



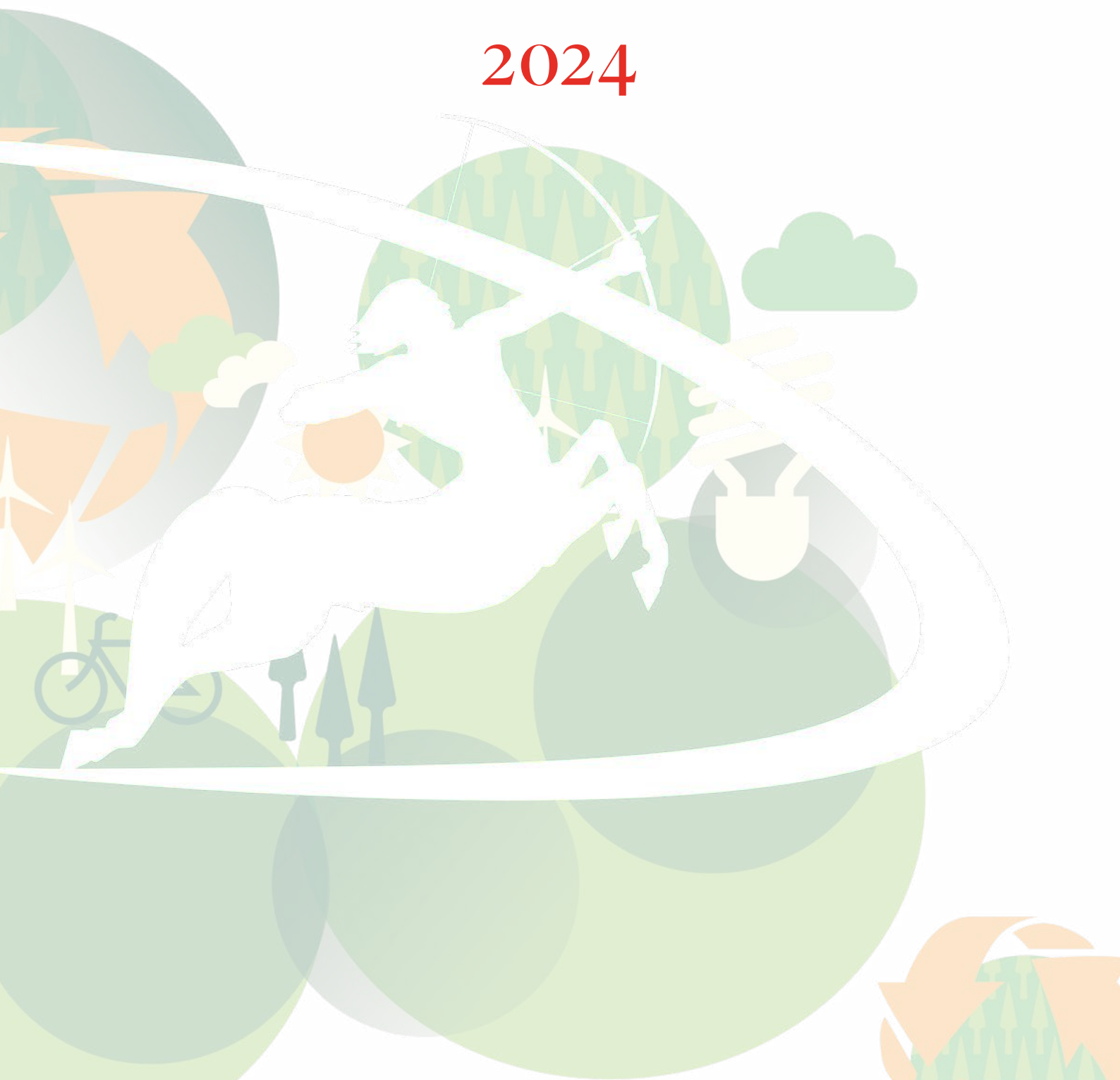
FERROTRAMVIARIA SPA

Bilancio di sostenibilità 2024



FERROTRAMVIARIA SPA

Bilancio di sostenibilità 2024





INTRODUZIONE

Lettera agli stakeholder

04

01

ANALISI DI MATERIALITÀ

- 1.1 Metodologia di analisi e processo seguito per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti 12
- 1.2 Processo decisionale, procedure di controllo interno, integrazione con le procedure di risk management 17
- 1.3 Impatti, rischi ed opportunità (IRO) rilevanti per il Gruppo Ferrotramviaria 18

02

IL GRUPPO FERROTRAMVIARIA

- 2.1 Settori di attività e struttura di gruppo 27
- 2.2 Vision, Mission e Principi fondamentali 30
- 2.3 Timeline 32
- 2.4 Business model e catena del valore 34
- 2.5 Strategia di sostenibilità 37

03

GOVERNANCE E CONDOTTA D'IMPRESA

- 3.1 Organi di amministrazione, direzione e controllo 41
- 3.2 Struttura organizzativa 47
- 3.3 Due diligence di sostenibilità e coinvolgimento stakeholder 49
- 3.4 Gestione dei rischi e policy aziendali 54
- 3.5 Cultura d'impresa, etica aziendale, lotta alla corruzione 59

04

IL VIAGGIO CON FERROTRAMVIARIA

- 4.1 Il servizio di trasporto pubblico locale su ferrovia 66
- 4.2 L'infrastruttura ferroviaria 74
- 4.3 Il servizio autolinee 80
- 4.4 Trasporto ferroviario di merci 84
- 4.5 Rapporti con i fornitori 86
- 4.6 Sistemi di gestione della sicurezza e qualità del servizio 90
- 4.7 Relazione con i viaggiatori 102

05

AMBIENTE

- 5.1 Cambiamento climatico ed utilizzo dell'energia 110
- 5.2 Inquinamento 119
- 5.3 Gestione dei rifiuti 124
- 5.4 Gestione delle risorse idriche 133
- 5.5 Gestione del rumore e delle vibrazioni 136

06

RESPONSABILITÀ SOCIALE

- 6.1 Strategia e modello di gestione delle risorse umane 142
- 6.2 Politiche per le persone 144
- 6.3 Processi riguardanti il personale 152
- 6.4 Interventi e azioni 156
- 6.5 Metriche delle risorse umane 158
- 6.6 Connessione e sviluppo di comunità locali e territorio 171
- 6.7 Creazione di valore condiviso 176

ALLEGATI

- Nota metodologica 181
- GRI Content Index 184
- Elenco delle disclosure ESRS rendicontate 193

Lettera agli stakeholder



La pubblicazione di questo secondo Bilancio di sostenibilità del Gruppo Ferrotramviaria testimonia fattivamente l'impegno aziendale verso le tematiche di sviluppo sostenibile, nella consapevolezza dell'elevata importanza che rivestono la responsabilità sociale d'impresa e l'attenzione verso le questioni ambientali e sociali.

Il 2024 è stato un anno transitorio per il Gruppo Ferrotramviaria: il bilancio consolidato si è chiuso con una perdita di € 1.541.336, a cui ha contribuito principalmente l'inizio dell'operatività della controllata TFI, che ha generato una perdita di € 2.406.101. Il valore della produzione 2024 del Gruppo Ferrotramviaria è diminuito di poco oltre il 6% rispetto all'esercizio precedente, attestandosi a 67,7 milioni di euro, mentre il patrimonio netto consolidato si è attestato sul valore di 25,6 milioni di euro. Al netto di questo risultato, peraltro ampiamente previsto, le aziende del Gruppo hanno continuato a generare ricavi nei rispettivi ambiti principali: i Contratti di Servizio con la Regione Puglia per Ferrotramviaria e i lavori infrastrutturali per la controllata Ferrotramviaria Engineering. Una volta completati tutti i lavori si prevede che la produzione ferroviaria in ambito di Trasporto Pubblico Locale sarà ottimizzata per offrire un servizio comodo e moderno ai viaggiatori, migliorando conseguentemente le capacità reddituali del gruppo.

In tema di rendicontazione di sostenibilità, ci fa piacere evidenziare che questo Bilancio di sostenibilità è caratterizzato da un incremento delle disclosure ESG. I capitoli più tecnici, quali quello ambientale, quello riferito alle responsabilità sociale e quello riguardante la governance e la condotta d'impresa, sono stati riorganizzati e l'informativa di sostenibilità è stata presentata in modo più strutturato, anche in previsione di una futura adozione degli standard europei ESRS, in attesa che si chiarisca il quadro normativo in tema di rendicontazione obbligatoria di sostenibilità.

Nel 2024 il Gruppo Ferrotramviaria ha aggiornato il processo di due diligence in materia di sostenibilità, eseguendo la prima analisi di doppia materialità in linea con l'impostazione di reporting delineata dalla Direttiva (UE) 2022/2464 ("CSRD"), recepita in Italia dal D. Lgs. n. 125/2024. Il principio di "Doppia Materialità" nell'analisi delle questioni di sostenibilità richiede di considerare sia la materialità d'impatto (ossia gli impatti significativi prodotti dal Gruppo verso le persone e l'ambiente) che la materialità finanziaria (ossia rischi ed opportunità di tipo finanziario per il Gruppo derivanti dalle questioni di sostenibilità), tra di loro interrelate. All'esito di questo lavoro sono aumentati i temi di sostenibilità rispetto alla rendicontazione 2023 e sono stati individuati gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti in materia ESG per il Gruppo.

In materia di sicurezza del trasporto pubblico, oltre a mantenere tutte le certificazioni di compliance ottenute nel tempo, il Gruppo continua gli investimenti in ambito di rinnovo della flotta di materiale rotabile, soppressione di passaggi a livello e adeguamento degli impianti di controllo comando e segnalamento ai più moderni standard.

In merito alla flotta aziendale, l'anzianità media del parco rotabile è di 10 anni, in netto miglioramento rispetto all'esercizio precedente, in conseguenza degli investimenti effettuati negli anni recenti. Ferrotramviaria S.p.A. è in attesa della consegna nel 2025 di 6 ulteriori nuovi elettrotreni "ETR 104", che si aggiungeranno ai 7 già consegnati: questi nuovi treni rispettano tutte le caratteristiche di sostenibilità ambientale (tra l'altro, consumano il 30% di energia in meno rispetto alla precedente generazione, con relativi benefici ambientali in termini di minori emissioni climalteranti da consumo di energia elettrica) e sono dotati delle più evolute ed efficaci soluzioni tecniche, necessarie per completare il rinnovo della flotta in chiave sostenibile. Anche la flotta degli autobus è stata oggetto di rilevanti interventi di ammodernamento: oltre il 50% del parco autobus negli ultimi anni è stato rinnovato con nuovi mezzi, per l'acquisto dei quali si è posta particolare attenzione alle nuove tecnologie atte a migliorare la qualità ambientale e il comfort del viaggio.

Lettera agli stakeholder

Numerosi gli investimenti effettuati nell'anno per migliorare e ammodernare l'infrastruttura ferroviaria, tra i quali ci limitiamo a citare i lavori di realizzazione dell'interamento della linea e della stazione nel centro urbano di Andria e la costruzione della nuova fermata Andria Nord, oltre alla progettazione e realizzazione di soluzioni per l'eliminazione di alcuni passaggi a livello.

Sul fronte dei sistemi di gestione, Ferrotramviaria ha implementato un articolato sistema dei controlli interni, strutturato in chiave moderna secondo logiche di gestione integrata del rischio, in cui figurano il Sistema di Gestione Integrato (ISO 9001, ISO 14001, ISO 45001; SA8000), il Sistema di Gestione per la Sicurezza del Trasporto Ferroviario (SGS Trasporto) e il Sistema di Gestione per la Sicurezza dell'Infrastruttura Ferroviaria (SGS Infrastruttura), con relative specifiche policy di gestione (n. 112 policy applicate).

In ambito di governance e condotta d'impresa, sono state fornite specifiche informazioni riguardanti le strategie e le misure di sicurezza implementate in materia di cbersicurezza, che rappresenta una questione di particolare importanza per le aziende di trasporto pubblico, in quanto operanti in un settore ad "Alta criticità" ai sensi della nuova Direttiva NIS 2, recepita in Italia attraverso il D. Lgs. n. 138/2024.

Dal lato ambientale, nel corso del 2024 il Gruppo ha dato avvio a diverse opere relative a lavori volti all'efficientamento energetico, con connessa riduzione di emissioni climalteranti da consumo di energia elettrica. I principali investimenti sostenuti hanno riguardato: l'officina di Bitonto autolinee (avviata la progettazione di un nuovo impianto di condizionamento dei locali); i lavori di efficientamento energetico e di adeguamento normativo per la realizzazione di una cabina elettrica a servizio delle officine di Bitonto; l'esecuzione dei lavori e delle forniture occorrenti per la realizzazione di un nuovo impianto di climatizzazione estiva ed invernale presso l'officina di Bari Scalo.

Il miglioramento dell'efficienza energetica del parco rotabile, dovuto all'introduzione di treni più moderni, meno inquinanti e meno energivori, e l'ammodernamento della flotta autobus (nuovi mezzi Euro 6) consentiranno al Gruppo di ridurre le proprie emissioni di CO2 e di altre sostanze inquinanti, attuando una leva importante della strategia aziendale di mitigazione degli impatti climatici. Alcuni riflessi in tal senso sono riscontrabili già nel 2024, come documentato nel capitolo Ambiente.

L'attenzione verso l'ambiente da parte del Gruppo è testimoniata anche dalle procedure di gestione dei rifiuti, i quali per oltre il 97% sono avviati a recupero, evitando quindi il conferimento in discarica.

In merito agli aspetti sociali, Ferrotramviaria ha adottato da tempo lo standard SA8000 con l'obiettivo di integrare la gestione delle questioni sociali nella propria politica, nell'operatività aziendale e nei rapporti con gli stakeholder. È operativo il Social Performance Team con lo scopo di supervisionare l'applicazione di tutti i requisiti della norma SA8000.

Inoltre, nel 2024, il Gruppo ha ulteriormente promosso la mobilità sostenibile, consolidando collaborazioni strategiche con importanti realtà territoriali, a testimonianza della vicinanza verso le associazioni e le comunità locali.

Infine, tra le iniziative di coinvolgimento delle comunità locali, la Divisione Infrastruttura di Ferrotramviaria, in collaborazione con l'Ufficio Comunicazione e Relazioni Istituzionali, ha proseguito nel 2024 il progetto di sensibilizzazione sulla sicurezza ferroviaria nelle scuole, coinvolgendo numerose scuole secondarie di primo grado nei comuni serviti dalla rete ferroviaria, registrando un feedback molto positivo da parte degli studenti e dei docenti, confermando così l'efficacia dell'iniziativa.

Vi auguriamo una buona lettura.

Antonio Ricco
Presidente del CdA

Emanuele Maria Pasquini
Resp. Struttura Qualità,
Sicurezza ed Etica





30



ETR 104-014





Stakeholder

TUTTI

**ANALISI DI
MATERIALITÀ**

01



Analisi di materialità

GRI

3-1

3-2

3-3

L'analisi di materialità costituisce una delle attività caratteristiche e fondamentali nel reporting di sostenibilità. In particolare, l'esecuzione dell'analisi di materialità è necessaria affinché l'impresa possa identificare gli impatti, i rischi e le opportunità, connessi alle questioni di sostenibilità, ritenuti significativi e, pertanto, oggetto di rendicontazione.

Nell'impostazione di reporting delineata dalla Direttiva (UE) 2022/2464 ("CSRD") del Parlamento Europeo e del Consiglio, recepita in Italia dal Decreto Legislativo 6 settembre 2024, n. 125, le imprese rendicontano in materia di sostenibilità sulla base del principio di "Doppia Rilevanza" o "Doppia Materialità" (*Double Materiality*), che richiede che l'analisi di materialità sia effettuata applicando un doppio approccio in ragione delle **due dimensioni del concetto di materialità** contemplate dai principi europei di rendicontazione di sostenibilità (ESRS - European Sustainability Reporting Standards): **materialità d'impatto** o *impact materiality*, e **materialità finanziaria** o *financial materiality*, tra di loro interrelate.

Il Gruppo Ferrotramviaria ha implementato un processo di *due diligence* per quanto riguarda le questioni di sostenibilità ed ha condotto un'Analisi di Doppia Materialità in relazione al reporting di sostenibilità dell'esercizio 2024, di seguito esposta.

1.1

Metodologia di analisi e processo seguito per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti

Individuazione delle questioni di sostenibilità rilevanti per il Gruppo

Nell'esecuzione dell'Analisi della Doppia Materialità sono state seguite le indicazioni contenute nella guida specifica *EFRAF IG 1: Materiality assessment implementation guidance*, pubblicata a maggio 2024 dall'EFRAF.

Le attività iniziali e comuni alle due analisi di materialità si sono concentrate sull'individuazione e definizione delle questioni di sostenibilità da considerare ai fini della valutazione della rilevanza. Gli step seguiti sono stati i seguenti:

1. Aggiornamento della comprensione del contesto dell'organizzazione;

2. Individuazione dei temi rilevanti (*material sustainability matters*);
3. Validazione dei temi rilevanti attraverso il coinvolgimento degli stakeholder.

Per le fasi 1 e 2 il gruppo di lavoro (composto dal dirigente responsabile e dal team della funzione Qualità Sicurezza ed Etica, unitamente ai consulenti esterni di Value A.t.p.) ha preliminarmente tenuto alcune riunioni al fine di aggiornare la comprensione del contesto e l'individuazione delle questioni di sostenibilità potenzialmente rilevanti per il Gruppo.

È stata, quindi, svolta un'approfondita attività di benchmark, con coinvolgimento di un docente universitario esperto in materia, effettuando uno screening del reporting di sostenibilità di tutte le imprese operanti nel trasporto pubblico locale e nazionale in Italia. L'analisi di benchmarking è stata successivamente estesa al reporting di sostenibilità di rilevanti aziende internazionali operanti nel settore *rail transportation*, considerate best practice a livello settoriale. A seguito di queste analisi di benchmark è stato possibile stilare una lista dei temi materiali potenzialmente rilevanti per Ferrotramviaria. In aggiunta, sono state svolte specifiche analisi dei megatrend ESG per considerare adeguatamente i temi maggiormente presenti in ambito nazionale ed internazionale.

Al fine di corroborare le analisi svolte e individuare ulteriori tematiche potenzialmente rilevanti per il Gruppo Ferrotramviaria sono stati, inoltre, consultati i seguenti documenti:

- *Industry standard Rail Transportation - SASB Standards*;
- Elenco di temi e sottotemi inclusi nell'AR 16 *Sustainability matters to be included in the materiality assessment* dello standard ESRS 1.

Va osservato che, al momento, oltre al citato documento dei SASB Standards,

non sono disponibili standard di settore da consultare a livello di GRI Standards o ESRS.

I temi emersi sono stati sottoposti ad analisi di validazione della rilevanza (fase 3) tramite specifiche sessioni di **stakeholder engagement**: nella fattispecie sono stati svolti n. 2 incontri - con la modalità del focus group - nei mesi di gennaio e febbraio 2025 che

hanno visto il coinvolgimento di alcuni stakeholder interni e di consulenti esterni, esperti in sustainability reporting e pianificazione strategica ESG.

Dal completamento delle prime tre fasi di analisi, sono emersi complessivamente n. 20 temi rilevanti per la sostenibilità del Gruppo, in incremento rispetto ai 14 temi materiali individuati nel Bilancio di Sostenibilità 2023.

Tabella

Lista dei temi materiali

Questione di sostenibilità	#	TEMA MATERIALE 2024
Cambiamento climatico	1	Emissioni e climate change
	2	Consumi energetici ed efficientamento
Risorse idriche	3	Gestione delle risorse idriche
Economia circolare	4	Gestione dei rifiuti
Inquinamento, rumore e vibrazioni	5	Inquinamento
	6	Gestione del rumore e delle vibrazioni
Catena di fornitura	7	Sostenibilità della catena di fornitura
Sicurezza e qualità dei servizi	8	Sicurezza dei viaggiatori
	9	Accessibilità per i viaggiatori ai servizi e alle infrastrutture
	10	Sistemi di gestione della sicurezza e impatto sul territorio
	11	Intermodalità e integrazione dei servizi
	12	Qualità, conformità e continuità del servizio
Responsabilità verso le risorse umane	13	Welfare, attrazione, sviluppo e mantenimento delle risorse umane
	14	Salute e sicurezza nei luoghi di lavoro
	15	Diversità, parità di trattamento e di opportunità
Condotta aziendale	16	Governance e gestione dei rischi
	17	Etica aziendale e legalità
	18	Digitalizzazione, innovazione e cybersecurity
Comunità locali	19	Connessione e sviluppo di comunità locali e territorio
Creazione di valore	20	Performance economica, creazione e distribuzione di valore

Valutazione della Materialità d'Impatto

La nozione di *Impact Materiality* attiene alla cosiddetta prospettiva di analisi *inside-out*, che prevede l'esame degli impatti ESG generati dall'attività d'impresa verso l'esterno (ambiente e persone). Infatti, secondo l'ESRS 1, una questione di sostenibilità è rilevante dal punto di vista dell'impatto quando si riferisce agli impatti sostanziali, effettivi o potenziali, positivi o negativi, dell'impresa sulle persone o sull'ambiente negli orizzonti temporali di breve, medio o lungo termine.

Gli impatti includono quelli causati o provocati dal Gruppo e quelli che sono direttamente collegati alle operazioni, ai prodotti o ai servizi aziendali attraverso i rapporti commerciali. Nell'identificazione degli impatti si tiene conto del contesto esterno in cui opera il Gruppo, incluse le attività e le relazioni commerciali. Nell'analisi degli impatti si considera anche la catena del valore a monte e a valle.

Nello svolgimento dell'analisi della Materialità d'Impatto secondo le linee guida del documento *EFRAG IG 1: Materiality assessment implementation guidance*, e secondo le indicazioni dello standard GRI 3, si è proceduto nel seguente modo:

1. Identificazione degli impatti effettivi o potenziali connessi a ciascun tema materiale, a seguito di specifica attività di analisi del gruppo di lavoro. A conclusione di questa analisi è stata redatta una lista più corposa di tutti i possibili impatti connessi alle questioni di sostenibilità rilevanti per il Gruppo, da sottoporre ad analisi di valutazione della materialità;
2. Per ciascun impatto individuato, di cui al punto precedente, è stata effettuata la valutazione di gravità (*severity*) per gli impatti negativi effettivi e la valutazione di entità e

portata per ciascun impatto positivo effettivo. Per gli impatti potenziali, in aggiunta a quanto innanzi descritto, è stata effettuata una stima della probabilità d'impatto (grado di avveramento) e dell'orizzonte temporale di riferimento. Alcuni degli impatti valutati sono risultati specifici (*entity-specific*) dell'operatività aziendale;

3. Per completezza di analisi ed in aggiunta all'assessment di cui al punto 2, è stata eseguita la valutazione di *severity*, entità e portata, probabilità per gli impatti connessi a ciascun tema o sottotema dell'elenco riportato nello standard ESRS 1, par. AR 16: *Sustainability matters to be included in the materiality assessment*;
4. Identificazione delle categorie di stakeholder interessate dagli impatti aziendali;
5. Analisi del posizionamento degli impatti nell'ambito della catena del valore;
6. Coinvolgimento di stakeholder interni (incluso alcuni dipendenti di Gruppo) ed esterni per corroborare e validare le valutazioni di impatto svolte;
7. Prioritizzazione degli impatti da rendicontare.

Nella valutazione della materialità si è proceduto, con riferimento agli impatti negativi, alla valutazione della *severity* di ciascun impatto effettivo o potenziale, considerando le tre caratteristiche previste dall'ESRS 1 e dalla citata *Implementation guidance*: scala, portata e natura irrimediabile dell'impatto, con gradazione di impatto da 1 a 5, dove 5 esprime il massimo grado d'impatto.

Nel caso di un potenziale impatto negativo sui diritti umani, la *severity* d'impatto prevale sulla sua probabilità.

La valutazione degli impatti positivi è avvenuta considerando scala e portata, con gradazione di impatto da 1 a 5, dove 5 esprime il massimo grado d'impatto.

Nel caso di impatto potenziale è stata altresì valutata la probabilità (o grado di avveramento stimato) dell'impatto, con gradazione crescente: bassa, media, alta. In presenza di grado di probabilità basso, la valutazione della severity è stata ridotta del 33%, mentre in presenza di grado di probabilità medio o alto è stata confermata la valutazione della severity.

Per la stima di severity, scala e portata, probabilità degli impatti ambientali si è tenuto conto delle valutazioni espresse in pubblicazioni scientifiche e tecniche, principalmente per le questioni climatiche e di inquinamento. L'analisi di impatto riferita al tema dell'utilizzo delle risorse idriche ha considerato le analisi di rischio e di stress idrico consultabili sui siti internet di autorità pubbliche.

Dopo la valutazione di severity, scala e portata si è proceduto, quindi, a stimare l'arco temporale di riferimento (breve, medio o lungo periodo) per gli impatti potenziali.

Gli esiti della valutazione della materialità d'impatto, ed in particolare la valutazione di severity, entità e portata nonché probabilità d'impatto, sono stati oggetto di specifiche sessioni di **ingaggio degli stakeholder**, con la modalità del focus group, che ha interessato sia stakeholder interni (Organizzazione del Personale ed alcuni dipendenti del Gruppo per gli impatti sociali; Team della funzione Qualità Sicurezza ed Etica per gli impatti sociali, ambientali e di governance) nel mese di gennaio e febbraio 2025, che alcuni stakeholder esterni (consulenti esperti in sustainability reporting e pianificazione strategica ESG) nel mese di dicembre 2024, principalmente per validare l'approccio

metodologico seguito, la completezza dei dati e delle informazioni utilizzate e gli esiti delle valutazioni condotte.

La prioritizzazione degli impatti negativi è stata effettuata in base alla loro gravità e alla loro probabilità di accadimento, mentre la priorità degli impatti positivi è stata assegnata in base alla loro entità, portata e probabilità relative.

Sono stati considerati impatti materiali quelli che, a seguito del processo di valutazione innanzi descritto, hanno superato la soglia di punteggio pari a 2. In tal modo sono state determinate le questioni di sostenibilità rilevanti ai fini del presente report di sostenibilità.

Il processo di valutazione degli impatti è stato aggiornato a gennaio 2025 al fine di adeguarlo ai requisiti informativi previsti dalla CSRD e dall'ESRS 2, IRO-1. L'aggiornamento dell'analisi di materialità d'impatto è previsto con cadenza annuale.

Valutazione della Materialità Finanziaria

La nozione di *Financial Materiality* contempla la prospettiva analitica cosiddetta *outside-in*, ossia l'analisi dei rischi e delle opportunità (o benefici) per l'impresa derivanti da fattori ESG esterni.

Nella definizione data dall'ESRS 1, una questione di sostenibilità è rilevante dal punto di vista finanziario se comporta, o si può ragionevolmente ritenere che comporti, effetti finanziari rilevanti sull'impresa. Ciò si verifica quando una questione di sostenibilità genera rischi od opportunità che hanno, o di cui si può ragionevolmente prevedere che abbiano, un'influenza rilevante sullo sviluppo dell'impresa, sulla sua situazione patrimoniale e finanziaria, sul risultato economico, sui flussi finanziari, sull'accesso ai finanziamenti o sul costo del capitale nel breve, medio o lungo termine.

I rischi e le opportunità possono derivare da eventi passati o futuri. Per la definizione di rischi ed opportunità si valuta come questi possano scaturire dagli impatti generati dall'azienda.

La materialità finanziaria nel reporting di sostenibilità è un ampliamento del concetto di materialità utilizzato nel processo di determinazione delle informazioni da includere nel bilancio d'esercizio.

Nello svolgimento dell'analisi della Materialità Finanziaria, condotta facendo riferimento alle indicazioni contenute nella citata guida *EFRAG IG 1: Materiality assessment implementation guidance*, si è proceduto nel seguente modo:

1. Analisi di eventuali rischi/opportunità di tipo finanziario generati da, o correlati a ciascun impatto materiale identificato e valutato;
2. Identificazione di ulteriori rischi/opportunità di tipo finanziario per il Gruppo connessi a ciascun tema materiale;
3. Determinazione della soglia di materialità finanziaria tramite discussione con la Direzione Sviluppo, Programmazione e Controllo;
4. Valutazione di magnitudine, grado di avveramento, aspetto finanziario/ di bilancio interessato e arco temporale di riferimento per ciascun rischio e opportunità individuato;
5. Coinvolgimento di stakeholder interni per corroborare e validare le valutazioni effettuate;
6. Prioritizzazione dei rischi ed opportunità da rendicontare.

Nella valutazione della materialità si è proceduto preliminarmente alla valutazione della grandezza o magnitudine di ciascun rischio o opportunità di tipo finanziario con gradazione da 1 a 5, dove 5 esprime il massimo grado di rischio

o opportunità di tipo finanziario per il Gruppo.

Per rischi ed opportunità con effetto finanziario atteso o potenziale è stata effettuata una stima della probabilità o grado di avveramento del rischio/opportunità, utilizzando i 3 gradi di valutazione tipicamente usati nelle stime di bilancio riferite alle passività o attività potenziali: probabile, possibile e remoto¹. Nel caso di accadimento probabile del rischio/opportunità, si è proceduto a confermare la magnitudine; invece, in presenza di stima di accadimento possibile o remoto si è ridotta la magnitudine, rispettivamente del 25% o del 50%, al fine di riflettere numericamente il minor grado di realizzazione ipotizzato.

Inoltre, si è proceduto a individuare le voci di bilancio (patrimoniali, economiche, flussi di cassa) nonché gli eventuali riflessi in termini di sviluppo, accesso ai finanziamenti o costo del capitale connessi a ciascun rischio/opportunità analizzato. Infine, è stato considerato l'arco temporale di riferimento (breve, medio o lungo periodo) correlato a ciascun rischio/opportunità.

Laddove non è stato possibile stimare con attendibilità l'effetto finanziario di una questione di sostenibilità, specialmente per i rischi e le opportunità finanziarie con effetto atteso o potenziale, si è adottato un approccio qualitativo, come previsto al par. 134 della citata guida *EFRAG IG 1*.

Per la valutazione della materialità finanziaria si è proceduto ad effettuare due specifiche sessioni di **stakeholder engagement**: una con la Direzione Sviluppo, Programmazione e Controllo ed una con la funzione Qualità Sicurezza ed Etica, entrambe svoltesi nel mese di febbraio 2025 con la modalità dell'incontro. Tali sessioni di engagement sono servite a determinare le soglie di magnitudine da assegnare a ciascun ri-

schio o opportunità di tipo finanziario, oltre che a ottenere un feedback in merito alle valutazioni effettuate, soprattutto in ottica di completezza di rischi ed opportunità finanziari considerati.

Sono stati considerati rischi/opportunità materiali quelli che, a seguito del processo di valutazione innanzi descritto, hanno superato la soglia di punteggio pari a 2.

È stata effettuata una prioritizzazione separata per i rischi e per le opportunità finanziarie in base al punteggio risultante dall'applicazione della metodologia innanzi descritta.

L'aggiornamento dell'analisi di materialità finanziaria è previsto con cadenza annuale.

¹ In relazione al grado di realizzazione e di accadimento, gli eventi futuri con impatti sul bilancio possono classificarsi come probabili, possibili o remoti. Un evento è probabile quando il suo accadimento è ritenuto più verosimile del contrario: più del 50% di possibilità che si verifichi l'evento. Un evento è possibile quando dipende da una circostanza che può o meno verificarsi; grado di accadimento stimato inferiore al probabile. Si tratta dunque di eventi contraddistinti da una ridotta probabilità di realizzazione. Un evento è remoto quando ha scarsissime possibilità di verificarsi; ovvero, potrà accadere solo in situazioni eccezionali.

1.2

Processo decisionale, procedure di controllo interno, integrazione con le procedure di risk management

L'analisi di doppia materialità, con relativi temi, impatti, rischi ed opportunità rilevanti individuati e valutati secondo la metodologia descritta innanzi, è stata sottoposta a procedura di controllo interno da parte del Dirigente Responsabile della Struttura Qualità, Sicurezza ed Etica - incaricato del processo di redazione del presente documento - e ad approvazione da parte dell'Alta Direzione, per conto del Consiglio di Amministrazione (massimo organo di governo societario).

Il processo di valutazione di impatti e rischi correlati alle questioni di sostenibilità rilevanti per il Gruppo è integrato nei processi di gestione integrata del rischio d'impresa.

1.3

Impatti, rischi ed opportunità (IRO) rilevanti per il Gruppo Ferrotramviaria

Impatti materiali

Tabella
Impatti materiali
negativi

Si riportano di seguito le tabelle degli impatti rilevanti sulle persone e sull'ambiente, derivanti dall'applicazione della metodologia di valutazione della materialità d'impatto, descritta al paragrafo 1.1.

N. Impatto	Tema	Descrizione impatto materiale su persone e/o ambiente	Tipologia di impatto (effettivo o potenziale; negativo o positivo)	Orizzonte temporale	Valutazione impatto (scala 1-5)	Posizionamento all'interno della catena del valore	Principali stakeholder interessati
IN1	Sicurezza dei viaggiatori	La sicurezza dei passeggeri riveste da sempre un ruolo fondamentale nel trasporto pubblico locale. Impatti potenzialmente negativi da eventuali inefficienze dei sistemi di gestione o nel rispetto delle direttive e prescrizioni normative.	Potenziale	medio	4,0	Catena del valore a valle (TPL)	Utenti TPL (passeggeri)
IN2	Emissioni e climate change	Emissioni climateranti (CO2) derivanti dall'attività aziendale. In particolare, i consumi energetici propri dell'attività di trasporto pubblico hanno un impatto in termini di emissioni di gas ad effetto serra.	Effettivo	n.a.	4,0	L'impatto si riferisce all'intera catena del valore	Ambiente
IN3	Salute e sicurezza nei luoghi di lavoro	L'insufficiente o inadeguata attività di monitoraggio e prevenzione degli incidenti nei luoghi di lavoro potrebbe causare infortuni alle persone.	Potenziale	breve/medio	3,3	Azienda	Dipendenti, lavoratori non dipendenti
IN4	Governance e gestione dei rischi	Impatti potenzialmente negativi da eventuale inadeguatezza delle politiche di valutazione e gestione dei rischi ai quali è sottoposta l'attività del Gruppo. Potenziale inosservanza di principi e linee guida nazionali e internazionali di responsabilità sociale ed ambientale.	Potenziale	medio	3,3	L'impatto si riferisce all'intera catena del valore	Soci, Fornitori, Clienti, Ambiente
IN5	Gestione delle risorse idriche	Impatti sull'ambiente derivanti dall'uso dell'acqua per l'attività aziendale: pulizia vetture e locali.	Effettivo	n.a.	3,3	Azienda	Ambiente

N. Impatto	Tema	Descrizione impatto materiale su persone e/o ambiente	Tipologia di impatto (effettivo o potenziale; negativo o positivo)	Orizzonte temporale	Valutazione impatto (scala 1-5)	Posizionamento all'interno della catena del valore	Principali stakeholder interessati
IN6	Gestione dei rifiuti	Impatti sull'ambiente derivanti dalla gestione e smaltimento dei rifiuti, per le attività di manutenzione treni, autobus e infrastruttura. Problematica dei rifiuti abbandonati presso aree aziendali.	Effettivo	n.a.	3,3	Azienda	Ambiente
IN7	Inquinamento	Impatti negativi derivanti essenzialmente dalle emissioni di sostanze inquinanti in aria da veicoli (autobus e mezzi d'opera) a motore endotermico.	Effettivo	n.a.	3,0	L'impatto si riferisce all'intera catena del valore	Ambiente
IN8	Welfare, attrazione, sviluppo e mantenimento delle risorse umane	Impatto sui lavoratori da eventuale inadeguatezza delle politiche di welfare e di sviluppo professionale delle risorse umane. Difficoltà nell'attrarre e mantenere in azienda risorse umane valide e competenti.	Potenziale	breve/medio	3,0	Azienda	Dipendenti, lavoratori non dipendenti
IN9	Diversità, parità di trattamento e di opportunità	Impatto sulle persone (lavoratori) da eventuale inadeguatezza delle politiche di inclusione, di non discriminazione, di gestione della diversità, parità di trattamento retributivo e di opportunità.	Potenziale	breve/medio	3,0	Azienda	Dipendenti, lavoratori non dipendenti
IN10	Inquinamento	Impatto negativo per l'ambiente come inquinamento del suolo derivante dall'utilizzo di lubrificanti (rotaie e scambi) e diserbanti lungo la linea ferroviaria, e dalle emissioni dei sistemi frenanti di autobus, carri merce, e usura pneumatici.	Effettivo	n.a.	2,7	L'impatto si riferisce all'intera catena del valore	Ambiente
IN11	Etica aziendale e legalità	Impatto sulle persone e sull'ambiente da potenziale inefficacia di: modelli organizzativi (D.Lgs. 231/2001), policy e procedure interne per il rispetto della legalità e per contrastare la corruzione attiva e passiva.	Potenziale	breve	2,3	L'impatto si riferisce all'intera catena del valore	Soci, Enti pubblici e Authority di regolazione, Fornitori, Ambiente, Comunità locali
IN12	Gestione del rumore e delle vibrazioni	Impatto sull'ambiente e sulle persone derivante da vibrazioni e rumori generati dall'attività d'impresa.	Effettivo	n.a.	2,3	L'impatto si riferisce alla catena del valore a valle del Gruppo Ferrottramviaria	Ambiente, Comunità locali, Persone
IN13	Accessibilità per i viaggiatori ai servizi e alle infrastrutture	Impatto potenzialmente negativo sui passeggeri da eventuale limitato accesso, scarsa tempestività o ridotta qualità delle informazioni relative al servizio TPL. Rischi collegati alla privacy degli utenti.	Potenziale	medio	2,3	Catena del valore a valle (TPL)	Utenti TPL (passeggeri), Comunità locali

Tabella
Impatti materiali
positivi

N. Impatto	Tema	Descrizione impatto materiale su persone e/o ambiente	Tipologia di impatto (effettivo o potenziale; negativo o positivo)	Orizzonte temporale	Valutazione impatto (scala 1-5)	Posizionamento all'interno della catena del valore	Principali stakeholder interessati
IP1	Intermodalità e integrazione dei servizi	I servizi di TPL offerti sono naturalmente integrati nelle diverse modalità di trasporto, anche con riferimento ad altri operatori. L'integrazione dei servizi di bigliettazione semplifica l'utilizzo dei servizi offerti. Il servizio merci di trasporto container è di per sé intermodale e facilita l'attività economica a livello internazionale.	Effettivo	n.a.	4,0	L'impatto si riferisce all'intera catena del valore	Utenti TPL (passeggeri), Clienti servizio merci, Comunità locali
IP2	Sistemi di gestione della sicurezza e impatto sul territorio	La presenza di sistemi di gestione della sicurezza (SGS) completi e avanzati, conformi agli obblighi normativi in tema di sicurezza, con estensione al sociale tra le prime realtà in Italia, favorisce un impatto positivo su passeggeri e clienti del trasporto ferroviario.	Effettivo	n.a.	3,5	Catena del valore a valle (TPL e servizio di trasporto merci)	Utenti TPL (passeggeri), Clienti servizio merci, Comunità locali
IP3	Qualità, conformità e continuità del servizio	Il sistema di gestione della qualità riveste un ruolo fondamentale per il suo impatto in termini di percezione del servizio offerto e innalzamento degli standard qualitativi.	Effettivo	n.a.	3,0	Catena del valore a valle (TPL e servizio di trasporto merci)	Utenti TPL (passeggeri), Clienti servizio merci, Comunità locali
IP4	Accessibilità per i viaggiatori ai servizi e alle infrastrutture	Il Gruppo Ferrotramviaria è particolarmente attento nel fornire accesso e assistenza alle persone con ridotta mobilità. Questo aspetto favorisce l'inclusività sociale e determina un impatto positivo sulle persone.	Effettivo	n.a.	3,0	Catena del valore a valle (TPL)	Utenti TPL (passeggeri), Comunità locali
IP5	Welfare, attrazione, sviluppo e mantenimento delle risorse umane	La presenza di un sistema di gestione sulla responsabilità sociale (SA 8000) contribuisce positivamente in termini di impatti sui dipendenti e sulle persone.	Effettivo	n.a.	3,0	Azienda	Dipendenti, lavoratori non dipendenti
IP6	Connessione e sviluppo di comunità locali e territorio	Impatti positivi sulle persone dall'attività di trasporto pubblico locale, in termini di connessione delle persone e delle comunità locali delle province di Bari e BAT. Contributo fattivo allo sviluppo sociale ed economico delle comunità locali e dei territori.	Effettivo	n.a.	3,0	L'impatto si riferisce all'intera catena del valore	Comunità locali
IP7	Sostenibilità della catena di fornitura	Gestione responsabile dei processi di approvvigionamento lungo tutta la catena di fornitura.	Effettivo	n.a.	2,5	Catena del valore a monte (catena di fornitura)	Fornitori, Utenti TPL (passeggeri), Clienti servizio merci
IP8	Consumi energetici ed efficientamento	Impatti positivi dalle azioni di efficientamento energetico e autoproduzione, con riduzione dei consumi e ottimizzazione dei costi, e benefici in termini di minori emissioni di gas ad effetto serra.	Effettivo	n.a.	2,5	L'impatto si riferisce all'intera catena del valore	Ambiente

Gli impatti IN10, IN12, IP2, IP5 e IP6 sono da considerarsi *entity-specific*, in aggiunta a quelli previsti dagli ESRs.

