruppo può rispondere adeguatamente alle aspettative dei Clienti nelle diverse fasi di utilizzo del servizio erogato. Tra gli aspetti rilevanti, si citano puntualità, comfort, comunicazioni istituzionali e di servizio, accessibilità fisica ed economica alle infrastrutture e ai servizi gestiti.
Innovazione tecnologica e digitale	**Impatto dei servizi e delle tecnologie digitali sui processi aziendali**	L'evoluzione tecnologica ed il miglioramento degli strumenti digitali può aiutare il Gruppo a sviluppare nuovi servizi, andando a soddisfare le aspettative dei clienti, per fornire comunicazioni istantanee, un'assistenza trasversale e un maggior grado di trasparenza verso clienti e fornitori. L'installazione di sensori e l'utilizzo di data analytics possono rendere più efficienti i processi di manutenzione delle reti e la gestione del traffico e fornire un'assistenza tempestiva.
	Perdita di dati sensibili di clienti, fornitori, dipendenti (data breach)	Il Gruppo, nello svolgimento delle proprie attività di business, può subire attacchi informatici che possono portare alla perdita e/o appropriazione da parte di terzi non autorizzati di dati sensibili di dipendenti, clienti o business partner.
Etica e integrità nel business	**Comportamento fraudolento**	Il mancato rispetto delle normative di legge e disposizioni aziendali e/o atti illeciti nello svolgimento delle attività possono favorire distorsioni della concorrenza e implicazioni sul tessuto economico, sociale e ambientale in cui opera il Gruppo.
Gestione dei rischi sistemici e resilienza del business	**Errata e carente comunicazione in caso di crisi e manifestazione del rischio**	La mancata o non tempestiva comunicazione di una situazione di crisi può comportare un danno agli stakeholder del Gruppo. Una comunicazione non trasparente in tali situazioni può inoltre comportare una perdita di fiducia da parte dell'utenza.
	Interruzione del servizio	Possibili rischi di natura sistemica (sociali, ambientali, economici) possono comportare interruzioni operative sul servizio erogato dal Gruppo. In tale contesto la mappatura dei processi critici per la continuità delle attività di business delle società del Gruppo (Business Continuity Management) favorisce l'identificazione, valutazione e gestione dei ri-schi aventi implicazioni a livello sociale, ambientale, politico, ed economico.

Tabella di correlazione tra ambiti del Decreto, i temi materiali e indicatori GRI

Categoria	Temi materiali	DLgs 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)	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

Categoria	Temi materiali	DLgs 254/2016	GRI Standard di riferimento	Perimetro degli impatti	Ruolo del Gruppo FNM
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
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"

Standard GRI	Informativa		Pagina	Ubicazione o informativa	Omissione		
					Requisiti omessi	Ragione	Spiegazione
Informative generali							
GRI 2 – Informative Generali – versione 2021	**2-1**	Dettagli organizzativi	6-7, 15-19, 242				
	2-2	Entità incluse nella rendicontazione di sostenibilità dell'organizzazione	6-7, 15-19				
	2-3	Periodo di rendicontazione, frequenza e referente	6-7				
	2-4	Restatement delle informazioni	7, 101				
	2-5	Assurance esterna	222-226				
	2-6	Attività, catena del valore e altri rapporti commerciali	6-7, 15-19, 99, 101, 105-107, 173-177				
	2-7	Dipendenti	134-136, 186-188				
	2-8	Lavoratori non dipendenti	189				
	2-9	Struttura e composizione della governance	67-69, 74-75, 185				
	2-10	Nomina e selezione del massimo organo di governo	67-69				
	2-11	Presidente del massimo organo di governo	67-69				
	2-12	Ruolo del massimo organo di governo nel controllo della gestione degli impatti	23-25, 59-60, 67-69, 74-75				
	2-13	Delega di responsabilità per la gestione degli impatti	74-75				
	2-14	Ruolo del massimo organo di governo nella rendicontazione di sostenibilità	74-75				
	2-15	Conflitti d'interesse	93				
	2-16	Comunicazione delle criticità	70				
	2-17	Conoscenze collettive del massimo organo di governo	67				
	2-18	Valutazione della performance del massimo organo di governo	69, 74-75				
	2-19	Norme riguardanti le remunerazioni	69				
	2-20	Procedura di determinazione della retribuzione	69				

Standard GRI	Informativa		Pagina	Ubicazione o informativa	Omissione		
					Requisiti omessi	Ragione	Spiegazione
	2-21	Rapporto di retribuzione totale annuale	210	Il rapporto tra il compenso totale annuo della persona che riceve la massima retribuzione e la retribuzione totale annuale media di tutti i dipendenti (esclusa la suddetta persona) è di 15 volte nel 2022. Il rapporto fra l'aumento percentuale della retribuzione totale annuale della persona che riceve la massima retribuzione e l'aumento percentuale medio della retribuzione totale annuale di tutti i dipendenti (esclusa la suddetta persona) è di circa 5 volte nel 2022.			
	2-22	Dichiarazione sulla strategia di sviluppo sostenibile	4-5				
	2-23	Impegno in termini di policy	22, 79 91-93				
	2-24	Integrazione degli impegni in termini di policy	72-73				
	2-25	Processi volti a rimediare impatti negativi	72-73, 81-88				
	2-26	Meccanismi per richiedere chiarimenti e sollevare preoccupazioni	91-93				
	2-27	Conformità a leggi e regolamenti	211	Nel 2022 non si sono verificati casi significativi di non-compliance a leggi e a regolamenti né il Gruppo ha ricevuto significative sanzioni o multe.			
	2-28	Appartenenza ad associazioni	24, 46-48, 178-179				
	2-29	Approccio al coinvolgimento degli stakeholder	23-25, 59-60				
	2-30	Contratti collettivi	144				
Temi materiali							
GRI 3 – Temi materiali – versione 2021	**3-1**	Processo dideterminazione dei temi materiali	8-9, 61-63				
	3-2	Elenco dei temi materiali	61-63				
Consumi energetici, emissioni in atmosfera e climate change							
GRI 3 – Temi materiali – versione 2021	**3-3**	Gestione dei temi materiali	61-63, 148-162				
GRI 302 – Energia – versione 2016	**302-1**	Energia consumata all'interno dell'organizzazione	151-157				
	302-2	Intensità energetica	149				
	302-3	Riduzione nel consumo di energia	109-110, 116-121, 152-157				

Standard GRI	Informativa		Pagina	Ubicazione o informativa	Omissione		
					Requisiti omessi	Ragione	Spiegazione
GRI 305 – Emissioni – versione 2016	**305-1**	Emissioni dirette di GHG (Scope 1)	158				
	305-2	Emissioni indirette di GHG da consumi energetici (Scope 2)	158				
	305-3	Altre emissioni indirette (Scope 3) di gas a effetto serra (GHG)	161				
	305-4	Intensità delle emissioni di gas a effetto serra (GHG)	158				
	305-7	Ossidi di azoto (NOX), ossidi di zolfo (SOX) e altre emissioni significative	162				
Gestione delle risorse idriche							
GRI 3 – Temi materiali – versione 2021	**3-3**	Gestione dei temi materiali	61-63, 163-164, 200				
GRI 303 – Acqua ed effluenti – versione 2018	**303-1**	Interazione con l'acqua come risorsa condivisa	163-164				
	303-2	Gestione degli impatti correlati allo scarico d'acqua	163-164				
	303-3	Prelievo idrico	163-164, 200	Il Gruppo FNM non opera in aree ad altro stress idrico.	I parametri di dettaglio relativi alle categorie "acqua dolce" e "altre tipologie di acqua" non sono monitorati	Tutto il prelievo idrico è da rete di acquedotto	
Gestione dei rifiuti							
GRI 3 – Temi materiali – versione 2021	**3-3**	Gestione dei temi materiali	61-63, 165-167, 200				
GRI 306 – Rifiuti – versione 2020	**306-1**	Generazione di rifiuti e impatti significativi correlati ai rifiuti	165-167				
	306-2	Gestione di impatti significativi correlati ai rifiuti	165-167				
	306-3	Rifiuti generati	165-166, 200				
Tutela della biodiversità							
GRI 3 – Temi materiali – versione 2021	**3-3**	Gestione dei temi materiali	61-63, 167-169				
GRI 304 – Biodiversità – versione 2016	**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	167-169				
	304-2	Impatti significativi di attività, prodotti e servizi sulla biodiversità	167-169				
	304-3	Habitat protetti o ripristinati	167-169				

