



# BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ



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

FNM S.p.A.  
FINANZA E SVILUPPO  
CFO  
dott. ssa Elisabetta Tromellini



**CSR - Sostenibilità**  
Il Dirigente  
D<sup>ssa</sup> Elisabetta Tromellini



## Indice

Lettera del Presidente agli stakeholder.....	5
Introduzione del Vice Presidente .....	7
Nota metodologica.....	9
Guida alla lettura.....	11
1. Il Gruppo FNM: identità.....	13
1.1. Principali Highlights .....	13
1.2. Gruppo FNM e la sua storia.....	15
1.3. Mission, vision e valori .....	21
1.4. Gli stakeholder del Gruppo FNM.....	22
2. Gli impatti generati dalla pandemia nel mercato dei trasporti.....	25
2.1. Gli impatti del COVID-19 sulla mobilità in Italia .....	25
2.2 I risvolti economici del COVID-19.....	26
2.3 Il trend emergente in Regione Lombardia.....	28
2.4 Uno sguardo a livello mondiale .....	29
3. La strategia del Gruppo FNM: un approccio e un modello di business integrato.....	30
3.1. La sostenibilità come leva per lo sviluppo del Paese.....	30
3.2. Piano Strategico 2021-25 .....	31
3.3. La sostenibilità del Gruppo FNM .....	35
3.4. I capitali impiegati per il raggiungimento degli obiettivi strategici e degli SDGs.....	38
3.5. Gli indicatori chiave di performance degli input, delle attività di business, degli output e degli outcome.....	40
4. Analisi di materialità.....	42
4.1 Stakeholder engagement .....	42
4.2 Matrice di materialità.....	44
5. Il modello di governance del Gruppo .....	46
5.1. Organi societari.....	46
5.2. Politiche del Gruppo .....	49
5.3. Governance di Sostenibilità.....	50
6. Il sistema di gestione dei rischi.....	52
6.1. Modello di governance del rischio .....	52
6.2. Rischi e temi materiali .....	54
6.3. I rischi emergenti.....	60
6.4. Compliance, etica e integrità.....	63
7. Il valore condiviso dal Gruppo FNM .....	66
7.1. Il capitale finanziario.....	66

Il Regolamento Europeo sulla Tassonomia delle attività economiche ecosostenibili.....	66
Le fonti di finanziamento: Pubblica Amministrazione e azionisti .....	68
Il valore economico generato e distribuito .....	71
I principali investimenti .....	72
Approvvigionamento sostenibile.....	75
7.2. Il capitale produttivo e intellettuale.....	78
Infrastruttura ferroviaria .....	78
Ro.S.Co. & Services .....	84
Mobilità passeggeri su gomma.....	87
Autostrade .....	95
Trasporto ferroviario (Trenord).....	100
Ricerca e innovazione .....	103
7.3. Il capitale umano .....	106
Lo sviluppo del capitale umano all'interno del Gruppo .....	106
Diversità e inclusione.....	109
Formazione e sviluppo dei dipendenti .....	110
Welfare dei dipendenti.....	111
Salute e sicurezza.....	112
7.4. Il capitale naturale .....	115
Un modello di business a sostegno della lotta al cambiamento climatico .....	115
Governance ambientale .....	118
7.5. Il capitale sociale e relazionale .....	138
La soddisfazione dei clienti .....	138
Comunità e condivisione di valore: i progetti e le iniziative sul territorio .....	141
8. Il valore generato dal Gruppo FNM.....	144
8.1 Gli impatti generati dal Gruppo FNM .....	145
8.2 Gli impatti generati dal Gruppo FNM nel 2021 .....	147
8.3 Gli impatti economici del Gruppo FNM.....	149
8.4 Gli impatti ambientali del Gruppo FNM .....	150
8.5 Gli impatti sociali del Gruppo FNM .....	151
9. Evoluzione prevedibile della performance.....	153
Schede di approfondimento .....	154
Il capitale Finanziario .....	154
Il capitale Umano.....	155
Il capitale naturale.....	162
Metodologia di calcolo per le emissioni.....	163

Definizione dei temi materiali .....	165
Tabella di correlazione tra ambiti del Decreto, i temi materiali e indicatori GRI.....	168
Indice dei contenuti GRI .....	170
Relazione della Società di Revisione indipendente sulla Dichiarazione Consolidata di carattere Non Finanziario ai sensi dell'art. 3, c. 10, DLgs 254/2016 e dell'art. 5 Regolamento CONSOB n° 20267.....	178
Appendice.....	179
True Value.....	179

## Lettera del Presidente agli stakeholder

GRI 102-14

Il 2021 è stato caratterizzato da molte e importanti novità per il Gruppo FNM. Il documento che rappresenta la sintesi migliore del percorso che stiamo facendo e delle prospettive future è senza dubbio il Piano strategico 2021-2025, approvato dal Consiglio di Amministrazione e presentato alla comunità finanziaria e alla stampa nel mese di settembre.

Come ho avuto modo di ripetere in più occasioni, il Piano 2021-2025 segna un punto di svolta. Con l'acquisizione del controllo di Milano Serravalle – Milano Tangenziali S.p.A., il 2021 ha visto raddoppiare la dimensione economica del Gruppo e ha sancito la nascita del primo polo in grado di unire la gestione delle infrastrutture ferroviarie alla mobilità su gomma e alla gestione delle infrastrutture autostradali.

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 pari a circa 850 milioni di euro. Il Piano identifica inoltre indicatori chiave con precisi obiettivi al 2025 al cui raggiungimento contribuiranno tutti i segmenti di business del Gruppo (Infrastruttura ferroviaria, Ro.S.Co. & Service, Mobilità passeggeri su gomma e Autostrade). In particolare, anche per dimostrare l'impegno nel promuovere il processo di transizione energetica, entro il 2025 il Gruppo ha l'obiettivo di ridurre del 35% le emissioni di CO2 e di utilizzare il 100% di energia da fonti rinnovabili per la trazione ferroviaria, anche grazie all'introduzione dei treni a idrogeno nell'ambito del progetto H2iseO.

Lo sviluppo delle attività che porteranno alla decarbonizzazione della Valcamonica e alla nascita della prima Hydrogen Valley italiana hanno accompagnato tutto il 2021. Nel mese di febbraio, è stata firmata l'intesa con Enel Green Power - che ha seguito l'accordo siglato a dicembre 2020 con A2A e Snam – mentre nel mese di aprile sono stati sottoscritti altri accordi con Eni e Sapio. FNM, FERROVIENORD e Trenord hanno definito un progetto altamente innovativo che abbraccia le dimensioni sociale, economica, geografica, ambientale della mobilità, con tre obiettivi principali: lo sviluppo di un distretto economico e industriale basato sull'idrogeno, partendo dalle applicazioni sulla mobilità; lo sviluppo di un distretto geografico basato sull'idrogeno, per abilitare e supportare la conversione energetica dell'area; la decarbonizzazione totale dei principali componenti del trasporto pubblico locale.

Esattamente al centro del 2021, il 2 luglio, è stato presentato per la prima volta, all'auditorium Testori di Palazzo Lombardia, il progetto FILI. La crescente attenzione, l'interesse e le attività che, a partire dal 2 luglio, si stanno sviluppando attorno a questo grande disegno di rigenerazione urbana ed extraurbana sono la migliore testimonianza di come la strategia del Gruppo FNM e la sua volontà di aprire nuovi scenari sul nostro territorio siano corrette. Innovazione, tecnologia, vivibilità sono solo alcuni degli elementi chiave di FILI. Si tratta di un progetto unico, all'insegna dei valori dell'inclusività urbana e sostenibilità ambientale, in linea con gli obiettivi di sviluppo sostenibile ONU all'interno dei quali il progetto si sviluppa.

Idrogeno e ossigeno sono dunque gli elementi chiave attorno ai quali si sviluppano alcune delle più importanti attività del nostro Piano Strategico. Siamo all'inizio di un lungo e affascinante percorso che ci porterà a dare un contributo rilevante al benessere del nostro territorio.

In occasione della presentazione del progetto FILI è stato annunciato il nuovo payoff che da qualche mese accompagna il nome di FNM: non più "Idee in movimento" ma "La vita in movimento", frase che rende ancora più evidente quale sia il nuovo volto del Gruppo FNM. Questo passaggio segna il percorso di evoluzione del Gruppo e traduce in maniera efficace lo spirito, la missione e l'impegno di FNM che ha ampliato la sua visione e la sua azione, in maniera sempre più armonica, equilibrata e sostenibile, oltre il trasporto, verso il territorio, l'ambiente e la vita delle persone. "La vita in movimento" è il segno di un Gruppo che non si è mai fermato e che è consapevole del grande impegno e della grande responsabilità che si assume giorno dopo giorno.

**Andrea Gibelli**  
Presidente FNM S.p.A.



## Introduzione del Vice Presidente

GRI 102-14

Stiamo attraversando una fase densa di grandi cambiamenti, sono in atto sfide di portata epocale che segneranno il futuro nostro e delle prossime generazioni.

In questa fase storica le aziende e il mondo produttivo possono giocare un ruolo fondamentale verso una transizione ambientale e digitale, sempre più sostenibile.

Anche il Gruppo FNM è fortemente impegnato su questa strada per fornire il proprio contributo.

La sostenibilità sta cambiando in modo sostanziale il nostro mondo, in modo positivo, ovviamente. Un'azienda davvero sostenibile lo è in ogni aspetto della propria attività: nel processo produttivo e strategico, nella realizzazione del business, nella stessa formazione dei propri dipendenti che vengono guidati da obiettivi e politiche necessarie ad affrontare le nuove sfide in modo innovativo. Questo sta facendo FNM.

L'attenzione degli stakeholder ai temi ESG, i fattori ambientali, sociali e di governance, è oggi al suo apice, FNM ha compreso da tempo la portata di questo cambiamento e ne ha sposato i principi. In questo Bilancio di Sostenibilità, che rappresenta ormai la nostra quinta Dichiarazione Consolidata non Finanziaria (DNF), sono raccontate attraverso dati, azioni, progetti, innovazione, le performance del 2021.

Il Gruppo si è impegnato a rafforzare la propria attività di reporting, in costante evoluzione, e anche quest'anno dispone di rilevanti elementi di novità. Primo fra tutti l'aggiornamento della matrice di materialità per allineare le tematiche di sostenibilità al settore autostrade con l'ingresso nel Gruppo FNM della società Milano Serravalle. A ciò si affianca l'aggiornamento del risk register integrato con i rischi che impattano sulla gestione autostradale e con i nuovi scenari di rischio legati all'andamento dell'emergenza della pandemia da COVID-19 e a quelli legati al climate-change.

Nel 2021 abbiamo convissuto, per il secondo anno, con la pandemia da COVID-19. Una emergenza che ha interessato tutto il mondo, che ha seminato dolore e sofferenza, che ha stravolto anche la vita delle imprese e delle economie internazionali.

Il settore del trasporto è senza dubbio tra quelli più colpiti e che più d'altri ha sofferto – e tutt'ora sta soffrendo – di una pesante crisi economico-finanziaria e, in fondo, anche di fiducia.

Possiamo dire che il nostro Gruppo, complessivamente, abbia retto in questo momento di estrema crisi e complessità. E nel documento vi sono i dati che confermano come il Gruppo abbia affrontato solidamente l'emergenza e ora sia in lenta ma costante ripresa.

Il 2021 è stato anche l'anno del vertice sul clima con la Cop26 di Glasgow, un summit globale che ha ricevuto attenzione dai governi, dal mondo scientifico, dalle imprese e dai media impensabile solo pochi anni fa. Un segnale di come ormai le tematiche della transizione ecologica ed economica e della sostenibilità riscuotono un interesse centrale per le istituzioni, le imprese e l'opinione pubblica tutta.

E ancora, l'ambiente è al centro dell'elaborazione delle politiche UE con il Green Deal europeo; la transizione verso un'economia maggiormente orientata alla sostenibilità dell'Ambiente è uno dei tre assi strategici del PNRR. Oggi, nell'avviare investimenti e attuare le riforme per il "Sistema Paese" ci si deve sempre chiedere - e ne diventa la scelta dirimente - se quell'opera, quello specifico intervento è a favore della transizione ambientale, se favorisce gli obiettivi dell'Agenda 2030 o se, al contrario, è dannoso per l'ambiente e per la sostenibilità.

Anche l'adesione a livello nazionale e internazionale a network e associazioni è per il Gruppo FNM un elemento premiante come recettore dei più innovativi trend di settore e sostenibilità, dal 2021 è membro del Global Compact delle Nazioni Unite e presiede il Comitato UITP per lo Sviluppo Sostenibile, l'Associazione Internazionale dei Trasporti che raggruppa più di 1900 operatori, autorità pubbliche e istituti scientifici nel mondo.

Nel concludere, mi piace condividere una riflessione: i giovani sono la più grande risorsa per superare il momento drammatico che stiamo vivendo, per cambiare i nostri comportamenti e indicare nuove prospettive, essi vivono la sostenibilità in modo responsabile, assumendo comportamenti molto più concreti di tante dichiarazioni di intenti degli adulti. Verso le future generazioni abbiamo una responsabilità non più eludibile.

FNM anche su questo versante sta investendo notevoli risorse, umane ed economiche, favorendo un dialogo costante e collaborazioni innovative con le maggiori Università lombarde.

Un segno tangibile verso il futuro.

**Gianantonio Arnoldi**

Vice Presidente FNM S.p.A.





## Nota metodologica

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

Questo documento rappresenta il quinto Bilancio di Sostenibilità-Dichiarazione Consolidata di carattere Non Finanziario (di seguito anche “Bilancio di Sostenibilità-DNF”) ex DLgs 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 2021 – 31 dicembre 2021.

### **Perimetro di reporting**

Il Bilancio di Sostenibilità-DNF è stato redatto nella misura necessaria ad assicurare la comprensione delle attività del Gruppo, del suo andamento, dei suoi risultati e dell’impatto dallo stesso prodotti, coprendo i temi ritenuti rilevanti e previsti dall’Art. 3 del DLgs 254/2016. In particolare, il perimetro dei dati economici risulta essere lo stesso del Bilancio Consolidato 2021 del Gruppo così come il perimetro delle informazioni sociali e ambientali, al netto di alcune limitazioni per quelle società che si ritiene non abbiano registrato impatti ambientali e sociali significativi nell’anno<sup>1</sup>. A seguito del perfezionamento dell’acquisizione della quota di controllo che ha determinato l’ingresso del Gruppo nel settore della gestione delle infrastrutture autostradali, quest’anno è stata inserita nel perimetro di rendicontazione la società Milano Serravalle - Milano Tangenziali e la sua controllata Milano Serravalle Engineering (di seguito anche “MISE”).

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

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

### **Metodologia, principi e criteri di reporting**

Il Bilancio di Sostenibilità-DNF è stato redatto in conformità ai «GRI Sustainability Reporting Standards» pubblicati dal Global Reporting Initiative (GRI) pubblicati nel 2016, secondo l’opzione «Core». Al fine di agevolare il lettore nel rintracciare le informazioni all’interno del documento, alle pagine 170-177 è riportato il GRI Content Index. Gli indicatori di prestazione utilizzati sono quelli previsti dallo standard di rendicontazione aggiornati al 2020 e sono rappresentativi dei diversi ambiti, nonché coerenti con l’attività svolta e gli impatti da essa prodotti e in linea con gli indicatori di sostenibilità integrati nel Piano Strategico 2021-25 approvato dal Consiglio di Amministrazione di FNM S.p.A. il 16 settembre 2021. In particolare, la scelta degli indicatori di prestazione ha tenuto conto dell’analisi e della matrice di materialità presentata all’approvazione e alla valutazione congiunta del Comitato per la Responsabilità Sociale ed Etica e del Comitato Controllo, Rischi e Operazioni con Parti Correlate, successivamente approvata dal Consiglio di Amministrazione di FNM

---

<sup>1</sup> In conformità all’art 4 del DLgs 254/2016 non sono incluse nel perimetro le società: La Linea 80 Scarl in quanto non operativa, FNMPAY S.p.A. costituita il 7 ottobre 2020, MALPENSA DISTRIPARK S.r.l., e Nuovo Trasporto Triveneto in quanto non generano impatti sociali e ambientali. Le società Busforfun, Sportit e Autostrada Pedemontana Lombarda (APL), non incluse nel perimetro della Dichiarazione Consolidata di carattere Non Finanziario, sono citate nel paragrafo “1.2 Il Gruppo e la sua storia”.

S.p.A. il 9 marzo 2022 e, ove opportuno, degli orientamenti delle Linee Guida della Commissione Europea “Orientamenti sulla comunicazione di informazioni di carattere non finanziario<sup>2</sup>”. Va altresì segnalato che il processo di reporting, al fine di soddisfare al meglio le esigenze di comunicazione esterna a stakeholder e investitori, ha contemplato nel novero degli indicatori le informazioni utili alle maggiori richieste provenienti dalle agenzie di rating.

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

Si segnala che le informazioni riportate nell’ambito del presente Bilancio e i commenti ivi riportati hanno l’obiettivo di fornire una visione complessiva del Gruppo e delle relative variazioni intercorse nel periodo di riferimento. Le informazioni e i dati presenti all’interno del Bilancio di Sostenibilità-DNF sono forniti secondo un andamento triennale, eventuali modalità di rappresentazione che dovessero differire sono riportate con un raffronto al 2020 o espressamente indicate nel testo o in nota. In particolare, rispetto alla precedente edizione, quest’anno è stato inserito nel perimetro di rendicontazione MISE. Si segnala che relativamente al 2021 i dati di flusso ambientali relativi a MISE sono inclusi con riferimento agli ultimi dieci mesi, ovvero dalla data in cui la società è stata consolidata integralmente nel Bilancio del Gruppo, a seguito del perfezionamento dell’acquisizione avvenuto il giorno 26 febbraio 2021, mentre tutti gli altri dati sono riferiti a tutto il 2021.

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

Il Bilancio di Sostenibilità-DNF è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione di FNM S.p.A. congiuntamente al Bilancio Consolidato il 18 marzo 2022.

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

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

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. L’esame limitato svolto dalla società di revisione (PwC SpA) sulla DNF non si estende alle informazioni, fornite ai sensi del Regolamento Tassonomia, contenute nel paragrafo “Il Regolamento Europeo sulla tassonomia delle attività economiche ecosostenibili” della stessa.

---

<sup>2</sup> Documento “Orientamenti sulla comunicazione di informazioni di carattere non finanziario” (2017/C 215/01) emesso dalla Commissione Europea in data 26 giugno 2017.

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

## Guida alla lettura

GRI 102-46, 102-49






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

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

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

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

I principali capitali sono:

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

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

Tra le principali novità, si segnala che è stata effettuata una **revisione delle tematiche materiali per il Gruppo**, soprattutto in considerazione dell'ingresso del segmento autostradale e dell'approvazione del Piano Strategico 2021-25. Il processo di analisi di materialità, realizzato da tempo dal Gruppo FNM e allineato con quanto richiesto dall'IR Framework – cui si rimanda nel paragrafo 4.2. Matrice di Materialità – ha consentito di definire gli indicatori di performance presentati all'interno dei capitali. Inoltre, in relazione a tali tematiche, all'interno della sezione

“Rischi e temi materiali” sono riportati i principali rischi identificati e la sintesi delle relative modalità di gestione degli stessi, in ossequio alle richieste del DLgs 254/2016.

Con riferimento a quest’ultima attività, nel 2021 è stata effettuata una **mappatura dei principali Rischi ESG** all’interno del Risk Register e un’**integrazione con i rischi che impattano sulla gestione autostradale** e con i **nuovi scenari di rischio** legati al contesto di riferimento, all’andamento dell’emergenza della pandemia da COVID-19 e con un approfondimento sui **rischi legati al climate-change**.

Il Gruppo ha inoltre avviato un percorso di autovalutazione per sottoporsi nel corso del 2022 a due diversi “**rating solicited**” CDP (ex Carbon Disclosure Project – area di indagine clima) e Sustainalytics, quali utili parametri, sia per comunicare i risultati aziendali agli stakeholder, sia per valutare e migliorare la performance interna al Gruppo. Gli indici di Sostenibilità, studiati da azionisti e stakeholder, per comparare l’andamento dell’azienda relativamente a tematiche ESG rispetto alle aziende sul mercato, sono anche utili strumenti di analisi interna per sviluppare iniziative dedicate in linea con gli obiettivi strategici del Gruppo.

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

A fare da contesto, in questo panorama di importanti novità, vi è inoltre l’approvazione del **Piano Strategico 2021-25** da parte del Consiglio di Amministrazione di FNM S.p.A. il 16 settembre 2021 e la sua presentazione alla comunità finanziaria. Il Piano di FNM integra e quantifica gli obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale e di governance nella definizione della propria strategia industriale.

Da ultimo, nella descrizione dei principali impatti generati, il Gruppo FNM ha proceduto ad **individuare e quantificare** gli impatti che sono generati attraverso la propria attività, non solo dal punto di vista **economico**, ma anche dal punto di vista **ambientale** e **sociale**, attraverso la metodologia del **True Value elaborata da KPMG** per fornire una rappresentazione completa del valore generato. Il modello 2021 è stato esteso per includere gli impatti generati a seguito del perfezionamento dell’acquisizione della società MISE.

# 1. Il Gruppo FNM: identità

## 1.1. Principali Highlights

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

- Approvazione del Piano Strategico 2021-25: integrati KPI di Sostenibilità ambientale, sociale e di governance
- Strategia di Sostenibilità del Gruppo FNM: contributo diretto a 10 SDGs dell'Agenda 2030 dell'ONU
- Attività di engagement: avviati 8 tavoli di lavoro a livello nazionale e internazionale

### ANALISI DI MATERIALITÀ

- Revisione dei 18 temi materiali: integrati rischi e opportunità del settore autostradale
- Aggiornamento della Matrice di Materialità 2021: identificati 8 temi top material
- Tasso di engagement: 85% stakeholder interni e 46% stakeholder esterni

### IL MODELLO DI GOVERNANCE DEL GRUPPO

- Nuovo C.d.A. composto da 7 amministratori
- Politica di Remunerazione, in linea con il Codice di Corporate Governance, prevede obiettivi di performance di natura finanziaria e non finanziaria
- Politica per la Sostenibilità Ambientale di Gruppo

### IL SISTEMA DI GESTIONE DEI RISCHI

- Società del Gruppo con certificazione ISO 37001: 63%
- 100% persone raggiunte da comunicazioni su Codice Etico, anticorruzione-231 e privacy
- Integrazione rischi ESG nel Risk Register

### IL CAPITALE FINANZIARIO

- Valore economico distribuito: 502,9 milioni di euro
- Contributi ricevuti dalla PA: 248,6 milioni di euro
- Procedimenti di gara di FNM avviati e soggetti al rispetto dei criteri ESG: 87%
- Tax Risk Universe composto da 186 scenari con rischio residuale fiscale basso

### IL CAPITALE PRODUTTIVO E INTELLETTUALE

- Impianti (stazioni) gestiti da FERROVIENORD: 124 di cui 114 a servizio viaggiatori
- Stazioni accessibili: +8%
- Flotta autobus per TPL: 707
- Auto di car sharing elettriche: 250
- Velostazioni: 26c
- Infrastruttura autostradale: 179,1 km (rete in concessione) e 19 aree di servizio
- Terminal intermodale di Sacconago/Busto Arsizio: circa 48.000 mq cui il 74% di area intermodale

### IL CAPITALE UMANO

- Organico totale: 2.920
- Ore di formazione erogate: 36.848
- Cultura della sicurezza: test sui DPI (Dispositivi Protezione Individuale)

### IL CAPITALE NATURALE

- Componente di Energia Elettrica proveniente da fonti rinnovabili: 51%
- Riduzione delle emissioni SCOPE 2: -81% (escluso segment Autostrade)
- Illuminazione a LED nelle sale d'attesa: + 40%
- Rifiuti prodotti da FERROVIENORD (materiale ferroso) destinato a recupero 80%

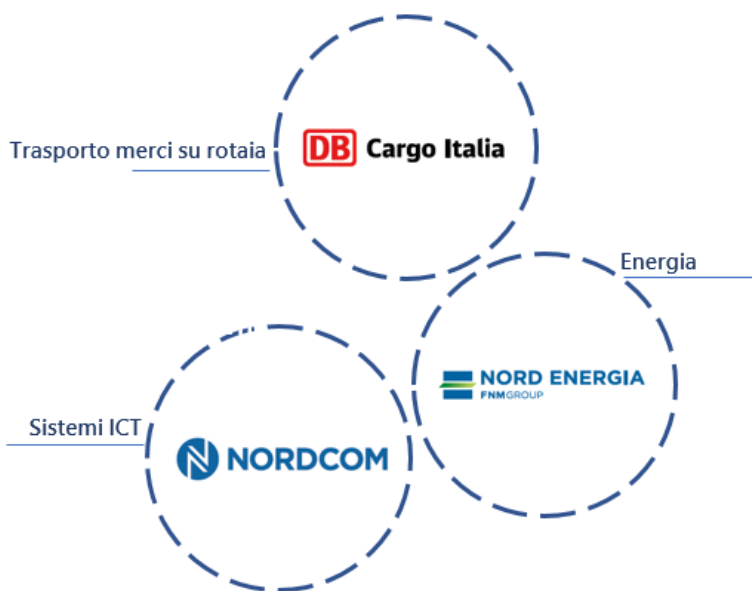
## IL CAPITALE SOCIALE E RELAZIONALE

- FERROVIENORD: Nuova segnaletica e arredi nelle stazioni
- Indice di soddisfazione del servizio:
  - Mobilità passeggeri su gomma
    - FNM Autoservizi 89%
    - ATV 7,48/10
    - E-Vai 94,7%
  - Autostrade: 7,26 e temi di interesse ESG inquinamento acustico ed energia da fonti rinnovabili
  - FNM: Nuovo pay off "la vita in movimento"
- 3 partnership per contribuire agli SDGs dell'Agenda 2030 dell'ONU
- Eventi dedicati alla Mobilità sostenibile e al TPL: 22

## 1.2. Gruppo FNM e la sua storia

### Il Gruppo

GRI 102-2, 102-3, 102-4, 102-6, 102-7, 102-10, 102-45



#### Legenda partecipazioni

- Società consolidata integralmente
- ⊙ Il settore "Trasporto Ferroviario" include in questo documento le attività svolte da Trenord, società partecipata a controllo congiunto e quindi non rientrante nel perimetro di consolidamento del Gruppo FNM e non rappresentativa di uno specifico segment, ma inclusa nel perimetro della DNF.
- ⊙ Alcune principali società valutate con il metodo del Patrimonio Netto

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

### Ro.S.Co. & Service



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



**FNMPAY<sup>3</sup>** (controllata al 100% da FNM) è stata **costituita ad ottobre 2020** con l'obiettivo di sviluppare, nell'ambito delle strategie del Gruppo FNM, un'offerta di servizi di pagamento integrata con i servizi di Mobilità e Trasporti al fine di promuovere sinergie e valorizzare le opportunità di business, anche con partner extra Gruppo, favorendo l'utilizzo di pagamenti cash-less e di canali digitali.

### Infrastruttura ferroviaria<sup>4</sup>



**FERROVIENORD S.p.A.** (controllata al 100% da FNM) gestisce una rete ferroviaria di **330 km**, divisa tra il ramo Milano (**222 km**) e il ramo Iseo (**108 km**) e **124 stazioni e fermate** (di cui **115 di servizio viaggiatori**), sulla base di una concessione valida fino al 31.10.2060. Presiede alle attività di manutenzione ordinaria e straordinaria della rete ferroviaria, dei lavori di potenziamento e delle attivazioni di nuovi impianti.



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



**MALPENSA INTERMODALE S.r.l.<sup>5</sup>** costituita da **FNM** nel **dicembre 2018** è dedicata alla gestione del **terminal intermodale di Sacconago**, sito nella zona industriale del Comune di Busto Arsizio, locato da FERROVIENORD. La società è controllata al 100% da FNM.



**Malpensa Distripark S.r.l.<sup>6</sup>** costituita da **FNM** a **ottobre 2019** è dedicata allo sviluppo immobiliare delle aree adiacenti il Terminal di Sacconago, funzionale al progetto di gestione dei collegamenti intermodali del settore cargo. La società è controllata al 100% da FNM.

### Mobilità passeggeri su gomma



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

<sup>3</sup> Società non consolidata nel perimetro dei dati e delle informazioni sociali e ambientali. FNMPAY svolgerà la propria operatività in qualità di Istituto di Pagamento sulla base delle licenze autorizzate da parte di Banca d'Italia con l'obiettivo di avviare i primi servizi nel corso del 2022 e proseguire con il piano di consolidamento e di sviluppo negli anni successivi.

<sup>4</sup> A fronte della natura di start-up di Malpensa Intermodale e Distripark, il segmento di business Mobilità merci è ad oggi rappresentato a bilancio come parte del segmento 'Infrastruttura ferroviaria'.

<sup>5</sup> Malpensa Intermodale e Malpensa Distripark sono società operanti nel settore del trasporto merci e logistica, in fase di start up, ad oggi incluse nel segmento Infrastruttura Ferroviaria.

<sup>6</sup> Società non consolidata nel perimetro dei dati e delle informazioni sociali e ambientali.





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



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



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

### Autostrade



**Milano Serravalle - Milano Tangenziali S.p.A. (MISE)**, costituita nel 1951, opera nell'ambito di una concessione, con scadenza il 31 ottobre 2028 nella progettazione, realizzazione e gestione dell'Autostrada A7 Serravalle-Milano e delle tre tangenziali milanesi: A50 Tangenziale Ovest, A51 Tangenziale Est, A52 Tangenziale Nord. La società gestisce inoltre la Tangenziale Ovest di Pavia (A54) e il Raccordo autostradale Bereguardo-Pavia (A53) per un totale di **179 km** di rete gestita. MISE è controllata al **96%** da FNM.



Attraverso **Milano Serravalle Engineering S.r.l.**, controllata al **100%** da **MISE**, è attiva nella progettazione, nonché nel supporto tecnico e amministrativo per gli investimenti infrastrutturali sulla rete autostradale.

## ALCUNE PRINCIPALI PARTECIPATE

### Trasporto ferroviario<sup>7</sup>



**Trenord S.r.l.** gestisce il servizio ferroviario di trasporto passeggeri, regionale e locale. L'attività si sviluppa su una rete di **1.900 km** distribuita su **40 direttrici** e **61 linee**, di cui **13 linee suburbane (S)** e **passante ferroviario**, **46 linee Regio e Regio Express**, linee **TILO** (Treni Regionali Ticino Lombardia) e **Lunga percorrenza** (in collaborazione con le società Deutsche Bahn (DB) e le Ferrovie Federali Austriache - OBB) e **2 linee** di collegamento con **Malpensa**. La società, nata il 3 maggio 2011, è una joint venture fra **Trenitalia S.p.A.** e **FNM S.p.A.**, entrambe partecipanti al **50%**.

### Mobilità come paradigma strategico comunitario (MaaC)



**Busforfun.Com S.r.l.**<sup>8</sup> (Busforfun) è una startup innovativa focalizzata sullo sviluppo di soluzioni innovative di trasporto su gomma, capaci di rispondere alle nuove esigenze di mobilità, sia delle persone (B2C) sia delle aziende (B2B), proponendosi come mobility partner con una soluzione di trasporto verde e condiviso. La società è stata fondata nel 2015, **FNM** detiene una partecipazione del **40%**.

<sup>7</sup> Il settore "Trasporto Ferroviario" include in questo documento le attività svolte da Trenord, società partecipata a controllo congiunto e quindi non rientrante nel perimetro di consolidamento del Gruppo FNM e non rappresentativa di uno specifico segment, ma inclusa nel perimetro della DNF.

<sup>8</sup> Società non consolidata nel perimetro dei dati e delle informazioni sociali e ambientali.



**Sportit Srl<sup>9</sup>** (Sportit), società attiva con il brand Snowit, è il principale marketplace per la vendita integrata di skipass online, servizi correlati allo sci ed esperienze legate al mondo della montagna nelle più famose località sciistiche in Italia, Svizzera, Austria e Francia. La società è stata fondata nel 2016 e **FNM** ha acquisito una partecipazione del **33,3%** nel 2021.

### Autostrade



**Autostrada Pedemontana Lombarda<sup>9</sup>** (APL), è concessionaria per le attività di progettazione, costruzione e gestione dell'autostrada tra Dalmine, Como, Varese e il Valico di Gaggiolo e delle opere connesse per un totale di 72 km, di cui 30 km in esercizio dal 2015 (Tratta A e B1). I principali azionisti di APL sono **Regione Lombardia** con una quota del **53,8%** del capitale sociale e **MISE** con una partecipazione del **36,7%**

### Trasporto merci e logistica



**DB Cargo Italia S.r.l.<sup>9</sup>** gestisce il trasporto merci. È partecipata al **60%** dal **Gruppo tedesco DB CARGO AG**, divisione di Deutsche Bahn specializzata nel trasporto ferroviario merci e leader in Europa e per il **40%** da **FNM S.p.A.**.

### Energia



**NORD ENERGIA S.p.A.<sup>9</sup>** si occupa della gestione commerciale dei diritti relativi alla linea di interconnessione Mendrisio-Cagno, con l'obiettivo sia di coprire il fabbisogno energetico del Gruppo FNM, sia di immettere e commercializzare l'energia sul mercato lombardo, svolgendo al tempo stesso la funzione di messa in sicurezza della rete ticinese. La società è partecipata al **60%** da **FNM S.p.A.** e al **40%** da **SPE Società per Partecipazioni Energetiche S.A.**.

### Sistemi ICT



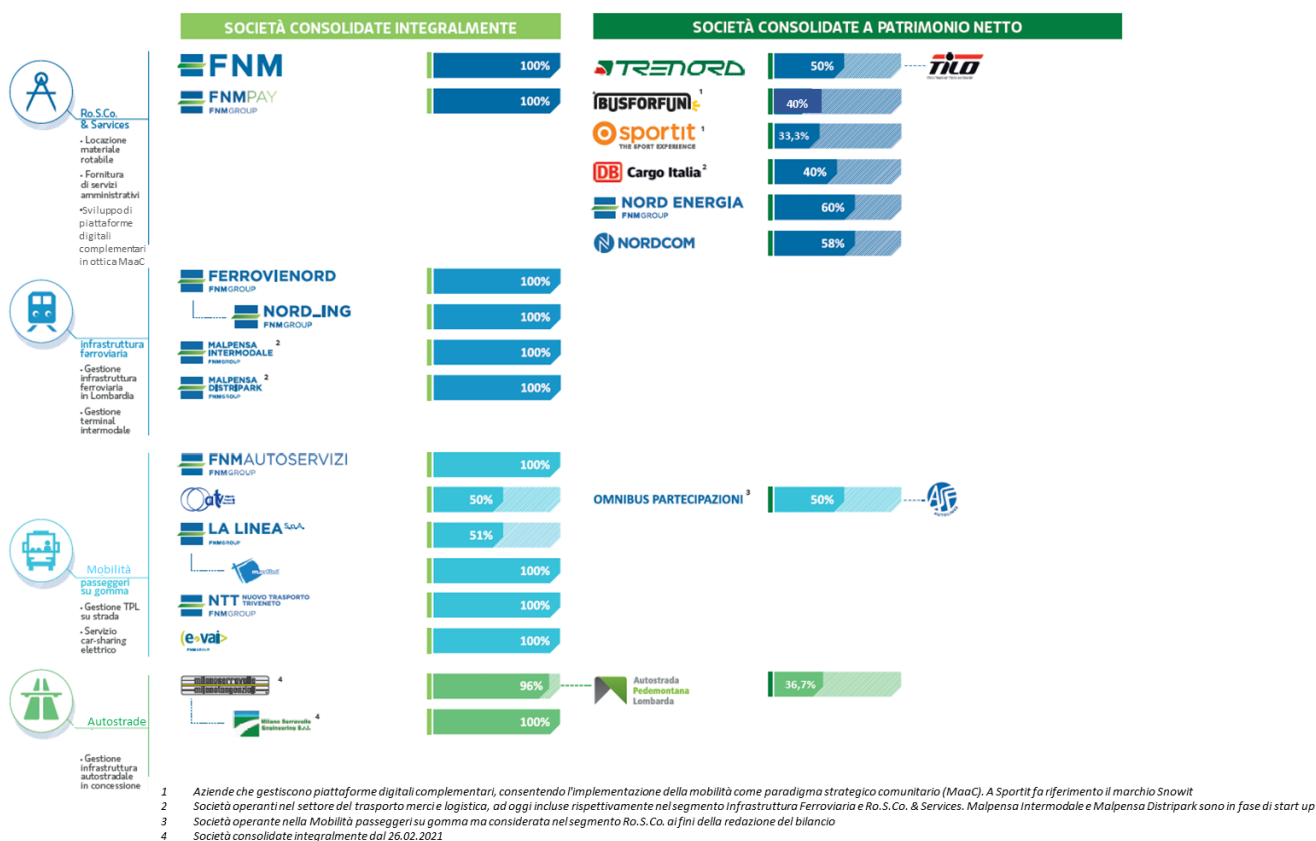
**NordCom S.p.A.<sup>9</sup>** opera nel mercato **ICT** in qualità di **system integrator e solution provider** rivolgendosi alle imprese di trasporto e alla pubblica amministrazione. La società è partecipata al **58%** da **FNM S.p.A.** e al **42%** da **TIM S.p.A.**.

<sup>9</sup> Società non consolidata nel perimetro dei dati e delle informazioni sociali e ambientali.

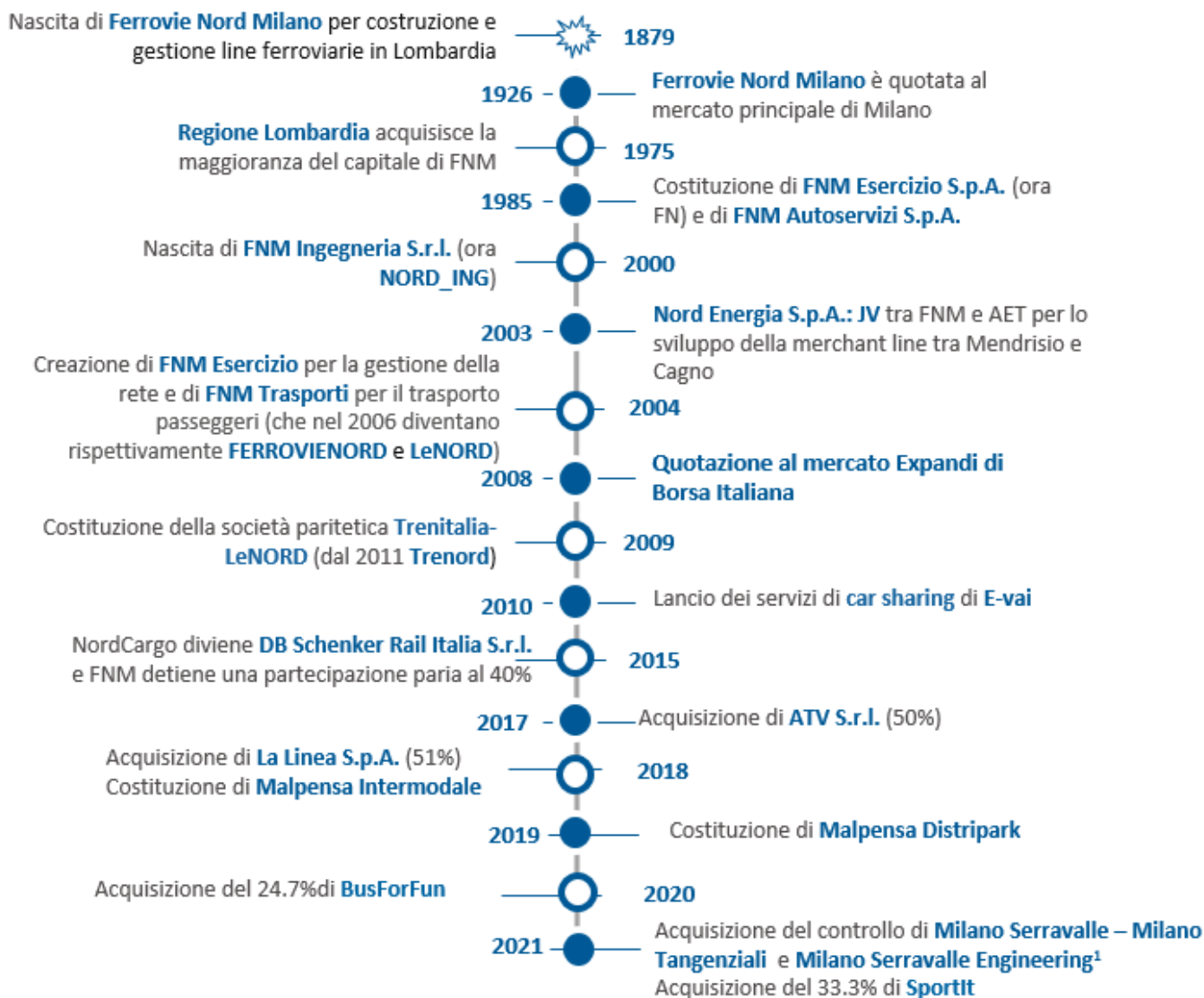
## Assetto societario

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

È uno dei principali investitori non statali italiani del settore. FNM S.p.A. è una società per azioni quotata in Borsa dal 1926. L'azionista di maggioranza è Regione Lombardia, che detiene il 57,57% del capitale sociale.



## La storia del Gruppo FNM



<sup>1</sup> Acquisizione di una quota del 13.6% dal Gruppo ASTM in luglio 2020; con l'acquisizione dell'82.4% il 26 febbraio 2021 da Regione Lombardia, FNM detiene il 96% del capitale sociale di MISE. Da allora, la società è consolidata integralmente in FNM.

### 1.3. Mission, vision e valori

GRI 102-16

Dal 1877 Il Gruppo FNM è proiettato verso il futuro mettendo sempre al centro del suo lavoro **le persone, l'ambiente e l'innovazione**. Un servizio integrato ispirato agli stessi valori che l'hanno accompagnato sin dall'inizio in tutte le sue attività di business, il Gruppo opera infatti in piena coerenza con i principi di responsabilità, integrità, trasparenza, efficienza, merito e sostenibilità. Una vision e una mission fedeli a quei valori che nel tempo si sono arricchiti di expertise.

*Vision*

## MIGLIORARE LA VITA DELLE PERSONE, DELLE CITTÀ E DELLE IMPRESE, SVILUPPANDO CONNESSIONI E RISPONDENDO ALLE ESIGENZE DI MOBILITÀ

*Mission*

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



## 1.4. Gli stakeholder del Gruppo FNM

GRI 102-13, 102-21, 102-40, 102-42, 102-43, 102-44

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



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

Le principali associazioni a cui il Gruppo aderisce

Associazione	Principali obiettivi
<b>Aspen Institute Italia</b>	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 <b>sfide più attuali della politica, dell'economia, della cultura e della società</b> .
<b>Assolombarda</b>	Assolombarda è l'associazione delle <b>imprese che operano nella Città Metropolitana di Milano</b> 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.
<b>ASSTRA</b>	Associazione delle aziende di <b>trasporto pubblico locale in Italia</b> . Ha l'obiettivo di rappresentare le esigenze e gli interessi degli operatori del trasporto pubblico nelle adeguate sedi istituzionali, nazionali ed internazionali.
<b>Consorzio ELIS</b>	Società consortile che promuove la formazione tecnica dei giovani, favorendone la <b>transizione verso il lavoro</b> attraverso iniziative formative espressione delle responsabilità sociale dell'intera community consortile.
<b>ECH2A European Clean Hydrogen Alliance</b>	European Clean Hydrogen Alliance è un progetto voluto dall'attuale presidenza europea per accelerare la <b>decarbonizzazione dell'industria</b> e consolidare la leadership industriale in Europa nel settore dell' <b>idrogeno</b> .
<b>Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile</b>	Fondazione di riferimento per i principali settori e protagonisti della <b>green economy, economia circolare e sharing mobility</b> .
<b>Global Compact delle Nazioni Unite</b>	Associazione promossa dall' <b>ONU</b> per la promozione della cultura della cittadinanza d'impresa, che incoraggia le aziende a creare un <b>quadro economico, sociale ed ambientale sostenibile</b> in grado di garantire a tutti l'opportunità di condividerne i benefici.
<b>IGI Istituto Grandi Infrastrutture</b>	Centro studi fondato con lo scopo di approfondire i temi degli <b>appalti pubblici</b> , interlocutore internazionale per il dibattito sull'evoluzione e impatti relativi alla legislazione sui lavori pubblici.
<b>The European House – Ambrosetti</b>	Gruppo di professionisti offre consulenza direzionale, aggiornamento continuo, attività di ricerca, workshop e forum.
<b>UITP</b>	Associazione Internazionale del Trasporto Pubblico che riunisce operatori, autorità pubbliche, istituti scientifici e lavoratori con l'obiettivo di promuovere un <b>modello efficiente e sostenibile di Trasporto Pubblico</b> nel mondo.
<b>Valore D</b>	Associazione di imprese che promuove l' <b>equilibrio di genere</b> e una <b>cultura inclusiva</b> per la crescita delle aziende nel Paese.

### L'impegno di FNM per le generazioni future

L'attività di stakeholder engagement ha permesso nel tempo di sviluppare e mantenere relazioni costruttive e solide con la comunità locale sui temi di sostenibilità. È in questo contesto che si inseriscono le attività di ascolto avviate anche nel corso del 2021, compatibilmente con le disposizioni normative per fronteggiare i rischi sanitari connessi alla pandemia.

In linea con le iniziative di natura privata e volontaristica presenti a livello internazionale di lotta al cambiamento climatico e sulla base della rinnovata consapevolezza sugli impatti che le persone generano nei loro spostamenti, è continuata anche per il 2021 l'attività di stakeholder engagement attorno al tema del **climate change**, contestualizzandolo all'interno del settore in cui il Gruppo opera.

Nel 2021 il Gruppo ha organizzato due momenti di incontro e dialogo presso l'Università Ca' Foscari di Venezia e l'Università Bicocca: il primo dal titolo "**Corporate Social Responsibility e introduzione**

**alla Sostenibilità. Dal valore condiviso, allo stakeholder engagement, ai modelli di reporting”** della Ca’ Foscari Challenge School e il secondo **“Mobilità sostenibile, strategie ed evoluzione”** del Master di I Livello dell’Università Bicocca **“Sostenibilità in diritto, finanza e management SILFIM”**, dove il Gruppo FNM è stato presentato come best practice fra le aziende.

Al termine del secondo evento formativo, è stato somministrato agli studenti un questionario interattivo per indagare la percezione tra le nuove generazioni riguardo al tema del Cambiamento Climatico e agli impatti del COVID-19 sulle scelte di mobilità e sulla gestione del proprio tempo, dal titolo: **“Climate Change. Gli impatti sul settore trasporti e le ricadute nel contesto sociale ed economico”**.

Il trend che ne emerge è chiaro. **Le future generazioni hanno una sviluppata sensibilità agli impatti e ai costi economici e sociali che potrebbero derivare, a causa dell’acuirsi della gravità e frequenza di eventi meteorologici estremi legati al cambiamento climatico.**

Consapevoli dei rischi, i giovani ritengono di fondamentale importanza che le aziende partecipino a tavoli di lavoro con altre istituzioni e/o a eventi e iniziative pubbliche per diffondere la cultura della responsabilità ambientale. Per il Gruppo FNM **offrire soluzioni che pongono al centro l’individuo e garantiscono un miglioramento nell’utilizzo delle risorse energetiche e ambientali diventa, quindi, di importanza cruciale.**



### **L’impegno di FNM verso il territorio: enti pubblici regionali, comunità locali**

A fronte dell’estensione territoriale e del suo rapporto con gli enti pubblici e regionali, il Gruppo ha sempre cercato di stimolare il dialogo con gli enti organizzando **incontri one-to-one o eventi multi-stakeholder**.

In virtù del contesto regionale istituzionale che pone FNM quale principale attore nella promozione della mobilità integrata in Lombardia e, in generale, nel Nord Italia, il Gruppo ha instaurato negli anni un dialogo frequente con **Regione Lombardia**, con l’obiettivo di condividere i principali rischi, opportunità e processi trasformativi che il sistema trasporti è chiamato a implementare per fare fronte anche agli scenari del cambiamento climatico.

Nell’ambito del **Protocollo Lombardo per lo Sviluppo Sostenibile di Regione Lombardia**, FNM ha fissato un piano di azioni che abbraccia diversi ambiti, tra cui la partecipazione al gruppo di lavoro Prosperità nell’ambito del Forum per lo Sviluppo Sostenibile, l’erogazione di corsi formazione in collaborazione con Fondazioni e Università in ambito CSR e sostenibilità e lo sviluppo di politiche di reporting volte a garantire una comunicazione trasparente con gli stakeholder.



## 2. Gli impatti generati dalla pandemia nel mercato dei trasporti

### 2.1. Gli impatti del COVID-19 sulla mobilità in Italia

GRI 102-15

La diffusione globale del COVID-19 a partire dai primi mesi del 2020 ha determinato una situazione di profonda incertezza per il nostro Paese, l'Europa e il mondo intero, modificando significativamente comportamenti economici e sociali nazionali e internazionali, con conseguenze di breve e lungo periodo. Dall'analisi condotta, a partire dai dati messi a disposizione dagli operatori multimodali nazionali, dalle Direzioni Generali del Ministero delle Infrastrutture e delle Mobilità Sostenibili (MIMS), nonché da quelli presenti nei database open source dei principali player nazionali e internazionali della mobilità, è possibile desumere gli impatti di maggior rilievo sulla domanda di mobilità causati dalla diffusione del COVID-19, dalle politiche di regolamentazione della mobilità e dalla campagna vaccinale.

Il 2021 ha visto un netto miglioramento della situazione rispetto al 2020 per tutte le modalità di trasporto, con incrementi dei volumi di traffico per i vari comparti compresi tra il 15% e il 40%.<sup>10</sup> L'aumento dei contagi nell'ultimo trimestre 2021 ha determinato una contrazione della domanda di trasporto, pur in assenza di chiusure di attività e di operatività del sistema educativo.

Gli spostamenti quotidiani verso le stazioni e le fermate delle metropolitane e degli autobus sono progressivamente aumentati, pur attestandosi su valori inferiori rispetto al periodo pre-pandemico mentre, nell'ultimo trimestre dell'anno, sono nuovamente diminuiti. I dati complessivi del 2021 indicano un utilizzo dei mezzi di circa il 25% inferiore rispetto al periodo pre-pandemia.<sup>10</sup> Mentre il traffico di mezzi leggeri e di mezzi pesanti sulla rete stradale e autostradale è tornato ai livelli pre-pandemia, il trasporto ferroviario, sia regionale sia ad alta velocità, è ancora, a fine 2021, significativamente inferiore.

In questo contesto, è interessante segnalare che l'aumento dei contagi degli ultimi mesi del 2021, dovuto alla variante Omicron, ha avuto un notevole impatto anche sull'operatività del personale addetto ai trasporti. La situazione per gli operatori è eterogenea e strettamente correlata all'andamento dei contagi nelle varie regioni e alle tipologie di servizio. Nel caso del TPL, le assenze del personale di guida hanno talvolta raggiunto picchi del 15% per casi di positività, quarantena e mancanza di certificazione verde base. Tale fenomeno è stato fronteggiato con diverse misure organizzative che hanno consentito di limitare l'impatto sull'offerta di servizi all'utenza. A livello nazionale la riduzione delle corse si attesta tra il 5% e il 10%.<sup>11</sup>

Complessivamente, nonostante ci sia stata una ripresa della mobilità, il quadro emergenziale non consente ancora una normalizzazione dei flussi di circolazione ai livelli pre-pandemici.

---

<sup>10</sup>Fonte: "Il settore dei trasporti nell'emergenza sanitaria" Ministero delle Infrastrutture e delle mobilità sostenibili, 20 gennaio 2022.

<sup>11</sup> Fonte: "Il Ministro Giovannini in audizione alla Camera sulla situazione dei trasporti alla luce della pandemia" Ministero delle Infrastrutture e delle mobilità sostenibili, 20 gennaio 2022.

## 2.2 I risvolti economici del COVID-19

### GRI 102-15

La pandemia ha avuto ripercussioni economiche sul sistema produttivo regionale e nazionale, in particolare sulla mobilità e, nello specifico, sia sul trasporto pubblico locale sia sul traffico autostradale.

Tra il 2020 e il 2021, per far fronte all'emergenza COVID-19, il Governo ha stanziato 10,2 miliardi di euro per sostegni ai diversi comparti dei trasporti. Tali risorse sono state destinate, sia ai settori del trasporto (ferroviario, su gomma, aereo e marittimo), sia al finanziamento della cassa integrazione, alla moratoria dei pagamenti e ad altre misure di sostegno agli investimenti. Con particolare riferimento ai settori interessati dal Gruppo FNM, sono stati stanziati: 2,79 miliardi di euro per il trasporto pubblico locale nel biennio 2020-2021, 48 milioni per il trasporto pubblico non di linea e 320 milioni per il trasporto scolastico, 2,25 miliardi per le imprese ferroviarie e 438 milioni per l'autotrasporto e il trasporto merci su strada<sup>12</sup>.

In questo contesto, si segnala che in Regione **Lombardia** sono stati assegnati **215,7 milioni di euro** alle **Agenzie del trasporto pubblico locale**. Grazie alle risorse stanziato, entreranno in servizio circa 900 nuovi autobus entro il 2026 e saranno messe a punto infrastrutture di supporto per i mezzi ad alimentazione alternativa. L'acquisto di **nuovi autobus consentirà di migliorare la qualità del servizio offerto e di aumentare l'attrattività del trasporto pubblico**, con benefici in termini di decongestionamento della rete stradale, minor inquinamento e maggiore sicurezza<sup>13</sup>.

A questi numeri si aggiungono **410 milioni di euro di risorse regionali integrative del Fondo Nazionale Trasporti per i servizi ordinari di trasporto pubblico**: 373 per Agenzie del TPL, Autorità di Bacino e Trenord per compensazione mancati ricavi connessi all'emergenza COVID (€ 311 milioni) e per servizi di trasporto pubblico aggiuntivi (€ 62 milioni).<sup>14</sup>

Gli effetti derivanti dall'emergenza pandemica sul Gruppo FNM, i cui business relativi all'attività di noleggio di materiale rotabile e di gestione dell'infrastruttura ferroviaria non sono stati sostanzialmente impattati dall'emergenza epidemiologica, riguardano principalmente il trasporto su gomma, le Autostrade e la partecipata Trenord. Il 2021 è stato caratterizzato da una ripresa della mobilità in tutti i segmenti, nonostante il permanere delle limitazioni alla circolazione e alcuni periodi di chiusura delle scuole specialmente nella prima parte dell'anno. La domanda di trasporto e conseguentemente i ricavi da traffico e da tariffe autostradali sono incrementati rispetto al 2020, pur mantenendosi a livelli inferiori rispetto al periodo pre pandemico. A compensazione di tale flessione dei ricavi, la Legge 17 Luglio 2020, n. 77 (art. 200 comma 1, cosiddetto "Decreto Rilancio"), al fine di sostenere il settore del Trasporto Pubblico Locale e regionale di passeggeri, ha istituito un fondo presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti destinato a compensare la riduzione dei ricavi tariffari relativi ai passeggeri nel periodo dal 23 febbraio 2020 al 31 dicembre 2020 rispetto alla media dei ricavi tariffari relativa ai passeggeri registrata nel medesimo periodo del precedente biennio. Questo fondo è stato, successivamente integrato (art. 44, comma 1 del decreto-legge

<sup>12</sup> Fonte: Ministero delle infrastrutture e delle mobilità sostenibili "Il settore dei trasporti nell'emergenza sanitaria" Audizione presso la IX Commissione della Camera dei Deputati, 22 gennaio 2022.

<sup>13</sup> Regione Lombardia, 27 dicembre 2021.

<sup>14</sup> Fonte: "Nel 2021, 38 nuovi autobus e quasi 216 milioni di euro per il servizio di trasporto pubblico locale" Regione Lombardia, 27 dicembre 2021.

n.104/2020 - cosiddetto “Decreto Agosto”-, art. 27 del D.L. 149/2020 -“Decreto Ristori bis”- convertito in legge con Legge 176/2020 art 22-ter, art.29 del Decreto Legge 22 marzo 2021, nr.41 - cosiddetto “Decreto Sostegni” -, Decreto Legge n. 73 del 25 maggio 2021 --“Decreto Sostegni bis”, convertito con modificazioni dalla Legge n. 106/2021-, art.1, comma 186 della legge n. 178 del 30 dicembre 2020 e, infine, art. 24, comma 1 del decreto legge n. 4 del 27 gennaio 2022) con ulteriori risorse destinate alla copertura dei mancati ricavi delle aziende TPL e per il finanziamento dei servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale, destinato anche a studenti, fino al 31 marzo 2022, termine dello stato di emergenza . Ad oggi, non sono stati previsti ristori per far fronte alla riduzione del traffico autostradale a causa della pandemia da COVID-19.

Come richiesto da Richiamo di attenzione CONSOB n.8/2020 del 16/07/2020 si riportano di seguito gli impatti significativi dell’epidemia COVID-19 sul conto economico dell’esercizio.

L’attuazione della campagna vaccinale per contrastare la pandemia da COVID-19 ed il conseguente allentamento delle misure restrittive agli spostamenti, nonostante la recrudescenza della pandemia nelle ultime settimane dell’anno, nel 2021 hanno determinato un progressivo recupero della domanda di trasporto pubblico locale su gomma e di traffico autostradale, dopo un primo trimestre debole per effetto delle restrizioni imposte per limitare la terza ondata della pandemia.

In particolare, nel corso dell’esercizio 2021 i proventi da pedaggi autostradali relativi al traffico pagante hanno registrato un incremento del 25,10% rispetto allo stesso dato rilevato al 31 dicembre 2020. L’autostrada A7 ha conseguito un significativo recupero di traffico, pari a +26,44%, rispetto all’esercizio 2020, sostanziatosi in via prevalente nel periodo estivo, grazie all’intensificarsi del traffico vacanziero. Per tutte le tangenziali, l’incremento medio del 24%, mostra anch’esso un netto miglioramento rispetto ai volumi dell’esercizio 2020, conformando una decisa ripresa del traffico anche rispetto al periodo ante pandemia.

Per quanto riguarda il TPL gomma, complessivamente nel 2021 la domanda di trasporto pubblico locale su gomma ha registrato un miglioramento del +6% rispetto al 2020, ma rimane inferiore rispetto ai livelli pre-pandemici. Quanto alla produzione, è da rilevare che, al fine di garantire il livello di servizi offerti ed un adeguato distanziamento sociale che permettessero la riapertura delle scuole e la ripresa delle attività, inclusa quella turistica, il 2021 ha richiesto il maggior ricorso a servizi in subaffido rispetto al 2020, oltre che l’offerta di maggiori servizi a tutela della salute di dipendenti e passeggeri.

Il Gruppo ha contabilizzato “Contributi”, per il riconoscimento delle misure compensative ai mancati ricavi da traffico del TPL gomma, introdotti dalla Legge 17 luglio 2020, n. 77 (art. 200 comma 1, cosiddetto “Decreto Rilancio”), dalla Legge 13 ottobre 2020, n.126 (art. 44, cosiddetto “Decreto Agosto”), dalla Legge 18 dicembre 2020, n.176 (art. 22ter, cosiddetto “Decreto Ristori Bis”) e dal Decreto Legge 22 marzo 2021, n.41 (art.29, cosiddetto “Decreto Sostegni”), pari a 13.500 migliaia di Euro.

Tali contributi hanno consentito di ridurre gli impatti della pandemia sul trasporto pubblico locale e quindi, anche sulla partecipata Trenord che ha risentito significativamente delle misure di contenimento del contagio e quindi della revisione dell’offerta a seguito dell’emergenza COVID-19. Il “Risultato netto delle società valutate con il metodo del patrimonio netto” considera gli effetti compensativi introdotti dai decreti sopracitati per 98,3 milioni di Euro.

## 2.3 Il trend emergente in Regione Lombardia

### GRI 102-15

Dal rapporto finale sulla ricerca “Il Consiglio in ascolto. Come stanno cambiando i bisogni dei cittadini in Lombardia”, promosso dal Consiglio Regionale di Regione Lombardia, che confronta i dati del 2017 e quelli raccolti nel triennio 2019-2021, si evince che l’uso dell’auto, nel complesso, è rimasto fondamentalmente stabile, anche se è aumentata notevolmente la propensione ad usarla singolarmente. Questo, in prospettiva, potrà rivelarsi una nuova abitudine che contrasta con gli indirizzi strategici mirati a ridurre la circolazione dei veicoli privati su strada. D’altro canto, è diminuito sia lo spostamento a piedi sia l’utilizzo dei mezzi pubblici, anche per effetto della riduzione delle occasioni di mobilità. Tuttavia, le disaggregazioni per area geografica evidenziano un **maggior utilizzo del mezzo pubblico nell’area del milanese** rispetto al resto della Regione.

Dall’analisi si evince che il tema della mobilità risulta essere fondamentale, soprattutto in termini di necessità di intervento da parte delle istituzioni. Se da una parte si vogliono incentivare i trasporti della "provincia" verso le "città", intese come micro-aree metropolitane con problemi di collegamento col circondario, dall’altro si mira a svuotare il traffico delle città, limitando l’utilizzo delle auto private e irrobustendo la presenza del trasporto pubblico. È in questo contesto che i **residenti nei piccoli centri** o nelle **periferie dei grandi centri urbanizzati**, rappresentano il vero target. Ancora di più nel contesto attuale di emergenza pandemica, l’offerta di questi servizi non è stata all’altezza della situazione nell’assolvere alle esigenze di questa categoria.

In merito agli impatti ambientali della mobilità, gli utenti mostrano una significativa sensibilità al tema, auspicandosi la creazione di incentivi per favorire i cambiamenti ecologici. Tra i residenti nelle città si è registrata infatti una tendenza all’utilizzo del **car/bike sharing** o di **monopattini** per velocizzare la mobilità privata.

Se da una parte si vuole incoraggiare i cittadini a scegliere per brevi distanze mezzi sostenibili quali il TPL o il car/bike sharing, dall’altra non si può fare a meno di notare il recente aumento delle vendite di **auto elettriche** e **ibride plug-in**. Solo quest’anno, i veicoli passeggeri a batteria immatricolati hanno raggiunto circa 5,6 milioni: quasi il doppio rispetto al 2020 (€ 3,3 milioni), con una quota che rappresenta circa l’8% del mercato globale.<sup>15</sup>

La forte variabilità della domanda di mobilità ha dimostrato come sia ormai diventato prioritario gestire questi servizi in modo nuovo, il più possibile integrato e digitalizzato, facilitando una distribuzione ottimale delle persone e dei viaggi su vari mezzi e permettendo agli utenti di avere una visibilità completa del viaggio che vanno a prenotare e acquistare. Nel futuro ormai alle porte, la vera sfida, sarà da un lato incentivare i trend di mobilità sostenibile appena descritti e, dall’altro, investire in un’infrastruttura che possa favorire un adeguato sviluppo di questi ultimi nelle abitudini dei cittadini.

---

<sup>15</sup> Fonte: Rapporto sulle immatricolazioni di vetture a batteria nel mondo, pubblicato da *BloombergNEF* in collaborazione con l’organizzazione della COP26.

## 2.4 Uno sguardo a livello mondiale<sup>16</sup>

GRI 102-15

Il Knowledge Brief di UITP, documento ufficiale dell'Associazione Internazionale dei Trasporti Pubblici, fa il punto sulla **gestione della pandemia nel trasporto pubblico a livello mondiale** mostrando, attraverso le esperienze internazionali raccolte, le modalità con cui alcune Autorità Organizzatrici membri di UITP hanno affrontato la crisi.

Guardando alla crisi da COVID-19 sono emersi alcuni trend per il settore:

- 1) **Un cambiamento nei modelli di mobilità.** Il calo improvviso e la lenta ripresa della domanda di trasporto pubblico sono stati monitorati da UITP. Le prime stime suggeriscono che il calo ha raggiunto quota 80-90% nelle principali città, dalla Cina al Nord America. Anche l'utilizzo del servizio di mobilità condivisa è diminuito drasticamente durante e dopo il lockdown, mentre i cittadini hanno scelto modalità individuali come auto, biciclette e passeggiate. Tuttavia, le evidenze dimostrano che, se sono in atto misure preventive, il rischio di contagio è basso e il trasporto pubblico è sicuro.
- 2) **Una crisi di entrate.** Nei Paesi in cui il trasporto pubblico si basa principalmente sui ricavi da traffico, il modello economico può non essere sostenibile economicamente. Ove disponibili, i piani di salvataggio finanziario hanno sostenuto le imprese dei trasporti pubblici per oltrepassare la crisi. Tenuto conto delle risorse limitate in cui governi stanno attualmente operando, è importante dare priorità agli investimenti in settori che generano impatti positivi. **I cittadini aspirano a una vita più vivibile e città più sane: i trasporti pubblici sono fondamentali per raggiungere questo obiettivo.**
- 3) **Risposte rapide ed efficaci alla crisi.** Le autorità dei trasporti e gli operatori di tutto il mondo hanno dovuto rispondere rapidamente con soluzioni efficaci per garantire una mobilità sicura, una protezione del personale e una sicurezza delle infrastrutture. Ciò ha incluso interventi in tutto il sistema della mobilità.

In tutto il mondo le autorità di trasporto sono state direttamente coinvolte nell'implementazione di una serie di azioni mirate. Alcuni esempi: a **Helsinki**, in Finlandia, i servizi sono stati impostati al 90% per gli autobus al 60% per i tram, mentre nel **Queensland**, in Australia, i livelli di servizio urbano e scolastico hanno continuato a funzionare al 100% e ulteriori servizi ferroviari, di autobus e di traghetti sono stati implementati per supportare le ore di punta.

Per garantire un ambiente di viaggio sicuro agli utenti, al personale in prima linea e alla collettività, a **Belgrado**, nel Queensland e a **Ottawa**, in Canada, le autorità del trasporto pubblico hanno assicurato che gli spazi del trasporto pubblico fossero dotati di disinfettanti per le mani. O ancora, a **Singapore**, fino a 11.000 conducenti di mezzi di trasporto pubblico, taxi e altri servizi similari, sono stati sottoposti a regolari test COVID-19 e controlli della temperatura.

In tutto il mondo per fornire condizioni di viaggio sicure agli utenti, ai lavoratori in prima linea e alla comunità, sono stati formulati messaggi semplici e coerenti da parte delle autorità di trasporto pubblico. Questo ha permesso di riconquistare, in parte, la fiducia degli utenti.

---

<sup>16</sup> Articolo "Prepararsi per un futuro migliore: come le autorità di trasporto hanno gestito la crisi" da rivista "TP- Trasporti Pubblici" di ASSTRA che richiama il documento di UITP "Knowledge Brief di UITP", giugno 2021.

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

#### IL PERCORSO DI SOSTENIBILITÀ DI FNM HIGHLIGHTS

Approvazione del Piano Strategico 2021-25: integrati KPI di Sostenibilità ambientale, sociale e di governance

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

Attività di engagement: avviati 8 tavoli di lavoro a livello nazionale e internazionale

#### 3.1. La sostenibilità come leva per lo sviluppo del Paese

Il settore dei trasporti si trova a dover affrontare una grande sfida: far coincidere le esigenze di ripresa economica con le esigenze di natura ambientale, la cui attenzione, ad oggi, è aumentata in modo considerevole. Il COVID-19 non ha rappresentato per l'Italia e, in generale, per i Paesi europei solo un'emergenza sanitaria, il fenomeno della pandemia ha assunto un risvolto più di natura economica e, di conseguenza, di natura sociale. Da subito l'Unione Europea è intervenuta cercando di arginare la crisi che i Paesi stavano attraversando: a luglio 2020 i leader europei hanno concordato un piano pluriennale di investimenti, il **Next Generation EU**, un **fondo di rilancio da 750 miliardi di euro**, per sostenere la ripresa post COVID-19 e accompagnare gli Stati in una Europa carbon neutral entro il 2050.