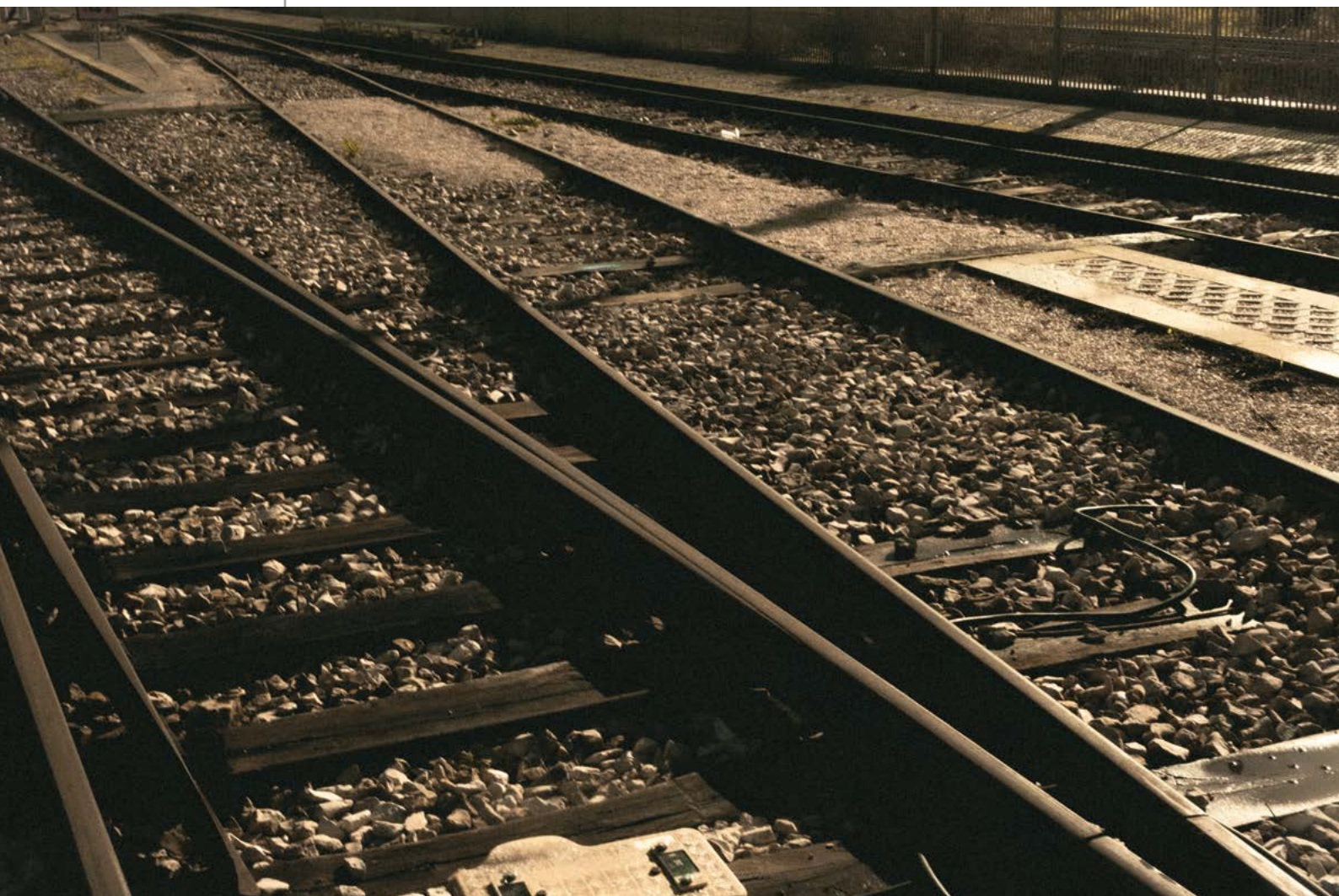
Rischi materiali

Si riporta di seguito la tabella dei rischi finanziari rilevanti derivanti dalle questioni di sostenibilità, a seguito della valutazione della materialità finanziaria, secondo la metodologia descritta al paragrafo 1.1.

Risk #	Tema	Descrizione rischio/opportunità	Voce di bilancio coinvolta (S.P., C.E., Cash Flow, accesso al credito o costo capitale/denaro)	Effetto finanziario attuale (in bilancio) o atteso (effetto potenziale ipotizzato, non riflesso in bilancio)	Arco temporale (breve, medio, lungo)	Grado di avveramento (probabile >50%, possibile o remoto <50%)	Rilevanza da Approccio qualitativo	Materialità Finanziaria
RISCHI FINANZIARI								
R1	Qualità, conformità e continuità del servizio	Rischio finanziario collegato a inefficienze nell'erogazione del servizio di trasporto ferroviario, derivanti dai lavori di ammodernamento delle linee.	Ricavi delle vendite, costi operativi, EBITDA e cash flow	Attuale	breve, medio, lungo	n.a.		3,5
R2	Welfare, attrazione, sviluppo e mantenimento delle risorse umane	Costo sostenuto per l'attuazione dei programmi di welfare, mantenimento e sviluppo professionale delle risorse umane	Costo del personale, EBITDA, cash flow	Attuale	breve	n.a.		3,5
R3	Sicurezza dei viaggiatori	Rischio finanziario correlato agli impatti da eventuali inefficienze dei sistemi di gestione della sicurezza (eventi dannosi o incidenti).	Costi assicurativi, ricavi delle vendite, cash flow	Atteso	medio	possibile	Sì	3,0
R4	Digitalizzazione, innovazione e cybersecurity	Rischi finanziari connessi a potenziali cyber attacchi esterni, in considerazione dell'appartenenza delle società principali del Gruppo al settore dei trasporti, valutato ad alta criticità ai sensi della Direttiva NIS 2.	Ricavi delle vendite, costi della produzione, EBITDA e cash flow	Atteso	medio	Possibile	Sì	3,0
R5	Sistemi di gestione della sicurezza e impatto sul territorio	Costo correlato alla presenza e al funzionamento dei sistemi di gestione della sicurezza (SGS), in conformità agli obblighi normativi.	Costi della produzione, EBITDA, cash flow	Attuale	breve	n.a.		3,0
R6	Consumi energetici ed efficientamento	Maggiori costi correlati all'implementazione delle azioni di efficientamento e autoproduzione energetica	Capex, costi della produzione, EBITDA, cash flow	Attuale	breve	n.a.		3,0
R7	Gestione dei rifiuti	Costi della gestione dei rifiuti secondo criteri, per quanto possibile, allineati all'economia circolare. Rischio finanziario connesso ai costi per il recupero e lo smaltimento dei rifiuti abbandonati presso le aree aziendali.	Costi per servizi, EBITDA, cash flow	Attuale	breve	n.a.		2,5

Tabella
Rischi materiali

Risk #	Tema	Descrizione rischio/opportunità	Voce di bilancio coinvolta (S.P., C.E., Cash Flow, accesso al credito o costo capitale/denaro)	Effetto finanziario attuale (in bilancio) o atteso (effetto potenziale ipotizzato, non riflesso in bilancio)	Arco temporale (breve, medio, lungo)	Grado di avveramento (probabile >50%, possibile o remoto <50%)	Rilevanza da Approccio qualitativo	Materialità Finanziaria
R8	Gestione delle risorse idriche	Rischio finanziario da eventuale inefficienza degli impianti di trattamento delle acque reflue per la pulizia veicoli e di trattamento delle acque di prima pioggia.	Capex, costi della produzione, EBITDA, cash flow	Atteso	medio	probabile	Sì	2,5
R9	Governance e gestione dei rischi	Rischi finanziari da eventuale inadeguatezza delle politiche di valutazione e gestione dei rischi, o dalla potenziale inosservanza di principi e linee guida nazionali e internazionali di responsabilità sociale ed ambientale.	Costi operativi, fondi rischi e oneri, cash flow	Atteso	medio	possibile	Sì	2,3
R10	Welfare, attrazione, sviluppo e mantenimento delle risorse umane	Rischio finanziario collegato alla difficoltà nell'attrarre, assumere o mantenere adeguate professionalità come risorse umane	Costo del personale, EBITDA, cash flow	Atteso	medio	possibile	Sì	2,3



Opportunità materiali

Si riporta di seguito la tabella delle opportunità finanziarie rilevanti derivanti dalle questioni di sostenibilità, a segui-

to della valutazione della materialità finanziaria, secondo la metodologia descritta al paragrafo 1.1.

Tabella
Opportunità
materiali

Opp. #	Tema	Descrizione rischio/opportunità	Voce di bilancio coinvolta (S.P., C.E., Cash Flow, accesso al credito o costo capitale/denaro)	Effetto finanziario attuale (in bilancio) o atteso (effetto potenziale ipotizzato, non riflesso in bilancio)	Arco temporale (breve, medio, lungo)	Grado di avveramento (probabile >50%, possibile o remoto <50%)	Rilevanza da Approccio qualitativo	Materialità Finanziaria
OPPORTUNITÀ FINANZIARIE								
01	Qualità, conformità e continuità del servizio	Opportunità finanziaria derivante dal miglioramento del servizio ferroviario (con incremento atteso dei viaggiatori) a seguito del completamento dei lavori di ammodernamento delle linee ferroviarie.	Ricavi delle vendite, EBITDA e cash flow	Atteso	medio, lungo	probabile	Sì	4,0
02	Performance economica, creazione e distribuzione di valore	Riflessi economici e finanziari attesi dall'implementazione di piano e strategia di sostenibilità, nonché dalla rendicontazione ESG.	Accesso al credito, minor costo del denaro	Atteso	medio, lungo	probabile	Sì	4,0
03	Consumi energetici ed efficientamento	Beneficio economico dalle azioni di efficientamento energetico e autoproduzione, con riduzione dei consumi e ottimizzazione dei costi.	Costi della produzione, EBITDA, cash flow	Atteso	breve, medio, lungo	probabile	Sì	3,0
04	Welfare, attrazione, sviluppo e mantenimento delle risorse umane	Benefici finanziari attesi dagli effetti positivi delle politiche di welfare, mantenimento e sviluppo professionale delle risorse umane.	Ricavi delle vendite, EBITDA, cash flow	Atteso	breve	possibile	Sì	2,3
05	Intermodalità e integrazione dei servizi	Gli investimenti in corso per incrementare il numero delle velostazioni a servizio delle stazioni ferroviarie potrebbero avere un impatto positivo in termini di incremento del numero di viaggiatori.	Ricavi delle vendite, EBITDA, cash flow	Atteso	medio	possibile	Sì	2,3

La disclosure sugli effetti attuali e previsti di impatti, rischi e opportunità rilevanti sul modello aziendale, sulla catena del valore, sulla strategia e sul processo decisionale, e il modo in cui il Gruppo ha risposto o prevede di rispondere a tali effetti, comprese eventuali modifiche

apportate o che prevede di apportare alla sua strategia o modello aziendale, è riportata nei paragrafi tematici dove sono indicate le politiche aziendali e le azioni poste in essere in relazione a ciascun IRO sopra elencato.





Stakeholder

TUTTI

IL GRUPPO
FERROTRAMVIARIA

02



IRO [Impatti, rischi, opportunità]

Temi materiali

Etica aziendale e legalità

Impatti

IN11



2.1

Settori di attività e struttura di gruppo

GRI

2-1

2-2

2-6

Ferrotramviaria S.p.A. è a capo di un gruppo di società attive nei servizi di trasporto pubblico ferroviario e automobilistico, e attività a questi collegate, operante principalmente nella regione Puglia.

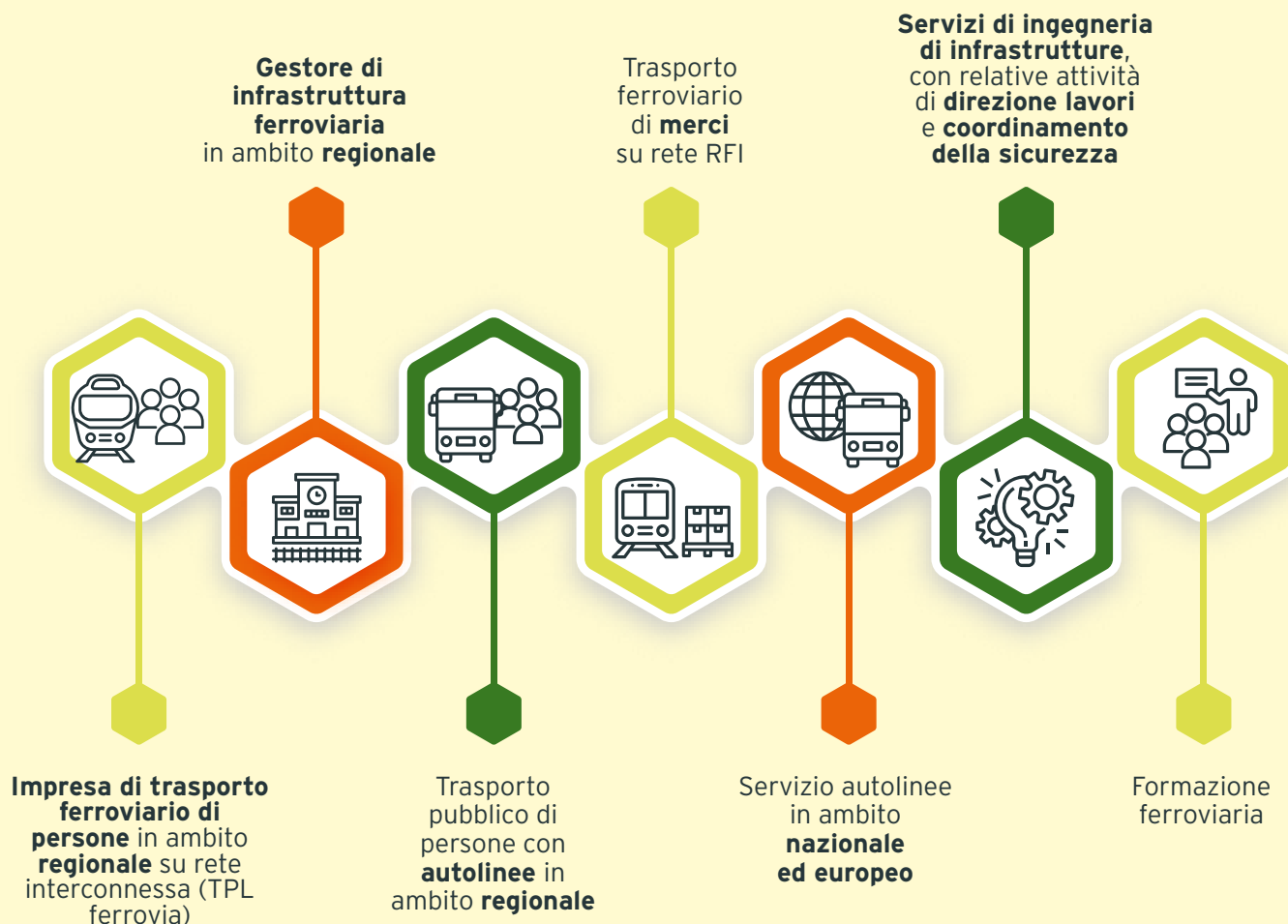
La sede legale di Ferrotramviaria S.p.A. è a Roma, in Piazza Giovanni Winckelmann n. 12, mentre la sede operativa è ubicata a Bari, in Piazza A. Moro n. 50/B. Ferrotramviaria S.p.A. è una società per azioni con compagine societaria di natura privata.

Grafico

Attività svolte dal Gruppo Ferrotramviaria

Cosa fa Ferrotramviaria?

Il Gruppo Ferrotramviaria svolge le seguenti attività nel campo dei trasporti:

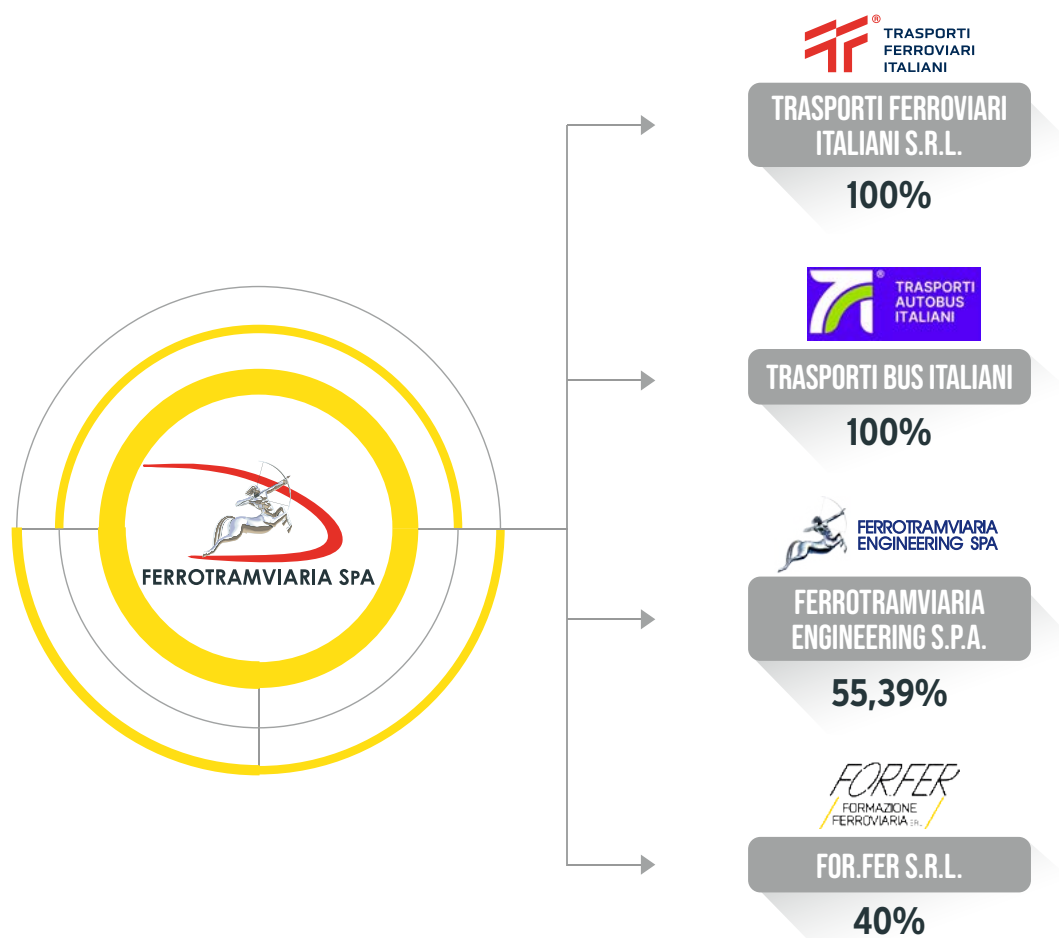


Le attività di impresa ferroviaria (IF), di gestore dell'infrastruttura (GI), di servizio di trasporto con autolinee e di direzione e coordinamento sono svolte dalla Capogruppo Ferrotramviaria S.p.A., mentre l'attività di trasporto merci è curata dalla

controllata Trasporti Ferroviari Italiani S.r.l. e le attività di ingegneria sono eseguite dalla controllata Ferrotramviaria Engineering S.p.A. Dal 2025 è operativa la nuova controllata Trasporti Autobus Italiani S.r.l. per il trasporto passeggeri su gomma.

Il Gruppo Ferrotramviaria è formato dalle seguenti entità giuridiche:

Grafica
Struttura
di Gruppo



La controllata **Ferrotramviaria Engineering S.p.A.** (sede in Roma) si occupa di servizi di ingegneria, operando nel campo della progettazione di infrastrutture di trasporto, della direzione lavori e del coordinamento della sicurezza per la costruzione delle stesse. La società opera principalmente nell'ambito dei lavori finalizzati alla realizzazione di infrastrutture a servizio delle attività della controllante Ferrotramviaria S.p.A.

La controllata **Trasporti Ferroviari Italiani S.r.l.** (sede in Roma, nel seguito per brevità anche "TFI") si occupa del servizio di trasporto merci su ferrovia.

La controllata **Trasporti Autobus Italiani S.r.l.** (sede in Roma, nel seguito per brevità anche "TAI"), costituita il 09/05/2024, ha per oggetto il servizio di trasporto pubblico di persone con autobus. TAI è operativa dal 2025 e si distingue dal servizio di trasporto pubblico locale su gomma già operato da Ferrotramviaria S.p.A., che continua ad essere erogato nel rispetto del contratto di servizio in essere con la Regione Puglia, rappresentando invece un nuovo ramo di attività che intende operare a mercato in ambito nazionale e internazionale. Con TAI, Ferrotramviaria amplia il proprio raggio d'azione nel settore della mobilità integrata, entrando nel comparto del trasporto passeggeri su gomma con una propria flotta dedicata, guardando al futuro con un'offerta sempre più completa, intermodale e sostenibile, capace di rispondere alle esigenze di una mobilità moderna e in continua evoluzione. La nuova società ha, infatti, come og-

getto principale il trasporto di persone in ambito:

- urbano, suburbano e interurbano;
- turistico, con servizi nazionali ed europei;
- trasferimenti da/per hub intermodali e punti di interesse;
- servizi ferroviari sostitutivi con autobus.

La collegata **For.Fer S.r.l.**  (sede in Roma) è un centro di formazione ferroviaria, riconosciuto dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali - ANSFISA.

Inoltre, la Capogruppo Ferrotramviaria possiede quote di partecipazione nei seguenti consorzi, per attività sinergiche al proprio oggetto sociale: Consorzio Ferrovie Pugliesi (50%), Consorzio Asstra Rail (10%), Consorzio Bari Nord Italia (10%) e Consorzio Eco Industrial Park (12,5%).

Il **perimetro di reporting** ai fini dell'informativa di sostenibilità, normalmente coincidente con quello del bilancio consolidato, è costituito da Ferrotramviaria S.p.A. e dalle due imprese controllate: Ferrotramviaria Engineering S.p.A. e Trasporti Ferroviari Italiani S.r.l. Per la rendicontazione 2024 non sono state considerate le performance sociali e ambientali della nuova controllata Trasporti Autobus Italiani S.r.l., da considerarsi comunque poco significative, in considerazione dell'avvio dell'operatività aziendale dal 2025.





2.2

Vision, Mission e Principi fondamentali

GRI

2-23

Vision

Il Gruppo aspira al miglioramento continuo del servizio di trasporto offerto nell'ottica di uno sviluppo sostenibile della Puglia, uno sviluppo che sostenga il cambiamento e che **minimizzi gli impatti ambientali**.

Mission

Diventare un modello nel settore della mobilità, contribuendo attivamente al miglioramento della qualità di vita dei nostri passeggeri, grazie a un **servizio incentrato sul cliente**, innovativo, efficiente e sostenibile.

Principi fondamentali

Ferrotramviaria eroga il servizio di trasporto ferroviario e automobilistico nel rispetto dei principi enunciati dalla Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri del 27 gennaio 1994.

Equaglianza e imparzialità

I servizi e le infrastrutture possono essere utilizzati da tutti senza alcuna distinzione. L'Azienda è impegnata a consentire un più facile accesso ai disabili e agli anziani. Nei confronti degli utenti vengono adottati criteri di imparzialità.

Continuità del servizio

L'Azienda si impegna a erogare il servizio con continuità e regolarità. Nella eventualità di funzionamento irregolare o di interruzione, l'impegno è di ridurre al massimo il disagio agli utenti. In caso di necessità o di interruzioni programmate, l'Azienda interverrà con servizi sostitutivi. In caso di sciopero, darà la massima divulgazione, preventiva e tempestiva, dei programmi minimi garantiti.

Partecipazione

L'Azienda auspica la partecipazione della propria utenza, proponendo confronti e dibattiti sul miglioramento del servizio, fornendo informazioni, accogliendo osservazioni e valutando i suggerimenti.

Efficienza ed efficacia

L'Azienda persegue l'obiettivo del progressivo, continuo miglioramento dell'efficienza e dell'efficacia del servizio, adottando le soluzioni tecnologiche, organizzative e procedurali più adeguate a tale scopo.

Libertà di scelta

L'Azienda garantisce il diritto alla mobilità dei cittadini, facilitando la libertà di scelta tra più soluzioni modali.

Sostenibilità ambientale e sociale

Nell'ottica del miglioramento continuo delle performance di efficienza e sicurezza della rete ferroviaria, Ferrotramviaria si impegna ad integrare, con quote sempre crescenti, la sostenibilità ambientale all'interno di strategie ed operatività aziendali. Il sistema di trasporto ferroviario che di per sé ha già il vantaggio di diminuire l'impatto del traffico privato sull'ambiente, in Ferrotramviaria è reso ancora più performante dal fatto che tutti i treni dedicati al trasporto passeggeri sono a trazione elettrica e, quindi, con costi ridotti per la collettività in termini di emissioni.



2.3 Timeline

GRI

2-1

2-6



La Ferrotramviaria S.p.A., costituita nel 1937 dal Conte Ugo Pasquini, nello stesso anno acquisì in Puglia dalla "Société des Chemins de Fer Economiques" di Bruxelles, la tramvia Bari-Barletta continuandone la gestione e accelerando la realizzazione dei progetti di ammodernamento già avviati dalle società Belga e non completati per mancanza di risorse finanziarie.

L'infrastruttura subì ingenti danni durante la II guerra mondiale. Durante gli anni Cinquanta la Ferrotramviaria dette un forte incremento al progetto di radicale ammodernamento della linea. Il nuovo tracciato a singolo binario elettrificato venne inaugurato nel 1965 - la "Ferrovia Bari Nord", denominata dal 2001 "**Ferrovie del Nord Barese**" - e il

servizio espletato da moderni elettrotreni a composizione variabile. Contestualmente venne iniziato il servizio autobus integrativo parallelo alla ferrovia, in funzione ancora oggi.

Da allora, con lo sviluppo dei centri urbani lungo la linea, la ferrovia è diventata sempre più un riferimento nel panorama del trasporto pubblico locale pugliese per il numero costantemente crescente di pendolari.

Negli ultimi quarant'anni l'Azienda ha accumulato notevoli competenze in materia di progettazione di infrastrutture ferroviarie e di gestione dei relativi servizi, anche grazie all'esperienza maturata, oltre che in Puglia, nella gestione di linee ferroviarie in Sardegna fino alla fine degli anni '70.

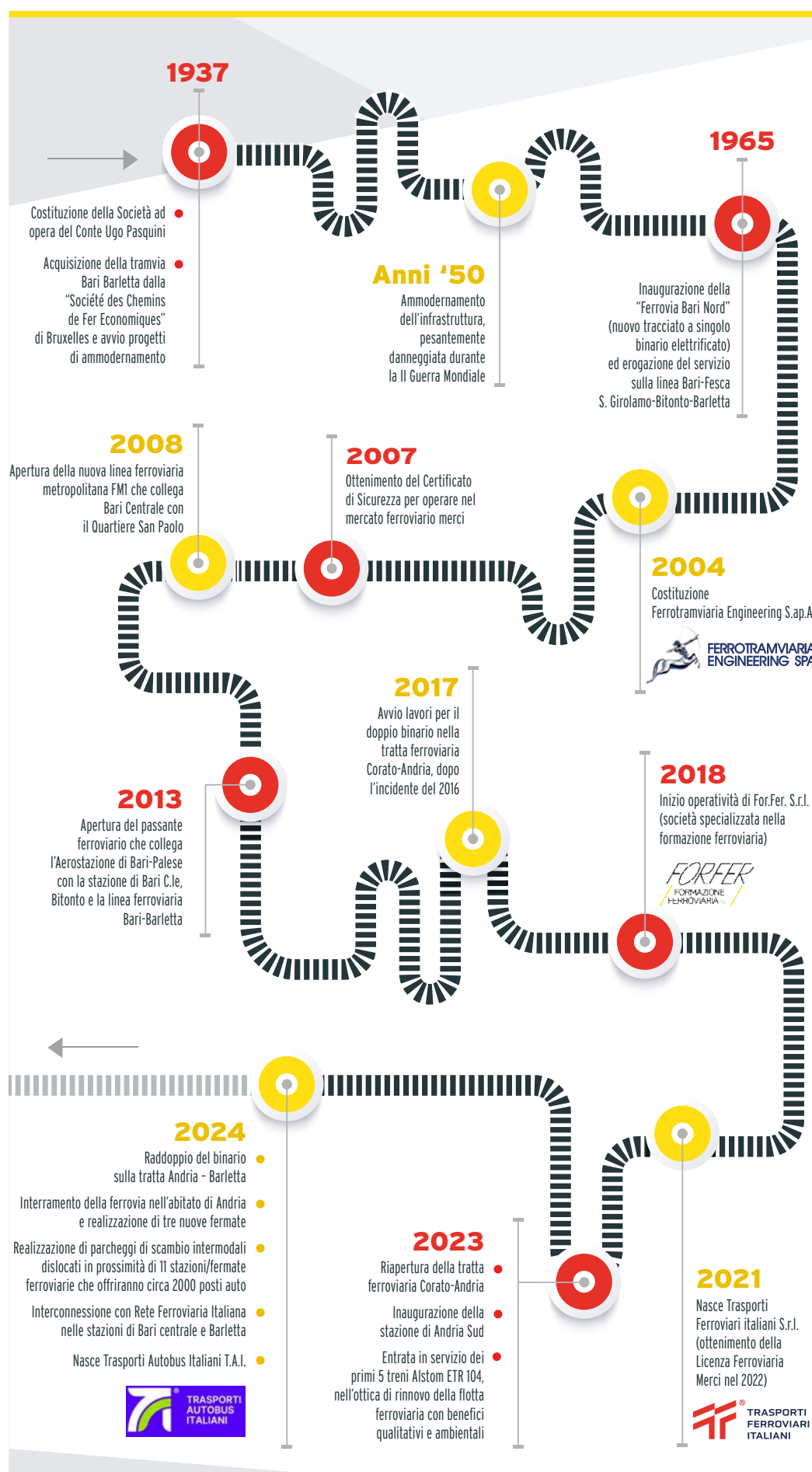
Tale capacità si è concretizzata nel 2004 con la costituzione della controllata *Ferrotramviaria Engineering*, società preposta principalmente alla progettazione di infrastrutture e relativa direzione dei lavori di costruzione.

Grazie a tale strategia, fortemente voluta dagli azionisti (l'azienda ha capitale interamente privato), la Ferrotramviaria S.p.A è oggi in grado di fornire tutte le componenti di un sistema di trasporto ferroviario.

Queste competenze ed esperienze negli ultimi venti anni hanno portato ad un notevole processo di ammodernamento e ampliamento, sia della rete sia della flotta.

Si riportano di seguito le tappe principali del "viaggio" di Ferrotramviaria.

Grafico
Timeline



2.4

Business model e catena del valore

GRI

2-6

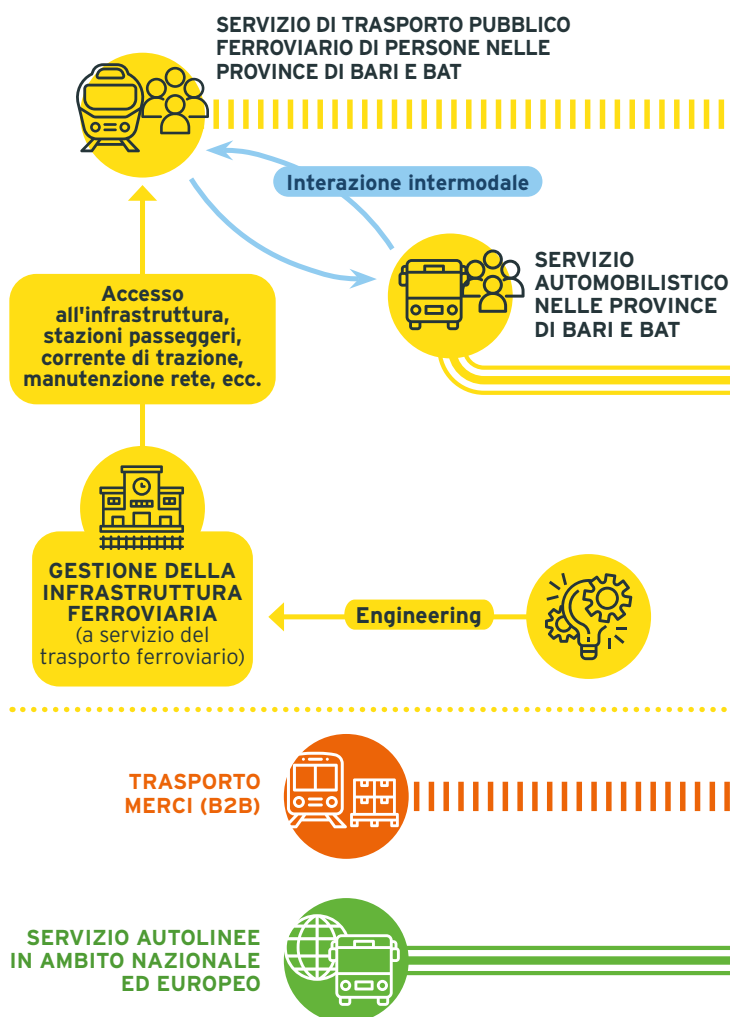


CONTESTO ESTERNO

INPUT E ASSET AZIENDALI

- Treni e materiale rotabile in continuo rinnovamento
- Upgrade Infrastruttura ferroviaria
- Flotta di autobus
- Elevato know-how nei servizi di trasporto pubblico
- Serietà ed esperienza del management
- Competenza e dedizione delle risorse umane
- Società di ingegneria specializzata in campo ferroviario
- Etica aziendale
- Risorsa finanziarie
- Sistema di gestione della sicurezza (SGS) con estensione al sociale
- Orientamento alla sostenibilità ambientale e sociale
- Attenzione verso l'accessibilità di servizi e infrastrutture

SERVIZI AZIENDALI



Crescente regolamentazione del trasporto pubblico

Volatilità prezzi energetici

Cambiamento climatico e riscaldamento globale

Istanze di sicurezza dei viaggiatori

Attenzione alla sostenibilità ambientale nella gestione d'impresa

L'approccio allo Sviluppo Sostenibile del Gruppo Ferrotramviaria trova rappresentazione in un **modello di business** che integra input, attività e servizi aziendali, e outcome in termini di impatto sugli stakeholder, in linea con gli obiettivi di sviluppo sostenibile dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite (SDGs) perseguiti dal Gruppo e rendicontati nei vari capitoli di questo Bilancio.

La **catena del valore** o *value chain* rappresenta l'insieme di attività, risorse e relazioni connesse al modello aziendale dell'impresa e su cui la stessa fa affidamento per lo svolgimento delle sue attività. Inoltre, la catena del valore include il contesto esterno, di tipo finanziario, geografico, geopolitico e normativo, in cui l'impresa opera.

Di seguito una rappresentazione grafica del Modello di business e del Processo di creazione di valore condiviso.



La catena del valore include attori a monte e a valle dell'impresa. Gli attori a monte (ad esempio i fornitori) forniscono i prodotti o i servizi usati nello sviluppo dei prodotti o dei servizi dell'impresa stessa. I soggetti a valle

(ad esempio distributori e clienti) ricevono i prodotti o i servizi dell'impresa.

I principali attori della catena del valore del Gruppo sono rappresentati nel grafico seguente:

Grafico
Attori
principali
della catena
del valore

Catena del valore a monte

- Fornitori di energia elettrica per la trazione degli elettrotreni e per le altre attività aziendali
- Fornitori di carburante per la trazione degli autobus
- Fornitori di servizi di manutenzione
- Fornitori di servizi di pulizia, lavaggio, igiene e sanificazione
- Fornitori di materiale rotabile (elettrotreni) e relative componenti
- Fornitori di autobus
- Fornitori di materiali per la manutenzione di elettrotreni e autobus
- Fornitori di materiali per la manutenzione/costruzione dell'infrastruttura ferroviaria (traverse, rotaie, ecc.)
- Fornitori di materiali di ricambio per trasporto su ferrovia e su gomma
- Fornitori di servizi di vigilanza e sorveglianza
- Altri gestori di infrastruttura ferroviaria (RFI) per utilizzo della rete

Attori trasversali nella catena del valore

- Risorse umane del Gruppo Ferrotramviaria
- Banche
- Compagnie di assicurazione
- Authority di regolazione (ANSFISA, ART)

Catena del valore a valle

- Cittadini utilizzatori del servizio di TPL su ferrovia (lavoratori, studenti, famiglie, turisti e altri viaggiatori)
- Cittadini utilizzatori del servizio di trasporto su gomma (lavoratori, studenti, famiglie, turisti e altri viaggiatori)
- Clienti B2B trasporto merci
- Regione Puglia per i contratti di servizio ferroviario (IF e GI)
- Comunità locali del Nord Barese
- Agenzie viaggi



2.5

Strategia di sostenibilità

GRI

2-22

In merito alla Strategia di sostenibilità, Ferrotramviaria ha avviato uno specifico progetto finalizzato a delinearne gli elementi chiave, la cui conclusione è prevista nel 2025.

Sarà predisposto un piano di sostenibilità che conterrà:

- le politiche dell'impresa in relazione alle questioni di sostenibilità;
- l'individuazione di macro-obiettivi in ambito ambientale, sociale e di governance;
- le modalità di attuazione della strategia di Gruppo;
- specifici target di breve, medio e lungo termine e relative metriche di misurazione nel tempo;
- modalità di dialogo con gli stakeholder.

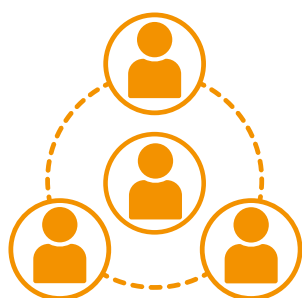
Il Gruppo sostiene gli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile o SDGs dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite attraverso programmi ed iniziative volti alla riduzione graduale degli impatti ambientali e all'utilizzo responsabile delle risorse.

OBIETTIVI PER LO SVILUPPO SOSTENIBILE





FERROTRAMVIARIA SPA



Stakeholder

AZIONISTI
FINANZIATORI
DIPENDENTI
BUSINESS PARTNER
COLLETTIVITÀ

**GOVERNANCE E
CONDOTTA D'IMPRESA**

03

IRO [Impatti, rischi, opportunità]

Temi materiali

Governance e gestione dei rischi
Etica aziendale e legalità
Digitalizzazione, innovazione e cybersecurity

Impatti

IN4, IN11

Rischi

R4, R9



3.1

Organi di amministrazione, direzione e controllo

GRI

2-9

2-10

2-11

2-12

2-13

2-14

2-17

2-18

2-19

405-1

Ferrotramviaria, operando nell'ambito dei servizi di trasporto pubblico locale su strada e su ferrovia, per loro natura connotati da caratteristiche speciali in tema di sicurezza e di gestione delle attività e dei processi, nonché oggetto di crescente e significativa regolamentazione in ambito europeo e nazionale, è particolarmente sensibile alle opportunità offerte da un **sistema di governo societario** correttamente strutturato, che risulta fondamentale per l'attuazione e la supervisione della compliance apportata dai diversi strumenti a disposizione (Modello di Organizzazione Gestione e Controllo ai sensi del D.lgs. 231/2001, Sistemi di gestione della Sicurezza dell'Esercizio sia dell'Impresa Ferroviaria che del

Gestore dell'Infrastruttura, Sistema di Gestione Integrato in conformità alle norme ISO 9001, ISO 14001, ISO 45001, SA8000, ecc.).

Il Gruppo considera la corretta governance un fattore indispensabile per la propria attività d'impresa, al fine di contemplare la creazione di valore nel lungo termine con il rispetto delle persone e dell'ambiente.

Il modello di corporate governance prevede l'attribuzione delle funzioni di amministrazione e direzione generale al Consiglio di Amministrazione, mentre le funzioni di vigilanza e di controllo esterno sono affidate al Collegio Sindacale, all'Organismo di Vigilanza e alla Società di Revisione legale dei conti.



Grafico
Struttura
di Corporate
Governance



Consiglio di Amministrazione (CdA)

Il Consiglio di Amministrazione ("CdA") di Ferrotramviaria S.p.A. è l'organo di amministrazione e di indirizzo strategico del Gruppo, nominato dall'Assemblea degli Azionisti, ed a cui sono affidate le funzioni previste dal Codice Civile. Il CdA rappresenta il massimo organo di direzione e amministrazione aziendale,

ed è investito dei più ampi poteri per la gestione ordinaria e straordinaria della società. In particolare, esso assicura lo svolgimento dell'attività di impresa e ha la responsabilità di approvare le strategie aziendali (tra cui la **Strategia di Sostenibilità**), di sviluppare una politica direzionale e di controllo interno.

Il CdA di Ferrotramviaria S.p.A. è composto da 7 membri. Di seguito la tabella riepilogativa sulla composizione del CdA.

Tabella
Componenti
del CdA

Gender Composition: Uomini 100%

Componenti CdA	Data nomina	Data scadenza	Carica	Incarichi esecutivi (deleghe)	Data di nascita
Ricco Antonio	29/06/2022	Approvazione bilancio al 31/12/2024	Presidente del CdA	Sì	17/09/1938
Pasquini Emanuele Maria	29/06/2022	Approvazione bilancio al 31/12/2024	Consigliere	No	28/01/1977
Pavoncelli Giuseppe	29/06/2022	Approvazione bilancio al 31/12/2024	Consigliere, procuratore speciale	No	21/08/1985
Guglielmone Pasquini Andrea	29/06/2022	Approvazione bilancio al 31/12/2024	Consigliere	No	03/02/1975
Castelnuovo Arturo	29/06/2022	Approvazione bilancio al 31/12/2024	Consigliere	No	30/12/1992
Panettoni Marcello	29/06/2022	Approvazione bilancio al 31/12/2024	Consigliere	No	04/12/1946
D'Alessio Antonio	28/06/2022	Approvazione bilancio al 31/12/2024	Consigliere	No	30/03/1950

La selezione degli amministratori tiene conto primariamente delle competenze e dell'esperienza manageriale e tecnico-professionale in relazione all'attività aziendale e avviene principalmente in funzione della rappresentatività rispetto agli azionisti. Non sono presenti consiglieri indipendenti. Tutti i membri

del CdA hanno maturato una vasta e profonda esperienza con riferimento al settore del trasporto pubblico locale su ferro e su gomma.

