

BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ 2023



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

CSR - Sostenibilità

Il Dirigente

D.ssa Elisabetta Tromellini

Elisabetta Tromellini

FNM S.p.A.
DIREZIONE AMMINISTRAZIONE,
FINANZA E CONTROLLO

CFO

dott. Eugenio Giavatto

Eugenio Giavatto

FNM S.p.A.

IL PRESIDENTE

Andrea Giullini

Andrea Giullini



Indice

Lettera del Presidente agli stakeholder	3
Introduzione del Vice Presidente	4
Nota metodologica	5
1. Il Gruppo FNM: identità	7
1.1 Principali Highlights	7
1.2 Gruppo FNM e la sua storia	9
1.3 Mission, vision e valori	12
2. La strategia del Gruppo FNM	13
2.1 Contesto e sfide della sostenibilità	13
2.2 Piano Strategico 2021-25	17
2.3 Gli indicatori chiave del business e il contributo agli Sustainable Development Goals	21
3. La sostenibilità in FNM	23
3.1 La Governance di Sostenibilità e la sua struttura	23
3.2 Le Politiche di Gruppo legate alla gestione delle tematiche ESG	25
3.3 Stakeholder engagement	29
3.4 Analisi di materialità e rischi ESG	31
3.5 Modello di governance del rischio	38
3.6 Compliance, etica e integrità	40
4. Governance e conduzione responsabile ed etica del business	43
4.1 Organi societari	43
5. Il valore condiviso dal Gruppo FNM	47
Tassonomia	47
5.1 Il capitale finanziario	54
5.2 Il capitale produttivo e intellettuale	63
5.3 Il capitale umano e relazionale	94
5.4 Il capitale naturale	110
6. Evoluzione prevedibile della performance	131
7. Il valore generato da Gruppo FNM	132
Schede di approfondimento	137
Metodologia di calcolo per le emissioni	154
Tabella di correlazione tra ambiti del Decreto, i temi materiali e indicatori GRI	158
Indice dei contenuti GRI	161
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 n° 20267	177
Appendice	178
Appendice True Value	178
Schede delle società fuori perimetro – Società partecipate da FNM	182

Lettera del Presidente agli stakeholder

GRI 2-22

L'anno 2023 è stato caratterizzato da diverse novità. L'obiettivo che continuiamo a perseguire è quello di diffondere la cultura delle nuove città che saranno costituite da spazi, non solo smart, ma sempre più sensibili e capaci di anticipare il cambiamento. Sarà necessario saper utilizzare in maniera puntuale i dati, interpretando le scelte dei cittadini, ipotizzando scenari e disegnando nuovi servizi in base alle esigenze di ogni individuo.

FILI, il grande progetto di rigenerazione urbana ed extraurbana che investirà l'asse Milano - Malpensa introdurrà nuovi scenari urbani. In questo ambito rientra anche l'ingresso di FNM nel comparto InfraTech del Fondo Corporate Partners I di CDP Venture Capital Sgr, specializzato nella ricerca di soluzioni tecnologiche, applicabili alle infrastrutture e alla gestione dei cantieri, basate su applicazioni di intelligenza artificiale e internet of things, robotica e nuovi materiali.

Questo investimento è coerente con il percorso avviato in termini di progetti di ricerca e innovazione e di investimento in start-up; ricordo l'acquisizione delle quote in Sportit S.r.l. e Busforfun.com S.r.l. oltre che la partecipazione al Centro Nazionale per la Mobilità Sostenibile (MOST) promosso dal Politecnico di Milano e cofinanziato con risorse del PNRR.

Nell'anno, sono anche proseguite senza sosta le consegne dei nuovi treni, in base al piano di rinnovo della flotta, reso possibile grazie a un investimento di 1,7 miliardi di Regione Lombardia. Il radicale rinnovamento della flotta ha una forte valenza sul fronte della sostenibilità sociale, perché influisce positivamente sull'esperienza delle persone che ogni giorno accedono al servizio ferroviario regionale. Ricordiamo che i nuovi convogli garantiscono un risparmio dei consumi energetici e sono realizzati con materiali riciclabili per oltre il 90%, secondo il principio dell'economia circolare. Siamo determinati a proseguire su questa strada per portare a termine il rinnovo della flotta, che vedrà la sua conclusione nel 2025 quando in circolazione avremo 214 nuovi convogli.

Sul fronte dell'idrogeno, il progetto H2iseO ha tagliato un importante traguardo durante l'EXPO Ferroviaria di ottobre durante la quale abbiamo presentato, insieme ad Alstom, il primo treno Coradia Stream alimentato ad idrogeno che entrerà in servizio in Valcamonica. Il Coradia Stream, alimentato a idrogeno, risponde all'obiettivo europeo di ridurre del 100% le emissioni di CO₂ entro il 2050 ed è il primo treno a zero emissioni dirette di CO₂ per l'Italia dotato di celle a combustibile a idrogeno, con una capacità totale di 260 posti a sedere e un'autonomia superiore a 600 km. Promosso da FNM, FERROVIENORD e Trenord, H2iseO ha l'obiettivo di sviluppare in Valcamonica una filiera economica e industriale dell'idrogeno, a partire dal settore della mobilità, avviare la conversione energetica del territorio, contribuire alla decarbonizzazione di una parte significativa del trasporto pubblico locale.

In modo sinergico e complementare si inserisce il progetto SerraHydrogenValle che estende il progetto H2iseO e mira a sviluppare, nell'area di competenza di MISE, la prima rete autostradale di rifornimento di idrogeno in Italia attraverso la creazione di un corridoio autostradale con 5 stazioni di rifornimento di idrogeno.

Ad un anno dall'avvio dei lavori, procedono a pieno regime le attività di realizzazione del nuovo collegamento ferroviario tra il Terminal 2 dell'aeroporto di Milano Malpensa e la linea ferroviaria del Sempione. Un'opera infrastrutturale molto importante, in grado di ampliare il bacino d'utenza dell'aeroporto e garantire un efficace e rapido collegamento fra l'aeroporto e la città di Milano, riducendo i tempi e migliorando la sostenibilità del viaggio.

Tutte le attività sopra menzionate sono in linea con gli obiettivi prefissati nel nostro Piano Strategico 2021-2025. Un ulteriore rafforzamento degli obiettivi ambientali del Piano è stato dato dall'acquisto dell'80% di Viridis Energia S.p.A., produttore indipendente di energia elettrica.

L'entrata di FNM nel settore della produzione di energia rinnovabile incide ulteriormente sugli obiettivi ambientali del Piano che prevede investimenti in progetti energetici innovativi, permettendo al Gruppo di contribuire concretamente agli obiettivi dell'Agenda 2030 oltre che alla transizione energetica del Paese.

Andrea Gibelli
Presidente FNM S.p.A.



Introduzione del Vice Presidente

GRI 2-22

L'impegno che FNM assume nei confronti del territorio, dell'ambiente e delle persone è di grande rilevanza dal momento che contribuisce a definirne la *vision* strategica del Gruppo.

E questo un impegno che FNM, da sempre attenta alle politiche ESG (Environment, Social e Governance), si è assunta oramai da anni. Un impegno confermato e ampliato in questo Bilancio di Sostenibilità-DNF che racchiude una serie di novità che contribuiscono al raggiungimento degli obiettivi di decarbonizzazione e di *compliance* del sistema del trasporto e della mobilità. Tutto ciò si esplicita attraverso l'applicazione della nuova normativa sulla Tassonomia europea e del calcolo e valutazione dell'impatto della sostenibilità nell'intera catena del valore. Un lavoro puntuale di reperimento dei dati, della loro successiva rielaborazione e quindi rendicontazione delle emissioni indirette della catena di fornitura (Scope 3).

Con l'entrata in vigore della nuova Direttiva europea CSRD (Corporate Sustainability Reporting Directive), questi concetti sono ulteriormente ribaditi e considerati obbligatori. Già a partire dal 2024, infatti, dovranno essere applicati i nuovi standard europei, ESRS (Environmental Social Reporting Standards), che andranno a sostituire l'attuale rendicontazione basata sugli indicatori del GRI (Global Reporting Initiative).

In sostanza, il prossimo biennio sarà caratterizzato da una ulteriore e ancora più forte spinta verso politiche di sostenibilità e di governo degli ESG, da azioni concrete per raggiungere l'obiettivo, fondamentale e non rinviabile, "Net Zero" al 2050 che tutti i Paesi dell'UE e dell'ONU si sono prefissati.

Il Gruppo FNM da tempo ha intrapreso questa strada rappresentando un *case study* a cui molti fanno riferimento. Su questo percorso intendiamo continuare a fornire il nostro contributo alla salvaguardia del Pianeta.

Gianantonio Arnoldi
Vice Presidente FNM S.p.A.



Nota metodologica

GRI 2-1, 2-2, 2-3. 2-5, 2-6, 3-1, 3-2

Il presente documento rappresenta il settimo 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 2023 – 31 dicembre 2023.

Perimetro di reporting

Il Bilancio di Sostenibilità-DNF è stato redatto per 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 il medesimo del Bilancio Consolidato 2023 del Gruppo, così come il perimetro delle informazioni sociali e ambientali, a esclusione delle società che non hanno registrato impatti ambientali e sociali significativi nell’anno¹. Si evidenzia inoltre come, rispetto al 2022, si sia ragionevolmente ritenuto che la società **FNMPAY**, a seguito dello sviluppo delle attività nell’ambito dei servizi di pagamento digitali e alla messa in esercizio della piattaforma, abbia generato impatti ESG, rientrando così nel presente perimetro di reporting 2023.

Al fine di procedere alla razionalizzazione della propria operatività nell’ambito dei servizi di trasporto pubblico su autobus si segnala che in data 31 marzo 2023, adempite le obbligazioni di cui al contratto preliminare sottoscritto in data 7 dicembre 2022, è stata perfezionata l’operazione di cessione della partecipazione detenuta dal Gruppo in **La Linea S.p.A.**, che ha determinato altresì la dismissione della partecipazione detenuta indirettamente in **Martini Bus S.r.l.** Pertanto, il perimetro del presente Bilancio non considera i dati delle suddette società, a seguito della loro cessione a decorrere dal 16 gennaio 2023, secondo le modalità descritte nella Relazione Finanziaria Annuale 2022.

Inoltre, al fine di assicurare una comprensione più ampia dell’attività di impresa, del proprio andamento, dei risultati e dell’impatto dalla stessa prodotto (rif. Art. 4 del D.Lgs 254/2016), alcune delle informazioni sociali e ambientali della società Trenord S.r.l. (di seguito anche “Trenord”) sono presentate in modo separato e sempre identificabile, sebbene la Società sia 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.

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 160-169 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 condotta nel 2022 e riconfermata dal Comitato Responsabilità Sociale ed Etica il 29 novembre 2023. Per soddisfare al meglio le esigenze di

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, FNM Power S.r.l. e MALPENSA DISTRIPARK S.r.l. Quest’ultime, in considerazione della fase iniziale dello sviluppo delle attività, non generano impatti sociali e ambientali.

comunicazione esterna a Stakeholder e investitori, sono stati inclusi indicatori e informazioni utili al soddisfacimento delle richieste dalle agenzie di rating. In coerenza con gli anni precedenti, il Bilancio di Sostenibilità-DNF si ispira 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 proprie attività economiche eleggibili e allineate ai primi 2 obiettivi ambientali (Mitigazione e adattamento al cambiamento climatico) ai sensi del Regolamento stesso, ed estendendo la valutazione dell'eleggibilità anche ai restanti 4 (Uso sostenibile e protezione delle risorse idriche e marine, Transizione verso un'economia circolare, Prevenzione e controllo dell'inquinamento, Protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi).

Nell'ambito del processo di rendicontazione dei gas climalteranti emessi nello svolgimento delle attività di business, nel 2023 il **Gruppo FNM** ha rafforzato il proprio impegno ampliando la rendicontazione a tutte le categorie legate alle attività lungo la catena del valore (Scope 3) identificate attraverso un'analisi di significatività. Tale sforzo ha permesso al **Gruppo FNM** di rendicontare 4 categorie in più, rispetto alle 4 categorie già rendicontate nell'anno 2022.

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 2022 o espressamente indicate nel testo o in nota.

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

Il Bilancio di Sostenibilità-DNF viene approvato dal C.d.A. **FNM S.p.A.** congiuntamente al Bilancio Consolidato in data 12 marzo 2024.

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.

Come previsto dalla normativa applicabile l'esame limitato svolto dalla società di revisione non si estende alle informazioni fornite ai sensi del Regolamento Tassonomia.

Si evidenzia inoltre che la quantificazione degli impatti economici, sociali e ambientali calcolati sulla base del modello del True Value e i relativi risultati non sono soggetti ad esame limitato da parte della società di revisione.

1. Il Gruppo FNM: identità

1.1 Principali Highlights

A seguire si riportano i principali highlights commentati in dettaglio nei capitoli successivi.

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

- Piano Strategico 2021-25: il 31% dei KPI è raggiunto
- ESG Risk Rating di Sustainalytics: 6,6, in miglioramento rispetto al 2022, tra le prime 40 società top rated a livello mondiale e al 5° posto nel settore delle infrastrutture di trasporto

IL MODELLO DI GOVERNANCE DEL GRUPPO

- Adozione della Politica per la Sostenibilità e della Politica per la Sostenibilità Ambientale di Gruppo
- Classifica Integrated Governance Index 2023: 5° posto fra le società "extra prime 100"
- Corso e-learning CSR a tutte le società del Gruppo: oltre l'80% di completamento

IL SISTEMA DI GESTIONE DEI RISCHI

- Società del Gruppo con certificazione ISO 37001: 90%
- MISE: ottenimento della Certificazione ISO 14001 Sistema di Gestione Ambientale
- Risk Register: 171 scenari di rischio mappati in ambito ESG

IL CAPITALE FINANZIARIO

- Valore economico distribuito: 617,9 milioni di euro (+11,5% rispetto al 2022)
- Tassonomia: 6 obiettivi analizzati, 48 attività selezionate, 16 attività ammissibili e 1 attività allineata
- Procedimenti di gara di FNM avviati e soggetti al rispetto dei criteri ESG: 81% (+7% rispetto al 2022)

IL CAPITALE PRODUTTIVO E INTELLETTUALE

- Autostrade: 184,9 km di rete in concessione e 19 aree di servizio
- Ro.S.Co. & Services: 98 treni di proprietà e 4 in leasing
- Infrastruttura ferroviaria:
 - 125 impianti (stazioni) gestiti di cui 116 a servizio viaggiatori
 - 112 stazioni accessibili (+1,8% rispetto al 2022)
 - 58 treni consegnati per un totale di 144 convogli
 - terminal intermodale di Sacconago/Busto Arsizio: circa 48.000 mq di cui il 74% di area intermodale
- Mobilità passeggeri su gomma:
 - 76 autobus entrati in servizio di cui 11 elettrici (+9% rispetto al 2022) per un totale di 723 autobus per TPL (+3% rispetto al 2022)
 - 370 auto car sharing elettriche (97% della flotta totale, + 2% rispetto al 2022)

IL CAPITALE UMANO E RELAZIONALE

- Organico totale: 2.635
- Management (dirigenti e quadri) donne in FNM S.p.A.: 44,8% (+2% rispetto al 2022)
- Dipendenti a tempo indeterminato: 98,6%
- Ore di formazione erogate: 56.565 (21,5 pro-capite)
- Indice di soddisfazione del servizio:
 - Mobilità passeggeri su gomma
 - FNM Autoservizi 95%
 - ATV 7,2/10
 - E-Vai 84,5%
 - Autostrade: 7/10 (il questionario include temi di interesse ESG legati a rumore e fonti rinnovabili)
- Eventi dedicati alla mobilità, transizione energetica e rigenerazione urbana promossi da FNM: 41

IL CAPITALE NATURALE

- Energia elettrica da fonti rinnovabili per consumi corporate e per i servizi lungo l'infrastruttura gestita dal Gruppo: 69% (+5% rispetto al 2022)
- Emissioni Scope 1 (tCO₂eq): -13% rispetto al 2022
- Emissioni Scope 2 (tCO₂eq) [market based]: -17% rispetto 2022

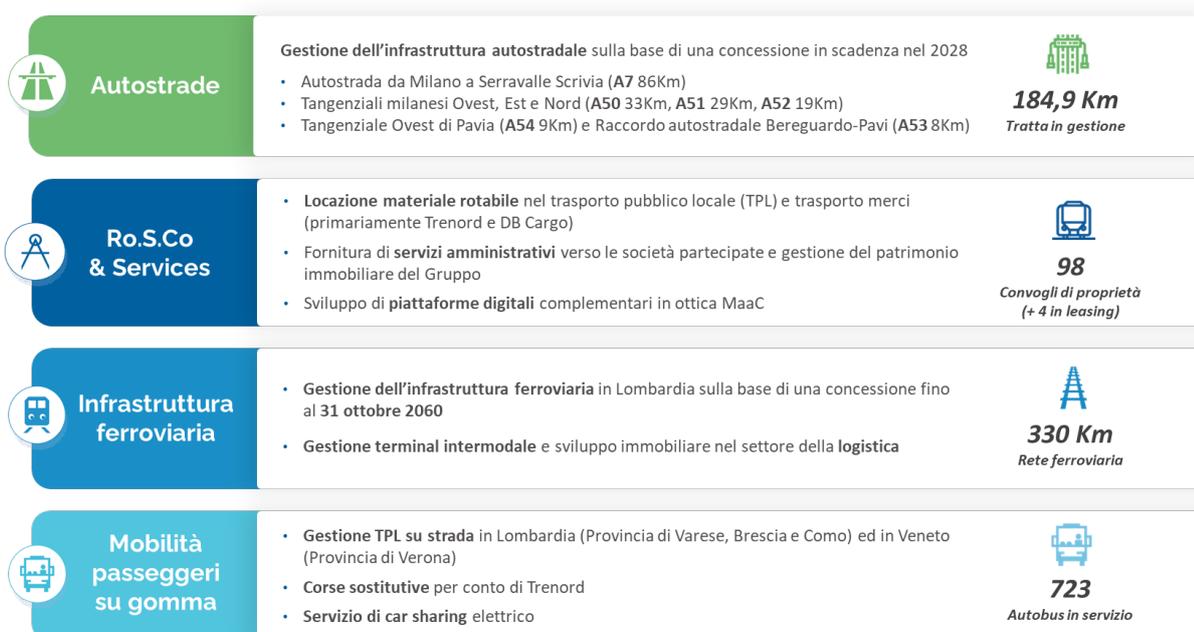
- Emissioni Scope 3:
 - ampliamento della rendicontazione a 8 categorie
 - segment responsabili delle maggiori esposizioni:
 - Infrastruttura ferroviaria: 193.527 tonnellate di CO₂e (41% del totale)
 - Ro.S.Co & Services: 234.547 tonnellate di CO₂e (49% del totale)
- Rifiuti prodotti: -53% rispetto al 2022

1.2 Gruppo FNM e la sua storia

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

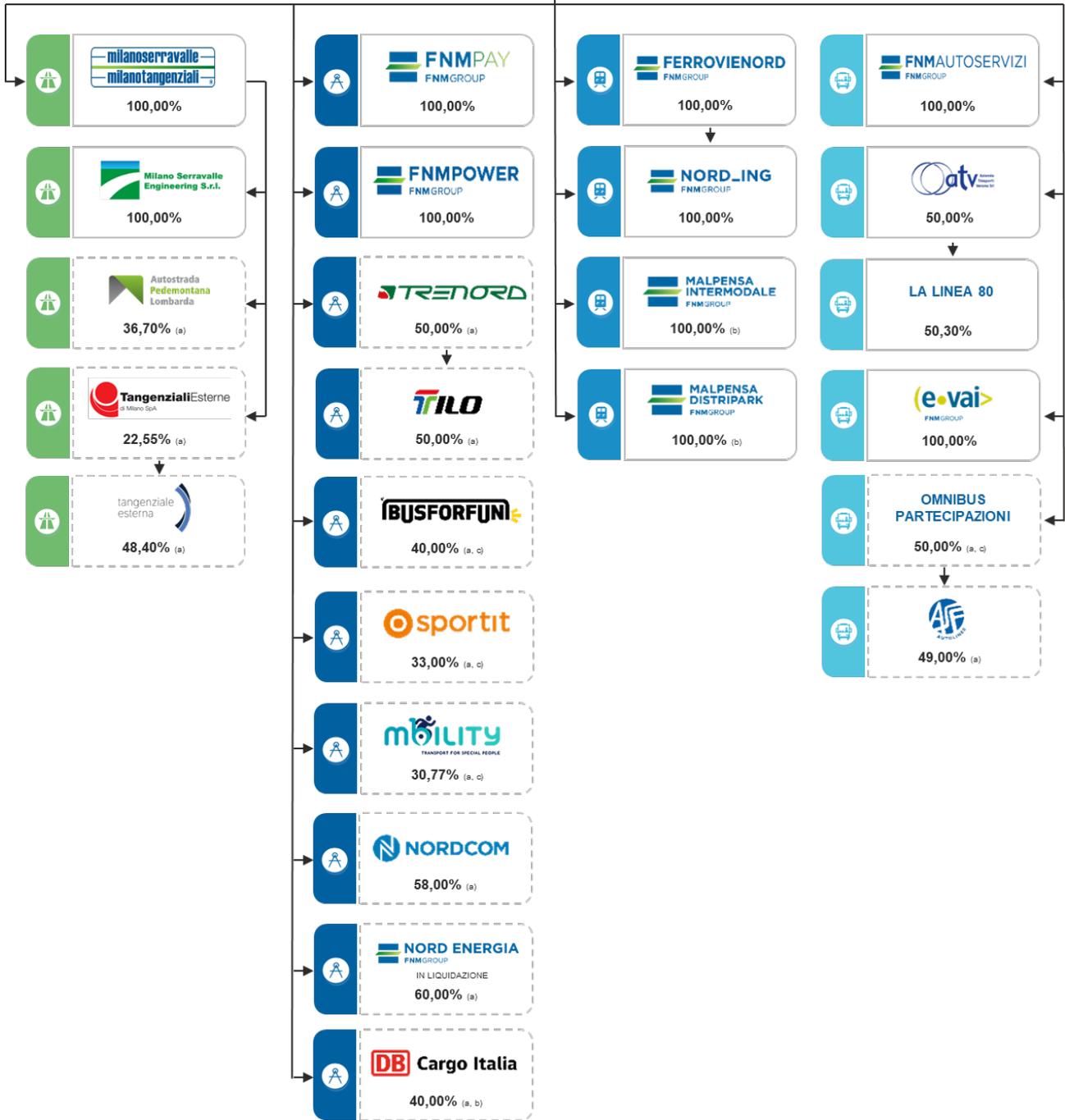
FNM è il principale Gruppo integrato nella mobilità sostenibile in Lombardia. Rappresenta il primo polo in Italia che unisce la gestione delle infrastrutture ferroviarie alla mobilità su gomma e alla gestione delle infrastrutture autostradali con l'obiettivo di proporre un modello innovativo di governo della domanda e dell'offerta di mobilità, improntato alla ottimizzazione dei flussi e alla sostenibilità ambientale ed economica². È uno dei principali operatori 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.

Il Gruppo FNM opera in quattro segmenti:



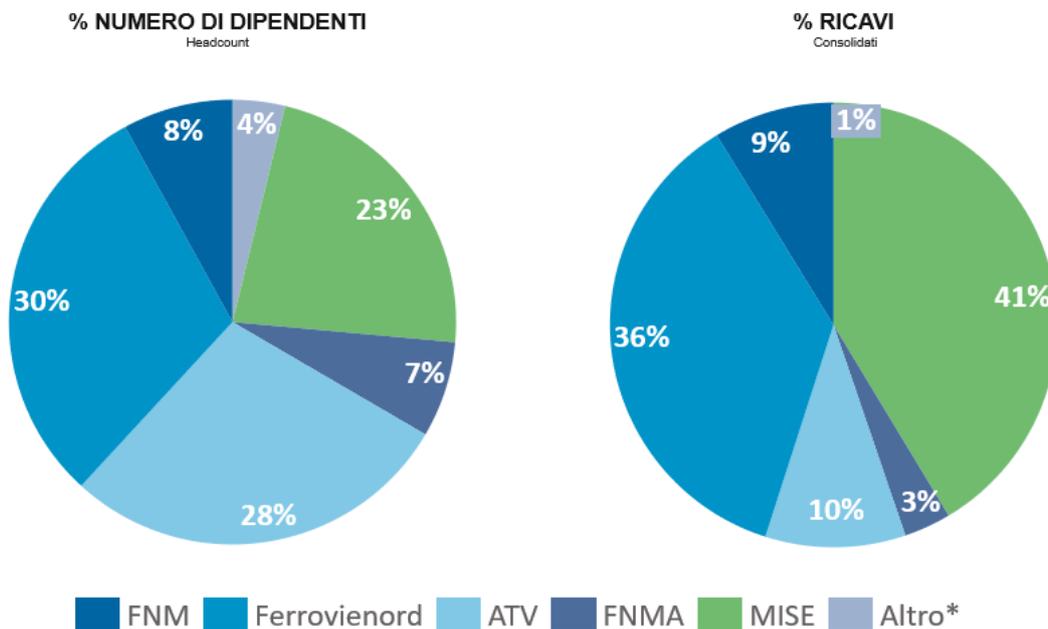
A ciascun segmento sono riconducibili le partecipazioni di controllo o partecipazioni in società sottoposte a controllo congiunto e collegate evidenziate nello schema di seguito.

² Si rimanda alla Nota Metodologica per il trattamento dei dati e le informazioni di Trenord.



- (a) Società collegate e/o sottoposte a controllo consolidate con il metodo del patrimonio netto ai fini del Bilancio Finanziario.
- (b) Società operanti nel settore del trasporto merci e logistica, ad oggi incluse rispettivamente nel segmento Ro.S.Co. & Services e Infrastruttura ferroviaria.
- (c) Società operante nella mobilità passeggeri su gomma ma considerata nel segmento Ro.S.Co. & Services ai fini della preparazione del Bilancio Finanziario.

Per maggiori informazioni relativamente al perimetro delle società operative controllate, il diagramma che segue riporta la materialità relativa delle singole società in forma di incidenza rispetto al numero dei dipendenti e dei ricavi al 31.12.2023:



* Include le Società Nord_ING, MISE Engineering, E-Vai, Malpensa Intermodale, Malpensa Distripark, La Linea 80, FNMPAY, FNMPOWER.

1.3 Mission, vision e valori

GRI 2-23

Dal 1877 il **Gruppo FNM** è proiettato verso il futuro mettendo sempre al centro delle proprie attività 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.

2. La strategia del Gruppo FNM

2.1 Contesto e sfide della sostenibilità

Secondo l'Istituto Superiore di formazione e ricerca per il trasporto, il settore della mobilità in Italia mostra una significativa ripresa attestato dai circa 100 milioni di spostamenti giornalieri nel 2023, avvicinandosi ai livelli pre-pandemici. Il monitoraggio del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti indica un recupero sostanziale, soprattutto per quanto concerne il trasporto ferroviario nella media e lunga percorrenza. La domanda di mobilità mostra segnali positivi con un tasso di mobilità generale che nel 2022 ha raggiunto l'80,5% rispetto al 69% del 2020. Di contro, il trasporto regionale ha segnato una ripresa più lenta, con divari ancora significativi rispetto al 2019 (-10/20%)³.

In questo contesto di ripresa, la sfida principale per gli operatori come il **Gruppo FNM** è quella di garantire un trasporto sostenibile, sicuro, efficiente, moderno e integrato, migliorando la qualità della vita dei cittadini e promuovendo l'equilibrio tra lavoro e vita privata, attraverso l'integrazione del trasporto intermodale e la relativa sensibilizzazione nei confronti degli stakeholder.

Il contesto geopolitico sfavorevole ha tuttavia generato considerevoli impatti economici e sociali, aumentando le difficoltà di approvvigionamento con frequenti ritardi nella catena di fornitura, sia di materie prime utili all'esecuzione dei lavori sulle reti ferroviarie e autostradali, sia nell'ammodernamento della flotta. 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.

LA TRANSIZIONE ENERGETICA

Di fronte alle incertezze del mercato energetico globale, la Commissione Europea ha introdotto il Piano REPowerEU, un'articolata strategia che contempla interventi finanziari e legislativi volti a ridurre la dipendenza dai combustibili fossili russi, consolidando così la resilienza del sistema energetico europeo. Tra le misure immediate figura la necessità di instaurare collaborazioni energetiche con partner affidabili e la prospettiva di una futura cooperazione incentrata su fonti di gas rinnovabili e a basse emissioni.

In tale contesto, l'efficienza energetica, particolarmente nel trasporto pubblico, assume crescente rilevanza come componente chiave nella transizione energetica e nella promozione della mobilità sostenibile. I trasporti rappresentano difatti un settore strategico, senza il cui contributo non sarà possibile rispettare gli impegni assunti in sede internazionale ed Europea. Il settore trasporti consuma circa un terzo di tutta l'energia finale nell'UE (proveniente in larga misura dal petrolio) ed è responsabile 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.

La transizione energetica rappresenta un processo di trasformazione del mix di fonti primarie di energia, che mira a sostituire le fonti fossili ad alta emissione di carbonio con fonti rinnovabili a basse o zero emissioni. Tale transizione non solo impatta i processi economici e produttivi, ma coinvolge anche gli stili di vita e i modelli sociali.

³ Fonte: "20° Rapporto sulla mobilità degli italiani", ISFORT

La lotta contro i cambiamenti climatici è ad oggi tra le priorità dell'agenda politica internazionale e gli obiettivi dell'Accordo di Parigi e del Green Deal europeo riflettono questa priorità. Il Pacchetto climatico "Fit for 55%" dell'Unione Europea, con l'obiettivo di ridurre le emissioni del 55% entro il 2030, rappresenta infatti un passo significativo verso la neutralità climatica entro il 2050.

A novembre 2023, si è tenuta a Dubai la ventottesima Conferenza delle Nazioni Unite sul Clima (COP28), dove è stata confermata la decisione di istituire e rendere operativo un fondo (gestito dalla Banca Mondiale) per danni e perdite finanziarie dovute ai sempre più frequenti disastri ambientali legati al cambiamento climatico. La Conferenza si è posta obiettivi fondamentali negli ambiti della mitigazione, adattamento, finanziamenti e bilancio globale⁴. Le parti hanno concordato un quadro per un obiettivo globale di adattamento e hanno sottolineato l'importanza di garantire finanziamenti adeguati all'implementazione di tali iniziative. Per la prima volta il trasporto pubblico è stato riconosciuto come specifico settore all'interno dei principali accordi raggiunti.

Durante la COP28, inoltre, è emerso come tema chiave il ruolo dell'idrogeno verde nella transizione verso un'economia globale meno dipendente dai combustibili fossili. Per la prima volta, infatti, il testo finale menziona esplicitamente l'idrogeno come strumento per facilitare la riduzione delle emissioni di CO₂.

A livello nazionale, il Dispositivo per la Ripresa e la Resilienza, strumento chiave di finanziamento al centro dell'iniziativa NextGenerationEU, insieme al Fondo complementare istituito mediante il Decreto Legge n.59 del 6 maggio 2021, ha facilitato il finanziamento del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza denominato "Italia Domani", elaborato dal Governo Italiano. Tra le principali innovazioni riguardanti l'attuazione del PNRR, con particolare riferimento al settore dei trasporti, assumono notevole rilevanza gli investimenti mirati alla sperimentazione dell'idrogeno nel trasporto ferroviario e stradale, nell'ambito della Missione 2 "Rivoluzione verde e transizione ecologica".

Conformemente alla Strategia Europea sull'idrogeno, il PNRR destina consistenti finanziamenti sia alla produzione che all'utilizzo dell'idrogeno, con promettenti applicazioni nel settore dei trasporti.

INNOVAZIONE TECNOLOGICA

L'innovazione tecnologica è infatti vista come un "abilitatore necessario" per la transizione ecologica, con la digitalizzazione e l'automazione dei processi che giocano un ruolo chiave.

La transizione digitale offre opportunità attraverso tecnologie come l'Internet of Things, la realtà aumentata, i big data, le blockchain e l'intelligenza artificiale, migliorando l'efficacia e l'efficienza della logistica, automatizzando processi e integrando sistemi. Tuttavia, è necessario regolare attentamente la transizione digitale per garantire la sicurezza, l'efficienza e l'equità.

MOBILITA' SOCIALE

Le interrelazioni tra il cambiamento climatico e le disparità sociali sono al centro del dibattito internazionale, evidenziando come i più poveri subiscano gli impatti più violenti di tale fenomeno. Il Dipartimento "Economic and Social Affairs" delle Nazioni Unite ha condotto un'analisi approfondita della connessione esistente tra le variazioni climatiche e le disparità sociali. L'interazione è caratterizzata da un circolo vizioso, tale per cui un iniziale stato di disuguaglianza

⁴ Durante la COP 28 è stato realizzato il primo bilancio globale nel quadro dell'accordo di Parigi, che ha misurato i progressi compiuti verso il conseguimento degli obiettivi climatici stabiliti dall'accordo.

determina che i gruppi più svantaggiati subiscano in modo sproporzionato gli effetti negativi del cambiamento climatico, portando ad uno stato successivo di disuguaglianza ancor più elevato⁵.

È proprio in questo scenario che si inserisce la pubblicazione del "The Global Risks Report 2024" del World Economic Forum. Secondo l'analisi svolta dall'organizzazione internazionale, i disastri naturali e gli eventi climatici si classificano al secondo posto tra i rischi più gravi da affrontare a livello globale nei prossimi due anni, con impatti sproporzionati sui Paesi a basso e medio reddito, in particolare nelle zone costiere dell'America Latina, dell'Africa e del Sudest asiatico⁶.

La limitata accessibilità dei veicoli a zero emissioni a breve termine per tutti i cittadini, non solo in Europa ma anche nei Paesi in via di sviluppo, rappresenta infatti una delle principali criticità. Secondo SuM4All (Sustainable Mobility for All), infatti, nei Paesi a basso reddito i costi aggiuntivi per veicoli elettrici sono proibitivi, rappresentando una spesa extra dal 20% al 50% rispetto ai veicoli a combustione interna. La sfida che si pone è dunque quella di rendere la transizione energetica dei trasporti sostenibile ed inclusiva da un punto di vista sociale.

Con particolare riferimento al settore dei trasporti, le proposte del Parlamento Europeo e del Consiglio mirano a rafforzare i livelli di prestazione in termini di emissioni di CO₂ per nuove autovetture e veicoli commerciali leggeri. Gli obiettivi concordati prevedono una riduzione del 55% delle emissioni di CO₂ 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 una rete di ricarica affidabile, l'aggiornamento del Regolamento sull'infrastruttura per i combustibili alternativi richiederà agli Stati membri di installare punti di ricarica regolari sulle autostrade principali: ogni 60 km per la ricarica di veicoli elettrici e ogni 150 km per il rifornimento di idrogeno. Tali iniziative, orientate al potenziamento della sostenibilità ambientale del settore dei trasporti, avranno considerevoli ripercussioni sul versante della sostenibilità sociale.

EVOLUZIONE DEL CONTESTO NORMATIVO

In questo scenario di transizione, anche il consolidato processo di rendicontazione del **Gruppo FNM** è ora rivolto a nuove sfide dettate da un panorama normativo in continua evoluzione.

Il 16 dicembre 2022 è stata pubblicata in gazzetta ufficiale la Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD), con l'obiettivo di rafforzare ed estendere l'ambito dei requisiti di reporting di sostenibilità, come attualmente previsto dalla Direttiva sull'Informativa Non Finanziaria (NFRD) Dir. 2014/95/UE. La Direttiva (CSRD) fa parte del pacchetto di Finanza sostenibile dell'UE e contribuisce a estendere e attuare il Green Deal europeo.

L'obiettivo della CSRD è quello di garantire la disclosure di informazioni su rischi, opportunità, politiche, impatti, target e performance di sostenibilità, incentivando la correlazione tra informazioni finanziarie con quelle di sostenibilità.

La CSRD comporterà un significativo aumento del numero di società soggette agli obblighi di rendicontazione sulla sostenibilità: mentre l'attuale NFRD si applica a circa 11.700 società e gruppi in tutta l'UE, è previsto che la CSRD incrementi questo numero a circa 49.000 società.

⁵ Nazrul Islam S. e Winkel J., Climate Change and Social Inequality, Department of Economic & Social Affairs, United Nations, ottobre 2017, New York

⁶ World Economic Forum, The Global Risks Report 2024, 18th Edition, Insight Report, Geneva, 2024.

Il **Gruppo FNM** dovrà applicare i requisiti della nuova Direttiva relativamente all'anno fiscale 2024, con l'obbligo di rendicontazione di sostenibilità dal 2025. Questa obbligazione si applica al Gruppo FNM in quanto ente di interesse pubblico che supera precise soglie⁷ nell'ambito del numero medio di dipendenti, stato patrimoniale e ricavi netti, alla data di chiusura del bilancio su base consolidata.

Per far fronte e conformarsi al nuovo contesto normativo, il Gruppo ha predisposto specifiche progettualità preparatorie e propedeutiche all'adempimento degli obblighi imposti dalla nuova direttiva, che non si riflettono nel presente documento. Nello specifico, il Gruppo FNM ha avviato un'analisi che approfondisce i requisiti normativi di rendicontazione degli ambiti di sostenibilità previsti dalla CSRD e dai relativi standard di rendicontazione ESRS definiti dall'EFRAG, valutandone l'impatto, nonché le informazioni attualmente rendicontate nel presente Bilancio di Sostenibilità – DNF, al fine di identificare eventuali gap di informativa. Le attività sono finalizzate all'elaborazione di piani d'azione e iniziative volte a colmare i gap emersi, tenendo in considerazione i requisiti normativi e le best practice in termini di processo di raccolta dati e disponibilità degli stessi (coerenza, qualità).

⁷ Supera: i) un numero medio di dipendenti pari a 500; ii) una delle due seguenti soglie: uno stato patrimoniale superiore a 25 milioni di euro o ricavi netti superiori a 50 milioni di euro.

2.2 Piano Strategico 2021-25

Il Consiglio di Amministrazione di **FNM S.p.A.** ha approvato il Piano Strategico 2021-2025 del Gruppo il 16 settembre 2021, basandosi sulle linee guida del 20 novembre 2020. Questo piano posiziona il Gruppo come operatore integrato di mobilità sostenibile, guidato dai principi ESG. Contribuendo a 10 dei 17 Obiettivi di Sviluppo Sostenibile dell'Agenda 2030 ONU, dimostra l'integrazione crescente di fattori ESG nelle strategie e nella gestione del Gruppo.

Il Piano individua indicatori chiave con obiettivi precisi al 2025 per tutti i **segmenti di business** (Infrastruttura ferroviaria, Ro.S.Co. & Service, Mobilità passeggeri su gomma e Autostrade) ed 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 sottolineando la responsabilità ambientale e sociale come 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.

Obiettivi chiave del Piano Strategico includono la riduzione del 35% dell'intensità delle emissioni di CO₂ (emissioni di CO₂ per unità di valore aggiunto) entro il 2025 e l'utilizzo del 100% di energia elettrica da fonti rinnovabili per i consumi corporate e per i servizi lungo l'infrastruttura gestita dal Gruppo, grazie anche all'introduzione dei treni a idrogeno nell'ambito del progetto H2iseO per la decarbonizzazione della Valcamonica.

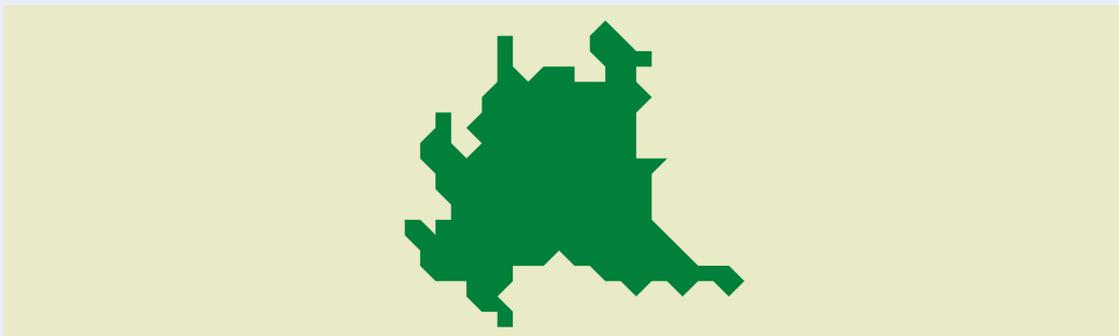
Il Piano di Sostenibilità si focalizza sull'attrazione, valorizzazione e benessere dei lavoratori avendo cura di promuovere un miglioramento continuo del Sistema di gestione in ambito salute e sicurezza, supportando allo stesso tempo iniziative di welfare e lavoro agile in linea con le aspettative espresse, oltre ad 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 aziendali e la gestione di una struttura finanziaria solida consentiranno al Gruppo FNM di ottenere una crescita sostenibile. Per raggiungere gli obiettivi di sostenibilità e partecipare attivamente alla transizione energetica, FNM prevede investimenti di circa 850 milioni di Euro tra il 2021 e il 2025, con la possibilità di sostenere lo sviluppo attraverso strumenti di finanza sostenibile emessi nel programma EMTN (Euro Medium Term Note Programme – EMTN) costituito nel settembre 2021.

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



I 4 pilastri

 Mobilità	 Flotte	 Infrastrutture	 Persone/ Comunità
<p>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.</p>	<p>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).</p>	<p>Gestione e sviluppo della rete su ferro, delle stazioni e dei nodi di interscambio, consolidamento nel business delle infrastrutture autostradali, sviluppo dei terminal logistici.</p>	<p>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.</p>
			

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.

Di seguito è riportato lo stato avanzamento dei KPI di Piano con evidenza dello status di raggiungimento rispetto all'obiettivo fissato al 2025. A fine 2023 il 31% dei KPI è raggiunto e i restanti indicatori sono in linea rispetto alle prospettive da Piano.

PIANO STRATEGICO 2021-25							
	OBIETTIVO	METRICA	TARGET 2025	2023	2022	Status di raggiungimento	OUTCOME
Mobilità	Ingresso nel business autostradale	● Veicoli-km percorsi in autostrada/anno	3.1 mld vkm	3.2 mld vkm	3.0 mld vkm	RAGGIUNTO	
	Rafforzamento del TPL gomma	● Passeggeri trasportati dai servizi bus TPL/ anno	80 mln kpax	69.9 mln pax	59 mln pax	PARZIALMENTE RAGGIUNTO	
	Centralità TPL su ferro	● Passeggeri trasportati da Trenord/anno	>180 mln pax	189 mln pax	151 mln pax	RAGGIUNTO	
	Mobilità integrata e ultimo miglio	● Noleggi car sharing (ore/anno)	250.000	247.505	286.428	PARZIALMENTE RAGGIUNTO	
Infrastrutture	Rete su ferro, nodi e stazioni	● Investimenti gestiti sull'infrastruttura ferroviaria e per il rinnovamento delle stazioni	~ 700 mln Euro (cum. 21-25)	284,8 mln € (cum 21-23) di cui 128,8 mln € nel 2023	121 mln € (cum. 21-22) di cui 63 mln nel 2022	PARZIALMENTE RAGGIUNTO	
	Rete su ferro, nodi e stazioni	● Aree interessate da progetti di rigenerazione urbana (Progetto FILI)	2 mln m ²	86.000 m ²	22.000 m ²	IN FASE PRELIMINARE	
Flotte	Centralità della Ro.S.Co. per il settore ferroviario	● Nuovi treni elettrici e a idrogeno messi in servizio	22 (cum. 21-25) [cui aggiungere 4 treni in corso di consegna e relativi a ordini precedenti]	13 (cum 21-23)	13 (cum 21-22), di cui 4 nuovi convogli TILO (elettrici)	PARZIALMENTE RAGGIUNTO	
	Flotte per il trasporto su gomma	● % della flotta di autobus a metano, idrogeno, elettrici o a gasolio Euro 6 e superiori	58%	56,3%	49,5%	PARZIALMENTE RAGGIUNTO	
		di cui elettrificati (incluso idrogeno)	13%	2%	3%		
Persone/ comunità	Mobility partner (MaaC)	● Comunità/progetti/ attrattori serviti in logica B2B e B2C; influenza trasversale tra Comunità	>15 (cum. 21-25)	16	8	RAGGIUNTO	

Innovazione e data management	Innovazione continua	● Risorse destinate a progetti di ricerca e sviluppo in ambito tecnologico e digitale	€ 11 mln (cum. 21-25)	€ 8,1 mln (cum 21-24)	€ 5,1 mln (cum 21-23)	PARZIALMENTE RAGGIUNTO
Efficienza energetica e riduzione delle emissioni	Riduzione dei consumi e delle emissioni	● Emissioni di CO ₂ Scope 1 e Scope 2 / ricavi	48 ton CO ₂ eq/M€	54,7 ton CO ₂ eq/M€	69,6 ton CO ₂ eq/M€ ⁸	PARZIALMENTE RAGGIUNTO
		● Utilizzo di energia elettrica da fonti rinnovabili consumi corporate e per i servizi lungo l'infrastruttura gestita dal Gruppo	100%	69%	64% ⁹	PARZIALMENTE RAGGIUNTO
Governance, etica e cultura della sostenibilità	Definizione degli MBO	● % dei dirigenti a cui sono stati assegnati obiettivi di sostenibilità	51%	100%	100%	RAGGIUNTO
	Gestione del rischio fiscale e Tax control framework	● Attivazione e mantenimento di un presidio di trasparenza e gestione del rischio fiscale	Entro metà 2022	Predisposto la Tax Strategy e il Tax Compliance Model, in attesa dei decreti attuativi ¹⁰	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"	PARZIALMENTE RAGGIUNTO
	Cultura aziendale	● Attivazione del tool whistleblowing	Entro 2022	Tool attivo dal 2023. Tool compliant alle previsioni del DI 24/2023 (Decreto whistleblowing)	Progettato e finalizzato il tool per web, mentre l'attivazione è in programma per il primo trimestre 2023	RAGGIUNTO
	Governance e gestione del rischio	● Introduzione del Business Continuity Plan	Entro 2025	Progettazione in corso. Concluso progetto di gestione della comunicazione in caso di crisi. Avviato progetto di supply chain risk analysis sull'infrastruttura ferroviaria.	Redatto il Regolamento per la gestione della comunicazione in caso di crisi. Risultano in fase di progettazione le sessioni di informazione e formazione dedicate	PARZIALMENTE RAGGIUNTO (infrastruttura e autostrada)



⁸ L'indicatore per l'anno 2022 è stato riesposto a seguito di un affinamento nelle metodologie di calcolo delle emissioni di CO₂

⁹ Il dato è stato aggiornato a seguito di una più puntuale valorizzazione dell'energia da fonti rinnovabili

¹⁰ L'adesione su base volontaria all'istituto della "Cooperative compliance" è stata posticipata in attesa delle norme attuative della Delega Fiscale (Legge 9/08/2023 n. 11), che ha introdotto significative novità riguardanti il Regime. Nel corso del 2024 si definirà il perimetro di applicazione, i ruoli e le responsabilità

2.3 Gli indicatori chiave del business e il contributo agli Sustainable Development Goals

GRI 3-3

Come precedentemente evidenziato, il Piano Strategico 2021-25 orienta il Gruppo verso un ruolo centrale nell'ambito della mobilità sostenibile, indirizzando i processi aziendali e la selezione degli investimenti secondo i principi ESG.

Al cuore del processo di creazione di valore si trova il modello di business, sviluppato seguendo i principi dell'IR Framework. Le risorse sono considerate come capitali, rappresentando stock di valore che vengono incrementati, ridotti o trasformati dalle attività e dagli output dell'organizzazione. Il modello di business del **Gruppo FNM** considera l'utilizzo di capitali finanziari, produttivi, intellettuali, umani, relazionali e naturali. Tali capitali, in sinergia con un sistema di gestione dei rischi ESG ed un sistema di governance della sostenibilità, consentono al Gruppo di fornire servizi (output) e generare impatti (outcome) ambientali, sociali ed economici che riflettono direttamente il contributo del Gruppo agli obiettivi di sviluppo sostenibile delle Nazioni Unite.

Il modello di business deve infatti necessariamente tener conto delle principali tendenze attuali: la crisi energetica attuale, associata ai conflitti e ai rischi legati agli impatti climatici, quali siccità, incendi, perdita di biodiversità, scioglimento dei ghiacciai, inondazioni e aumento del livello del mare, richiede un riorientamento dei flussi finanziari verso investimenti sostenibili, favorendo una transizione verso soluzioni digitali e sostenibili.

Nel processo di creazione di valore, tutte le società del Gruppo giocano un ruolo trasversale, come illustrato nella seguente rappresentazione grafica, in cui vengono delineati gli elementi distinti in termini qualitativi, mentre i dettagli quantitativi relativi ai principali indicatori correlati sono trattati nei capitoli successivi del presente bilancio.

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 42,5%.

REPowerEU

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

World Economic Forum

Top Global Risk riconducibili ai fenomeni ambientali e sociali secondo il Global Risk Report 2024 (misinformazione e disinformazione, eventi climatici estremi, polarizzazione sociale, minacce informatiche, conflitti armati internazionali).

Tassonomia europea

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

CSRD

Ampliamento del perimetro di aziende coinvolte nella redazione dell'informativa di sostenibilità rispetto alla NFRD, alle quali viene imposto l'obbligo di limited assurance e l'utilizzo di un unico standard di rendicontazione (ESRS).

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 e Relazionale

Competenze umanistiche e manageriali
Integrità
Esperienza
Rapporti con enti e istituzioni
Rapporti con i sub-concessionari delle Aree di Servizio
Relazioni con gli altri stakeholder
Relazioni sindacali



Capitale Naturale

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

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 e Relazionale

Competenze specialistiche
Luogo di lavoro inclusivo, sicuro e attrattivo
Promozione e sviluppo del territorio
Partnership e collaborazioni
Soddisfazione dei clienti
Vantaggi e agevolazioni per i passeggeri



Capitale Naturale

Emissioni
Opere compensative
Rumore e vibrazioni



3. La sostenibilità in FNM

3.1 La Governance di Sostenibilità e la sua struttura

GRI 2-9, 2-12, 2-13, 2-14, 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. Il **Gruppo FNM** ha rafforzato il suo impegno nella Responsabilità Sociale d'Impresa, sviluppando un sistema di Governance in conformità con il nuovo Codice di Corporate Governance per assicurarne la conformità alla normativa vigente.¹¹

Le tematiche ESG, tra cui la strategia, gli impatti, i piani d'azione, gli obiettivi, i KPI di performance, e l'impianto documentale (procedure, regolamenti e politiche) sono affrontate e approvate durante le riunioni del Consiglio di Amministrazione. Inoltre, il CdA approva e monitora l'attuazione degli obiettivi del Piano Strategico 2021-2025 del Gruppo FNM, stabilisce un programma di finanziamento a sostegno del piano di investimenti sostenibili, ed approva l'analisi della materialità per la Dichiarazione Non Finanziaria – Bilancio di Sostenibilità.

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 Politica Corporate 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 sovrintendere il processo di redazione del Bilancio di Sostenibilità-DNF, approvandone l'analisi di materialità e, in generale, i contenuti prima dell'invio al Consiglio di Amministrazione. Inoltre, il Comitato revisiona e monitora lo stato di avanzamento del Piano Strategico 2021-2025 per quanto attiene gli aspetti di sostenibilità, e monitora le iniziative nazionali in materia di responsabilità ambientale e sociale e la relativa partecipazione da parte delle **Società del Gruppo FNM** al fine di consolidarne la reputazione. Infine, promuove la diffusione del Codice etico e di condotta e della Politica anticorruzione a tutti i destinatari, e ne propone l'aggiornamento al Consiglio di amministrazione, al fine di adeguarli all'evoluzione normativa e alle best practice nazionali e internazionali.

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. Il Comitato Rischi si riunisce nel corso dell'anno per discutere di tematiche di sostenibilità, presentare i risultati del risk management, nonché per affrontare i risultati dell'analisi di materialità.

COMITATO PER LA REMUNERAZIONE

Il Consiglio di amministrazione è inoltre affiancato dal Comitato per la remunerazione, che supporta il Consiglio nella redazione e aggiornamento della Politica di remunerazione. Il Comitato svolge anche funzioni propositive e consultive, tra cui la valutazione periodica dell'adeguatezza, della coerenza e dell'applicazione pratica della Politica retributiva. Questo documento prevede

¹¹ 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..

una distinzione tra componenti fisse e variabili della retribuzione e definisce obiettivi di performance finanziaria e non finanziaria chiari e completi per le funzioni esecutive del Gruppo, compresi obiettivi di sostenibilità e di cambiamento climatico.

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.

FUNZIONE CSR-SOSTENIBILITÀ

Istituita a gennaio 2017 ha l'obiettivo di sovrintendere e coordinare le politiche di CSR e Sostenibilità del Gruppo FNM in collaborazione con la Direzione Strategia e Sviluppo, responsabile anche della definizione delle linee guida strategiche in ambito ESG. 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. In particolare, la funzione:

- Definisce e gestisce il processo di reporting non finanziario, al fine di offrire una chiara rappresentazione degli impatti delle principali attività di business, integrando al contempo indicatori specifici delle agenzie internazionali di rating, monitorando i KPI di Sostenibilità del Piano Strategico 2025 e l'allineamento alle richieste del Reg. EU 2020/852 sulla Tassonomia per la finanza sostenibile;
- promuove azioni in tema di mobilità sostenibile, ambiente ed efficientamento energetico, attraverso il coordinamento del tavolo di lavoro permanente interno sulla rendicontazione delle performance ambientali (emissioni di GHG, indicatori del consumo di energia);
- 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.

Distribuzione della percentuale di completamento del corso Sviluppo sostenibile

Segmenti	% completamento
Autostrade	89%
Ro.S.Co. & Services	77%
Infrastruttura ferroviaria	78%
Mobilità passeggeri su gomma	85%
Totale Gruppo FNM	82%

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 organizzati corsi di formazione interni sui temi di CSR-Sostenibilità, mobilità sostenibile e ambiente con la distribuzione di un vademecum di buone pratiche in azienda. Nel corso del 2023 la Funzione CSR-Sostenibilità di FNM ha progettato e realizzato un corso online in e-learning dal titolo "Sviluppo sostenibile: l'evoluzione della sostenibilità e gli strumenti da adottare in azienda", dedicato al personale di FNM S.p.A. e di tutte le società del Gruppo nel perimetro della Dichiarazione Consolidata di Carattere Non Finanziario. Questo corso, avente il fine di sviluppare le competenze in materia di conoscenze, pratiche e comportamenti sostenibili per conciliare gli obiettivi economici con quelli ambientali, e sociali del Gruppo FNM e indirizzare le strategie di sostenibilità, è stato completato con successo da più dell'80% dei dipendenti invitati a partecipare.



FNM ha ottenuto il quinto posto fra le società "extra prime 100" nella classifica Integrated Governance Index 2023, 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.

3.2 Le Politiche di Gruppo legate alla gestione delle tematiche ESG

GRI 2-24, 2-25

Definire chiare politiche aziendali è fondamentale per il Gruppo affinché tutte le funzioni aziendali siano consapevoli dei principi che ispirano il comportamento e le 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 proseguito il progetto "Roadmap policy" di Sostenibilità, finalizzato alla mappatura delle politiche a livello di Gruppo e all'individuazione dei gap esistenti, come testimoniato dalla formalizzazione della **Politica per la Sostenibilità Ambientale** e della **Politica per la Sostenibilità del Gruppo FNM**. Quest'ultima è stata adottata nel 2023 e stabilisce l'impegno per una gestione quanto più integrata degli impatti, rischi ed opportunità in ambito ESG e un connubio tra competitività, sostenibilità e responsabilità.

Al fine di soddisfare l'informativa addizionale richiesta dalla nuova direttiva CSRD, si prevede nel 2024 una progressiva ed eventuale integrazione delle politiche di Gruppo, attraverso una più ampia formalizzazione di alcuni aspetti ESG previsti dagli Standard ESRS.

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 monitoraggio e gestione dei rischi associati al cambiamento climatico, e di promozione dello sviluppo delle persone, nel rispetto dei principi di inclusività e diversità.

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, volti a ottimizzare i consumi di energia e migliorarne l'efficienza, creando nel contempo valore sociale per il territorio.

Politica in materia di Diversità

Obiettivi → FNM ha adottato la Politica in materia di Diversità in relazione alla composizione del Consiglio di Amministrazione¹² 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. La diversità, espressa altresì a livello di genere, si concretizza, ad esempio, nell'inclusione di donne che ricoprono ruoli di direzione direttamente subordinati al CEO.

Politica di Remunerazione

Obiettivi → Attraverso la Politica di Remunerazione¹³ 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. Queste includono la remunerazione variabile, correlata a chiari e oggettivamente misurabili obiettivi di performance di natura finanziaria e non finanziaria (MBO¹⁴ e LTI¹⁵).

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, attraverso l'identificazione di regole di comportamento, misure e presidi per la prevenzione del rischio, conformemente al principio di "tolleranza zero" della corruzione, che garantisce il rispetto delle Leggi Anticorruzione e della cultura dell'integrità.

Regolamento Gestione dei Conflitti di Interesse

Obiettivi → Il Regolamento definisce il quadro di riferimento per la prevenzione e la gestione delle situazioni di conflitto di interessi che possono coinvolgere gli amministratori, i componenti del Collegio Sindacale e degli Organismi di Vigilanza e tutti i dipendenti. Tutti i destinatari hanno l'obbligo di evitare che gli interessi personali e/o familiari possano essere di pregiudizio a quelli delle società, di rendere note le situazioni di potenziale o effettivo conflitto di interesse che li riguardano e agire in modo trasparente, con correttezza e onestà, salvaguardando gli interessi del Gruppo.

Politica di salute e sicurezza

Obiettivi → Tale politica definisce misure e procedure per garantire elevate performance in materia di salute e sicurezza del lavoro all'interno e all'esterno del contesto lavorativo. In tal senso, il documento si configura come una guida ed un impegno concreto del Gruppo nei confronti di questo tema. La politica si traduce in una maggiore attenzione alla gestione dei rischi, alla pianificazione di piani di mitigazione, nonché alla continua implementazione di attività di sensibilizzazione e formazione dei lavoratori.

¹² 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.