L'anno 2021 è sicuramente stato segnato dalla **ventiseiesima conferenza delle Nazioni Unite sul clima (COP 26)** il 13 novembre a Glasgow dove si è mantenuto l'obiettivo di limitare il riscaldamento globale a 1,5 °C. Diversi i temi affrontati, tra cui, l'impegno dei leader a stroncare la deforestazione entro il 2030, l'impegno per il taglio del 30% delle emissioni di metano entro il 2030 ed inoltre, un sostegno di 1,4 miliardi di euro per aiutare le popolazioni indigene e le comunità locali a proteggere gli ambienti naturali (un approfondimento nel paragrafo 7.4. Il capitale naturale).

Sempre dall'Europa arrivano le **linee guida della Commissione Europea** per usare al meglio il **Recovery Fund**. Il documento mira alla soddisfazione di sette obiettivi, la metà dei quali di carattere ambientale, dall'efficienza energetica alle energie rinnovabili, dalle stazioni di ricarica per veicoli elettrici all'incremento dei trasporti pubblici, per rendere i Paesi più efficienti, più verdi e digitali. Sulla base di queste indicazioni il Governo italiano ha redatto il **Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR)** un piano di riforme contenente un programma di investimenti (191,5 miliardi di euro) sotto forma di finanziamenti, contributi a fondo perduto e crediti d'imposta che si fondano su 16 componenti, raggruppate a loro volta in **6 missioni** tra queste la **"Rivoluzione Verde e Transizione Ecologica"** che punta a **migliorare la sostenibilità** del sistema economico e ad **assicurare una transizione equa e inclusiva** verso una **società a impatto ambientale zero**. La missione prevede, tra l'altro, investimenti e riforme per:

- sostenere la **filiera dell'idrogeno**, e in particolare la ricerca di frontiera, la sua produzione e l'uso locale nell'industria e nel trasporto;
- stanziare **risorse** per il **rinnovo del trasporto pubblico locale**, con l'acquisto di bus a bassa emissione, e per il rinnovo di parte della flotta di treni per il trasporto regionale con mezzi a propulsione alternativa.

Lo stesso indirizzo è mantenuto dal **Piano Nazionale Integrato per l’Energia e il Clima 2030 (PNIEC)**, il quale fornisce un quadro strategico nazionale, individuando delle aree di intervento di maggior impatto per la transizione energetica. Il PNIEC, infatti, è uno dei piani cardine per l’identificazione dei progetti del PNRR.

È qui che si inserisce il nuovo capitolo relativo alla delibera n174/2021 dell’**Autorità di Regolazione dei Trasporti**, varata il 16 dicembre 2021 dall’Authority, in merito alla predisposizione della consultazione pubblica sulle “Misure per la definizione degli schemi dei bandi relativi alle gare cui sono tenuti i concessionari ai sensi dell’articolo 37, comma 2, lettera g), del DL 201/2011” per consentire alle società che operano nel settore della ricarica di presentare le loro offerte.

**Regione Lombardia**, anche attraverso l'accordo di collaborazione sottoscritto con il Ministero della Transizione Ecologica (MiTE), subentrato al Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare a cui è stata attribuita competenza anche in materia energetica, si è impegnata nella predisposizione della **Strategia Regionale per lo Sviluppo Sostenibile** (Art.34 del DLgs 152/2006). Il Programma Regionale di Sviluppo - PRS della XI Legislatura<sup>17</sup> ha posto la **sostenibilità tra le cinque priorità dell'azione di governo regionale**, quale elemento distintivo dell'azione amministrativa e come occasione di migliorare la qualità della vita dei lombardi, conciliando le esigenze di crescita produttiva e coinvolgendo tutti gli attori del territorio: dalle imprese ai cittadini, dalle scuole alle pubbliche amministrazioni.

### 3.2. Piano Strategico 2021-25

GRI 102-15

Il Consiglio di Amministrazione di FNM S.p.A. il 16 settembre 2021 ha approvato il Piano Strategico 2021-2025 del Gruppo FNM e la costituzione di un programma di finanziamento (Euro Medium Term Note Programme - EMTN) fino a un miliardo di euro. Il programma EMTN nel 2021 ha permesso il rifinanziamento dell’acquisizione di MISE, grazie al Prestito Obbligazionario da 650 milioni collocato il 13 ottobre 2021 e nei prossimi anni consentirà l’emissione di strumenti di finanza sostenibile a sostegno del piano di investimenti previsto nel Piano Strategico.

Il Piano si fonda sulle linee guida approvate dal Consiglio di Amministrazione di FNM il 20 novembre 2020, che configurano il Gruppo come un operatore integrato della mobilità sostenibile, guidato da principi di sostenibilità ambientale, sociale e di governance (ESG). **Il Piano di FNM contribuisce al raggiungimento di 10 dei 17 Obiettivi di Sviluppo Sostenibile dell’Agenda 2030 ONU (SDGs) sui quali ha un impatto.** A conferma del fatto che i fattori ESG sono sempre più integrati nelle strategie e nella gestione del Gruppo, per la prima volta il Piano individua degli indicatori chiave con precisi obiettivi al 2025 al cui raggiungimento contribuiranno tutti i

“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 pari a circa 850 milioni di euro che consentiranno un’ulteriore crescita in tema di sostenibilità e transizione energetica.”

Andrea Gibelli, Presidente di FNM

<sup>17</sup> Programma Regionale di Sviluppo della XI Legislatura, presentato dalla Giunta il 29 maggio 2018, con DGR XI/154 e approvato dal Consiglio Regionale il 10 luglio 2018 con DCR XI/64. [Link](#).

segmenti di business del Gruppo (Infrastruttura ferroviaria, Ro.S.Co. & Service, Mobilità passeggeri su gomma e Autostrade).

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



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

Il Piano Strategico include tra gli altri obiettivi la riduzione dell'impatto ambientale, in particolare, al fine di dimostrare l'impegno della Società nel favorire e promuovere il processo di transizione energetica, **entro il 2025 il Gruppo ha l'obiettivo di ridurre del 35% le attuali emissioni di CO<sub>2</sub> e di utilizzare il 100% di energia da fonti rinnovabili per la trazione ferroviaria** grazie all'introduzione dei treni a idrogeno nell'ambito del progetto H2iseO per la decarbonizzazione della Valcamonica.

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

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









Nell'arco di Piano, l'integrazione del business di Autostrade, il miglioramento delle performance dei diversi segmenti di business e il mantenimento di una solida struttura del capitale, abbinato



all'ottimizzazione della struttura finanziaria, consentiranno al Gruppo FNM di ottenere una crescita sostenibile dei principali indicatori.

Per consentire il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità e di partecipazione attiva al processo di transizione energetica, nel periodo 2021-2025 FNM prevede un **piano di investimenti pari a circa 850 milioni di euro**, di cui oltre un terzo in attività green incluse nella Tassonomia Europea, che consentiranno di aumentare nel lungo termine il valore creato per tutti gli stakeholder rilevanti. **L'impatto diretto e indiretto ("True Value") generato dal Gruppo FNM** nel periodo, calcolato secondo il modello di rappresentazione del "vero valore" restituito alla collettività quantificando le esternalità economiche, sociali e ambientali, è previsto infatti **raddoppiare raggiungendo 1,3 miliardi di euro nel 2025**.

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

PIANO STRATEGICO 2021-25						
	OBIETTIVO	METRICA	TARGET 2025	2021	2020	OUTCOME
Mobilità	Ingresso nel business autostradale	• Veicoli-km percorsi in autostrada/anno	3.1 mld vkm	2.6 bln vkm	2.1 mld vkm	
	Rafforzamento del TPL gomma	• Passeggeri trasportati dai servizi bus TPL/anno	80 mln kpax	48,2 mln pax	45,5 mln kpax	
	Centralità TPL su ferro	• Passeggeri trasportati da Trenord/anno	>180 mln pax	116,3 mln pax	93 mln pax	
	Mobilità integrata e ultimo miglio	• Noleggi car sharing (ore/anno)	250.000	93. 499	62.000	
Infrastrutture	Ingresso nel business autostradale	• Investimenti gestiti sull'infrastruttura ferroviaria e per il rinnovamento delle stazioni	~ 700 mln euro (cum. 21-25)	€ 93 mln (cum. 20-21) di cui € 58 mln nel 2021	35 mln euro	
	Rafforzamento del TPL gomma	• Aree interessate da progetti di rigenerazione urbana (Progetto FILI)	2 mln m2	0	0	
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]	9 (cum. 20-21), di cui 3 nel corso dell'anno (1 ETR 524, 2 loco DE 744)	6	
	Flotte autobus	• % della flotta di autobus a metano, idrogeno, elettrici o a gasolio Euro 6 e superiori	58%	39%	37%	
		di cui elettrificati (incluso idrogeno)	13%	0%	0%	
Persone/ comunità	Mobility partner (MaaC )	• Comunità/progetti/attrattori serviti in logica B2B e B2C; influenza trasversale tra Comunità	>15 (cum. 21-25)	6	n.d.	
Innovazione e data management	Innovazione continua	• Risorse destinate a progetti di ricerca e sviluppo in ambito tecnologico e digitale	€ 11 mln (cum. 21-25)	€ 4,1 mln	€ 1,5 mln	
Efficienza energetica e riduzione delle emissioni	Riduzione dei consumi e delle emissioni	• Emissioni di CO <sub>2</sub> Scope 1 e Scope 2 / ricavi	48 ton CO <sub>2</sub> eq/M€	70,4 ton CO <sub>2</sub> eq/M€	74 ton CO <sub>2</sub> eq/M€	
		• Utilizzo di energia elettrica da fonti rinnovabili consumi corporate e per i servizi lungo l'infrastruttura gestita dal Gruppo	100%	51%	14,8%	
Governance, etica e cultura della sostenibilità	Definizione degli MBO	• % dei dirigenti a cui sono stati assegnati obiettivi di sostenibilità	51%	67%	20%	
	Cultura aziendale	• Attivazione del tool whistleblowing	Entro metà 2022	In fase di finalizzazione	In fase finalizzazione	
	Gestione del rischio fiscale e Tax control framework	• Attivazione e mantenimento di un presidio di trasparenza e gestione del rischio fiscale	Entro 2022	Progetto in corso	Progetto avviato	
Attrazione, valorizzazione e benessere dei lavoratori	Sviluppo delle competenze	• Introduzione del Business Continuity Plan	Entro 2025	Progetto in corso	Progetto in corso	

### 3.3. La sostenibilità del Gruppo FNM

GRI 102-13, 102-15

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

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



A rafforzamento dell'impegno del Gruppo nel raggiungimento degli SDGs, FNM presiede il **Comitato UITP per lo Sviluppo Sostenibile**. Nel corso del 2021, i tavoli di lavoro si sono concentrati sull'approfondimento delle azioni volte a mitigare il **cambiamento climatico e il processo di decarbonizzazione** nel settore di trasporto, temi al centro del dibattito internazionale legati alla **XXVI conferenza delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici**. Nell'ambito del ruolo ricoperto all'interno del Comitato, si segnala la partecipazione:

- alla **UN COP26 di Glasgow**, novembre 2021
- alla **Middle East North Africa (MENA) Transport Congress and Exhibition** a Dubai, febbraio 2022



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

**FNM coordina il gruppo di lavoro nazionale sulla sostenibilità** con l'obiettivo di sviluppare linee guida ed erogare corsi di formazione finalizzati a coinvolgere le aziende TPL sui temi di CSR-Sostenibilità. ASSTRA in collaborazione con FNM ha messo a punto il documento **"La responsabilità sociale e ambientale per l'impresa di trasporto pubblico - linee guida e indicatori per la stesura del Bilancio di Sostenibilità"**. Per la prima volta sono stati individuati indicatori specifici del settore dei trasporti<sup>18</sup>.



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



Da luglio 2021 FNM è membro del **Global Compact** delle **Nazioni Unite** e ha aderito ai **10 principi** fondanti relativi a diritti umani, condizioni di lavoro, ambiente e lotta alla corruzione. Nell'ambito del network, ogni anno è richiesto di pubblicare la propria Communication on Progress (COP) che coincide con il Bilancio di Sostenibilità-DNF e di partecipare ai gruppi di lavoro avviati dal network italiano.



FNM è firmataria del **Protocollo Lombardo per lo Sviluppo Sostenibile di Regione Lombardia** portando il proprio contributo negli ambiti: interventi di formazione in tema CSR e Sostenibilità su tematiche quali strumenti e strategie per lo sviluppo della responsabilità ambientale e sociale nelle organizzazioni, buone pratiche e comportamenti sostenibili, lotta al climate change, ammodernamento della flotta convogli per il servizio ferroviario regionale.

<sup>18</sup> Linee guida indicatori per la stesura del bilancio di sostenibilità. [Link](#)



FNM partecipa dal 2019 al **Forum per lo Sviluppo sostenibile** e alle attività del gruppo di lavoro 'Prosperità' e contribuisce alla **Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile** (SNSvS), del Ministero per la Transizione Ecologica con specifico riferimento alle azioni sui "Nuovi tempi della città e la mobilità urbana sostenibile". Il gruppo è impegnato alla promozione della ricerca e dell'innovazione sostenibile, della piena occupazione e della formazione di qualità, di modelli sostenibili di produzione e consumo in ottica di decarbonizzazione dell'economia. Tra le attività, FNM ha contribuito alla redazione del **Glossario della Sostenibilità** che identifica i temi chiave alla luce delle necessità delle PMI, motori dello sviluppo economico.



In vista della 26a Conferenza delle Parti della Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici (COP26), di novembre 2021 a Glasgow nel novembre 2021, FNM ha partecipato anche alle due riunioni ministeriali preparatorie tenutesi a Milano:

- «**Pre-COP26**» con l'obiettivo di offrire a Stati, organizzazioni internazionali e ONG la possibilità di avere un confronto informale sugli aspetti politici chiave del summit mondiale sul clima;
- «**Youth4Climate2021: DrivingAmbition**», primo evento di lotta ai cambiamenti climatici interamente dedicato ai giovani al termine del quale è stata data la possibilità di confrontarsi direttamente con i rappresentanti dei governi presenti alla Pre-COP26.



Nel 2020 è stato firmato l'**Accordo Quadro di collaborazione tra FNM – Università degli Studi Milano Bicocca** che ha come oggetto lo svolgimento di attività finalizzate a promuovere e sostenere la ricerca, la realizzazione di attività didattiche informative, l'aumento delle conoscenze scientifiche, la creazione di nuove professionalità e competenze, lo sviluppo di partnership con le imprese negli ambiti della Responsabilità Sociale di Impresa, della rendicontazione, dell'innovazione sociale e dello sviluppo sostenibile. Le Parti collaborano alla realizzazione di progetti, ricerche, formazione, pubblicazioni, convegni, giornate di studio e di approfondimento, volti alla sensibilizzazione e alla diffusione di buone pratiche di riferimento. È proprio in questo contesto che si inserisce l'attività di **formazione e sensibilizzazione verso i temi di sostenibilità** con gli studenti nel Master Universitario Bicocca SiFiM in Sostenibilità in Diritto, Finanza e Management. L'accordo, si riconferma essere una solida base per l'avvio anche di progettualità. FNM, infatti, insieme all'Università degli Studi Milano Bicocca partecipa al progetto "**Pollicino**", avviato nel corso del 2021 da Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile, NordCom e MITE per l'implementazione di nuove metodologie di indagine e raccolta dati sul flusso e sulle abitudini di mobilità.



Il Gruppo FNM si è classificato trentasettesimo nell'analisi "**Le aziende più attente al clima 2022**", condotta da Corriere della Sera e Statista, risultando al primo posto nel settore "**Trasporti e Logistica**". La ricerca ha preso in esame diverse centinaia di imprese e ha indicato le 100 realtà italiane che, nel periodo 2018-2020, hanno registrato una maggiore riduzione di emissioni di CO<sub>2</sub> in base al fatturato ([link](#)).

### Oscar di Bilancio 2021: FNM tra i finalisti del Premio dedicato all'eccellenza nella Comunicazione Non Finanziaria

Nell'ambito della partecipazione alla **57° edizione dell'Oscar di Bilancio**, per l'esercizio 2020, **FNM** è stata selezionata tra i tre **finalisti per la categoria Medie e Piccole Imprese Quotate** tra più di 300 candidature ricevute. Il riconoscimento ricevuto conferma come l'attività di reporting non finanziario, promossa e svolta da FNM, abbia portato negli anni allo sviluppo di un report completo ed esaustivo che oggi si distingue nel settore come best practice di informazioni e indicatori di performance in grado di misurare l'impegno del Gruppo negli anni.



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

### Reporting di sostenibilità

A partire dalla Dichiarazione Consolidata di carattere Non Finanziario del 2019, il Gruppo ha rendicontato il **Bilancio di Sostenibilità ispirandosi ai principi dell'International IR Framework**, integrando specifici indicatori richiesti dalle principali agenzie internazionali di rating della sostenibilità e offrendo una rappresentazione più chiara degli impatti generati dalle principali attività di business del Gruppo. Rientra nell'attività di reporting anche il **monitoraggio dei KPI di Sostenibilità del Piano Strategico 2025** e l'allineamento alle richieste del **Reg. EU 2020/852 sulla Tassonomia per la finanza sostenibile**.

### Mobilità sostenibile, efficienza energetica e ambiente

Il Gruppo FNM ritiene che il proprio impegno nella sostenibilità debba partire dall'interno attraverso attività di sensibilizzazione e formazione alla cultura della sostenibilità. In questo ambito sono stati organizzati **corsi di formazione** interni sui temi di CSR-Sostenibilità, mobilità sostenibile e ambiente con la realizzazione di un **vademecum di buone pratiche in azienda**. Sono poi continuate le iniziative inerenti all'educazione sul trasporto intermodale in Lombardia, partecipando come case study di best practice di sostenibilità nei corsi master universitari. Con il coordinamento del **tavolo di lavoro permanente interno sulla rendicontazione delle performance ambientali** (emissioni di GHG, indicatori del consumo di energia) è proseguito l'impegno verso il contenimento dei consumi energetici per ridurre le emissioni in atmosfera. I lavori quest'anno sono stati estesi anche a MISE. Tra le altre attività rientra l'accordo di collaborazione con **AMSA e FERROVIENORD** per sensibilizzare gli utenti del servizio ferroviario alla corretta raccolta differenziata e allo smaltimento dei rifiuti, con particolare attenzione alla raccolta differenziata di mascherine chirurgiche e guanti monouso di protezione da COVID-19. Per maggiori informazioni su questi temi si rimanda al paragrafo 7.4. Il capitale naturale.

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

GRI 102-15

Il Piano Strategico 2021-25 configura il Gruppo come un operatore integrato della mobilità sostenibile, guidato da principi di sostenibilità ambientale, sociale e di governance (ESG) nella determinazione dei processi aziendali e nella definizione del portafoglio degli investimenti di Gruppo. Viene quindi offerta una visione strategica integrata per la conduzione sostenibile del business, progettando contestualmente la dimensione industriale e la dimensione della sostenibilità.

Il fulcro del processo di creazione del valore è rappresentato dal modello di business, costruito in linea con i principi dell'IR Framework. Le risorse sono definite **capitali**, ossia stock di valore che sono incrementati, ridotti o trasformati dall'attività e dagli output dell'organizzazione.

Il modello del business del Gruppo FNM tiene in considerazione l'utilizzo del **capitale finanziario, produttivo e intellettuale, umano, naturale e sociale e relazionale**.

I capitali, unitamente ad un sistema di gestione dei rischi ESG e un sistema di governance della sostenibilità, consentono al Gruppo di offrire un servizio (c.d. output) e creare impatti (c.d. outcome) di tipo ambientale, sociale ed economico quale diretta espressione del contributo del Gruppo agli obiettivi di sviluppo sostenibile delle Nazioni Unite.

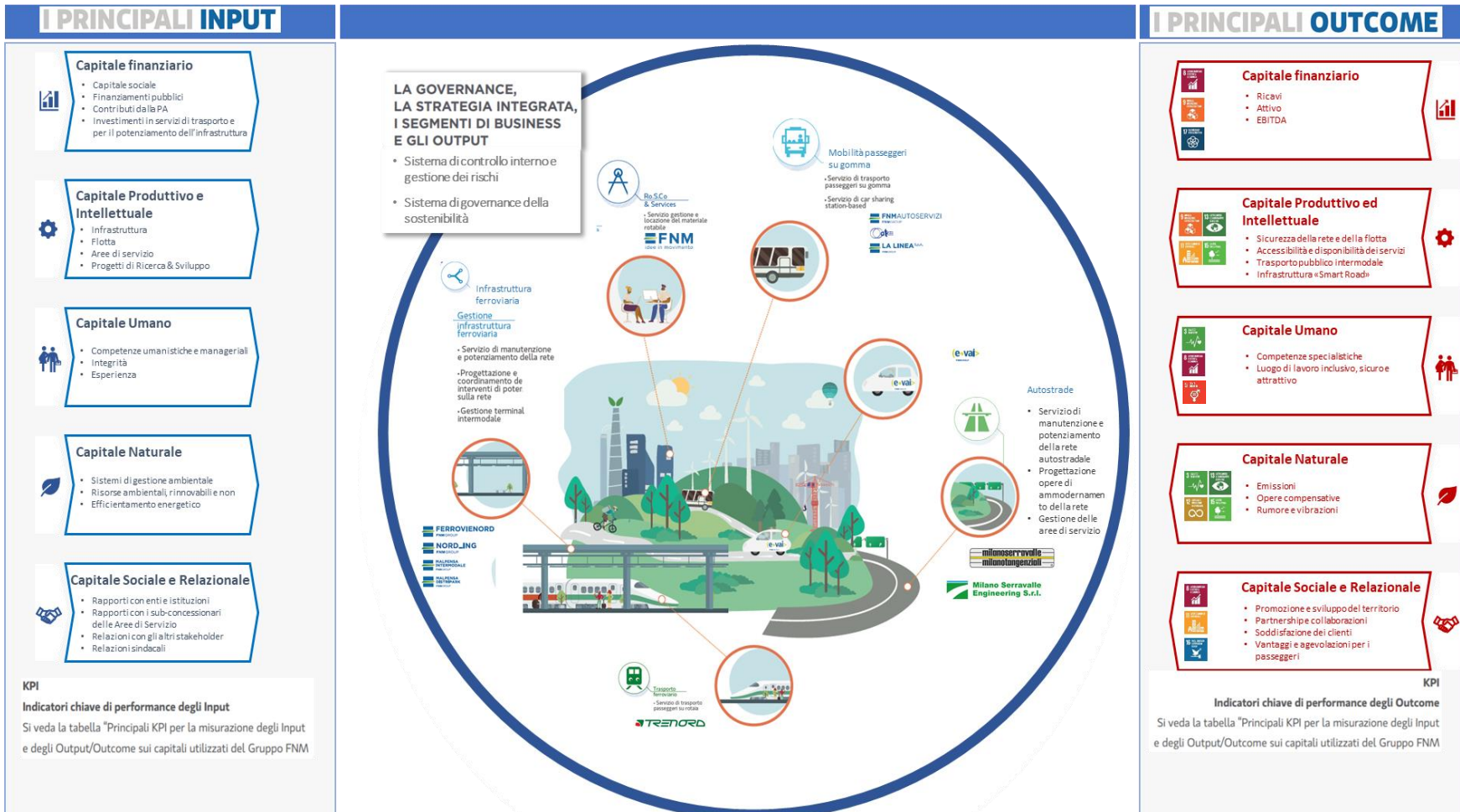
Il modello di business non può prescindere dalle principali tendenze in corso. L'attuale crisi sanitaria ed economica connessa alla pandemia da COVID-19 e i rischi connessi agli impatti climatici, gli eventi meteorologici estremi e la perdita di biodiversità hanno comportato infatti la necessità di reindirizzare i flussi di capitale verso investimenti sostenibili, favorendo una transizione digitale e ambientale. Il Gruppo FNM, conscio di queste dinamiche e dell'impatto che possono avere sul business, vuole rafforzare questo messaggio anche attraverso una rinnovata rappresentazione grafica del modello.

Il modello considera l'articolazione del Gruppo in quattro principali segmenti di business: Ro.S.Co. e Services, Infrastruttura ferroviaria, Mobilità passeggeri su gomma e Autostrade. Rispetto allo scorso anno, come già evidenziato, il modello integra il controllo del Gruppo in Milano Serravalle – Milano Tangenziali S.p.A. (96%), concessionaria dell'autostrada A7 e delle tangenziali milanesi, aggiornando conseguentemente gli input e gli output/outcome generati e misurati dal Gruppo.

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

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

<b>PRINCIPALI TREND</b>	<b>Transizione digitale e ambientale</b> Impegno per la neutralità climatica entro il 2050 e budget UE a supporto della transizione ambientale e digitale	<b>Piani di finanziamenti ripresa post Covid-19</b> Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) per sostenere la filiera dell'idrogeno e il rinnovo del trasporto pubblico locale	<b>World Economic Forum</b> Top Risk riconducibili ai fenomeni ambientali e sociali secondo il Global Risk Report 2022 (perdita di biodiversità, eventi meteorologici estremi, fallimento delle strategie di contrasto al cambiamento climatico, crisi dei livelli di sostentamento, erosione della coesione sociale)	<b>Finanza sostenibile</b> Crescente integrazione ESG nelle strategie finanziarie e nelle scelte di investimento
-------------------------	--	---	--	---







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

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

Capitale	Descrizione	Indicatore di misurazione	Riferimento ai paragrafi del Bilancio
 <b>Finanziario</b>	Risorse economiche impiegate nei processi produttivi	<b>INPUT</b> <ul style="list-style-type: none"> <li> GRI 201 Finanziamenti pubblici a livello regionale, nazionale ed europeo</li> <li> GRI 203 Investimenti in servizi di trasporto, infrastrutture per la rete ferroviaria e autostradale e nuovo materiale rotabile</li> <li> GRI 207 Imposte</li> <li> GRI 204 Valore degli acquisti da fornitori</li> </ul>	7.1. Le fonti di finanziamento: pubblica amministrazione e azionisti 7.1. Il valore economico generato e distribuito 7.1. I principali investimenti 7.1. Approvvigionamento sostenibile 7.2. Infrastruttura ferroviaria 7.2. Ro.S.Co & Services 7.2 Mobilità passeggeri su gomma 7.2 Autostrade 7.1. L'approccio alla fiscalità del Gruppo FNM
		<b>OUTPUT/OUTCOME</b> <ul style="list-style-type: none"> <li> GRI 102-9 Principali fornitori e categorie merceologiche</li> <li> GRI 201 Valore economico generato, distribuito e trattenuto</li> <li> GRI 204 Indotto generato sul territorio</li> </ul>	
 <b>Produttivo e intellettuale</b>	Immobili, infrastrutture e mezzi fisici utilizzati per i servizi offerti dall'azienda e risorse intangibili quali conoscenze organizzative e proprietà intellettuali	<b>INPUT</b> <ul style="list-style-type: none"> <li> GRI 102-12 Iniziative esterne</li> <li> Impianti gestiti per il servizio viaggiatori</li> <li> Km rete ferroviaria e autostradale</li> <li> Stazioni e aree di servizio</li> <li> Flotta autobus e car sharing</li> <li> Velostazioni e aree di parcheggio</li> <li> Progetti di Ricerca &amp; Sviluppo</li> <li> Percorrenze sulla rete autostradale</li> </ul>	7.2. Infrastruttura ferroviaria 7.2. Ro.S.Co & Services 7.2. Mobilità passeggeri su gomma 7.2 Autostrade 7.2. Trasporto ferroviario (Trenord) 7.5. Comunità e condivisione di valore: i progetti e le iniziative sul territorio
		<b>OUTPUT/OUTCOME</b> <ul style="list-style-type: none"> <li> Disponibilità del servizio e congestionamento evitato</li> <li> Copertura della linea da sistema SSC (Sistema di Supporto alla Condotta) e SCMT (Sistema di Controllo Marcia Treno)</li> <li> Numero di autobus con sistema AVM (Automatic Vehicle Monitoring)</li> <li> Numero di sistemi di videosorveglianza e sicurezza</li> <li> Numero di stazioni accessibili</li> <li> Numero di servizi ausiliari viabilità e dotazioni invernali</li> <li> Numero di servizi offerti nelle aree di servizio</li> <li> Numero degli infortuni a bordo e in stazione</li> <li> Utilizzo del suolo per stazioni, uffici e infrastruttura</li> </ul>	
 <b>Umano</b>	Competenze, capacità ed esperienze delle persone che lavorano nell'azienda	<b>INPUT</b> <ul style="list-style-type: none"> <li> GRI 102-8 Numero di dipendenti per tipologia di contratto e genere</li> <li> GRI 401 Benefit previsti per i dipendenti</li> <li> GRI 404 Formazione e istruzione</li> <li> GRI 405 Diversità e pari opportunità</li> </ul>	7.3. Lo sviluppo del Capitale Umano all'interno del Gruppo 7.3. Formazione e sviluppo dei dipendenti 7.3. Welfare dei dipendenti 7.3. Salute e sicurezza



#### OUTPUT/OUTCOME





-  GRI 401 Nuove assunzioni e turnover
-  GRI 403-9 Infortuni sul lavoro
-  GRI 403-10 Malattie professionali
-  Dipendenti formati sui temi di Salute e sicurezza










#### Naturale

Processi e risorse ambientali per l'erogazione dei servizi offerti

#### INPUT

-  GRI 302 Energia
-  GRI 303 Acqua e scarichi idrici
-  GRI 304 Biodiversità
-  Percentuale di procedimenti che rispettano criteri di natura ambientale

#### OUTPUT/OUTCOME

-  GRI 305 Emissioni
-  GRI 306 Rifiuti
-  Emissioni evitate grazie all'utilizzo del TPL e delle infrastrutture del Gruppo FNM
-  Opere compensative
-  Efficientamento della flotta con impatti sulla riduzione di consumi energetici ed emissioni
-  Progetti per la riduzione del rumore e delle vibrazioni
-  Contenziosi di natura ambientale




7.4. Un modello di business a sostegno della lotta al cambiamento climatico  
7.4. Governance ambientale  
7.2. Infrastruttura ferroviaria  
7.2. Ro.S.Co & Services  
7.2. Mobilità passeggeri su gomma  
7.2. Autostrade  
7.2. Trasporto ferroviario (Trenord)






#### Sociale e relazionale

Relazioni con gli stakeholder esterni e condivisione di valori per il benessere individuale e collettivo

#### INPUT

-  GRI 402 Relazioni con i sindacati
-  GRI 413 Comunità locali
-  Iniziative per lo sviluppo del territorio

#### OUTPUT/OUTCOME

-  Soddisfazione dei clienti
-  Indotto economico e occupazionale generato grazie al trasporto passeggeri
-  Risparmio economico generato per i passeggeri

7.5. La soddisfazione dei clienti  
7.5. Comunità e condivisione di valore: i progetti e le iniziative sul territorio



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

## 4. Analisi di materialità

### IL PERCORSO DI SOSTENIBILITÀ DI FNM HIGHLIGHTS

Revisione dei 18 temi materiali: integrati rischi e opportunità del settore autostradale

Aggiornamento della Matrice di Materialità 2021: identificati 8 temi top material

Tasso di engagement: 85% stakeholder interni e 46% stakeholder esterni

### 4.1 Stakeholder engagement

GRI 102-21, 102-43, 102-44

Nell'ambito del processo di analisi delle priorità 2021, è stata effettuata una revisione delle tematiche materiali per il Gruppo. Il Gruppo FNM ha coinvolto i rappresentanti del top management e le prime linee della Capogruppo e delle società controllate, nonché di Trenord, in un processo di valutazione e aggiornamento della matrice di materialità. Rispetto a quanto è stato svolto l'anno precedente, l'ingresso di MISE ha richiesto una rivalutazione delle tematiche materiali per integrare i rischi e le opportunità ESG applicabili al settore «Costruzione di strade e autostrade» (NACE F42.1.1). In questo processo, a giocare un ruolo determinante è stata altresì l'approvazione del Piano strategico 2021-25 che ha integrato per la prima volta obiettivi di sostenibilità. A partire dalla matrice di materialità dello scorso anno, è stata condotta un'analisi di benchmark, tra cui il World Economic Forum, le nuove tematiche dello standard del Sustainability Accounting Standard Board (SASB) riferiti al settore dei trasporti, oltre gli usuali ambiti del DLgs 254/2016 e un'analisi dei principali competitor. Il risultato di questa integrazione ha portato all'aggiornamento del contenuto delle tematiche materiali al fine di rappresentare il nuovo segmento Autostrade.

Le 18 tematiche sono state suddivise in 5 categorie: "Responsabilità ambientale", "Governance, integrità e responsabilità economica", "Risorse umane", "Responsabilità verso i clienti, infrastrutture e sistemi di trasporto", "Responsabilità sociale (comunità) e supply chain".

In linea con lo scorso anno, si sottolinea che gli aspetti legati a temi come Strategie di business, Performance economico-finanziaria e contributi alla Pubblica Amministrazione e Corporate Governance, Compliance e Gestione dei rischi sono considerati nell'analisi di materialità come elementi fondamentali, materiali «tout court» e quindi non sono stati sottoposti a valutazione e non sono stati inseriti nella matrice.

Il processo di prioritizzazione dei temi ha visto coinvolti sia gli stakeholder interni sia gli stakeholder esterni. Nel merito dello stakeholder engagement interno, la valutazione è avvenuta nell'ambito di due workshop tra novembre e dicembre con il coinvolgimento del management.

L'indagine è stata 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.

L'attività ha evidenziato un tasso di partecipazione considerevole, con un'adesione media circa del 62%, rispettivamente 45 membri del top management e prime linee interne e 34 partner strategici esterni.

Il pensiero degli stakeholder appare piuttosto chiaro: il ruolo di FNM nella ripresa dalla pandemia è centrale in virtù del servizio che offre, la sfida su cui concentrare l'impegno, è coniugare capacità di trasporto e sicurezza. Tra i principali suggerimenti dagli stakeholder:

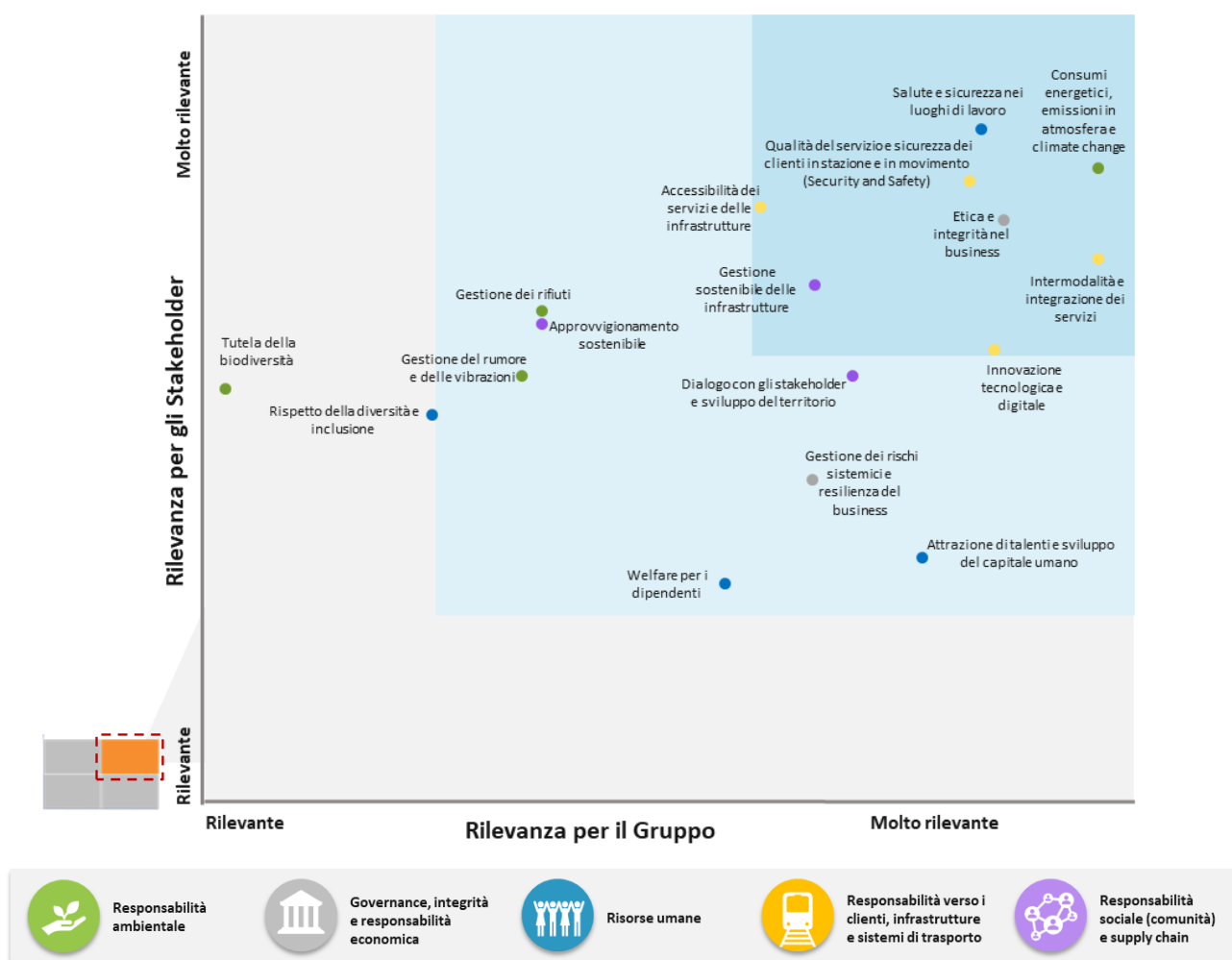
- **Investire sulla transizione digitale**, concentrando l'impegno verso servizi più customizzati e dinamici per rispondere alle diverse domande di mobilità.
- **Ampliare il servizio offerto** in termini di aumento dei mezzi in circolazione e frequenza, garantendo uno standard sempre alto di tutela della salute e sicurezza in termini di sanificazione e distanziamento tra le persone.
- **Migliorare la comunicazione** affinché il viaggiatore abbia chiare le regole di sicurezza sanitaria da rispettare e scelga il trasporto pubblico quale migliore soluzione in termini di sostenibilità ambientale.

Anche quando si focalizza l'attenzione sull'ingresso del Gruppo nel settore autostradale, i **temi di sostenibilità ambientale** e di **sicurezza** appaiono ricorrenti. Se da un lato la sostenibilità declinata al settore autostradale deve riguardare attività quali l'installazione di punti di rifornimento per veicoli a basso impatto ambientale, la manutenzione e l'adeguamento dei manufatti (es. ponti e viadotti) per le esigenze di trasporto merci, dall'altro temi come la salute e sicurezza diventano condizione imprescindibile. Sicurezza delle infrastrutture, attenta selezione dei materiali, periodica manutenzione, sicurezza per l'utente, ma anche per chi lavora nei cantieri autostradali, innovazione nei sistemi di sicurezza sono solo alcuni dei temi menzionati dagli stakeholder.

## 4.2 Matrice di materialità

GRI 102-46, 102-47, 102-49

I risultati provenienti dalle attività di stakeholder engagement interno ed esterno e la loro elaborazione trovano espressione grafica nella **matrice di materialità 2021**<sup>19</sup>. La matrice è stata presentata alla valutazione del Comitato per la Responsabilità Sociale ed Etica e del Comitato Controllo, Rischi e Operazioni con Parti Correlate il 7 marzo 2022, successivamente approvata dal Consiglio di Amministrazione di FNM il 9 marzo 2022.



L'aggiornamento della matrice di materialità 2021 ha evidenziato **otto temi top material**, rappresentati in alto a destra nel riquadro segnalato dal colore più scuro.

A completamento delle interviste è apparso come indiscutibile il cambiamento di paradigma che sta coinvolgendo il mondo delle imprese e il resto degli stakeholder in merito ai **consumi energetici, emissioni in atmosfera e climate change**. La forte rilevanza attribuita a questo tema pone il Gruppo di fronte ad una grande sfida: incentivare una gestione dell'impatto ambientale delle attività per ridurre i consumi energetici, le emissioni di gas a effetto serra e gli inquinanti atmosferici, attraverso l'approvvigionamento di fonti energetiche a ridotte emissioni, l'installazione di sistemi di illuminazione efficienti lungo i percorsi ferroviari ed autostradali e l'ammodernamento tecnologico

<sup>19</sup> Nell'ambito dell'analisi di materialità del Gruppo è stata considerata anche l'iterazione con Trenord S.r.l.

della flotta. Un investimento verso la transizione energetica, quindi, che il Gruppo è disposto a sostenere per una maggiore sostenibilità del business e del contesto esterno che lo circonda.

In considerazione della particolarità del contesto di riferimento dovuto alla pandemia globale, il tema **“Qualità del servizio e sicurezza dei clienti in stazione e in movimento (Security and Safety)”**, insieme a **“Salute e sicurezza nei luoghi di lavoro”**, ha registrato un forte incremento nelle priorità attribuitegli dal Gruppo FNM. Come due facce della stessa medaglia, questi temi rappresentano la chiave di volta: da un lato poter garantire un servizio di alta qualità presso le stazioni, le aree di servizio e le fermate degli autobus, e dall’altro incoraggiare e promuovere una cultura interna della sicurezza, affinché dipendenti e collaboratori esterni possano accedere ai luoghi di lavoro in totale sicurezza.

Assicurare **accessibilità dei servizi e delle infrastrutture** nel suo concetto più ampio è per il Gruppo FNM fondamentale. Garantire la piena fruibilità dei servizi offerti significa prevedere assistenza al cliente e offrire un percorso di accesso totale, senza alcuna discriminazione architettonica e astratta, ai servizi e alle infrastrutture (es. stazioni, treni, autobus e aree di servizio). Su questo filone s’inserisce il concetto di **intermodalità e integrazione dei servizi** per una rete di interscambio efficace, capace di favorire un’esperienza di viaggio dell’agire quotidiano, ma anche per occasioni di turismo che ha assunto quest’anno un lieve aumento per gli stakeholder interni.

Il tema **Gestione sostenibile delle infrastrutture** assume, rispetto all’anno precedente, una rilevanza maggiore. A fare da sfondo alle tematiche precedentemente menzionate, questo tema considera gli impatti ambientali, sociali e di governance nelle fasi di design, realizzazione e utilizzo dell’infrastruttura. Per il Gruppo si tratta di un aspetto fondamentale perché mira a garantire un uso efficiente delle risorse necessarie a implementare progetti infrastrutturali (es. ferro, acciaio, cemento, calcestruzzo) e a minimizzare l’impatto sul territorio circostante durante il ciclo di vita dell’infrastruttura stessa.

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

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

Rispetto allo scorso anno, il tema **“Dialogo con gli stakeholder e sviluppo del territorio”** non ha assunto lo stesso grado di importanza. Tuttavia si precisa che tale tema è per FNM rilevante, in considerazione della sua vicinanza e distribuzione sul territorio. Nel corso del 2021, il protrarre della pandemia non ha consentito di promuovere occasioni regolari di dialogo e scambio con le amministrazioni nazionali e locali e con gli stakeholder tutti. Ciò non ha pertanto permesso di valorizzare questo tema.

In ultimo si segnala che il tema “**Gestione delle risorse idriche**” non è risultato quest’anno prioritario, tuttavia, dato l’impegno del Gruppo FNM nel gestire tale tematica e in linea con le disposizioni del DLgs 254/2016, si è fornita la relativa rendicontazione all’interno del documento.

## 5. Il modello di governance del Gruppo

### IL PERCORSO DI SOSTENIBILITÀ DI FNM HIGHLIGHTS

Nuovo C.d.A. composto da 7 amministratori

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

Politica per la Sostenibilità Ambientale di Gruppo

### 5.1. Organi societari

GRI 102-18, 102-22, 405-1

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

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

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

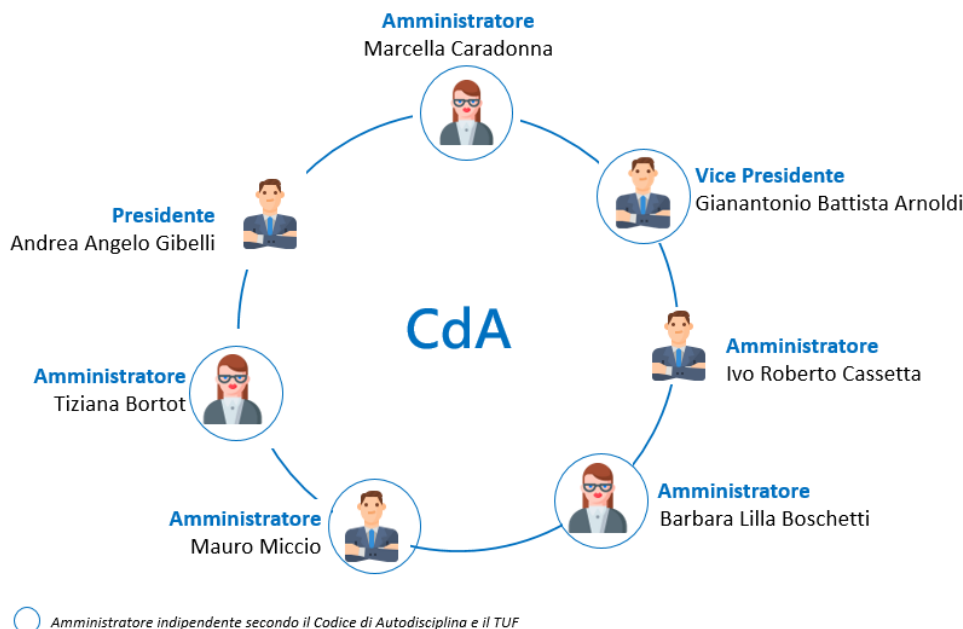
In occasione dell’Assemblea degli azionisti del 30 aprile 2021 sono stati nominati i nuovi organi sociali per gli esercizi 2021 – 2023. Attualmente il **Consiglio di Amministrazione** è composto da sette amministratori eletti dall’Assemblea degli azionisti, di cui uno nominato in rappresentanza degli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

A garanzia del giusto equilibrio delle competenze e della diversità di genere all’interno del Consiglio di Amministrazione, il 18 marzo 2021 è stata esaminata e approvata la Politica in materia diversità e da ultimo confermata il 9 marzo 2022<sup>20</sup>.

La Politica è stata implementata all’esito di un processo di self assessment condotto con il supporto di un advisor esterno indipendente prevedendo tra i requisiti (i) che il Consiglio di Amministrazione sia allargato ad una composizione di 7 componenti, di cui la maggioranza non esecutivi e indipendenti; (ii) che il numero di candidati alla carica di Amministratore appartenenti al genere meno rappresentato sia almeno non inferiore ai 2/5 del numero totale di componenti il C.d.A. Nella Politica è inoltre valorizzata la diversità quale elemento fondante della sostenibilità nel medio-lungo periodo dell’attività d’impresa, per l’integrazione di profili manageriali e professionali tra loro

<sup>20</sup> In occasione dell’Assemblea chiamata a rinnovare gli organi amministrativi e di controllo, è stato posto alla votazione dei soci di FNM la modifica dello Statuto volta a dare attuazione alle citate nuove regole in ossequio alla Legge 160/2019, la quale ha modificato gli artt. 147-ter e 148 del TUF.

diversi, con particolare riguardo (i) al settore dei trasporti e della mobilità in generale, delle infrastrutture e dei rapporti con le pubbliche amministrazioni avendo maturato esperienze/conoscenze su tecnologie “green” nonché (ii) alle materie economiche, contabili, giuridiche, finanziarie, di gestione dei rischi, di politiche retributive e acquisendo sensibilità e comprensione per i fattori di responsabilità sociale e ESG.



Il Consiglio di Amministrazione è supportato nelle decisioni da quattro Comitati con funzioni consultive e propositive: il Comitato per la Responsabilità Sociale ed Etica, il Comitato per la Remunerazione, il Comitato Controllo, Rischi e Operazioni con Parti Correlate ed il Comitato per la Designazione degli organi sociali del Gruppo FNM<sup>21</sup>. Quest’ultimo preposto ex novo nel corso del 2021 a coadiuvare il Consiglio di Amministrazione nell’individuazione dei componenti degli organi sociali delle società del Gruppo. Completa poi il quadro della governance il Collegio Sindacale composto da tre Sindaci effettivi e due Sindaci supplenti.



<sup>21</sup> 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 2021. La Politica è stata modificata al fine di recepire: (i) le previsioni del **Codice di Corporate Governance** (edizione gennaio 2020) promosso dal Comitato per la Corporate Governance ed applicabile a partire dal 1° gennaio 2021, e (ii) le disposizioni di attuazione del predetto art. 123-ter del TUF, che modifica il regolamento adottato con delibera CONSOB n. 11971 del 14 maggio 1999 e s.m.i. (il "Regolamento Emittenti"), approvate dalla CONSOB con delibera n. 21623 del 10 dicembre 2020 (la "Delibera")<sup>22</sup>. Le modifiche alla Politica sono state sottoposte, con esito favorevole, al voto assembleare in data 30 aprile 2021.

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

I principi guida stabiliti nel Codice di Corporate Governance e nella Delibera, recepiti nella Politica di Remunerazione riguardano: i) la distinzione tra componenti fisse e variabili della remunerazione, con la precisazione che, la componente variabile dovrebbe (a) rappresentare una parte significativa della remunerazione totale; (b) essere legata ad un orizzonte di lungo periodo; e (c) prevedere un adeguato lasso temporale di differimento; ii) la previsione di obiettivi di performance di natura finanziaria e non finanziaria (inclusa, la Responsabilità Sociale d'Impresa), cui correlare la remunerazione variabile a obiettivi chiari, esaustivi e oggettivamente misurabili ed infine, iii) il richiamo alla "sostenibilità" della Società.

### **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**, costituita nel 2019 a diretto riporto della Direzione Finanza e Sviluppo, 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<sup>23</sup>.

Nel 2021 da segnalare due momenti d'incontro con la comunità finanziaria: la **Presentazione del Piano Strategico 2021-2025** e il **lancio dell'emissione inaugurale del Prestito Obbligazionario nell'ambito dell'Euro Medium Term Note Programme**.

In quest'ultima occasione l'attività di comunicazione finanziaria si è concentrata sul dialogo con gli investitori fixed income attraverso un roadshow che si è concluso con la sottoscrizione da parte di investitori italiani ed esteri di un Prestito Obbligazionario a 5 anni di 650 milioni di euro, finalizzato principalmente al pagamento anticipato e per intero dell'indebitamento assunto in relazione all'acquisizione di Milano Serravalle – Milano Tangenziali.

<sup>22</sup>L'edizione di gennaio 2020 del Codice di Corporate Governance promosso dal Comitato per la Corporate Governance applicabile a partire dal 1° gennaio 2021.

<sup>23</sup>FNM si è dotata del "Regolamento per la gestione interna e la comunicazione al pubblico di documenti ed informazioni riguardanti FNM S.p.A. e l'istituzione, la gestione e la tenuta dei registri delle persone che vi hanno accesso" (da ultimo modificato in data 13 maggio 2019) e di una procedura operativa "Gestione Investor Relations" in fase di aggiornamento.



Complessivamente, nel corso dell'anno il Gruppo ha partecipato a **4 roadshow** che hanno originato **circa 40 incontri one-to-one o di gruppo** realizzati prevalentemente in modo virtuale a causa della pandemia da COVID-19. I temi di maggiore interesse per gli investitori hanno riguardato l'impatto della pandemia sulla performance del Gruppo e sulle prospettive future, gli effetti, i benefici e i rischi dell'acquisizione di Milano Tangenziali-Milano Serravalle, la strategia futura, il piano di investimenti e la solidità finanziaria. Anche le tematiche ESG sono state frequentemente affrontate, con particolare riferimento ai treni a idrogeno nell'ambito del progetto H2iseO e alla riqualificazione urbana del Progetto FILI, oltre che al possibile ricorso futuro a strumenti di finanza sostenibile per il finanziamento del piano di investimenti.

In occasione della pubblicazione dei risultati trimestrali, FNM organizza **conference call con investitori istituzionali e analisti finanziari**. La Società informa tempestivamente gli azionisti e i potenziali investitori di ogni azione o decisione che possa avere effetti rilevanti sugli investimenti mediante la pubblicazione di **comunicati stampa price sensitive** e il costante aggiornamento del sito internet con documentazione in italiano e in inglese.

## 5.2. Politiche del Gruppo

GRI 205-2

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

Al fine di integrare pienamente la sostenibilità all'interno del sistema normativo aziendale e fotografare la situazione attuale di conformità della documentazione aziendale con quanto richiesto dal DLgs 254/2016, lo scorso anno, il Gruppo ha mappato i documenti costituenti il Sistema di gestione di FNM. Le categorie di documenti presi in esame riguardano la Governance, Linee guida, Regolamenti, Policy e procedure. Il progetto **"Roadmap policy" di Sostenibilità** prevede una mappatura delle stesse a livello di Gruppo, la quale ha permesso di individuare i gap esistenti. L'avvio di una maggiore formalizzazione dei temi di sostenibilità a presidio di questi temi ha portato nel 2021 alla predisposizione della prima Politica per la Sostenibilità Ambientale del Gruppo FNM.

Non da ultimo, si segnala che in adesione alle raccomandazioni del Codice di Corporate Governance, in data 23 febbraio 2022 il Consiglio di Amministrazione di FNM ha approvato l'adozione di una politica di dialogo con gli azionisti, con l'obiettivo di sviluppare e mantenere forme di dialogo aperte, trasparenti e continuative con la generalità degli azionisti e degli stakeholder finanziari nel rispetto della parità informativa. La politica adottata è stata pubblicata sul sito internet aziendale.

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

Politiche del Gruppo FNM	Obiettivi
<b>Politica per la Sostenibilità Ambientale</b>	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 sviluppare nuove forme di mobilità integrata e sostenibile, nonché a minimizzare l'impatto sull'ambiente, anche attraverso attività di stakeholder engagement interno ed esterno.

	La politica intende favorire il processo di transizione energetica attraverso l'adozione di standard ecocompatibili nelle scelte progettuali, realizzative e di manutenzione concernenti le infrastrutture, creando nel contempo valore sociale per il territorio.
<b>Politica in materia di Diversità</b>	FNM ha adottato la Politica in materia di Diversità in relazione alla composizione del Consiglio di Amministrazione <sup>24</sup> 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.
<b>Politica di Remunerazione</b>	Attraverso la Politica di remunerazione <sup>25</sup> 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.
<b>Politica Anticorruzione</b>	La Politica Anticorruzione di FNM identifica i principi e le linee guida per vietare e prevenire il compimento di qualsiasi condotta corruttiva, conformemente al principio di "tolleranza zero" della corruzione, garantendo il rispetto delle Leggi Anticorruzione e della cultura dell'integrità.
<b>Politica di salute e sicurezza</b>	Tale politica definisce misure e procedure per garantire elevate performance in tema di salute e sicurezza del lavoro all'interno e all'esterno del contesto lavorativo. In tal senso, il documento rappresenta una guida, un impegno concreto del Gruppo verso questo tema: un'attenzione maggiore alla gestione dei rischi e alla previsione di piani di mitigazione, nonché un'attività costante di sensibilizzazione e formazione ai lavoratori.
<b>Linee Guida per Acquisti Sostenibili</b>	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.
<b>Procedura operativa Fiscalità</b>	La procedura descrive le modalità e i principi comportamentali a cui attenersi per assicurare la corretta gestione delle attività relative alla fiscalità.
<b>Procedura operativa Redazione Bilancio di Sostenibilità-DNF</b>	Procedura operativa relativa al sistema di raccolta dei dati e delle informazioni che confluiscono nel Bilancio di Sostenibilità-DNF.

### 5.3. Governance di Sostenibilità

GRI 102-18, 102-20

L'integrazione di criteri ESG (Environmental, Social e Governance) è diventata necessaria nella definizione di linee strategiche e politiche, nonché nella gestione dei rischi al fine di condividere con

<sup>24</sup> 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.

<sup>25</sup> Esaminata e approvata nel C.d.A. di FNM S.p.A. nella seduta dell'11 marzo 2020

i propri stakeholder informazioni specifiche di medio-lungo termine e soddisfare le esigenze informative dei mercati finanziari.

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

#### **COMITATO PER LA RESPONSABILITÀ SOCIALE ED ETICA**

Comitato endoconsiliare a cui è assegnato il compito di promuovere una **Corporate policy di carattere etico ambientale**, in linea con la strategia di sostenibilità del Gruppo e attraverso il monitoraggio delle **aspettative economiche, ambientali e sociali degli stakeholder del Gruppo**. Il Comitato ha anche il compito di sovrintendere il processo di redazione del Bilancio di Sostenibilità-DNF, approvandone l'analisi di materialità e, in generale, i contenuti prima dell'esame da parte del Consiglio di amministrazione.

#### **COMITATO CONTROLLO, RISCHI E OPERAZIONI CON PARTI CORRELATE**

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

#### **COMITATO DI INDIRIZZO BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ-DNF**

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

#### **FUNZIONE CSR-SOSTENIBILITÀ**

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

---

<sup>26</sup> 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..

## 6. Il sistema di gestione dei rischi

### IL PERCORSO DI SOSTENIBILITÀ DI FNM HIGHLIGHTS

Società del Gruppo con certificazione ISO 37001: 63%

100% persone raggiunte da comunicazioni su Codice Etico, anticorruzione-231 e privacy

Integrazione rischi ESG nel Risk Register





### 6.1. Modello di governance del rischio

GRI 102-11, 102-15, 403-3

Nel tempo FNM ha predisposto e adottato un processo di Risk Management consolidato, quale parte integrante del proprio SCIGR (Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi), finalizzato all'individuazione e alla gestione delle diverse tipologie di rischio alle quali la Società e il Gruppo sono esposti. Lo scopo è quello di adottare un **approccio sistematico all'individuazione dei rischi prioritari** e valutarne i potenziali effetti negativi e individuare le opportune azioni di mitigazione.

In questo ambito, il Gruppo ha emanato una **Procedura Operativa relativa al Risk Management** (RMSG PO 05) per la messa a punto del Risk Assessment Annuale. La procedura ispirata alla normativa interna (es. Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex DLgs 231/2001, Codice Etico e di Comportamento del Gruppo FNM, Linee Guida del Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi) e alle Linee Guida internazionali (es. ISO 31000, ISO 9000 e ISO 37001) contribuisce al raggiungimento degli obiettivi aziendali, ad un efficace utilizzo delle risorse e ad una maggiore efficienza dei processi aziendali, consentendo ai vertici aziendali di compiere scelte consapevoli.

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

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

## Gestione Integrata dei Rischi Non Finanziari nel Sistema di Controllo Interno

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



L'attività di **Risk Assessment ERM 2021** ha preso avvio con un'analisi preliminare degli scenari presenti nel Risk Register di Gruppo (rischi strategici e rischi operativi) e con l'**identificazione di una categoria specifica** denominata "**CSR - Sostenibilità (DLgs 254/16)**" suddivisa in 5 sottocategorie (Ambiente, Risorse Umane, Sociale, Governance e Infrastruttura e Servizio).

Successivamente l'elenco dei rischi è stato integrato con i **rischi che impattano sulla gestione autostradale** e con **nuovi scenari di rischio** legati al contesto di riferimento, all'andamento dell'emergenza della pandemia da COVID-19, con un approfondimento sui rischi legati al **climate-change**.

### Rischi legati al cambiamento climatico – contesto di riferimento

Il **cambiamento climatico** è posto da anni tra i rischi più significativi per la comunità globale dal **World Economic Forum**, nell'annuale "Global Risk Report", evidenziandone l'interconnessione con rischi climatici, sociali e geopolitici, come migrazioni di massa, pandemie e scarsità di risorse idriche. I cambiamenti climatici potranno essere ulteriormente inaspriti dalle variazioni attese del clima, determinando rischi di diversa entità a seconda di quanto si riuscirà a fare per limitare il riscaldamento globale. Ed è per questo che risulta oggi prioritario saperli identificare, monitorare e gestire. In questo ambito la **Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD)**, creata dal Financial Stability board nel 2015, con lo scopo di elaborare raccomandazioni sulla rendicontazione dei **rischi legati al cambiamento climatico**, ha dato un grosso contributo per portare trasparenza e uniformità. Sulla stessa scia si posiziona il **nuovo piano di lavoro della Taskforce on Nature-related Financial Disclosures (TNFD)** composto da un gruppo di istituzioni finanziarie e multinazionali per definire un **framework di metriche e parametri** per la loro rendicontazione entro il 2023.

L'attività di misurazione è stata avviata nel mese di novembre e le interviste sono state rivolte al management di tutte le società consolidate integralmente: FNM, FERROVIENORD, FNM Autoservizi, E-Vai, NORD\_ING, MALPENSA INTERMODALE, ATV, La Linea e MISE.

Con riferimento all'attività di **risk assessment sul settore autostradale**, per ciascun rischio è stata anche effettuata una mappatura delle coperture assicurative e inserito il dettaglio della polizza assicurativa in essere. Il processo sarà applicato man mano anche alle altre società del Gruppo FNM.

In un'ottica di miglioramento, il Gruppo prevede di adottare una **piattaforma integrata** a supporto dell'attività di risk assesement che, renda il processo più snello e consenta una clusterizzazione dei dati e una reportistica anche su base semestrale.

I risultati dell'attività sono stati condivisi nel Risk Committee in data 8 marzo e il Risk Register aggiornato e approvato nel C.d.A. di FNM il 18 marzo 2022.

## Rischio COVID-19

A fronte dell'emergenza sanitaria COVID-19, Il Gruppo FNM attraverso le strutture preposte (RSPP, Medico Competente, Direzione Risorse Umane e Welfare, Internal Audit) ha costantemente adottato le opportune e necessarie azioni, informando tempestivamente gli organismi di controllo (Collegio Sindacale ed Organismo di Vigilanza). In linea con il 2020 sono continuate le attività svolte dai Comitati interni specificatamente costituiti ( **Comitato Crisi** e il **Comitato di Emergenza** di FERROVIENORD, il **Comitato Sicurezza** di MISE, il **Comitato Covid** di ATV e **Comitato di Sicurezza Aziendale** in La Linea) che, con il forte supporto del Medico Competente e dell'Alta Direzione, hanno il compito di seguire l'evolversi dell'emergenza sanitaria COVID-19 e individuare misure preventive e protettive, nel rispetto delle disposizioni degli enti preposti. Si segnala che rispetto allo scorso anno non è stato emesso nessun nuovo protocollo aggiuntivo e sono confermate le misure adottate in precedenza.

## 6.2. Rischi e temi materiali

### GRI 102-15

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

L'attività<sup>27</sup> è stata realizzata sulla base dei principali rischi ESG discussi durante le interviste integrati dalle informazioni qualitative raccolte tramite le schede compilate dai referenti aziendali delle società del Gruppo.

L'aggiornamento è stato condiviso nel Comitato Controllo, Rischi e Operazioni con Parti Correlate e nel Comitato per la Responsabilità Sociale ed Etica il 7 marzo 2022.

### Ambito DLgs 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"> <li>■ Potenziali inefficienze nella gestione dei consumi energetici, con particolare riferimento ai consumi di energia elettrica e relative emissioni di CO<sub>2</sub> e altri gas a effetto serra in atmosfera e perdita e/o mancato conseguimento delle certificazioni UNI EN ISO 14001 e UNI CEI EN 50001:2011</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Alcune società hanno adottato un sistema di gestione ambientale certificato <b>UNI EN ISO 14001</b> e <b>UNI CEI EN 50001:2011</b></li> <li>– Monitoraggio dei consumi energetici con <b>diagnosi energetiche</b>. Audit interni ed esterni da terze parti. Avvio di tavoli interni per monitorare azioni e obiettivi di miglioramento</li> <li>– Sottoscrizione di un contratto di <b>fornitura di energia elettrica</b> proveniente <b>da fonti rinnovabili</b> per la flotta di car sharing e per la trazione dei treni e per impianti e uffici delle società del Gruppo</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Cambiamento del quadro regolatorio in materia di emissioni di gas serra</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– <b>Monitoraggio normativo</b> e coordinamento con le funzioni / società del Gruppo interessate</li> <li>– Politica di <b>ammodernamento</b> degli autobus con l'introduzione di autobus elettrici, a metano e a idrogeno</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Mancata o ritardata adozione di nuove tecnologie a basse emissioni</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Coordinamento dei gruppi di lavoro UITP "Adattamento al cambiamento climatico, mitigazione e resilienza" ed "Energie rinnovabili e transizione energetica nel TP"</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Potenziali inefficienze nella gestione della flotta collegate al peggioramento della qualità dell'aria</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Predisposizione della <b>Politica per la Sostenibilità Ambientale</b> del Gruppo FNM</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Aumento probabilità di ondate di calore con possibili danni all'infrastruttura di trasporto, al servizio, ai mezzi e all'utenza</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Avvio del progetto <b>H2iseO</b> e introduzione della tecnologia idrogeno</li> <li>– Rilascio dell'Autorizzazione di Sicurezza per la circolazione dei primi 5 nuovi treni elettrici (Rock) da parte di ANSFISA (in attesa per i restanti treni elettrici prevista per maggio 2022)</li> </ul>

<sup>27</sup> Con l'emanazione della Legge del 30 dicembre 2018 n.145 (Legge di Bilancio) è previsto inoltre che la Dichiarazione Non Finanziaria, nel descrivere i principali rischi generati e subiti connessi ai temi non finanziari, debba illustrare anche le loro modalità di gestione (Rif. Art. 1, comma 1073 Legge 30 dicembre 2018 n. 145, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale del 31 dicembre 2018 di modifica dell'art. 3 del DLgs 254/2016).