Di seguito un breve profilo curriculare dei membri del CdA:

Tabella

Esperienza
professionale
dei membri
del CdA

Componenti CdA	Esperienza professionale
Ricco Antonio	Presidente del Consiglio di Amministrazione della Ferrotramviaria dal 2017. Ha ricoperto numerosi incarichi in qualità di Amministratore e Direttore presso Aziende e Enti in ambito bancario (Mediocredito, Banca di Roma, Banca Mediterranea, General Leasing SpA), costruzioni (Dicorato SpA), informatica (EDIPASS SpA, Basica SpA) e sanità (USL Andria). È stato Docente Universitario di Economia presso l'Università San Pio V a Roma e l'Università LUM a Bari.
Pasquini Emanuele Maria	Consigliere di Amministrazione della Ferrotramviaria S.p.A dal 1998. Dirigente esperto in qualità, sicurezza ed etica con ruoli di responsabilità in Ferrotramviaria, tra cui Responsabile del Sistema di Gestione della Sicurezza della Divisione Trasporto e del Sistema Integrato (ISO 9001, SA8000, ISO 45001, ISO 14001). Ha ricoperto incarichi nel settore commerciale ferroviario merci, internal audit, comunicazione viaggiatori e riordino normativo. Docente su sistemi di gestione della sicurezza presso For.Fer, DITS e Presidente/Legale Rappresentante di Ferrotramviaria Engineering.
Pavoncelli Giuseppe	Consigliere di Amministrazione della Ferrotramviaria S.p.A dal 2010. Dirigente esperto in organizzazione del personale; svolge attività di pianificazione, gestione e ottimizzazione delle risorse umane. Definisce strategie di reclutamento, formazione e sviluppo, coordina valutazioni delle performance e garantisce un ambiente di lavoro efficiente e motivante. Esperienza come Maritime Claim Manager presso il Gruppo d'Amico - CO.GE.MA. SAM. Ha svolto attività legale come praticante avvocato presso lo Studio Legale Sapia e Associati.
Guglielmone Pasquini Andrea	Consigliere di Amministrazione della Ferrotramviaria S.p.A dal 2016. Direttore Generale di MANU Gelato, con esperienza nella gestione e sviluppo aziendale, per la quale svolge attività di supervisione strategica e operativa, pianificazione e gestione delle operazioni aziendali, sviluppo e implementazione di strategie di crescita, gestione delle risorse finanziarie e budget aziendale, coordinamento delle attività di marketing e sviluppo del brand, ottimizzazione della produttività e gestione delle performance, espansione della rete commerciale e franchising. Responsabile delle relazioni pubbliche per il brand di lusso D'ORO Collection, con competenze in PR e comunicazione strategica.
Castelnuovo Arturo	Consigliere di Amministrazione della Ferrotramviaria S.p.A dal 2019. Esperto in strategia, gestione contrattuale e sviluppo aziendale nel settore dei trasporti. Program Management Officer e Contract Manager presso RATP Dev Italia. Ha ricoperto ruoli chiave in ATM, tra cui Responsabile Strategia e Contratti di Servizio. Precedenti esperienze in Arriva Italia come Legal and Tender Analyst e in business development.
Panettoni Marcello	Consigliere di Amministrazione della Ferrotramviaria S.p.A dal 2019. Manager di alto livello nel settore dei trasporti pubblici, con incarichi di Presidenza in AVM Venezia, Asstra, Actv Venezia e A.P.M., nonché Amministratore Delegato di Tevere TPL e Actv. Esperienza istituzionale come Coordinatore Tecnico per la redazione del Piano Nazionale dei Trasporti e della Logistica presso il Ministero dei Trasporti.
D'Alessio Antonio	Consigliere di Amministrazione della Ferrotramviaria S.p.A dal 2023. Docente presso la Fondazione Scuola Forense del Lazio e la Scuola Superiore della Pubblica Amministrazione. Ha svolto attività accademica presso l'Università di Roma, l'Università di Reggio Calabria e la LUISS.



Il CdA è l'organo deputato a presidiare anche gli aspetti di gestione afferenti alle **questioni di sostenibilità** nelle loro diverse declinazioni. Esso supervisiona il processo di gestione degli impatti di sostenibilità e di analisi dei rischi ed opportunità finanziarie derivanti da tematiche ESG, confrontandosi con cadenza semestrale con il dirigente responsabile della funzione Qualità Sicurezza ed Etica, ed approva il report annuale di sostenibilità, validandone la relativa analisi di materialità.

L'Assemblea degli Azionisti è l'organo deputato a valutare annualmente, in sede di approvazione del bilancio consolidato e di presa visione del report di sostenibilità, la performance del CdA in relazione alla gestione degli impatti sull'economia, sull'ambiente e sulle persone.

Le competenze in materia di sostenibilità dei membri del CdA, concentrate prevalentemente nella figura del Consigliere di Amministrazione Emanuele Pasquini, in ragione della sua esperienza professionale, sono integrate, per gli

aspetti ambientali e sociali più complessi, dalla presenza di importanti professionalità interne al Gruppo e dal ricorso a esperti esterni e docenti universitari. L'analisi di impatti, rischi ed opportunità connessi a tematiche ESG viene condotta dalla funzione Qualità Sicurezza ed Etica, in sinergia con esperti esterni di riconosciuta expertise.

Il CdA è responsabile dell'integrazione delle tematiche di sostenibilità nella missione aziendale, nei mandati dei consigli e nell'elaborazione delle politiche aziendali con impatti diretti ed indiretti di tipo ambientale o sociale. Nel 2024 la funzione Qualità Sicurezza ed Etica ha svolto un ruolo di supporto al CdA nelle attività di coordinamento con le funzioni aziendali per le tematiche ESG, oltre che in relazione al processo di raccolta ed elaborazione delle informazioni per la rendicontazione annuale di sostenibilità.

Non vi sono amministratori con incarichi di rappresentanza dei dipendenti e degli altri lavoratori.

UNITÀ SUSTAINABILITY

In considerazione dell'importante commitment aziendale nei confronti dei temi ESG e degli obiettivi ("SDGs") dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite, tra cui rientra l'avvio delle attività di pianificazione strategica in chiave sostenibilità, nonché della presenza di diversi progetti aziendali con importante impatto sociale e ambientale, Ferrotramviaria ha incaricato la Struttura Qualità, Sicurezza ed Etica, il cui Responsabile riporta direttamente al Consiglio di Amministrazione, di supportare il board nella gestione delle principali questioni legate alla **sostenibilità**.

La presenza di una struttura interna dedicata alle tematiche ESG garantisce una maggiore integrazione delle questioni di sviluppo sostenibile rilevanti per Ferrotramviaria con l'attività aziendale.

Collegio Sindacale

Il Collegio Sindacale vigila sull'osservanza della legge e dello statuto sociale, sul rispetto dei principi di corretta amministrazione e sull'adequazione dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile adottato dalla Capogruppo e sul suo concreto funzionamento, incluso il rispetto delle normative e regolamenti in materia di sostenibilità. Tale attività

si concretizza anche con la vigilanza sul sistema di controllo interno. I requisiti di indipendenza del Collegio Sindacale sono espressamente previsti dalle norme di legge.

Il Collegio Sindacale della Ferrotramviaria è composto da 5 sindaci effettivi e 2 supplenti. Si riporta di seguito la composizione dei membri effettivi del Collegio Sindacale.



**Gender Composition: Uomini 60%
Donne 40%**

Tabella

Componenti effettivi
del Collegio Sindacale

Componenti	Data nomina	Data scadenza	Carica	Data di nascita
Carta Stefano	29/06/2022	Approvazione bilancio al 31/12/2024	Presidente del Collegio Sindacale	16/07/1961
Marchiani Giorgio	29/06/2022	Approvazione bilancio al 31/12/2024	Sindaco effettivo	05/05/1951
Granata Giacomo	29/06/2022	Approvazione bilancio al 31/12/2024	Sindaco effettivo	20/10/1964
Roscetti Giuliana	29/06/2022	Approvazione bilancio al 31/12/2024	Sindaca effettiva	19/10/1966
Marcucci Alessandra	29/06/2022	Approvazione bilancio al 31/12/2024	Sindaca effettiva	05/09/1967



Organismo di Vigilanza

L'Organismo di Vigilanza ("OdV") ha il compito di vigilare sull'adeguatezza del *Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo* ex D. Lgs. 231/2001 approvato dalla Società, vigilando costantemente: (a) sulla osservanza dello stesso da parte dei destinatari; (b) sull'effettiva efficacia dello stesso nel prevenire la

commissione dei reati; (c) sull'attuazione delle prescrizioni in esso contenute; (d) sull'aggiornamento dello stesso, nel caso in cui si riscontri la necessità di adeguamenti connessi a cambiamenti sopravvenuti della struttura organizzativa o della normativa applicabile. L'OdV di Ferrotramviaria S.p.A. è costituito interamente da **membri esterni indipendenti**.

Tabella
Componenti
Organismo di
Vigilanza

Gender Composition: Uomini 100%					
Componenti	Data nomina	Data scadenza	Carica	Background	Data di nascita
Carta Stefano	20/06/2024	Approvazione bilancio al 31/12/2026	Presidente OdV	Economico	16/07/1961
Gargiulo Amedeo	20/06/2024	Approvazione bilancio al 31/12/2026	Componente OdV	Ingegneristico	22/11/1955
Mastrorosa Vitaliano	20/06/2024	Approvazione bilancio al 31/12/2026	Componente OdV	Giuridico	05/09/1980



Società di revisione legale dei conti

L'attività di audit dei bilanci d'esercizio e consolidati della Ferrotramviaria S.p.A. è affidata alla società di revisione indipendente **Ernst & Young S.p.A.** con incarico legale di durata triennale, scadente con l'approvazione del bilancio con chiusura al 31/12/2024.

Infine, per quanto riguarda eventuali sistemi di incentivazione o politiche di remunerazione collegati a questioni di sostenibilità, non sono state implementate politiche del genere per i membri del CdA e degli organi di controllo.

3.2

Struttura organizzativa

L'organigramma del Gruppo prevede una articolazione di tipo gerarchico-funzionale, a complessità decrescente, con funzioni aggregate per livelli di attività omogenee, dirette da un responsabile di funzione. Sono presenti due direzioni generali: D.G. Trasporto e D.G. Finanza, le quali interagiscono tra di loro.

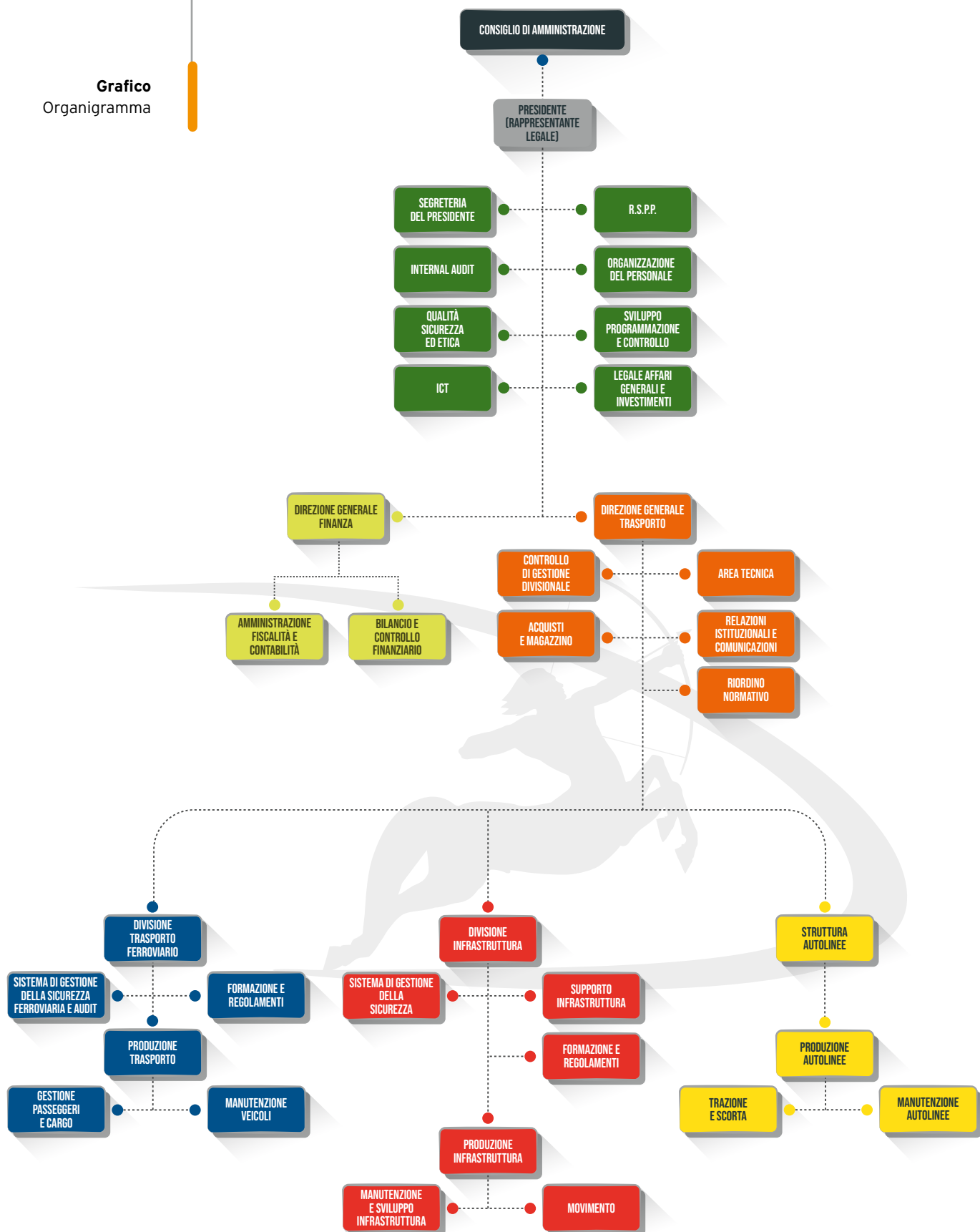
La D.G. Trasporto è a capo di tre strutture: Divisione Trasporto, Divisione Infrastruttura e Direzione Esercizio Autolinee.

Sono presenti sia funzioni di linea che di staff (sia a livello centrale che di direzione). Si riporta di seguito la rappresentazione grafica sintetica dell'organigramma aziendale.



Organigramma Ferrotramviaria

Grafico
Organigramma





3.3

Due diligence di sostenibilità e coinvolgimento stakeholder

GRI

2-12

2-13

2-22

2-29

3-3

Nel 2024 il Gruppo Ferrotramviaria ha aggiornato il **processo di due diligence** ("dovere di diligenza") in materia di **sostenibilità**.

La due diligence di sostenibilità è il processo attraverso il quale le imprese identificano, prevengono, mitigano e spiegano come affrontano gli impatti negativi, effettivi e potenziali sull'ambiente e sulle persone, legati alla loro attività. Tale processo è descritto nel documento *Guiding Principles on Business and Human Rights* delle Nazioni Unite e nelle Linee Guida dell'OCSE per le imprese multinazionali. Nell'approccio europeo alla rendicontazione di sostenibilità delineato nella Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) e negli standard europei di reporting ESRS, tra gli **output** principali della due diligence di sostenibilità figura l'**analisi della materialità**, con l'individuazione di impatti, rischi ed opportunità valutati come significativi.

Nell'impostazione data dal Gruppo Ferrotramviaria, la due diligence di sostenibilità è intesa come un'attività continuativa, che mira a rispondere ai cambiamenti che possono impattare sulla strategia, sui prodotti e i servizi aziendali, i contesti operativi e di approvvigionamento, ed eventualmente sul modello di business. In particolare, l'analisi è aggiornata annualmente dalla Struttura deputata - Unità Sustainability ovvero Struttura Qualità, Sicurezza ed Etica - con il supporto di tutte le altre

funzioni aziendali interessate, ed è rivista e validata dal CdA.

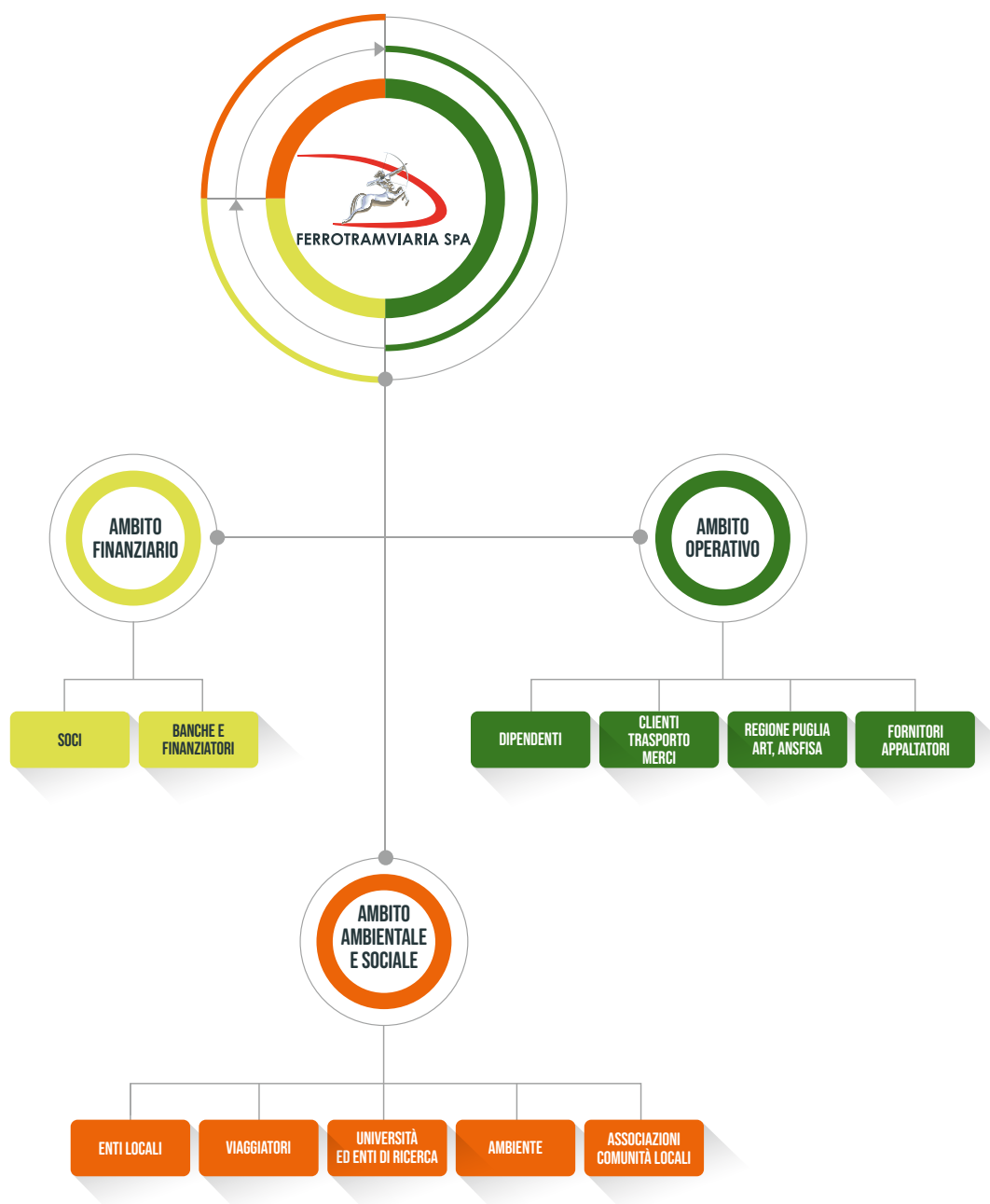
Gli elementi fondamentali del dovere di diligenza sono i seguenti:

- Integrazione della due diligence di sostenibilità nella governance, nella strategia e nel modello aziendale
- Coinvolgimento degli stakeholder in tutte le fasi fondamentali del processo di due diligence
- Individuazione e valutazione degli impatti negativi
- Azioni specifiche per far fronte agli impatti negativi
- Monitoraggio dell'efficacia degli interventi e comunicazione.

L'informativa sull'integrazione della due diligence di sostenibilità nella governance e nella strategia aziendale è contenuta in questo capitolo, mentre quella attinente all'integrazione nel modello aziendale è illustrata nel Capitolo 2.

In tema di **coinvolgimento degli stakeholder**, in considerazione dell'attività svolta, prevalentemente connotata dal servizio di trasporto pubblico locale, il Gruppo Ferrotramviaria attribuisce molta importanza al dialogo con le diverse categorie di stakeholder, o soggetti portatori di interesse, con le quali si interfaccia quotidianamente nell'ambito della propria attività d'impresa. Il principio di inclusività guida il dialogo con gli stakeholder, affinché si ponga la giusta attenzione alle loro esigenze e aspettative, attraverso i canali di ascolto e di dialogo attivati.

Grafico
Mappa degli
stakeholder



Nel mese di marzo 2024, anche al fine di validare l'analisi di materialità di cui al Capitolo 1, il Gruppo ha ingaggiato complessivamente n. 77 stakeholder, espressione di ciascuna delle categorie sopra indicate, attraverso un questionario (*survey*), somministrato in forma anonima, nel quale è stato chiesto di valutare il grado di importanza delle questioni di sostenibilità riferite ai temi

materiali individuati, e di indicare i temi con maggiore impatto sulle persone e sull'ambiente. Il tasso di riscontro è stato del 18%.

Oltre al coinvolgimento per l'analisi di materialità degli impatti ESG, sono state effettuate altre iniziative di engagement degli stakeholder nel corso dell'anno. Di seguito vengono presentate le principali iniziative.

Tabella

Modalità di dialogo con gli stakeholder

Categoria stakeholder	ATTIVITÀ DI ENGAGEMENT SVOLTA				
	Informare	Ascoltare	Consultare	Coinvolgere	Collaborare
Viaggiatori, clienti, altri rapporti commerciali	- Orari treni e autobus - Sito web - Carta dei Servizi - Social media (WhatsApp, LinkedIn, X, Instagram, FB) - Infomobilità (audio e video in stazione) - App Ferro-tramviaria - Newsletter - Bilancio di sostenibilità - Relazione annuale sulla qualità dei servizi - Brochure informative	- Monitoraggio servizio TPL - Analisi di mercato	- Gestione di alcuni canali social - Analisi di customer satisfaction semestrali	- Sondaggi sulla soddisfazione dei viaggiatori - Contatti diretti - Gestione reclami e segnalazioni - Open day For. Fer	- Comitato dei viaggiatori - Meccanismi di conciliazione con ART - Protocolli di bigliettazione integrata
Fornitori Appaltatori	- Sito web - Bilancio di sostenibilità		- Meeting specifici - Incontri, conference call	- Audit - Contatti diretti - Piattaforma di accreditamento fornitori - Segnalazioni MOGC D.Lgs. 231/2001	- Partnership - ATI, Contratti di rete, ecc.
Dipendenti	- Riunioni e incontri aziendali - Bilancio di sostenibilità	Riunioni e incontri aziendali	Programmi di miglioramento della sicurezza	- Progetti formativi - Sorveglianza sanitaria e monitoraggio sicurezza sul lavoro - Procedure Whistleblowing - Eventi aziendali con coinvolgimento famiglie	- Social Performance Team - Accordi sindacali
Azionisti	- Bilancio d'esercizio e relazione sulla gestione - Bilancio consolidato - Bilancio di sostenibilità - Dati finanziari periodici	- Conference call - Meeting specifici		- Assemblee, riunioni CdA - Presentazione del Bilancio di Sostenibilità - Incontri con Collegio Sindacale - Incontri con OdV	

Categoria stakeholder	ATTIVITÀ DI ENGAGEMENT SVOLTA				
	Informare	Ascoltare	Consultare	Coinvolgere	Collaborare
Ambiente	• Certificazione del sistema di gestione ambientale • Sito web • Bilancio di sostenibilità	• Convegni pubblici	• Post mensili su tematiche ambientali, comunicati via social media	• Mobility manager: questionari e piano spostamento casa-lavoro	
Banche e finanziatori	• Bilancio d'esercizio e relazione sulla gestione • Bilancio consolidato • Dati finanziari periodici • Bilancio di sostenibilità	• Conference call e incontri • Eventi nazionali	• Survey		• Progetti di investimento (lavori infrastrutturali)
Università ed enti di ricerca	• Sito web • Carta dei Servizi • Bilancio di sostenibilità	• Convegni ed eventi		• Collaborazioni per agevolazioni a studenti	• Partnership per progetti formativi con scuole secondarie e università • Coinvolgimento laureandi • Stage aziendali
Collettività e associazioni, Comunità locali, Istituzioni pubbliche, Autorità regolatorie	• Sito web • Carta dei Servizi • Social media (WhatsApp, LinkedIn, X, Instagram, FB) • Infomobilità (audio e video in stazione) • App Ferrotramviaria • Bilancio di sostenibilità • Relazione annuale sulla qualità dei servizi • Relazione annuale per la sicurezza • Rendicontazione contabilità regolatoria • Prospetto Informativo di Rete	• Convegni ed eventi	• Supporto e partecipazione ad eventi locali • Consultazione associazioni di categoria per la redazione della Carta dei Servizi • Survey • Incontri con rappresentanti enti locali e amministrazioni pubbliche • Riscontri ad attività di verifica e richieste di informazioni da parte di autorità regolatorie	• Rapporto con le istituzioni del territorio • Rapporti con autorità regolatorie (ANSFISA, ART) • Progetti ed iniziative per la collettività • Sponsorship • Incontri specifici con cittadinanza e comunità locali	• Meccanismi di conciliazione con ART • Protocollo d'intesa con Aeroporti di Puglia

Nell'ambito del processo di due diligence, il Gruppo tiene conto dei feedback e riscontri ricevuti dagli stakeholder per meglio indirizzare la propria strategia di sostenibilità e valutare, qualora necessario, modifiche al modello aziendale. Il CdA, per il tramite del dirigente responsabile della funzione Qualità Sicurezza ed Etica, è a conoscenza delle opinioni e interessi degli stakeholder ingaggiati in relazione agli impatti significativi di sostenibilità.

In merito all'individuazione e valutazione degli impatti negativi e, in termini generali, di tutti gli impatti materiali per le persone e l'ambiente, nonché dei rischi e delle opportunità (o benefici) di tipo economico-finanziario per il Gruppo derivanti dalle questioni di sostenibilità più rilevanti: le analisi in oggetto sono documentate nel Capitolo 1 - Analisi di materialità. Le modalità di gestione e la disclosure sui singoli impatti sono riportate nei vari paragrafi del presente report.

Si precisa che laddove l'informativa sull'individuazione, valutazione e descrizione degli impatti significativi è riportata nel Cap. 1, l'informativa su modalità di gestione, interventi e monitoraggio degli stessi è contenuta nei vari capitoli di questo Report. Al fine di agevolare la disclosure su impatti, rischi e opportunità significativi e poter mappare le informazioni, i paragrafi del report che contengono l'informativa attinente ad uno di questi aspetti sono contrassegnati con apposita infografica, come illustrato nella nota metodologica. Inoltre, la mappatura di tali informative è riportata come allegato al presente report.

L'approccio alla due diligence di sostenibilità innanzi descritto testimonia l'impegno verso le tematiche di sviluppo sostenibile da parte degli organi di governance del Gruppo Ferrottramviaria.

3.4

Gestione dei rischi e policy aziendali



GRI

2-12

2-13

2-23

2-24

2-25

2-26

3-3

La gestione dei rischi per un Gruppo operante nel trasporto pubblico locale riveste un carattere preminente. Per questo motivo, Ferrotramviaria ha istituito un sistema dei controlli interni al fine di identificare, analizzare, monitorare e gestire i rischi aziendali.

Il **sistema dei controlli interni** è un elemento fondamentale del complessivo sistema di governo del Gruppo Ferrotramviaria, in quanto assicura il rispetto delle normative e regolamentazioni di settore, la coerenza con le politiche aziendali, il monitoraggio dell'attuazione dei piani strategici.

Il sistema dei controlli interni è strutturato in chiave moderna, in quanto è concepito come uno strumento di gestione integrata del rischio d'impresa, un sistema *risk-based*, che incorpora i processi di *risk assessment* e di *risk management*.

Tra gli elementi chiave del sistema dei controlli interni figurano il **Sistema di Gestione Integrato** (ISO 9001, ISO 14001, ISO 45001, SA8000), il **Sistema di Gestione per la Sicurezza del Trasporto Ferroviario** (SGS Trasporto) e il **Sistema di Gestione per la Sicurezza dell'Infrastruttura Ferroviaria** (SGS Infrastruttura) - per la cui descrizione si fa rimando al paragrafo 4.6 - ognuno guidato dalla propria **Policy** e documentati in appositi **Manuali**; i suddetti sistemi di gestione, nell'implementazione avanzata effettuata da Ferrotramviaria, sono articolati in molteplici norme e procedure interne atte a disciplinare i diversi aspetti connessi alla gestione integrata dei servizi ferroviari svolti.

Le policy applicate da Ferrotramviaria affrontano, altresì, le questioni di sostenibilità afferenti ai servizi di trasporto pubblico locale e gestione dell'infrastruttura ferroviaria, e relativi impatti, come indicati nel Capitolo 1 - Analisi di Materialità.



Tabella

Policy adottate per la gestione delle questioni di sostenibilità

**N. 6
POLICY
APPLICATE**

SGI - SISTEMA DI GESTIONE INTEGRATO (ISO 9001, ISO 45001, ISO 14001, SA 8000)

Disciplina le attività aziendali secondo le normative ISO in materia di qualità, ambiente e sicurezza sul lavoro. Ferrotramviaria prevede anche la SA 8000 (Social Accountability 8000), standard che ben si integra nei sistemi di gestione ISO 9001 relativi al miglioramento delle condizioni di lavoro.

**N. 1
POLICY
APPLICATE**

SGQ - SISTEMA DI GESTIONE QUALITÀ (ISO 9001)

Basato sulla ISO 9001:2015, la quale definisce i requisiti per la creazione, l'implementazione e la gestione di un Sistema di Gestione per la Qualità (SGQ) che influenza la qualità del servizio offerto.

**N. 85
POLICY
APPLICATE**

SGSSL - SISTEMA DI GESTIONE SALUTE E SICUREZZA SUL LAVORO (ISO 45001)

Procedure, processi, responsabilità e risorse per la gestione della salute e sicurezza sul lavoro secondo la norma ISO 45001.

**N. 8
POLICY
APPLICATE**

SGA - SISTEMA DI GESTIONE AMBIENTALE (ISO 14001)

La ISO 14001 offre un quadro di riferimento accettato a livello internazionale per creare e implementare un SGA efficace.

**N. 10
POLICY
APPLICATE**

SGRS - SISTEMA DI GESTIONE RESPONSABILITÀ SOCIALE (SA 8000)

Per migliorare le condizioni del personale dipendente, per promuovere trattamenti etici ed equi nei confronti del personale, per includere le convenzioni internazionali dei diritti umani.

**N. 2
POLICY
APPLICATE**

SGA-SGSSL (policy ibride)

Sistemi e procedure per evitare che particolari attività aziendali possano impattare negativamente sulla salute dei lavoratori e sull'ambiente.



La struttura organizzativa delineata al par. 3.2 prevede, inoltre, la presenza dell'Unità **Internal Audit** e della Struttura **Sviluppo, Programmazione e Controllo**, organi di staff al CdA, e la presenza della Struttura **Controllo di Gestione Divisionale** nell'ambito della Direzione Trasporto.

Il Collegio Sindacale e l'Organismo di Vigilanza contribuiscono a sensibilizzare la Governance nella gestione dei rischi.

Ferrotramviaria si è dotata di un **Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo** ai sensi e per gli effetti del D.Lgs. 231/2001, in materia di responsabilità amministrativa degli enti, idoneo a identificare e prevenire la commissione di alcuni reati. Il Modello è stato definito sulla base di una specifica analisi delle aree aziendali e dei processi potenzialmente esposti ai rischi, costruendo una mappa delle "attività sensibili" secondo modalità di *risk assessment*. Attraverso tale Modello Ferrotramviaria mira, in particolare, a:

- garantire l'integrità aziendale, rafforzando il sistema di controllo interno;
- migliorare l'efficacia e la trasparenza nella gestione delle attività aziendali ed assicurare il rispetto degli adempimenti previsti dal D.Lgs. 231/2001;

- sensibilizzare sui principi di trasparenza e correttezza tutti i soggetti che collaborano, a vario titolo, con Ferrotramviaria.

Il Modello si concretizza in un insieme di **regole e procedure** finalizzate alla prevenzione della commissione di illeciti da parte di tutti coloro che operano per conto della Società. La vigilanza sull'idoneità e sull'applicazione del Modello stesso è affidata all'Organismo di Vigilanza, dotato dei poteri ispettivi e di controllo stabiliti dalle norme di legge, nonché di piena autonomia e indipendenza.

Nel corso del 2024 non sono state segnalate o individuate situazioni pregiudizievoli o di violazione del Modello adottato.

In merito ai **rischi ESG**, si rimanda al Cap. 1 per l'informativa specifica concernente rischi ed opportunità connessi a questioni di sostenibilità, incluso l'informativa su approccio e metodologia di valutazione, prioritizzazione dei rischi, principali rischi individuati. I rischi ESG sono presidiati in primis dalla Funzione Qualità Sicurezza ed Etica, che si interfaccia con i referenti delle principali funzioni aziendali, oltre che dal Collegio Sindacale, protocolli 231/01 e Organismo di Vigilanza.

Il CdA è aggiornato su tali aspetti per il tramite del Dirigente responsabile della Funzione Qualità Sicurezza ed Etica.



Cybersicurezza

La Cipersicurezza rappresenta una questione di particolare importanza per le aziende di trasporto pubblico. La crescente digitalizzazione dei sistemi di trasporto, l'interconnessione delle infrastrutture e la mole di dati sensibili gestiti rendono queste aziende vulnerabili a una vasta gamma di minacce informatiche.

Il tema è affrontato dalla Direttiva UE 2022/2555 del Parlamento Europeo e del Consiglio, nota come "**Direttiva NIS 2**", recepita in Italia attraverso il D. Lgs. n. 138/2024, entrato in vigore il 16 ottobre 2024. La Direttiva NIS 2 introduce il nuovo quadro normativo dell'Unione Europea per la sicurezza delle reti e dei sistemi informativi, in sostituzione della precedente Direttiva NIS 1. L'obiettivo principale è rafforzare la resilienza digitale delle infrastrutture critiche e dei servizi essenziali.

Le aziende, come Ferrottramviaria, che svolgono le attività di impresa ferroviaria e di gestore dell'infrastruttura ricadono nel settore "Trasporti", incluso in quelli ad "**Alta criticità**" ai sensi della Direttiva NIS 2. Le organizzazioni operanti nei settori critici sono obbligate a implementare misure di sicurezza, gestire il rischio informatico, comunicare incidenti significativi e garantire la continuità del business.

Minacce alla Cybersecurity

Le principali minacce alla cybersecurity per un'azienda di trasporto pubblico includono:

- **Attacchi ransomware:** questi attacchi possono bloccare i sistemi critici, interrompendo i servizi e causando gravi disagi ai passeggeri;
- **Attacchi DDoS** (Distributed Denial of Service), suscettibili di sovraccaricare i sistemi informatici, rendendoli inaccessibili e interrompendo le operazioni;
- **Violazione dei dati.** La compromissione dei dati dei passeggeri, come informazioni personali e dati di pagamento, può comportare gravi conseguenze legali e finanziarie;
- **Attacchi ai sistemi di controllo industriale (ICS).** Gli attacchi mirati ai sistemi di controllo che gestiscono l'infrastruttura di trasporto, come i sistemi di segnalamento ferroviario o i sistemi di controllo del traffico, possono causare gravi disservizi e riflessi sulla sicurezza durante la gestione del degrado;
- **Attacchi alla supply chain,** che prendono di mira i fornitori di tecnologia e servizi e possono compromettere l'intera rete di trasporto.

Strategie di Protezione adottate

Per proteggere la propria infrastruttura informatica, l'Azienda ha adottato strategie di cybersecurity a più livelli, che includono:

- **Valutazione dei rischi**, per identificare le vulnerabilità e le minacce potenziali;
- **Sicurezza della rete**, installazione di firewall, sistemi di rilevamento delle intrusioni e altre misure di sicurezza per proteggere la rete aziendale;
- **Sicurezza degli endpoint**. Protezione dei dispositivi degli utenti, come computer e smartphone, con software antivirus e anti-malware;
- **Gestione delle identità e degli accessi**, attraverso l'implementazione di sistemi di autenticazione a più fattori, e controlli di accesso basati sui ruoli per limitare l'accesso ai sistemi critici;
- **Crittografia dei dati sensibili**, sia in transito che a riposo, per proteggerli da accessi non autorizzati;
- **Monitoraggio della sicurezza**, per rilevare attività sospette e rispondere tempestivamente agli incidenti;
- **Formazione e sensibilizzazione**. È stato avviato un programma di formazione del personale sulla cybersecurity per sensibilizzarlo sui rischi e sulle migliori pratiche;
- **Piano di risposta agli incidenti**. Sviluppo in corso di un piano di risposta agli incidenti per gestire efficacemente gli attacchi

informatici e ridurre al minimo i danni;

- **Cybersecurity nella catena di fornitura**, attraverso l'estensione degli standard di sicurezza informatica anche ai fornitori di tecnologia e servizi.

Tecnologie e Soluzioni

Alcune tecnologie e soluzioni che sono state utilizzate per migliorare la cybersecurity dell'azienda includono:

- Sistemi di rilevamento e risposta alle minacce (Threat Detection and Response, TDR);
- Sistemi di gestione delle informazioni e degli eventi di sicurezza (Security Information and Event Management, SIEM);
- Piattaforme di sicurezza cloud;
- Soluzioni di sicurezza per l'Internet delle cose (IoT);
- Intelligenza artificiale (IA) e apprendimento automatico (ML) per il rilevamento delle minacce.

La Cybersecurity è una priorità di riferimento per Ferrotramviaria, la quale ha adottato una strategia di protezione proattiva, implementando le giuste tecnologie e soluzioni, riducendo significativamente il rischio di attacchi informatici per garantire la sicurezza e l'affidabilità dei propri servizi.



3.5

Cultura d'impresa, etica aziendale, lotta alla corruzione

GRI

2-27

205-1

205-2

205-3

415-1

Politiche in materia di cultura d'impresa e condotta aziendale

Per Ferrotramviaria l'«Etica», intesa come l'insieme di regole e principi morali a cui fare riferimento nei rapporti tra persone all'interno e verso l'esterno, rappresenta un elemento distintivo della cultura aziendale. Il passaggio dalle azioni individuali ad un più ampio ambito organizzativo e aziendale non può prescindere dai temi di responsabilità e consapevolezza, connessi alla **Responsabilità Sociale d'Impresa**.

La promozione della cultura d'impresa avviene attraverso l'operato e l'esempio dei dirigenti, le attività di engagement dei dipendenti e la diffusione e formazione sul Codice Etico. In particolare, Ferrotramviaria promuove il rispetto dei seguenti principi etici:

- osservanza della legge;
- tutela della salute e dell'integrità fisica e psicologica dei lavoratori;
- rispetto dell'ambiente;
- onestà e integrità;
- chiarezza e trasparenza;
- correttezza e buona fede;
- leale competizione;
- rispetto degli interessi legittimi di tutti gli stakeholders.

Il Gruppo Ferrotramviaria nella definizione dei propri valori si ispira alla **Dichiarazione Universale dei Diritti Umani** dell'ONU, alle **Convenzioni e le Raccomandazioni Internazionali del**

Lavoro emanate dall'ILO (International Labour Organization), alla **Carta della Terra** redatta dall'Earth Council e ai **principi enunciati dal Global Compact** delle Nazioni Unite.

Gli standard di qualità si orientano con coerenza ai bisogni e alle aspettative dell'utenza che beneficia dei servizi resi da Ferrotramviaria.

Il *Modello di Organizzazione e Gestione ex D. Lgs. 231/2001* contiene altresì il **Codice Etico 1** di Ferrotramviaria, parte integrante del Modello stesso. Il Codice Etico definisce valori e principi base dell'operato di Ferrotramviaria e costituisce una guida di riferimento per il comportamento di quanti collaborano, a vario titolo, nel raggiungimento degli obiettivi e nello svolgimento delle attività di Ferrotramviaria.

La procedura **Whistleblowing**, implementata in ottemperanza al D.Lgs. 24/2023 (che ha recepito in Italia la Direttiva UE 2019/1937), rappresenta il principale meccanismo per individuare e segnalare preoccupazioni riguardanti comportamenti illeciti o in contrasto con il Codice Etico e condurre indagini al riguardo. Il sistema di whistleblowing implementato da Ferrotramviaria è attivabile via web, con piattaforma software conforme al D. Lgs. 24/2023. Le segnalazioni possono essere effettuate sia dai dipendenti che da persone esterne, accedendo all'apposita **pagina 2** della sezione "Società trasparente" del



sito web aziendale. Questo sistema di segnalazione anonima di illeciti da parte di dipendenti e collaboratori è stato attivato nel 2023.

La politica di formazione sulla condotta aziendale prevede l'informazione e l'aggiornamento, rivolto a tutti i dipendenti, in occasione dell'introduzione o di modifiche rilevanti apportate al Codice Etico.

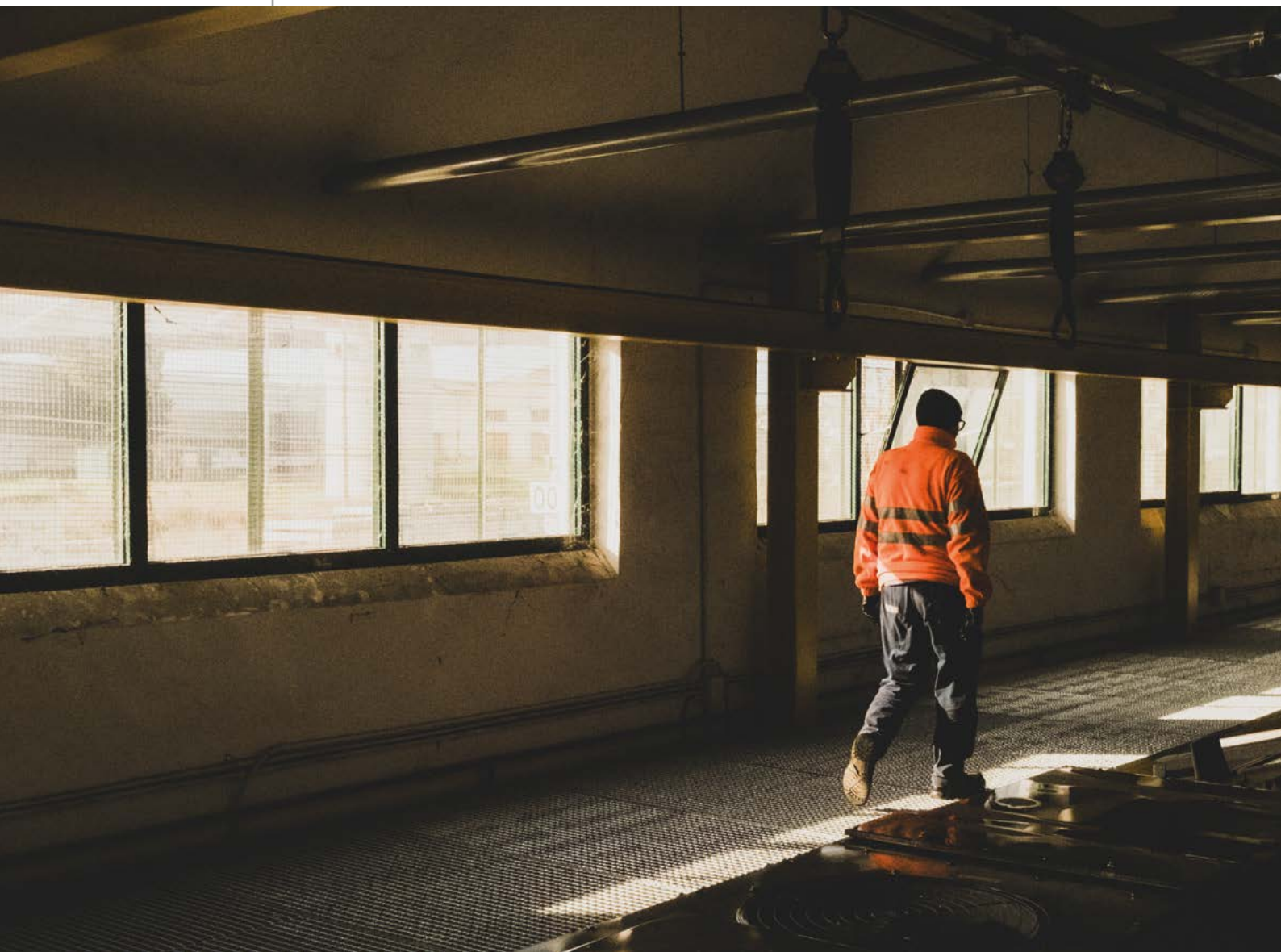
Si precisa che nel corso del 2024 non ci sono stati casi di non conformità a leggi e regolamenti, e non sono state segnalate o individuate situazioni pregiudizievoli o di violazione del Modello 231 adottato in tema di prevenzione dei reati. Si segnala che non vi sono stati episodi o incidenti per mancato rispetto o violazione dei diritti umani, o di discriminazione sociale.