Standard GRI	Informativa		Pagina	Ubicazione o informativa	Omissione		
					Requisiti omessi	Ragione	Spiegazione
Etica e integrità nel business							
GRI 3 – Temi materiali – versione 2021	**3-3**	Gestione dei temi materiali	61-63, 92, 100-101				
GRI 205 – Anticorruzione – versione 2016	**205-3**	Episodi di corruzione accertati e azioni intraprese	212	Non si sono verificati incidenti o atti illeciti riconducibili a fenomeni di corruzione, né violazioni al Codice etico			
GRI 207 – Tasse – versione 2019	**207-1**	Approccio alla fiscalità	100				
	207-2	Governance fiscale, controllo e gestione del rischio	100				
	207-3	Coinvolgimento degli stakeholder e gestione delle preoccupazioni in materia fiscale	100				
	207-4	Rendicontazione Paese per Paese	100				
GRI 417 – Marketing ed etichettatura – versione 2016	**417-2**	Episodi di non conformità in materia di informazione ed etichettatura di prodotti e servizi	212	Nel 2022 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			
GRI 418 – Privacy dei clienti – versione 2016	**418-1**	Denunce comprovate riguardanti le violazioni della privacy dei clienti e perdita di dati dei clienti	212	Nel 2022 non sono stati presentati reclami riguardanti la violazione della privacy e la perdita dei dati dei clienti			
Attrazione di talenti e sviluppo del capitale umano							
GRI 3 – Temi materiali – versione 2021	**3-3**	Gestione dei temi materiali	61-63, 136, 137, 140-141, 144, 193-194, 197-199				
GRI 401 – Occupazione – versione 2016	**401-1**	Nuove assunzioni e turnover	125, 137, 193-194				
GRI 402 – Gestione del lavoro e delle relazioni sindacali – versione 2016	**401-2**	Periodo minimo di preavviso per cambiamenti operativi	212	Le società del Gruppo FNM e Trenord applicano quanto previsto dal Contratto Collettivo Nazionale (CCNL) delle Attività Ferroviarie, delle Società e Consorzi Concessionari di Autostrade e Trafori, e del Commercio, che include tali riferimenti			
GRI 404 – Formazione e istruzione – versione 2016	**404-1**	Ore medie di formazione annua per dipendente	141, 197-198				
	404-3	Percentuale di dipendenti che ricevono una valutazione periodica delle performance e dello sviluppo professionale	199				

Standard GRI	Informativa		Pagina	Ubicazione o informativa	Omissione		
					Requisiti omessi	Ragione	Spiegazione
Welfare per i dipendenti							
GRI 3 – Temi materiali – versione 2021	**3-3**	Gestione dei temi materiali	61-63, 142-144				
GRI 401 – Occupazione – versione 2016	**401-2**	Benefit previsti per i dipendenti a tempo pieno, ma non per i dipendenti part-time o con contratto a tempo determinato	142-144				
Rispetto della diversità e inclusione							
GRI 3 – Temi materiali – versione 2021	**3-3**	Gestione dei temi materiali	61-63, 67-69, 135-136, 138-139				
GRI 405 – Diversità e pari opportunità – versione 2016	**405-1**	Diversità negli organi di governo e tra i dipendenti	68, 135-136				
Salute e sicurezza nei luoghi di lavoro							
GRI 3 – Temi materiali – versione 2021	**3-3**	Gestione dei temi materiali	61-63, 144-146, 195-196				
GRI 403 – Salute e sicurezza sul lavoro – versione 2018	**403-1**	Sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro	144-146				
	403-2	Identificazione dei pericoli, valutazione dei rischi e indagini sugli incidenti	144-146				
	403-3	Servizi di medicina del lavoro	144-146				
	403-4	Partecipazione e consultazione dei lavoratori e comunicazione in materia di salute e sicurezza sul lavoro	144-146				
	403-5	Formazione dei lavoratori in materia di salute e sicurezza sul lavoro	144-146				
	403-6	Promozione della salute dei lavoratori	144-146				
	403-7	Prevenzione e mitigazione degli impatti in materia di salute e sicurezza sul lavoro all'interno delle relazioni commerciali	144-146				
	403-8	Lavoratori coperti da un sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro	144				
	403-9	Infortuni sul lavoro	146, 195-196, 213	Negli ultimi tre anni non si registrano decessi fra i lavoratori in appalto per le società di Ferrovienord e MISE. Nel 2022 MISE ha rilevato un infortunio tra i lavoratori in appalto, mentre gli infortuni relativi agli appaltatori di FERROVIENORD risultano pari a zero.			
	403-10	Malattie professionali	213	Nel 2022 non si sono verificati casi di malattie professionali			

Standard GRI	Informativa		Pagina	Ubicazione o informativa	Omissione		
					Requisiti omessi	Ragione	Spiegazione
Accessibilità dei servizi e delle infrastrutture							
GRI 3 – Temi materiali – versione 2021	**3-3**	Gestione dei temi materiali	61-63				
GRI 203 – Impatti economici indiretti – versione 2016	**203-1**	Investimenti infrastrutturali e servizi finanziati	102-105, 109-112, 127				
Qualità del servizio e sicurezza dei clienti in stazione e in movimento (Security & Safety)							
GRI 3 – Temi materiali – versione 2021	**3-3**	Gestione dei temi materiali	61-63, 79-80, 89-90, 113-114				
GRI 416 – Salute e sicurezza dei clienti – versione 2016	**416-2**	Episodi di non conformità riguardanti impatti sulla salute e sulla sicurezza di prodotti e servizi	79-80, 89-90, 113-114				
Dialogo con gli stakeholder e sviluppo del territorio							
GRI 3 – Temi materiali – versione 2021	**3-3**	Gestione dei temi materiali	61-63, 99, 101, 167-171, 173-179, 184				
GRI 413 – Comunità locali – versione 2016	**413-1**	Attività che prevedono il coinvolgimento delle comunità locali, valutazioni d'impatto e programmi di sviluppo	173-179				
	413-2	Attività con impatti negativi, potenziali e attuali significativi sulle comunità locali	167-171				
GRI 201 – Performance economica – versione 2016	**201-1**	Valore economico direttamente generato e distribuito	101				
	201-4	Assistenza finanziaria ricevuta dal governo	99, 184				
Approvvigionamento sostenibile							
GRI 3 – Temi materiali – versione 2021	**3-3**	Gestione dei temi materiali	61-63, 105-107				
GRI 204 – Prassi di approvvigionamento – versione 2016	**204-1**	Proporzione di spesa verso fornitori locali	107				
GRI 308 – Valutazione ambientale dei fornitori – versione 2016	**308-1**	Nuovi fornitori che sono stati selezionati utilizzando criteri ambientali	106				
GRI 414 – Valutazione sociale dei fornitori – versione 2016	**414-1**	Nuovi fornitori che sono stati selezionati utilizzando criteri sociali	106				