- L'aumento della probabilità e della gravità delle inondazioni (allagamento) con possibili ripercussioni sulla rete e sulla sicurezza
  - Avvio sperimentazione per implementare tecnologie «**Smart Road**» sull'infrastruttura autostradale
  - Mantenimento di temperature gradevoli (nel periodo estivo) sui mezzi con sistemi di climatizzazione
  - Monitoraggio della rete ferroviaria per eventuali slittamenti dei binari, controllo della rete e dei manufatti autostradali con software specifico per la programmazione di interventi manutentivi mirati
  - Rapporti con la protezione civile per il monitoraggio di fenomeni naturali
  - Erogazione di corsi di guida a un corretto utilizzo dei mezzi

**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"> <li> <span style="color: #0070C0;">■</span> Potenziali impatti sul territorio e sanzioni/criticità operative legate alla mancata compliance in riferimento a inquinamento acustico, scarichi idrici, gestione dei rifiuti prodotti e tutela della biodiversità           </li> <li> <span style="color: #0070C0;">■</span> Perdita e/o mancato conseguimento della certificazione UNI EN ISO 14001           </li> <li> <span style="color: #0070C0;">■</span> Potenziale insoddisfazione da parte degli stakeholder nei confronti della qualità del servizio erogato in termini di rumore e vibrazioni percepite           </li> <li> <span style="color: #0070C0;">■</span> Potenziale aumento dei sinistri e degli infortuni legati ad una non corretta gestione e manutenzione delle infrastrutture           </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Alcune società hanno adottato un sistema di gestione ambientale certificato <b>UNI EN ISO 14001</b> e adozione di formali politiche da parte delle direzioni soggette a audit</li> <li>– <b>Monitoraggio</b> dell'infrastruttura, dei consumi idrici e della produzione dei rifiuti e del livello acustico. Audit interni ed esterni da terze parti. Avvio di tavoli interni per monitorare azioni e obiettivi di miglioramento</li> <li>– <b>Interventi di bonifica</b> per la tutela del manto rotabile</li> <li>– <b>Manutenzione del verde</b> e predisposizione di <b>Piani di intervento</b> (divieto di attività di diserbo dal 2016 per settore autostrada)</li> <li>– Attività di <b>rinnovo e manutenzione degli impianti</b> per la gestione dei <b>consumi idrici</b></li> <li>– Valutazione dei rischi relativi all'impatto paesaggistico dei siti coinvolti e del grado d'incidenza dell'opera futura</li> <li>– <b>Piani di Emergenza</b>, sistema di rilevamento continuo e squadra di emergenza per far fronte alle perdite di carburante a seguito di incidente o sversamento (gasolio, polvere colorante)</li> <li>– Promozione di iniziative concrete per la <b>tutela della biodiversità</b> attraverso <b>opere compensative</b> (es. piantumazioni specie arboree) e <b>attraversamenti faunistici protetti</b></li> <li>– <b>Monitoraggio</b> delle tratte autostradali e <b>introduzione di recinzioni</b> per le aree esposte ad attraversamenti faunistici</li> </ul>


**Ambito DLgs 254/2016 - Sociale**

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


Principali fattori di rischio	Principali modalità di gestione
<ul style="list-style-type: none"> <li> <span style="color: #0070C0;">■</span> Mancata sicurezza dell'infrastruttura ferroviaria, dell'infrastruttura autostradale e della circolazione dei mezzi su ferro e su gomma           </li> <li> <span style="color: #0070C0;">■</span> Carenza di fiducia nell'utilizzo dei mezzi TPL a causa della pandemia           </li> <li> <span style="color: #0070C0;">■</span> Commissione di atti terroristici o illeciti a danneggiamento della rete o della flotta           </li> <li> <span style="color: #0070C0;">■</span> Percezione negativa da parte dei clienti/utenti a causa della diffusione di notizie pregiudizievoli per livello di servizio inadeguato           </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– <b>Sistema di Gestione della Sicurezza ferroviaria (SGS)</b> di FERROVIENORD, <b>Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT)</b> e il <b>Sistema Supporto alla Condotta (SSC)</b> della rete ferroviaria di FERROVIENORD</li> <li>– Installazione di <b>sistemi di video-sorveglianza, geo-localizzazione</b> della flotta su gomma, continuo <b>monitoraggio del servizio</b> di car sharing e stipula di accordi con la Polizia Ferroviaria (POLFER) e attivazione di contratti con agenzie di vigilanza</li> <li>– <b>Pulizia e sanificazione</b> periodica dei mezzi e delle stazioni, installazione di distributori igienizzanti, segnaletica e videomessaggi e rilevamento della temperatura</li> <li>– Gruppo di lavoro UITP "<b>Marketing e development product</b>" per la ripresa del servizio autobus post pandemia</li> <li>– <b>Monitoraggio</b> delle <b>anomalie</b> sulla rete e programmazione degli interventi: progressiva eliminazione dei passaggi a livello e potenziamento degli strumenti di sicurezza (Piano di Emergenza e Soccorso)</li> </ul>

- Investimenti per l’ammodernamento del materiale rotabile e dell’infrastruttura
- Alcune società hanno adottato la norma **UNI ISO 39001:2016** del Sistema di Gestione della Sicurezza del Traffico Stradale per il segmento di business Mobilità su gomma
- MISE si è dotata di una **Politica sulla sicurezza stradale** che prevede:
  - Servizio di Viabilità composto da un Centro Radio Informativo che collabora con gli Enti di competenza (Polizia Stradale, Carabinieri, Soccorso Sanitario 118, Soccorso meccanico e Vigili del Fuoco) e da una squadra di Ausiliari e Gestori della Viabilità
  - Attrezzaggio con Pannelli a Messaggio Variabile (PMV), installazione di barriere di sicurezza, programma di adeguamento dei sicurvia, manutenzione della segnaletica
  - Convenzione con la Croce Rossa Italiana per garantire assistenza socio-sanitaria
  - Predisposizione di Piani emergenziali e informazione tempestiva all’utenza
  - Campagne di sensibilizzazione in tema di sicurezza stradale
- **Visite ispettive** su base mensile presso le **aree di servizio** sull’osservanza dei requisiti previsti nell’accordo di sub concessione
- Mantenimento **standard qualitativi elevati** (campagne di misurazione, analisi customer satisfaction, monitoraggio carta dei servizi)

### Accessibilità dei servizi e delle infrastrutture

Principali fattori di rischio	Principali modalità di gestione
<ul style="list-style-type: none"> <li> Potenziale incapacità di rispondere adeguatamente alle aspettative dei Clienti nelle diverse fasi di utilizzo dei servizi erogati, con particolare riferimento allo stato generale delle infrastrutture e della flotta su ferro e su gomma, in relazione a puntualità, comfort, comunicazioni istituzionali e di servizio, accessibilità fisica ed economica alle infrastrutture e ai servizi gestiti</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Alcune società hanno adottato un Sistema di Gestione per la Qualità <b>UNI ISO 9001</b> e un Sistema di Gestione <b>SA8000</b></li> <li>– Alcune società possiedono la certificazione alla norma <b>UNI EN ISO 13816:02</b> per la qualità del servizio di Trasporto Pubblico</li> <li>– Realizzazione di <b>opere</b> infrastrutturali per la <b>riduzione delle barriere architettoniche</b> (es. scale mobili, ascensori, rampe), mezzi di trasporto adibiti all’accesso di persone con disabilità e servizi di assistenza, servizi alla persona presso le aree di servizio</li> <li>– Applicazione di agevolazioni tariffarie</li> <li>– Interventi di riqualificazione, ristrutturazione e viabilità dell’infrastruttura autostradale</li> <li>– <b>Visite ispettive</b> su base mensile presso le <b>aree di servizio</b> sull’osservanza dei requisiti previsti nell’accordo di sub concessione</li> </ul>

### Intermodalità e integrazione dei servizi

Principali fattori di rischio	Principali modalità di gestione
<ul style="list-style-type: none"> <li> Per l’attuale fase di sviluppo strategico del Gruppo FNM, la tematica è valutata come opportunità di sviluppo per il business a livello nazionale e internazionale e non come fattore di rischio</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Politica di monitoraggio dei trend a livello globale e di promozione dello sviluppo di soluzioni tecnologiche</li> <li>– Sviluppo di <b>infrastrutture</b> e di <b>piattaforme di trasporto intermodali</b> e di sistemi di mobilità integrata (es. biglietti integrati per settore gomma), anche attraverso la partecipazione e la costituzione di nuove società</li> <li>– In tale ambito, si prevede lo sviluppo di piattaforme di gestione dell’offerta e della domanda coerenti con i paradigmi MaaS/MaaC, nell’ambito delle quali si colloca lo sviluppo dell’istituto di pagamento di Gruppo con la costituzione di FNMPay S.p.A.</li> </ul>



## Innovazione tecnologica e digitale

Principali fattori di rischio	Principali modalità di gestione
<ul style="list-style-type: none"> <li>▬ Potenziale rischio legato all'introduzione di nuova tecnologia (idrogeno), compatibilità con l'attuale infrastruttura di trasporto e la sicurezza delle persone</li> <li>▬ Perdita di quote di mercato e competitività per scarsa o mancata adozione di soluzioni tecnologiche e digitali</li> <li>▬ Mancanza di consapevolezza in ambito di sicurezza informatica da parte del personale interno</li> <li>▬ Violazione della riservatezza/ disponibilità/integrità dei dati e/o delle informazioni sensibili e riservati afferenti alle società e/o ai clienti (strategie, base dati) sui sistemi informatici di cui si avvale</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– <b>Attività di sperimentazione</b> e verifica di <b>compatibilità tecnica</b> con l'infrastruttura attuale di trasporto pubblico locale e con il materiale rotabile (ferro e gomma) disponibile</li> <li>– Continuo monitoraggio di soluzioni tecnologiche all'avanguardia per garantire maggior competitività sul mercato (es. tecnologia di segnalamento ERTMS)</li> <li>– Investimenti in <b>progetti di Ricerca e Sviluppo</b> (Progetto FILI e H2iseO) anche previsti dalla Convenzione Quadro con il Politecnico</li> <li>– Avvio sperimentazione per implementare tecnologie «<b>Smart Road</b>» sull'infrastruttura autostradale</li> <li>– Inserimento di <b>criteri di Sostenibilità ed Efficienza Energetica e Tecnologica</b> nell'offerta tecnica nell'ambito delle gare di aggiudicazione delle nuove sub-concessioni delle aree di servizio</li> <li>– Corsi di formazione su <b>tematiche di sicurezza informatica</b> (es. phishing) e simulazione di situazioni di phishing con l'invio di mail alla popolazione aziendale</li> <li>– Aggiornamento del <b>regolamento sulla sicurezza informatica</b>. Il regolamento è, ad oggi ed emesso per la maggior di tutte le società del Gruppo.</li> <li>– <b>Misure di sicurezza informatica</b>: implementazione di un Security Operation Center (SOC) con un tool di monitoraggio e Vulnerability Assessment e Penetration test per rilevare anomalie</li> <li>– Rafforzamento degli obblighi del personale nei contratti individuali</li> <li>– Adozione della <b>certificazione ISO 27001</b> per il principale provider di servizi tecnologici del Gruppo (NordCom)</li> </ul>

## Gestione sostenibile delle infrastrutture

Principali fattori di rischio	Principali modalità di gestione
<ul style="list-style-type: none"> <li>▬ Potenziale maggior ricorso all'assistenza e alla manutenzione per problematiche relative alla qualità dell'infrastruttura</li> <li>▬ Potenziale incapacità di rispondere adeguatamente alle esigenze dei clienti e del mercato</li> <li>▬ Potenziale mancato rispetto delle prestazioni ambientali e di sostenibilità concordate all'interno della gara e nell'accordo di sub concessione delle aree di servizio</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Progressivo <b>ammodernamento</b> delle <b>infrastrutture</b> in termini di comfort e sicurezza e tecnologia installata</li> <li>– Sviluppo di <b>piani di monitoraggio, manutenzione e verifica</b> dell'infrastruttura</li> <li>– Organizzazione di tavoli tecnici con Regione Lombardia per monitorare l'andamento della gestione e dello sviluppo dell'infrastruttura</li> <li>– Alcune società hanno attivato specifici modelli di gestione (es. <b>UNI EN ISO 9001:2015, SA 8000</b>) per garantire la qualità del servizio offerto e una corretta gestione della flotta e del suo ammodernamento</li> <li>– In base alla peculiarità dell'appalto, si gestisce il rischio connesso al non rispetto dei termini previsti dall'appalto attraverso <b>controlli specifici sui prodotti o sui servizi resi</b></li> <li>– <b>Visite ispettive</b> su base mensile presso le <b>aree di servizio</b> sull'osservanza dei requisiti previsti nell'accordo di sub concessione relativamente alla sostenibilità e all'efficienza energetica dei servizi e dell'infrastruttura</li> </ul>

## Dialogo con gli stakeholder e sviluppo del territorio

Principali fattori di rischio	Principali modalità di gestione
<ul style="list-style-type: none"> <li>▬ Scarsa efficienza e adeguatezza delle attività di stakeholder engagement, nonché insufficiente diffusione dei principi di sostenibilità economica, sociale e ambientale all'interno e all'esterno del Gruppo FNM</li> <li>▬ Percezioni incomplete o errate delle aspettative e delle esigenze degli</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Governance della sostenibilità attraverso la <b>Funzione CSR-Sostenibilità</b> e il <b>Comitato per la Responsabilità Sociale ed Etica</b></li> <li>– Adozione di una <b>politica di promozione di iniziative di stakeholder engagement</b>, interne ed esterne, in materia di sostenibilità</li> <li>– Promozione di eventi e iniziative sul territorio e partecipazione a gruppi e tavoli di lavoro promossi da associazioni di categoria, terzo settore e amministrazioni sui temi di trasporto e sostenibilità a livello nazionale e internazionale</li> <li>– Corsi di formazione sulla sostenibilità in collaborazione con i principali atenei italiani</li> </ul>

stakeholder in ottica di sviluppo sostenibile di business e Corporate	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Avvio delle attività volte all’ottenimento di due <b>rating ESG</b></li> <li>– 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</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>– Perdita di reputazione connessa a una maggior sensibilità dell’opinione pubblica sui temi legati al cambiamento climatico</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Adozione di una politica di dialogo con gli azionisti e i soggetti interessati (Engagement Policy)</li> <li>– Adozione del "Regolamento per la gestione interna e la comunicazione al pubblico di documenti ed informazioni riguardanti FNM S.p.A. e l’istituzione, la gestione e la tenuta dei registri delle persone che vi hanno accesso”</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>– Errata impostazione della strategia di comunicazione verso gli stakeholder finanziari</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Istituzione e aggiornamento del <b>registro insider</b> con elenco delle persone che hanno accesso alle informazioni privilegiate</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>– Mancato rispetto della regolamentazione in merito alla comunicazione delle informazioni privilegiate</li> </ul>	

### Approvvigionamento sostenibile

Principali fattori di rischio	Principali modalità di gestione
<ul style="list-style-type: none"> <li>– Inadeguata/scarsa affidabilità dei fornitori per il mancato rispetto dei principi e dei termini contrattuali sia in termini di prestazioni sia di comportamento etico</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Politiche aziendali e <b>processi di qualifica</b> e gestione dei fornitori anche sulla base di <b>tematiche ambientali, sociali e di governance</b></li> <li>– Adozione delle <b>Linee Guida per Acquisti Sostenibili</b></li> <li>– Inclusione nei bandi di gara per l’acquisto di nuovo materiale rotabile di <b>criteri di sostenibilità ambientale e sociale</b> e <b>clausole anticorruzione</b> e sulla tutela dei dati personali nei contratti</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>– Aumento dei costi delle materie prime e difficoltà a reperire materiale sul mercato con ritardi sui lavori affidati in appalto</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Attività di <b>due diligence</b> in ambito compliance su business partner</li> <li>– Previsione di redazione di procedure in ottemperanza ai provvedimenti di contenimento in essere (es. Decreto sostegno legato all'emergenza Covid, novembre 2021) per garantire un equilibrio nei contratti in esecuzione. Avvio di tavoli di lavoro per fronteggiare nuovo scenario di rischio</li> </ul>

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

#### Etica e integrità nel business

Principali fattori di rischio	Principali modalità di gestione
<ul style="list-style-type: none"> <li>– Potenziali violazioni della normativa in materia di anticorruzione e diritti umani</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Presidio a cura del <b>Comitato Controllo, Rischi e Operazioni con Parti Correlate</b> e <b>Comitato per la Responsabilità Sociale ed Etica</b> e della <b>Funzione Compliance</b></li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>– Mancate segnalazioni di irregolarità e di comportamenti illeciti</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Adozione di un <b>canale di whistleblowing</b> e implementazione di un nuovo tool informatico per gestire le segnalazioni</li> <li>– Modelli di Gestione, Organizzazione e Controllo ex DLgs 231/01</li> <li>– Alcune società hanno un sistema di Gestione Anticorruzione certificato <b>UNI ISO 37001:2016</b>. Audit interni ed esterni da terze parti. Avvio di tavoli interni per estendere il sistema di compliance di Capogruppo alle società controllate e allineare i rispettivi impianti regolatori.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>– Mancato rispetto dei principi di etica e integrità nella conduzione del business e nelle relazioni con i propri stakeholder (inclusi i fornitori e altri business partner)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Monitoraggio del <b>Sistema Anticorruzione</b> da parte della Funzione Compliance attraverso il <b>Piano Compliance triennale</b> e nel <b>Piano audit interno</b></li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>– Perdita e/o mancato conseguimento della certificazione ISO 37001</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– <b>Politica Anticorruzione</b> e <b>Codice Etico di Comportamento</b> e formazione continua a tutto il personale</li> <li>– <b>Codice Internal Dealing</b></li> </ul>

#### Gestione dei rischi sistemici e resilienza del business

<ul style="list-style-type: none"> <li>– Mancata/incompleta mappatura dei sistemi critici</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Terminato primo progetto <b>Business Continuity Management</b>, con la redazione delle Business Impact Analysis per alcune aziende del Gruppo (FNM, FERROVIENORD, NORD_ING, FNM Autoservizi, E-Vai) e individuati</li> </ul>
--	---

- Errata e carente comunicazione in caso di crisi
  - 6 progetti, tra questi è stato concluso il primo progetto di Crisis & Communication Plan
- Gestione Emergenza COVID-19
  - Avviata la **mappatura dei principali rischi** connessi agli ambiti identificati dal DLgs 254/2016 (**ESG**) e approfonditi gli scenari di rischio Climate Change
- Mancato rinnovo dei finanziamenti pubblici per alcune aziende del Gruppo
  - Costituzione di **Comitati Interni** (Comitato Crisi e il Comitato di Emergenza di FERROVIENORD, il Comitato Sicurezza di MISE, il Comitato Covid di ATV e Comitato di Sicurezza Aziendale in La Linea) per seguire l'evolversi della **situazione epidemiologica** e individuare misure preventive e protettive, tra cui:
    - utilizzo di Dispositivi di Protezione Individuale e sanificazione degli ambienti
    - implementazione e miglioramento delle dotazioni tecnologiche dei dipendenti
    - adeguata gestione del personale per garantire la continuità del business (turnazione e applicazione dello smart-working)
    - controllo del Green-Pass all'ingresso degli uffici
  - Contatti diretti con la Pubblica Amministrazione
  - Monitoraggio delle modifiche amministrative e delle politiche del contesto esterno
  - Attenta pianificazione delle necessità future

### 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	Principali modalità di gestione
<ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: #0070C0;">■</span> Difficoltà di reperire sul mercato risorse adeguatamente formate per i ruoli previsti</li> <li><span style="color: #0070C0;">■</span> Mancanza di personale chiave e perdita del know-how aziendale</li> <li><span style="color: #0070C0;">■</span> Mancanza di formazione e opportunità di sviluppo e conseguente ritorno sugli investimenti</li> <li><span style="color: #0070C0;">■</span> Non conformità alle leggi e ai regolamenti in materia di diritti dei lavoratori, diversità e pari opportunità</li> <li><span style="color: #0070C0;">■</span> Mancata permanenza delle risorse a causa di un ambiente lavorativo poco stimolante e attento alle esigenze del personale</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– <b>Pianificazione delle necessità future</b> e gestione dei piani di successione con piani di accompagnamento di fine carriera</li> <li>– Ridefinizione delle strutture aziendali con relativo accorpamento e centralizzazione di ruoli e responsabilità</li> <li>– Sviluppo e <b>formazione interna</b> delle risorse per la diffusione del know-how aziendale, in particolare per la formazione continua in ambito tecnico professionale</li> <li>– Introduzione di <b>piani di welfare</b> (smart working e previdenza integrativa)</li> </ul>

#### Salute e sicurezza nei luoghi di lavoro

Principali fattori di rischio	Principali modalità di gestione
<ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: #0070C0;">■</span> Potenziale mancato rispetto delle politiche e delle procedure previste dai sistemi di gestione adottati con incremento di incidenti e sinistri sul luogo di lavoro</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– <b>Analisi</b> dei principali <b>fattori che impattano la salute e la sicurezza</b> dei dipendenti, identificando diversi livelli di rischio (primario e secondario) per pianificare adeguati interventi</li> <li>– Adozione di una <b>Politica di Salute e Sicurezza</b> attuata da un Piano di Miglioramento monitorato mensilmente</li> <li>– Alcune società hanno adottato un Sistema di gestione certificato <b>UNI ISO 45001</b> e Modelli di Gestione, Organizzazione e Controllo ex DLgs 231/2001. Audit interni ed esterni da terze parti. Avvio di tavoli interni per monitorare azioni e obiettivi e allineare i rispettivi impianti regolatori con le società controllate.</li> </ul>

- Investimenti volti al miglioramento delle condizioni di sicurezza, tra cui: **percorsi formativi e addestramento**, adozione di **dispositivi di protezione individuale** collettivi (con attività di test), manutenzione di impianti e attrezzature a norma di legge

### 6.3. I rischi emergenti

GRI 102-15

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

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

In questo ambito nel 2020 è stato avviato il progetto di **Business Continuity Management** volto a mappare i processi critici per la continuità aziendale delle società del Gruppo FNM (FNM, FERROVIENORD, NORD\_ING, FNM Autoservizi ed E-Vai).

Dopo la prima fase di **Risk Assessment e Business Impact Analysis (BIA)** è stato possibile individuare gli scenari caratterizzati da rischio molto alto e definire sei progetti da avviare nel prossimo biennio:

- la predisposizione Crisis & Communication Plan di Gruppo (concluso nel 2021);
- la revisione Disaster Recovery Plan IT di NordCom (in fase di avvio);
- la revisione Disaster Recovery Plan IT per FERROVIENORD (in fase di avvio).

Mentre per il 2023 è prevista:

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

Nel 2021 si è concluso il primo progetto di **Crisis & Communication Plan** con la redazione di una procedura per la gestione delle crisi e la relativa strategia comunicativa in collaborazione con la Funzione Comunicazione per individuare i ruoli, le responsabilità e le modalità comunicative appropriate.

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

#### 1. Rischio connesso alla gestione e alla sicurezza dei dati

Il biennio 2020-2021 è stato caratterizzato da un contesto particolare che ha richiesto un ricorso più esteso e prolungato al **lavoro da remoto** con un incremento del numero di **partecipanti** e della **durata dei collegamenti**. Questa situazione ha richiesto una particolare attenzione alle tecnologie utilizzate per garantire **una continuità operativa in piena sicurezza** e mitigare gli

eventuali rischi introdotti dalle nuove forme di lavoro. A partire da marzo 2020, sono state attuate diverse iniziative tra cui l'aggiornamento dell'infrastruttura che gestisce le connessioni in VPN per migliorarne sicurezza e affidabilità incrementando, nello stesso tempo, il numero di utenti contemporaneamente gestiti. In tale contesto è stata attivata per tutto il Gruppo una polizza assicurativa dedicata alla gestione dei **rischi cyber**.

Per il 2022 è previsto lo sviluppo di ulteriori due progetti di Business Continuity Plan: il **Disaster Recovery Plan IT** di **NordCom** (principale provider IT del Gruppo) e di **FERROVIENORD** per la valutazione e l'individuazione di azioni di mitigazione per rendere la struttura IT più resiliente.

## 2. **Rischio connesso alla carenza di personale specializzato**

La ripresa in corso del settore di trasporto è caratterizzata da segnali di tensione sui fattori produttivi con riferimento alla **crescente domanda di lavoro** a cui corrisponde una notevole **difficoltà a reperire personale qualificato**. Il fenomeno è influenzato da diversi fattori tra cui: l'aumento dei costi per ottenere le qualifiche e le abilitazioni all'esercizio della professione, il livello salariale non sempre soddisfacente a fronte di un impegno lavorativo spesso stressante per ritmi e responsabilità richiesti. A questo si è aggiunto un periodo di assenza del personale in organico a causa di quarantena o per mancanza di vaccinazione (richiesta obbligatoriamente come da normativa) con il rischio di ripercussioni negative sulla qualità del servizio offerto.

In questo campo, FERROVIENORD offre corsi di formazione professionale come quello avviato nel 2021 per Dirigente Movimento con la collaborazione di personale aziendale riconosciuto come istruttori presso ANSFISA (Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali). Le società del settore gomma hanno avviato processi di selezione di personale di guida a cui dedicano particolare attenzione e offrono percorsi formativi ad hoc in ambito di guida sicura e di misure per prevenire situazioni di pericolo su strada e nei rapporti con l'utenza. Anche il comparto autostradale prevede piani di sviluppo specifici rivolti al personale operativo su strada e al personale viabilità.

## 3. **Rischio connesso all'aumento dei costi delle materie prime e difficoltà di reperimento**

Dall'inizio 2021 si sta registrando un progressivo **aumento dei prezzi** e una crescente **difficoltà a reperire materie prime e prodotti** sul mercato con ripercussioni negative sulla programmazione dei lavori, la maggior parte affidati in appalto. Le cause sono ricollegabili al contesto emergenziale che ha generato da marzo 2020 un forte rallentamento del commercio su scala mondiale e in quelle aree in cui si concentra la produzione di materie prime che sono state fortemente colpite dalla pandemia. Tutto ciò ha generato rallentamenti, non solo per la produzione, ma anche per l'attività di logistica e trasporto. Vi si aggiunge un significativo incremento dei costi dei carburanti e dell'energia, acuitosi con il conflitto scoppiato tra Russia e Ucraina il 24 febbraio 2022. Ad oggi sono in vigore alcuni provvedimenti di contenimento e le società del Gruppo stanno elaborando procedure interne per garantire un equilibrio nei contratti in esecuzione, nelle trattative per instaurare nuovi rapporti commerciali per assicurare continuità e sicurezza dei lavori anche affidati in appalto.

## I sistemi di gestione e le certificazioni

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

	SA 8000:2014	ISO 9001:2015	ISO 14001:2015	ISO 45001:2018	ISO 50001:2018	UNI EN 13816:2002	ISO 37001:2016	ISO 39001:2012	ISO/IEC 27001:2013
FNM		✓					✓		
FERROVIENORD		✓	✓	✓					
FNM Autoservizi	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
E-Vai							✓		
NORD_ING							✓		
ATV		✓	✓	✓				✓	✓
La Linea		✓	✓	✓		✓	✓	✓	
Martini Bus		✓	✓	✓				✓	
Malpensa Intermodale e Malpensa Distripark							✓		
Milano Serravalle-Milano Tangenziali (MISE)		✓		✓					
Trenord		✓	✓				✓		

### LEGENDA: SISTEMI DI GESTIONE CERTIFICATI

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

A ottobre 2021 è stato confermato il **mantenimento** della **certificazione anticorruzione** di Gruppo relativa alla **UNI ISO 37001**. Il perimetro di validità è stato esteso alle società controllate Malpensa Intermodale S.r.l. e Malpensa Distripark S.r.l..

Per gli aspetti prettamente ferroviari e di sicurezza, il **Sistema di Gestione Integrato (SGI)** di **FERROVIENORD** è certificato per la *manutenzione dei carri merci* (Regolamento (UE) n. 445/2011) e la *manutenzione degli altri veicoli ferroviari* (Linee guida dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie rev.01 del 16/10/2015). La società ha ottenuto l'autorizzazione di Sicurezza dall'ANSFISA per le linee della rete interconnesse con la rete ferroviaria nazionale e incluse nell'Allegato A del Decreto Ministeriale 05/08/2016 (ramo Milano ad esclusione della tratta Malnate Olona - Confine italo/svizzero). Nel 2021 ANSFISA ha effettuato le relative attività di verifica, supervisione e monitoraggio rilasciando la nuova autorizzazione valida fino al 15/04/2023. Nell'ambito della nuova Autorizzazione di Sicurezza è stata ottenuta l'estensione al trasporto delle merci pericolose sulla tratta Sacconago - Busto Arsizio RFI e rilasciato il Certificato di Idoneità all'Esercizio valido per le linee della rete FERROVIENORD (intero ramo Iseo).

Nell'anno 2021 ANSFISA ha effettuato un audit specifico sulla manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria (con particolare riferimento agli impianti di segnalamento, all'armamento e ai ponti).

Sempre nell'anno 2021 ANSFISA ha avviato un ulteriore audit volto ad accertare il rispetto del quadro normativo applicabile al trasporto delle merci pericolose che si è concluso all'inizio dell'anno 2022.

In materia di salute e sicurezza<sup>28</sup>, le società FERROVIENORD e Trenord sono dotate di appositi sistemi di gestione: il **Sistema di Gestione della Salute e Sicurezza sul Lavoro** (SGSSL) per FERROVIENORD e il **Sistema di Gestione Integrato su Sicurezza dell'esercizio, Qualità, Ambiente e Salute e Sicurezza sul luogo di lavoro** (SGI) per Trenord.

Anche **MISE** prevede l'integrazione tra l'attuale Sistema di gestione della qualità (UNI ISO 9001) e il Sistema di gestione della salute e sicurezza dei lavoratori (UNI ISO 45001).

In ambito ambientale la società ha effettuato uno studio per valutare la conformità normativa al sistema di gestione certificato UNI ISO 14001 che ha evidenziato alcuni aspetti ambientali critici e il grado di rischio consentendo di programmare l'iter futuro.

In ambito di sicurezza autostradale, è recente (dicembre 2021) la pubblicazione di **ANSFISA** delle "Linee guida per l'adozione dei sistemi di gestione della sicurezza (SGS) da parte dei gestori di strade e autostrade" che promuovono l'adozione di sistemi per la verifica e la manutenzione delle infrastrutture stradali e autostradali. All'interno di AISCAT (Associazione Italiana Società Concessionarie Autostrade e Trafori), a cui MISE aderisce, è stato costituito un tavolo di lavoro e di consultazione sulle modalità di applicazione da parte dei gestori.

#### 6.4. Compliance, etica e integrità

GRI 102-16, 102-17, 205-2

##### **Il Codice Etico e di Comportamento**

Il Codice Etico e di Comportamento del Gruppo FNM (Codice Etico<sup>29</sup>) definisce i principi e le regole di comportamento riconosciute e condivise da tutti coloro che operano in nome o per conto del Gruppo FNM. Il documento promuove e incoraggia la pratica del whistleblowing, ovvero la segnalazione da parte dei lavoratori di irregolarità, frodi o violazioni delle normative vigenti. La gestione del whistleblowing è disciplinata all'interno di un'apposita procedura<sup>30</sup> e nel Modello 231 di ogni società. Nel 2022 il Gruppo avvierà l'implementazione di un **sistema documentale integrato** di tutte le attività di controllo di 1° - 2° e 3° livello previste dal Sistema di Controllo Interno al fine di ottimizzare un sistema di **compliance integrata** capace di garantire un maggiore controllo.

##### **Modello 231 e anticorruzione**

Da ottobre 2021 FNM e le società controllate hanno aggiornato il proprio Modello 231 in allineamento ai "Reati Tributari" e alle modifiche organizzative intercorse nell'anno.

<sup>28</sup> FNM Autoservizi ha implementato il sistema di gestione per la sicurezza stradale e concluso l'iter per la certificazione.

<sup>29</sup> Documento disponibile per consultazione al link <http://www.fnmgroup.it/it/codice-etico>.

<sup>30</sup> IA PO 04 Procedura di segnalazione verso l'OdV.

Nei rapporti esterni con fornitori e subfornitori, il Gruppo FNM applica i principi contenuti nel Codice Etico e anche nel 2021 è continuata l'attività di due diligence rivolta alle terze parti<sup>31</sup>. Tuttavia, in tale contesto va sottolineato che qualsiasi acquisto in capo alla Funzione Acquisti sia validato dalla Funzione Compliance prima di proseguire con l'affidamento.

Per garantire una maggiore trasparenza nella comunicazione, a maggio 2019 è stato approvato il Codice Internal Dealing che disciplina gli obblighi informativi e di comportamento relativi alle operazioni finanziarie.

### Canali di segnalazione

È possibile inoltrare le segnalazioni di presunte violazioni del Codice Etico, del Modello ex DLgs 231/2001 e della Politica Anticorruzione FNM all'Organismo di Vigilanza (OdV) di ogni società del Gruppo, sia tramite e-mail che per posta fisica. Diversamente, è possibile effettuare le segnalazioni attraverso il portale "whistleblowing<sup>32</sup>" che si trova nella rete intranet aziendale. In tale contesto FNM sta finalizzando l'implementazione del **nuovo tool informatico whistleblowing** per la gestione delle segnalazioni inerenti alla violazione dei Modelli 231, del Codice Etico e di Comportamento del Gruppo FNM e della Politica Anticorruzione FNM. Nel 2021 sono state avviate le attività di test e sono in fase di implementazione le procedure che definiscono le modalità di utilizzo.

Nel corso dell'anno sono proseguiti i **corsi di formazione e-learning**, attraverso il portale Successfactors, in materia **anticorruzione** e **privacy** a disposizione di tutti i dipendenti del Gruppo FNM. A dicembre 2021 è stato implementato il **nuovo corso di formazione e-learning "DLgs 231/01 e Codice Etico"** da svolgere obbligatoriamente da parte di tutti i dipendenti del Gruppo FNM.

Nel 2021 FNM ha gestito e risolto le segnalazioni ricevute dalle proprie società su presunte violazioni del Codice Etico e di Comportamento del Gruppo FNM, del DLgs 231 e della Politica Anticorruzione.

### Privacy e adeguamenti normativi

I Consigli di Amministrazione delle società hanno conferito, con apposita delibera, al Presidente o ad altro membro del Consiglio di Amministrazione, il potere di curare gli adempimenti in materia di privacy di cui al Regolamento (UE) 2016/679 (GDPR) e al DLgs n. 196/2003. **E-Vai** ha nominato un **proprio Data Protection Officer (DPO)**, conferendo il relativo incarico ad un consulente esperto in materia di privacy.

In ambito privacy la Funzione Compliance di FNM ha svolto una funzione di consulenza per FNM e le società controllate. In particolare, all'interno della Funzione, si conferma l'individuazione di un Privacy Officer, con funzione di supporto al sistema di gestione della privacy. Il Responsabile di ogni Direzione di FNM ha designato al suo interno un Referente Privacy, del quale il Privacy Officer si avvale nella gestione e monitoraggio dei rischi privacy nelle diverse attività svolte, comprese le attività svolte in service per le altre società.

Nel corso del 2021, è stata effettuata una **sessione formativa in tema di privacy** all'Amministratore Delegato, al Direttore Generale e ai Direttori di E-Vai gestita da remoto. Inoltre, a tutto il personale,

---

<sup>31</sup> In base al documento "Documento di analisi, valutazione e definizione dell'architettura del Sistema Anticorruzione del Gruppo FNM".

<sup>32</sup> Anche La Linea ha implementato il sistema di gestione con la procedura delle segnalazioni - whistleblowing policy 1° edizione del 2 luglio 2019



ai componenti del Consiglio di Amministrazione, del Collegio Sindacale e dell'Organismo di Vigilanza di FNM e delle controllate, è trasmessa con cadenza trimestrale una **newsletter Compliance**, in cui è presente un **approfondimento in materia di privacy**, con evidenza delle novità legislative, dei provvedimenti del Garante per la protezione dei dati personali e delle sentenze più rilevanti.

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

Per ogni segnalazione è attivato il canale dedicato [compliance@fnmgroup.it](mailto:compliance@fnmgroup.it), indicato anche nelle informative ex art. 13 del GDPR sul trattamento dei dati personali.

Con riferimento alle misure adottate in contrasto alla pandemia sono state redatte specifiche informative privacy per i dipendenti con riferimento al controllo del Green Pass.

A partire dal 2013 **MiSE** gestisce il rischio corruttivo attraverso il **Piano Triennale Anticorruzione**. Il Piano, aggiornato con cadenza annuale, consente l'individuazione e l'adozione di concrete misure preventive, periodicamente monitorate.

La Funzione Internal Audit della società nel corso del 2021 ha gestito il processo di Self Risk Assessment generale sui reati ex L. n. 190/12 e DLgs n. 231/2001, le cui risultanze costituiranno la base di indagine e verifiche dei prossimi Piani di Audit.

Con riferimento all'adeguamento al sistema di compliance di Capogruppo, MiSE ha adottato il Codice Etico di Gruppo e dei Regolamenti e delle procedure ritenuti cogenti, tra questi si segnala la Politica Anticorruzione. Sono state avviate le prime interlocuzioni con la Direzione Internal Audit di FNM per allineare in modo sinergico ed efficace i rispettivi impianti regolatori: il sistema di controllo interno e i Piani di Audit. Nel 2021 è stata erogata la formazione annuale in tema 231 e per il 2022 si prevedono corsi sul Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo e sulle procedure e i presidi in essere. Il Responsabile della prevenzione della corruzione e della trasparenza insieme alla Responsabile del Servizio Formazione hanno tenuto negli ultimi tre anni un **seminario settimanale** in tema di **Etica** (Responsabilità Positiva) a partire dal personale della Sede ed esteso negli anni anche al personale operativo della viabilità e dell'esazione. Sono in programma ulteriori iniziative di formazione interna.

**ATV** ha introdotto la figura del Data Protection Officer in conformità all'art. 37 del **GDPR** (Reg. UE 679/2016). Il DPO interno risulta essere Certificato UNI 11697:2017 Cepas. Certificazione mantenuta anche per il 2021. La società prosegue con il percorso di formazione sul Modello 231, GDPR e whistleblowing al personale neo assunto.

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

**La Linea** ha ottenuto le 3 stellette relativamente all'ottenimento del **Rating di Legalità** ed ha seguito con profitto la formazione specifica prevista per il 2021.

A seguito dell'istanza di rinnovo presentata il 26 maggio 2021, la società conferma l'iscrizione nella **White List della Prefettura di Venezia**. Nell'ambito della certificazione ISO 37001 è stato superato con successo l'audit dell'Ente Certificatore e per il 2022 si conferma l'aggiornamento della **formazione** e un incremento della platea dei partecipanti per diffondere la consapevolezza dell'etica e integrità del business e della gestione del rischio.

## 7. Il valore condiviso dal Gruppo FNM

### 7.1. Il capitale finanziario

#### IL PERCORSO DI SOSTENIBILITÀ DI FNM HIGHLIGHTS

Valore economico distribuito: 502,9 milioni di euro

Contributi ricevuti dalla PA: 248,6 milioni di euro

Procedimenti di gara di FNM avviati e soggetti al rispetto dei criteri ESG: 87%

Tax Risk Universe composto da 186 scenari con rischio residuale fiscale basso

Il Regolamento Europeo sulla Tassonomia delle attività economiche ecosostenibili

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

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

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

1. **Mitigazione dei cambiamenti climatici**
2. **Adattamento ai cambiamenti climatici**
3. Uso sostenibile e protezione delle acque e delle risorse marine
4. Transizione verso un'economia circolare
5. Prevenzione e riduzione dell'inquinamento
6. Protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi

**Ad oggi, la normativa ha definito criteri di vaglio tecnico per i primi due obiettivi** e su questi richiede una risposta efficace alle società finanziarie e non finanziarie rientranti nel perimetro del Regolamento. L'art. 8 del Regolamento UE 2020/852 definisce dunque gli obblighi di rendicontazione nell'ambito della Tassonomia e, in particolare, chiarisce che a partire dal 1° gennaio 2022 le imprese soggette all'obbligo di pubblicare una Dichiarazione Consolidata di carattere Non Finanziario (DNF) devono includere in tale documento i seguenti indicatori fondamentali di prestazione (Key Performance Indicator - KPI):

- la **quota dei ricavi** proveniente da prodotti o servizi associati ad attività economiche considerate ecosostenibili;
- la **quota delle spese in conto capitale (CapEx)** e la **quota delle spese operative (OpEx)** relativa ad attivi o processi associati ad attività economiche considerate ecosostenibili.

Unicamente per quest'anno, si richiede di **indicare le quote di ricavi, di spese in conto capitale e di spese operative "ammissibili" (eligible)**, ovvero rientranti in una delle descrizioni delle attività economiche contenute negli Allegati I e II degli Atti Delegati Tecnici (Regolamento UE 2178/2021).

## Nota metodologica

L'approccio metodologico è stato articolato principalmente in due fasi. La prima fase ha consentito l'analisi normativa e la contestualizzazione della Tassonomia ai diversi segmenti operativi in cui il Gruppo opera. Mentre, la seconda ha permesso, nell'ambito del settore "6. Trasporti", di identificare le attività economiche che ricadono negli ambiti di operatività del Gruppo (Infrastruttura ferroviaria, acquisto e locazione di materiale rotabile, Mobilità passeggeri su gomma, Autostrada). Si precisa che ai fini del calcolo sono stati neutralizzati gli effetti contabili derivanti dall'applicazione dell'IFRIC 12<sup>33</sup> con riferimento ai beni in concessione relativi ai segmenti Infrastrutture ferroviarie e Autostrade.

Continui momenti di confronto con le strutture dedicate al reporting finanziario e non-finanziario hanno garantito coerenza tra le grandezze esaminate.

### Attività economiche ammissibili del Gruppo FNM al 31.12.2021

KPI	Porzione della attività ammissibili	Porzione della attività non ammissibili
Ricavi	98,3%	1,7%
CapEx	98,6 %	1,4%
OpEx	95,6 %	4,4%

Si segnala che il calcolo dei KPI è stato effettuato sulla base dei dati delle società incluse nel perimetro di consolidamento integrale, previsto per la redazione dell'informativa finanziaria, e che tutti i saldi sono stati calcolati su base consolidata, al netto delle partite infragruppo.

#### 1. KPI dei ricavi

I ricavi del Gruppo FNM sono da ritenersi in larga misura riconducibile ad attività economiche "ammissibili"; in particolare:

- i ricavi "ammissibili" del segmento **Ro.S.Co. & Services** sono riferiti principalmente ai ricavi da noleggio di materiale rotabile che ricadono nell'ambito delle attività economiche "6.1. Trasporto ferroviario interurbano di passeggeri" e "6.2. Trasporto ferroviario di merci";
- i ricavi "ammissibili" del segmento **Infrastruttura ferroviaria** sono riferiti principalmente ai ricavi per la gestione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria che ricadono nell'ambito dell'attività economica "6.14 Infrastrutture per il trasporto ferroviario";
- i ricavi "ammissibili" del segmento **Mobilità passeggeri su gomma** sono riferiti principalmente alla vendita di biglietti e abbonamenti per il TPL che ricadono nell'ambito dell'attività economica "6.3 Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada";
- i ricavi "ammissibili" del segmento **Autostrade** sono riferiti a corrispettivi da pedaggio e ricavi accessori che ricadono nell'ambito dell'attività economica "6.15 Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico a basse emissioni di carbonio"<sup>34</sup>.

<sup>33</sup> IFRIC 12 (International Financial Reporting Interpretations Committee) è un comitato che controlla periodicamente l'applicazione dei principi suggerendovene la corretta interpretazione e propone il trattamento più appropriato nei casi non trattati dai principi stessi

<sup>34</sup> Le FAQs pubblicate dalla Commissione Europea in data 2 febbraio 2021 chiariscono che la dicitura "a basse emissioni di carbonio" non è rilevante ai fini della valutazione dell'"ammissibilità" quanto piuttosto delle verifiche in ottica di allineamento (ref. FAQ 9).

Il denominatore del KPI è costituito dai ricavi consolidati dell'esercizio 2021 così come indicati nella "Nota 33 Ricavi delle vendite e delle prestazioni", "Nota 34 Contributi" e "Nota 36 Altri proventi" all'interno della Relazione Finanziaria annuale al 31 dicembre 2021.

## 2. KPI delle spese in conto capitale

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

Il denominatore del KPI è costituito dalla somma degli incrementi lordi contabilizzati nell'esercizio 2021 con riferimento a immobilizzazioni materiali di proprietà, diritti d'uso e immobilizzazioni immateriali, così come indicati nella "Nota 6 Attività materiali", "Nota 7 Attività immateriali", "Nota 8 Avviamento" e "Nota 9 Diritto d'uso" della Relazione Finanziaria annuale al 31 dicembre 2021.

## 3. KPI delle spese operative

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

Le fonti di finanziamento: Pubblica Amministrazione e azionisti

GRI 102-5, 102-7, 201-4

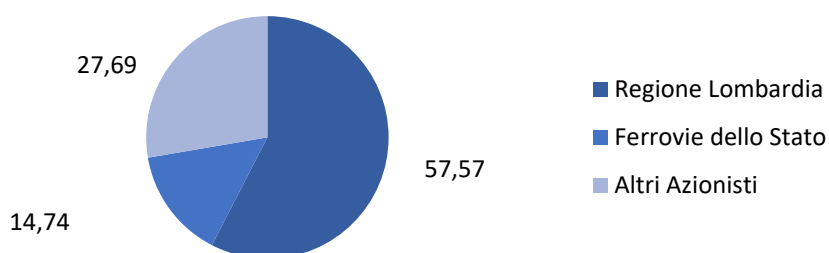
La rappresentazione della relazione che intercorre tra FNM e la Pubblica Amministrazione consente di ritrarre fedelmente l'identità e le peculiarità insite nel Gruppo. Di seguito, sono riportati i principali contributi ricevuti dalla Pubblica Amministrazione (P.A.) dal 2019 al 2021.

Milioni di €	2021	2020	2019
<b>Contributi Ricevuti dalla PA</b>	€ 248,6	€ 179	€ 177,8

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

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

Azionisti del Gruppo al 31 dicembre 2021



Nel 2021, FNM ha consolidato il suo rapporto con le **agenzie di rating Fitch e Moody's**. Rispettivamente, hanno un rating BBB e Baa3 con outlook stabile a FNM, al Programma EMTN e al Prestito Obbligazionario da 650 milioni di euro. L'impegno dichiarato di mantenere un rating investment grade è alla base della volontà della Società di perseguire obiettivi di crescita sostenibile.

Per il 2022 FNM conferma il proprio impegno e mira a migliorare e ampliare il dialogo con la comunità finanziaria promuovendo occasioni di incontro e confronto con il top management, sia a livello nazionale sia internazionale. Tra le azioni future vi è l'ampliamento del coverage (ad oggi curato da Equita SIM e Intesa SanPaolo), con l'aggiunta di un ulteriore corporate broker internazionale. Inoltre, al fine di migliorare la visibilità sul mercato sulle tematiche di sostenibilità e ampliare il ventaglio dei possibili investitori interessati, FNM ha avviato il processo per l'ottenimento di due ESG rating.

### **FNM nei rating di Sostenibilità**

Gli investitori sono sempre più attivi sul tema dell'investimento responsabile. L'ultima edizione della **Global Sustainable Investment Review 2020** conferma un **aumento del 15% degli investimenti sostenibili e responsabili (SRI)** negli ultimi due anni portando il totale a **35,3 trilioni di dollari a inizio 2020**. Gli **Stati Uniti e l'Europa rappresentano oltre l'80%** delle attività globali di investimento sostenibile per il periodo 2018-2020. In questo contesto i **rating ESG** sono un elemento fondamentale utilizzato dalla comunità finanziaria per indirizzare le proprie decisioni d'investimento verso le società che presentano minori rischi e maggiori opportunità in ambito Ambientale, Sociale e di Governance (ESG). I rating ESG sono elaborati da agenzie specializzate che raccolgono informazioni da fonti pubbliche e richiedono alle aziende la compilazione di questionari di valutazione. In questo ambito, a partire dal 2021 FNM ha avviato i lavori per l'ottenimento di due rating ESG. L'attività ha preso avvio con un'attenta analisi dei rating ESG più rilevanti per settore e società comparabili e successivamente sono stati attivati i tavoli di lavoro e di dialogo con le agenzie di rating selezionate **Sustainalytics** e **CDP (area di indagine Clima)**. Nel 2022 è stato avviato formalmente l'iter di richiesta di due rating "solicited" al fine di ottenere una valutazione esterna indipendente sulle performance di sostenibilità basata su una strutturata e validata procedura di assessment.

## Trasparenza fiscale

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

Nel 2021 FNM ha completato le attività previste dal progetto “**Tax Control Framework (TCF)**” finalizzate a potenziare l’attuale sistema di controllo interno e implementare un sistema di rilevazione, gestione e controllo del rischio fiscale.

Il processo ha consentito di definire un **tax risk universe** composto da **186 rischi** identificati e misurati sulla base dell’**impatto fiscale, economico e finanziario**. Per ciascun rischio sono poi stati individuati i controlli posti in essere ottenendo una valutazione del "rischio residuale" che risulta ad oggi "basso".

Sempre nel 2021, FNM si è attivata per predisporre un’apposita istanza di interpello per aderire al **regime di adempimento collaborativo “cooperative compliance”** con l’obiettivo di instaurare un rapporto di fiducia con l’Agenzia delle Entrate che miri ad aumentare del livello di certezza sulle questioni fiscali rilevanti.

Tale regime di natura premiante, prevede, tra le altre cose, una procedura abbreviata per la quale l’Agenzia delle Entrate che si impegna a rispondere ai quesiti delle imprese entro quarantacinque giorni decorrenti dal ricevimento dell’istanza. O ancora, prevede l’esonero dal presentare garanzie per i rimborsi delle imposte dirette ed indirette per tutto il periodo di permanenza nel regime.

Nel corso dell’anno, inoltre, sono state avviate le attività propedeutiche alla predisposizione di:

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

Il Consiglio di Amministrazione è responsabile di garantire l’implementazione e il funzionamento del sistema di controllo interno sul rischio fiscale. A tal fine si avvale del supporto delle funzioni di controllo interno e della Funzione Finanza, Fiscalità e Assicurazioni (Direzione Finanza e Sviluppo) per garantire la compliance alla normativa tributaria, assicurando la tempestiva rilevazione e valutazione dei rischi fiscali e svolgendo un ruolo di indirizzo, coordinamento e controllo sul Tax Control Framework delle entità del Gruppo.

### Rendicontazione delle imposte versate

	2021	2020	2019
<b>Gruppo FNM</b>			
<i>Attività materiali diverse da disponibilità liquide e mezzi equivalenti</i>	€ 1.576.142	€ 892.367	€ 856.890
<i>Imposte sul reddito delle società versate sulla base del criterio di cassa</i>	€ 2.221	€ 12.130	€ 3.147
<i>Imposte sul reddito delle società maturate sugli utili/perdite</i>	€ 17.143	€ 3.673	€ 4.975
<b>TOTALE</b>	<b>€ 1.595.506</b>	<b>€ 908.170</b>	<b>€ 860.037</b>

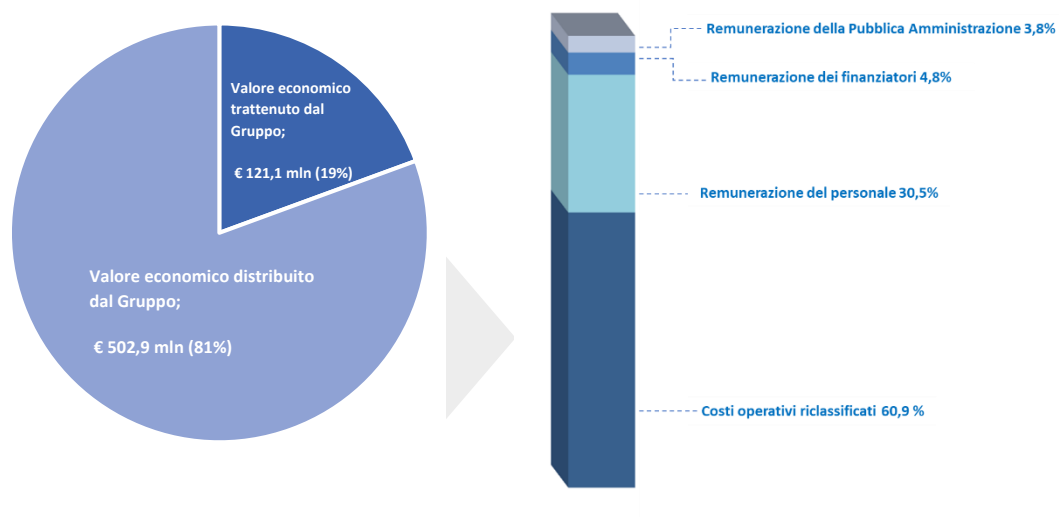
## Il valore economico generato e distribuito

GRI 102-7, 201-1

La creazione di valore economico è di estrema importanza per il Gruppo, in quanto gli consente di garantire una **sostenibilità di lungo periodo e la possibilità di investire con regolarità** in un'ottica di miglioramento continuo. Nel 2021 il valore economico generato è stato pari a **€ 624 milioni**. La grandezza rappresenta una sintesi dei principali risultati ottenuti con le risorse impiegate e consente di valutare l'impatto economico e occupazionale prodotto tra i diversi stakeholder:

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

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



## I principali investimenti

### GRI 203-1

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

Grazie a un finanziamento di € 1,6 miliardi<sup>35</sup> garantito da Regione Lombardia, il Gruppo FNM ha potuto avviare nel 2017, attraverso tre distinte gare, il programma di rinnovamento della flotta dei convogli per il servizio ferroviario regionale.

Il piano iniziale prevedeva l'acquisto di 161 nuovi convogli (100 ad Alta Capacità, 31 a Media Capacità e 30 Diesel-elettrici) entro il 2025. Grazie alle economie sulle prime due gare aggiudicate da FNM, si sono rese disponibili risorse che hanno consentito di finanziare ulteriori 15 convogli (5 convogli Alta Capacità Hitachi Rail e 10 convogli Media Capacità Alstom) che sono entrati gradualmente in servizio a partire dal 2020. Conseguentemente la flotta prevista dal programma di rinnovamento passa da 161 a 176 treni. A questi si aggiunge lo stanziamento deliberato da Regione Lombardia di 351 milioni di euro per l'acquisto di altri 46 treni (26 Caravaggio alta capacità per il servizio aeroportuale - di cui 16 a 4 casse e 10 a 5 casse e 20 Donizetti media capacità) entro il 2025. Questo investimento si aggiunge al programma di rinnovamento della flotta già in corso per un totale di 222 nuovi treni.

---

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

---

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

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

#### **FNM insieme a Trenord nel Progetto H2iseO**

Il progetto H2iseO promosso da FNM in collaborazione con Trenord punta allo sviluppo di una **Hydrogen Valley in Valcamonica**, a partire dall'utilizzo dell'idrogeno nel trasporto pubblico locale. Il progetto consentirà di ridurre le emissioni di gas serra per una porzione significativa dell'offerta di trasporto pubblico locale del Gruppo FNM.

Il progetto prevede l'acquisto di **14 treni alimentati a idrogeno** per la linea ferroviaria Brescia-Edolo, con avvio del servizio commerciale dal 2024, in sostituzione degli attuali a motore diesel, la **realizzazione di impianti per la produzione di idrogeno**, destinati inizialmente ai nuovi convogli, l'estensione della soluzione idrogeno, entro il 2025, anche al **trasporto su gomma**, a partire dai circa 40 mezzi gestiti in Valle Camonica da FNM Autoservizi. L'investimento totale è stimato in **circa 300 € milioni**, di cui **oltre 160 € milioni** per i treni.

---

<sup>35</sup> L'Allegato A, parte prima, della Delibera del 24 luglio 2017 - n. X/6932, definisce il quadro delle risorse per un importo complessivo di euro 1.607.000.000, disponibile subordinatamente all'approvazione della legge di assestamento 2017-2019 (di cui al p.d.l. 358/2017), sul Bilancio 2017-2019 e sui Bilanci dal 2020 al 2032.



FNM ha contrattualizzato nel dicembre 2020 un **Accordo Quadro con Alstom per 30 convogli bidirezionali alimentati ad idrogeno** e sottoscritto il primo Contratto Applicativo per la fornitura di 6 convogli con la consegna del primo convoglio entro dicembre 2023. Si tratta del primo **progetto italiano di una flotta treni zero emissioni** che sostituirà i convogli diesel oggi utilizzati lungo la linea non elettrificata Brescia-Edolo.

Parallelamente FNM ha analizzato la **fattibilità degli impianti di produzione a idrogeno** per attivare il servizio ferroviario. Il primo impianto sarà realizzato da FNM presso l'area del deposito di Trenord a Iseo con il ricorso alla tecnologia Steam Methane Reforming (SMR) da metano/biometano con cattura e stoccaggio della CO<sub>2</sub> prodotta. Entro il 2025 saranno realizzati uno o due ulteriori impianti di produzione e distribuzione di idrogeno da elettrolisi lungo il tracciato della ferrovia.

FNM ha sottoscritto anche **Memorandum of Understanding** con alcuni dei principali player del **settore energetico** e dell'**idrogeno (A2A, Enel Green Power, ENI, Sapio e SNAM)** e intende **avviare tavoli di confronto** con gli altri **operatori ferroviari europei** che hanno previsto la messa in servizio dei treni a idrogeno.

Nel corso del 2021 FNM, A2A e SNAM si sono aggiudicati un **finanziamento nell'ambito del programma Innovation Fund Small Scale (IFSS) finanziato dalla Commissione Europea**. Il progetto finanziato mira a produrre idrogeno verde a partire da energia prodotta tramite termo-utilizzazione dei rifiuti destinato ai settori della mobilità, dell'industria e della logistica.

## Ro.S.Co. & Services

Gli investimenti FNM nel corso del 2021 come Ro.S.Co includono una commessa di **9 convogli bitensione interoperabili TILO** finanziati interamente da FNM per un ammontare di **95,1 milioni di euro**<sup>36</sup>. Ad oggi, sono 5 i convogli dotati dell'autorizzazione per la Svizzera che risultano consegnati, mentre la consegna dei restanti 4 è prevista per il primo semestre del 2022. Sempre entro tale scadenza è prevista l'autorizzazione per la circolazione in Italia (per tutti e nove i convogli del contratto). Per il dettaglio sullo stato delle consegne si rimanda al Capitale produttivo e intellettuale, paragrafo Ro.S.Co & Services.

A partire dal 2020, a seguito dello svolgimento delle procedure di gara, FNM ha avviato l'**ammodernamento ed aggiornamento della propria flotta** al fine di garantire la conformità dei rotabili al quadro normativo<sup>37</sup>:

- Adeguamento antincendio e revamping di 25 convogli della flotta TAF di FNM per un totale di 49,6 milioni di euro<sup>38</sup>. Nel 2021, risultano ammodernati 2 convogli, in attesa del completamento dell'iter omologativo;

<sup>36</sup> L'acquisto dei 9 convogli TILO è stato effettuato da FNM con fondi propri, non rientra nel programma delineato nella Delibera regionale.

<sup>37</sup> DM del 28.10.2005 - Sicurezza Gallerie Ferroviarie e Decreto ANSF 1/2016) e un incremento della vita utile di 12 anni (per i TAF) e di 5 anni (per le DE 520).

<sup>38</sup> Il corrispettivo del Contratto TAF è stabilito in € 49.666.000 così suddiviso:

a) € 37.700.000 per l'esecuzione del Servizio di revamping e antincendio su 25 Convogli;

b) € 11.466.000 per l'esecuzione del Servizio di installazione sistema ERTMS/ETCS su un massimo di 25 Convogli;

c) € 500.000 per l'esecuzione della fornitura dei Materiali.

- Adeguamento antincendio e del freno di stazionamento delle 14 locomotive Diesel DE520 di FNM. L'attuale investimento ammonta a circa 4,4 milioni di euro. Al 31 dicembre 2021 sono 5 locomotive che risultano ammodernate e già in servizio.

Anche nel corso del 2021, le commesse hanno registrato ritardi attribuiti dai costruttori agli effetti della pandemia e alle conseguenti difficoltà di approvvigionamento delle materie prime. Nonostante le misure restrittive imposte dalle autorità sanitarie, FNM e Trenord hanno mantenuto un dialogo costante con i fornitori per ridurre i tempi di attesa e l'eventuale protrarsi dei ritardi.

### Investimenti sulla rete

Gli investimenti effettuati sulla rete ferroviaria sono frutto della programmazione condivisa fra Regione Lombardia e FERROVIENORD, attraverso la stipula di un apposito **Contratto di Programma**<sup>39</sup> che definisce gli interventi per il rinnovo, ampliamento e ammodernamento dell'infrastruttura e degli impianti tecnologici e gli interventi di manutenzione straordinaria.

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

Il totale degli investimenti con fondi pubblici sulla rete nell'esercizio 2021 è stato di **€ 57,9 milioni** e ha riguardato principalmente interventi di ammodernamento e potenziamento dell'infrastruttura riferiti principalmente al rinnovo dell'armamento nelle tratte Saronno – Como, Bovisa – Seveso – Mariano Comense e Saronno Malnate, nonché al potenziamento della tratta ferroviaria Milano Affori – Varedo.

### Investimenti sulla rete autostradale

Tra i principali investimenti previsti nel Piano Economico Finanziario per il 2021 rientrano le seguenti opere relative ad aspetti ambientali di seguito riportate:

- la **ristrutturazione dello svincolo di Lambrate, connessione alla Cassanese**. Nel 2021 si sono conclusi i lavori di "capping" per l'impermeabilizzazione dell'area interessata da infiltrazioni nel sottosuolo delle acque meteoriche;
- la **viabilità di accesso al centro intermodale di Segrate**. Nel 2021 si sono conclusi gli interventi di mitigazione acustica, tramite la posa di barriere antirumore per una lunghezza di 418 metri;
- la **sostituzione impianti di illuminazione Tangenziale Ovest**. Nel 2021 si è conclusa la sostituzione degli impianti di illuminazione con nuovi impianti a maggior risparmio energetico e una conseguente riduzione dell'inquinamento luminoso;
- la **sistemazione del Raccordo autostradale Pavia – Bereguardo**. Nel corso dell'anno, ha preso avvio il monitoraggio sulla mortalità dell'erpetofauna (anfibi e rettili). Le attività si svilupperanno nei prossimi due anni;
- l'**adeguamento delle barriere antirumore e sicurezza** nel tratto compreso tra le progressive chilometriche da 0+647 a 1+223 di carreggiata A52. L'intervento, ultimato nell'anno, è consistito in una sostituzione integrale della barriera antirumore presente.

<sup>39</sup> Lo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria è regolato dal "Contratto di Programma per gli investimenti e le manutenzioni straordinarie sulla rete ferroviaria regionale in concessione a FERROVIENORD S.p.A. tra Regione Lombardia e FERROVIENORD S.p.A. relativo al periodo 28/07/2016 - 31/12/2022", sottoscritto in data 28 luglio 2016. Il documento è disponibile sul sito web di Regione Lombardia [www.regione.lombardia.it](http://www.regione.lombardia.it).

L'impatto dell'emergenza sanitaria sulle attività ad investimento è stato limitato alla sospensione delle attività per poche settimane, necessarie all'adozione delle misure di contenimento. Nel seguito le attività sono riprese e proseguite con produzione adeguate sebbene, in alcuni casi, condizionate dall'effetto delle misure di sicurezza sull'esecuzione di alcune attività. Nel 2021 si sono inoltre conclusi i lavori di realizzazione della Galleria fonica - Rho Monza.

L'ammontare complessivo delle spese sostenute per gli investimenti nel corso del 2021 è pari a euro 60,8 milioni (di cui euro 54,8 milioni nei mesi compresi tra marzo e dicembre) al netto degli oneri finanziari capitalizzati.

#### Approvvigionamento sostenibile

GRI 102-9, 102-10, 204-1, 308-1, 414-1

L'attività di approvvigionamento è considerata di rilevanza strategica in quanto interviene a garantire un'elevata qualità dei servizi e a mitigare gli impatti prodotti sull'ambiente e sulla comunità in cui opera.

Il Gruppo FNM è per sua natura tenuto per la maggior parte degli affidamenti di appalti di lavori, servizi e forniture, all'osservanza di procedure ad evidenza pubblica nel rispetto di quanto previsto dal Codice contratti pubblici (DLgs 50/2016). A monte dell'attività di mero approvvigionamento, il Gruppo seleziona con cura i fornitori che sono individuati tramite procedure aperte, sistemi di qualificazione, avvisi di indagine di mercato o ricorrendo all'**Albo fornitori**<sup>40</sup>. È garantita, per i soggetti selezionati, la rotazione in base al numero di inviti ricevuti in precedenti procedure di affidamento. Nel caso di procedure di affidamento di lavori, servizi e forniture di particolare rilevanza possono essere introdotti anche criteri di prequalifica quali: referenze, esperienze professionali su appalti analoghi o possesso di certificazioni. In aggiunta ai criteri di aggiudicazione economici, sono applicati criteri di valutazione del "pregio tecnico dell'offerta" che sono connessi al prodotto/servizio oggetto della procedura di affidamento (punteggio composto da: 70 punti per la parte tecnica e 30 per la parte economica).

Dopo l'approvazione delle **Linee Guida per Acquisti Sostenibili** per l'adozione di criteri di sostenibilità ambientale e sociale nel processo di acquisto, dal 2018 FNM ha avviato un'attività di customizzazione della **piattaforma di e-procurement** e ha completato l'integrazione con il gestionale SAP HANA. Lo sviluppo della piattaforma di e-procurement, che ha coinvolto parallelamente (e distintamente) anche le società Trenord e ATV, ha permesso la formalizzazione di KPI di misurazione, l'integrazione delle gare privatistiche<sup>41</sup> e attive (di vendita), nonché l'implementazione della firma elettronica. Nel 2021 sono state sviluppate nuove funzionalità finalizzate al monitoraggio e alla condivisione degli esiti delle verifiche e per la gestione delle pratiche connesse alle procedure di gara e ai conseguenti contratti emessi. A consolidamento dell'albo fornitori, la Società prevede, entro il 2022, l'adozione di un sistema di Vendor Rating. Si segnala che anche MISE, in un'ottica di piena integrazione con il Gruppo FNM, ha deciso di adottare la stessa piattaforma e di procedere con l'integrazione al suo interno dell'albo fornitori.

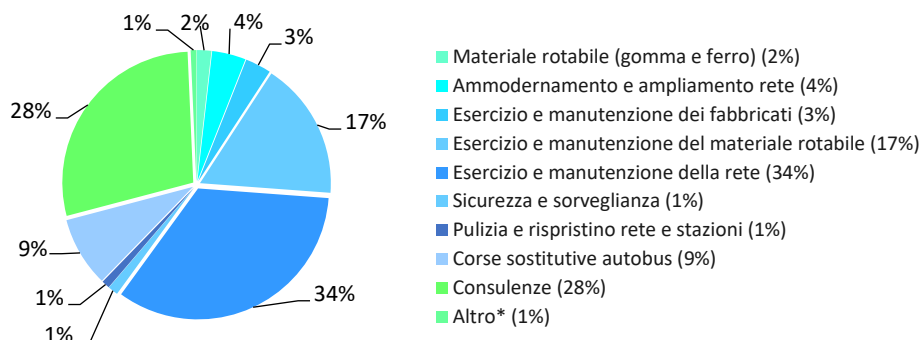
---

<sup>40</sup> 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.

<sup>41</sup> In linea a quanto previsto da Regolamento n.16 Affidamenti privatistici di servizi, forniture, lavori e consulenze del 19/12/2019.

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

Nel grafico che segue sono mostrati i **721 procedimenti di gara gestiti** da FNM nel 2021 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.

Dai dati sono escluse le forniture delle società: ATV, La Linea e MISE.

Procedimenti soggetti al rispetto di criteri di natura ambientale e sociale

	2021	2020	2019
Forniture	96%	66%	0%
Lavori	98%	100%	87%
Servizi	10%	8%	16%
Totale	87%	70%	18%

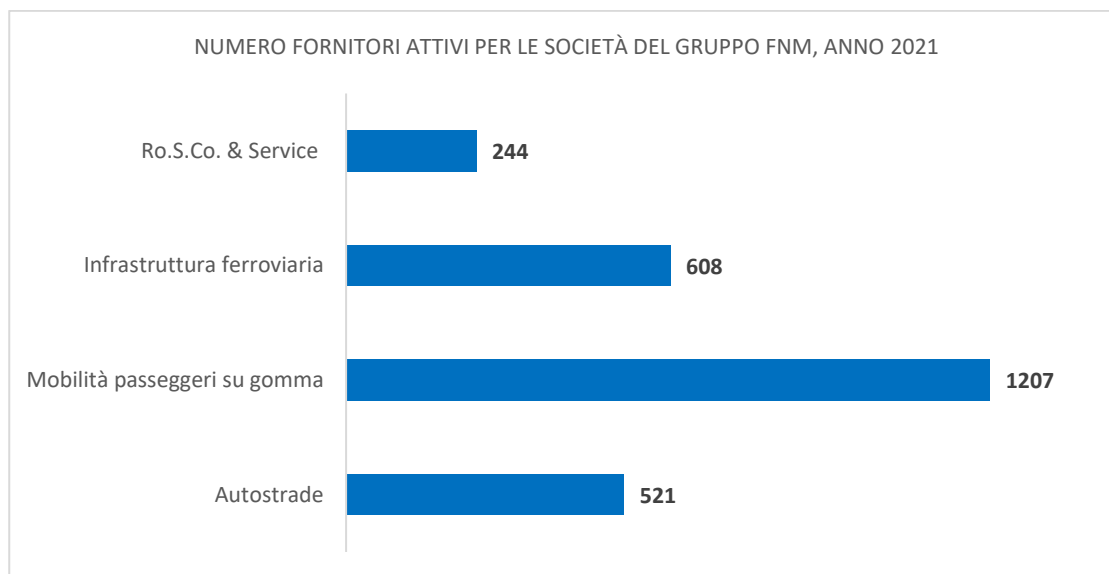
Nel 2021, **l'87% dei procedimenti di gara avviati ha rispettato criteri di natura ambientale e sociale**, per un valore economico totale di **circa 774 milioni di euro**. Nelle gare sopra soglia comunitaria è richiesto come criterio premiante, ove applicabile, il possesso della certificazione del sistema 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.