Prevenzione e individuazione della corruzione attiva e passiva

Le regole di comportamento e le procedure per la prevenzione e il contrasto dei reati di corruzione, concussione e degli altri illeciti sono specificate nel Modello Organizzativo e di Gestione 231, implementato da Ferrotramviaria, ed il cui rispetto è richiesto a ciascun dipendente e collaboratore aziendale.

Importanti presidi in termini di contrasto alla corruzione sono rappresentati dall'operato delle funzioni di controllo interno, dalle attività di vigilanza dell'OdV e del Collegio Sindacale.

I manager delle singole società del Gruppo sono tenuti a svolgere la propria attività nel pieno rispetto di tutte le leggi nazionali applicabili, del Modello Organiz-



zativo ex D.Lgs. 231/01 adottato dalla Ferrottramviaria e dal rispettivo Codice Etico.

La politica anticorruzione e le relative procedure 231 sono state comunicate a tutti gli amministratori, dirigenti, componenti degli organi di controllo e dipendenti delle società del Gruppo, unitamente ai loro consulenti e ai fornitori.

Oltre alle questioni più propriamente attinenti alla lotta alla corruzione attiva e passiva, le politiche aziendali in essere mirano a prevenire e contrastare altri comportamenti illeciti o penalmente rilevanti, ossia quelle condotte finalizzate a: abusare dell'altrui fiducia, contrariamente al principio di buona fede; eludere norme giuridiche; produrre un danno altrui ed un proprio ingiusto arricchimento.

Il Gruppo incoraggia tutti i dipendenti a segnalare eventuali violazioni. Tra i

canali di segnalazione anonima attivati figura quello specifico della policy Whistleblowing di cui si è detto innanzi.

Oltre alla formazione svolta in occasione dell'introduzione/aggiornamento del Modello Organizzativo e di Gestione 231 e della procedura Whistleblowing, non sono previsti ulteriori programmi specifici di formazione.

Le funzioni aziendali maggiormente a rischio di corruzione attiva e passiva sono: l'Ufficio Contratti, l'Ufficio Acquisti e le unità deputate alla manutenzione dell'infrastruttura e dei veicoli ferroviari e stradali, oltre a tutti i Dirigenti dotati di poteri di acquisto e di firma.

Si segnala che nel 2024 non sono stati accertati episodi di corruzione, né casi di non conformità a leggi e regolamenti.

Influenza politica e attività di lobbying

Il Gruppo Ferrottramviaria non svolge attività di lobbying. Le questioni aziendali di interesse per il Gruppo, quali quelle afferenti al trasporto pubblico locale e al trasporto merci, con connessi riflessi normativi e regolamentari, sono curate attraverso l'attività delle associazioni di categoria alle quali il Gruppo aderisce (cfr. par. xx), che si occupano di rappresentare le legittime istanze di interesse degli associati presso gli enti pubblici competenti.

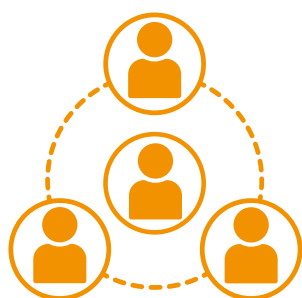
Nel corso del 2024 non sono stati erogati contributi politici, né di tipo finanziario né in natura.

Le imprese appartenenti al Gruppo Ferrottramviaria non sono iscritte nel registro UE per la trasparenza.

I membri del CdA non hanno ricoperto una posizione comparabile nella pubblica amministrazione (comprese le autorità di regolamentazione) nei due anni precedenti l'attuale nomina.







Stakeholder

VIAGGIATORI

COMUNITÀ LOCALI

CLIENTI B2B
(TRASPORTO MERCI)

FORNITORI

AUTORITÀ REGOLATORIE

REGIONE PUGLIA
ED ENTI LOCALI

IL VIAGGIO CON FERROTRAMVIARIA

04

IRO [Impatti, rischi, opportunità]

Temi materiali

Sicurezza dei viaggiatori; Accessibilità per i viaggiatori ai servizi e alle infrastrutture; Intermodalità e integrazione dei servizi; Sistema di gestione della sicurezza e impatto sul territorio; Qualità, conformità e continuità del servizio; Sostenibilità della catena di fornitura; Connessione e sviluppo di comunità locali e territorio.

Impatti

IP1, IP2, IP3, IP4, IP6, IP7, IN1, IN13

Rischi

R1, R3, R5

Opportunità

O1, O5



GRI

2-6

Il Gruppo Ferrotramviaria esercita diverse attività nel mondo dei trasporti

Le attività di trasporto pubblico locale (TPL) di persone, a mezzo ferrovia e autolinee, nella regione Puglia e l'attività di gestione dell'infrastruttura ferroviaria sono svolte dalla Capogruppo Ferrotramviaria S.p.A., l'attività di trasporto ferroviario di merci, a partire dal 1° gennaio del 2024, è esercitata dalla controllata Trasporti Ferroviari Italiani S.r.l., mentre le attività di ingegneria sono eseguite dalla controllata Ferrotramviaria Engineering S.p.A.

Ferrotramviaria S.p.A. è la principale azienda del Gruppo ed è un'**impresa verticalmente integrata**, in quanto

svolge al suo interno le seguenti attività, soggette a differenti regolamentazioni e authority di vigilanza:

- Impresa di trasporto ferroviario di persone in ambito regionale su rete interconnessa;
- Gestore di infrastruttura ferroviaria in ambito regionale;
- Trasporto pubblico di persone con autolinee in ambito regionale.

I ricavi consolidati di gruppo (a livello di valore della produzione) sono stati pari ad € 67.730.235 nel 2024 (€ 72.391.146 nel 2023). L'analisi dei ricavi per tipologia di attività svolta è la seguente:

Attività	Val. produzione 2024 (€)	Val. produzione 2023 (€)
Impresa ferroviaria (TPL ferrovia)	30.565.207	34.727.105
Gestore infrastruttura	25.362.585	24.363.867
Servizio autolinee (TPL autobus)	3.427.812	3.518.709
Trasporto merci	3.209.788	5.878.054
Engineering	3.187.081	2.351.895
Altro	1.977.762	1.551.516
Totale	67.730.235	72.391.146

Tabella
Analisi valore
della produzione

4.1

Il servizio di trasporto pubblico locale su ferrovia



GRI

2-6

203-1

203-2

Il servizio di trasporto pubblico locale su ferrovia ("TPL ferroviario") rappresenta, unitamente alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria, l'attività caratteristica svolta dalla Capogruppo Ferrotramviaria S.p.A.

L'attività di trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia, e relativi servizi accessori e di supporto, è definita quale attività di **Impresa Ferroviaria (IF)** in ambito europeo¹, da svolgersi sulla base di un contratto di servizio. Nella fattispecie, l'attuale servizio di trasporto ferroviario di passeggeri in ambito regionale è regolato dal **Contratto di Servizio 2022- 2033** stipulato in data 30/12/2021 tra la Società e la Regione Puglia, alla quale compete per legge la funzione di programmare e amministrare il servizio di Trasporto Pubblico Regionale Locale, e quella di vigilare sulla regolarità, qualità e sicurezza dello stesso.

Il Contratto di Servizio, avente scadenza il 31 dicembre 2033, disciplina gli obblighi reciproci tra Regione Puglia e Ferrotramviaria e regola le modalità di effettuazione del servizio di trasporto gestito dalla Società.

Attraverso il Contratto di Servizio, la Regione Puglia, tenendo conto delle esigenze di mobilità dei cittadini delle aree interessate, determina i servizi minimi di trasporto che la Società deve offrire, definendo parametri e requisiti per il programma di esercizio, gli orari, le fermate, le tariffe, e l'idoneità del materiale rotabile.

Individua, inoltre, le caratteristiche del livello qualitativo minimo che il servizio erogato deve garantire, in termini di regolarità del servizio e di puntualità, nonché di sicurezza, comfort, pulizia, informazione e assistenza alla clientela.

Nel Contratto di Servizio la Ferrotramviaria si impegna ad effettuare il servizio di trasporto nel rispetto degli indicatori minimi definiti dalla Regione Puglia, e a migliorare le proprie prestazioni, specificando gli standard di qualità individuati come obiettivi da raggiungere.

A tal fine, con il Contratto di Servizio le parti convengono di attuare frequenti azioni di controllo, attraverso rilevazioni sistematiche sulla produzione programmata ed effettiva del servizio e attraverso ispezioni e verifiche svolte da personale incaricato dalla Regione, e azioni di monitoraggio sulla qualità percepita dall'utenza, attraverso indagini conoscitive sulla soddisfazione dei viaggiatori.

Con il Contratto di Servizio, inoltre, sono stabilite sanzioni e premi collegati alla misura del rispetto, da parte della



¹⁾ Cfr. art 3, comma 1, lettera a) del D.Lgs. 15 luglio 2015 n. 112, norma di attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico.

Società, degli obblighi relativi al servizio da erogare sottoscritti nel Contratto di Servizio e degli impegni nei confronti dell'utenza enunciati nella [Carta dei Servizi](#) .

Il programma di esercizio ferroviario è articolato in quattro linee:



- **FR1** Bari Centrale-Barletta via Palese Macchie
- **FR2** Bari Centrale-Barletta via Aeroporto
- **FM1** Bari Centrale-Quartiere San Paolo
- **FM2** Bari Centrale-Bitonto via Aeroporto

A fianco la rappresentazione grafica delle linee ferroviarie con relative stazioni di fermata.

La circolazione dei treni è interrotta sulla tratta Andria Sud-Barletta Centrale per lavori di potenziamento infrastrutturale nell'abitato di Andria e sulla tratta Andria-Barletta. Per garantire la circolazione è stato istituito un servizio di bus sostitutivi.

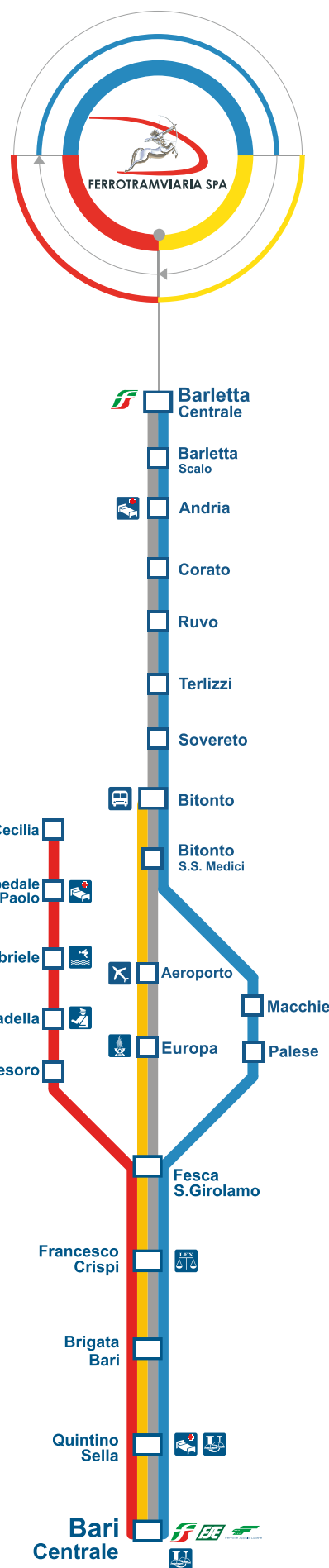


Grafico
Mappa del servizio
ferroviario
passeggeri (TPL)



Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT)

Il Sistema Controllo Marcia Treno ("SCMT"), sviluppato per la rete ferroviaria nazionale a partire dal 2000, è un sistema di sicurezza della marcia dei treni di ausilio al macchinista applicabile su linee delle reti fondamentali, complementari e di nodo, a semplice o a doppio binario. L'SCMT ha il compito di mantenere sotto vigilanza elettronica il comportamento del personale di macchina dei treni in base all'aspetto dei segnali, alla velocità massima consentita sul tratto di linea, alla velocità massima ammessa per il treno, e ad altri parametri come, ad esempio, il grado di frenatura della linea o la capacità. Esso fornisce il controllo della velocità massima ammessa, istante per istante, in relazione ai vincoli posti dal segnalamento, dalle caratteristiche dell'infrastruttura e dalle prestazioni del treno, sia in condizioni normali che di degrado, utilizzando una speciale tecnologia trasmissiva. Nel momento in cui l'agente di condotta porta il treno in una condizione di marcia non sicura, l'SCMT protegge la marcia del treno prima segnalando al personale di macchina la condizione di pericolo e, se non ci sono interventi degli agenti di condotta che eliminino le incongruenze, azionando automaticamente la frenatura di emergenza fino ad arrivare all'arresto del convoglio.

Ad oggi, **tutti i treni della flotta aziendale sono dotati di SCMT**. Sulla rete gestita dalla Ferrotramviaria il sistema di sicurezza **SCMT** è stato già **installato e attivato sulla tratta Bari-Fesca S. Girolamo-Bitonto-Andria Sud** e sulla **tratta Fesca S. Girolamo-Aeroporto-Bivio S. Spirito**. Pertanto, su dette tratte è stata ripristinata la massima velocità di linea.

Di seguito i principali "numeri" relativi al servizio di TPL ferroviario:

Tabella
Dati
comparativi
TPL
ferroviario

	2024	2023	2022
N. treni totali effettivi	62.054	66.473	75.443
N. passeggeri trasportati	4.658.902	5.073.765	4.787.704
Totale treni-km effettivi	2.002.707	2.018.056	2.029.715

Asset dell'impresa ferroviaria: i veicoli

I principali asset che concorrono all'esercizio dell'attività di Impresa Ferroviaria sono rappresentati dai veicoli, principalmente costituiti da elettrotreni, oltre che da beni quali: attrezzature e macchinari, biglietterie, officine per la riparazione dei veicoli e altri beni strumentali all'esercizio del TPL.

È importante precisare che **tutti i treni utilizzati dalla Ferrotramviaria per l'espletamento del servizio di TPL sono a propulsione elettrica ("elettrotreni")**, aspetto che contribuisce ad un minore impatto ambientale, in termini di emissioni climalteranti, rispetto ai treni alimentati con combustibili fossili.

Tipologia di treno	2024	2023	Note
	N. treni	N. treni	
Elettrotreno CAF Civity ETR452 a 4 casse (M+R+R+M)	5	5	omologati alla circolazione su RFI
Elettrotreno STADLER FLIRT ETR341/2 a 4 casse (M+R+R+M)	3	3	omologati alla circolazione su RFI
Elettrotreni ALSTOM CORADIA ELT200 a 3 casse (M+R+M)	6	6	Autorizzati alla circolazione su rete sociale mediante "Nullaosta tecnico USTIF"
Elettrotreni ALSTOM CORADIA ELT200 a 4 casse (M+R+R+M)	2	5	Autorizzati alla circolazione su rete sociale mediante "Nullaosta tecnico USTIF"
Elettrotreni ALSTOM CORADIA STREAM ETR104 a 4 casse	5	5	omologati alla circolazione su RFI
Totale elettrotreni	21	24	

L'anzianità media del parco rotabile è di 10,23 anni, in miglioramento rispetto all'esercizio precedente nel quale si attestava a 14,7 anni nel 2023.

Ferrotramviaria S.p.A. è in attesa della consegna di 6 ulteriori nuovi elettrotreni "ETR 104" a media capacità di tipo bidirezionale, a composizione bloccata monopiano con alimentazione elettrica a 3000 V c.c., ciascuno costituito da 4 casse intercomunicanti, da utilizzarsi

per il trasporto ferroviario regionale passeggeri sull'infrastruttura ferroviaria Bari-Barletta. I nuovi convogli (in consegna nel 2025), che si aggiungono ai 7 già consegnati, rispettano tutte le **caratteristiche di sostenibilità ambientale** e sono dotati delle più evolute ed efficaci soluzioni tecniche, andranno a **completare il rinnovo della flotta** come previsto dal Piano Economico Finanziario del Contratto di Servizio - IF 2022-2033 con la Regione Puglia.

Tabella

Veicoli ferroviari per trasporto passeggeri a fine anno

I nuovi elettrotreni POP di Ferrotramviaria

I nuovi elettrotreni Alstom POP ETR 104 rispondono alla politica di sostenibilità ambientale e sono riciclabili per il 95%. **Consumano il 30% di energia in meno** rispetto alla precedente generazione, con relativi benefici ambientali in termini di **minori emissioni climalteranti da consumo di energia elettrica**. Nessun solvente o altra sostanza chimica tossica è stata utilizzata nel processo di produzione dei treni.

I sistemi di condizionamento dell'aria e di ventilazione sono regolati in funzione del numero dei passeggeri. La chiusura delle porte è programmata al fine di evitare la dispersione termica. La modalità Eco viene attivata quando è necessario.

L'**illuminazione** per i passeggeri, a **LED**, si regola automaticamente sulla base della luce esterna.

Le carrozze spaziose offrono aree di seduta ampie per i viaggi di media durata tipici del servizio regionale ed interregio-

nale, mentre le sedute singole o quelle longitudinali e il facile accesso nell'area del vestibolo sono adatti per i viaggi di breve durata tipici del servizio suburbano. Le sedute sono dotate di prese per alimentazione di PC, tablet e cellulari.

L'illuminazione è ottimizzata grazie a grandi finestrini che consentono un maggior ingresso di luce naturale. La circolazione dei passeggeri è ottimizzata grazie ad ampi corridoi conformi allo standard UIC567 e adatti alle persone con ridotta mobilità.

Anche **i livelli di rumore e vibrazioni sono stati ridotti al minimo**, al fine di assicurare un viaggio tranquillo e indisturbato. Livelli di temperatura confortevoli vengono mantenuti grazie a un impianto di condizionamento potenziato.

La struttura e l'isolamento della cassa in alluminio contribuiscono a migliorare l'**isolamento termico**, pertanto i tempi di raffreddamento dell'ambiente viag-



giatori durante la stagione estiva e di riscaldamento, durante la stagione invernale, sono stati ulteriormente ridotti.

Il **monitoraggio dell'anidride carbonica** consente di regolare la quantità d'aria fresca proveniente dall'esterno. I sedili cantilever (senza appoggi a pavimento) consentono una agevole pulizia.

I treni sono dotati di un **sistema informativo integrato di ultima generazio-**

ne con servizio di informazione e intrattenimento audio video con numerosi display LCD su ciascun veicolo visibili da tutte le aree; la sicurezza dei passeggeri è garantita da un sistema di telecamere digitali di videosorveglianza con visualizzazione sui monitor nei comparti delle immagini riprese. Il sistema *People Movement Analyzer* di Telesia permetterà la consuntivazione in tempo reale dei passeggeri presenti a bordo per una più efficace gestione dei flussi.

Sono stati inseriti monitor più grandi per fornire a regime informazioni sul servizio ai passeggeri in tempo reale, sulle condizioni meteorologiche e sulle tematiche di attualità e per proiettare "live" le immagini catturate dalle telecamere aumentando la sicurezza percepita dal passeggero.

Il sistema informativo per i passeggeri, presente in ciascuna carrozza, utilizza monitor e display disposti in modo ergonomico e dotati di un sistema di diffusione del suono.

L'architettura dei treni consente, grazie all'incarrozzamento a raso, che siano **facilmente accessibili** anche da parte dei **Passeggeri a Mobilità Ridotta**. Inoltre, la toilette presente a bordo è anch'essa fruibile da persone a mobilità ridotta.

I nuovi treni ETR 104, infine, hanno una capacità di trasporto fino al 15% superiore rispetto alla precedente generazione e consentono di trasportare in maniera sicura n. 8 biciclette di serie nelle dedicate rastrelliere.

Nel corso del 2024 sono continuati i lavori per l'adeguamento dei 6 treni ELT Alstom a 3 casse alla normativa sulle gallerie ferroviarie e alla normativa comunitaria cogente (freno d'emergenza). Le attività sono in corso e sono state quasi ultimate per 5 treni sui 6 previsti. Si ritiene di completare le attività entro la prima metà del 2025.

ALSTOM ETR 104

CARATTERISTICHE TECNICHE

- Composizione: **4 casse**
- Velocità massima: **160 km/h**
- Motori di trazione: **4**
- Peso assiale: **18 t/asse**
- Ampiezza porte: **1.300 mm**
- Porte: **4 per lato**
- Posti a sedere: **289** (di cui 2 PRM e 27 strapuntini)
- Passeggeri in piedi [4 pass/m²]: **229**
- Posti totali: **518**
- Porta biciclette: **8 bici**
- Numero di gradini interni totale: **6** (3 per ciascuna cassa di testa)
- Toilette: **1 PRM**
- Condizionamento:
Tempo pre-raffreddamento: **< 75 min**
Tempo pre-riscaldamento: **< 60 min**
- Accelerazione media tra 0-30 km/h del convoglio: **1,01 m/s²**
- Lunghezza treno: **84,2 m**
- Video sorveglianza: **32 telecamere**
- Superficie monitor: **148,42 cm²**
- Prese elettriche sedie: **230 V + USB**

Accessibilità per i passeggeri con mobilità ridotta

Tutto il materiale rotabile attualmente in esercizio è attrezzato per il trasporto dei passeggeri con mobilità ridotta in carrozzina. I treni sono dotati di apposite postazioni di stazionamento con aggancio, due sugli elettrotreni ELT e CIVITY, una sugli elettrotreni FLIRT.

Gli elettrotreni ALSTOM ETR 104, FLIRT e CIVITY sono dotati anche di servizi igienici ad uso passeggeri con mobilità ridotta e pedane che consentono l'entrata a raso rispetto alla banchina.

Sicurezza a bordo

La Società si impegna a garantire la sicurezza personale e patrimoniale del viaggiatore attuando interventi mirati al raggiungimento di tale obiettivo. In particolare:

- a bordo di tutti gli elettrotreni in esercizio è attivo un sistema di videosorveglianza finalizzato a garantire la sicurezza delle persone e la tutela dei beni aziendali utilizzati per l'esercizio del trasporto pubblico;
- tutto il materiale rotabile è dotato di una postazione citofonica a disposizione degli utenti per le comunicazioni di emergenza da rivolgere al personale viaggiante presente in una qualsiasi cabina di guida, finalizzata a garantire ai viaggiatori l'assistenza del personale di scorta ai treni;
- sugli elettrotreni serie ELT 200 è attivo un sistema di collegamento terra-treno di emergenza che consente ai viaggiatori di chiedere assistenza al personale di bordo. In caso di mancata risposta, la chiamata è deviata al posto Centrale del DCC/ DCO (Dirigente



Mobilità sostenibile: trasporto biciclette e monopattini

Al fine di incentivare forme di mobilità sostenibile, il trasporto della bici e del monopattino al seguito è gratuito sui treni e sugli autobus della Ferrotramviaria.

In particolare, il trasporto della bici al segui-

to sui treni e sui gli autobus è consentito:

- su tutti i treni e su tutti gli autobus per i modelli di tipo pieghevole (anche elettriche), purché siano di dimensioni non superiori a cm 110 x 70 x 30 e non arrechino pericolo o disagio agli altri viaggiatori;
- solo sui treni individuati dall'Azienda per tutti gli altri modelli di biciclette (escluse quelle elettriche) purché non eccedano i 2 metri di lunghezza.

Per il trasporto al seguito del monopattino le dimensioni dello stesso non devono essere superiori a cm 120 x 80 x 45, oltre a non arrecare pericolo o disagio agli altri viaggiatori.

Il possessore della bicicletta o del monopattino è tenuto ad effettuare personalmente le operazioni di carico e

Coordinatore Centrale/ Dirigente Centrale Operativa), che, a sua volta, può stabilire un collegamento bidirezionale con la cabina di guida del rotabile o direttamente con i passeggeri. Sui FLIRT 340, CIVITY 452 e i ETR 104 il collegamento è consentito tra passeggeri e personale di bordo;

- per gli agenti appartenenti alle forze dell'ordine, non in uniforme, sono previste agevolazioni tariffarie. Tale provvedimento si integra con la necessità di prevenire episodi di vandalismo a bordo dei treni e di garantire un più elevato livello di sicurezza all'utenza e al personale della ferrovia durante il viaggio;
- l'Azienda è dotata di Piani di Gestione delle Emergenze validi e utili, in caso di eventi negativi per la circolazione, ai fini di soccorrere i treni fermi in li-

nea o in stazione e di prestare soccorso ai viaggiatori o al personale della Ferrovia in caso di incidente e/o malore e/o infortunio. Nelle stazioni e nelle fermate, sulla base di quanto disposto dal Piano di Gestione delle Emergenze, sono affisse le planimetrie di emergenza contenenti tutte le informazioni utili ai viaggiatori sui comportamenti da adottare in caso di necessità;

- sui tablet ad uso del personale di accompagnamento del treno è attiva l'applicazione "MY SERVICE" utilizzata per segnalare le anomalie e/o avarie relative al decoro e al comfort del materiale rotabile, al fine di migliorarne il monitoraggio e la gestione e rendere i processi aziendali inerenti la qualità e la sicurezza della circolazione ferroviaria più efficaci ed efficienti.

scarico della stessa, attenendosi alle richieste e agli avvertimenti del personale aziendale.

Per l'accesso sui treni ed il posizionamento all'interno dei convogli i viaggiatori si devono attenere alle indicazioni fornite dal personale di bordo.

Amici animali a bordo

A bordo del treno e dell'autobus è consentito il trasporto gratuito di cani di piccola taglia, di peso non superiore ai 10 kg, purché muniti di museruola e guinzaglio, oppure, se molto piccoli, da tenersi in grembo.

È consentito anche il trasporto di altri piccoli animali domestici custoditi in appositi contenitori di peso non eccedente

i 10 Kg. Non è consentito il trasporto di animali di grossa taglia, ad eccezione dei cani guida.

Ai proprietari dei pet è richiesto, ovviamente, di avere la responsabilità del comportamento degli stessi e di porre in essere tutti gli accorgimenti necessari affinché essi non arrechino disturbo agli altri passeggeri.



4.2

L'infrastruttura ferroviaria



GRI

2-6

203-1

203-2

L'attività di **Gestore dell'Infrastruttura (GI)**² della ferrovia Bari - Barletta e sue diramazioni è svolta da una specifica divisione della Ferrotramviaria S.p.A. L'infrastruttura ferroviaria gestita da Ferrotramviaria è funzionalmente interconnessa con quella nazionale gestita da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

L'attività di Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria in ambito regionale è disciplinata da uno specifico Contratto di Servizio con la Regione Puglia (scad. 31/12/2026).

In qualità di Gestore dell'Infrastruttura, Ferrotramviaria è responsabile per la manutenzione ordinaria e straordinaria dell'infrastruttura ferroviaria, per

l'erogazione dei servizi di accesso alla rete da parte delle imprese ferroviarie, nonché per le attività di controllo del traffico, di gestione dei sistemi di segnalamento e sicurezza, e di assicurare la manutenzione e la pulizia degli spazi pubblici delle stazioni passeggeri.

L'infrastruttura gestita da Ferrotramviaria è rappresentata dalle linee ferroviarie, dalle relative opere civili (gallerie, viadotti, ecc.), dagli impianti per l'erogazione dell'energia elettrica di trazione, dagli impianti di controllo, comando e segnalamento (che includono i passaggi a livello) e dalle stazioni e fermate passeggeri, inclusi gli eventuali relativi piazzali ferroviari e rimesse.

²⁾ Attività prevista dall'art.3 comma 1, lettera b) del citato D.Lgs 15 luglio 2015 n. 112.



Tabella
Caratteristiche
tecniche
dell'Infrastruttura
Ferroviaria

LUNGHEZZA LINEA	Km 83,395 (di cui km 69,406 attualmente in esercizio)
BARI - FESCA S. GIROLAMO - BITONTO - BARLETTA	Km 70,009 Bari-Barletta via Palese Macchie
FESCA SAN GIROLAMO - CECILIA	Km 5,703 Metropolitana San Paolo
DEVIATOIO DIRAMAZIONE FESCA S. GIROLAMO - AEROPORTO - BIVIO S. SPIRITO	Km 7,683 Passante per l'Aeroporto
Semplice binario attualmente in esercizio	Km 4,153
Bari - Fesca San Girolamo	Km 4,153
Doppio binario attualmente in esercizio	Km 65,253
Fesca San Girolamo - Andria Sud	Km 51,867
Fesca San Girolamo - Cecilia	Km 5,703
Deviatoio diramazione Fesca San Girolamo - Bivio S. Spirito	Km 7,683
SISTEMA CONTROLLO MARCIA TRENO	Km 63,703 attrezzati
Bari - Fesca S. Girolamo - Bitonto - Ruvo - Andria Sud	Km 56,020
Deviatoio diramazione Fesca San Girolamo - Aeroporto - Bivio S. Spirito	Km 7,683
TIPO DI ARMAMENTO	Rotaie 50E5 e 60E1 Traverse in CAP Piattaforme prefabbricate in c.a. (Viadotto e Galleria linea S. Paolo) Scartamento normale
VELOCITÀ COMMERCIALE	45 KM/ora
STAZIONI E FERMATE	
Bari - Fesca San Girolamo - Bitonto - Barletta	10 Stazioni - 8 Fermate
Fesca San Girolamo - Cecilia	2 Stazioni - 4 Fermate
Deviatoio diramazione Fesca San Girolamo - Aeroporto - Bivio S. Spirito	2 Fermate
TIPO DI TRAZIONE	Elettrica 3KVcc
ALIMENTAZIONE	N. 4 Sottostazioni Elettriche di conversione: • Ospedale San Paolo, 2 gruppi x 3600KW • S. Cataldo, 3 gruppi x 1000KW • Ruvo, 3 gruppi x 1000KW • Andria Sud, 1 gruppo x 3600KW
Controllo delle Sottostazioni in telecomando tramite DOTE presso Sala Controllo della circolazione Fesca San Girolamo	
IMPIANTI DI SEGNALAMENTO	
N. 1 ACEI	Palese
N. 1 ACC-M-PCM	Sala Controllo della circolazione Fesca S. Girolamo
N. 8 ACC-PPM	Bari Centrale, Cecilia, Bivio/S. Spirito, Bitonto, Terlizzi, Ruvo, Corato, Andria Sud
REGIME CIRCOLAZIONE TRENI	
Blocco automatico bidirezionale	Km 56,020 da Bari ad Andria Sud Km 7,683 da Bivio Fesca San Girolamo al Bivio Bitonto S. Spirito Km 5,703 da Fesca San Girolamo a Cecilia
PASSAGGI A LIVELLO	
1) PL di stazione Manovrati dalle stazioni tramite apparato centrale	1 da Bari Centrale a Fesca San Girolamo 7 da Fesca San Girolamo ad Andria Sud
2) PL Automatici di linea Manovrati dai treni in transito, sia in chiusura che in apertura	12 da Fesca San Girolamo a Corato

Ferrovia Bari-Barletta

Il servizio sulla linea Bari-Barletta (circa 70 km elettrificati a singolo binario) è stato aperto all'esercizio nel 1965 per collegare la città di Bari con importanti comuni del nord barese, quali Bitonto, Terlizzi, Ruvo, Corato, Andria, Barletta, e col quartiere di Bari Palese con due fermate ai margini periferici.

La ferrovia è a doppio binario nel tratto Fesca San Girolamo-Andria Sud (circa 52 km).

La linea è attualmente interrotta tra Andria Sud e Barletta per lavori infrastrutturali di ammodernamento e potenziamento. Il servizio è garantito con autobus sostitutivi.

Ferrovia Bari - Fesca S. Girolamo - Quartiere San Paolo

Il 22 dicembre 2008 è stata aperta all'esercizio la Ferrovia Metropolitana Bari Centrale-Quartiere San Paolo, un importante traguardo per le Ferrovie del Nord Barese nell'ambito del Trasporto Pubblico Locale Regionale. È stata la prima linea ferroviaria metropolitana di Bari; in soli 15 minuti collega il centro della città al quartiere periferico San Paolo. La linea è elettrificata.

Da Bari Centrale a Fesca San Girolamo la linea ferroviaria è a semplice binario. La nuova infrastruttura, a doppio binario, si sviluppa da Fesca San Girolamo per un

percorso di 5,724 km lungo il quale sono attive cinque fermate: Tesoro, Cittadella, San Gabriele, Ospedale e la stazione di testa Cecilia, nell'omonimo quartiere periferico del Comune di Modugno. E' previsto un prolungamento di questa tratta dalla Stazione Cecilia ad una nuova stazione Delle Regioni; l'opera, già progettata per quanto riguarda opere civili, armamento e trazione elettrica, dovrebbe essere cantierizzata entro il 2025 ed entrerà in esercizio dopo l'attrezzaggio con i sistemi di segnalamento.

Ferrovia Bari-Aeroporto Karol Wojtyła

Il 19 luglio 2013 è stato aperto all'esercizio il passante ferroviario che collega l'Aerostazione di Bari-Palese, sia verso Bari Centrale sia verso Bitonto, con la linea ferroviaria Bari-Barletta.

È una delle opere ingegneristiche più all'avanguardia realizzate in Puglia e Bari è una delle poche città in Italia ad avere un collegamento ferroviario diretto con l'Aeroporto, raggiungibile in 15 minuti dalla Stazione Centrale. La linea è elettrificata.

Da Bari Centrale a Fesca San Girolamo si utilizza la linea a semplice binario della ferrovia Bari-Barletta. La nuova infrastruttura, a doppio binario, si sviluppa da Fesca San Girolamo per un percorso di 7,679 km lungo il quale sono attive due fermate: Europa, nel Quartiere San Paolo di Bari, e Aerostazione, all'interno dello scalo aeroportuale di Palese, direttamente connessa attraverso un tunnel di 300 metri all'area "Arrivi" dell'Aeroporto Civile. Quando verranno completate le opere di interconnessione con la Rete Ferroviaria Italiana nelle stazioni RFI di Bari C.le e Barletta C.le, grazie al "Grande Progetto" finanziato dalla Comunità Europea, l'Aeroporto sarà accessibile da tutte le città della Puglia e delle Regioni limitrofe.

L'infrastruttura di Ferrotramviaria è totalmente priva di materiali contenenti amianto.

Foto
Fermata
Bari-Aeroporto
Karol Wojtyła



Principali investimenti e ammodernamenti infrastrutturali del 2024

- Sono continuati i lavori di **realizzazione dell'interramento della linea e della stazione nel centro urbano di Andria** e costruzione della nuova fermata Andria Nord. Nel corso del 2024 sono state completate la quasi totalità delle opere civili. Sono stati avviati i lavori relativi all'Armamento e alla Trazione Elettrica. Sono stati avviati i procedimenti di messa in servizio presso l'ANSFISA dei sottosistemi strutturali INF ed ENE.

A luglio 2024 è stata approvata la perizia di variante. L'Appaltatore ha inviato un nuovo cronoprogramma con cui prevede la conclusione dei lavori nel 2025.

Le interferenze sono state tutte eliminate (l'ultimo cavo elettrico è stato tolto il 18/06/2024).

È stata completata la galleria artificiale in corrispondenza di Piazza IV Novembre e ad inizio dicembre 2024 è stata completata la prima delle due rotatorie sovrastanti la galleria che è stata aperta al traffico.

Sono in corso i completamenti (opere civili e impianti) della stazione di Andria centrale e della fermata di Andria nord e sono stati quasi ultimati i lavori della posa dell'armamento.

Il nuovo mercato ortofrutticolo è stato completato ed è stato consegnato al Comune il 27/12/2024.

- **Raddoppio del binario della tratta Andria - Barletta.** Si è completata la bonifica da ordigni bellici e si è ottenuta l'attestazione del Genio Militare. In data 12/07/2024 sono terminate le operazioni di immissione in possesso delle aree interessate e si sta procedendo con l'iter per l'estirpazione degli alberi di ulivo. In data 22/07/2024 è stato sottoscritto con l'Appaltatore il verbale di consegna parziale dei

lavori. La progettazione esecutiva è in corso di verifica da parte dell'ente incaricato. Si è conclusa la fase di cantierizzazione dell'area interessata dall'intervento.

- Si è proseguito con la progettazione esecutiva, già avviata nel 2023, del **prolungamento Bari- Quartiere San Paolo dalla stazione "Cecilia" alla stazione "delle Regioni"**. La consegna definitiva dei lavori è prevista per la fine del mese di maggio 2025.
- Sono stati completati i lavori di **realizzazione del secondo fronte della stazione di Barletta Centrale** al netto dei collaudi tecnico amministrativi, ed è stato aperto al traffico pedonale il sottopasso condiviso con Rete Ferroviaria Italiana.
- È stata completata la **realizzazione del parcheggio di scambio della Stazione Fesca San Girolamo**.
- Sono stati avviati progetti e lavori inerenti agli **impianti di Controllo Comando e Segnalamento**, che prevedono l'integrazione ed adeguamento agli schemi di principio vigenti nella logica dell'ACCM di Fesca San Girolamo per n. 4 PL di stazione, l'integrazione dei PI di linea con il sistema di distanziamento esistente attraverso la realizzazione di n. 13 SPL23, l'attrezzaggio dell'infrastruttura esistente della tratta fesca San Girolamo (FNB) - Binari RFI con un sistema BCA e SCMT, la rimodulazione delle distanze dei posti di blocco automatico, rimozione del sistema Train Stop ed attrezzaggio con sistema SCMT della tratta a doppio binario esistente Fesca San Girolamo - Cecilia, la realizzazione di n.3 impianti di rilevamento temperature boccole/freni e la realizzazione di n. 5 impianti di Protezione Automatica Integrativa - Passaggi a Livello (PAI-PL).

Foto

Raddoppio
di binario
nella tratta
ferroviaria
Corato-Andria Sud



Sicurezza e comfort nelle stazioni

Tutte le stazioni e le fermate:

- sono presenziate da personale aziendale (tranne le stazioni Fesca San Girolamo e Palese, e le fermate F. Crispi, SS. Medici e Sovereto);
- sono chiuse al pubblico durante le ore di sospensione dell'esercizio ferroviario;
- sono collegate ad un sistema di videosorveglianza.

L'Azienda è impegnata ad assicurare un buon livello di comfort in tutte le stazioni e le fermate. I fabbricati delle stazioni e gli spazi attrezzati a verde sono assoggettati a manutenzione periodica. Quasi tutte le stazioni e le fermate sono dotate:

- di macchine di emissione biglietti self-service;
- di monitor per le informazioni al pubblico sugli orari dei treni e sul servizio;
- di rastrelliere portabici;
- di impianti di diffusione della web radio.

La stazione di Bari Centrale, completamente ristrutturata nel corso del 2015, è dotata di moderni impianti tecnologici, una nuova scala mobile, "percorsi tattili" in banchina, hall viaggiatori, free WiFi zone.

Nelle stazioni di Ruvo di Puglia ed Andria Sud è presente una ciclostazione, o velostazione, ossia la struttura destinata al parcheggio biciclette, al fine di favorire forme di intermodalità di trasporto più ecologiche.

Nel corso del 2024 sono proseguiti i lavori, già avviati nel 2023, per dotare di ciclostazioni anche le stazioni di Bitonto e Terlizzi.

Foto

Velostazione
di Andria Sud



Servizi in stazione per passeggeri con mobilità ridotta

Le stazioni e le fermate delle Ferrovie del Nord Barese presentano differenti livelli di visitabilità, ossia di fruibilità da parte di persone con ridotta o impedita capacità motoria.

Le **stazioni di Bari Centrale, Corato, Andria Sud, Cecilia** e le **fermate Tesoro, Cittadella, San Gabriele, Ospedale, Corato Sud, Aeroporto ed Europa** sono visitabili, ossia offrono alla clientela la possibilità di accedere autonomamente alla biglietteria e ai marciapiedi. Tutti gli spostamenti di persone con ridotta o impedita capacità motoria all'interno degli spazi di relazione del fabbricato viaggiatori e ai servizi igienici avvengono in **assenza di barriere architettoniche e/o tramite ascensore**.

La salita e la discesa dai treni per i passeggeri con mobilità ridotta in carrozzina nelle fermate **Tesoro, Cittadella, San Gabriele, Ospedale** e nella stazione **Cecilia** avviene a raso. Anche nella Stazione di Bari Centrale e nelle fermate Aeroporto ed Europa, l'incarozzamento può avvenire a raso, ad esclusione degli elettrotreni ELT, per i quali avviene mediante assistenza da parte del personale aziendale, che è autorizzato all'utilizzo della piattaforma di sollevamento delle carrozzine.

Presso la fermata Aeroporto, previa richiesta pervenuta con un preavviso di almeno 24 ore, è possibile mettere a disposizione degli accompagnatori una carrozzina per facilitare il trasporto dei passeggeri con mobilità ridotta da e per l'interno della struttura aeroportuale.

Le Stazioni di Bitonto, Terlizzi, Ruvo, Corato, Andria Sud e la Fermata SS. Medici e Corato Sud sono caratterizzate da visitabilità condizionata, ossia offrono ai viaggiatori con difficoltà di deambulazione la possibilità di accedere alla biglietteria, ai marciapiedi della stazione

e a bordo treni, nonché nella fase di discesa dagli stessi, mediante assistenza da parte del personale aziendale che è autorizzato all'uso della piattaforma di sollevamento.