Temi materiali non coperti da indicatori GRI

Standard GRI	Informativa		Pagina	Ubicazione o informativa	Omissione		
					Requisiti omessi	Ragione	Spiegazione
Gestione del rumore e delle vibrazioni							
GRI 3 – Temi materiali – versione 2021	**3-3**	Gestione dei temi materiali	61-63, 170-171				
Gestione dei rischi sistemici e resilienza del business							
GRI 3 – Temi materiali – versione 2021	**3-3**	Gestione dei temi materiali	61-63, 87-90				
Innovazione tecnologica e digitale							
GRI 3 – Temi materiali – versione 2021	**3-3**	Gestione dei temi materiali	61-63, 102-103, 122-127, 131-132				
Intermodalità e integrazione dei servizi							
GRI 3 – Temi materiali – versione 2021	**3-3**	Gestione dei temi materiali	61-63, 108-133				
Gestione sostenibile delle infrastrutture							
GRI 3 – Temi materiali – versione 2021	**3-3**	Gestione dei temi materiali	61-63, 111-115, 122-127				


CARROZZA
VIDEOSORVEGLIATA

Quota del fatturato derivante da prodotti e servizi associati ad attività economiche allineate alla tassonomia – Informativa relativa all'anno 2022

				Criteri per il contributo sostanziale					
Attività economiche (1)	Codice/i (2)	Fatturato assoluto (3) mln €	Quota del fatturato (4) %	Mitigazione dei cambiamenti climatici (5) %	Adattamento ai cambiamenti climatici (6) %	Acque e risorse marine (7) %	Economia circolare (8) %	Inquinamento (9) %	
A. ATTIVITÀ AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA									
A.1 Attività ecosostenibili (allineati alla tassonomia)									
Fatturato delle attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia) (A.1)		0,00	0,00%						
A.2 Attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia)									
Trasporto ferroviario interurbano di passeggeri	**6.1**	60,94	10,20%						
Trasporto ferroviario di merci	**6.2**	6,98	1,17%						
Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada	**6.3**	111,34	18,63%						
Gestione di dispositivi di mobilità personale, ciclologistica	**6.4**	4,10	0,69%						
Infrastrutture per il trasporto ferroviario	**6.14**	98,57	16,50%						
Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico	**6.15**	255,08	42,69%						
Acquisto e proprietà di edifici	**7.7**	6,05	1,01%						
Fatturato delle attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia (A.2)		543,06	90,88%						
Totale (A.1 + A.2)		543,06	90,88%						
B. ATTIVITÀ NON AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA									
Fatturato delle attività non ammissibili alla tassonomia (B)		54,46	9,12%						
Totale (A + B)		597,52	100,00%						

		Criteri per "non arrecare un danno significativo"									
	Biodiversità ed ecosistema (10)	Mitigazione dei cambiamenti climatici (11)	Adattamento ai cambiamenti climatici (12)	Acque e risorse marine (13)	Economia circolare (14)	Inquinamento (15)	Biodiversità ed ecosistemi (16)	Garanzie minime di salvaguardia (17)	**Quota di fatturato allineato alla tassonomia, anno N (18)**	Categoria (attività abilitante) (20)	Categoria (attività di transizione) (21)
	%	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	**Percentuale**	A	T

Quota delle spese in conto capitale derivanti da prodotti e servizi associati ad attività economiche allineate alla tassonomia – Informativa relativa all'anno 2022

				Criteri per il contributo sostanziale					
Attività economiche (1)	Codice/i (2)	Spese in conto capitale assolute (3) mln €	Quota di spese in conto capitale (4) %	Mitigazione dei cambiamenti climatici (5) %	Adattamento ai cambiamenti climatici (6) %	Acque e risorse marine (7) %	Economia circolare (8) %	Inquinamento (9) %	
A. ATTIVITÀ AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA									
A.1 Attività ecosostenibili (allineati alla tassonomia)									
Spese operative delle attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia) (A.1)		0,00							
A.2 Attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia)									
Trasporto ferroviario interubano di passeggeri	**6.1**	474,86	74,49%						
Trasporto ferroviario di merci	**6.2**	4,89	0,77%						
Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada	**6.3**	13,34	2,09%						
Gestione di dispositivi di mobilità personale, ciclologistica	**6.4**	0,03	0,00%						
Infrastrutture per il trasporto ferroviario	**6.14**	62,06	9,74%						
Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico	**6.15**	0,17	0,03%						
Installazione, manutenzione e riparazione di dispositivi per l'efficienza energetica	**7.3**	5,46	0,86%						
Acquisto e proprietà di edifici	**7.7**	0,03	0,00%						
Spese in conto capitale delle attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia (A.2)		560,84							
Totale (A.1 + A.2)		560,84							
B. ATTIVITÀ NON AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA									
Spese operative delle attività non ammissibili alla tassonomia (B)		76,61	12,02%						
Totale (A + B)		637,45	100,00%						

		Criteri per "non arrecare un danno significativo"									
	Biodiversità ed ecosistema (10)	Mitigazione dei cambiamenti climatici (11)	Adattamento ai cambiamenti climatici (12)	Acque e risorse marine (13)	Economia circolare (14)	Inquinamento (15)	Biodiversità ed ecosistemi (16)	Garanzie minime di salvaguardia (17)	**Quota di fatturato allineato alla tassonomia, anno N (18)**	Categoria (attività abilitante) (20)	Categoria (attività di transizione) (21)
	%	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	**Percentuale**	A	T

Quota delle spese operative derivanti da prodotti e servizi associati ad attività economiche allineate alla tassonomia – Informativa relativa all'anno 2022.

				Criteri per il contributo sostanziale					
Attività economiche (1)	Codice/i (2)	Spese operative assolute (3) mln €	Quota di spese operative (4) %	Mitigazione dei cambiamenti climatici (5) %	Adattamento ai cambiamenti climatici (6) %	Acque e risorse marine (7) %	Economia circolare (8) %	Inquinamento (9) %	
A. ATTIVITÀ AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA									
A.1 Attività ecosostenibili (allineati alla tassonomia)									
Spese in conto capitale delle attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia) (A.1)		0,00	0,00%						
A.2 Attività ammissibili alla tassonomiama non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia)									
Trasporto ferroviario interurbano di passeggeri	**6.1**	0,25	0,27%						
Trasporto ferroviario di merci	**6.2**	0,41	0,45%						
Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada	**6.3**	29,26	31,74%						
Gestione di dispositivi di mobilità personale, ciclologistica	**6.4**	0,00	0,00%						
Infrastrutture per il trasporto ferroviario	**6.14**	15,79	17,13%						
Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico	**6.15**	41,83	45,38%						
Acquisto e proprietà di edifici	**7.7**	0,00	0,00%						
Totale (A.1 + A.2)		87,54							
B. ATTIVITÀ NON AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA									
Spese in conto capitale delle attività non ammissibili alla tassonomia (B)		4,64	5,03%						
Totale (A + B)		92,18	100,00%						

		Criteri per "non arrecare un danno significativo"									
	Biodiversità ed ecosistema (10)	Mitigazione dei cambiamenti climatici (11)	Adattamento ai cambiamenti climatici (12)	Acque e risorse marine (13)	Economia circolare (14)	Inquinamento (15)	Biodiversità ed ecosistemi (16)	Garanzie minime di salvaguardia (17)	**Quota di fatturato allineato alla tassonomia, anno N (18)**	Categoria (attività abilitante) (20)	Categoria (attività di transizione) (21)
	%	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	**Percentuale**	A	T

Relazione della Società di Revisione Indipendente

GRI 2-5

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 2022

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 2022 predisposta ai sensi dell' art. 4 del Decreto, e approvata dal Consiglio di Amministrazione in data 15 marzo 2023 (di seguito "DNF").