Similarmente, nel caso della società **MISE** gli operatori economici che intendono partecipare ad un procedimento di gara emesso dalla società sono tenuti a compilare dei questionari. Per alcune categorie merceologiche (ad es. collaudatori, appalti pubblici, manutenzione serbatoi stoccaggio gasolio, prove su terre e materiali da costruzione/laboratorio, progettazione idraulica), a discrezione del responsabile del procedimento, al fornitore è richiesto di essere in possesso di almeno una certificazione tra cui la ISO 14001, ISO 45001, ISO 39001, ISO 370001. Nel 2021, il **14% degli affidamenti complessivi è stato aggiudicato a fornitori in possesso di una delle certificazioni** sopra menzionate.

In linea con il lavoro svolto sinora, a fine anno è stato avviato un percorso formativo in e-learning per i responsabili dei procedimenti in base alla nuova normativa sugli appalti, affinché acquisiscano le competenze necessarie **per progettare opere pubbliche sostenibili, attraverso l'uso di nuove metodologie, anche digitali, il riutilizzo dei materiali per rendere i cantieri più moderni e più sicuri.**

Durante l'anno il Gruppo FNM ha gestito rapporti di fornitura con **2.580 fornitori**, per un valore di acquistato pari a **497,5 milioni di euro**.



Il **99,1%** dell'approvvigionamento avviene da fornitori che operano in Italia.

VALORE DELL'ACQUISTATO 2021 DEL GRUPPO FNM (euro)

	Italia	Estero
Ro.S.Co. & Service	39.333.813	4.453.888
Infrastruttura ferroviaria	275.509.435	97.909
Mobilità passeggeri su gomma	59.135.460	125.001
Autostrade	118.770.051	14.557

Si evidenzia come nel corso della seconda metà del 2021, a causa del perdurare della crisi economica mondiale e dell'innalzamento dei prezzi delle materie prime e di molti prodotti semilavorati, sono emerse richieste di revisione dei prezzi contrattuali e la difficoltà di ottenere offerte per periodi di fornitura prolungati (sopra ad un anno). A questa dinamica, si sono aggiunti anche rallentamenti nella restituzione della documentazione da parte degli operatori economici (es tracciabilità, sottoscrizione contratti, garanzie definitive), imputati dagli stessi alla mutata operatività e all'organizzazione del lavoro dovuta all'estensione del lavoro da remoto, della cassa integrazione o dal sopraggiungere di periodi di malattia prolungata.

## 7.2. Il capitale produttivo e intellettuale

### IL PERCORSO DI SOSTENIBILITÀ DI FNM HIGHLIGHTS

**Impianti (stazioni) gestiti da FERROVIENORD: 124 di cui 114 a servizio viaggiatori**

**Stazioni accessibili: +8%**

**Flotta autobus per TPL: 707**

**Auto di car sharing elettriche: 250**

**Velostazioni: 26c**

**Infrastruttura autostradale: 179,1 km (rete in concessione) e 19 aree di servizio**

**Terminal intermodale di Sacconago/Busto Arsizio: circa 48.000 mq cui il 74% di area intermodale**

#### Infrastruttura ferroviaria

##### GRI 102-12

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

Attraverso FERROVIENORD, il Gruppo FNM gestisce una rete ferroviaria di 330 km divisa tra il ramo Milano (222 km), il ramo Iseo (108 km) e 124 impianti (stazioni e fermate) di cui 114 a servizio dei viaggiatori<sup>42</sup>.

Estensione della linea ferroviaria (km)			
Rete	Intera Rete	Ramo Milano	Ramo Iseo
Estensione rete	330	222	108
Rete elettrificata	215	215	n.a.
Binari di circolazione	533	418	115,4
Linee a semplice binario	192	84	108
Linee a doppio binario	110	110	0
Linee a tre o più binari	23	23	0
Binari di parchi, depositi e terminal	42	33	9

Impianti per il servizio ferroviario (n.)			
Impianti	Intera Rete	Ramo Milano	Ramo Iseo
Impianti gestiti da FERROVIENORD	124	87	37
Impianti a servizio viaggiatori	114	81	33
Impianti di movimento	59	40	19
Fermate	65	47	18
Depositi e officine	4	3	1
Interconnessioni attive con RFI	4	4	0

<sup>42</sup> Allegato 01 del Contratto di Servizio al 31.12.2021

Stazioni dotate di car sharing	21	20	1
Stazioni dotate di bike sharing	26	20	6
Stazioni con interscambio bus	92	66	26
Stazioni con navigazione Laghi	5	2	3

### Collegamento ferroviario Malpensa T1-T2 e “Global Project”

Il progetto, avviato nel 2016, con l’attivazione dell’infrastruttura di **collegamento T1-T2 di Malpensa**, ha fatto diversi passi avanti nel 2021. La Commissione Europea ha valutato positivamente la richiesta di finanziamento da parte di FERROVIENORD e SEA, su indicazione di Regione Lombardia, per la progettazione esecutiva e realizzazione dell’intervento di interesse comunitario denominato “Collegamento ferroviario terminal T2 di Malpensa – Linea del Sempione” (seconda fase realizzativa del progetto globale “Malpensa accessibilità ferroviaria da nord”). Per le società si tratta di un importante riconoscimento in quanto garantirà un finanziamento pari al 30% del finanziamento totale (211,3 milioni di euro), a cui si aggiungono € 11 milioni finanziati da Regione Lombardia (Programma degli interventi per la ripresa economica) e circa € 56 milioni stanziati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

A seguito della pubblicazione del bando, a fine settembre 2021 è stata aggiudicato l'appalto per la progettazione esecutiva e la realizzazione dei lavori che saranno attivati nel 2022, consentendo all’aeroporto di diventare un nodo di interscambio con servizi ferroviari di breve e medio raggio, ad alta velocità e transfrontalieri.

L’attività di **potenziamento delle velostazioni** (posteggi bici gratuiti, sicuri e videosorvegliati) presso le stazioni ferroviarie a causa della pandemia si è concentrata principalmente sull’ammodernamento delle attuali velostazioni di **Cislago** e **Garbagnate Milanese**. A fine 2021, in linea allo scorso anno, sono attive **26 velostazioni**, per un totale di **2.092 posti bici**, di cui 20 velostazioni con l’accesso regolamentato dalla tessera Io Viaggio.

Tra le principali risorse infrastrutturali, al fine di garantire lo scambio intermodale gomma-ferro ai clienti del trasporto pubblico, si segnalano **77 aree parcheggio** presso le stazioni, di cui **65 affidate in comodato d’uso gratuito ai comuni**, per un **totale di oltre 125 mila mq** e circa **3.600 posti auto offerti**<sup>43</sup>.

Nel 2021 sono stati sottoscritti cinque contratti di comodato d’uso per locali all’interno delle stazioni con le Amministrazioni di **Cittiglio, Castellanza, Passirano, Rescaldina e Ponte Lambro**. Ad oggi, sono stati ceduti locali all’interno delle stazioni per **oltre 10.951 mq con 79 contratti di comodato**.

La gestione delle infrastrutture è altresì caratterizzata dall’**attenzione verso l’accessibilità**. Nel corso dell’anno sono proseguite le attività di innalzamento delle banchine di diversi impianti per consentire il miglioramento dell’accessibilità. Al 31 dicembre 2021 sono **97 gli impianti accessibili**<sup>44</sup> (autonomamente o con assistenza) (+7 unità rispetto al 2020). Per **rendere accessibili la quasi totalità degli impianti di FERROVIENORD** nel corso dell’anno sono stati acquistati **nuovi ausili** (rampe e carrozzine) e attivati **due ascensori** nell’impianto di Brescia Borgo San Giovanni (BS) e sono state innalzate le banchine di Galliate, Borgo San Giovanni, Passirano, Boario Terme, Darfo Corna,

<sup>43</sup> Per il conteggio dei parcheggi sono state considerate le stazioni con servizio di viaggiatori attivo. La situazione è rimasta invariata rispetto al 2020.

<sup>44</sup> 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).

Cogno-Esine. Nel 2022 saranno attivati gli ascensori presso le località di Fino Mornasco, Galliate e Meda.

#### ACCESSIBILITÀ DELLE STAZIONI

<i>STAZIONI (n.)</i>	<b>2021</b>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
Stazioni "accessibili"	97	90 <sup>45</sup>	87
<i>di cui sul ramo di Milano</i>	81	77	77
<i>di cui sul ramo di Iseo</i>	16	13	10
	91	90	87
Stazioni provviste di banchine rialzate sull'intera rete		(di cui 6 interessate da interventi di innalzamento)	(di cui 13 interessate da interventi di innalzamento)
	46	45	45
Stazioni con ascensori sull'intera rete FERROVIENORD	(per un totale di 130 ascensori)	(per un totale di 129 ascensori)	(per un totale di 127 ascensori)

Le **azioni di contrasto alla diffusione del virus**, in base ai protocolli disposti dalle Autorità, hanno riguardato principalmente il rifornimento e la sostituzione delle colonnine dispenser gel igienizzante, la comunicazione preventiva attraverso varie modalità quali: annunci sonori e messaggi su tele indicatori, videomessaggi, segnaletica per separare i flussi dei viaggiatori (anche attraverso l'utilizzo di tendi nastro) sia in banchina sia nei sottopassi e segnaletica per il distanziamento. Una vera e propria campagna di sensibilizzazione, associata ad una maggior frequenza della pulizia degli impianti e dei servizi igienici.

<sup>45</sup> Le stazioni attrezzate per l'accesso autonomo sono aumentate nel 2020 di tre unità sul ramo Iseo



## 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, siano essi 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; gli eventi criminosi sono registrati in un apposito database. Sul ramo Milano sono presenti nelle stazioni **19 presidi di vigilanza** e **9 stazioni** sono interessate da **iniziative antiwriters**.

A fronte della prossima scadenza della convezione con Polfer, nel corso dell'anno è stato aperto un **tavolo di lavoro dedicato con lo scopo di definire sinergie sempre più strette**. A tal fine, sono previsti incontri con le diverse polizie locali per coordinare e integrare gli interventi nelle diverse stazioni della rete.

Presso la stazione di Milano Cadorna è continuato il controllo della temperatura dei viaggiatori, grazie all'installazione di otto termocamere. Mentre le guardie giurate hanno regolarmente svolto azioni di assistenza per informare l'utenza rispetto alle disposizioni anti-COVID-19.

### La sicurezza della circolazione (Safety)

Tutte le attività connesse alla circolazione dei treni, alla gestione e manutenzione degli impianti, dei cantieri e al controllo del territorio limitrofo alla sede ferroviaria sono accompagnate da un'attenta valutazione dei rischi. Tutti i rischi che potrebbero determinare situazioni di emergenza sono individuati e gestiti secondo precise procedure, quali ad esempio la **"Gestione dei Rischi inerenti alla Sicurezza dell'Esercizio Ferroviario"** gestiti nell'ambito del **Registro degli Eventi Pericolosi**. Nel corso dell'anno sono state effettuate **70 analisi dei rischi** per valutare il livello di sicurezza dell'infrastruttura ferroviaria e valutare eventuali modifiche.

Nel caso specifico di emergenze la gestione è demandata ad altra procedura, la quale, ove necessario, prevede lo sviluppo di **Piani di Emergenza e di Soccorso specifici**. I piani sono sviluppati da gruppi di lavoro definiti dalla

## Sistemi di sorveglianza e sicurezza lungo la linea ferroviaria e negli altri fabbricati di proprietà, anno 2021

### 208 DVR - Digital Video Recorder (videoregistratori) di cui:

- 185 DVR per il ramo Milano
- 23 DVR per il ramo Iseo

### 2.310 TVcc - Telecamere a circuito chiuso di cui:

- 2.064 TVcc per il ramo Milano
- 246 TVcc per il ramo Iseo

### 463 HP - Help-Point di cui:

- 414 HP per il ramo Milano
- 49 HP per il ramo Iseo

Incidenti significativi (definiti secondo quanto previsto dal DLgs 50/2019)

- Ramo Milano: 6
- Ramo Iseo: 3

Ramo Milano:

1 passaggio a livello chiuso e altri cantieri in corso di valutazione  
stazione di Galliate: realizzato un sottopasso pedonale e rimosso il passaggio a raso tra i binari

### Passaggi a livello

intera rete: **224**  
ramo Milano: **113**  
ramo Iseo: **111**

Direzione con il supporto delle Strutture Organizzative della Direzione Tecnica. È in questo contesto che viene valutata, tra gli altri aspetti, la necessità di erogare corsi di formazione, l'acquisizione e il mantenimento di competenze professionali e la necessità di erogare esercitazioni.

Eventuali emergenze al Posto Centrale di Movimento possono essere segnalate dalle imprese ferroviarie tramite i normali strumenti in uso e da altri stakeholder attraverso gli Help Point installati sulla rete.

Nell'anno 2021 è stato completato l'adeguamento ai requisiti introdotti dall'Unione Europea con il cosiddetto "IV Pacchetto Ferroviario". In particolare, ANSFISA, al termine delle verifiche effettuate, sul rispetto puntuale di tutti i requisiti previsti dal quadro normativo comunitario e nazionale, ha rilasciato il rinnovo dell'**Autorizzazione di Sicurezza per le tutte le linee della rete FERROVIENORD** interconnesse all'infrastruttura ferroviaria nazionale concedendo anche la possibilità di effettuare servizi di trasporto delle merci pericolose sulla tratta Busto Arsizio RFI – Sacconago e il **Certificato di Idoneità all'Esercizio per tutte le linee della rete FERROVIENORD** funzionalmente isolate.

Nonostante l'emergenza COVID-19, l'esercizio ferroviario ed i lavori per il potenziamento della rete ferroviaria) sono sempre proseguiti; tutte le scadenze normative relative alla sicurezza dell'esercizio ferroviario sono state regolarmente adempiute secondo le normali tempistiche definite dal quadro normativo applicabile.

Già dal 2020, la rete può vantare il completamento dell'attrezzaggio con il Sistema di Controllo della Marcia dei Treni (SCMT) sull'intero ramo Milano e Iseo.

## Trasporto merci e logistica

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

La società riceve treni completi che gestisce tramite 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 2021, la società e l'operatore belga Move Intermodal hanno lavorato in sinergia per la nuova soluzione ferroviaria che collegherà **lo scalo di Busto Arsizio e quello di Ferentino**, in provincia di Frosinone. La frequenza di avvio del traffico è di tre 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 del Gruppo FNM, senza alcun trasferimento su gomma. Le aziende del territorio potranno sfruttare il traffico intermodale, contribuendo quindi allo sviluppo di un trasporto sempre più sostenibile in termini di riduzione di emissioni, congestione e incidentalità. Il collegamento door to door tra Genk e Ferentino consentirà una riduzione significativa delle emissioni di CO<sub>2</sub>.

Il 21 maggio 2021 è stato firmato il **protocollo di intesa tra FNM e SEA Aeroporti Milano** per l'avvio di una collaborazione su temi legati all'**intermodalità ferro-aria**, alla logistica e alla mobilità sostenibile. L'obiettivo del protocollo sarà quello di realizzare iniziative per la valorizzazione del

terminal ferroviario di Sacconago e l'ampia area della Cargo City dell'aeroporto di Milano Malpensa di oltre 500.000 mq per il traffico merci del comprensorio di Malpensa

### Premio Logistico per l'Innovazione Tecnologica e Logistica 4.0.

Il Premio, riconosciuto da Assologistica, Euromercati e Assologistica Cultura e Formazione, è stato assegnato per l'innovativo Sistema Operativo progettato per la gestione integrata del terminal intermodale di Sacconago (Busto Arsizio). Il TOS (Terminal Operating System), sviluppato sulla base del sistema di telemetria Neptuno, ottimizza tutte le attività terminalistiche rendendole più efficienti e sicure. Le gru utilizzate da Malpensa Intermodale sono infatti dotate di un sistema di connessione internet direttamente interfacciabile tramite PC, tablet e smartphone. Sono tutti mezzi inseriti nel programma Industria 4.0. Il software gestionale adottato consente di ricavare, per ogni UTI allocata sul terminal, le coordinate GPS così da poter fornire, in qualsiasi momento, l'esatta posizione delle unità, velocizzando le operazioni terminalistiche e garantendo i massimi standard di sicurezza. Oltre al sistema informatico presente a bordo, all'interno del terminal sono state installate sei nuove telecamere presso il varco d'entrata e portale elettrificato sono state installate in totale sei nuove telecamere.

Caratteristiche del Terminal intermodale di Sacconago	
	2021
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
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

Coerentemente con quanto svolto da MALPENSA INTERMODALE, MALPENSA DISTRIPARK si occupa di tutte le attività che riguardano la gestione di strutture per la movimentazione delle merci, l'organizzazione logistica e la distribuzione fisica dei prodotti. Tra le altre attività, si annoverano i lavori di riordino territoriale, le opere di urbanizzazione e infrastrutturali, lo sviluppo e la gestione di centri intermodali, interporti, autoparchi, piattaforme logistiche e centri merci.

Ro.S.Co. & Services

GRI 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.

Al 31 dicembre 2021, la **flotta di FNM** è composta da **98 convogli** suddivisi per tipologia 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	5	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

Nel corso del 2021 sono entrati in servizio il **quinto elettrotreno TILO** e le **due locomotive Effishunter 1000**. Si segnala che, quest'ultime sono dotate di motori termici di nuova generazione che garantiscono limiti emissivi allineati agli standard europei.

#### **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 consentirà una **riduzione del consumo energetico di circa il 5%**. Grazie all'adozione di un pacchetto di modifiche al software si è potuta infatti garantire:

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

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

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

Il risparmio energetico annuo dei nove TILO è dunque stimabile intono ai 986.410 kWh, che equivalgono a una riduzione di emissioni di CO<sub>2</sub> pari a circa 524 tonnellate (fattore di conversione pari a 0,531 kg CO<sub>2</sub> per kWh – fonte MITE).

Nel corso del 2021 il Gruppo ha proseguito il suo impegno nell'ampliamento e rinnovo della flotta con un **investimento di circa 27,4<sup>46</sup> milioni di euro** (con risorse proprie) nell'esercizio.

<sup>46</sup> Valore riferito alla capitalizzazione dei cespiti.

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) e da FERROVIENORD, per conto di Regione Lombardia sulla base di un programma di acquisto di materiale rotabile finanziato dalla Regione stessa, concesso in uso a Trenord.

CARATTERISTICHE DEL NUOVO MATERIALE ROTABILE SU FERRO						
Società	FERROVIENORD	FERROVIENORD	FERROVIENORD	FERROVIENORD	FNM	FNM
Tipologia di alimentazione	Elettrici	Elettrici	Elettrici	Diesel-elettrici	Elettrici Bitensione interoperabili Italia -Svizzera (TILO)	Idrogeno
Capacità	Alta capacità (convoglio corto)	Alta capacità (convoglio lungo)	Media Capacità	Media Capacità	Media Capacità	Media Capacità
Costruttore	Hitachi Rail Italy	Hitachi Rail Italy (*)	Alstom (**)	Stadler	Stadler	Alstom
Numero nuovi Convogli	56 Caravaggio	70 Caravaggio + 5 Rock	51 Donizetti + 10 Pop	30 convogli	9 convogli	14 convogli
consegnati	24	5 Rock	10 Pop	-	5	-
in consegna	6 in consegna nel 2022	26 in consegna nel 2022	16 Donizetti in consegna nel 2022	14 Colleoni in consegna nel 2022	4 in consegna nel 2022	6 entro 2024 8 entro il 2024-2025
Lunghezza (m)	109,6	136,8	84,20	66,80	104,9	96,7
N° casse	4	5	4 (31 Donizetti + 7 Pop) + 3 (3 Pop)	3	6	4
Posti a sedere	466	598	263	168	244	>240
Posti in piedi	449	575	255	160	411	n.d.
Porte per fiancata	8	10	4	3	12	4
Velocità massima (km/h)	160	160	160	140	160	140
Servizi igienici	2	2	2	1	2	2
Principali tecnologie	Illuminazione a LED, Wi-Fi, prese 220V e USB, sistema informazione per i passeggeri, misuratore energia, conta-persone, telecamere, sistema di telediagnostica da remoto, videosorveglianza intelligente, sistema di sicurezza ERTMS/ETCS.					
Accessibilità a PMR	Pedane retraibili per incarrozzamento a livello con il marciapiede					
Benefici ambientali	<ul style="list-style-type: none"> <li>• illuminazione a LED, Wi-Fi, postazioni bici e prese elettriche e-bike;</li> <li>• pedane mobili per garantire l'accessibilità a persone a ridotta mobilità (PRM);</li> <li>• sistema di sicurezza della circolazione (ERTMS/ETCS);</li> <li>• riduzione del 30% dei consumi di energia elettrica;</li> <li>• riduzione della rumorosità, recupero di energia elettrica in frenatura;</li> <li>• elevati tassi di riutilizzabilità (96%) e biodegradabilità (95%) dei materiali (***).</li> </ul> <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.					
	(***) Le caratteristiche non includono i treni ad idrogeno					

### La tecnologia ERTMS

FNM è impegnata dal 2019 in tavoli tecnici di lavoro con il Ministero dei Trasporti e il gestore dell'infrastruttura RFI per l'elaborazione del piano nazionale di implementazione del nuovo sistema tecnologico di bordo ERTMS/ETCS sull'infrastruttura nazionale e dei piani di installazione del SSB sulle flotte in esercizio.

FNM ha ottenuto nel 2020 un **finanziamento di 7,1 milioni di euro** a valere sui fondi europei CEF Blending. Il finanziamento riguarda l'attrezzaggio, entro l'anno 2023, dei **sistemi di sicurezza ERTMS sulla nuova flotta** in acquisto da FNM e FERROVIENORD.

## Mobilità passeggeri su gomma

Il settore del trasporto pubblico locale (TPL), dalle grandi città ai piccoli comuni, ha subito gravi conseguenze a seguito dell'emergenza COVID-19. Per quanto riguarda in particolare il servizio autobus, le società hanno dovuto progressivamente modulare, in funzione di quanto disposto dai Protocolli e dalle Ordinanze regionali, la capienza di passeggeri a bordo dell'autobus. Oltre all'obbligo di indossare una mascherina di protezione FFP2, i mezzi in servizio non hanno potuto superare l'80% dei posti consentiti dalla carta di circolazione dei mezzi stessi, prevedendo inoltre una maggiore riduzione dei posti in piedi rispetto a quelli seduti.

Continuare a informare il personale conducente rispetto alle prescrizioni normative e ai protocolli da adottare nello svolgimento delle proprie mansioni, è stato fondamentale per gestire al meglio il protrarsi della situazione.

### FNM Autoservizi

FNM Autoservizi è impegnata nel rafforzamento della **rete di interscambio bus/treno** presso le stazioni e nella promozione del trasporto per valorizzare il turismo nel territorio. Per la società, l'accessibilità rappresenta un valore guida, costante nella valutazione della qualità e agilità del servizio offerto. È in questo contesto che si inserisce l'investimento complessivo di oltre € 2,3 mln per la realizzazione del **sistema di bigliettazione unico integrato** per le aree di **Varese, Brescia e Como**. A conferma dell'impegno di raggiungere il 100% del servizio autobus coperto da dispositivi di Bigliettazione Elettronica (SBE), nel 2020 è stata completata l'installazione del **sistema di bigliettazione unico integrato** sugli autobus del bacino di Varese su tutti gli autobus FNMA di TPL. Nel 2021, sono state poi **avviate le attività formative per il personale di ufficio per la rendicontazione e la reportistica dei dati di esercizio e bigliettazione a consuntivo**. Lo stato di emergenza COVID-19 ha impattato su queste attività, in particolare, per quanto riguarda la formazione e la gestione della sicurezza nei cantieri per l'installazione degli apparati a bordo degli automezzi.

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

Dallo scorso primo novembre i titoli di viaggio di FNM Autoservizi possono essere **acquistati direttamente sullo smartphone tramite l'app myCicero**, la più diffusa in Italia. Si tratta di una nuova opportunità per gli utenti del servizio di trasporto pubblico che la società svolge nelle province di Como, Varese e Brescia. Un sistema più comodo, sicuro e conveniente: con la stessa app è anche possibile pianificare i propri spostamenti con altri mezzi pubblici consultando gli orari e le fermate, oltre a poter parcheggiare in tante città in tutta Italia, fra cui Roma, Milano, Bologna, Firenze, Napoli, Palermo e molte altre.

Nel 2021 sono stati venduti 7.966 titoli di viaggio e mensilmente circa 660.

L'evolversi dello stato di emergenza ha portato a una **graduale ripresa delle condizioni originali** del servizio in termini di utenza trasportata e percorrenze.

Nel 2021, inoltre, la rimodulazione del servizio per effetto del protrarsi della pandemia ha fatto registrare una contrazione della produzione (bus-km percorsi) del 8,8% rispetto al 2019 (dato pre-pandemia), contro un calo del 29,6% registrato nel 2020 rispetto al 2019. I passeggeri trasportati, rispetto allo scorso anno, sono invece aumentati del 44%, un dato che, se rapportato al 2019, rappresenta ancora un valore inferiore del 55%.

Caratteristiche del servizio di FNM Autoservizi			
	2021	2020	2019
Estensione rete TPL (km)	741,6	630,4	634,5
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 1,94 mln	circa 1,35 mln	oltre 4,3 mln
Km percorsi dalla flotta (**)	5,1 mln	4,3 mln	circa 5,6 mln

\* Dati stimati sulla base degli abbonamenti e titoli di viaggio venduti nel 2021.

\*\* Dato si riferisce ai km totali: TPL e servizio charter (noleggi e sostitutive treno).

Il tema della sicurezza continua ad assumere un'importanza tale per FNM Autoservizi da necessitare di un approccio strutturato e completo. Conclusasi lo scorso anno l'installazione su tutta la flotta del sistema **Automatic Vehicle Monitoring (AVM)**, il sistema che consente di monitorare la posizione, il percorso, la velocità e la diagnostica dei componenti meccanici relativi ai veicoli in movimento, nel corso del 2021 sono state fornite a ciascun agente le credenziali di accesso ai sistemi di bordo per consentire la rendicontazione e la reportistica dei dati di esercizio.

LA FLOTTA DI FNM AUTOSERVIZI			
<i>n. mezzi</i>	2021	2020	2019
<b>Parco autobus</b>	<b>148</b>	<b>157</b>	<b>156</b>
<i>di cui EURO II</i>	42	58	60 con FAP
<i>di cui EURO III</i>	17	17	18
<i>di cui EURO IV</i>	6	6	6
<i>di cui EURO V</i>	31 (di cui 4 EEV)	31 (di cui 4 EEV)	32 (di cui 4 EEV)
<i>di cui EURO VI</i>	52	45	40
<b>di cui nuovi autobus</b>	<b>7</b>	<b>6 mezzi</b>	<b>0 mezzi</b>
<b>Numero autobus dismessi</b>	<b>0 (*)</b>	<b>3</b>	<b>12</b>

(\*) La dismissione degli autobus non più in esercizio è prevista per il prossimo anno.

Il parco autobus si mantiene ad una età media di circa 12 anni. In chiave di efficientamento della flotta, nel 2021 sono stati acquistati 7 nuovi autobus.



## Azienda Trasporti Verona (ATV)

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



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

Nel corso del 2021 la società ha provveduto ad **effettuare servizi aggiuntivi a supporto dei servizi scolastici**. Sono stati forniti 90 autobus da aziende private di noleggio per consentire agli studenti di Verona e provincia di poter accedere ai plessi scolastici rispettando non solo la capienza massima dei mezzi, che nel corso dell'anno è variata dal 50% all'80%, ma anche di assicurare le corse nei nuovi orari di ingresso ed uscita dalle lezioni.

Nel 2021, inoltre, la rimodulazione del servizio per effetto del protrarsi della pandemia ha fatto registrare una contrazione della produzione (bus-km percorsi) del 3% rispetto al programmato del 2019 pre-pandemia. I passeggeri, rispetto allo scorso anno, sono invece cresciuti del 4,8%, un dato che, se rapportato al 2019, rappresenta ancora un valore inferiore del 37%. È proprio sul rilancio del TPL che la società vuole dedicarsi maggiormente: ATV, parte del gruppo di lavoro di UITP "**Marketing e development product**", sta lavorando a un progetto condiviso per individuare le migliori strategie di marketing per la **valorizzazione del servizio** e la "**riconquista**" dei passeggeri quando saranno terminate le misure emergenziali per la pandemia. Nel 2021, per lo svolgimento della sessione autunnale, il gruppo di lavoro UITP è stato ospitato da ATV.

Caratteristiche del servizio di Azienda Trasporti Verona			
	2021	2020	2019
Linee urbane nei giorni feriali (N.)	20	19	19
Linee urbane nelle fasce serali e nei giorni festivi (N.)	9	9	9
Linee gestite in provincia di Verona (N.)	77	77	77
Bacino di utenza servizio urbano	344.200 abitanti	336.500 abitanti	336.500 abitanti
Bacino di utenza servizio extraurbano	1.250.000 abitanti	1.250.000 abitanti	1.250.000 abitanti
Estensione (km) rete urbana	366 feriale; 241 festivo	273 feriale; 166 festivo	273 feriale; 166 festivo
Estensione (km) rete extraurbana	3.825	3.705	3.705
Numero km effettivamente percorsi dalla flotta	19,3	16,5	19,8
Numero passeggeri trasportati	46,2	44,1	73,4

ATV-Azienda Trasporti Verona adotta differenti soluzioni per garantire l'**affidabilità** e la **sicurezza**. Tra le attività implementate si menzionano, a titolo esemplificativo, il dispositivo anti-

schacciamento bordo-sensibile, la certificazione di resistenza in caso di ribaltamento (ECE R66), l'installazione di un impianto frenante controllato elettronicamente (sistemi EBS) e di un sistema di controllo elettronico della stabilità (sistema ESP).

In linea con le azioni intraprese nel corso di questi anni, continua il **servizio di Body-cam** (nuovi dispositivi per le pattuglie di controllo che comprendono palmare integrato con videocamere personali) per le verifiche dei titoli di viaggio e la presenza di una **squadra di pronto intervento** interna, con la finalità di offrire la massima assistenza al personale conducente in caso di aggressioni o situazioni di pericolo a bordo dei mezzi.

#### LA FLOTTA DI ATV

<i>n. mezzi</i>	2021	2020	2019
<b>Parco autobus</b>	<b>527</b>	<b>529</b>	<b>529</b>
<i>di cui EURO II</i>	72	69	75
<i>di cui EURO III</i>	199	201	201
<i>di cui EURO IV</i>	4	4	4
<i>di cui EURO V</i>	119	120	120
<i>di cui EURO VI</i>	<b>133</b>	135	129
<b>di cui nuovi autobus</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>20</b>
<b>Numero autobus dismessi</b>	5	7	16

ATV-Azienda Trasporti Verona è tra le prime società del Gruppo FNM ad aver sostenuto investimenti nell'**acquisto di mezzi alimentati da carburanti alternativi** come il **metano**. Da dicembre 2004 la società ha inserito gradualmente autobus alimentati a metano e ha valutato l'introduzione di una sotto **flotta urbana elettrica** e l'impiego del **metano** per la prima volta anche **in ambito extraurbano**. La **prima fornitura di bus elettrici** entrerà in esercizio nel 2022.

#### La Linea e Martini Bus

**La Linea** fornisce servizi di Trasporto Pubblico Locale (TPL) nelle province di **Venezia** (sub affidamenti per ACTV / AVM), **Verona** (sub affidamento per ATV Srl), **Belluno** (sub affidamento per Dolomiti Bus), **Padova** (sub affidamento per Busitalia terminato il 15 settembre 2021) e, a seguito della fusione per incorporazione di Conam Srl intervenuta nel 2021, opera un contratto di servizio sul **Comune di Schio**. Nel 2021 l'attività di La Linea ha coperto **5.834.028 km di rete**.

A seguito dell'incorporazione di Conam, La Linea ha acquisito un parco di **7 autobus** di linea (**1 autobus elettrico, 3 autobus a gasolio EURO 6 e 3 autobus a gasolio EURO 3**).

La società, attraverso la controllata **Martini Bus**, offre anche servizi non di linea per una copertura annua nel 2021 di **circa 974.656 km** rappresentati da:

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

Nonostante il perdurare dell'emergenza sanitaria l'esercizio 2021 ha registrato un significativo **incremento delle percorrenze** complessive di circa il **56% per La Linea** e di circa il **125% per Martini Bus** rispetto alla gestione 2020. L'aumento di quest'ultima è dovuto in parte ai chilometri effettuati

per lo svolgimento di servizi integrativi di sostegno alle linee di trasporto pubblico urbano in collaborazione con il Committente pubblico di Venezia AVM/ACTV.

Caratteristiche del servizio di La Linea	
Venezia (AVM-ACTV)	1.604.035 km di rete urbana ed extraurbana
Padova (Bus Italia Veneto)	1.237.704 km di rete extraurbana (cessata il 15/9/2021)
Belluno (Dolomiti Bus)	1.165.839 km di rete urbana ed extraurbana
Verona (ATV)	1.246.550 km di rete urbana
Comune di Schio e Contermini	207.634 km di rete urbana

### La sicurezza della guida

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

Per l'espletamento dei servizi La Linea utilizza principalmente mezzi forniti in comodato d'uso direttamente dalle società ed enti committenti (AVM-ACTV per Venezia, ATV per Verona, Dolomiti Bus per Belluno) in quantità variabile a seconda del numero e delle caratteristiche di corse affidate.

Nel 2021 La Linea si è aggiudicata la Gara del 10% TPL urbano di Mestre, attività che prevede **l'acquisto e l'utilizzo**, a partire dalla seconda metà del 2022, di **20 autobus elettrici** e di **4 autobus a gasolio EURO 6** (2 unità di 7 m e 2 unità di 12 m) nonché di specifiche infrastrutture, con un impegno di circa € 9,3 milioni. Gli autobus verranno gestiti interamente da La Linea in quanto asset di proprietà.

Al 31 dicembre 2021, la flotta di Martini Bus è composta da **27 mezzi di proprietà**, di cui **25 autobus** di cui più del 70% sono EURO 6 e EURO 5. Per il 2022 è prevista inoltre la sostituzione di altri due autobus più datati.

LA FLOTTA DI MARTINI BUS<sup>47</sup>

n. mezzi	2021	2020	2019
<b>Parco autobus</b>	<b>25</b>	<b>25</b>	<b>26</b>
di cui EURO II	2	2	2
di cui EURO III	3	5	5
di cui EURO IV	2	2	3
di cui EURO V e EEV	9	9	9
di cui EURO VI	9	7	7
<b>di cui nuovi autobus</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>3</b>
<b>Numero autobus dismessi</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>2</b>

<sup>47</sup> Sono considerati tutti gli autobus con capienza superiore a 9 posti utilizzati per il servizio di noleggio. Il totale non include 2 mezzi di proprietà con capienza passeggeri inferiore a 9.

## E-Vai

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



Si segnala che nel corso del 2021 sono stati **attivati 17.276 nuovi clienti** per un totale di **77.567 utenti**, **circa il 29% in più** rispetto al 2020.

In un'ottica di integrazione dei servizi offerti, la società per ogni nuovo cliente Public ha spesso attivato un nuovo parcheggio Regional Electric per ampliare il bacino di utenti e i relativi viaggi.

Ad oggi i comuni serviti sono 96, in aumento del 22% rispetto al 2020. Tale incremento è accompagnato da un aumento del 30% di stazioni E-Vai point, in totale 185.

I numeri del car sharing			
	2021	2020	2019
Noleggi car sharing	76.505	56.944	29.367
Ore di noleggio medio giornaliero*	6,56	4,24	3,99
Ore di noleggio annuali*	93.500	62.290	69.394
Media Km per noleggio	68,62	27,83	42,34
Media Km per noleggio veicoli elettrici	70,35	28,65	43,12

\* 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 2021 **la flotta è composta da 272 veicoli, di cui 250 elettrici**. Nel corso del 2021, il Parco Auto di E-Vai è stato ulteriormente rinnovato, inserendo nuove vetture di ultima generazione e procedendo con la vendita delle auto che ormai avevano un'autonomia limitante per il servizio. Nello specifico, sono state indette gare di acquisto che si concretizzeranno nel 2022 per 130 auto elettriche (10 Twingo e 120 Renault Zoe), mentre sono state vendute 19 Renault ZOE di vecchia generazione.

Garantire la **sicurezza del conducente**, sia esso al volante o presso una stazione di ricarica, è per E-Vai una condizione imprescindibile, è questo uno dei criteri più rilevanti presenti all'interno dei

capitolati per l'acquisto di nuovi veicoli. Su tutte le vetture del parco auto risultano installate **nuove centraline satellitari GPS/GPRS** in grado di fornire maggiori informazioni sui veicoli in uso. Sempre in quest'ottica, nel corso del 2021 sono state **sostituite 46 colonnine presenti negli E-Vai Point con colonnine di ultima generazione** in 33 località.

L'anno 2021 è stato ancora condizionato dal virus COVID-19 e dalle restrizioni imposte nei primi mesi dell'anno. In modo particolare, da gennaio a maggio si è verificata una riduzione della domanda. Tuttavia, con l'allentamento delle misure restrittive, E-Vai ha registrato un significativo aumento dei noleggi Regional anche in rapporto a livello pre-pandemici. Durante l'evolversi del fenomeno pandemico, E-VAI ha continuato a offrire il servizio predisponendo tutta una serie di procedure volte alla **decontaminazione degli abitacoli delle auto**. A titolo di esempio, l'acquisto di bombolette igienizzanti per la sanificazione dell'interno vettura e di impianto di condizionamento e di prodotti a base alcolica per la pulizia delle parti di contatto delle vetture (maniglie, cambio, volante).

## Il coinvolgimento di E-Vai nella progettazione europea

In continuità con l'anno precedente E-Vai, nel 2021 ha partecipato ai seguenti progetti di ricerca congiunta:

**I-SHARE LIFE:** si è concluso il progetto europeo I-SharE LIFE, per il quale FNM si è aggiudicata un finanziamento dalla Comunità Europea di €3,4 milioni. Il progetto, della durata di 3 anni, mirava a ridurre gli inquinanti, in particolare PM10 e NO2, e a mitigare le emissioni di gas serra causate dal trasporto su strada e dalla mobilità urbana. Sono stati infatti testati 4 nuovi modelli di car sharing in aree urbane di piccole e medie dimensioni in Lombardia e a Osijek, in Croazia. Per la sperimentazione sono stati introdotti più di 70 veicoli full electric in Italia e 8 in Croazia per verificare se i nuovi servizi di mobilità sostenibile e condivisa fossero sostenibili dal punto di vista sia ambientale sia economico, replicandoli poi in altre 34 località con caratteristiche simili.

**Per maggiori informazioni:** <http://www.i-sharelife.eu/>

**CarE-SERVICE:** E-Vai insieme a 15 partner operativi ha sviluppato e promosso servizi di mobilità innovativi basati su veicoli elettrici e ibridi, composti al loro interno da materiali riciclati. L'Unione Europea sta dimostrando sempre più un forte interesse nello sviluppo di modelli di economia circolare. La progressiva estensione della circolarità a tutti i processi produttivi delle auto elettriche pone un'attenzione particolare, da un lato all'utilizzo di batterie per le auto elettriche, dall'altro allo sviluppo e miglioramento dei modelli di business alternativi all'acquisto privato dell'auto, come il car sharing e la mobilità intermodale. In collaborazione con il costruttore automobilistico STELLANTIS e il Consiglio Nazionale delle Ricerche, E-Vai ha portato a termine con successo il progetto sviluppando e promuovendo sul mercato italiano della sharing mobility un nuovo modello di business di mobilità condivisa, intermodale e sostenibile, Easy Station Plus. Il modello si basa sulla massimizzazione dell'utilizzo di un veicolo elettrico attraverso la condivisione dei veicoli elettrici tra clienti B2C e B2B. In futuro, il modello potrà anche recepire evoluzioni dal punto di vista della composizione dei veicoli, che saranno sempre più caratterizzati da parti e materiali riutilizzati, rigenerati e riciclati provenienti da altri veicoli elettrici o ibridi grazie al lavoro degli altri partner del progetto.

**Per maggiori informazioni:** <https://www.careserviceproject.eu/>

**LIVELINESS:** il progetto mira a creare un Living Lab, soluzioni di mobilità sostenibile inclusiva transfrontaliera, creando una rete di transito estesa e capillare basata sul car-sharing elettrico. Soluzioni di mobilità dolce\* in grado di offrire ai viaggiatori possibilità diversificate, affidabili e accessibili in piena integrazione con il trasporto pubblico locale. Accrescere quindi la connettività e competitività delle zone montane del Cluster Valtellina, Valposchiavo e Regione Bernina attraverso, a titolo esemplificativo, il potenziamento dell'intermodalità tra treno, auto elettriche, biciclette e altri mezzi di trasporto elettrici per il capoluogo valtellinese, la realizzazione di una ciclostazione nel capoluogo, o ancora, l'integrazione della mobilità della Valtellina e del suo capoluogo con quella dell'area del lago di Como, attraverso un servizio di mobilità innovativo ed esclusivo dedicato a turisti e residenti.

\* Insieme degli spostamenti effettuati a piedi o con mezzi non motorizzati (es. bicicletta), riconosciuti dal codice stradale.

## Autostrade

### GRI 203-1

Il Gruppo FNM è presente nel settore Autostrade grazie alla partecipazione pari al 96% del capitale sociale di Milano Serravalle - Milano Tangenziali (MISE), consolidata integralmente a partire dal 26 febbraio 2021.

**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 tra MISE, in qualità di concessionario, e ANAS S.p.A. (successivamente sostituita dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti oggi MIMS), in qualità di concedente. Nello specifico, la lunghezza complessiva dell'infrastruttura autostradale in concessione è di **179,1 km**<sup>48</sup> di cui 122,4 km a tre corsie.

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

Caselli autostradali (n.)	
	2021
Porte in entrata	9
Porte in entrata con servizio Telepass	6
Porte in uscita manuali	32
Porte in uscita con cassa automatica	13
Caselli in uscita con porte dedicate Telepass	10 di cui 28 porte con servizio Telepass

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

Nel 2021 il perdurare della pandemia e le restrizioni imposte in merito agli spostamenti di persone quale forma di contenimento del contagio, hanno avuto ancora importanti effetti sul traffico registrato, in particolar modo nei periodi invernali di inizio e fine anno.

Nel corso del 2021 il traffico pagante ha registrato un totale di **2.648.978.459 veicoli km percorsi**, con un incremento del **25,10%** rispetto allo stesso dato rilevato al 31 dicembre 2020. Tuttavia, se confrontato con i valori pre-pandemici mostra ancora una flessione del 15% (**3.114.801.805**). In ordine alla ripartizione fra veicoli leggeri e pesanti, il dato si attesta a **circa 2.039 milioni di veicoli-km** con un incremento del **28,65%** rispetto all'anno 2020 per i leggeri, mentre per i pesanti si è registrato un valore di **circa 610 milioni di Veicoli-km** pari ad un decremento del **14,54%**.

<sup>48</sup> Il dato fa riferimento alla sola rete in concessione al netto di eventuali svincoli che a fine concessione potranno essere recessi al Comune/Provincia competente, e sui quali è svolta la manutenzione (lunghezza di 180,8 km con 122,4 km a 3 corsie e 58,4 km a 2 corsie).

L'impatto del COVID-19 sulla flessione del traffico pagante per i veicoli pesanti è stata contenuta rispetto a quanto rilevato per i mezzi leggeri in relazione alle minori restrizioni adottate per lo spostamento delle merci rispetto allo spostamento delle persone.

Internamente, in ragione del calo del traffico sono stati proporzionalmente ridotti i livelli di servizio e introdotte delle misure correttive per far fronte all'emergenza COVID-19 tra cui, la riprogrammazione dei turni del personale operativo sulla rete e del comparto esazione, la riorganizzazione degli spostamenti del personale addetto alla viabilità in più squadre con un incremento del numero dei veicoli operativi presenti su ogni turno diurno e notturno.

### Sicurezza e incidentalità

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

Nel corso dell'anno sono stati eseguiti **25.154 interventi** di cui il 53% dalle organizzazioni partner e il restante 47% dagli ausiliari alla viabilità.

Servizio ausiliari alla viabilità (n.)	
	2021
Ausiliari della viabilità	62
Numero Gestori della viabilità	5
Numero interventi eseguiti	25.154
da altri partner (ACI, VAI, IMA e SI24)	13.421
dagli Ausiliari della viabilità	11.733
<i>di cui su Incidenti</i>	2.297
<i>di cui per segnalazione di code</i>	889
<i>di cui per soccorso e assistenza utenti</i>	5.538
<i>di cui per altro tipo di interventi</i>	3.009

Nei casi di **guasto meccanico o recupero del veicolo** per incidente è garantita assistenza all'utenza attraverso l'operato delle officine convenzionate alle Organizzazioni come l'ACI, IMA, VAI, in tutte le tratte in concessione. La società ha inoltre predisposto specifici contratti per la messa in esercizio di ulteriori mezzi per il soccorso meccanico in specifici luoghi sensibili. Tra le principali attività svolte dalle officine si annoverano le riparazioni in autostrada dei veicoli in avaria, il rifornimento in autostrada dei liquidi motore e/o carburante e il trasporto o traino fino alla prima officina esterna corrispondente alla prima uscita.



Gestione del soccorso (n.)	
	2021
Numero officine autorizzate di soccorso meccanico in coordinamento con il Centro Radio Informatico	29
Numero interventi del Soccorso sanitario	237
Numero eventi monitorati e gestiti dal Centro Radio Informatico	41.538
Numero Colonnine SOS	162
Numero Piazzole di emergenza	172
Numero di Webcam lungo la rete autostradale	140
Numero di Pannelli a messaggio variabile (PMV)	143
<i>di cui itinere</i>	47

Nel corso del 2021, gli **incidenti registrati** sulla rete in concessione (A7, A50, A51 e A52) sono aumentati in modo significativo rispetto al 2020 (+42%), in ragione dell'incremento del traffico dovuto alla ripresa dell'attività produttiva, conseguente alle modifiche emanate dal Governo in relazione all'emergenza sanitaria da COVID-19. Tale importante incremento è rilevabile sia sul numero degli incidenti con feriti che in quello con esito mortale.

Il tasso d'incidentalità, calcolato come numero d'incidenti ogni 100 milioni di veicoli-km, nel 2021 è pari a 56,10 in aumento rispetto al 2020 (pari a 49,54).

Incidenti sulle tratte passeggeri/merci – anno 2021			
	Totale	Con Feriti	Mortali (*)
A7 Mi Serravalle	289	93	2
Tangenziale Ovest	560	202	3
Tangenziale Est	368	118	0
Tangenziale Nord	269	94	0
Totale rete	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.

Per MISE garantire il miglior servizio al cliente significa anche prevedere con anticipo possibili cause di incidente. Per questo motivo, annualmente vengono trasmessi agli Enti preposti i **piani emergenziali** per il coordinamento e la gestione delle criticità derivanti da fenomeni nevosi nel periodo invernale. Per assicurare idonee condizioni di sicurezza e viabilità in condizioni meteo avverse nei mesi invernali, inoltre, la società al fine di consentire il regolare flusso della viabilità ha in dotazione mezzi e attrezzature speciali. In caso di temperature prossime allo zero, viene attivato il servizio di prevenzione formazione ghiaccio con spargi sale lungo la rete di transito. Per questi fini nel 2021 sono stati consumati **4.094 tonnellate di sale**.

Il totale degli **eventi meteo** registrati nel 2021 è leggermente inferiore al dato 2020 (-12,87%), a fronte di un lieve decremento di eventi a carattere piovoso (-8,45%) e a un notevole decremento degli eventi a carattere nebbioso (-46,90%).

### Eventi meteo – anno 2021

	Totale	Pioggia	Nebbia
A7 Mi Serravalle	172	80	46
Tangenziale Ovest	128	89	19
Tangenziale Est	111	88	9
Tangenziale Nord	83	68	3
Totale rete	<b>494</b>	<b>325</b>	<b>77</b>

### Dotazioni invernali (n.)

	2021
Dotazioni / Centraline meteo <sup>49</sup>	15
di cui centraline base	6
di cui per nebbia	2
di cui per ghiaccio	3
di cui per ghiaccio e nebbia	4
Mezzi operativi (spalaneve, spargi sale)	189
Operatori	30

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

## 317 KM CIRCA

DI PAVIMENTAZIONE DRENANTE AD  
ELEVATA ADERENZA PARI A CIRCA ALL'87,8%  
DELLA RETE AUTOSTRADALE GESTITA

La società continua la costante attività di manutenzione sul corpo autostradale con particolare attenzione al miglioramento degli standard di qualità e sicurezza. Nello specifico la società monitora costantemente l'indice di pavimentazione ( $I_{pav}$ ) quale indicatore per la definizione della qualità dello stato strutturale del manto autostradale. Nel caso di MISE, tale indicatore misura 70,6  $I_{pav}$ . La rete autostradale dispone di circa 839,2 km di

barriere di sicurezza e 26 km circa di barriere antirumore. In questo contesto si segnala che la società è dotata di 15 impianti di segnalazione sequenziale di curva a LED e 21 tra svincoli e gallerie illuminati.

<sup>49</sup> 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.

## SMART ROAD

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha raccolto la sfida dell'innovazione digitale e ne ha fatto un elemento fondamentale per il raggiungimento degli obiettivi infrastrutturali del Paese. Il processo di digitalizzazione a livello nazionale ambisce a guidare il Paese verso un processo di trasformazione digitale delle infrastrutture stradali esistenti, introducendo piattaforme di osservazione e monitoraggio, modelli di elaborazione dei dati e delle informazioni, servizi avanzati ai gestori e concessionari delle infrastrutture, alla pubblica amministrazione ed agli utenti della strada.

Nell'ambito di questo programma Smart road, MISE ha redatto nel 2021 lo studio di fattibilità relativo all'implementazione di innovative soluzioni digitali per la gestione del traffico. Nel corso dell'anno, la società ha sostituito gli illuminatori delle fibre ottiche installando apparecchiature a multifrequenza che moltiplicano la capacità di trasmissione, consentendo l'implementazione delle tecnologie "smart road" senza ulteriori investimenti infrastrutturali relativi alla trasmissione. In linea con gli obiettivi sopracitati, MISE ha incrementato il numero di piste di esazione senza presidio di esattori attraverso l'installazione di casse automatiche e progettato un campo fotovoltaico e un'unità di stoccaggio per la produzione di idrogeno verde. La pandemia ha rallentato l'avvio del progetto preliminare. Qualora non emergano difficoltà in termini di approvvigionamento delle apparecchiature elettroniche, l'intera attuazione è prevista entro il 2025, mentre la progettazione propedeutica all'appalto dei lavori è programmata per il 2022.

## Aree di servizio e i nuovi contratti di sub concessione

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

A inizio anno è stata avviata la fase di sottoscrizione dei nuovi contratti di sub concessione, mentre nel corso dell'anno sono stati finalizzati i subentri di 12 lotti (4 Oil-impianti di carburante, 5 Food-locali di ristoro e 3 Driven<sup>50</sup>) su sei aree di servizio. Il prossimo anno si concluderanno le attività di subentro nei restanti lotti e inizieranno i lavori di riqualificazione delle strutture e di potenziamento dei servizi. In tale contesto, si sottolinea che una volta affidato il lotto, MISE si assume la responsabilità di condurre ispezioni mensili ai sub concessionari per verificare il rispetto dei requisiti di gara, quali ad esempio i punti di erogazione di carburante garantiti, i servizi offerti all'utenza, i prezzi esposti alla clientela, lo stato della pavimentazione e delle aree verdi. Eventuali non conformità, se non risolte, potrebbero sfociare in sanzioni penali.

<sup>50</sup> Ogni area di servizio è divisa in servizio Oil (impianti di carburante) e servizio Food (locali ristoro), e ad ogni servizio corrisponde un lotto. Tuttavia, al fine di garantire la possibilità di partecipare alle gare di concessione a più operatori, si è deciso che qualora uno dei due servizi Oil o Food non raggiunga target economici predeterminati (essendo quindi meno performante) è possibile mandare in gara un solo lotto per uno dei due servizi indicando "Oil Driven" o "Food Driven", in base alla tipologia di servizio trainante.

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

Principali caratteristiche delle aree di servizio (n.)	
	2021
Servizio di rifornimento	19
Servizio di ricarica per veicoli elettrici	2
<i>Totale colonnine di ricarica</i>	
	14 (7+7)
Assistenza meccanica	1
Camper service	7
Punti di ristorazione	18
Market	18
Hotel	1
Servizi igienici con docce	12
Aree dedicate agli animali	3
Servizio Wi-fi	17
Servizio bancomat	2

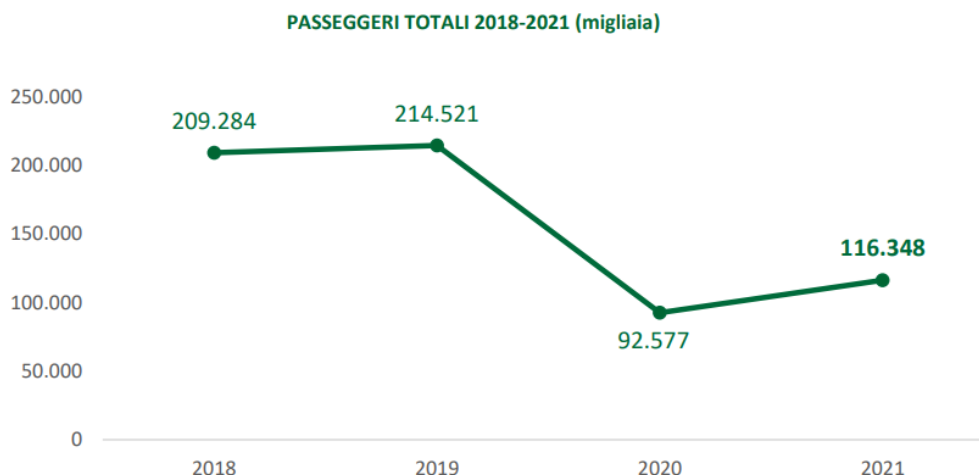
Trasporto ferroviario (Trenord)

**Trenord è dedicata al trasporto pubblico ferroviario della Lombardia**, la regione con la domanda di mobilità più alta del Paese. A causa della diffusione della pandemia di COVID-19, il 2021 è stato ancora contraddistinto da un'importante riduzione dei viaggiatori rispetto ai valori pre-pandemia, anche se in misura minore rispetto al 2020.

**38,8**  
**mln di**  
**treni-km**

Nonostante la ripresa degli ultimi mesi del 2020, i primi mesi del 2021 sono stati caratterizzati da forti limitazioni alla mobilità dovute alla recrudescenza del virus che hanno inciso fortemente sul numero di spostamenti monitorati su tutte le direttrici di Trenord. Solo a partire dal mese di maggio la domanda di mobilità su ferro ha visto un graduale incremento degli spostamenti rispetto al mese precedente; dal mese di settembre invece si è invece assistito ad un ritorno della domanda a livelli più consistenti. I livelli di domanda raggiunti nell'ultimo quadrimestre del 2021 si sono tuttavia mantenuti costanti nonostante l'assenza di particolari restrizioni alla mobilità e all'avanzamento rapido della campagna vaccinale e comunque inferiori ai livelli pre-pandemia.

Nel complesso, **nel 2021 oltre 116,3 milioni di passeggeri hanno viaggiato sui convogli Trenord**, circa il 26% in **più rispetto al 2020** con una **media annua giornaliera di circa 387 mila passeggeri nei giorni feriali**. La società ha erogato 38,8 milioni di treni-km, in aumento del 12% rispetto al valore dell'anno precedente.



Le attività di analisi della domanda includono anche la ricerca di strumenti innovativi per intercettare al meglio i trend di mobilità dei clienti; in quest'ambito, nel 2021 Trenord ha avviato il **Progetto Darwin**: l'iniziativa consiste nello sviluppo di un **modello predittivo di analisi della domanda** che consentirà a Trenord di raccogliere le sfide del mercato della mobilità, permettendo alla società di adeguare la propria offerta in maniera sempre più rispondente ai bisogni dei passeggeri

### Sistema tariffario integrato

Dopo l'importante introduzione nel 2019 del primo sistema tariffario integrato ("STIBM", Sistema Tariffario Integrato del Bacino di Mobilità) per le provincie di Milano e Monza-Brianza, l'estensione di un tale sistema anche ad altri bacini territoriali ha inevitabilmente risentito degli effetti dalla pandemia, e molte attività coordinate dalle Agenzie di Bacino sono state temporalmente riprogrammate.

Nel corso del 2021, in adempimento alla deliberazione 106/2018 dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, è stata adeguata la modalità di erogazione di indennizzo per abbonati ferroviari e per clienti che viaggiano con abbonamenti integrati: Trenord erogherà l'indennizzo ai clienti che ne faranno richiesta per abbonamenti acquistati sia da rete vendita Trenord sia da rivendite di altri operatori.

Durante l'anno, inoltre, Trenord ha attivato un progetto rivolto alle aziende del TPL **per permettere che i titoli integrati digitali possano essere venduti con standard di interoperabilità a livello regionale**: l'iniziativa permette quindi che tali titoli siano controllabili non solo dal personale Trenord, ma anche da tutte le aziende su cui i titoli di viaggio integrati acquistati online sono validi.

L'attenzione di Trenord nei confronti delle persone a ridotta mobilità è un punto focale nella strategia aziendale di relazione con i clienti. Dopo il calo di mobilità del 2020 dovuto alle misure restrittive di contrasto alla pandemia, **durante il 2021 si è registrata una significativa ripresa del numero dei clienti che ha usufruito del servizio**, arrivando a un valore di **14.218**, in aumento di oltre il 22% rispetto al 2020. In più, l'inserimento dei nuovi treni su 6 diverse tratte ha permesso (e permetterà in futuro) di ampliare la gamma di treni che offrono una completa accessibilità. **I nuovi treni sono infatti dotati di pedane mobili**, in modo da consentire facilmente **la salita e la discesa dal convoglio anche alle Persone a Ridotta Mobilità (PRM)**.

Le attività di pulizia dei convogli hanno assunto un ruolo sempre più centrale nella corretta esecuzione delle attività di pulizia e sanificazione

**Da 2 a 15 sanificazioni al giorno per convoglio**

**oltre 167.000 mq di graffiti esterni rimossi**

In merito alla sicurezza durante il viaggio, **Trenord prevede attività di presidio e scorta sia a bordo treno che in stazione**, al fine di identificare autori di atti vandalici e fenomeni critici a bordo dei convogli e, allo stesso tempo, migliorare la qualità del servizio offerto ai propri clienti in termini di sicurezza e serenità durante il viaggio e in stazione. Nel 2021, sono state potenziate le **attività della Control Room Security** e sono state **incrementate le vigilanze fisse serali e notturne a tutela del materiale rotabile in sosta negli impianti**. Sono in corso **studi di fattibilità volti a introdurre strumentazione altamente tecnologica per la protezione dei rotabili durante le soste notturne**.

#### ULTERIORI ATTIVITÀ 2021 IN AMBITO SECURITY:

##### COORDINAMENTO CON GLI ORGANI DI POLIZIA

nel 2021 sono proseguiti gli **interscambi informativi con gli Organi di Polizia sul territorio**, anche per la gestione di flussi di passeggeri “sensibili”, come i tifosi sportivi o i visitatori dei Grandi Eventi nazionali e internazionali

##### FORMAZIONE E CULTURA DELLA SICUREZZA

corsi organizzati presso il Compartimento Polfer Lombardia sulle **Modalità Operative degli Operatori Polfer** e sugli **strumenti di security di Trenord** e degli organi istituzionali con cui la Società collabora

##### GESTIONE ALLARMI

nel 2021 è stato avviato il **progetto di riorganizzazione della gestione degli allarmi anti-intrusione, antirapina e videosorveglianza dei punti vendita interni**

##### MONITORAGGIO AGGRESSIONI

**incontri mensili con il Servizio Prevenzione e Protezione** e le associazioni sindacali per analizzare e valutare i casi di aggressione al personale

A giugno 2021, **Trenord** ha sottoscritto una **convenzione quinquennale** con la **Protezione Civile di Regione Lombardia** per la **prevenzione** e la **gestione di criticità ed emergenze**. L'accordo prevede l'attivazione di supporti reciproci, in modo da aumentare l'efficacia della gestione delle criticità. La Protezione Civile offrirà supporto a Trenord in caso di episodi critici significativi dovuti a guasti, incidenti o interruzioni della circolazione per eventi meteo intensi, mentre Trenord metterà a disposizione della Protezione Civile mezzi di trasporto, personale e ambienti fisici, offrendo, inoltre, supporto per attività di previsione e prevenzione, come comunicazioni di pubblica utilità.

Ricerca e innovazione

**Innovazione, tecnologia e sostenibilità** sono i fattori alla base della strategia del Gruppo FNM tra loro integrati e su cui si fonda la competitività e la crescita. In linea con il Piano Strategico 2021-2025, l'obiettivo è diventare un **driver dell'innovazione** a livello sistemico, attraverso la creazione di un **ecosistema** centrato sullo **sviluppo di servizi** e sulla **ricerca tecnologica**. Oltre al progetto H2iseO (si veda il paragrafo "I principali investimenti") si vuole evidenziare il ruolo del Gruppo FNM nel progetto FILI.

---

### **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, in particolare:

- **Stazione di Milano Cadorna:** in cui sarà realizzata una **Foresta Sintetica Pensile** di circa 72.000 mq che si svilupperà dalla stazione di Milano Cadorna fino alla stazione Domodossola che, come un'immaginaria fabbrica, produrrà **ossigeno per Milano** attraverso l'utilizzo di **avanzate biotecnologie**.
- **Stazione di Milano Bovisio:** che ospiterà la **nuova sede** del Gruppo FNM, innovativa e improntata alla sostenibilità ambientale. Il nuovo headquarter sorgerà nei pressi di uno degli snodi di mobilità più importanti (nell'ambito del bando Reinventing Cities), il cuore di un quartiere oggetto di un piano di rinascita urbana.
- **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.
- **Stazione Di Busto Arsizio:** prevede un **programma di riqualificazione urbanistica e ambientale** della città con la ricollocazione di parcheggi in un edificio multipiano, consentendo di destinare ampie superfici a verde attrezzato per attività collettive permettendo la connessione tra il nord e il sud della città.
- **Piano di piantumazione di 800.000 alberi:** prevede un intervento di riforestazione del triangolo industriale lombardo tra Milano, Varese e Como che comprende un'area **di circa 41 mila ettari che attraversa 24 Comuni in due province della Lombardia**. Un importante **intervento nature-based** da attuare **nelle stazioni** (aree di pertinenza e di prossimità) finalizzato a migliorare il comfort degli utenti del servizio ferroviario e la resilienza ambientale, senza ridurre la funzione di interscambio modale.
- **Superstrada Ciclabile:** il progetto di riqualificazione prevede una pista super ciclabile di 72,7 km che collegherà **la stazione di Milano Cadorna con l'aeroporto di Malpensa senza interruzioni**.

#### Principali numeri del progetto:

- piantumazione di **800 mila alberi**, in circa **41 mila ettari**, attraverso **24 Comuni**
  - creazione di una **superstrada ciclabile di 72,7 km** fra la stazione di Milano Cadorna e Malpensa
  - realizzazione di **72.000 mq di Foresta Sintetica Pensile** presso la stazione di Milano Cadorna
- per un totale di:
- **4 centri di connessione**
  - **188.300 mq di superficie di stazioni interessate** (pari a 722 campi da tennis)
  - **2 milioni mq di superficie totale** del progetto FILI
- 

Nell'ambito delle **Convenzioni quadro** per le attività di **collaborazione scientifica** e di **supporto ai processi di innovazione**, sottoscritta con il **Politecnico di Milano**, sono state intraprese diverse attività di studio progettuale nelle seguenti aree: **mobilità sostenibile, infrastruttura ferroviaria e logistica**.

*Alcuni dei principali Progetti di Ricerca e Sviluppo in fase di realizzazione e valutazione interna delle società del Gruppo al 31 dicembre 2021:*

Nome del progetto	Descrizione	Stato di implementazione Obiettivi/prospettive future
<b>GESTIONE INFRASTRUTTURA FERROVIARIA – FERROVIENORD (Control Room Manutenzione)</b>		
<b>Ordine di lavoro digitale</b>	Installazione di un apposito software sul palmare che consente l'eliminazione della modulistica cartacea per la formazione delle squadre di lavoro, per il controllo operativo e per la reportistica sui parametri funzionali degli impianti, interfacciandosi direttamente con SAP.	Il Sistema è attualmente in produzione ed utilizzato dalle strutture con i seguenti benefici: - digitalizzazione delle procedure con l'eliminazione del lavoro di back-office per il trasferimento in formato elettronico delle informazioni; - minori costi per la gestione degli spazi destinati agli archivi cartacei. In corso di affinamento per renderlo più "user friendly" da parte dell'utilizzatore finale.
<b>Control Room Manutenzione – diagnostica predittiva</b>	Implementazione di tutta la sensoristica sugli enti ferroviari che si intendono controllare. In fase di implementazione capitolato e valutazione scelte di mercato.	Avviata fase sperimentale da inglobare nel progetto Sala Operativa Unica (SOU). Lo strumento consente una gestione del guasto a 360° con una razionalizzazione e riduzione degli oneri per la manutenzione.
<b>Control Room Manutenzione – telecomando e telecontrollo</b>	Acquisizione da parte del Posto Centrale di una completa capacità di diagnostica e la completa operatività da remoto di tutte le funzionalità degli apparati di segnalamento.	In corso affidamento ad impresa esterna per lo sviluppo della cabina elettrica MT/BT per il coordinamento delle pagine grafiche. Il sistema di telecomando e telecontrollo per apparati permetteranno di: - razionalizzare e ridurre gli oneri per la manutenzione. - ridurre i tempi di intervento/ripristino. - ridurre l'impiego di personale operativo.
<b>Sperimentazione 5G manutenzione</b>	Introduzione di tablet che identificano, tramite realtà aumentata, i componenti dei quadri elettrici di segnalamento e associano i relativi schemi elettrici per una immediata consultazione ed intervento in caso di anomalia/guasto.	Sperimentazione in corso. Sviluppata Applicazione di Virtual Remote Assistance da installare sui dispositivi mobili in dotazione al personale operaio. A seguito di esito positivo, l'applicazione permetterà di guidare tramite assistenza remota le attività manutentive della squadra operativa presente sul campo.
<b>Cybersecurity</b>	Individuazione delle tecnologie utili a ridurre i rischi Cyber per prevenire gli attacchi ai sistemi tecnologici che supportano la gestione e il controllo della circolazione ferroviaria.	Svolto un assessment da parte di società specializzata (con il supporto di NordCom) per verificare l'allineamento tra gli attuali sistemi e le procedure con la direttiva "NIS". Individuato piano di azioni che sarà implementato nel 2022 per implementare una procedura di sicurezza.
<b>Videoanalisi</b>	Installazione di algoritmi di video-analisi sulle telecamere a bordo treno per incrementare i livelli di Safety & Security.	In fase di approfondimento da parte di Hitachi. La nuova soluzione sarà poi condivisa con Trenord per proseguire con la sua attuazione.
<b>Diagnostica rotabili</b>	Implementazione di un sistema di telediagnostica e di una piattaforma di terra per la manutenzione dei rotabili.	In fase di verifica e valutazione con le principali case costruttrici di materiale rotabile (Hitachi, Stadler e Alstom) con il supporto di Trenord per sviluppare soluzioni di tele diagnostica che consentano di: - prevenire guasti in esercizio e ottimizzare i processi di manutenzione. - monitorare la flotta in tempo reale.
<b>Carrello Diagnostico</b>	In fase di produzione il nuovo carrello per il rilievo delle geometrie del binario. In corso valutazione per un sistema di raccolta di tutti i dati di diagnostica.	In fase di scouting sul mercato. Per il prossimo anno previste gare per acquisto del sistema ad ultrasuoni e sistema di diagnostica della catenaria.
<b>Pianificazione e programmazione interventi di sviluppo della rete</b>	Introduzione di un software che consenta una gestione a 360° del procedimento con un monitoraggio di tutte le fasi dell'opera: progettazione, appalto, esecuzione collaudi, con indicazione delle scadenze degli atti e delle approvazioni, delle tempistiche, dei soggetti coinvolti, dei documentali e dei finanziamenti.	A seguito di una fase di scouting, individuata una soluzione di Project Portfolio Management (PPM) a SAP. In fase di valutazione dell'investimento da sostenere.