Le stazioni con sottopassi sono munite di piattaforma servoscala per passeggeri con mobilità ridotta.

Le Stazioni di Bari Centrale, Bitonto, Terlizzi, Ruvo, Corato, Andria Sud, Fesca S.G., Cecilia e le Fermate Tesoro, Cittadella, San Gabriele, Ospedale, Aeroporto, Europa, SS. Medici, Macchie, Corato Sud - Ospedale sono dotate di servizi igienici per passeggeri con mobilità ridotta.

Foto

Velostazione di Ruvo di Puglia



4.3

Il servizio autolinee



GRI

2-6

203-1

203-2

Il servizio automobilistico di Ferrotramviaria si sviluppa su una rete lunga 133 km ed è svolto prevalentemente su percorso parallelo alla ferrovia, da Bari a Barletta, collegando i centri del nord barese già serviti dalla stessa.

I **mezzi in servizio**, composti da autobus Iveco, sono n. 28 alla chiusura dell'esercizio.

Tabella

Parco autobus

	2024	2023
Tipologia di autobus	N. mezzi	N. mezzi
Parco autobus	28	28
di cui EURO II-III	1	9
di cui EURO IV	3	3
di cui EURO V	10	10
di cui EURO VI	14	6

Come si evince dalla tabella innanzi riportata, il parco autobus si sta progressivamente rinnovando e, alla data di rendicontazione, risulta composto da mezzi più recenti e meno inquinanti, in termini di standard europei sulle emissioni, rispetto al parco automezzi circolante nell'anno precedente.

Il numero di passeggeri trasportati è stato pari a 510.587 nel 2024 (583.073 nel 2023), per complessivi 1.230.560 km (1.235.482 km nel 2023) percorsi dalla flotta di autobus.

Il servizio è regolato da uno specifico Contratto di Servizio con la Regione Puglia (scad. 31/12/2026).

In termini di **interazione intermodale**, gli esiti dell'ultima indagine conoscitiva

effettuata sulla soddisfazione dei viaggiatori mostra che la maggior parte degli utenti non prosegue con altre modalità di trasporto. Coloro i quali proseguono il viaggio utilizzano principalmente i servizi di trasporto con **Bus Extraurbano**, **Bus Cittadino** o **Treni Ferrotramviaria**.

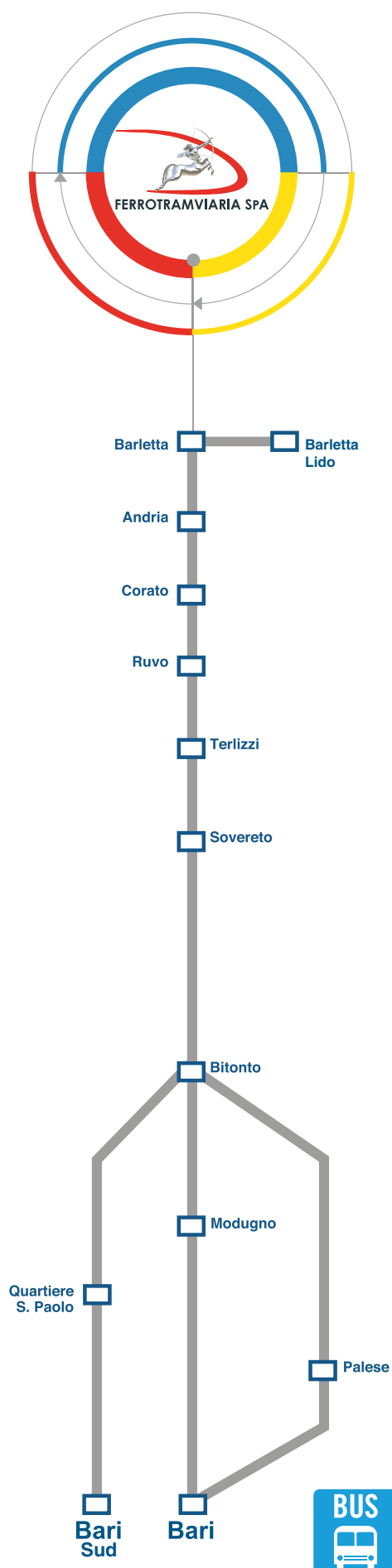
In termini di **sicurezza dei viaggiatori**, Ferrotramviaria effettua il controllo dell'affidabilità dei veicoli, garantendo lo svolgimento delle manutenzioni ordinarie e straordinarie dei veicoli, necessarie a mantenere gli stessi in condizioni ottimali di sicurezza ed efficienza operativa. A ciò si aggiunge che, per la sicurezza dell'esercizio automobilistico, i conducenti di autobus sono sottoposti, con cadenza almeno annua-

Grafico
Mappa
del servizio autolinee

le, in ottemperanza alle disposizioni di legge, a sorveglianza sanitaria per il mantenimento dei requisiti di idoneità alla mansione, oltre che per rischi derivanti dall'assunzione di sostanze stupefacenti e da alcool.

I dati del servizio registrano l'effettuazione di n. 29.517 corse nel 2024. Su tutte le linee servite, 133 km, sono previste 216 fermate nei due sensi di marcia, in media 1 fermata circa ogni chilometro. Nei centri urbani le fermate sono poste ad una distanza, l'una dall'altra, non superiore ai 300 m.

L'Azienda si preoccupa di avere una flotta veicoli sempre efficiente e aggiornata, acquistando nuovi veicoli e dismettendo i vecchi, mantenendo così bassa l'età media della flotta. Infatti, **oltre il 50% del parco autobus negli ultimi anni è stato rinnovato con nuovi mezzi**, per l'acquisto dei quali si è posta particolare attenzione alle **nuove tecnologie atte a migliorare la qualità ambientale** e il **comfort del viaggio**. A conferma di ciò, nel luglio 2024, sono entrati in esercizio i previsti 8 nuovi autobus che rispettano tutte le caratteristiche di **sostenibilità ambientale** e sono dotati delle più evolute ed efficaci soluzioni tecniche. Tutto il parco mezzi viene sottoposto a costante manutenzione, affinché vengano rispettati i limiti di legge sia per le emissioni sonore del motore che per le emissioni di gas di scarico.



Nuovi investimenti per le autolinee

Fornitura di n. 8 autobus nuovi di fabbrica con tecnologie innovative:

- In data 14/06/2023 è stato perfezionato con la società IVECO S.p.A. il contratto di fornitura degli automezzi. Gli 8 veicoli sono stati consegnati presso il Deposito/Officina di Bitonto in data 15/02/2024 e sono stati collaudati presso il medesimo sito in data 23/02/2024.
- In data 09/08/2023, è stato perfezionato un distinto contratto avente ad oggetto la fornitura delle dotazioni tecnologiche richieste dal disciplinare del 10/11/2022 sugli autobus oggetto della fornitura. Le tecnologie di bordo previste sono: Display di percorso, Schermi per Infotainment, Videosorveglianza, conta-passeggeri, Sistemi AVM/AVL, Wi-Fi di bordo.
- In data 16/02/2024 è stato perfezionato un distinto contratto per i seguenti dispositivi: oblitteratrice, validatrice, emettitrice digitale titoli di viaggio. I dispositivi in questione sono stati consegnati alla fine del mese di maggio 2024.

I nuovi veicoli sono entrati in esercizio nel luglio 2024.

Grazie a questo intervento, Ferrotramviaria e la Regione Puglia proseguono nel loro impegno finalizzato nel migliorare sempre di più il livello di qualità del servizio offerto, continuando il percorso di rinnovo della flotta automobilistica e mettendo in atto tutte le precauzioni possibili per ridurre l'impatto ambientale dei propri mezzi utilizzati per il trasporto pubblico regionale e locale.

Infatti, i nuovi 8 autobus rispettano tutte le caratteristiche di **sostenibilità ambientale** e sono dotati delle più evolute ed efficaci soluzioni tecniche.

Una volta in servizio i nuovi mezzi contribuiranno ad abbassare ulteriormente l'età media e le emissioni in atmosfera del materiale rotabile su gomma; ad oggi rimane in esercizio un solo autobus con motorizzazione EURO 3.

Servizi per passeggeri con mobilità ridotta

L'Azienda ha compiuto un importante passo avanti verso l'inclusività e l'accessibilità del servizio di trasporto pubblico automobilistico. Nel corso dell'ultimo anno, infatti, si è registrato un significativo incremento nella dotazione di autobus accessibili: oggi il 96% degli autobus in esercizio (rispetto al 64% del

2023) è dotato di pedana estraibile ed elevatore idraulico per la salita a bordo dei passeggeri con carrozzina e di un'apposita postazione di stazionamento munita di aggancio. Questo significativo incremento avvenuto nel 2024 di autobus che favoriscono l'accessibilità del servizio conferma l'impegno concreto e costante del Gruppo nel garantire viaggi più agevoli ai passeggeri con mobilità ridotta.



4.4

Trasporto ferroviario di merci

GRI

2-6



Il servizio di Trasporto ferroviario di Merci su rete RFI è stato gestito nel 2024 dalla controllata Trasporti Ferroviari Italiani S.r.l. ("T.F.I."), società fondata dall'esperienza di Ferrotramviaria al fine di operare, attraverso innovazione e competenza specializzata maturata nel tempo, nel settore trasporto merci nazionale.

Già dal dicembre del 2007, infatti, Ferrotramviaria aveva assunto la decisione strategica di entrare direttamente nel mercato ferroviario merci ottenendo il Certificato di Sicurezza, essenziale per operare su qualsiasi servizio dell'infrastruttura ferroviaria nazionale. Un ulteriore passo è stato compiuto dal 2012, quando Ferrotramviaria ha investito in 4 nuove locomotive Alstom "Traxx F140 DC E.483", dedicate al trasporto merci nazionale. Questi investimenti mirati hanno potenziato la flotta della

compagnia, consentendo una maggiore efficienza e flessibilità nelle operazioni commerciali.

T.F.I. è quindi il risultato di una visione strategica che celebra un importante traguardo di Ferrotramviaria nel suo percorso di crescita nel settore del trasporto merci; infatti, la separazione dei servizi merci, effettuati a mercato sull'infrastruttura ferroviaria nazionale, da quelli passeggeri, effettuati sull'infrastruttura ferroviaria regionale e sovvenzionati da Contratto di Servizio, ha permesso di gestire le caratteristiche di queste attività assecondandone al meglio le rispettive peculiarità.

Mediante questi servizi, il Gruppo, per il tramite di T.F.I., effettua il servizio **trasporto di merci, merci pericolose e rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi** su tutto il territorio nazionale.



2024

Locomotive per servizi Merci / Merci Pericolose su
Infrastruttura Ferroviaria Nazionale (IFN) gestita da Rete Ferroviaria Italiana (RFI)

Quantità	Tipologia	Detentore	Titolo di Utilizzo
4	E 483	Trasporti Ferroviari Italiani S.r.l.	Possesso

Carri per servizi Merci / Merci Pericolose (al momento dell'avvio dell'esercizio)

Quantità	Tipologia	Detentore	Titolo di Utilizzo
5	Sdggmrss T3000e B (TWIN II)	VTG	Noleggio dal detentore
4	Sdggmrss (TWIN I)	VTG	Noleggio dal detentore
13	Sdggmrs (TWIN I)	VTG	Noleggio dal detentore
14	Sggmrs 90	VTG	Noleggio dal detentore
10	Sggmrss 90	VTG	Noleggio dal detentore
11	Sgns 60	VTG	Noleggio dal detentore
1	Sgnss 60	VTG	Noleggio dal detentore

In merito alle attività di gestione ed esecuzione del trasporto di **rifiuti speciali** e di **merci pericolose**, due apposite procedure del Sistema di Gestione della Sicurezza, nonché l'iscrizione presso l'Albo Nazionale Gestori Ambientali, definiscono le modalità ed i requisiti ai quali Trasporti Ferroviari Italiani S.r.l. ottempera per garantire che tutte le fasi

del trasporto avvengano in sicurezza e rispettando le normative di settore.

La recente iscrizione al RENTRI (Registro Elettronico Nazionale per la Tracciabilità dei Rifiuti), in ottemperanza a quanto disposto dal Decreto *MASE n. 59 del 04/04/2023*, garantisce, inoltre, la **tracciabilità informatica dei rifiuti trasportati**.

Tabella
Veicoli utilizzati
per il servizio
ferroviario merci



4.5

Rapporti con i fornitori



GRI

2-6

204-1

407-1

408-1

409-1

La catena di fornitura rappresenta un elemento importante dell'intera catena di valore del Gruppo Ferrotramviaria, in special modo per quanto attiene alle attività di Impresa Ferroviaria, Gestore dell'Infrastruttura e trasporto passeggeri su gomma.

Gli acquisti da fornitori sono composti principalmente da servizi, costi per materiale di consumo e ricambi, e costi per godimento di beni di terzi (locazioni e noleggi). In particolare, i costi per servizi (€ 21.753.652 nell'esercizio 2024) sono pari al 32,3% del totale dei costi della produzione, i costi di acquisto per materiale di consumo e ricambi (€ 3.151.807 nell'esercizio 2024) rappresentano il 4,7% del valore complessivo dei costi della produzione, mentre i costi per godimento di beni di terzi (€ 3.036.921 nell'esercizio 2024) sono pari al 4,5% dei costi della produzione.

Ne consegue che le principali **tipologie di forniture** sono rappresentate da:

- acquisto di energia elettrica (utiliz-

zata principalmente per la trazione dei treni) e altri costi per utenze;

- servizi di manutenzione del materiale rotabile, dell'infrastruttura, degli autobus, dei treni cargo;
- servizi di pulizia, lavaggio, igiene e sanificazione
- carburanti per autotrazione;
- fornitori di materiale di consumo;
- fornitori di ricambi per materiale rotabile, per impianti elettrici e impianti di sicurezza;
- servizi di vigilanza e sorveglianza;
- assicurazioni;
- canoni di pedaggio per utilizzo di infrastruttura ferroviaria di terzi.

A queste tipologie di forniture si aggiungono i fornitori di asset durevoli aziendali (elettrotreni, autobus, locomotive e carri per il trasporto merci, imprese di costruzione e appalto per i lavori infrastrutturali, ecc.).

Di seguito la tabella con le informazioni su numero e categorie di fornitori.



TabellaInformazioni sui
fornitori aziendali

		N. Fornitori di beni	N. Fornitori di servizi	N. Altri fornitori	Totale
2024	Ferrotramviaria S.p.A.	149	159	0	308
	Trasporti Ferroviari Italiani S.r.l.	11	60	77	148
	Ferrotramviaria Engineering S.p.A.	16	118	22	156
	Totale	176	337	99	612
	%	28,76%	55,07%	16,18%	100,00%
2023	Ferrotramviaria S.p.A.	150	151	0	301
	Trasporti Ferroviari Italiani S.r.l.	6	40	38	84
	Ferrotramviaria Engineering S.p.A.	13	113	16	142
	Totale	169	304	54	527
	%	32,10%	57,70%	10,20%	100,00%

Nella voce "Altro" confluiscono essenzialmente i fornitori di servizi alberghieri, ristoranti e somministrazione alimenti e bevande inerenti alle trasferte fuori sede del personale, in particolare quello occupato nel trasporto merci che, stanti le peculiarità dell'erogazione del servizio, opera spesso fuori residenza.

La natura dei rapporti instaurati è prevalentemente di lunga durata. I rapporti con i fornitori sono regolati con appositi ordini di acquisto/contratti.

N. 612
fornitori
nel 2024

TabellaDurata rapporti
con i fornitori
aziendali

		Lunga durata	Breve durata	Totale
2024	Ferrotramviaria S.p.A.	250	58	308
	Trasporti Ferroviari Italiani S.r.l.	30	118	148
	Ferrotramviaria Engineering S.p.A.	126	30	156
	Totale	406	206	612
	%	66,34%	33,66%	100,00%
2023	Ferrotramviaria S.p.A.	239	62	301
	Trasporti Ferroviari Italiani S.r.l.	21	63	84
	Ferrotramviaria Engineering S.p.A.	118	24	142
	Totale	378	149	527
	%	71,70%	28,30%	100,00%

Gli acquisti da **fornitori locali**, intesi come fornitori aventi sede legale in Puglia o nella Città metropolitana di Roma, sono stati pari a € 16.386.708 nell'esercizio 2024.

In merito alla composizione per area geografica, relativamente all'attività di Impresa Ferroviaria, i fornitori con sede in Puglia rappresentano il 38,17%, mentre quelli con sede nella Città metropolitana di Roma sono pari al 15,02%: complessivamente, quindi, il **53,19% dei fornitori dell'Impresa Ferroviaria** è rappresentato da **fornitori locali**.

Procedura di accreditamento dei fornitori e inserimento nel portale

Per la valutazione e la gestione dei fornitori è stata implementata una **specificca procedura aziendale** nell'ambito del Sistema di Gestione Integrato. I rapporti contrattuali con i fornitori sono subordinati all'esito della procedura di valutazione degli stessi e all'inserimento in apposito **Registro dei Fornitori Qualificati**.

L'inserimento nel Registro presuppone una verifica, da parte di Ferrotramviaria, del possesso di una serie di requisiti da parte del fornitore, stabiliti sulla base delle diverse categorie merceologiche e indicati nella procedura.

Al momento del ricevimento della richiesta di iscrizione al Registro, il Responsabile Acquisti effettua un controllo di conformità, formale e sostanziale, delle richieste di iscrizione ricevute; se necessario, richiede integrazioni della documentazione allegata. Tale attività viene effettuata con l'ausilio del software "Traspare", pertanto sono tracciati e immediatamente consultabili gli stati di tutte le domande ricevute.

Dopo la validazione della domanda da parte del Responsabile Acquisti e Magazzino, il fornitore viene inserito nel Registro dei Fornitori Qualificati.

Il Registro Fornitori Qualificati è aggiornato sistematicamente dal Responsabile Acquisti, con l'ausilio del software "Sistema Qualità", man mano che vengono accolte le richieste di iscrizione ed è condiviso attraverso la intranet aziendale.

La valutazione iniziale è seguita da una valutazione periodica (monitoraggio nel tempo delle forniture eseguite/servizi erogati, allo scopo di verificare il mantenimento dei requisiti per la permanenza nel Registro).

In ottica di progressiva integrazione dei criteri ESG nella selezione e valutazione dei fornitori, il Gruppo si propone di valutare l'introduzione di specifici protocolli per la valutazione degli aspetti etico-sociali e ambientali lungo la catena di fornitura.

Si precisa che non risultano attività e fornitori presso i quali il diritto alla libertà di associazione e di contrattazione collettiva potrebbero essere a rischio. Inoltre, non sono stati individuati né attività e fornitori che presentano un rischio significativo di episodi di lavoro minorile, né attività e fornitori che presentano un rischio significativo di episodi di lavoro forzato o obbligatorio.

Prassi di pagamento

In merito alle prassi di pagamento, il Gruppo, pur non avendo formalizzato una specifica policy aziendale, ha implementato una **procedura per evitare ritardi di pagamento verso i fornitori**, con particolare attenzione verso le PMI, nell'ambito delle procedure amministrative di pagamento dei fornitori e gestione degli scadenziari.

Portale web per le comunicazioni e segnalazioni

L'attivazione del nuovo **Portale web** implementato dalla Capogruppo Ferrottramviaria S.p.A. ha l'obiettivo di promuovere l'impegno diretto e attivo di tutto il personale aziendale nel miglioramento della sicurezza dell'esercizio, della salute e sicurezza dei lavoratori e della responsabilità sociale.

L'entrata in funzionamento del nuovo applicativo consente di:

- Contribuire allo sviluppo della sicurezza dell'esercizio. In particolare, attraverso:
 - la compilazione di questionari sulle prestazioni del Sistema di Gestione della Sicurezza ferroviaria;
 - l'invio di segnalazioni anonime volontarie;
 - la consultazione di informazio-

ni relative ai rischi dell'esercizio ferroviario su infrastruttura regionale.

Il Portale web contribuisce, inoltre, al miglioramento delle prestazioni dei Sistemi di Gestione per la salute e sicurezza dei lavoratori e per la responsabilità sociale attraverso:

- la compilazione di questionari relativi alla Responsabilità Sociale;
- l'invio di segnalazioni Near Miss nominative (D.Lgs 81/08);
- l'invio di segnalazioni anonime relative alla Responsabilità Sociale;
- l'invio di segnalazioni whistleblowing in riferimento al D.Lgs 231/2001.



4.6

Sistemi di gestione della sicurezza e qualità del servizio



GRI

416-1

La sicurezza dell'esercizio ferroviario, sia per le attività del Gestore dell'Infrastruttura sia per quelle dell'Impresa Ferroviaria, riveste un ruolo fondamentale per Ferrotramviaria, anche alla luce di quanto avvenuto nel 2016 con il terribile incidente sulla tratta ferroviaria Corato- Andria.

Sistema di Gestione della Sicurezza dell'esercizio

La Direttiva 2004/49/CE ha introdotto l'obbligo per tutti gli operatori ferroviari (GI e IF) di dotarsi di un **Sistema di Gestione della Sicurezza (SGS)** basato sul monitoraggio attraverso indicatori comuni (CSI) del raggiungimento di obiettivi comuni (CST) tramite l'implementazione di metodi comuni (CSM).

Il recepimento in Italia della Direttiva è avvenuto attraverso il D.Lgs. 162/2007, il quale ha imposto agli operatori ferroviari di conseguire un Certificato di Sicurezza (per le IF) o un'Autorizzazione di Sicurezza (per i GI), per ottenere i quali lo sviluppo di un SGS è diventato requisito essenziale. Il campo di applicazione di tale norma è comunque stato circoscritto all'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale gestita da Rete Ferroviaria Italiana.

Nel 2009 Ferrotramviaria S.p.A. ha ottenuto il Certificato di Sicurezza in quanto IF per il trasporto di merci e l'anno seguente ha iniziato ad effettuare servizi in ambito nazionale; nel tempo ha conseguito anche l'estensione del Certificato di Sicurezza per il trasporto di merci pericolose e rifiuti inclusi quelli speciali e pericolosi.

Nel tempo questa normativa si è evoluta nell'approfondimento dei requisiti di cui dare evidenza nei propri SGS e le succitate normative sono state sostituite da altre più dettagliate ed il relativo campo d'applicazione è stato ampliato ad altri soggetti, ma l'approccio è ad oggi rimasto immutato.

Nel rispetto delle previsioni del Dlgs 112/2015, e del successivo decreto attuativo D.M. 5 agosto 2016 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, i gestori di infrastruttura delle ferrovie, individuate come rientranti nell'ambito di applicazione del succitato D.Lgs., sono stati obbligati a sviluppare un proprio sistema di gestione della sicurezza, a presentare istanza, entro 180 giorni, per il rilascio della autorizzazione di sicurezza e a presentare contestualmente i piani di adeguamento per rendere compatibili i livelli tecnologici delle pro-

prie reti a quelli della rete ferroviaria nazionale.

Ferrotramviaria S.p.A. ha posto il massimo impegno, anche alla luce del tragico incedente che ha coinvolto due dei suoi elettrotreni, per il rispetto dei termini temporali imposti progettando un nuovo SGS per il GI e adeguando quello già presente dell'IF e consegnando all'ANSF (oggi ANSFISA) tutta la documentazione prevista entro i termini, risultando tra i primi tre gestori di infrastrutture ferroviarie regionali ad ottenere dalla suddetta Authority l'autorizzazione di sicurezza.

Di conseguenza la Divisione Infrastruttura (FT-DI) ha ottenuto nel giugno 2018 l'Autorizzazione di Sicurezza per l'Infrastruttura Ferroviaria Regionale gestita dall'azienda e la Divisione Trasporto (FT-DT) nel gennaio 2019 ha ottenuto l'estensione del Certificato di Sicurezza ai servizi espletati sulla suddetta Infrastruttura.

In entrambi i casi Ferrotramviaria S.p.A. è risultata essere tra le prime aziende del settore in Italia a terminare questo processo; oltre a ciò, l'azienda è stata anche pioniera tra le ferrovie interconnesse nell'applicazione dell'iter propedeutico all'ottenimento dell'Autorizzazione di messa in servizio (AMIS) per nuove infrastrutture.

Nel mese di gennaio 2024, Ferrotramviaria Divisione Trasporto ha concluso l'iter per l'ottenimento del rinnovo del proprio Certificato di Sicurezza, rilasciato da ANSFISA (Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali), tramite il portale OSS dell'ERA, in data 11/01/2024 con validità quinquennale, e quindi con scadenza gennaio 2029.

Come per ogni Sistema di Gestione, la Politica di sicurezza è il principale documento strategico per entrambi i Sistemi di Gestione della Sicurezza.

La Politica di sicurezza è una dichiarazione sottoscritta dall'Alta Direzione che rappresenta l'insieme degli impegni presi in termini di strategie e di strumenti e piani di azione per conseguire gli obiettivi preposti.

Nelle rispettive politiche la Divisione Infrastruttura e la Divisione Trasporto di Ferrotramviaria S.p.A. hanno inserito una serie di impegni quali: la tendenza a valori nulli di incidentalità, il miglioramento continuo, una logica decisionale basata sulla valutazione dei rischi, un impegno all'analisi degli eventi negativi, una crescita culturale in ambito aziendale per tutti gli aspetti relativi alla sicurezza ed in particolare quella relativa ai fattori umani e organizzativi (vedi focus successivo), una particolare attenzione relativa alla comunicazione all'interno e verso l'esterno dell'organizzazione per facilitare la condivisione delle informazioni propedeutiche a diffondere la sicurezza, un particolare focus sulle attività di manutenzione di cui le Divisioni sono rispettivamente responsabili.

Per poter fornire evidenze rispetto agli impegni presi, nelle rispettive Politiche sono stati inseriti anche una serie di obiettivi.

Per la Divisione Trasporto (IF) di Ferrotramviaria S.p.A. gli **obiettivi** prefissati concernono:

- **l'efficientamento dei processi manutentivi;**
- **l'informatizzazione dei processi;**
- **la gestione della prestazione umana;**
- **la determinazione e valutazione dei rischi;**
- **la cooperazione con il gestore dell'infrastruttura;**
- **la cooperazione con i fornitori.**

Invece, per la Divisione Infrastruttura di Ferrotramviaria S.p.A. (GI), gli **obiettivi** preposti riguardano:



- **l'attrezzaggio di tutta l'infrastruttura con tecnologie per la protezione della marcia dei treni;**
- **l'adeguamento tecnologico dei passaggi a livello.**

L'adozione in azienda di standard e buone pratiche sviluppate a livello europeo ha permesso di intraprendere un percorso di crescita gestionale che ha messo Ferrotramviaria S.p.A. nelle condizioni di raggiungere traguardi sfidanti, conseguire una serie di certificazioni ed autorizzazioni e quindi creare un circolo virtuoso utile al continuo miglioramento delle attività svolte.

La consapevolezza da parte di tutti gli stakeholders della necessità di abbracciare una **cultura della sicurezza condivisa** è una meta difficile da raggiungere, ma essendo questo un obiettivo culturale e generazionale, ci si deve adoperare costantemente nel tempo per pervenire a tale risultato.

In ottemperanza alle politiche europee in merito alla cultura della sicurezza ferroviaria, Ferrotramviaria è una delle aziende firmatarie della [**Dichiarazione per una cultura della sicurezza ferroviaria in Europa**](#)  predisposta dall'Agenzia Europea delle Ferrovie, con il supporto del Commissario Europeo per i Trasporti. In sintesi, la dichiarazione stabilisce quattro principi fondamentali per il miglioramento della sicurezza ferroviaria: 1) controllare i rischi principali; 2) comprendere la realtà sul posto di lavoro; 3) imparare dall'esperienza; e 4) integrare la sicurezza in modo coerente.

A partire dal 1° gennaio 2024 Ferrotramviaria ha consolidato la sua posizione nel settore del trasporto merci e logistica a livello nazionale attraverso la cessione di un ramo aziendale da cui è nata T.F.I. **Trasporti Ferroviari Italiani S.r.l.**, avendo questa ottenuto nel luglio 2023 un Certificato di Sicurezza per il trasporto merci e merci pericolose valido fino al luglio 2028.



Just Culture e Human Factor

Il Gruppo Ferrotramviaria ha adottato negli ultimi anni un approccio alla sicurezza basato sui concetti di *Just Culture e Human Factor*, un approccio innovativo al risk-management.

Just Culture

La Just Culture nasce nel settore aeronautico per essere poi ampliata anche a quello ferroviario. La Just Culture è un approccio alla sicurezza volto a far sì che gli errori siano vissuti come opportunità, e quindi rappresentino una fonte di apprendimento per migliorare il livello di sicurezza nei sistemi e nelle organizzazioni complesse. Secondo questo approccio innovativo gli errori non vengono sanzionati, ma diventano il fondamento per una nuova **cultura della sicurezza** in seno all'organizzazione, incentrata sulla **necessità di apprendere dagli eventi negativi**, e prevenirne per quanto possibile il loro verificarsi attraverso la partecipazione delle dinamiche con cui tali eventi si possono manifestare. L'elemento catalizzatore, quindi, per poter portare avanti questa sicurezza proattiva è rappresentato dalla condivisione delle segnalazioni degli errori e delle deficienze del sistema. Il risultato non si concretizza solo in una **riduzione degli incidenti** ma anche in una maggiore fiducia tra gli operatori, incoraggiando lo **sviluppo della prevenzione**. Quest'idea nasce proprio dagli studi accademici che

dimostrano come prima di un evento negativo spesso ci siano dei **segnali premonitori**, anche se di lieve entità o senza conseguenze immediate, che potrebbero indicare la compromissione della sicurezza. Questi, se identificati correttamente, possono fungere da campanelli d'allarme per prevenire incidenti o situazioni pericolose.

Human Factor

Il concetto di Human Factor riflette la necessità di considerare **la variabile umana** in modo efficace per analizzare i rischi sul luogo di lavoro. Il Gruppo Ferrotramviaria, consapevole dell'importanza di questo concetto nell'ambito della sicurezza del servizio offerto, ha intrapreso un approccio antropocentrico nell'analisi dei rischi per identificarli, valutarli e gestirli. Attraverso una formazione mirata il Gruppo punta ad andare oltre il semplice insegnamento per trasmettere il reale *saper fare* e *saper essere*. Le **Non-Technical Skills (NTS)** rappresentano in quest'ottica la chiave di volta per migliorare la sicurezza sul lavoro e creare una classe di lavoratori le cui competenze vanno oltre i tecnicismi e si spingono su frontiere quali: la consapevolezza situazionale, il decision-making, la gestione dello stress e la capacità di fronteggiare la fatica.

Si precisa che nel corso del 2024 non si sono verificati incidenti attinenti alla sicurezza ferroviaria per le linee in esercizio.



Certificazioni di sistema e di processo

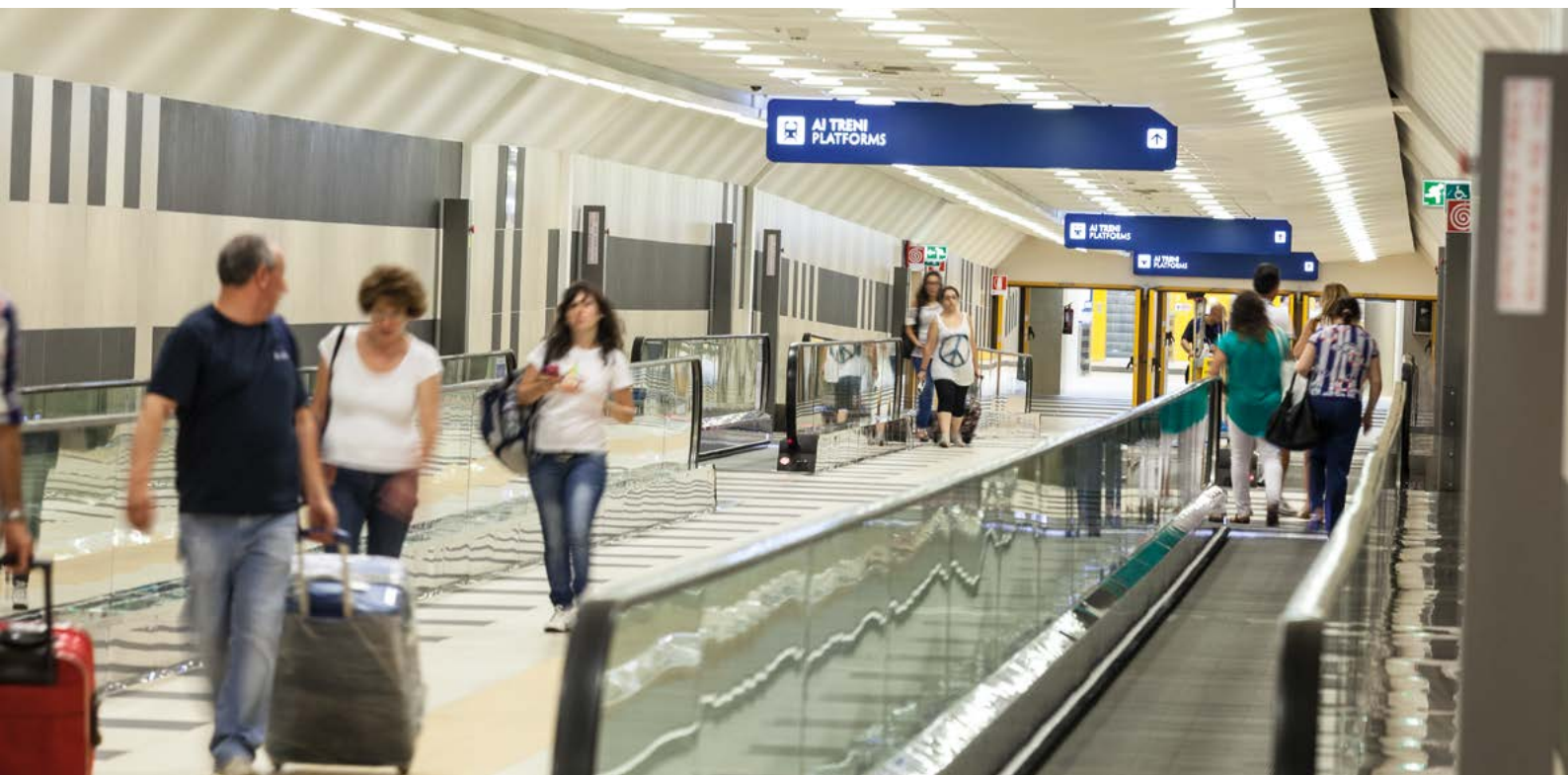
Si riepilogano di seguito le certificazioni di processo e di sistema conseguite dal Gruppo:

Logo	Certificazione	Breve definizione/descrizione
	ISO 9001	Standard di riferimento internazionalmente riconosciuto per la gestione della qualità, al fine di condurre i processi aziendali, migliorare l'efficacia e l'efficienza nell'erogazione del servizio, ottenere ed incrementare la soddisfazione del cliente. La certificazione ottenuta da Ferrotramviaria S.p.A. è valida per l'erogazione del servizio di Trasporto Pubblico su rotaia e su gomma, ed è stata estesa anche alle attività di progettazione e gestione delle infrastrutture ferroviarie. Per Ferrotramviaria Engineering S.p.A., invece, il campo di applicazione è la "Progettazione, direzione lavori e collaudi di opere civili ed infrastrutturali nel settore ferroviario".
	SA 8000	Norma relativa alla sfera della Responsabilità Sociale per quanto riguarda le condizioni dei lavoratori (diritti umani, sviluppo, valorizzazione, formazione e crescita professionale delle persone, salute e sicurezza dei lavoratori, antidiscriminazione, lavoro dei minori e dei giovani), i cui requisiti si estendono a tutta la catena dei fornitori e dei subfornitori. Tale certificazione, che esprime il riconoscimento del rispetto dei principi dell'etica del lavoro, rappresenta per Ferrotramviaria l'acquisizione di una maggiore competitività nell'ambito delle procedure di affidamento della gestione dei servizi di TPL, e evidenzia all'esterno l'impegno sociale dell'Azienda, con particolare riferimento al miglioramento delle condizioni lavorative (sicurezza, contrattazione, ecc.).
	ISO 14001:2015	Norma internazionale ad adesione volontaria, applicabile a qualsiasi tipologia di Organizzazione pubblica o privata, che specifica i requisiti di un sistema di gestione ambientale. La certificazione di Ferrotramviaria S.p.A. concerne la progettazione ed erogazione di servizi di trasporto pubblico locale ferroviario, trasporto di merci e merci pericolose. Progettazione ed erogazione di servizi di trasporto pubblico stradale in ambito extraurbano. Gestione della manutenzione ordinaria e straordinaria dei veicoli ferroviari e delle infrastrutture. La certificazione di Ferrotramviaria Engineering S.p.A., invece, riguarda la "Progettazione, direzione lavori e collaudi di opere civili ed infrastrutturali nel settore ferroviario".

	ISO 45001: 2018	Specifica i requisiti per un sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro (OH&S) e consente di valutare, prevenire e ridurre i rischi connessi alla salute e sicurezza dell'attività lavorativa, favorendo la tutela dei lavoratori in merito a rischi e pericoli. La certificazione ottenuta da Ferrotramviaria S.p.A. riguarda gli uffici, la direzione, le stazioni ferroviarie, le officine e le aree di deposito autobus, mentre quella di Ferrotramviaria Engineering S.p.A. riguarda la "Progettazione, direzione lavori e collaudi di opere civili ed infrastrutturali nel settore ferroviario". La certificazione ISO 45001 ha sostituito la OHSAS 18001, conseguita da Ferrotramviaria nel 2016.
---	------------------------	---

Il 20 ottobre 2021 Certifer Italia ha rilasciato a Ferrotramviaria S.p.A. il Certificato di conformità in quanto Soggetto Responsabile della Manutenzione che conferma l'accettazione del sistema di manutenzione di un soggetto responsabile della manutenzione (ECM) all'interno dell'Unione Europea, in conformità alla Direttiva (EU) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio e al Regolamento di esecuzione (UE) 2019/779 della Commissione.

In data 18 dicembre 2023, Certifer Italia ha esteso a Ferrotramviaria SpA il Certificato di Conformità del Soggetto Responsabile della Manutenzione (ECM) anche per la manutenzione dei carri merci. Si tratta della conferma dell'accettazione del sistema di manutenzione di un soggetto responsabile della manutenzione (ECM) all'interno dell'Unione Europea in conformità alle succitate normative europee.



Integrazione dei fattori umani e organizzativi

Il Regolamento UE 762/2018 richiede alle imprese ferroviarie e ai gestori dell'infrastruttura di dimostrare di avere un metodo sistematico per **integrare i fattori umani e organizzativi nell'ambito del sistema di gestione della sicurezza**.

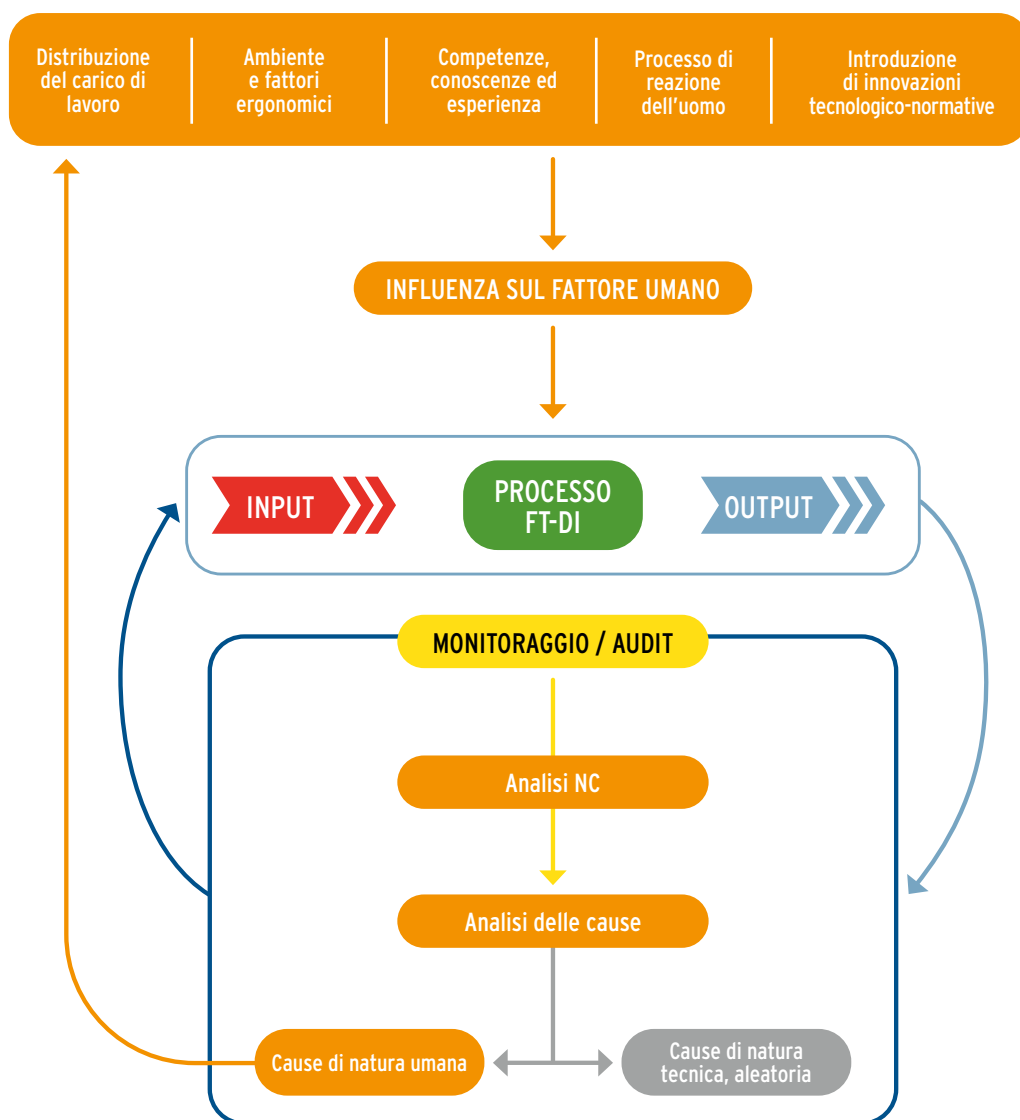
I fattori umani possono essere definiti come l'impatto di caratteristiche, aspettative e comportamenti umani su un sistema. Questi fattori includono gli aspetti anatomici, fisiologici e psicologici dell'uomo, oltre all'ergonomia degli strumenti e delle postazioni di lavoro utilizzate dall'uomo. Le conoscenze sul

fattore umano vengono usate per permettere alle risorse di svolgere il lavoro con efficacia ed efficienza, con il dovuto riguardo per le necessità umane su questioni come la salute, la sicurezza e la soddisfazione nel lavoro.