L'esame limitato da noi svolto non si estende alle informazioni contenute nel paragrafo "Il Regolamento Europeo sulla Tassonomia delle attività economiche ecosostenibili" della DNF, richieste dall'art. 8 del Regolamento europeo 2020/852.

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 2021 dal GRI – Global Reporting Initiative (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.

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 *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 Milano Serravalle – Milano Tangenziali 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 società, Milano Serravalle – Milano Tangenziali 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 2022 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.

Le nostre conclusioni sulla DNF del Gruppo FNM non si estendono alle informazioni contenute nel paragrafo "Il Regolamento Europeo sulla Tassonomia delle attività economiche ecosostenibili" della stessa, richieste dall'art. 8 del Regolamento europeo 2020/852.

Milano, 30 marzo 2023

PricewaterhouseCoopers SpA

Riccardo Proietti
(Revisore Legale)

SCHEDE DELLE SOCIETÀ FUORI PERIMETRO

BUSFORFUN®

Highlights 2022

Settore di attività

Mobilità sostenibile, servizi di prenotazione e attività connesse

Sede legale

Venezia

Dipendenti

32

Core business

Piattaforma digitale di mobilità su misura che integra molteplici servizi di trasporto

Profilo dell'organizzazione

BusForFun è la prima azienda di green mobility B2B che organizza e gestisce i trasporti durante grandi eventi. Nata inizialmente per l'acquisto di biglietti d'ingresso per eventi di tipo concertistico, l'offerta è stata successivamente estesa anche ad altre tipologie di eventi che prevedono la presenza di pubblico (come, per esempio, fiere ed eventi sportivi), mantenendo e conciliando sempre due peculiari esigenze: la possibilità di raggiungere il luogo dell'evento e la possibilità di acquistare con anticipo il biglietto d'ingresso alla manifestazione.

La visione di BusForFun è quella di un trasporto condiviso in ottica green, per vivere il mondo del divertimento, offrendo ai clienti grandi offerte al prezzo più basso, attraverso la pianificazione intelligente della rete, la gestione dinamica delle tariffe e un motore web adattivo. La piattaforma di BusForFun è dove l'innovazione e lo spirito di start-up incontrano l'esperienza e il know-how delle compagnie di autobus tradizionali e delle agenzie di viaggio.

La diffusione delle smart city e la conseguente domanda di mobilità innovativa, digitale e su misura ha portato l'azienda a ideare un sistema di mobilità intermodale sostenibile ed eco-compatibile, che prevede l'integrazione di servizi di sharing mobility con le offerte regionali e locali di trasporto pubblico (sia ferroviario che autobus), fruibili dagli utenti via web.

Certificazioni

— **ISO 14001:2015** Progettazione ed erogazione di servizi di trasporto con autobus su linee nazionali ed internazionali. Erogazione di servizi di noleggio con conducente

IL BUSINESS AZIENDALE

BusForFun, attraverso la propria piattaforma digitale di mobilità su misura FlexyMob, integra molteplici servizi di trasporto (treno, metro, commuting, taxi, car pooling, car sharing, micro-mobilità elettrica, bici box, ecc.) con il sistema di trasporto pubblico tradizionale. Il progetto parte dall'assunto secondo cui il modo di viaggiare sta mutando poiché stanno cambiando le esigenze delle persone, il tempo a disposizione, il rapporto con il tempo libero e il lavoro. La piattaforma, infatti, è personalizzabile e creata ad hoc sulla base delle indicazioni del cliente. FlexyMob permette di applicare il modello innovativo di #MAAC - "Mobillity as a Community", rendendo interoperabili i servizi del territorio e agevolando il movimento delle persone a seconda del reale bisogno. Rappresenta una soluzione sostenibile unica per la mobilità privata e aziendale, integrata in un'unica app accessibile e user-friendly, che permette a tutti gli utenti di gestire e organizzare la propria mobilità quotidiana, qualunque sia la destinazione, con pochi click e con un unico sistema di pagamento.

I molteplici servizi di mobilità presenti nell'innovativa piattaforma possono essere utilizzati:

— da privati cittadini, turisti o da "comunità", intese come persone unite dal comune intento di raggiungere un evento, una città o altri punti di interesse turistico, naturalistico, congressuale, religioso, ecc.;
— dai dipendenti delle aziende che potranno prenotare il posto nel bus navetta predisposto dall'azienda, oppure integrarlo con altri mezzi disponibili nella piattaforma. Attraverso il Commuting, BusForFun offre ai suoi clienti un servizio MAAS (Mobility as a Service) evolutivo e integrato ad un piano di mobilità e fruizione;
— da enti pubblici che desiderano mettere a disposizione i mezzi di trasporto pubblico locale nella piattaforma finale.

PROGETTI

Negli ultimi due anni, l'azienda ha investito in ricerca e sviluppo per incrementare la propria competenza in materia di smart mobility management con una tecnologia che permette di analizzare, organizzare e prenotare il servizio di trasporto, assicurando la gestione dei posti su ogni singolo mezzo in modo sicuro. Il successo ottenuto sia FlexyMob che dal servizio di navette casa-lavoro proposto con il Commuting può essere attribuito in gran parte agli investimenti nel campo della digitalizzazione. L'obiettivo aziendale è sempre stato proporre e sviluppare un concept che parli di mobilità in maniera dinamica, connotata positivamente nel tempo e non legata alla sola conseguenza temporale della crisi pandemica. Considerando ciò, l'azienda sta proseguendo con gli investimenti nel campo dello sviluppo tecnologico per riunire in una sola piattaforma digitale i due progetti, per renderla fruibile così ad aziende, privati ed enti pubblici.

RESPONSABILITÀ VERSO LE PERSONE

La Società offre ai propri dipendenti diversi corporate benefits:

— servizi alla persona
— assicurazione sanitaria
— Ticket Restaurant
— piattaforma welfare hub

Dati relativi al personale al 31.12.2022	Uomini	Donne	Totale
Dirigenti	2	0	2
Quadri	1	0	1
Impiegati	12	16	28
Totale	**15**	**16**	**31**

RESPONSABILITÀ VERSO L'AMBIENTE E IL TERRITORIO

In un'ottica di sviluppo sostenibile, assieme al software, BusForFun ha sviluppato un algoritmo che permette di calcolare e valutare la carbon footprint del servizio utilizzato, concentrandosi prevalentemente sulle tonnellate di CO_2 risparmiate. Questo risparmio di CO_2 si verifica, ad esempio, se una percentuale di dipendenti raggiunge la propria sede di lavoro utilizzando autobus o mezzi condivisi, piuttosto che mezzi di trasporto privati, oppure se gli spettatori di un evento decidono di spostarsi con mezzi pubblici piuttosto che con auto di proprietà.