¹³ Esaminata e approvata nel C.d.A. di FNM S.p.A. nella seduta del 15 marzo 2023

¹⁴ Management by Objectives: approccio manageriale che si basa sulla definizione di obiettivi specifici e misurabili che devono essere raggiunti entro un determinato periodo di tempo

¹⁵ Long-Term Incentive: componente della retribuzione per incentivare e premiare dirigenti e altri dipendenti chiave nel lungo periodo, spesso legata al raggiungimento di obiettivi di performance a lungo termine

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.

Politica di gestione del dialogo con gli azionisti e i soggetti interessati

Obiettivi → In conformità al Principio IV e alla Raccomandazione n. 3 del Codice di Corporate Governance di Borsa Italiana, dell'Engagement Policy di FNM ha l'obiettivo di valorizzare e favorire il confronto tra la Società, la comunità finanziaria e i mercati attraverso la costruzione, il mantenimento e lo sviluppo di un rapporto costante, proattivo e di fiducia con gli Azionisti e i Soggetti Interessati, promuovendo attività di dialogo che aiutino ad allineare gli interessi di questi ultimi con quelli della Società, al fine di favorire la stabilità degli investimenti e il successo sostenibile della Società e del Gruppo nel medio/lungo periodo.

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 Operazioni Straordinarie (M&A)

Obiettivi → La procedura definisce per FNM, i ruoli, le responsabilità, le modalità operative e i livelli autorizzativi da rispettare per le operazioni di acquisizione e cessione di società o partecipazioni societarie e altresì altre operazioni straordinarie. Lo svolgimento delle attività include analisi di fattibilità, delle opportunità e due diligence anche con riferimento agli aspetti di sostenibilità ambientale e sociale.

Procedura operativa Redazione Bilancio di Sostenibilità-DNF

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

I sistemi di gestione e le certificazioni

Continua l'impegno del Gruppo FNM nell'attuazione, certificazione e mantenimento dei propri Sistemi di Gestione adottati volontariamente, con l'obiettivo di continuare a migliorare le prestazioni del Gruppo, utilizzando inoltre tali strumenti per rafforzare la gestione dei rischi nelle sue componenti "ambientale" e "salute e sicurezza sul lavoro".

La tabella successiva riporta, per le diverse società del Gruppo, gli ambiti di certificazione relativamente ai sistemi di gestione adottati:

	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								X
FERROVIENORD	X	X	X					X
FNM Autoservizi	X	X	X	X	X	X		X
E-Vai								X
NORD_ING	X		X					X
ATV	X	X	X			X	X	X
Malpensa Intermodale e Malpensa Distripark								X
Milano Serravalle-Milano Tangenziali (MISE)	X	X	X					X
Trenord	X	X						X

Livello di copertura:

% ricavi	91 %	91 %	91 %	3 %	3 %	13 %	10 %	100 %
% dipendenti	89 %	88 %	89 %	7 %	7 %	37 %	30 %	98 %

LEGENDA: SISTEMI DI GESTIONE CERTIFICATI

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

(*) FNMPAY non ha sistemi di certificazione al 31.12.2023

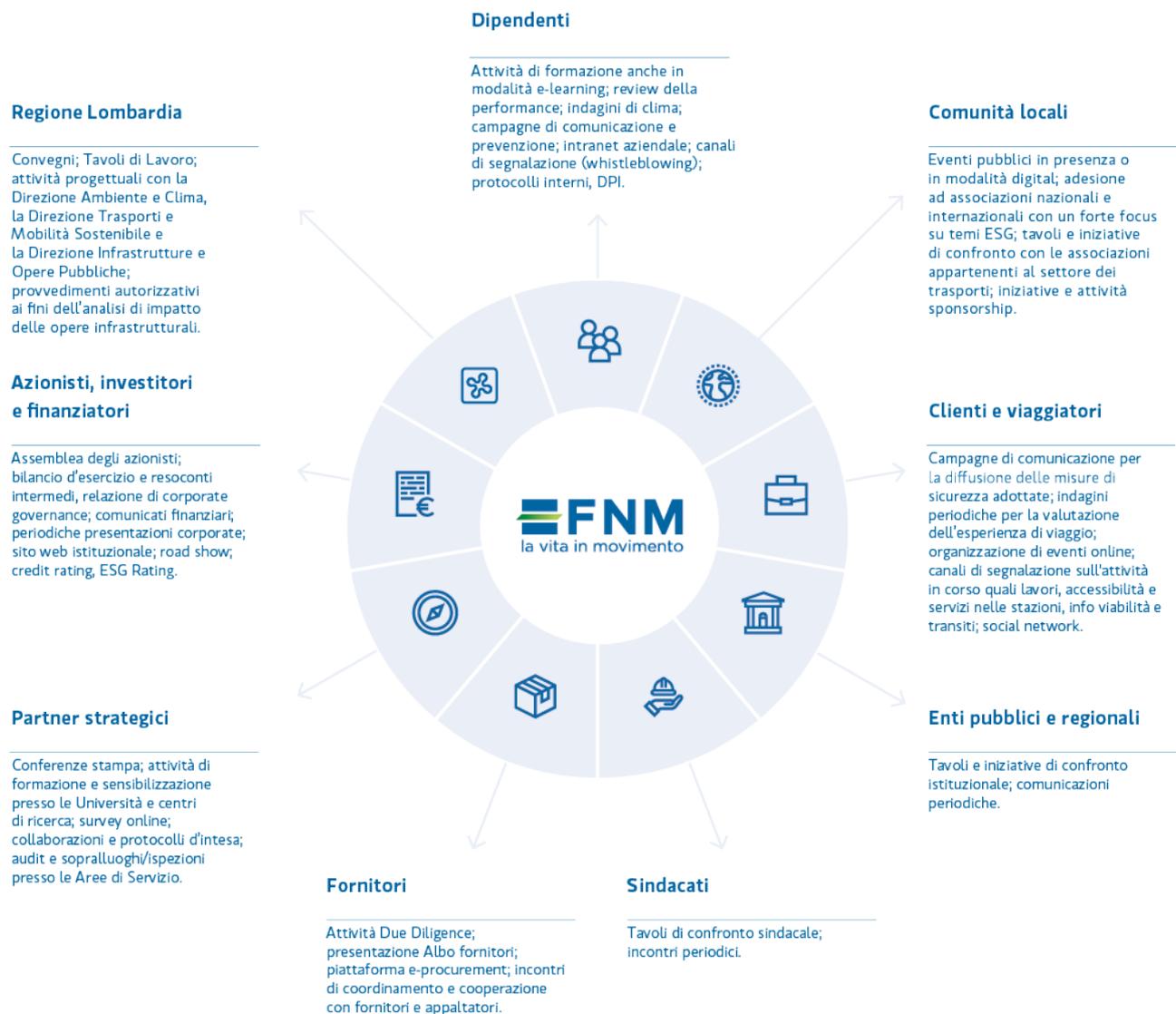
Tra le principali novità rispetto al 2022 nell'ambito dei sistemi di gestione e certificazioni, **MISE** ha ottenuto nel mese di gennaio 2023 la ISO 14001 per il Sistema di gestione ambientale e ha intrapreso il progetto di implementazione di un sistema di gestione anticorruzione secondo la norma UNI ISO 37001:2016, che porterà all'ottenimento della certificazione nel febbraio del 2024. Nel corso del 2023, inoltre, sono stati realizzati dalla società corsi per la qualificazione degli auditor interni di **MISE** per lo schema di certificazione Prevenzione della Corruzione ed è stata inserita una nuova risorsa per il potenziamento dell'Ufficio Sistemi di Gestione. Il responsabile dell'Ufficio Sistemi di Gestione è auditor certificato negli schemi Qualità, Salute e Sicurezza sul Lavoro, Ambiente, Energia e Prevenzione della Corruzione.

3.3 Stakeholder engagement

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

Il Gruppo FNM si impegna in un dialogo continuo e costruttivo con i propri stakeholder, coinvolgendo diverse categorie attraverso iniziative di engagement e di ascolto. Questo conferma il ruolo centrale del Gruppo come catalizzatore nell'agevolare la condivisione di idee e best practice, mirando a migliorare i servizi offerti alle comunità e la qualità della vita nei territori in cui opera.

Mapa degli stakeholder



In questi momenti di confronto, gli stakeholder hanno l'occasione di condividere la propria visione su diverse tematiche. Negli ultimi anni è stato infatti evidenziato il ruolo chiave del trasporto pubblico locale (TPL) nella mobilità urbana sostenibile che rappresenta un'alternativa responsabile agli spostamenti individuali, e offre benefici economici, sociali ed ambientali alle comunità. La maggior parte degli stakeholder valuta positivamente l'impatto che FNM può avere nella

transizione energetica, specialmente attraverso investimenti a lungo termine negli ambiti della filiera dell'idrogeno, della rigenerazione urbana e dell'innovazione tecnologica.

Durante il 2023 sono continuati i momenti di scambio all'interno dell'Accordo Quadro firmato con l'Università Bicocca con gli studenti del Master di I livello "Sostenibilità in diritto, finanza e management SiLFiM" con il consueto intervento di FNM sul ruolo della mobilità sostenibile al centro della transizione ecologica. Gli studenti hanno confermato entusiasmo e partecipazione facendo emergere tematiche legate all'importanza dello sviluppo tecnologico supportato da investimenti in ricerca e sviluppo e alla necessità per le aziende di strutturare una comunicazione efficiente ed efficace per avvicinarsi alle comunità e ai giovani.

Sono proseguiti altresì i lavori all'interno dei tavoli di lavoro dei Comitati promossi dall'Associazione internazionale UITP, in particolare, nel Comitato Sviluppo Sostenibile presieduto da FNM in cui sono stati affrontati i principali temi: il contributo del sistema TPL al raggiungimento degli obiettivi dell'Agenda 2030 e l'urgenza di interventi in ambito climate change ed energie rinnovabili nel sistema del trasporto. All'interno del network del Global Compact, FNM ha partecipato alla prima edizione del Tavolo di lavoro sul Sustainable Procurement con il supporto di Edison. L'occasione ha offerto uno spazio di approfondimento tematico, scambio di esperienze e peer learning sul tema della gestione sostenibile delle catene di fornitura.

E' stata inoltre confermata anche per il 2023 la partecipazione di FNM alla Conferenza annuale promossa da ESG Governance Lab (Etica News) in cui sono approfonditi i temi chiave della governance aziendale attraverso focus e workshop, quest'anno focalizzati sulle novità introdotte dalla nuova direttiva CRSD e agli obblighi di due diligence ESG.

Da ultimo, nel mese di settembre FNM ha partecipato alla Sustainability Week organizzata da Borsa Italiana e Infrastructure & Energy Day durante la quale la società ha avuto l'occasione di interfacciarsi con un gruppo di investitori interessati ad approfondire le iniziative del Gruppo in ambito ESG, per poterne valutare l'impatto in termini di strategia e valorizzazione a lungo termine.

3.4 Analisi di materialità e rischi ESG

GRI 2-25, 3-1, 3-2, 3-3

Per l'individuazione delle tematiche materiali del Gruppo si sono consolidati nel 2023 gli esiti del processo di engagement avviato nel 2022. In particolare, si sottolinea che non sono state svolte nuove attività di business da parte del Gruppo ed anche il contesto ambientale e socio-economico non ha subito variazioni tali da definire nuovi temi materiali ed impatti.

Analisi di materialità: approccio metodologico

Gli standard GRI (2021) forniscono un approccio metodologico all'analisi di materialità, con focus sul concetto di impatto dell'organizzazione su economia, ambiente, persone e diritti umani. Tale metodologia, già consolidata, rappresenta una base per spiegare il contributo del Gruppo allo sviluppo sostenibile del Paese agli stakeholder esterni.

Attraverso un'analisi lungo la catena del valore, il Gruppo ha individuato e mappato i propri impatti. L'obiettivo è stato quello di comprendere il contesto di riferimento e valutare gli effetti generati in merito alle principali relazioni di business, all'ambito di sostenibilità, ai rischi e opportunità ESG, ed alle aspettative dei propri stakeholder.

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", a loro volta ricondotti ai 4 ambiti del D.Lgs. 254/2016.

In linea con gli anni precedenti, 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 dunque non sottoposti a valutazione.

L'analisi di materialità condotta nel 2022 ha portato 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. Nel merito dello stakeholder engagement interno, la valutazione ha coinvolto i 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.

Sulla base della valorizzazione della significatività conferita dagli stakeholder agli impatti correlati, i temi materiali sono stati classificati per priorità in ordine decrescente di significatività. La lista dei 18 temi è stata confermata dal Comitato per la Responsabilità Sociale ed Etica il 29 novembre 2023, per soddisfare le richieste dei GRI Universal Standard 2021.

Risultati dell'analisi di materialità 2023

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

La gestione sostenibile delle infrastrutture è identificata come un aspetto di massima rilevanza all'interno dell'analisi di materialità, considerando gli impatti ESG durante le fasi di progettazione, realizzazione e utilizzo delle infrastrutture e mirando a garantire un utilizzo efficiente delle risorse nel ciclo di vita delle infrastrutture.

Il tema dei consumi energetici, delle emissioni in atmosfera e dei cambiamenti climatici è strettamente correlato, rappresentando una sfida significativa per il Gruppo, attraverso strategie che concorrono all'obiettivo di riduzione dei consumi e delle emissioni, quali l'approvvigionamento da fonti energetiche a ridotte emissioni e l'ammodernamento tecnologico di infrastrutture e flotta.

La gestione del rumore e delle vibrazioni assume particolare rilevanza, specialmente per quanto concerne il segmento autostradale. La tematica del welfare per i dipendenti ha acquisito significatività a fronte di una crescente consapevolezza della necessità di bilanciare lavoro e vita privata e in quanto leva per l'attrazione di talenti e per il supporto alle famiglie dei dipendenti. Lo sviluppo del capitale umano è altresì gestito come priorità attraverso opportunità concrete di sviluppo personale e professionale, in linea con le esigenze del mercato.

Anche l'accessibilità dei servizi e delle infrastrutture è considerata tra le tematiche principali, mirando a garantire la piena fruibilità senza discriminazioni architettoniche.

Altre tematiche prioritarie includono la qualità del servizio, la sicurezza dei clienti in stazione e in movimento, e la salute e sicurezza nei luoghi di lavoro, considerate fondamentali per garantire un servizio di alta qualità e promuovere una cultura interna della sicurezza.

La gestione dei rischi sistemici e la resilienza del business sono inoltre riconosciute come temi da presidiare in modo continuativo, per massimizzare il valore dell'impresa e ridurre i potenziali effetti, così come l'etica e l'integrità del business, riflettendo l'impegno del Gruppo FNM nell'operare in un mercato regolamentato.

RISCHI E TEMI MATERIALI

In linea con il codice di Corporate Governance e le best practices internazionali, la funzione Risk e Continuity Management, in collaborazione con la funzione CSR-Sostenibilità, esegue annualmente la mappatura dei rischi chiave legati ai settori identificati dal D. Lgs. 254/2016 e, dunque, alle tematiche materiali identificate dal Gruppo, seguendo una metodologia uniforme per la valutazione e mitigazione dei rischi ESG.

L'attività di Enterprise Risk Assessment 2023 ha potenziato l'integrazione del processo con aspetti ESG attraverso la revisione degli ambiti di applicazione del D. Lgs. 254/2016 e l'introduzione di specifici temi materiali ESG per il Gruppo, come riportato di seguito:

Ambito D. Lgs 254/2016 - Ambientale	
Consumi energetici, emissioni in atmosfera e climate change	
Principali fattori di rischio	Principali modalità di gestione
<ul style="list-style-type: none"> Aumento di eventi naturali estremi e di situazioni meteo avverse Variazioni sfavorevoli dei costi relativi all'energia Strumenti/mezzi ad alto impatto ambientale 	<ul style="list-style-type: none"> Personale dedicato all'intervento reperibile h24 Formazione e sensibilizzazione del personale per la gestione delle emergenze Monitoraggio costante dello stato rete ferroviaria e rilevamento delle criticità Interventi di manutenzione straordinaria e progettazione delle opere civili in situazioni meteo avverse Monitoraggio costante dello stato della pavimentazione autostradale Monitoraggio dei prezzi dell'energia e stipula di contratti a prezzo variabile Aumenti tariffari del servizio fornito Attività di moral suasion Investimenti finanziati Monitoraggio costante delle nuove tecnologie a basso impatto ambientale
Tutela della biodiversità. Gestione del rumore e delle vibrazioni. Gestione dei rifiuti. Gestione delle risorse idriche.	
Principali fattori di rischio	Principali modalità di gestione
<ul style="list-style-type: none"> Mancato rispetto di norme e regolamenti in materia di impatto ambientale Danno alla matrice ambientale per inquinamento Aumento anomalo di vibrazioni e rumore nei pressi del sedime ferroviario Inquinamento acustico sopra i livelli stabili dalla normativa 	<ul style="list-style-type: none"> Monitoraggio e adeguamento della normativa applicabile Ottenimento di certificazioni ISO per la tutela ambientale Monitoraggio dei consumi idrici, della produzione dei rifiuti e del livello acustico Installazione di barriere fonoassorbenti lungo la rete ferroviaria e autostradale gestita Audit per il monitoraggio della tutela della biodiversità Formazione e sensibilizzazione del personale coinvolto nella gestione dei rifiuti e delle emergenze Regolazione periodica delle componenti dell'armamento per la gestione delle vibrazioni Investimenti per la realizzazione di barriere antirumore presso i centri abitati maggiormente esposti

Ambito DLgs 254/2016 – Sociale

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

Principali fattori di rischio

- Mancato raggiungimento degli standard di qualità e ritardi nell'esecuzione e completamento di una nuova opera
- Sicurezza delle infrastrutture ferroviarie, autostradali 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)

Principali modalità di gestione

- Monitoraggio costante dello stato rete ferroviaria e autostradale e delle opere civili
- Pronta rilevazione e segnalazione di eventuali criticità rilevate lungo la tratta
- Investimenti per l'ammodernamento del materiale rotabile e dell'infrastruttura
- Controlli preliminari per la verifica della solidità economico-finanziaria dei fornitori
- Adozione di strumenti di sorveglianza per il monitoraggio e la prevenzione di attacchi vandalici ed eventi di violenza
- Monitoraggio dei sinistri stradali e analisi delle cause
- Attività di sensibilizzazione dell'utenza

Accessibilità dei servizi e delle infrastrutture

Principali fattori di rischio

- Difficoltà di accesso alla rete e al trasporto da parte di utenti diversamente abili

Principali modalità di gestione

- Coordinamento con le imprese ferroviarie sulla base delle rispettive competenze
- Monitoraggio accessibilità da parte della struttura
- Aggiornamento costante del sito internet
- Definizione di obblighi nei confronti dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART)
- Sensibilizzazione dell'utenza
- Rinnovo della flotta

Intermodalità e integrazione dei servizi

Principali fattori di rischio

- 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

Principali modalità di gestione

- Rapporti consolidati con le amministrazioni coinvolte nel progetto "ecostazioni"
- Possibile riorganizzazione del servizio car-sharing utilizzando mezzi destinati ad altre linee di business come ad esempio il noleggio a lungo termine
- Analisi dei fabbisogni dei clienti B2B per il trasporto intermodale delle merci
- Sviluppo di servizi ancillari per i clienti B2B per il trasporto intermodale delle merci

Innovazione tecnologica e digitale

Principali fattori di rischio	Principali modalità di gestione
<ul style="list-style-type: none"> Incapacità di cogliere le opportunità derivanti dall'innovazione Indisponibilità infrastrutture hardware Cyber attack 	<ul style="list-style-type: none"> Entrata nel capitale di start-up innovative Ingresso nel Fondo Corporate Partners I di CDP Venture Capital Sgr Standard sempre più elevati in campo tecnologico Reperimento di nuove risorse finanziarie per l'implementazione delle nuove tecnologie Implementazione e integrazione dei sistemi in cloud Gruppi di continuità per garantire disponibilità delle infrastrutture hardware Prove di emergenza in caso di problemi dell'infrastruttura hardware Implementazione di sistemi di protezione informatica Utilizzo di Google workspace (garantisce alti livelli di protezione es. doppia autenticazione, salvataggio documenti in cloud) Corsi di formazione su tematiche di sicurezza informatica

Gestione sostenibile delle Infrastrutture

Principali fattori di rischio	Principali modalità di gestione
<ul style="list-style-type: none"> Standard di qualità dell'infrastruttura, in termini di sostenibilità in fase di progettazione e realizzazione non idonei 	<ul style="list-style-type: none"> 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
<ul style="list-style-type: none"> Difficoltà nel processo di redazione del Bilancio di Sostenibilità Errata impostazione della strategia di comunicazione verso gli stakeholder finanziari 	<ul style="list-style-type: none"> Approvazione della matrice di materialità e della correlazione con i principali rischi connessi agli ambiti identificati dal D.Lgs. 254/2016 Monitoraggio della redazione del Bilancio di Sostenibilità tramite revisione da parte degli Auditor Team interno esperto dedicato alla gestione della reputation e analisi awareness del Gruppo da parte degli stakeholder Team con consolidata esperienza in ambiti afferenti alla rendicontazione non finanziaria, confronto con CFO e strutture interne e coordinamento con Advisor esterni Focus group con i principali stakeholder 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 (Politica di Engagement) Adozione "Regolamento per la gestione interna e la comunicazione al pubblico di documenti ed informazioni riguardanti FNM S.p.A. e l'istituzione,

Approvvigionamento sostenibile

Principali fattori di rischio	Principali modalità di gestione
<ul style="list-style-type: none"> Inadeguata/scarsa affidabilità dei fornitori per il mancato rispetto dei principi e dei termini contrattuali sia in termini di prestazioni sia di comportamento etico 	<ul style="list-style-type: none"> Clausole contrattuali per l'accettazione dei principi del Codice Etico e del Modello ex D.Lgs. 231/2001 da parte del fornitore Policy Acquisti Sostenibili Integrazione, ove possibile, di criteri premianti per aspetti legati alla sostenibilità Standard contrattuali e condizioni generali di appalti, servizi e forniture Attività di vigilanza OdV Segregazione delle responsabilità Formazione continua del personale Attività istruttoria svolta dalla Direzione legale

Ambito DLgs 254/2016 – Lotta alla corruzione attiva e passiva

Etica e integrità nel business

Principali fattori di rischio

- Mancata compliance alla normativa in ambito di reati di corruzione
- Mancata tutela di misure di prevenzione da data breach, frodi e furti

Principali modalità di gestione

- 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
- Malfunzionamento dei sistemi informativi e indisponibilità delle infrastrutture hardware
- Errata comunicazione in caso di crisi

- Password Management, Penetration test e Vulnerability Scan
- Sistemi di Firewall fra le reti e con l'esterno
- Formazione e sensibilizzazione del personale in ambito cyber risk
- Sistemi di monitoraggio dei servizi
- Ricorso a sistemi cloud/esterni
- Accessi controllati
- Servizi di continuità elettrica (UPS) e generatori
- Team interno esperto dedicato alla gestione delle crisi e progetto "Crisis and Communication plan di Gruppo"

Ambito DLgs 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

- Difficoltà nel reperimento delle risorse specializzate e perdita di personale chiave
- Non conformità alle leggi e ai regolamenti in materia di diritti dei lavoratori, diversità e pari opportunità

Principali modalità di gestione

- Attività di promozione della società su diversi canali con l'obiettivo di attrarre talenti
- Monitoraggio del clima aziendale e focus sul Welfare aziendale
- Definizione di piani di successione per competenze tecniche per trattenere il know-how e l'expertise
- 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
- Mappatura delle competenze trasversali

Ambito DLgs 254/2016 – Salute e sicurezza

Salute e sicurezza nei luoghi di lavoro

Principali fattori di rischio	Principali modalità di gestione
<ul style="list-style-type: none">• Sicurezza delle infrastrutture ferroviarie, autostradale e della circolazione dei mezzi su ferro e su gomma (Safety)• Commissioni di atti violenti verso il personale (Security)	<ul style="list-style-type: none">• Pronta rilevazione e segnalazione di eventuali criticità rilevate• Monitoraggio costante dello stato rete ferroviaria, autostradale e delle opere civili• Sistema di Gestione UNI ISO 39001:16 certificato per la sicurezza stradale• Monitoraggio dei sinistri stradali e analisi delle cause• Collaborazione con le forze dell'ordine in caso di gravi incidenti stradali• Attività di vigilanza OdV e di audit di II e III livello per certificare la compliance al D.lgs. 81/08• Investimenti per l'ammodernamento del materiale rotabile e dell'infrastruttura• Adeguamento ai requisiti per la Certificazione ISO 45001• Attività di analisi e valutazione dei near miss• Adozione di misure di tutela del personale• Definizione di un Piano di Sicurezza per i dipendenti in caso di aggressione

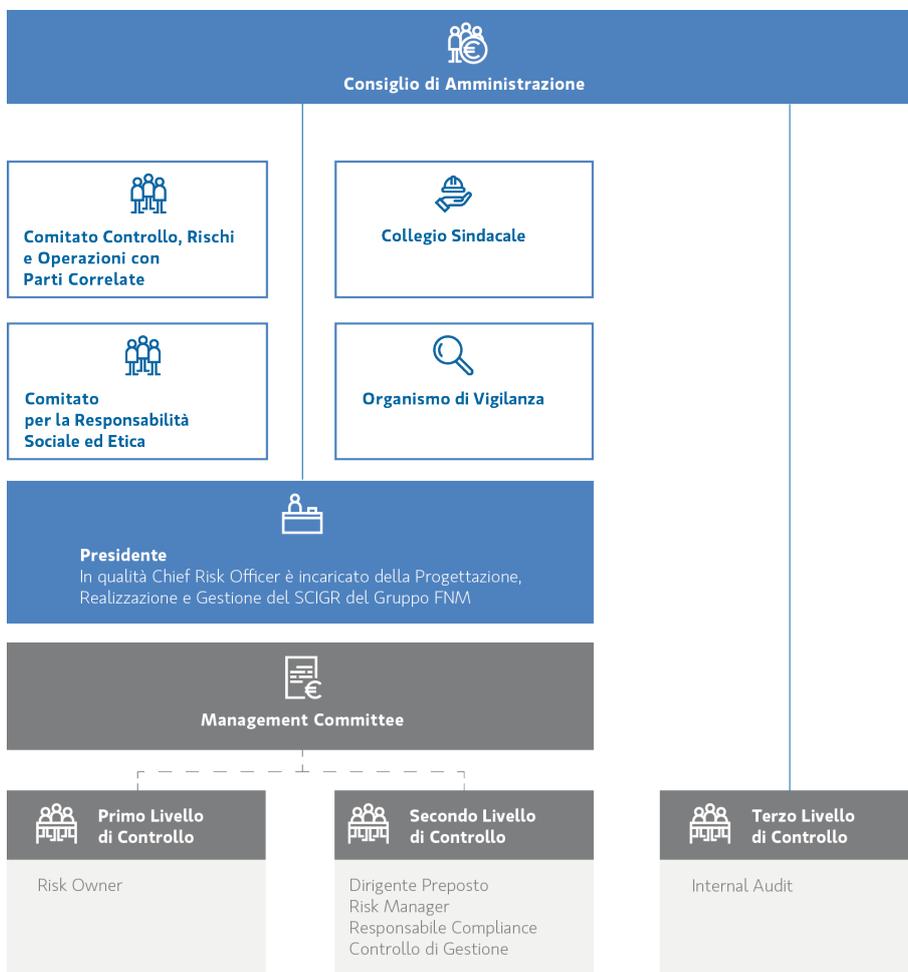
3.5 Modello di governance del rischio

GRI 2-23, 403-3

FNM predispone e adotta un processo di Enterprise Risk Management (ERM), quale parte integrante del suo Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi (SCIGR) finalizzato a identificare, misurare, gestire e monitorare i rischi chiave del suo business. Il processo è strutturato secondo le best practices e standard internazionali (es. UNI ISO 31000:2018, CoSo framework), oltre a normative interne approvate dal Consiglio di Amministrazione.

Preliminarmente all'avvio delle attività di Enterprise Risk Management (ERM), il Consiglio di Amministrazione del Gruppo definisce la propensione al rischio, indicando il livello e le tipologie di rischio che il Gruppo è disposto ad assumere per conseguire gli obiettivi strategici prefissati. Il processo ERM è strutturato in diverse fasi, quali l'analisi del contesto e la valutazione di fattori esterni ed interni, la mappatura completa degli scenari di rischio, l'analisi del rischio intrinseco e residuo, la ponderazione e identificazione dei rischi prioritari, il trattamento mediante azioni per affrontare il rischio, il costante monitoraggio del profilo di rischio e relativi progressi ed, infine, la rappresentazione agli organi direttivi del profilo di rischio complessivo e dei relativi effetti.

Le principali figure coinvolte nell'ERM di Gruppo sono:



Legenda:

- Organi di indirizzo
- Attività istruttorie e di supporto
- Esecutori di controllo

Nel 2023, sono stati raggiunti importanti obiettivi, tra i quali l'integrazione del Risk Assessment con gli ambiti di sostenibilità. Nello specifico, il Risk Register è stato correlato ai sotto-ambiti definiti con la Funzione CSR-Sostenibilità, in conformità al D.lgs. 254/2016. Inoltre, si è conclusa l'implementazione del software "Integrated risk", volto ad efficientare il processo ERM anche attraverso l'utilizzo di interfacce grafiche ergonomiche e la creazione di reportistica semi-automatica.

Il grado di resilienza del proprio modello di business alle conseguenze di eventi eccezionali e imprevedibili si pone come tema cruciale. In tale contesto, prosegue il potenziamento della **Business Continuity di Gruppo**. Nel 2023 si è concluso il progetto "Crisis Communication Management", finalizzato a rafforzare le procedure di risposta a eventi con potenziali danni reputazionali verso gli stakeholder. E' stato predisposto un nuovo Regolamento per gestire la comunicazione in situazioni di crisi ed è in fase di avvio il progetto "Supply Chain Risk Analysis", volto a rafforzare il processo di valutazione e controllo della resilienza della catena di fornitura di FERROVIENORD. L'attività include la creazione di un modello per analizzare e valutare i fornitori critici e identificare le forniture cruciali. L'obiettivo è garantire la continuità operativa preservando la sicurezza e la regolarità del servizio, e identificare strategie adeguate per rafforzare la resilienza della catena di fornitura della società.

Il rafforzamento del sistema di gestione dei rischi include anche l'individuazione, la comprensione e il controllo dei rischi emergenti, ossia quei rischi caratterizzati da elementi poco conosciuti e in continua evoluzione, che potrebbero comportare un impatto significativo sul medio termine rispetto alla situazione finanziaria e sul modello di business. Per maggiori approfondimenti si rimanda alla Relazione sulla Gestione.

Ruolo e responsabilità del CdA nella gestione dei rischi

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione, chiamato a svolgere le funzioni di Amministratore esecutivo incaricato di sovrintendere alla funzionalità del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi (SCIGR), 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. Il Comitato sottopone altresì al Consiglio di Amministrazione, responsabile dell'indirizzo e della valutazione dell'adeguatezza dello SCIGR, il piano annuale di lavoro predisposto dalla Funzione Internal Audit, 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 nella propria relazione al C.d.A. in data 15 marzo 2023 e in data 19 ottobre 2023 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.

3.6 Compliance, etica e integrità

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

Nello svolgimento delle proprie attività operative il **Gruppo FNM** riconosce l'importanza di una condotta etica del business. Il rispetto del Codice Etico e di Comportamento è infatti fondamentale per mantenere un alto livello di affidabilità verso gli stakeholder; al contrario, qualsiasi violazione può causare impatti negativi reputazionali o finanziari. Al fine di gestire al meglio la tematica della condotta responsabile del business, nel 2023 il Gruppo si è posto degli obiettivi in tale ambito, tra i quali:

1. una continua formazione in materia di D.Lgs. 231/01 (e whistleblowing), Codice Etico, Politica Anticorruzione FNM per i propri dipendenti;
2. l'attività di due diligence anticorruzione sulle terze parti rilevanti per il Gruppo;
3. 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;
4. la predisposizione del Piano di Audit Anticorruzione 2023 e l'esecuzione delle attività di audit.

Inoltre, la Funzione Compliance, insieme alla Funzione Internal Audit, ha avviato le attività per l'aggiornamento del Risk Assessment anticorruzione e dei Modelli 231 delle Società del Gruppo.

Il Codice Etico e di Comportamento

Il Codice Etico e di Comportamento del **Gruppo FNM** (Codice Etico¹⁶), adottato dal CdA di FNM, definisce i principi e le regole di comportamento riconosciute e condivise da chi opera in nome o per conto del Gruppo. Il documento promuove e incoraggia la pratica del whistleblowing, la segnalazione da parte dei lavoratori di irregolarità, frodi o violazioni delle normative vigenti, disciplinata all'interno di un'apposita procedura e nel Modello 231 di ogni società.

Modello 231 e anticorruzione

Nei rapporti con soggetti terzi, il Gruppo applica i principi del Codice Etico e nel 2023 la Funzione Compliance ha condotto attività di "due diligence reputazionale" sulle terze parti. Per maggiore trasparenza nella comunicazione, inoltre, il Gruppo ha adottato un Codice Internal Dealing che disciplina gli obblighi informativi e di comportamento nelle operazioni finanziarie.

La Politica Anticorruzione, di competenza ed approvata dal CdA del Gruppo, sancisce inoltre che non siano consentiti contributi a partiti, movimenti, comitati e organizzazioni politiche o sindacali, Onlus, fondazioni o organizzazioni in qualsiasi modo riconducibili a partiti politici e a sindacati, a loro rappresentanti e/o candidati.

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, attraverso il portale "whistleblowing" il cui link si trova sul sito internet della Società nella sezione "Governance/Sistemi di Governance".

Il canale di segnalazione si estende ad un'ampia platea di utenti; la Procedura Whistleblowing di Gruppo specifica infatti che i destinatari della stessa sono tutti i soggetti legati a FNM e alle società

¹⁶ Documento disponibile per consultazione al link https://www.fnmgroup.it/sistema_governance/

del Gruppo tramite un rapporto contrattuale, quali i dipendenti del Gruppo, i soggetti collegati ed i fornitori.

Nel corso del 2023 sono pervenute 3 segnalazioni su presunte violazioni del Codice Etico, del Modello 231 e della Politica Anticorruzione FNM gestite dall'OdV della società interessata con il supporto della Funzione Internal Audit. La fase istruttoria, finalizzata a verificare la fondatezza o meno del contenuto di tali segnalazioni, è stata completata entro 4 settimane dal ricevimento delle medesime e si è conclusa rivelandone l'infondatezza in considerazione del fatto che il contenuto delle predette segnalazioni non riporta alcun fatto qualificabile come potenzialmente critico o da cui si possano desumere ambiti di rilevanza 231/anticorruzione.

Nel corso dell'anno sono proseguiti i corsi di formazione e-learning obbligatori in materia anticorruzione, 231, Codice Etico e "Gestione dei rapporti con la PA" a disposizione di tutti i dipendenti del Gruppo FNM.

Privacy e adeguamenti normativi

I Consigli di Amministrazione delle società hanno delegato 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**, **FERROVIENORD**, **FNMA** e **FNMPAY** hanno nominato un proprio Data Protection Officer (DPO) esterno, conferendo il relativo incarico ad un avvocato esperto in materia di privacy.

Anche **ATV**, in conformità all'art. 37 del GDPR, possiede la figura del Data Protection Officer, Certificato UNI 11697:2017 Cepas, rinnovato nel 2023 e ha adottato il Modello Organizzativo Privacy (MOP) e le relative procedure. Nel 2023 è proseguita la formazione sul Modello 231, GDPR e whistleblowing per il personale neoassunto. Il CDA ha adottato il Regolamento FNM per i conflitti di interesse e adeguato la modulistica interna.

Inoltre, è stata confermata per l'anno la certificazione di Gruppo 37001 per l'anticorruzione e adottata la procedura Whistleblowing.

La Funzione Compliance di **FNM** fornisce consulenza in materia di privacy al Gruppo e alle sue controllate, inviando con cadenza trimestrale una newsletter Compliance che include aggiornamenti legislativi e sentenze rilevanti. La formazione e-learning sulla privacy è obbligatoria per tutti i dipendenti. Il Privacy Officer effettua un aggiornamento continuo attraverso corsi tematici, il sito del Garante della Privacy e iscrizioni a newsletter pertinenti. È stato istituito un canale specifico di segnalazione tramite il canale privacy@fnmgroup.it, come previsto dall'art. 13 del GDPR.

Nel 2023 sono stati adottati dal Gruppo il Regolamento "Gestione dei dati personali (Privacy)", la Procedura "Gestione dei dati personali Privacy" e l'Organigramma Privacy in recepimento del Reg (UE) 2016/679 (GDPR), del D. lgs. 196 del 2003 come modificato, e relativi provvedimenti dei Garanti Europei. Inoltre, il Privacy Officer ha ottenuto la certificazione come "Manager Privacy" secondo lo Schema di Certificazione CEPAS per "figure professionali che operano nell'ambito del trattamento e della protezione dei dati personali in accordo alla norma UNI 11697/2017 e alla UNI/PDR 66:2019 (SCH73)".

Conflitti di interesse

Il **Gruppo FNM** si impegna a garantire che le decisioni siano prese nel solo interesse societario, evitando influenze da interessi o relazioni private. Al fine di prevenire, ove possibile, o attenuare i conflitti di interesse, viene assicurata una segregazione dei compiti e delle responsabilità, considerando la natura delle attività e i rischi associati. Il SCIGR contribuisce difatti a garantire la separazione necessaria tra funzioni operative e di controllo, riducendo le situazioni di conflitto di interesse nell'assegnazione delle competenze.

Il Gruppo FNM ha recentemente aggiornato il Regolamento "Gestione dei conflitti di interesse" per stabilire norme di comportamento in situazioni di conflitto di interessi, coinvolgendo amministratori, membri del Collegio Sindacale, componenti degli Organismi di Vigilanza e dipendenti. L'obiettivo è fornire un quadro di riferimento per la prevenzione e la gestione di conflitti di interessi effettivi o potenziali all'interno del Gruppo FNM.

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, **MISE** ha implementato diverse misure, quali l'adozione del Codice Etico, la Politica Anticorruzione e il Regolamento "Gestione Conflitto di Interessi." Ha anche introdotto un Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo (MOGC), rivisto la Procedura Whistleblowing e avviato i preparativi per ottenere la certificazione ISO 37001:2016 entro il 2024. Con il supporto di una società di consulenza, ha inoltre condotto risk assessment, gap analysis e action plan 37001. Durante l'anno sono stati svolti corsi formativi sul Codice Etico, sul D.lgs. n. 231/01 e sulla prevenzione della corruzione. Per il 2024, è prevista la revisione del MOGC alla luce dei nuovi reati presupposto. Infine, confronti regolari con il Risk Manager di Gruppo sono mantenuti per potenziare la cultura del controllo integrato.

LIBERTA' DI ASSOCIAZIONE E ACCORDI SINDACALI

La Costituzione italiana garantisce la libertà di associazione e il diritto agli accordi sindacali, sancendo il diritto dei cittadini di associarsi liberamente.

L'articolo 18 delinea il mercato del lavoro in conformità con il principio di libertà di associazione e il diritto a condizioni lavorative rispettose della dignità personale. L'Italia ha ratificato diverse convenzioni dell'Organizzazione Internazionale del Lavoro (ILO) per affrontare la questione del lavoro forzato, impegnandosi a prevenirlo ed eliminarlo.

L'articolo 39 della Costituzione sancisce il diritto di associazione sindacale e il diritto di sciopero, mentre l'articolo 40 stabilisce principi fondamentali di tutela del lavoro.

Il Gruppo, nel suo Codice Etico e di comportamento, si impegna a non intrattenere rapporti con soggetti dediti allo sfruttamento minorile o organizzazioni criminali. Attraverso le Linee Guida Acquisti Sostenibili, il Gruppo promuove scelte di acquisto etiche basate sul rispetto dei diritti umani lungo la catena di approvvigionamento, seguendo la ISO 20400:2017 (Sustainable Procurement Guidance).

4. Governance e conduzione responsabile ed etica del business

4.1 Organi societari

GRI 2-9, 2-10, 2-11, 2-12, 2-16, 2-17, 2-18, 2-19, 2-20, 405-1

Il sistema di Corporate Governance rappresenta il fondamento del modello di business di FNM, contribuendo in modo significativo al raggiungimento dei risultati aziendali, affiancato dalla strategia d'impresa e da uno specifico sistema di governo dedicato alla sostenibilità. Nel corso degli anni, il Gruppo ha costantemente adeguato il proprio modello societario, orientandosi verso le migliori pratiche e basando la gestione aziendale sui principi dell'etica, dell'integrità e della trasparenza.

La struttura di Corporate Governance di **FNM S.p.A.** è articolata secondo il modello tradizionale italiano, con un Consiglio di Amministrazione (C.d.A.) nominato dall'Assemblea degli Azionisti. Questo organo è responsabile delle decisioni economico-strategiche e delle attività di controllo. Gli Amministratori di FNM sono nominati in base a liste proposte dagli azionisti che detengono una quota pari a quella stabilita dalla Consob, ai sensi dell'articolo 147-ter, comma 1, D.Lgs. 58/1998, e secondo le disposizioni del 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.

In occasione dell'Assemblea degli azionisti del 30 aprile 2021 sono stati nominati gli organi sociali per gli esercizi 2021-2023, il prossimo rinnovo è previsto nell'Assemblea di aprile 2024. Attualmente il Consiglio di Amministrazione è composto da sette amministratori, di cui uno nominato in rappresentanza degli azionisti di minoranza.

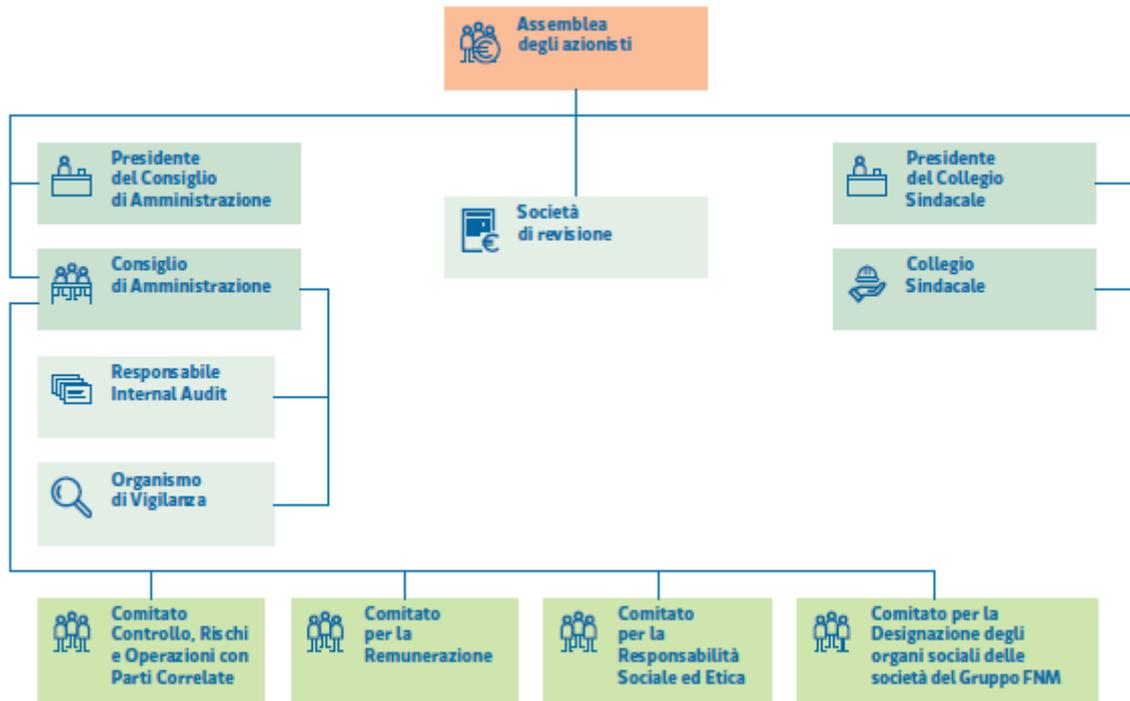
Il Consiglio di Amministrazione mira all'integrazione di profili professionali diversificati, riconoscendo l'importanza della complementarità di esperienze, competenze, stili e culture per il suo corretto funzionamento. Questo obiettivo è coniugato con la diversità di genere, età e anzianità in carica. La Politica sulla diversità garantisce un giusto equilibrio di competenze e rappresentanza di genere all'interno del Consiglio di Amministrazione.

La Politica sulla Diversità di Gruppo delibera sull'ottimale struttura dell'Organo Amministrativo per massimizzare l'efficacia decisionale, promuovendo la diversità di prospettive. Tale Politica è stata attuata attraverso un self-assessment, prevedendo che il Consiglio abbia una composizione ottimale di 7 membri, la maggioranza non esecutivi e indipendenti, e garantendo una rappresentanza di genere pari a 2/5 del numero totale di componenti. Il documento valorizza la diversità come elemento chiave per la sostenibilità aziendale a lungo termine, integrando competenze in vari settori e diverse esperienze, nell'ambito dei trasporti, infrastrutture, governance, finanza e responsabilità sociale.



Il Consiglio di Amministrazione affida al Presidente le deleghe gestionali del Gruppo, senza istituire un Comitato Esecutivo o nominare un Amministratore Delegato, assicurandosi che sia una figura con adeguata esperienza e autorevolezza, nell'ambito dei settori di business del Gruppo. Il CdA è supportato da quattro Comitati consultivi e propositivi: Responsabilità Sociale ed Etica; Remunerazione; Controllo, Rischi e Operazioni con Parti Correlate; e Designazione degli organi sociali delle società del Gruppo FNM¹⁷. Il Collegio Sindacale, composto da tre Sindaci effettivi e due supplenti, completa la struttura di governance. Il CdA è responsabile della valutazione e gestione dei rischi finanziari e non finanziari, nonché dell'approvazione del presente Bilancio di Sostenibilità-DNF previo parere del Comitato per la Responsabilità Sociale ed Etica e del Comitato Controllo Rischi. Inoltre, il massimo organo di governo affronta periodicamente con i Comitati di competenza le tematiche di sostenibilità e approva il piano di lavoro della funzione Internal Audit.

¹⁷ 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 2023.

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

La Politica di Remunerazione del Gruppo FNM, ispirata ai principi del Codice di Corporate Governance e della Delibera, stabilisce distinzione tra componenti fisse e variabili della retribuzione. La componente variabile, è legata a un orizzonte temporale di lungo termine e prevede un adeguato differimento. Obiettivi chiari e misurabili, sia finanziari che non finanziari, inclusa la Responsabilità Sociale d'Impresa (RSI), guidano la remunerazione variabile. Il Gruppo FNM definisce infatti obiettivi ESG oggettivamente misurabili, correlati alla remunerazione variabile dei dirigenti. La Politica di Remunerazione assicura trasparenza nel sistema di incentivazione e attrae le competenze necessarie in termini di retention, garantendo una prudente gestione del rischio. Dal 2022, è stato avviato il Piano LTI (Long Term Incentive) anche al fine di aumentare il focus sugli obiettivi di sostenibilità, quale valore per la collettività.

In particolare, gli obiettivi di performance, da cui dipende l'erogazione della componente variabile di breve termine (MBO), si distinguono in obiettivi annuali (i) di natura economico-finanziaria-reddituale, di natura aziendale e da calcolare su base consolidata e rettificata; (ii) ESG, di natura individuale o aziendale; e (iii) legati all'implementazione e alla realizzazione di progetti strategici, di natura individuale o aziendale. Gli obiettivi di natura ESG sono fissati con un peso variabile sul totale. Dall'altro lato, gli obiettivi di performance, da cui dipenderà l'erogazione della componente variabile di medio-lungo termine (LTI), avranno una durata quadriennale basata sulla durata e sugli obiettivi del Piano Strategico di Gruppo. Alle responsabilità strategiche sono assegnati n. 2 obiettivi, uno di natura economico-finanziaria, di natura aziendale, l'altro ESG, di natura individuale o aziendale, entrambi con peso pari al 50%. Il piano LTI prevede come indicatore ESG un valore target di "True Value", inteso come quello generato dalle attività del gruppo, in grado di rilevare le esternalità economiche, sociali e ambientali nette e di dare supporto alle decisioni aziendali volte alla creazione di valore condiviso secondo la metodologia di misurazione del "True Value".

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 e i soggetti interessati (Politica di Engagement), ed il Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex. D.Lgs. 231/2001 di FNM S.p.A. e delle Società del Gruppo.

Nel 2023 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 7 eventi ed ha incontrato circa 35 fondi di investimento sia in modalità one-to-one sia in gruppo.

Dal punto di vista dello scenario macroeconomico, i temi di maggiore interesse per gli investitori hanno riguardato l'impatto sulla performance del Gruppo e sulle prospettive future dell'aumento dell'inflazione e dei tassi di interesse. Particolare attenzione è stata posta su Milano Serravalle - Milano Tangenziali (MISE), sia in termini di performance, sia di aggiornamento del piano Economico Finanziario 2020-2024 e di rinnovo della concessione autostradale scadente a ottobre 2028, e sul rinnovo del Contratto di Servizio di Trenord. A livello consolidato, le principali questioni affrontate hanno riguardato la solidità finanziaria e la strategia di rifinanziamento del Prestito Obbligazionario scadente a ottobre 2026, l'implementazione del Piano di investimenti del Gruppo rispetto a quanto delineato nel Piano Strategico 2021-25 e la conferma della Politica dei dividendi.

Anche le tematiche ESG sono state frequentemente affrontate, con particolare riferimento alla struttura della governance, alla diversity, alla sicurezza sul lavoro, alla resilienza rispetto agli eventi atmosferici estremi, ai treni a idrogeno nell'ambito del progetto H2iseO, allo sviluppo delle aree di servizio per il rifornimento di idrogeno ai veicoli stradali e alla riqualificazione urbana del Progetto FILI.

In continuità con gli anni precedenti, in occasione della pubblicazione dei risultati annuali, semestrali e trimestrali, **FNM** ha organizzato conference call con investitori istituzionali e analisti finanziari. 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. Il valore condiviso dal Gruppo FNM

Tassonomia

IL REGOLAMENTO EUROPEO SULLA TASSONOMIA DELLE ATTIVITÀ ECONOMICHE ECOSOSTENIBILI

Con l'obiettivo di raggiungere la neutralità climatica entro il 2050, l'Unione Europea si impegna a promuovere una crescita economica equilibrata e a garantire un elevato livello di tutela e miglioramento dell'ambiente.

Per conseguire questo obiettivo, l'UE intende indirizzare gli investimenti verso imprese private ed altri enti legali le cui attività possano considerarsi ecosostenibili, al fine di adempiere agli obiettivi stabiliti dal Green Deal europeo. È in tale contesto che viene istituito il sistema di classificazione o "tassonomia" delle attività ecosostenibili.

La Tassonomia Europea, introdotta dal **Regolamento (UE) 852/2020** e in applicazione dal 1° gennaio 2022, definendo un sistema di classificazione univoco e integrato a livello europeo, classifica le attività economiche che possono essere potenzialmente allineate con i sei obiettivi ambientali¹⁸ definiti dall'Unione Europea:

1. Mitigazione del cambiamento climatico;
2. Adattamento al cambiamento climatico;
3. Uso sostenibile e protezione delle risorse idriche e marine;
4. Transizione verso un'economia circolare;
5. Prevenzione e controllo dell'inquinamento;
6. Protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi.

Il 27 giugno 2023, il contesto normativo della Tassonomia dell'UE è stato arricchito dall'introduzione di **due nuovi Atti Delegati**: il Regolamento UE 2023/2485 ("Emendamento al Regolamento Delegato sul clima") e il Regolamento UE 2023/2486 ("Regolamento Delegato sull'ambiente"). I nuovi atti **ampliano e affinano il quadro normativo della Tassonomia dell'UE**, rendendo più completo il panorama delle attività economiche sostenibili e definendo i criteri tecnici per valutarle. Il Regolamento UE 2023/2485 estende le attività economiche già considerate nel Regolamento UE 2021/2139, determinando criteri per l'identificazione per l'ammissibilità e per la valutazione dell'allineamento per i primi due obiettivi ambientali della Tassonomia. Il Regolamento UE 2023/2486 si concentra sui criteri tecnici e gli indicatori relativi ai restanti quattro obiettivi ambientali, comportando anche modifiche al Regolamento UE 2021/2178, che regola le informazioni che le imprese devono fornire sulle loro attività ecosostenibili.

OBBLIGHI DI RENDICONTAZIONE E PRINCIPI GENERALI PER LA DEFINIZIONE DEI KPI

Le società soggette all'obbligo di pubblicazione della Dichiarazione Non Finanziaria, come il Gruppo FNM, devono rendere pubblici i seguenti indicatori di performance (**KPI**):

- la quota dei **Ricavi**, ovvero il totale dei ricavi associati alle attività economiche che rientrano tra attività riportate nel Regolamento delegato (UE) 2021/2139, suddivise per i 6 obiettivi.
- la quota dei **CapEX**, ovvero gli incrementi agli attivi materiali e immateriali durante l'esercizio considerati prima dell'ammortamento, della svalutazione e di qualsiasi

¹⁸ Articolo 9 del Regolamento UE 2020/852, che sancisce gli obiettivi ambientali tassonomici.

rivalutazione, compresi quelli derivanti da rideterminazioni e riduzioni di valore, avvenuti nell'esercizio in questione, associati alle attività economiche che rientrano tra attività riportate nel Regolamento delegato (UE) 2021/2139, suddivise per i 6 obiettivi.

- la quota degli **OpEX**, ovvero le spese operative relative a ricerca e sviluppo, manutenzione ordinaria e misure di ristrutturazione degli edifici, agli affitti a breve termine, alla manutenzione e alle riparazioni, nonché qualsiasi altra spesa diretta relativa alla manutenzione quotidiana di immobili, impianti e attrezzature, sia da parte dell'impresa sia da parte di terzi a cui tali compiti sono esternalizzati, necessaria per garantire il funzionamento continuo ed efficace di tali asset.

In particolare, i KPI devono essere rendicontati sia per le attività ammissibili alla Tassonomia (cd. *eligible*), le quali potenzialmente contribuiscono al raggiungimento degli obiettivi ambientali, che per le attività allineate alla Tassonomia (cd. *aligned*), che effettivamente contribuiscono al raggiungimento degli obiettivi tassonomici. 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 ad un determinato obiettivo ambientale;
- 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.
- le **Garanzie Minime di Salvaguardia ("Social Minimum Safeguards")**, in questo caso, l'organizzazione deve dare prova attraverso le procedure attuate di garantire il rispetto dei principi nei seguenti ambiti di applicazione: diritti umani, corruzione, fiscalità e concorrenza.

Per l'anno 2023, relativamente alla rendicontazione di tassonomia europea, le imprese non finanziarie come il Gruppo FNM, sono tenute a rendicontare le attività economiche *eligible* per tutti e sei gli obiettivi, e quelle considerate *aligned* solamente per i primi due obiettivi (Mitigazione del cambiamento climatico e Adattamento al cambiamento climatico). A partire dall'anno di rendicontazione 2024, l'obbligo di rendicontazione per le attività economiche, sia ammissibili che allineate alla Tassonomia Europea, verrà esteso a tutti e sei gli obiettivi ambientali.

LA TASSONOMIA PER IL GRUPPO FNM

Il Gruppo FNM comprendendo la rilevanza del contesto normativo arricchito nel 2023 relativo alla Tassonomia Europea, ha ampliato l'analisi ad essa dedicata lo scorso anno, articolando il processo in 3 fasi principali:

- Analisi normativa e contestualizzazione della Tassonomia rispetto i diversi segmenti operativi in cui il Gruppo opera.
- Definizione del perimetro di analisi e mappatura delle attività ammissibili ("*eligible*") relativamente alla Tassonomia Europea: in questa fase a valle della definizione del perimetro di analisi e delle Business Unit di riferimento, è stata svolta una mappatura di tutte le attività tassonomiche, integrate con le attività relative ai 4 nuovi obiettivi inseriti nel 2023.
- Verifica dei requisiti tecnici, DNSH e le Garanzia Minime di Salvaguardia per ciascuna attività ammissibile («*eligible*»), al fine di identificare le attività "*aligned*" (per tutte le società del perimetro identificato).

Si specifica che, per quanto riguarda il DNSH relativo ai cambiamenti climatici che fa riferimento all'Appendice A e le Garanzie Minime di Salvaguardia, le analisi sono state effettuate a livello di Gruppo FNM.

Le suddette attività hanno coinvolto le strutture aziendali di business delle società incluse nel perimetro di analisi. I risultati di tali analisi sono illustrati sinteticamente nella tabella di seguito indicata e, in maniera esaustiva nelle tabelle in Appendice che rispettano i template forniti dal Regolamento Delegato (UE) 2023/2486.

Ai sensi del Regolamento (UE) 852/2020, al fine della rendicontazione tassonomica sono state incluse tutte le società consolidate, di conseguenza il perimetro analizzato è sovrapponibile a quello delle informazioni del bilancio consolidato.

KPI¹⁹ DI TASSONOMIA

Le attività economiche ammissibili del **Gruppo FNM** al 31/12/2023, in linea con i Regolamenti Delegati sul clima, sull'ambiente e con l'Emendamento al Regolamento sul clima, sono relative ai seguenti obiettivi: Prevenzione e riduzione dell'inquinamento, Transizione verso un'economia circolare e Mitigazione del cambiamento climatico, in conformità all'art. 8 del Regolamento sulla Tassonomia e dell'art. 10 dell'Atto Delegato. Le attività economiche allineate alla tassonomia rientrano invece solamente nell'obiettivo Mitigazione del cambiamento climatico.

Quota delle attività ammissibili e allineate ai sensi della tassonomia europea in termini di Ricavi, CapEx e OpEx – 2023

	RICAVI	CAPEX	OPEX
TOTALE (euro/migliaia)	776.006	71.049	58.224
Percentuale di attività economiche ammissibili alla Tassonomia	45,5 %	54,2 %	54,3 %
Percentuale di attività economiche allineate alla Tassonomia	6,2 %	17,6 %	0%
Percentuale di attività economiche non ammissibili alla Tassonomia	54,5 %	45,8 %	45,7 %

Per maggiori dettagli le tabelle del Regolamento EU 852/2020 sono presenti negli allegati in fondo al documento

Analisi dell'ammissibilità²⁰ delle attività del Gruppo FNM

Ai sensi della Tassonomia, sono state mappate tutte le attività svolte dal **Gruppo FNM** al fine di individuare le attività di business che potessero essere in linea con quelle presenti negli allegati dei Regolamenti Delegati anche con riferimento ai codici NACE delle attività economiche del Gruppo. L'analisi è stata svolta in merito a tutti e sei gli obiettivi ambientali tassonomici, ponendo attenzione ad evitare il rischio di double counting.