<b>Sviluppo BIM</b>	Acquisizione delle necessarie dotazioni hardware e software per l'applicazione della metodologia BIM in grado di gestire processi integrati con la manutenzione in ambito SAP e formazione del personale.	Il progetto consentirà una modellazione dei progetti e una riduzione dell'emergere di imprevisti in fase di realizzazione esecutiva dell'opera.
---------------------	---	---

**GESTIONE INFRASTRUTTURA FERROVIARIA – FERROVIENORD (Stazioni)**

<b>Control Room Stazione / PSIM</b>	Sviluppo di una Piattaforma «PSIM» (Physical Security Information Management) per la gestione coordinata dei sistemi di sicurezza in stazione (che include telecomando e telecontrollo e apparati security).	Prima fase: entrata in servizio di una postazione «primaria» della Piattaforma con gestione «completa» a cura del PCV (Posto Centrale di Vigilanza). Fasi successive: creazione di postazioni «secondarie» con gestione «profilata» (Infopax, DCO Iseo, Istituti Vigilanza, ecc.). Si propone la sottoscrizione di un Accordo Quadro pluriennale (ipotesi iniziale 4 anni). La gara è stata assegnata. La nuova postazione è stata installata, entro marzo 2022 prevista migrazione.
-------------------------------------	--	--

<b>Estensione accessibilità alle PRM impianti intera Rete</b>	Il nuovo contratto di manutenzione delle piattaforme elevatrici ha permesso di acquistare nuovi ausili per le PRM (persone a ridotta mobilità). Tra questi: rampe mobili e carrozzine che permetteranno di raggiungere il 96% di accessibilità degli impianti dell'intera Rete.	A dicembre 2021 si è conclusa la fase di ubicazione dei nuovi ausili. Da gennaio 2022 avviata formazione del personale dedicato (Guardie Giurate) i nuovi ausili saranno a disposizione per essere utilizzati.
---	---	--

**TRASPORTO PASSEGGERI SU GOMMA – E-VAI**

<b>Data Analysis / Intelligenza Artificiale</b>	Sviluppo di una piattaforma di gestione del servizio di car sharing sfruttando i sistemi di intelligenza artificiale.	Sono state completate tutte le fasi operative, rispettando le tempistiche del Piano di riferimento. La piattaforma permetterà di: - Potenziare l'utilizzo delle funzionalità offerte dalla piattaforma di car sharing, gestione e spostamento dei veicoli della flotta all'interno del perimetro operativo in base alle richieste ordinarie effettuate dai clienti. - Creare un network tra i diversi modelli di car sharing al fine di ottimizzare l'utilizzo dei mezzi, ridurre i costi e aumentare il livello di servizio.
---	---	---

**TRASPORTO FERROVIARIO - TRENORD**

<b>Sistemi di Telediagnostica</b>	L'applicazione dei sistemi di telediagnostica permetterà di aumentare l'efficacia e l'efficienza delle attività di manutenzione con conseguenti ricadute positive sulla qualità del servizio. Allo stesso tempo, la telediagnostica permetterà ai macchinisti di poter ricevere in tempo reale un'assistenza completa ed efficace da parte dell'Help Desk di Trenord.	Nel 2021, è proseguito lo sviluppo di sistemi di telediagnostica dei rotabili con particolare attenzione alla flotta TSR per la quale è stata sviluppata una piattaforma che sarà implementata sugli oltre 100 convogli entro il 2022.
-----------------------------------	---	--

<b>Conversione motori diesel dei convogli GTW Stadler in motori ad alimentazione H2</b>	Con il Dipartimento di Meccanica e con quello di Energia del Politecnico di Milano è stato attivato uno studio di fattibilità tecnica per l'eventuale conversione dei motori diesel dei GTW Stadler in motori endotermici alimentati ad H2.	Valutare la possibilità di trasformare i convogli diesel Stadler già in servizio (28 treni) in rotabili alimentati ad H2 con conseguente abbattimento delle emissioni di CO <sub>2</sub> . Entro il 2022 è atteso il completamento dei lavori da parte del Politecnico.
---	---	---

### 7.3. Il capitale umano

#### IL PERCORSO DI SOSTENIBILITÀ DI FNM HIGHLIGHTS

Organico totale: **2.920**

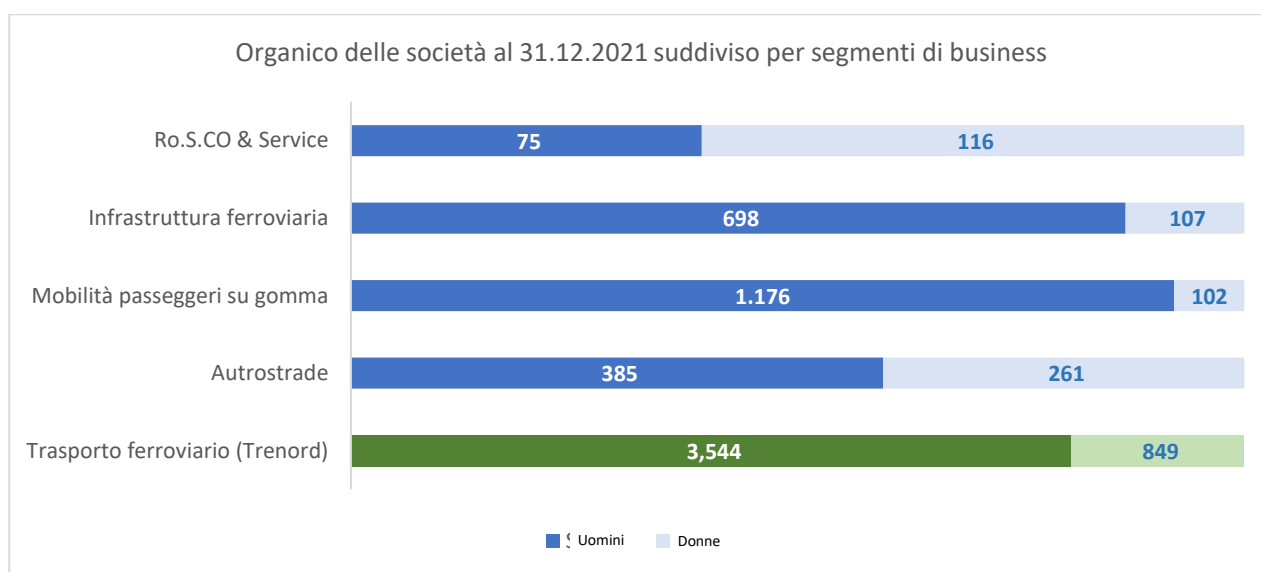
Ore di formazione erogate: **36.848**

Cultura della sicurezza: **test sui DPI (Dispositivi Protezione Individuale)**

Lo sviluppo del capitale umano all'interno del Gruppo

GRI 102-7, 102-8, 102-12, 401-1, 405-1

L'attuale assetto delle risorse umane è il risultato del progressivo percorso di riorganizzazione delle strutture preesistenti avvenuto a seguito delle operazioni di acquisizione intervenute nel periodo tra il 2019 e il 2021, utile a garantire continuità e uniformità nella gestione delle persone.



Il Gruppo FNM conta **2.920 dipendenti e 42 collaboratori esterni**<sup>51</sup>. Il personale risulta in forte aumento in conseguenza dell'acquisizione di MISE (+29%). Si segnala inoltre che nel 2021 il 12% del personale femminile ricopre il ruolo di dirigente o quadro, rappresentando il 32% del totale dei dipendenti dirigenti o quadri.

Anche nel 2021, nonostante la difficile situazione causata dall'epidemia di COVID-19, Trenord si conferma una realtà che mantiene il proprio impegno di sostegno all'occupazione. L'azienda fornisce lavoro a 4.393 persone, di questi, la maggior parte sono macchinisti e capitreno (2.281). L'organico è rappresentato per il 19,3% da donne, in linea con il valore del 2020.

#### PERSONE PER INQUADRAMENTO E GENERE

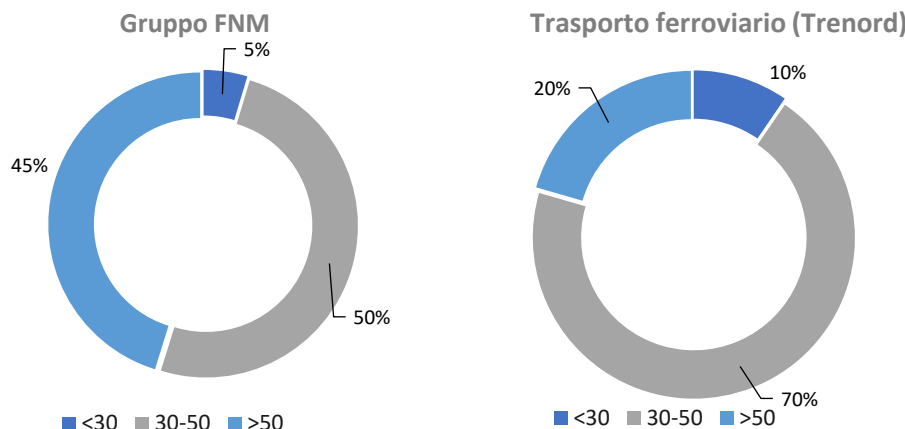
	Uomini	Donne	Totale
Gruppo FNM	2.334	586	2.920
Dirigenti	37	11	48
Quadri	112	59	171
Impiegati	572	390	962
Operai	1.613	126	1.739
Trasporto ferroviario (Trenord)	3.544	849	4.393
Dirigenti	20	3	23

<sup>51</sup> Per collaboratori esterni si fa riferimento al personale impiegato direttamente dal Gruppo FNM a diverso titolo (interinali, stagisti, lavoratori autonomi e collaboratori a progetto).

Quadri	146	43	189
Impiegati	2.696	795	3.491
Operai	682	8	690

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

ORGANICO DEL GRUPPO  
FNM E TRENORD PER ETÀ  
AL 31.12.2021



Il **95%** dei dipendenti del Gruppo FNM è assunto con un contratto a tempo indeterminato

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

### Processo di selezione del personale

Nel corso del 2021 sono aumentate le richieste di nuove risorse, dovute a due principali fattori: da un lato le uscite dalle società, dall'altro gli ingenti interventi di finanziamento (come ad esempio il PNRR) che comportano la necessità di avviare nuovi processi di selezione per potenziare il servizio di trasporto.

Prosegue la campagna di reclutamento di figure professionali specializzate nei diversi settori di business. Le possibilità d'impiego sono varie e riguardano: macchinisti, capitreno, personale di bordo e conducenti (Trenord, FNM Autoservizi, ATV e La Linea), progettisti (NORD\_ING), ingegneri, esperti di segnalamento e direzione lavori, dirigenti di movimento, operatori di impianti e manutenzione, personale viabilità (FERROVIENORD e MISE), impiegati e personale di direzione (FNM).

Nonostante la pandemia globale in corso, il Gruppo non ha sospeso l'attività di selezione, optando per colloqui e prove scritte organizzate in video conferenza. Questa modalità ha mostrato di essere efficace e di garantire buoni risultati anche oltre l'emergenza sanitaria.

#### Infrastruttura ferroviaria – Ro.S.Co. & Services

Nel 2021 è stata avviata selezione per la copertura di 74 posizioni lavorative, 8 delle quali coperte tramite selezione interna. Grazie alla stretta collaborazione con università e istituti tecnici professionali è possibile trasmettere l'expertise e il know-how del settore tramite opportunità di stage, anche in modalità alternanza scuola-lavoro.

#### Mobilità passeggeri su gomma

Sono riprese le selezioni pianificate per le figure professionali legate all'erogazione del servizio (personale di guida) e al rapporto con l'utenza. In particolare, si riscontra una notevole difficoltà nel reperire personale qualificato nonostante lo sforzo nel dare visibilità agli annunci e garantire internamente percorsi formati adeguati.

**TASSI DI TURNOVER IN ENTRATA PER GENERE ED ETÀ<sup>50</sup>**

	Donne	Uomini	<30	30-50	>50
<b>Gruppo FNM</b>	<b>8,19%</b>	<b>10,19%</b>	<b>53,68%</b>	<b>10,78%</b>	<b>4,17%</b>
<i>Ro.S.Co.</i>	5,17%	9,33%	60,00%	7,76%	1,43%
<i>Infrastruttura ferroviaria</i>	7,48%	4,87%	25,86%	5,58%	0,00%
<i>Mobilità passeggeri su gomma</i>	15,69%	14,44%	69,57%	16,61%	8,07%
<i>Autostrade</i>	6,90%	7,01%	85,19%	7,05%	1,53%
<b>Trasporto ferroviario (Trenord)</b>	<b>5,65%</b>	<b>8,47%</b>	<b>33,57%</b>	<b>6,35%</b>	<b>1,33%</b>

**TASSI DI TURNOVER IN USCITA PER GENERE ED ETÀ<sup>52</sup>**

	Donne	Uomini	<30	30-50	>50
<b>Gruppo FNM</b>	<b>5,46%</b>	<b>10,36%</b>	<b>16,91%</b>	<b>7,71%</b>	<b>10,45%</b>
<i>Ro.S.Co.</i>	3,45%	1,33%	0,00%	0,00%	7,14%
<i>Infrastruttura ferroviaria</i>	4,67%	4,44%	6,90%	2,27%	7,98%
<i>Mobilità passeggeri su gomma</i>	12,75%	16,31%	39,13%	14,58%	15,80%
<i>Autostrade</i>	3,83%	4,68%	3,70%	3,96%	4,59%
<b>Trasporto ferroviario (Trenord)</b>	<b>2,71%</b>	<b>5,45%</b>	<b>4,76%</b>	<b>1,04%</b>	<b>18,18%</b>

## Nuova modalità di lavoro: lo smart working

A partire da marzo 2020, lo smart working nel **Gruppo FNM e Trenord** ha avuto un forte impulso anche a seguito dell'emergenza sanitaria COVID-19 che ha necessariamente e drasticamente modificato l'organizzazione del lavoro.

Per molte società del Gruppo FNM lo **smart working** aveva già preso avvio nell'ambito dell'Accordo Quadro sul welfare aziendale firmato alla fine del 2017. L'anno successivo è stata avviata la sperimentazione in FNM, che ha portato, a partire dal 1° maggio 2019, il lavoro agile in azienda in via definitiva e consolidata. Allo stesso tempo, è iniziata un progetto pilota, concluso il 31 marzo 2020, per il personale impiegatizio di FERROVIENORD e NORD\_ING, con le stesse regole e limitazioni previste per il personale di FNM.

L'attuale contesto ha accelerato i tempi anche per le altre società che hanno attivato internamente percorsi pilota. Le analisi interne condotte (Trenord e MISE) hanno evidenziato risultati positivi in termini di attività e obiettivi, l'adozione definitiva dello smart working è stata pertanto proposta ai vertici aziendali ed è materia di discussione nell'ambito delle Relazioni Sindacali.

### **Ro.S.Co. & Services - Infrastruttura ferroviaria**

#### **Graduale processo di digitalizzazione della gestione del personale**

Oggi, in media i dipendenti ricorrono al lavoro agile per 2/3 giorni alla settimana, e a fronte di molti benefici legati a una maggior responsabilizzazione, fiducia e collaborazione, si riscontrano anche fattori limitanti legati agli aspetti tecnologici (rischio cyber security). In tale contesto, sono state **attivate diverse iniziative legate alla sicurezza dei dati** con l'adozione di **nuovi Regolamenti di Sicurezza Informatica**, con particolare attenzione agli strumenti di comunicazione, condivisione e archiviazione in cloud. In particolare, nel 2021 è stato **aggiornato il sistema di backup** che consente di gestire una **terza copia dei dati sul cloud** senza modificarli per ridurre i rischi derivanti dalla possibile cifratura del set di informazioni soggette al backup. A presidio di questi rischi è stato attivato per FNM il **prodotto Proofpoint** per proteggere gli utenti da email indesiderate e pericolose. Nel 2022 il prodotto sarà esteso anche alle altre società del Gruppo FNM. Tra le altre attività in essere per garantire la sicurezza dell'infrastruttura IT da menzionare l'implementazione di un **Security Operation Center (SOC)** che consentirà un monitoraggio h24 degli eventi che insistono sull'infrastruttura e la pianificazione di **Vulnerability Assessment e Penetration test** per rilevare anomalie. Il principale provider di servizi tecnologici del Gruppo (NordCom) ha condotto l'analisi dei rischi in linea alla normativa sulla **Sicurezza delle Informazioni UNI ISO 27001** e ha ottenuto la **certificazione del proprio sistema di gestione**.

<sup>52</sup> La differenza del saldo tra entrati e usciti e il numero dei dipendenti in forza può dipendere da eventuali passaggi infragruppo.

## Diversità e inclusione

### GRI 405-1

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

- **formazione** legata alle competenze acquisite con la maternità/paternità; iniziative di mentoring, webinar sulle tematiche di diversity&inclusion.
- **attività di cura**;
- introduzione dello **smart working e flessibilità oraria**;
- **sistema di welfare** ampio e strutturato.

Anche grazie a tali iniziative, a esclusione del settore tecnico manutentivo e operativo, il Gruppo FNM conta 586 donne e Trenord 849, pari rispettivamente al 20% e al 19% della forza lavoro<sup>53</sup>.

Per quanto attiene alle assunzioni obbligatorie di personale appartenente a **categorie protette**, il Gruppo FNM e Trenord rispettano in maniera puntuale la normativa di riferimento. Al 31 dicembre 2021, si registrano in organico: 74 (di cui 22 donne) disabili ex L. 68/99 per il Gruppo FNM e 31 risorse per Trenord.

#### Adesione a Valore D

Con l'adesione a Valore D viene offerta la possibilità di partecipare a percorsi di formazione e approfondimento sulle tematiche diversity&inclusion. L'associazione organizza e promuove corsi ed incontri per giovani donne al fine di incoraggiare l'apprendimento continuo e lo spirito imprenditoriale da un lato; dall'altro corsi e incontro per i middle manager per accelerare la carriera delle donne verso maggiori responsabilità e senior manager per supportare uomini e donne a sviluppare modalità di pensiero strategico e strumenti di gestione di team "trasversali".

Il Gruppo FNM supporta i suoi dipendenti anche nei momenti fondamentali della vita. In caso di maternità, il Gruppo FNM e Trenord integrano al 100% della retribuzione rispetto a quanto garantito dall'INPS (80%) per i 5 mesi di astensione obbligatoria e per le gravidanze a rischio. Per quanto riguarda l'astensione facoltativa per i primi 6 mesi e per i figli di età inferiore ai 6 anni, il Gruppo FNM garantisce un'integrazione fino al 50% dello stipendio (rispetto al 30% fornito dall'INPS). Anche per Trenord è prevista un'integrazione a favore del dipendente relativamente all'astensione facoltativa prevista dall'INPS. Nel 2021 hanno usufruito del congedo parentale 32 dipendenti del Gruppo FNM e 63 dipendenti di Trenord.

**FNM S.p.A. 47%\***  
figure professionali  
donne (dirigenti e  
quadri)

\* Il dato si riferisce alla popolazione aziendale (dirigenti e quadri) di FNM S.p.A. al 31 dicembre 2021.

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

Il Gruppo FNM e Trenord sono le prime imprese in Italia nel settore del trasporto ferroviario ad aver aderito ai progetti Life Based Value che pongono al centro i temi della genitorialità e della cura delle persone all'interno dell'azienda. Nel 2021 è stato avviato, in aggiunta ai tre master già in essere (Neogenitori, Genitori, Caregiver), un percorso volto a facilitare l'identificazione delle risorse e delle competenze che

<sup>53</sup> Dai dati riportati e dalle percentuali ricalcolate è stata esclusa la categoria "operaio" legata al settore tecnico-manutentivo e operativo.

possono aiutare a orientarci meglio nell'incertezza (es. autoconsapevolezza, gestione del cambiamento, agilità mentale e capacità di prendere decisioni).

### Sistema retributivo e valutazione delle performance

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

In ciascuna società del Gruppo FNM e Trenord sono sviluppati specifici programmi di valutazione che prevedono l'erogazione di un Premio di Risultato, sulla base del raggiungimento di obiettivi specifici e differenti per business.

#### Infrastruttura ferroviaria – Ro.S.Co. & Services

##### Programma Management by Objectives (MBO)

Nel 2021, il programma **MBO (Management by Objectives)** ha coinvolto 402 soggetti, di cui 261 Impiegati di FNM e FERROVIENORD, con indicatori aziendali e obiettivi di funzione e di team, mentre 141 dirigenti e quadri sono stati coinvolti con obiettivi aziendali e obiettivi individuali. Il processo di definizione, verifica intermedia e valutazione è stato effettuato attraverso la piattaforma SuccessFactors. In aggiunta con il fine di accrescere la consapevolezza sugli obiettivi di CSR-Sostenibilità, è stata data indicazione di inserire almeno un obiettivo di CSR e Sostenibilità all'interno del sistema di valutazione dei dirigenti di FNM, privilegiando i progetti trasversali che coinvolgono più funzioni interne.

Formazione e sviluppo dei dipendenti

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

La formazione e lo sviluppo del capitale umano rivestono da sempre un ruolo centrale e come per gli altri settori, anche questo è stato investito dall'innovazione. Sono nati nuovi paradigmi e modelli di insegnamento, che danno alle società un nuovo metodo formativo. La maggior parte dei corsi è stata svolta in modalità online e web conference e, per ricreare l'atmosfera dell'aula, è stata chiesta a tutti la partecipazione contemporanea per garantire l'interazione e verificare man mano l'andamento del piano formativo.

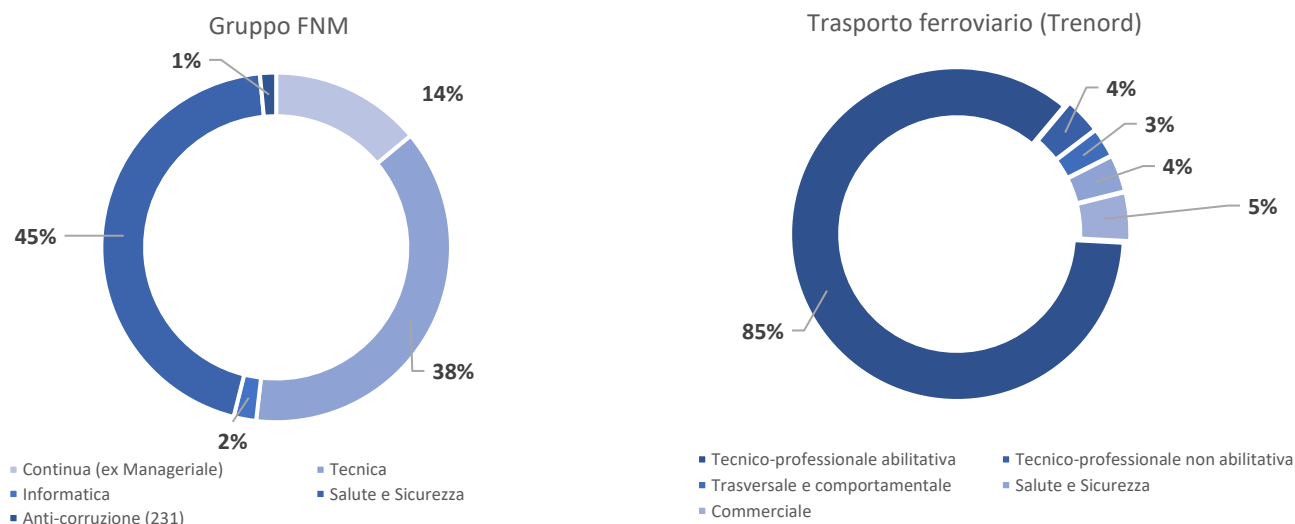
Nell'anno, la formazione del personale del Gruppo FNM e Trenord si è concentrata nell'area **tecnico-professionale**, necessaria per il conseguimento e il mantenimento delle certificazioni e delle abilitazioni tecniche. Ampio spazio è stato dedicato alla dimensione relazionale e al consolidamento delle competenze trasversali e delle soft skills (**intelligenza emotiva, comunicazione e ascolto**) nonché a percorsi di onboarding per i neoassunti. Forte rilevanza è stata data anche **all'area commerciale** per rafforzare le abilità comunicative del personale a stretto contatto con i clienti. A questi si aggiunge anche il corso di **lingua inglese** tenuto in modalità sincrona che ha coinvolto dirigenti e quadri della società FNM, per un totale complessivo di circa 20 ore erogate.

#### Mobilità passeggeri su gomma

Per **ATV** si segnala un'attività di formazione mirata che ha coinvolto **120 addetti alla guida** ed i **preposti al controllo**. Il percorso, articolato in 12 gruppi, si è concentrato sulla gestione delle relazioni con l'utenza con riferimento alle situazioni problematiche di aggressione verbale e fisica. Per il 2022 è prevista la formazione sulla gestione degli eventi di aggressione a bordo degli autobus. Sarà inoltre attivata una collaborazione con l'Osservatorio Regionale Antidiscriminazione presso Veneto Lavoro e con il finanziamento del progetto europeo "Ingrid", al fine di implementare percorsi formativi nell'ambito della prevenzione e del contrasto alle discriminazioni etnico-razziali.

**FNM Autoservizi** ha proseguito con l'erogazione di corsi di formazione per la gestione del rischio aggressione rivolti al **personale di guida**. Parallelamente sono continuati i lavori di miglioramento della **segnaletica verticale** e nel 2022 è previsto il completamento dei lavori della **segnaletica orizzontale** di tutti i depositi. Inoltre, la società ha in progetto di sviluppare una campagna di valutazione approfondita dei **rischi legati agli eventi naturali significativi**. Già nel **2020** era stata effettuata una **valutazione specifica legata al rischio sismico** implementata nel DVR aziendale. Questo comporterà un aggiornamento della formazione in tema sicurezza.

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



### Dati di sintesi sui corsi di formazione erogati, anno 2021

#### GRUPPO FNM

**36.848** ore di formazione erogate  
**12,6** ore *pro-capite*  
**45%** della formazione **salute e sicurezza**

#### Trasporto ferroviario (TRENORD)

**321.112** ore di formazione erogate  
**73,8** ore *pro-capite*  
**85%** della formazione **tecnico-professionale abilitativa**

#### Welfare dei dipendenti

GRI 401-2, 403-6

Il **sistema di welfare** del Gruppo FNM e Trenord sta attraversando una **profonda evoluzione**: non più solo sostegno al reddito, ma offerta di servizi ai dipendenti e alle loro famiglie orientati al benessere lavorativo e personale e progettati sulla base delle reali esigenze.

Il coinvolgimento dei dipendenti, tramite una survey condotta (sia dal Gruppo FNM sia da Trenord) ha portato nel 2021 a rimodulare l'offerta dei servizi welfare lungo varie dimensioni quali sostegno alla genitorialità, supporto psicologico, salute e prevenzione e micro-credito.

Inoltre, **FNM** ha introdotto un **nuovo brand** per riaffermare il ruolo dell'azienda e il suo impegno per migliorare l'identificazione ed il senso di appartenenza dei dipendenti. Parallelamente, è stata lanciata una **campagna**



**di comunicazione per promuovere i valori (+Relazioni, +Qualità, +Partecipazione, +Appartenenza, +Futuro)** e organizzato un roadshow nelle varie sedi aziendali, inoltre sono stati coinvolti dei **colleghi proclamati WIP** (Welfare Important People) per favorire un atteggiamento attivo e partecipativo tra dipendenti e azienda, in linea con il nuovo modello welfare people engagement. Nella **intranet SpazioFNM** è stato realizzato un **nuovo spazio dedicato al Welfare** con nuovi servizi rivolti ai figli dei dipendenti, tra cui: servizio di counseling psicologico, servizio di orientamento scolastico e professionale e percorsi di supporto allo studio.

Gli **Enti aziendali** hanno continuato la loro attività incrementando l'offerta con **servizi di cura e attenzione alle persone** (vaccino antinfluenzale, test sierologici e tamponi nei mesi cruciali della pandemia, campus estivi, supporto all'apprendimento, servizi di orientamento scolastico).

#### ISCRITTI AGLI ENTI AZIENDALI DEL GRUPPO FNM E TRENORD, AL 31 DICEMBRE 2021

Numero iscritti	Gruppo FNM <sup>54</sup>			Trenord <sup>55</sup>			Posizioni aperte/Pensionati		
	2021	2020	2019	2021	2020	2019	2021	2020	2019
Fondo pensione <sup>56</sup>	1.184	1.165	1.193	3.848	3.059	3.630	476	413	300
Cassa Integrativa mutuo soccorso <sup>57</sup>	1.157	1.143	1.152	3.791	3.529	3.443	478	482	436
Circolo Ricreativo Aziendale (CRA)	1.191	1.183	1.217	4.009	3.753	3.702	462	439	485

#### Relazioni industriali

Nel 2021 si è consolidato un percorso di coinvolgimento e di co-responsabilizzazione fra le parti sociali. Nonostante il 2021 sia stato fortemente influenzato dalla pandemia da COVID-19, sono state poste le basi per il rilancio dell'attività aziendale nella fase post emergenziale. Per tutte le realtà del Gruppo e Trenord, il sistema relazionale si è sviluppato principalmente lungo due filoni: rigoroso presidio dei protocolli aziendali anti COVID-19 da un lato e negoziazione di innovativi e più efficaci modelli tecnico-organizzativi legati allo smart-working dall'altro (in particolare per ATV, MISE e Trenord) con un potenziamento del pacchetto welfare

#### Salute e sicurezza

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

Tutte le società del Gruppo FNM<sup>58</sup> 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 ai requisiti del Sistema di Gestione, durante l'anno sono valutate le prestazioni in tema di tutela di salute e sicurezza attraverso riunioni periodiche, audit, selezione di indicatori e, laddove opportuno, sono individuate azioni correttive e identificati obiettivi di miglioramento, con

<sup>54</sup> I dati relativi al Gruppo FNM fanno riferimento alle società: FNM, FERROVIENORD, FNM Autoservizi, NORD\_ING ed E-Vai.

<sup>55</sup> I dati relativi al Fondo pensione fanno riferimento a tutti gli iscritti a tutti i fondi previsti da Trenord.

<sup>56</sup> Il Fondo pensione prevede anche la categoria "Posizioni aperte" che fa riferimento a ex dipendenti cessati che hanno deciso di mantenere la posizione aperta.

<sup>57</sup> 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.

<sup>58</sup> A eccezione della società Malpensa Intermodale. In particolare, FERROVIENORD ha in capo le attività in ambito di salute e sicurezza dei lavoratori di FNM, NORD\_ING ed E-Vai. Da fine 2021 FERROVIENORD ha preso in carico il SPP di FNMPAY ed ha supportato NORD\_ING nell'implementazione del Sistema di Gestione per la Salute e Sicurezza dei Lavoratori che è stato integrato con il sistema di Gestione per la Qualità.



particolare riferimento alla formazione del personale, all'acquisizione di nuove macchine, impianti e attrezzature, alla realizzazione di interventi di miglioramento agli ambienti di lavoro e di riallocazione delle risorse.

### Infrastruttura ferroviaria

**FERROVIENORD** sta investendo molto per sensibilizzare verso una cultura della sicurezza, con particolare riferimento alla segnalazione dei mancati infortuni (near miss). Negli anni è migliorata l'erogazione della formazione cogente, la società oggi sta studiando nuovi strumenti (es. webinar) più incisivi e moderni, anche in collaborazione con welfare e risorse umane di FNM.

È posta molta attenzione alla scelta dei **Dispositivi di Protezione Individuale (DPI)**, un esempio sono le pettorine con strappo e le nuove scarpe introdotte. Tramite mirate attività di test, infatti, è possibile raccogliere segnalazioni e intervenire con prodotti sostitutivi. La società sta implementando a SAP nuove istruzioni operative per controllare l'attrezzatura prima di iniziare a lavorare. Sono stati, inoltre, implementati dispositivi di guida sicura sui camion (per prevenire colpi di sonno) e porta scale sui mezzi. Continua anche la collaborazione con la medicina del lavoro e preventiva per offrire servizi, esami e visite per favorire accesso ai servizi medici.

Allo scopo di rendere maggiormente efficace il sistema di gestione in materia di salute e sicurezza, le società del Gruppo sono fortemente attive nella predisposizione dei **corsi di salute e sicurezza**. Ogni anno, infatti, vengono coinvolti centinaia di dipendenti in sessioni formative per la diffusione di una cultura sulla sicurezza e la promozione di comportamenti responsabili e adeguati a gestire situazioni di pericolo. Nel 2021 il Gruppo ha erogato 16.430 ore di formazione inerente alla salute e alla sicurezza sul lavoro, quasi la metà delle ore di formazione totali.

	2021	2020	2019
Gruppo FNM	16.430	10.917	10.446
<i>Ro. S. Co.</i>	369	1.321	407
<i>Infrastruttura ferroviaria</i>	8.902	4.192	5.830
<i>Mobilità passeggeri su gomma</i>	3.673	5.404	4.209
<i>Autostrade</i>	3.486	-	-
Trasporto ferroviario (Trenord)	11.538	14.529	1.307.002

### Autostrade

Tra le iniziative realizzate rientrano **corsi di formazione e aggiornamento per addetti impianti elettrici (PES/PAV/PEI)**, **piani formativi** propedeutici alla mansione di **ausiliario alla viabilità**, **aggiornamenti** per figure aziendali quali **Dirigenti, Preposti, Rappresentante dei Lavoratori per la Sicurezza (RLS), Squadra di emergenza, Responsabile Servizio Prevenzione e Protezione (RSPP), Addetto al Servizio di Prevenzione e Protezione (ASPP) e Coordinatore per la Sicurezza in fase di Esecuzione (CSE)**. Inoltre, è stata garantita la formazione e l'aggiornamento per il **personale che utilizza la Piattaforma di Lavoro Elevabili (PLE)** con e senza stabilizzatori.

È inoltre continuata la formazione agli **ausiliari alla viabilità** sulla gestione emotiva degli eventi e degli incidenti sui quali sono chiamati ad intervenire.

### La gestione dell'emergenza sanitaria

Per assicurare la salute di dipendenti, clienti e fornitori, durante l'emergenza COVID-19 sono state implementate diverse attività. Dall'inizio dell'emergenza epidemiologica sono stati istituiti **comitati specifici interni**<sup>59</sup> alle società del Gruppo FNM e Trenord, con il compito di seguire l'evolversi della situazione e individuare misure preventive e protettive, anche con il supporto dei medici e dell'Alta

<sup>59</sup> Tra questi si segnala il Comitato Crisi e il Comitato di Emergenza di FERROVIENORD, il Comitato Sicurezza di MISE, il Comitato Covid di ATV e Comitato di Sicurezza Aziendale di La Linea.

Direzione aziendale, nel rispetto delle disposizioni degli enti preposti. Tra le principali azioni implementate si segnalano:

- ▬ protocollo anti-contagio,
- ▬ delocalizzazione del personale ferroviario del Servizio Circolazione,
- ▬ individuazione di squadre fisse e con accessi scaglionati agli spazi comuni,
- ▬ introduzione di procedure di controllo presso i cantieri,
- ▬ distribuzione di DPI specifici oltre a gel igienizzante,
- ▬ fornitura di un maggior numero di mezzi di trasporto per gli spostamenti,
- ▬ smart working calibrato a seconda degli scenari di emergenza,
- ▬ limite di capienza negli uffici e indicazione della capienza massima delle sale riunioni,
- ▬ distanziamento sociale anche durante pause pranzo e coffee break,
- ▬ sanificazione dei luoghi di lavoro giornaliera e degli automezzi con cadenza mensile,
- ▬ misurazione della temperatura all'ingresso tramite termo-scanner e/o termocamere,
- ▬ verifica del Green Pass a lavoratori interni ed esterni,
- ▬ report epidemiologico settimanale con andamento dei casi positivi, sospetti e in quarantena.

Con il graduale rientro dell'emergenza e gli effetti positivi della campagna vaccinale, si sono registrati un numero molto inferiore di casi positivi e quarantene rispetto allo stesso periodo dello scorso anno (il rapporto è di circa 1 a 10) e non c'è stata nessuna denuncia di infortunio COVID-19. Inoltre, nel 2021 per i dipendenti è attivo uno sportello di supporto psicologico in ambito welfare. L'andamento degli infortuni negli ultimi 15 anni evidenzia come le misure preventive e protettive introdotte hanno permesso di **dimezzare il numero di infortuni**.

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

	Uomini	Donne	Totale
<b>Gruppo FNM</b>			
Tasso di infortuni registrabili	15,8	13,8	15,4
Tasso di decessi a seguito di infortuni	0,0	0,0	0,0
Tasso di infortuni con gravi conseguenze (esclusi i decessi)	0,00	1,1	0,2
<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	14,4	10,8	14,0
Tasso di decessi a seguito di infortuni	0,0	0,0	0,0
Tasso di infortuni con gravi conseguenze (esclusi i decessi)	0,0	5,4	0,7
<i>Mobilità passeggeri su gomma</i>			
Tasso di infortuni registrabili	19,5	18,4	19,4
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	8,9	20,6	13,4
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
<b>Trasporto ferroviario (Trenord)*</b>			
Tasso di infortuni registrabili	27,4	26,8	27,3
Tasso di decessi a seguito di infortuni	0,0	0,0	0,0
Tasso di infortuni con gravi conseguenze (esclusi i decessi)	0,0	0,0	0,0

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

## 7.4. Il capitale naturale

### IL PERCORSO DI SOSTENIBILITÀ DI FNM HIGHLIGHTS

Componente di Energia Elettrica proveniente da fonti rinnovabili: **51%**

Riduzione delle emissioni SCOPE 2: **-81% (escluso segment Autostrade)**

Illuminazione a LED nelle sale d'attesa: **+40%**

Rifiuti prodotti da FERROVIENORD (materiale ferroso) destinato a recupero: **80%**

Un modello di business a sostegno della lotta al cambiamento climatico

GRI 302-3

Il **cambio di paradigma verso uno sviluppo sostenibile non è più rinviabile**, così come un forte investimento per rendere resilienti al cambiamento climatico le infrastrutture e i sistemi di mobilità del Paese. Questo è quanto reso evidente dal rapporto presentato a febbraio 2022 dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile (MIMS) “**Cambiamenti climatici, infrastrutture e mobilità**”, che illustra gli impatti attuali e futuri della crisi climatica legati a un aumento considerevole di eventi estremi (alluvioni, siccità, bombe d'acqua e di calore) che mettono a rischio i sistemi infrastrutturali e di trasporto e determineranno forti disuguaglianze economiche e sociali.

#### Indicatori di intensità energetica Gruppo FNM

**0,54** (Kj/mgl pkm) Intensità  
energetica per  
trazione/passeggeri chilometro<sup>(\*)</sup>  
<sup>(\*\*)</sup> - Trasporto passeggeri su  
gomma

**1.198,9** GJ/M€ Intensità  
energetica per milioni di euro di  
ricavi - Gruppo FNM

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

Per raggiungere gli **obiettivi di decarbonizzazione** sono necessari **interventi di mitigazione** delle emissioni inquinanti, sviluppando il sistema ferroviario, la produzione di energia elettrica da **fonti rinnovabili** e **sistemi informatici** di comunicazione, investendo nello **sviluppo** e nel **miglioramento** delle **reti metropolitane, tranviarie e ferroviarie**, potenziando il **trasporto pubblico locale a basse emissioni** e disincentivando l'uso di mezzi inquinanti.<sup>60</sup>

Le conclusioni del Ministero sono confermate dalle istituzioni internazionali: il nuovo report dell'**Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC)** di febbraio 2022 mette in luce i rischi legati al cambiamento climatico nel settore dei trasporti con ripercussioni negative **sulla salute, sulla sicurezza e sullo sviluppo economico**. Le infrastrutture di trasporto, comprese strade, ponti e ferrovie sono altamente vulnerabili alle temperature in aumento, a condizioni meteorologiche estreme e a inondazioni, con conseguenti danni sulle catene di fornitura, condizioni non sicure

delle stesse e interruzioni delle operazioni.

Dal report si evince che l'attuale variabilità climatica sta già causando impatti sui sistemi infrastrutturali di tutto il mondo: sono stimate perdite di valore per **4,2 trilioni di dollari** entro il 2100 in uno scenario di riscaldamento entro i 2°C, che salgono a **13,8 trilioni di dollari** in uno scenario di 6°C. In Europa, i costi legati ai rischi climatici per le infrastrutture di trasporto potrebbero

<sup>60</sup> Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, Rapporti “Cambiamenti climatici, infrastrutture e mobilità” e “Investire in infrastrutture: strumenti finanziari e sostenibilità”. [Link](#).

aumentare da **0,5 miliardi di euro a oltre 21 miliardi di euro entro il 2080**, a causa di ondate di caldo e freddo, siccità, incendi, inondazioni fluviali, costiere e tempeste di vento.<sup>61</sup>

Nell'ambito dei gruppi di lavoro, a fianco della **Task Force on Climate-related Financial Disclosure (TCFD)**, istituita nel 2015 dal Financial Stability Board (FSB) per elaborare raccomandazioni e linee guida di rendicontazione dei **rischi legati al cambiamento climatico**, si aggiunge una nuova **Task Force on Nature-related Financial Disclosure (TNFD)** operativa dal 2021 con l'obiettivo di fornire alle aziende strumenti e criteri per valutare i rischi e le opportunità relativi all'impatto delle attività economiche sugli ecosistemi naturali.

L'istituzione di una task force in tema biodiversità è motivata dalle evidenze di relazione tra rischi finanziari e ambientali: per il World Economic Forum (WEF), infatti, **più della metà della produzione economica mondiale** dipende dal benessere degli ecosistemi. In questo senso, l'utilizzo di energie rinnovabili, l'implementazione di modelli di economia circolare e soluzioni smart nel settore dei trasporti e delle infrastrutture potrebbero generare fino a **10.100 miliardi di dollari** di valore aziendale annuo e creare **395 milioni di posti di lavoro** entro il 2030.<sup>62</sup>

Per far fronte alle sfide legate al cambiamento climatico, il Gruppo FNM ha intrapreso da tempo azioni che interessano i segmenti di business, quali l'ammodernamento delle flotte e dell'infrastruttura di trasporto, l'implementazione di servizi di mobilità integrata, intermodale e sostenibile, la formazione del personale per favorire la riduzione dei consumi energetici e lo sviluppo di progettualità per il contenimento dei consumi e favorire l'efficientamento, utilizzando attentamente le risorse e tutelando la biodiversità.

Di seguito sono presentati i consumi energetici del Gruppo FNM. Si segnala che, a seguito del perfezionamento dell'acquisizione di MISE, avvenuto il 26 febbraio 2021, i dati di flusso ambientali della società sono inclusi con riferimento agli ultimi dieci mesi (10/12), ovvero dalla data in cui la società è stata consolidata integralmente nel Bilancio del Gruppo, tutti gli altri dati riferiti alla società sono al 31.12.2021. Si specifica che i dati del segmento Autostrade includono MISE e la sua controllata Milano Serravalle Engineering. Al fine di meglio rappresentare le variazioni del periodo, si riportano di seguito i dati dei consumi energetici del Gruppo FNM e parimenti gli stessi al netto delle società di MISE. L'inclusione nel perimetro del segmento autostradale ha comportato un comprensibile aumento dei consumi in termini sia di energia elettrica sia di gasolio consumato.

CONSUMI ENERGETICI (GJ)			
	2021	2020	2019
<b>Energia elettrica</b>	<b>2.305.507</b>		
(escluso segmento Autostrade)	2.259.018	2.023.534	2.015.790
<b>Infrastruttura ferroviaria</b>	<b>60.264</b>	<b>58.005</b>	<b>73.759</b>
<i>di cui da fonte rinnovabile</i>	59.443	10.146	57
<b>Mobilità passeggeri su gomma</b>	<b>10.880</b>	<b>10.087</b>	<b>11.729</b>
<i>di cui da fonte rinnovabile</i>	781	680	568
<b>Autostrade</b>	<b>46.490</b>	-	-
<i>di cui da fonte rinnovabile</i>	169	-	-
<b>Trasporto ferroviario (Trenord)</b>	<b>2.187.873</b>	<b>1.955.442</b>	<b>1.930.301</b>
per Trazione	2.127.610	1.894.211	1.865.505
per impianti e uffici	60.263	61.231	64.796
<b>Teleriscaldamento</b>	<b>2.972</b>		
(escluso segmento Autostrade)	555	417	550

<sup>61</sup> IPCC Sixth Assessment Report: Climate Change 2022. [Link](#).

<sup>62</sup> WEF, The Future of Nature and Business. [Link](#).

<b>Infrastruttura ferroviaria</b>	555	417	550
<b>Mobilità passeggeri su gomma</b>	-	-	-
<b>Autostrade</b>	2.417	-	-
<b>Trasporto ferroviario (Trenord)</b>	-	-	-
<b>Gasolio</b>	673.657		
(escluso segmento Autostrade)	652.682	520.552	663.414
<b>Infrastruttura ferroviaria</b>	15.504	14.210	11.313
per Trazione	13.613	12.668	10.054
per impianti e uffici	1.890	1.542	1.259
<b>Mobilità passeggeri su gomma</b>	333.945	240.705	355.937
per Trazione	333.945	240.705	355.937
<b>Autostrade</b>	20.975	-	-
per Trazione	11.813	-	-
per impianti e uffici	9.162	-	-
<b>Trasporto ferroviario (Trenord)</b>	303.234	265.638	296.164
per Trazione	300.331	262.495	293.474
per impianti e uffici	2.902	3.143	2.690
<b>Benzina</b>	798,15		
(escluso segmento Autostrade)	410,22	299,08	46,11
<b>Infrastruttura ferroviaria</b>	-	-	-
<b>Mobilità passeggeri su gomma</b>	410,22	299,08	46,11
<b>Autostrade</b>	387,92		
<b>Gas metano</b>	405.539		
(escluso segmento Autostrade)	400.108	340.823	361.861
<b>Infrastruttura ferroviaria</b>	12.746	13.339	14.611
per impianti e uffici	12.746	13.339	14.611
<b>Mobilità passeggeri su gomma</b>	227.746	178.743	224.383
per Trazione autobus	213.949	160.656	209.520
per impianti e uffici	13.796	18.087	14.863
<b>Autostrade</b>	5.431	-	-
per impianti e uffici	5.431	-	-
<b>Trasporto ferroviario (Trenord)</b>	159.616	148.741	122.867
<b>TOTALE CONSUMI ENERGETICI</b>			
Infrastruttura ferroviaria	89.069	85.970	100.233
Mobilità passeggeri su gomma	572.981	429.833	592.095
Autostrade	75.701		
Trasporto ferroviario (Trenord)	2.650.722	2.369.821	2.349.332

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

#### FATTORI DI CONVERSIONE DEI CONSUMI ENERGETICI

	2021	2020	2019
<b>kWh</b>	0,004	0,004	0,004
<b>GJ/ton (diesel)</b>	45,127	45,321	45,414
<b>ton/mc (metano)</b>	0,001	0,001	0,001
<b>GJ/ton (metano)</b>	49,893	49,595	49,776
<b>ton/l (diesel)</b>	0,001	0,001	0,001
<b>GJ/ton (benzina)</b>	46,176	46,211	46,094
<b>ton/l (benzina)</b>	0,001	0,001	0,001

## Governance ambientale

### Energia

GRI 302-1, 302-4

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

I consumi energetici del 2021 hanno registrato un lieve aumento rispetto a quelli del 2020, questi ultimi ascrivibili alle conseguenze delle misure restrittive da COVID-19, in quanto si è in parte ritornati alla produttività storica seppure con valori inferiori.

I principali consumi di **FERROVIENORD** sono di energia elettrica. In virtù di questo, la riduzione delle emissioni è avvenuta in maniera efficace mediante la stipula di contratti con la cosiddetta "Garanzia d'Origine". La nuova gara di fornitura di energia elettrica prevede a regime, per il Gruppo, una quota di almeno il 40% dei consumi con Garanzia d'Origine<sup>63</sup> per passare gradualmente al 50% nel 2022-2023 e arrivare al 100% nel 2025 come anche previsto nel Piano Strategico 2021-2025 del Gruppo. Il passaggio permetterà una riduzione significativa delle emissioni Scope 2 (Market-based) in quanto andranno progressivamente ad azzerarsi.

Nel 2021 circa il 51% del totale di energia elettrica consumata tra gestione dell'infrastruttura ferroviaria, Mobilità passeggeri su gomma e Autostrade proviene da rinnovabili, anche grazie all'importante contributo di FERROVIENORD.

ENERGIA ELETTRICA (kWh) – Infrastruttura ferroviaria

	2021	2020	2019
Energia elettrica a medio-bassa tensione acquistata	16.495.833	15.826.730	20.472.853
Energia elettrica a medio-bassa tensione autoprodotta e consumata	16.000	16.000	15.857

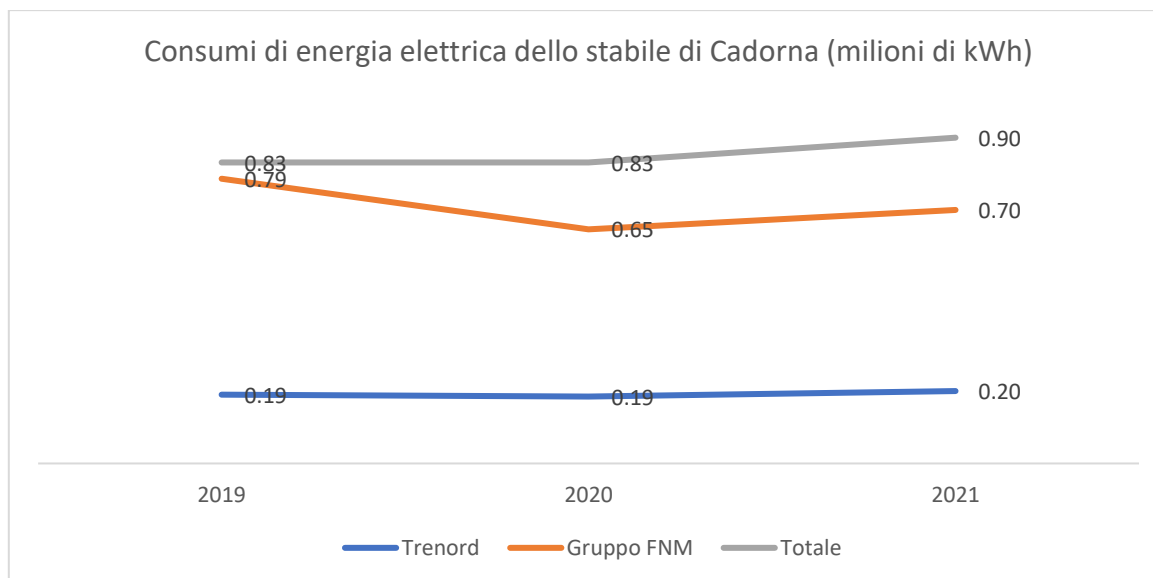
### Impiantistica LED nelle stazioni di FERROVIENORD

Con riferimento all'attività di sostituzione progressiva di impiantistica a LED avviata nel 2017, al fine di raggiungere il 100% delle stazioni FERROVIENORD<sup>64</sup>, è proseguito il rinnovo degli impianti di illuminazione. A fine 2021, lo stato avanzamento di sostituzione dei LED risulta essere il seguente:



<sup>63</sup> L'energia elettrica rinnovabile è acquistata da FERROVIENORD da novembre 2020.

<sup>64</sup> L'obiettivo fa riferimento all'installazione di almeno un impianto a tecnologia LED in ciascuna delle stazioni FERROVIENORD.



A causa delle mutate esigenze legate alla pandemia da COVID-19, non è stata indetta la gara per il rifacimento dell'illuminazione della sede di Milano Cadorna. Rispetto all'obiettivo si è comunque provveduto alla sostituzione dell'illuminazione delle banchine di stazione ed al rinnovo dell'atrio di Cadorna utilizzando i contratti di manutenzione già in essere. La sostituzione delle lampade nelle banchine e i lavori per l'atrio si sono conclusi tra dicembre 2020 e inizio 2021. La gara prevista si limiterà al rinnovo tecnologico ed energetico del palazzo.

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

ENERGIA ELETTRICA (kWh) – Mobilità passeggeri su gomma<sup>65</sup>

	2021	2020	2019
Energia elettrica acquistata	2.808.480	2.613.081	3.100.299
Energia elettrica autoprodotta e utilizzata	27.710	29.432	20.251
Energia elettrica autoprodotta e venduta	2.964	3.303	14.185

In **FNM Autoservizi** le variazioni relative ai consumi di energia elettrica sono compatibili con il trend aziendale degli ultimi anni, che vede una graduale riduzione dei consumi dovuta all'efficientamento degli impianti esistenti ed alle campagne di sensibilizzazione dei dipendenti (impiegati, operatori di esercizio e manutentori). Sia al personale impiegatizio sia agli operatori di esercizio ed ai manutentori è stata dedicata una campagna di formazione all'uso razionale dell'energia. A causa dello stato di emergenza, l'attività di sensibilizzazione ha subito un rallentamento e il completamento della formazione è previsto per il 2022. Quest'attività sarà poi accompagnata dal montaggio di sensori di presenza per l'accensione e lo spegnimento delle luci nelle aree comuni.

In **ATV** sono terminate le due attività di monitoraggio dei consumi elettrici nel deposito di Legnago. È in corso l'assegnazione di un'attività di manutenzione straordinaria del suddetto deposito che prevede la sostituzione di tutti i corpi illuminanti esterni e che porterà ad una riduzione significativa dei consumi energetici, misurata al completamento dell'intervento.

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

<sup>65</sup> Il totale di energia elettrica non prevede la quota parte di E-Vai

La Linea e Martini Bus continuano a mantenere i due impianti fotovoltaici di potenza rispettivamente di 19,78 kW e di 10,08 kW. Anche per il 2021 tali impianti hanno prodotto energia elettrica la cui eccedenza è stata rimessa nel mercato.

I consumi di energia elettrica di E-Vai sono legati in misura preponderante alla trazione delle auto utilizzate per il servizio di mobilità sostenibile. Nel 2021, si è registrato un aumento degli utilizzi del servizio dallo sblocco delle restrizioni soprattutto a partire dal mese di giugno 2021.

ENERGIA ELETTRICA (kWh) – E-Vai			
	2021	2020	2019
Energia elettrica per la ricarica dei veicoli elettrici <sup>66</sup>	189.133	159.346	151.742

L'energia elettrica costituisce la fonte energetica con i maggiori consumi nel segmento **Autostrade**, comprendendo al suo interno i consumi degli uffici della sede aziendale e degli impianti per la gestione dell'infrastruttura (es. esazione pedaggio, centri manutenzione, illuminazione stradale). **In entrambe queste aree sono in funzione due impianti fotovoltaici**: il primo sul tetto della sede e il secondo sulla copertura del centro di manutenzione a Valenziano, sito alla barriera di Milano Ovest (A7). Tutta l'energia elettrica prodotta da questi due impianti è auto consumata.

I dati relativi ai consumi delle aree di servizio in relazione alle concessioni "in transito" non sono imputabili alle aree di pertinenza di MISE. Si segnala che al 2023 MISE prevede di completare la presa in gestione degli impianti d'illuminazione di tali aree, per quanto concerne gli svincoli di ingresso e uscite dalle aree di servizio e di parte dei piazzali.

ENERGIA ELETTRICA (kWh) – Autostrade	
	2021
Energia elettrica acquistata	12.866.845
Energia elettrica autoprodotta e utilizzata	46.917

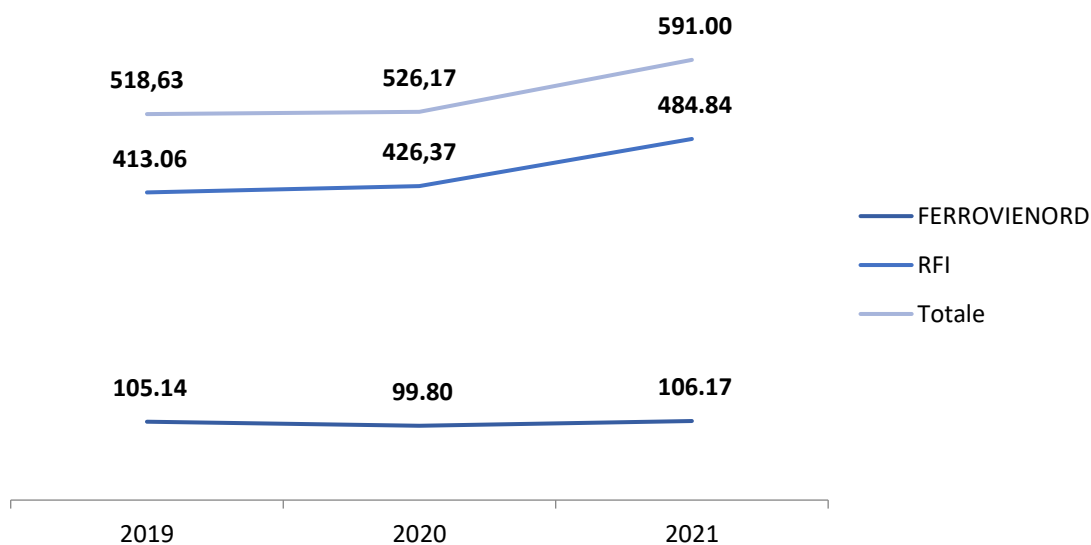
Il **trasporto ferroviario** risulta essere una delle modalità di trasporto più efficienti dal punto di vista energetico. Trenord gestisce le attività che possono generare impatti sull'ambiente mediante il Sistema di Gestione Integrato, certificato secondo gli standard ISO 9001:2015 e ISO 14001:2015, impegnandosi a ridurre il proprio impatto diretto e ad affinare costantemente i processi per renderli sempre più efficaci ed efficienti. Grazie alle sinergie con i costruttori di convogli ferroviari, con i gestori delle infrastrutture e delle imprese ferroviarie è possibile adottare strumenti per il contenimento dei consumi degli impianti e dei treni.

**I treni di Trenord viaggiano su rete FERROVIENORD e su rete RFI.** Per quanto riguarda i consumi della rete FERROVIENORD nel ramo di Milano l'alimentazione avviene tramite l'immissione, da parte di FERROVIENORD, di energia elettrica ad alta tensione nelle condutture di trazione elettrica. L'energia è ceduta da FERROVIENORD alle imprese ferroviarie che operano sulla linea, nella fattispecie Trenord e DB Cargo Italia, per alimentare i motori di trazione e tutti i sistemi ausiliari a bordo treno.

<sup>66</sup> I consumi di energia elettrica per uffici sono riportati all'interno della sezione "La gestione della rete" del presente capitolo.



Consumi di energia elettrica ad alta tensione\* (milioni kWh)



\* Il dato relativo al fabbisogno di energia elettrica comprende i consumi elettrici per il funzionamento dei treni che viaggiano sulla rete FERROVIENORD e sulla Rete Ferroviaria Italiana (RFI).

I consumi di energia elettrica ad alta tensione legati al servizio di mobilità su treno sono principalmente legati all'alimentazione del materiale rotabile. Nel 2021, tali consumi risultano in aumento di circa il 6% rispetto all'anno precedente, principalmente a causa dell'incremento della produzione durante l'anno a seguito dell'allentamento delle restrizioni varate per contrastare la diffusione del COVID-19.

### Modulo didattico per sensibilizzare a una guida responsabile dell'ambiente

A seguito delle misurazioni dei consumi di energia elettrica per la trazione dei treni su alcune direttrici di RFI e di FERROVIENORD si è potuta consolidare nel tempo una baseline di dati utili per la redazione di un **modulo didattico** per sensibilizzare il personale di condotta a uno stile di guida e di gestione dei convogli ferroviari improntato al risparmio energetico, nel rispetto della puntualità e della sicurezza dell'esercizio. Il modulo didattico sarà erogato in web-conference e si stima che uno stile di guida responsabile possa incidere sui consumi con un risparmio del **2-3%**, che per TRENORD si traduce in **10-15 GWh annui** di energia risparmiata rispetto gli attuali consumi.

Per quanto riguarda l'energia elettrica per gli impianti e uffici si registra una lieve riduzione in conseguenza dei minori consumi.

ENERGIA ELETTRICA (kWh) – Trasporto ferroviario (Trenord)			
	2021	2020	2019
Energia elettrica a media/bassa tensione acquistata (per impianti e uffici)	16.739.741	17.008.734	17.998.952

La società ha effettuato una campagna di sensibilizzazione a tutti i dipendenti a un uso più consapevole e razionale delle sorgenti di illuminazione e della climatizzazione dei luoghi di lavoro con la distribuzione di un vademecum "AMO TRENORD - sosteniAMO TRENORD".

Nel 2021 è proseguito il processo di efficientamento energetico con la sostituzione dei corpi illuminanti con tecnologia LED. Gli interventi hanno interessato gli uffici, le biglietterie, le sale sosta,

le illuminazioni stradali e le 22 torri faro dell'impianto di Milano Fiorenza, consentendo un **risparmio energetico di circa il 60 %**. Negli impianti di Cremona, Lecco ed Iseo invece sono state sostituite un totale di 80 lampade alogene a soffitto con impianti a LED. Ad oggi questi impianti sono coperti da illuminazione a LED per il 50%, consentendo un **risparmio energetico di circa il 40%**.

Le percorrenze della flotta residua endotermica aziendale nel 2021, e di conseguenza anche i consumi di carburante, sono praticamente raddoppiati rispetto al 2020; ciò in virtù dell'allentamento delle restrizioni alla circolazione imposte dal contesto pandemico da COVID-19 e dalla ripresa quasi a regime delle attività nei siti aziendali.

Prosegue il processo pianificato di graduale trasformazione della mobilità del personale a impatto zero, potenziando la flotta di servizio elettrica con **32 veicoli elettrici** (in sostituzione degli autoveicoli con motore termico) e **10 nuovi minivan elettrici**, in linea con le necessità espresse da alcuni specifici reparti. Nel corso dell'anno è stata altresì completata la prevista l'installazione di **3 colonnine di ricarica** per il nuovo parco auto all'interno del sito di Milano Fiorenza, che vanno ad aggiungersi alle 9 colonnine di ricarica già esistenti presso i vari siti manutentivi.

Il **gas metano e il gasolio** sono utilizzati da **FERROVIENORD** per il riscaldamento degli uffici e delle stazioni ferroviarie. In generale l'andamento dei consumi di gasolio per il riscaldamento ha mostrato un lieve aumento rispetto all'anno precedente. In ottemperanza alle direttive di riduzione dell'inquinamento ambientale e dei consumi, nel corso dell'anno si è proseguito con la sostituzione degli impianti di condizionamento e delle caldaie a metano.

#### CONSUMO DI GAS METANO E GASOLIO PER RISCALDAMENTO – Infrastruttura ferroviaria

	2021	2020	2019
Gas metano per riscaldamento (m <sup>3</sup> )	320.950	336.615	367.379
Gasolio per riscaldamento (litri)	49.500	40.500	33.000

Il computo del gasolio per trazione tiene conto anche del consumo generato dalla movimentazione delle gru e del locotratte di **MALPENSA INTERMODALE**. L'andamento dei consumi di gasolio per il 2021 per la trazione dei mezzi di servizio è in leggero aumento (+5%) per la progressiva ripresa delle attività rispetto al 2020.

#### CONSUMI DI GASOLIO PER LA TRAZIONE – Infrastruttura ferroviaria

	2021	2020	2019
Gasolio per trazione materiale rotabile di servizio e autoveicoli direttamente controllati (litri)	<b>356.512</b>	<b>332.755</b>	<b>263.518</b>
<i>Per la trazione dei mezzi di servizio</i>	94.458	107.560	131.594
<i>Per la trazione di autoveicoli direttamente controllati</i>	262.054	225.195	131.924

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

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

	2021	2020	2019
Gasolio per trazione autobus (litri)	8.701.942	6.286.314	9.271.733
Gas metano per trazione autobus (m <sup>3</sup> )	5.380.977	4.049.972	5.263.269

Nel complesso, il lieve aumento dei consumi è dovuto alle maggiori percorrenze chilometriche effettuate nel 2021 grazie ad un allentamento delle misure di restrizione per il contenimento della pandemia da COVID-19. Al netto dell'emergenza sanitaria, vale la pena sottolineare che tutte le società del trasporto passeggeri su gomma proseguono le attività di ammodernamento della flotta

e di formazione del personale con l'obiettivo di ridurre in maniera efficiente i consumi energetici generati dall'offerta di servizio.

**FNM Autoservizi** ha avviato contemporaneamente diversi progetti mirati: una campagna informativa riguardante la guida sostenibile "EcoDriving", l'acquisto di autobus nuovi a maggiore rendimento e una gestione strategica della flotta, utilizzando maggiormente gli autobus a maggior rendimento rispetto a quelli meno efficienti che man mano vengono dismessi dalla società. Inoltre, grazie alle virtuose azioni intraprese, dal 2019 al 2020 FNM Autoservizi ha ridotto il consumo di gasolio del 1,3%, dovuto al minore consumo di l/km. Il parco rotabile di FNM Autoservizi è stato integrato da 11 nuovi autobus Euro VI, immatricolati tra il 2020 ed il 2021, mentre il parco auto conta ora 3 auto elettriche per la riduzione dei consumi di gasolio ed il contenimento delle emissioni.

Presso i depositi di Tradate e Solbiate sono state sostituite le caldaie a gas naturale a servizio degli uffici, con tre nuove caldaie a maggiore efficienza.

Parallelamente, **Martini Bus** ha provveduto all'acquisto di nuovi mezzi diesel più efficienti classificati Euro VI con previsione d'acquisto per il 2022 di altri due autobus. **La Linea**, a seguito dell'incorporazione di Conam, ha acquisito un parco di 7 autobus di linea di cui uno elettrico e si è aggiudicata la gara di TPL nel bacino veneziano che prevede l'acquisto e l'utilizzo di **circa 20 autobus elettrici e 4 autobus EURO 6** (di proprietà).

#### ALTRE VOCI DI CONSUMO – Mobilità passeggeri su gomma

	2021	2020	2019
Gasolio per trazione autoveicoli direttamente controllati (litri)	43.489	36.428	57.231
Benzina per trazione autoveicoli direttamente controllati (litri)	11.938	8.746	1.357
Gas metano per riscaldamento (m <sup>3</sup> )	347.389	456.432	373.724
Gas metano per autoveicoli direttamente controllati (m <sup>3</sup> )	6.160	4.305	4.876

Anche **ATV** sta provvedendo all'inserimento nella flotta di una prima fornitura di bus elettrici a partire dal 2022. A seguito dell'acquisto nel 2018 di 40 nuovi mezzi urbani Euro VI a metano e di ulteriori 5 entrati in servizio nel 2020, la società rimane impegnata nella regolare manutenzione e revisione dei sistemi di iniezione mirati ad ottimizzare i consumi di carburante. In particolare, sugli autobus a metano è stato effettuato un importante investimento per la sostituzione degli iniettori con il vantaggio di rendere maggiormente efficiente il processo di combustione.