SCHEDE DELLE SOCIETÀ FUORI PERIMETRO

DB Cargo Italia

Highlights 2022

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, 14 railport, più di 70 raccordi e punti di carico/scarico

Dipendenti

481
(+9% rispetto al 2021)

Core business

Servizi di logistica e movimentazione delle merci

Profilo dell'organizzazione

DB Cargo Italia (**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	Il servizio mette a disposizione dei clienti un intero convoglio, garantendo grandi capacità e tempi efficienti di trasporto del materiale.
Trasporto a carro singolo o "traffico diffuso"	Il servizio è indicato ai clienti che hanno necessità di trasportare un ridotto quantitativo di materiale.
Servizi accessori	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 2022, sono stati raggiunti buoni risultati, sia a livello economico sia produttivo, confermando il **trend di crescita** della società.

Certificazioni

- **Licenza ferroviaria** rilasciata dal **MIT** (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti);
- **Certificato di Sicurezza Unico** rilasciato da **ERA** (European Railway Agency), per le infrastrutture RFI e FERROVIENORD, e per l'impianto di confine di Modane, rinnovato in data 09/12/2021, con validità fino al 08/12/2026;
- **Certificato di Sicurezza** rilasciato da **UFT** (Ufficio Federale dei Trasporti svizzero) per l'impianto di confine di Chiasso, anch'esso valido fino al 08/12/2026;
- **Certificato di Operatore Economico Autorizzato**;
- **Attestazione SQAS** (Safety and Quality Assessment Sustainability) 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", DB Cargo Italia 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, **14 railport** e più di **70 raccordi** o **punti** di **carico** e **scarico** distribuiti in tutta Italia, di cui **13 località** sono servite dal traffico a treni completi.

La flotta di DB Cargo Italia è composta da **42 locomotive**, delle quali **16 a trazione diesel** e **26 a trazione elettrica**. L'intera flotta di locomotive elettriche è composta da locomotive di **età non superiore ai 18 anni**, con **età media inferiore ai 10 anni**.

Per assicurare la **sicurezza** ferroviaria, tutti i mezzi di trazione da linea sono attrezzati con sistemi elettronici di controllo della marcia treno.

Infine, 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

DBC AG 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. DB Cargo Italia cura tutti gli aspetti relativi al trasporto merci ferroviario, fino al raggiungimento dei railport, nella modalità più efficiente per il cliente.

RESPONSABILITÀ VERSO LE PERSONE

DB Cargo Italia, come Società del Gruppo DB AG, partecipa al **sondaggio sul clima aziendale** con cadenza biennale, rivolto a tutti i dipendenti.

Dati relativi al personale al 31.12.2022

	Uomini	Donne	Totale
Dirigenti	3	2	5
Quadri	17	2	19
Impiegati	48	19	67
Operai	386	4	390
Totale	**454**	**27**	**481**

Codice di Condotta

DB Cargo Italia 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**, DB Cargo Italia dà la possibilità ai dipendenti aventi diritto di utilizzare il welfare per l'acquisto di **beni e servizi**;

PEOPLE EXCHANGE PROGRAM (PEP)
DB Cargo Italia aderisce ai programmi di Exchange della Capogruppo DB AG;

FORMAZIONE
oltre alla formazione continua del Personale con attività di Sicurezza, DB Cargo Italia offre ai suoi dipendenti la possibilità di accedere a programmi formativi interni e in collaborazione con la Capogruppo DB AG e il Gruppo FNM/Trenord, non solo per l'ambito professionale, ma anche per quello personale.

RESPONSABILITÀ VERSO L'AMBIENTE E IL TERRITORIO

Sul fronte energetico, la società continua ogni iniziativa per ridurre i propri consumi attraverso l'ammodernamento della flotta con locomotive elettriche e diesel.

Dati relativi ai consumi energetici*

Tipologia	Unità di misura	2022	2021	2020
Trazione locomotive elettriche	GWh	45,1	36,6	28,9
Utenze elettriche uffici**	GWh	0,07	0,03	0,03
Utenze gas uffici2	Smc	23.000	0	0
Trazione locomotive diesel	litri	524.000	604.000	600.000
Auto aziendali	litri	15.000	15.000	20.000

* I dati sono frutto di elaborazioni che hanno richiesto l'utilizzo anche di stime.
** I valori degli anni precedenti si riferivano ai depositi operativi, ad esclusione della sede centrale.

Come previsto da **D.Lgs. n. 102/2014**, nel 2019 è stata effettuata 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 previsti per i prossimi anni.

Infine, il Gruppo DB AG, del quale DB Cargo Italia fa parte, ha avviato e concluso un programma di **riduzione dell'inquinamento acustico** che ha portato nel 2020 all'equipaggiamento del 100% dei carri della propria flotta con **ceppi frenanti silenziosi**.

Nel 2022 DB Cargo Italia ha aderito al "Sustainability network" proposto dal Gruppo DB: una rete di tutte le aziende del gruppo che in Europa lavorano insieme nell'ambito di un progetto denominato "Green transformation", volto al raggiungimento di obiettivi ambientali, tra cui l'approvvigionamento di energia rinnovabile al 100% nei depositi e negli edifici DB.

Entro il 2024, per la flotta di locomotive diesel dell'intero Gruppo DB Cargo è prevista la conversione al solo utilizzo di biocarburanti.

Per la nuova sede di Milano Lancetti, diventata operativa a giugno 2022, sono stati implementati diversi interventi di miglioramento delle prestazioni ambientali, tra cui una riduzione dei consumi energetici e la raccolta differenziata dei rifiuti.

SCHEDE DELLE SOCIETÀ FUORI PERIMETRO

NORDCOM

Highlights 2022

Settore di attività

ICT – System Integrator e Solution Provider

Sede legale

Milano

Dipendenti

92

Core business

Progetti implementati:

- **Attivazione Security Operations Center (SOC) per FNM comprensivo di FortiSIEM e Darktrace**
- **Attivazione del servizio Distributed Denial of Service (DDOS) protection**
- **L'attivazione del sistema di backup Metallic**
- **Sviluppo applicazioni gestionali**
- **Sviluppo funzionalità su applicazioni rivolte al mercato ferroviario**
- **Aggiornamento applicazioni per migrarle in cloud**

PROFILO DELL'ORGANIZZAZIONE

NordCom è una Digital Company con soluzioni personalizzate che opera da più di 20 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.

IL BUSINESS AZIENDALE

INFRASTRUTTURA ICT E SVILUPPO SOLUZIONI SOFTWARE

NordCom offre principalmente soluzioni digitali per il trasporto pubblico e la mobilità.

94%

Del valore delle forniture da fornitori che operano in Italia

Nel 2022 sono state gestite le seguenti attività:

- L'attivazione su tutti gli utenti del Gruppo FNM del nuovo antivirus con funzionalità estese al di fuori della intranet aziendale e massimizzazione della copertura rispetto al rischio cyber durante le attività in smart working;
- L'attivazione del Security Operations Center (SOC) comprensivo di FortiSIEM e Darktrace sull'infrastruttura del Gruppo FNM;
- L'attivazione del servizio di Distributed Denial of Service (DDOS) protection sulle linee di connessione da e verso internet;
- L'attivazione del Cluster Oracle on Premise per la gestione della compliance delle licenze Oracle;
- L'aggiornamento delle sale riunioni di Gruppo con gli appliance Logitech Google Meet;
- L'aggiornamento dei domain controller con software all'ultima release disponibile per la preparazione al progetto Go2Cloud;
- L'attivazione del sistema di backup Metallic sulle utenze di posta degli utenti della società Trenord;
- L'assessment dell'infrastruttura network di ASST di Monza propedeutico alle attività di miglioramento dell'impianto;
- L'assessment per lo studio del progetto Go2Cloud di FNM.