Nel 2023 è stato condotto un processo di revisione critica dell'analisi già effettuata negli anni precedenti, alla luce degli aggiornamenti normativi e dei documenti interpretativi (FAQ) di più recente pubblicazione. Contestualmente, sono stati analizzati il Regolamento Delegato (UE) 2023/2485, che definisce nuove attività per gli obiettivi di Mitigazione dei cambiamenti climatici e Adattamento ai cambiamenti climatici, e il Regolamento Delegato 2023/2486, che definisce le attività ammissibili per i restanti quattro obiettivi ambientali.

In particolare, l'attività 6.15 "Infrastrutture che consentono un trasporto pubblico e su strada a basse emissioni di carbonio", inserita, nel 2022, nelle attività ammissibili per quanto riguarda i pedaggi autostradali, che già poteva generare dubbi, se presa alla lettera, in quanto stabilirebbe criteri di ammissibilità solo per quelle infrastrutture che contribuiscono direttamente e in modo sostanziale alla mitigazione del clima, è stata considerata non ammissibile nell'analisi delle analisi

¹⁹ Art. 8 (2) del Regolamento sulla Tassonomia unitamente all'art. 10 (4) dell'Atto Delegato.

²⁰ Sez. 1.2.2.1 (a) dell'Annex I all'art. 8 dell'Atto Delegato.

di Tassonomia Europea del Gruppo FNM per l'anno 2023, causando una diminuzione della percentuale di Fatturato ammissibile. Tale scelta si è basata sull'analisi critica dei documenti emessi durante l'esercizio, che hanno portato il Gruppo FNM in maniera cautelativa a non includere quindi l'attività 6.15 tra quelle che contribuiscono alla mitigazione al cambiamento climatico.

Il Gruppo FNM si riserva di riconsiderare le proprie valutazioni e interpretazioni nei prossimi esercizi di rendicontazione, per tenere conto di un eventuale mutato contesto normativo o di ulteriori chiarimenti che dovessero nel frattempo intervenire da parte delle autorità nazionali ed europee o delle associazioni di categoria. Inoltre, il Gruppo FNM, in attesa degli ulteriori sviluppi regolamentari, è impegnato in un continuo miglioramento delle attività necessarie a garantire una completa ed accurata rendicontazione in accordo.

Elenco delle attività ammissibili alla Tassonomia Europea per il Gruppo FNM per l'anno 2023

Obiettivo: Prevenzione e riduzione dell'inquinamento
2.1 Raccolta e trasporto di rifiuti pericolosi
Obiettivo: Transizione verso un'economia circolare
2.2 Produzione di risorse idriche alternative per scopi diversi dal consumo umano
2.3 Raccolta e trasporto di rifiuti non pericolosi e pericolosi
3.1 Costruzione di nuovi edifici
3.2 Ristrutturazione di edifici esistenti
3.4 Manutenzione di strade e autostrade
3.5 Uso del calcestruzzo nell'ingegneria civile
Obiettivo: Mitigazione dei Cambiamenti Climatici
3.2 Fabbricazione di apparecchiature per la produzione e l'utilizzo di idrogeno
4.1 Produzione di energia elettrica mediante tecnologia solare fotovoltaica
6.1 Trasporto ferroviario interurbano di passeggeri
6.2 Trasporto ferroviario di merci
6.3 Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada
6.4 Gestione di dispositivi di mobilità personale, ciclogistica
6.14 Infrastrutture per il trasporto ferroviario
7.4 Installazione, manutenzione e riparazione di stazioni di ricarica per veicoli elettrici negli edifici (e negli spazi adibiti a parcheggio di pertinenza degli edifici)
7.7 Acquisto e proprietà di edifici

Analisi dell'allineamento delle attività del Gruppo FNM

L'attività **"6.1. Trasporto ferroviario interurbano di passeggeri"** contribuisce per l'anno 2023 in modo sostanziale all'obiettivo di Mitigazione del cambiamento climatico, rispettando i criteri di vaglio tecnico definiti dal Regolamento e al contempo i criteri di Non Arrecare Danno Significativo (DNSH), nonché nel rispetto delle Garanzie Minime di Salvaguardia (MS).

L'attività allineata "6.1 Trasporto ferroviario interurbano di passeggeri", nello specifico inerente all'acquisto, noleggio, leasing dei treni e locomotive (cosiddetti "rotabili") per il trasporto ferroviario sulle reti di grande comunicazione di passeggeri distribuito principalmente sull'area della Lombardia, ha soddisfatto il criterio tecnico "a) i treni e le vetture viaggiatori presentano emissioni dirette (dallo scarico) di CO₂ pari a zero" essendo elettrici.

Analisi dei criteri di Non Arrecare Danno Significativo - DNSH

Ai fini di classificare l'attività "6.1. Trasporto ferroviario interurbano di passeggeri" allineata, ai sensi della Tassonomia, il gruppo FNM è tenuto a verificare che le suddette attività rispettino i criteri di Non Arrecare Danno Significativo (DNSH), ovvero non rechino danno ai restanti 5 obiettivi tassonomici, secondo criteri specifici riportati all'interno del Regolamento.

Di seguito è presentata l'analisi dei criteri DNSH per ciascun obiettivo ambientale applicabile a cui l'attività economica contribuisce in modo sostanziale, ai sensi della normativa.

Adattamento ai cambiamenti climatici

Ai fini dell'allineamento dell'attività 6.1. Trasporto ferroviario interurbano di passeggeri, il criterio del DNSH relativo all' **Adattamento ai cambiamenti climatici** richiede che le aziende dimostrino la presenza di i) una solida analisi dei rischi climatici fisici che possano influenzare l'andamento dell'attività economica, ii) di un'analisi della vulnerabilità climatica e iii) di un'analisi volta all'identificazione di relative soluzioni di adattamento al fine di ridurre i rischi individuati.

Nel 2023 è stato avviato un percorso di analisi dei rischi climatici che ci ha permesso di individuare i principali rischi fisici acuti e cronici relativi alla temperatura, ai venti, alle acque e alla massa solida. Attraverso lo studio di possibili scenari climatici (scenari dell'Intergovernmental Panel on Climate Change dall'RCP 2.6, che è in linea a un aumento di temperatura inferiore a 1,5°C entro il 2100 fino all'RCP 8.5 che corrisponde a un aumento superiore ai 4°C) sono state valutate le esposizioni ai rischi climatici, prendendo in considerazione e mappando attraverso le rispettive coordinate geografiche una lista degli asset del Gruppo FNM (le stazioni ferroviarie, le barriere autostradali, gli uffici, i depositi e le autorimesse) e considerando orizzonti temporali fino al 2050. Le proiezioni dei rischi si sono basate su database climatici globali internazionali (es. IPCC, Copernicus), in vari orizzonti temporali: breve (2025) medio (2030-2040) e lungo termine (2050), assicurando conformità ai requisiti DNSH (Do No Significant Harm) per l'Adattamento ai cambiamenti climatici.

Transizione verso un'economia circolare

Ai fini dell'allineamento dell'attività "6.1. Trasporto ferroviario interurbano di passeggeri", il criterio del DNSH relativo all'obiettivo "Transizione verso un'economia circolare" richiede specificatamente che l'attività introduca misure per la gestione dei rifiuti, secondo la gerarchia dei rifiuti, in particolar modo nelle fasi di manutenzione. La manutenzione dei rotabili in oggetto non è però considerata per la definizione delle attività allineate, in quanto non rientra nell'attività gestita da FNM.

Inoltre, si rileva che il Gruppo FNM ha implementato specifiche misure, quali il riutilizzo dei materiali impiegati per i sedili esistenti all'interno dei propri convogli TAF, in fase di revamping, per un ammontare pari al 41%. In particolare, il revamping permette un allungamento della vita utile del rotabile che varia dai 5 ai 12 anni a seconda della tipologia di rotabile, in un'ottica di economia circolare e quindi di riutilizzo dell'asset.

Prevenzione e riduzione dell'inquinamento

I criteri previsti dal DNSH relativo all'obiettivo "Prevenzione e riduzione dell'inquinamento" sono legati ai limiti emissivi esplicitati dall'allegato II del regolamento (UE) 2016/1628 del Parlamento europeo e del Consiglio, applicati ai motori per la propulsione delle locomotive (RLL) e i motori per la propulsione delle automotrici (RLR). Tali criteri non risultano applicabili nell'ambito delle attività "6.1. *Trasporto ferroviario interurbano di passeggeri*" di Gruppo, in quanto i rotabili impiegati, considerati per l'allineamento, impiegano una propulsione esclusivamente elettrica e, dunque, non generano impatti in termini emissivi.

Si precisa infine che, ai sensi del Regolamento Tassonomico, la verifica del rispetto dei criteri di Non Arrecare Danno Significativo (DNSH) per i rimanenti due obiettivi ambientali **Uso sostenibile e protezione delle acque e delle risorse marine** e **Protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi** è da considerarsi "non pertinente" per la natura dell'attività "6.1. *Trasporto ferroviario interurbano di passeggeri*".

Garanzie Minime di Salvaguardia

Come citato in precedenza, per definire un'attività economica come allineata alla Tassonomia, quest'ultima richiede di rispettare le garanzie minime di salvaguardia. L'articolo 18.1 del Regolamento UE sulla Tassonomia descrive le garanzie minime di salvaguardia ("Social Minimum Safeguard") come procedure attuate da un'azienda per garantire che le sue attività economiche siano allineate ad un insieme di standard riconosciuti a livello internazionale.

Il Gruppo FNM svolge le proprie attività economiche in conformità con le Linee Guida OCSE destinate alle Imprese Multinazionali e nel rispetto dei Principi guida delle Nazioni Unite su imprese e diritti umani, inclusi i principi e i diritti stabiliti dalle otto convenzioni fondamentali individuate nella Dichiarazione dell'Organizzazione internazionale del lavoro sui principi e i diritti fondamentali nel lavoro e dalla Carta internazionale dei Diritti dell'Uomo.

In particolare, FNM si è dotata di un codice Etico che richiama le norme derivanti dalla Convenzione OCSE sulla lotta alla corruzione di pubblici ufficiali stranieri nelle operazioni economiche internazionali nonché della relativa normativa interna recentemente aggiornata con la cd, "Legge Anticorruzione" (Legge n. 190 del 6 novembre 2012) e successive modifiche e integrazioni, volta a perseguire fenomeni corruttivi commessi nel territorio nazionale.

Sono state considerate le 4 aree identificate dalla *Platform on Sustainable Finance*²¹: Diritti Umani; Corruzione; Fiscalità; Concorrenza. Il Gruppo FNM, al fine di identificare, gestire e mitigare i rischi legati ai temi sopra citati ha adottato Politiche, modelli di Gestione, azioni di prevenzione e meccanismi di rimedio.

Il Gruppo si impegna e tutela i diritti umani tramite le sue politiche e il suo codice etico. In aggiunta, è firmatario del Global Compact e aderisce ai 10 principi fondanti relativi a diritti umani, condizioni di lavoro, ambiente e lotta alla corruzione.

Nei rapporti esterni con fornitori e subfornitori, il Gruppo FNM applica i principi contenuti nel Codice Etico e anche nel 2023 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

²¹ Nel mese di ottobre 2022 la Platform on Sustainable Finance aveva pubblicato un Report sulle Garanzie Minime di Salvaguardia, nel quale identifica quattro «Substantive» o «Core» Topics a cui associare il rispetto delle MS che devono essere valutati a livello di entità/gruppo e non di singola attività economica. Nel documento di giugno 2023 la Commissione Europea indica che «Per ulteriori consulenze informali sulle migliori pratiche, gli utenti sono invitati a consultare la relazione finale sulle garanzie minime di salvaguardia della Piattaforma sulla finanza sostenibile [...]»

maggior trasparenza nella comunicazione, è stato approvato e adottato il Codice Internal Dealing che disciplina gli obblighi informativi e di comportamento relativi alle operazioni finanziarie.

L'impegno del Gruppo in materia di anticorruzione e anticoncussione è sancito ed integrato nella Politica Anticorruzione e nel Codice Etico. È stato adottato un Sistema di gestione per la prevenzione della corruzione certificato ISO 37001 ed è presente un piano audit anticorruzione un sistema di whistleblowing per la comunicazione anonima di potenziali problematiche e un programma di formazione con il quale coinvolge i dipendenti del Gruppo nei vari livelli. Infine, nel proprio Codice Etico il Gruppo FNM specifica che non eroga contributi a partiti, movimenti, comitati e organizzazioni politiche e sindacali.

Non risultano nell'anno condanne in via definitiva a carico del Gruppo FNM relative a tematiche di concorrenza sleale, episodi di evasione di tasse, eventi di corruzione/concussione o episodi di violazione dei diritti umani e dei diritti dei lavoratori. A tal proposito, non risultano nemmeno incidenti o atti illeciti riconducibili a fenomeni di corruzione, né violazioni al Codice etico.

5.1 Il capitale finanziario

I principali investimenti

GRI 3-3, 203-1

Gli **investimenti lordi effettuati con mezzi propri** dal Gruppo FNM ammontano globalmente a 72,1 milioni di Euro contro i 145,5 milioni di Euro dell'esercizio precedente, e sono dettagliati come di seguito riportato:

- investimenti nel *segment* **Autostrade** per 26,5 milioni di Euro (58,9 milioni di Euro nel 2022), principalmente attribuibili ai lavori di riqualifica della S.P. 46 Rho-Monza, alla manutenzione straordinaria al viadotto ponte Po e all'avvio dei cantieri per l'adeguamento delle barriere di sicurezza e illuminazione in A51;
- investimenti nel *segment* **Ro.S.Co. & Services** per 18,3 milioni di Euro, di cui 14,0 milioni di Euro in materiale rotabile principalmente per effetto dell'accelerazione delle attività di ammodernamento che hanno coinvolto i convogli TAF forniti in noleggio a Trenord (si veda il capitolo 5.2 per approfondimenti);
- investimenti nel *segment* **Mobilità passeggeri su gomma** per 21,6 milioni di Euro (26,7 milioni di Euro nel 2022) principalmente attribuibili all'acquisto di 68 autobus, di cui 11 autobus elettrici;
- investimenti classificati nel *segment* **Infrastruttura ferroviaria** per 5,7 milioni di Euro (8,0 milioni di Euro nel 2022), afferenti il parcheggio della stazione di Affori ed all'espansione del Terminal di Sacconago.

Gli **investimenti finanziati** che il Gruppo FNM ha gestito per conto di Regione Lombardia in coerenza con il Contratto di Programma ed il Contratto di Servizio in capo a FERROVIENORD includono 195,3 milioni di Euro relativi all'ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria e alla fornitura di materiale rotabile aeroportuale (63,1 milioni di Euro nel 2022).

Prosegue inoltre l'esecuzione da parte di FERROVIENORD del **programma di rinnovo del materiale rotabile** di Trenord per conto di Regione Lombardia, che ha visto la consegna di 58 nuovi treni, portando il cumulato a 144 convogli su un totale di 214 previsti entro il 2025 (si veda il capitolo 5.2 per approfondimenti).

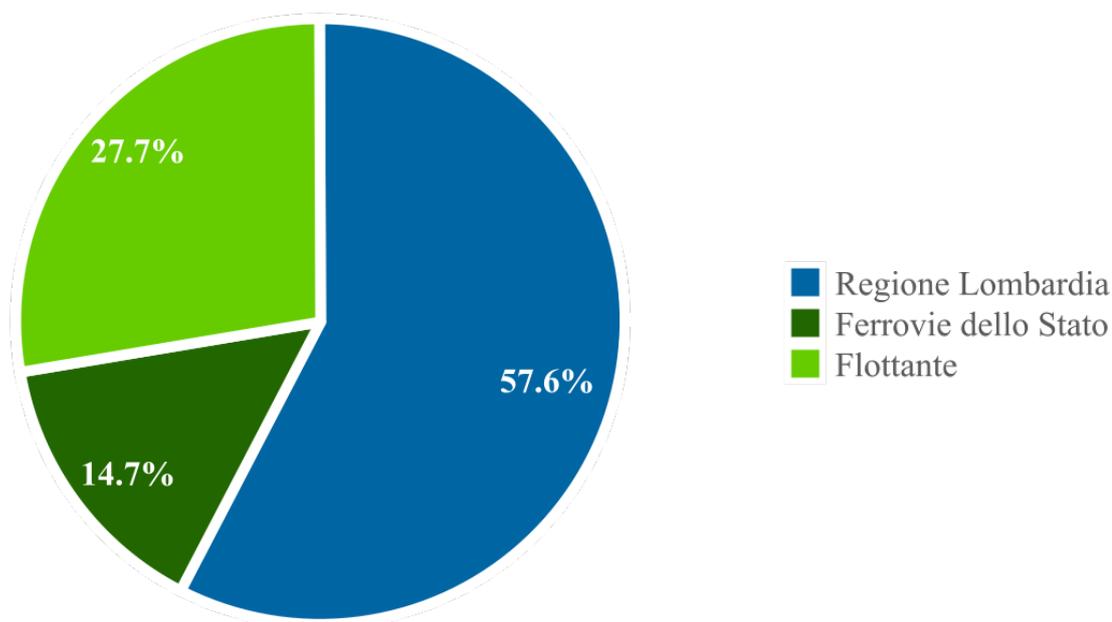
Le fonti di finanziamento: Pubblica Amministrazione e azionisti

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

FNM è una Società per Azioni quotata dal 1926 sul mercato Euronext Milan (EXM, ex Mercato Telematico Azionario - MTA) organizzato e gestito da Borsa Italiana.

Al 31 dicembre 2023, il capitale sociale emesso risulta pari a 230.000.000,00 Euro, corrispondente a 434.902.568 azioni ordinarie senza indicazione del valore nominale.

Alla stessa data, per quanto a conoscenza della Società sulla base delle comunicazioni ricevute ai sensi dell'art. 120 TUF e altre informazioni disponibili, la struttura azionaria della Società mostra le seguenti partecipazioni rilevanti:



Il merito di credito della Società è valutato “*investment grade*” da parte di due primarie agenzie di *rating*, che le attribuiscono rispettivamente un rating pari a BBB con outlook stabile da parte di Fitch e Baa3 con outlook stabile da parte di Moody's, invariati rispetto al 2021.

Entrambi i rating si applicano anche al Programma EMTN (c.d. *Euro Medium Term Note Programme*) la cui costituzione è stata approvata in data 16 settembre 2021 ed al Prestito Obbligazionario da 650 milioni di Euro, collocato in data 13 ottobre 2021.

Per ulteriori informazioni, si rinvia alle note pubblicate sul sito Internet delle Agenzie, e nella sezione Investor > Debito e Credit Rating > Credit Rating del sito Internet del Gruppo.

FNM conferma il proprio impegno a migliorare e ampliare il dialogo con la comunità finanziaria attraverso la promozione di occasioni di incontro e confronto con il top management, sia a livello nazionale sia internazionale, finalizzate a fornire aggiornamenti in merito all'evoluzione del settore delle infrastrutture e dei servizi di mobilità, del contesto macroeconomico in cui il Gruppo opera, nonché degli sviluppi del business. Le attività di comunicazione al mercato si svolgono in coerenza con la regolamentazione applicabile volta a disciplinare il trattamento delle informazioni privilegiate e con quanto stabilito dal regolamento per la gestione interna e la comunicazione al pubblico delle informazioni privilegiate.

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. Anche nel 2023 FNM si è sottoposta volontariamente alla valutazione da parte di Sustainalytics e CDP (area di indagine Clima). In particolare, a novembre, Sustainalytics ha attribuito a FNM un ESG rating di 6,6, in miglioramento rispetto al punteggio di 7,4 del 2022. FNM si conferma così tra le prime 40 società top rated da Sustainalytics in tutto il mondo (circa 15.600) ed al 5° posto tra le 183 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. L'esito questionario CDP 2023, ricevuto a febbraio 2024, evidenzia, rispetto all'anno precedente, un miglioramento nelle aree di indagine relative alle iniziative di riduzione delle emissioni e servizi a basso impatto in termini emissivi, alla rendicontazione delle categorie di emissioni Scope 3 ed alla disclosure in materia di rischi climatici.

In virtù delle peculiarità delle attività operative, il Gruppo FNM percepisce inoltre risorse di terzi erogate in forma di contributi e corrispettivi riconosciuti da vari Enti della Pubblica Amministrazione, prevalentemente afferenti alla concessione ferroviaria e ai corrispettivi per servizi di trasporto pubblico locale.

Di seguito, sono riportati i principali contributi incassati e altre forme di assistenza finanziaria ricevuti dalla Pubblica Amministrazione (PA) dal 2023 al 2021.

Milioni di €	2023	2022	2021
Contributi ricevuti dalla PA	667.358	462.044	256.632

* I dati comparativi sono stati riesposti in quanto riviste le relative modalità di quantificazione.

Trasparenza fiscale

GRI 207-1, 207-2, 207-3

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.

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.

Il Consiglio di Amministrazione e il Top Management guidano la diffusione di una cultura aziendale improntata ai valori della onestà e integrità e al principio di legalità. A tal fine si avvalgono del supporto delle funzioni di controllo interno e della Funzione Finanza, Fiscalità e Assicurazioni (Direzione Amministrazione, Finanza e Controllo) 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 delle entità del Gruppo.

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.

Inoltre, nell'ambito del progetto "Tax Control Framework", il Gruppo FNM è attualmente in attesa della pubblicazione dei Decreti attuativi della Legge Delega 2023 per la riforma del sistema tributario, che contiene misure volte a potenziare ed estendere il regime di adempimento collaborativo. Gli obiettivi del Legislatore sono quelli di ampliare la platea di contribuenti in grado di accedervi, prevedendo ulteriori effetti premiali in aggiunta a quelli attualmente esistenti in favore dei contribuenti "virtuosi" e introducendo semplificazioni operative.

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:

1. preservare gli interessi primari del Gruppo;
2. massimizzare, se possibile, le opportunità di sviluppo;
3. raggiungere la compliance fiscale.

Rendicontazione delle imposte versate

	2023	2022	2021
Gruppo FNM			
<i>Attività materiali diverse da disponibilità liquide e mezzi equivalenti</i>	1.717.222 €	1.782.267 €	1.576.672 €
<i>Imposte sul reddito delle società versate sulla base del criterio di cassa</i>	30.919 €	18.122€	14.810 €
<i>Imposte sul reddito delle società maturate sugli utili/perdite</i>	23.517 €	28.270 €	17.143 €

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.

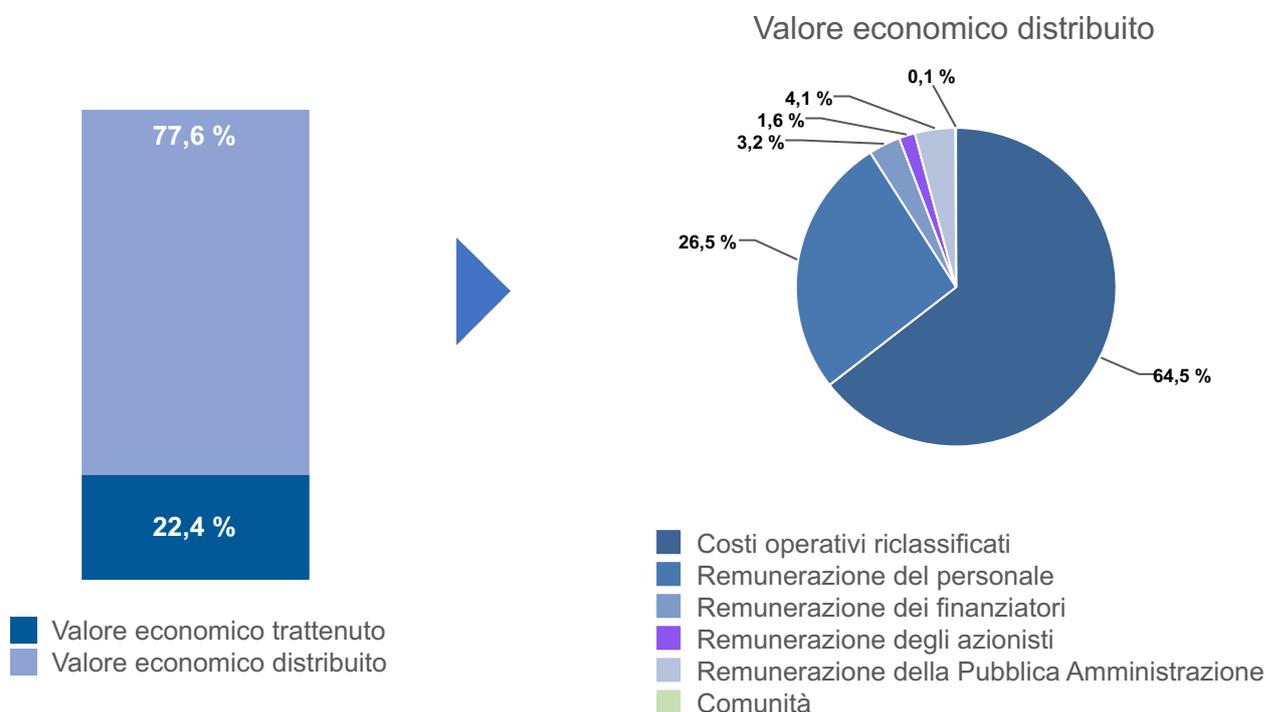
Il valore economico generato e distribuito

GRI 2-6, 201-1

La creazione di valore economico è di estrema importanza per il Gruppo, in quanto consente di garantire sostenibilità nel lungo periodo e la possibilità di costante investimento. Nel 2023, il valore economico generato è stato di 796,7 milioni di Euro, in crescita del 11% rispetto all'anno precedente, e rappresenta una sintesi dei principali risultati ottenuti e l'impatto generati in termini economici e occupazionali.

Il valore include la remunerazione al personale dipendente, il pagamento delle imposte alla Pubblica Amministrazione, gli oneri finanziari per i finanziatori e la distribuzione dei dividendi agli azionisti. Infine, la voce "Costi operativi riclassificati" include il valore dei costi sostenuti per materie prime, materiali di consumo, altri costi operativi riclassificati, costi per servizi e investimenti finanziati.

Nello specifico il valore economico distribuito dal Gruppo ai propri stakeholder ammonta a circa 617,9 milioni di Euro, in crescita del 11,5% rispetto al 2022.



Consapevole del proprio ruolo sul territorio, nel 2023, il **Gruppo FNM** ha contribuito con circa 560 mila Euro alle comunità locali, in aumento del 12% rispetto al 2022, canalizzando la maggior parte delle donazioni verso organizzazioni no-profit, progetti sociali e culturali. Nel contesto associativo, il Gruppo ha sostenuto lo sviluppo delle associazioni di appartenenza attraverso la propria quota associativa di quasi 1,4 milioni di Euro, in aumento del 58% rispetto al 2022 (a fronte di un aumento consistente del numero di associazioni aderenti), comprensivi di quote associative e contributi volontari.

Approvvigionamento sostenibile

GRI 2-4, 3-3, 2-6, 204-1, 308-1, 414-1

Il **Gruppo FNM** considera l'approvvigionamento come un'attività di rilevanza strategica, essenziale per garantire servizi di alta qualità e ridurre gli impatti ambientali e sociali sull'ambiente e sulla comunità in cui opera. Per minimizzare i potenziali impatti negativi, il Gruppo presta particolare attenzione alla selezione di prodotti certificati e fornitori qualificati e 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, in conformità al Codice contratti pubblici (D.Lgs. 36/2023), adotta procedure ad evidenza pubblica per la maggior parte degli affidamenti di lavori, servizi, e forniture.

La selezione dei fornitori avviene attraverso procedure aperte, sistemi di qualificazione, avvisi di indagine di mercato o tramite, appunto, l'Albo fornitori²². La rotazione dei fornitori è garantita in base al numero di inviti ricevuti in precedenti procedure. Per affidamenti di particolare rilevanza, possono essere introdotti criteri di prequalifica, come referenze ed esperienze professionali. Oltre ai criteri economici, vengono applicati criteri di valutazione del "pregio tecnico dell'offerta" collegati al prodotto/servizio oggetto della procedura di affidamento.

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 ha permesso la formalizzazione di KPI di misurazione, l'integrazione delle gare privatistiche e attive (di vendita), nonché l'implementazione della firma elettronica.

Attraverso le Linee Guida per Acquisti Sostenibili, le società del Gruppo sono incentivate nell'elaborare una lista di priorità per individuare prodotti, servizi o professionalità con criteri di sostenibilità. Questi criteri possono includere aspetti ambientali, sociali, climatici e di riciclabilità ed economia circolare. La selezione dei fornitori si basa sulla loro capacità di eseguire i lavori e sulla valutazione della loro esperienza e competenza in aspetti ambientali e sociali. I fornitori devono dunque dimostrare la loro capacità tecnica e professionale, inclusa la gestione ambientale e la tracciabilità della propria catena di approvvigionamento. Si sottolinea che la definizione dei requisiti per gli acquisti sostenibili deve considerare il contesto di mercato e le leggi ambientali e sociali pertinenti.

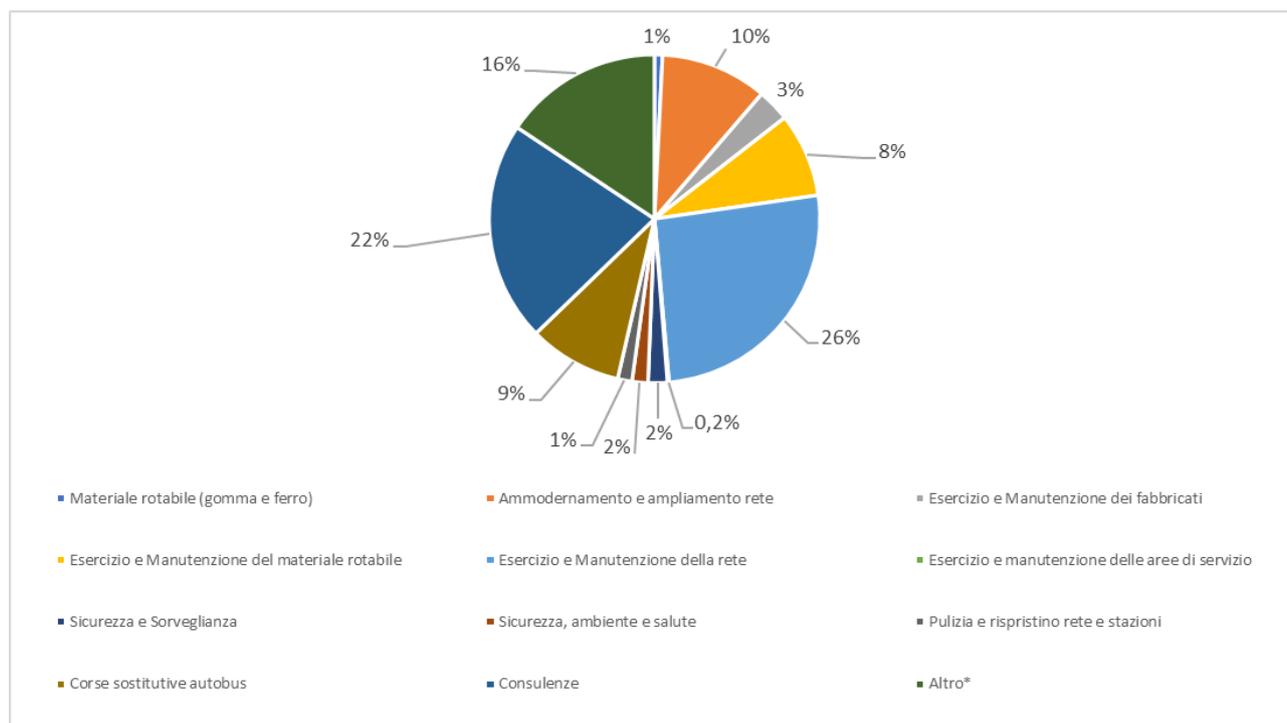
²² L'Albo fornitori del Gruppo FNM è stato istituito con apposito Regolamento n.11 Costituzione e gestione dell'albo di operatori economici per l'affidamento di forniture di beni e di servizi del 16/05/2019.

Il Gruppo si impegna inoltre a implementare un sistema di Vendor Rating per sanare eventuali problemi e formulare contestazioni per una valutazione corretta delle performance dei fornitori. In particolare, **FERROVIENORD** sta sviluppando procedure per garantire la conformità tecnico-amministrativa nella catena di fornitura dei beni gestiti a magazzino.

Anche **MISE**, in un'ottica di piena integrazione con il Gruppo FNM, utilizza la piattaforma e-procurement per le procedure ad invito sotto la soglia comunitaria e a partire dal 2023 anche per le procedure acquisitive. Nel 2023 MISE ha inoltre confermato l'adesione all'Albo fornitori di Gruppo e per determinate categorie merceologiche, all'atto dell'iscrizione, l'operatore economico deve evidenziare il possesso di alcune certificazioni (es. ISO 14001 e 45001).

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

Nel grafico che segue sono mostrati i 1.282 procedimenti di gara gestiti da **FNM** e **MISE** nel 2023 suddivisi per le principali categorie di fornitura.



* Si precisa che la categoria "Altro" include forniture riferite ad altre attività interne tra cui, a titolo esemplificativo, traduzioni, fornitura di borracce e brocche di plastica e nuove attrezzature IT, corsi di formazione, polizze assicurative/sanitaria integrativa, organizzazione eventi/pubblicità/comunicazione.
Dai dati sono escluse le forniture della società ATV

Procedimenti soggetti al rispetto di criteri di natura ambientale e sociale**

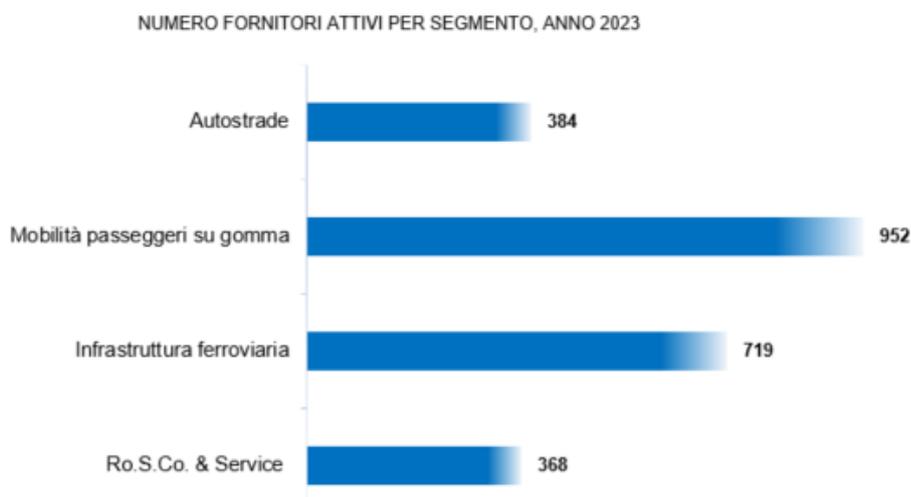
	2023	2022	2021
Forniture	70%	68%	96%
Lavori	99%	95%	98%
Servizi	25%	35%	10%
Totale	81%	75%	87%

** A seguito di un affinamento metodologico, si è proceduto ad un ricalcolo dei dati per il 2022, includendo anche la Società MISE e MISE Engineering.

Nel 2023, l'81% dei procedimenti di gara avviati ha rispettato criteri di natura ambientale e sociale, per un valore economico totale di circa 952 milioni di Euro su un totale di circa 1.179 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. Anche per gli appalti ad alta incidenza di manodopera è richiesta la certificazione SA 8000 e l'applicazione di clausole sociali volte a promuovere la continuità occupazionale in caso di nuovo aggiudicatario.

Durante l'anno il **Gruppo FNM** ha gestito rapporti di fornitura con 2.423 fornitori, per un valore di acquistato da terzi pari a 788,2 milioni di Euro (+4% rispetto al 2022).

Si evidenzia come anche nel corso del 2023, 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).



In linea con gli scorsi anni la maggior parte dell'approvvigionamento avviene da fornitori che operano in Italia, nel 2023 la percentuale si attesta all'89,5 %, in leggero aumento rispetto all'88,1% del 2022. Anche l'approvvigionamento totale del gruppo è in crescita rispetto all'anno precedente, del 3,5%.

VALORE DELL'ACQUISTATO PER SEGMENTO DEL GRUPPO FNM (€)

	2023		2022	
	Italia	Estero	Italia	Estero
Autostrade	124.066.728	-	78.104.993	-
Infrastruttura ferroviaria	495.189.551	77.257.791	469.256.192	33.778.967
Mobilità passeggeri su gomma	61.463.061	4.792.917	93.916.758	187.044
Ro.S.Co. & Service	24.770.490	648.177	29.124.854	56.944.777
Totale	705.489.830	82.698.885	670.402.797	90.910.787

5.2 Il capitale produttivo e intellettuale

Autostrade

GRI 3-3, 203-1

Il Gruppo FNM è presente 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 km²³ di cui 124,1 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.)			
	2023	2022	2021
Porte in entrata	8	8	9
Porte in entrata con servizio Telepass	6	6	6
Porte in uscita manuali	20	20	27
Porte in uscita con cassa automatica	39	39	34
Caselli in uscita con porte dedicate Telepass	10 caselli di cui 28 porte con servizio Telepass	10 caselli di cui 28 porte con servizio Telepass	10 caselli di cui 28 porte con servizio Telepass

Milano Serravalle Engineering S.r.l., controllata al 100% dalla concessionaria autostradale Milano Serravalle-Milano Tangenziali, è la società di ingegneria specializzata nella progettazione di infrastrutture e impianti autostradali e stradali, progettazione della manutenzione delle stesse infrastrutture, direzione lavori e coordinamento della sicurezza in fase di progettazione, nonché dell'esecuzione e ispezione di opere d'arte autostradali.

Nel corso del 2023 il traffico pagante ha registrato un totale di 3.156 milioni veicoli-km percorsi, con un incremento del 6,0% rispetto allo stesso dato rilevato al 31 dicembre 2022.

Il dato si attesta a circa 2.534 milioni di veicoli-km con un incremento del 7,6% rispetto all'anno 2022 per i veicoli leggeri, mentre per i veicoli pesanti si è registrato un valore di circa 621 milioni di veicoli-km, in linea rispetto al periodo precedente.

Sicurezza e incidentalità

Gli Ausiliari e Gestori della Viabilità forniscono assistenza ai viaggiatori in situazioni di criticità, quali incidenti, code o restringimenti di carreggiata. Le attività nel comparto Viabilità seguono procedure operative dettagliate, informando l'utenza attraverso Pannelli a Messaggio Variabile (PMV). Nel corso del 2023, sono stati aggiornati i livelli di servizio di Ausiliari e Gestori e attivato un numero verde gratuito per informazioni in tempo reale sulla viabilità. Inoltre, il coordinamento tra Forze dell'Ordine, di soccorso ed i Gestori della Viabilità è garantito dagli Operatori del Centro Radio Informativo tramite un centro di gestione integrato.

²³ La lunghezza complessiva della rete in esercizio ha subito una variazione in aumento di 5,8 km a seguito dell'apertura al traffico della riqualificata S.P. 46 Rho-Monza (Tangenziale Nord di Milano).

Nel corso dell'anno sono stati eseguiti 30.661 interventi di cui il 53% dalle organizzazioni partner e il restante 47% dagli ausiliari alla viabilità.

Servizio ausiliari alla viabilità (n.)			
	2023	2022	2021
Ausiliari della viabilità	70,3*	62	62
Numero Gestori della viabilità	6,5*	5	5
Numero interventi eseguiti	30.661	26.825	25.154
<i>dagli Ausiliari della viabilità</i>	14.328	11.496	11.733
<i>da altri partner (ACI, VAI, IMA e SI24)</i>	16.333	15.329	13.421
Interventi Ausiliari su Incidenti	3.222	2.758	2.297
Interventi Ausiliari per Segnalazione di Code	366	414	889
Interventi Ausiliari per Soccorso e Assistenza Utenti	7.266	5.456	5.538
Interventi Ausiliari per altro tipo di interventi	3.474	2.841	3.009

(*) numero di teste medio annuo

Nel corso del 2023, gli incidenti registrati sulla rete in concessione (A7, A50, A51 e A52) sono incrementati rispetto al 2022 (+15%). L'aumento maggiore riguarda le tratte A7 e A52 (+17%) e A51 (+11%). L'incremento di sinistrosità è riconducibile alla maggior piovosità (eventi pioggia +73% rispetto all'anno 2022 che ha registrato scarse precipitazioni), al maggior numero dei veicoli-km registrato nell'anno e all'aumento di km di competenza a seguito dell'apertura delle Rho-Monza (A52) avvenuta a fine 2022. L'incremento di sinistrosità ha riguardato anche gli incidenti con feriti +11%, mentre una decisa diminuzione si è avuta sugli incidenti con esito mortale che sono passati da 7 nell'anno 2022 a 1 nel 2023.

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

Il tasso d'incidentalità, pari al 57,45%, è calcolato come numero d'incidenti ogni 100 milioni di veicoli-km e risulta, coerentemente con l'aumento dei veicoli-km, in aumento rispetto all'anno 2022 (53,23%). 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, call center e sui PMV in merito alle condizioni del traffico, ai rischi atmosferici e diffondendo messaggi di sensibilizzazione a comportamenti di guida corretti.

Incidenti sulle tratte passeggeri/merci									
	2023			2022			2021		
	Totale	Con Feriti	Mortali (*)	Totale	Con Feriti	Mortali (*)	Totale	Con Feriti	Mortali (*)
A7 Mi Serravalle	380	98	0	325	101	4	289	93	2
Tangenziale Ovest	651	228	1	566	189	2	560	202	3
Tangenziale Est	451	166	0	407	153	1	368	118	-

Tangenziale Nord	335	117	0	286	106	0	269	94	-
Totale rete	1.817	609	1	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. Si rettifica il dato interventi di Centro Radio informativo del 2022, che risultano essere stati pari a 42.762 in luogo dei 47.623.

MISE assicura un servizio di sicurezza al cliente attraverso l'invio annuale di piani emergenziali agli Enti preposti. Questi piani affrontano criticità legate a cantieri stradali di lunga durata, modifiche nella configurazione delle tratte e fenomeni nevosi invernali. Per garantire condizioni idonee di sicurezza e viabilità, la società predispose e concorda piani di intervento con le autorità competenti e gli enti coinvolti. Per gli interventi meteo invernali, come la neve, la società dispone di mezzi e attrezzature speciali e, in caso di temperature vicine allo zero, attiva il servizio di prevenzione con spargi sale lungo la rete di transito. Nel 2023 sono stati consumati 2.759 tonnellate di sale.

Dotazioni invernali (n.)			
	2023	2022	2021
Dotazioni / Centraline meteo*	15	15	15
di cui centraline base	6	6	6
di cui per nebbia	2	2	2
di cui per ghiaccio	3	3	3
di cui per ghiaccio e nebbia	4	4	4
Mezzi operativi (spalaneve, spargi sale)	192	191	189
Operatori	35	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.

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 (Associazione Italiana Società Concessionarie Austrade e Trafori) specifica le varie condizioni che determinano i "codici di allerta" e i conseguenti provvedimenti da attuare. Sempre in questo ambito, 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 sociosanitaria per l'utenza in transito nei casi di congestione e blocco dei flussi di traffico dovuti, ad esempio, a eventi meteo critici.

Il totale degli eventi meteo registrati nel 2023 mostra un incremento degli eventi rispetto a quelli registrati nel corso dell'anno precedente, con un significativo aumento degli eventi a carattere piovoso (+73%) ed un decremento degli eventi a carattere nebbioso (-56%).

Eventi meteo – anni 2023 - 2021

	2023			2022			2021		
	Totale	Pioggia	Nebbia	Totale	Pioggia	Nebbia	Totale	Pioggia	Nebbia
A7 Mi Serravalle	168	133	35	138	84	54	126	80	46
Tangenziale Ovest	142	136	6	101	77	24	108	89	19
Tangenziale Est	133	130	3	97	80	17	97	88	9
Tangenziale Nord	120	120	0	64	58	6	71	68	3
Totale rete	563	519	44	400	299	101	402	325	77

Officine convenzionate quali ACI, IMA, VAI e SI24 forniscono assistenza in caso di guasto meccanico o recupero veicolo per incidente su tutte le tratte in concessione. La società dispone di specifici contratti per il presidio di mezzi di soccorso in cantieri permanenti o situazioni di turbativa alla viabilità, oltre a presidi fissi con carri pesanti per ripristinare la sicurezza e la transitabilità durante precipitazioni nevose invernali. Le attività svolte dalle officine includono riparazioni in autostrada, rifornimento di liquidi e carburante, e il trasporto o traino verso la prima officina esterna alla prima uscita.

Gestione del soccorso (n.)

	2023	2022	2021
Numero officine autorizzate di soccorso meccanico in coordinamento con il Centro Radio Informatico	38	36	29
Numero interventi del Soccorso sanitario	284	278	237
Numero eventi monitorati e gestiti dal Centro Radio Informatico	47.097	47.623	41.538
Numero Colonnine SOS (ogni 2km)	168	162	164
Numero Piazzole di emergenza	184	184	139
Numero di Webcam lungo la rete autostradale	155	140	136
Numero di Pannelli a messaggio variabile (PMV)	152	143	147
di cui itinere	66	47	46

Per quanto riguarda il mantenimento del corpo autostradale **MISE** monitora l'indice di pavimentazione (Ipav) quale indicatore per la definizione della qualità dello stato strutturale in termini di aderenza e regolarità del manto autostradale, di un valore discreto di 68,93 Ipav (classe tra B e C). La rete autostradale dispone di circa 867,3 km di barriere di sicurezza e 28 km circa di barriere antirumore ed è dotata di 16 impianti di segnalazione sequenziale di curva a LED.

Aree di servizio e i nuovi contratti di sub concessione

Nel 2018, **MISE** ha indetto una gara pubblica per migliorare la qualità dei prodotti e servizi nelle aree di servizio autostradali e favorire la concorrenza in termini di prezzo, operatori e marchi. Durante la fase di offerta tecnica, i criteri principali hanno riguardato il servizio all'utenza, la sostenibilità e l'efficientamento energetico, includendo aspetti come coibentazione dei locali, uso

di energie alternative, offerta di carburanti ecologici e servizi dedicati a persone, bambini e 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 2023, risultano finalizzati i subentri di 31 lotti (13 Oil-impianti di carburante, 14 Food-locali di ristoro e 4 Driven) su 17 aree di servizio. Nel 2023 sono stati avviati diversi cantieri per la riqualificazione delle strutture e di potenziamento dei servizi. Si sottolinea che una volta affidato il lotto, MISE si assume la responsabilità di condurre ispezioni mensili 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.

MISE gestisce 19 aree di servizio, di cui 14 comprensive di aree di rifornimento GPL, 4 di metano, 19 di benzina e diesel e 3 di ricarica elettrica. La maggior parte delle aree offrono servizio bar (18) e in alcuni casi anche di ristorante (4). 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% è attrezzata per i neonati.

Principali caratteristiche delle aree di servizio (n.)		
	2023	2022
Servizio di rifornimento	19	19
Servizio di ricarica per veicoli elettrici	3	2
Totale colonnine di ricarica	15	12
Assistenza meccanica	1	1
Camper service	7	7
Punti di ristorazione	18	18
Market	18	18
Hotel	1	1
Servizi igienici con docce	12	12
Aree dedicate agli animali	3	3
Servizio Wi-fi	17	17
Servizio bancomat	2	2

Ro.S.Co. & Services

GRI 3-3, 203-1, 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**, tra i quali, i servizi di pagamento digitali erogati dalla piattaforma di **FNMPAY**.

Al 31 dicembre 2023, la flotta di **FNM** è composta da 102 rotabili (98 di proprietà e 4 in leasing) suddivisi per tipologia (elettrotreni e locomotive) e utilizzatore (**Trenord, DB Cargo Italia**).

<i>Flotta</i>	<i>Numero rotabili</i>	<i>Tipologia</i>	<i>Trazione</i>	<i>Utilizzatore</i>
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% rispetto alla precedente flotta. Grazie all'adozione di un pacchetto di modifiche al software si è potuta infatti garantire:

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

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

1. 521.110 kWh in Svizzera con sistemi di elettrificazione ferroviaria che utilizzano corrente alternata a 15 kilovolt circa;
2. 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 CO₂ pari a circa 524 tonnellate (fattore di conversione pari a 0,531 kg CO₂ per kWh – fonte MITE).

La nuova flotta Ro.S.Co.

Nel corso del 2023 il Gruppo ha proseguito il suo impegno nel rinnovo della flotta esistente, con un investimento di circa 12 milioni di Euro per l'ammodernamento della flotta passeggeri Treni Alta Frequenza (TAF) e delle locomotive DE520 per il trasporto delle merci (ammontare complessivo dell'investimento sulle due flotte TAF e DE520 è di circa 47,5 milioni di Euro). In particolare, l'ammodernamento dei convogli TAF fornisce importanti contributi in termini ambientali, quali un minor consumo di energia elettrica (stimato a -15%) e il riutilizzo del 41% dei materiali dei sedili sostituiti in sede di revamping. 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..

CARATTERISTICHE DEL NUOVO MATERIALE ROTABILE SU FERRO		
	FONDI PROPRI	
Società	FNM	FNM
Tipologia di alimentazione	Elettrici Bitensione interoperabili Italia - Svizzera (TILO)	Idrogeno
Capacità	Media Capacità	Media Capacità
Costruttore	Stadler	Alstom
Numero nuovi Convogli	9 convogli	14 convogli
	<i>consegnati</i> 9 convogli (consegnati tra il 2020 e il 2022)	-
	<i>in consegna</i> Consegne completate nel 2022	6 in consegna nel 2025 2 in consegna nel 2026 restanti 6 convogli da ordinare
Lunghezza (m)	104,9	96,7
N° casse	6	4
Posti a sedere	244	>240
Posti in piedi	411	n.d.
Porte per fiancata	12	4
Velocità massima (km/h)	160	140
Servizi igienici	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	<ul style="list-style-type: none"> • 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 dei consumi di energia elettrica; • riduzione della rumorosità, recupero di energia elettrica in frenatura; • elevati tassi di riutilizzabilità (96%) e biodegradabilità (95%) dei materiali. <p>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.</p>	

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 (Sotto Sistema di Bordo) 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.

Nel 2023 sono stati completati i processi di integrazione terra-bordo per i convogli di FERROVIENORD Caravaggio, Donizetti e Colleoni sulla tratta Novara-Rho. Per i convogli TILO di FNM sono stati completati i processi di integrazione terra-bordo L1 sulle linee di confine di Chiasso e di Luino. L'ottenimento delle relative autorizzazioni è previsto per il 2024.

Altri programmi di integrazione terra-bordo stanno registrando ritardi dovuti alle complesse procedure previste dalle STI (Specifiche Tecniche di Interoperabilità). 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 2024, dei sistemi di sicurezza ERTMS sulla nuova flotta in acquisto da FNM e FERROVIENORD.

I servizi di FNMPAY

FNMPAY è un Istituto di Pagamento, autorizzato da Banca d'Italia e iscritto al Registro degli Istituti di Pagamento, e controllato al 100% da FNM S.p.A. Lanciato nel 2020, il suo obiettivo è fornire soluzioni per i pagamenti digitali in linea con la strategia del Gruppo FNM. Come centro di competenza sui pagamenti del Gruppo FNM, sviluppa tecnologie innovative come blockchain e token per migliorare l'esperienza utente. Attualmente offre servizi come Acquiring, Terminali POS e Transit Gateway, proseguendo l'acquiring avviato nel 2023.

Il Gruppo FNM insieme a Trenord nel Progetto H2iseO



Il **Gruppo FNM** è impegnato nella promozione del progetto H2iseO, che punta allo sviluppo di una Hydrogen Valley in Valcamonica, a partire dall'utilizzo dell'idrogeno nel trasporto pubblico locale. Il progetto prevede l'acquisto di 14 treni alimentati a idrogeno per la linea ferroviaria Brescia-Edolo in sostituzione degli attuali treni a motore diesel. Al riguardo, nel dicembre 2020 FNM ha contrattualizzato un Accordo Quadro con Alstom per la fornitura di 30 convogli bidirezionali alimentati ad idrogeno e sottoscritto il primo Contratto Applicativo per i primi 6 convogli, che sono in costruzione: il primo sarà consegnato a inizio 2024 per le corse di prova e, a seguito di queste ultime, tutti i treni entreranno in servizio commerciale tra la fine del 2024 e l'inizio del 2025. Il 22 dicembre 2023 FNM e Alstom hanno sottoscritto un secondo Contratto Applicativo per la fornitura di altri due treni a idrogeno. Per questi ultimi e per gli altri 6 treni (il cui ordine deve ancora essere formalizzato) l'entrata in servizio commerciale è prevista nel 2026.

Saranno inoltre realizzati 3 impianti di produzione, stoccaggio e distribuzione di idrogeno rinnovabile senza emissioni di CO₂ (a Iseo mediante tecnologia *Steam Reforming* con utilizzo di biometano, energia elettrica rinnovabile e cattura della CO₂; a Brescia e a Edolo mediante tecnologia a elettrolisi partendo da energia elettrica da fonte rinnovabile), la cui attivazione è prevista nel primo semestre 2025 per l'impianto di Iseo ed entro la prima metà del 2026 per gli impianti di Brescia e Edolo. Il progetto prevede inoltre la realizzazione di un impianto mobile di rifornimento e di un impianto di deposito e manutenzione dei treni a Rovato, la cui attivazione è prevista contestualmente all'avvio delle corse prova del treno, oltre che l'adeguamento tecnico e infrastrutturale delle stazioni interessate. In tal senso, nel 2022 è stata costituita la società FNM Power attiva nell'ambito degli impianti di produzione e distribuzione di idrogeno, anche con riferimento alla successiva fase operativa.

La conversione a idrogeno della filiera di mobilità in Valcamonica si completa con la sostituzione dell'intera flotta oggi utilizzata da FNM Autoservizi nell'area con la messa in esercizio di 40 autobus ad idrogeno.

L'investimento complessivo è stimato al momento in 392,4 milioni di Euro e tiene conto degli aggiornamenti dei prezzi e delle progettazioni. L'investimento ferroviario si attesta a 362,4 milioni di Euro, di cui 177,6 milioni di Euro per gli impianti e l'infrastruttura e 184,8 milioni di Euro per i treni. I primi saranno finanziati con fondi sono messi a disposizione da Regione Lombardia (80,1 milioni di Euro, assegnati al progetto nel corso del 2022) e dal PNRR (97,2 milioni di Euro, acquisito nel mese di marzo 2023). Quanto agli investimenti in treni, invece, gli 8 treni acquistati da FNM saranno finanziati con fondi propri per 98,3 milioni di Euro, 5 treni saranno finanziati con le risorse stanziare nel 2023 nell'ambito dell'Accordo per la Coesione Governo - Regione Lombardia per 68,6 milioni di Euro, mentre il treno restante del secondo lotto potrà essere finanziato con risorse pubbliche addizionali, o in alternativa con fondi propri. L'investimento per la sostituzione degli autobus è stimato in 30 milioni di Euro, ancora da finanziare.

Il Gruppo FNM ha pienamente centrato, in anticipo sui tempi previsti, il primo obiettivo necessario per ottenere i finanziamenti del PNRR. Sono stati infatti sottoscritti tutti i contratti di appalto per le opere finanziate dal PNRR, in anticipo rispetto alla scadenza della prima *milestone* di monitoraggio (30 giugno 2024). Per tutte queste opere è già stata avviata la progettazione definitiva o esecutiva. Per le opere ferroviarie relative all'impianto di Iseo, i lavori sono già in corso. La seconda *milestone* progettuale relativa alla "Consegna dei lavori" è fissata entro il 31 agosto 2024, mentre la terza e la quarta riguardano invece rispettivamente "Avanzamento lavori al 50%" entro il 30 giugno 2025 e la "Conclusione dei lavori" entro il 30 giugno 2026.

Progetto SerraHydrogenValle

Il progetto SerraHydrogenValle estende in modo sinergico e complementare il progetto H2IseO e mira a sviluppare, nell'area di competenza di MISE, la prima rete autostradale di rifornimento di idrogeno in Italia attraverso la creazione di un corridoio autostradale con 5 stazioni di rifornimento di idrogeno (realizzate su aree relative a 3 aree di servizio dismesse e 2 ex stazioni di pedaggio), ed in particolare:

- 2 stazioni lungo la A51 Tangenziale Est di Milano a Carugate (Carugate Est e Carugate Ovest);
- 1 stazione lungo la A50 Tangenziale Ovest di Milano a Rho (Rho Ovest);
- 2 stazioni lungo la A7 Milano-Genova a Tortona (Tortona Est e Tortona Ovest).

Il progetto, i cui costi di investimento sono stati stimati complessivamente in 55,4 milioni di Euro, mira a sostenere la realizzazione di infrastrutture per la distribuzione di vettori energetici alternativi, contribuendo alla decarbonizzazione dei trasporti lungo le Reti di Trasporto Trans-europee (TEN-T), dove si incrociano il corridoio mediterraneo e il corridoio Reno-Alpi. Inoltre, l'autostrada A7 è il percorso di riferimento per tutto il trasporto pesante che collega il Porto di Genova (il principale porto italiano) alle aree industriali lombarde.

L'investimento ha avuto accesso a due fonti di finanziamento a fondo perduto: (i) nell'ambito del PNRR relativo alle sole stazioni di Carugate Est e Ovest e Tortona Ovest per un contributo complessivo pari a 15,0 milioni di Euro (4,9 milioni di Euro per l'area di Carugate Est; 4,8 milioni di Euro per l'area di Carugate Ovest e 5,3 milioni di Euro per l'area di Tortona), e (ii) nell'ambito del bando CEF con riferimento alle stazioni di Carugate Est e Ovest, Tortona Est e Ovest, e Rho Ovest. Successivamente, nel mese di gennaio 2024, a fronte di una circolare del MIT che veicolava agli operatori una nuova FAQ relativa alla cumulabilità dei finanziamenti, sono stati effettuati nuovi approfondimenti ed è stato chiesto un confronto con la *Project Adviser* del CINEA (l'Agenzia che gestisce i contributi CEF per conto della Commissione Europea). Alla fine di febbraio 2024, il referente del CINEA, a seguito di consultazione interna, ha anticipato che non sarà possibile finanziare progetti già finanziati dal PNRR. Tuttavia, poiché solo tre stazioni di rifornimento a idrogeno per autotrazione delle cinque previste hanno ricevuto il finanziamento PNRR, la *Project Adviser* ha dato indicazione di procedere mediante una modifica al *Grant Agreement*, limitando la sovvenzione CEF alle due stazioni di rifornimento rimanenti (Tortona Est e Rho Ovest) non supportate dai contributi del PNRR. Il budget relativo alla sovvenzione CEF, attualmente pari a 13,7 milioni di Euro per le cinque stazioni, sarà di conseguenza riparametrato. È in corso la predisposizione della bozza di richiesta di modifica al *Grant Agreement* da sottoporre al *Project Adviser* del CINEA.