I consumi della **flotta aziendale di MISE** sono caratterizzati prevalentemente da vetture a gasolio, a benzina e ibride. All'interno di questi consumi vengono rendicontati anche quelli delle **auto della polizia**. Una quota parte rilevante di questi consumi riguarda i **veicoli della flotta MISE Engineering** in quanto quotidianamente operativi all'interno dei cantieri autostradali.

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

	2021
Gasolio per trazione autoveicoli direttamente controllati (litri)	297.744
Benzina per trazione autoveicoli direttamente controllati (litri)	11.289
Gasolio per riscaldamento (m <sup>3</sup> )	239.948
Gas metano per riscaldamento (m <sup>3</sup> )	136.748

Per quanto riguarda invece il **gasolio e il gas metano per il riscaldamento**, il perimetro di **MISE** include sia le sedi centrali che le sedi periferiche operative lungo l'infrastruttura autostradale. Si segnala che rispetto allo scorso anno vi è stata una riduzione significativa del consumo di gas metano presso l'infrastruttura dovuta a diversi fattori, quali la mitezza del clima, la dismissione della centrale termica del casello di Gropello Cairoli e l'avvio dei lavori di manutenzione nelle barriere di

Terrazzano e Sesto San Giovanni, dove i servizi di pedaggio sono stati disattivati, comportando così un minor consumo di gas. Ove è logisticamente fattibile, Milano Serravalle interviene per sostituire le centrali termiche a gasolio, con impianti a metano.

**Trenord** utilizza il gasolio principalmente per la **trazione della flotta di automotrici**, utilizzate sulle linee non elettrificate e per la trazione degli autobus sostitutivi. In particolare, i consumi di gasolio collegati alle percorrenze della flotta residua endotermica aziendale nel 2021 sono praticamente raddoppiati rispetto al 2020; ciò in virtù dell'allentamento delle restrizioni alla circolazione imposte dal contesto pandemico da COVID-19 e dalla ripresa quasi a regime delle attività nei siti aziendali.

CONSUMI DI GASOLIO PER LA TRAZIONE E IL RISCALDAMENTO (litri) – Trasporto ferroviario (Trenord)			
	2021	2020	2019
Gasolio per trazione treni	7.169.555	6.163.656	6.740.974
Gasolio per trazione autobus sostitutivi	666.930	698.931	919.124
Gasolio per trazione autoveicoli direttamente controllati	28.676	27.125	31.729
Gasolio per riscaldamento	76.000	82.500	70.500
<b>Totale</b>	<b>7.941.161</b>	<b>6.972.212</b>	<b>7.762.327</b>

Presso gli immobili usati da TRENORD sono principalmente utilizzate caldaie a metano, mentre presso gli impianti di Milano Fiorenza, Pavia, Sondrio e Bergamo sono presenti anche caldaie a gasolio.

CONSUMO DI GAS METANO PER RISCALDAMENTO (m <sup>3</sup> ) – Trasporto ferroviario			
	2021	2020	2019
Gas metano per riscaldamento	4.019.047	3.753.571	3.089.362

### Emissioni

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

Nel corso del 2019 è stato istituito un tavolo di lavoro congiunto di confronto tra le società del

#### Indicatori di intensità carbonica Gruppo FNM

**0,034** (gCO<sub>2e</sub>/mgI pkm) Intensità carbonica per trazione/passeggeri chilometro<sup>(\*)(\*\*)</sup> - Trasporto passeggeri su gomma

**70,4** tCO<sub>2e</sub>/M€ Intensità carbonica per milioni di euro di ricavi - Gruppo FNM

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

Gruppo FNM, i cui lavori sono proseguiti nel biennio 2020-21 e con l'inserimento nel 2021 della società Milano Serravalle e Milano Engineering (nello specifico FNM e le sue controllate FERROVIENORD, FNM Autoservizi, E-Vai, La Linea, ATV, MISE e Trenord) coordinato dalla Funzione CSR-Sostenibilità di FNM. L'obiettivo è stato quello di uniformare, partendo dall'analisi dei consumi energetici di ciascuna società, la metodologia di calcolo delle emissioni climalteranti in atmosfera per la loro rendicontazione nel Bilancio di Sostenibilità-DNF. Il risultato del tavolo di lavoro ha portato alla scelta di una metodologia per la standardizzazione dei contributi emissivi e la finalizzazione di una procedura condivisa tra le diverse società del Gruppo FNM per il calcolo delle emissioni per la rendicontazione. La metodologia di calcolo è riportata a pagg. 163-164.

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

**EMISSIONI DI GAS A EFFETTO SERRA PER SCOPE (t CO<sub>2</sub> eq)**

	2021	2020	2019
<b>Scope 1</b>			
<b>Gruppo FNM</b>	<b>38.635</b>		
(escluso il segmento Autostrade)	<b>36.868</b>	<b>27.625</b>	<b>37.785</b>
<i>Trazione (gas metano, gasolio strada e rotaia, benzina)</i>	36.261	25.943	36.224
<i>Riscaldamento (gas metano e gasolio)</i>	2.375	1.681	1.561
<b>Infrastruttura ferroviaria</b>	<b>1.748</b>	<b>1.693</b>	<b>1.556</b>
<i>Trazione (gasolio strada e rotaia)</i>	977	917	738
<i>Riscaldamento (gas metano e gasolio)</i>	770	776	818
<b>Mobilità passeggeri su gomma</b>	<b>35.120</b>	<b>25.932</b>	<b>36.229</b>
<i>Trazione (gas metano, gasolio strada, benzina)</i>	34.430	25.026	35.486
<i>Riscaldamento (gas metano)</i>	690	905	743
<b>Autostrade</b>	<b>1.768</b>	-	-
	854	-	-
	914	-	-
<b>Trasporto ferroviario (Trenord)</b>	<b>31.043</b>	<b>27.579</b>	<b>28.605</b>
<i>Trazione (gas metano e gasolio)</i>	22.852	19.913	22.276
<i>Riscaldamento (gas metano e gasolio)</i>	8.191	7.666	6.329
<b>Scope 2</b>			
<b>Gruppo FNM</b>	<b>4.672</b>		
(escluso il segmento Autostrade)	<b>891</b>	<b>4.766</b>	<b>7.532</b>
<b>Infrastruttura ferroviaria</b>	<b>107</b>	<b>3.988</b>	6.548
<b>Mobilità passeggeri su gomma</b>	<b>784</b>	<b>777</b>	984
<b>Autostrade</b>	<b>3.781</b>	-	-
<b>Trasporto ferroviario (Trenord)</b>	<b>169.726</b>	<b>161.557</b>	170.225

**LEGENDA TABELLA**

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

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

Alcune definizioni:

- **Scope 1:** emissioni dirette dovute al consumo di gasolio, gas metano e benzina per la trazione del materiale rotabile (ferroviario e su gomma) e per il riscaldamento degli impianti della rete e delle sedi [Scope 1 del Greenhouse Gas Protocol (GHGP)].
- **Scope 2:** emissioni indirette derivanti dai consumi di energia elettrica e teleriscaldamento acquistati dalla rete [Scope 2 del Greenhouse Gas Protocol (GHGP)].
- **Market based:** la metodologia market-based prevede di calcolare le emissioni tenendo in considerazione politiche di acquisto e specifici accordi contrattuali sottoscritti con il fornitore di energia elettrica, come, nel caso specifico del Gruppo FNM, le Garanzie di Origine per l'elettricità (proveniente da sole fonti rinnovabili) delle colonnine di ricarica utilizzate dalle vetture di E-Vai.

Per la quota di energia non acquistata sulla base di specifici accordi contrattuali tra le società del Gruppo e il fornitore di energia elettrica è stato utilizzato il fattore emissivo medio associato al totale della produzione lorda di energia elettrica a livello nazionale (pari a 296 gCO<sub>2</sub>/kWh - Fonte: Annex 2 del NIR 2021), ritenuto più rappresentativo e coerente.

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

Il parco rotabile di **FNM Autoservizi** si ricorda che è stato integrato da 11 nuovi autobus Euro VI, e il parco auto conta ora 3 auto elettriche.

Altre società, come **ATV**, hanno deciso di implementare il Sistema di gestione ambientale a tutte le sedi aziendali, estendendo così la certificazione a tutte le sedi di Verona e per il 2022 è prevista la fornitura di nuovi bus che andranno a migliorare le prestazioni legate alle emissioni di PM10.

Diverso è invece il caso di **E-Vai**. Come precisato in passato, alla base del servizio vi è la netta preponderanza di veicoli full electric (che rappresentano il 92% della flotta totale) e che garantiscono un impatto emissivo pari a zero<sup>67</sup>, in quanto il 100% dell'energia per la ricarica delle auto è proveniente da fonti rinnovabili certificate. Dall'inizio del servizio a fine 2021, le auto elettriche di E-Vai hanno percorso un totale di 8.510.749 km evitando l'emissione di circa 1.063,84 tCO<sub>2</sub> che altrimenti sarebbero state generate dalla combustione di carburante. Nel 2021 per un totale di 2.168.134 km sono state evitate circa 271 tCO<sub>2</sub>. Nel corso del 2021 sono state installate 46 colonnine di ricarica di ultima generazione in 33 diverse località lombarde.

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

**0** emissioni di CO<sub>2</sub> Scope 2 – market based per la mobilità sostenibile di E-Vai

Trenord nel 2021 ha altresì completato uno studio di fattibilità circa l'implementazione del teleriscaldamento/teleraffrescamento nel sito manutentivo di Milano Fiorenza, iniziativa questa che consentirebbe, oltre ad una riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> stimata attorno al 40%, anche una positiva ricaduta in termini di emissioni inquinanti connessa all'efficientamento energetico degli impianti. L'iniziativa è anche in linea con le linee strategiche del nuovo "Programma Regionale Energia Ambiente e Clima" (PREAC).

Nel corso del 2021 l'azienda ha poi completato lo studio di fattibilità di una iniziativa innovativa e sostenibile volta a migliorare la qualità dell'aria degli uffici, a partire dal sito sperimentale di Milano Fiorenza. Tale progetto prevede l'installazione di dispositivi per la purificazione degli ambienti da microinquinanti (es. PM, NOx, COV, batteri) e il Monitoraggio degli stessi.

Nel 2021 si è ottenuta, da ultimo, l'autorizzazione per la messa in esercizio del nuovo punto emissivo connesso all'installazione, nel sito manutentivo di Novate Milanese, di un nuovo tornio tandem in fossa.

Trenord nel corso del 2021 ha raggiunto il numero di circa 950 alberi piantati e 70 specie arboree differenti, distribuite sui diversi siti manutentivi e depositi dell'azienda, consentendo un significativo effetto di compensazione degli impatti correlati alle emissioni di CO<sub>2</sub> in atmosfera, all'interno del più ampio percorso di decarbonizzazione intrapreso dall'azienda.

<sup>67</sup> Emissioni Scopo 2 – market based legate al servizio di mobilità sostenibile di E-Vai.

## Il Patto per il clima e gli accordi della COP26 di Glasgow

La Conferenza delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici del 2021 (COP26), che si è svolta a Glasgow dal 31 ottobre al 12 novembre 2021, si è conclusa con quasi 200 nazioni che hanno firmato il Glasgow Climate Pact (Patto per il clima di Glasgow).

Il Patto per il clima ha confermato l'obiettivo di limitare l'aumento della temperatura a 1,5°C, fissato con l'Accordo di Parigi, sottolineando come questo obiettivo sarà realizzato solo con importanti sforzi globali immediati e con una maggiore azione concreta da parte dei Paesi partecipanti, che dovranno mobilitare finanziamenti pubblici e privati per sostenere le comunità nell'adattamento agli impatti climatici. Inoltre, è previsto un impegno concreto per aumentare significativamente il sostegno finanziario ai Paesi in via di sviluppo attraverso il Fondo di adattamento.

Tutti i Paesi hanno concordato di rivedere e rafforzare i loro attuali obiettivi di emissioni fino al 2030, noti come contributi determinati a livello nazionale (NDC), prevedendo un vertice dei leader nel 2023 e organizzando annualmente una tavola rotonda politica per valutare i progressi globali.

Per la prima volta, ascoltando gli appelli della Società civile e dei Paesi più vulnerabili agli impatti climatici, la COP ha concordato un'azione congiunta per eliminare gradualmente i combustibili fossili. Inoltre, si è rafforzato un forte impegno di 130 Paesi per proteggere gli habitat naturali e porre fine alla deforestazione entro sempre il 2030.

## Altre emissioni inquinanti in atmosfera

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

Le società operanti nel settore del trasporto su gomma (FNM Autoservizi e ATV) si impegnano a ridurre le altre emissioni dei gas legate agli scarichi tramite il rinnovamento della flotta e la manutenzione periodica dei mezzi. Le emissioni prodotte da queste due società derivano principalmente dal servizio di trasporto pubblico erogato.

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

	2021	2020	2019
CO	39,91	32,52	46,07
NO <sub>x</sub>	146,24	117,66	166,22
VOC	12,17	9,88	13,12
CH <sub>4</sub>	8,25	6,76	8,54
N <sub>2</sub> O	0,32	0,22	0,37
PT	11	9,62	13,78
SO <sub>2</sub>	0,09	0,07	0,10

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

NO<sub>x</sub>: miscela costituita per il 98% da NO e per il 2% da NO<sub>2</sub> derivante dai processi di combustione;

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

CH<sub>4</sub>: metano

N<sub>2</sub>O: protossido di azoto, gas serra di lunga durata

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

SO<sub>2</sub>: biossido di zolfo, si forma nel processo di combustione per ossidazione dello zolfo presente nei combustibili solidi e liquidi (carbone, olio combustibile, gasolio).

Rispetto all'andamento delle emissioni in **FNM Autoservizi**, i dati 2021 sono in linea con quelli degli anni precedenti, ad esclusione del 2020 date le condizioni del TPL durante le fasi più critiche dello stato di emergenza COVID-19. Anche per **ATV** la variazione rispetto al 2020 è conseguente e proporzionale ai maggiori km erogati nel 2021.



## Acqua

GRI 303-1, 303-3, 303-4

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

PRELIEVI IDRICI PER FONTE (m <sup>3</sup> )			
		2020	2019
<b>Gruppo FNM</b>	<b>286.463</b>	<b>226.003</b>	<b>270.133</b>
Infrastruttura ferroviaria	226.045	200.737	233.902
Mobilità passeggeri su gomma	24.455	25.266	36.231
Autostrade	35.963	-	-
<b>Trasporto ferroviario (Trenord)</b>	<b>319.235</b>	<b>298.246</b>	<b>328.092</b>

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

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

Nel corso del 2021 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 trattata da sistemi disoleatori (destinata in pozzi perdenti).

Annualmente **FNM Autoservizi** effettua prove di emergenza ambientale. Nel 2021 sono state effettuate due prove e ne sono previste altrettante il prossimo anno. Mentre, per migliorare il livello di monitoraggio dei consumi idrici vengono effettuate letture interne dei contatori acqua di tutti i depositi con una cadenza semestrale.

Per **ATV**, gli interventi di ammodernamento degli impianti di trattamento acque nei depositi di Garda, Badia Calavena, San Giovanni Ilarione e Legnano sono concordati con il proprietario degli immobili. Per questi stabili, è prevista entro il 2023 l'installazione di misuratori di portata nei depuratori per quantificare con maggior precisione il quantitativo di acqua ricircolata.

Presso il deposito di **La Linea**, il 70% dell'acqua proveniente dalle operazioni di lavaggio e di ufficio sono convogliate in un impianto di trattamento e sottoposte a pretrattamenti di sabbatura e disoleazione nelle vasche interrato. Ad oggi, l'impianto di lavaggio viene utilizzato solo per i mezzi di proprietà e per quelli del Committente pubblico veneziano che transitano in zona Marghera. Rispetto all'impianto precedente è possibile segnalare una maggiore riduzione dei consumi generali sia energia elettrica sia acqua pubblica prelevata.

Come nelle altre società menzionate, **MISE** si approvvigiona nelle proprie sedi dall'acquedotto. Unicamente nel caso del casello di Casei Gerola viene emunta l'acqua di un pozzo in concessione alla società per alimentare il sistema antincendio. La società è inoltre dotata di un sistema di vasche di trattamento delle acque di prima pioggia, alle quali viene effettuata una periodica manutenzione,



ove vengono recapitate le precipitazioni che dilavano i piazzali di stazione e la piattaforma stradale dell'autostrada A7 e delle tangenziali milanesi. Annualmente vengono effettuate analisi di qualità delle acque di scarico nei casi di recapito in corpo idrico superficiale.

In cantieri particolarmente complessi, come nel caso dei lavori di esecuzione di capping<sup>68</sup> nel quartiere di Lavanderie di Segrate e di riqualifica della SP 46 Rho-Monza, sono avviate specifiche attività di monitoraggio delle acque sotterranee.

I **consumi idrici connessi al trasporto ferroviario** sono correlati sia alle attività manutentive e al lavaggio dei rotabili svolte nei vari siti, sia all'utilizzo igienico-sanitario da parte del personale d'impianto. Il lieve incremento del consumo complessivo registrato nel 2021 è da addursi principalmente all'aumento della produzione a seguito dell'allentamento delle restrizioni connesse al contesto emergenziale da pandemia COVID-19 (es. riduzione del ricorso al lavoro da remoto). Presso il sito di manutenzione di Novate Milanese, inoltre, l'impianto di trattamento acque reflue nel 2021 ha consentito un maggiore riciclo di parte dell'acqua trattata (+17% circa rispetto al 2020). Sempre nell'ottica di riduzione dei consumi e in chiave eco-sostenibile, nel 2021 è stato realizzato il "**Progetto di gestione delle acque meteoriche non contaminate del sito di Novate Milanese**", il quale prevede un ulteriore recupero a copertura dei fabbisogni idrici di lavaggio del sito, anche in funzione dell'arrivo dei nuovi treni, e in sostituzione all'approvvigionamento da acquedotto.

### Rifiuti

GRI 306-3

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

La quantità di rifiuti smaltiti risulta essere estremamente variabile negli anni in quanto deriva dalle lavorazioni straordinarie dei programmi pluriennali per la manutenzione della rete. Nel corso dell'anno 2021 la produzione di rifiuti legati alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria è rimasta pressoché invariata. Il ritardo nello smaltimento dei rifiuti prodotti nell'anno precedente è stato colmato, grazie anche alla stipula di nuovi contratti specialistici (ritiro traverse, ritiro pietrisco, ritiro traverse in legno).

#### PRODUZIONE DI RIFIUTI (kg)

	2021	2020	2019
<b>Gruppo FNM</b>	<b>6.203.490</b>	<b>10.510.391</b>	<b>8.431.950</b>
<i>Infrastruttura ferroviaria</i>	<b>5.546.916</b>	<b>6.007.082</b>	<b>3.344.344</b>
Rifiuti non pericolosi	5.426.909	5.748.120	3.228.220
Rifiuti pericolosi	120.007	258.962	116.124
<i>Mobilità passeggeri su gomma</i>	<b>318.553</b>	<b>252.036</b>	<b>609.255</b>
Rifiuti non pericolosi	146.401	78.864	152.684
Rifiuti pericolosi	172.152	173.172	456.571
<i>Autostrade</i>	<b>338.021</b>	-	-
Rifiuti non pericolosi	335.183	-	-
Rifiuti pericolosi	2.838	-	-

<sup>68</sup> Attività di isolamento dell'inquinamento presente con teli impermeabili al fine di evitare che eventuali precipitazioni possano dilavare gli inquinanti e portarli in falda.

L'attività di smaltimento è affidata a ditte esterne specializzate e sebbene non sia possibile rilevare la modalità di smaltimento dei rifiuti prodotti dalla gestione dell'infrastruttura, si segnala che circa l'80% dei rifiuti prodotti da **FERROVIENORD**, è composto da materiale ferroso (rifiuti ferrosi e altri metalli, rottame, rotaie, rame e alluminio) destinato a recupero attraverso la sua vendita a terzi. Si segnala che nel 2021, durante il corso delle attività per la realizzazione del nuovo sottopasso veicolare e delle rampe di stazione in Comune di Rovellasca sono stati rimossi materiali di diversa natura (cemento, materiali edili, calcinacci) per un totale di 7.238 tonnellate. Tali rifiuti sono poi stati destinati sia a discarica che a recupero in base alle proprie caratteristiche. L'appalto ha poi evidenziato, oltre alla produzione di rifiuti non pericolosi, il riutilizzo di terra e rocce da scavo presenti in cantiere per un totale di 29.418 tonnellate.

### Lo smaltimento dell'amianto

Tutti i manufatti contenenti amianto sono censiti e periodicamente monitorati per assicurarne un adeguato stato di conservazione ed evitare fenomeni di deterioramento che potrebbero causare il rilascio di fibre pericolose nell'ambiente. FERROVIENORD ha effettuato un campionamento delle fibre aerodisperse in tutti i siti in cui sono presenti amianto o Fibre Artificiali Vetrose (FAV) e ha avviato un progetto per indagare l'eventuale presenza di amianto anche in altre parti dei fabbricati oltre che nelle coperture. Nel 2021, la società ha provveduto alla rimozione della copertura contenente materiale amiantifero presso Castiglione Olona. L'obiettivo rimane quello di individuare i fabbricati da sottoporre a verifica da parte di ditte specializzate attraverso la definizione di un piano pluriennale.

Nelle **società appartenenti al Mobilità passeggeri su gomma** sono presenti analoghe iniziative per una gestione migliore del rifiuto all'interno dei singoli depositi. Ne è un esempio **FNM Autoservizi**, i cui rifiuti speciali vengono stoccati in punti di raccolta temporanei presso il magazzino e/o officina per poi essere prelevati e trasportati allo smaltitore finale dal fornitore. Tutte le operazioni di manutenzione vengono effettuate presso l'officina del deposito FNM Autoservizi di Saronno e gli eventuali sversamenti incontrollati sono gestiti dall'impianto di trattamento delle acque (disoleatori) presente presso lo stesso deposito. L'attenzione di FNM Autoservizi si spinge oltre, ha infatti in progetto una campagna di sensibilizzazione destinata a tutto il personale per la riduzione dei rifiuti prodotti, ad integrazione di quella già in corso relativa al risparmio energetico, inquinamento ambientale e guida sicura.

In **ATV**, nel corso dell'anno è stata posta particolare attenzione alla definizione del flusso informativo relativo alla gestione amministrativa dei rifiuti ed è stato inoltre migliorato il sistema di identificazione dei rifiuti presso i depositi temporanei per agevolare la raccolta differenziata e salvaguardare il terreno sottostante. A questo si aggiunge la programmazione per il prossimo anno di un modulo formativo sulle corrette modalità di differenziazione ed imballaggio dei rifiuti prodotti a seguito della manutenzione mezzi per il personale di officina.

In queste società la maggior parte dei rifiuti prodotti proviene dalle lavorazioni di officina per la sostituzione di alcuni componenti degli autobus per un funzionamento ottimale del mezzo. Nonostante la manutenzione dei mezzi non consenta grandi spazi di iniziativa in un'ottica di riduzione dei rifiuti, l'attenzione viene rivolta principalmente ai materiali di consumo ed ai fluidi per prediligere materie prime non dannose per la salute e sicurezza dei lavoratori e di conseguenza per l'ambiente. Nel caso di **La Linea**, con esclusivo riferimento alle attività di pulizia degli autobus, si evidenzia una particolare attenzione ai prodotti utilizzati e allo stoccaggio e smaltimento dei contenitori esausti all'occorrenza da società specializzate.

La produzione dei rifiuti per quanto riguarda il **segmento Autostrade** concerne principalmente i caselli, le barriere di esazione del pedaggio ed i Centri di Manutenzione dove sono presenti i cassonetti per la raccolta differenziata. In questo contesto **rappresentano un punto di attenzione i**

**rifiuti prodotti ed abbandonati nelle piazzole di soste o in aree di pertinenza autostradale.** Tali rifiuti sono presi in carico dall'impresa affidataria dei servizi ambientali e poi portati a smaltimento o a recupero. Al fine di evitare il presentarsi di situazioni di degrado dovute all'abbandono dei rifiuti, il servizio di raccolta e pulizia delle piazzole avviene tre volte alla settimana sull'intera rete.

Internamente, MISE porta avanti diverse attività di sensibilizzazione ai dipendenti. Ad esempio, periodicamente nella newsletter aziendale vengono pubblicati articoli sull'importanza della corretta separazione dei rifiuti. Non ultimo a ottobre 2021 è stato pubblicato un numero monotematico sulla "sostenibilità l'impegno quotidiano di Milano Serravalle", che riepilogava le principali iniziative della società: dal raccoglitore dei mozziconi di sigaretta fuori dalle sedi di lavoro, per evitare che si accumulino a terra, all'utilizzo di prodotto con ecolabel nell'appalto delle pulizie, il recupero dell'olio vegetale esausto.

In questo contesto vale la pena segnalare che per quanto riguarda la componente suolo, ad ogni scavo è prevista l'analisi di caratterizzazione e, ove possibile, il terreno viene riutilizzato *in situ* o nell'ambito del cantiere. Nel cantiere di Segrate, attraverso uno specifico Piano di Utilizzo di terre e rocce da scavo, il terreno scavato per creare la trincea è stato riutilizzato, previo esito positivo delle analisi sulla qualità del terreno, per il riempimento degli scavi e risagomatura delle scarpate della trincea stessa. Il terreno scavato viene conferito a recupero a meno che non si tratti di terreno inquinato.

La **produzione di rifiuti nel trasporto ferroviario**, come anche per la gestione dell'infrastruttura, varia in funzione dei cicli manutentivi e delle attività di pulizia dei rotabili effettuate, nonché sulla base delle attività manutentive degli impianti fognari e di depurazione reflui. Nel caso di **Trenord**, il rilevante calo di oltre la metà del quantitativo complessivo di rifiuti prodotti nel 2021 rispetto al 2020 è connesso principalmente alla ridotta quota di rotabili obsoleti avviati a recupero nel 2021, quale voce più significativa tra i rifiuti pericolosi prodotti annualmente. Al contrario l'aumento registrato nel 2021 di quasi il doppio della quota ricoperta dai rifiuti non pericolosi è da ricondursi alla ripresa generale delle attività manutentive e della produzione a seguito dell'attenuarsi degli effetti della pandemia da COVID-19.

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

	2021	2020	2019
<b>Trasporto ferroviario (Trenord)</b>	<b>3.227.697</b>	4.251.273	4.478.351
Rifiuti non pericolosi	2.278.190	1.678.416	2.494.053
Rifiuti pericolosi	949.507	2.572.857	1.984.298

## Biodiversità

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

L'infrastruttura ferroviaria e autostradale e il trasporto ferroviario sono il settore di attività del Gruppo FNM che ha un maggior impatto paesaggistico e sulla biodiversità. Se da una parte il potenziamento e l'apertura delle tratte vanno a vantaggio del territorio, dall'altra è necessario che i lavori siano accompagnati da interventi volti a mitigare gli impatti sul paesaggio. Per questo **FERROVIENORD**, in collaborazione con **NORD\_ING**, valuta sempre i rischi relativi all'impatto paesaggistico sui siti coinvolti e il grado di incidenza dell'opera futura.

In linea con questa politica, è nata l'esigenza di realizzare opere di accompagnamento *post operam*. Tra le principali in corso si citano:

- Il **collegamento ferroviario T1 e T2 di Malpensa** entra nell'area del Parco naturale del Ticino riconosciuto patrimonio dell'UNESCO. Nel 2017, sono state effettuate opere di compensazione e mitigazione ambientale, con l'obiettivo di ricreare gli ambienti persi minimizzando l'impatto visivo. Le opere hanno previsto l'inerbimento di oltre 170.000 mq, la piantumazione di specie autoctone e di aree boschive per un totale di 86.000 mq e il ripristino di sottopassi faunistici. Nel 2021 **NORD\_ING** ha svolto la manutenzione delle opere a verde mediante taglio, inerbimento e piantumazione degli oltre 250.000 mq di terreno compensati. Inoltre, sono stati effettuati monitoraggi ambientali con particolare riguardo alle componenti idriche sotterranee.
  - Parallelamente, la società intende sviluppare, nel corso del prossimo anno, progetti di compensazione ambientale e biodiversità per il progetto di collegamento ferroviario T2 Malpensa-RFI Sempione.
- Il nuovo **prolungamento collegamento ferroviario MXP T2-RFI Sempione**. È stato eseguito un monitoraggio *ante operam* delle componenti fauna e flora delle aree boschive interferite dall'intervento. La progettazione è stata finalizzata e dettagliata in tutti i suoi aspetti.
- **Castano – Turbigio interventi ambientali e paesaggistici**. A seguito delle opere di compensazione e mitigazione delle aree boschive e delle connessioni ecologiche svolte negli ultimi anni, sono stati creati dei corridoi ecologici. Nel 2021 è terminata l'attività di manutenzione delle aree boschive nella tratta Castano – Turbigio e sono state cedute al Parco del Ticino le aree boschive e le connessioni ecologiche come da accordi. Si segnala che in occasione della giornata mondiale dell'ambiente, il 5 giugno 2021, UITP e UNEP (il Programma per l'Ambiente delle Nazioni Unite) hanno pubblicato un video che riporta il progetto FERROVIENORD relativo agli attraversamenti protetti nella tratta Castano-Turbigo. Lo scopo del video è condividere il messaggio dell'importanza degli ecosistemi e del ruolo che il trasporto svolge nel preservarli.
- In corso le **opere di consolidamento sul ponte sul Ticino**. Durante le attività propedeutiche all'inizio dei lavori di consolidamento è stata posta l'attenzione sulla movimentazione del suolo, e del sottosuolo in fase di cantiere.

Tutti gli interventi facenti parte del contratto di Programma prevedono, se necessarie per le opere da realizzare, caratterizzazioni ambientali dei terreni, al fine di redigere, se necessario, il piano di gestione delle terre e dei rifiuti come da normativa e adottare tutte le precauzioni di cantiere necessarie al fine di preservare i siti.

In particolare, si segnalano i progetti di compensazioni ambientali e della biodiversità connessi alla istruttoria Valutazione d'Impatto Ambientale (VIA) contenuta nel Provvedimento Unico Autorizzatorio Regionale relativo al progetto di collegamento ferroviario T2 Malpensa-RFI Sempione. **NORD\_ING** supporta FNM e FERROVIENORD nelle attività riguardanti il progetto degli impianti relativi al progetto H2iseO, per realizzazione dell'impianto geotermico a servizio del nuovo polo Saronno City Hub, per REINVENTING CITIES C40 - Bovisa HQ, per la fattibilità della superstrada ciclabile da Cadorna a Malpensa e per l'Hyperloop Cadorna-Malpensa.

Per quanto riguarda la tutela del paesaggio, sono stati condotti diversi studi abbinati ai progetti quali:

- la relazione paesaggistica Raddoppio-Inverigo Arosio;

- la relazione paesaggistica e forestale (solo alcuni ambiti) del Raddoppio Seveso Meda e Seveso Camnago e Barruccana;
- la relazione paesaggistica del percorso campestre di collegamento da Lido Ticino al centro del comune di Turbigo;
- l'autorizzazione paesaggistica per installazione ACCM e TVCC sulla linea Brescia Iseo Edolo.

**MISE**, nello svolgimento delle proprie attività di business è impegnato a promuovere la biodiversità degli ecosistemi, sviluppando nuovi progetti in modo sostenibile, proteggendo e promuovendo lo sviluppo e la crescita del patrimonio naturale. A tal fine, tutte le opere soggette a VIA sono accompagnate dallo Studio di Impatto Ambientale, il quale comprende sempre una sezione relativa a fauna, flora ed ecosistemi con maggiore o minore rilevanza a seconda dei casi. In questo contesto, nel 2021 ha preso avvio il progetto di monitoraggio dell'erpetofauna (rettili e anfibi), prescritto dal Parco del Ticino sul Raccordo autostradale Bereguardo - Pavia, nell'ambito della riqualifica dell'infrastruttura. La relazione finale è attesa entro la fine l'inizio del prossimo anno.

A supporto di queste attività, la società dispone di un GIS, ossia di un sistema informativo territoriale che permette l'acquisizione, l'analisi, la visualizzazione e la condivisione di informazioni derivanti da dati geografici, all'interno del quale è presente una sezione specifica riportante le aree protette, i siti di importanza comunitaria, le zone di protezione speciale interferite e/o limitrofe alla rete.

Dal punto di vista della gestione del verde, la programmazione delle attività di sfalcio prevede l'esecuzione di due sfalci dell'intera rete che interessano le scarpate per l'intera estensione e quattro sfalci che interessano la banchina limitatamente ad una larghezza di circa 2 metri.

Si segnala che a partire dall'anno 2016 Milano Serravalle ha espressamente vietato l'attività di diserbo nei servizi di manutenzione del verde. Inoltre, per adempiere a quanto previsto dalla Direttiva europea per l'utilizzo sostenibile dei pesticidi e dal Decreto nazionale per l'uso sostenibile dei prodotti fitosanitari, le modalità di impiego e il maneggio di tali prodotti sono stati demandati al tecnico agronomo abilitato delle imprese esecutrici dell'appalto di manutenzione del verde, che ha l'obbligo di definire le modalità di gestione dei prodotti, tenendo anche conto di eventuali interferenze con l'utenza o l'ambiente circostante, in particolare in prossimità di aree sensibili (come zone a contatto con rogge e corsi d'acqua). Tali indicazioni sono riportate nel Piano del Diserbo che annualmente MISE consegna alla Direzione generale Agricoltura della Regione Lombardia.

Tra le iniziative volte a tutelare la biodiversità, sono previste azioni di compensazione tramite riforestazione sia degli spazi adiacenti alle autostrade sia di altre aree idonee, come gli interventi previsti nel 2022 dal **Progetto della Rho-Monza nel Comune di Paderno Dugnano**. L'intervento prevede la realizzazione di opere di mitigazione aggiuntiva paesaggistico ambientale e degli interventi di riqualificazione a carattere autostradale. Il progetto, raccogliendo le note emesse dell'Osservatorio Ambientale, le proposte del comitato cittadini ed in particolare la relazione "INFRASTRUTTURA VERDE – proposta di mitigazione ambientale di riqualificazione con caratteristiche autostradali della SP Rho-Monza", mira a:

- conservare e valorizzare le aree boscate esistenti;
- integrare nuove aree boscate;
- studiare soluzioni progettuali finalizzate alla riduzione e minimizzazione delle attività manutentive;

- coordinare le fasce forestali con rimodellamenti morfologici tipo duna.

La necessità di opere di mitigazione aggiuntiva è dovuta al forte impatto ambientale, acustico e visivo delle opere infrastrutturali di riqualifica della SP46 in corso di esecuzione nel territorio di Paderno Dugnano, ove si sta realizzando la riconfigurazione del nodo con la tangenziale nord A52, la strada extraurbana principale SS35 Milano-Meda-Cermenate e la viabilità locale. Questo territorio risulta già fortemente frammentato dalle infrastrutture che lo percorrono in estrema vicinanza alle aree residenziali, bloccando nettamente le relazioni di prossimità fra i vari insediamenti e causando gravi problemi di inquinamento acustico e ambientale.

Il progetto, inoltre, include *vacant land*, aree di risulta precluse a qualsiasi utilizzo urbano o agricolo che rischiano facilmente di divenire terre di nessuno di degrado e separazione. Queste stesse *vacant land* tuttavia, se opportunamente progettate, possono diventare un'occasione per riportare la natura nella città, aumentando la biodiversità e creando una importantissima mitigazione visiva, acustica e ambientale. Importante è, quindi, valutare soluzioni ambientalmente compatibili, affiancando ai nastri d'asfalto dell'infrastruttura stradale una infrastruttura verde che diventa elemento di rigenerazione della città diffusa.

Infine, è stato sottoscritto il Protocollo d'Intesa con il Comune di Milano in merito al progetto "ForestaMI" che prevede la messa a dimora di 3 milioni di alberi entro il 2030 nel territorio della Città Metropolitana di Milano. In questo quadro sono già stati individuati e realizzati un paio d'interventi di sistemazione di aree sulle quali avviare questi primi interventi di forestazione: lo svincolo della Paulese lungo la Tangenziale Est di Milano e un'area in prossimità dell'Area di Servizio di Cantalupa in A7.

### *Rumore e vibrazioni*

#### GRI 413-2

L'impatto sonoro delle attività del Gruppo FNM e di Trenord è dovuto principalmente al transito dei treni e assume particolare rilevanza nei contesti di forte urbanizzazione. In tale contesto, FERROVIENORD si impegna ad adottare soluzioni agendo direttamente sui binari con riduttori di emissioni acustiche e impianti lubrificanti delle rotaie e a eseguire analisi e monitoraggi delle emissioni in collaborazione con NORD\_ING.

**NORD\_ING** collabora con **FERROVIENORD** per la mappatura acustica quinquennale sulle linee ferroviarie percorse da più di 30 mila convogli all'anno ed elabora piani di azione finalizzati alla gestione del rumore ambientale in termini di stime di riduzione del numero di persone esposte.

Tra i progetti conclusi nel corso dell'anno si menzionano: lo studio acustico e successiva realizzazione di interventi mitigativi e relazione paesaggistica del deposito di Saronno Ovest e si sta concludendo lo studio acustico relativo all'opera sostitutiva al passaggio a livello di via alla Fonte a Caslino al Piano Cadorago che è stato completato con rilievo del traffico e atmosferico. Si sono inoltre conclusi nel primo semestre del 2021 lo studio acustico vibrazionale del Raddoppio della tratta Inverigo – Arosio e lo studio acustico vibrazionale dell'adeguamento a standard dell'impianto di Castagneto, Borgonato, Bornato e della Nuova Fermata Brescia Violino e del nodo di Bovisa.

NORD\_ING ha in progetto di avviare le attività connesse agli studi di impatto acustico, vibrazionale, dell'atmosfera e alle autorizzazioni paesaggistiche e forestali dei progetti ricadenti in ambiti sensibili dei progetti inseriti nel Contratto di Programma e nel Piano Marshall.

Con **FERROVIENORD**, altri progetti conclusi sono:

- lo studio acustico e la realizzazione di interventi mitigativi e relazione forestale in seguito alla prossima realizzazione del raddoppio Seveso – Meda e Seveso – Camnago e PM Baruccana;
- lo studio acustico e la realizzazione di interventi mitigativi tratta Novara – Sacconago;
- lo studio acustico, del traffico e atmosferico relativamente all'opera sostitutiva di alcuni passaggi a livello Locate Varesino;
- la sperimentazione relativa alla posa di circa 1.000 metri di traverse con materassino "USP" (Under Sleeper Pad) sulla tratta Bovisa - Seveso Meda. L'attività iniziata nel 2019 con la misurazione delle vibrazioni ante operam si è conclusa nel 2020 con la misurazione post operam. Confronti eseguiti tra la fase ante e post operam, rende apprezzabile il miglioramento dei valori rilevati. Nello specifico, nel confronto delle misure eseguite in appartamento vi è un'attenuazione media di 7.0 dB, mentre in quelle eseguite a lato ferrovia vi è un'attenuazione media di 16.2 dB.

È in corso la predisposizione della mappatura acustica degli assi ferroviari principali su cui transitano più di 30.000 treni ogni anno. La mappatura consente di determinare la popolazione esposta al rumore prodotto dall'infrastruttura ferroviaria ed è un metodo di visualizzazione dei livelli di rumore, misurati o stimati attraverso procedure di calcolo, nei diversi punti del territorio attraversati dagli assi ferroviari principali. A seguito dei risultati della mappatura acustica saranno predisposti nel 2023 piani destinati a gestire i problemi di inquinamento acustico ed i relativi effetti, compresa, se necessario, la loro riduzione (c.d. piani d'azione).

A fronte di un contesto europeo che lamenta l'assenza di dati affidabili e comparabili relativi alle diverse sorgenti di rumore, **FERROVIENORD** nel recepire la Direttiva europea per la rilevazione dell'inquinamento acustico ha misurato che, in base alla mappatura acustica quinquennale del 2017, per gli assi principali Milano Cadorna -Saronno, Saronno- Malpensa, Bovisa - Seveso circa il 40% della popolazione esposta beneficia di una riduzione all'esposizione al rumore Lden che va dai 55 decibel in su, dove Lden indica il livello di rumore giorno-sera-notte ed è un indicatore correlato con il fastidio globale prodotto dal rumore nell'arco complessivo delle 24 ore.

**FERROVIENORD** segue da molti anni la problematica della gestione del rumore ferroviario, con l'obiettivo di ridurre il disturbo agendo prioritariamente sulle sorgenti di rumore e solo successivamente sul percorso di trasmissione dalla sorgente al ricettore, intervenendo in ordine decrescente di importanza:

- 1) sul materiale rotabile: attraverso il piano di dismissione del vecchio parco rotabile e l'acquisizione di nuovi convogli ferroviari tecnologicamente avanzati in grado di fornire migliori prestazioni acustiche; attraverso la manutenzione ciclica e programmata dei rotabili (tornitura ruote, verifica motoventilatori, controllo delle emissioni dei compressori, ecc.)
- 2) sulle infrastrutture di rete: attraverso il piano di rinnovo ed ammodernamento degli impianti e l'impiego di standard progettuali ed accorgimenti costruttivi che consentono la riduzione del rumore emesso; la regolare manutenzione dell'armamento (molatura rotaie, rinalzatura del binario, ecc.);

3) sulle vie di propagazione del rumore: attraverso l'applicazione di schermi acustici di diversa natura e compatibilità ambientale e paesaggistica quali la realizzazione di barriere e di rivestimenti fonoassorbenti, dove le soluzioni precedentemente descritte non sono state sufficienti.

Nel 2021 sono state rafforzate le procedure di istruttoria per la concessione di autorizzazioni in deroga alle distanze legali, perché è proprio nella fascia dei 30 metri di inedificabilità, che si risente maggiormente del rumore prodotto dall'esercizio ferroviario. Per il 2022-2023 si prevede di monitorare dal punto di vista acustico tutta la rete ferroviaria per avere una fotografia dello stato acustico dell'infrastruttura al fine di individuare le tratte di potenziale superamento o di particolare fragilità acustica e di elaborare successivamente studi e progetti per mitigare il disagio percepito.

A tal fine si segnala che la società sta agendo su più fronti:

- 1) sono in fase di consegna nuovi convogli ferroviari produttore HITACHI che andranno a sostituire il parco treni presente;
- 2) sono in corso su tutta la rete di FERROVIENORD i lavori di manutenzione straordinaria dell'infrastruttura ferroviaria, eseguiti ogni 20-30 anni, e che, per motivi di sicurezza ferroviaria, devono necessariamente essere eseguiti durante le ore notturne in cui la circolazione ferroviaria è sospesa. Per questo motivo, FERROVIENORD in questi anni ha cercato di sensibilizzare maggiormente anche le imprese appaltatrici che si occupano degli interventi rinnovo dell'armamento e del risanamento del pietrisco, al fine di ridurre il disagio di coloro che vivono in prossimità della sede ferroviaria interessata dalle attività di manutenzione;
- 3) sono in corso di realizzazione le barriere ferroviarie nel comune di Milano per mitigare il rumore prodotto con l'esercizio del futuro 3 binario tra Affori e Cormano attualmente in fase di realizzazione.

**FNM Autoservizi** gestisce la tematica della mitigazione del rumore e delle vibrazioni attraverso un sistema di valutazione e gestione dei rischi integrato, campagne di misurazione e il continuo rinnovo della flotta tramite acquisto di autobus di nuova generazione e dismissione degli automezzi di immatricolazione meno recenti. Nel 2021 è stata effettuata una nuova campagna di valutazione del rumore prodotto dal transito degli autobus in ingresso ed uscita dei depositi FNMA. È inoltre in programma per il 2022 l'effettuazione di una campagna di misurazione e valutazione rumore nei depositi FNMA, finalizzata al monitoraggio dell'inquinamento acustico prodotto. Nel 2021 è stato sensibilizzato il personale conducente al rispetto delle prescrizioni ed all'utilizzo delle prassi previste dal "Mansionario del personale di guida", al fine di ridurre la produzione di inquinamento (atmosferico ed acustico) durante la guida del mezzo.

**ATV** ribadisce periodicamente le disposizioni organizzative che definiscono i corretti comportamenti per la tutela della comunità locale e dell'ambiente circostante. Come da programma è stata eseguita la valutazione di impatto acustico nel deposito di San Bonifacio, che mostra il rispetto dei limiti di emissione acustica con alcuni accorgimenti. Tra le altre attività, è in programma l'individuazione di almeno una sede su cui effettuare nel 2022 la rilevazione del rumore esterno.

**La Linea e Martini Bus** nel 2019 hanno provveduto all'aggiornamento delle relazioni di sicurezza relative alle vibrazioni a cui sono sottoposti i dipendenti. Nel 2021 non si è resa necessaria alcuna ulteriore modifica.



Per il segmento **Autostrade**, le infrastrutture di trasporto e il traffico ad esse connesso sono le principali sorgenti di rumore ambientale e di impatto acustico nelle aree urbane. Il tema, pertanto, è particolarmente sentito e monitorato a livello territoriale.

In materia di emissioni acustiche, MISE ha l'obbligo di redigere la mappatura acustica degli assi stradali, con indicazione di dimensioni e flussi di traffico, una caratterizzazione dell'area circostante compresi agglomerati, paesi, campagna o altro, informazioni su assetto territoriale, altre principali sorgenti di rumore. Oltre ai programmi di contenimento del rumore attuati in passato, deve rendicontare il piano di contenimento e di abbattimento del rumore per gestire i problemi di inquinamento acustico ed i relativi effetti.

Tra le iniziative volte alla gestione e riduzione delle emissioni acustiche associate alle reti si menzionano:

- l'analisi periodica e puntuale dell'impatto acustico nelle aree limitrofe interessate dalle infrastrutture;
- interventi diretti sulla sorgente rumorosa, come la stesa di asfalto drenante;
- interventi lungo la via di propagazione del rumore dalla sorgente al ricettore, come le barriere antirumore naturali o artificiali il più possibile armonizzate nell'ambiente per ridurre l'impatto visivo;
- interventi puntuali in corrispondenza dei ricettori del rumore.

Per quanto riguarda la riduzione del rumore, prodotto principalmente dal motore termico, soprattutto dei mezzi pesanti, nonché del rumore aerodinamico, sono posizionate barriere acustiche, generalmente a pannelli fonoassorbenti, e in alcuni casi gallerie foniche, come quella realizzata nell'ambito dei lavori di riqualifica della SP 46 – Rho-Monza che oltre a garantire la massima efficace a protezione degli edifici più vicini alla strada si inserisce nel paesaggio con una struttura di copertura vetrata in parte integrata con moduli fotovoltaici. Da rilevare che nel medesimo cantiere è in corso il monitoraggio del rumore e della componente atmosfera nelle tre fasi operative: ante operam, in corso d'opera e post operam.

## 7.5. Il capitale sociale e relazionale

### IL PERCORSO DI SOSTENIBILITÀ DI FNM HIGHLIGHTS

#### FERROVIENOR: Nuova segnaletica e arredi nelle stazioni

##### Indice di soddisfazione del servizio:

##### Mobilità passeggeri su gomma

- FNM Autoservizi 89%
- ATV 7,48
- E-Vai 94,7%

##### Autostrade: 7,26 e temi di interesse ESG inquinamento acustico e energia da fonti rinnovabili

##### FNM: Nuovo pay off "la vita in movimento"

##### 3 partnership per contribuire agli SDGs dell'Agenda 2030 dell'ONU

##### Eventi dedicati alla Mobilità sostenibile e al TPL: **22**

La soddisfazione dei clienti

GRI 413-1

Garantire i più alti livelli di **qualità dei servizi e soddisfazione dei clienti è uno dei principali obiettivi del Gruppo FNM**. In questo contesto, particolare attenzione è dedicata al rispetto dei contratti stipulati<sup>69</sup> con Regione Lombardia, al monitoraggio continuo dei servizi offerti e al costante dialogo con gli stakeholder in ottica di valorizzazione del capitale sociale e relazionale.

**FERROVIENORD**, in quanto responsabile della gestione dei servizi all'interno delle stazioni e consapevole che la qualità di quest'ultimi è direttamente collegata al benessere dei clienti, la società 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 2021 è attivo il **servizio "FERROVIENORD TI ASCOLTA"**. Grazie al sito web [www.ferrovienord.it](http://www.ferrovienord.it), sono state gestite 257 pratiche.

### La nuova segnaletica e gli arredi delle stazioni

Le stazioni di FERROVIENORD stanno cambiando aspetto. Per dare continuità ed uniformità agli ambienti di stazione tutti gli impianti della rete verranno ristrutturati. In coerenza con le regole comuni a tutto il Gruppo sull'utilizzo del logo, dei colori, dei caratteri, verranno sostituiti progressivamente gli arredi di stazione (le panchine, i cestini, le bacheche) e la segnaletica esistente (cartelli indicatori della località appesi alla pensilina o da terra, cartelli indicatori dei binari e in corrispondenza dei sottopassi ecc.). Tutti i criteri sono contenuti nel Manuale spazi di stazione approvato il 16/11/2021 che contiene le linee guida per le scelte stilistiche dei materiali e delle finiture. L'intero processo continuerà con il rifacimento delle sale d'attesa, partendo dalla stazione di Domodossola. Ridefinire l'identità visiva delle stazioni è in linea con la recente ridefinizione della

<sup>69</sup> 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".

vision e della mission del Gruppo, la quale pone al centro le persone, la salute urbana, e la sostenibilità ambientale ed economica “per creare valore sociale e favorire la produttività del territorio”.

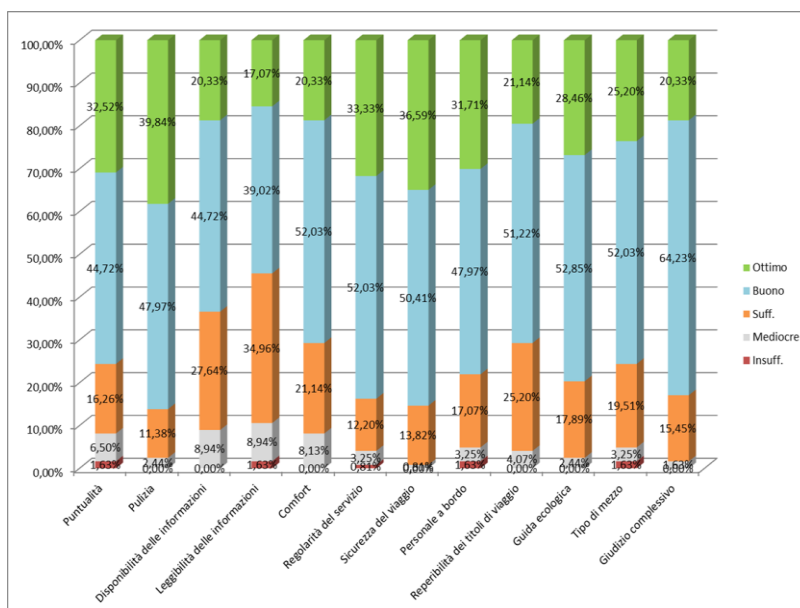
Per quanto riguarda il tema relativo alla tutela della **salute in stazione**, in considerazione della pandemia ancora in corso, oltre a **garantire al pubblico l’accesso ad una stazione pulita e sanificata** con maggiore frequenza, permangono i servizi di vigilanza presso Milano Cadorna, di concerto con la polizia ferroviaria, per la rilevazione della temperatura, mentre le guardie giurate continuano a svolgere azioni di assistenza ed indicazione agli utenti rispetto alle disposizioni anti-COVID-19 in vigore.

Sempre a causa dell'emergenza sanitaria, nel corso del 2021 non vi è stata alcuna apertura di nuovi esercizi commerciali. Pur con le difficoltà e le limitazioni derivanti dalle disposizioni normative emergenziali, gli esercizi commerciali in essere sono rimasti attivi. Le attività commerciali presenti nelle stazioni, infatti, hanno potuto godere di un **abbattimento importante del canone di affitto** ottenuto attraverso la così detta “cessione del credito” a cui FERROVIENORD ha aderito.



Ad oggi sono attivi **13 locker** nei **punti di ritiro Amazon** presso le stazioni di **Milano Domodossola, Milano Bovisa, Milano Affori e Milano Cadorna**. Per i prossimi anni è prevista l’**attivazione di 100 Amazon Hub Locker** nelle stazioni FERROVIENORD e l’incremento di spazi commerciali nelle stazioni e bookcrossing.

Nel 2021 **FNM Autoservizi** ha condotto, come di consueto, l’**indagine di customer satisfaction** tramite il questionario “Sessantasecondi” per il monitoraggio della qualità del servizio erogato. Nel questionario sono raccolte informazioni sulla tipologia e le dinamiche di spostamento dei clienti, ai quali è richiesto di esprimere una valutazione da 1 (insufficiente) a 5 (ottimo) su alcuni aspetti del servizio. Premesso che le autolinee<sup>70</sup> oggetto d’indagine variano ciclicamente ogni anno, dall’analisi è emerso complessivamente **un indice di soddisfazione superiore al 89%**. Tra i principali elementi in valutazione si segnalano la **pulizia**, la **disponibilità di informazioni**, la **reperibilità dei titoli di viaggio e la guida**<sup>71</sup>.



<sup>70</sup> Nel corso del 2021 le autolinee oggetto di valutazione sono state: B50, C67, C77, F27, H601 e L62.

<sup>71</sup> L’indagine è stata effettuata su 125 intervistati.

Per le società del Trasporto Pubblico Locale, l'offerta di una customer experience positiva rappresenta un punto di estrema importanza. Capire quali sono le opinioni e le esigenze dei clienti è essenziale per strutturare offerte e comunicazioni mirate. Anche per **ATV**, comprendere quali siano i reali punti di forza e di debolezza della propria offerta è fondamentale. La **customer satisfaction** 2020 (eseguita a marzo 2021) si è sviluppata sui tre servizi erogati: urbano, extraurbano e il comune di Legnago e sulle linee nelle quali si registra un traffico più ingente. Sono state effettuate circa 1.700 interviste alle fermate. La riduzione di interviste rispetto alla consolidata esperienza è dovuta al calo di oltre il 50% dei passeggeri. Gli oggetti dell'indagine riguardano tematiche quali il rispetto delle corse e delle fermate, la puntualità, la frequenza, l'affollamento e il giudizio complessivo su ATV. **Il giudizio complessivo sull'operato di ATV si è nuovamente mostrato positivo, con un indice di soddisfazione di 7,48 punti su 10.**

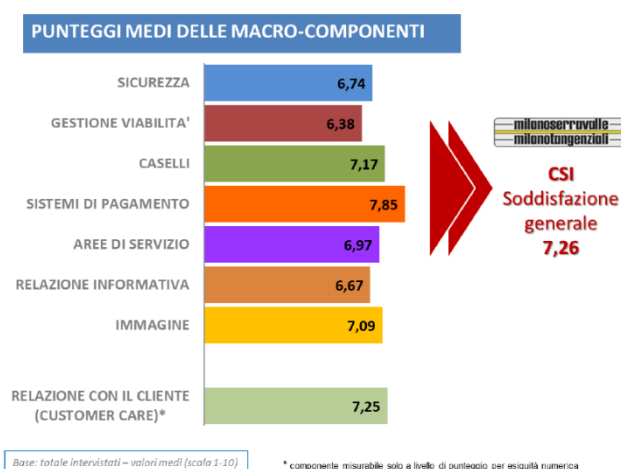
#### Sintesi dei risultati dell'indagine di customer satisfaction di ATV



Al fine di valorizzare l'attenzione verso il cliente finale, **E-Vai** ha aggiornato la **piattaforma app mobile** in modo tale che il cliente possa accedere al servizio con maggiore facilità. Inoltre, in un'ottica di miglioramento continuo, nel 2021 è stato rilasciato il nuovo form d'iscrizione il quale ha consentito al cliente di registrarsi più velocemente e con maggiore semplicità al servizio. Durante il 2022, inoltre, saranno poste in essere modifiche al tariffario e miglioramenti sul modello di utilizzo in modo da essere maggiormente efficaci e veloci.

Si segnala che a fine anno **E-Vai** ha condotto un sondaggio per rilevare l'indice di soddisfazione ottenendo un **punteggio complessivo** intorno al **94,7%**.

Nel 2021 **MISE**, tramite un istituto di ricerca specializzato, ha svolto un'indagine di Customer Satisfaction per monitorare il livello di soddisfazione del cliente e valutare la qualità dei servizi autostradali offerti. Condotta periodicamente, la rilevazione viene effettuata su un campione di almeno 1.000 intervistati. Al campione di utenti è stato somministrato un questionario con domande strutturate per aree tematiche, tra cui sicurezza, gestione della viabilità, caselli e sistemi di pagamento, informazione, aree di servizio e customer care. Grazie al questionario si è potuto investigare anche le aspettative dell'utente MISE in merito alle iniziative che la società potrebbe intraprendere a favore di una migliore performance ambientale. Tra i principali suggerimenti si segnala l'utilizzo di materiali speciali per l'asfalto in grado di ridurre l'inquinamento generato e l'utilizzo di energia da fonti rinnovabili.



Nel 2021 sono riprese le indagini realizzate tramite interviste face to face a bordo treno su tutte le 40 direttrici del territorio lombardo e nel vicino Canton Ticino, in cui **Trenord** assieme alle Ferrovie Federali Svizzere gestisce il servizio transfrontaliero. Dalle indagini svolte durante il 2021 emergono in modo evidente i cambi di abitudini dei viaggiatori. Infatti, se prima della pandemia i clienti che utilizzavano il treno per recarsi sul luogo di lavoro ricoprivano un ruolo importante, ma non maggioritario della clientela di Trenord, con il 2021 si è verificata una crescita passando dal 43% al 52% rispetto al 2019. Tuttavia, i viaggiatori che utilizzano il servizio Trenord per tutti i giorni della settimana sono passati dal 51% del 2019 al 41% nel 2021. In generale **l'81%** dei clienti dichiara di **sentirsi soddisfatto del servizio di Trenord** in termini di offerta intermodale e ferroviaria e di attenzione al cliente.



Per la società, un aspetto importante è quello di poter accedere a tutte le informazioni in fase di programmazione, sia durante il viaggio sia in stazione. In questo ambito, Trenord monitora l'utilizzo della App da parte dei clienti.

**278 mila**  
Utilizzatori  
unici mensili  
dell'App  
Trenord

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

GRI 102-12, 102-13, 413-1

Il nuovo pay off "**la vita in movimento**", annunciato per la prima volta dal Presidente di FNM Gibelli durante l'evento di presentazione del progetto FILI a luglio 2021, **rende manifesto il percorso di evoluzione del Gruppo e traduce in maniera efficace lo spirito, la missione e l'impegno della Società che ha ampliato la sua visione e la sua azione, in maniera sempre più armonica, equilibrata e sostenibile, oltre il trasporto, verso il territorio, l'ambiente e la vita delle persone.** L'adozione del nuovo payoff è stato oggetto di un'ampia attività di comunicazione supportata da una campagna di comunicazione e pubblicità sui principali quotidiani nazionali e le maggiori testate economiche nazionali online e post dedicati su tutti i social del Gruppo FNM.

Il Gruppo FNM ha una identità ben consolidata sui social media, grazie a cinque profili ufficiali. Il profilo di Facebook ha raggiunto 9.096 persone che seguono la pagina con 56 post pubblicati nel 2021. Mentre il profilo Twitter e LinkedIn hanno rispettivamente 434 follower con 17 tweet pubblicati e 5.420 follower con 37 post pubblicati. Altro canale è il profilo ufficiale del Gruppo FNM su YouTube, dove con 211 iscritti ha raggiunto le 39.752 visualizzazioni complessive nell'anno, grazie ai 41 video caricati nella piattaforma. In aumento invece l'utilizzo del profilo di Instagram con 928 follower e 46 post pubblicati.

Il **contributo agli SDGs** passa, infatti, anche attraverso la costruzione di importanti rapporti con gli enti e le associazioni del territorio, nel corso dell'anno, infatti, sono state concluse **tre partnership**, di cui una con Banco Alimentare, per la promozione della colletta alimentare, un'altra con la Pallacanestro Varese - "Basket: una scuola di vita" e una con Valore D, a sostegno dell'equilibrio di genere e di una cultura inclusiva nelle organizzazioni e nel nostro Paese.

Nel corso dell'anno, si è contribuito all'organizzazione di **22 eventi rivolti al pubblico**. I temi che hanno fatto da filo conduttore in gran parte di questi eventi sono stati quelli della mobilità sostenibile e della transizione energetica, con una particolare attenzione all'idrogeno, quale fonte energetica, alla rigenerazione urbana, con la presentazione agli stakeholders del gruppo, del progetto FILL. Gli eventi si sono svolti in modalità digital o phygital (fisico e digitale).

Tra gli eventi più rilevanti si citano:

- Nell'ambito del progetto PIANETA 2021, il Corriere della Sera ha organizzato un evento sulla giornata mondiale della Terra, a Milano, presso la Sala Buzzati. I temi affrontati sono stati: "Le infrastrutture energetiche", "Le linee guida per l'industrializzazione resiliente e sostenibile" e "Come portare Internet in tutto il mondo".
- Nuovi modelli di mobilità con The European House Ambrosetti, una tavola rotonda, organizzata con l'obiettivo di stimolare un **confronto sul tema dell'evoluzione degli spazi urbani e dei conseguenti nuovi modelli di mobilità sostenibile**. O ancora, la tavola rotonda "La mobilità post pandemia: flessibile, integrata e sostenibile" organizzata con l'Aspen Institute dove si sono approfonditi temi quali: "**le nuove linee guida per lo sviluppo della mobilità post pandemica**", il "**miglioramento dell'integrazione ferro-gomma**" e "**le modalità di trasporto a impatto zero: prospettive dell'elettrico e dell'idrogeno**".
- Green Hydrogen Europe - Global Transmission Research (24 marzo 2021), evento digital. Virtual conference a livello europeo, con l'obiettivo di evidenziare i piani futuri per lo sviluppo della mobilità a idrogeno verde.
- Diversi gli eventi dedicati al confronto sull'utilizzo dell'idrogeno. Per citarne alcuni: Idrogeno Green Talk con RCS Academy, La strategia sull'idrogeno e la transizione energetica con il Sole 24 Ore Eventi, Green Hydrogen Europe per evidenziare i piani futuri per lo sviluppo della mobilità a idrogeno verde.

Attività come queste hanno contribuito a presentare FNM, come uno dei principali gruppi leader nel settore della mobilità, protagonista dei cambiamenti dovuti alla transizione ecologica.

Nell'ambito dei sostegni ad attività sociali e sportive effettuate nel 2021 si segnalano i seguenti eventi:

- European Rowing Championship;
- BaBook;
- Festival "Milano Arte e Musica";
- Volleyball Nations League;
- Storie del grattacielo Pirelli;
- 42° Meeting di Rimini "Il coraggio di dire Io";
- High summit Cop26;
- Pallacanestro Varese;
- NatGeo Fest;
- Grande Trittico Lombardo (Coppa Agostoni, Coppa Bernocchi e Tre Valli Varesine);
- O2onice;
- E-Mob 5° edizione della Conferenza Nazionale della Mobilità Elettrica.

## Promozione del territorio e delle sue risorse



Trenord ritiene importante contribuire al rilancio del sistema turistico regionale promuovendo le bellezze naturalistiche, artistiche, storiche, culturali ed enogastronomiche della Regione, in un'ottica di marketing territoriale allargato per creare valore per la collettività. In questo contesto, si inserisce il lancio del marchio **Gite in Treno**, lanciato nel 2021 in sostituzione di Discovery Train, e la **partnership con Lonely Planet** per la realizzazione di una guida gratuita in versione digitale che racconta 15 Gite in Treno per visitare i laghi e le montagne del nord Italia.

Parallelamente, sono state rilanciate alcune delle storiche partnership degli anni precedenti, quali **Gardaland, Navigazione Laghi e Treno dei Sapori**. **Sono oltre 8.500 i ticket venduti grazie alla convenzione con Gardaland**. Tra le nuove partnership invece si segnalano la collaborazione con **Busforfun**, operatore della mobilità su gomma con il quale sono stati creati i **prodotti estivi Ponte nel Cielo e Fly Emotion nell'area della Valtellina** e le offerte autunnali per le visite enogastronomiche in **Cantine della Franciacorta e in Valtellina**. Oltre al rilancio delle passate offerte ad hoc di E-Bike, sono stati siglati accordi con esercizi di noleggio di **biciclette locali per la promozione dei territori di Varese e del Parco Adda Sud**.

## 8. Il valore generato dal Gruppo FNM<sup>72</sup>

In un momento di trasformazione e cambiamento come quello attuale, in ragione della recente pandemia da coronavirus e della crisi climatica, viene confermata la **stretta connessione** tra sistema economico, ambiente e la società nel suo complesso. È accresciuta la consapevolezza secondo cui, senza tenere in considerazione aspetti fondamentali quali la tutela e la valorizzazione dell'ambiente, le risorse naturali, le persone e le comunità di riferimento, risulta irrealizzabile poter soddisfare la sostenibilità della crescita economica nel lungo periodo. Alla luce di ciò, gli attori economici, il mercato e le istituzioni sono sempre più consapevoli che la misurazione tradizionale del valore di un'impresa in base alla sua capacità di generare profitto, non sia più sufficiente e adeguata a rappresentare il valore complessivo generato sui diversi sistemi all'interno dei quali l'organizzazione è inserita.

Tali considerazioni risultano fortemente impattanti anche all'interno del settore di appartenenza del Gruppo FNM che, consapevole di tali trasformazioni in atto, da tempo ha avviato un proprio percorso di sostenibilità, sia in termini sociali che ambientali, al fine di migliorare le proprie esternalità positive e ridurre quelle negative culminato il 16 settembre 2021 con l'approvazione del Piano Strategico 2021-2025 del Gruppo FNM che integra e quantifica gli obiettivi ESG nella definizione della propria strategia industriale. Inoltre, al fine di fornire ai propri stakeholder una rappresentazione globale della propria attività anche sotto il profilo ambientale e sociale, il Gruppo FNM da anni rendiconta le proprie performance di sostenibilità all'interno della **Dichiarazione consolidata di Carattere Non Finanziario** in accordo ai "GRI Sustainability Reporting Standards".

In linea con il commitment verso la sostenibilità, a partire dal 2020 e in continuità col percorso intrapreso, il Gruppo FNM ha deciso di **individuare** e **quantificare** gli impatti che sono generati attraverso la propria attività non solo dal punto di vista **economico**, ma anche dal punto di vista **ambientale** e **sociale**. Il Gruppo è, infatti, consapevole che attraverso i servizi di trasporto offerti sia possibile generare un valore per tutta la comunità e il territorio: attraverso tali servizi, infatti, non solo è possibile offrire una valida alternativa allo spostamento attraverso l'automobile privata con conseguenti impatti dal punto di vista ambientale, ma è, altresì, possibile offrire un servizio alle persone e alle comunità locali grazie alla disponibilità del servizio di trasporto.

Pertanto, al fine di fornire una rappresentazione completa del valore generato, in continuità con lo scorso anno, anche nel 2021, FNM ha deciso di utilizzare la metodologia del **True Value di KPMG**. Tale metodologia si pone l'obiettivo di individuare gli impatti generati dal punto di vista economico, ambientale e sociale da una organizzazione e successivamente quantificarli per misurare il "**vero valore**" che l'azienda restituisce alla collettività. Gli impatti sono espressi a **livello monetario** al fine di esprimere il beneficio o il costo che ogni impatto genera sulla collettività e sull'ambiente. Il modello del 2021 è stato esteso al fine di includere gli impatti diretti, indiretti e indotti generati dalla società MISE, acquistata nel corso del 2021.

---

<sup>72</sup> 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..