Per aumentare gli effetti positivi e ridurre al minimo quelli negativi, deve essere identificato e gestito il modo in cui i fattori umani possono influire sulle attività in ambito ferroviario durante tutto il ciclo di vita degli asset (dalla valutazione dei rischi, alla pianificazione, al funzionamento, alla manutenzione, fino alla dismissione).

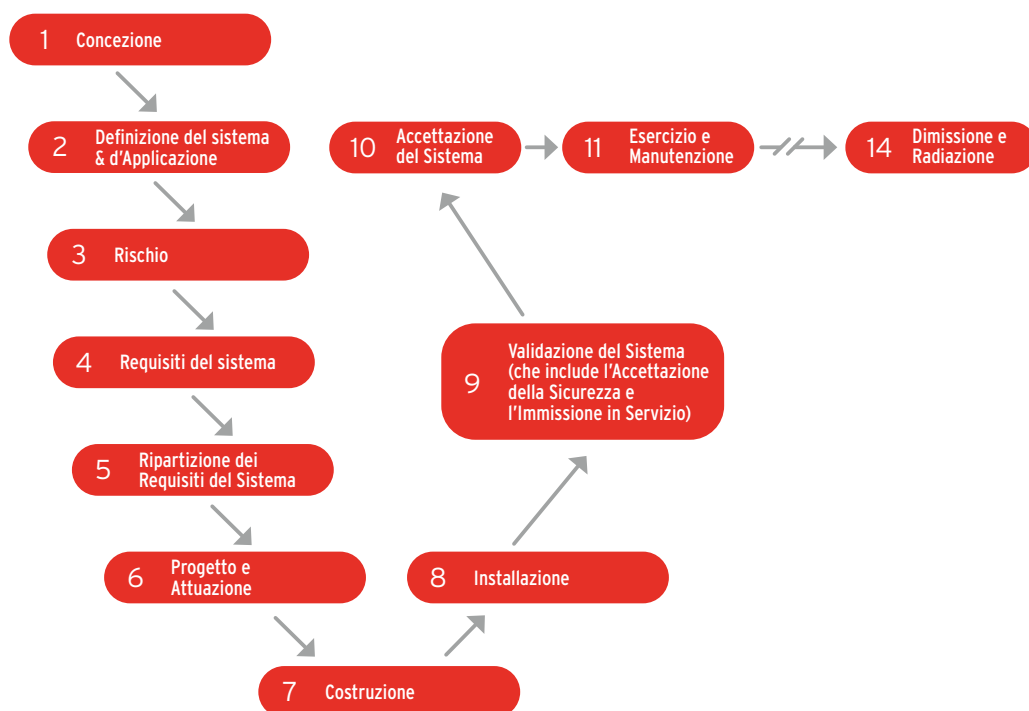
Nel seguente grafico viene rappresentato l'effetto delle principali cause sul fattore umano e sul ciclo di vita di un processo o asset.

Grafico
Influenza del
fattore umano



Ferrotramviaria ritiene che l'impegno collettivo sia essenziale per l'affidabilità del SGS. L'alta dirigenza (leadership) si impegna a promuovere la Politica e gli obiettivi di sicurezza, focalizzandosi, in particolare, sul ruolo dei fattori

umani e organizzativi, per tutti gli ambiti che hanno impatto sulla sicurezza del sistema, al fine di traghettare il raggiungimento delle elevate prestazioni richieste dal vigente quadro normativo.



Grafico

Rappresentazione del ciclo di vita di un sottosistema o parte di esso (Fonte: norma CEI EN 50126)

Fattori di qualità del servizio ferroviario

Ferrotramviaria è impegnata ad assicurare un viaggio sicuro e regolare in modo da evitare incidenti, interruzioni o ritardi riconducibili a responsabilità aziendali. I fattori che contribuiscono alla sicurezza dei viaggiatori sono costituiti:

- dall'adozione di **dispositivi** e **sistemi di controllo** e di **sicurezza** della circolazione dei treni;
- dall'adozione di **tecnologie telematiche all'avanguardia** per ottimizzare l'efficacia della comunicazione interna;
- dal **controllo dell'affidabilità del materiale rotabile**. L'Azienda garantisce tutta la manutenzione ordinaria e straordinaria del materiale rotabile, necessaria a mantenere lo stesso in condizioni ottimali di sicurezza ed efficienza operativa. I treni di ultima generazione, ALSTOM serie ELT200, CAF serie CIVITY, STADLER serie FLIRT e ALSTOM serie ETR104 dispongono di un sistema SCMT ad elevata protezione della marcia dei treni. Tale sistema di sicurezza, di cui è dotata la linea da Bari C.le ad Andria Sud, è attivo da luglio 2017 sulla tratta Bari C.le - Bitonto (sia via Palese sia via Aeroporto), da dicembre 2017 sulla tratta da Bitonto a Ruvo e da marzo 2023 sulla tratta da Ruvo ad Andria Sud;
- dal miglioramento continuo della **formazione** e dell'**aggiornamento del personale**. A ciò si aggiunge che, per

la sicurezza dell'esercizio ferroviario, in ottemperanza alle disposizioni di legge, il personale addetto direttamente alla produzione ferroviaria, è sottoposto, con cadenza almeno annuale, sia a sessioni formative per il mantenimento delle competenze, sia a sorveglianza sanitaria per il mantenimento dei requisiti di idoneità alla mansione, oltre che per rischi derivanti dall'assunzione di sostanze stupefacenti e da alcool;

- dalla **progressiva chiusura di passaggi a livello** e l'utilizzo di **soluzioni tecnologiche per il controllo dei passaggi a livello ancora aperti**. Dagli anni '90 la Ferrotramviaria ha avviato un importante programma di dismissione dei passaggi a livello utilizzando fondi pubblici all'uopo disponibili, ad oggi non ancora terminato. Nell'Infrastruttura ferroviaria attualmente sono in esercizio 21 passaggi a livello ("PL") sulla tratta Bari C.le - Barletta, di cui 19 PL interessati dal traffico stradale sulla tratta in esercizio Bari C.le - Andria Sud e 12 PL che nel breve, medio e lungo periodo verranno soppressi.

Audit ricevuti da parte di ANSFISA

L'ANSFISA - Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali ha tra i propri compiti quello di promuovere e assicurare la vigilanza sulle condizioni di sicurezza del sistema ferroviario nazionale.

Nel corso del 2024 ANSFISA ha condotto **un audit riguardante l'SGS della Divisione Infrastruttura (GI)** nel periodo da maggio a giugno 2024. L'audit ha avuto l'obiettivo di verificare l'attuazione e l'efficacia dei processi manutentivi. Tutte le anomalie riscontrate sono state oggetto di piano di intervento e sono state risolte. Nel corso del 2025 saranno oggetto di follow-up interno per verificare l'efficacia delle azioni correttive, in attesa di un eventuale follow-up da parte della stessa ANSFISA.

La Divisione Trasporto (IF) non ha ricevuto audit da parte di ANSFISA nel 2024, ad eccezione di una sessione di attività ispettive svolte presso l'impianto di Bari Centrale (nota ANSFISA prot. 0063545 del 09/09/2024) in data 27 agosto 2024.

Audit eseguiti dalla Divisione Infrastruttura (GI)

Nel corso dell'esercizio 2024 sono state condotte le seguenti attività di controllo interno dall'SGS della Divisione Infrastruttura (GI):

- **n. 2 audit esterni** relativi alla verifica delle attività in capo a **fornitori**;
- **n. 4 visite ispettive** verso fornitori e riguardanti i processi operativi;
- **n. 2 audit trasversali a processi interni** (*circolazione e gestione delle competenze*);



Tabella

Riepilogo attività
di audit SGS
Infrastruttura

2024		2023	
Data inizio Data fine verifica	Descrizione verifica	Data inizio Data fine verifica	Descrizione verifica
20/05/2024 - 29/05/2024	AUDIT ESTERNO A FORNITORE "MAR CAVE"	16/03/2023 - 03/05/2023	AUDIT ESTERNO A FORNITORE "GULDMANN"
22/07/2024 - 03/09/2024	AUDIT INTERNO "GESTIONE DELLA CIRCOLAZIONE" CON INTEGRAZIONE DEI FATTORI UMANI E ORGANIZZATIVI ALL'INTERNO DEL PROCESSO DI GE-STIONE DELLA CIRCOLAZIONE - TRA-SVERSALE SU TUTTE LE FASI DEL CICLO DI DEMING INERENTI IL PROCESSO IN QUESTIONE	10/11/2023 - 11/12/2023	VERIFICA DELL'IMPLEMENTAZIONE DEI "FATTORI UMANI E ORGANIZZATIVI" IN RELAZIONE AL PROCESSO "GESTIONE DELLE EMERGENZE"
25/11/2024 - 19/12/2024	AUDIT ESTERNO A FORNITORE "STAR ELECTRIFICATION"	18/09/2023 - 22/11/2023	AUDIT ESTERNO A FORNITORE "CINEL"
25/11/2024 - 05/12/2024	AUDIT INTERNO "GESTIONE DELLE COMPETENZE" - TRASVERSALE SU TUT- TE LE FASI DEL CICLO DI DEMING INERENTI IL PROCESSO IN QUESTIONE	17/07/2023 - 21/07/2023	ISPEZIONI SULLA CORRETTA TENUTA DELLA DOCUMENTAZIONE DI SICUREZZA PRESSO LE LOCALITÀ DI SERVIZIO (STAZIONI E POSTO CENTRALE)
09/07/2024 24/07/2024 15/10/2024 21/10/2024	N. 4 VISITE ISPETTIVE SUI PROCESSI MANUTENTIVI	17/07/2023 - 21/07/2023	ISPEZIONI SULLA CORRETTA TENUTA DELLA DOCUMENTAZIONE DI SICUREZZA PRESSO LE LOCALITÀ DI SERVIZIO (STAZIONI E POSTO CENTRALE)

Audit eseguiti dalla Divisione Trasporto (IF)

Nel corso dell'esercizio 2024 sono state condotte le seguenti attività di controllo dell'SGS Trasporto:

- N. 2 audit a fornitori della Divisione Trasporto;
- N. 8 audit interni su processi di sicurezza (dei quali n. 3 audit di follow-up);

Nella tabella seguente sono riepilogate le attività svolte.

Tabella
Riepilogo
attività di audit
SGS Trasporto,
anno 2024

Periodo verifica	Descrizione verifica
APRILE 2024	Audit Esterno: Fornitore Palmiotta Impianti
APRILE 2024	Audit interno: Follow-up delle NC rilevate nel corso degli anni precedenti
MAGGIO 2024	Audit Esterno: Fornitore MAFER
MAGGIO 2024	Audit interno: Gestione degli inconvenienti e gestione dei processi operativi da parte della Sala Operativa
LUGLIO 2024	Audit interno: Gestione degli alert generati dalla DDMConsole e follow-up Modifica "Scarico dati RCEC"
LUGLIO 2024	Audit interno: Gestione del Piano Annuale della Sicurezza - Progetto n° 029040 "Registro elettronico degli Eventi Pericolosi e generazione DVR"
AGOSTO 2024	Audit interno: Manutenzione dei Veicoli - Funzione I del Reg.779/2019. Requisiti e criteri di valutazione per la funzione di gestione: 8. Documentazione
OTTOBRE 2024	Audit interno: Manutenzione dei Veicoli - Funzione III del Reg.779/2019. Requisiti e criteri di valutazione per la funzione di gestione della manutenzione della flotta
DICEMBRE 2024	Audit interno: Follow-up dell'audit SGS-DT n. 01-2023 "Processo di Formazione e Mantenimento delle Competenze"
DICEMBRE 2024	Audit interno: Follow-up dell'audit SGS-DT n. 04-2023 "Gestione Albo Fornitori"

Verifiche eseguite dalla struttura Audit

Il Sistema di Gestione Integrato (SGI) relativo agli schemi ISO 9001, ISO 14001, ISO 45001 e SA8000 esposti in precedenza viene tenuto sotto controllo con Audit svolti da una struttura interna all'uopo deputata; questa struttura, oltre a svolgere le necessarie attività ispettive, monitora anche l'implementazione di tutte le misure di miglioramento decise a valle degli audit effettuati, anche da parte degli organismi di Certificazione.

Nell'ambito del Sistema di gestione Integrato, nel corso dell'anno 2024, sono state condotte le seguenti attività di audit:

- N. 1 audit integrato sui processi direzionali di sicurezza del lavoro, ambiente e qualità;
- N. 3 audit sui processi operativi di sicurezza del lavoro, ambiente e qualità;
- N. 1 audit su processi direzionali e operativi di responsabilità sociale;
- N. 3 audit interni su specifici processi aziendali in ambito sicurezza del lavoro e qualità;
- N. 2 audit di follow-up;
- N. 3 ispezioni a fornitori;
- N. 1 ispezione in ambito sicurezza del lavoro;
- N. 2 ispezioni su qualificazione fornitori.

Nella tabella seguente sono riepilogate le attività svolte.

Id verifiche	Descrizione	Periodo di effettuazione
SGI 1 2024	SGI Stato azioni correttive da audit interni	gennaio
SGI 2 2024	SGSL - SGA - SGQ Processi direzionali	febbraio
SGI 3 2024	SGRS Processi direzionali ed operativi	marzo
SGI 4 2024	SGA Processi operativi	aprile
SGI 5 2024	SGQ Processi operativi	giugno
SGI 6 2024	SGI Stato azioni correttive da audit interni	giugno
SGI 7 2024	SGQ Assistenza utenti disabili o a mobilità ridotta	luglio
SGI 8 2024	SGSL Processi operativi	settembre
SGI 9 2024	SGSL Sorveglianza sanitaria (Medico competente)	ottobre
SGI 10 2024	SGQ gestione del processo di realizzazione del budget	ottobre
SGI 11 2024	SGSL SGQ SGRS gestione ascensori, scale mobili, tappeti mobili e servoscala	novembre
I1 2024	Ispezione qualificazione fornitori	marzo
I2 2024	Ispezione uso bodycam personale viaggiante treni/autobus	febbraio/marzo
I3 2024 I4 2024 I5 2024	Ispezioni a tre fornitori	maggio
I6 2024	Ispezione procedure qualificazione fornitori	ottobre

Tabella

Riepilogo attività di audit SGI Ferrotramviaria, anno 2024

4.7

Relazione con i viaggiatori



GRI 416-2 417-1 417-2 417-3 418-1

Le informazioni ai viaggiatori sui servizi prestati da Ferrotramviaria sono descritte puntualmente nella [Carta dei Servizi](#), pubblicata annualmente.

Le informazioni agli utenti sono veicolate anche attraverso una specifica **App FERROTRAMVIARIA** per dispositivi mobili (sistemi operativi Android o Apple-iOS), che consente diverse funzioni quali:

- acquistare online il biglietto di corsa semplice per tutte le destinazioni;
- memorizzare i biglietti acquistati;
- consultare gli orari (treni, autobus o autobus+ treno) in modalità online;
- consultare gli orari di oggi in modalità rapida e off-line (solo treno);
- visualizzare avvisi e news;
- compilare il form per gli oggetti smarriti;
- visualizzare i contatti e inviare segnalazioni;
- consultare la mappa e l'elenco dei punti vendita;
- consultare le condizioni generali di trasporto;
- visualizzare link utili per ricercare i punti di interesse turistico presenti nel territorio servito da Ferrotramviaria.

Inoltre, da dicembre 2023 è stato creato il canale **WhatsApp Ferrotramviaria Infomobilità**, al fine di fornire informazioni e aggiornamenti in tempo reale

sulla mobilità dei treni. Comunicazioni sulla circolazione ferroviaria, info utili e aggiornamenti sono segnalati con una notifica istantanea.

Ferrotramviaria si impegna a rilevare il grado di soddisfazione dei viaggiatori attraverso la verifica interna degli indicatori posti come obiettivo della Carta dei Servizi e il sondaggio sistematico delle opinioni del pubblico, analizzate



mediante indici idonei a valutare la soddisfazione dell'utente.

L'**indagine conoscitiva sulla soddisfazione dei viaggiatori** si svolge, come previsto dal Contratto di Servizio, due volte l'anno attraverso un soggetto terzo, specializzato, di riconosciuta esperienza e professionalità in conformità ai requisiti della Misura 5 della Delibera ART n. 16/2018. Le indagini sono finalizzate alla misurazione dell'indice di soddisfazione della clientela e all'individuazione dei necessari adeguamenti degli standard qualitativi di erogazione del servizio rispetto alle esigenze della domanda.

I risultati di tali rilevazioni sono messi annualmente a disposizione del pubblico sul sito internet aziendale, e sono inseriti nella Relazione Annuale sulla Qualità dei Servizi, oltre che riepilogati nella Carta dei Servizi.

Gli esiti del sondaggio sulla soddisfazione dei viaggiatori nell'ultima indagine conoscitiva effettuata sono risultati positivi, attestandosi su valori medi di oltre il 74% (83% nel 2023) per il servizio ferroviario e di oltre il 91% (87% nel 2023) per il servizio automobilistico.

Relazione sulla qualità del servizio ferroviario

Ferrotramviaria, in qualità di impresa ferroviaria ed in applicazione dell'art. 29.2 del Regolamento (CE) n. 782/2021, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario, pubblica annualmente la relazione sulle prestazioni in materia di qualità del servizio, ossia la "**Relazione sulla qualità dei servizi**".

La Relazione sulla qualità dei servizi ha l'obiettivo di fornire informazioni sugli standard di qualità offerti ai viaggiatori, con particolare riferimento ai seguenti elementi:

- informazioni e biglietti;
- puntualità e regolarità dei treni e principi generali in caso di perturbazioni del traffico;
- pulizia del materiale rotabile e delle stazioni;
- indagine sul grado di soddisfazione della clientela;
- trattamento dei reclami, rimborsi e indennità per il mancato rispetto delle norme di qualità del servizio;
- assistenza fornita alle persone con disabilità e a mobilità ridotta.

La Relazione sulla qualità dei servizi, con le relative informazioni di dettaglio, è disponibile presso il sito web aziendale al seguente [link](#) .



Tutela del viaggiatore e procedura reclami

In linea con gli obiettivi di salvaguardia della soddisfazione dei viaggiatori la Ferrotramviaria si impegna a garantire la più ampia tutela degli utenti in caso di presentazione di reclami, osservazioni e richieste circa i servizi offerti, e a prevedere forme di rimborso o di indennizzo

a seguito di eventuali disservizi e irregolarità riscontrate nello svolgimento del servizio.

Nell'anno 2024 i reclami/rimborsi arrivati sono stati n. 1.320 (21,43% in meno rispetto al 2023), tutti risolti positivamente entro i termini (il tempo medio di risposta è stato di 16,06 giorni).

Di seguito le tabelle di dettaglio.

Tabella
Analisi reclami
passeggeri

	2024	2023
Analisi reclami 2023	%	%
Richieste di rimborso	73,8%	50,2%
Livello del servizio	8,7%	20,8%
Regolarità e puntualità	12,3%	19,7%
Sicurezza	0,2%	4,1%
Personale a contatto con l'utenza	2,3%	1,4%
Informazioni	1,0%	1,1%
Comfort	1,7%	2,7%
Totale	100,0%	100,0%

Oltre alla diminuzione nel 2024 del numero totale di reclami, rispetto all'anno precedente, la tabella precedente e quella successiva mostrano importanti

miglioramenti con riferimento ai reclami riguardanti: Livello del servizio, Regolarità e puntualità, Sicurezza.



Tabella

Motivi di reclamo
(Delibera ART n.
28/2021)

Motivi di reclamo	2024		2023	
	N.	%	N.	%
Puntualità regolarità e frequenza del servizio	162	12,3%	342	20,3%
Informazioni presso stazioni/fermate/a bordo	14	1,1%	18	1,1%
Comportamento per-sonale front line	31	2,3%	24	1,4%
Comfort e sicurezza	26	2%	114	6,7%
Linea stazioni e fermate	4	0,3%	6	0,3%
Anomalie app e sito web	7	0,5%	22	1,3%
Anomalie Self	0	0%	1	0,6%
Tariffe	1	0,1%	31	1,8%
Orari biglietterie	1	0,1%	0	0%
Customer	0	0%	1	0,6%
Richieste rimborso per anomalie acquisto online/app/self	232	17,6%	265	15,8%
Richieste rimborso per anomalia circolazione	609	46,1%	438	26,1%
Richieste rimborso per motivi personali	131	9,9%	140	8%
Varie	102	7,7%	278	16%
Totale	1.320	100%	1.680	100%

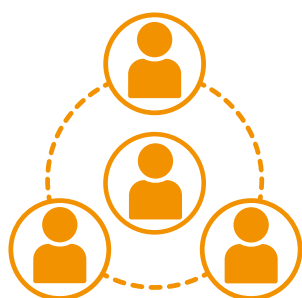
Oltre a presentare reclamo all'Azienda, i passeggeri possono presentare reclami all'Autorità di Regolazione dei trasporti (ART) mediante il Sistema Telematico di acquisizione reclami (SiTe), accessibile dal sito web dell'Authority, ovvero inviando l'apposito "Modulo di reclamo" disponibile sullo stesso sito Internet dell'ART.

Tra i vari compiti affidati all'ART figura la responsabilità dell'accertamento delle violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 782/2021, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario, e dell'irrogazione delle sanzioni previste. L'ART, pertanto, può procedere all'accertamento di

eventuali inadempienze da parte delle imprese ferroviarie d'ufficio o a seguito di reclamo presentato dai passeggeri, anche mediante associazioni rappresentative dei loro interessi (ove legittimate). All'esito degli accertamenti e qualora siano verificate eventuali inadempienze, l'ART può irrogare sanzioni all'impresa ferroviaria.

Infine, si precisa che nel corso del 2024 non vi sono stati casi di non conformità riguardanti le informazioni sui servizi erogati e le comunicazioni di marketing. Non si sono avuti casi di violazioni della privacy dei clienti e di perdita dei dati dei clienti.





Stakeholder

AMBIENTE

ISTITUZIONI NAZIONALI
E LOCALI

COMUNITÀ LOCALI

SOCIETÀ CIVILE

ASSOCIAZIONI
AMBIENTALISTICHE

UNIVERSITÀ
ED ENTI DI RICERCA

AMBIENTE

05



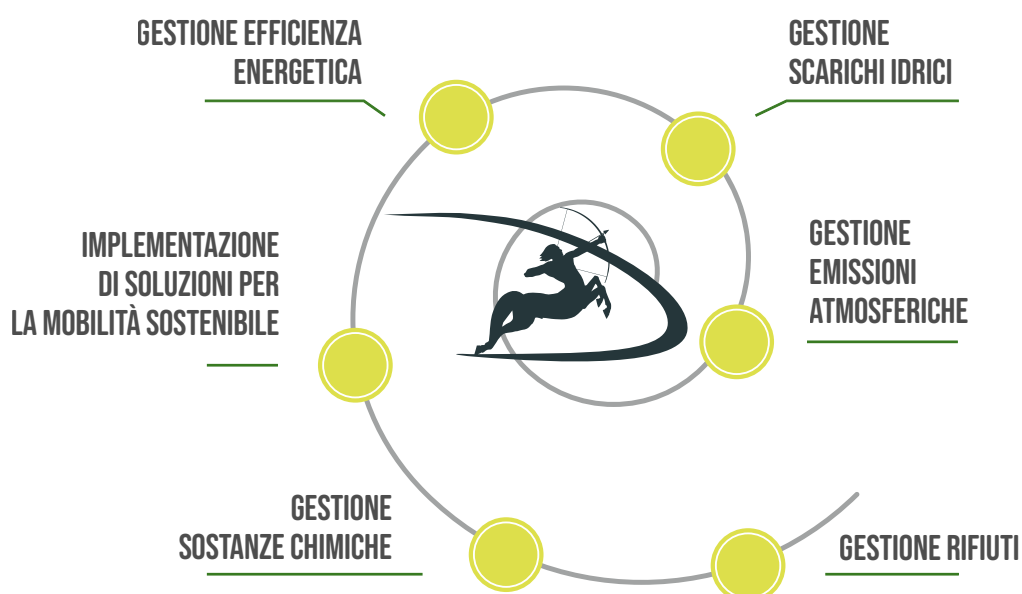
Nell'ottica del miglioramento continuo delle performance di efficienza e sicurezza della rete ferroviaria, Ferrotramviaria si impegna ad integrare, con obiettivi sempre più sfidanti, la sostenibilità ambientale all'interno di strategie ed operatività aziendali.

Il sistema di trasporto ferroviario, che di per sé ha già il vantaggio di diminuire l'impatto del traffico privato sull'ambiente, in

Ferrotramviaria è reso ancora più performante dal fatto che **tutti i treni dedicati al trasporto passeggeri sono a trazione elettrica** e, quindi, con costi ridotti per la collettività in termini di emissioni.

Tutte le attività svolte da Ferrotramviaria vengono costantemente monitorate sotto il profilo ambientale.

Nello specifico è posta particolare attenzione ai seguenti processi:



In linea con quanto annunciato nella politica del Sistema di Gestione Integrato, lo sforzo dell'azienda è teso a:

- agire sull'implementazione dei processi aziendali che riducano gli impatti sull'ambiente;
- impiegare in maniera razionale le risorse naturali incrementando la percentuale di utilizzo di fonti energetiche rinnovabili;
- salvaguardare il territorio, monitorando i processi aziendali.

Sul sito internet aziendale è, inoltre, possibile consultare il Documento di rendicontazione attestante i risultati ambientali ottenuti nelle attività e nell'organizzazione aziendale redatto secondo i criteri e i modelli della *Corporate Social Responsibility*.



5.1

Cambiamento climatico ed utilizzo dell'energia

IRO [Impatti, rischi, opportunità]

Temi materiali

Emissioni e climate change;
Consumi energetici ed efficientamento

Impatti

IP8, IN2

Rischi

R6

Opportunità

O3



5.1.1 Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale

GRI

201-2

Il rischio climatico risulta uno degli aspetti maggiormente attenzionati dalle autorità internazionali dato il preoccupante impatto che gli eventi climatici estremi potrebbero avere sulla vita del pianeta. Per tale motivo, i soggetti pubblici e privati sono sempre più coinvolti ed invitati ad intervenire con azioni volte ad efficientare i consumi energetici e a ridurre le emissioni climalteranti. In particolare, i consumi energetici propri dell'attività di trasporto pubblico hanno un impatto in termini di emissioni di gas ad effetto serra.

La descrizione di impatti, rischi e opportunità rilevanti correlati ai temi "Emissioni e climate change" e "Consumi energetici ed efficientamento" è riportata nel Capitolo 1, al quale si fa rimando.

Non sono stati riscontrati rischi fisici specifici legati al clima di tipo cronico. Infatti, secondo la definizione data dagli ESRS, i rischi fisici cronici derivano da cambiamenti climatici più a lungo termine, quali i cambiamenti di temperatura e i loro effetti sull'innalzamento del livello del mare, sulla minore disponibilità di acqua, sulla perdita di biodiversità e sui cambiamenti nella produttività dei terreni e dei suoli.



Il rischio R6 concerne i maggiori costi correlati all'implementazione delle azioni di efficientamento e autopro-

duzione energetica, i quali, a loro volta, producono effetti positivi sull'ambiente in termini di minore emissione di gas serra.



5.1.2 Politiche relative alla mitigazione dei cambiamenti climatici

Ferrotramviaria, nell'esercizio della propria attività ha scelto dal 1965 di servirsi esclusivamente di treni ad alimentazione elettrica - elettrotreni - per lo svolgimento del proprio servizio, mantenendo i benefici propri del trasporto su ferro che, in termini di emissioni di gas serra, rappresenta il **sistema con il minore impatto ambientale per singolo passeggero**.

Il servizio di trasporto ferroviario e il servizio autolinee notoriamente richiedono grandi consumi di energia; pertanto, la performance di sostenibilità dipende, in gran parte, dalla gestione dei consumi energetici che per il sistema ferroviario sono naturalmente consistenti. In particolare, il servizio di trasporto ferroviario - sia TPL che trasporto merci - utilizza l'energia elettrica per la propulsione e trazione dei treni, mentre gli autobus utilizzati per il servizio autolinee utilizzano il gasolio e la benzina come carburanti per i motori a combustione termica dei mezzi. Ne consegue che l'energia utilizzata dal Gruppo è rappresentata da energia elettrica e carburanti (gasolio e benzina).

L'energia elettrica utilizzata per la trazione dei treni rappresenta il 54% circa dei consumi di energia elettrica del Gruppo, mentre il 25% è attribuibile ai consumi per la gestione dell'infrastrut-

tura (impianti di segnalamento, stazioni, gallerie, ecc.) e circa il 21% all'illuminazione degli uffici e altre attività.

La fornitura d'energia elettrica di Ferrotramviaria è garantita dalla *Società IREN Mercato S.r.l.* in media tensione per le Sottostazioni elettriche che alimentano la linea ferroviaria ed in bassa tensione per uffici, rimesse ed officine. I consumi individuali riconducibili a quest'ultimi siti sono minori di 100 tep e nel complesso rappresentano meno del 20% dei consumi totali dell'azienda.

La struttura energetica aziendale viene periodicamente analizzata attraverso le **diagnosi energetiche** di cui al D. Lgs. del 4 luglio 2014, n. 102.

In relazione al tema del cambiamento climatico, il Gruppo, oltre ad operare nel rispetto delle normative nazionali e regionali, si impegna ad agire fattivamente nella direzione della mitigazione degli effetti del cambiamento climatico. Tra i progetti che saranno ragionevolmente avviati nel breve termine figura quello di dotarsi di una **strategia ambientale** e di una **politica per la mitigazione dei cambiamenti climatici**. Va osservato che la neutralità carbonica per un Gruppo come Ferrotramviaria, operante nel settore di trasporti, che notoriamente richiede il consumo di elevati quantitativi energetici, rappresenta una sfida complessa che necessita di un orizzonte temporale di attuazione di lungo periodo.

In attesa di definire la strategia ambientale, la **politica climatica** sarà indicativamente articolata nelle seguenti direttrici:

1. **Rinnovo del materiale rotabile** privilegiando elettrotreni a ridotto impatto emissivo;
2. **Rinnovo del parco autobus** privilegiando, per quanto possibile, mezzi che non utilizzino carburanti da fonti fossili o con ridotto impatto emissivo;

3. **Efficientamento energetico**, al fine di ridurre le emissioni indirette da consumo di energia elettrica da fonti fossili;
4. Incremento della produzione/utilizzo di **energia proveniente da fonti rinnovabili**;
5. Compensazione parziale delle emissioni;
6. **Gestione e monitoraggio delle emissioni**, attraverso un sistema strutturato di misurazione e rendicontazione delle emissioni di Scope 1, 2 e 3, secondo gli standard GHG Protocol;
7. Integrazione della sostenibilità nella supply chain attraverso il **codice di condotta dei fornitori**;
8. Prossima definizione di specifici obiettivi di riduzione delle emissioni GHG negli orizzonti temporali di breve, medio e lungo termine;
9. **Informazione chiara e trasparente** sulle tematiche climatiche;
10. **Sensibilizzazione delle comunità locali**.



5.1.3 Azioni e risorse relative alle politiche in materia di cambiamenti climatici

Ferrotramviaria riesce ad orientare le proprie strategie di sviluppo verso la sostenibilità ambientale ed energetica; non a caso, oltre ai classici interventi di efficientamento energetico su strutture ed infrastrutture che incidono sui consumi dei servizi ausiliari, è già in atto un programma concreto di rinnovo del materiale rotabile.

I nuovi treni POP Alstom, di cui si è parlato al paragrafo 4.1, garantiscono, oltre ad un comfort maggiore per i passeggeri, anche maggiore efficienza in termini di consumi energetici.

L'impegno nel tempo a rinnovare l'intero parco mezzi con veicoli - stradali e ferroviari - sempre più sostenibili, è comunque accompagnato da programmi operativi finalizzati al mantenimento delle prestazioni dei mezzi.

Grazie alle attività di manutenzione, gli attuali veicoli rispettano gli standard normativi anche in termini di emissioni e consumo di energia.

Il Gruppo, nel corso degli ultimi anni, si è posto l'obiettivo di incrementare sempre di più l'utilizzo di energia derivante da fonti energetiche alternative attraverso l'installazione di impianti di produzione di energia da fonti rinnovabili. Al momento non si dispone di dati relativi al monitoraggio di produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili, tranne che per l'Officina manutenzione rotabili



di Bari Scalo, dove è in funzione un impianto fotovoltaico da 122 kWp capace di renderla energeticamente autosufficiente. Si specifica che all'interno di alcune stazioni sono presenti pannelli solari in grado di alimentare impianti di illuminazione, ma non si hanno ancora informazioni complete in merito al loro output.

Investimenti in fonti energetiche rinnovabili

A testimonianza dell'impegno di Ferrotramviaria nei confronti dell'ambiente e della riduzione degli impatti ambientali derivanti dalle proprie attività, nel corso del 2024 il Gruppo ha dato avvio a diverse opere relative a lavori volti all'efficientamento energetico. I principali investimenti sostenuti hanno riguardato:

- Per l'officina di Bitonto autolinee è stata avviata la progettazione di un nuovo impianto di condizionamento dei locali; questo permetterà un efficientamento dei consumi ed un miglioramento delle condizioni di lavoro per il personale addetto alle manutenzioni. Il montaggio dell'impianto avverrà nel corso del 2025.
- lavori di efficientamento energetico e di adeguamento normativo per la realizzazione di una cabina elettrica

a servizio delle officine di Bitonto di Ferrotramviaria S.p.A., per un importo complessivo di € 392.380;

- l'esecuzione dei lavori e delle forniture occorrenti per la realizzazione di un **nuovo impianto di climatizzazione estiva ed invernale presso l'officina di Bari Scalo**, nella quale avviene la manutenzione dei rotabili impiegati nell'ambito dell'esercizio ferroviario. L'attività prevede la rimozione e lo smaltimento delle componenti del vecchio impianto di climatizzazione e l'installazione del nuovo impianto capace di effettuare il trattamento, la filtrazione e il rinnovo dell'aria per volumetrie medio-ampie. L'intervento prevede anche altre attività relative all'installazione del nuovo impianto, tra cui la presenza di un'unità di comando remoto centralizzato, per il monitoraggio e la programmazione delle unità interne, con possibilità di impostare mediante visore a cristalli liquidi diverse funzioni dell'impianto, oltre che per la segnalazione su display di eventuali anomalie riscontrate e la memorizzazione delle anomalie avvenute, compatibilità con applicazione WEB e internet. L'importo dell'intervento è stimato complessivamente in € 449.991. Il termine dell'intervento è previsto per il 2025.



5.1.4 Consumo di energia e mix energetico

GRI

302-1

302-3

302-4

Il **consumo energetico totale da fonti fossili** (energia elettrica, benzina e gasolio) in Gigajoule è stato pari a **66.831 GJ** nel 2024, in riduzione del 6,8% ri-

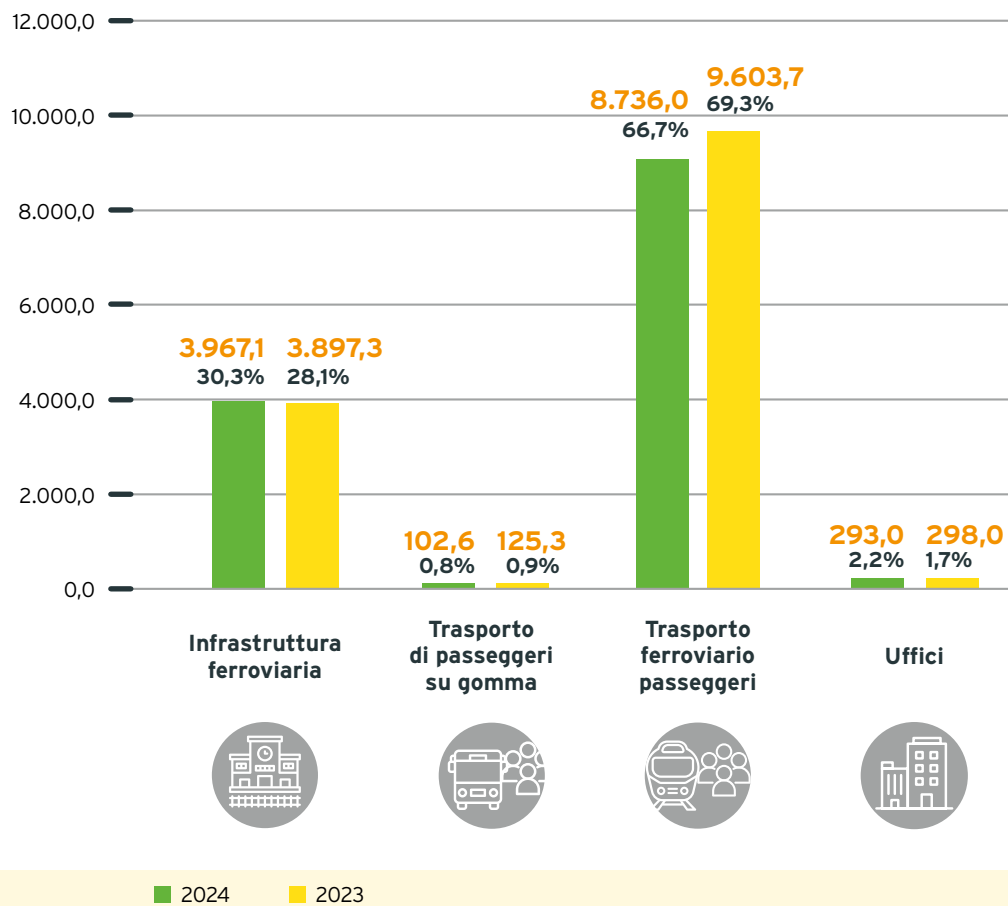
spetto all'esercizio 2023 (71.726 GJ) a seguito dei minori consumi di energia elettrica riscontrati nell'anno.

I consumi elettrici complessivi del Gruppo sono stati pari a **13.098,7 MWh** nel 2024 (13.924,3 MWh nel 2023) e registrano un decremento del 5,92% rispetto al 2023. L'energia elettrica utilizzata dal Gruppo proviene attualmente da fonti fossili.

Il grafico di seguito riportato mostra l'andamento dei consumi di energia

elettrica dell'esercizio 2024, offrendo un'opportuna distinzione tra i dati sull'uso di energia per le diverse attività gestite da Ferrotramviaria.

Grafico
Consumo di
energia elettrica
(MWh)



Come mostrato dal grafico e precedentemente anticipato, il settore che impiega maggiormente energia elettrica è quello relativo al trasporto ferroviario dei passeggeri (energia di trazione), il quale risulta incidere per circa il 67% dei consumi totali. Tuttavia, tale consumo è diminuito nel 2024 rispetto al 2023: nel 2023 era pari a 9.603,7 MWh, mentre nel 2024 è sceso a 8.736 MWh. Tale diminuzione è stata resa possibile grazie ad un **miglioramento dell'efficienza energetica del parco rotabile**, dovuto all'introduzione di treni più moderni e meno energivori.

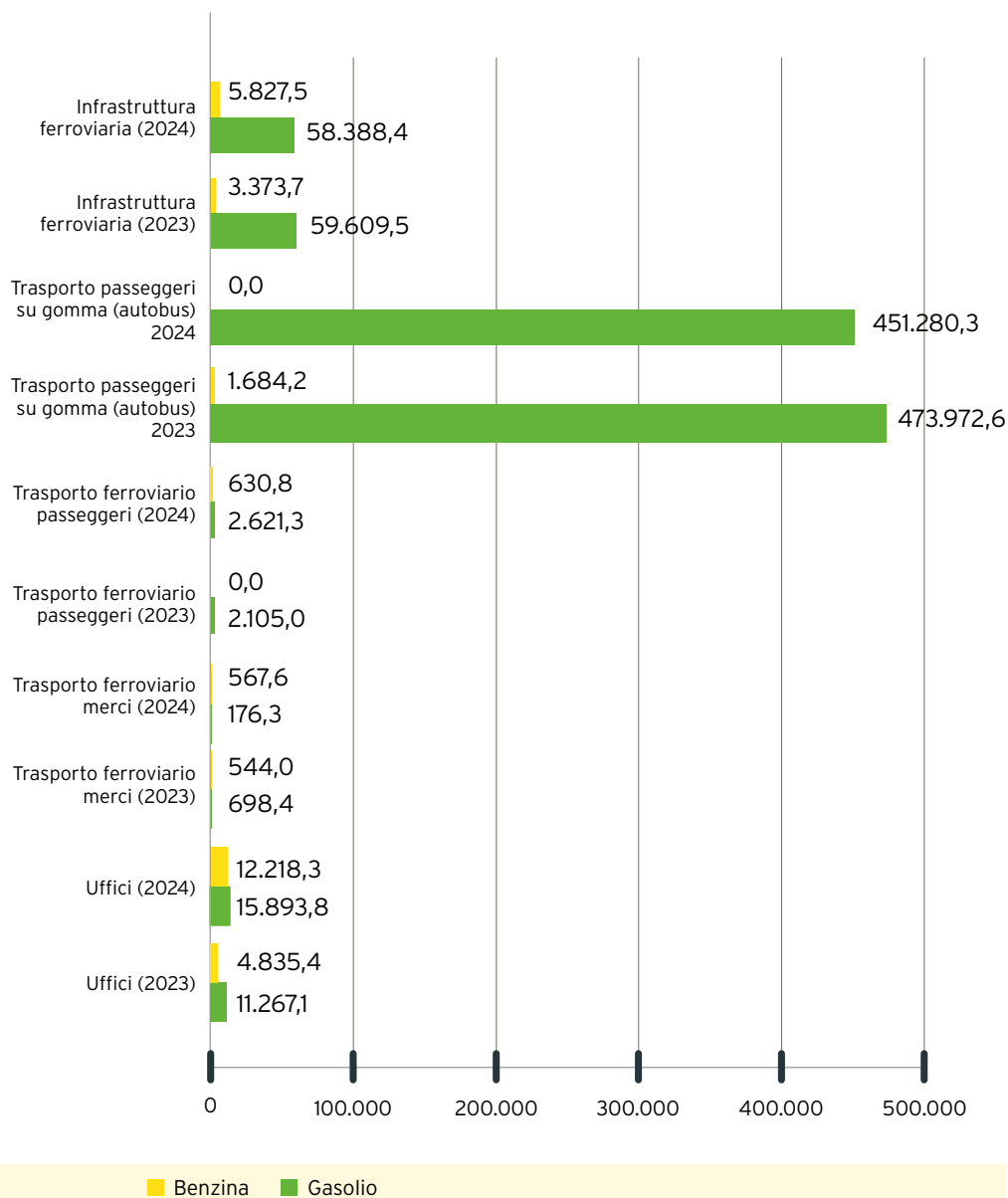
Si specifica che il Gruppo non utilizza gas metano, mentre il combustibile utilizzato (gasolio e benzina) è quello necessario all'autotrazione dei bus e dei veicoli aziendali, approvvigionato direttamente presso i distributori di carburante ordinari; mentre quello necessario all'autotrazione dei mezzi d'opera ed al funzionamento dei gruppi elettrogeni viene rifornito da un fornitore specializzato con autobotte; le piccole quantità per gli attrezzi vengono gestite direttamente dal personale interno incaricato.