A fine marzo 2023 è stata aggiudicata la gara indetta da **MISE** nel dicembre 2022 per la progettazione esecutiva e la realizzazione delle cinque stazioni di rifornimento di idrogeno,

conseguendo pertanto il raggiungimento della prima *milestone* di monitoraggio prevista per i progetti finanziati tramite risorse del PNRR. Inoltre, a seguito della richiamata aggiudicazione, nel maggio 2023 si è pervenuti alla sottoscrizione dell'accordo quadro per la progettazione esecutiva e la realizzazione degli interventi. Il progetto esecutivo è stato terminato nel mese di ottobre e, a completamento delle attività di esecuzione e verifica, si è quindi proceduto alla trasmissione dello stesso al Concedente e, nel mese di dicembre, alla consegna dei lavori per due aree di rifornimento.

L'avvio del servizio commerciale è previsto per la seconda metà del 2025. L'ulteriore eventuale implementazione seguirà un approccio modulare, integrando la produzione e aumentando la capacità di distribuzione in base all'andamento della domanda. In una fase successiva, il progetto prevede la possibile realizzazione di un impianto fotovoltaico per la produzione di energia rinnovabile, collegato a un elettrolizzatore per la produzione di idrogeno rinnovabile.

Infrastruttura ferroviaria

GRI 3-3, 416-2

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 125 impianti (stazioni, fermate e Posto di Movimento) di cui 116 a servizio dei viaggiatori²⁴.

Estensione della linea ferroviaria			
Rete	Intera Rete	Ramo Milano	Ramo Iseo
Estensione rete (Km)	330	222	108
Rete elettrificata (Km)	215	215	n.a.
Binari di circolazione (Km)	533	418	115,4
Stazione con singolo binario (n.)	29	14	15
Stazione con doppio binario (n.)	51	35	16
Stazione con tre o più binari (n.)	29	25	4
Binari di parchi, depositi e terminal (Km)	42	33	9

Impianti per il servizio ferroviario (n.)			
Impianti	Intera Rete	Ramo Milano	Ramo Iseo
Impianti gestiti da FERROVIENORD	125	87	38
Impianti a servizio viaggiatori	116	81	35
Impianti di movimento	62	41	21
Fermate	63	46	17
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

La flotta del segmento Infrastruttura ferroviaria

Nel 2023 è progredita l'esecuzione da parte di Ferrovienord del programma di rinnovo del materiale rotabile di Trenord per conto di Regione Lombardia per un investimento di 1,7 miliardi, con la consegna di 58 treni, portando il cumulato a 144 convogli (67%) su un totale di 214 previsti entro il 2025. Il radicale rinnovamento della flotta ha una forte valenza sul fronte della sostenibilità sociale, perché influisce positivamente sull'esperienza delle persone che ogni giorno accedono al servizio ferroviario regionale.

La tabella di seguito riporta le caratteristiche del nuovo materiale rotabile acquistato da FERROVIENORD designata da Regione Lombardia quale soggetto incaricato all'acquisto di materiale rotabile con fondi di quest'ultima sulla base di un programma di acquisto di materiale rotabile finanziato dalla Regione stessa, concesso in uso a Trenord.

²⁴ Allegato 01 del Contratto di Servizio al 31.12.2023.

CARATTERISTICHE DEL NUOVO MATERIALE ROTABILE SU FERRO

FONDI REGIONE LOMBARDIA

Società	FERROVIENORD	FERROVIENORD	FERROVIENORD	FERROVIENORD
Tipologia di alimentazione	Elettrici	Elettrici	Elettrici	Diesel-elettrici
Capacità	Alta capacità (convoglio corto)	Alta capacità (convoglio lungo)	Media Capacità	Media Capacità
Costruttore	Hitachi Rail Italy	Hitachi Rail Italy (*)	Alstom (**)	Stadler
Numero nuovi Convogli	48 "Caravaggio"	70 "Caravaggio" + 5 "Rock"	51 "Donizetti" + 10 "Pop"	30 "Colleoni"
<i>consegnati</i>	30 Caravaggio	5Rock 44 Caravaggio	10 Pop 30 Donizetti	25 Colleoni
<i>in consegna</i>	4 nel 2024 14 nel 2025	16 nel 2024 10 nel 2024	20 Donizetti nel 2024 1 Donizetti nel 2025	5 nel 2024
Lunghezza (m)	109,6	136,8	84,20	66,80
N° casse	4	5	4 (51 Donizetti + 7 Pop) + 3 (3 Pop)	3
Posti a sedere	466	598	263	168
Posti in piedi	449	575	255	160
Porte per fiancata	8	10	4	3
Velocità massima (km/h)	160	160	160	140
Servizi igienici	2	2	2	1
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	<ul style="list-style-type: none"> • 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 dei consumi di energia elettrica; • riduzione della rumorosità, recupero di energia elettrica in frenatura; • elevati tassi di riutilizzabilità (96%) e biodegradabilità (95%) dei materiali (**). <p>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.</p>			
	(*) I convogli Hitachi Rock e Hitachi Caravaggio hanno le medesime caratteristiche tecniche. (**) I convogli Alstom POP e Alstom Donizetti hanno le medesime caratteristiche tecniche.			

Potenziamento infrastrutturale: collegamento ferroviario Malpensa T2-RFI Sempione

Procedono a pieno regime i lavori di realizzazione del nuovo collegamento ferroviario tra il Terminal 2 dell'aeroporto di Milano Malpensa e la linea ferroviaria del Sempione. L'opera, il cui progetto è promosso da FERROVIENORD in partnership con SEA, permetterà la chiusura dell'anello ferroviario intorno a Malpensa e consentirà di ampliare il bacino d'utenza dell'aeroporto, attraverso la riorganizzazione dei servizi nel quadrante Nord Ovest della regione. Sarà garantito 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. Il 31 gennaio 2023 è stata approvata l'esecuzione del progetto e i cantieri sono stati avviati a febbraio. A un anno di distanza sono molteplici i lavori eseguiti tra cui la conclusione della galleria artificiale di 1.700 metri. L'avanzamento dei lavori da febbraio 2023 è attualmente del 22%. La conclusione del nuovo collegamento ferroviario è prevista per luglio 2025. Il tracciato ferroviario è stato studiato in modo da limitare il più possibile l'impatto sul territorio. Sono attivi i monitoraggi ambientali in corso d'opera per fauna, flora, rumore, vibrazioni, atmosfera e acque sotterranee.

Progetto definitivo Ammodernamento e Potenziamo Infrastrutturale Nodo di Bovisa

Nel 2023, il progetto di ammodernamento e potenziamento infrastrutturale del nodo di Bovisa ha superato la fase di verifica e validazione. Il progetto prevede la realizzazione di quattro nuovi binari a ovest e due binari di attestamento a nord-ovest della stazione di Bovisa, con adeguamenti ed espansioni della sede e del fabbricato viaggiatori, nonché la realizzazione di un impianto fotovoltaico sulla copertura dello stesso. Tra le opere pianificate, spicca la costruzione di una nuova struttura di scavalco della linea RFI che incrocia la linea FERROVIENORD, a sud della stazione di Bovisa. Inoltre, sono previste demolizioni e adeguamenti, inclusi la demolizione della sede delle squadre di manutenzione, degli impianti ACS e della sottostazione elettrica esistente. Il progetto comprende anche l'adeguamento degli impianti ferroviari di trazione elettrica, con la creazione di una nuova sottostazione elettrica in sostituzione di quella esistente, oltre a interventi nel segnalamento con il nuovo Apparato Centrale Computerizzato.

Nell'esecuzione dell'attività infrastrutturale e di nuove costruzioni le società seguono le normative vigenti che disciplinano le procedure di realizzazione di opere pubbliche e di interesse pubblico.

Nel 2023 FERROVIENORD ha proseguito il suo impegno nella realizzazione di parcheggi sicuri per biciclette (VELOSTAZIONI). L'attività di potenziamento delle velostazioni (posteggi bici gratuiti, sicuri e videosorvegliati) presso le stazioni ferroviarie nel 2023 ha visto l'apertura delle velostazioni di Mozzate e Malnate. A fine 2023 sono attive 28 velostazioni (per un totale di 2.146 posti bici), di cui 22 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 offerti²⁵.

Durante l'anno 2023, FERROVIENORD, ha continuato il dialogo con le Amministrazioni Comunali per la concessione in comodato d'uso gratuito di ulteriori 3 spazi presso le stazioni di Cadorago, Saronno Sud e il casello di Pilzone di Iseo in comune di Iseo. A fine 2023, sono stati ceduti locali all'interno delle stazioni per oltre 11.000 mq con più di 80 contratti di comodato.

La gestione delle infrastrutture è altresì caratterizzata dall'attenzione verso l'accessibilità. Nel corso del 2023 sono proseguite le attività di innalzamento delle banchine nello specifico è stato completato il binario 1 di Iseo e Capo di Ponte, inoltre a dicembre 2023 è stata aperta al pubblico la nuova fermata di Brescia Violino. Al 31 dicembre 2023 sono 112 gli impianti

²⁵ Per il conteggio dei parcheggi sono state considerate le stazioni con servizio di viaggiatori attivo.

accessibili²⁶(autonomamente o con assistenza) di cui 2 nuovi rispetto al 2022. Si confermano nel 2023 l'attivazione degli ascensori di Galliate e Meda. Nel 2024 si prevede di innalzare le banchine degli impianti Bornato-Calino, Borgonato, Provaglio Timoline, Cagno-Esine, Piandi Borno, Piancamuno Gratacasolo.

ACCESSIBILITÀ DELLE STAZIONI

STAZIONI (n.)	2023	2022	2021
Stazioni "accessibili"	112	110	97
<i>di cui sul ramo di Milano</i>	82	81	81
<i>di cui sul ramo di Iseo</i>	30	29	16
Stazioni provviste di banchine rialzate sull'intera rete	95	93	91
Stazioni con ascensori sull'intera rete FERROVIENORD	48	47	46

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. Nelle stazioni del ramo Milano sono presenti 19 presidi di vigilanza e 9 stazioni sono interessate da iniziative antiwriters. Sono impiegate Guardie Giurate in servizio fisso presso le località di servizio e sono stati incrementati ed affinati i servizi di assistenza per utenti a ridotta mobilità e abilitati nuovi addetti alla manovra di soccorso nel caso di eventuali guasti agli ascensori. Inoltre, nel 2023 è stata rinnovata la convenzione con la Polizia Ferroviaria.

La sicurezza della circolazione (Safety)

Tutte le attività ferroviarie, compresa la circolazione dei treni e la gestione degli impianti, sono accompagnate da una valutazione attenta dei rischi e degli impatti legati a eventi pericolosi. I rischi sono identificati e gestiti attraverso procedure dettagliate, quali la "Gestione dei Rischi inerenti alla Sicurezza dell'Esercizio Ferroviario", gestiti nell'ambito del Registro degli Eventi Pericolosi. Nel 2023 sono state condotte 104 analisi dei rischi per valutare la sicurezza dell'infrastruttura ferroviaria e considerare eventuali modifiche.

Sistemi di sorveglianza e sicurezza lungo la linea ferroviaria e negli altri fabbricati di proprietà, anno 2023

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

194 DVR per il ramo Milano
24 DVR per il ramo Iseo

2.684 TVcc - Telecamere a circuito chiuso di cui:

2.434 TVcc per il ramo Milano
250 TVcc per il ramo Iseo

501 HP - Help-Point di cui:

452 HP per il ramo Milano
49 HP per il ramo Iseo

PASSAGGI A LIVELLO

220 Intera rete
109 ramo Milano
111 ramo Iseo

²⁶ 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).

In caso di emergenze, la gestione è affidata a una procedura dedicata con la possibilità di formulare Piani di Emergenza e Soccorso specifici. Tali piani sono elaborati da gruppi di lavoro designati dalla Direzione, con il supporto delle Strutture Organizzative della Direzione Tecnica. Vengono valutati aspetti come corsi di formazione, competenze professionali ed esercitazioni. Le emergenze ferroviarie possono essere segnalate al Posto Centrale di Movimento tramite canali di comunicazione rapida, inclusi gli Help Point sulla rete. Ove richiesto dalla specifica segnalazione di emergenza ricevuta, il Dirigente Coordinatore Circolazione provvede ad attivare anche i servizi di soccorso pubblici.

Nell'anno 2023 è proseguito il consolidamento dei requisiti introdotti dall'Unione Europea con il cosiddetto "IV Pacchetto Ferroviario". In particolare, **FERROVIENORD** ha rinnovato 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. Le relative certificazioni sono state rilasciate da ANSIFSA nel mese di aprile 2023. Tutte le scadenze normative concernenti la sicurezza nell'esercizio ferroviario sono state puntualmente rispettate, conformemente alle tempistiche stabilite dal quadro normativo applicabile.

Attualmente tutte le linee del ramo Milano sono attrezzate con il Sistema di Controllo della Marcia dei Treni (SCMT) e tutte le linee del ramo Iseo sono attrezzate con il Sistema di Supporto alla Condotta (SSC). Per incrementare ulteriormente il livello di sicurezza è prevista nel 2024 la sostituzione del SSC con il SCMT sulla tratta Brescia - Iseo e l'attivazione di 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, la presenza 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 con carico completo e gestisce la movimentazione 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 2023, la società e l'operatore belga Move Intermodal hanno continuato a lavorare 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 roundtrip/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 ha consentito di evitare l'emissione di circa 280 tons CO₂ per l'anno 2023.

Anche grazie alla firma del protocollo di intesa a maggio 2021 tra il Gruppo FNM e SEA Aeroporti Milano, è proseguita nel corso del 2023 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 valorizzare il terminal ferroviario di Sacconago e lo sviluppo logistico di Malpensa Distripark a servizio del Cargo City dell'aeroporto di Milano Malpensa riducendo i volumi su gomma.

Il progetto prevede il trasporto di pacchi tra Malpensa e Milano Cadorna tramite il servizio ferroviario Malpensa Express e coinvolge operatori logistici per la gestione di spedizioni aeree, consentendo ritiri e consegne presso la stazione di Milano Cadorna.

Caratteristiche del Terminal intermodale di Sacconago	
	2023
Mq di estensione attuali	48.000
<i>% dedicata all'area intermodale</i>	74%
<i>% ufficio, manutenzione, servizi</i>	26%
Mq di estensione prevista dal Piano regolatore	200.000
Mq di 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

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

In virtù dell'ampliamento e delle continue evoluzioni di mercato, a partire dalla seconda metà del 2023 Malpensa Distripark ha assunto anche la funzione di MTO (Multimodal Transport Operator); ciò permette di poter organizzare il trasporto completo dal punto di carico fino alla consegna dell'ultimo miglio.

FNM Autoservizi

FNM Autoservizi è impegnata nel potenziamento della rete di interscambio bus/treno presso le stazioni e a promuovere il trasporto per favorire il turismo locale. Un investimento di oltre 2,3 milioni di Euro è stato destinato alla realizzazione del sistema di bigliettazione unico integrato per le aree di Varese, Brescia e Como, con l'obiettivo di coprire il 100% del servizio autobus con dispositivi di Bigliettazione Elettronica (SBE). Nel biennio 2022-2023 è stata avviata la sperimentazione del sistema e il personale di ufficio sta ricevendo formazione per la gestione dei dati di esercizio e di bigliettazione.

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

Dal 2020 i titoli di viaggio di FNM Autoservizi possono essere acquistati direttamente dallo smartphone tramite l'app myCicero. Con la stessa app è possibile pianificare gli spostamenti con altri mezzi pubblici consultando gli orari e le fermate, oltre a poter parcheggiare in molte città italiane (tra cui Roma, Milano, Bologna, Firenze, Napoli, Palermo e molte altre). Nel 2023 sono stati venduti 683.054 titoli di viaggio, con una media mensile di circa 57.000 titoli di cui 36.864 tramite l'app myCicero (il 71% in più rispetto al 2022).

FNM Autoservizi considera l'accessibilità al servizio come un tema di fondamentale importanza con l'obiettivo di garantire un progressivo miglioramento del servizio tramite, ad esempio, la dotazione della totalità degli automezzi di pianale ribassato, il perfezionamento dei sistemi informativi a disposizione della clientela e l'agevolazione del processo di acquisto dei titoli di viaggio.

Per garantire un buon servizio, FNM Autoservizi ha certificato il proprio sistema di gestione integrato secondo la norma UNI EN 13816:2022 (Sicurezza e qualità nei servizi di trasporto persone). 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.

Nel 2023, si è registrato un aumento della produzione chilometrica (bus-km percorsi) del 6,6% rispetto al 2022. I passeggeri trasportati sono aumentati dell'8,8% rispetto al 2022, tuttavia sono ancora inferiori del 7,5% rispetto al 2019.

Caratteristiche del servizio di FNM Autoservizi			
	2023	2022	2021
Estensione rete TPL (km)	749,9	749,9	741,6
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 3,7 mln	circa 3,4 mln	circa 1,94 mln
Km percorsi dalla flotta ^(**)	5,8 mln	5,5 mln	5,1 mln

* Dati stimati sulla base degli abbonamenti e titoli di viaggio venduti nel 2023
 ** Il dato si riferisce ai km totali: TPL e servizio charter (noleggi e sostitutive treno)

In tema sicurezza si è conclusa l'installazione del sistema Automatic Vehicle Monitoring (AVM) su tutta la flotta e ciascun agente è stato dotato delle credenziali di accesso ai sistemi di bordo per la rendicontazione e la reportistica dei dati di esercizio. Nel 2023 si è proceduto con la sperimentazione del sistema AVM che consente anche di verificare e monitorare costantemente i ritardi segnalati dal personale viaggiante.

Nell'ambito della formazione del proprio personale, **FNM Autoservizi** si impegna a completare nel 2024 il ciclo formativo in materia di guida sicura ed ecosostenibile e rischio aggressioni. La sicurezza stradale e il rischio aggressione costituiscono due dei principali rischi per la sicurezza dei conducenti.

LA FLOTTA DI FNM Autoservizi (*)			
<i>n. mezzi</i>	2023	2022	2021
Parco autobus	163	158	148
<i>di cui EURO II- III</i>	17	37	59
<i>di cui EURO IV</i>	6	6	6
<i>di cui EURO V</i>	36 (di cui 4 EEV)	32 (di cui 4 EEV)	31 (di cui 4 EEV)
<i>di cui EURO VI</i>	104	83	52
di cui entrati in servizio nell'anno	25	33	7
Numero autobus dismessi	26	23	0

(*) Al 31.12.22, n.12 autobus risultano fuori esercizio e non ancora rottamati. Al 31.12.23 ci sono n.6 autobus fuori servizio (senza targa e senza percorrenze) che saranno rottamati nel 2024.

LA FLOTTA DI FNM Autoservizi		
<i>km percorsi</i>	2023	2022
Parco autobus	5.805.389	5.444.562
<i>di cui EURO II- III</i>	423.148	1.027.406
<i>di cui EURO IV</i>	259.229	311.759
<i>di cui EURO V</i>	966.044	949.077
<i>di cui EURO VI</i>	4.156.968	3.156.320

Il progressivo rinnovo del parco rotabile, con 25 nuovi autobus entrati in servizio nel 2023, e l'efficienza nei controlli e nelle manutenzioni degli autobus garantiscono livelli di sicurezza sempre maggiori. Si tratta di autobus più performanti dal punto di vista ambientale e di emissioni, 21 autobus Euro6 e 4 autobus Euro5/Euro5 EEV, con una età media pari a 3 anni, di cui 17 di prima immatricolazione.

La società effettua un continuo monitoraggio sui consumi del proprio servizio e predilige l'impiego di automezzi dalle più alte prestazioni energetiche e meno inquinanti; infatti, nel corso del 2023, il 72% dei chilometri percorsi è stato effettuato con autobus Euro VI, a ridotto impatto ambientale, comportando una riduzione media del 20% circa di inquinanti al chilometro.

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.



Nel 2023 i passeggeri sono aumentati del 19,5% nei confronti del 2022. Rispetto al 2019, anno target con cui ci si confronta dall'inizio del periodo emergenziale, il numero di passeggeri risulta tuttavia ancora inferiore del 9,8%

In ambito extraurbano è stato registrato un incremento significativo (+12%) dei passeggeri del servizio del lago di Garda nel periodo maggio-ottobre rispetto a 2022. Con la ripresa del traffico passeggeri si fa ancora più marcato il problema, riscontrato in tutto il settore, della difficoltà di reperire personale di guida che può avere implicazioni negative sul livello di servizio previsto dal contratto di servizio.

Caratteristiche del servizio di Azienda Trasporti Verona			
	2023	2022	2021
Linee urbane nei giorni feriali (N.)	21	20	20
Linee urbane nelle fasce serali e nei giorni festivi (N.)	9	9	9
Linee gestite in provincia di Verona (N.)	74	77	77
Bacino di utenza servizio urbano (n. abitanti)	344.200	344.200	344.200
Bacino di utenza servizio extraurbano (n. abitanti)	1.250.000	1.250.000	1.250.000
Estensione (km) rete urbana	355 feriale; 185 festiva	366 feriale; 241 festiva	366 feriale; 241 festiva
Estensione (km) rete extraurbana	3.670	3.825	3.825
Numero km effettivamente percorsi dalla flotta (mln)	19,2	21,02	19,3
Numero passeggeri trasportati (mln)	66,2	55,4	46,2

ATV-Azienda Trasporti Verona adotta differenti soluzioni per garantire l'affidabilità e la sicurezza. Tra le attività 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, 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.

In aggiunta i mezzi di recente acquisizione sono dotati di dispositivi ADAS tra cui la frenata di emergenza ed il mantenimento di corsia.

<i>n. mezzi</i>	LA FLOTTA DI ATV		
	2023	2022	2021
Parco autobus	560	544	527
<i>di cui EURO II-III</i>	213	247	271
<i>di cui EURO IV</i>	4	4	4
<i>di cui EURO V</i>	123 (di cui 100 EEV)	123 (di cui 100 EEV)	119
<i>di cui EURO VI</i>	209	170	133
<i>di cui ELETTRICO</i>	11	0	0
di cui entrati in servizio nell'anno	51	37	0
Numero autobus dismessi	35	48	5

<i>km percorsi</i>	LA FLOTTA DI ATV	
	2023	2022
Parco autobus	21.039.344	21.996.233
<i>di cui EURO II-III</i>	5.631.347	7.492.058
<i>di cui EURO IV</i>	38.860	48.702
<i>di cui EURO V</i>	4.750.057	5.654.133
<i>di cui EURO VI</i>	10.455.647	8.801.340
<i>di cui ELETTRICO</i>	163.434	0

ATV è tra le prime società del Gruppo FNM ad aver sostenuto investimenti nell'acquisto di mezzi alimentati da carburanti alternativi come il metano. L'obiettivo dell'azienda è ampliare il parco mezzi elettrico per quanto riguarda la flotta urbana e quello a metano per l'extraurbana. Ad oggi il 35,5% di bus è costituito da veicoli a metano, il 2% è invece costituito da bus elettrici.

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 a oggi comprende 4 modelli:



**Il servizio E-Vai Easy station dal 2023 è incorporato in E-Vai Corporate.*

Nel 2023 sono stati attivati 28.015 nuovi clienti per un totale di 138.529 utenti. 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 66.

I numeri del car sharing			
	2023	2022	2021
Noleggi car sharing	88.870	93.981	76.505
Ore di noleggio medio giornaliero*	11,01	11	6,56
Ore di noleggio annuali*	247.505	286.427	93.500
Media Km per noleggio	96	89	68,62
Media Km per noleggio veicoli elettrici	96	89	70,35

* 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 2023, la flotta è composta da 381 veicoli, di cui 370 elettrici (97%). Tuttavia, nel corso del 2023 a fronte di un continuo aumento dei costi dell'energia si è assistito a un conseguente aumento dei costi di gestione del parco auto. Per quanto riguarda il mondo dell'auto, gli eventi internazionali e la mancanza di incentivi regionali hanno portato ad un netto aumento dei prezzi.

Su tutte le vetture del parco auto risultano installate nuove centraline satellitari GPS/GPRS. Nell'ottica di un ampliamento dell'offerta e dei servizi proposti, E-Vai ha affidato la procedura di gara relativa all'approvvigionamento di eco-stazioni ed è in fase di affidamento dei sistemi di e-bike per il bike sharing.

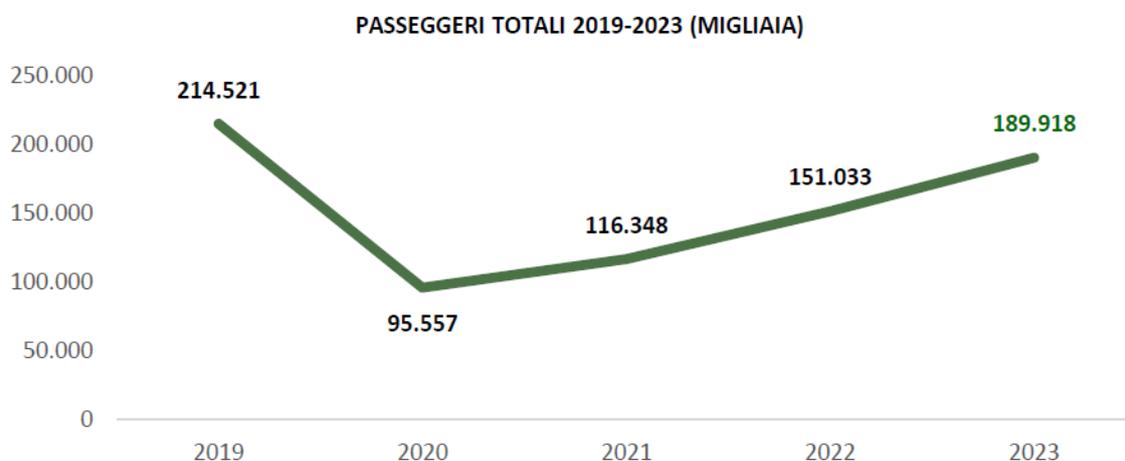
Trasporto ferroviario (Trenord)

GRI 3-3

Trenord è dedicata al trasporto pubblico ferroviario della Lombardia, la regione che esprime la domanda di mobilità più alta d'Italia. L'anno 2023 è stato caratterizzato da una notevole ripresa della domanda di mobilità, anche se inferiore ai livelli pre-Covid. Dal mese di gennaio si registra una crescita costante nel numero dei viaggiatori, con picchi fino ad un massimo di 800 mila viaggiatori giornalieri e una media di quasi 650 mila viaggiatori giornalieri, sempre inferiori di circa il 15% rispetto ai livelli pre-Covid. La domanda legata a viaggi turistici, invece, è in forte espansione: sempre più viaggiatori usano il treno per raggiungere le località turistiche lombarde in modo sostenibile, facendo registrare un incremento di circa il 20% rispetto al 2022.

40,7 milioni di treni-km

Nel 2023, l'azienda ha garantito il servizio a circa 190 milioni di passeggeri, circa il 26% in più rispetto ai 151 milioni dell'anno precedente, arrivando a trasportare una media di 700 mila viaggiatori 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 40,7 milioni, in aumento del 4,9% rispetto ai dati 2022.



Per monitorare le evoluzioni della domanda di mobilità su ampia scala, **Trenord** ha ideato il progetto Darwin, che permette di descrivere in modo puntuale l'offerta e la domanda di mobilità, analizzandone anche l'interazione. Attraverso l'utilizzo di Big Data il progetto consente di effettuare analisi e simulazioni utilizzando informazioni da diverse fonti. La piattaforma utilizzata concentra la lettura sugli spostamenti "a portata di treno" ovvero quelli fra i Comuni o fra le zone in cui sono suddivisi i Comuni più ampi.

Secondo le previsioni della piattaforma, al 2032, gli spostamenti giornalieri in Lombardia aumenteranno da 14,2 a 15,1 milioni. Tale incremento si rifletterà anche sui servizi gestiti da **Trenord**, che pianificherà l'offerta in base alle reali esigenze di mobilità, anche ai fini di una maggiore soddisfazione dei clienti e nel tentativo di contrastare, per quanto di competenza, il potenziale aumento del congestionamento del traffico.

Sistema tariffario integrato

Durante l'anno, l'azienda ha implementato il supporto elettronico ricaricabile CHIP ON PAPER (CoP) per tutti i biglietti, evidenziando l'impegno verso un sistema di mobilità integrata e intermodale. Il CoP, destinato a essere adottato progressivamente da tutte le aziende di Trasporto Pubblico Locale (TPL) in Lombardia, fungerà da strumento chiave per una gestione più efficiente dei sistemi tariffari integrati. Questa tecnologia offre un unico supporto utilizzabile su tutte le aziende di TPL, consentendo il controllo e fornendo dati sull'utilizzo del servizio. Ciò contribuirà a una migliore pianificazione dei servizi e a dati utili per il riparto degli introiti. Insieme alle modifiche normative riguardanti la data fissa dei biglietti a tariffa ferroviaria e all'aggiornamento dei sistemi di vendita, inclusa l'implementazione di nuovi self service, questi sforzi consolidano gli obiettivi aziendali focalizzati sull'attenzione al cliente e sul miglioramento dell'esperienza utente nell'accesso ai servizi di mobilità. L'efficacia di tali azioni si riflette nei dati di vendita di Trenord, con una crescita costante dei titoli integrati nel 2023, registrando un aumento del +20% nello STIBM Milano e Monza e Brianza, e +35% su "lo viaggio ovunque in Lombardia" e "lo viaggio ovunque in provincia".

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 confortevole, ma anche accessibile, a chiunque ne faccia uso. Nel 2023 sono stati oltre 24.000 i clienti che hanno usufruito del servizio di salita e discesa per l'assistenza ai passeggeri con mobilità ridotta, in aumento di circa il 25% rispetto al 2022.

oltre **24.000**
clienti che hanno usufruito del
servizio di salita e discesa

Oltre **218.000** m²
graffiti rimossi nel 2023

Trenord prosegue con attenzione e responsabilità, nell'impegno quotidiano finalizzato a garantire la sicurezza dei clienti e del personale viaggiante da qualsivoglia azione, comportamento o evento che si possa annoverare come violenza, reato, atto vandalico, aggressione fisica o verbale o comportamento censurabile.

Con l'aumentare dei flussi di passeggeri, i rischi di infortuni a causa di aggressioni, di atti vandalici e reati sono in aumento e Trenord ha potenziato il coordinamento con gli organi di polizia sul territorio e le attività della Control Room Security. Una struttura attiva 24h/24 per il coordinamento e controllo congiunto con le Strutture del Contesto Istituzionale, del Soccorso Pubblico e della Protezione Civile. Nel 2023, 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.

ULTERIORI ATTIVITÀ 2023 IN AMBITO SECURITY:

TUTELA DELL'INTEGRITA' DEL MATERIALE E PREVENZIONE A CARATTERE GENERALE Per migliorare il livello di sicurezza del personale preposto al controllo	VIGILANZA DI IMPIANTI, SITI E AREE DI SERVIZIO Per garantire non solo la tutela degli stessi da danni e fenomeni critici, ma anche un maggior numero di treni disponibili per il servizio
SUPPORTO ALLE FORZE DI POLIZIA IN OCCASIONE DI EVENTI O EMERGENZE Per la tutela dell'ordine e la sicurezza pubblica, il contrasto ad azioni e comportamenti illeciti e/o attività derivanti da incidenti accaduti in ambito ferroviario	PROMUOVERE LA SICUREZZA AZIENDALE NELLE STRUTTURE Per innalzare il quotidiano controllo degli accessi agli impianti e Sedi aziendali sia per i dipendenti Trenord che di ditte esterne
PRESIDIO A BORDO TRENO E IN AREE DI STAZIONE Per verifiche puntuali delle segnalazioni ricevute tramite App Focal Point, di supporto alle forze dell'ordine e al personale di front line con particolare riferimento alle risorse di Assistenza e Controllo	PRESIDIO A SUPPORTO DI PERSONALE E ASSISTENZA VIAGGIATORI A BORDO TRENO Per prevenire e dissuadere anomali comportamenti o commissione di reati e contrastare frodi, danneggiamenti, atti di sabotaggio

Per quanto riguarda il delicato tema delle aggressioni, viene monitorato costantemente il verificarsi di tali fenomeni e sono effettuati incontri mensili con il Servizio Prevenzione e Protezione e le associazioni sindacali per analizzare e valutare gli episodi di violenza rivolti al personale di bordo.

Al fine di promuovere una solida cultura della sicurezza, sono stati erogati corsi di formazione al personale di bordo, in particolare ai capi treno, relativamente all'autodifesa psico-fisica. Inoltre, sono stati organizzati corsi specifici presso il Compartimento Polfer Lombardia, incentrati sul tema della security, con particolare attenzione agli strumenti da adottare per garantire la sicurezza di viaggiatori e dipendenti.

GRI 3-3

Il **Gruppo FNM** adotta un approccio strategico incentrato su innovazione, tecnologia e sostenibilità, fondamentali per la competitività e la crescita. Conformemente al Piano Strategico 2021-2025, l'obiettivo è diventare un driver dell'innovazione a livello sistemico, mediante la creazione di un ecosistema focalizzato sullo sviluppo di servizi e sulla ricerca tecnologica.

Nel 2023 il **Gruppo FNM** si è dedicato allo sviluppo della Funzione Innovazione, grazie anche all'ingresso di nuove risorse, con l'obiettivo di creare una cabina di regia per tutti i progetti di innovazione e sviluppo di FNM. È stato inoltre istituito un Comitato di Digital & Innovation Ambassadors, composto da membri provenienti da diverse funzioni aziendali con l'obiettivo di creare e rafforzare la diffusione e la contaminazione della cultura di innovazione in modo trasversale in tutto il Gruppo.

Sono state ulteriormente sviluppate le attività di scouting di soluzioni innovative e sono state selezionate alcune startup con le quali sono in corso studi di fattibilità e sperimentazioni sui temi di engagement dei dipendenti, pagamenti evoluti e manutenzione predittiva.

In tale contesto, nel corso del 2023 il Gruppo FNM ha anche iniziato a valutare l'adozione di soluzioni digitali basate sull'Intelligenza Artificiale (AI) applicate alla gestione delle infrastrutture di trasporto.

Grazie anche all'utilizzo di soluzioni tecnologiche denominate "no-code"²⁷ e alla formazione di competenze digitali di base rivolta al personale dipendente, è stato possibile avviare la digitalizzazione di alcuni processi e procedure interne. Lo sviluppo tecnologico e digitale favoriscono infatti la semplificazione e facilitazione dei processi lavorativi, migliorando il benessere psicofisico dei dipendenti ed arricchendo al contempo il bilanciamento tra attività lavorativa e familiare, oltre ad apportare un beneficio economico all'azienda ed al sistema paese.

Nel 2023, il Gruppo FNM ha promosso attività connesse all'adesione alla fondazione CNMS "Centro Nazionale per la Mobilità Sostenibile", che vede la collaborazione tra 24 università, il CNR e 24 grandi imprese nel settore della mobilità e delle infrastrutture per promuovere la transizione *green* e digitale. Il Centro, basato sul modello "*Hub&Spoke*", è un sistema dinamico con un perno al centro l'Hub MOST e attorno i 14 Spoke Leader che, nella loro interazione, favoriscono la cooperazione con l'ecosistema nazionale e locale. FNM partecipa a 6 dei 14 Spoke del Centro, negli ambiti del trasporto ferroviario, connessione delle reti e infrastrutture intelligenti, servizi innovativi, mobilità urbana, logistica e carburanti innovativi, quali l'idrogeno. FNM ha avviato, internamente ed in collaborazione con altre entità coinvolte, tra cui università, centri di ricerca e aziende private, progetti di ricerca per tali Spoke, designando referenti e istituendo un presidio per il coordinamento amministrativo con l'Hub.

Inoltre, in coerenza con il Piano Strategico 2021-2025, FNM è attiva nello sviluppo di piattaforme digitali complementari per l'implementazione della Mobilità come paradigma strategico comunitario (Mobility as a Community o MaaC), quale strumento abilitante della nuova mobilità

²⁷ Piattaforme e strumenti che consentono la creazione di applicazioni software senza richiedere la scrittura di codice. Queste offrono interfacce visive procedure guidate e/o strumenti drag-and-drop per semplificare lo sviluppo, permettendo agli utenti di progettare e personalizzare applicazioni in modo intuitivo, rendendo così maggiormente accessibile la creazione di soluzioni digitali.

digitale, focalizzandosi sulle necessità di mobilità delle comunità. In tale ottica, nel 2020 è stata costituita la società FNMPAY nell'ambito dei servizi di pagamento digitali, inizialmente concentrati sulle società captive del Gruppo. La strategia MaaC include le partecipazioni in Busforfun.Com S.r.l. ("Busforfun"), SportitS.r.l. ("Sportit") e Mbility S.r.l. ("Mbility"), aziende innovative attive nei settori della mobilità su gomma, degli sport invernali e del cicloturismo.

Mbility, di cui FNM ha acquistato una partecipazione del 30,77% a fine dicembre 2023, è una società che facilita la reperibilità e incrementa l'offerta di servizi di trasporto, anche accompagnato per persone fragili o con disabilità, attraverso una piattaforma digitale di proprietà abilitante per tutti i gestori di trasporto attrezzato e sanitario.

FNM entra nel Fondo Corporate Partners I di CDP Venture Capital Sgr

Nel 2023 **FNM S.p.A.** e **CDP Venture Capital Sgr** hanno siglato un'intesa per lo sviluppo di startup e PMI innovative mediante l'ingresso del Gruppo integrato per la mobilità sostenibile in Lombardia nel Fondo Corporate Partners I, il fondo multi-comparto che coinvolge i principali attori industriali e finanziari al fine di stimolare la crescita dell'ecosistema dell'innovazione in Italia nei settori strategici dell'energia, della manifattura, dei servizi e delle infrastrutture.

In particolare, con un investimento di 10 milioni di Euro il Gruppo **FNM** entra nel comparto InfraTech del Fondo Corporate Partners I di **CDP Venture Capital Sgr**, specializzato nella ricerca di soluzioni tecnologiche applicabili alle infrastrutture quali ad esempio la progettazione e pianificazione di infrastrutture ed il monitoraggio, gestione e controllo dei cantieri e delle infrastrutture grazie a soluzioni e tecnologie innovative basate su applicazioni di intelligenza artificiale e internet of things, robotica e nuovi materiali.

Attraverso questa sottoscrizione, **FNM** entra nell'advisory board del comparto insieme ai precedenti corporate partners.

La partecipazione al fondo è coerente con gli obiettivi del Piano Strategico 2021-2025 del Gruppo **FNM**, che prevede investimenti cumulati nel periodo pari a 11 milioni di euro in progetti riguardanti l'innovazione tecnologica e il data management. Inoltre, l'investimento nel Fondo Corporate Partners I rappresenta un'opportunità di crescita del modello di business del Gruppo **FNM** grazie alla collaborazione attiva con **CDP Venture Capital Sgr** e con le altre società operanti nel settore, combinata con la facilità di accesso a un gruppo diversificato di startup e con la visibilità sui trend emergenti di innovazione tecnologica e sviluppo.

INNOVAZIONE NEL SEGMENTO AUTOSTRADE

Partnership con Università e Mondo Accademico

È stata completata la partnership con l'Università Cattolica del Sacro Cuore di Piacenza per lo studio e la ricerca di soluzioni innovative per la gestione delle aree verdi autostradali (Progetto di Gestione Attiva del Verde) finalizzate a mitigare l'impatto ambientale attraverso la sperimentazione di tecniche di coltivazione innovative.

Procederà anche nel 2024, la partnership con il Politecnico di Milano per la ricerca e la sperimentazione di un sistema di monitoraggio automatico degli elementi del corpo autostradale per mezzo di veicoli ad alta tecnologia ed elaborazione dati evoluta.

Nell'ambito del finanziamento UE e dell'iniziativa NextGenerationEU per l'anno 2023/2024 a valere sul PNRR sono stati avviati percorsi di Dottorato di Ricerca con le principali Istituzioni Accademiche ed Enti di Ricerca:

- Dottorato in Psicologia, Linguistica e Neuroscienze Cognitive con l'Università degli Studi di Milano Bicocca con l'obiettivo di indagare l'interazione tra psicologia, neuroscienze e sicurezza stradale al fine di sviluppare strategie innovative per prevenire incidenti dovuti a distrazioni e comportamenti scorretti alla guida.
- Dottorato di Ricerca "La sfida della mobilità sostenibile, ripensare le tangenziali milanesi per la transizione ecologica" in collaborazione con il Politecnico di Milano con l'obiettivo di focalizzarsi sul ripensamento della mobilità sostenibile come opportunità trasformativa di rigenerazione urbana e paesaggistica.

Sono inoltre terminate le attività di tutoring dell'Executive Master in Innovability® Management - EMIIM di ALTIS e Cetif Università Cattolica.

Progetto pilota Polverino in collaborazione con la società senza scopo di lucro Ecopneus

MISE ha aderito al progetto di sostenibilità di Ecopneus, che consiste nell'introduzione di una percentuale di polverino di pneumatici riciclati nel bitume per l'asfaltatura delle tratte autostradali. Il progetto, avviato nel 2023, include una fase sperimentale nel 2024 per valutarne la compatibilità su larga scala. L'introduzione di questo processo comporterà benefici ambientali, tra i quali il miglioramento dell'assorbimento del rumore del traffico veicolare e un aumento della durata dell'asfalto, riducendone gli scarti.

Sicurezza stradale e dell'infrastruttura

Nell'ambito dello Sviluppo Tecnologico è stato avviato uno studio sui sensori per il monitoraggio dei serraggi delle strutture metalliche come portali a bandiera selezionati lungo l'A7, A50 e A52. La sensoristica IoT consente la verifica del serraggio (viti, bulloni) dell'infrastruttura direttamente da remoto semplificando interventi di manutenzione e prevenendo rischi strutturali. Sono inoltre cominciati i test per l'individuazione di tecnologie che permettano di riconoscere in maniera automatica difetti e anomalie nella pavimentazione e sono in corso attività di studio delle tecnologie utilizzate per valutare possibili scenari in tema di sostenibilità.

Tramite la capogruppo FNM, MISE partecipa al progetto di ricerca, cofinanziato dal PNRR, del Centro Nazionale per la Mobilità Sostenibile (MOST) relativamente allo Spoke 7 (CCAM, Connected Networks and Smart Infrastructure). Lo Spoke 7 è una delle 14 direttrici di ricerca orientato a sviluppare una mobilità sicura e sostenibile per persone e merci, decongestionare le reti di trasporto, decarbonizzare l'ambiente e ridurre le emissioni inquinanti attraverso l'uso di carburanti green, ed aumentare la resilienza e l'efficienza di tutte le reti di viabilità. La durata del progetto è di 3 anni (2023-2025).

Alcuni dei principali Progetti di Ricerca e Sviluppo in fase di realizzazione e valutazione interna delle società del Gruppo al 31 dicembre 2023:

Nome del progetto	Descrizione ed obiettivi
GESTIONE INFRASTRUTTURA FERROVIARIA – FERROVIENORD (Control Room Manutenzione)	
Ordine di lavoro digitale	Implementazione di un software su palmare per sostituire la modulistica cartacea nelle operazioni di formazione delle squadre di lavoro, controllo operativo e reportistica sugli impianti. Il sistema si integra direttamente con SAP e offre benefici tangibili, inclusa la digitalizzazione delle procedure e la riduzione dei costi di archiviazione cartacea.
Diagnostica rotabili	Sviluppo di sistema telediagnostico e piattaforma di terra per la manutenzione dei nuovi convogli (Donizetti, Colleoni e Caravaggio), mirando a prevenire guasti e ottimizzare la manutenzione, nonché a monitorare la flotta in tempo reale.
Carrello Diagnostico	Sviluppo di un nuovo carrello per il rilievo delle geometrie del binario durante la produzione. In corso la valutazione per un sistema che raccolga tutti i dati di diagnostica. Il carrello diagnostico è già in produzione e si considera l'opportunità di integrarlo con un sistema per il rilievo della catenaria.
Pianificazione e programmazione interventi di sviluppo della rete	Nel 2023, è stato introdotto un nuovo software per gestire in modo completo il processo, monitorando tutte le fasi del progetto, tra cui progettazione, appalto, esecuzione e collaudi. Questo sistema include il monitoraggio delle scadenze, delle tempistiche, dei soggetti coinvolti, della documentazione e dei finanziamenti. L'attivazione del sistema è avvenuta a Dicembre, dopo essere stato impostato e testato durante l'anno, con la graduale dismissione del vecchio sistema di monitoraggio.
Sviluppo BIM	Acquisizione hardware/software per BIM, integrazione con manutenzione SAP e formazione del personale. Documentazione introdotta per BIM richiesta nei principali appalti. Numero di commesse BIM aumentato a 20 nel 2023, utilizzando ACDat (software ACC).
GESTIONE INFRASTRUTTURA FERROVIARIA – FERROVIENORD (Stazioni)	
Control Room Stazione / PSIM	Sviluppo di una piattaforma "PSIM" per coordinare i sistemi di sicurezza in stazione, incluso il telecomando, il telecontrollo e i dispositivi di sicurezza. Attualmente, il progetto è in fase di test e implementazione. Un'unità ITT dedicata sta conducendo verifiche sulle segnalazioni, collaborando con il fornitore per risolvere eventuali errori nel sistema informatico.
Estensione accessibilità alle PRM impianti intera Rete	Il nuovo contratto di manutenzione delle piattaforme elevatrici ha migliorato l'accessibilità per le persone a ridotta mobilità (PRM), includendo l'acquisto di rampe mobili e carrozzine. Questi ausili consentono di raggiungere il 96% di accessibilità in tutta la Rete. Nel 2023, i dispositivi sono stati installati e sono regolarmente operativi. La formazione del personale dedicato è stata anche una priorità, con particolare attenzione alle Guardie Giurate.
TRASPORTO PASSEGGERI SU GOMMA – E-VAI	
Sviluppo progetto AI Virtual Agent	Durante il 2023, la Società ha progredito nel progetto di sviluppo dell'intelligenza artificiale per il Customer Service tramite la piattaforma EVA. È stato ottimizzato il dialogo tra EVA e gli utenti, migliorando l'efficienza delle risposte e l'esperienza complessiva. È stato implementato un sistema statistico avanzato per analizzare i flussi di interazione e monitorare i KPI.
Sviluppo CRM	Nel 2023, il CRM Sugar ha subito un'importante evoluzione, con il consolidamento della versione 12 e la formazione specifica dei reparti aziendali. Sono state aggiunte molte funzionalità tramite API per il car sharing, focalizzandosi principalmente sul servizio clienti e sulle vendite. L'obiettivo è stato trasformare il CRM in una dashboard di Business Intelligence, offrendo ai team una visione più dettagliata e interattiva delle informazioni.
TRASPORTO FERROVIARIO - TRENORD	
Sistemi di Telediagnostica	L'implementazione dei sistemi di telediagnostica migliorerà l'efficacia e l'efficienza della manutenzione, beneficiando direttamente la qualità del servizio. Inoltre, consentirà ai macchinisti di ottenere assistenza immediata dall'Help Desk di Trenord. Attualmente, i progetti di sviluppo della telediagnostica sono in corso su nuovi e già esistenti treni, con particolare attenzione alla Flotta TSR e TAF.

Il coinvolgimento di E-Vai nella progettazione Europea

Nel 2023, **E-VAI** ha promosso il progetto CNMS, gestito dalla Fondazione MOST, nell'ambito della Missione 4 "Istruzione e Ricerca". Il progetto si focalizza sull'infrastruttura "Urban Mobility", mirando a fornire servizi di mobilità condivisa a emissioni zero tramite l'installazione di sensori IoT sui veicoli. Inoltre, la filiera produttiva di E-VAI ha vinto un bando regionale in Lombardia per creare un'eco-stazione a Bollate. Infine, come fornitore tecnico del progetto Snap4city, E-VAI collabora con l'Università di Firenze per sperimentare un car sharing con veicoli "golf car" a Sesto Fiorentino, con l'obiettivo di valutare la volontà delle persone di utilizzare il servizio e misurare la sostenibilità finanziaria del trasporto condiviso.

Per ulteriori dettagli si rimanda al sito: <https://www.centronazionalemost.it/most.html#image1-z>

FILI 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.

Si forniscono di seguito i principali aggiornamenti relativi all'anno 2023, in particolare:

Stazione di Milano Cadorna: il progetto prevede la realizzazione di una Foresta Sintetica Pensile di circa 72.000 mq che si svilupperà dalla stazione di Milano Cadorna fino alla stazione Domodossola, che produrrà ossigeno per Milano attraverso l'utilizzo di avanzate biotecnologie.

A luglio 2022, un importante gruppo finanziario internazionale ha presentato una proposta di partenariato pubblico-privato, approvata per la sua rilevanza e coerenza con gli obiettivi di rigenerazione urbana e sostenibilità del Piano Strategico 2021-2025 del Gruppo FNM. La proposta è stata successivamente trasmessa a Regione Lombardia a febbraio 2023, dando inizio a un procedimento amministrativo che ha portato alla convocazione di una "Conferenza dei Rappresentanti" nel mese di ottobre 2023. Sono stati attivati due sottogruppi di lavoro, legale/giuridico/amministrativo e urbanistico/ambientale, al fine di fornire gli elementi necessari per la formalizzazione dell'Accordo di Programma nel 2024. Il 7 dicembre 2023, è stato sottoscritto l'"Accordo per lo Sviluppo e la Coesione" tra lo Stato e Regione Lombardia, prevedendo un finanziamento di 150 milioni di Euro per l'intervento, provenienti dalle risorse del Fondo di Sviluppo e Coesione (FSC).

Stazione di Milano Bovisa:

La stazione è in previsione destinata a ospitare il nuovo quartier generale sostenibile del Gruppo FNM, situato vicino a un importante snodo di mobilità. Nel quadro del progetto "Reinventing Cities", il nuovo edificio contribuirà al rinnovamento urbano. Allo stato attuale si prevede un finanziamento complessivo su Milano Bovisa di oltre 150 milioni di euro; una gara del valore di base di 110 milioni di euro è in fase di aggiudicazione e sono in atto approfondimenti progettuali per individuare soluzioni coerenti, da un lato con le prescrizioni originate dalla Conferenza dei Servizi, dall'altro, con il quadro dei finanziamenti disponibili.

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. Il progetto definitivo è stato approvato in Conferenza dei Servizi a novembre 2023. Attualmente è in fase di finalizzazione il progetto esecutivo con l'obiettivo di pubblicare la gara entro il primo semestre 2024. Sono, al contempo, in corso

interlocuzioni con il Comune di Saronno e con soggetti privati per iniziative urbanistiche correlate in altre aree di Saronno (Stazione Saronno Sud e Area “ex Isotta Fraschini”).

Stazione di Busto Arsizio: è previsto un programma di riqualificazione urbanistica e ambientale con la ricollocazione di parcheggi in un edificio multipiano, consentendo di destinare ampie superfici a verde attrezzato per attività collettive, e permettere, in tal modo, la connessione tra la zona nord e la zona sud della città. Nell’ambito dell’“Accordo per lo Sviluppo e la Coesione” tra lo Stato e Regione Lombardia sopra citato e sottoscritto il 7 dicembre 2023, è previsto altresì un finanziamento di 26M Euro per l’iniziativa, sempre a valere su fondi FSC (Fondo per lo Sviluppo e la Coesione). Nel 2024 dovranno essere avviate le attività propedeutiche di verifica e di progettazione.

Piano massivo di piantumazione denominato “Piantalali”: il progetto prevede un intervento di riforestazione del triangolo industriale lombardo tra Milano, Varese e Como, in un’area vasta che attraversa 24 Comuni in 2 province della Lombardia. Un importante intervento nature-based da attuare nelle aree di pertinenza e di prossimità alle stazioni e finalizzato a migliorare il comfort degli utenti del servizio ferroviario e la resilienza ambientale, senza ridurre la funzione di interscambio modale. Nel 2023 sono stati conclusi gli interventi su aree dei comuni di Cormano e di Paderno Dugnano, mentre sono stati avviati e sono in corso di realizzazione interventi che investono il territorio dei comuni di Gerenzano, di Castellanza e di Rescaldina.

Superstrada Ciclabile: il progetto di riqualificazione prevede una pista super ciclabile di 54 km che collegherà la stazione di Milano Cadorna con l’aeroporto di Malpensa senza interruzioni. Allo stato attuale è in fase di progettazione la prima tratta “Saronno – Solaro” da utilizzare come progetto pilota dell’intera iniziativa.

Principali numeri del progetto:

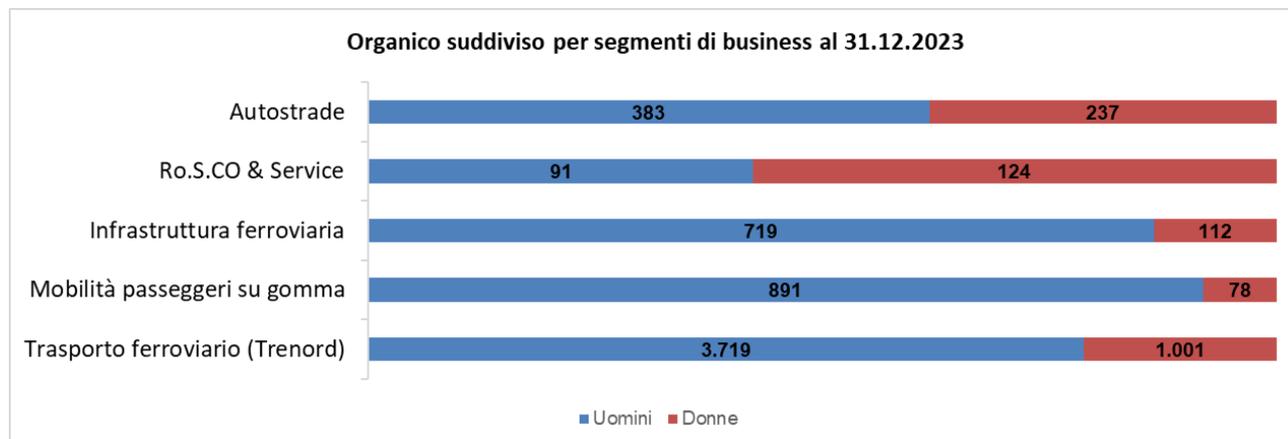
- circa 500M Euro di investimenti in opere pubbliche;
- creazione di una superstrada ciclabile di 54 km fra la stazione di Milano Cadorna e Malpensa;
- realizzazione di 72.000 mq di Foresta Sintetica Pensile presso la stazione di Milano Cadorna;
- sviluppo di 4 centri di connessione;
- 188.300 mq di superficie di stazioni interessate (pari a 722 campi da tennis);
- migliaia di ettari di area interessata da piantumazione (progetto Piantalali);
- 2 milioni mq di superficie totale del progetto FILI.

5.3 Il capitale umano e relazionale

Lo sviluppo del capitale umano all'interno del Gruppo

GRI 3-3, 2-7, 401-1, 405-1

L'assetto attuale delle risorse umane riflette una riorganizzazione graduale delle strutture preesistenti mirata ad assicurare coerenza e continuità nella gestione del personale.



Il **Gruppo FNM** conta 2.635 dipendenti (-9,4% rispetto al 2022) e 59 collaboratori esterni (+73,5% rispetto al 2022)²⁸. La variazione è legata principalmente all'uscita dal perimetro delle società La Linea e Martini Bus. Si segnala che nel 2023 il 14,7% del personale femminile ricopre il ruolo di dirigente o quadro, rappresentando il 32,4% del totale dei dipendenti dirigenti o quadri.

Anche nel 2023, Trenord si conferma una realtà che mantiene il proprio impegno di sostegno all'occupazione. La società fornisce lavoro a 4.720 persone (+1,1% rispetto al 2022) e di queste la maggior parte sono macchinisti e capitreno (52%, di cui 418 donne). L'organico è rappresentato per il 21,2% da donne, +5% rispetto al 2022.

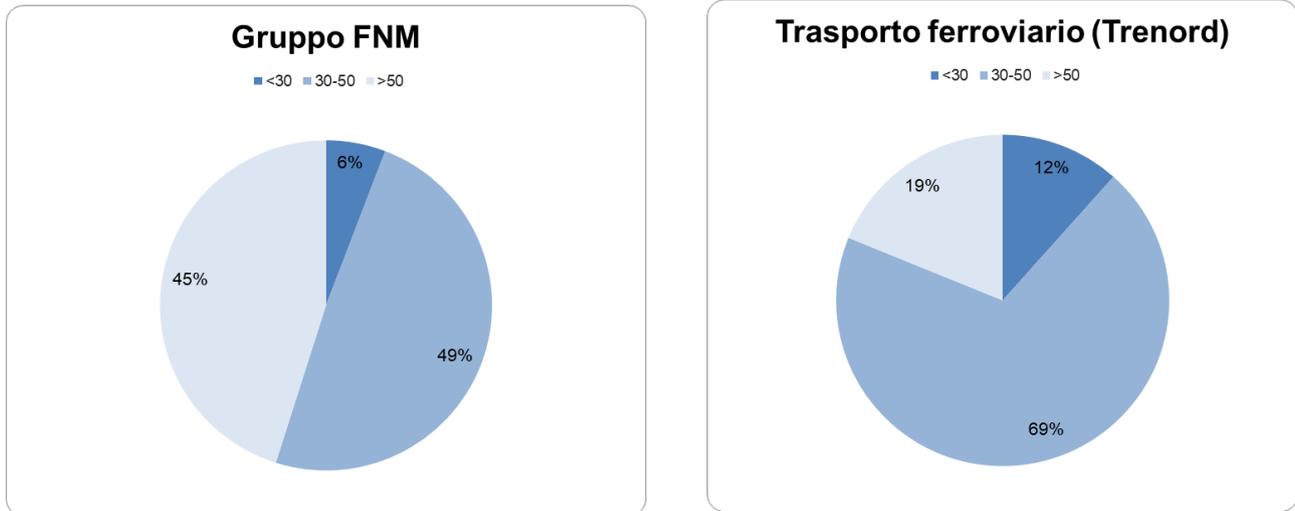
PERSONE PER INQUADRAMENTO E GENERE

	Uomini	Donne	Totale
Gruppo FNM	2.084	551	2.635
Dirigenti	48	10	58
Quadri	121	71	192
Impiegati	578	355	933
Operai	1.337	115	1.452
Trasporto ferroviario (Trenord)	3.719	1.001	4.720
Dirigenti	22	2	24
Quadri	133	44	177
Impiegati	2.871	949	3.820
Operai	693	6	699

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

²⁸ Per collaboratori esterni si fa riferimento al personale impiegato direttamente dal Gruppo FNM a diverso titolo (interinali, stagisti, lavoratori autonomi e collaboratori a progetto).