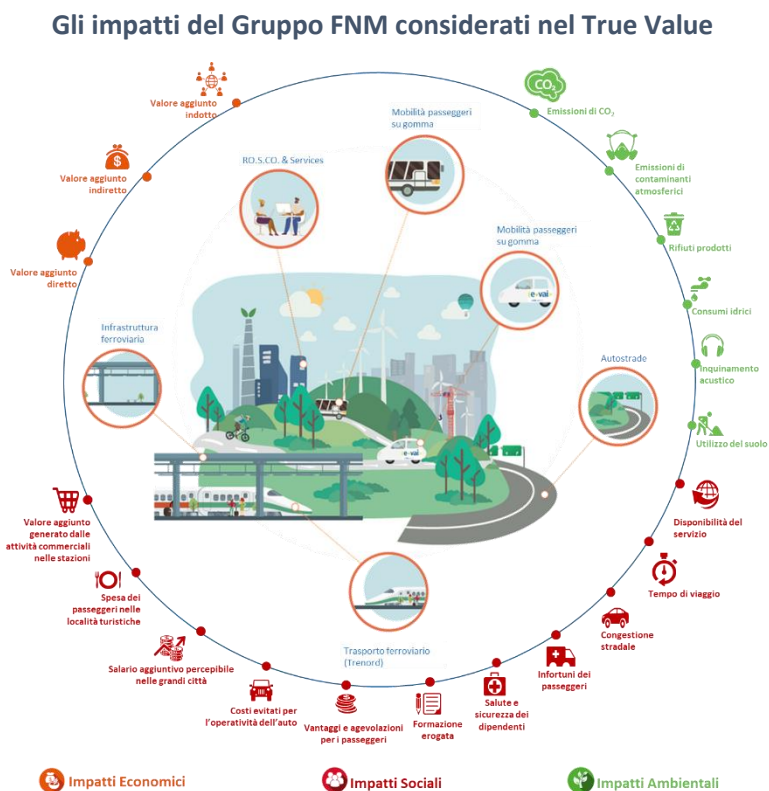


## 8.1 Gli impatti generati dal Gruppo FNM

Il modello True Value quantifica e monetizza gli impatti economici, sociali e ambientali generati da tutti i segmenti di business del Gruppo FNM: dalla gestione dell’infrastruttura ferroviaria al settore autostradale.

In particolare, il modello include tutte le attività del Gruppo considerando non solo gli impatti **diretti** generati, ma anche quelli **indiretti**, ossia quegli impatti che sono generati “a monte” (es. valore aggiunto generato lungo la catena di fornitura) e “a valle” (es. i costi per l’operatività dell’automobile privata che i passeggeri hanno potuto evitare usufruendo dei servizi di trasporto di FNM) rispetto alle attività del Gruppo.

Inoltre, al fine di fornire una rappresentazione completa e bilanciata dell’attività svolta sono individuati sia gli impatti **positivi** che quelli **negativi**. Gli impatti così individuati – per la cui descrizione approfondita si rimanda alla tabella in appendice – sono stati monetizzati in termini di benefici e costi al fine di fornire una rappresentazione complessiva del valore generato dal Gruppo FNM.



Come anticipato, il modello oltre a considerare gli impatti generati direttamente dalle attività operative del Gruppo e dai suoi dipendenti, valuta gli impatti generati **lungo la catena del valore di FNM**. In particolare, sono valutati gli impatti generati lungo la **catena di fornitura** sia in termini di valore aggiunto abilitato che di emissioni generate. Sono altresì valutati gli impatti generati indirettamente dai **passeggeri trasportati**, come ad esempio il valore aggiunto abilitato nelle località turistiche raggiunte con autobus e treni. Inoltre, il modello valuta gli impatti negativi e positivi

generati dalle attività commerciali presenti nelle stazioni di FNM e dalle stazioni ferroviarie di RFI servite attraverso il servizio ferroviario.

Infine, per effetto della recente acquisizione di MISE, all'interno del modello vengono valutate le esternalità positive e negative generate dai veicoli privati che transitano lungo le tratte stradali gestite, includendo parimenti gli impatti prodotti dalle attività commerciali site nelle stazioni di servizio collocate lungo le tratte stesse.

### Gli impatti del Gruppo FNM lungo la catena del valore

Valore aggiunto diretto		X				Impatti economici
Valore aggiunto indiretto	X					
Valore aggiunto indotto	X		X			
Emissioni di CO <sub>2</sub>	X	X			X	Impatti ambientali
Emissioni di contaminanti atmosferici	X	X			X	
Rifiuti prodotti		X			X	
Consumi idrici		X			X	
Inquinamento acustico		X				
Utilizzo di suolo		X			X	
Disponibilità del servizio		X				Impatti sociali
Tempo di viaggio		X				
Congestione stradale		X				
Infortuni dei passeggeri		X				
Salute e sicurezza dei dipendenti			X		X	
Formazione erogata		X				
Vantaggi ed agevolazioni per i passeggeri		X				
Costi evitati per l'operatività dell'automobile				X		
Salario aggiuntivo percepibile nelle grandi città				X		
Spesa dei passeggeri nelle località turistiche				X		
Valore aggiunto generato dalle attività commerciali nelle stazioni				X	X	
						
	<b>Fornitori</b>	<b>Operations</b>	<b>Dipendenti</b>	<b>Passeggeri</b>	<b>Attività commerciale e altre stazioni*</b>	

\* Stazioni di RFI. In particolare, sono state prese in considerazione le stazioni ferroviarie più significative in termini di flusso di passeggeri.

## 8.2 Gli impatti generati dal Gruppo FNM nel 2021

Nel corso del 2021 il valore generato dal Gruppo FNM, unitamente a quello generato dal trasporto ferroviario, ammonta a circa **2,8 miliardi di euro**. In particolare, il Gruppo FNM ha generato, attraverso i propri segmenti di business di Ro.s.co e service, infrastruttura ferroviaria, mobilità passeggeri su gomma e autostrade, un valore complessivo di **864 milioni di euro**, mentre il valore generato da Trenord attraverso l'operatività nel **settore ferroviario**<sup>73</sup> ammonta a **1.963 milioni di euro**.

Il valore totale generato è composto in prevalenza dagli impatti di tipo **economico** (53%). Tali impatti rappresentano 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.

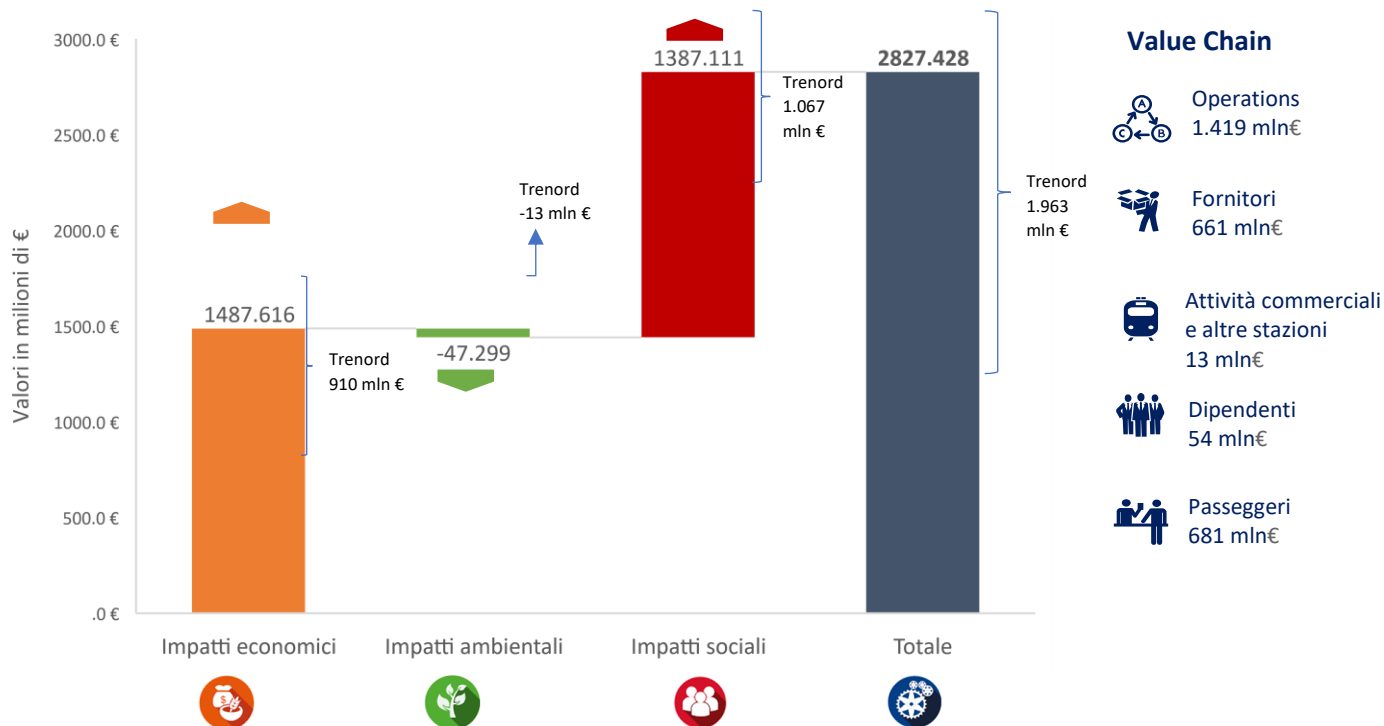
A questa dimensione economica è strettamente associato il **valore sociale** che il Gruppo FNM genera per la comunità e per i territori in cui opera e che nel corso del 2021 è stato pari rispettivamente a circa **320 milioni di euro** per il Gruppo FNM e **1.067 milioni di euro** per Trenord. Infatti, grazie alle proprie infrastrutture e ai servizi di trasporto offerti, FNM mette **quotidianamente a disposizione un servizio di trasporto** che permette ai passeggeri di spostarsi per soddisfare le proprie esigenze senza ricorrere all'utilizzo di mezzi privati, con conseguenti benefici in termini di congestione stradale evitata e minore incidentalità. Inoltre, attraverso l'utilizzo delle tratte stradali gestite, i cittadini hanno la possibilità di spostarsi in maniera efficiente e sicura rispetto ad alternative a scorrimento più lento e con minori dispositivi di sicurezza.

L'**impatto ambientale** del Gruppo FNM è influenzato negativamente dai consumi energetici derivanti dalla propria attività diretta e indiretta (es. consumi energetici per la trazione di autobus e treni) e positivamente dagli impatti ambientali evitati grazie all'utilizzo da parte di passeggeri e utenti dei mezzi di trasporto e delle infrastrutture del Gruppo. Nel corso del 2021, nonostante si sia registrato un aumento delle frequentazioni dei servizi rispetto al 2020, con conseguente aumento degli impatti evitati, il valore totale delle frequentazioni non ha raggiunto i livelli pre-pandemia. Pertanto, gli impatti evitati, pur facendo registrare un miglioramento delle performance ambientali del Gruppo FNM rispetto al 2020, non sono stati tali da controbilanciare gli impatti associati alla sua operatività diretta e indiretta.

---

<sup>73</sup> Il settore "Trasporto Ferroviario" include in questo documento le attività svolte da Trenord, società partecipata a controllo congiunto e quindi non rientrante nel perimetro di consolidamento del Gruppo FNM e non rappresentativa di uno specifico segment, ma inclusa nel perimetro della DNF. Si segnala, inoltre, che il True Value generato da Trenord, pari a 1,96 miliardi di euro si discosta in maniera non significativa da quanto pubblicato dalla Società nel proprio Bilancio di Sostenibilità a causa della diversa attribuzione delle operazioni infragruppo.

### True Value Bridge del Gruppo FNM nel 2021\*



Ripartizione del True Value del Gruppo FNM per segmento di business					Trasporto ferroviario *				
Ro.s.co e Service	1,3%	Infrastruttura ferroviaria	10%	Mobilità passeggeri su gomma	7,6%	Autostrade	11,7%	Trasporto ferroviario (Trenord)	69,4%
	<b>True Value Gruppo FNM 864 mln €</b>								
	di cui								
	Impatti economici: <b>578 mln €</b>								
	Impatti ambientali: <b>-34 mln €</b>								
	Impatti sociali: <b>320 mln €</b>								
	<b>True Value Trenord 1.963 mln €</b>								
	di cui								
	Impatti economici: <b>910 mln €</b>								
	Impatti ambientali: <b>-13 mln €</b>								
	Impatti sociali: <b>1.067 mln €</b>								

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

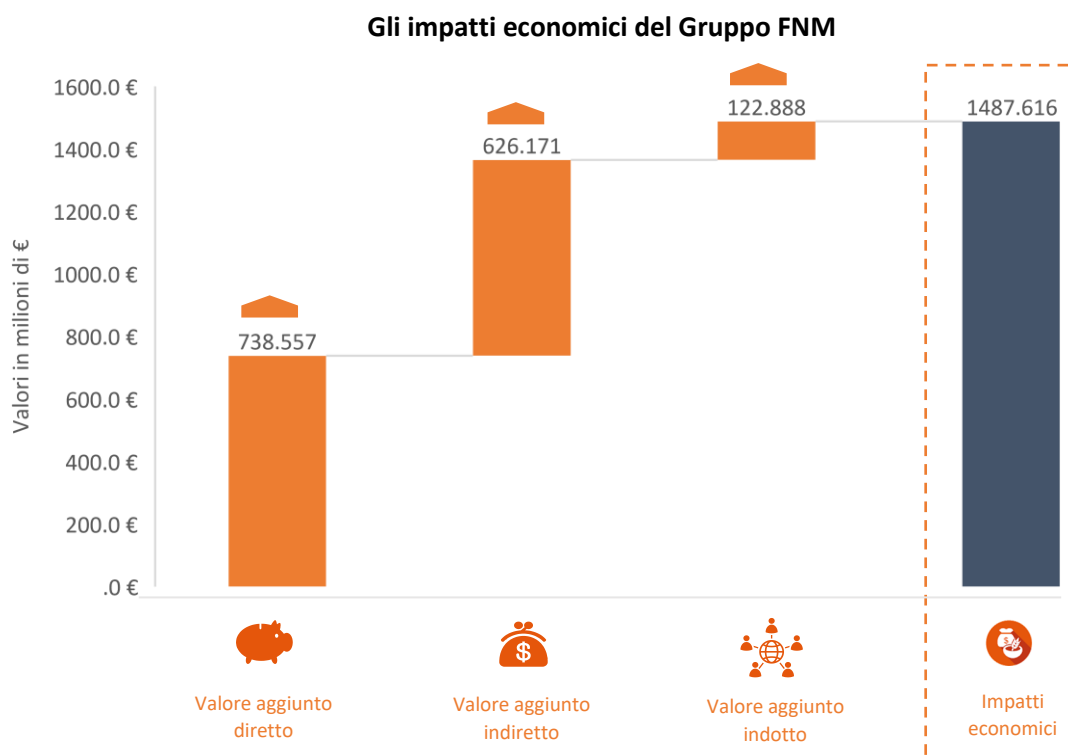
### 8.3 Gli impatti economici del Gruppo FNM

Dal punto di vista degli impatti economici, il valore generato dal Gruppo FNM (incluso anche quanto generato da Trenord) è caratterizzato da tre componenti: valore aggiunto diretto, indiretto e indotto.

In particolare, il valore aggiunto **diretto**, pari a circa **739 milioni di euro** nel corso del 2021, rappresenta il valore aggiunto generato grazie all'attività operativa svolta dal Gruppo. Tale componente ha registrato un incremento del 29% rispetto al 2020, principalmente in virtù delle attività dirette svolte da MISE.

Il valore aggiunto **indiretto**, pari a circa **626 milioni di euro** nel 2021, rappresenta il valore generato lungo la catena di fornitura di FNM grazie alla spesa per beni e servizi che il Gruppo ha effettuato nel corso dell'anno. Tale spesa ha, inoltre, consentito ai fornitori attivati di sostenere nel corso dell'anno un'occupazione pari a circa **9.900 posti di lavoro**.

Infine, attraverso il reddito da lavoro distribuito direttamente ai propri dipendenti e indirettamente ai dipendenti della catena di fornitura, è stato possibile abilitare una spesa per consumi che ha permesso di generare un valore aggiunto nell'intero Sistema Paese pari a circa **123 milioni di euro**.



## 8.4 Gli impatti ambientali del Gruppo FNM

Gli impatti ambientali generati dal Gruppo FNM si possono distinguere in due tipologie: impatti strettamente connessi all'operatività di treni, autobus, servizio di car sharing e infrastrutture gestite e **impatti "evitati"**. Questi ultimi sono impatti abilitati grazie al fatto che i passeggeri di FNM scelgono di spostarsi con un mezzo pubblico in alternativa ad uno privato o di percorrere strade a scorrimento veloce, permettendo dunque di evitare un carico ulteriore sull'ambiente.

Nel corso del 2021, si può notare come ci sia stato un trend negativo di creazione del valore dal punto di vista ambientale, che tuttavia registra una riduzione netta di circa il 30 % rispetto al 2020. Questo risultato è principalmente dovuto al fatto che, nonostante si sia verificato un aumento delle emissioni generate totali, causate principalmente dalle attività dirette e indirette di MISE e dai consumi energetici del Gruppo, dall'altro nel corso dell'anno si è registrato un aumento delle frequentazioni dei servizi di FNM. Infatti, se da un lato FNM ha garantito continuità di servizio con conseguenti consumi energetici dei mezzi di trasporto e relativi impatti ambientali negativi, dall'altra l'aumento delle frequentazioni ha permesso di aumentare gli impatti "evitati" grazie al maggior ricorso dei mezzi pubblici e l'utilizzo delle tratte stradali gestite.

Più specificatamente, **l'impatto ambientale** complessivo è stato quantificato a **-47 milioni di euro**. Tra i principali impatti ambientali **rientrano le emissioni di CO<sub>2</sub> generate** che inglobano sia le emissioni dirette che quelle indirette, ossia legate alla catena di fornitura, alle attività commerciali presenti nelle stazioni ferroviarie e nelle tratte stradali gestite e agli spostamenti dei veicoli lungo l'infrastruttura stradale<sup>74</sup>. Tali emissioni, che ammontano a circa **958 mila ton di CO<sub>2</sub> eq**, nel corso del 2021 hanno generato un impatto negativo quantificato a **-99,8 milioni di euro** sull'ambiente. Le **emissioni di CO<sub>2</sub> eq evitate**, invece, quantificano le minori emissioni che si sono verificate grazie all'utilizzo del servizio di trasporto pubblico da parte dei passeggeri di FNM in alternativa all'automobile e grazie al transito dei veicoli lungo le tratte stradali gestite in alternativa a tratte stradali alternative. Infatti, come evidenziato dalle analisi sui cicli di guida, la percorrenza di un chilometro presso tratte di tipo "autostradali" genera un minor livello di emissioni rispetto alla percorrenza su tratte di tipo misto<sup>75</sup>. Complessivamente, le emissioni di CO<sub>2</sub> eq evitate hanno un impatto positivo di **91,2 milioni di euro**, che compensa quasi interamente l'impatto negativo prodotto dalle emissioni generate.

Analoghe considerazioni valgono per le **emissioni di contaminanti atmosferici** (COVNM, NH<sub>3</sub>, SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>) che sono quantificabili a **-3 milioni di euro** complessivamente, ossia considerando sia quelle generate direttamente e indirettamente da FNM che quelle evitate. Questo impatto negativo si traduce a livello locale in conseguenze sulla salute e sulla qualità della collettività.

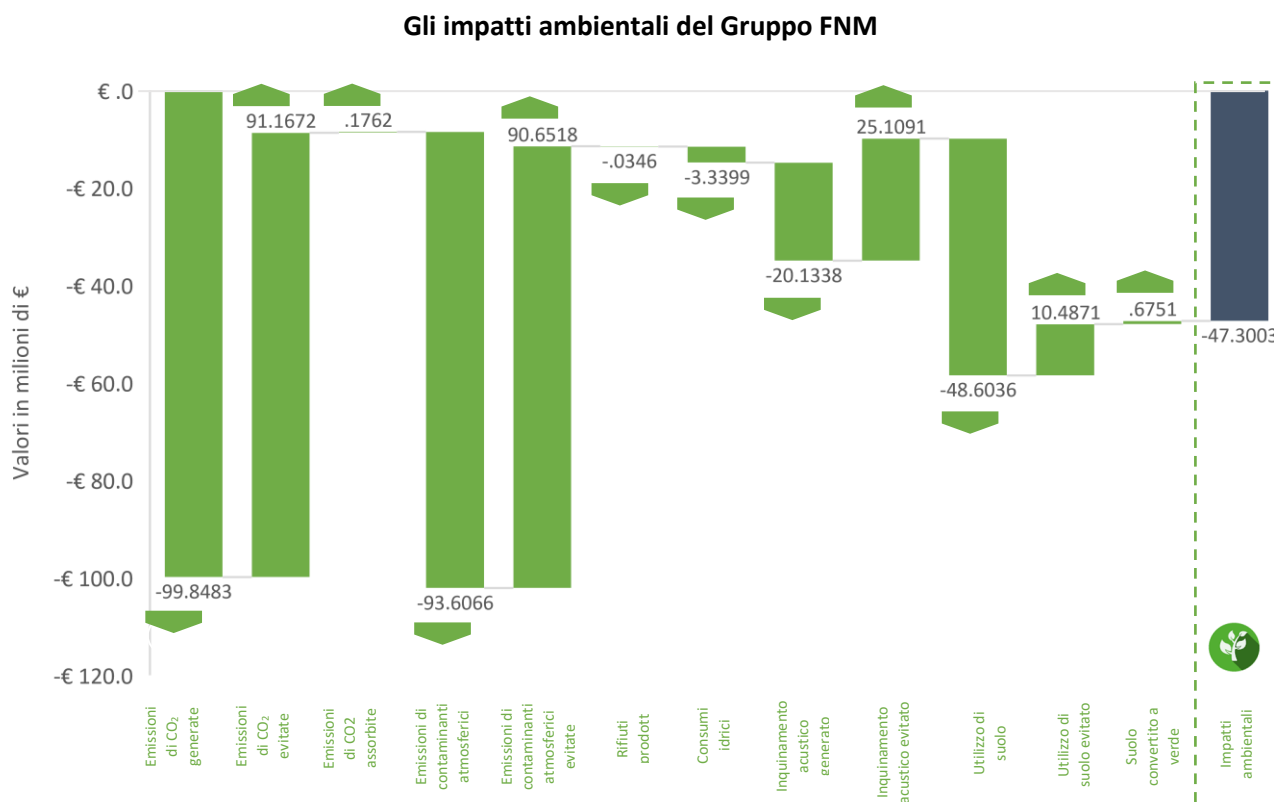
Altro fattore considerato nella valorizzazione della sfera ambientale del True Value è **l'inquinamento acustico generato** dalla circolazione dei mezzi, che nel corso del 2021 ha generato un impatto negativo di **-20 milioni di euro**. In questo caso, **l'inquinamento acustico evitato** grazie

<sup>74</sup> Le emissioni di CO<sub>2</sub> dirette, che ammontano a circa 244 mila ton CO<sub>2</sub> eq, sono associate ai consumi energetici di: facilities, flotta auto aziendale, trazione di autobus, car sharing, treni e bus sostitutivi. Le emissioni di CO<sub>2</sub> indirette, che ammontano a circa 714 mila ton CO<sub>2</sub> eq, sono generate dai consumi energetici di: catena di fornitura, attività commerciali site nelle stazioni ferroviarie di FNM e lungo le tratte stradali gestite, stazioni RFI servite da Trenord (includere le attività commerciali al loro interno) e spostamenti dei veicoli lungo le tratte stradali.

<sup>75</sup> 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.

ai passeggeri che hanno preferito utilizzare i servizi e le infrastrutture di FNM è stato maggiore rispetto a quello evitato attestandosi a circa **25 milioni di euro**.

Infine, si può notare come **l'utilizzo di suolo** da parte del Gruppo attraverso la rete ferroviaria e stradale gestita, le facilities e le stazioni ferroviarie abbia determinato un costo in termini ambientali quantificabile a **-48,6 milioni di euro**.



## 8.5 Gli impatti sociali del Gruppo FNM

Gli **impatti sociali** di FNM sono complessivamente quantificabili a **1,38 miliardi di euro** risultando essere un beneficio per i dipendenti, i fornitori, i passeggeri e la collettività in generale. In particolare, il fattore di maggiore importanza nel determinare questo risultato positivo è la **disponibilità del servizio** di FNM che è quantificabile a **545 milioni di euro**. Questo impatto, che rappresenta una delle componenti principali del valore complessivo generato dal Gruppo, misura il valore generato per la collettività grazie alla possibilità che FNM offre di spostarsi lungo le tratte coperte dal servizio per soddisfare esigenze lavorative, di studio, turismo, o tempo libero. Durante il 2021, infatti, il Gruppo attraverso i propri servizi ferroviari, autobus e di car sharing ha permesso ai propri passeggeri di spostarsi per un totale di **3,16 miliardi di chilometri**.

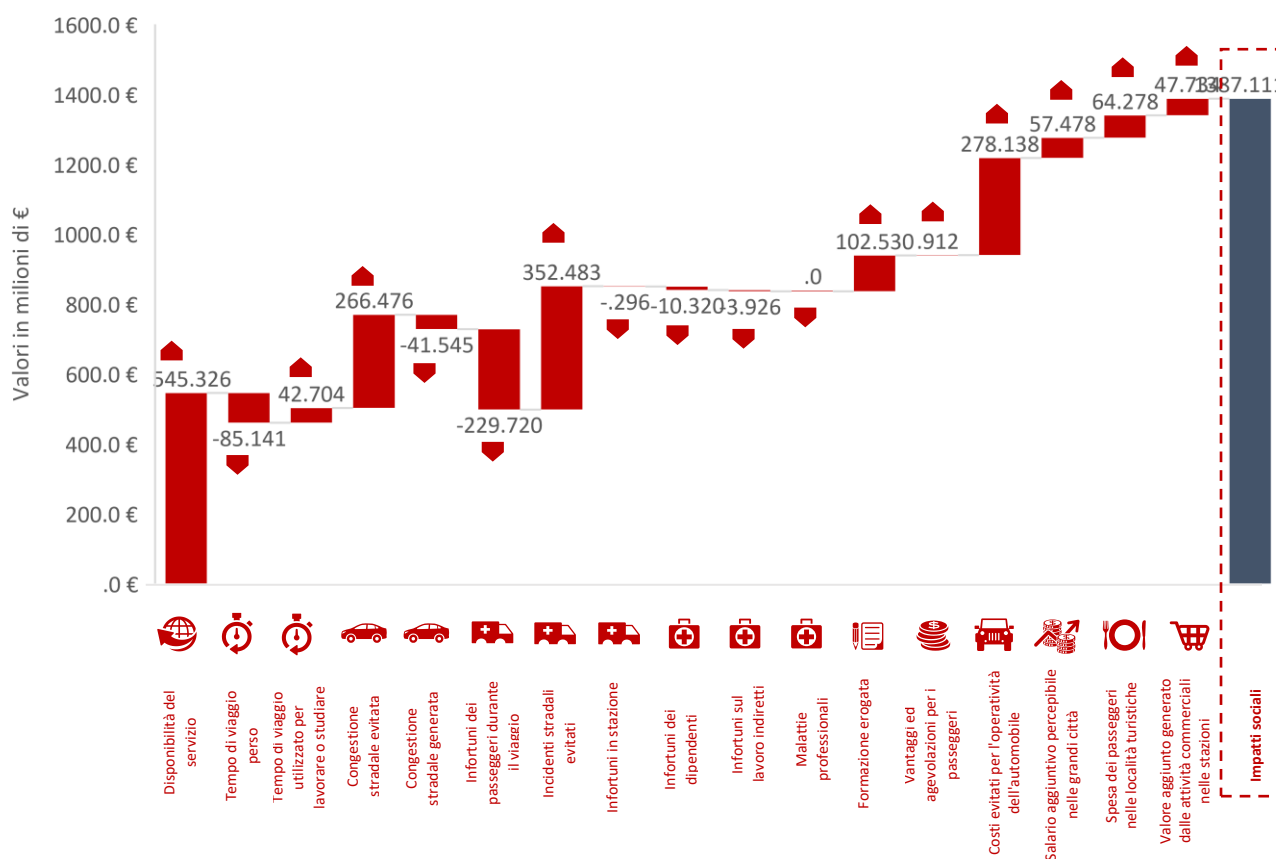
Tra gli impatti evitati, alcuni dei più rilevanti risultano essere la **congestione stradale evitata** e gli **incidenti stradali evitati**. In particolare, i passeggeri che hanno scelto i servizi di trasporto di FNM in alternativa ai veicoli personali o hanno scelto di percorrere le tratte stradali gestite in alternativa a

tratte stradali alternative, hanno permesso di evitare sia disagi per la collettività in termini di tempo perso nel traffico (per un valore totale di **266 milioni di euro**) sia di evitare incidenti stradali (il cui costo evitato si può stimare a circa **352 milioni di euro**). Infatti, in media il tasso di incidentalità presso le autostrade e le strade extraurbane è più basso rispetto alle strade di tipo urbano<sup>76</sup>.

Un altro beneficio rilevante che FNM ha restituito alla comunità e, in particolare ai propri passeggeri, corrisponde con i **costi per l'operatività dell'automobile evitati**. In particolare, i passeggeri che, pur avendo a disposizione la possibilità di spostarsi in automobile hanno scelto di utilizzare i servizi di trasporto di FNM, hanno beneficiato di un risparmio di costi (come, ad esempio, costo del carburante, della manutenzione, ecc.) quantificato a circa **278 milioni di euro**.

Gli infortuni dei passeggeri durante il viaggio, invece, rappresentano l'impatto sociale negativo più importante, quantificato a circa **-230 milioni di euro**. Tale impatto è dovuto principalmente agli incidenti registrati lungo le tratte stradali gestite che hanno registrato un aumento consistente rispetto al 2020.

### Gli impatti sociali del Gruppo FNM



<sup>76</sup> Fonte ACI.



## 9. Evoluzione prevedibile della performance

Nel 2022 si prevede un graduale recupero della domanda di mobilità, nonostante gli effetti della recrudescenza della pandemia COVID-19 sulla domanda di trasporto e sull'offerta di servizi nei primi due mesi dell'anno.

Per quanto riguarda le autostrade, il traffico totale è atteso raggiungere livelli sostanzialmente allineati rispetto al 2019, con un traffico pesante pienamente allineato ai livelli pre-pandemici e un traffico leggero in marcato recupero rispetto al 2021. Relativamente alla mobilità passeggeri su gomma, invece, in considerazione delle previsioni ancora prudenti sulla domanda di mobilità locale si prevede una crescita significativa nel 2022, ma con livelli ancora inferiori rispetto al 2019.

Le stime attuali per il 2022 non includono ristori né a sostegno della contrazione dei ricavi conseguenti alla minore domanda di trasporto pubblico locale su gomma registrati rispetto al periodo pre-COVID-19, né a compensazione per i servizi aggiuntivi.

Alla luce di tali riflessioni, le previsioni per il Gruppo a perimetro omogeneo (ovvero considerando MISE consolidata per tutto il 2021), evidenziano per il 2022 ricavi ed EBITDA rettificato in crescita di circa il 10%-15% rispetto al 2021. Il rapporto EBITDA Rettificato/Ricavi è atteso incrementare lievemente rispetto al 2021.

Confrontando invece i dati reported, ovvero tenendo conto del consolidamento di MISE a partire dal 26 febbraio 2021, si prevede che, rispetto al 2021, i ricavi incrementeranno di circa il 10%-15% e l'EBITDA rettificato aumenterà di oltre il 20%. Anche in questo caso, il rapporto EBITDA Rettificato/Ricavi è atteso incrementare lievemente rispetto al 2021.

Dal punto di vista finanziario, per fine anno 2022 il Gruppo si attende un livello di indebitamento ("PFN Rettificata") sostanzialmente allineato rispetto a quello registrato al 31 dicembre 2021, compreso nell'intervallo 750-800 milioni di Euro, con un rapporto PFN Rettificata/EBITDA pari a circa 4x, in miglioramento rispetto a 4,5x registrato a fine 2021.

Anche per Trenord - valutata secondo il metodo del patrimonio netto – la domanda di trasporto è attesa in marcata ripresa rispetto al 2021. Tuttavia, il protrarsi della situazione di incertezza delle condizioni sanitarie ed i possibili cambiamenti permanenti nelle abitudini di spostamento dei viaggiatori, portano ad ipotizzare un recupero progressivo dei volumi ai livelli pre-pandemici su un orizzonte di alcuni anni. La partecipata continua a monitorare costantemente tutti i principali KPI riguardanti l'andamento del servizio, delle frequentazioni, degli incassi e del rapporto costo-ricavi.

Le stime attuali per l'intero Gruppo FNM tengono conto dell'incremento prezzo dei carburanti e dell'energia registrato negli ultimi mesi del 2021. Un inasprimento del conflitto in Ucraina e delle sanzioni messe in atto nei confronti della Russia dall'Unione Europea e dagli Stati Uniti potrebbero determinare ulteriori incrementi dei prezzi, al momento difficili da stimare per entità e durata. La Società si conferma flessibile nella gestione efficace dei costi variabili e discrezionali relativi a tutte le attività del Gruppo e monitora con attenzione l'evoluzione della situazione al fine di comprendere se e in quale misura gli incrementi dei prezzi si potrebbero ripercuotere sul traffico e conseguentemente sui risultati attesi del Gruppo.

## Schede di approfondimento

### Il capitale Finanziario

#### 201-4 Principali contributi ricevuti dalla Pubblica Amministrazione

TIPOLOGIA DI CONTRIBUTO	FONTE	BENEFICIARIO	2021 (€/000)	2020 (€/000)	2019 (€/000)
Contributi per investimenti finanziati	Regione Lombardia	FERROVIENORD	€ 101.380	€ 35.445	€ 39.141
Contratto di servizio gestione Infrastruttura	Regione Lombardia	FERROVIENORD	€ 86.670	€ 91.456	€ 91.717
Copertura rinnovo CCNL	Regione Lombardia	Società con CCNL Autoferrotranvieri	€ 1.613	€ 1.612	€ 1.644
Contributi conto esercizio	Regione Lombardia	FNM Autoservizi	€ 4.604	€ 4.603	€ 4.603
Ammortamento asset (Acquisto TAF- Autobus – Ristrutturazione Stazione Milano Cadorna)	Regione Lombardia	Gruppo FNM	€ 1.797	€ 1.846	€ 1.822
Contratto di servizio per settore automobilistico	Provincia Como	FNM Autoservizi	€ 2.665	€ 2.667	€ 2.678
	Comune e Provincia di Verona	Azienda Trasporti Verona (ATV)	€ 36.401	€ 37.299	€ 36.229
Misure compensative Decreto Rilancio, Agosto e Ristori Bis	Comune e Provincia di Verona	Azienda Trasporti Verona (ATV)	€ 11.341	€ 3.422	-
	Regione Lombardia	FNMA	€ 2.160	€ 689	-
<b>Totale</b>			<b>€ 248.631</b>	<b>€ 179.039</b>	<b>€ 177.834</b>

#### 102-22 Composizione del più alto organo di governo

#### 405-1 Diversità e Pari opportunità

Il Gruppo FNM, in conformità con le previsioni statutarie adeguate alla legge n. 120/2011 ed al successivo regolamento attuativo adottato con il D.P.R. n. 251/2012, in materia di c.d. “quote di genere” o “quote rosa”, assicura che i propri organi di amministrazione e controllo siano composti da soggetti appartenenti ad entrambi i generi.

Carica	Componenti	Esecutivo (E) Non esecutivo (NE)	Indipendenza TUF	Genere	Anno di nascita	Partecipazione comitati interni	N. di altri incarichi
<b>Presidente</b>	Andrea Angelo Gibelli	E	-	M	1967	-	
<b>Vice Presidente</b>	Gianantonio Battista Arnoldi	NE	X	M	1958	<b>CCR, CDOS</b>	
<b>Consigliere</b>	Tiziana Bortot	NE	X	F	1965	<b>CCR, CR, CDOS</b>	
<b>Consigliere</b>	Barbara Lilla Boschetti	NE	X	F	1974	<b>CCR, CRS&amp;E</b>	
<b>Consigliere</b>	Ivo Roberto Cassetta	E	-	M	1962	-	
<b>Consigliere</b>	Marcella Caradonna	NE	X	F	1959	<b>CRS&amp;E, CR</b>	4*
<b>Consigliere</b>	Mauro Miccio	NE	X	M	1955	<b>CRS&amp;E</b>	

Numero di riunioni svolte durante l'esercizio di riferimento: 17

\* Sindaco di ENI S.p.A.; Presidente Collegio Sindacale di CORNELIANI S.p.A e OTS S.p.A.; Amministratore Indipendente di Integrae Sim S.p.A

#### Comitati interni al C.d.A.:

CCR: Comitato Controllo, Rischi e Operazioni con Parti Correlate

CDOS: Comitato per la designazione degli organi sociali delle società del Gruppo

CRS&E: Comitato per la Responsabilità Sociale ed Etica

CR: Comitato per la Remunerazione

## Il capitale Umano

### 102-7 (a) Organico

N. persone	2021			2020			2019		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Gruppo FNM	2.334	586	2.920	1.947	318	2.265	1.972	305	2.277
<i>Ro.S.CO</i>	75	116	191	70	113	183	77	116	193
<i>Infrastruttura ferroviaria</i>	698	107	805	700	107	807	717	107	824
<i>Mobilità passeggeri su gomma</i>	1.176	102	1.278	1.177	98	1.275	1.178	82	1.260
<i>Autostrade</i>	385	261	646						
Trasporto ferroviario (Trenord)	3.544	849	4.393	3.437	824	4.261	3.524	791	4.315

### 102-8 (a) Composizione dell'organico

N. persone	2021			2020			2019		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Gruppo FNM	2.334	586	2.920	1.947	318	2.265	1.972	305	2.277
Tempo determinato	126	16	142	42	2	44	70	7	77
Tempo indeterminato	2.210	568	2.778	1.905	316	2.221	1.902	298	2.200
<i>Ro.S.CO</i>	75	116	191	70	113	183	77	116	193
Tempo determinato	2	1	3	-	-	-	2	3	5
Tempo indeterminato	73	115	188	70	113	183	75	113	188
<i>Infrastruttura ferroviaria</i>	698	107	805	700	107	807	717	107	824
Tempo determinato	2	-	2	2	-	2	2	-	2
Tempo indeterminato	696	107	803	698	107	805	715	107	822
<i>Mobilità passeggeri su gomma</i>	1.176	102	1.278	1.177	98	1.275	1.178	82	1.260
Tempo determinato	108	5	113	40	2	42	66	4	70
Tempo indeterminato	1.068	97	1.165	1.137	96	1.233	1.112	78	1.190
<i>Autostrade</i>	385	261	646						
Tempo determinato	14	10	24						
Tempo indeterminato	371	251	622						
Trasporto ferroviario (Trenord)	3.544	849	4.393	3.437	824	4.261	3.524	791	4.315
Tempo determinato	81	21	102	66	24	90	106	28	134
Tempo indeterminato	3.463	828	4.291	3.371	800	4.171	3.418	763	4.181

N. persone	2021			2020			2019		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Gruppo FNM	2.334	586	2.920	1.947	318	2.265	1.972	305	2.277
Dirigenti	37	11	48	29	10	39	33	8	41
Quadri	112	59	171	84	45	129	87	39	126
Impiegati	572	390	962	310	208	518	315	213	528
Operai	1.613	126	1.739	1.524	55	1.579	1.537	45	1.582
<i>Ro.S.CO</i>	75	116	191	70	113	183	77	116	193
Dirigenti	13	7	20	11	7	18	12	6	18
Quadri	26	28	54	22	28	50	23	25	48
Impiegati	32	80	112	32	78	110	35	85	120
Operai	4	1	5	5	-	5	7	-	7
<i>Infrastruttura ferroviaria</i>	698	107	805	700	107	807	717	107	824
Dirigenti	12	-	12	11	1	12	12	1	13
Quadri	46	10	56	47	12	59	50	11	61
Impiegati	226	74	300	228	76	304	223	70	293
Operai	414	23	437	414	18	432	432	25	457
<i>Mobilità passeggeri su gomma</i>	1.176	102	1.278	1.177	98	1.275	1.178	82	1.260
Dirigenti	6	2	8	7	2	9	9	1	10
Quadri	17	6	23	15	5	20	14	3	17
Impiegati	49	55	104	50	54	104	57	58	115
Operai	1.104	39	1.143	1.105	37	1.142	1.098	20	1.118
<i>Autostrade</i>	385	261	646						
Dirigenti	6	2	8						
Quadri	23	15	38						
Impiegati	265	181	446						
Operai	91	63	154						
Trasporto ferroviario (Trenord)	3.544	849	4.393	3.437	824	4.261	3.524	791	4.315
Dirigenti	20	3	23	20	2	22	17	2	19
Quadri	146	43	189	137	45	182	159	46	205
Impiegati	2.696	795	3.491	2.664	767	3.431	2.717	735	3.452
Operai	682	8	690	616	10	626	631	8	639

### 102-8 (c) Composizione dell'organico

N. persone	2021			2020			2019		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Gruppo FNM	2.334	586	2.920	1.947	318	2.265	1.972	305	2.277
Dipendenti full-time	2.211	449	2.660	1.884	252	2.136	1.943	252	2.195
Dipendenti part-time	123	137	260	63	66	129	29	53	82

<i>Ro.S.CO</i>	75	116	191	70	113	183	77	116	193
Dipendenti full-time	74	94	168	69	88	157	76	88	164
Dipendenti part-time	1	22	23	1	25	26	1	28	29
<i>Infrastruttura ferroviaria</i>	698	107	805	700	107	807	717	107	824
Dipendenti full-time	696	100	796	698	100	798	715	99	814
Dipendenti part-time	2	7	9	2	7	9	2	8	10
<i>Mobilità passeggeri su gomma</i>	1.176	102	1.278	1.177	98	1.275	1.178	82	1.260
Dipendenti full-time	1.118	64	1.182	1.117	64	1.181	1.152	65	1.217
Dipendenti part-time	58	38	96	60	34	94	26	17	43
<i>Autostrade</i>	385	261	646						
Dipendenti full-time	323	191	514						
Dipendenti part-time	62	70	132						
<b>Trasporto ferroviario (Trenord)</b>	<b>3.544</b>	<b>849</b>	<b>4.393</b>	<b>3.437</b>	<b>824</b>	<b>4.261</b>	<b>3.524</b>	<b>791</b>	<b>4.315</b>
Dipendenti full-time	3.531	805	4.336	3.420	778	4.198	3.512	740	4.252
Dipendenti part-time	13	44	57	17	46	63	12	51	63

## 102-8 (d) Collaboratori esterni

N. persone	2021			2020			2019		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
<b>Gruppo FNM</b>	<b>29</b>	<b>13</b>	<b>42</b>	<b>34</b>	<b>10</b>	<b>44</b>	<b>27</b>	<b>7</b>	<b>34</b>
Stage	9	8	17	14	8	22	10	5	15
Lavoratori Somministrati	4	1	5	5	1	6	3	0	3
Collaboratori a progetto	11	4	15	6	1	7	7	1	8
Collaboratori a P.IVA	5	0	5	0	0	0	0	0	0
Altro	0	0	0	9	0	9	7	1	8
<i>Ro.S.CO</i>	6	7	13	5	2	7	4	1	5
Stage	0	3	3	1	1	2	0	0	0
Lavoratori Somministrati	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Collaboratori a progetto	6	4	10	4	1	5	4	1	5
Collaboratori a P.IVA	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Altro	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>Infrastruttura ferroviaria</i>	12	3	15	18	7	25	12	5	17
Stage	8	3	11	13	7	20	10	5	15
Lavoratori Somministrati	3	0	3	4	0	4	0	0	0
Collaboratori a progetto	1	0	1	1	0	1	2	0	2
Collaboratori a P.IVA	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Altro	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>Mobilità passeggeri su gomma</i>	10	0	10	11	1	12	11	1	12
Stage	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Lavoratori Somministrati	1	0	1	1	1	2	3	0	3
Collaboratori a progetto	4	0	4	1	0	1	1	0	1
Collaboratori a P.IVA	5	0	5	0	0	0	0	0	0
Altro	0	0	0	9	0	9	7	1	8
<i>Autostrade</i>	1	3	4						
Stage	1	2	3						
Lavoratori Somministrati	0	1	1						
Collaboratori a progetto	0	0	0						
Collaboratori a P.IVA	0	0	0						
Altro	0	0	0						
<b>Trasporto ferroviario (Trenord)</b>	<b>86</b>	<b>12</b>	<b>98</b>	<b>65</b>	<b>8</b>	<b>73</b>	<b>45</b>	<b>3</b>	<b>48</b>
Stage	82	11	93	59	4	63	41	3	44
Lavoratori Somministrati	0	1	1	2	4	6	0	0	0
Collaboratori a progetto	4	0	4	4	0	4	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

N. persone	DIPENDENTI PER FASCE D'ETÀ E GENERE - 2021								
	Uomini			Donne			Totale		
	<30	30-50	>50	<30	30-50	>50	<30	30-50	>50
<b>Gruppo FNM</b>	<b>115</b>	<b>1.190</b>	<b>1.030</b>	<b>21</b>	<b>275</b>	<b>290</b>	<b>136</b>	<b>1.465</b>	<b>1.320</b>
Dirigenti	-	12	25	-	5	6	-	17	31
Quadri	1	56	55	-	39	20	1	95	75
Impiegati	20	294	258	12	185	193	32	479	451
Operai	94	828	692	9	46	71	103	874	763
<i>Ro.S.CO</i>	3	54	18	2	62	52	5	116	70
Dirigenti	-	8	5	-	3	4	-	11	9
Quadri	-	18	8	-	20	8	-	38	16
Impiegati	3	26	3	2	38	40	5	64	43
Operai	-	2	2	-	1	-	-	3	2
<i>Infrastruttura ferroviaria</i>	50	429	219	8	55	44	58	484	263
Dirigenti	-	2	10	-	-	-	-	2	10
Quadri	-	18	28	-	9	1	-	27	29
Impiegati	6	139	81	3	39	32	9	178	113
Operai	44	270	100	5	7	11	49	277	111
<i>Mobilità passeggeri su gomma</i>	44	577	556	2	61	39	46	638	595

Dirigenti	-	1	5	-	1	1	-	2	6
Quadri	1	11	5	-	2	4	1	13	9
Impiegati	3	19	27	1	34	20	4	53	47
Operai	40	546	519	1	24	14	41	570	533
<b>Autostrade</b>	<b>18</b>	<b>130</b>	<b>237</b>	<b>9</b>	<b>97</b>	<b>155</b>	<b>27</b>	<b>227</b>	<b>392</b>
Dirigenti	-	1	5	-	1	1	-	2	6
Quadri	-	9	14	-	8	7	-	17	21
Impiegati	8	110	147	6	74	101	14	184	248
Operai	10	10	71	3	14	46	13	24	117
<b>Trasporto ferroviario (Trenord)</b>	<b>346</b>	<b>2.437</b>	<b>761</b>	<b>74</b>	<b>634</b>	<b>141</b>	<b>420</b>	<b>3.071</b>	<b>902</b>
Dirigenti	-	7	13	-	2	1	-	9	14
Quadri	-	52	94	-	23	20	-	75	114
Impiegati	270	1.889	537	72	606	117	342	2.495	654
Operai	76	489	117	2	3	3	78	492	120

#### DIPENDENTI PER FASCE D'ETÀ E GENERE - 2020

N. persone	Uomini			Donne			Totale		
	<30	30-50	>50	<30	30-50	>50	<30	30-50	>50
<b>Gruppo FNM</b>	<b>96</b>	<b>1.087</b>	<b>764</b>	<b>9</b>	<b>179</b>	<b>130</b>	<b>105</b>	<b>1.266</b>	<b>894</b>
Dirigenti	-	11	18	-	4	6	-	15	24
Quadri	1	43	40	1	30	14	2	73	54
Impiegati	15	186	109	6	113	89	21	299	198
Operai	80	847	597	2	32	21	82	879	618
<b>Ro.S.CO</b>	<b>3</b>	<b>50</b>	<b>17</b>	<b>4</b>	<b>61</b>	<b>48</b>	<b>7</b>	<b>111</b>	<b>65</b>
Dirigenti	-	7	4	-	3	4	-	10	8
Quadri	-	16	6	1	19	8	1	35	14
Impiegati	3	25	4	3	39	36	6	64	40
Operai	-	2	3	-	-	-	-	2	3
<b>Infrastruttura ferroviaria</b>	<b>58</b>	<b>426</b>	<b>216</b>	<b>5</b>	<b>53</b>	<b>49</b>	<b>63</b>	<b>479</b>	<b>265</b>
Dirigenti	-	3	8	-	-	1	-	3	9
Quadri	-	18	29	-	9	3	-	27	32
Impiegati	10	139	79	3	38	35	13	177	114
Operai	48	266	100	2	6	10	50	272	110
<b>Mobilità passeggeri su gomma</b>	<b>35</b>	<b>611</b>	<b>531</b>	<b>-</b>	<b>65</b>	<b>33</b>	<b>35</b>	<b>676</b>	<b>564</b>
Dirigenti	-	1	6	-	1	1	-	2	7
Quadri	1	9	5	-	2	3	1	11	8
Impiegati	2	22	26	-	36	18	2	58	44
Operai	32	579	494	-	26	11	32	605	505
<b>Trasporto ferroviario (Trenord)</b>	<b>329</b>	<b>2.267</b>	<b>841</b>	<b>78</b>	<b>605</b>	<b>141</b>	<b>407</b>	<b>2.872</b>	<b>982</b>
Dirigenti	-	7	13	-	2	-	-	9	13
Quadri	-	47	90	-	26	19	-	73	109
Impiegati	252	1.795	617	76	573	118	328	2.368	735
Operai	77	418	121	2	4	4	79	422	125

#### DIPENDENTI PER FASCE D'ETÀ E GENERE - 2019

N. persone	Uomini			Donne			Totale		
	<30	30-50	>50	<30	30-50	>50	<30	30-50	>50
<b>Gruppo FNM</b>	<b>95</b>	<b>1.126</b>	<b>751</b>	<b>11</b>	<b>174</b>	<b>120</b>	<b>106</b>	<b>1.300</b>	<b>871</b>
Dirigenti	-	14	19	-	2	6	-	16	25
Quadri	-	39	48	-	25	14	-	64	62
Impiegati	11	196	108	9	122	82	20	318	190
Operai	84	877	576	2	25	18	86	902	594
<b>Ro.S.CO</b>	<b>3</b>	<b>52</b>	<b>22</b>	<b>5</b>	<b>63</b>	<b>48</b>	<b>8</b>	<b>115</b>	<b>70</b>
Dirigenti	-	7	5	-	2	4	-	9	9
Quadri	-	15	8	-	15	10	-	30	18
Impiegati	3	27	5	5	46	34	8	73	39
Operai	-	3	4	-	-	-	-	3	4
<b>Infrastruttura ferroviaria</b>	<b>57</b>	<b>438</b>	<b>222</b>	<b>2</b>	<b>58</b>	<b>47</b>	<b>59</b>	<b>496</b>	<b>269</b>
Dirigenti	-	5	7	-	-	1	-	5	8
Quadri	-	17	33	-	8	3	-	25	36
Impiegati	6	142	75	2	40	28	8	182	103
Operai	51	274	107	-	10	15	51	284	122
<b>Mobilità passeggeri su gomma</b>	<b>35</b>	<b>636</b>	<b>507</b>	<b>4</b>	<b>53</b>	<b>25</b>	<b>39</b>	<b>689</b>	<b>532</b>
Dirigenti	-	2	7	-	-	1	-	2	8
Quadri	-	7	7	-	2	1	-	9	8
Impiegati	2	27	28	2	36	20	4	63	48
Operai	33	600	465	2	15	3	35	615	468
<b>Trasporto ferroviario (Trenord)</b>	<b>373</b>	<b>2.179</b>	<b>972</b>	<b>84</b>	<b>563</b>	<b>144</b>	<b>457</b>	<b>2.742</b>	<b>1.116</b>
Dirigenti	-	5	12	-	2	-	-	7	12
Quadri	-	49	110	-	26	20	-	75	130
Impiegati	272	1.719	726	84	532	119	356	2.251	845
Operai	101	406	124	-	3	5	101	409	129

## 401-1 Turnover

### NUOVO PERSONALE ASSUNTO PER ETÀ E GENERE

N. persone	2021				2020				2019			
	Uomini	Donne	Totale	Tasso di turnover in entrata	Uomini	Donne	Totale	Tasso di turnover	Uomini	Donne	Totale	Tasso di turnover
<b>Gruppo FNM</b>	<b>238</b>	<b>48</b>	<b>286</b>	<b>9,79%</b>	<b>145</b>	<b>29</b>	<b>174</b>	<b>7,68%</b>	<b>154</b>	<b>14</b>	<b>168</b>	<b>7,38%</b>
<30	58	15	73	53,68%	21	5	26	24,76%	27	3	30	28,30%
30-50	131	27	158	10,78%	85	18	103	8,14%	86	10	96	7,38%
>50	49	6	55	4,17%	39	6	45	5,03%	41	1	42	4,82%
Turnover in entrata	10,19%	8,19%	9,79%		7,45%	9,12%	7,68%		7,81%	3,50%	7,74%	
<b>Ro.S.CO</b>	<b>7</b>	<b>6</b>	<b>13</b>	<b>6,81%</b>	<b>1</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>3,28%</b>	<b>2</b>	<b>7</b>	<b>9</b>	<b>4,66%</b>
<30	2	1	3	60,00%	0	1	1	14,29%	0	3	3	37,50%
30-50	4	5	9	7,76%	1	4	5	4,50%	2	3	5	4,35%
>50	1	0	1	1,43%	0	0	0	0,00%	0	1	1	1,43%
Turnover in entrata	9,33%	5,17%	6,81%		1,43%	4,42%	3,28%		2,60%	5,88%	4,86%	
<b>Infrastruttura ferroviaria</b>	<b>34</b>	<b>8</b>	<b>42</b>	<b>5,22%</b>	<b>17</b>	<b>6</b>	<b>23</b>	<b>2,85%</b>	<b>27</b>	<b>1</b>	<b>28</b>	<b>3,40%</b>
<30	10	5	15	25,86%	12	4	16	25,40%	12	0	12	20,34%
30-50	24	3	27	5,58%	5	2	7	1,46%	14	1	15	3,02%
>50	0	0	0	0,00%	0	0	0	0,00%	1	0	1	0,37%
Turnover in entrata	4,87%	7,48%	5,22%		2,43%	5,61%	2,85%		3,77%	0,61%	3,66%	
<b>Mobilità passeggeri su gomma</b>	<b>170</b>	<b>16</b>	<b>186</b>	<b>14,54%</b>	<b>127</b>	<b>18</b>	<b>145</b>	<b>11,37%</b>	<b>125</b>	<b>6</b>	<b>131</b>	<b>10,40%</b>
<30	30	2	32	69,57%	9	0	9	25,71%	15	0	15	38,46%
30-50	96	10	106	16,61%	79	12	91	13,46%	70	6	76	11,03%
>50	44	4	48	8,07%	39	6	45	7,98%	40	0	40	7,52%
Turnover in entrata	14,44%	15,69%	14,54%		10,79%	18,37%	11,37%		10,61%	5,13%	10,73%	
<b>Autostrade</b>	<b>27</b>	<b>18</b>	<b>45</b>	<b>6,97%</b>								
<30	16	7	23	85,19%								
30-50	7	9	16	7,05%								
>50	4	2	6	1,53%								
Turnover in entrata	7,01%	6,90%	6,97%									
<b>Trasporto ferroviario (Trenord)</b>	<b>300</b>	<b>48</b>	<b>348</b>	<b>7,92%</b>	<b>136</b>	<b>56</b>	<b>192</b>	<b>4,51%</b>	<b>226</b>	<b>51</b>	<b>277</b>	<b>6,42%</b>
<30	121	20	141	33,57%	54	19	73	17,94%	121	27	148	32,39%
30-50	170	25	195	6,35%	73	32	105	3,66%	100	24	124	4,52%
>50	9	3	12	1,33%	9	5	14	1,43%	5	0	5	0,45%
Turnover in entrata	8,47%	5,65%	7,92%		3,96%	6,80%	4,51%		6,41%	4,38%	7,18%	

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

N. persone	2021				2020				2019			
	Uomini	Donne	Totale	Tasso di turnover in uscita	Uomini	Donne	Totale	Tasso di turnover in uscita	Uomini	Donne	Totale	Tasso di turnover in uscita
<b>Gruppo FNM</b>	<b>242</b>	<b>32</b>	<b>274</b>	<b>9,38%</b>	<b>175</b>	<b>18</b>	<b>193</b>	<b>8,52%</b>	<b>135</b>	<b>10</b>	<b>145</b>	<b>6,37%</b>
<30	22	1	23	16,91%	6	1	7	6,67%	10	0	10	9,43%
30-50	101	12	113	7,71%	67	6	73	5,77%	49	3	52	4,00%
>50	119	19	138	10,45%	102	11	113	12,64%	76	7	83	1,15%
Turnover in uscita	10,36%	5,46%	9,38%		8,99%	5,66%	8,52%		6,85%	3,28%	6,37%	
<b>Ro.S.CO</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>2,62%</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>15</b>	<b>8,20%</b>	<b>8</b>	<b>4</b>	<b>12</b>	<b>6,22%</b>
<30	0	0	0	0,00%	0	1	1	14,29%	0	0	0	0,00%
30-50	0	0	0	0,00%	1	3	4	3,60%	6	2	8	6,96%
>50	1	4	5	7,14%	6	4	10	15,38%	2	2	4	0,00%
Turnover in uscita	1,33%	3,45%	2,62%		10,00%	7,08%	8,20%		10,39%	3,45%	6,22%	
<b>Infrastruttura ferroviaria</b>	<b>31</b>	<b>5</b>	<b>36</b>	<b>4,47%</b>	<b>36</b>	<b>6</b>	<b>42</b>	<b>5,20%</b>	<b>12</b>	<b>0</b>	<b>12</b>	<b>1,46%</b>
<30	4	0	4	6,90%	2	0	2	3,17%	0	0	0	0,00%
30-50	10	1	11	2,27%	6	2	8	1,67%	2	0	2	0,40%
>50	17	4	21	7,98%	28	4	32	12,08%	10	0	10	0,00%
Turnover in uscita	4,44%	4,67%	4,47%		5,14%	5,61%	5,20%		1,67%	0,00%	1,46%	
<b>Mobilità passeggeri su gomma</b>	<b>192</b>	<b>13</b>	<b>205</b>	<b>16,03%</b>	<b>132</b>	<b>4</b>	<b>136</b>	<b>10,67%</b>	<b>115</b>	<b>6</b>	<b>121</b>	<b>9,60%</b>
<30	18	0	18	39,13%	4	0	4	11,43%	10	0	10	25,64%
30-50	85	8	93	14,58%	60	1	61	9,02%	41	1	42	6,10%
>50	89	5	94	15,80%	68	3	71	12,59%	64	5	69	1,88%
Turnover in uscita	16,31%	12,75%	16,03%		11,21%	4,08%	10,67%		9,76%	7,32%	9,60%	
<b>Autostrade</b>	<b>18</b>	<b>10</b>	<b>28</b>	<b>4,33%</b>								
<30	0	1	1	3,70%								
30-50	6	3	9	3,96%								
>50	12	6	18	4,59%								
Turnover in uscita	4,68%	3,83%	4,33%									
<b>Trasporto ferroviario (Trenord)</b>	<b>193</b>	<b>23</b>	<b>216</b>	<b>4,92%</b>	<b>223</b>	<b>23</b>	<b>246</b>	<b>5,77%</b>	<b>201</b>	<b>18</b>	<b>219</b>	<b>5,08%</b>
<30	16	4	20	4,76%	7	2	9	2,21%	10	2	12	2,63%
30-50	29	3	32	1,04%	24	2	26	0,91%	15	7	22	0,80%
>50	148	16	164	18,18%	192	19	211	21,49%	176	9	185	1,08%
Turnover in uscita	5,45%	2,71%	4,92%		6,49%	2,79%	5,77%		5,70%	2,28%	5,08%	

**DIPENDENTI ISCRITTI ALLE RAPPRESENTANZE SINDACALI**

N. persone	2021			2020			2019		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Gruppo FNM	1.314	201	1.515	1.181	122	1.303	1.160	112	1.272
Ro.S.CO	18	25	43	18	27	45	22	29	51
Infrastruttura ferroviaria	415	49	464	417	48	465	418	49	467
Mobilità passeggeri su gomma	739	46	785	746	47	793	720	34	754
Autostrade	142	81	223						
Trasporto ferroviario (Trenord)	2.474	557	3.031	3.437	824	4.261	2.344	515	2.859

**403-9 Infortuni**
**INFORTUNI DEI DIPENDENTI**

N. infortuni	2021			2020			2019		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Gruppo FNM									
Numero di infortuni registrati	62	12	74	45	3	48	72	5	77
di cui sul luogo di lavoro	44	7	51	39	2	41	50	3	53
di cui in itinere	18	5	23	6	1	7	22	2	24
Numero di decessi a seguito di infortuni	0	0	0	0	0	0	0	0	0
di cui sul luogo di lavoro	0	0	0	0	0	0	0	0	0
di cui in itinere	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Numero di infortuni con gravi conseguenze (esclusi i decessi) <sup>77</sup>	0	1	1	1	0	1	0	0	0
di cui sul luogo di lavoro	0	1	1	0	0	0	0	0	0
di cui in itinere	0	0	0	1	0	1	0	0	0
Numero di ore lavorate	3.934.574	871.420	4.805.994	2.938.275	461.315	3.399.590	3.445.332	495.237	3.940.569
<b>Tasso di infortuni registrabili</b>	15,8	13,8	15,4	15,3	6,5	14,1	23,3	10,2	21,5
<b>Tasso di decessi a seguito di infortuni</b>	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Tasso di infortuni con gravi conseguenze (esclusi i decessi)<sup>83</sup></b>	0,0	1,1	0,2	0,3	0,0	0,3	0,0	0,0	0,0
Ro.S.Co									
Numero di infortuni registrati	0	0	0	1	0	1	2	1	3
di cui sul luogo di lavoro	0	0	0	1	0	1	0	0	0
di cui in itinere	0	0	0	0	0	0	2	1	3
Numero di decessi a seguito di infortuni	0	0	0	0	0	0	0	0	0
di cui sul luogo di lavoro	0	0	0	0	0	0	0	0	0
di cui in itinere	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Numero di infortuni con gravi conseguenze (esclusi i decessi) <sup>83</sup>	0	0	0	0	0	0	0	0	0
di cui sul luogo di lavoro	0	0	0	0	0	0	0	0	0
di cui in itinere	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Numero di ore lavorate	130.582	183.917	314.498	124.741	174.849	299.590	140.368	172.952	313.320
<b>Tasso di infortuni registrabili</b>	0,0	0,0	0,0	8,0	0,0	3,3	14,2	5,8	9,6
<b>Tasso di decessi a seguito di infortuni</b>	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Tasso di infortuni con gravi conseguenze (esclusi i decessi)<sup>83</sup></b>	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Infrastruttura ferroviaria									
Numero di infortuni registrati	18	2	20	12	1	13	21	2	23
di cui sul luogo di lavoro	11	1	12	11	1	12	15	1	16
di cui in itinere	7	1	8	1	0	1	6	1	7
Numero di decessi a seguito di infortuni	0	0	0	0	0	0	0	0	0
di cui sul luogo di lavoro	0	0	0	0	0	0	0	0	0
di cui in itinere	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Numero di infortuni con gravi conseguenze (esclusi i decessi) <sup>83</sup>	0	1	1	1	0	1	0	0	0
di cui sul luogo di lavoro	0	1	1	0	0	0	0	0	0
di cui in itinere	0	0	0	1	0	1	0	0	0
Numero di ore lavorate	1.247.392	184.989	1.432.381	1.233.770	173.979	1.407.749	1.272.692	184.913	1.457.605
<b>Tasso di infortuni registrabili</b>	14,4	10,8	14,0	9,7	5,7	9,2	16,5	10,8	15,8
<b>Tasso di decessi a seguito di infortuni</b>	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Tasso di infortuni con gravi conseguenze (esclusi i decessi)<sup>83</sup></b>	0,0	5,4	0,7	0,8	0,0	0,7	0,0	0,0	0,0

<sup>77</sup> 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.