Con riferimento alla gestione dei processi di sviluppo software NordCom si è impegnata nella raccolta, predisposizione e gestione di oltre 37 nuove iniziative di prevendita verso le altre società del Gruppo. Questo ha previsto l'interazione costante con i Technical Leader e i Product Owner dell'area Sviluppo Software e dell'area Sistemistica, e la relativa preparazione della documentazione tecnica a supporto dell'area Commerciale per le offerte ai clienti.

Il 2022 è stato anche l'anno dell'introduzione dei progetti di sviluppo su Tecnologie Web (nello specifico su piattaforma Wordpress WP). Questo, oltre a generare un nuovo filone di competenze tecniche, ha permesso di risolvere 3 problemi annosi sulle soluzioni esistenti. Inoltre, ha consentito alla società di superare la tecnologia usata precedentemente, ormai obsoleta.

Relativamente a ServiceNow sono stati implementati 133 nuovi Service Level Agreement (per 436 KPI, funzionali ai 2.056 Report oggetto della rendicontazione) previsti dall'Accordo Quadro, a garanzia del monitoraggio corretto del contratto di servizio di supporto ICT verso le società del Gruppo FNM.

L'area sviluppo software nel 2022 ha lavorato per tracciare e meglio corroborare il processo di lifecycle degli sviluppi in particolare sui seguenti aspetti:

- Integrazione dei codici delle issue nei branch di sviluppo del repository, per una tracciabilità completa delle attività direttamente sul codice sorgente;
- Preparazione dei job di rilascio in "Jenkins", per velocizzare radicalmente le attività di rilascio negli ambienti di test e produzione.

Sul fronte progettuale, a seguito del completamento delle attività di migrazione in cloud di "Argo" in ambiente di test, si è completata l'attività con successo anche in ambiente di produzione.

Come previsto, la prima versione del progetto "Generazione PDE" è stata completata con successo e soddisfazione del cliente, consolidando l'esigenza di nuove evolutive che saranno oggetto di nuove offerte nel 2023.

Nel 2022 è inoltre proseguito lo sviluppo del progetto di Integrazione "PIC-PR", un sistema complesso per la ricezione automatica da RFI di tutte le varianti sull'orario programmato, di cui si stima il completamento a metà del 2023.

Come da piano nel corso del 2022 è stata realizzata la reingegnerizzazione e migrazione di "Nemo" in cloud Oracle. L'attività è stata completata in ambiente di test alla fine del 2022 e portata poi in produzione con successo e soddisfazione del cliente al principio del 2023.

Sempre nel corso del 2022 è stata tracciata la roadmap della nuova controlleria per Trenord, che mira a centralizzare i processi e mettere a disposizione a diversi attori le principali funzioni di controlleria; in particolare è stato avviato lo sviluppo della "fase 1" che vede l'iniziale integrazione dei servizi messi a disposizione da parte di AeP.

Per quanto riguarda l'area "Sistemi Gestionali" le attività progettuali si sono concentrate essenzialmente nella fase di consolidamento ed evoluzione del sistema gestionale SAP S/4 HANA. Nel corso del 2022 l'ambiente SAP è stato aggiornato alla release SAP S/4 HANA 2021 con un progetto di medio-alta complessità e per il quale siamo senza dubbio precursori, in quanto sono pochissime le realtà ad aver gestito un upgrade di una release SAP S/4 HANA.

Sono state realizzate attività di manutenzione evolutiva in ambito amministrazione, finanza e controllo, acquisti, logistica e manutenzione.

L'anno 2022 è stato poi caratterizzato dal progetto di integrazione nel sistema gestionale SAP di Gruppo delle società Milano Serravalle e Serravalle Engineering.

Si segnalano poi a titolo esemplificativo:

- ~~il~~ progetto per la configurazione in SAP della società FNM POWER del Gruppo FNM relativamente ai moduli di contabilità, controllo di gestione, vendite e integrazione per la fatturazione elettronica e l'archiviazione sostitutiva;
- ~~l'~~analisi e l'implementazione di un tool di controllo sul tema della "Segregation of Duties" (SOD) per la corretta gestione dei profili autorizzativi delle utenze SAP;
- ~~il~~ progetto Digital Access per la gestione degli accessi indiretti in ottica di "compliance" con la gestione delle licenze SAP;
- ~~il~~ progetto, attualmente in corso, di integrazione dei moduli contabili per la società FNMPAY;
- ~~il~~ progetto, attualmente in corso, di implementazione del modulo RAR (Revenue Accounting and Reporting) per la gestione dei ricavi;
- ~~L'~~estensione delle funzionalità della APP Focal Point Security;
- ~~il~~ progetto per la gestione sosta materiale su LDBE relativamente al libro di bordo;
- ~~il~~ progetto di estensione dell'APP di manutenzione di deposito con revisione del modello di implementazione dei cicli di manutenzione;
- ~~il~~ completamento del progetto per la gestione delle autorizzazioni su SAP ai pagamenti BCM;
- ~~la~~ prosecuzione della revisione e l'ampliamento dei processi inerenti alla gestione della qualità con SAP QM;
- ~~il~~ progetto per la gestione dei contratti;
- ~~il~~ progetto di integrazione di SAP con l'ambiente AZURE di ELIS per la gestione della manutenzione predittiva.

Con riferimento al Mercato Esterno, l'anno 2022 è stato caratterizzato dallo sviluppo e commercializzazione di soluzioni dedicate al mondo dei trasporti. In particolare, l'Area Innovazione ha proseguito il processo di ideazione e sviluppo interno di soluzioni legate al tema della mobilità, con particolare focus ai sistemi di bigliettazione e al monitoraggio degli asset e delle infrastrutture.

Obiettivo comune delle soluzioni proposte è la digitalizzazione dei processi di vendita, erogazione del servizio e monitoraggio tipici della mobilità, nell'ottica di rendere concreto il concetto di smart mobility e di mobilità sostenibile.

Con questa idea è proseguita la commercializzazione di soluzioni di bigliettazione elettronica, gestione digitale delle sanzioni, sistemi di pagamento dei titoli di viaggio in modalità EMV, applicazioni per la smart mobility e sistemi di analisi e reportistica basati sulle tecnologie IoT (Internet of Things).

Tra i casi di successo dell'anno, si segnala la realizzazione del sistema di bigliettazione Tap&Go EMV sul primario operatore di trasporto estero in Grecia.

RESPONSABILITÀ VERSO LE PERSONE

Tra le iniziative poste in essere nell'ambito delle risorse umane, si segnala l'ampliamento del proprio personale con competenze tecniche e l'ampio investimento nella formazione del personale; sono state difatti erogate oltre 400 ore di formazione con un investimento superiore ai 50 mila Euro.

Nel 2022 la Società ha altresì istituito la nuova funzione "Comunicazione - Relazioni Esterne - CSR e Sostenibilità", al fine di porre la doverosa attenzione ai temi di Corporate Social Responsability.

La Società ha inoltre proseguito nel 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.

La Società ha avviato il percorso per ottenere la Certificazione UNI/PdR 125:2022 in materia di Parità di Genere che si prevede di concludere entro la prima metà del 2023.

NUOVI ACCORDI SINDACALI

Nel corso del 2022 è stato sottoscritto con le organizzazioni sindacali un nuovo accordo volto a disciplinare i premi di risultato dei dipendenti per gli anni 2023 e 2024. Il nuovo accordo, in continuità con il precedente, prevede l'investimento nel welfare aziendale ed è volto a consentire il raggiungimento dei benefici fiscali previsti dalla normativa vigente in materia.