Organico del Gruppo FNM e Trenord per età al 31.12.2023



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 da sempre impiegato quasi esclusivamente personale con contratto a tempo indeterminato.

Il 98,6% dei dipendenti del Gruppo FNM è assunto con un contratto a tempo indeterminato

Processo di selezione del personale

Nel corso del 2023 le richieste di nuove risorse nel **Gruppo FNM** sono aumentate a causa di pensionamenti, dimissioni, nuove necessità aziendali e riorganizzazioni. Le selezioni coinvolgono diverse figure, tra cui impiegati, ingegneri, operatori di stazione, dirigenti di movimento, operatori di manutenzione, progettisti e conducenti di autobus.

Per la ricerca di profili tecnici e più specifici, come i conducenti di autobus, ci si è avvalsi del supporto di Distretto Italia (Consorzio ELIS) e di società esterne specializzate in ambito recruiting. Per profili più junior, invece, il **Gruppo FNM** sta concentrando i propri sforzi e iniziative sull'employer branding e l'attraction, soprattutto al fine di attirare neodiplomati e neolaureati. Il tasso di turnover in entrata si attesta nel 2023 al 7,9%, in decrescita rispetto al 2022, a seguito della cessione di La Linea e Martinibus, il cui turnover annuale era elevato. Inoltre, si sottolinea che il tasso di turnover in uscita, che si attesta all'8,6%, nonostante in riduzione rispetto al 2022, risulta superiore a quello in entrata, causando una riduzione dell'organico di Gruppo. Tale effetto si somma alla cessione delle controllate La Linea e Martinibus.

Nel corso del 2023, **MISE** ha proseguito il percorso di collaborazione in partnership con Atenei lombardi finalizzato alla selezione di giovani professionalità.

Permangono le criticità legate alla ricerca e assunzione di profili altamente qualificati, soprattutto afferenti al segment gomma, la cui carenza e difficoltà di reperimento comportano tempi di selezione più lunghi. **ATV** ha investito molto nell'attività di reclutamento, perfezionando bandi di selezione per apprendisti con il conseguimento delle abilitazioni a carico dell'azienda. Inoltre, vista la buona pratica sperimentata nel 2022 in collaborazione con ENAC Veneto, è stato approvato un ulteriore progetto IFTS, che offre gratuitamente un percorso di specializzazione tecnica per

conducenti. In questa circostanza ATV ha messo a disposizione la competenza maturata anche alla rete di aziende TPL del Veneto interessate a mutuare il progetto.

Per quanto riguarda **Trenord**, la società ha portato avanti le iniziative già avviate nel 2022 volte a mitigare i rischi legati allo sviluppo delle risorse umane. Queste comprendono:

1. la promozione di una cultura manageriale basata su un modello di leadership condiviso;
2. la mappatura delle posizioni strategiche aziendali e del ruolo del Comitato di Succession Planning per identificare eventuali risorse a copertura/sostituzione e relative iniziative di sviluppo;
3. l'implementazione di un sistema premiante per incentivare le performance manageriali;
4. l'introduzione di un processo di onboarding strutturato per valorizzare i nuovi inserimenti.

TASSI DI TURNOVER IN ENTRATA PER GENERE ED ETÀ

	Donne	Uomini	<30	30-50	>50
Gruppo FNM	7,1%	8,1%	48,4%	7,9%	2,6%
<i>Autostrade</i>	5,9%	14,4%	73,0%	15,4%	2,7%
<i>Ro. S. Co</i>	8,1%	6,6%	36,4%	6,6%	4,8%
<i>Infrastruttura ferroviaria</i>	4,5%	6,1%	35,4%	4,4%	1,5%
<i>Mobilità passeggeri su gomma</i>	12,8%	7,1%	50,0%	8,5%	2,8%
Trasporto ferroviario (Trenord)	8,3%	4,6%	21,9%	3,8%	0,9%

TASSI DI TURNOVER IN USCITA PER GENERE ED ETÀ

	Donne	Uomini	<30	30-50	>50
Gruppo FNM	4,7%	9,6%	18,3%	6,1%	10,1%
<i>Autostrade</i>	5,9%	9,1%	27,0%	4,3%	8,0%
<i>Ro. S. Co.</i>	4,0%	2,2%	0,0%	2,5%	4,8%
<i>Infrastruttura ferroviaria</i>	3,6%	6,4%	18,5%	3,2%	8,1%
<i>Mobilità passeggeri su gomma</i>	3,8%	13,2%	15,0%	10,9%	13,9%
Trasporto ferroviario (Trenord)	2,5%	4,8%	6,4%	2,1%	11,0%

Graduale processo di digitalizzazione nella gestione del personale

La nuova modalità di lavoro da remoto, adottata dalla maggior parte dalle società del Gruppo (FNM, FERROVIENORD, FNM Autoservizi, NORD_ING ed E-VAI) presuppone un ripensamento più "smart" delle modalità con cui si svolgono le attività lavorative anche all'interno degli spazi aziendali, rimuovendo vincoli e modelli inadeguati verso forme di organizzazione più flessibili e intelligenti sfruttando la tecnologia.

In questo ambito si è concluso il progetto Go2Cloud che, attraverso la condivisione delle postazioni di lavoro in Cloud, consente un ulteriore potenziamento delle possibilità di dematerializzazione dei processi cartacei e la delocalizzazione delle attività aziendali.

Inoltre, per agevolare l'attività di comunicazione è stato digitalizzato il processo di prenotazione delle sale riunioni, dotate di dispositivi di ultima generazione in grado di collegare in modo ottimale utenti in presenza, delocalizzati e ospiti esterni.

Infine, si è completato il progetto "Smartphone per tutti" che consente a tutto il personale di disporre di uno strumento fondamentale di supporto per la digitalizzazione dei processi e delle attività. È in fase di integrazione l'opzione della 'doppia zona' che consentirà agli utenti di poter segregare l'apparato in due partizioni contemporanee ma tecnicamente 'separate' (una privata e una lavorativa) con il beneficio di ridurre sprechi di materiali e risorse.

GRI 3-3, 405-1

Il **Gruppo FNM** conferma il suo impegno nel preservare la diversità di ciascun individuo, riconoscendo il valore che essa apporta ai processi aziendali e al clima interno. Adottando un approccio inclusivo, la società rifiuta qualsiasi forma di discriminazione basata su fattori quali origine etnica, colore della pelle, genere, orientamento sessuale, religione, nazionalità, età, opinione politica, affiliazione sindacale, stato civile, disabilità fisica o mentale, e ogni altra caratteristica personale.

Nel corso del 2023, sono state portate avanti iniziative di investimento che supportano l'inclusione e la diversità, con particolare attenzione alla formazione legata alle competenze acquisite con la maternità/paternità e ai webinar focalizzati sulle tematiche di Diversity & Inclusion, collaborando con partner esterni (es. Lifeed).

Nel corso del 2023, **MISE** ha realizzato diversi momenti rivolti ai dipendenti incentrati su tematiche quali la violenza di genere e la prevenzione oncologica. Nel corso del 2024 la società avvierà il Progetto di "Accompagnamento all'inserimento lavorativo di persone con disabilità sensoriali" a cura dell'istituto dei ciechi. In **ATV** sono stati avviati i primi passi nella direzione della certificazione di genere attraverso il confronto con altre realtà aziendale nel settore che sta avanzando in tal senso. Si evidenzia nei nuovi ingressi un sostanziale aumento delle figure femminili anche nel ruolo di autista.

Programma di Life Based Value - Le tue risorse di fronte al cambiamento

Il Gruppo FNM e Trenord sono state le prime imprese italiane nel trasporto ferroviario ad aderire ai progetti Life Based Value, centrati sulla genitorialità e sul benessere dei dipendenti. Tra novembre 2022 e giugno 2023, FNM ha adattato l'offerta attraverso workshop basati sul MultiMe®Finder, uno strumento di self-discovery sviluppato con la Kellogg School of Management, che consente ai dipendenti di esplorare i ruoli di vita e le competenze. Questo favorisce il trasferimento dei talenti tra sfera personale e professionale. I partecipanti hanno avuto accesso a percorsi di self-coaching sulla piattaforma Lifeed. Sono state coinvolte 156 persone del Gruppo FNM, di cui 32 hanno completato i percorsi.

FNM supporta i suoi dipendenti nei momenti fondamentali della vita. In caso di maternità, FNM e Trenord integrano al 100% la retribuzione rispetto a quanto garantito dall'INPS (80%) per i 5 mesi di astensione obbligatoria e per le gravidanze a rischio. Trenord promuove pari opportunità e sviluppo professionale, garantendo benessere attraverso il modello "people caring". Le iniziative includono formazione legata a maternità/paternità, supporto alle attività di cura, smart working, flessibilità oraria, welfare strutturato e servizio di supporto psicologico. La compagnia rispetta la normativa sulle assunzioni di categorie protette e offre sostegno ai dipendenti nei momenti cruciali della vita.

FNM S.p.A. 44,8%* figure professionali donne (dirigenti e quadri)

* Il dato si riferisce alla popolazione aziendale di FNM S.p.A. al 31 dicembre 2023

Sistema retributivo e valutazione delle performance

Il processo di determinazione della remunerazione segue le disposizioni del contratto collettivo nazionale del lavoro e del contratto aziendale di secondo livello. Inoltre, il Gruppo FNM e Trenord hanno stabilito una procedura operativa interna che regola l'erogazione di promozioni, superminimi e premi legati ai risultati ottenuti.

Nel 2023, il programma di Premio di risultato e di MBO (Management by Objectives)²⁹ ha coinvolto in totale 430 persone, di cui 266 impiegati con indicatori aziendali e obiettivi di funzione e di team, mentre l'MBO ha riguardato 126 quadri e 38 dirigenti³⁰ con l'assegnazione di obiettivi aziendali e individuali. In aggiunta, al 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 e dei Quadri, privilegiando i progetti trasversali che coinvolgono più funzioni interne.

Rispetto al **Segmento Autostrade**, il sistema MBO per **MISE** è regolamentato da una Policy interna a distribuzione ristretta, che ha come obiettivo la valutazione del management aziendale in base ai risultati raggiunti a fronte di obiettivi prefissati, che sono legati al Piano Finanziario di MISE e con valenza ESG. Tali incentivi sono suddivisi in due obiettivi aziendali, assegnati dal Consiglio di amministrazione e uguali per tutti, che si sostanziano nell'EBITDA ed in un ulteriore obiettivo stabilito di anno in anno, per un peso del 40% del premio; il restante 60% è suddiviso in almeno 3 obiettivi di ruolo individuali e specifici per la posizione. Nel 2023 gli MBO sono stati assegnati a 10 Dirigenti (il 91% del totale dirigenti). **MISE Engineering** non ha attualmente sviluppato un programma MBO, che verrà introdotto a partire dal 2024. **ATV** prevede un programma di incentivazione (MBO) per i 4 dirigenti. Gli obiettivi si dividono in obiettivi generali comuni il cui peso (50%) è legato al parametro di EBITDA e obiettivi individuali il cui peso (50%) è legato a progetti di miglioramento e/o di innovazione.

Formazione e sviluppo dei dipendenti

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

La formazione e lo sviluppo del capitale umano rimangono una priorità strategica con un focus sulla dimensione tecnico-professionale e l'accento crescente sulle soft skills.

Quando possibile e compatibilmente con le esigenze organizzative, sono stati effettuati percorsi formativi in aula, al fine di recuperare il senso di comunità aziendale e facilitare l'interazione e l'integrazione anche tra colleghi di diverse funzioni.

FNM ha istituito un Comitato di Innovation Ambassador per favorire l'orientamento all'innovazione, offrendo un percorso formativo incentrato sull'acquisizione di un mindset innovativo. **FNM Autoservizi** ha costituito un'accademy interna per la formazione di 14 stagisti al ruolo di conducenti di autobus, integrando le competenze tecniche con moduli sulle soft skills. In **TRENORD** è stato avviato un progetto finalizzato all'assessment delle competenze, con il coinvolgimento del personale assunto negli ultimi 5 anni per valutare competenze trasversali, stile relazionale e motivazione, con l'obiettivo di sostenere la crescita personale e professionale.

²⁹ Il programma MbO gestito a livello centrale da FNM S.p.A. copre il seguente perimetro societario: FNM, FERROVIENORD, FNMPAY, Malpensa Intermodale, E-Vai, Nord_Ing e FNM Autoservizi.

³⁰ A esclusione del personale dirigente entrato a partire dal 1 agosto 2023 e/o distaccato in altre società del Gruppo o Enti.

L'importanza dell'ascolto e della formazione in FNM e FERROVIENORD

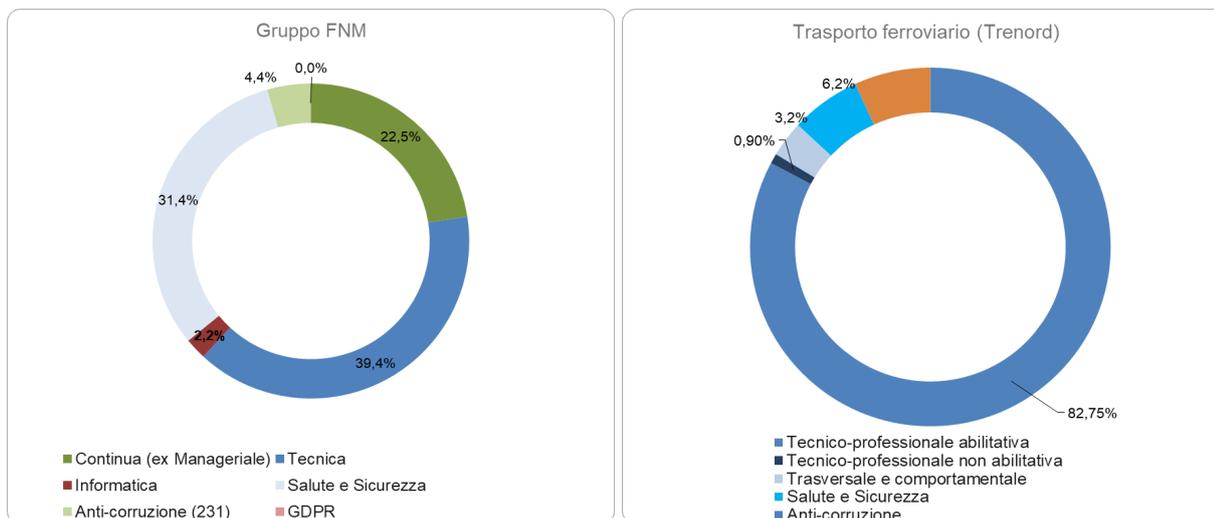
FNM ha avviato iniziative di formazione sulla comunicazione interpersonale, gestione delle emozioni, del rapporto con i collaboratori e ottimizzazione del tempo. Questi temi saranno approfonditi tramite un progetto di formazione dedicato all'Ascolto che nel 2024 coinvolgerà tutti i manager delle società del Gruppo.

Nel 2023, FERROVIENORD ha esteso le attività di formazione, inizialmente rivolte a specifiche figure come Capi di Unità, Capi Operai del servizio Manutenzione e della Direzione Tecnica. Le principali tematiche hanno riguardato la comunicazione capo-collaboratore (secondo il modello "manager as a coach"), con un focus sulla gestione dei processi di feedback. Dopo i riscontri positivi, l'intento è di replicare il modello di valutazione e ascolto ed estenderlo ad altre figure professionali.

Trasporto ferroviario (Trenord)

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. Il piano di formazione 2023 è stato focalizzato su quattro obiettivi principali: rinforzare le competenze tecniche, sviluppare competenze soft, promuovere una cultura di crescita continua e sostenere il Modello di Leadership a 360 gradi. La formazione ha coperto sia le nuove assunzioni che il personale esistente, con un particolare focus sulle competenze digitali attraverso corsi su applicativi Microsoft e tematiche ICT. Adattandosi alle nuove modalità di lavoro, alcune attività formative sono state erogate in modalità blended, combinando aule virtuali e sessioni in presenza.

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



Dati di sintesi sui corsi di formazione erogati, anno 2023

GRUPPO FNM

56.565 ore di formazione erogate
21,5 ore *pro-capite*
39,4% della formazione tecnica

Trasporto ferroviario (TRENORD)

321.831 ore di formazione erogate
68,9 ore *pro-capite*
circa l'84% della formazione tecnico-professionale abilitativa e non abilitativa



Nel 2023, **FNM** ha continuato a dedicare impegno e attenzione alle iniziative di welfare, orientandosi sempre di più verso un modello di "people caring". Il welfare è concepito come strumento per rafforzare il senso di appartenenza, la motivazione e una relazione stabile tra azienda e dipendenti. Nel 2023 è stato avviato un percorso di "benessere allargato" che si focalizza sulle reali esigenze dei dipendenti e tiene conto di tutte le sfere della loro vita per migliorare la loro motivazione, l'engagement e il benessere. L'offerta è stata ampliata con l'introduzione di copertura assicurativa Long Term Care in caso di non autosufficienza e l'avvio del servizio di Care Manager. L'adesione al Fondo Pensione FNM è stata estesa ai familiari a carico e sono state introdotte nuove linee finanziarie di investimento in aggiunta all'attuale comparto assicurativo.

ISCRITTI AGLI ENTI AZIENDALI DEL GRUPPO FNM E TRENORD, AL 31 DICEMBRE 2023

Numero iscritti	Gruppo FNM			Trenord			Posizioni aperte/Pensionati		
	2023	2022	2021	2023	2022	2021	2023	2022	2021
Fondo pensione	1.232	1.220	1.184	4.282	4.187	3.848	591	493	476
Cassa Integrativa mutuo soccorso	1.201	1.206	1.157	4.237	4.111	3.791	515	493	478
Circolo Ricreativo Aziendale (CRA)	1.239	1.225	1.191	4.444	4.313	4.009	355	373	462

La popolazione aziendale è coinvolta attivamente in percorsi di ascolto rivolti al management aziendale, attraverso survey e focus group anche a favore dei WIP - Welfare Important People, con iniziative e percorsi formativi finalizzati al miglioramento di conoscenze e competenze. Tali sforzi sono stati riconosciuti con il premio Innovazione SMAU 2023, un riconoscimento per l'alto valore dell'innovazione che trasforma il mercato.

Nel corso del 2023 **MISE** ha promosso alcuni momenti volti alla conciliazione vita-lavoro come, ad esempio, l'evento Bimbi in azienda, che nel 2023 ha coinvolto anche gli uffici di Assago e della Polizia Stradale. Come ogni anno sono state messe a disposizione 6 borse di studio per i figli dei dipendenti che si sono diplomati o laureati nell'ultimo anno. La società ha lavorato per migliorare ulteriormente non solo l'offerta, ma anche la fruibilità dei servizi alla persona, sia tramite il portale welfare, sia attraverso l'attivazione di servizi e convenzioni. Al contempo, è stata avviata una gara per il rinnovo del fornitore della piattaforma welfare in vista della scadenza del contratto. Per il 2024, **MISE** si propone di ampliare le iniziative con un focus sulla donazione del sangue, collaborando con Avis Milano.

Al fine di continuare il percorso di sviluppo delle risorse umane, nel corso del 2023 si è realizzata con il supporto dell'Università degli Studi di Milano Bicocca un'analisi del grado di Employability aziendale. I risultati hanno spinto la società a mettere in campo azioni mirate con lo sviluppo di laboratori di gruppo nel 2024. Nel corso dell'anno la società ha, inoltre, lavorato per migliorare il comfort degli spazi comuni con la realizzazione di un'area ristoro attrezzata e di altri spazi di condivisione (sale riunioni, reception accogliente).

³¹ I dati relativi al Gruppo FNM fanno riferimento alle società: FNM, FERROVIENORD, FNM Autoservizi, NORD_ING ed E-Vai.

³² I dati relativi al Fondo pensione fanno riferimento a tutti gli iscritti a tutti i fondi previsti da Trenord.

³³ Il Fondo pensione prevede anche la categoria "Posizioni aperte" che fa riferimento a ex dipendenti cessati che hanno deciso di mantenere la posizione aperta.

³⁴ 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.

Relazioni industriali

GRI 2-30

Le relazioni e le negoziazioni con i sindacati sono condotte nel rispetto dei principi di trasparenza, correttezza e delle leggi vigenti. Si sottolinea che il Gruppo FNM garantisce la libertà di associazione a tutti i dipendenti e applica la contrattazione collettiva a tutto il personale dipendente.

Nel corso del 2023 sono state integralmente implementate le modifiche contrattuali previste nel rinnovo CCNL autoferrotranvieri sottoscritto nel 2022. A livello aziendale sono state gestite, mediante accordi di secondo livello, alcune soluzioni organizzative nel settore Circolazione di **FERROVIENORD**. Sono state approvate modifiche relative agli enti aziendali, al fine di adeguarli alle vigenti normative in materia.

Rispetto all'anno precedente, è stata mantenuta l'implementazione dei contenuti concordati relativi allo smart working e alla revisione delle retribuzioni premiali del personale di **FNM, FERROVIENORD e NORD_ING**, focalizzandosi su premi di produttività e risultato, per renderle più aderenti alle dinamiche gestionali attuali.

Sono state mantenute le modifiche apportate agli istituti di welfare, concentrandosi sui contributi al Fondo Pensione, sui ticket restaurant e sulla possibilità di conversione del premio di risultato.

Salute e sicurezza

GRI 3-3, 403-1, 403-2, 403-3, 403-4, 403-5, 403-6, 403-7, 403-8, 403-9, 403-10

Tutte le società del **Gruppo FNM**³⁵ 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 le prestazioni in salute e sicurezza sono valutate attraverso riunioni periodiche, audit e analisi di indicatori, con azioni correttive e obiettivi di miglioramento identificati. Questi includono la promozione della cultura della sicurezza, campagne di sensibilizzazione, Safety Days e l'acquisizione di attrezzature di protezione.

Nel 2023 si sono registrati 68 infortuni nel **Gruppo FNM**, in riduzione del 15% rispetto al 2022, e dell'8,1% rispetto al 2021. L'analisi degli infortuni degli ultimi anni ha registrato, da un lato, un decremento dei casi complessivi, il che attesta l'impatto positivo delle politiche di prevenzione, ma dall'altro fa emergere un aumento di incidenti legati alla mancata attenzione in situazioni che possono essere ricondotte ad ambiti specifici, come le distrazioni nel gestire le operazioni preliminari e conclusive dei cantieri, la disattenzione nei movimenti sui posti di lavoro e tutti i pericoli connessi agli incidenti stradali.

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 (solo per **FERROVIENORD e NORD_ING**) e, inoltre, 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.

Le società del Gruppo promuovono attivamente corsi di salute e sicurezza per migliorare il sistema di gestione. L'aspetto obbligatorio va oltre il rispetto legale, mirando a sviluppare una cultura

³⁵ Ad 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.

aziendale sulla sicurezza attraverso corsi formativi annuali rivolti a tutti i dipendenti. Si enfatizza un corso online sul SG SSL con l'uso di avatar, per favorire comportamenti sicuri in situazioni di pericolo.

Per il segmento autostrade, **MISE** ha realizzato un corso in materia di BBS (Behavior Based Safety) introducendo un approccio differente nell'affrontare il tema della Sicurezza e della Prevenzione agendo direttamente sui comportamenti delle persone attraverso un processo di osservazione e feedback. All'iniziativa ha partecipato tutto il Servizio Prevenzione e Protezione, i preposti e i Coordinatori alla Sicurezza (CSE). In questo ambito, **MISE** ha portato a compimento quanto previsto dal relativo Piano Formativo in materia di salute e sicurezza implementato nel 2022, anche in relazione alle numerose assunzioni che hanno riguardato la totalità dei comparti aziendali.

Per il segmento dell'infrastruttura ferroviaria, nel 2023 **FERROVIENORD** ha promosso la cultura della sicurezza attraverso una campagna che includeva un video di lancio, 7 vignette in diversi ambienti di lavoro e un video conclusivo. Inoltre, sono stati organizzati safety days con approccio multimediale, utilizzando realtà aumentata, escape room e video aziendali, per sensibilizzare il personale sulla salute e sicurezza sul lavoro.

Altri interventi del 2023 comprendono il test di un giubbotto air-bag per protezione anche sotto i due metri e un corso sull'uso degli alzachiusini. La formazione sull'uso dei defibrillatori semiautomatici è proseguita dopo l'installazione di 126 DAE nell'intera rete.

ORE DI FORMAZIONE DI SALUTE E SICUREZZA

	2023	2022	2021
Gruppo FNM	15.038	17.510	16.430
<i>Autostrade</i>	3.446	5.201	3.486
<i>Ro. S. Co.</i>	699	605	369
<i>Infrastruttura ferroviaria</i>	9.140	7.558	8.902
<i>Mobilità passeggeri su gomma</i>	4.588	4.146	3.673
Trasporto ferroviario (Trenord)	20.106	13.100	11.538

Con riferimento al **segmento autostradale**, nel 2023, gli infortuni mantengono la stessa incidenza numerica dell'anno precedente, ma si evidenzia un aumento nei giorni di inabilità temporanea con prognosi superiore a 40 giorni, verificatasi nel 60% degli episodi. Le cause degli incidenti non sono direttamente legate all'attività lavorativa, ma piuttosto a distrazioni, eccessiva confidenza involontaria e alla lunga durata, spesso correlata all'età non più giovane e dunque meno reattiva dei lavoratori.

Indagine per indagare le cause di episodi infortunistici

MISE ha condotto nell'anno un'indagine dettagliata sulla correlazione tra infortuni ed età avanzata dei lavoratori, analizzando il trend dell'ultimo triennio e suddividendo la popolazione in gruppi omogenei per livello di rischio e fasce d'età (18-34, 35-54, 55 e oltre). I dati indicano un aumento degli infortuni con l'avanzare dell'età, sia in termini assoluti, sia di astensione dal lavoro, con maggior impatto nella fascia più alta di età. Tra le misure di contenimento si è suggerito di:

- prevedere forme di turnover nel comparto a rischio più elevato, anche attraverso la sostituzione della mansione lavorativa oltre una determinata soglia d'età;
- integrare la tematica dell'età nei piani formativi, nella rilevazione dei bisogni, nella programmazione e negli strumenti pedagogici;
- considerare l'opportunità di favorire il ricambio generazionale con gli strumenti previsti per legge, accompagnato da programmi di riqualificazione e formazione mirati a garantire l'adeguamento delle competenze.

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	16,0	13,6	15,6
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
<i>Autostrade</i>			
Tasso di infortuni registrabili	7,3	26,1	14,1
Tasso di decessi a seguito di infortuni	0,0	0,0	0,0
Tasso di infortuni con gravi conseguenze (esclusi i decessi)	0,0	0,0	0,0
<i>Ro.S.CO</i>			
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
<i>Infrastruttura ferroviaria</i>			
Tasso di infortuni registrabili	11,9	10,4	11,7
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
<i>Mobilità passeggeri su gomma</i>			
Tasso di infortuni registrabili	23,8	8,4	22,7
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
Trasporto ferroviario (Trenord)*			
Tasso di infortuni registrabili	28,8	35,2	30,0
Tasso di decessi a seguito di infortuni	0,0	0,0	0,0
Tasso di infortuni con gravi conseguenze (esclusi i decessi)	0,2	0,7	0,3

* I tassi di infortunio del Trasporto ferroviario (Trenord) comprendono 4 casi COVID-19 di cui 3 uomini e 1 donna.

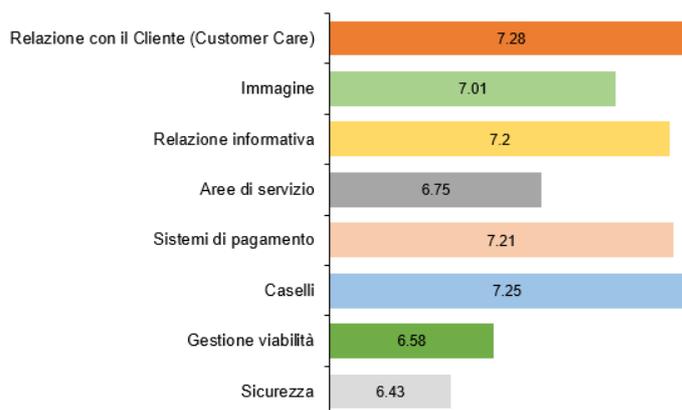
La soddisfazione dei clienti

GRI 2-6, 3-3, 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 stipulati³⁶ 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.

³⁶ 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".

In merito al segmento autostradale, nel 2023 **MISE** ha sviluppato un piano di comunicazione basato sui risultati di un'indagine sull'immagine aziendale, mirando a riflettere il percorso evolutivo intrapreso. Le attività comprendono il rinnovo del brand e la conseguente rivisitazione di tutta l'immagine coordinata, la realizzazione di eventi su innovazione, sicurezza e sostenibilità, l'aggiornamento del sito web, la definizione di un'attività di comunicazione tramite social network attraverso uno specifico piano editoriale e una campagna sulla sicurezza stradale, includendo anche progetti specifici per le scuole. Le azioni sono gestite dal Servizio Comunicazione e Relazioni Esterne, coinvolgendo le strutture aziendali e seguendo una procedura specifica che definisce le responsabilità, i flussi e l'operatività delle varie attività. Nel 2023, il Servizio Customer Care ha condotto un'indagine di customer satisfaction, coinvolgendo almeno 1.000 intervistati su diverse tematiche legate ai servizi autostradali, con una particolare attenzione su sicurezza, gestione della viabilità, caselli e sistemi di pagamento, informazione, aree di servizio, customer care e sostenibilità.



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 2023 è attivo il servizio "FERROVIENORD TI ASCOLTA". Grazie al sito web www.ferrovienord.it, sono state gestite 610 pratiche (+26% rispetto al 2022).

La nuova segnaletica e gli arredi delle stazioni

E' 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. Al 2023 risultano riqualificate le stazioni del ramo Milano con interventi di rifacimento delle sale d'attesa, delle facciate, adeguate alle linee guide previste dal Manuale degli spazi e implementati i nuovi arredi esterni e la nuova segnaletica. Sono stati avviati i lavori e sono tuttora in corso le attività di adeguamento delle stazioni del Ramo Iseo con i nuovi arredi.

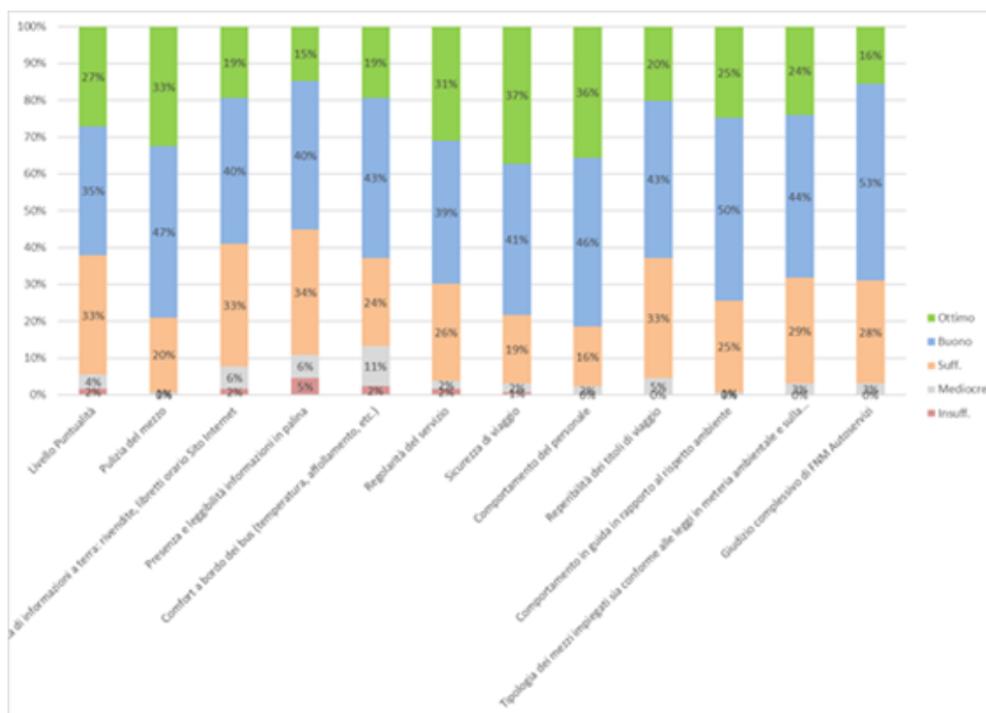
Ridefinire l'identità visiva delle stazioni è in linea con la vision e la mission del Gruppo, che pongono al centro le persone, la salute urbana e la sostenibilità ambientale ed economica "per creare valore sociale e favorire la produttività del territorio".



Continua l'attività di posizionamento di strutture tecnologiche dedicate al recapito di acquisti online con l'installazione di nuovi lockers nelle stazioni. A fine 2023 sono attivi 60 locker Amazon e 29 lockers Inpost sulla rete. I dati di utilizzo sono in forte crescita: più di 380.000 pacchi ritirati) presso i lockers Amazon (140.000 nel 2022) e quasi 189.700 quelli transitati nei locker Inpost (50.000 nel 2022).

Come avvenuto anche negli anni precedenti, nel 2023 **FNM Autoservizi** ha condotto un'indagine di customer satisfaction del servizio erogato, sottoponendo ai partecipanti il questionario "Sessantasecondi". Ai partecipanti è stato richiesto di valutare alcuni aspetti del servizio su una scala che va da 1 (insufficiente) a 5 (ottimo), così da raccogliere informazioni sulla tipologia e sulle dinamiche di spostamento dei clienti. 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 lo stile di guida sia rispetto alla sicurezza sia dal punto di vista ambientale.

Parallelamente è stata avviata nel 2023 una ulteriore indagine di customer satisfaction, ad opera di una società esterna specializzata, che ha somministrato a 3000 passeggeri dei questionari finalizzati alla valutazione delle prestazioni attese e percepite dagli utenti. I risultati sono di seguito esposti:



Per le società che operano nel settore del Trasporto Pubblico Locale, garantire un'esperienza positiva per i clienti è di cruciale importanza. Comprendere le opinioni e le esigenze dei clienti è fondamentale per sviluppare offerte e comunicazioni mirate.

Anche per **ATV**, è essenziale identificare i veri punti di forza e di debolezza della propria offerta. L'analisi della customer satisfaction 2022 (effettuata a marzo 2023) ha coinvolto i tre servizi offerti: urbano, extraurbano e del Comune di Legnago, concentrandosi sulle linee con maggiore traffico.

Sono state condotte circa 1.400 interviste alle fermate, indagando aspetti come il rispetto delle corse e delle fermate, la puntualità, la frequenza, l'affollamento e la valutazione generale di ATV. Il giudizio complessivo sull'operato di ATV è risultato nuovamente positivo, con un indice di soddisfazione di 7,24 punti su 10.

Sintesi dei risultati dell'indagine di customer satisfaction di ATV



Per rispondere a una domanda sempre più crescente con un servizio più qualitativo che limitasse il numero di rifiuti, **E-VAI** ha deciso di rimodulare le tariffe alzando il costo del noleggio ma includendo in esso un numero di chilometri maggiori (da 50 a 70km) sia in quella oraria che giornaliera.

Questo cambiamento ha generato una diminuzione del numero di utenti, ha ridotto il numero di rifiuti e ha lasciato quasi intatto il fatturato rispetto al 2022.

Si segnala che a fine anno **E-VAI** ha condotto un sondaggio per rilevare l'indice di soddisfazione 2023 ottenendo un punteggio complessivo intorno al 84,5%.



Nel 2023 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 2023 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 38 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 2023 è emersa una netta ripresa nell'utilizzo del servizio ferroviario, con il 51% dei viaggiatori che sceglie il treno per motivi di lavoro, il 24% per studio, il 19% per il tempo libero e il 5% per visite mediche.

È stato inoltre notato un cambiamento nelle abitudini di viaggio, con un aumento nella frequenza degli spostamenti rispetto agli anni precedenti, con più della metà dei viaggiatori che utilizzano il servizio Trenord tutti i giorni della settimana.

Circa **100 mila clienti differenti ogni giorno** utilizzano l'App Trenord

Infine, i risultati del secondo semestre del 2023 mostrano che oltre il 90% dei clienti si dichiara soddisfatto (vs. 80% nel 2022) del servizio Trenord, con oltre il 70% di essi che si dichiara molto soddisfatto (vs. 58% nel 2022), allo stesso tempo le valutazioni dei

clienti riguardo al comfort dei mezzi di trasporto e alla disponibilità del servizio sono state molto positive.

Inoltre, nel 2023 l'App Trenord, che rappresenta il canale digitale di interazione con i clienti più dinamico in termini di comunicazione, coinvolgimento e vendite, ha raggiunto elevati livelli di diffusione, arricchendosi di nuove funzionalità, con l'intento di essere uno strumento più utile, efficiente ed efficace per i clienti.

Comunità e condivisione di valore: i progetti e le iniziative sul territorio

GRI 2-28, 3-3, 413-1

Nel corso del 2023 il **Gruppo FNM** ha consolidato la propria presenza sui social media grazie a una importante crescita della propria community nei cinque profili già attivi e l'apertura del nuovo canale Spotify.

Social Media	2023
Facebook	13.431 Followers 160 Post
Twitter	492 Followers 102 Tweet
LinkedIn	8.585 Followers 156 Post
YouTube	493 Iscritti 81 video caricati 373.268 visualizzazioni
Instagram	2.004 Followers 151 Post
Spotify con le rubriche: "Essenziale" e "In viaggio verso il futuro"	91 Followers 544 visualizzazioni

Nel 2023, il **FNM** ha organizzato 41 eventi focalizzati su la mobilità sostenibile, l'intermodalità, la transizione energetica con l'energia a idrogeno, la rigenerazione urbana e la coesione sociale. Queste iniziative hanno consolidato l'impegno del Gruppo verso una società sostenibile, contribuendo al raggiungimento degli SDGs e promuovendo pratiche eco-sostenibili e la trasformazione di spazi urbani.

Eventi come il Road show del progetto FILI e il convegno "Dalla smart city alla senseable city" hanno evidenziato il ruolo del Gruppo nella creazione di comunità resilienti e sostenibili, anche oltre i confini nazionali con la partecipazione al UITP Global Summit a Barcellona.

L'azienda ha presentato i treni a idrogeno a Expo Ferroviaria 2023, ribadendo l'impegno nelle fonti energetiche pulite e guidando l'Italia verso la mobilità sostenibile. La partecipazione a eventi come "Hydrogen Forum" con ilSole24Ore Eventi, il convegno su "L'Italia in evoluzione. La transizione energetica" organizzato da Ansa, e al Natural GeographicFest "Che cos'è il capitale naturale?" hanno enfatizzato l'importanza della sostenibilità nel Piano Strategico.

FNM ha intensificato le relazioni con le comunità locali, con la presentazione del progetto H2iseo in un incontro con gli stakeholder locali a Iseo e a Sale Marasino (BS). La società si è posizionata come promotore di cambiamenti concreti attraverso l'impegno ambientale e sostenendo le energie rinnovabili.

Oltre ad essere all'avanguardia nelle tecnologie infrastrutturali sostenibili, il Gruppo riconosce il valore delle tradizioni locali, non solo verso il presente ma anche nella preservazione delle radici storiche che contribuiscono a definire l'identità delle regioni coinvolte. A questo proposito è stato avviato un percorso di heritage culturale con la rubrica "Essenziale. Tutt'altro che semplice, marginale, superfluo", promuovendo la condivisione di valori e tradizioni e affrontando i temi legati alla mobilità e alla sostenibilità da più punti di vista grazie ai contributi degli ospiti selezionati dal mondo della cultura, dell'arte e della scienza. Inoltre, le mostre come "Sguardo Viaggiante. Travelling Gaze", propongono una riflessione artistica sull'interconnessione tra essere umano, ambiente e viaggio.

In sintesi, il Gruppo emerge come un attore chiave nella trasformazione positiva del panorama energetico, della mobilità e della vita urbana, unendo innovazione, sostenibilità e valorizzazione

del patrimonio culturale per contribuire a costruire un futuro più armonioso e rispettoso dell'ambiente.

Nell'ambito dei sostegni di **FNM** ad attività sociali e sportive effettuate nel 2023 si segnalano i seguenti:

- Pallacanestro Varese;
- Adotta una statua;
- Ba Classica;
- BaBook;
- Consorzio Lago di Garda Lombardia;
- Università Bicocca;
- Milaneseiana;
- Meeting di Rimini;
- La cappella musicale;
- Civil Week;
- Fondazione per la Sussidiarietà;
- Evento Coldiretti.

Nell'ambito dei rapporti con il territorio, l'obiettivo principale di **ATV** rimane quello di istituire sinergie e collaborazioni con realtà che costituiscono importanti poli attrattori soprattutto nella zona del Lago di Garda. Lo scopo è quello di portare avanti e rafforzare lo sviluppo delle linee extraurbane in servizio sul territorio, particolarmente apprezzate dalla clientela turistica. Esempio ne sono le relazioni instaurate negli ultimi anni con Federalberghi del Garda, Uffici di promozione turistica della Provincia, concerti e festival (Arena di Verona, Fondazione Atlantide Teatro Stabile di Verona e Verona Mountain Film Festival) parchi divertimento (Gardaland, Parco Natura Viva).

Promozione del territorio e delle sue risorse

Nel 2023, Trenord ha visto una crescita nel turismo, diventando un attore chiave in Lombardia. L'aumento del traffico leisure del 20% ha superato le previsioni post-COVID per gli spostamenti casa-lavoro. Nuovi prodotti e una promozione efficace hanno portato a un record del 25% nelle vendite di biglietti bundle. Collaborazioni con Lonely Planet e Snowit hanno migliorato l'offerta turistica, mentre la partecipazione a fiere come il TTG di Rimini e la BIT di Milano ha generato un interesse di mercato. Nel 2023 la partnership con Snowit si è consolidata, espandendo le destinazioni a 5 comprensori sciistici. Il servizio Malpensa Express che offre un servizio ferroviario di un treno ogni 15 minuti, ha registrato oltre 4,3 milioni di passeggeri nel 2023, un aumento del 24% rispetto al 2019. La partecipazione a fiere e l'aumento della quota modale del Malpensa Express al 19% nel 2023 riflettono l'impegno di Trenord nel sostenere la connessione ferroviaria.

5.4 Il capitale naturale

Un modello di business a sostegno della lotta al cambiamento climatico

GRI 2-4, 302-1, 302-2, 302-3

Il fenomeno del cambiamento climatico rappresenta la principale emergenza globale del nostro tempo. L'obiettivo di raggiungere la neutralità climatica è essenziale e costituisce una sfida complessa ma realizzabile, che offre opportunità per un'economia prospera e resiliente. In un contesto in cui gli impatti dei cambiamenti climatici si fanno sempre più evidenti per individui e infrastrutture, è cruciale impegnarsi concretamente per ridurre l'impatto ambientale e garantire un adattamento ben definito ai cambiamenti in corso. Nel 2023, il **Gruppo FNM** ha rinnovato il suo impegno nel coinvolgere tutte le strutture aziendali per promuovere la riduzione dei consumi energetici, incoraggiare la mobilità sostenibile e monitorare le proprie emissioni di gas serra.

Il 2023, secondo Copernicus, è stato considerato l'anno più caldo in Italia, il programma di monitoraggio satellitare europeo, con impatti significativi sulla disponibilità idrica, la salute pubblica e i sistemi alimentari³⁷. Questa situazione sottolinea l'importanza non solo di ridurre le emissioni di gas serra, ma anche di investire nella resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici.

Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza ha stanziato circa 25 miliardi di Euro per migliorare la rete ferroviaria, riflettendo la necessità di affrontare le sfide climatiche³⁸. Gli impatti climatici sulle infrastrutture globali potrebbero causare perdite economiche significative, con costi stimati a oltre 4 trilioni di dollari entro il 2100 secondo l'IPCC. In Italia i costi associati ai rischi climatici per le infrastrutture di trasporto potrebbero superare i 21 miliardi di Euro entro il 2080.

La vulnerabilità della rete dei trasporti agli eventi meteorologici estremi, accentuata dai cambiamenti climatici, potrebbe influire negativamente sullo sviluppo economico, la salute e la sicurezza delle persone. Per contro, la riduzione delle emissioni del 55% entro il 2030 e l'obiettivo di zero emissioni nette entro il 2050, come proposto dall'IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change), richiedono notevoli investimenti, soprattutto nel sistema di trasporto che è responsabile del 30% delle emissioni totali di gas serra.

In questo contesto il Gruppo FNM dimostra il suo impegno nell'affrontare la sfida climatica espandendo la propria rendicontazione delle emissioni di gas a effetto serra di Scope 3, che secondo il Global Compact UK rappresentano circa il 70% delle emissioni totali per diversi business³⁹.

Tale decisione strategica è propedeutica all'identificazione di eventuali azioni necessarie per ridurre le emissioni di Scope 3, nonché alla definizione di un percorso per stabilire ambiziosi obiettivi di riduzione, in linea alle direttive della Science-Based Target Initiative (SBTi).⁴⁰

³⁷ Copernicus Climate Change Service, "Surface air temperature for December 2023". [Link](#)

³⁸ Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza "Italia Domani", 2021. [Link](#)

³⁹ Global Compact Network UK, "Scope 3 Emissions". [Link](#)

⁴⁰ 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 quanto la più recente scienza climatica ritiene necessario per raggiungere gli obiettivi dell'Accordo di Parigi.

Focus: Analisi dei rischi climatici

Nel corso del 2023, il Gruppo ha avviato un percorso di analisi dei rischi climatici per individuare i principali rischi fisici connessi ad eventi naturali catastrofici e cambiamenti climatici a lungo termine legati a temperatura, venti, acque e massa solida (a titolo di esempio tempeste, inondazioni, degradazione del suolo e frane) allo scopo di mitigare eventuali potenziali impatti sulle operazioni aziendali.

L'analisi ha evidenziato che non sono presenti scenari ad alto rischio considerando l'orizzonte temporale al 2050. Tale analisi potrà essere di supporto alla scelta degli investimenti per le misure di mitigazione laddove vengano identificati rischi climatici elevati. Questi investimenti potranno includere strategie di resilienza delle infrastrutture messe in atto per adattarsi ai rischi climatici attuali e futuri, quali il ricorso a soluzioni tecnologiche in grado di monitorare i rischi nelle aree identificate, consentendo la trasmissione in tempo reale dei dati e la previsione basata sull'apprendimento automatico.

Energia

GRI 2-4, 3-3, 302-1, 302-2, 302-4

Di seguito sono presentati i consumi energetici del **Gruppo FNM** per ciascun segmento di attività.

		CONSUMI ENERGETICI (GJ)		
		2023	2022	2021
Energia elettrica				
	Gruppo FNM	118.061	124.563	117.645
	Autostrade	51.067	54.392	46.490
	<i>di cui da fonte rinnovabile</i>	25.711	20.839*	169
	Infrastruttura ferroviaria	53.746	56.863	60.264
	<i>di cui da fonte rinnovabile</i>	53.145	56.100	59.443
	Mobilità passeggeri su gomma	13.248	13.308	10.891*
	<i>di cui da fonte rinnovabile</i>	2.681	2.782*	934*
	Trasporto ferroviario (Trenord)	2.178.177	2.066.924	2.187.873
	per Trazione	2.121.418	2.010.157	2.127.610
	per impianti e uffici e trazione autoveicoli	56.759	56.767	60.263
Teleriscaldamento				
	Gruppo FNM	3.620	3.625	2.972
	Autostrade	3.199	3.232	2.417
	Infrastruttura ferroviaria	422	393	555
	Mobilità passeggeri su gomma	0	0	0
	Trasporto ferroviario (Trenord)	0	0	0
Gasolio				
	Gruppo FNM	302.985	385.227	370.423
	Autostrade	21.723	21.855	20.975
	per Trazione	12.254	13.161	11.813
	per impianti e uffici	9.469	8.694	9.162
	Infrastruttura ferroviaria	12.879	13.808	15.504
	per Trazione	11.895	12.460	13.613
	per impianti e uffici	983	1.348	1.890
	Mobilità passeggeri su gomma	268.384	349.564	333.945
	per Trazione	268.384	349.564	333.945
	Trasporto ferroviario (Trenord)	307.533	294.770	303.234
	per Trazione	305.865	292.641	300.331
	per impianti e uffici	1.668	2.129	2.902
Benzina				
	Gruppo FNM	1.683	1.642	798
	Autostrade	930	632	388
	Infrastruttura ferroviaria	217	277	0
	Mobilità passeggeri su gomma	537	732	410
	Trasporto ferroviario (Trenord)	412	0	0
Gas metano				
	Gruppo FNM	253.569	268.295	245.923
	Autostrade	3.503	3.581	5.431
	per impianti e uffici	3.503	3.581	5.431
	Infrastruttura ferroviaria	5.593	11.726	12.746
	per impianti e uffici	5.593	11.726	12.746
	Mobilità passeggeri su gomma	244.473	252.987	227.746
	per Trazione autobus	231.377	238.329	213.949
	per impianti e uffici	13.096	14.658	13.796
	Trasporto ferroviario (Trenord)	128.230	134.413	159.616
TOTALE CONSUMI ENERGETICI				
	Gruppo FNM	679.919	783.351	737.762
	Autostrade	80.422	83.692	75.701
	Infrastruttura ferroviaria	72.855	83.068	89.069
	Mobilità passeggeri su gomma	526.642	616.591	572.992*
	Trasporto ferroviario (Trenord)	2.614.352	2.496.108	2.650.722

*A seguito di un affinamento metodologico e ad una più puntuale valorizzazione dell'energia da fonti rinnovabili i dati contrassegnati sono stati ricalcolati per gli anni 2022 e 2021.

Per la conversione dei consumi energetici in GJ sono stati utilizzati i fattori di conversione definiti dai parametri standard inglesi del Department for Energy Security and Net Zero aggiornati per ciascun anno.

FATTORI DI CONVERSIONE DEI CONSUMI ENERGETICI

	2023	2022	2021
kWh	0,0036	0,0036	0,0036
GJ/ton (diesel)	45,412	45,278	45,127
ton/mc (metano)	0,0008	0,0008	0,0008
GJ/ton (metano)	50,43	50,080	49,893
ton/l (diesel)	0,0008	0,0008	0,0008
GJ/ton (benzina)	45,580	45,998	46,176
ton/l (benzina)	0,0007	0,0007	0,0007

I consumi di energia elettrica relativi al **segmento Autostrade**, Milano Serravalle - Milano Tangenziali sono principalmente imputabili alla gestione della rete infrastrutturale, prevalentemente destinata all'illuminazione stradale. L'illuminazione è impiegata per la visibilità nelle carreggiate, svincoli, piazzali, barriere, caselli di esazione, magazzini e centri di manutenzione con il fine ultimo di garantire la sicurezza durante i viaggi notturni e nelle gallerie delle tratte in concessione. Oltre all'illuminazione, una significativa quantità di energia, prevalentemente di origine elettrica con una minima parte da fonti fossili (gas naturale, gasolio per riscaldamento), è destinata alla climatizzazione, coprendo sia il periodo invernale che estivo, dei luoghi di lavoro. Al fine di ridurre il consumo energetico, MISE dal 2023 è certificata ISO 14001 con un sistema di gestione ambientale e un ufficio dedicato. Inoltre, la Società sta procedendo con la sostituzione delle lampade esistenti con lampade con tecnologia LED per il risparmio energetico, continuando un processo avviato in precedenza. Tale processo interessa le gallerie e sottopassi di tutte le tratte in concessione e lungo l'autostrada A7 da Milano alla barriera oltre allo svincolo di Tortona. La stessa tipologia di intervento (sostituzione con lampade con tecnologia LED) sarà applicato alle torri faro dei piazzali di stazione e all'illuminazione esterna delle Aree di Servizio dislocate lungo le tratte. Questi interventi porteranno alla riduzione dei consumi derivanti da illuminazione pubblica.

In linea con la transizione ecologica, nel corso del 2024 **MISE** avvierà alcuni progetti per la realizzazione di impianti di produzione elettrica fotovoltaici, che amplieranno l'attuale quota di energia autoprodotta e 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. Nel 2024, si prevede che il 100% dell'energia elettrica acquistata sarà certificata verde (Garanzia di Origine).

**Indicatori
di intensità energetica
Gruppo FNM**

0,35 Kj/mgl pkm
Intensità energetica
per trazione/passeggeri chilometro(*)
→ Trasporto passeggeri su gomma

876,2 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.

ENERGIA ELETTRICA (kWh) – Autostrade

	2023	2022	2021
Energia elettrica acquistata	14.087.000	15.032.665	12.866.845
Energia elettrica autoprodotta e utilizzata	98.346	76.232	46.917

I consumi elettrici legati alla gestione della rete, delle stazioni e degli uffici del segmento di business **Infrastruttura Ferroviaria** sono di media e bassa tensione. Questa energia è impiegata per l'illuminazione e il condizionamento delle stazioni, degli impianti tecnologici della rete ferroviaria e per garantire il riscaldamento invernale degli scambi e degli impianti di elevazione, inclusi ascensori e scale mobili. Nel 2023, i consumi energetici complessivi della Società sono in linea con quelli del 2022.

Nel corso del 2023 i prezzi dell'energia sono rientrati a valori stabili, ma comunque con prezzi molto più alti rispetto al 2021. Per la gara relativa all'anno 2024 si prevede di riproporre una modalità di acquisto a prezzo fisso. Per il 2024 la quota di energia con Garanzia d'Origine è confermata al 99%, in linea con l'obiettivo del 100% nel 2025, come previsto nel Piano Strategico 2021-2025 del Gruppo FNM. Questo passaggio permetterà al contempo una riduzione significativa delle emissioni Scope 2 (Market-based), che andranno ad azzerarsi.

Il 69% dell'energia elettrica consumata nel 2023 per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria, la mobilità passeggeri su gomma e le autostrade proviene da fonti rinnovabili. I segmenti Infrastruttura Ferroviaria e Autostrade giocano un ruolo rilevante in questo contesto, contribuendo a tale risultato in modo significativo grazie alla quota di energia rinnovabile, supportata dalla stipula di contratti con la "Garanzia d'Origine".

ENERGIA ELETTRICA (kWh) – Infrastruttura ferroviaria

	2023	2022	2021
Energia elettrica a medio-bassa tensione acquistata	14.746.393	15.567.214	16.495.833
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,

85%

delle FV/Sale d'attesa

94%

delle pensiline

81%

delle banchine

+5%

rispetto al 2022

+15%

rispetto al 2022

+1%

rispetto al 2022

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

Per il segmento **Mobilità passeggeri su gomma**, i consumi di energia elettrica generati dalle società del Gruppo FNM sono principalmente legati a uffici e impianti.

ENERGIA ELETTRICA (kWh) – Mobilità passeggeri su gomma.⁴¹

	2023	2022	2021
Energia elettrica acquistata	3.680.085	3.662.795	2.997.613
Energia elettrica autoprodotta e utilizzata	0	33.911	27.710
Energia elettrica autoprodotta e venduta	0	0	2.964

Per quanto concerne **FNM Autoservizi**, il consumo efficiente di energia elettrica è promosso da una progressiva ottimizzazione degli impianti esistenti e a iniziative di sensibilizzazione rivolte ai dipendenti (tra cui impiegati, operatori di esercizio e manutentori). A tal proposito, nel 2023 è stata implementata una campagna formativa sull'uso responsabile dell'energia, sia per il personale impiegatizio che per gli operatori di esercizio e i manutentori. Nello stesso anno, sono stati distribuiti opuscoli informativi specifici per il personale impiegatizio, focalizzati sul risparmio energetico e sull'uso razionale dell'energia.

Riguardo alla manutenzione periodica degli impianti, **FNM Autoservizi** prosegue con il processo di sostituzione dei corpi illuminanti a bassa efficienza energetica, implementando dispositivi basati sulla tecnologia LED.

Per quanto riguarda **ATV**, nel 2023 sono state effettuate tutte le attività di manutenzione ordinaria e sostituzione delle valvole di sicurezza all'interno degli impianti di aria compressa. La società, al fine di limitare le perdite di linea e di ridurre i consumi energetici, prevede nel corso del 2024 la sostituzione di tutti i riduttori di pressione di una delle principali sedi aziendali e dei corpi illuminanti.

All'interno del segmento non vi è più autoproduzione di energia elettrica a seguito della cessione di La Linea e Martinibus.

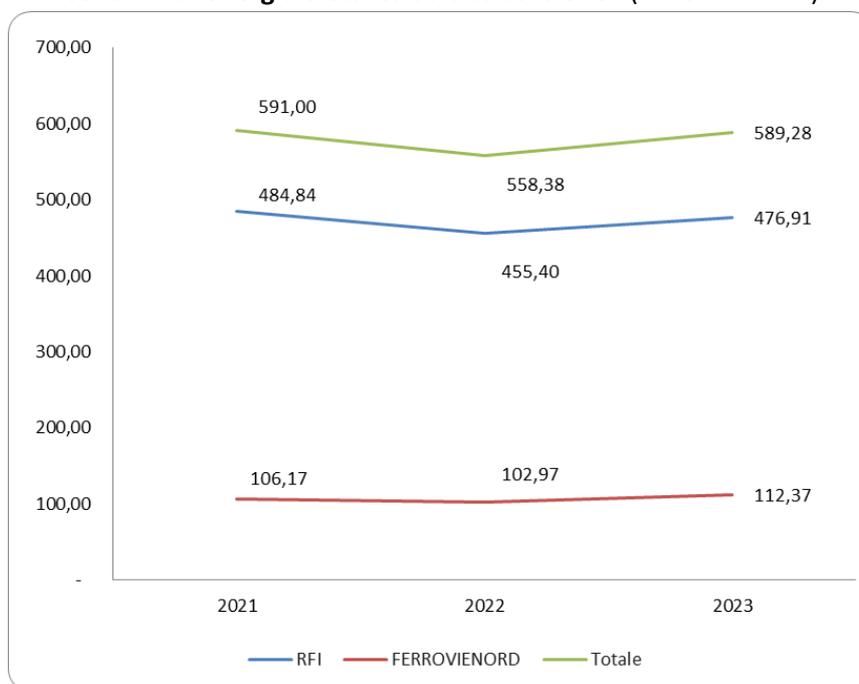
⁴¹ Il totale di energia elettrica non prevede la quota parte di E-Vai.