In merito ai consumi di carburanti, di seguito il dettaglio relativo al consumo di gasolio, complessivamente pari a 528.360,1 litri nel 2024 (547.652,7 litri nel 2023), e di benzina, complessivamente pari a 19.244,2 litri nel 2024 (10.437,4 litri nel 2023), carburanti impiegati per le differenti attività del Gruppo.

Consumo di gasolio e benzina (litri)	2024		2023	
	Gasolio	Benzina	Gasolio	Benzina
Infrastruttura ferroviaria	58.388,4	5.827,5	59.609,5	3.373,7
Trasporto passeggeri su gomma (autobus)	451.280,3	0,0	473.972,6	1.684,2
Trasporto ferroviario passeggeri	2.621,3	630,8	2.105,0	0,0
Trasporto ferroviario merci	176,3	567,6	698,4	544,0
Uffici	15.893,8	12.218,3	11.267,1	4.835,4
Totale	528.360,1	19.244,2	547.652,7	10.437,4

TabellaConsumo
di gasolio e
benzina (litri)

-1,9%
di consumo di carburanti
nel 2024 rispetto al 2023

**Grafico**Consumo
di gasolio e
benzina (litri)

Il gasolio rappresenta il carburante impiegato soprattutto per il trasporto passeggeri su gomma¹⁾ (pari all'85,4% del totale), mentre la benzina viene maggiormente impiegata - seppur con quantità inferiori rispetto al gasolio - per usi relativi ad attività d'ufficio (pari al 63% del totale impiegato di benzina) quali, ad esempio, autovetture aziendali a disposizione del personale degli uffici e furgoni utilizzati per la manutenzione dell'infrastruttura.

I consumi riferiti all'infrastruttura ferroviaria si riferiscono principalmente al carburante utilizzato dai mezzi d'opera e agli impianti, macchinari ed apparecchiature adibiti alla manutenzione dell'infrastruttura e al deposito autolinee.

L'intensità energetica, calcolata come rapporto tra i consumi totali in Mwh e il valore della produzione consolidato, esprime un valore pari a 0,00019 Mwh/€ per il 2024 (0,00028 Mwh/€ per il 2023). Nel calcolo del dato i settori aziendali sono stati prudenzialmente considerati tutti ad alto impatto climatico; pertanto, il denominatore è rappresentato dai ricavi consolidati del conto economico di Gruppo.



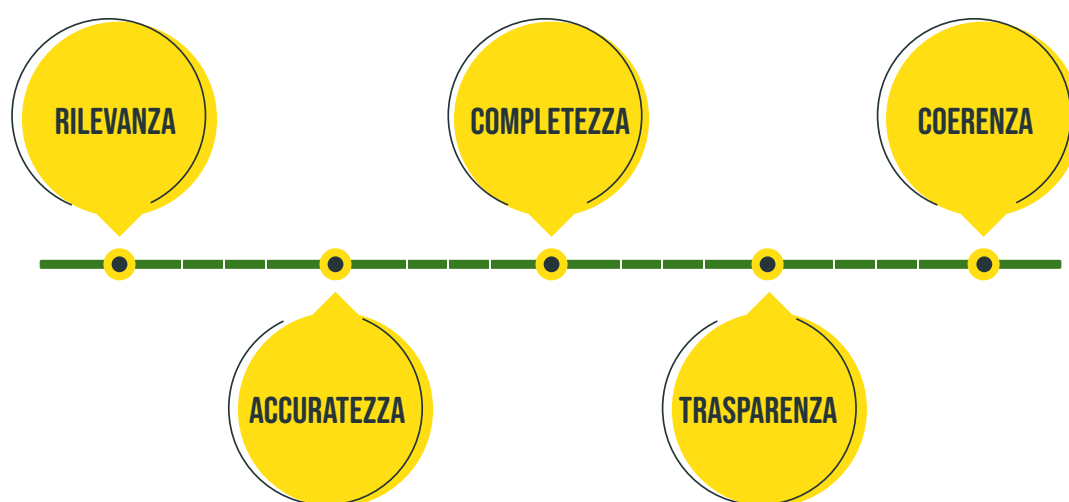
5.1.5 Emissioni lorde di gas serra

GRI 305-1 305-2 305-4



In questo paragrafo è descritto il processo di calcolo e monitoraggio delle emissioni climalteranti (emissioni di gas a effetto serra o *greenhouse gases* - GHG) del Gruppo in termini di CO₂ equivalente, ossia l'unità di misura che esprime l'impatto sul riscaldamento globale di una quantità di gas serra rispetto alla stessa quantità di anidride carbonica.

Il calcolo delle emissioni, effettuato secondo lo schema della norma **ISO 14064-1:2018**, si basa sui seguenti principi di redazione:



¹⁾ Il consumo di gasolio indicato include, oltre a quello utilizzato per il servizio TPL autolinee, anche quello impiegato per i servizi ferroviari sostitutivi eseguiti con autobus.

L'azienda non necessita di autorizzazione ordinaria alle emissioni in atmosfera ma ricade nel campo degli impianti in deroga ex art. 272 del D. Lgs 152/2006 (emissioni scarsamente rilevanti ed

emissioni a ridotto inquinamento) per le attività di seguito riportate:

- gruppi elettrogeni di sola emergenza, alimentati a gasolio, o servizio delle strutture e degli impianti di controllo

della circolazione ferroviaria;

- officine di manutenzione di veicoli ferroviari e stradali che non effettuano operazioni di verniciatura;
- autolavaggi di veicoli ferroviari e stradali.

Ferrotramviaria ha effettuato il calcolo delle emissioni GHG con riferimento agli ambiti di **Scope 1: emissioni dirette** generate dall'azienda, la cui fonte è di proprietà o controllata dall'azienda, e di **Scope 2: emissioni indirette** generate dall'energia elettrica acquistata e consumata del Gruppo.

Si specifica che, a differenza dell'esercizio 2023, per il quale non erano disponibili i dati relativi alle altre emissioni

dirette di tipo Scope 1 (F-gas), nell'esercizio 2024 si è provveduto a calcolarle, garantendo così una rendicontazione più completa e accurata delle emissioni dirette.

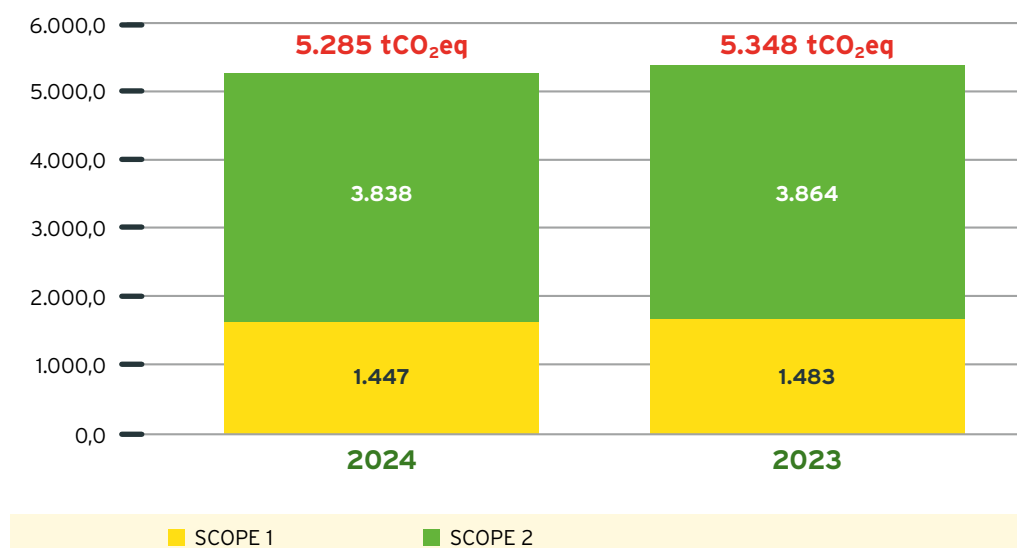
In merito al calcolo delle emissioni indirette di tipo Scope 2, l'energia elettrica acquistata e consumata del Gruppo è risultata priva di certificazione di garanzia di origine da fonte rinnovabile per gli esercizi rendicontati.

Metriche: Emissioni

Si riporta di seguito il grafico con il calcolo delle emissioni dirette (Scope 1) e indirette (Scope 2).

Grafico

Emissioni Scope 1 e Scope 2 (metodo Location based)*



Dai calcoli effettuati, **le emissioni complessive di GHG sono state pari a 5.285 tCO₂eq. nel 2024**, di cui 1.447 tCO₂eq. riferite alle emissioni di tipo Scope 1 e 3.838 tCO₂eq. riferite alle emissioni di tipo Scope 2. Si precisa che, per il calcolo delle emissioni dirette, sono stati considerati il consumo di gasolio e benzina, nonché i gas refrigeranti impiegati negli impianti di aria condizionata. Le emissio-

ni dirette sono quelle emissioni generate direttamente dall'azienda per le proprie attività. Le emissioni indirette, invece, sono legate all'utilizzo di energia elettrica acquistata.

Nel 2024 si registra un **decremento** delle emissioni complessive di GHG pari al **1,2%**, dovuto al minor consumo di energia elettrica e di gasolio.

(*) Applicando il metodo *Market based* le emissioni indirette di tipo Scope 2 risultano essere pari a 5.986 tCO₂eq. nel 2024 (4.696 tCO₂eq. nel 2023).

Tabella
Dettaglio
emissioni
Scope 1 e Scope
2 (metodo
Location
based) nel
2024

Scope 1 (stazionario e mobile)					
Divisione	Gasolio	Benzina	U.M.	tCO2eq	%
Infrastruttura ferroviaria	58.388,38	5.827,48	litri	166,91	11,7%
Trasporto passeggeri su gomma	451.280,33	0,00	litri	1.185,06	82,7%
Trasporto ferroviario passeggeri	2.621,29	630,84	litri	8,35	0,6%
Trasporto ferroviario merci	176,29	567,55	litri	1,78	0,1%
Uffici	15.893,78	12.218,31	litri	70,22	4,9%
Totale	528.360,07	19.244,18	litri	1.432,32	100,0%
Scope 1 F-gas					
Tipologia di gas refrigerante	Quantità	U.M.		tCO2eq	%
R32	1,06	kg		0,25	1,7%
R407C	30,00	kg		14,75	98,3%
Totale	31,06	kg		15	100,0%
SCOPE 2 (en. elettrica) location based*					
Divisione	Quantità	U.M.	GJ	tCO2eq	%
Infrastruttura ferroviaria	3.967,07	MWh	14.281	1.162	30,3%
Trasporto passeggeri su gomma	102,63	MWh	369	30	0,8%
Trasporto ferroviario passeggeri	8.736,04	MWh	31.450	2.560	66,7%
Uffici	293,00	MWh	1.055	86	2,2%
Totale	13.098,7	MWh	47.155	3.838	100,0%

*con il metodo Market based le emissioni indirette di tipo Scope 2 risultano essere pari a 5.986 tCO₂eq.

L'intensità emissiva, espressa come rapporto tra il totale delle emissioni GHG e i ricavi netti aziendali, esprime un valore pari a 0,000078 tCO₂eq/€ per il 2024 (0,000074 tCO₂eq/€ nel 2023). Nel calcolo del dato il denominatore è rappresentato dal valore della produzione del conto economico consolidato di Gruppo.

5.2

Inquinamento

IRO [Impatti, rischi, opportunità]

Temi materiali

Inquinamento

Impatti

IN7, IN10



5.2.1 Impatti, rischi e opportunità rilevanti legati all'inquinamento

Dall'analisi condotta per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti, documentata e descritta al Capitolo 1, sono emersi IRO attinenti alle tematiche di inquinamento dell'aria e del suolo, valutati come significativi.

In particolare, sono stati identificati n. 2 impatti negativi associati al tema inquinamento: 1) impatti derivanti dalle emissioni di sostanze inquinanti in aria prodotte da veicoli (autobus e mezzi d'opera) a motore endotermico; 2) inquinamento del suolo derivante dall'utilizzo di lubrificanti (rotaie e scambi) e diserbanti lungo la linea ferroviaria, e dalle emissioni dei sistemi frenanti di autobus, carri merci, e usura pneumatici.

L'analisi dei suddetti impatti è emersa a seguito di esame delle attività aziendali a rischio di impatto e dei siti potenzialmente impattati. Per una descrizione del processo per individuare e valutare gli IRO rilevanti del Gruppo, inclusi quelli attinenti alla tematica dell'inquinamento, si veda quanto indicato al Capitolo 1.



5.2.2 Politiche di gestione

Per quanto riguarda il suolo, gli impatti negativi si riconducono principalmente all'impiego di lubrificanti (utilizzati per la manutenzione di rotaie e scambi) e diserbanti lungo le linee ferroviarie, nonché alle emissioni generate dai sistemi frenanti di autobus e carri merce e all'usura degli pneumatici.

Tali impatti, pur non essendo diffusi su larga scala, sono considerati rilevanti in virtù della loro natura sistemica e della potenziale persistenza nel tempo, e sono oggetto di monitoraggio e gestione nell'ambito dei processi ambientali aziendali e delle azioni di mitigazione definite.



5.2.3 Azioni e risorse connesse all'inquinamento

Tra le principali azioni attuate nell'anno in riferimento al tema dell'inquinamento figura la **revisione di tutte le schede di sicurezza dei prodotti chimici** utilizzati dall'azienda, in modo da monitorarne pericolosità e impatti sull'ambiente.

Inoltre, il Gruppo ha effettuato **un'analisi delle sostanze inquinanti** utilizzate nelle proprie attività, esaminando ciascun inquinante che figura nell'Allegato II del Regolamento (CE) n. 166/2006 del Parlamento Europeo e del Consiglio (Registro europeo delle emissioni e dei

La società ha avviato un'attività sistematica di revisione di tutte le schede di sicurezza dei prodotti chimici impiegati nei propri processi, con l'obiettivo di monitorarne il livello di pericolosità e i potenziali impatti ambientali, in particolare in relazione a fenomeni di inquinamento del suolo e delle acque.

Questa azione si colloca prioritariamente al livello di **prevenzione dell'inquinamento**, poiché consente di identificare e, ove possibile, sostituire prodotti ad alto impatto ambientale.

Per i prodotti classificati come inquinanti o potenzialmente pericolosi, l'impresa ha definito e implementato **misure specifiche di prevenzione e contenimento degli sversamenti**, garantendo così il controllo e la riduzione del rischio ambientale.

trasferimenti di sostanze inquinanti, E-PRTR).

Le sostanze inquinanti, pericolose e preoccupanti sono quelle che, a causa della loro natura chimica o delle loro proprietà fisiche, possono causare un rischio significativo per la salute umana e/o per l'ambiente. Si specifica che nell'analisi l'attenzione è stata concentrata sull'inquinamento di aria, acqua e suolo, specificamente esaminando le quantità di ciascun inquinante elencato nell'*Allegato II del regolamento E-PRTR*.

Per i prodotti inquinanti vengono implementate le opportune misure di prevenzione e contenimento degli sversamenti.

Nel caso del Gruppo Ferrotramviaria, tutte le divisioni sono escluse dalla applicazione del regolamento E-PRTR.



5.2.4 Inquinanti e benefici ambientali dal rinnovo parco rotabili

GRI

305-7

Nel corso del 2024 è stata condotta un'analisi finalizzata a quantificare gli inquinanti emessi dalle attività proprie ed i benefici ambientali derivanti dal rinnovo del parco mezzi aziendale, sia su gomma che su rotaia.

Autobus

Tra le principali sostanze inquinanti emesse dai mezzi a motore endotermico vi sono gli ossidi di azoto (NOx), gli idrocarburi (HC, COV), e le polveri fini (PM10).

Lo studio condotto ha stimato il risparmio in termini di emissioni in atmosfera ottenuto con la sostituzione di n. 8 autobus Euro 3 con altrettanti mezzi Euro 6, evidenziando significative riduzioni sia nelle emissioni di CO₂ sia negli inquinanti locali come NOx, PM, CO, COV.

La seguente tabella riporta i consumi medi di gasolio, sia in termini assoluti che rapportati ai chilometri percorsi, relativi agli autobus Euro 3 e ai nuovi Euro 6.

Mezzo	Km percorsi	Litri consumati	Litri/km
Euro 3	3.200	1.300	0,406
Euro 6	5.084	1.741,5	0,343

Il confronto mette in evidenza l'efficienza energetica dei mezzi di nuova generazione, che risultano meno impattanti dal punto di vista dei consumi specifici.

Successivamente, è stato stimato il consumo di gasolio, espresso in litri, e l'ammontare degli inquinanti ipotizzando una percorrenza annuale media di 65.000 km.

Mezzo	Consumo stimato (L)
Euro 3	65.000 X 0,406 = 26.390
Euro 6	65.000 X 0,3425 = 22.262,5

Inquinante	Euro 3	Euro 6	Riduzione % Euro 6
CO ₂	70,7 t	59,7 t	~15% ↓
NO _x	604,5 kg	26 kg	~96% ↓
PM10	17,55 kg	0,325 kg	~98% ↓
CO	58,5 kg	6,5 kg	~89% ↓
COV	16,25 kg	1,95 kg	~88% ↓
CH ₄	1,3 kg	0,325 kg	~75% ↓
N ₂ O	3,25 kg	0,52 kg	~84% ↓
SO ₂	792 g	668 g	~16% ↓

Fonti utilizzate per il calcolo: IPCC, DEFRA GHG, EMEP/EEA Guidebook, COPERT.

Tabella

Consumi medi di gasolio degli autobus Euro 3 e Euro 6

Tabella

Consumi medi di gasolio su una percorrenza annuale di 65.000 km

Tabella

Autobus, calcolo degli inquinanti su una percorrenza annuale di 65.000 km

Elettrotreni

Parallelamente, è stata effettuata una valutazione delle emissioni inquinanti associate all'utilizzo degli elettrotreni, con un confronto tra i vecchi ELT 200 a 4 casse e i più recenti ETR 104 (POP), da cui emerge un netto miglioramento in termini di efficienza energetica e minore impatto emissivo.

Tabella
Confronto
dati tecnici
elettrotreni

Caratteristica	ELT200 (4 casse)	ETR104 (POP)
Potenza assorbita	2.807 kW	2.680 kW
N. casse	4	4
Tipo treno	Elettrotreno	Elettrotreno
Alimentazione	Elettrica	Elettrica
Consumo stimato	~35 kWh/km	~28-30 kWh/km
Distanza percorsa	110.000 km	110.000 km
Energia consumata	3.850.000 kWh	~3.190.000 kWh

Infine, è stato effettuato il confronto delle emissioni tra i due tipi di treno, basato su una percorrenza media di 110.000 km e su fattori di emissione basati sui dati ISPRA e ENEA del mix elettrico italiano.

Tabella
Confronto
emissioni tra le
due tipologie di
treno

Inquinante	Unità	Fattore (kg/MWh)	ELT200	ETR104 (POP)	Risparmio (kg)	Diminuzione (%)
Energia	kWh	-	3.850.000	3.190.000	660.000	-17,1%
CO ₂	kg	230	885.500	733.700	151.800	-17,1%
NO _x	kg	0,25	962	798	164	-17,0%
SO ₂	kg	0,15	578	479	99	-17,1%
PM10	kg	0,02	77	64	13	-16,9%
CO	kg	0,05	193	160	33	-17,1%
CH ₄ (metano)	kg	0,01	39	32	7	-17,9%

Fonte utilizzata per il calcolo: ISPRA

Oltre agli inquinanti indicati nelle tabelle riportate sopra, le attività del Gruppo non comportano l'immissione intenzionale e diretta di microplastiche nell'ambiente.



5.2.5 Sostanze preoccupanti e sostanze estremamente preoccupanti nelle operazioni proprie

GRI

305-7

In merito, invece alle sostanze preoccupanti, dalle analisi svolte non è emersa la generazione o emissione di quantitativi sopra soglia o rilevanti per tali sostanze per effetto dei processi aziendali.

Si precisa, inoltre, che il Gruppo non produce, utilizza, distribuisce, commercializza, importa/esporta né sostanze preoccupanti² né sostanze estremamente preoccupanti³ per la salute delle persone e dell'ambiente.

L'azienda mantiene un costante monitoraggio degli aspetti ambientali legati alle proprie operazioni, con l'obiettivo di prevenire e mitigare potenziali impatti negativi, promuovendo una transizione verso un modello economico sostenibile e in linea con il piano d'azione dell'UE "Verso l'inquinamento zero".

² Sostanza che:

- i. risponde ai criteri di cui all'articolo 57 ed è identificata a norma dell'articolo 59, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1907/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio (39);
- ii. è classificata nell'allegato VI, parte 3, del regolamento (UE) n. 1272/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (40) in una delle classi di pericolo o categorie di pericolo seguenti: mutagenicità sulle cellule germinali, categorie 1 e 2; tossicità per la riproduzione, categorie 1 e 2; interferenza con il sistema endocrino per la salute umana; interferenza con il sistema endocrino per l'ambiente; proprietà persistenti, mobili e tossiche o molto persistenti e molto mobili; proprietà persistenti, bioaccumulabili e tossiche o molto persistenti e molto bioaccumulabili; sensibilizzazione delle vie respiratorie, categoria 1; sensibilizzazione della pelle, categoria 1; pericolo cronico per l'ambiente acquatico, categorie da 1 a 4; pericoloso per lo strado di ozono; tossicità specifica per organi bersaglio (esposizione ripetuta), categorie 1 e 2; tossicità specifica per organi bersaglio (esposizione singola), categorie 1 e 2;
- iii. o incide negativamente sul riutilizzo e sul riciclaggio dei materiali contenuti nel prodotto in cui è presente, come definito nelle specifiche di progettazione ecocompatibile dell'Unione pertinenti per il prodotto in questione.

³ Sostanza che risponde ai criteri di cui all'articolo 57 ed è identificata a norma dell'articolo 59, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1907/2006 (REACH).



5.3

Gestione dei rifiuti

IRO [Impatti, rischi, opportunità]

Temi materiali

Gestione dei rifiuti

Impatti

IN6

Rischi

R7



5.3.1 Processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti connessi all'uso delle risorse e all'economia circolare

La descrizione di impatti, rischi e opportunità rilevanti correlati al tema "Gestione dei rifiuti" è riportata nel Capitolo 1, al quale si fa rimando. In particolare, dall'analisi di doppia materialità svolta è emerso un impatto negativo sull'ambiente connesso a questo tema.

Tale impatto è effettivo e riguarda l'impatto sull'ambiente derivante dalla gestione e smaltimento dei rifiuti, per le attività di manutenzione treni, autobus e infrastruttura. Inoltre, la tematica concerne anche la problematica dei rifiuti abbandonati presso aree aziendali.

Le politiche di gestione descritte nel paragrafo seguente indicano le modalità attraverso le quali il Gruppo mitiga, riduce o elimina gli effetti di tale impatto attraverso una gestione sostenibile delle risorse e dei rifiuti.



5.3.2 Politiche relative alla gestione dei rifiuti

GRI

306-1

306-2

Ferrotramviaria segue un'attenta gestione dei rifiuti, con particolare attenzione a quelli speciali, cioè quei rifiuti risultanti dai vari processi dell'attività industriale.

L'organizzazione è totalmente impegnata nel garantire il regolare smaltimento dei rifiuti, differenziandoli e recuperandoli laddove possibile.

I rifiuti principalmente prodotti dal Gruppo derivano dal processo di manutenzione dei veicoli adibiti al trasporto pubblico locale, della linea ferroviaria e dei relativi impianti, incluse le stazioni.

La gestione dei rifiuti speciali e non speciali prodotti da qualsiasi processo o attività riconducibile a Ferrotramviaria è disciplinata da un'apposita procedura del SGI. Ciò consente all'azienda di tenere sotto controllo i depositi temporanei dislocati lungo la propria rete, nel rispetto degli adempimenti di legge.

In particolare, i rifiuti a bordo dei mezzi e nelle stazioni, provvisti di sistemi di raccolta differenziata, vengono gestiti come imballaggi misti (CER 15 01 06).

L'azienda, considerata l'estensione territoriale delle proprie attività e servizi, ha individuato diversi siti per il depo-

sito temporaneo dei rifiuti, ognuno dei quali è sotto la responsabilità dell'Unità di produzione del rifiuto.

Nei piazzali di Bari Scalo, Bitonto stazione, Bitonto autolinee, Terlizzi, Ruvo e Barletta Scalo sono ubicati i depositi temporanei destinati ai rifiuti prodotti dai vari reparti (manutenzione linea e fabbricati, impianti elettrici, officine, ecc.).

I rifiuti prodotti sono registrati sul registro di carico e scarico entro 10 giorni lavorativi dalla data di produzione. Al raggiungimento di idonee quantità e, comunque nel rispetto dei limiti per il deposito temporaneo, si conferiscono i rifiuti negli smaltitori autorizzati a mezzo di trasportatori esterni.

Per quanto concerne lo smaltimento dei rifiuti, Ferrotramviaria affida gli stessi a soggetti autorizzati per i quali il Gruppo verifica la sussistenza delle autorizzazioni necessarie. Gli impatti relativi alle attività dell'organizzazione afferiscono essenzialmente all'attività relativa ai trasporti e alla manutenzione dei mezzi, che attualmente non presenta rischi significativi.

Ferrotramviaria, come supporto all'espletamento degli adempimenti previsti dalla legge, si avvale di fornitori qualificati ed in possesso delle necessarie autorizzazioni di legge. Ogni conferimento è registrato sul registro di carico e scarico ed è verificato nel ritorno della quarta copia dei formulari. Annualmente, Ferrotramviaria compila la Dichiarazione Ambientale (MUD) nelle modalità e nei tempi previsti dalla legge.

In merito a tali aspetti, è disponibile la seguente documentazione:



Contratti con fornitori autorizzati



Registri di carico/scarico vidimati e regolarmente aggiornati, disponibili, ognuno presso la sede delle rispettive unità produttive



Formulari di identificazione dei rifiuti



MUD, per ognuno dei 5 depositi temporanei individuati

I rifiuti sono identificati e separati come previsto dalla legge (cartello con R - Codice CER - Descrizione CER - classe di pericolosità HP). Sono disponibili in azienda i documenti di iscrizione all'Albo Nazionale Gestori Ambientali dei trasportatori utilizzati e le Autorizzazioni Provinciali dei destinatari utilizzati, nonché i registri, suddivisi per unità produttiva, con la descrizione dei principali rifiuti prodotti.



5.3.3 Azioni relative all'uso delle risorse e all'economia circolare

Ottimizzazione della gestione dei rifiuti

Nel corso del 2024, Ferrotramviaria ha rafforzato il proprio impegno verso una gestione responsabile dei rifiuti attraverso l'implementazione della **raccolta differenziata all'interno dei depositi e delle aree di manutenzione**. Questa iniziativa ha l'obiettivo di migliorare la separazione e il corretto smaltimento dei materiali, promuovendo una maggiore efficienza ambientale nelle attività operative quotidiane.

Riduzione dei rifiuti alla fonte

Ferrotramviaria ha avviato un processo di **digitalizzazione dei documenti di manutenzione**, dotando gli opera-

tori che si occupano della manutenzione di tablet per la gestione delle attività operative. Questa iniziativa ha permesso di ridurre significativamente l'uso della carta e di aumentare l'efficienza nella gestione delle informazioni.

Abbandono dei rifiuti da parte di soggetti terzi

Ferrotramviaria possiede suoli adiacenti alla linea ferroviaria e non, sui quali capita che ignoti abbandonino rifiuti di origine e caratteristiche sconosciute.

Per limitare l'azione di questi soggetti ignoti, l'azienda si impegna ad effettuare sopralluoghi periodici e a denunciare alle autorità competenti eventuali depositi illeciti.

Potendo effettuare soltanto una vigilanza ex post e non essendo possibile installare telecamere di videosorveglianza in tutte le aree non direttamente interessate dal servizio di trasporto, la soluzione a questo problema richiede necessariamente una maggiore sensibilità civica da parte di tutti.

[Link per approfondimento](#) 





Cestini portarifiuti

Nelle stazioni ferroviarie è obbligatoria la presenza di contenitori per la raccolta dei rifiuti che siano progettati a **scopo antiterroristico** per poter facilmente visionare i rifiuti inseriti; in quasi tutte le stazioni e fermate sulla rete di Ferrotramviaria ci sono cestini ottemperanti a tale requisito e predisposti per la raccolta differenziata.

L'attenzione alla gestione dei rifiuti ha consentito **il raggiungimento di soddisfacenti risultati in termini di obiettivi di raccolta differenziata**, considerando che **la tipologia di rifiuti prodotta dal Gruppo è prevalentemente non pericolosa**.

La modalità di deposito temporaneo dei rifiuti, con particolare riferimento ai rifiuti nelle stazioni viene effettuata nel rispetto delle vigenti normative ambientali, utilizzando specifici contenitori differenziati per tipologia di rifiuto, per ottimizzare la qualità della raccolta differenziata e per evitare dispersioni nell'ambiente.



5.3.4 Metriche: Flussi di risorse in uscita (rifiuti prodotti)

GRI

306-2

306-3

306-4

306-5

Per la gestione dei flussi di risorse in uscita, ossia i rifiuti prodotti, Il Gruppo coinvolge i seguenti soggetti esterni:

	2024	2023
Soggetti coinvolti in base alla tipologia	N. soggetti coinvolti	N. soggetti coinvolti
Intermediario	1	3
Smaltitore	13	12
Destinatario	14	2
Trasportatore	5	5
Totale	33	22

Tabella

Gestione dei rifiuti da parte di soggetti terzi

È necessario, inoltre, distinguere i rifiuti provenienti da attività di trasporto e manutenzione, da quelli prodotti dalle attività d'ufficio (carta, plastica, umido e secco residuo), i quali vengono assimilati ai rifiuti urbani regolarmente smaltiti tramite i canali di raccolta previsti e differenziati in base alle indicazioni del comune nel quale sorge il sito (per i comuni che hanno attivato un servizio di raccolta differenziata dei rifiuti).

Le seguenti tabelle offrono un dettaglio e una relativa distinzione dei rifiuti prodotti dal Gruppo in base al loro recupero o smaltimento successivo.

Tabella
Analisi rifiuti
prodotti
(dati in
kilogrammi)

2024	Composizione rifiuti prodotti (CER)	Pericolosi *	Non pericolosi	TOTALE
	Rifiuti destinati a recupero (R)	234.175,00	1.104.507,00	1.338.682,00
	Rifiuti destinati a smaltimento (D)	15.131,00	19.970,00	35.101,00
	Totale rifiuti prodotti	249.306,00	1.124.477,00	1.373.783,00
	% rifiuti prodotti	18,00%	82,00%	100,00%
2023	Composizione rifiuti prodotti (CER)	Pericolosi *	Non pericolosi	TOTALE
	Rifiuti destinati a recupero (R)	47.785,00	865.449,12	913.234,12
	Rifiuti destinati a smaltimento (D)	5.554,00	12.204,00	17.758,00
	Totale rifiuti prodotti	53.339,00	877.653,00	930.992,12
	% rifiuti prodotti	5,73%	94,27%	100,00%

Dai codici CER di riferimento si evince che la totalità di rifiuti prodotti è attinente a imballaggi e a materiale derivante da manutenzione.

Tabella

Dettaglio dei
rifiuti prodotti
in base al CER
di riferimento
(dati in
kilogrammi)

2024					
Composizione rifiuti prodotti (CER)	Descrizione	Rifiuti destinati a recupero (R)	Rifiuti destinati a smaltimento (D)	Totale rifiuti prodotti	% rifiuti prodotti
Pericolosi*					
13 02 08*	Altri oli per motori, ingranaggi e lubrificazione	2.286,00	0,00	2.286,00	0,17%
15 01 10*	Imballaggi contenenti residui di sostanze pericolose o contaminanti da tali sostanze	755,00	5.329,00	6.084,00	0,44%
15 01 11*	Imballaggi metallici contenenti matrici solide porose perico	35,00	179,00	214,00	0,02%
15 02 02*	Assorbenti, materiali filtranti (inclusi filtri dell'olio non specificati altrimenti), stracci e indumenti protettivi, contaminati da sostanze pericolose	380,00	1.230,00	1.610,00	0,12%
16 01 04*	Veicoli fuori uso	168.160,00	0,00	168.160,00	12,24%
16 01 07*	Filtri dell'olio	240,00	133,00	373,00	0,03%
16 01 14*	Liquidi antigelo contenenti sostanze pericolose	0,00	350,00	350,00	0,03%
16 01 21*	Componenti pericolosi diversi da quelli di cui alle voci precedenti	0,00	5.590,00	5.590,00	0,41%
16 02 11*	Apparecchiature fuori uso, contenenti clorofluorocarburi, hc	114,00	0,00	114,00	0,01%
16 02 13*	Apparecchiature fuori uso, contenenti componenti pericolosi	1.060,00	0,00	1.060,00	0,08%
16 03 03*	Rifiuti inorganici contenenti sostanze pericolose	0,00	860,00	860,00	0,06%
16 06 01*	Batterie al piombo	225,00	0,00	225,00	0,02%
17 02 04*	Vetro, plastica e legno contenenti sostanze pericolose o da esse contaminati	60.920,00	0,00	60.920,00	4,43%
17 06 05*	Materiali da costruzione contenenti amianto	0,00	1.460,00	1.460,00	0,11%
Altri pericolosi	Essenzialmente derivanti da manutenzione	0,00	0,00	0,00	0,00%
Totale rifiuti pericolosi *		234.175,00	15.131,00	249.306,00	18,15%
Non pericolosi					
07 06 12	Fanghi prodotti dal trattamento in loco di effluenti	0,00	1.580,00	1.580,00	0,12%
15 01 01	Imballaggi in carta e cartone	2.350,00	0,00	2.350,00	0,17%
15 01 02	Imballaggi in plastica	1.240,00	0,00	1.240,00	0,09%
15 01 03	Imballaggi in legno	7.140,00	0,00	7.140,00	0,52%
15 01 06	Imballaggi in materiali misti	16.855,00	0,00	16.855,00	1,23%
15 02 03	Assorbenti, materiali filtranti, stracci e indumenti protettivi, diversi da quelli di cui alla voce 15 02 02	20,00	1.040,00	1.060,00	0,08%
16 01 03	Pneumatici fuori uso	6.120,00	0,00	6.120,00	0,45%
16 01 17	Metalli ferrosi	5.130,00	0,00	5.130,00	0,37%
16 02 14	Apparecchiature fuori uso, diverse da quelle di cui alle voci precedenti	1.712,00	0,00	1.712,00	0,12%
16 03 04	Rifiuti inorganici, diversi da quelli di cui alla voce 16 03 03	0,00	13.455,00	13.455,00	0,98%
17 01 01	Cemento	13.240,00	0,00	13.240,00	0,96%
17 02 02	Vetro	0,00	2.000,00	2.000,00	0,15%
17 03 02	Miscele bituminose diverse da quelle di cui alla voce 17 03 01	58.210,00	0,00	58.210,00	4,24%
17 05 08	Pietrisco per massicciate ferroviarie, diverso da quello di cui alla voce 17 05 07	979.690,00	0,00	979.690,00	71,31%
17 09 04	Materiali da costruzione a base di gesso, diversi da quelli precedenti	8.250,00	0,00	8.250,00	0,60%
Altri non pericolosi		4.550,00	1.895,00	6.247,00	0,45%
Totale rifiuti non pericolosi		1.104.507,00	19.970,00	1.124.477,00	81,85%
TOTALE		1.338.682,00	35.101,00	1.373.783,00	100,00%

2023

	Composizione rifiuti prodotti (CER)	Descrizione	Rifiuti destinati a recupero (R)	Rifiuti destinati a smaltimento (D)	Totale rifiuti prodotti	% rifiuti prodotti
Pericolosi*						
	13 02 08*	Altri oli per motori, ingranaggi e lubrificazione	2.230,00	0	2.230,00	0,24%
	15 01 10*	Imballaggi contenenti residui di sostanze pericolose o contaminanti da tali sostanze	0	3.321,00	3.321,00	0,36%
	15 02 02*	Assorbenti, materiali filtranti (inclusi filtri dell'olio non specificati altrimenti), stracci e indumenti protettivi, contaminati da sostanze pericolose	0	1.336,00	1.336,00	0,14%
	16 06 01*	Batterie al piombo	1.076,00	0	1.076,00	0,12%
	17 02 04*	Vetro, plastica e legno contenenti sostanze pericolose o da esse contaminati	43.320,00	0	43.320,00	4,65%
	Altri pericolosi	Essenzialmente derivanti da manutenzione	1.159,00	897	2.056,00	0,22%
Totale rifiuti pericolosi *			47.785,00	5.554,00	53.339,00	5,73%
Non pericolosi						
	15 01 01	Imballaggi in carta e cartone	2.377,00	0	2.377,00	0,26%
	15 01 02	Imballaggi in plastica	865	0	865	0,09%
	15 01 03	Imballaggi in legno	8.685,00	0	8.685,00	0,93%
	15 01 06	Imballaggi in materiali misti	11.865,00	0	11.865,00	1,27%
	15 02 03	Assorbenti, materiali filtranti, stracci e indumenti protettivi, diversi da quelli di cui alla voce 15 02 02	0	749	749	0,08%
	16 01 03	Pneumatici fuori uso	3.230,00	0	3.230,00	0,35%
	16 01 17	Metalli ferrosi	1.555,00	0	1.555,00	0,17%
	16 01 22	Componenti non specificati altrimenti	0	905	905	0,10%
	16 03 04	Rifiuti inorganici, diversi da quelli di cui alla voce 16 03 03	100	7.905,00	8.005,00	0,86%
	17 01 01	Cemento	4.870,00	0	4.870,00	0,52%
	17 03 02	Miscele bituminose diverse da quelle di cui alla voce 17 03 01	109.080,00	0	109.080,00	11,72%
	17 05 08	Pietrisco per massicciate ferroviarie, diverso da quello di cui alla voce 17 05 07	717.890,00	0	717.890,00	77,11%
	20 02 01	Rifiuti biodegradabili	3.200,00	0	3.200,00	0,34%
	Altri non pericolosi	Essenzialmente imballaggi	1.732,12	2.645,00	4.377,00	0,47%
Totale rifiuti non pericolosi			865.449,12	12.204,00	877.653,00	94,27%
TOTALE			913.234,12	17.758,00	930.992,12	100,00%

Il totale dei rifiuti prodotti è di 1.374 tonnellate (931 tonnellate nel 2023), suddivisi tra rifiuti pericolosi (pari al 18% dei rifiuti totali) e rifiuti non pericolosi (82%). In particolare, si sottolinea che il Gruppo produce poco più del 2% dei rifiuti da destinare in discarica, mentre **più del 97% viene avviato a recupero**. Inoltre, i dati mostrati evidenziano come i rifiuti siano principalmente non pericolosi e che, per tale motivo, possano essere destinati alle diverse forme di recupero previste per i vari materiali scartati, contribuendo fattivamente alla riduzione di conferimento in discarica di materiali di vario tipo.

Si specifica che i rifiuti avviati a recupero o a smaltimento non vengono recuperati e/o smaltiti in loco, ma presso siti esterni.

Inoltre, Ferrotramviaria esercita le attività di gestione ed esecuzione **trasporto di rifiuti speciali** su rete RFI, la quale è oggi affidata a TFI. La procedura "Gestione del trasporto di merci pericolose e dei rifiuti speciali", adottata da TFI, definisce le modalità ed i requisiti ai quali Ferrotramviaria ottempera per garantire che tutte le fasi del trasporto avvengano in sicurezza e rispettando le normative di settore.

5.4

Gestione delle risorse idriche

IRO [Impatti, rischi, opportunità]

Temi materiali

Gestione delle risorse idriche

Impatti

IN5

Rischi

R8

GRI

303-1

303-2

303-3

Impatti, rischi e opportunità rilevanti legati alle acque e alle risorse marine

La descrizione di impatti, rischi e opportunità rilevanti correlati al tema "Gestione delle risorse idriche" è riportata nel Capitolo 1, al quale si fa rimando. In particolare, dall'analisi di doppia materialità svolta è emerso un impatto negativo sull'ambiente derivante dall'uso dell'acqua per l'attività aziendale, in particolare per la pulizia delle vetture e dei locali.

Politiche di gestione e principali azioni per l'utilizzo efficiente delle risorse idriche

Ferrotramviaria utilizza le risorse idriche essenzialmente per usi sanitari, lavaggio mezzi e protezione dal fuoco.

Il prelievo dell'acqua avviene principalmente dall'Acquedotto Pugliese, ossia dal sistema idrico integrato dell'ambito territoriale di operatività, con contratti specifici per destinazione d'uso dei siti (domestico, commerciale, industria-

le), intestati a Ferrotramviaria S.p.A. Il monitoraggio dei consumi è effettuato dall'ufficio Controllo di gestione divisionale che esamina le fatture ed interviste qualora riscontri anomalie.

L'approvvigionamento di acqua, oltre che per i servizi igienici a servizio di strutture e fabbricati, è destinato essenzialmente all'attività di lavaggio dei veicoli aziendali.

Le politiche in atto per la riduzione e il riutilizzo delle risorse idriche contribuiscono positivamente all'uso razionale dell'acqua, aspetto importante dal punto di vista ambientale, nonché oggetto di crescente attenzione da parte delle istituzioni pubbliche e scientifiche nazionali, considerato altresì il rischio di stress idrico. Dando seguito a tale obiettivo, nei siti oggetto di adeguamento alla disciplina di gestione delle acque meteoriche è previsto il **recupero delle acque a fini irrigui**.