Nel corso del 2022 sono stati altresì sottoscritti altri tre accordi con le organizzazioni sindacali disciplinanti:

I. l'innalzamento del valore dei buoni pasto;
II. la proroga della disciplina del sistema di reperibilità, in continuità con il sistema precedente;
III. la proroga del regime relativo al lavoro agile, in sostanziale continuità con il sistema vigente.

Nel corso del 2022 sono stati assunti 15 lavoratori portando al seguente quadro aziendale.

Dati relativi al personale al 31.12.2021

	Uomini	Donne	Totale
Dirigenti	2	1	3
Quadri	14	2	16
Impiegati	56	17	73
Totale	**72**	**20**	**92**

I dipendenti in ingresso sono stati formati in materia di Salute e Sicurezza, seguendo un corso di 4 ore di formazione base e di 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 relativa al COVID-19. Sono stati formati 1 nuovo Preposto, 4 nuovi addetti per la Squadra Antincendio e 5 nuovi addetti per la squadra di Primo Soccorso. Un addetto della squadra antincendio ha svolto il corso di aggiornamento specifico e il Rappresentante Lavoratori Sicurezza ha ricevuto la specifica formazione annuale di aggiornamento.
Tramite la piattaforma SAP Success Factor, i nuovi assunti hanno svolto i corsi in materia di GDPR, 231 e Politica Anticorruzione del Gruppo FNM.
Inoltre, tutti i dipendenti assunti a tempo indeterminato sono stati coinvolti nel sistema di valutazione relativo al premio di risultato, quale forma di incentivazione in relazione al raggiungimento degli obiettivi individuali. Il premio di risultato è stato erogato attraverso forme di Welfare.

RESPONSABILITÀ VERSO L'AMBIENTE E IL TERRITORIO

NordCom nell'anno 2022 ha rafforzato il percorso verso la sostenibilità, riassumibile in queste principali azioni:

- proseguendo le attività correlate alla sottoscrizione del *Protocollo lombardo per lo sviluppo sostenibile di Regione Lombardia*;
- adottando un alveare aziendale in Abruzzo e fornendo all'apicoltore un sistema "Hive-tech" per il monitoraggio dello stesso, con relativi benefici ambientali e sociali;
- implementando le politiche di sostenibilità verso il Welfare;
- continuando l'analisi del posizionamento dell'azienda sui temi dello sviluppo sostenibile propedeutica alla realizzazione del primo Bilancio di sostenibilità di NordCom previsto per il 2023.

NORD ENERGIA
FNM GROUP

Highlights 2022

Settore di attività	Sede legale	Dipendenti	Core business
Energia	Milano	2	Commercializzazione nei confronti di soggetti terzi dei diritti di capacità connessi alla Merchant Line Mendrisio-Cagno

PROFILO DELL'ORGANIZZAZIONE

NORD ENERGIA è stata costituita per la gestione operativa, la manutenzione e lo sfruttamento commerciale della linea di interconnessione Mendrisio-Cagno che collega l'Italia con la Svizzera: tale linea costituiva quindi l'infrastruttura produttiva della Società. La linea Mendrisio-Cagno (la cosiddetta Merchant Line) è entrata in esercizio commerciale il 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.

Di conseguenza, in data 8 luglio 2022 è terminato per NORD ENERGIA il periodo di esenzione della Merchant Line Mendrisio Cagno e con esso è terminata l'attività tipica di NORD ENERGIA.

In data 9 luglio 2022, come contrattualmente previsto, NORD ENERGIA ha quindi ceduto a FERROVIENORD i cavi e gli accessori della infrastruttura produttiva, che costituivano gli asset di proprietà della Società.

La Società nell'esercizio 2022 ha così compiutamente raggiunto gli obiettivi aziendali prefissati nello Statuto e negli accordi tra i soci e per tale motivo è stato deciso lo scioglimento della stessa.

IL BUSINESS AZIENDALE

Fino alla data di cessazione del periodo di esenzione (8 luglio 2022) il business aziendale è stato rappresentato dalla commercializzazione nei confronti di soggetti terzi dei diritti di capacità connessi alla Merchant Line su cui era trasmessa, per tramite degli operatori nazionali di rete, energia elettrica dalla Svizzera all'Italia e dall'Italia alla Svizzera. Inoltre, NORD ENERGIA si è occupato della «Gestione operativa e manutenzione» dell'infrastruttura produttiva composta da:

- un cavidotto sotterraneo lungo circa 9 km per ospitare e proteggere i cavi di proprietà di FERROVIENORD;
- tre cavi ad Altissima Tensione (380 kV) di diverse lunghezze e relativi accessori di proprietà di NORD ENERGIA;
- una Stazione Elettrica con un innovativo trasformatore con sfasatore "Phase Shifting Transformer" di proprietà della controllata elvetica CMC MeSta SA.

I servizi e i prodotti legati alla «Gestione operativa e manutenzione della Merchant Line» hanno coperto circa il 95% del totale acquisiti del Core Business. I principali contraenti erano le società correlate CMC e AET. Quest'ultima ha operato 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) hanno rappresentato circa il 5% e la Società si è affidata perlopiù a contratti e accordi negoziati dalla capo Gruppo FNM.

RESPONSABILITÀ VERSO LE PERSONE

In termini di contratto del lavoro, NORD ENERGIA ha applicato 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 partecipava alle riunioni periodiche con il datore di lavoro e con il Responsabile del Servizio Prevenzione e Protezione (RSPP).

Dati relativi al personale al 31.12.2022

	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

A partire dal 2017 la Società ha realizzato un programma di ricerca per lo sviluppo di infrastrutture al servizio della mobilità a basso impatto ambientale. Tale progetto di ricerca ha previsto altresì un'attività a medio-lungo termine sui biocombustibili, per verificare le effettive potenzialità di tali combustibili nei trasporti. In tale ambito NORD ENERGIA ha ritenuto che i biocombustibili di quarta generazione da microalghe avrebbero potuto rappresentare una risposta, seppur di nicchia, alla crescente necessità di decarbonizzazione del settore dei trasporti. Per tale motivo, in collaborazione con il Dipartimento di Ingegneria Scienze e Tecnologie Aerospaziali del Politecnico di Milano e anche attraverso la Fondazione PoliMi, ha avviato lo studio di un innovativo fotobioreattore per un più efficiente accrescimento della massa algale da utilizzarsi nella produzione di biofuel.

Nell'esercizio 2022 è stato quindi realizzato un prototipo di tale innovativo fotobioreattore e le primissime analisi dei risultati ottenuti hanno evidenziato la possibilità di depositare un brevetto a copertura di tale invenzione. Il deposito della domanda di un brevetto dal titolo "Procedimento per la coltivazione di particelle di biomasse, in particolare di microalghe" è quindi avvenuto in data 21 dicembre 2022.

SCHEDE DELLE SOCIETÀ FUORI PERIMETRO

sportit

Highlights 2022

Settore di attività	Sede legale	Dipendenti	Core business
Travel Sport Tech	Milano	27	Online travel agency nel settore del Travel Sport Tech

PROFILO DELL'ORGANIZZAZIONE

Sportit è una dinamica società nata nel 2016, oggi la società è costituita da un team di 27 persone, con un'età media di 28 anni, e da un Advisory Board composto da top manager di grandi aziende, società di consulenza ed ex-sciatori e snowboarder professionisti.