I consumi di energia elettrica di **E-VAI** sono legati esclusivamente ai consumi delle auto elettriche, presenti nella sua flotta e utilizzate dagli utenti finali per il servizio di car sharing. Nel 2023, si è registrato un aumento degli utilizzi del servizio B2C e di conseguenza un maggior consumo di energia elettrica che proviene esclusivamente da fonti rinnovabili.

ENERGIA ELETTRICA (kWh) – E-Vai			
	2023	2022	2021
Energia elettrica per la ricarica dei veicoli elettrici.	744.589	616.386	189.133

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 Trenord 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 2023, sono stati introdotti, in continuità con l'anno precedente, altri materiali rotabili di nuova generazione a minor impatto ambientale, in quanto più efficienti dal punto di vista energetico.

ENERGIA ELETTRICA (kWh) – Trasporto ferroviario (Trenord)			
	2023	2022	2021
Energia elettrica a media/bassa tensione acquistata (per impianti e uffici e autoveicoli)	15.766.466	15.768.616	16.739.741

Al fine di ridurre i consumi energetici derivanti dalla trazione dei treni, nel 2023 **Trenord** ha perfezionato il modulo didattico formativo per la sensibilizzazione del personale di condotta ad

⁴² I consumi di energia elettrica per uffici sono riportati all'interno della sezione "La gestione della rete" del presente capitolo.

uno stile di guida improntato al risparmio energetico, e ne sono state definite le modalità di erogazione. Lo stesso verrà reso disponibile per la formazione dei macchinisti neoassunti durante i corsi di licenza europea.

Oltre che nel campo della trazione, Trenord promuove iniziative per l'efficientamento energetico nelle proprie facility. Nel 2023, proseguendo con la sostituzione dei "corpi illuminanti" con tecnologia LED, l'azienda ha ottenuto un risparmio energetico del 60% in luoghi come biglietterie, uffici, capannoni e aree esterne dei siti manutentivi.

Interventi specifici a Milano Fiorenza, Cremona, Lecco e Novate Milanese hanno contribuito a ridurre i consumi complessivi di energia elettrica di Trenord, con Milano Fiorenza che ha visto una diminuzione del 4% rispetto all'anno precedente, che ammontano oggi a circa 273mila kWh al mese. Le aree illuminate a LED nelle facility aziendali, in particolare a Milano Fiorenza e Novate Milanese, ora coprono oltre l'80% delle aree esterne. Analoghi interventi hanno coinvolto il 70% degli spazi interni a Cremona, Iseo e Lecco.

Prosegue, inoltre, il processo di graduale trasformazione della mobilità del personale a impatto zero: il parco mezzi di Trenord risulta composto da 42 veicoli elettrici, tra auto e minivan, e 20 veicoli endotermici. Sono presenti ulteriori 23 vetture ibride ad uso promiscuo. Le colonnine installate fino ad oggi, 12 in tutto, coprono il 100% dei siti manutentivi.

Inoltre, nell'ultimo trimestre del 2023, si sono condotti report di diagnosi energetiche conformi al D.lgs. 102/2014, focalizzandosi sulla flotta di Trenord e sui siti manutentivi di Milano Fiorenza, Novate Milanese e Cremona. L'obiettivo era ottenere una visione dettagliata degli utilizzi energetici nei vari siti, fornendo un quadro completo, identificando eventuali criticità e proponendo interventi volti a migliorare l'efficienza nell'utilizzo delle risorse energetiche, con conseguenti vantaggi economici.

Parallelamente, in linea con le pratiche precedenti e ove applicabile, Trenord sta valutando la stipula di contratti con opzione green con i fornitori di energia elettrica per le nuove utenze degli asset.

Gli altri vettori energetici, quali gasolio, gas metano e benzina, sono impiegati dalle società del Gruppo principalmente per il riscaldamento delle proprie sedi e per la trazione della flotta.

Per quanto riguarda 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 stato un incremento di gasolio (+10%) e, al contempo, un lieve decremento di gas metano (-3%) presso l'infrastruttura.

Il riscaldamento della sede avviene tramite teleriscaldamento e il riscaldamento dei caselli avviene con gas metano e gasolio, per un totale di 13 centrali termiche, di cui 8 a gasolio e 5 a metano. Nel corso del 2023 è stato dismesso l'impianto termico del casello di Binasco. L'impianto è stato sostituito con un sistema di riscaldamento a pompa di calore alimentato elettricamente.

Nel corso del 2024 **MISE** svilupperà un progetto per la sostituzione delle centrali termiche a gasolio della barriera di Milano Ovest con impianti a pompa di calore alimentati elettricamente. L'intervento consentirà ogni anno di azzerare l'immissione diretta di inquinanti e di CO₂ in atmosfera dovuti alla combustione di circa 170.000 litri di gasolio.

CONSUMO DI GAS METANO, GASOLIO E BENZINA PER LA TRAZIONE E IL RISCALDAMENTO – Autostrade

	2023	2022	2021
Gasolio per trazione autoveicoli direttamente controllati (litri)	323.990	344.667	309.351*
Benzina per trazione autoveicoli direttamente controllati (litri)	27.302	18.451	11.289
Gasolio per riscaldamento (m ³)	250.377	227.686	239.948
Gas metano per riscaldamento (m ³)	87.376	90.069	136.748

*Il dato evidenziato è stato ricalcolato

La flotta di **MISE** è composta da auto e furgoni sia a noleggio che di proprietà, si tratta di 143 vetture, compresi i furgoni adibiti al servizio di viabilità e delle auto della polizia stradale, dove più dell'80% delle vetture e furgoni è alimentato a gasolio. Per promuovere l'efficienza dei veicoli la Società, tra altre iniziative, utilizza un servizio di Fleet Management Aziendale finalizzato, non solo a potenziare le modalità di utilizzo, ma anche ad ottimizzare i costi di gestione, in particolare utilizza Fleeway che è un software dedicato che consente di raccogliere tutte le informazioni necessarie all'azienda per gestire la flotta.

Il gas metano e il gasolio sono utilizzati dal **segmento Infrastruttura Ferroviaria** per il riscaldamento degli uffici e delle stazioni ferroviarie.

CONSUMO DI GAS METANO E GASOLIO PER RISCALDAMENTO – Infrastruttura ferroviaria

	2023	2022	2021
Gas metano per riscaldamento (m ³)	139.495	294.901	320.950
Gasolio per riscaldamento (litri)	26.000	35.300	49.500

Il consumo di gasolio, gestito tramite una colonnina di rifornimento a Saronno, è aumentato per i mezzi d'opera a causa dell'incremento delle lavorazioni sulla rete. Il monitoraggio dei consumi è stato potenziato con un programma gestionale per il controllo accurato e un sistema automatico per il rifornimento autonomo. Nel febbraio 2023 è stata installata una sonda nella cisterna del gasolio per monitorare costantemente i livelli di combustibile.

Per quanto concerne i consumi dei mezzi operativi della società vi è stata una diminuzione di circa il 13% rispetto all'anno precedente.

CONSUMI DI GASOLIO PER LA TRAZIONE – Infrastruttura ferroviaria

	2023	2022	2021
Gasolio per trazione materiale rotabile di servizio e autoveicoli direttamente controllati (litri)	314.520	326.323	356.512
<i>Per la trazione dei mezzi di servizio</i>	106.695	87.420	94.458
<i>Per la trazione di autoveicoli direttamente controllati</i>	207.825	238.904	262.054

I dati relativi al consumo di gasolio del Gruppo subiscono una decrescita rilevante, anche per via della cessione di La Linea e Martinibus. I consumi di Gas metano risultano invece in lieve decrescita in quanto le società **FNM Autoservizi e ATV** apportano il maggior contributo ai consumi.

CONSUMO DI GAS METANO E GASOLIO PER LA TRAZIONE – Mobilità passeggeri su gomma

	2023	2022	2021
Gasolio per trazione autobus (litri)	7.068.242	9.111.773	8.701.942
Gas metano per trazione autobus (m ³)	5.764.033	5.989.211	5.380.977

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 3,7% nel 2022.

ALTRI CONSUMI – Mobilità passeggeri su gomma

	2023	2022	2021
Gasolio per trazione autoveicoli direttamente controllati (litri)	27.958	42.899	43.489
Benzina per trazione autoveicoli direttamente controllati (litri)	15.751	21.384	11.938
Gas metano per riscaldamento (m ³)	326.651	368.641	347.389
Gas metano per autoveicoli direttamente controllati (m ³)	7.150	4.440	6.160

Nell'ambito del segmento **Mobilità passeggeri su gomma**, nel corso del 2023 in **ATV** sono proseguiti gli interventi di ammodernamento della flotta, iniziati nel 2022, che hanno previsto un numero cospicuo di bus a gasolio EuroVI nella flotta extraurbana.

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 2023 i consumi di carburante della flotta endotermica degli autoveicoli, risultano in aumento del 5% rispetto al 2022. A fine 2023 vi è stato un rimodernamento della flotta autobus con mezzi a consumi inferiori e la flotta residua (di proprietà terzi), sempre a fine 2023, risulta costituita da veicoli a gasolio e a benzina con l'introduzione attesa per il 2024 di mezzi ibridi.

CONSUMI DI GASOLIO PER LA TRAZIONE E IL RISCALDAMENTO (litri) – Trasporto ferroviario (Trenord)

	2023	2022	2021
Gasolio per trazione treni	7.182.223	6.750.863	7.169.555
Gasolio per trazione autobus sostitutivi	888.573	901.362	666.930
Gasolio per trazione autoveicoli direttamente controllati	16.437	28.731	28.676
Gasolio per riscaldamento	44.105	55.883	76.000
Totale	8.131.338	7.736.839	7.941.161

Presso gli immobili usati da Trenord sono principalmente utilizzate caldaie a metano e presso gli impianti di Milano Firenze, Pavia, Sondrio e Bergamo sono presenti anche caldaie a gasolio: i consumi del 2023 sono diminuiti rispetto al 2022, grazie agli interventi di risparmio energetico attuati, quali la sostituzione della caldaia di Milano Firenze con una più performante. Anche le temperature dell'ultimo anno, più miti rispetto al 2022, hanno contribuito ai minori consumi.

CONSUMO DI GAS METANO PER RISCALDAMENTO (m³) – Trasporto ferroviario (Trenord)

	2023	2022	2021
Gas metano per riscaldamento	3.198.211	3.392.004	4.019.047

Emissioni

GRI 2-4, 3-3, 305-1, 305-2, 305-3, 305-4, 305-7

Indicatori di intensità carbonica Gruppo FNM

0,021 gCO₂e/mgl pkm

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

54,7 ton CO₂eq/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.

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 p. 154.

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

EMISSIONI DI GAS A EFFETTO SERRA PER SCOPE (t CO₂ eq)*

	2023	2022	2021
Scope 1			
Gruppo FNM	37.545	43.357	41.179
<i>Trazione (gas metano, gasolio strada e rotaia, benzina)</i>	32.515	38.468	36.261
<i>Riscaldamento (gas metano e gasolio)</i>	1.864	2.213	2.375
<i>Gas refrigeranti</i>	3.165	2.676	2.544
Autostrade	2.059	1.802	1.933
<i>Trazione (gas metano, gasolio strada, benzina)</i>	935	965	854
<i>Riscaldamento (gas metano)</i>	853	792	914
<i>Gas refrigeranti</i>	271	45	165
Infrastruttura ferroviaria	1.240	1.598	1.748
<i>Trazione (Gasolio Strada e Rotaia)</i>	889	914	977
<i>Riscaldamento (gas Metano e Gasolio)</i>	352	684	770
<i>Gas refrigeranti</i>	-	-	-
Mobilità passeggeri su gomma	34.245	39.957	37.499
<i>Trazione (gas metano, gasolio strada, benzina)</i>	30.691	36.589	34.430
<i>Riscaldamento (gas metano)</i>	659	736	690
<i>Gas refrigeranti</i>	2.895	2.632	2.379
Trasporto ferroviario (Trenord)	30.235	29.295	31.043
<i>Trazione (gas metano e gasolio)</i>	23.662	22.369	22.852
<i>Riscaldamento (gas metano e gasolio)</i>	6.573	6.927	8.191
<i>Gas refrigeranti</i>	-	-	-
Scope 2			
Gruppo FNM			
<i>Location Based</i>	9.070	9.270	9.332
<i>Market Based</i>	4.909	5.950	7.472
Autostrade			
<i>Location Based</i>	4.032	4.162	3.781

Infrastruttura ferroviaria	Market Based	3.459	4.490	6.062
	Location Based	4.047	4.151	4.714
	Market Based	108	125	147
Mobilità passeggeri su gomma	Location Based	991	957	837
	Market Based	1.342	1.335	1.263
	Trasporto ferroviario (Trenord)			
	Location Based	162.894	149.993	169.726
	Market Based	263.319	246.889	265.985

LEGENDA TABELLA

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

Per il calcolo delle emissioni Scope 1 e Scope 2 Location Based sono stati utilizzati i fattori di conversione forniti dall'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA) nel "National Inventory Report". Per il calcolo delle emissioni Scope 2 Market Based è stato utilizzato il fattore di emissione relativo al Residual mix nazionale (AIB - European Residual Mixes).

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)].
- **Location based:** la metodologia "Location Based" prevede l'utilizzo di fattori di emissione medi relativi a specifici mix energetici nazionali di produzione di energia elettrica
- **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 ad esempio, 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.

*I dati dell'anno 2021 e 2022 sono stati ri-esposti a seguito di un affinamento nelle metodologie di calcolo dell'indicatore.

Nella lotta al cambiamento climatico, le società di **Mobilità passeggeri su gomma** ritengono di particolare rilievo, non solo il rinnovamento della flotta, ma anche la formazione dei propri dipendenti ai corretti comportamenti per la prevenzione dell'inquinamento atmosferico.

Il parco rotabile di **FNM Autoservizi** è stato integrato da 62 autobus Euro V ed Euro VI, con contestuale dismissione di 28 autobus meno performanti, rinnovando in questo modo oltre il 40% del parco nel triennio 2021-2023.

Per quanto riguarda **E-Vai**, alla base del servizio vi è la netta preponderanza di veicoli full electric, che rappresentano il 90% 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 2023 sono state evitate circa 605,681 tCO₂ per un totale di 4.842.890 km percorsi.

0 emissioni di CO₂
Scope 2 - market
based per la mobilità
sostenibile di E-Vai

100% dell'energia per
le colonnine di ricarica
da fonti rinnovabili
certificate

Nel 2023, l'indice di intensità energetica di **Trenord** rispetto ai passeggeri-km trasportati è stato pari a 508 GJ/mln pkm (564 GJ/mln pkm nel 2022, -11%).

Trenord nel 2023 ha sottoscritto e avviato con A2A l'Accordo quadro per l'implementazione del 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 CO₂ 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 "Programma Regionale Energia Ambiente e Clima" (PREAC) e al Piano di Sostenibilità 2023-2033 aziendale.

Nel corso del 2023 la Società ha inoltre concluso l'implementazione di un'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. L'iniziativa ha ricevuto il Premio Innovazione 2023 allo SMAU.

Nel 2023, la messa in funzione di una nuova caldaia a Milano Fiorenza ha migliorato l'efficienza energetica e ridotto le relative emissioni. Il posticipo dell'inizio della stagione termica in alcuni comuni lombardi, incluso Milano, ha ulteriormente diminuito gli impatti ambientali legati al riscaldamento. Nonostante alcune perdite dovute a condizioni climatiche avverse, Trenord ha mantenuto i circa 1.400 alberi piantati su 6 siti e 2 depositi durante l'anno. Questa iniziativa, parte del percorso di decarbonizzazione aziendale, supporta la biodiversità e migliora la qualità ambientale delle sedi aziendali, inclusa la loro climatizzazione naturale.

"Mobilità sostenibile" per Trenord non significa solo ammodernare la propria flotta rotabile, ma anche ridurre la propria carbon footprint con l'obiettivo di disporre di un parco auto aziendale per i dipendenti al 100% elettrico. 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 58 tonnellate di CO₂.

Emissioni Scope 3

Per poter comprendere in maniera più completa il reale impatto dei gas serra derivanti dalle operazioni del Gruppo, nel corso del 2023 è stato consolidato ed affinato il percorso per il Calcolo delle emissioni indirette di Scope 3 che ha permesso di ampliare la propria rendicontazione a 8 categorie di Scope 3, rispetto alle 4 già rendicontate nell'anno 2022, anche ai fini di facilitare una prossima sottomissione di Target di riduzione delle emissioni climalteranti secondo i criteri della SBTI-Science Based Targets Initiative (SBTI è un partenariato, promosso da UN Global compact, World Resource Institute, CDP-Carbon Disclosure project e WWF, nato con l'intento di supportare le organizzazioni nella transizione ad una economia a basso tenore di carbonio).

E' stata effettuata, ai fini dell'identificazione delle categorie oggetto di rendicontazione, un'analisi di significatività che, attraverso dei criteri predeterminati, ha permesso di identificare dapprima le categorie applicabili e successivamente quelle rilevanti oggetto di rendicontazione. Le risultanze hanno confermato la necessità di rendicontare le categorie 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 15, relative a: "Beni e servizi acquistati", "Beni strumentali", "Attività correlate a combustibile ed energia", "Trasporto upstream" (di forniture acquistate dal Gruppo), "Rifiuti generati durante le attività", "Viaggi di lavoro", "Spostamento casa-lavoro dei dipendenti", "Investimenti" (vedasi tabella sottostante).

Le categorie 9, 10, 11, 12, 14, relative al "Trasporto e distribuzione a valle", "Elaborazione dei prodotti venduti", "Utilizzo dei prodotti venduti", "Trattamento relativo alla fine del ciclo di vita dei prodotti venduti", "Asset in leasing a valle", e "Franchising" sono state valutate come non

applicabili in quanto FNM Group S.p.A. è una società che fornisce servizi e non prodotti fisici e pertanto escluse. Per ogni categoria dello Scope 3 sono stati valutati criteri di rilevanza quali magnitudo, livello di influenza, rischio o opportunità, guida specifica per il settore, outsourcing e impegno dei dipendenti. Per ognuno di questi criteri è stato assegnato un punteggio sulla base della rilevanza (poco rilevante, mediamente rilevante, molto rilevante).

In linea con il perimetro della rendicontazione non finanziaria di sostenibilità sono stati raccolti i dati necessari al calcolo delle emissioni relativi a tutte le società del perimetro del Gruppo FNM. Per ogni categoria di Scope 3, è stata utilizzata la metodologia che potesse assicurare la maggiore accuratezza di calcolo, compatibilmente alla qualità del dato ottenuto, seguendo le linee guida del GHG Protocol. Sono stati utilizzati i seguenti approcci di calcolo per le categorie di Scope 3 indicate: *Average-data method*, per categoria 1 (Beni e servizi acquistati) e categoria 5 (Rifiuti generati durante le attività), con la possibilità di risalire a dati fisici come pesi e volumi; *Distance-based*, per la categoria 4 (Trasporto upstream) e le categorie 6 e 7 (Viaggi di lavoro e spostamenti dei dipendenti), con la possibilità di stimare le distanze percorse; *Spend-based*, per categoria 1 (Beni e servizi acquistati), categoria 2 (Beni strumentali) e categoria 15 (Investimenti), ove disponibili solo dati economici. Si sottolinea che le emissioni di Scope 1, 2, 3 associate all'attività di Trenord, per rilevanza del business nel Gruppo FNM, sono state incluse nella categoria 15 (investimenti) dello Scope 3 del Gruppo (i.e., controllo operativo) al 50%, come da partecipazione societaria.

EMISSIONI DI GAS A EFFETTO SERRA PER CATEGORIA DI SCOPE 3 (t CO₂ eq)

	2023	2022	2021
Categoria			
Gruppo FNM	476.021	16.900	16.646
1. Beni e servizi acquistati	33.824		
2. Beni strumentali	200.651		
3. Attività correlate a combustibile ed energia	7.751	9.757	9.337
4. Trasporto upstream	1.695		
5. Rifiuti generati durante le attività	587	677	876
6. Viaggi di lavoro	251	176	143
7. Spostamento casa-lavoro dei dipendenti	5.606	6.290	6.290
15. Investimenti - Tot	225.655		
15. Investimenti - Gruppo FNM	40.440		
15. Investimenti - Trenord	185.215		

Dai risultati si evince che lo Scope 3 costituisce la maggior parte delle emissioni totali del **Gruppo** (92%). In particolare, le categorie più impattanti sono quelle legate all'acquisizione di beni strumentali (categoria 2) e investimenti (categoria 15), in cui è inclusa Trenord come specificato sopra.

La categoria 2 (Beni strumentali) include le emissioni a monte della catena del valore legate alla produzione di beni strumentali acquistati o acquisiti dall'azienda nel periodo di riferimento. I dati rappresentati mostrano come tale categoria rappresenti una delle fonti principali di emissioni, contribuendo a circa il 50% delle emissioni totali di Scope 3, di cui la principale quota è attribuibile alle acquisizioni di materiale rotabile da parte di Ferrovienord S.p.A. Tale categoria in generale è caratterizzata da una certa volatilità poiché fortemente correlata alle acquisizioni nell'anno di rendicontazione.

Il calcolo delle emissioni relative alla categoria 15 (Investimenti) è stato effettuato a partire dai dati finanziari relativi alle partecipazioni del Gruppo FNM nell'anno di riferimento. A tale categoria sono imputabili circa 226.000 tCO₂e, 82% delle quali dovute alle attività di Trenord.

I principali segmenti di business responsabili per le emissioni di Gruppo sono, pertanto, i segmenti dell'infrastruttura ferroviaria (41%) che nel 2023 conta 193.527 tonnellate di CO₂e nel proprio Scope 3, e il segmento Ro.S.Co (49%) che conta 234.551 tonnellate di CO₂e nel proprio Scope 3, principalmente dovute alla propria partecipazione in Trenord. Per ulteriori dettagli si veda il paragrafo: "Metodologia di calcolo per le emissioni" presente in Appendice.

Altre emissioni inquinanti in atmosfera

Nell'ambito del **segmento Infrastruttura ferroviaria**, presso gli impianti della rete le sostanze lesive per l'ozono sono riscontrabili esclusivamente all'interno degli impianti di condizionamento con tipologia di gas refrigerante R22 in quattro impianti sul ramo Milano ed uno sul ramo Iseo.

Per quanto riguarda le società operanti nel **segmento del Trasporto su gomma** (FNM Autoservizi, ATV), queste ultime si impegnano a ridurre le altre emissioni dei gas legate agli scarichi tramite il rinnovamento della flotta, la manutenzione periodica dei mezzi e l'utilizzo strategico del parco mezzi, favorendo l'impiego di autobus a più alte prestazioni. Le emissioni prodotte da FNM Autoservizi e ATV derivano principalmente dal servizio di trasporto pubblico erogato.

ALTRE EMISSIONI DI INQUINANTI (t) – Mobilità passeggeri su gomma

	2023	2022	2021
CO	33,74	39,22	39,91
NO _x	121,30	143,67	146,24
VOC	12,28	12,69	12,17
CH ₄	9,56	8,92	8,25
N ₂ O	0,43	0,4	0,32
PT	9,32	10,82	11,01
SO ₂	0,08	0,09	0,09

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

NO_x: miscela costituita per il 98% da NO e per il 2% da NO₂ derivante dai processi di combustione;

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

CH₄: metano

N₂O: protossido di azoto, gas serra di lunga durata

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

SO₂: biossido di zolfo, si forma nel processo di combustione per ossidazione dello zolfo presente nei combustibili solidi e liquidi (carbone, olio combustibile, gasolio).

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 2023, il 72% dei chilometri percorsi è stato effettuato con autobus Euro VI, a ridotto impatto ambientale. Ciò ha consentito una riduzione media del 20% circa di inquinanti al chilometro.

Nel 2023 in **ATV** sono stati acquisiti 51 nuovi autobus di cui 11 elettrici. Rispetto al 2022, che già aveva rilevato un importante rinnovamento della flotta (37 nuovi bus), il valore di PM2.5 si è ridotto del 14% mentre quello di PM10 del 9%.

Acqua

GRI 3-3, 303-1, 303-2, 303-3, 306-1

Le risorse idriche, utilizzate dal **Gruppo FNM** principalmente per fini igienico-sanitari, per la pulizia delle stazioni, dei mezzi e per le attività manutentive, sono prevalentemente garantite dall'allacciamento all'acquedotto pubblico, nel rispetto degli standard e della normativa vigente sul tema. Nel 2023 si è registrato complessivamente un decremento del prelievo idrico.

PRELIEVI IDRICI PER FONTE (m³)

	2023	2022	2021
Gruppo FNM	290.325	312.727	286.463
Autostrade	34.986	43.730	35.963
Infrastruttura ferroviaria	223.804	242.254	226.045
Mobilità passeggeri su gomma	31.535	26.743	24.455
Trasporto ferroviario (Trenord)	312.722	317.097*	319.235

*Il dato 2022 è stato riesposto a seguito di un affinamento nella metodologia di contabilizzazione dei prelievi.

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. Gli scarichi del **Gruppo FNM** e **Trenord** afferiscono 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 2023 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.

Per quanto riguarda **MISE**, come ogni anno sono state effettuate le analisi sui reflui scaricati nei corpi idrici superficiali sia obbligatorie (in quanto discendenti da AUA - Autorizzazione Unica Ambientale), sia facoltative, in siti dove non è normativamente necessaria l'autorizzazione allo scarico. Non sono stati riscontrati superamenti dei limiti di legge.

FNM Autoservizi, per mantenere un alto livello di controllo dei consumi idrici, effettua letture interne dei contatori di acqua di tutti i depositi con una cadenza semestrale.

Per **ATV**, nel 2024 sono in programma delle migliorie ed ammodernamenti che interesseranno le acque di prima pioggia ricadenti nei piazzali di Via Torbido e Garda.

I consumi idrici del segmento **Trasporto Ferroviario** derivano principalmente da usi industriali e igienico-sanitari. Le attività di manutenzione e pulizia dei treni sono un fattore significativo, inclusi il lavaggio esterno, la rimozione di graffiti e il rifornimento idrico delle toilette. Anche i consumi igienico-sanitari, legati alla presenza di personale nei siti produttivi, uffici e biglietterie, contribuiscono a tali consumi. L'approvvigionamento idrico avviene principalmente tramite acquedotto, tranne che per il sito di Cremona che utilizza un pozzo privato. Nel 2023, nonostante un aumento della produzione e l'entrata in servizio di nuovi convogli più lunghi, si è registrato un lieve decremento dei consumi grazie a una migliore gestione delle perdite e a un aumento del recupero idrico. Prosegue inoltre l'attività di monitoraggio dei consumi idrici, che include rilevazioni periodiche e analisi dei dati per individuare anomalie e ridurre gli sprechi.

Rifiuti

GRI 3-3, 306-1, 306-2, 306-3

I rifiuti generati dalle attività di ufficio delle **Società del Gruppo FNM** sono assimilabili a quelli urbani. Ulteriori tipologie di rifiuti provengono da specifiche operazioni, quali batterie esauste di veicoli elettrici, materiali provenienti dalla manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e dai depositi, nonché residui derivanti dalla manutenzione e pulizia di veicoli su rotaia e su 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)

	2023	2022	2021
Gruppo FNM	4.856.868	10.434.818	6.203.540
<i>Autostrade</i>	562.423	242.656	338.021
Rifiuti non pericolosi	555.415	236.180	335.183
Rifiuti pericolosi	7.008	6.476	2.838
<i>Infrastruttura ferroviaria</i>	3.559.030	9.514.036	5.546.916
Rifiuti non pericolosi	3.057.232	8.581.253	5.426.909
Rifiuti pericolosi	501.798	932.783	120.007
<i>Mobilità passeggeri su gomma</i>	735.415	678.676	318.553
Rifiuti non pericolosi	82.210	60.055*	146.401
Rifiuti pericolosi	653.205	618.071	172.202

*Il dato 2022 è stato riesposto a seguito di un affinamento nella metodologia di contabilizzazione.

Nell'ambito del Sistema di gestione Ambientale del **segmento Autostrade**, particolare rilevanza è stata data alla gestione dei rifiuti. Sono state riviste le Istruzioni Operative per la gestione dei diversi rifiuti in carico a Milano Serravalle, condivise in momenti formativi specifici con il personale operativo che quotidianamente opera in strada. È in fase di affidamento il contratto per la fornitura di una pesa a ponte da cantiere da ubicare in un centro di deposito temporaneo, che consentirà un efficace controllo sul peso effettivo dei mezzi che trasportano i rifiuti.

I rifiuti prodotti dal segmento **Infrastruttura Ferroviaria** derivano dalle attività manutentive sulla rete, quali i lavori di manutenzione ordinaria/straordinaria sui componenti dell'infrastruttura ferroviaria. Nel corso del 2023, a seguito di una migliore organizzazione e un miglior coordinamento degli interventi tecnici sull'infrastruttura ferroviaria, si è assistito ad una significativa diminuzione della produzione di tali rifiuti il cui ritiro avviene in maniera puntuale su segnalazione dei reparti che li producono. Tali migliorie organizzative consentono di rispettare i termini di conservazione dei rifiuti nei depositi temporanei che non deve superare i 3 mesi di giacenza. I rifiuti vengono gestiti da imprese con le quali sono stati stipulati contratti di ritiro, stipula preceduta da approfonditi controlli di qualità sulle aziende partecipanti ai bandi di gara. Le stesse aziende, prima dell'inizio delle attività hanno presentato tutte le certificazioni richieste. Non è purtroppo possibile mettere in atto misure per prevenire la generazione dei rifiuti in questo settore in quanto legati alla sicurezza che le attività manutentive ferroviarie possono portare. È tuttavia cura della Società monitorare le attività che comportino un avvio dei rifiuti a riciclo. In tale contesto l'attività di revamping sui convogli TAF ha comportato il riutilizzo del 41% (in peso) dei materiali dei sedili sostituiti ed il riciclo di materiali per un peso pari a 19,8 tonnellate. Complessivamente, al termine della commessa, si prevede il riutilizzo di circa 71 tonnellate di materiale.

All'interno delle società del **segmento Mobilità passeggeri su gomma**, sono implementate iniziative per migliorare la gestione dei rifiuti nei singoli depositi. **FNM Autoservizi** stocca i rifiuti speciali temporaneamente presso il magazzino e/o l'officina, per poi trasportarli a uno smaltitore

finale specializzato. Tali rifiuti, pericolosi e non pericolosi, derivanti da varie attività come manutenzione, ammodernamento del parco rotabile e ufficio, comprendono oli esausti, ferro, acciaio, materiali filtranti, batterie, carta e imballaggi. Tutte le operazioni di manutenzione sono centralizzate presso l'officina di Saronno, con eventuali sversamenti gestiti da un impianto di trattamento delle acque locale. Una squadra interna controlla le aree di stoccaggio e monitora le operazioni di raccolta, mentre il fornitore esterno viene scelto tramite una procedura di gara verificando i requisiti e le autorizzazioni necessarie.

In **ATV**, nel corso del 2023 è stato svolto un percorso formativo distinto per gli addetti alla gestione rifiuti (preposti) e per gli operatori di officina con l'obiettivo di consolidare la consapevolezza di tutti gli attori sul tema, dalla corretta esecuzione della raccolta differenziata alla cura nello stoccaggio e il corretto imballo per la spedizione.

I rifiuti del **Trasporto Ferroviario**, provenienti soprattutto dalla manutenzione dei veicoli ferroviari, sono classificati sia come speciali che come assimilabili agli urbani. I rifiuti vengono gestiti tramite recupero o smaltimento da fornitori privati o aziende municipalizzate. Nel 2023, si osserva una significativa preferenza per il recupero come destino finale dei rifiuti prodotti presso le sedi aziendali, seguendo le migliori pratiche del settore e promuovendo l'economia circolare. L'introduzione dei WC a ciclo chiuso per la nuova flotta ha aumentato i reflui a bordo; attualmente non vi è un metodo di recupero pianificato, ma si prevede un efficace smaltimento. I nuovi convogli contribuiscono tuttavia ad una gestione più sostenibile dei rifiuti: realizzati con materiali innovativi, consentono una riutilizzabilità fino al 97%, riducendo i rifiuti alla fine del loro ciclo di vita.

PRODUZIONE DI RIFIUTI (kg) – Trasporto ferroviario (Trenord)

	2023	2022	2021
Trasporto ferroviario (Trenord)	2.802.885	2.489.914	3.227.697
Rifiuti non pericolosi	2.563.198	2.122.069	2.278.190
Rifiuti pericolosi	239.687	367.845	949.507

Biodiversità

GRI 3-3, 304-1, 304-2, 304-3, 413-2

Le infrastrutture stradali e ferroviarie insieme al servizio di trasporto su rotaia costituiscono l'ambito operativo del Gruppo FNM che più impatta sul paesaggio e sulla biodiversità. Se da un lato il potenziamento delle tratte è vantaggioso per il territorio, è altresì essenziale mitigare gli impatti paesaggistici e per la protezione della fauna.

Il **segmento Autostrade** si impegna a tutelare la biodiversità degli ecosistemi sviluppando progetti in modo sostenibile, tutelando e promuovendo la crescita del patrimonio naturale.

A questo proposito, è in fase di definizione la collaborazione con Fondazione Lombardia per l'Ambiente per valutare la valenza naturalistico-ecologica delle cosiddette aree relitte o reliquate, ovvero porzioni di aree che sono state acquisite da Milano Serravalle per realizzare nuove infrastrutture e/o adeguare quelle esistenti e che non sono più fruibili da altri soggetti.

Nel giugno 2023, sette campagne di monitoraggio dei soil gas si sono concluse positivamente, di cui quattro in collaborazione con Arpa. A novembre 2023, inoltre, è stata presentata un'Analisi di Rischio sito-specifica agli Enti, proponendo l'impermeabilizzazione della zona verde per evitare il

dilavamento dell'inquinamento residuo con gli eventi meteorici, contribuendo alla messa in sicurezza permanente tramite capping.

L'appalto del Pronto Intervento Ambientale (PIA) assicura interventi rapidi in caso di incidenti con sversamento di sostanze inquinanti. A conferma di ciò, nel 2023 tre incidenti con sversamento di gasolio sono stati gestiti efficacemente. Due casi sono stati chiusi entro l'anno, uno attraverso autocertificazione e indagini ambientali, l'altro con indagini in collaborazione con Arpa. Per il terzo sito, si sta sviluppando un progetto pilota per la degradazione in situ degli idrocarburi nel terreno, utilizzando un prodotto innovativo.

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.

Anche, il **segmento infrastruttura ferroviaria** valuta i rischi e il relativo grado di incidenza sull'ambiente, basando la progettazione sull'idea di minimizzare gli impatti sulla biodiversità. Le diverse componenti ambientali vengono infatti monitorate con appositi Piani di Monitoraggio Ambientale approvati dagli enti competenti.

In linea con questa politica, è nata l'esigenza di realizzare opere di accompagnamento *post-operam*, tra le quali:

- Il collegamento ferroviario T1 e T2 di Malpensa, per cui sono state realizzate opere di compensazione e mitigazione ambientale nel Parco naturale del Ticino, riconosciuto patrimonio dell'UNESCO. Nel corso del 2023, la Società NORD_ING ha svolto la manutenzione delle opere a verde mediante taglio, inerbimento e piantumazione degli oltre 250.000 mq di terreno compensati;
- Il collegamento ferroviario T2 Malpensa-RFI Sempione, che prevede un progetto esecutivo con monitoraggi in corso d'opera e post operam. Da aprile 2023 è attivo il monitoraggio delle componenti fauna e flora delle aree boschive interessate; a inizio 2023 sono state svolte le attività per il monitoraggio delle acque sotterranee ante opera.
- *Piantalali*, intervento di piantumazione 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 sono concluse nei primi mesi dell'anno 2023 le opere ricadenti sul comune di Paderno e sono in corso gli interventi nei comuni di Castellanza, Gerenzano, Busto Arsizio e Rescaldina.
- La superstrada ciclabile Milano Cadorna, per la quale è attualmente in fase di redazione il progetto di fattibilità tecnica ed economica del primo tratto della superstrada Ciclabile a Saronno sul sedime ferroviario dismesso della Saronno Solaro.
- L'eliminazione del Passaggio a Livello ex Casello 53 a Cittiglio, che prevede la costruzione di un sovrappasso sulla linea ferroviaria con opere di mitigazione e sottopassi ecologici per il passaggio della fauna. Il progetto definitivo sarà discusso nella prima metà del 2024.

Tramite il ripristino delle opere a verde, si promuove una ricucitura del territorio che consente sia alla fauna che alla popolazione di fruire nuovamente del bosco, tramite gli interventi di ripristino con specie autoctone, la rimozione di specie infestanti e la bonifica dai rifiuti abbandonati.

Rumore e vibrazioni

GRI 3-3, 413-2

L'impatto sonoro delle attività del **Gruppo FNM** e di **Trenord** è dovuto principalmente al transito dei treni e al traffico automobilistico connessi alle infrastrutture ferroviarie e autostradali, particolarmente rilevante in contesti fortemente urbanizzati.

Nell'ambito del **segmento Autostrade**, **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, informazioni su assetto territoriale, altre principali sorgenti di rumore. Oltre ai programmi di contenimento del rumore attuati in passato, la Società 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:

- Analisi periodiche dell'impatto acustico nelle aree limitrofe alle infrastrutture;
- interventi diretti sulla sorgente rumorosa;
- Interventi lungo la via di propagazione del rumore, come barriere antirumore naturali o artificiali integrate nell'ambiente;
- interventi presso i ricettori del rumore;
- L'apertura della nuova tratta autostradale A52 con la "Galleria Fonica" per proteggere gli edifici dal rumore aerodinamico;
- Monitoraggio del rumore e della componente atmosfera sulla base del Piano di Monitoraggio Ambientale previsto nel Progetto di riqualifica della SP 46 Rho-Monza

Nel corso del 2023 si sono consolidate le azioni di contenimento degli impatti di cantiere mediante azioni dirette lungo la linea di propagazione. In particolare, sono state realizzate nuove barriere antirumore lungo l'itinerario complanare realizzato nell'ambito dell'intervento di riqualificazione della SP46 Rho-Monza. Le nuove barriere hanno incrementato, completandola, la dotazione di infrastrutture antirumore previste progettualmente a corredo dell'opera infrastrutturale.

Il **segmento Infrastruttura Ferroviaria** si impegna ad adottare soluzioni dirette sui binari attraverso sia l'utilizzo di riduttori di emissioni acustiche e impianti lubrificanti delle rotaie, sia l'analisi e il monitoraggio delle emissioni.

Nel corso del 2023 sono state effettuate le attività correlate agli studi di impatto acustico, vibrazionale, atmosferico, nonché quelle legate alle autorizzazioni paesaggistiche e forestali dei progetti inclusi nel Contratto di Programma e rientranti in ambiti sensibili.

Durante l'anno, **NORD_ING** ha concluso vari progetti significativi, come lo studio acustico per il nuovo polo tecnologico di Saronno e il progetto per il raddoppio ferroviario della Gemonio Cittiglio, con relative opere di viabilità. Inoltre, ha integrato gli studi acustici e del traffico per le nuove vie a Seveso, che forniscono la base per possibili azioni di miglioramento e mitigazione. Il segmento Infrastruttura Ferroviaria prevede di avviare studi di impatto acustico, vibrazionale e atmosferico, insieme alle autorizzazioni paesaggistiche e forestali, per i progetti inclusi nel Contratto di Programma, specialmente in aree sensibili.

In **FERROVIENORD**, come previsto dal D. Lgs.194/05, si è proceduto alla predisposizione dei piani di azione per la gestione dei problemi di inquinamento acustico per gli assi ferroviari principali su cui transitano più di 30.000 treni ogni anno.

Seguendo da molti anni la problematica della gestione del rumore ferroviario, con l'obiettivo di ridurre il disturbo, il **segmento Infrastruttura Ferroviaria** agisce prioritariamente sulle sorgenti di

rumore e successivamente sul percorso di trasmissione dalla sorgente al ricettore, intervenendo in ordine decrescente di importanza sul materiale rotabile, sulle infrastrutture di rete e sulle vie di propagazione del rumore attraverso l'ammodernamento della flotta e degli impianti con migliori prestazioni acustiche e la realizzazione di barriere e di rivestimenti fonoassorbenti.

Inoltre, il **segmento Infrastruttura Ferroviaria** ha cercato di sensibilizzare maggiormente anche le imprese appaltatrici che si occupano degli interventi di 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, nell'ambito del **segmento Mobilità passeggeri su gomma**, gestisce il rumore e le vibrazioni tramite un sistema integrato di valutazione e gestione dei rischi. Ciò include campagne di misurazione e il rinnovo continuo della flotta con autobus di nuova generazione. Nel 2024 è prevista una campagna di valutazione del rumore nei depositi per monitorare l'inquinamento acustico. Inoltre, sono state fornite raccomandazioni frequenti al personale conducente per ridurre la sosta con motore acceso.

Anche **ATV** riafferma regolarmente le disposizioni organizzative per garantire comportamenti adeguati alla tutela della comunità locale e dell'ambiente. Nel 2023, sono stati attuati interventi mitigativi presso il deposito di San Bonifacio per ridurre i rumori notturni. Successivamente, ulteriori misure sono state adottate per ridurre il disturbo potenziale durante le manovre di retromarcia.

6. Evoluzione prevedibile della performance

Nel 2024 si prevede che i risultati del segmento autostradale saranno sostenuti dal consolidamento della domanda di traffico, che nel 2023 aveva ormai raggiunto i livelli pre-pandemia, e dall'incremento tariffario in vigore a partire dal 1 gennaio 2024. In linea con il trend di assestamento seguito nel 2023, nel 2024 continuerà anche il recupero del volume di passeggeri TPL, che comunque è atteso rimanere ancora inferiore rispetto al 2019.

I risultati del Gruppo beneficeranno dall'effetto dell'acquisizione di Viridis, operatore nel campo della generazione di energia da fonti rinnovabili, consolidata a partire dal 23 febbraio 2024.

Alla luce di tali riflessioni, le previsioni per il Gruppo FNM, includendo i risultati di Viridis, evidenziano per il 2024:

- ricavi in crescita dell'1-5% rispetto al 2023 (sostanzialmente in linea a parità di perimetro)
- EBITDA rettificato in aumento del 5-10% rispetto al 2023 (sostanzialmente in linea a parità di perimetro),
- un rapporto EBITDA rettificato/Ricavi in lieve crescita rispetto al 2023.

L'indebitamento finanziario netto a fine anno è previsto collocarsi in un intervallo compreso tra gli 850 e i 900 milioni di Euro. Esso tiene conto degli effetti dell'acquisizione di Viridis e di investimenti nell'anno attualmente stimati pari a 150-200 milioni di Euro, spinti prevalentemente dai capex autostradali e per lo sviluppo delle attività di produzione di energia rinnovabile. Il rapporto PFN Rettificata/EBITDA è atteso pertanto attestarsi nell'intervallo 3,5x - 4,0x.

Anche per Trenord - valutata secondo il metodo del patrimonio netto – la domanda di trasporto è attesa in ulteriore recupero rispetto al 2023, con il raggiungimento 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, dei passeggeri, degli incassi e del rapporto costo-ricavi.

7. Il valore generato da Gruppo FNM⁴³

Nell'ambito delle sfide globali attuali come, la crisi climatica e l'instabilità geopolitica, il Gruppo FNM riconosce l'importanza di un approccio integrato alla sostenibilità, che armonizzi le dimensioni economica, ambientale e sociale.

Il Gruppo FNM, pertanto, ha avviato un percorso di sostenibilità ambientale e sociale, al fine di migliorare le proprie esternalità positive e ridurre quelle negative. Tale percorso ha portato all'adozione del Piano Strategico 2021-2025 che integra gli obiettivi ESG all'interno della strategia industriale del Gruppo.

Al fine di fornire una rappresentazione completa del valore generato, dal 2020, è stata adottata la metodologia True Value di KPMG per valutare e quantificare gli impatti economici, ambientali e sociali delle attività implementate.

7.1. Gli impatti generati dal Gruppo FNM

Il modello True Value, adottato dal Gruppo FNM, determina il “vero valore” che il Gruppo restituisce alla collettività quantificando e monetizzando, in termini di benefici e costi, gli impatti economici, sociali e ambientali derivanti dalle diverse aree di business, che spaziano dalla gestione dell'infrastruttura ferroviaria al settore autostradale. Tale modello considera sia gli impatti diretti che quelli indiretti, ossia quegli impatti che sono generati “a monte” (es. il valore aggiunto lungo la catena di fornitura) e “a valle” (es. i costi risparmiati dai passeggeri che optano per i servizi di trasporto offerti dal Gruppo FNM invece di utilizzare l'automobile privata) rispetto alle attività del Gruppo. Il modello, inoltre, fornisce una visione completa e bilanciata delle operazioni considerando sia gli impatti positivi che quelli negativi. Si rimanda alla tabella in appendice per la descrizione approfondita degli impatti individuati.

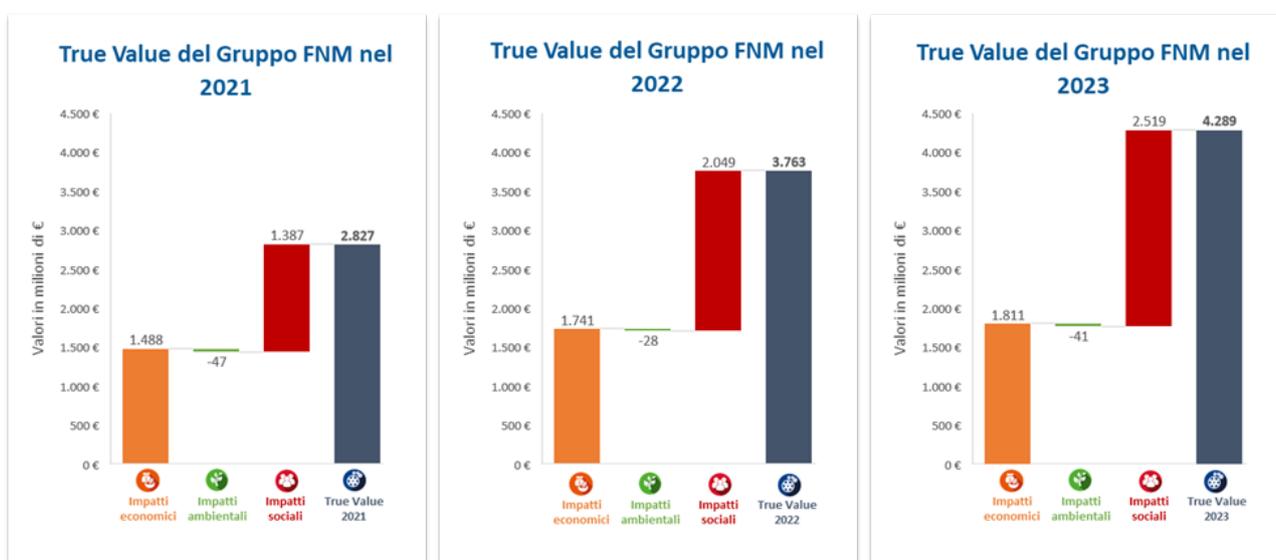


Nel 2023, il True Value del Gruppo FNM ha registrato una crescita del 52% rispetto al 2021 e del 14% rispetto al 2022⁴⁴ principalmente grazie alla ripresa dell'utilizzo dei servizi offerti dal Gruppo da parte dei passeggeri/utenti, confermando il trend positivo. Si è registrato un incremento delle

⁴³ Il modello del True Value e la quantificazione degli impatti economici, sociali e ambientali calcolati tramite la sua applicazione non sono oggetto di esame limitato da parte di PricewaterhouseCoopers S.p.A.

⁴⁴ Valutazione effettuata solo a fini interni

spese effettuate dai viaggiatori che hanno usufruito del servizio Malpensa Express per lavoro o turismo nelle destinazioni italiane raggiunte via aereo, elemento meno rilevante negli anni passati a causa della crisi pandemica. In aggiunta a quanto sopra, si segnalano anche le attività di sponsorizzazioni e le iniziative a favore delle comunità locali, le quali hanno contribuito ad accrescere la percezione del contributo positivo del Gruppo FNM al benessere delle aree territoriali di riferimento e al supporto delle economie locali. Tale sinergia di fattori ha portato a un incremento del valore nel 2023 nonostante l'uscita dal perimetro di riferimento di La Linea e Martini Bus, presenti nel 2021.



7.2. Gli impatti generati dal Gruppo FNM nel 2023

Nel 2023, il Gruppo FNM ha sostenuto un'importante generazione di valore, evidenziando l'efficacia delle sue attività nel settore dei trasporti e l'impatto positivo sulla comunità e l'ambiente. Generando un valore complessivo di circa 4,3 miliardi di euro, il contributo si è distribuito tra i vari segmenti di business: Ro.S.Co. & Services, infrastrutture ferroviarie, mobilità passeggeri su gomma e infrastruttura autostradale. La maggior parte del valore deriva dagli impatti sociali, che rappresentano il 59% del totale, pari a circa 2,5 miliardi di euro. Infatti, grazie alle proprie infrastrutture e ai servizi di trasporto offerti, il Gruppo FNM, mette a disposizione della comunità un'alternativa efficiente all'uso dell'auto privata comportando la riduzione della congestione stradale e il miglioramento della sicurezza. Inoltre, lungo le tratte stradali gestite, i cittadini hanno un livello di sicurezza più alto delle alternative a scorrimento più lento e con minori dispositivi di sicurezza.

Il valore degli impatti economici, circa 1,8 miliardi di euro, sottolinea la capacità del Gruppo di generare valore aggiunto attraverso le proprie attività dirette con una ricaduta positiva per la catena di fornitura attivata e, in ultima istanza, per l'intero Sistema Paese.

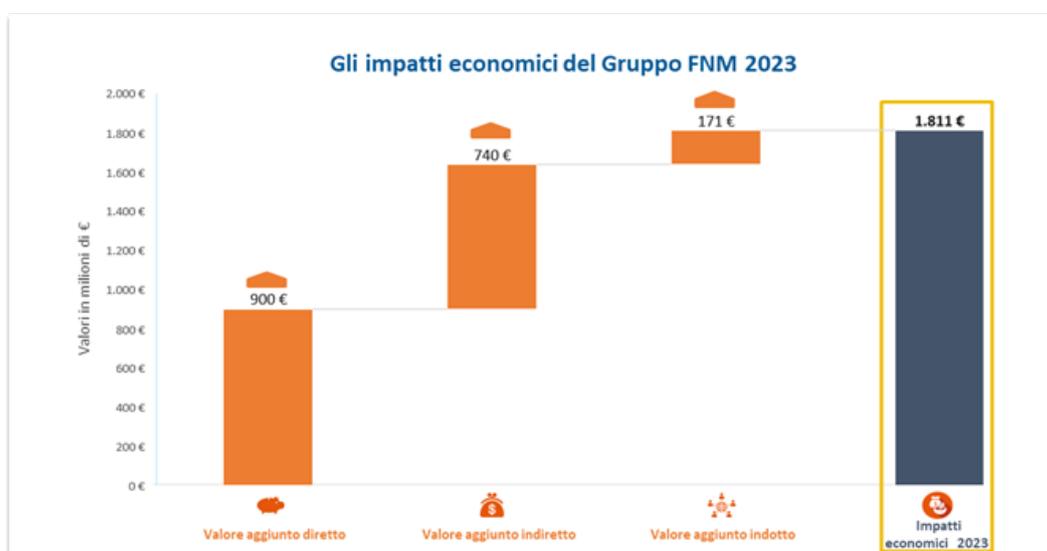
Relativamente al valore ambientale, nonostante l'aumento delle frequenze dei servizi nel 2023 rispetto agli anni precedenti, l'impatto ambientale diretto e indiretto del Gruppo FNM tra i consumi energetici e gli impatti evitati risulta essere pressoché neutro, leggermente negativo. Ad ogni modo il Gruppo FNM si impegna a mitigare gli impatti negativi delle sue attività sull'ambiente attraverso pratiche e iniziative che portino un valore positivo, dimostrando il proprio ruolo chiave nel promuovere una mobilità sostenibile.



7.3. Gli impatti economici del Gruppo FNM

Il valore economico generato dal Gruppo FNM è composto da:

- Valore aggiunto diretto, che rappresenta l'attività operativa del Gruppo, pari a euro 900 milioni nel 2023.
- Valore aggiunto indiretto, che rappresenta il valore generato lungo la catena di fornitura (contribuendo a sostenere circa 11.984 di posti di lavoro nell'indotto di fornitura di beni e servizi), pari a euro 740 milioni nel 2023.
- Valore aggiunto indiretto e indotto, rappresentato dal valore aggiunto generato dalla spesa per consumi abilitata dal reddito guadagnato dai lavoratori occupati direttamente e indirettamente dal Gruppo FNM, che ha comportato un valore aggiunto nell'intero Sistema Paese pari a circa 171 milioni.



7.4. Gli impatti ambientali del Gruppo FNM

Gli impatti ambientali del Gruppo FNM si possono distinguere in due categorie: impatti operativi (strettamente connessi all'esercizio di treni, autobus, servizi di car sharing e la gestione delle infrastrutture) e impatti evitati (derivanti dal minor inquinamento grazie alla scelta dei passeggeri

di utilizzare il trasporto pubblico anziché quello privato o di percorrere strade a scorrimento veloce, permettendo dunque di evitare un carico ulteriore sull'ambiente).

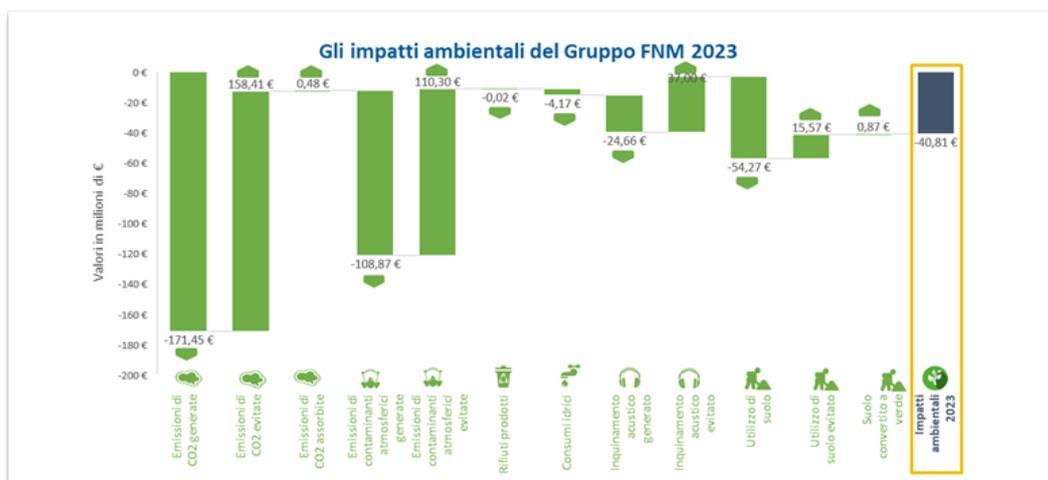
L'impatto ambientale complessivo del Gruppo FNM è stato stimato in un costo totale pari a circa 41 milioni di euro. Tra i principali impatti ambientali sono considerate le emissioni di CO₂ eq, dirette ed indirette. Le emissioni di CO₂ eq evitate grazie alla preferenza dei passeggeri per i servizi di trasporto pubblico del Gruppo FNM rispetto all'uso dell'automobile privata e al passaggio dei veicoli sulle tratte stradali gestite, anziché su percorsi alternativi, hanno generato un valore positivo pari a 158 milioni di euro. Le analisi sui cicli di guida hanno infatti confermato che la percorrenza su tratte 'autostradali' conduce a un livello inferiore di emissioni rispetto alle tratte miste⁴⁵.

Tuttavia, le emissioni totali di CO₂ eq sono state di circa 1,2 milioni di tonnellate⁴⁶, determinando un impatto negativo sull'ambiente pari a 171 milioni di euro, generando un leggero saldo negativo tra le emissioni evitate e quelle generate.

Analoghe considerazioni valgono per le emissioni di contaminanti atmosferici, comprensive di COVNM, NH₃, SO₂, NO_x, PM₁₀ e PM_{2,5}, le quali contrariamente alle emissioni di CO₂ hanno avuto un impatto complessivo positivo di 1,4 milioni di euro. Per questa tipologia di contaminanti atmosferici le emissioni generate direttamente e indirettamente dal Gruppo FNM sono state minori di quelle evitate.

L'inquinamento acustico, generato dal traffico dei mezzi di trasporto del Gruppo, ha generato un impatto ambientale negativo pari a 25 milioni di euro mentre quello evitato, grazie al trasporto dei passeggeri che hanno preferito l'utilizzo dei servizi del Gruppo in alternativa alla propria automobile, ha generato un valore positivo che si è assestato a 37 milioni di euro.

L'utilizzo di suolo da parte del Gruppo attraverso la rete ferroviaria e stradale gestita, le facilities e le stazioni ferroviarie ha determinato un costo in termini ambientali pari a circa euro 54 milioni.



7.5. Gli impatti sociali del Gruppo FNM

Gli impatti sociali generati dal Gruppo FNM nel 2023, quantificabili in circa 2,5 miliardi di euro, rappresentano un valore aggiunto per dipendenti, fornitori, passeggeri e la comunità in generale. Il fattore maggiormente rilevante nel determinare questo risultato eccezionale è la disponibilità dei servizi offerti dal Gruppo, valutata in circa 1 miliardo di euro. Tale elemento, che costituisce una

⁴⁵ Per un approfondimento sui fattori di emissione associati a differenti cicli di guida si rimanda alla banca dati dei fattori di emissione medi del trasporto stradale in Italia.