<i>Mobilità passeggeri su gomma</i>									
Numero di infortuni registrati	39	3	42	32	2	34	49	2	51
<i>di cui sul luogo di lavoro</i>	30	3	33	27	1	28	35	2	37
<i>di cui in itinere</i>	9	0	9	5	1	6	14	0	14
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) <sup>83</sup>	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	1.997.818	163.320	2.161.137	1.579.764	112.487	1.692.251	2.032.272	137.372	2.169.644
<b>Tasso di infortuni registrabili</b>	19,5	18,4	19,4	20,3	17,8	20,1	24,1	14,6	23,5
<b>Tasso di decessi a seguito di infortuni</b>	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Tasso di infortuni con gravi conseguenze (esclusi i decessi)<sup>83</sup></b>	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<i>Autostrade</i>									
Numero di infortuni registrati	5	7	12						
<i>di cui sul luogo di lavoro</i>	3	3	6						
<i>di cui in itinere</i>	2	4	6						
Numero di decessi a seguito di infortuni	0	0	0						
<i>di cui sul luogo di lavoro</i>	0	0	0						
<i>di cui in itinere</i>	0	0	0						
Numero di infortuni con gravi conseguenze (esclusi i decessi) <sup>83</sup>	0	0	0						
<i>di cui sul luogo di lavoro</i>	0	0	0						
<i>di cui in itinere</i>	0	0	0						
Numero di ore lavorate	558.783	339.195	897.977						
<b>Tasso di infortuni registrabili</b>	8,9	20,6	13,4						
<b>Tasso di decessi a seguito di infortuni</b>	0,0	0,0	0,0						
<b>Tasso di infortuni con gravi conseguenze (esclusi i decessi)<sup>83</sup></b>	0,0	0,0	0,0						

<i>Trasporto ferroviario (Trenord)</i>									
Numero di infortuni registrati	157	33	190	161	41	202	159	40	199
<i>di cui sul luogo di lavoro</i>	137	30	167	143	40	183	137	33	170
<i>di cui in itinere</i>	20	3	23	18	1	19	22	7	29
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) <sup>83</sup>	0	0	0	2	0	2	0	0	0
<i>di cui sul luogo di lavoro</i>	0	0	0	2	0	2	0	0	0
<i>di cui in itinere</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Numero di ore lavorate	5.723.094	1.232.791	6.955.885	5.271.977	1.097.325	6.369.302	5.852.240	1.143.112	6.995.352
Numero di infortuni totali esclusi casi di COVID-19	143	33	176	120	29	149	159	40	199
Numero di infortuni con gravi conseguenze esclusi casi di COVID-19 <sup>83</sup>	0	0	0	1	0	1	0	0	0
<b>Tasso di infortuni registrabili</b>	27,4	26,8	27,3	30,5	37,4	31,7	27,2	35,0	28,4
<b>Tasso di decessi a seguito di infortuni</b>	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Tasso di infortuni con gravi conseguenze (esclusi i decessi)<sup>83</sup></b>	0,0	0,0	0,0	0,4	0,0	0,3	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	2021			2020			2019		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
<b>Gruppo FNM</b>	<b>30.016</b>	<b>6.832</b>	<b>36.848</b>	<b>31.403</b>	<b>4.022</b>	<b>35.424</b>	<b>43.383</b>	<b>4.840</b>	<b>48.224</b>
Dirigenti	320	79	399	311	105	416	280	54	334
Quadri	1.951	1.054	3.004	1.677	866	2.543	2.038	638	2.676
Impiegati	7.626	3.817	11.443	5.914	2.449	8.363	10.466	3.416	13.881
Operai	20.120	1.883	22.002	23.501	602	24.103	30.600	733	31.332
<b>Ro.S.CO</b>	<b>419</b>	<b>413</b>	<b>831</b>	<b>782</b>	<b>1.276</b>	<b>2.058</b>	<b>735</b>	<b>715</b>	<b>1.450</b>
Dirigenti	76	61	136	100	90	190	17	38	55
Quadri	124	187	310	383	358	741	289	316	605
Impiegati	220	154	373	265	828	1.093	429	361	790
Operai	-	12	12	35	-	35	-	-	-
<b>Infrastruttura ferroviaria</b>	<b>17.391</b>	<b>2.042</b>	<b>19.433</b>	<b>15.799</b>	<b>2.090</b>	<b>17.889</b>	<b>31.172</b>	<b>2.992</b>	<b>34.165</b>
Dirigenti	128	1	129	130	7	137	221	8	229
Quadri	676	269	945	1.170	479	1.648	1.497	255	1.752
Impiegati	3.710	1.360	5.070	5.381	1.416	6.797	8.932	2.172	11.103
Operai	12.877	412	13.289	9.119	188	9.307	20.523	558	21.080



<i>Mobilità passeggeri su gomma</i>	6.151	923	7.073	<b>14.822</b>	<b>657</b>	<b>15.478</b>	<b>11.476</b>	<b>1.133</b>	<b>12.609</b>
Dirigenti	42	12	54	81	8	89	42	8	50
Quadri	315	148	463	125	29	154	252	67	319
Impiegati	244	517	760	268	206	474	1.105	883	1.988
Operai	5.551	247	5.797	14.348	414	14.762	10.077	175	10.252
<i>Autostrade</i>	6.056	3.455	9.511						
Dirigenti	74	6	80						
Quadri	837	450	1.287						
Impiegati	3.453	1.787	5.240						
Operai	1.692	1.212	2.904						
<b>Trasporto ferroviario (Trenord)</b>	<b>53.791</b>	<b>267.321</b>	<b>321.112</b>	<b>178.515</b>	<b>33.833</b>	<b>212.347</b>	<b>287.977</b>	<b>34.646</b>	<b>322.623</b>
Dirigenti	92	596	688	113	4	117	361	36	397
Quadri	1.137	4.174	5.310	1640	376	2.016	2.066	594	2.660
Impiegati	52.559	246.849	299.408	168.656	32.931	201.587	255.277	34.016	289.293
Operai	4	15.702	15.706	8.122	506	8.628	30.273	0	30.273

**FORMAZIONE EROGATA PER AREA TEMATICA**

N. ore	2021			2020			2019		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
<b>Gruppo FNM</b>	<b>30.016</b>	<b>6.832</b>	<b>36.848</b>	<b>31.402</b>	<b>4.022</b>	<b>35.424</b>	<b>43.383</b>	<b>4.840</b>	<b>48.224</b>
Continua (ex Manageriale)	3.335	1.814	5.149	1.849	627	2.476	3.832	1.368	5.200
Tecnica	11.830	2.122	13.952	19.060	1.122	20.182	29.115	2.018	31.133
Informatica	322	445	767	429	242	671	774	331	1.105
Salute e Sicurezza	14.184	2.246	16.430	9.107	1.810	10.917	9.399	1.048	10.446
Anti-corruzione (231)	345	205	550	637	123	760	264	76	340
GDPR	-	-	-	321	99	419	-	-	-
Ro.S.CO	419	413	831	<b>782</b>	<b>1.276</b>	<b>2.058</b>	<b>735</b>	<b>715</b>	<b>1.450</b>
Continua (ex Manageriale)	200	235	435	181	164	345	361	366	727
Tecnica	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Informatica	-	-	-	90	145	235	68	138	206
Salute e Sicurezza	206	163	369	455	866	1.321	266	141	407
Anti-corruzione (231)	13	15	27	29	51	80	40	70	110
GDPR	-	-	-	28	50	77	-	-	-
Infrastruttura ferroviaria	17.391	2.042	19.433	<b>15.799</b>	<b>2.090</b>	<b>17.889</b>	<b>31.172</b>	<b>2.992</b>	<b>34.165</b>
Continua (ex Manageriale)	623	585	1.208	1.399	368	1.767	2.180	466	2.646
Tecnica	8.545	736	9.281	10.024	928	10.952	23.460	1.876	25.336
Informatica	-	-	-	288	97	385	281	72	353
Salute e Sicurezza	8.190	712	8.902	3.586	606	4.192	5.252	579	5.830
Anti-corruzione (231)	33	9	42	253	46	299	-	-	-
GDPR	-	-	-	249	46	295	-	-	-
<i>Mobilità passeggeri su gomma</i>	6.151	923	7.073	<b>14.821</b>	<b>657</b>	<b>15.478</b>	<b>11.476</b>	<b>1.133</b>	<b>12.609</b>
Continua (ex Manageriale)	2.075	592	2.667	269	95	364	1.291	536	1.827
Tecnica	471	-	471	9.036	194	9.230	5.655	142	5.797
Informatica	45	48	93	51	-	51	425	121	546
Salute e Sicurezza	3.404	269	3.673	5.066	338	5.404	3.881	328	4.209
Anti-corruzione (231)	156	14	169	355	26	381	224	6	230
GDPR	-	-	-	44	4	48	-	-	-
<i>Autostrade</i>	6.056	3.455	9.511						
Continua (ex Manageriale)	437	402	839						
Tecnica	2.814	1.386	4.200						
Informatica	277	397	674						
Salute e Sicurezza	2.384	1.102	3.486						
Anti-corruzione (231)	144	168	312						
GDPR	-	-	-						
<b>Trasporto ferroviario (Trenord)</b>	<b>267.321</b>	<b>53.791</b>	<b>321.112</b>	<b>177.719</b>	<b>34.628</b>	<b>212.347</b>	<b>1.253.731</b>	<b>103.899</b>	<b>1.357.630</b>
Tecnico-professionale abilitativa	233.403	40.393	273.795	156.423	22.365	178.787	3.778	1.220	4.998
Tecnico-professionale non abilitativa	7.676	3.751	11.427	2.059	959	3.018	1.536	938	2.474
Trasversale e comportamentale	6.526	2.667	9.192	836	1.648	2.484	27.524	4.521	32.045
Salute e Sicurezza	9.617	1.921	11.538	10.463	4.066	14.529	1.214.357	92.645	1.307.002
Anti-corruzione	-	-	-	12	20	32	6.536	4.575	11.111
Commerciale	10.100	5.060	15.160	7.927	5.571	13.498	-	-	-

**404-3 Valutazione della performance**
**PERSONALE DEL GRUPPO FNM COINVOLTO NEL PROCESSO DI VALUTAZIONE**

N. persone	2021*			2020*			2019*		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
<b>Gruppo FNM</b>	<b>231</b>	<b>171</b>	<b>402</b>	<b>210</b>	<b>169</b>	<b>379</b>	<b>215</b>	<b>166</b>	<b>381</b>
Dirigenti	24	8	32	22	7	29	24	5	29
Quadri	71	38	109	63	33	96	62	30	92
Personale Aree Professionali 2 e 3	136	125	261	125	129	254	129	131	260
<b>Ro.S.CO</b>	<b>65</b>	<b>117</b>	<b>182</b>	<b>63</b>	<b>111</b>	<b>174</b>	<b>64</b>	<b>110</b>	<b>174</b>
Dirigenti	8	7	15	7	6	13	8	4	12
Quadri	26	28	54	21	24	45	21	25	46
Personale Aree Professionali 2 e 3	31	82	113	35	81	116	35	81	116
<b>Infrastruttura ferroviaria</b>	<b>158</b>	<b>50</b>	<b>208</b>	<b>139</b>	<b>56</b>	<b>195</b>	<b>143</b>	<b>56</b>	<b>199</b>

Dirigenti	12	0	12	11	1	12	12	1	13
Quadri	41	7	48	38	7	45	37	5	42
Personale Aree Professionali 2 e 3	105	43	148	90	48	138	94	50	144
<b>Mobilità passeggeri su gomma</b>	<b>8</b>	<b>4</b>	<b>12</b>	<b>8</b>	<b>2</b>	<b>10</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>8</b>
Dirigenti	4	1	5	4	0	4	4	0	4
Quadri	4	3	7	4	2	6	4	0	4
Personale Aree Professionali 2 e 3	0	0	0	0	0	0	0	0	0

\* I dati fanno riferimento al personale di FNM, FERROVIENORD, FNM Autoservizi, NORD\_ING ed E-Vai. Le altre società del Gruppo FNM (ATV e MISE) e Trenord svolgono regolare sistema di valutazione con modalità e regole differenti.

## Il capitale naturale

### 303-3 Prelievo idrico

#### PRELIEVI IDRICI PER FONTE

m <sup>3</sup>	2021	2020	2019
<b>Gruppo FNM</b>	<b>286.463</b>	<b>226.003</b>	<b>270.133</b>
Acque sotterranee (pozzo)	7.872	8.322	15.435
Risorse idriche di terze parti (acquedotto)	278.591	217.681	254.698
<b>Infrastruttura ferroviaria</b>	<b>226.045</b>	<b>200.737</b>	<b>233.902</b>
Acque sotterranee (pozzo)	-	-	-
Risorse idriche di terze parti (acquedotto)	226.045	200.737	233.902
<b>Mobilità passeggeri su gomma</b>	<b>24.455</b>	<b>25.266</b>	<b>36.231</b>
Acque sotterranee (pozzo)	7.872	8.322	15.435
Risorse idriche di terze parti (acquedotto)	16.583	16.944	20.796
<b>Autostrade</b>	<b>35.963</b>		
Acque sotterranee (pozzo)	-		
Risorse idriche di terze parti (acquedotto)	35.963		
<b>Trasporto ferroviario (Trenord)</b>	<b>319.235</b>	<b>298.246</b>	<b>328.092</b>
Acque sotterranee (pozzo)	1.450	59.910	66.058
Risorse idriche di terze parti (acquedotto)	317.785	238.336	262.034

### 306-2 Rifiuti per tipo e metodo di smaltimento

#### PRODUZIONE DI RIFIUTI

kg	2021	2020	2019
<b>Gruppo FNM</b>			
Rifiuti non pericolosi	5.908.494	7.505.400	5.874.957
Rifiuti pericolosi	294.997	3.004.991	2.556.993
Totale	6.203.490	10.510.391	8.431.950
<b>Infrastruttura ferroviaria</b>			
Rifiuti non pericolosi	5.426.909	5.748.120	3.228.220
Rifiuti pericolosi	120.007	258.962	116.124
Totale	5.546.916	6.007.082	3.344.344
<b>Mobilità passeggeri su gomma</b>			
Rifiuti non pericolosi	146.401	78.864	152.684
Rifiuti pericolosi	172.152	173.172	456.571
Totale	318.553	252.036	609.255
<b>Autostrade</b>			
Rifiuti non pericolosi	335.183		
Rifiuti pericolosi	2.838		
Totale	338.021		
<b>Trasporto ferroviario (Trenord)</b>			
Rifiuti non pericolosi	2.278.190	1.678.416	2.494.053
Rifiuti pericolosi	949.507	2.572.857	1.984.298
Totale	3.227.697	4.251.273	4.478.351

## Metodologia di calcolo per le emissioni

La metodologia per il calcolo del totale delle **emissioni dirette (Scope 1)** e **indirette (Scope 2)**, espresse in tonnellate di CO<sub>2</sub> equivalente, utilizza la seguente formula:

$$\text{Tonnellate di CO}_2\text{eq} = \text{Tonnellate di CO}_2 + 28 \times \text{Tonnellate di CH}_4 + 265 \times \text{Tonnellate di N}_2\text{O}$$

La CO<sub>2</sub> equivalente è quindi calcolata come somma degli apporti delle emissioni di tre gas a effetto serra: CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub> e N<sub>2</sub>O (come suggerito dagli indicatori dei GRI Standard - 305-1 Direct (Scope 1) GHG emissions e 305-2 Indirect (Scope 2) GHG emissions). Per ottenere le quantità di CO<sub>2</sub> equivalente per i gas CH<sub>4</sub> e N<sub>2</sub>O, essi sono moltiplicati per il loro Global Warming Potential a 100 anni (28 per il CH<sub>4</sub> e 265 per il N<sub>2</sub>O), così come definito dall'IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change).

Per garantire maggiore precisione e rappresentatività, per lo **Scope 1** i fattori emissivi utilizzati per il calcolo sono diversi per le emissioni derivanti da combustione statica (riscaldamento) e combustione da trazione (su strada o su rotaia).

Per le emissioni di **Scope 2**, si è deciso invece di applicare il metodo di calcolo "Market-based" che, consente di valorizzare la scelta di E-Vai di acquistare energia elettrica certificata come prodotta al 100% da fonti rinnovabili, alla quale non sono associate emissioni di gas serra; utilizzando come fattore emissivo per l'energia elettrica acquistata da rete (non certificata) il fattore medio associato al totale della produzione lorda di energia elettrica a livello nazionale (quindi un mix da fonti non rinnovabili e rinnovabili).

I fattori emissivi utilizzati, sia per lo Scope 1 sia per lo Scope 2, sono quelli proposti da ISPRA (Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale)<sup>78</sup>.

Nelle sezioni successive si evidenzia il dettaglio dei consumi energetici per settore di business (2019-2021), così come indicato nella tabella seguente:

Paragrafo di riferimento	Principali dati rendicontati	Società di riferimento
INFRASTRUTTURA FERROVIARIA	<b>Consumi di energia elettrica media e bassa tensione</b> della rete ferroviaria e delle stazioni	FERROVIENORD, MALPENSA INTERMODALE
	<b>Consumi di energia elettrica dello stabile di Milano Cadorna (*)</b>	FNM FERROVIENORD NORD_ING Trenord
	<b>Consumi di gas metano e gasolio</b> per il riscaldamento e la trazione del materiale rotabile e degli autoveicoli	FERROVIENORD, MALPENSA INTERMODALE
	<b>Emissioni in atmosfera Scope 1 e Scope 2</b>	Scope 1 FERROVIENORD  Scope 2 FNM

<sup>78</sup> CO<sub>2</sub>: Annex 6 e Annex 2 del National Inventory Report (è stata considerata l'ultima edizione, quella del 2020).  
CH<sub>4</sub> e N<sub>2</sub>O: tavole "Common Reporting Format" (è stata considerata l'ultima edizione, quella del 2020) allegate al National Inventory Report di cui sopra, nonché - in alcuni casi - serie storiche emissive aggiornate al 2018, sempre proposte da ISPRA.

		FERROVIENORD NORD_ING Trenord
Ro.S.Co. e SERVICES	<b>Consumi di energia elettrica</b> dello stabile di Milano Cadorna (*)	FNM
MOBILITÀ PASSEGGERI SU GOMMA	<b>Consumi di energia elettrica media e bassa tensione</b> per impianti e uffici <b>Consumi di energia elettrica</b> per la ricarica dei veicoli elettrici (E-Vai) <b>Consumi di gasolio e metano</b> per trazione degli autobus <b>Altri consumi (gasolio, benzina, gas metano)</b> per autoveicoli <b>Consumi di gas metano</b> per riscaldamento <b>Emissioni in atmosfera Scope 1 e Scope 2</b> <b>Emissioni evitate dal servizio car sharing elettrico</b>	FNM Autoservizi ATV La Linea (che include Martini Bus) E-Vai
AUTOSTRADe	<b>Consumi di energia elettrica tensione</b> per impianti gestione infrastruttura per uffici e sede aziendale <b>Consumi di gasolio e gas metano</b> per il riscaldamento <b>Consumi di gasolio e benzina</b> per la trazione degli autoveicoli <b>Emissioni in atmosfera Scope 1 e Scope 2</b>	MISE MILANO SERRAVALLE ENGINEERING
TRASPORTO FERROVIARIO (Trenord)	<b>Consumi di energia elettrica ad alta tensione</b> per la trazione dei treni <b>Consumi di energia elettrica media e bassa tensione</b> per impianti e uffici <b>Consumi di gasolio</b> per la trazione del materiale rotabile (treni, autobus e autoveicoli) e il riscaldamento <b>Consumi di gas metano</b> per riscaldamento <b>Emissioni in atmosfera Scope 1 e Scope 2</b>	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.

## Definizione dei temi materiali

Temi materiali	Che cosa significa per il Gruppo FNM
<b>Consumi energetici, emissioni in atmosfera e climate change</b>	<p>Gestire gli impatti ambientali diretti delle attività del Gruppo sul clima e sulla qualità dell'aria, promuovendo il consumo razionale di energia, l'approvvigionamento da fonti energetiche a ridotte emissioni, l'installazione di sistemi di illuminazione efficienti lungo i percorsi ferroviari e autostradali e l'ammodernamento tecnologico della flotta verso soluzioni ad alta efficienza energetica e green. Inoltre, monitorare gli sviluppi normativi e socio-economici connessi alla transizione energetica e identificare i potenziali impatti sulle attività del Gruppo.</p>
<b>Gestione del rumore e delle vibrazioni</b>	<p>Contenere l'inquinamento acustico e l'impatto sonoro delle attività del Gruppo dovuti, principalmente, al transito dei treni e dei mezzi su gomma, all'operatività dei cantieri, specialmente in contesti di forte urbanizzazione. Definire adeguate linee guida operative per limitare i livelli di rumore e di vibrazioni, ad esempio mediante dispositivi di riduzione delle emissioni acustiche.</p>
<b>Gestione delle risorse idriche<sup>79</sup></b>	<p>Incentivare un utilizzo essenziale della risorsa idrica, impiegata sia nelle attività legate all'operatività degli uffici sia al lavaggio dei mezzi di trasporto, realizzando un monitoraggio attraverso indicatori di intensità e promuovendo iniziative di riciclo/riutilizzo della risorsa idrica, anche di acque meteoriche.</p>
<b>Gestione dei rifiuti</b>	<p>Promuovere una gestione responsabile dei rifiuti prodotti dal Gruppo e dei relativi impatti sull'ambiente, attraverso l'utilizzo di metodi di smaltimento, politiche e pratiche di riciclo e meccanismi di riuso dei materiali e prodotti utilizzati. Monitorare sia i rifiuti derivanti da attività specifiche di business (es. batterie esauste delle auto elettriche; materiali derivanti dalle attività di manutenzione dell'infrastruttura autostradale e ferroviaria e dei depositi; materiali derivanti dalle attività legate all'operatività dei mezzi di trasporto, quali treni e autobus) sia quelli provenienti dalle attività legate all'operatività degli uffici.</p>
<b>Tutela della biodiversità</b>	<p>Compensare gli effetti del potenziamento delle tratte ferroviarie e stradali, mitigando gli impatti sul territorio e sul paesaggio in generale. Moderare gli effetti del Gruppo sugli ecosistemi a difesa della perdita di biodiversità, della distruzione degli habitat naturali, dell'impatto paesaggistico sui siti coinvolti e del livello d'incidenza dell'opera futura. Pianificare la realizzazione di opere compensative, e predisporre politiche volte alla minimizzazione degli impatti dei cantieri, in termini sia di creazione di criticità temporanee nelle aree limitrofe ai lavori in corso, sia di consumo del suolo e del sottosuolo.</p>
<b>Etica e integrità nel business</b>	<p>Predisporre adeguati presidi di controllo interno e diffondere nell'organizzazione una cultura aziendale fondata sull'integrità, l'etica professionale e l'onestà per costruire rapporti di fiducia con i propri stakeholder e condurre correttamente la propria attività con trasparenza in ogni singola operazione, in particolare nella lotta alla corruzione attiva e passiva, nel rispetto di comportamenti concorrenziali e dei principi di integrità e correttezza nella relazione con l'autorità concessionaria. Garantire, inoltre, il rispetto dei diritti umani di tutti gli stakeholder interni ed esterni all'organizzazione.</p>

<sup>79</sup> Il tema materiale sottoposta a valutazione non è risultato quest'anno prioritario, tuttavia, dato l'impegno del Gruppo FNM nel gestire tale tematica e in linea con le disposizioni del DLgs 254/2016, si è fornita la relativa rendicontazione all'interno del documento.

<b>Gestione dei rischi sistemici e resilienza del business</b>	<p>Predisporre un sistema di identificazione, valutazione e gestione dei rischi aventi implicazioni su una pluralità di livelli (sociale, politico, economico), capaci potenzialmente di interrompere la continuità operativa (business continuity) del Gruppo. A tal fine, delineare piani strategici che identifichino, prevenano e minimizzino gli impatti associati ad eventi caratterizzati da bassa probabilità e alto impatto, quali gli eventi pandemici e il verificarsi di fenomeni meteorologici estremi dovuti al cambiamento climatico, i quali potrebbero avere effetti sia sull'intensità di circolazione sia incrementare i costi di manutenzione degli asset infrastrutturali e dei mezzi.</p>
<b>Attrazione di talenti e sviluppo del capitale umano</b>	<p>Offrire opportunità concrete di sviluppo personale e professionale, sviluppando e mantenendo nel tempo la capacità di attrarre e trattenere i talenti. Garantire al Gruppo persone competenti, motivate e soddisfatte. Fornire alla forza lavoro uno sviluppo continuo delle conoscenze trasversali e del know specific del business in linea con le esigenze espresse dagli stessi e dal mercato, al fine di gestire al meglio eventuali cambiamenti di organizzativi in risposta a scenari mutati</p>
<b>Welfare per i dipendenti</b>	<p>Offrire ai dipendenti strumenti e modelli di lavoro moderni e flessibili in livello di rispondere a specifici bisogni personali e garantire equilibrio tra vita privata e lavorativa (es. benefit aziendali, maternità, paternità). Assicurare, inoltre, che l'offerta di welfare per i dipendenti risponda alle esigenze derivanti dal momento storico, garantendo all'azienda una continuità operativa attraverso la promozione dell'estensione dello smart-working, organizzazione di webinar, predisposizione di attività che favoriscano l'inclusione e l'interattività a distanza.</p>
<b>Rispetto della diversità e inclusione</b>	<p>Garantire la tutela dei diritti di tutti i dipendenti e delle pari opportunità, gestire e valorizzare la diversità, promuovere dinamiche inclusive eliminando forme di discriminazione anche di tipo retributivo.</p>
<b>Salute e sicurezza nei luoghi di lavoro</b>	<p>Tutelare la salute, sicurezza e integrità psicofisica delle persone, anche con riferimento alla qualità dei luoghi di lavoro, incoraggiando lo sviluppo di una solida cultura interna e aderendo ai più alti standard nazionali e internazionali sul tema. Valutare, dunque, le prestazioni in tema di tutela di salute e sicurezza attraverso riunioni periodiche predisponendo, laddove opportuno, azioni correttive e obiettivi di miglioramento (es. formazione del personale, acquisizione di nuove macchine, impianti e attrezzature, interventi di miglioria agli ambienti di lavoro). Promuovere i medesimi standard di sicurezza per (sub-)appaltatori e terze parti operanti presso le strutture del Gruppo.</p>
<b>Accessibilità dei servizi e delle infrastrutture</b>	<p>Garantire l'accessibilità fisica ai servizi e alle infrastrutture (es. stazioni, treni, autobus) a tutti i clienti senza alcuna discriminazione (es. standardizzazione della segnaletica, presenza di postazioni dedicate per le persone a mobilità ridotta, ampliamento degli spazi dedicati ai parcheggi). Collaborare con le associazioni di categoria affinché il Gruppo predisponga interventi adeguati per garantire piena accessibilità a servizi e infrastrutture.</p>
<b>Qualità del servizio e Sicurezza dell'infrastruttura e dell'utente</b>	<p>Garantire la sicurezza delle infrastrutture ferroviarie e autostradali attraverso attività di monitoraggio periodiche e investimenti in attività di manutenzione e prevenzione, ivi inclusi piani di gestione delle emergenze. Parallelamente, garantire la sicurezza durante la circolazione sui mezzi di trasporto e nelle aree di fermata, attraverso attività di vigilanza, servizi di hotline e formazione degli autisti e dei conducenti. Assicurare, infine, un servizio di standard elevato, attraverso, ad esempio, periodici interventi di ammodernamento della flotta, il monitoraggio di indici di qualità del servizio e la gestione attenta dei reclami, al fine di garantire la soddisfazione dell'utente/cliente finale.</p>

<p><b>Innovazione tecnologica e digitale</b></p>	<p>Incentivare la modernizzazione e l'evoluzione tecnologica digitale mediante lo sviluppo di nuovi servizi e l'adozione di tecnologie digitali da integrare nei processi aziendali, nelle infrastrutture e nei servizi (es. MaaS - Mobility as a Service e MaaC – Mobility as a Community). Promuovere altresì l'integrazione digitale delle infrastrutture e dei servizi attraverso l'installazione di sensori e l'utilizzo di data analytics, al fine di rendere più efficienti i processi decisionali in merito alla manutenzione delle reti e la gestione del traffico e di fornire un'assistenza tempestiva. Cogliere le opportunità dell'evoluzione digitale per predisporre presidi a salvaguardia della privacy dei clienti e della sicurezza dei dati aziendali, garantendo elevati standard di sicurezza informatica.</p>
<p><b>Intermodalità e integrazione dei servizi</b></p>	<p>Promuovere un modello di gestione integrato della domanda e dell'offerta di mobilità, che includa il trasporto ferroviario, il trasporto pubblico locale su gomma e l'infrastruttura autostradale; favorire inoltre la complementarità fra le reti ferroviarie, autostradali e i terminali logistici per il trasporto merci. A tal fine, promuovere anche lo sviluppo di partnership e nuove società, cogliendo le sinergie tra differenti modalità di trasporto mediante l'integrazione di evoluzioni tecnologiche e soluzioni orientate all'ottimizzazione dei flussi nonché alla sostenibilità economica, sociale e ambientale.</p>
<p><b>Dialogo con gli stakeholder e sviluppo del territorio</b></p>	<p>Promuovere un dialogo costante con gli stakeholder del Gruppo, in particolare con le amministrazioni e gli enti pubblici regionali e locali, volto alla ricerca di soluzioni condivise e di relazioni trasparenti. Promuovere altresì relazioni inclusive con le comunità, che siano funzionali all'analisi e alla comprensione dei bisogni della stessa e delle specificità del tessuto sociale dei territori interessati dai servizi e dalle infrastrutture offerte, siano essi relativi alla rete o al trasporto passeggeri su ferro e gomma, fornendo al Gruppo l'opportunità di rispondere puntualmente alle esigenze dei propri stakeholder.</p>
<p><b>Approvvigionamento sostenibile</b></p>	<p>Improntare i propri processi di acquisto, relativi sia alle attività core dell'azienda che quelle legate all'operatività degli uffici, su comportamenti orientati al pieno rispetto della legalità, trasparenza e anticorruzione. Adottare criteri di selezione, valutazione e monitoraggio dei fornitori e degli appaltatori in livello di misurare anche la loro performance sociale e ambientale, al fine di garantire alti livelli di funzionalità</p>
<p><b>Gestione sostenibile delle infrastrutture</b></p>	<p>Considerare gli impatti ambientali, sociali e di governance nelle fasi di design, realizzazione e utilizzo dell'infrastruttura, al fine di garantire un uso efficiente delle risorse necessarie a implementare progetti infrastrutturali (es. ferro, acciaio, cemento, calcestruzzo) e minimizzare l'impatto sul territorio circostante durante il ciclo di vita dell'infrastruttura stessa</p>

Tabella di correlazione tra ambiti del Decreto, i temi materiali e indicatori GRI

Categoria	Temi materiali	DLgs 254/2016	GRI Standard di riferimento	Perimetro degli impatti	Ruolo del Gruppo FNM
<b>Responsabilità ambientale</b>	Consumi energetici, emissioni in atmosfera e climate change	Ambientale	302: Energia (2016) 305: Emissioni (2016)	Gruppo FNM, Trenord	Diretto
	Gestione del rumore e delle vibrazioni	Ambientale	-	Gruppo FNM, Trenord	Diretto
	Gestione delle risorse idriche	Ambientale	303: Acqua e scarichi idrici (2018)	Gruppo FNM, Trenord (sedi operative, siti manutentivi e depositi)	Diretto
	Gestione dei rifiuti	Ambientale	306: Rifiuti (2020)	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
<b>Governance, integrità e responsabilità economica</b>	Etica e integrità nel business	Lotta alla corruzione, Rispetto dei diritti umani	205: Anticorruzione (2016) 207: Imposte (2019) 307: Compliance ambientale (2016) 419: Compliance socioeconomica (2016) 412: Valutazione del rispetto dei diritti umani (2016)	Gruppo FNM	Diretto
	Gestione dei rischi sistemici e resilienza del business	Lotta alla corruzione, Rispetto dei diritti umani, Ambientale, Sociale, Attinente al personale	-	Gruppo FNM	Contributo
<b>Risorse umane</b>	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
<b>Responsabilità verso i clienti, infrastrutture e sistemi di trasporto</b>	Accessibilità dei servizi e delle infrastrutture	Sociale	203: Impatti economici indiretti (2016)	Gruppo FNM, Trenord	Diretto
	Qualità del servizio e Sicurezza dell'infrastruttura e dell'utente	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
<b>Responsabilità sociale (comunità) e supply chain</b>	Dialogo con gli stakeholder e sviluppo del territorio	Lotta alla corruzione, Sociale	201: Performance economiche (2016) 413: Comunità locali (2016)	Gruppo FNM, Trenord, Amministrazioni locali	Contributo
	Approvvigionamento sostenibile	Ambientale, Sociale, Lotta alla corruzione, Rispetto dei diritti umani	204: Pratiche di approvvigionamento (2016) 308: Valutazione ambientale dei fornitori (2016) 414: Valutazione sociale dei fornitori (2016)	Gruppo FNM	Diretto
	Gestione sostenibile delle infrastrutture	Ambientale, Sociale	-	Gruppo FNM, Trenord, Regione Lombardia	Diretto Indiretto (finanziamenti da parte di Regione Lombardia )

## Indice dei contenuti GRI

### Indice dei contenuti GRI “in conformità” – opzione core

GRI ID	Informativa	Paragrafo	Omissioni e informativa
<b>Profilo dell'organizzazione</b>			
102-1	Nome dell'organizzazione	Nota metodologica	
102-2	Attività, marchi, prodotti e servizi	1.2. Il Gruppo FNM e la sua storia	
102-3	Luogo della sede principale	1.2. Il Gruppo FNM e la sua storia	
102-4	Luogo delle attività	1.2. Il Gruppo FNM e la sua storia	
102-5	Proprietà e forma giuridica	7.1. Le fonti di finanziamento: pubblica amministrazione e azionisti	
102-6	Mercati serviti	1.2. Il Gruppo FNM e la sua storia	
102-7	Dimensione dell'organizzazione	1.2. Il Gruppo FNM e la sua storia 7.1. Le fonti di finanziamento: pubblica amministrazione e azionisti 7.1. Il valore economico generato e distribuito 7.3. Lo sviluppo del capitale umano all'interno del Gruppo Il capitale umano (Schede di approfondimento)	Per maggiori dettagli sui risultati d'esercizio del Gruppo FNM, si rimanda al Bilancio Consolidato scaricabile dalla pagina <a href="http://www.fnmgroup.it">www.fnmgroup.it</a>
102-8	Informazioni sui dipendenti e gli altri lavoratori	7.3. Lo sviluppo del capitale umano all'interno del Gruppo Il capitale umano (Schede di approfondimento)	Per quanto attiene al calcolo degli indicatori quantitativi sull'organico e le sue varie scomposizioni, è stato scelto il metodo dell'head-count
102-9	Catena di fornitura	7.1. Approvvigionamento sostenibile	
102-10	Modifiche significative all'organizzazione e alla sua catena di fornitura	Nota metodologica 1.2. Il Gruppo FNM e la sua storia 7.1. Approvvigionamento sostenibile	Quest'anno è stato inserito nel perimetro di rendicontazione la società Milano Serravalle - Milano Tangenziali (MISE) consolidata integralmente a partire dal 26 febbraio 2021 e la sua controllata Milano Serravalle Engineering
102-11	Principio di precauzione	6.1. Modello di governance del rischio	
102-12	Iniziative esterne	7.2. Il capitale produttivo e intellettuale (Infrastruttura ferroviaria) 7.3. Il capitale umano (Lo sviluppo del capitale umano all'interno del Gruppo) 7.5. Comunità e condivisione di valore: i progetti e le iniziative sul territorio	
102-13	Adesione ad associazioni	1.4. Gli stakeholder del Gruppo FNM 3.3. La sostenibilità del Gruppo FNM 7.5. Comunità e condivisione di valore: i progetti e le iniziative sul territorio	
<b>Strategia</b>			
102-14	Dichiarazione di un alto dirigente	Lettera del Presidente agli stakeholder Introduzione del Vice Presidente	
102-15	Impatti chiave, rischi e opportunità	3.2. Piano Strategico 2021-25 3.3. La sostenibilità del Gruppo FNM 3.4. I capitali impiegati per il raggiungimento degli obiettivi strategici e degli SDGs 2.1. Gli impatti del COVID-19 sulla mobilità in Italia e in Europa 2.2. I risvolti economici del COVID-19 2.3. Il trend emergente in Regione Lombardia	

		2.4 Uno sguardo a livello mondiale 6.1. Modello di governance del rischio 6.2. Rischi e temi materiali 6.3. I rischi emergenti	
<b>Etica e integrità</b>			
102-16	Valori, principi, standard e norme di comportamento	1.3. Missioni, vision e valori 6.4. Compliance, etica e integrità	
102-17	Meccanismi per ricercare consulenza e segnalare criticità relativamente a questioni etiche	6.4. Compliance, etica e integrità	
<b>Governance</b>			
102-18	Struttura della governance	5.1. Organi societari 5.3. Governance di sostenibilità	
102-20	Responsabilità a livello esecutivo per temi economici, ambientali e sociali	5.3. Governance di sostenibilità	
102-21	Consultazione degli stakeholder su temi economici, ambientali e sociali	1.4. Gli stakeholder del Gruppo FNM 4.1. Stakeholder engagement	Le attività di stakeholder engagement sono condotte dalla Funzione CSR-Sostenibilità. I risultati emersi dal confronto sono presentati all'interno del Comitato per la Responsabilità Sociale ed Etica
102-22	Composizione del massimo organo di governo e relativi comitati	5.1. Organi societari Il capitale finanziario (Schede di approfondimento)	
<b>Coinvolgimento degli stakeholder</b>			
102-40	Elenco dei gruppi di stakeholder	1.4. Gli stakeholder del Gruppo FNM	
102-41	Accordi di contrattazione collettiva	-	Il 100% dei dipendenti del Gruppo FNM e Trenord risulta coperto da accordi di contrattazione collettiva
102-42	Individuazione e selezione degli stakeholder	1.4. Gli stakeholder del Gruppo FNM	
102-43	Modalità di coinvolgimento degli stakeholder	1.4. Gli stakeholder del Gruppo FNM 4.1. Stakeholder engagement	
102-44	Temi e criticità chiave sollevati	1.4. Gli stakeholder del Gruppo FNM 4.1. Stakeholder engagement	
<b>Pratiche di reporting</b>			
102-45	Soggetti inclusi nel bilancio consolidato	Nota metodologica 1.2. Il Gruppo FNM e la sua storia	
102-46	Definizione del contenuto del report e perimetri dei temi	Nota metodologica Guida alla lettura 4.2. Matrice di materialità	
102-47	Elenco dei temi materiali	4.2. Matrice di materialità Definizione dei temi materiali	
102-48	Revisione delle informazioni	-	Eventuali cambiamenti alle informazioni inserite nei precedenti documenti sono opportunamente identificati nel testo tramite apposite note esplicative
102-49	Modifiche nella rendicontazione	Nota metodologica Guida alla lettura 4.2. Matrice di materialità	
102-50	Periodo di rendicontazione	Nota metodologica	

102-51	Data del report più recente	-	Maggio 2021
102-52	Periodicità di rendicontazione	Nota metodologica	
102-53	Contatti per richiedere informazioni riguardanti il report	Nota metodologica	
102-54	Dichiarazione sulla rendicontazione in conformità ai GRI Standards	Nota metodologica	
102-55	Indice dei contenuti GRI	Indice dei contenuti GRI	
102-56	Assurance esterna	Relazione della società di revisione	

#### STANDARD SPECIFICI

#### Aspetto materiale: Consumi energetici, emissioni in atmosfera e climate change

103-1, 103-2, 103-3	Modalità di gestione	4.2. Matrice di materialità 6.1 Modello di governance del rischio 6.2. Rischi e temi materiali 7.4. Un modello di business a sostegno della lotta al cambiamento climatico 7.4. Governance ambientale	
302-1	Energia consumata all'interno dell'organizzazione	7.4. Governance ambientale - Energia	
302-3	Intensità energetica	7.4. Un modello di business a sostegno della lotta al cambiamento climatico	
302-4	Riduzione nel consumo di energia	7.2. Ro.S.Co. & Services 7.4. Governance ambientale – Energia	
305-1	Emissioni dirette di GHG (Scope 1)	7.4. Governance ambientale – Emissioni	
305-2	Emissioni indirette di GHG da consumi energetici (Scope 2)	7.4. Governance ambientale – Emissioni	
305-4	Intensità delle emissioni di GHG	7.4. Governance ambientale – Emissioni	
305-7	Ossidi di azoto (NOX), ossidi di zolfo (SOX) e altre emissioni significative	7.4. Governance ambientale – Emissioni	

#### Aspetto materiale: Gestione delle risorse idriche

103-1, 103-2, 103-3	Modalità di gestione	4.2. Matrice di materialità 6.2. Rischi e temi materiali 7.4. Governance ambientale – Acqua	
303-1	Interazione con l'acqua come risorsa condivisa	7.4. Governance ambientale – Acqua	
303-3	Prelievo idrico	7.4. Governance ambientale – Acqua Il capitale naturale - appendice	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.
303-4	Scarico di acqua	7.4. Governance ambientale – Acqua	

#### Aspetto materiale: Gestione dei rifiuti

103-1, 103-2, 103-3	Modalità di gestione	4.2. Matrice di materialità 6.2. Rischi e temi materiali 7.4. Governance ambientale – Rifiuti	
306-3	Rifiuti per tipo e metodo di smaltimento	7.4. Governance ambientale – Rifiuti Il capitale naturale (Schede di approfondimento)	

#### Aspetto materiale: Tutela della biodiversità

103-1, 103-2, 103-3	Modalità di gestione	4.2. Matrice di materialità 6.2. Rischi e temi materiali 7.4. Governance ambientale – Biodiversità	
---------------------	----------------------	--	--

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	7.4. Governance ambientale – Biodiversità	
304-2	Impatti significativi di attività, prodotti e servizi sulla biodiversità	7.4. Governance ambientale – Biodiversità	
304-3	Habitat protetti o ripristinati	7.4. Governance ambientale – Biodiversità	
<b>Aspetto materiale: Etica e integrità nel business</b>			
103-1, 103-2, 103-3	Modalità di gestione	4.2. Matrice di materialità 5.2. Politiche del Gruppo 6.2. Rischi e temi materiali 6.4. Compliance, etica e integrità 7.1. Trasparenza fiscale	
205-2	Comunicazione e formazione in materia di politiche e procedure anticorruzione	5.2. Politiche del Gruppo 6.4. Compliance, etica e integrità	
205-3	Episodi di corruzione accertati e azioni intraprese	-	Non si sono verificati incidenti o atti illeciti riconducibili a fenomeni di corruzione, né violazioni al Codice etico
207-1	Approccio alla fiscalità	7.1. Trasparenza fiscale	
207-2	Governance fiscale, controllo e gestione del rischio	7.1. Trasparenza fiscale	
207-3	Coinvolgimento degli stakeholder e gestione delle preoccupazioni in materia fiscale	7.1. Trasparenza fiscale	
207-4	Rendicontazione Paese per Paese	7.1. Trasparenza fiscale Si rimanda al Bilancio Consolidato dove sono approfondite le informazioni relative alle imposte. Si specifica che il Gruppo FNM opera unicamente in Italia.	
307-1	Non conformità con leggi e normative in materia ambientale	-	Nel 2021 non si sono verificati casi significativi di non-compliance a leggi e a regolamenti in materia ambientale né il Gruppo ha ricevuto significative sanzioni o multe per questioni ambientali o ecologiche. Relativamente ai reclami connessi all'inquinamento acustico (rete ferroviaria e cantieri), si segnala che si tratta di un numero ridotto, inferiore alla decina, e di un numero ancora più basso in merito a quelli sfociati in un contenzioso nell'arco di tre anni
417-2	Episodi di non conformità in materia di informazione ed etichettatura di prodotti e servizi	-	Nel 2021 non si sono verificati casi di non-compliance a leggi e a regolamenti relativi ad attività di comunicazione e marketing incluse pubblicità, promozioni e sponsorship

418-1	Denunce comprovate riguardanti le violazioni della privacy dei clienti e perdita di dati dei clienti	-	Nel 2021 non sono stati presentati reclami riguardanti la violazione della privacy e la perdita dei dati dei clienti
419-1	Non conformità con leggi e normative in materia sociale ed economica	-	Nel 2021 non si sono verificati casi di non-compliance a leggi e a regolamenti in materia sociale ed economica

#### Aspetto materiale: Attrazione di talenti e sviluppo del capitale umano

103-1, 103-2, 103-3	Modalità di gestione	4.2. Matrice di materialità 6.2. Rischi e temi materiali 6.3 I rischi emergenti 7.3. Lo sviluppo del capitale umano all'interno del Gruppo 7.3. Diversità e inclusione	
401-1	Nuove assunzioni e turnover	7.3. Lo sviluppo del capitale umano all'interno del Gruppo Il capitale umano (Schede di approfondimento)	
402-1	Periodo minimo di preavviso per cambiamenti operativi	-	Le società del Gruppo FNM e Trenord applicano quanto previsto dal Contratto Collettivo Nazionale (CCNL) delle Attività Ferroviarie, delle Società e Consorzi Concessionari di Autostrade e Trafori, e del Commercio, che include tali riferimenti
404-1	Ore medie di formazione annua per dipendente	7.3. Formazione e sviluppo dei dipendenti Il capitale umano (Schede di approfondimento)	
404-3	Percentuale di dipendenti che ricevono una valutazione periodica delle performance e dello sviluppo professionale	7.3. Formazione e sviluppo dei dipendenti Il capitale umano (Schede di approfondimento)	I dati relativi al sistema di valutazione MBO si riferiscono al personale di FNM, FERROVIENORD, FNM Autoservizi, NORD_ING ed E-Vai. Le altre società del Gruppo FNM e Trenord hanno un sistema di valutazione con modalità e regole differenti

#### Aspetto materiale: Welfare per i dipendenti

103-1, 103-2, 103-3	Modalità di gestione	4.2. Matrice di materialità 6.2. Rischi e temi materiali 7.3. Welfare dei dipendenti	
401-2	Benefit previsti per i dipendenti a tempo pieno, ma non per i dipendenti part-time o con contratto a tempo determinato	7.3. Welfare dei dipendenti	Il piano di welfare è erogato in ugual misura a tutti i dipendenti, part-time e full-time, delle società del Gruppo FNM e Trenord

#### Aspetto materiale: Rispetto della diversità e inclusione

103-1, 103-2, 103-3	Modalità di gestione	4.2. Matrice di materialità 6.2. Rischi e temi materiali	
405-1	Diversità negli organi di governo e tra i dipendenti	5.1. Organi societari 7.3. Lo sviluppo del capitale umano all'interno del Gruppo 7.3. Diversità e inclusione Il capitale finanziario (Schede di approfondimento) Il capitale umano (Schede di approfondimento)	Il Consiglio di Amministrazione di FNM S.p.A. è composto dal 43% da donne e dal 57% da uomini ricompresi nella fascia di età 30-50 (14%) e >50 (86%)

**Aspetto materiale: Salute e sicurezza nei luoghi di lavoro**

103-1, 103-2, 103-3	Modalità di gestione	4.2. Matrice di materialità 6.2. Rischi e temi materiali 7.3. Salute e sicurezza	
403-1	Sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro	7.3. Salute e sicurezza	
403-2	Identificazione dei pericoli, valutazione dei rischi e indagini sugli incidenti	7.3. Salute e sicurezza	
403-3	Servizi di medicina del lavoro	6.1 Modello di governance del rischio 7.3. Salute e sicurezza	
403-4	Partecipazione e consultazione dei lavoratori e comunicazione in materia di salute e sicurezza sul lavoro	7.3. Salute e sicurezza	
403-5	Formazione dei lavoratori in materia di salute e sicurezza sul lavoro	7.3. Formazione e sviluppo dei dipendenti 7.3. Salute e sicurezza	
403-6	Promozione della salute dei lavoratori	7.3. Salute e sicurezza 7.3. Welfare dei dipendenti	
403-7	Prevenzione e mitigazione degli impatti in materia di salute e sicurezza sul lavoro all'interno delle relazioni commerciali	7.3. Salute e sicurezza	
403-8	Lavoratori coperti da un sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro	7.3. Salute e sicurezza	
403-9	Infortuni sul lavoro	7.3. Salute e sicurezza Il capitale umano (Schede di approfondimento)	I dati si riferiscono al solo personale interno del Gruppo FNM e Trenord. La definizione di "infortunio in itinere" è in linea con la normativa italiana
403-10	Malattie professionali	-	Nel 2021 non si sono verificati casi di malattie professionali

**Aspetto materiale: Accessibilità dei servizi e delle infrastrutture**

103-1, 103-2, 103-3	Modalità di gestione	4.2. Matrice di materialità 6.2. Rischi e temi materiali 7.1. I principali investimenti 7.2. Infrastruttura ferroviaria 7.2. Ro.S.Co & Services	
203-1	Investimenti infrastrutturali e servizi finanziati	7.1. I principali investimenti 7.2. Ro.S.Co & Services 7.2. Autostrade Il capitale finanziario (Schede di approfondimento)	

**Aspetto materiale: Qualità del servizio e Sicurezza dell'infrastruttura e dell'utente**

103-1, 103-2, 103-3	Modalità di gestione	4.2. Matrice di materialità 6.1. Modello di governance del rischio 6.2. Rischi e temi materiali 7.2. Infrastruttura ferroviaria 7.2. Ro.S.Co & Services 7.2. Mobilità passeggeri su gomma 7.2. Autostrade 7.2. Trasporto ferroviario (Trenord)	
---------------------	----------------------	---	--

416-2	Episodi di non conformità riguardanti impatti sulla salute e sulla sicurezza di prodotti e servizi	-	Nel 2021 non si sono verificati casi di non compliance a leggi e a regolamenti relativi agli impatti sulla salute e sicurezza di prodotti e servizi
-------	--	---	---

**Aspetto materiale: Dialogo con gli stakeholder e sviluppo del territorio**

103-1, 103-2, 103-3	Modalità di gestione	1.4. Gli stakeholder del Gruppo 4.1. Stakeholder engagement 4.2. Matrice di materialità 6.2. Rischi e temi materiali 7.3. Formazione e sviluppo dei dipendenti 7.5. La soddisfazione dei clienti 7.5. Comunità e condivisione di valore: i progetti e le iniziative sul territorio	
413-1	Attività che prevedono il coinvolgimento delle comunità locali, valutazioni d'impatto e programmi di sviluppo	7.5. La soddisfazione dei clienti 7.5. Comunità e condivisione di valore: i progetti e le iniziative sul territorio	
413-2	Attività con impatti negativi, potenziali e attuali significativi sulle comunità locali	7.4. Governance ambientale – Biodiversità 7.4. Governance ambientale – Rumore e vibrazioni	
201-1	Valore economico direttamente generato e distribuito	7.1. Il valore economico generato e distribuito	
201-4	Assistenza finanziaria ricevuta dal governo	7.1. Le fonti di finanziamento: pubblica amministrazione e azionisti Il capitale finanziario (Schede di approfondimento)	

**Aspetto materiale: Approvvigionamento sostenibile**

103-1, 103-2, 103-3	Modalità di gestione	4.2. Matrice di materialità 5.2. Politiche del Gruppo 6.2. Rischi e temi materiali 6.3. I rischi emergenti 7.1. Approvvigionamento sostenibile	
204-1	Proporzione di spesa verso fornitori locali	7.1. Approvvigionamento sostenibile	Con il termine "locale" si fa riferimento ai fornitori che operano in Italia.
308-1	Nuovi fornitori che sono stati valutati utilizzando criteri ambientali	7.1. Approvvigionamento sostenibile	All'interno dei bandi di gara in linea con quanto previsto dal Codice Appalti sono previste prescrizioni di sostenibilità ambientale e sociale. procedimenti di gara sono monitorati per le principali categorie di fornitura individuate secondo criteri ESG
414-1	Nuovi fornitori che sono stati sottoposti a valutazione attraverso l'utilizzo di criteri sociali	7.1. Approvvigionamento sostenibile	Vedi sopra

**TEMI MATERIALI NON COPERTI DA INDICATORI GRI**

**Aspetto materiale: Gestione del rumore e delle vibrazioni**

103-1, 103-2, 103-3	Modalità di gestione	4.2. Matrice di materialità 6.2. Rischi e temi materiali 7.4. Governance ambientale – Rumore e vibrazioni	
---------------------	----------------------	---	--



**Aspetto materiale: Gestione dei rischi sistemici e resilienza del business**

103-1, 103-2, 103-3	Modalità di gestione	4.2. Matrice di materialità 6.2. Rischi e temi materiali 6.3. I rischi emergenti
------------------------	----------------------	--

**Aspetto materiale: Innovazione tecnologica e digitale**

103-1, 103-2, 103-3	Modalità di gestione	4.2. Matrice di materialità 6.2. Rischi e temi materiali 7.2. Infrastruttura ferroviaria 7.2 Ro.S.Co. & Service 7.2 Mobilità passeggeri su gomma 7.2 Autostrade 7.2. Ricerca e innovazione 7.3. Box - Infrastruttura ferroviaria - Graduale processo di digitalizzazione della gestione del personale
------------------------	----------------------	--

**Aspetto materiale: Intermodalità e integrazione dei servizi**

103-1, 103-2, 103-3	Modalità di gestione	4.2. Matrice di materialità 6.2. Rischi e temi materiali 7.2. Infrastruttura ferroviaria 7.2. Ro.S.Co & Services 7.2. Mobilità passeggeri su gomma 7.2 Autostrade 7.2. Trasporto ferroviario (Trenord)
------------------------	----------------------	--

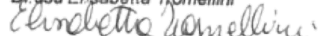
**Aspetto materiale: Gestione sostenibile delle infrastrutture**

103-1, 103-2, 103-3	Modalità di gestione	3.2. Matrice di materialità 6.2. Rischi e temi materiali 7.1. I principali investimenti 7.2. Infrastruttura ferroviaria 7.2. Ro.S.Co & Services 7.2 Autostrade
------------------------	----------------------	---

**CSR - Sostenibilità**

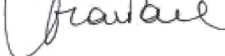
Il Dirigente

Dr.ssa Elisabetta Tromellini



FNM S.p.A.  
FINANZA E SVILUPPO  
CFO

dir. sso 77/2010 Montecatini





**FNM SPA**

**RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE INDIPENDENTE  
SULLA DICHIARAZIONE CONSOLIDATA DI CARATTERE NON  
FINANZIARIO AI SENSI DELL'ART. 3, C. 10, D.LGS. 254/2016 E  
DELL'ART. 5 REGOLAMENTO CONSOB ADOTTATO CON  
DELIBERA N. 20267 DEL GENNAIO 2018**

**ESERCIZIO CHIUSO AL 31 DICEMBRE 2021**



## **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 della FNM SpA e sue controllate (di seguito il "Gruppo") relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021 predisposta ai sensi dell' art. 4 del Decreto, e approvata dal Consiglio di Amministrazione in data 18 marzo 2022 (di seguito "DNF").

L'esame limitato da noi svolto non si estende alle informazioni contenute nel paragrafo "Il Regolamento Europeo sulla Tassonomia delle attività economiche ecosostenibili" della DNF, richieste dall'art. 8 del Regolamento europeo 2020/852.

### **Responsabilità degli Amministratori e del Collegio Sindacale per la DNF**

Gli Amministratori sono responsabili per la redazione della DNF in conformità a quanto richiesto dagli articoli 3 e 4 del Decreto e dai GRI - Sustainability Reporting Standards definiti nel 2016 e aggiornati al 2020 dal GRI - Global Reporting Initiative (di seguito "GRI Standards"), da essi individuato come standard di rendicontazione.

Gli Amministratori sono altresì responsabili, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno da essi ritenuta necessaria al fine di consentire la redazione di una DNF che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli Amministratori sono responsabili inoltre per l'individuazione del contenuto della DNF, nell'ambito dei temi menzionati nell'articolo 3, comma 1, del Decreto, tenuto conto delle attività e delle caratteristiche del Gruppo e nella misura necessaria ad assicurare la comprensione dell'attività del Gruppo, del suo andamento, dei suoi risultati e dell'impatto dallo stesso prodotti.

Gli Amministratori sono, infine, responsabili per la definizione del modello aziendale di gestione e organizzazione dell'attività del Gruppo, nonché, con riferimento ai temi individuati e riportati nella DNF, per le politiche praticate dal Gruppo e per l'individuazione e la gestione dei rischi generati o subiti dallo stesso.

Il Collegio Sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sull'osservanza delle disposizioni stabilite nel Decreto.

### **PricewaterhouseCoopers SpA**

Sede legale: **Milano** 20145 Piazza Tre Torri 2 Tel. 02 77851 Fax 02 7785240 Capitale Sociale Euro 6.890.000,00 i.v. C.F. e P.IVA e Reg. Imprese Milano Monza Brianza Lodi 12979880155 Iscritta al n° 119644 del Registro dei Revisori Legali - Altri Uffici: **Ancona** 60131 Via Sandro Totti 1 Tel. 071 2132311 - **Bari** 70122 Via Abate Gimma 72 Tel. 080 5640211 - **Bergamo** 24121 Largo Belotti 5 Tel. 035 229691 - **Bologna** 40126 Via Angelo Finelli 8 Tel. 051 6186211 - **Brescia** 25121 Viale Duca d'Aosta 28 Tel. 030 3697501 - **Catania** 95129 Corso Italia 302 Tel. 095 7532311 - **Firenze** 50121 Viale Gramsci 15 Tel. 055 2482811 - **Genova** 16121 Piazza Piccapietra 9 Tel. 010 29041 - **Napoli** 80121 Via dei Mille 16 Tel. 081 36181 - **Padova** 35138 Via Vicenza 4 Tel. 049 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 del *Code of Ethics for Professional Accountants* emesso dall'*International Ethics Standards Board for Accountants*, basato su principi fondamentali di integrità, obiettività, competenza e diligenza professionale, riservatezza e comportamento professionale. La nostra società di revisione applica l'*International Standard on Quality Control 1 (ISQC Italia 1)* e, di conseguenza, mantiene un sistema di controllo qualità che include direttive e procedure documentate sulla conformità ai principi etici, ai principi professionali e alle disposizioni di legge e dei regolamenti applicabili.

### **Responsabilità della società di revisione**

È nostra la responsabilità di esprimere, sulla base delle procedure svolte, una conclusione circa la conformità della DNF rispetto a quanto richiesto dal Decreto e dai GRI Standards. Il nostro lavoro è stato svolto secondo quanto previsto dal principio "*International Standard on Assurance Engagements ISAE 3000 (Revised) - Assurance Engagements Other than Audits or Reviews of Historical Financial Information*" (di seguito "*ISAE 3000 Revised*"), emanato dall'*International Auditing and Assurance Standards Board (IAASB)* per gli incarichi di *limited assurance*. Tale principio richiede la pianificazione e lo svolgimento di procedure al fine di acquisire un livello di sicurezza limitato che la DNF non contenga errori significativi. Pertanto, il nostro esame ha comportato un'estensione di lavoro inferiore a quella necessaria per lo svolgimento di un esame completo secondo l'*ISAE 3000 Revised* ("*reasonable assurance engagement*") e, conseguentemente, non ci consente di avere la sicurezza di essere venuti a conoscenza di tutti i fatti e le circostanze significativi che potrebbero essere identificati con lo svolgimento di tale esame.

Le procedure svolte sulla DNF si sono basate sul nostro giudizio professionale e hanno compreso colloqui, prevalentemente con il personale della società responsabile per la predisposizione delle informazioni presentate nella DNF, nonché analisi di documenti, ricalcoli ed altre procedure volte all'acquisizione di evidenze ritenute utili.

In particolare, abbiamo svolto le seguenti procedure:

1. analisi dei temi rilevanti in relazione alle attività ed alle caratteristiche del Gruppo rendicontati nella DNF, al fine di valutare la ragionevolezza del processo di selezione seguito alla luce di quanto previsto dall'art. 3 del Decreto e tenendo presente lo standard di rendicontazione utilizzato;
2. analisi e valutazione dei criteri di identificazione del perimetro di consolidamento, al fine di riscontrarne la conformità a quanto previsto dal Decreto;
3. comparazione tra i dati e le informazioni di carattere economico-finanziario inclusi nella DNF ed i dati e le informazioni inclusi nel Bilancio Consolidato del Gruppo FNM;
4. comprensione dei seguenti aspetti:
  - a. modello aziendale di gestione e organizzazione dell'attività del Gruppo, con riferimento alla gestione dei temi indicati nell'art. 3 del Decreto;
  - b. politiche praticate dall'impresa connesse ai temi indicati nell'art. 3 del Decreto, risultati conseguiti e relativi indicatori fondamentali di prestazione;
  - c. 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 della FNM SpA e con il personale di Milano Serravalle - Milano Tangenziali SpA e abbiamo svolto limitate verifiche documentali, al fine di raccogliere informazioni circa i processi e le procedure che supportano la raccolta, l'aggregazione, l'elaborazione e la trasmissione dei dati e delle informazioni di carattere non finanziario alla funzione responsabile della predisposizione della DNF.

Inoltre, per le informazioni significative, tenuto conto delle attività e delle caratteristiche del Gruppo:

- a livello di capogruppo,
  - a) con riferimento alle informazioni qualitative contenute nella DNF, e in particolare a modello aziendale, politiche praticate e principali rischi, abbiamo effettuato interviste e acquisito documentazione di supporto per verificarne la coerenza con le evidenze disponibili;
  - b) con riferimento alle informazioni quantitative, abbiamo svolto sia procedure analitiche che limitate verifiche per accertare su base campionaria la corretta aggregazione dei dati.
- per la seguente società, Milano Serravalle - Milano Tangenziali SpA, che abbiamo selezionato sulla base della sua attività, del suo contributo agli indicatori di prestazione a livello consolidato e della sua ubicazione, abbiamo effettuato interviste nel corso delle quali ci siamo confrontati con i responsabili e abbiamo acquisito riscontri documentali circa la corretta applicazione delle procedure e dei metodi di calcolo utilizzati per gli indicatori.

### **Conclusioni**

Sulla base del lavoro svolto, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che la DNF del Gruppo FNM relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021 non sia stata redatta, in tutti gli aspetti significativi, in conformità a quanto richiesto dagli articoli 3 e 4 del Decreto e dai GRI Standards.

Le nostre conclusioni sulla DNF del Gruppo FNM non si estendono alle informazioni contenute nel paragrafo "Il Regolamento Europeo sulla Tassonomia delle attività economiche ecosostenibili" della stessa, richieste dall'art. 8 del Regolamento europeo 2020/852.





### **Altri aspetti**

In merito ai risultati del modello True Value, descritti in DNF nel capitolo "8. Il valore generato dal Gruppo FNM - Gli impatti generati dal Gruppo FNM nel 2021" e negli allegati nel paragrafo "True Value – appendice", si specifica che, come indicato nella Nota metodologica alla DNF, sia il modello sia la quantificazione degli impatti economici, sociali e ambientali calcolati tramite la sua applicazione non sono stati oggetto di esame limitato da parte nostra.

Milano, 4 aprile 2022

PricewaterhouseCoopers SpA

  
Alessandro Turris  
(Revisore Legale)




  
Paolo Bersani  
(Procuratore)





## Appendice

### True Value

Di seguito si riporta una descrizione degli impatti quantificati nel modello True Value<sup>80</sup>.





Impatti economici		
Impatto	Descrizione	
 <b>Valore aggiunto diretto</b>	Diretto	Rappresenta il valore aggiunto generato dall'attività operativa svolta da FNM.
 <b>Valore aggiunto indiretto</b>	Indiretto	Rappresenta il valore aggiunto generato dalla spesa per beni e servizi che FNM effettua verso i propri fornitori locali (italiani).
 <b>Valore aggiunto indotto</b>	Indiretto	Rappresenta il valore aggiunto generato dalla spesa per consumi abilitata dal reddito guadagnato dai lavoratori occupati direttamente e indirettamente da FNM.

Impatti ambientali		
Impatto	Descrizione	
 <b>Emissioni di CO<sub>2</sub></b>	Diretto	Quantifica l'impatto negativo che le <b>emissioni generate</b> dai consumi energetici diretti di FNM generano sul clima e, conseguentemente, sulla salute, sull'ambiente e sulle attività produttive. Sono inclusi i consumi energetici delle facilities, dalla trazione della flotta auto aziendale, dalla trazione degli autobus, del car sharing, dei treni e dei bus sostitutivi. Inoltre, l'impatto quantifica i benefici delle <b>emissioni evitate</b> attraverso l'utilizzo degli autobus, del treno e del car sharing da parte dei passeggeri e quelle evitate grazie all'utilizzo di veicoli elettrici/ ibridi nella flotta aziendale. Infine, quantifica l'impatto positivo <b>dell'assorbimento di CO<sub>2</sub></b> grazie alla piantumazione di alberi.
	Indiretto	Quantifica l'impatto negativo che le <b>emissioni generate</b> 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 di FNM; attività commerciali site nelle stazioni di servizio lungo le tratte stradali gestite; stazioni di RFI <sup>81</sup> 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.
 <b>Emissioni di contaminanti atmosferici</b>	Diretto	Quantifica l'impatto negativo a livello locale, con conseguenze sulla salute e sulla qualità dell'aria, creato dalle <b>emissioni di contaminanti atmosferici (NO<sub>x</sub>, SO<sub>2</sub>, PM<sub>2,5</sub>, PM<sub>10</sub>, NH<sub>3</sub>, NMVOC) generate</b> dai consumi energetici di: facilities, flotta auto aziendale, trazione degli autobus, del car sharing, dei treni e dei bus sostitutivi. Inoltre, quantifica le <b>emissioni evitate</b> 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 <sub>x</sub> , SO <sub>2</sub> , PM <sub>2,5</sub> , PM <sub>10</sub> , NH <sub>3</sub> , NMVOC) generate dai consumi energetici di: catena di fornitura; attività commerciali site nelle stazioni ferroviarie di 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.

<sup>80</sup> 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..




<sup>81</sup> Per le stazioni di RFI Sono state prese in considerazione le stazioni ferroviarie più significative in termini di flusso di passeggeri.



 <b>Rifiuti prodotti</b>	Diretto	Quantifica l'impatto negativo che i rifiuti prodotti dalle attività di FNM generano durante la fase di <b>incenerimento</b> e degradazione in <b>discarica</b> , 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.
 <b>Consumi idrici</b>	Diretto	Quantifica l'impatto negativo dovuto al <b>depauperamento</b> a causa delle attività aziendali, seppure non in maniera considerevole, <b>della risorsa idrica</b> nel territorio dove l'azienda opera.
	Indiretto	Quantifica l'impatto negativo dovuto ai <b>consumi di acqua</b> 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.
 <b>Inquinamento acustico</b>	Diretto	Quantifica l'impatto negativo provocato dall' <b>inquinamento acustico generato</b> 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' <b>inquinamento acustico evitato</b> 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 da 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.
 <b>Utilizzo del suolo</b>	Diretto	Quantifica l'impatto negativo <b>generato sull'ecosistema</b> 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 da FNM in alternativa all'automobile che riducono la superficie di suolo destinata alla costruzione di strade. Sono, inoltre, considerati i benefici delle attività di <b>inerbimento</b> 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	
 <b>Disponibilità del servizio</b>	Diretto	Quantifica il valore generato dai servizi di trasporto di FNM - attraverso treni, autobus e car sharing – che offrono ai passeggeri la possibilità di spostarsi e poter soddisfare le proprie esigenze. 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.
 <b>Tempo di viaggio</b>	Diretto	Quantifica l'impatto negativo dovuto al <b>tempo di viaggio perso</b> 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 <b>tempo di viaggio «utile»</b> in treni non affollati che può essere utilizzato dai passeggeri per svolgere attività proficue, come ad esempio lavorare.
 <b>Congestione stradale</b>	Diretto	Quantifica l'impatto negativo per la collettività in termini di tempo perso nel traffico causato dalla <b>congestione stradale generata</b> 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 <b>congestione stradale evitata</b> che si abilita grazie all'utilizzo del TPL in alternativa all'automobile e all'utilizzo delle tratte stradali gestite da FNM in alternativa alle tratte nelle quali il flusso del traffico è più lento.

	<b>Infurtuni dei passeggeri</b>	Diretto	Quantifica l'impatto negativo dovuto agli <b>infurtuni dei passeggeri durante il viaggio</b> a bordo dei veicoli della flotta del Gruppo (sia a seguito di incedenti ferroviari e/o stradali occorsi, sia a seguito di cadute accidentali a bordo dei mezzi) e lungo le tratte stradali gestite da FNM e agli <b>infurtuni in stazione</b> 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 <b>incidenti stradali evitati</b> grazie all'utilizzo dei mezzi di FNM in alternativa all'automobile privata e grazie all'utilizzo dei veicoli lungo le tratte stradali gestite.
	<b>Salute e sicurezza dei dipendenti</b>	Diretto	Quantifica l'impatto negativo generato dagli <b>infurtuni</b> e dalle <b>malattie professionali</b> dei dipendenti sul luogo di lavoro che provoca l'insorgere di costi per i dipendenti, l'azienda e la collettività.
	<b>Salute e sicurezza dei dipendenti</b>	Indiretto	Quantifica l'impatto negativo generato dagli <b>infurtuni in itinere</b> dei <b>dipendenti</b> di FNM, dei <b>contrattisti</b> , dagli infurtuni occorsi ai <b>dipendenti delle attività commerciali</b> 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.
	<b>Formazione erogata</b>	Diretto	Quantifica i benefici generati dalla formazione erogata ai <b>dipendenti</b> di FNM che contribuisce a migliorare le loro <b>competenze e produttività</b> , permettendo di ricoprire ruoli di pari o superiore livello, qualora decidessero di cambiare datore di lavoro (cd. employability).
	<b>Vantaggi ed agevolazioni per i passeggeri</b>	Diretto	Quantifica i benefici generati dalle <b>offerte</b> , dagli <b>sconti</b> , dai <b>vantaggi</b> e dalle <b>convenzioni</b> proposte da FNM ai propri clienti.
	<b>Costi evitati per l'operatività dell'automobile e</b>	Indiretto	Quantifica i benefici in termini di costi evitati per l' <b>operatività delle automobili</b> (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.
	<b>Salario aggiuntivo percepibile nelle grandi città</b>	Indiretto	Quantifica i benefici generati per i <b>pendolari</b> che quotidianamente utilizzano i servizi di trasporto di FNM per raggiungere i <b>grandi centri urbani</b> nei quali è possibile ottenere una <b>retribuzione</b> che è più competitiva rispetto a quella ottenibile nella località di residenza.
	<b>Spesa dei passeggeri nelle località turistiche</b>	Indiretto	Quantifica la spesa dei passeggeri del TPL generata nelle <b>località turistiche</b> raggiunte in treno o in autobus.
	<b>Valore aggiunto generato dalle attività commerciali nelle stazioni</b>	Indiretto	Quantifica il <b>valore aggiunto</b> generato nelle <b>attività commerciali</b> presenti nelle stazioni <b>ferroviarie di FNM</b> , il valore aggiunto generato grazie alle spese che i passeggeri di FNM effettuano nelle <b>attività commerciali</b> presenti nelle stazioni <b>RFI servite da Trenord</b> e quello generato grazie alle spese sostenute dai passeggeri nelle stazioni di servizio collocate lungo le tratte stradali gestite.