Snowit è la prima piattaforma digitale che aggrega tutti i servizi legati agli sport invernali e alla montagna. Su Snowit, infatti, è possibile acquistare tutto ciò che serve per una vacanza in montagna indimenticabile in oltre 130 località aderenti: dall'albergo allo skipass, dalle lezioni di sci e snowboard al noleggio dell'attrezzatura, fino ad un gran numero di esperienze benessere, gourmet, adrenaliniche e viaggi in gruppo. Grazie alla Snowitcard è possibile oggi sciare in oltre 50 località sostituendo l'acquisto in loco dello skipass.

Con oltre 500 aziende partner che l'hanno scelta per vendere i propri servizi, Snowit si configura come l'unico marketplace digitale in un mercato altrimenti molto frammentato e scarsamente digitalizzato, offrendo al pubblico le migliori offerte del settore, personalizzate, senza nessun costo fisso, ma consentendo di risparmiare tempo grazie alla prenotazione online, evitando inutili code alle casse o lunghi contatti telefonici con i singoli esercenti.

A seguito del positivo riscontro per la piattaforma Snowit e dalla constatazione che la sua tecnologia altamente flessibile e scalabile può essere applicata anche in altri settori, nel 2022 è nata Bikeit. Bikeit è la piattaforma che aggrega tutti i servizi necessari ai cicloturisti, dai più esperti ai ciclo escursionisti, e che è in grado di costruire percorsi personalizzati, sulla base delle esigenze dei singoli utenti: dal numero di chilometri giornalieri che si vogliono

percorrere, alla durata della vacanza, dal livello ed esperienza in bici al tipo di attrezzatura che si desidera noleggiare. Il sistema compone quindi un pacchetto, che è personalizzabile con l'aggiunta di hotel, servizi quali assicurazione o trasporto bagagli, esperienze come visite a musei, percorsi wellness, wine e food tasting, per creare una vacanza su due ruote davvero indimenticabile.

A dicembre 2021 il Gruppo FNM ha acquisito la partecipazione al 33% del capitale di Sportit.

IL BUSINESS AZIENDALE

Attraverso le piattaforme Snowit e Bikeit, Sportit opera nel segmento B2C come Online Travel Agency attraverso le innovative piattaforme dedicate agli appassionati di sport invernali e cicloturisti. Il modello di business è quello tipico del marketplace dove i diversi partner riconoscono a Sportit una commissione sul venduto.

Nel periodo Luglio 2021 - Giugno 2022, Sportit ha chiuso la stagione con vendite record di circa 10 milioni di Euro, che si prevede cresceranno fino a oltre 15 milioni di Euro nel periodo Luglio 2022 - Giugno 2023.

I piani futuri di sviluppo della società prevedono un ulteriore miglioramento delle piattaforme tecnologiche al servizio dei clienti Snowit, Bikeit e ai partner B2B, quali le destinazioni turistiche, lo sviluppo del settore del cicloturismo e l'espansione internazionale, con l'acquisizione di nuovi clienti e nuove offerte nel mercato estero.

In ambito di sostenibilità, il progetto di **mobilità** sarà rafforzato grazie alla costruzione di una piattaforma digitale capace di aggregare tutte le modalità di trasporto sostenibile, alternative all'auto privata, offerte dalle società del Gruppo FNM e non solo, offrendo agli utenti un servizio di qualità per connettere le grandi città alle valli dell'arco alpino.

RESPONSABILITÀ VERSO LE PERSONE

GESTIONE RISORSE

Sportit mira ad instaurare una cultura della condivisione e della discussione aperta tra le risorse, valorizzando le diversità di ogni dipendente e promuovendo la politica del feedback reciproco. L'organizzazione in team funzionali e comitati interfunzionali favorisce la collaborazione reciproca. Numerosi appuntamenti mensili permettono alle risorse di conoscere gli obiettivi e contribuire alla definizione delle iniziative strategiche, ed incontri plenari permettono di condividere i risultati raggiunti.
Tutti i dipendenti possono beneficiare del lavoro da remoto ("smart working") fino a due/tre giorni a settimana.
Ogni anno vengono inoltre organizzate company retreat in montagna o al mare per trascorrere periodi in cui praticare sport, attività fisica e sessioni di team building all'aria aperta, al fine di migliorare la nostra coesione come team.

Dati relativi al personale al 31.12.2022

	Uomini	Donne	Totale
Dirigenti	0	0	0
Quadri	0	0	0
Impiegati	18	9	27*
Operai	0	0	0
Totale	**18**	**9**	**27***

* include lavoratori a tempo indeterminato e tempo determinato + 2 amministratori/ founder.

SALUTE E SICUREZZA

La società adotta tutti gli standard in materia di sicurezza sul lavoro, seguendo periodicamente corsi di aggiornamento.

FORMAZIONE

Molte sono le occasioni di formazione, da quelle "On the job" per la formazione delle risorse più junior, a percorsi formativi dedicati a dipendenti in apprendistato o in tirocinio, fino ad occasioni formative più strutturate erogate da enti esterni per dipendenti che vogliono fortificare alcune skill o lavorare su ambiti di miglioramento individuali.

RESPONSABILITÀ VERSO L'AMBIENTE E IL TERRITORIO

SNOWITCARD: LA TESSERA SKIPASS A BASSO IMPATTO AMBIENTALE

Da sempre Sportit ha cuore la sostenibilità ambientale e la diminuzione dell'impatto ambientale specialmente in montagna. Grazie alla propria tecnologia Snowit ha sviluppato un sistema tecnologico che permette a sciatori e snowboarder di utilizzare un'unica tessera skipass in tutte le località sciistiche del network Snowit, riutilizzabile e senza scadenza, evitando così la ristampa di supporti skipass in plastica per ogni utilizzo come succede normalmente. Inoltre, Snowit ha sviluppato una Snowitcard completamente in legno riciclato con all'interno il chip skipass, evitando l'utilizzo di plastica.

LA MOBILITÀ SOSTENIBILE VERSO LE LOCALITÀ DI MONTAGNA

Il principale progetto nell'agenda di sostenibilità di Sportit è quello legato alla mobilità. In particolare, nel 2022 Snowit ha lanciato 2 iniziative per migliorare l'accessibilità alle località montane:

- **Snowit Go**: pacchetti viaggio di uno o più giorni che includono il trasporto in bus, skipass, assicurazione e altri servizi come l'accomodation o il noleggio sci a utenti che vogliono raggiungere le località sciistica in modo sostenibile scegliendo un pacchetto all-inclusive per condividere la propria passione per lo sport invernale con altri utenti ad un prezzo estremamente conveniente.
- **Treni della Neve**: Sportit ha messo a disposizione di Trenord la propria piattaforma digitale per la prenotazione dei pacchetti Treni della neve per le località della Valtellina e contribuito allo sviluppo strategico del servizio e alla promozione dello stesso attraverso la propria community per favorire la cultura di un accesso sostenibile alle località di vacanza grazie ai pacchetti Treno + Skipass + Altri servizi offerte ai clienti.

FATTORMIA: IL PROGETTO A SOSTEGNO DEL TERRITORIO MONTANO

Snowit ha inoltre sposato il progetto "FattorMia", investendo nella cura del territorio montano e dei suoi operatori e nella tutela della biodiversità locale, devolvendo una parte del transato della piattaforma al progetto e coinvolgendo tutti i suoi utenti nell'impegno per la cura del territorio montano

Finito di stampare
nel mese di aprile 2023

FNM S.p.A.
Piazzale Cadorna, 14
20123 Milano, Italia
t. +39 02 8511 1
C.F. e P. IVA
00776140154
www.fnmgroup.it

FNM S.p.A.
Piazzale Cadorna, 14
20123 Milano, Italia
t. +39 02 8511 1
C.F. e P. IVA
00776140154
www.fnmgroup.it