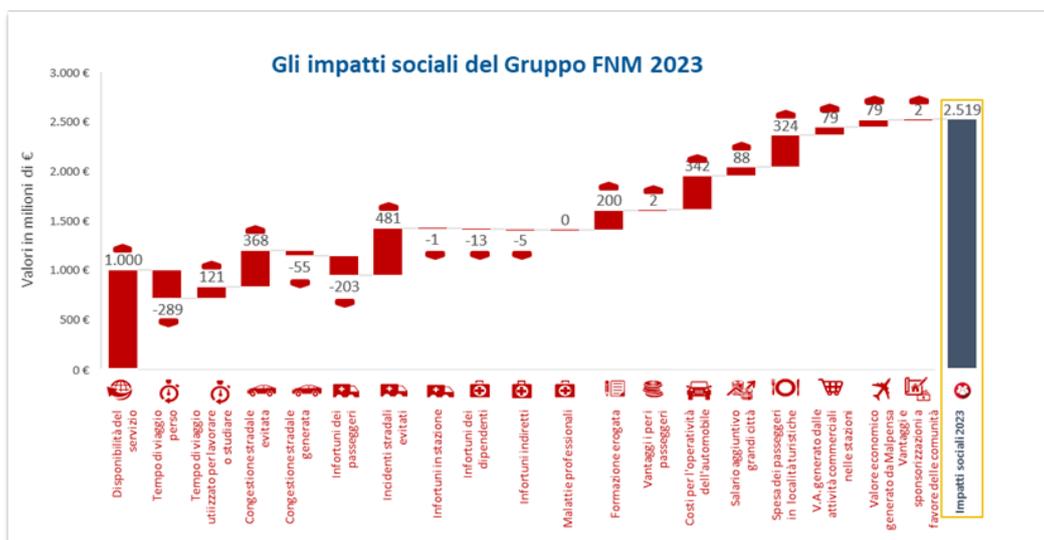
⁴⁶ Si precisa che le emissioni di CO₂ illustrate nel presente paragrafo presentano una divergenza rispetto a quanto riportato nel capitolo '5.4 Il capitale naturale'. Tale differenza è attribuibile all'inclusione, ai fini del calcolo del True Value, delle emissioni provenienti da Trenord, elemento non considerato nell'analisi precedente.

parte fondamentale del valore totale apportato dal Gruppo, riflette il beneficio collettivo derivante dalla capacità del Gruppo FNM di connettere persone e luoghi attraverso una vasta rete di trasporto, facilitando spostamenti per lavoro, studio, turismo e tempo libero. Nel corso del 2023 i servizi ferroviari, di autobus e di car sharing offerti hanno consentito spostamenti complessivi per 5,3 miliardi di chilometri, sottolineando l'importante ruolo del Gruppo nell'agevolare la mobilità sostenibile e nell'incrementare la qualità della vita all'interno delle comunità servite.

L'utilizzo dei servizi di trasporto offerti dal Gruppo FNM ha portato a significative riduzioni della congestione stradale e del numero di incidenti. In particolare, si stima che l'utilizzo dei servizi del Gruppo FNM in sostituzione dei mezzi privati o di altre opzioni di trasporto abbia generato un risparmio economico di 368 milioni di euro grazie alla diminuzione dei disagi per la collettività in termini di tempo perso nel traffico e di 481 milioni di euro per la riduzione degli incidenti. Questi dati confermano l'efficienza dei servizi del Gruppo nel promuovere un trasporto alternativo all'uso dell'auto personale e nel contribuire a una mobilità più sicura e sostenibile, grazie anche alla gestione di autostrade e strade extraurbane che ha contribuito alla diminuzione degli incidenti.

Un altro beneficio significativo offerto dal Gruppo ai suoi passeggeri e alla comunità nel 2023 è stato il risparmio sui costi operativi dell'auto. Coloro che hanno optato per i servizi di trasporto del Gruppo FNM, nonostante avessero l'alternativa dell'automobile, hanno risparmiato circa 342 milioni di euro (costi per manutenzione, carburante).

Gli infortuni dei passeggeri/utenti (viaggiatori autostradali e utenti car sharing) durante il viaggio costituiscono uno degli impatti sociali negativi principali per il Gruppo, con un costo stimato di circa 203 milioni di euro. Tale impatto è dovuto principalmente agli incidenti lungo tratte stradali gestite ed evidenziano l'importanza di continuare a investire risorse al fine di migliorare le misure di sicurezza sull'infrastruttura stradale.



Schede di approfondimento

Il capitale Umano

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	6
Consigliere	Barbara Lilla Boschetti	NE	SI	F	1974	Comitato Controllo Rischi e Operazioni con Parti Correlate Comitato per la Responsabilità Sociale ed Etica	3
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: 16

*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 (come richiesto nel Format per la relazione sul governo societario e gli assetti proprietari di Borsa Italiana e in linea con quanto riportato nella Relazione di Corporate Governance di FNM).

2-7 (a) Organico

N. persone	2023			2022			2021		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Gruppo FNM	2.084	551	2.635	2.332	576	2.908	2.334	586	2.920
Austostrade	383	237	620	364	236	600	385	261	646
Ro.S.CO	91	124	215	82	120	202	75	116	191
Infrastruttura ferroviaria	719	112	831	718	111	829	698	107	805
Mobilità passeggeri su gomma	891	78	969	1.168	109	1.277	1.176	102	1.278
Trasporto ferroviario (Trenord)	3.719	1.001	4.720	3.725	943	4.668	3.544	849	4.393

2-7 (b) Composizione dell'organico

N. persone	2023			2022			2021		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Gruppo FNM	2.084	551	2.635	2.332	576	2.908	2.334	586	2.920
Tempo determinato	27	9	36	85	16	101	126	16	142
Tempo indeterminato	2.057	542	2.599	2.234	560	2.794	2.210	568	2.778
Orario non garantito (*)	0	0	0	13	0	13	0	0	0
 Autostrade	383	237	620	364	236	600	385	261	646
Tempo determinato	15	7	22	17	6	23	14	10	24
Tempo indeterminato	368	230	598	347	230	577	371	251	622
Orario non garantito (*)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
 Ro.S.CO	91	124	215	82	120	202	75	116	191
Tempo determinato	1	2	3	1	4	5	2	1	3
Tempo indeterminato	90	122	212	81	116	197	73	115	188
Orario non garantito (*)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
 Infrastruttura ferroviaria	719	112	831	718	111	829	698	107	805
Tempo determinato	9	0	9	13	0	13	2	0	2
Tempo indeterminato	710	112	822	705	111	816	696	107	803
Orario non garantito (*)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
 Mobilità passeggeri su gomma	891	78	969	1.168	109	1.277	1.176	102	1.278
Tempo determinato	2	0	2	54	6	60	108	5	113
Tempo indeterminato	889	78	967	1.101	103	1.204	1.068	97	1.165
Orario non garantito (*)	0	0	0	13	0	13	0	0	0
 Trasporto ferroviario (Trenord)	3.719	1.001	4.720	3.725	943	4.668	3.544	849	4.393
Tempo determinato	123	68	191	162	107	269	81	21	102
Tempo indeterminato	3.596	933	4.529	3.563	836	4.399	3.463	828	4.291
Orario non garantito (*)	0	0	0	0	0	0	0	0	0

(*) Dipendenti con orario non garantito sono impiegati dalla società senza la garanzia di un numero minimo o fisso di ore di lavoro (definizione da GRI Standard 2-7(lettera B) del 2001).

N. persone	2023			2022			2021		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Gruppo FNM	2.084	551	2.635	2.332	576	2.908	2.334	586	2.920
Dirigenti	48	10	58	44	10	54	37	11	48
Quadri	121	71	192	114	58	172	112	59	171
Impiegati	578	355	933	552	369	921	572	390	962
Operai	1.337	115	1.452	1.622	139	1.761	1.613	126	1.739
Autostrade	383	237	620	364	236	600	385	261	646
Dirigenti	8	3	11	9	2	11	6	2	8
Quadri	21	16	37	18	14	32	23	15	38
Impiegati	271	160	431	241	159	400	265	181	446
Operai	83	58	141	96	61	157	91	63	154
Ro.S.CO	91	124	215	82	120	202	75	116	191
Dirigenti	23	5	28	17	6	23	13	7	20
Quadri	29	34	63	27	27	54	26	28	54
Impiegati	36	84	120	34	86	120	32	80	112
Operai	3	1	4	4	1	5	4	1	5
Infrastruttura ferroviaria	719	112	831	718	111	829	698	107	805
Dirigenti	11	-	11	12	0	12	12	-	12
Quadri	54	15	69	49	12	61	46	10	56
Impiegati	223	66	289	226	69	295	226	74	300
Operai	431	31	462	431	30	461	414	23	437
Mobilità passeggeri su gomma	891	78	969	1.168	109	1.277	1.176	102	1.278
Dirigenti	6	2	8	6	2	8	6	2	8
Quadri	17	6	23	20	5	25	17	6	23
Impiegati	48	45	93	51	55	106	49	55	104
Operai	820	25	845	1.091	47	1.138	1.104	39	1.143
Trasporto ferroviario (Trenord)	3.719	1.001	4.720	3.725	943	4.668	3.544	849	4.393
Dirigenti	22	2	24	22	2	24	20	3	23
Quadri	133	44	177	136	41	177	146	43	189
Impiegati	2.871	949	3.820	2.830	893	3.723	2.696	795	3.491
Operai	693	6	699	737	7	744	682	8	690

2-7 (c) Composizione dell'organico

N. persone	2023			2022			2021		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Gruppo FNM	2.083	552	2.635	2.332	576	2.908	2.334	586	2.920
Dipendenti full-time	2.002	450	2.452	2.219	448	2.667	2.211	449	2.660
Dipendenti part-time	81	102	183	113	128	241	123	137	260
Autostrade	383	237	620	364	236	600	385	261	646
Dipendenti full-time	335	173	508	318	170	488	323	191	514
Dipendenti part-time	48	64	112	46	66	112	62	70	132
Ro.S.CO	91	124	215	82	120	202	75	116	191
Dipendenti full-time	90	104	194	81	100	181	74	94	168
Dipendenti part-time	1	20	21	1	20	21	1	22	23
Infrastruttura ferroviaria	719	112	831	718	111	829	698	107	805
Dipendenti full-time	717	107	824	716	105	821	696	100	796
Dipendenti part-time	2	5	7	2	6	8	2	7	9
Mobilità passeggeri su gomma	890	79	969	1.168	109	1.277	1.176	102	1.278
Dipendenti full-time	860	66	926	1.104	73	1.177	1.118	64	1.182
Dipendenti part-time	30	13	43	64	36	100	58	38	96
Trasporto ferroviario (Trenord)	3.719	1.001	4.720	3.725	943	4.668	3.544	849	4.393
Dipendenti full-time	3.705	960	4.665	3.715	902	4.617	3.531	805	4.336
Dipendenti part-time	14	41	55	10	41	51	13	44	57

2-8 (d) Non dipendenti

N. persone	2023			2022			2021		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Gruppo FNM	46	13	59	27	7	34	29	13	42
Stage	21	10	31	2	2	3	9	8	17
Lavoratori Somministrati	2	0	2	2	1	3	4	1	5
Collaboratori a progetto	11	3	14	8	4	12	11	4	15
Collaboratori a P.IVA	0	0	0	0	0	0	5	0	5
Altro	12	0	12	0	0	0	0	0	0
Autostrade	2	3	5	3	2	5	1	3	4
Stage	0	3	3	2	1	3	1	2	3
Lavoratori Somministrati	0	0	0	0	1	1	0	1	1
Collaboratori a progetto	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Collaboratori a P.IVA	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Altro	2	0	2	1	0	1	0	0	0
Ro.S.CO	8	4	12	5	4	9	6	7	13
Stage	2	1	3	0	0	0	0	3	3
Lavoratori Somministrati	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Collaboratori a progetto	6	3	9	5	4	9	6	4	10
Collaboratori a P.IVA	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Altro	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Infrastruttura ferroviaria	7	6	13	3	0	3	12	3	15
Stage	5	6	11	0	0	0	8	3	11
Lavoratori Somministrati	0	0	0	2	0	2	3	0	3
Collaboratori a progetto	2	0	2	1	0	1	1	0	1
Collaboratori a P.IVA	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Altro	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mobilità passeggeri su gomma	29	0	29	16	1	17	10	0	10
Stage	14	0	14	0	1	0	0	0	0
Lavoratori Somministrati	2	0	2	4	0	4	1	0	1
Collaboratori a progetto	3	0	3	3	0	3	4	0	4
Collaboratori a P.IVA	0	0	0	0	0	0	5	0	5
Altro	10	0	10	9	0	9	0	0	0
Trasporto ferroviario (Trenord)	96	26	122	40	6	46	86	12	98
Stage	91	26	117	37	6	43	82	11	93
Lavoratori Somministrati	1	0	1	0	0	0	0	1	1
Collaboratori a progetto	4	0	4	3	0	3	4	0	4
Collaboratori a P.IVA	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Altro	0	0	0	0	0	0	0	0	0

405-1 Diversità e pari opportunità

DIPENDENTI PER FASCE D'ETÀ E GENERE - 2023

N. persone	Uomini			Donne			Totale		
	<30	30-50	>50	<30	30-50	>50	<30	30-50	>50
Gruppo FNM	123	1.055	906	30	238	283	153	1.294	1.189
Dirigenti	0	10	38	0	5	5	0	15	43
Quadri	0	61	60	0	44	27	0	105	87
Impiegati	34	294	250	10	164	181	44	459	431
Operai	89	690	558	20	25	70	109	715	628
Autostrade	29	130	224	8	78	151	37	208	375
Dirigenti	0	0	8	0	2	1	0	2	9
Quadri	0	8	13	0	8	8	0	16	21
Impiegati	17	113	141	5	62	93	22	175	234
Operai	12	9	62	3	6	49	15	15	111
Ro.S.CO	6	58	27	5	63	56	11	121	83
Dirigenti	0	7	16	0	2	3	0	9	19
Quadri	0	22	7	0	21	13	0	43	20
Impiegati	6	27	3	5	39	40	11	66	43
Operai	0	2	1	0	1	0	0	3	1
Infrastruttura ferroviaria	56	442	222	9	54	49	65	496	271
Dirigenti	0	3	8	0	0	0	0	3	8
Quadri	0	22	32	0	13	2	0	35	34
Impiegati	8	130	85	0	31	35	8	162	120
Operai	48	286	97	9	10	12	57	296	109
Mobilità passeggeri su gomma	32	426	433	8	43	27	40	469	460
Dirigenti	0	0	6	0	1	1	0	1	7
Quadri	0	9	8	0	2	4	0	11	12
Impiegati	3	24	21	0	32	13	3	56	34
Operai	29	393	398	8	8	9	37	401	407
Trasporto ferroviario (Trenord)	398	2.591	730	149	693	159	547	3.284	889
Dirigenti	0	9	13	0	1	1	0	10	14
Quadri	0	49	84	0	22	22	0	71	106
Impiegati	328	2.021	522	148	665	136	476	2.686	658
Operai	70	512	111	1	5	0	71	517	111

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	0	13	31	0	5	5	0	18	36
Quadri	1	55	58	0	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
Autostrade	21	116	228	4	85	147	25	201	375
Dirigenti	0	1	8	0	1	1	0	2	9
Quadri	0	7	11	0	6	8	0	13	19
Impiegati	7	98	137	4	69	86	11	167	223
Operai	14	10	72	0	9	52	14	19	124
Ro.S.CO	4	55	23	3	63	54	7	118	77
Dirigenti	0	8	9	0	3	3	0	11	12
Quadri	0	19	8	0	18	9	0	37	17
Impiegati	4	26	4	3	41	42	7	67	46
Operai	0	2	2	0	1	0	0	3	2
Infrastruttura ferroviaria	63	440	215	11	53	47	74	493	262
Dirigenti	0	3	9	0	0	0	0	3	9
Quadri	0	21	28	0	10	2	0	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	0	1	5	0	1	1	0	2	6
Quadri	1	8	11	0	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
Trasporto ferroviario (Trenord)	430	2.559	736	128	668	147	558	3.227	883
Dirigenti	0	9	13	0	1	1	0	10	14
Quadri	0	47	89	0	20	21	0	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	0	12	25	0	5	6	0	17	31
Quadri	1	56	55	0	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
Autostrade	18	130	237	9	97	155	27	227	392
Dirigenti	0	1	5	0	1	1	0	2	6
Quadri	0	9	14	0	8	7	0	17	21
Impiegati	8	110	147	6	74	101	14	184	248
Operai	10	10	71	3	14	46	13	24	117
Ro.S.CO	3	54	18	2	62	52	5	116	70
Dirigenti	0	8	5	0	3	4	0	11	9
Quadri	0	18	8	0	20	8	0	38	16
Impiegati	3	26	3	2	38	40	5	64	43
Operai	0	2	2	0	1	0	0	3	2
Infrastruttura ferroviaria	50	429	219	8	55	44	58	484	263
Dirigenti	0	2	10	0	0	0	0	2	10
Quadri	0	18	28	0	9	1	0	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	0	1	5	0	1	1	0	2	6
Quadri	1	11	5	0	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
Trasporto ferroviario (Trenord)	346	2.437	761	74	634	141	420	3.071	902
Dirigenti	0	7	13	0	2	1	0	9	14
Quadri	-	52	94	0	23	20	0	75	114
Impiegati	270	1.889	537	72	606	117	342	2.495	654
Operai	76	489	117	2	3	3	78	492	120

401-1 Turnover

NUOVO PERSONALE ASSUNTO PER ETÀ E GENERE

N. persone	2023				2022				2021			
	Uomini	Donne	Totale	Tasso di turnover in entrata	Uomini	Donne	Totale	Tasso di turnover in entrata	Uomini	Donne	Totale	Tasso di turnover
Gruppo FNM	168	39	207	7,86%	329	50	379	13,03 %	238	48	286	9,79%
<30	58	16	74	48,37%	76	14	90	57,32 %	58	15	73	53,68%
30-50	83	19	102	7,89%	193	32	225	15,59 %	131	27	158	10,78%
>50	27	4	31	2,61%	60	4	64	4,89 %	49	6	55	4,17%
Turnover in entrata	8,06%	7,08%	7,86%		14,10 %	8,68 %	13,03 %		10,19%	8,19%	9,79%	
Autostrade	55	14	69	11,13%	29	8	37	6,16 %	27	18	45	6,97%
<30	21	6	27	72,97%	13	3	16	64,00 %	16	7	23	85,19%
30-50	27	5	32	15,38%	15	5	20	9,95 %	7	9	16	7,05%
>50	7	3	10	2,67%	1	0	1	0,27 %	4	2	6	1,53%
Turnover in entrata	14,36%	5,91%	11,13%		7,95 %	3,39 %	6,16 %		7,01%	6,90%	6,97%	
Ro.S.CO	6	10	16	7,44%	8	8	16	7,92 %	7	6	13	6,81%
<30	1	3	4	36,36%	2	2	4	57,14 %	2	1	3	60,00%
30-50	2	6	8	6,61%	4	6	10	8,47 %	4	5	9	7,76%
>50	3	1	4	4,82%	2	0	2	2,60 %	1	0	1	1,43%
Turnover in entrata	6,59%	8,06%	7,44%		9,76 %	6,67 %	7,92 %		9,33%	5,17%	6,81%	
Infrastruttura ferroviaria	44	5	49	5,90%	58	14	72	8,69 %	34	8	42	5,22%
<30	22	1	23	35,38%	28	5	33	44,59 %	10	5	15	25,86%
30-50	18	4	22	4,44%	29	8	37	7,51 %	24	3	27	5,58%
>50	4	0	4	1,48%	1	1	2	0,76 %	0	0	0	0,00%
Turnover in entrata	6,12%	4,46%	5,90%		8,08 %	12,61 %	8,69 %		4,87%	7,48%	5,22%	
Mobilità passeggeri su gomma	63	10	73	7,53%	234	20	254	19,89 %	170	16	186	14,54%
<30	14	6	20	50,00%	33	4	37	72,55 %	30	2	32	69,57%
30-50	36	4	40	8,53%	145	13	158	25,04 %	96	10	106	16,61%
>50	13	0	13	2,83%	56	3	59	9,92 %	44	4	48	8,07%
Turnover in entrata	7,07%	12,82%	7,53%		20,03 %	18,35 %	19,89 %		14,44%	15,69%	14,54%	
Trasporto ferroviario (Trenord)	171	83	254	5,38%	336	120	456	9,77 %	300	48	348	7,92%
<30	71	49	120	21,94%	184	73	257	46,06 %	121	20	141	33,57%
30-50	95	31	126	3,84%	146	46	192	5,95 %	170	25	195	6,35%
>50	5	3	8	0,90%	6	1	7	0,79 %	9	3	12	1,33%
Turnover in entrata	4,60%	8,29%	5,38%		9,02 %	12,73 %	9,77 %		8,47%	5,65%	7,92%	

PERSONALE CHE HA INTERROTTO/TERMINATO IL RAPPORTO DI LAVORO PER ETÀ E GENERE

N. persone	2023				2022				2021			
	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	201	26	227	8,61%	330	61	391	13,44 %	242	32	274	9,38%
<30	26	2	28	18,30%	32	7	39	24,84 %	22	1	23	16,91%
30-50	69	10	79	6,11%	146	22	168	11,64 %	101	12	113	7,71%
>50	106	14	120	10,09%	152	32	184	14,06 %	119	19	138	10,45%
Turnover in uscita	9,64%	4,72%	8,61%		14,14 %	10,59 %	13,44 %		10,36%	5,46%	9,38%	
Autostrade	35	14	49	7,90%	50	33	83	13,81 %	18	10	28	4,33%
<30	9	1	10	27,03%	9	5	14	56,00 %	0	1	1	3,70%
30-50	5	4	9	4,33%	18	8	26	12,94 %	6	3	9	3,96%
>50	21	9	30	8,00%	23	20	43	11,47 %	12	6	18	4,59%
Turnover in uscita	9,14%	5,91%	7,90%		13,70 %	13,98 %	13,81 %		4,68%	3,83%	4,33%	
Ro.S.CO	2	5	7	3,26%	1	4	5	2,48 %	1	4	5	2,62%
<30	0	0	0	0,00%	0	0	0	0,00%	0	0	0	0,00%
30-50	0	3	3	2,48%	0	1	1	0,85 %	0	0	0	0,00%
>50	2	2	4	4,82%	1	3	4	5,19 %	1	4	5	7,14%
Turnover in uscita	2,20%	4,03%	3,26%		1,22 %	3,33 %	2,48 %		1,33%	3,45%	2,62%	
Infrastruttura ferroviaria	46	4	50	6,02%	38	10	48	5,79 %	31	5	36	4,47%
<30	11	1	12	18,46%	3	1	4	5,41 %	4	0	4	6,90%
30-50	15	1	16	3,23%	14	5	19	3,85 %	10	1	11	2,27%
>50	20	2	22	8,12%	21	4	25	9,54 %	17	4	21	7,98%
Turnover in uscita	6,40%	3,57%	6,02%		5,29 %	9,01 %	5,79 %		4,44%	4,67%	4,47%	
Mobilità passeggeri su gomma	118	3	121	12,49%	241	14	255	19,97 %	192	13	205	16,03%
<30	6	0	6	15,00%	20	1	21	41,18 %	18	0	18	39,13%
30-50	49	2	51	10,87%	114	8	122	19,33 %	85	8	93	14,58%
>50	63	1	64	13,91%	107	5	112	18,82 %	89	5	94	15,80%
Turnover in uscita	13,24%	3,85%	12,49%		20,63 %	12,84 %	19,97 %		16,31%	12,75%	16,03%	
Trasporto ferroviario (Trenord)	178	25	203	4,30%	155	26	181	3,88 %	193	23	216	4,92%
<30	26	9	35	6,40%	19	3	22	3,94 %	16	4	20	4,76%
30-50	63	7	70	2,13%	42	9	51	1,58 %	29	3	32	1,04%
>50	89	9	98	11,02%	94	14	108	12,23 %	148	16	164	18,18%
Turnover in uscita	4,79%	2,50%	4,30%		4,16 %	2,76 %	3,88 %		5,45%	2,71%	4,92%	

DIPENDENTI ISCRITTI ALLE RAPPRESENTANZE SINDACALI

N. persone	2023			2022			2021		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Gruppo FNM	1.244	186	1.430	1.267	206	1.473	1.314	201	1.515
<i>Autostrade</i>	131	69	200	135	74	209	142	81	223
<i>Ro.S.CO</i>	22	27	49	20	26	46	18	25	43
<i>Infrastruttura ferroviaria</i>	466	55	521	461	57	518	415	49	464
<i>Mobilità passeggeri su gomma</i>	625	35	660	651	49	700	739	46	785
Trasporto ferroviario (Trenord)	2.605	608	3.213	2.547	582	3.129	2.474	557	3.031

403-9 Infortuni

INFORTUNI DEI DIPENDENTI

N. infortuni	2023			2022			2021		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Gruppo FNM									
Numero di infortuni registrati	57	11	68	66	14	80	62	12	74
<i>di cui sul luogo di lavoro</i>	43	7	50	52	6	58	44	7	51
<i>di cui in itinere</i>	14	4	18	14	8	22	18	5	23
Numero di decessi a seguito di infortuni	0	0	-	0	0	0	0	0	-
<i>di cui sul luogo di lavoro</i>	0	0	-	0	0	0	0	0	-

<i>di cui in itinere</i>	0	0	-	0	0	0	0	0	-
Numero di infortuni con gravi conseguenze (esclusi i decessi)	0	0	-	0	0	0	0	1	1
<i>di cui sul luogo di lavoro</i>	0	0	-	0	0	0	0	1	1
<i>di cui in itinere</i>	0	0	-	0	0	0	0	0	-
Numero di ore lavorate	3.555.768	811.740	4.367.508	3.925.506	852.834	4.778.340	3.934.574	871.420	4.805.994
Tasso di infortuni registrabili	16,0	13,6	15,6	16,8	16,4	16,7	15,8	13,8	15,4
Tasso di decessi a seguito di infortuni	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Tasso di infortuni con gravi conseguenze (esclusi i decessi)⁸³	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,1	0,2
Autostrade									
Numero di infortuni registrati	4	8	12	8	6	14	5	7	12
<i>di cui sul luogo di lavoro</i>	2	7	9	8	3	11	3	3	6
<i>di cui in itinere</i>	2	1	3	0	3	3	2	4	6
Numero di decessi a seguito di infortuni	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>di cui sul luogo di lavoro</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>di cui in itinere</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Numero di infortuni con gravi conseguenze (esclusi i decessi) ⁸³	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>di cui sul luogo di lavoro</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>di cui in itinere</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Numero di ore lavorate	545.118	306.601	851.720	531.193	326.111	857.304,32	558.783	339.195	897.977
Tasso di infortuni registrabili	7,3	26,1	14,1	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	0,0	0,0	0,0
Tasso di infortuni con gravi conseguenze (esclusi i decessi)⁸³	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Ro.S.Co									
Numero di infortuni registrati	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>di cui sul luogo di lavoro</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>di cui in itinere</i>	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
<i>di cui sul luogo di lavoro</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>di cui in itinere</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Numero di infortuni con gravi conseguenze (esclusi i decessi) ⁸³	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>di cui sul luogo di lavoro</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>di cui in itinere</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Numero di ore lavorate	156.085	193.299	349.385	133.271	185.512	318.783	130.582	183.917	314.498
Tasso di infortuni registrabili	0	0	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Tasso di decessi a seguito di infortuni	0	0	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Tasso di infortuni con gravi conseguenze (esclusi i decessi)⁸³	0	0	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Infrastruttura ferroviaria									
Numero di infortuni registrati	15	2	17	10	0	10	18	2	20
<i>di cui sul luogo di lavoro</i>	12	0	12	9	0	9	11	1	12
<i>di cui in itinere</i>	3	2	5	1	0	1	7	1	8
Numero di decessi a seguito di infortuni	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>di cui sul luogo di lavoro</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>di cui in itinere</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Numero di infortuni con gravi conseguenze (esclusi i decessi) ⁸³	0	0	0	0	0	0	0	1	1
<i>di cui sul luogo di lavoro</i>	0	0	0	0	0	0	0	1	1
<i>di cui in itinere</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Numero di ore lavorate	1.258.709	192.509	1.451.219	1.237.779	167.577	1.405.356	1.247.392	184.989	1.432.381
Tasso di infortuni registrabili	11,9	10,4	11,7	8,1	0,0	7,1	14,4	10,8	14,0
Tasso di decessi a seguito di infortuni	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Tasso di infortuni con gravi conseguenze (esclusi i decessi)⁸³	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	5,4	0,7
Mobilità passeggeri su gomma									

⁴⁷ 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.

Numero di infortuni registrati	38	1	39	48	8	56	39	3	42
<i>di cui sul luogo di lavoro</i>	29	0	29	35	3	38	30	3	33
<i>di cui in itinere</i>	9	1	10	13	5	18	9	0	9
Numero di decessi a seguito di infortuni	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>di cui sul luogo di lavoro</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>di cui in itinere</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Numero di infortuni con gravi conseguenze (esclusi i decessi) ⁸³	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>di cui sul luogo di lavoro</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>di cui in itinere</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Numero di ore lavorate	1.595.855	119.331	1.715.185	2.023.264	173.634	2.196.897	1.997.818	163.320	2.161.137
Tasso di infortuni registrabili	23,8	8,4	22,7	23,7	46,1	25,5	19,5	18,4	19,4
Tasso di decessi a seguito di infortuni	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Tasso di infortuni con gravi conseguenze (esclusi i decessi)⁸³	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Trasporto ferroviario (Trenord)									
Numero di infortuni registrati	171	51	222	169	44	213	157	33	190
<i>di cui sul luogo di lavoro</i>	145	45	190	140	35	175	137	30	167
<i>di cui in itinere</i>	26	6	32	29	9	38	20	3	23
Numero di decessi a seguito di infortuni	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>di cui sul luogo di lavoro</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>di cui in itinere</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Numero di infortuni con gravi conseguenze (esclusi i decessi) ⁸³	1	1	2	2	1	3	0	0	0
<i>di cui sul luogo di lavoro</i>	1	1	2	1	0	1	0	0	0
<i>di cui in itinere</i>	0	0	0	1	1	2	0	0	0
Numero di ore lavorate	5.939.460	1.450.626	7.390.086	5.870.809	1.299.541	7.170.350	5.723.094	1.232.791	6.955.885
Numero di infortuni totali esclusi casi di COVID-19	171	51	222	166	43	209	143	33	176
Tasso di infortuni registrabili	28,8	35,2	30,0	28,8	33,9	29,7	27,4	26,8	27,3
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)⁸³	0,2	0,7	0,3	0,34	0,77	0,42	0,0	0,0	0,0

Metodologie di calcolo:

- Indice di frequenza infortuni: (n° infortuni registrabili sul lavoro / n° di ore lavorate) x 1.000.000.
- Indice di frequenza infortuni con gravi conseguenze (n° infortuni registrabili sul lavoro con gravi conseguenze / n° di ore lavorate) x 1.000.000.
- Indice di frequenza decessi: (n° di decessi risultanti da infortuni sul lavoro / n° di ore lavorate) x 1.000.000.

404-1 Formazione

FORMAZIONE EROGATA PER CATEGORIA PROFESSIONALE

N. ore	2023			2022			2021		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Gruppo FNM	45.636	10.929	56.565	55360	8576	63936	30.016	6.832	36.848
Dirigenti	863	193	1.055	598	114	711	320	79	399
Quadri	4.629	2.705	7.335	3.957	1.213	5.170	1.951	1.054	3.004
Impiegati	10.499	6.167	16.666	12.777	4.581	17.358	7.626	3.817	11.443
Operai	29.645	1.864	31.509	38.029	2.669	40.697	20.120	1.883	22.002
Autostrade	8.639	4.234	12.873	7.209	4.134	11.343	6.056	3.455	9.511
Dirigenti	259	57	315	386	26	412	74	6	80
Quadri	1.445	804	2.249	642	443	1085	837	450	1.287
Impiegati	3.773	2.711	6.484	3585	2390	5975	3.453	1.787	5.240
Operai	3.163	662	3.825	2596	1275	3871	1.692	1.212	2.904
Ro.S.CO	1.646	2.331	3.977	1.152	614	1.766	419	413	831
Dirigenti	228	114	342	75	83	158	76	61	136
Quadri	610	857	1.467	878	151	1.029	124	187	310
Impiegati	808	1.351	2.158	198	377	575	220	154	373
Operai	0	10	10	1	5	5	0	12	12
Infrastruttura ferroviaria	27.261	3.152	30.413	39.905	2.974	42.879	17.391	2.042	19.433
Dirigenti	282	0	282	117	0	117	128	1	129
Quadri	2.079	767	2.845	2.225	496	2.720	676	269	945
Impiegati	5.225	1.497	6.722	8.677	1.423	10.099	3.710	1.360	5.070
Operai	19.676	888	20.564	28.887	1.056	29.942	12.877	412	13.289
Mobilità passeggeri su gomma	8.091	1.213	9.303	7.095	855	7.949	6.151	923	7.073
Dirigenti	94	22	116	20	5	25	42	12	54
Quadri	496	278	774	213	124	337	315	148	463
Impiegati	694	609	1.303	317	392	709	244	517	760
Operai	6.807	304	7.111	6.546	334	6.879	5.551	247	5.797
Trasporto ferroviario (Trenord)	261.681	60.150	321.831	213.529	82.242	295.769	267.321	53.791	321.112
Dirigenti	217	6	223	226	28	254	596	92	688
Quadri	3.852	1.016	4.868	2.332	657	2.988	4.174	1.137	5.310
Impiegati	198.043	59.107	257.150	196.256	81.549	277.805	246.849	52.559	299.408
Operai	59.569	21	59.590	14.715	8	14.722	15.702	4	15.706

FORMAZIONE EROGATA PER AREA TEMATICA

N. ore	2023			2022			2021		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Gruppo FNM	45.779	11.054	56.833	55.361	8.575	63.936	30.016	6.832	36.848
Continua (ex Manageriale)	8.718	4.081	12.799	8.592	1.362	9.954	3.335	1.814	5.149
Tecnica	19.901	2.483	22.384	31.165	3.254	34.419	11.830	2.122	13.952
Informatica	723	526	1.250	639	334	973	322	445	767
Salute e Sicurezza	15.038	2.836	17.873	14.274	3.236	17.510	14.184	2.246	16.430
Anti-corruzione (231)	1.396	1.120	2.516	616	269	885	345	205	550
GDPR	5	8	13	75	120	195	0	0	0
Autostrade	8.639	4.234	12.873	7.209	4.134	11.343	6.056	3.455	9.511
Continua (ex Manageriale)	1.430	472	1.902	694	631	1.325	437	402	839
Tecnica	2.578	1.510	4.088	2.237	1.478	3.715	2.814	1.386	4.200
Informatica	576	374	951	496	181	677	277	397	674
Salute e Sicurezza	2.675	771	3.446	3.553	1.648	5.201	2.384	1.102	3.486
Anti-corruzione (231)	1.381	1.107	2.488	154	76	230	144	168	312
GDPR	0	0	0	75	120	195	0	0	0
Ro.S.CO	1.666	2.339	4.005	1.152	614	1.766	419	413	831
Continua (ex Manageriale)	1.337	1.881	3.218	792	127	919	200	235	435
Tecnica	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Informatica	0	88	88	36	144	180	0	0	0
Salute e Sicurezza	329	371	699	304	301	605	206	163	369
Anti-corruzione (231)	0	0	0	20	42	62	13	15	27
GDPR	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Infrastruttura ferroviaria	27.353	3.309	30.662	39.906	2.973	42.879	17.391	2.042	19.433
Continua (ex Manageriale)	3.879	1.063	4.942	4.174	172	4.346	623	585	1.208
Tecnica	15.708	872	16.580	28.920	1.764	30.684	8.545	736	9.281
Informatica	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Salute e Sicurezza	7.767	1.374	9.140	6.558	1.000	7.558	8.190	712	8.902
Anti-corruzione (231)	0	0	0	254	37	291	33	9	42
GDPR	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mobilità passeggeri su gomma	8.122	1.173	9.294	7.095	855	7.949	6.151	923	7.073
Continua (ex Manageriale)	2.072	666	2.738	2.932	432	3.364	2.075	592	2.667
Tecnica	1.615	101	1.716	8	12	20	471	0	471
Informatica	147	64	211	107	9	116	45	48	93
Salute e Sicurezza	4.268	321	4.588	3.859	287	4.146	3.404	269	3.673
Anti-corruzione (231)	15	13	28	189	115	303	156	14	169
GDPR	5	8	13	0	0	0	0	0	0
Trasporto ferroviario (Trenord)	261.681	60.150	321.831	213.528	82.241	295.769	267.321	53.791	321.112
Tecnico-professionale abilitativa	226.684	39.626	266.310	179.221	60.838	240.059	233.403	40.393	273.795
Tecnico-professionale non abilitativa	2.187	710	2.897	7.585	2.617	10.202	7.676	3.751	11.427
Trasversale e comportamentale	5.406	5.013	10.419	2.079	1.461	3.540	6.526	2.667	9.192
Salute e Sicurezza	17.523	2.583	20.106	10.530	2.570	13.100	9.617	1.921	11.538
Anti-corruzione	130	50	180	0	0	0	0	0	0
Commerciale	9.751	12.168	21.919	14.113	14.755	28.868	10.100	5.060	15.160

404-3 Valutazione della performance

PERSONALE DEL GRUPPO FNM COINVOLTO NEL PROCESSO DI VALUTAZIONE

N. persone	2023*			2022*			2021*		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Gruppo FNM	253	177	430	246	175	421	231	171	402
Dirigenti	32	6	38	26	7	33	24	8	32
Quadri	80	46	126	76	35	111	71	38	109
Personale Aree Professionali 2 e 3	141	125	266	144	133	277	136	125	261
Ro.S.CO	79	119	198	76	119	195	65	117	182
Dirigenti	19	5	24	11	6	17	8	7	15
Quadri	29	33	62	29	27	56	26	28	54
Personale Aree Professionali 2 e 3	31	81	112	36	86	122	31	82	113
Infrastruttura ferroviaria	164	56	220	159	53	212	158	50	208
Dirigenti	10	0	10	12	0	12	12	0	12
Quadri	44	13	57	40	8	48	41	7	48
Personale Aree Professionali 2 e 3	110	43	153	107	45	152	105	43	148
Mobilità passeggeri su gomma	10	2	12	11	3	14	8	4	12
Dirigenti	3	1	4	3	1	4	4	1	5
Quadri	7	0	7	7	0	7	4	3	7
Personale Aree Professionali 2 e 3	0	1	1	1	2	3	0	0	0

* I dati fanno riferimento al personale di FNM, FNMPAY, FERROVIENORD, FNM Autoservizi, NORD_ING, MXP Intermodale ed E-Vai. Le altre società del Gruppo FNM e Trenord svolgono regolare sistema di valutazione con modalità e regole differenti approfondite nel paragrafo 5.3.

GRI 2-28 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 .
Assolombarda	Assolombarda è l'associazione delle imprese che operano nella Città Metropolitana di Milano e nelle Province di Lodi, Monza e Brianza, Pavia. Ha lo scopo di tutelare gli interessi delle imprese associate e offrire servizi di consulenza specialistica.
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 ed ambientale sostenibile in grado di garantire a tutti l'opportunità di dividerne 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.
MOST	Adesione alla fondazione CNMS "Centro Nazionale per la Mobilità Sostenibile", costituita da 24 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.
CER	Comunità delle Imprese Ferroviarie e di Infrastruttura Europee (CER) che riunisce quasi 70 imprese ferroviarie, le loro associazioni nazionali, nonché gestori di infrastrutture e società di leasing di veicoli con l'obiettivo di sostenere un ambiente commerciale e normativo migliore per gli operatori ferroviari europei e le società di infrastrutture ferroviarie.

Il capitale naturale

303-3 Prelievo idrico

PRELIEVI IDRICI PER FONTE			
m ³	2023	2022	2021
Gruppo FNM	290.325	312727	286.463
Acque sotterranee (pozzo)	10.814	6744	7.872
Risorse idriche di terze parti (acquedotto)	279.511	305983	278.591
Infrastruttura ferroviaria	223.804	242254	226.045
Acque sotterranee (pozzo)	0	0	-
Risorse idriche di terze parti (acquedotto)	223804	242254	226.045
Mobilità passeggeri su gomma	31.535	26743	24.455
Acque sotterranee (pozzo)	10.814	6744	7.872
Risorse idriche di terze parti (acquedotto)	20.721	19999	16.583
Autostrade	34.986	43730	35.963
Acque sotterranee (pozzo)	0	0	-
Risorse idriche di terze parti (acquedotto)	34.986	43730	35.963
Trasporto ferroviario (Trenord)	312.722	317.097*	319.235
Acque sotterranee (pozzo)	9.105	6.700*	1.450
Risorse idriche di terze parti (acquedotto)	303.617	310.397	317.785

*Il dato 2022 è stato riesposto a seguito di un affinamento nella metodologia di contabilizzazione dei prelievi

306-3 Rifiuti per tipo e metodo di smaltimento

PRODUZIONE DI RIFIUTI			
kg	2023	2022	2021
Gruppo FNM	4.856.868	10.435.368	6.203.490
Rifiuti non pericolosi	3.694.857	8.878.038	5.908.494
Rifiuti pericolosi	1.162.011	1.557.330	294.997
Autostrade	562.423	242.656	338.021
Rifiuti non pericolosi	555.415	236.180	335.183
Rifiuti pericolosi	7.008	6.476	2.838
Infrastruttura ferroviaria	3.559.030	9.514.036	5.546.916
Rifiuti non pericolosi	3.057.232	8.581.253	5.426.909
Rifiuti pericolosi	501.798	932.783	120.007
Mobilità passeggeri su gomma	735.415	678.676	318.553
Rifiuti non pericolosi	82.210	60.605	146.401
Rifiuti pericolosi	653.205	618.071	172.152
Trasporto ferroviario (Trenord)	2.802.885	2.489.914	3.227.697
Rifiuti non pericolosi	2.563.198	2.122.069	2.278.190
Rifiuti pericolosi	239.687	367.845	949.507

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 CO₂eq = Tonnellate di CO₂ + 27,9 x Tonnellate di CH₄ + 273 x Tonnellate di N₂O

La CO₂ equivalente è quindi calcolata come somma degli apporti delle emissioni di tre gas a effetto serra: CO₂, CH₄ e N₂O (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 CO₂ equivalente per i gas CH₄ e N₂O, essi sono moltiplicati per il loro Global Warming Potential a 100 anni (27,9 per il CH₄ e 273 per il N₂O), così come definito dal sesto Assessment Report dell'IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change).

Le emissioni dirette (Scope 1) e indirette (Scope 2) di CO₂e sono state calcolate con la metodologia proposta dall'Associazione Bancaria Italiana (ABI) nelle "Linee guida sull'applicazione in banca degli Standard GRI (Global Reporting Initiative) in materia ambientale" del dicembre 2022. Per garantire precisione e rappresentatività, per lo Scope 1 sono stati utilizzati i fattori di emissione indicati nel "National Inventory Report 2022 - Italian Greenhouse Gas Inventory 1990 - 2019", emesso dall'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA). Si sottolinea che 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). Nello Scope 1 sono incluse anche le emissioni derivanti dai gas refrigeranti, utilizzati nei segmenti gomma e autostrada, il cui calcolo è stato effettuato utilizzando come moltiplicatori i GWP forniti dall'IPCC nel report "Climate change 2021: the physical science basis, IPCC Sixth Assessment Report".

Per le emissioni di Scope 2, si è deciso invece di applicare entrambi i metodi di calcolo proposti da GRI: "Location-based" e "Market-based". Per il calcolo delle emissioni Scope 2 con metodologia Market-based sono stati utilizzati i fattori di emissione dell'European Residual Mixes 2021, (fonte AIB: 2022), l'affinamento metodologico, prevede l'impiego di fattori di emissione più puntuali rispetto ai precedenti impiegati (ISPRA - National Inventory Report). Nell'ambito della metodologia Location Based invece sono stati utilizzati i fattori di emissione indicati nel "National Inventory Report 2022 - Italian Greenhouse Gas Inventory 1990 - 2019", emesso dall'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA), che riflettono l'intensità carbonica della rete elettrica italiana considerando il mix energetico italiano (rinnovabili e non rinnovabili).

Per quanto concerne il calcolo delle emissioni per ogni categoria di Scope 3 è stata utilizzata la metodologia che potesse assicurare la maggiore accuratezza di calcolo, compatibilmente alla qualità del dato ottenuto, seguendo le linee guida del GHG Protocol.

In merito alla metodologia, dove possibile risalire a dati fisici come pesi e volumi si è optato per la metodologia average-data, dove disponibili solo dati economici per la metodologia spend-based e, dove è stato possibile stimare le distanze percorse per la metodologia distance-based.

Di conseguenza, sono stati utilizzati i seguenti approcci metodologici per le categorie di Scope 3 indicate: per le categorie 1 (Beni e servizi acquistati) e 5 (Rifiuti generati durante le attività) l'*Average-data method*, dove è stato possibile risalire a dati fisici come pesi e volumi; per le categorie 4 (Trasporto upstream) e 6 e 7 (Viaggi di lavoro e spostamenti dei dipendenti) la metodologia *Distance-based*, dove è stato possibile stimare le distanze percorse; per le categorie 1 (Beni e servizi acquistati), categoria 2 (Beni strumentali) e categoria 15 (Investimenti) la metodologia *Spend-based*, laddove disponibili solo dati economici. Si sottolinea che il 50% delle emissioni di Scope 1, 2, 3 associate all'attività di Trenord, per rilevanza del business nel Gruppo FNM, sono state incluse nella categoria 15 (investimenti) dello Scope 3 del Gruppo (i.e., controllo operativo).

Nelle sezioni successive si evidenzia il dettaglio dei consumi energetici per settore di business (2020-2023), così come indicato nella tabella seguente:

Paragrafo di riferimento	Principali dati rendicontati	Società di riferimento
INFRASTRUTTURA FERROVIARIA	<p>Consumi di energia elettrica media e bassa tensione della rete ferroviaria e delle stazioni</p> <p>Consumi di energia elettrica dello stabile di Milano Cadorna (*)</p> <p>Consumi di gas metano e gasolio per il riscaldamento e la trazione del materiale rotabile e degli autoveicoli</p> <p>Emissioni in atmosfera Scope 1 e Scope 2</p>	<p>FERROVIENORD, MALPENSA INTERMODALE</p> <p>FERROVIENORD NORD_ING Trenord</p> <p>FERROVIENORD, MALPENSA INTERMODALE</p> <p>Scope 1 FERROVIENORD</p> <p>Scope 2 FNM FERROVIENORD NORD_ING Trenord</p>
Ro.S.Co. e SERVICES	<p>Consumi di energia elettrica dello stabile di Milano Cadorna (*)</p>	FNM
MOBILITÀ PASSEGGERI SU GOMMA	<p>Consumi di energia elettrica media e bassa tensione per impianti e uffici</p> <p>Consumi di energia elettrica per la ricarica dei veicoli elettrici (E-Vai)</p> <p>Consumi di gasolio e metano per trazione degli autobus</p> <p>Altri consumi (gasolio, benzina, gas metano) per autoveicoli</p> <p>Consumi di gas metano per riscaldamento</p> <p>Emissioni in atmosfera Scope 1 e Scope 2</p> <p>Emissioni evitate dal servizio car sharing elettrico</p>	<p>FNM Autoservizi ATV La Linea (che include Martini Bus) E-Vai</p>
TRASPORTO FERROVIARIO (Trenord)	<p>Consumi di energia elettrica ad alta tensione per la trazione dei treni</p> <p>Consumi di energia elettrica media e bassa tensione per impianti e uffici</p> <p>Consumi di gasolio per la trazione del materiale rotabile (treni, autobus e autoveicoli) e il riscaldamento</p> <p>Consumi di gas metano per riscaldamento</p> <p>Emissioni in atmosfera Scope 1 e Scope 2</p>	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.

N. categoria	Nome categoria	Definizione categoria	Metodo di calcolo e fonte dei fattori di conversione
1	Beni e servizi acquistati	Emissioni derivanti da estrazione, produzione e trasporto di beni e servizi acquistati o acquisiti dall'azienda dichiarante nell'anno di rendicontazione, non altrimenti incluse nelle Categorie 2-8	<i>Average data method</i> Fattori Ecoinvent, DEFRA <i>Spend based method</i> Fattori NACE-EEIO Eurostat
2	Beni strumentali	Emissioni derivanti da estrazione, produzione e trasporto di beni strumentali acquistati o acquisiti dall'azienda dichiarante nell'anno di rendicontazione	<i>Spend based method</i> Fattori NACE-EEIO Eurostat
3	Attività correlate a combustibile ed energia (non incluse in Scope 1 o 2)	Emissioni derivanti da estrazione, produzione e trasporto di combustibili ed energia acquistati o acquisiti dall'azienda dichiarante nell'anno di rendicontazione, non già contabilizzate in Scope 1 o 2	<i>Average data method</i> Fattori DEFRA
4	Trasporto e distribuzione upstream	Emissioni derivanti da trasporto e distribuzione di prodotti acquistati dall'azienda dichiarante nell'anno di rendicontazione, tra i fornitori dell'azienda (<i>tier 1</i>) e le proprie attività in veicoli e strutture non di proprietà o controllate dall'azienda dichiarante Emissioni derivanti da trasporto e distribuzione da parte di terzi di servizi acquistati dall'azienda dichiarante nell'anno di rendicontazione, inclusa la logistica in entrata, la logistica in uscita e il trasporto e la distribuzione da parte di terzi tra le strutture dell'azienda	<i>Distance based method</i> Fattori DEFRA
5	Rifiuti generati durante le attività	Emissioni derivanti da smaltimento e trattamento da parte di terzi dei rifiuti generati in operazioni di proprietà o controllate dall'azienda dichiarante nell'anno di riferimento (in strutture di proprietà o controllate da terzi)	<i>Average data method</i> Fattori Ecoinvent
6	Viaggi di lavoro	Emissioni derivanti dal trasporto dei dipendenti per attività aziendali con mezzi di proprietà o gestiti da terzi durante l'anno di rendicontazione	<i>Distance based method</i> Fattori DEFRA

7	Spostamento casa-lavoro dei dipendenti	Emissioni derivanti dallo spostamento dei dipendenti dal domicilio ai luoghi di lavoro nell'anno di rendicontazione con mezzi non di proprietà o gestiti dall'azienda dichiarante	<i>Distance based method</i> Fattori DEFRA
15	Investimenti	Emissioni associate agli investimenti dell'azienda dichiarante nell'anno di rendicontazione, non già incluse in Scope 1 o Scope 2	<i>Spend based method</i> Fattori NACE-EEIO Eurostat

Tabella di correlazione tra ambiti del Decreto, i temi materiali e indicatori GRI

Categoria	Temi materiali	D.Lgs 254/2016	GRI Standard di riferimento	Perimetro degli impatti	Ruolo del Gruppo FNM
Responsabilità ambientale	Consumi energetici, emissioni in atmosfera e <i>climate change</i>	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 <i>business</i>	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

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 (<i>Security & Safety</i>)	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	5-6, 9-11, 55-56				
	2-2 Entità incluse nella rendicontazione di sostenibilità dell’organizzazione	5-6, 9-11				
	2-3 Periodo di rendicontazione, frequenza e referente	5-6				
	2-4 Restatement delle informazioni	56, 60-62, 110-124				
	2-5 Assurance esterna	5-6, 177				
	2-6 Attività, catena del valore e altri rapporti commerciali	5-6, 9-11, 55-56, 59-62, 103-107				
	2-7 Dipendenti	94-96, 137-140				
	2-8 Lavoratori non dipendenti	141				
	2-9 Struttura e composizione della governance	23-24, 43-46, 137				
	2-10 Nomina e selezione del massimo organo di governo	43-46				

2-11 Presidente del massimo organo di governo	43-46				
2-12 Ruolo del massimo organo di governo nel controllo della gestione degli impatti	23-24, 29-30, 43-46				
2-13 Delega di responsabilità per la gestione degli impatti	23-24				
2-14 Ruolo del massimo organo di governo nella rendicontazione di sostenibilità	23-24				
2-15 Conflitti d'interesse	40-42				
2-16 Comunicazione delle criticità	43-46				
2-17 Conoscenze collettive del massimo organo di governo	43-46				
2-18 Valutazione della performance del massimo organo di governo	23-24, 43-46				
2-19 Norme riguardanti le remunerazioni	43-46				
2-20 Procedura di determinazione della retribuzione	43-46				
2-21 Rapporto di retribuzione totale annuale	162	<p>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 14,6 volte nel 2023.</p> <p>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 la metà (0,45 volte) nel 2023.</p>			

	2-22 Dichiarazione sulla strategia di sviluppo sostenibile	3-4				
	2-23 Impegno in termini di policy	12, 38-42				
	2-24 Integrazione degli impegni in termini di policy	25-28				
	2-25 Processi volti a rimediare impatti negativi	25-28, 31-37				
	2-26 Meccanismi per richiedere chiarimenti e sollevare preoccupazioni	40-42				
	2-27 Conformità a leggi e regolamenti	163	Nel 2023 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	29-30, 108-109, 151-152				
	2-29 Approccio al coinvolgimento degli stakeholder	29-30				
	2-30 Contratti collettivi	101				
Temi materiali						
GRI 3 – Temi materiali – versione 2021	3-1 Processo di determinazione dei temi materiali	5-6, 31-37				
	3-2 Elenco dei temi materiali	6-7, 31-37				
Consumi energetici, emissioni in atmosfera e climate change						
GRI 3 – Temi materiali – versione 2021	3-3 Gestione dei temi materiali	31-37, 109-123				

GRI 302 – Energia – versione 2016	302-1 Energia consumata all'interno dell'organizzazione	108-119				
	302-2 Intensità energetica	113				
	302-3 Riduzione nel consumo di energia	108-119				
GRI 305 – Emissioni – versione 2016	305-1 Emissioni dirette di GHG (Scope 1)	120-121				
	305-2 Emissioni indirette di GHG da consumi energetici (Scope 2)	120-121				
	305-3 Altre emissioni indirette (Scope 3) di gas a effetto serra (GHG)	122-123				
	305-4 Intensità delle emissioni di gas a effetto serra (GHG)	120				
	305-7 Ossidi di azoto (NOX), ossidi di zolfo (SOX) e altre emissioni significative	124				
Gestione delle risorse idriche						
GRI 3 – Temi materiali – versione 2021	3-3 Gestione dei temi materiali	31-37, 125, 153				
GRI 303 – Acqua ed effluenti – versione 2018	303-1 Interazione con l'acqua come risorsa condivisa	125				
	303-2 Gestione degli impatti correlati allo scarico d'acqua	125				
	303-3 Prelievo idrico	125, 153, 164	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	31-37, 126-127, 153				

GRI 306 – Rifiuti – versione 2020	306-1 Generazione di rifiuti e impatti significativi correlati ai rifiuti	126-127				
	306-2 Gestione di impatti significativi correlati ai rifiuti	126-127				
	306-3 Rifiuti generati	126-127, 153				
Tutela della biodiversità						
GRI 3 – Temi materiali – versione 2021	3-3 Gestione dei temi materiali	31-37, 127-128				
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	127-128				
	304-2 Impatti significativi di attività, prodotti e servizi sulla biodiversità	127-128				
	304-3 Habitat protetti o ripristinati	127-128				
Etica e integrità nel business						
GRI 3 – Temi materiali – versione 2021	3-3 Gestione dei temi materiali	31-37, 40-42, 57-58				
GRI 205 – Anticorruzione – versione 2016	205-3 Episodi di corruzione accertati e azioni intraprese	165	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	57-58				
	207-2 Governance fiscale, controllo e gestione del rischio	57-58				
	207-3 Coinvolgimento degli stakeholder e gestione delle preoccupazioni in materia fiscale	57-58				

GRI 417 – Marketing ed etichettatura – versione 2016	417-2 Episodi di non conformità in materia di informazione ed etichettatura di prodotti e servizi	166	Nel 2023 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	166	Nel 2023 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	31-37, 97-98				
GRI 401 – Occupazione – versione 2016	401-1 Nuove assunzioni e turnover	96, 145-146				
GRI 402 – Gestione del lavoro e delle relazioni sindacali – versione 2016	402-1 Periodo minimo di preavviso per cambiamenti operativi	166	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	98-99, 149-150				
	404-3 Percentuale di dipendenti che ricevono una valutazione periodica delle performance e dello sviluppo professionale	97-98, 151				
Welfare per i dipendenti						
GRI 3 – Temi materiali – versione 2021	3-3 Gestione dei temi materiali	31-37				

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	100-101				
Rispetto della diversità e inclusione						
GRI 3 – Temi materiali – versione 2021	3-3 Gestione dei temi materiali	31-37, 94-98				
GRI 405 – Diversità e pari opportunità – versione 2016	405-1 Diversità negli organi di governo e tra i dipendenti	43-46, 94-98, 137, 142-144				
Salute e sicurezza nei luoghi di lavoro						
GRI 3 – Temi materiali – versione 2021	3-3 Gestione dei temi materiali	31-37, 101-103				

GRI 403 – Salute e sicurezza sul lavoro – versione 2018	403-1 Sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro	101-103					
	403-2 Identificazione dei pericoli, valutazione dei rischi e indagini sugli incidenti	101-103					
	403-3 Servizi di medicina del lavoro	101-103					
	403-4 Partecipazione e consultazione dei lavoratori e comunicazione in materia di salute e sicurezza sul lavoro	101-103					
	403-5 Formazione dei lavoratori in materia di salute e sicurezza sul lavoro	101-103					
	403-6 Promozione della salute dei lavoratori	101-103					
	403-7 Prevenzione e mitigazione degli impatti in materia di salute e sicurezza sul lavoro all'interno delle relazioni commerciali	101-103					
	403-8 Lavoratori coperti da un sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro	101-103					
	403-9 Infortuni sul lavoro	103, 146-148, 168	Negli ultimi quattro anni non si registrano decessi fra i lavoratori in appalto per le società di Ferrovienord e MISE. Nel 2023 MISE ha rilevato cinque infortuni tra i lavoratori in appalto, di cui uno con gravi conseguenze (esclusi decessi), mentre gli infortuni relativi agli appaltatori di FERROVIENORD risultano pari a tre.				
	403-10 Malattie professionali	101-103					
Accessibilità dei servizi e delle infrastrutture							
GRI 3 – Temi materiali – versione 2021	3-3 Gestione dei temi materiali	31-37, 63-73					

GRI 203 – Impatti economici indiretti – versione 2016	203-1 Investimenti infrastrutturali e servizi finanziati	54, 63-73				
Dialogo con gli stakeholder e sviluppo del territorio						
GRI 3 – Temi materiali – versione 2021	3-3 Gestione dei temi materiali	31-37, 103-107				
GRI 413 – Comunità locali – versione 2016	413-1 Attività che prevedono il coinvolgimento delle comunità locali, valutazioni d'impatto e programmi di sviluppo	103-107				
	413-2 Attività con impatti negativi, potenziali e attuali significativi sulle comunità locali	127-128				
GRI 201 – Performance economica – versione 2016	201-1 Valore economico direttamente generato e distribuito	59				
	201-4 Assistenza finanziaria ricevuta dal governo	55-56				
Approvvigionamento sostenibile						
GRI 3 – Temi materiali – versione 2021	3-3 Gestione dei temi materiali	31-37				
GRI 204 – Prassi di approvvigionamento – versione 2016	204-1 Proporzione di spesa verso fornitori locali	60-62				
GRI 308 – Valutazione ambientale dei fornitori – versione 2016	308-1 Nuovi fornitori che sono stati valutati utilizzando criteri ambientali	60-62				
GRI 414 – Valutazione sociale dei fornitori – versione 2016	414-1 Nuovi fornitori che sono stati sottoposti a valutazione attraverso l'utilizzo di criteri sociali	60-62				
TEMI MATERIALI NON COPERTI DA INDICATORI GRI						
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	31-37				

Gestione del rumore e delle vibrazioni						
GRI 3 – Temi materiali – versione 2021	3-3 Gestione dei temi materiali	31-37				
Gestione dei rischi sistemici e resilienza del business						
GRI 3 – Temi materiali – versione 2021	3-3 Gestione dei temi materiali	31-37				
Innovazione tecnologica e digitale						
GRI 3 – Temi materiali – versione 2021	3-3 Gestione dei temi materiali	31-37				
Intermodalità e integrazione dei servizi						
GRI 3 – Temi materiali – versione 2021	3-3 Gestione dei temi materiali	31-37				
Gestione sostenibile delle infrastrutture						
GRI 3 – Temi materiali – versione 2021	3-3 Gestione dei temi materiali	31-37				

ADDENDUM AL PARAGRAFO DELLA TASSONOMIA

Tassonomia Europea: metodologia di calcolo dei KPI e informazioni di contesto

La Tassonomia prevede che le attività tassonomiche allineate e/o ammissibili del Gruppo vengano rappresentate attraverso tre indicatori chiavi di performance (di seguito anche “KPI”) strutturati secondo le specifiche indicate del Regolamento Delegato all’art. 8:

- ricavi;
- spese in conto capitale (di seguito anche “Capex”);
- spese operative (di seguito anche “Opex”).

Si noti che per l’anno di rendicontazione corrente saranno presentati i dati comparativi con il periodo precedente, sia per quanto riguarda l’ammissibilità che per l’allineamento. Come già anticipato, la verifica dell’ammissibilità e dell’allineamento delle attività economiche del Gruppo è stata svolta con riferimento all’obiettivo di mitigazione del cambiamento climatico: di seguito sono presentati i KPI riferiti a tale obiettivo.

Le attività economiche ammissibili del **Gruppo FNM** al 31/12/2023 sono attribuibili principalmente al settore “6. Trasporti” relativo all’obiettivo Mitigazione del Cambiamento Climatico, ma rispetto all’anno precedente includono anche attività relative ai 4 nuovi obiettivi in linea con i Regolamenti Delegati sul clima, sull’ambiente e con l’Emendamento al Regolamento sul clima, in particolare relativamente all’obiettivo Prevenzione e riduzione dell’inquinamento e Transizione verso un’economia circolare.

Relativamente all’attività 6.3 Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada, non essendo esplicitata una definizione specifica e univoca relativamente al trasporto extraurbano, la suddetta tipologia di trasporto è stata inclusa ed assimilata ai servizi di autobus di linea a lunga percorrenza, in quanto hanno come caratteristica il collegamento di due o più comuni appartenenti alla stessa provincia.

Ricavi

Il numeratore del KPI corrisponde ai ricavi rispettivamente ammissibili e allineati secondo i criteri previsti dalla Tassonomia. Il denominatore del KPI è invece corrispondente ai ricavi netti totali realizzati dal Gruppo, come definiti all’interno del Conto Economico Consolidato 2023 e in conformità allo IAS 1.82 (a): si rimanda ai prospetti contabili consolidati del bilancio annuale del Gruppo per maggiori informazioni rispetto a tale importo.

Capex

La Tassonomia delinea le spese in conto capitale (Capex) come gli aumenti registrati negli attivi materiali, immateriali e diritti d’uso nel corso dell’esercizio, prima di considerare l’ammortamento, la svalutazione e le rivalutazioni. Include anche gli incrementi negli attivi materiali e immateriali derivanti da fusioni aziendali.

Il numeratore del KPI rappresenta la quota di spese in conto capitale legate ad attività ammissibili, eventualmente allineate, mentre il denominatore è il totale di tali spese. Secondo le previsioni della Tassonomia, i Capex possono includere:

- spese in conto capitale relative ad attivi o processi associati ad attività economiche ammissibili/allineate alla Tassonomia (categoria a ex par. 1.1.2.2. Annex I Atto Delegato art. 8);

- spese in conto capitale che fanno parte di un piano volto ad espandere le attività economiche allineate alla Tassonomia o a consentire alle attività economiche ad essa ammissibili di allinearsi alla Tassonomia («piano Capex»), secondo le condizioni di cui al secondo comma del punto 1.1.2.2. del Annex I Atto Delegato art. 8;
- spese in conto capitale relative all'acquisto di prodotti derivanti da attività economiche ammissibili alla Tassonomia e a singole misure che consentono alle attività del Gruppo di raggiungere basse emissioni di carbonio o di conseguire riduzioni dei gas ad effetto serra (categoria C ex par. 1.1.2.2. Annex I Atto Delegato art. 8).

Si segnala che non sono stati riscontrati incrementi riconducibili ad acquisizioni avvenute tramite aggregazioni aziendali di cui al punto 1.1.2. dell'Allegato I del Regolamento Delegato (UE) 2021/2178.

Inoltre, si segnala che non sono presenti CAPEX riconducibili alle seguenti categorie:

- IAS 40 «Investimenti immobiliari», punto 76, lettere a) e b) (per il modello del fair value);
- IAS 40 «Investimenti immobiliari», punto 79, lettera d), sottopunti i) e ii) (per il modello del costo);
- IAS 41 «Agricoltura», punto 50, lettere b) ed e)

Opex

Secondo il Regolamento UE 2021/2178, le spese operative sono considerate come i costi diretti non capitalizzati legati alla ristrutturazione di edifici, ricerca e sviluppo, locazione a breve termine, manutenzione e riparazione. Inoltre, ogni eventuale altra spesa diretta connessa alla manutenzione quotidiana di immobili, impianti e macchinari, a opera dell'impresa stessa o di terzi cui sono esternalizzate tali mansioni, rientra nel medesimo perimetro. Sono state inoltre individuate le spese in ricerca non capitalizzate, ma spese ad economico. La modalità utilizzata per identificare le spese operative del Gruppo FNM vede analizzare tutti i conti presenti nel sistema gestionale contabile, individuando tutte le voci che afferiscono alle categorie elencate sopra.

Modello – Quota di fatturato derivante da prodotti o servizi associati ad attività economiche allineate alla tassonomia – Informativa per l'anno 2023

Esercizio finanziario 2023	Anno			Criteri per il contributo sostanziale							Criteri DNSH («non arrecare danno significativo»)							Quota di fatturato allineata (A.1.) o ammissibile (A.2.) alla tassonomia, anno 2022	Categoria attività abilitante	Categoria attività di transizione
Attività economiche	Codice	Fatturato	Quota di fatturato, anno 2023	Mitigazione dei cambiamenti climatici	Adattamento ai cambiamenti climatici	Acqua	Inquinamento	Economia circolare	Biodiversità	Mitigazione dei cambiamenti climatici	Adattamento ai cambiamenti climatici	Acqua	Inquinamento	Economia circolare	Biodiversità	Garanzie minime di salvaguardia				
Testo		€'000	%	Si; No; N/A	Si; No; N/A	Si; No; N/A	Si; No; N/A	Si; No; N/A	Si; No; N/A	Si/No	Si/No	Si/No	Si/No	Si/No	Si/No	Si/No	%	A	T	

A. ATTIVITÀ AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA

A.1. Attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia)

Trasporto ferroviario interurbano di passeggeri	CCM 6.1	47.916	6,2 %	Si	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	Si	0%								
Fatturato delle attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia) (A.1)		47.916	6,2 %	6,2 %	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	Si	0%								
di cui abilitanti		0,0	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	Si	%	A							
di cui di transizione		0,0	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	Si	%		T						

A.2. Attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia)

				AM; N/AM								%							
Costruzione di nuovi edifici	CE 3.1	2.112	0,3 %	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	AM	N/AM								0,0%		
Ristrutturazione di edifici esistenti	CE 3.2	382	0,0%	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	AM	N/AM								0,0%		
Fabbricazione di apparecchiature per la produzione e l'utilizzo di idrogeno	CCM 3.2	381	0,0%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM								0,0%		
Produzione di energia elettrica mediante tecnologia solare fotovoltaica	CCM 4.1	23	0,0%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM								0,0%		
Trasporto ferroviario interurbano di passeggeri	CCM 6.1	1.239	0,2 %	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM								10,2 %		
Trasporto ferroviario di merci	CCM 6.2	6.012	0,8 %	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM								1,2 %		
Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada	CCM 6.3	93.862	12,1 %	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM								18,6 %		
Gestione di dispositivi di mobilità personale, ciclistica	CCM 6.4	2.148	0,3 %	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM								0,7 %		
Infrastrutture per il trasporto ferroviario	CCM 6.14	192.209	24,8 %	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM								16,5 %		
Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico a basse emissioni di carbonio	CCM 6.15	0	0,0%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM								42,7 %		
Acquisto e proprietà di edifici	CCM 7.7	6.077	0,8 %	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM								1,0 %		
Raccolta e trasporto di rifiuti pericolosi	PPC 2.1	586	0,1 %	N/AM	N/AM	N/AM	AM	N/AM	N/AM								0,0%		
Fatturato delle attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia) (A.2)		305.032	39,3 %	38,9 %	0,0%	0,0%	0,1%	0,3%	0,0%								90,9 %		
A. Fatturato delle attività ammissibili alla tassonomia (A.1)		352.948	45,5 %	45,1 %	0,0%	0,0%	0,1%	0,3%	0,0%								90,9 %		
B. ATTIVITÀ NON AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA																			
Fatturato delle attività non ammissibili alla tassonomia		423.057	54,5 %																
TOTALE		776.006	100%																

Modello – Quota delle spese in conto capitale (CapEx) derivanti da prodotti o servizi associati ad attività economiche allineate alla tassonomia – Informativa per l'anno 2023

Esercizio finanziario 2023	Anno			Criteri per il contributo sostanziale							Criteri DNSH («non arrecare danno significativo»)							Quota di Capex allineata (A.1.) o ammissibile (A.2.) alla tassonomia, anno 2022	Categoria attività abilitante	Categoria attività di transizione
Attività economiche	Codice	Capex	Quota di Capex, anno 2023	Mitigazione dei cambiamenti climatici	Adattamento ai cambiamenti climatici	Acqua	Inquinamento	Economia circolare	Biodiversità	Mitigazione dei cambiamenti climatici	Adattamento ai cambiamenti climatici	Acqua	Inquinamento	Economia circolare	Biodiversità	Garanzie minime di salvaguardia				
Testo		€'000	%	Si; No; N/A	Si; No; N/A	Si; No; N/A	Si; No; N/A	Si; No; N/A	Si; No; N/A	Si/No	Si/No	Si/No	Si/No	Si/No	Si/No	Si/No	%	A	T	

A. ATTIVITÀ AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA

A.1. Attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia)

Trasporto ferroviario interurbano di passeggeri	CCM 6.1	12.482	17,6 %	Si	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	Si	0%								
Capex delle attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia) (A.1)		12.482	17,6 %	17,6 %	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	Si	0%								
di cui abilitanti		0,0	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	Si	%	A							
di cui di transizione		0,0	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	Si	%		T						

A.2. Attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia)

				AM; N/AM	AM; N/AM	AM; N/AM	AM; N/AM	AM; N/AM	AM; N/AM								%		
Produzione di risorse idriche alternative per scopi diversi dal consumo	CE 2.2	1	0,0%	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM								0,0%		
Ristrutturazione di edifici esistenti	CE 3.2	809	1,1 %	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM								0,0%		
Trasporto ferroviario interurbano di passeggeri	CCM 6.1	12.482	17,6 %	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM								74,5 %		
Trasporto ferroviario di merci	CCM 6.2	1.513	2,1 %	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM								0,8 %		
Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada	CCM 6.3	10.892	15,3 %	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM								2,1 %		
Gestione di dispositivi di mobilità personale, ciclistica	CCM 6.4	0,0	0,0%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM								0,0%		
Infrastrutture per il trasporto ferroviario	CCM 6.14	0,0	0,0%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM								9,7 %		
Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico a basse emissioni di carbonio	CCM 6.15	0,0	0,0%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM								0,0%		
Installazione, manutenzione e riparazione di dispositivi per l'efficienza energetica	CCM 7.3	0,0	0,0%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM								0,9%		
Installazione, manutenzione e riparazione di stazioni di ricarica per veicoli elettrici negli edifici (e negli spazi adibiti a parcheggio di pertinenza degli edifici)	CCM 7.4	353	0,5%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM								0,0%		
Acquisto e proprietà di edifici	CCM 7.7	0,0	0,0%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM								0,0%		
Capex delle attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia) (A.2)		26.050	36,7 %	35,5 %	0,0%	0,0%	0,0%	1,1%	0,0%								88,0 %		
A. Capex delle attività ammissibili alla tassonomia (A.1+A.2)		38.532	54,2 %	53,1%	0,0%	0,0%	0,0%	1,1%	0,0%								88,0 %		

B. ATTIVITÀ NON AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA

Capex delle attività non ammissibili alla tassonomia	32.517	45,8 %																	
TOTALE	71.049	100%																	

Modello – Quota delle spese operative (OpEx) derivanti da prodotti o servizi associati ad attività economiche allineate alla tassonomia – Informativa per l'anno 2023

Esercizio finanziario 2023	Anno			Criteri per il contributo sostanziale						Criteri DNSH («non arrecare danno significativo»)									
Attività economiche	Codice	Opex	Quota di Opex, anno 2023	Mitigazione dei cambiamenti climatici	Adattamento ai cambiamenti climatici	Acqua	Inquinamento	Economia circolare	Biodiversità	Mitigazione dei cambiamenti climatici	Adattamento ai cambiamenti climatici	Acqua	Inquinamento	Economia circolare	Biodiversità	Garanzie minime di salvaguardia	Quota di Opex allineata (A.1.) o ammissibile (A.2.) alla tassonomia, anno 2022	Categoria attività abilitante	Categoria attività di transizione
Testo		€'000	%	Si; No; N/A	Si; No; N/A	Si; No; N/A	Si; No; N/A	Si; No; N/A	Si; No; N/A	Si/No	Si/No	Si/No	Si/No	Si/No	Si/No	Si/No	%	A	T
A. ATTIVITÀ AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA																			
A.1. Attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia)																			
Opex delle attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia) (A.1)		0,0	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	No	No	No	No	No	No	0%			
di cui abilitanti		0,0	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	No	No	No	No	No	No	%		A	
di cui di transizione		0,0	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	No	No	No	No	No	No	%			T
A.2. Attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia)																			
				AM; N/AM	AM; N/AM	AM; N/AM	AM; N/AM	AM; N/AM	AM; N/AM								%		
Produzione di risorse idriche alternative per scopi diversi dal consumo	CE 2.2	9	0,0%	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	AM	N/AM								0,0%		
Raccolta e trasporto di rifiuti non pericolosi e pericolosi	CE 2.3	225	0,4 %	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	AM	N/AM								0,0%		
Costruzione di nuovi edifici	CE 3.1	268	0,5 %	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	AM	N/AM								0,0%		
Ristrutturazione di edifici esistenti	CE 3.2	69	0,1 %	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	AM	N/AM								0,0%		
Manutenzione di strade e autostrade	CE 3.4	4.245	7,3 %	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	AM	N/AM								0,0%		
Uso del calcestruzzo nell'ingegneria civile	CE 3.5	3.624	6,2 %	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	AM	N/AM								0,0%		
Fabbricazione di apparecchiature per la produzione e l'utilizzo di idrogeno	CCM 3.2	548	0,9 %	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM								0,0%		
Produzione di energia elettrica mediante tecnologia solare fotovoltaica	CCM 4.1	8	0,0%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM								0,0%		
Trasporto ferroviario interurbano di passeggeri	CCM 6.1	0,0	0,0%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM								0,3 %		
Trasporto ferroviario di merci	CCM 6.2	0,0	0,0%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM								0,4 %		
Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada	CCM 6.3	3.898	6,8%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM								31,7 %		
Infrastrutture per il trasporto ferroviario	CCM 6.14	18.554	31,9 %	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM								17,1 %		
Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto	CCM 6.15	0,0	0,0%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM								45,4 %		
Raccolta e trasporto di rifiuti pericolosi	PPC 2.1	99	0,2 %	N/AM	N/AM	N/AM	AM	N/AM	N/AM								0,0%		
Opex delle attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia) (A.2)		31.618	54,3 %	39,6%	0,0%	0,0%	0,2%	14,5%	0,0%								94,9 %		
A. Opex delle attività ammissibili alla tassonomia (A.1+A.2)		31.618	54,3 %	39,6%	0,0%	0,0%	0,2%	14,5%	0,0%								94,9 %		
B. ATTIVITÀ NON AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA																			
Opex delle attività non ammissibili alla tassonomia		26.606	45,7 %																
TOTALE		58.224	100%																

ALLEGATO XII (settore energetico)

Il Regolamento UE del 2022/1214, che apporta modifiche al Regolamento delegato UE 2021/2139, introduce le modalità di comunicazione delle informazioni relative alle attività economiche connesse all'energia nucleare e al gas fossile. Nel caso specifico del Gruppo FNM, è stata effettuata una verifica e non risultano attività economiche connesse all'energia nucleare e al gas fossile.

Modello 1 - Attività legate al nucleare e ai gas fossili

Attività legate all'energia nucleare

1.	L'impresa svolge, finanzia o ha esposizioni verso la ricerca, lo sviluppo, la dimostrazione e la realizzazione di impianti innovativi per la generazione di energia elettrica che producono energia a partire da processi nucleari con una quantità minima di rifiuti del ciclo del combustibile.	NO
2.	L'impresa svolge, finanzia o ha esposizioni verso la costruzione e l'esercizio sicuro di nuovi impianti nucleari per la generazione di energia elettrica o calore di processo, anche a fini di teleriscaldamento o per processi industriali quali la produzione di idrogeno, e miglioramenti della loro sicurezza, con l'ausilio delle migliori tecnologie disponibili	NO
3.	L'impresa svolge, finanzia o ha esposizioni verso l'esercizio sicuro di impianti nucleari esistenti che generano energia elettrica o calore di processo, anche per il teleriscaldamento o per processi industriali quali la produzione di idrogeno a partire da energia nucleare, e miglioramenti della loro sicurezza.	NO

Attività legate ai gas fossili

4.	L'impresa svolge, finanzia o ha esposizioni verso la costruzione o la gestione di impianti per la produzione di energia elettrica che utilizzano combustibili gassosi fossili.	NO
5.	L'impresa svolge, finanzia o ha esposizioni verso la costruzione, la riqualificazione e la gestione di impianti di generazione combinata di calore/freddo ed energia elettrica che utilizzano combustibili gassosi fossili	NO
6.	L'impresa svolge, finanzia o ha esposizioni verso la costruzione, la riqualificazione e la gestione di impianti di generazione di calore che producono calore/freddo utilizzando combustibili gassosi fossili	NO

I Modelli 2, 3, 4 e 5, relativi all' ALLEGATO XII (settore energetico), non sono stati inseriti in quanto nel caso specifico del Gruppo FNM, non risultano attività economiche connesse all'energia nucleare e al gas fossile.

FNM S.p.A.
IL PRESIDENTE
Andrea Giullini

FNM S.p.A.
DIREZIONE AMMINISTRAZIONE,
FINANZA E CONTROLLO
CFO
dott. Eugenio Giavatto

CSR - Sostenibilità
Il Dirigente

D.ssa Elisabetta Tromellini



**RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE INDIPENDENTE
SULLA DICHIARAZIONE CONSOLIDATA DI CARATTERE NON
FINANZIARIO AI SENSI DELL'ARTICOLO 3, C. 10, DLGS 254/2016 E
DELL'ARTICOLO 5 REGOLAMENTO CONSOB ADOTTATO CON
DELIBERA N° 20267 DEL GENNAIO 2018**

FNM SPA

ESERCIZIO CHIUSO 31 DICEMBRE 2023

**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 2023 predisposta ai sensi dell'art. 4 del Decreto, e approvata dal Consiglio di Amministrazione in data 12 marzo 2024 (di seguito "DNF").

L'esame da noi svolto non si estende alle informazioni contenute nei paragrafi "Tassonomia" e "Addendum al paragrafo della tassonomia", della DNF del Gruppo, 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 - Global Reporting Initiative 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.

PricewaterhouseCoopers SpA

Sede legale: Milano 20145 Piazza Tre Torri 2 Tel. 02 77851 Fax 02 7785240 Capitale Sociale Euro 6.890.000,00 i.v. C.F. e P.IVA e Reg. Imprese Milano Monza Brianza Lodi 12979880155 Iscritta al n° 119644 del Registro dei Revisori Legali - Altri Uffici: Ancona 60131 Via Sandro Totti 1 Tel. 071 2132311 - Bari 70122 Via Abate Gimma 72 Tel. 080 5640211 - Bergamo 24121 Largo Belotti 5 Tel. 035 229691 - Bologna 40124 Via Luigi Carlo Farini 12 Tel. 051 6186211 - Brescia 25121 Viale Duca d'Aosta 28 Tel. 030 3697501 - Catania 95129 Corso Italia 302 Tel. 095 7532311 - Firenze 50121 Viale Gramsci 15 Tel. 055 2482811 - Genova 16121 Piazza Piccapietra 9 Tel. 010 29041 - Napoli 80121 Via dei Mille 16 Tel. 081 36181 - Padova 35138 Via Vicenza 4 Tel. 049 873481 - Palermo 90141 Via Marchese Ugo 60 Tel. 091 349737 - Parma 43121 Viale Tanara 20/A Tel. 0521 275911 - Pescara 65127 Piazza Ettore Troilo 8 Tel. 085 4545711 - Roma 00154 Largo Fochetti 29 Tel. 06 570251 - Torino 10122 Corso Palestro 10 Tel. 011 556771 - Trento 38122 Viale della Costituzione 33 Tel. 0461 237004 - Treviso 31100 Viale Felissent 90 Tel. 0422 696911 - Trieste 34125 Via Cesare Battisti 18 Tel. 040 3480781 - Udine 33100 Via Poscolle 43 Tel. 0432 25789 - Varese 21100 Via Albuzzi 43 Tel. 0332 285039 - Verona 37135 Via Francia 21/C Tel. 045 8263001 - Vicenza 36100 Piazza Pontelandolfo 9 Tel. 0444 393311

Indipendenza della società di revisione e controllo della qualità

Siamo indipendenti in conformità ai principi in materia di etica e di indipendenza dell'International Code of Ethics for Professional Accountants (including International Independence Standards) (IESBA Code) emesso dall'International Ethics Standards Board for Accountants, basato su principi fondamentali di integrità, obiettività, competenza e diligenza professionale, riservatezza e comportamento professionale. Nell'esercizio di riferimento del presente incarico la nostra società di revisione ha applicato l'International Standard on Quality Control 1 (ISQC Italia 1) e, di conseguenza, ha mantenuto 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 Decreto e tenendo presente lo standard di rendicontazione utilizzato;
2. analisi e valutazione dei criteri di identificazione del perimetro di consolidamento, al fine di riscontrarne la conformità a quanto previsto dal Decreto;
3. comparazione tra i dati e le informazioni di carattere economico-finanziario inclusi nella DNF ed i dati e le informazioni inclusi nel Bilancio Consolidato del Gruppo FNM;
4. comprensione dei seguenti aspetti:
 - modello aziendale di gestione e organizzazione dell'attività del Gruppo, con riferimento alla gestione dei temi indicati nell'art. 3 del Decreto;

- politiche praticate dall'impresa connesse ai temi indicati nell'art. 3 del Decreto, risultati conseguiti e relativi indicatori fondamentali di prestazione;
- principali rischi, generati o subiti connessi ai temi indicati nell'art. 3 del Decreto.

Relativamente a tali aspetti sono stati effettuati inoltre i riscontri con le informazioni contenute nella DNF e effettuate le verifiche descritte nel successivo punto 5, lett. a);

5. comprensione dei processi che sottendono alla generazione, rilevazione e gestione delle informazioni qualitative e quantitative significative incluse nella DNF.

In particolare, abbiamo svolto interviste e discussioni con il personale della Direzione di FNM SpA e con il personale di FERROVIENORD SpA e abbiamo svolto limitate verifiche documentali, al fine di raccogliere informazioni circa i processi e le procedure che supportano la raccolta, l'aggregazione, l'elaborazione e la trasmissione dei dati e delle informazioni di carattere non finanziario alla funzione responsabile della predisposizione della DNF.

Inoltre, per le informazioni significative, tenuto conto delle attività e delle caratteristiche del Gruppo:

- a livello di capogruppo:
 - a) con riferimento alle informazioni qualitative contenute nella DNF, e in particolare al modello aziendale, alle politiche praticate e ai 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, FERROVIENORD SpA, che abbiamo selezionato sulla base della sua attività, del suo contributo agli indicatori di prestazione a livello consolidato e della sua ubicazione, abbiamo effettuato interviste nel corso delle quali ci siamo confrontati con i responsabili e abbiamo acquisito riscontri documentali circa la corretta applicazione delle procedure e dei metodi di calcolo utilizzati per gli indicatori.

Conclusioni

Sulla base del lavoro svolto, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che la DNF del Gruppo FNM relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023 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 nei paragrafi "Tassonomia" e "Addendum al paragrafo della tassonomia" della stessa richieste dall'art. 8 del Regolamento europeo 2020/852.



Altri aspetti

In merito ai risultati del True Value, descritti in DNF nel capitolo “7. Il valore generato da Gruppo FNM” e negli allegati al paragrafo “Appendice True Value”, si specifica che, come indicato nella nota metodologica alla DNF, sia il modello, sia la quantificazione degli impatti economici, sociali e ambientali calcolati tramite la sua applicazione, non sono stati oggetto di esame limitato da parte nostra.

Milano, 28 marzo 2024

PricewaterhouseCoopers SpA

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Riccardo Proietti".

Riccardo Proietti
(Revisore Legale)

Appendice

Appendice True Value

Di seguito si riporta una descrizione degli impatti quantificati nel modello True Value.

Impatti economici		
Impatto		Descrizione
 Valore aggiunto diretto	Diretto	Rappresenta il valore aggiunto generato dall'attività operativa svolta dal Gruppo FNM .
 Valore aggiunto indiretto	Indiretto	Rappresenta il valore aggiunto generato dall'attività operativa svolta dal Gruppo FNM .
 Valore aggiunto indotto	Indiretto	Rappresenta il valore aggiunto generato dalla spesa per consumi abilitata dal reddito guadagnato dai lavoratori occupati direttamente e indirettamente dal Gruppo FNM.
Impatti ambientali		
Impatto		Descrizione
 Emissioni di CO₂	Diretto	Quantifica l'impatto negativo che le emissioni generate dai consumi energetici diretti del Gruppo FNM generano sul clima e, conseguentemente, sulla salute, sull'ambiente e sulle attività produttive. Sono inclusi i consumi energetici delle facilities, dalla trazione della flotta auto aziendale, dalla trazione degli autobus, del car sharing, dei treni e dei bus sostitutivi. Inoltre, l'impatto quantifica i benefici delle emissioni evitate attraverso l'utilizzo degli autobus e del treno da parte dei passeggeri (in alternativa all'automobile personale), le emissioni evitate grazie all'utilizzo del car sharing elettrico e di veicoli elettrici/ ibridi nella flotta aziendale (in alternativa a mezzi più inquinanti) e le emissioni evitate grazie all'attività di revamping di treni e locomotive. Infine, quantifica l'impatto positivo dell'assorbimento di CO₂ grazie alla piantumazione di alberi
	Indiretto	Quantifica l'impatto negativo che le emissioni generate dai consumi energetici indiretti generano sul clima e, conseguentemente, sulla salute, sull'ambiente e sulle attività produttive. Sono inclusi i consumi energetici di: catena di fornitura; attività commerciali site nelle stazioni ferroviarie del Gruppo FNM; attività commerciali site nelle stazioni di servizio lungo le tratte stradali gestite; stazioni di RFI* servite da Trenord; veicoli degli utenti che transitano nell'infrastruttura stradale gestita. Inoltre, l'impatto quantifica i benefici delle emissioni evitate grazie al transito dei veicoli presso le tratte stradali gestite in alternativa a tratti stradali a scorrimento più lento
 Emissioni di contaminanti atmosferici	Diretto	Quantifica l'impatto negativo a livello locale, con conseguenze sulla salute e sulla qualità dell'aria, creato dalle emissioni di contaminanti atmosferici (NO _x , SO ₂ , PM _{2,5} , PM ₁₀ , NH ₃ , NMVOC) generate dai consumi energetici di: facilities, flotta auto aziendale, trazione degli autobus, del car sharing, dei treni e dei bus sostitutivi. Inoltre, quantifica le emissioni evitate e i conseguenti benefici positivi generati grazie all'utilizzo degli autobus, del treno e del car sharing da parte dei passeggeri e grazie all'utilizzo di veicoli elettrici/ibridi nella flotta auto aziendale.
	Indiretto	Quantifica l'impatto negativo a livello locale, con conseguenze sulla salute e sulla qualità dell'aria, generato dalle emissioni di contaminanti atmosferici (NO _x , SO ₂ , PM _{2,5} , PM ₁₀ , NH ₃ , NMVOC) generate dai consumi energetici di: catena di fornitura; attività commerciali site nelle stazioni ferroviarie del Gruppo FNM; attività commerciali site nelle stazioni di servizio lungo le tratte stradali gestite; stazioni di RFI servite da Trenord; veicoli degli utenti che transitano nell'infrastruttura stradale gestita. Inoltre, l'impatto quantifica i benefici delle emissioni evitate grazie al transito dei veicoli presso le tratte stradali gestite in alternativa a tratti stradali a scorrimento più lento.

*Per le stazioni di RFI Sono state prese in considerazione le stazioni ferroviarie più significative in termini di flusso di passeggeri

 Rifiuti prodotti	Diretto	Quantifica l'impatto negativo che i rifiuti prodotti dalle attività del Gruppo FNM generano durante la fase di incenerimento e degradazione in discarica , nuocendo all'ambiente e alla salute.
	Indiretto	Quantifica l'impatto negativo generato dai rifiuti che sono destinati a incenerimento e discarica e che sono prodotti da: attività commerciali site nelle stazioni FNM; attività commerciali collocate nelle stazioni di servizio lungo le tratte stradali gestite; stazioni ferroviarie RFI servite dal servizio Trenord.
 Consumi idrici	Diretto	Quantifica l'impatto negativo dovuto al depauperamento della risorsa idrica a causa delle attività aziendali, seppure non in maniera considerevole, nel territorio dove l'azienda opera.
	Indiretto	Quantifica l'impatto negativo dovuto ai consumi di acqua attribuibili alle attività commerciali site nelle stazioni di FNM, a quelle collocate lungo le tratte stradali gestite, alle stazioni ferroviarie RFI servite dal servizio Trenord e alle attività commerciali site al loro interno.
 Inquinamento acustico	Diretto	Quantifica l'impatto negativo provocato dall' inquinamento acustico generato dal transito dei treni e degli autobus per le persone che vivono in prossimità delle linee ferroviarie e delle strade, con ripercussioni sulla salute e sul benessere. Inoltre, quantifica l' inquinamento acustico evitato grazie all'utilizzo di treni e autobus lungo la tratta direttamente gestita in alternativa all'automobile da parte dei passeggeri di FNM.
	Indiretto	Quantifica l'impatto negativo provocato dall'inquinamento acustico generato dal transito dei veicoli degli utenti per le persone che vivono in prossimità delle tratte stradali gestite dal Gruppo FNM, con ripercussioni sulla salute e sul benessere. Inoltre, quantifica l'inquinamento acustico evitato grazie all'utilizzo dei veicoli degli utenti lungo le tratte stradali gestite, in alternativa ai percorsi stradali siti all'interno dei centri urbani.
 Utilizzo del suolo	Diretto	Quantifica l'impatto negativo generato sull'ecosistema dall'utilizzo di suolo delle facilities (incluse le stazioni ferroviarie) e dalle reti stradale e ferroviaria di FNM. Inoltre, quantifica i benefici generati dall'utilizzo di treni e autobus lungo la tratta direttamente gestita dal Gruppo FNM in alternativa all'automobile che riducono la superficie di suolo destinata alla costruzione di strade. Sono, inoltre, considerati i benefici delle attività di inerbimento svolte dal Gruppo
	Indiretto	Quantifica l'impatto negativo generato sull'ecosistema dall'utilizzo di suolo per la rete stradale, per la rete ferroviaria di RFI coperta dal servizio ferroviario e per le stazioni di RFI servite da Trenord.

Impatti sociali

Impatto	Descrizione	
 Disponibilità del servizio	Diretto	Quantifica il valore generato dai servizi di trasporto del Gruppo FNM - attraverso treni, autobus e car sharing - che offrono ai passeggeri la possibilità di spostarsi e poter soddisfare le proprie esigenze. Inoltre, quantifica il valore della mobilità offerta dai servizi di trasporto stessi attraverso la misura "Disponibilità a Pagare per chilometro", ad esprime il valore effettivo che una persona attribuisce alla possibilità di spostarsi.
 Tempo di viaggio	Diretto	Quantifica l'impatto negativo dovuto al tempo di viaggio perso a causa di ritardi e soppressioni di treni e autobus e a causa di treni affollati che impediscono ai passeggeri di svolgere le attività da loro desiderate. Inoltre, quantifica i benefici generati dal tempo di viaggio «utile» in treni non affollati che può essere utilizzato dai passeggeri per svolgere attività proficue, come ad esempio lavorare.

 Congestione stradale	Diretto	Quantifica l'impatto negativo per la collettività in termini di tempo perso nel traffico causato dalla congestione stradale generata dal transito di autobus, di auto del car-sharing e di veicoli lungo le tratte stradali gestite. Inoltre, quantifica i benefici per la collettività dovuti alla congestione stradale evitata che si abilita grazie all'utilizzo del TPL in alternativa all'automobile e all'utilizzo delle tratte stradali gestite dal Gruppo FNM in alternativa alle tratte nelle quali il flusso del traffico è più lento.
 Infortunati dei passeggeri	Diretto	Quantifica l'impatto negativo dovuto agli infortuni dei passeggeri durante il viaggio a bordo dei veicoli della flotta del Gruppo (sia a seguito di incidenti ferroviari e/o stradali occorsi, sia a seguito di cadute accidentali a bordo dei mezzi) e lungo le tratte stradali gestite dal Gruppo FNM e agli infortuni in stazione in termini di costi umani, medici e amministrativi, nonché di perdita di produttività per le persone impattate. Inoltre, quantifica il beneficio per la collettività dovuto agli incidenti stradali evitati grazie all'utilizzo dei mezzi del Gruppo FNM in alternativa all'automobile privata e grazie all'utilizzo dei veicoli lungo le tratte stradali gestite.
 Salute e sicurezza dei dipendenti	Diretto	Quantifica l'impatto negativo generato dagli infortuni e dalle malattie professionali dei dipendenti sul luogo di lavoro che provoca l'insorgere di costi per i dipendenti, l'azienda e la collettività.
	Indiretto	Quantifica l'impatto negativo generato dagli infortuni in itinere dei dipendenti del Gruppo FNM, dei contrattisti , dagli infortuni occorsi ai dipendenti delle attività commerciali site nelle stazioni di FNM e nelle stazioni di servizio collocate nei tratti stradali gestiti e ai dipendenti delle attività commerciali site nelle stazioni di RFI servite da Trenord.
 Formazione erogata	Diretto	Quantifica i benefici generati dalla formazione erogata ai dipendenti del Gruppo FNM che contribuisce a migliorare le loro competenze e produttività , permettendo di ricoprire ruoli di pari o superiore livello, qualora decidessero di cambiare datore di lavoro (cd. employability).
 Vantaggi ed agevolazioni per i passeggeri	Diretto	Quantifica i benefici generati dalle offerte , dagli sconti , dai vantaggi e dalle convenzioni proposte dal Gruppo FNM ai propri clienti.
 Costi evitati per l'operatività dell'automobile	Indiretto	Quantifica i benefici in termini di costi evitati per l' operatività delle automobili (es. carburante, manutenzione, pedaggi autostradali, ecc.) per quei passeggeri che pur avendo la possibilità di spostarsi in automobile privata, decidono di utilizzare i servizi ferroviari, di trasporto mediante autobus e di car sharing.
 Salario aggiuntivo percepibile nelle grandi città	Indiretto	Quantifica i benefici generati per i pendolari che quotidianamente utilizzano i servizi di trasporto del Gruppo FNM per raggiungere i grandi centri urbani nei quali è possibile ottenere una retribuzione che è più competitiva rispetto a quella ottenibile nella località di residenza.
 Spesa dei passeggeri nelle località turistiche	Indiretto	Quantifica la spesa dei passeggeri del TPL generata nelle località turistiche raggiunte in treno o in autobus.
 Valore aggiunto generato dalle attività commerciali nelle stazioni	Indiretto	Quantifica il valore aggiunto generato nelle attività commerciali presenti nelle stazioni ferroviarie di FNM , il valore aggiunto generato grazie alle spese che i passeggeri del Gruppo FNM effettuano nelle attività commerciali presenti nelle stazioni RFI servite da Trenord e quello generato grazie alle spese sostenute dai passeggeri nelle stazioni di servizio collocate lungo le tratte stradali gestite.



Valore economico generato da Malpensa

Indiretto

Quantifica il **valore aggiunto generato sul territorio italiano** dalle spese per motivi di lavoro o turismo che i **passengeri del Malpensa Express** effettuano nelle località raggiunte in aereo all'interno dei confini nazionali



Vantaggi e sponsorizzazioni a favore delle comunità locali

Diretto

Quantifica il **surplus economico generato**, attraverso locali dati in comodato d'uso, a favore di soggetti che svolgono **attività ad elevato valore sociale**. Inoltre, quantifica le **sponsorizzazioni erogate** a favore della comunità locale.

Schede delle società fuori perimetro – Società partecipate da FNM

A seguire si riportano le schede delle partecipate di FNM Spa ad eccezione di Nord Energia Spa in liquidazione, Omnibus Partecipazioni Srl, in virtù del suo ruolo di Holding, e Mbility, acquistata a fine 2023.

BusForFun

Settore di attività	Mobilità sostenibile, servizi di prenotazione e attività connesse
Sede legale	Via Jacopo Salamonio 3 - Venezia cap. 30175
Dipendenti	n. 32
Core business	Piattaforma digitale di mobilità customizzata che integra molteplici servizi di trasporto



Profilo dell'organizzazione

BusForFun Business è azienda leader in Europa nelle soluzioni integrate di mobilità. La tecnologia sviluppata è focalizzata sulla costruzione di percorsi ottimizzati per soddisfare le esigenze delle comunità in modo sostenibile e sicuro. Attraverso la sua tecnologia avanzata e la collaborazione stretta con gli organizzatori degli eventi, la pianificazione dei trasporti approfondita e l'applicazione delle soluzioni integrate di FlexyMob, l'azienda offre servizi personalizzati che migliorano l'esperienza dei partecipanti. Inoltre, supporta le aziende nella gestione dei trasporti dei dipendenti, anche attraverso la definizione di un Piano Spostamento Casa-Lavoro (PSCL).

BusForFun è impegnato a ridurre le emissioni di CO₂ e mira a raggiungere l'obiettivo Zero Netto entro il 2030, con una transizione verso una flotta "completamente elettrica" e a idrogeno attraverso una rete nazionale di Partner Operativi.

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
- **ISO 9001:2015:** Progettazione ed erogazione di servizi di trasporto con autobus su linee nazionali ed internazionali. Erogazione di servizi di noleggio con conducente



Il business aziendale

La principale revenue della Società proviene dalla vendita, o noleggio, della piattaforma FlexyMob e di tutti i servizi ad essa correlati, nonché dalla vendita delle soluzioni di mobilità integrata, alle aziende, fiere, organizzatori di eventi e grandi manifestazioni sportive, che vogliono avvalersi del servizio di prenotazione e acquisto per raggiungere la destinazione. Altra revenue principale proviene dalla vendita o noleggio del portale dedicato al Commuting e dei relativi servizi, oltre alla prenotazione e vendita di posti per servizi navetta casa-lavoro. Altri ricavi derivano dalla percentuale ottenuta dai fornitori dei servizi che aderiscono alla piattaforma, mettendo a disposizione i propri mezzi.

FlexyMob ha servito una vasta gamma di clienti in eventi prestigiosi come Cortina Ski World Cup, Milano Marathon, Rome Marathon e i mondiali di scherma, dimostrando affidabilità e versatilità nella gestione della mobilità per eventi di alto profilo.

Progetti

Nel 2023, l'azienda ha investito in ricerca e sviluppo per espandere la propria competenza in materia di smart mobility management, utilizzando una tecnologia per analizzare e organizzare il trasporto, garantendo la gestione sicura dei posti su ogni mezzo. Il successo di BusForFun Business è principalmente dovuto agli investimenti nella digitalizzazione per raggiungere l'obiettivo aziendale di proporre e sviluppare un concetto dinamico di mobilità, continuando a investire per integrare tutti i servizi in un portale digitale unico, con algoritmi di apprendimento automatico per migliorare l'efficienza del servizio di trasporto.

L'azienda sfrutta l'analisi dei dati per prevedere il volume di partecipanti agli eventi e ottimizzare la pianificazione degli autobus. Utilizza software per gestire la logistica complessa, inclusa la coordinazione dei servizi di trasporto e la pianificazione del personale. Gli algoritmi di apprendimento automatico migliorano le previsioni e le ottimizzazioni con l'aumento dei dati.

Nel 2023, con l'ingresso nei nuovi mercati in Penisola Iberica e Svizzera, sono state necessarie ulteriori implementazioni. Il mercato spagnolo è stimato a 1,2 miliardi con un tasso annuo di crescita del 3% nei prossimi cinque anni. BusForFun ha esteso i propri servizi in Svizzera, consolidando i contratti con i pendolari transfrontalieri. Il mercato dei biglietti in Svizzera è valutato a Euro 1,88 miliardi con un CAGR del 3% nei prossimi cinque anni.

In entrambi i Paesi, la crescita prevista è alimentata da vari elementi, come l'interesse per eventi culturali e sportivi, l'adozione di nuove tecnologie e lo sviluppo dei rivenditori online, in quanto il segmento degli eventi dal vivo genera entrate sostanziali e opportunità di impiego. I mercati dei biglietti sono controllati da poche aziende che offrono una vasta selezione di eventi.



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 31.12.2023			Dati relativi al personale al 31.12.2022		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Dirigenti	2	0	2	2	0	2
Quadri	1	0	1	1	0	1
Impiegati	12	17	29	12	16	28
Totale	15	17	32	15	16	31



Responsabilità verso l'ambiente e il territorio

BusForFun è molto sostenibile. La piattaforma sviluppata rappresenta un nuovo modo di viaggiare e spostarsi al fine di dare un notevole contributo all'ambiente, evitando il più possibile le emissioni

di CO₂ , modificando le abitudini delle persone. Utilizzando FlexyMob, la società dimostra un impegno concreto verso l'ambiente, riducendo le emissioni di CO₂ e migliorando la qualità della vita. È inoltre stato sviluppato un algoritmo dedicato che calcola l'impronta ecologica del servizio, focalizzandosi sulle tonnellate di CO₂ risparmiate, per valutare gli impatti ambientali e monitorare l'efficienza energetica. Questo strumento è cruciale per le aziende che desiderano promuovere la sostenibilità ed è fondamentale per modellare le strategie, valorizzare le proprie attività e promuovere le politiche di responsabilità sociale ed ambientale.

Infine, BusForFun ottimizzando gli spostamenti dei dipendenti, grazie all'uso della piattaforma, permette di ottenere un sensibile saving energetico ed economico attivando esclusivamente le corse che hanno ricevuto prenotazioni, adattando la capienza del mezzo al numero di passeggeri effettivamente trasportati.

DB Cargo Italia

Settore di attività	Trasporto merci su ferro. Segmenti merceologici: Industria siderurgica, cartaria, chimica, catena petrolifera e automobilistica, merci varie
Sede legale	Milano Capillarità della rete: 7 hub di smistamento; 14 railport; più di 70 raccordi e punti di carico/scarico
Dipendenti	n. 472 (-2%) rispetto al 2022
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>I servizi offerti da DB Cargo Italia</i>		
Trasporto a treni completi	Trasporto a carro singolo o "traffico diffuso"	Servizi accessori
Il servizio mette a disposizione dei clienti un intero convoglio, garantendo grandi capacità e tempi efficienti di trasporto del materiale.	Il servizio è indicato ai clienti che hanno necessità di trasportare un ridotto quantitativo di materiale.	I servizi a integrazione del trasporto ferroviario che possono includere servizi di manovra, di consulenza in ambito di logistica ferroviaria e di sicurezza del carico trasportato.

Il 2023 ha visto una contrazione dei volumi, dovuta a diversi fattori, quali: incerta situazione politico/economica internazionale, aumento dei costi delle materie prime, lavori infrastrutturali in Italia e all'estero, scioperi e aumento di competitività delle altre modalità di trasporto e in particolare di quello stradale

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, la Capogruppo, 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 DBC AG, partecipa al sondaggio sul clima aziendale con cadenza biennale, rivolto a tutti i dipendenti.

	Dati relativi al personale al 31.12.2023			Dati relativi al personale al 31.12.2022		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Dirigenti	3	3	6	3	2	5
Quadri	17	3	20	17	2	19
Impiegati	50	18	68	48	19	67
Operai	373	5	378	386	4	390
Totale	443	29	472	454	27	481

Codice di Condotta

DB Cargo Italia ha adottato il Codice di Condotta della Capogruppo DBC 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;

- 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 DBC 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 di locomotive elettriche e diesel.

<i>Dati relativi ai consumi energetici⁴⁸</i>					
Tipologia	Unità di misura	2023	2022	2021	2020
Trazione locomotive elettriche	GWh	47,3	45,1	36,6	28,9
Utenze elettriche uffici ⁴⁹	GWh	0,1	0,1	0,0	0,0
Utenze gas uffici ²	Smc	23.000,0	23.000,0	0,0	0,0
Trazione locomotive diesel	litri	461,0	524,0	604,0	600,0
Auto aziendali	litri	15,0	15,0	15,0	20,0

Come previsto da D.Lgs. n. 102/2014, nel 2023 è stata effettuata la Diagnosi Energetica sui consumi energetici relativi all'anno 2022, 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.

⁴⁸ I dati sono frutto di elaborazioni che hanno richiesto l'utilizzo anche di stime.

⁴⁹ I valori degli anni precedenti al 2022 si riferivano ai depositi operativi, ad esclusione della sede centrale.

NordCom

Settore di attività ICT - System Integrator e Solution Provider

Sede legale Milano

Dipendenti n. 107

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 consolidata da oltre 20 anni, offre soluzioni personalizzate per le Aziende di Trasporto e gli Enti della Pubblica Amministrazione, facilitandone la transizione digitale.

I principali ambiti di azione riguardano il Trasporto Pubblico, 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
- **UNI/PdR 125:2022** in materia di Parità di Genere.



Il business aziendale

Infrastruttura ICT e sviluppo soluzioni software

NordCom, specializzata in soluzioni digitali per il trasporto pubblico e la mobilità, ha concentrato le attività tecniche nel 2023 sul progetto Go2Cloud, mirante a spostare l'infrastruttura gestionale delle applicazioni FNM nel Cloud, con l'introduzione dell'ambiente Azure affiancato alla GCP per la gestione hardware esterna alle sale dati on premises. Un punto di rilievo è stato il trasferimento e l'aggiornamento alla versione Hana del SAP HR del Gruppo FNM in ambiente Google Cloud. Parallelamente, l'aggiornamento dell'infrastruttura Wifi presso la sede di Cadorna ha migliorato l'esperienza degli utenti e rafforzato la sicurezza.

Inoltre, NordCom ha contribuito al piano di ottimizzazione della rete di ASST di Monza, mentre nella gestione dei processi di sviluppo software si è focalizzata sulla prevendita alle società del Gruppo e a Trenord, con interazioni costanti tra Technical Leader, Product Owner e l'area Commerciale per le offerte ai clienti. Fra le molte iniziative, spicca il rifacimento del prodotto RAMOS per la gestione operativa della circolazione del materiale rotabile, con la progettazione del nuovo prodotto nel secondo semestre del 2023 e la consolidazione della documentazione tecnica entro gennaio dell'anno corrente.

Altre iniziative interessanti sviluppate nel 2023 per Trenord sono le seguenti:

- Nuova contolleria dematerializzata per Ramos,
- Migrazione di Lupin (Rendicontazione Trenord) in cloud,
- Integrazione dei nuovi titoli COP per Trenord (Chip on Paper),
- Cruschetto di monitoraggio rendicontazione Trenord,
- Integrazione RBT per gestione codice fiscale ed esito postale Ingiunzioni,
- Integrazione dei monitoraggi applicativi con Grafana e Google Chat (interno).

Per quanto riguarda invece il Gruppo FNM i seguenti progetti condotti nel 2023:

- Evolutive Gestione Accesso Cantieri (Fase 1),
- ART - Calcolo KPI per TN,
- Portale NordING,
- Portale FNMA,
- Gestionale Monitoraggio Decoro stazioni FN.

Per quanto riguarda l'area "Sistemi Gestionali", come di consueto, le attività progettuali si sono concentrate essenzialmente nella fase di consolidamento ed evoluzione del sistema gestionale SAP S/4 HANA. Nel corso del 2023 l'ambiente SAP è stato interessato da attività di sviluppo e aggiornamento nei seguenti ambiti:

- Sviluppo report KPI Asset Management per Ferrovienord,
- Upgrade SAP BO Trenord,
- Upgrade SAP HCM FNM,
- Upgrade OpenText FNM,
- Asset lineare e georeferenziazione Ferrovienord,
- Pianificazione della manutenzione Ferrovienord,
- Gestione ricavi RAR FNM,
- Migrazione modulo EH&S FNM.

Con riferimento al Mercato Esterno, l'anno 2023 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, realizzando soluzioni in ambito: bigliettazione, infomobilità, MaaS (Mobility as a Service), IoT e digitalizzazione processo sanzionatorio.

Obiettivo comune delle soluzioni proposte è la digitalizzazione dei processi, miglioramento dell'erogazione del servizio di mobilità, nell'ottica di rendere concreto il concetto di smart mobility e di mobilità sostenibile. Prosegue l'attività di ricerca e sviluppo finalizzata all'individuazione e realizzazione di possibili soluzioni innovative rivolte alle Aziende di Trasporto con l'obiettivo di semplificare i processi e migliorare la passenger experience.

Tra i casi di successo dell'anno, si segnalano le seguenti realizzazioni:

- Licenza sistema MaaS per Comune di Napoli
- Sistema monitoraggio passaggi a livello per Ferrovia Circumetnea
- Sistema infomobilità per Comune di Caltanissetta e Comune di Ragusa
- Sistema EasyFine per gestione flusso sanzioni per ANM Napoli, COTRAL Roma e Linee Lecco



Responsabilità verso le persone

Nel corso del 2023, sono state svolte le seguenti principali iniziative:

- *Academy Java 2023*: è stata offerta la possibilità, ad un gruppo di neo laureati/diplomati di formarsi tramite un percorso in aula e di affiancamento lavorativo ai fini di un successivo finale inserimento in azienda;
- *Tech & Personal Competence Assessment*: tutti i dipendenti sono stati coinvolti in un processo di *assessment* volto a riconoscere le competenze tecniche e personali di ognuno al fine della propria miglior valorizzazione;
- *“Bimbi in ufficio”*: nell’ambito del miglioramento del rapporto vita-lavoro, i figli dei dipendenti hanno potuto affiancare i loro genitori in una giornata in azienda.

L’azienda ha inoltre continuato il suo investimento nell’ambito della formazione. Nel corso del 2023 sono state infatti erogate oltre 453 ore di formazione, con un investimento superiore ai 55 mila Euro.

La Società ha inoltre ottenuto la Certificazione UNI/PdR 125:2022 in materia di Parità di Genere.

Nuovi accordi sindacali

Nel 2023 è stato stipulato un nuovo accordo sullo smart working con le organizzazioni sindacali, con validità a tempo indeterminato. Esso prevede che la prestazione lavorativa in modalità agile potrà essere svolta fino a 12 giorni di lavoro agile al mese e 3 giorni alla settimana, con la possibilità di programmare fino a 12 (o 15 per i dipendenti con figli minorenni) giornate aggiuntive. Inoltre, sono previste ulteriori settimane di lavoro agile per specifici casi come gravidanza, paternità, rientro dopo malattia e DSA.

Nel corso del 2023 sono stati assunti 21 lavoratori portando al seguente quadro aziendale.

	Dati relativi al personale al 31.12.2023			Dati relativi al personale al 31.12.2022		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Dirigenti	2	1	3	2	1	3
Quadri	14	2	16	14	2	16
Impiegati	66	22	88	56	17	73
Totale	82	25	107	72	20	92



Responsabilità verso l'ambiente e il territorio

NordCom nell’anno 2023 ha rafforzato il percorso verso la sostenibilità, riassumibile in queste principali azioni:

- Realizzando la prima edizione del Bilancio di Sostenibilità;
- Adottando un alveare aziendale in Abruzzo, fornendo all'apicoltore un sistema "Hive-tech" di 3Bee per il monitoraggio dello stesso, con relativi benefici ambientali e sociali, grazie alla riduzione del 30% della moria delle api, riuscendo a proteggerne così 300mila api;
- Collaborando con la Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile;
- Realizzando il corso “Sostenibilità, responsabilità ambientale e strumenti operativi” svolto da FNM per tutta la popolazione aziendale;
- Implementando le politiche di sostenibilità verso il Welfare;
- Proseguendo le attività correlate alla sottoscrizione del Protocollo lombardo per lo Sviluppo Sostenibile di Regione Lombardia;

- Partecipando alle attività del Comitato Sostenibilità e al Comitato Innovazione di UITP;
- Partecipando alla Conferenza Internazionale sul Clima - COP28

Sportit

Settore di attività	Travel Sport Tech
Sede legale	Piazza Santa Francesca Romana, 3 – 20129 Milano
Dipendenti	n. 30
Core business	Online travel agency nel settore del Travel Sport Tech



Profilo dell'organizzazione

Sportit, fondata nel 2016, è una società con un team di 30 persone e un Advisory Board composto da top manager e ex-atleti professionisti.

La società Snowit opera attraverso la prima piattaforma digitale che aggrega tutti i servizi legati agli sport invernali e alla montagna. Snowit, infatti, offre servizi per le vacanze invernali in oltre 130 località, inclusi alloggio, skipass, lezioni e noleggio attrezzatura. Grazie alla Snowitcard, gli utenti possono sciare in oltre 50 località.

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 case 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.

La gamma di piattaforme digitali dedicate ai praticanti di sport si allarga nel 2023 con la nascita di Tribala, soluzione per acquistare viaggi di gruppo organizzati dedicati ad appassionati di diversi sport come kite surf, scuba diving, cicloturismo, sci e snowboard, offroad 4x4 e tanti altri, con la presenza sempre di un esperto di sport, il "Guru", Tribala.



Il business aziendale

Sportit è un'Online Travel Agency che opera nel segmento B2C tramite le piattaforme Snowit, Bikeit e Tribala, utilizzando un modello di business tipico del marketplace dove i diversi partner riconoscono a Sportit una commissione sul venduto.

Nel periodo Luglio 2022 - Giugno 2023, Sportit ha registrato vendite record di oltre 16 milioni di Euro, previste in crescita fino a oltre 23 milioni di Euro in futuro.

I piani futuri di sviluppo della società includono miglioramenti delle piattaforme tecniche per clienti e partner B2B, lo sviluppo del cicloturismo, l'espansione internazionale con l'acquisizione di nuovi clienti e offerte estere. Inoltre, mirano a sviluppare un progetto di mobilità e turismo sostenibile tramite una piattaforma digitale per aggregare varie modalità di trasporto alternativo all'auto privata, connettendo città e valli dell'arco alpino.



Responsabilità verso le persone

	Dati relativi al personale al 31.12.2023			Dati relativi al personale al 31.12.2022		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Dirigenti	0	0	0	0	0	0
Quadri	0	0	0	0	0	0
Impiegati	18	12	30*	18	9	27*
Operai	0	0	0	0	0	0
Totale	18	12	30*	18	9	27*

**(include lavoratori a tempo indeterminato e tempo determinato + 2 amministratori/ founder)*

Gestione risorse

Sportit promuove una cultura di condivisione e discussione aperta tra le risorse, valorizzando le loro diversità e incoraggiando il feedback reciproco. La struttura organizzativa basata su team funzionali e comitati interfunzionali favorisce la collaborazione. Gli incontri mensili permettono di definire obiettivi e iniziative strategiche, mentre quelli plenari consentono di condividere i risultati ottenuti. Tutti i dipendenti possono beneficiare del lavoro da remoto (“smart working”) fino a due/tre giorni a settimana. Ogni anno vengono organizzati company retreat in montagna o al mare, focalizzati su sport, attività fisica e team building all’aria aperta per migliorare la coesione del team.

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

Sportit si impegna da sempre per la sostenibilità ambientale, specialmente in montagna. Attraverso la piattaforma Snowit, ha creato un sistema che consente agli appassionati di sci e snowboard di utilizzare una tessera skipass unica in tutte le località sciistiche del network Snowit. Questa tessera è riutilizzabile e priva di scadenza, eliminando così la necessità di stampare nuovi

supporti skipass in plastica ad ogni utilizzo. 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 2023 Snowit ha implementato 2 iniziative per migliorare l'accessibilità alle località montane:

- **Viaggi sci e Snowboard con Tribala by Snowit:** 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 sciistiche 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 5 località sciistiche (Madesimo, Chiesa Valmalenco, Aprica, Piani di Bobbio, Domobianca) 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.