Nel sito di Bitonto per le autolinee avviene anche il **recupero di una parte delle acque meteoriche finalizzate al lavaggio degli autobus**. La principale piattaforma di lavaggio dei veicoli ferroviari, sita in Barletta, entrata in servizio nel 2010, prevede un'elevata percentuale di utilizzo di acqua riciclata; nel 2024 tale impianto è però stato inutilizzato a causa dell'interruzione della linea per lavori.

Nel 2024, presso l'officina di Bari Scalo, è stato **interamente ammodernato l'impianto di gestione delle acque meteoriche**, completo di depuratore, prevedendo il riciclo delle acque per tutte le operazioni di lavaggio dei pezzi e componenti e piccoli lavaggi della carrozzeria dei veicoli ferroviari.

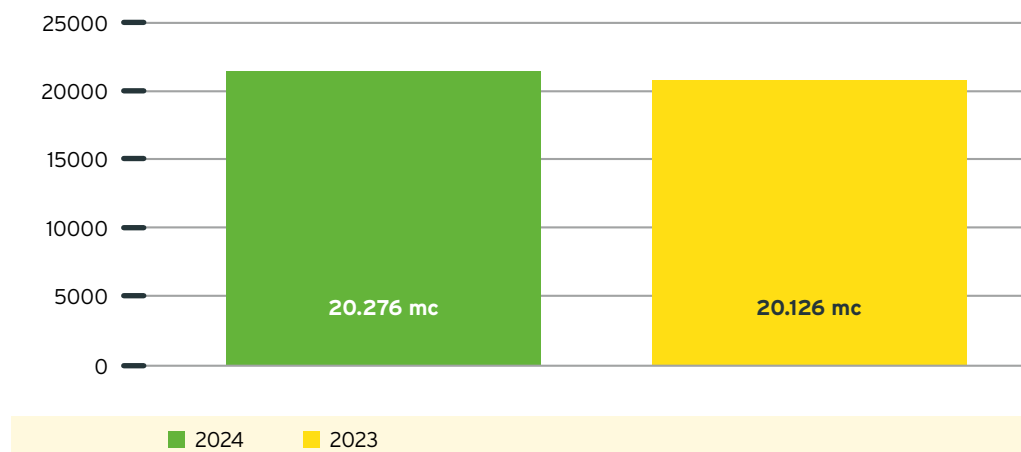


L'acqua recuperata dalle vasche di raccolta piovana e di lavaggio, opportunamente trattata, viene poi **riutilizzata, dove possibile, sia nuovamente per le attività di lavaggio, sia per l'irrigazione delle aree verdi presenti nei relativi siti.**

Metriche: Prelievo idrico

L'approvvigionamento di acqua utile per l'attività svolta nel 2024 è stato pari a **20.276 mc**, dato sostanzialmente in linea con quello del 2023 (20.126 mc nel 2023).

Grafico
Risorse idriche
prelevate (dati
in mc)



In tema di scarichi idrici, gli scarichi dei reflui di tipo domestico confluiscono nel sistema idrico integrato di pertinenza (essenzialmente Acquedotto Pugliese). Nei siti non serviti dalla rete di pubblica fognatura sono installate fosse settiche di tipo *Imhoff* (dispositivi utilizzati per il trattamento primario dei liquami provenienti dagli scarichi civili), i cui reflui vengono smaltiti come rifiuto liquido tramite ditte autorizzate. Gli scarichi idrici industriali sono ubicati in corrispondenza dell'impianto di lavaggio bus (sito di Bitonto Autolinee) e l'impianto di lavaggio dei treni (sito di Bari scalo), regolarmente dotati di impianti di depurazione e autorizzati.

Sono presenti le Autorizzazioni (o semplici Comunicazioni) allo scarico delle acque meteoriche per alcuni dei siti interessati dal RR n.26 del 9/12/2013, in cui sono stati predisposti gli impianti di trattamento idonei (dissabbiatori e/o disoleatori), del tipo di recapito finale e

della tipologia di attività svolta in prossimità delle superfici di dilavamento.

I parametri della qualità delle acque di scarico sono ben all'interno dei limiti previsti dalla vigente normativa nazionale e regionale. Tutti i siti produttivi e i luoghi di lavoro seguono gli standard previsti per gli scarichi idrici.

La situazione idrica del 2024 sul territorio nazionale è stata influenzata dalle scarse precipitazioni nei mesi estivi e dalle temperature molto elevate, riducendo di fatto la disponibilità di risorse idriche nelle riserve per tutte le tipologie di uso e, quindi, anche per l'uso industriale.

Nella regione Puglia, nella quale sono principalmente svolti i servizi di trasporto del Gruppo, il livello di rischio idrico per il 2024 è stato di livello alto.

In particolare, lo stato di **stress idrico** è valutato "estremamente alto" per la Pu-

glia, come emerge dall'[Aqueduct Water Risk Atlas](#)  del World Resources Institute, indicato dai GRI Standards tra gli

strumenti affidabili per la valutazione delle aree a stress idrico.

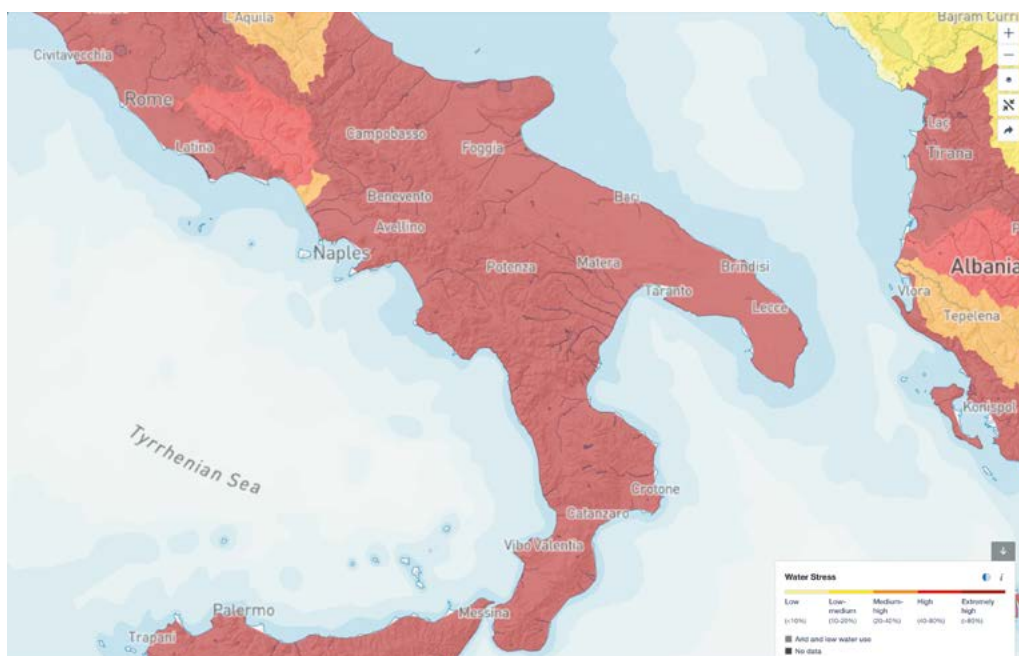


Grafico
Mappa
stress idrico



In merito, invece, allo stato di severità idrica, ottenuto sulla base degli **Osservatori distrettuali permanenti per gli utilizzi idrici**, i quali costituiscono misura del Piano di Gestione delle Acque, la Puglia è classificata tra le regioni con severità di tipo medio. Ai sensi della Direttiva Quadro sulle Acque 2000/60/CE, gli Osservatori sono un utile strumento a supporto del governo integrato dell'acqua, poiché forniscono gli indirizzi per la regolamentazione dei prelievi e degli usi e delle possibili compensazioni, in particolar modo in occasione di eventi di siccità e/o di scarsità idrica.



5.5

Gestione del rumore e delle vibrazioni

IRO [Impatti, rischi, opportunità]

Temi materiali

Gestione del rumore e delle vibrazioni

Impatti

IN12

GRI

413-2

Impatti, rischi e opportunità rilevanti legati alla gestione del rumore e delle vibrazioni

La descrizione di impatti, rischi e opportunità rilevanti correlati al tema "Gestione del rumore e delle vibrazioni" è riportata nel Capitolo 1, al quale si fa rimando. In particolare, dall'analisi di doppia materialità svolta è emerso un impatto negativo sull'ambiente e sulle persone derivante da vibrazioni e rumori generati dall'attività d'impresa.

Politiche di gestione

L'impatto sonoro delle attività di Ferrotramviaria è dovuto principalmente al transito dei treni ed alle attività di manutenzione dell'infrastruttura ed assume particolare rilevanza nei contesti di forte urbanizzazione.

In tale ambito, l'Impresa Ferroviaria ammessa a circolare è dotata di una flotta di veicoli ferroviari che, essendo di ultima generazione, perlopiù rispettano le più stringenti normative in merito

all'inquinamento acustico. Per quanto riguarda eventuali attività di manutenzione che dovessero prevedere lavorazioni particolarmente rumorose, l'azienda cerca sempre di mitigare l'impatto sulla popolazione che risiede nelle aree limitrofe alla sede ferroviaria cercando di programmare tali attività in giorni/orari che non arrechino troppo fastidio, informando per quanto possibile i residenti di tale programmazione e comunque cercando di individuare qualsiasi mitigazione all'impatto che le lavorazioni possono avere.

Azioni relative alla gestione del rumore e delle vibrazioni

A gennaio 2024 è stata trasmessa ad Arpa Puglia una rielaborazione della **Mappatura Acustica** degli assi ferroviari di competenza di Ferrotramviaria, in qualità di Gestore dell'Infrastruttura, nei formati previsti dalle "Linee Guida per la predisposizione delle Mappe Acustiche e delle Mappe Acustiche strategiche" emesse a marzo 2022.

Ai sensi del 2° comma dell'art. 8 riportato nel D. Lgs. 194/2005, a partire dal giorno 24 febbraio 2024 è stato pubblicato sul sito web di Ferrotramviaria S.p.A. (www.ferrovienordbarese.it) il Piano d'azione IV ciclo di aggiornamento (2024) inerente la gestione dei problemi di inquinamento acustico ed i relativi effetti, compresa la sua riduzione, relativamente ai tracciati: "stazione Bari Centrale - bivio Km 6+050" e "bivio Km 14+865 - Bitonto". Nei 45



giorni di pubblicazione a partire dal 24/02/2024, non sono pervenute osservazioni, pareri e memorie.

Il Piano di Azione (IV ciclo di aggiornamento 2024) è stato trasmesso alla Regione Puglia e all'ARPA il 15/04/2024. L'ARPA, con nota del 23 maggio 2024, ha ritenuto la documentazione trasmessa conforme ai requisiti minimi di cui all'allegato 5 del D. Lgs.194/05, oltre alle linee guida ministeriali (approvate con Decreto Direttoriale DGVA MASE n.664/2023).

Il 16/07/2024 la Regione Puglia, Dipartimento Ambiente, Paesaggio e Qualità urbana, Sezione Autorizzazioni Ambientali, Servizio AIA-RIR ha trasmesso il Piano di Azione della Ferrotramviaria al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica - Direzione Generale Valutazioni Ambientali.

Per quanto attiene ai siti in cui sono

presenti le officine (Officina Bari Scalo, Officina Bitonto, Officina Bitonto Autolinee, Officina IE Terlizzi), sono disponibili le *Valutazioni di impatto acustico* ai sensi della Legge n. 447 del 1995 e s.m.i.

Ferrotramviaria monitora la tematica, 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.

Per quanto concerne le vibrazioni, al momento Ferrotramviaria non è proprietaria di mezzi d'opera, macchinari e/o impianti che causano vibrazioni significative.

Non sono pervenute nel 2024 segnalazioni da parte di privati o da altre società/enti.

Impatti ambientali indiretti

Tra i numerosi fornitori a cui l'azienda si affida, coloro che si occupano delle attività di seguito riportate risultano come quelli con un maggiore impatto ambientale potenziale:

- pulizia di locali e veicoli adibiti al trasporto pubblico locale;
- manutenzione del verde;
- manutenzione di strutture ed infrastrutture;
- gestione degli impianti di depurazione;
- raccolta, trasporto e smaltimento rifiuti speciali.

I fornitori sono scelti, oltre che in relazione ad aspetti qualitativi ed eco-

nomici, anche in funzione di ben precise attività di qualifica e valutazione delle capacità di gestione degli aspetti ambientali connessi alle attività di lavorazione commissionate. I contratti sottoscritti prevedono già prescrizioni di tipo ambientale che coinvolgono gli aspetti ambientali relativi al tipo di servizio da svolgere. In più, in occasione della revisione prevista da un'apposita procedura, vengono predisposti degli elenchi di documentazione da presentare (certificazione ISO 14001, smaltimento rifiuti, ecc.) adeguate al tipo di criticità prevista dalla singola categoria merceologica.

In ogni caso, l'aspetto ambientale indiretto della Società risulta poco significativo.

ALSTOM



F1
F2
F3
F4
F5
F6

0	kN		AT				11:11:22 2025-01-22
	1000 A	127 V Batt	Schermata principale			* 3743 V linea	MM

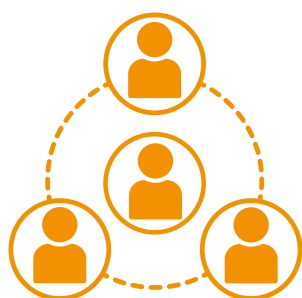
A1 104241 A4



			WC				P
--	--	--	----	--	--	--	---

1 2 3 4 5 6 7 8 9 0





Stakeholder

DIPENDENTI
LAVORATORI NON DIPENDENTI
ORGANIZZAZIONI SINDACALI
COMUNITÀ LOCALI

**RESPONSABILITÀ
SOCIALE**

06

IRO [Impatti, rischi, opportunità]

Temi materiali

Welfare, attrazione, sviluppo e mantenimento delle risorse umane;
Salute e sicurezza nei luoghi di lavoro;
Diversità, parità di trattamento e di opportunità; Connessione e sviluppo di comunità locali e territorio.

Impatti

IN3, IN8, IN9, IP5, IP6

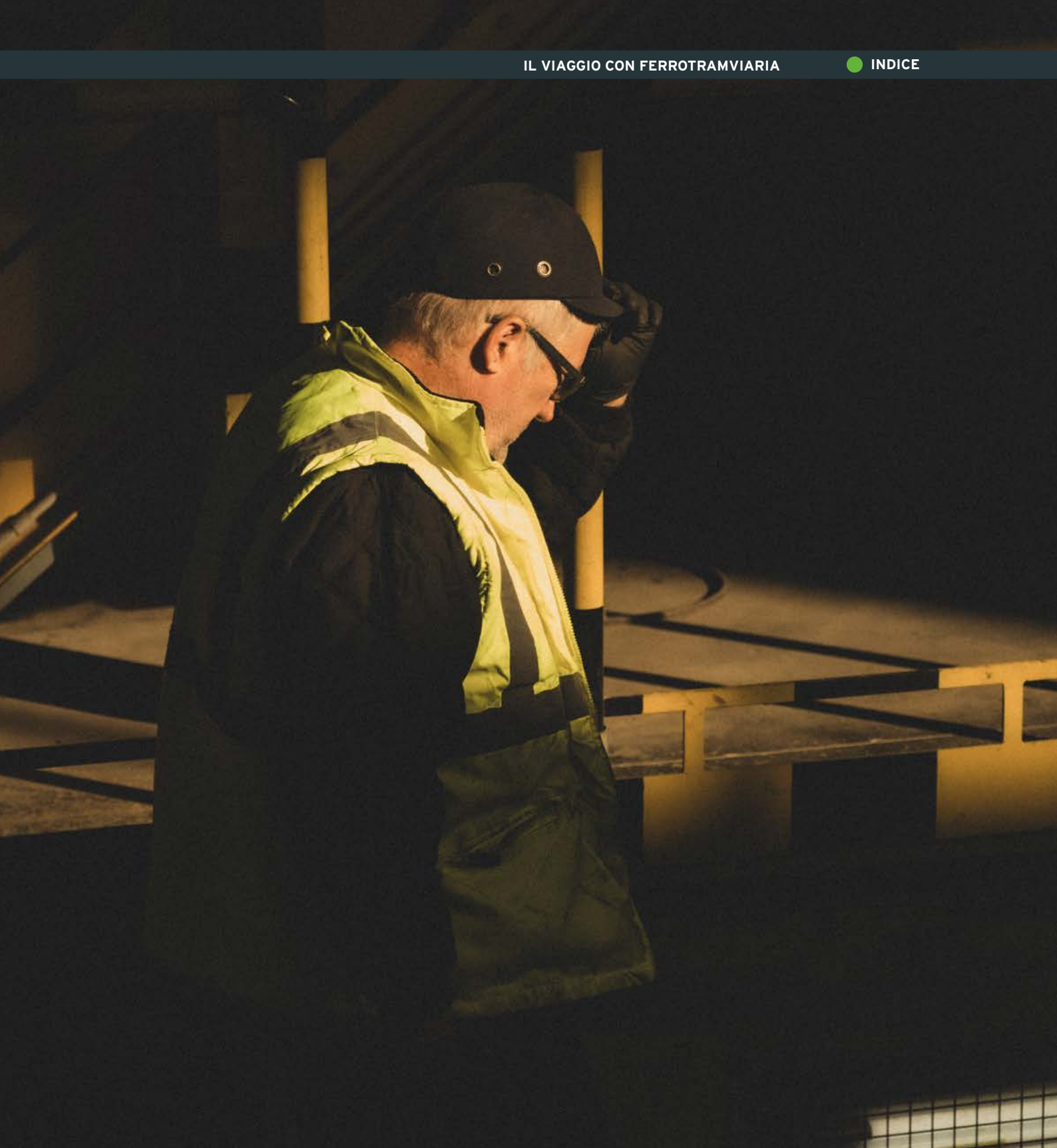
Rischi

R2, R10

Opportunità

O4





Responsabilità verso i lavoratori

6.1

Strategia e modello di gestione delle risorse umane

Le risorse umane rivestono un ruolo centrale per il Gruppo Ferrotramviaria. L'Azienda è fermamente convinta che le persone vadano tutelate, valorizzate e aggiornate, cercando anche di soddisfare il complesso delle aspettative individuali. Pienamente consapevole del proprio ruolo e delle proprie responsabilità nell'ambito della comunità economica e sociale, Ferrotramviaria ha fatto dello **sviluppo del capitale umano e della salute e sicurezza negli ambienti di lavoro** un elemento della propria **cultura e strategia aziendale** e dei rapporti con le parti interessate.

L'importanza di queste tematiche ed il **ruolo centrale delle persone di Ferrotramviaria** sono testimoniate dall'implementazione di un articolato **modello di gestione delle risorse umane**, conforme allo **standard internazionale SA 8000**, che prevede ben **20 procedure gestionali** al fine di tutelare e valorizzare il personale ricadente nella sfera di controllo e di influenza dell'Azienda.

Per tali motivi, la forza lavoro propria del Gruppo Ferrotramviaria costituisce un gruppo fondamentale di stakeholder.

Il Gruppo assume l'impegno di coinvolgere anche gli stakeholder esterni, con particolare attenzione verso le autorità pubbliche, le associazioni di categoria, le comunità locali, le ONG presenti sul territorio, allo scopo di instaurare un rapporto di collaborazione e di stimolo per l'azienda stessa, nell'ottica della crescita e del miglioramento continuo. Il Sistema di Responsabilità Sociale im-

plementato prevede modalità di riesame interno, per verificare l'efficacia del sistema stesso e valutarne l'adesione o scostamento rispetto ai principi della norma, nei termini di adeguatezza ed appropriatezza.

Il CdA tiene conto, per quanto ragionevolmente possibile, delle opinioni e delle istanze dei lavoratori, ricevuti sia attraverso la Struttura Organizzazione del Personale che attraverso le Strutture responsabili dei vari Sistemi di Gestione, anche per indirizzare la strategia ed il modello aziendale, e in riferimento al rispetto dei diritti umani.

Nell'anno 2024, a tal proposito, sia la Divisione Trasporto (in modalità digitale tramite il portale della sicurezza) che la Divisione Infrastruttura (in modalità cartacea) hanno somministrato al personale un questionario sui fattori organizzativi così come previsto dal Reg. (UE) 762/2018 che obbliga le imprese e i gestori ad analizzare e gestire tutti i rischi associati ai fattori umani ed organizzativi.

Secondo le statistiche generali, entrambe le divisioni hanno rilevato dei punti di forza nei seguenti fattori organizzativi:

- Motivazione del personale
- Competenze del personale
- Ruolo/responsabilità/senso di appartenenza

È stato osservato un picco di risposte positive per le domande: *"mi piace il mio lavoro"* e *"ritengo che il mio lavoro dia un contributo importante al raggiungimento degli obiettivi aziendali"*.

Per la Divisione Trasporto è stato registrato un notevole miglioramento del fattore comunicazione/coinvolgimento del personale dal primo al secondo semestre dell'anno.

La partecipazione del personale all'iniziativa dei questionari è in notevole aumento, indice di una maggiore consapevolezza dell'importanza del proprio

contributo al miglioramento delle performance aziendali.

Nel rimandare alle metriche sui lavoratori riportate nel seguito, si precisa che la forza lavoro del Gruppo è composta per l'87% da dipendenti inquadrati con contratto di lavoro a tempo indeterminato. L'impiego di lavoratori non dipendenti è del tutto marginale.

Sistema di gestione della responsabilità sociale certificato SA 8000

La Ferrotramviaria ha adottato volontariamente lo **standard SA8000** con l'obiettivo di integrare la gestione delle questioni sociali nella propria politica, nell'operatività aziendale e nei rapporti con gli stakeholder.

La norma SA8000 (Social Accountability 8000) è uno standard internazionale di certificazione sviluppato dal Social Accountability International (SAI) che risponde alle esigenze delle organizzazioni che vogliono distinguersi per il loro impegno nello sviluppo sostenibile e in particolare per le tematiche sociali. La norma è finalizzata a certificare alcuni aspetti della gestione aziendale attinenti alla responsabilità sociale d'impresa quali:

- il rispetto dei diritti umani;
- il rispetto dei diritti dei lavoratori;
- la tutela contro lo sfruttamento dei minori;
- le garanzie di sicurezza e salubrità sul posto di lavoro.

Esso si basa sui principi stabiliti nelle convenzioni dell'ILO (International Labour Organization), nella Dichiarazione Universale dei Diritti Umani, nella Convenzione Internazionale sui Diritti dell'Infanzia e nella Convenzione delle Nazioni Unite per eliminare tutte le for-

me di discriminazione contro le donne. L'ultimo aggiornamento è del 2014.

L'azienda certificata deve dimostrare:

- nessun ricorso né sostegno al **lavoro infantile**;
- nessun ricorso né sostegno ad alcuna forma di **lavoro forzato o obbligato**;
- garanzia della **salute** e della **sicurezza** dei propri lavoratori e pieno rispetto delle norme di legge in materia;
- garanzia della **libertà di associazione** e **diritto alla contrattazione collettiva**;
- assenza di **discriminazioni** di qualunque tipo nei confronti dei lavoratori e fra i lavoratori;
- applicazione di **pratiche disciplinari** nel pieno rispetto delle norme di legge;
- **orario di lavoro** rispondente ai requisiti di legge, alla contrattazione collettiva e agli standard di settore. In ogni caso la settimana lavorativa, esclusi gli straordinari, non deve eccedere le 48h;
- **retribuzione** rispondente agli standard legali, ai minimi di settore o al contratto collettivo. Dev'essere sufficiente a soddisfare i bisogni primari del personale, oltre a fornire un qualche guadagno discrezionale (salario dignitoso).

6.2

Politiche per le persone

GRI

2-30

402-1

Premessa

Le politiche del personale stabilite dal Gruppo sono incentrate sulla **tutela delle risorse umane**, sulla **promozione della crescita professionale**, e sul rispetto dei principi e delle norme in materia di **pari opportunità**.

Gli aspetti principali delle **politiche del personale** sono delineati nel **Codice Etico** della controllante Ferrotramviaria S.p.A., che informa tutto l'operato del Gruppo. Il Codice è messo a disposizione di chiunque entri in contatto con l'Azienda e copia dello stesso è consegnata a tutti coloro che operano nella stessa e con la stessa.



Tutti i rapporti di lavoro (100%) all'interno del Gruppo Ferrotramviaria sono regolati da contratti collettivi nazionali (CCNL). Nello specifico, Ferrotramviaria e la sua controllata T.F.I. applicano il CCNL Autoferrotranvieri - attualmente in fase di rinnovo - mentre Ferrotramviaria Engineering adotta il CCNL del Terziario per i propri servizi. La contrattazione di secondo livello si applica a tutti i dipendenti con contratto a tempo determinato e indeterminato.

Tutti i dipendenti percepiscono un salario adeguato, in linea con i parametri di riferimento applicabili, e sono coperti dalla protezione sociale.

Nel 2022 è stato rinnovato il contratto integrativo aziendale di secondo livello, con validità fino al 31 dicembre 2024, che ha comportato un miglioramento economico per i lavoratori. Tale accordo prevedeva l'introduzione di un sistema premiante legato al raggiungimento di obiettivi aziendali, finalizzati all'incremento dell'efficienza e della produttività. Il Piano di risultato (PDR) 2022-2024 per Ferrotramviaria e T.F.I. è giunto a scadenza il 31 dicembre 2024. Le trattative per il rinnovo del PDR 2025-2027 sono attualmente in fase di definizione.

Per quanto riguarda i tempi di preavviso minimi relativi a cambiamenti operativi significativi, non esiste al momento una policy interna specifica: si fa quindi riferimento a quanto previsto dai CCNL di categoria. L'informativa circa modifiche organizzative, ovvero nuove turnazioni del personale, vengono comunicate alle

organizzazioni sindacali e pertanto ai dipendenti solitamente con circa un mese di anticipo. Tale consuetudine permette alle Organizzazioni Sindacali di avanzare eventuali richieste di modifiche e/o integrazioni che siano in linea con le esigenze di servizio e dei lavoratori stessi.

Anche nella Società controllata T.F.I., anche in assenza di una procedura formale, le eventuali modifiche organizzative, come ad esempio l'introduzione di nuove turnazioni, vengono comunicate alle organizzazioni sindacali e, di conseguenza, ai lavoratori, con un preavviso medio di circa un mese. Tale prassi consolidata consente alle rappresentanze sindacali di presentare eventuali osservazioni, proposte di modifica o integrazione, nel rispetto delle esigenze operative e del personale.

Il Gruppo Ferrotramviaria si impegna fattivamente nel rispetto dei diritti umani, compresi i diritti dei lavoratori propri e dei lavoratori non dipendenti. La contrattazione collettiva in essere consente all'azienda di rispettare ed essere conforme ai principi guida delle Nazioni Unite su imprese e diritti umani, alla dichiarazione dell'OIL sui principi e i diritti fondamentali nel lavoro e alle linee guida dell'OCSE.

In considerazione delle caratteristiche proprie dei contratti di lavoro in essere e delle politiche aziendali, tematiche sociali potenzialmente a rischio, quali lavoro minorile, lavoro forzato o coatto, tratta degli esseri umani, mancato rispetto dei diritti umani, risultano non applicabili.

Si forniscono di seguito le informazioni sulle politiche dell'impresa, valide per tutti i lavoratori, volte a gestire gli impatti significativi connessi alla forza lavoro propria.



Politiche per il welfare, l'attrazione, lo sviluppo e il mantenimento delle risorse umane

GRI

401-2

403-6



L'attenzione rivolta dal Gruppo verso il benessere di tutti i suoi dipendenti è testimoniata anche dall'adesione volontaria alla **piattaforma welfare** organizzata dalla società di intermediazione assicurativa **AON**, sulla quale vengono versate dalle Società del Gruppo somme ai dipendenti in base agli accordi aziendali stipulati.

All'interno del premio di risultato 2025-2027 in fase di rinnovo, inoltre, sono previsti premi da assegnare per reparto, subordinati al raggiungimento da parte dell'Azienda di specifici obiettivi aziendali legati a produttività, redditività, qualità, efficienza e innovazione. Tra questi rientrano, ad esempio: puntualità del servizio, disponibilità di mezzi e infrastrutture post-manutenzione, margine operativo lordo, incremento della bigliettazione a bordo, soddisfazione della clientela, efficientamento organizzativo e vendita online dei titoli di viaggio. Un meccanismo analogo è stato implementato per la controllata Ferrotramviaria Engineering S.p.A.

Il Gruppo è attento anche alla previdenza complementare dei dipendenti, i quali possono versare il loro TFR sul fondo pensione degli autoferrotramvieri Priamo, oppure su fondi di altro genere, qualora decidessero di non lasciarlo in azienda.

Per l'assistenza sanitaria il CCNL autoferrotramvieri prevede che l'Azienda versi al Fondo TPL Salute 12 euro al mese per dipendente.

In Ferrotramviaria Engineering S.p.A. è applicata una **flessibilità oraria** in ingresso ed in uscita; essa prevede la possibilità di utilizzare una tolleranza in difetto di 45 minuti per ogni giornata lavorativa, pur garantendo un bilancio settimanale di ore lavorate almeno pari al minimo previsto dal CCNL di riferimento.

Il Gruppo Ferrotramviaria, per la natura dei servizi che eroga, è **estremamente sensibile alle necessità formative e allo sviluppo professionale** del proprio personale.

Già dalla fase di **selezione del personale**, in considerazione dell'esistenza di una serie di requisiti minimi richiesti per svariati ruoli, vengono valutati fattori quali l'assenza di condanne penali e carichi pendenti, il possesso di adeguato titolo di studio, le idoneità richieste, il possesso dell'esperienza professionale specificatamente richiesta per il ruolo da ricoprire, le doti attitudinali necessarie per i ruoli di responsabilità.

La **formazione professionale** ai dipendenti è **erogata lungo tutto l'arco della vita professionale del lavoratore**, a partire dall'assunzione fino alla cessazione del rapporto di lavoro ed in presenza di mutamenti di mansioni o di area produttiva.

I fabbisogni formativi dei dipendenti sono determinati annualmente sulla base delle necessità di acquisire e mantenere le competenze propedeutiche a

raggiungere gli obblighi ed opportunità legati alla produzione e ad ottemperare alle normative in vigore. I corsi sono tutti organizzati internamente, ed erogati da soggetti terzi (Enti di certificazione, Centri di Formazione accreditati, Società di Consulenza ecc.) o dalle strutture interne all'uopo accreditate e/o qualificate.

Le Divisioni Infrastruttura e Trasporto di Ferrotramviaria S.p.A. hanno implementato dei sistemi di gestione delle competenze rivolti al personale impiegato nelle attività di produzione, attraverso le quali l'azienda si assicura che tali dipendenti posseggano una competenza professionale adeguata al lavoro svolto, il quale è connotato da requisiti speciali in tema di sicurezza dei trasporti. Le procedure si applicano sia in fase di ricerca e selezione del personale, che di formazione interna per il mantenimento e l'accrescimento delle competenze, che per i processi di valorizzazione e professionalizzazione delle risorse interne nei cambi di mansione. Sono previste attività di monitoraggio e audit per accertare il rispetto della procedura, e analisi finalizzate al miglioramento continuo.

Viene deputata una particolare attenzione all'acquisizione e mantenimento delle competenze del personale che implementa i Sistemi di Gestione, con particolare attenzione su quelli che hanno a che fare con la sicurezza, sia dell'esercizio che dei lavoratori. Infatti, con una visione sistemica ed una preparazione multidisciplinare, i membri di questi team possono supportare l'azienda nella costante evoluzione culturale da un approccio reattivo ad uno proattivo, approfondendo sempre più tematiche quali ad esempio l'impatto del fattore umano o l'utilizzo di un approccio basato sull'analisi e valutazione dei rischi per supportare il processo di *decision making*.

Per il personale che espleta le cosiddette "Attività di Sicurezza", così

come per il personale deputato alla loro guida e coordinamento, esistono dettagliati percorsi formativi, frutto di requisiti normativi, dell'esperienza aziendale pregressa, e delle peculiarità operative che ogni ruolo richiede. Questi percorsi formativi vengono

regolarmente riesaminati nell'ambito della gestione dei rischi, in funzione di cambiamenti all'organizzazione aziendale, variazioni operative o implementazione di nuove tecnologie, nonché in seguito a ritorni di esperienza derivanti da eventi negativi.



Politiche per la diversità, la parità di trattamento e di opportunità



Il Gruppo Ferrotramviaria rifiuta in ogni modo comportamenti discriminatori di qualsiasi tipo (razza e origine etnica, colore della pelle, sesso, orientamento sessuale, identità di genere, disabilità, età, religione, opinioni politiche, ascendenza nazionale o estrazione sociale) e garantisce pari opportunità ai propri lavoratori. Non sono tollerate richieste o minacce volte ad indurre le persone ad agire contro la Legge e contro il Codice Etico, o ad adottare comportamenti lesivi delle convinzioni e preferenze morali e personali di ciascuno.

Il Gruppo Ferrotramviaria si impegna a creare un **ambiente di lavoro positivo e inclusivo**, dove ogni individuo possa sentirsi valorizzato e rispettato, contribuendo al raggiungimento degli obiettivi aziendali in modo sostenibile e responsabile.

È importante evidenziare che già dal 2017 la Capogruppo ha istituito un'apposita procedura volta a contrastare

eventuali pratiche discriminatorie durante l'intero rapporto di lavoro del personale. Tra gli aspetti contemplati dalla **Procedura antidiscriminazioni** figurano i seguenti:

- Il processo di selezione avviene mediante una procedura trasparente e tracciabile. Inoltre, l'azienda provvede ad inserire nel proprio organico i lavoratori disabili nel rispetto della Legge 12 marzo 1999 n. 68;
- Il lavoro è remunerato secondo le indicazioni contenute nei contratti collettivi nazionali (CCNL) applicati;
- L'Azienda agisce affinché non emergano differenze retributive tra persone che svolgono la stessa mansione e a parità di ogni altro elemento;
- L'accesso alla formazione è garantito a tutti i dipendenti, tenendo conto delle necessità aziendali. A tutti i lavoratori, indipendentemente dalle mansioni loro attribuite, sono somministrati corsi di formazione sui temi della qualità, salute e sicurezza, ambiente e responsabilità sociale;
- La cessazione del rapporto di lavoro viene gestita senza mai essere condizionata da fattori discriminatori e può avvenire per dimissioni volontarie, licenziamento per giusta causa o per giustificato motivo oggettivo, raggiungimento dei requisiti per il pensionamento.

Oltre ad aver implementato una specifica procedura anti-discriminazione,

nell'ambito del sistema di gestione della responsabilità sociale certificato SA 8000, la Capogruppo ha istituito altresì un set di procedure il cui obiettivo è sia assicurare un trattamento equo tra i dipendenti, come ad esempio tramite la **Procedura "Orario di Lavoro"**, la **Procedura "Retribuzione"** e la **Procedura "Associazione e contrattazione collettiva"**, sia difendere i dipendenti da eventuali pratiche vessatorie da parte dell'azienda o dei suoi rappresentanti, tra le quali evidenziamo la **Procedura "Gestione problematiche lavoro infantile"**, la **Procedura "Lavoro forzato o obbligato"** e la **Procedura "Pratiche disciplinari"**.

L'implementazione di un **Sistema di Responsabilità Sociale**, certificato secondo la **Norma SA 8000 - Social Accountability 8000**, standard internazionale di certificazione per le tematiche sociali di sviluppo sostenibile - è finalizzata a gestire specifici aspetti attinenti alle politiche di diversità, equità ed inclusione in ambito aziendale, quali:

- rispetto dei diritti umani;
- rispetto dei diritti dei lavoratori;
- parità di trattamento e di opportunità;
- nessun ricorso né sostegno al lavoro infantile;
- tutela contro lo sfruttamento dei minori;
- nessun ricorso né sostegno ad alcuna forma di lavoro forzato o obbligato;
- garanzia della salute e della sicurezza dei propri lavoratori e pieno rispetto delle norme di legge in materia;
- libertà di associazione e diritto alla contrattazione collettiva;
- assenza di discriminazioni di qualunque tipo nei confronti dei lavoratori e fra i lavoratori;
- applicazione di pratiche disciplinari nel pieno rispetto delle norme di legge;
- orario di lavoro rispondente ai requi-

siti di legge, alla contrattazione collettiva e agli standard di settore;

- salario dignitoso.

Il Sistema di Responsabilità Sociale applicato si basa sui principi stabiliti nelle convenzioni dell'ILO (International Labour Organization), nella Dichiarazione Universale dei Diritti Umani, nella Convenzione Internazionale sui Diritti dell'Infanzia e nella Convenzione delle Nazioni Unite per eliminare tutte le forme di discriminazione contro le donne. L'ultimo aggiornamento è del 2023.

Sono previste procedure di controllo dell'attuazione delle politiche di gestione di responsabilità sociale innanzi delineate attraverso l'effettuazione di audit interni e di audit semestrali terza parte (effettuati dall'Ente di Certificazione DNV).

Politiche per la salute e la sicurezza nei luoghi di lavoro

GRI

403-1

403-8



In considerazione della natura dell'attività aziendale, la sicurezza sui luoghi di lavoro rappresenta un'area importante nei processi interni di *risk assessment* ed è oggetto di costante monitoraggio.

La sensibilità dell'Azienda al problema della sicurezza dei lavoratori ha porta-



to, sin dal 2016, all'ottenimento del certificato OHSAS 18001, standard internazionale per un sistema di gestione della sicurezza e della salute dei lavoratori, successivamente sostituito dalla certificazione ISO 45001.

Ferrotramviaria attribuisce notevole importanza alle tematiche incentrate sulla salute e sicurezza nei luoghi di lavoro, e ha adottato un articolato **Sistema di Gestione Salute e Sicurezza sul Lavoro - SGSSL**, che prevede ben **n. 130 documenti (procedure, processi, assegnazione di responsabilità e risorse, documenti di valutazione)** specifici per la gestione della tematica secondo la **norma ISO 45001**.

Tutti i lavoratori del Gruppo sono coperti dal sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro.

La norma ISO 45001 del 2018 "Sistemi di gestione per la salute e sicurezza sul lavoro" è la prima norma internazionale a definire gli standard minimi di buona pratica per la protezione dei lavoratori in tutto il mondo. Stabilisce un quadro per migliorare la sicurezza, ridurre i rischi in ambito lavorativo e migliorare la salute e il benessere dei lavoratori, permettendo così di aumentare le performance in materia di salute e sicurezza attraverso l'accreditamento del sistema di gestione.

La **certificazione ISO 45001:2018** conseguita da Ferrotramviaria è accessibile sul sito.

Il soddisfacimento dei requisiti previsti dalla norma e dalle buone pratiche ad essa collegate ha contribuito all'innalzamento della cultura e consapevolezza della popolazione aziendale sul tema, oltre a presidiare meglio i rischi in materia di salute e sicurezza sul lavoro.

Oltre a quanto previsto dalla norma ISO 45001, il Gruppo ha intrapreso ormai da tempo tutte le iniziative necessarie alla tutela della salute nei luoghi di la-

voro, secondo quanto disposto dalla legislazione in materia. Com'è noto, la legislazione italiana in materia di sicurezza (D. Lgs. 81/2008 "Testo Unico in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro") è una delle più stringenti in ambito europeo e impone alle aziende una valutazione analitica dei rischi per la salute e sicurezza dei lavoratori. A ciò si aggiunge la particolare attenzione deputata a tali importanti tematiche da parte del management aziendale, testimoniata anche dalle azioni ed investimenti volti ad incrementare la sicurezza dei luoghi di lavoro, attraverso migliorie organizzative, infrastrutturali e tecnologiche.

Prevenzione della sicurezza: valutazione dei rischi e formazione sulla sicurezza nei luoghi di lavoro

GRI

403-2

403-5

403-6

403-7

La **valutazione dei rischi** è un processo che ha come obiettivo l'individuazione dei rischi per la sicurezza e la salute dei lavoratori derivanti da pericoli presenti nel luogo di lavoro.

Essa consiste in un'analisi attenta e sistematica di tutti gli aspetti dell'attività lavorativa, volta a stabilire:

- cosa può provocare lesioni o danni;
- se è possibile, in presenza di pericoli, eliminarli;
- se non è possibile, indicare quali misure preventive e protettive sono o devono essere messe in atto per limitare e/o controllare i rischi.

Con riferimento al D. Lgs. 9 aprile 2008, n. 81, i Datori di Lavoro di ogni singola società del Gruppo Ferrotramviaria, supportati dai rispettivi Responsabili del Servizio di Prevenzione e Protezione

ne (RSPP) e dal Medico Competente (MC), procedono allo svolgimento delle varie fasi di rilevazione dei rischi e, successivamente, alla compilazione del documento finale, secondo quanto richiesto dalle norme di legge.

La “valutazione del rischio” è, pertanto, un’operazione complessa che richiede, per ogni ambiente o posto di lavoro considerato, una serie di fasi che prevedono:

- l’identificazione delle sorgenti di rischio presenti nel ciclo lavorativo;
- l’individuazione dei conseguenti potenziali rischi di esposizione in relazione allo svolgimento delle lavorazioni, sia per quanto attiene ai rischi per la sicurezza sia per la salute;
- la stima dell’entità dei rischi di esposizione connessi con le situazioni di interesse prevenzionistico individuate.

L’analisi e la valutazione dei rischi è contenuta nel Documento di Valutazione dei Rischi (DVR).

Le singole società del Gruppo hanno il proprio DVR, così come adottato dai Datori di Lavoro in condivisione con i rispettivi RSPP e MC, previa consultazione dei Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza (RLS).



Per tutelare gli operatori a bordo degli automezzi e dei treni, il Gruppo ha avviato una campagna di sensibilizzazione contro le aggressioni subite dal personale. In questa ottica il nostro personale è stato dotato di dispositivi di videosorveglianza (body cam).

I DVR, tramite la pubblicazione sulla intranet aziendale e consultazione con i Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza, sono a disposizione dei lavoratori affinché siano loro note le situazioni che possano essere di impatto sulla sicurezza e dannose per la salute.

Ciò consente, tra l’altro, la partecipazione diretta dei lavoratori affinché si facciano parte attiva per segnalare eventuali ulteriori pericoli e situazioni pericolose presenti nei luoghi di lavoro, in modo da poter meglio analizzare i processi lavorativi e valutarne correttamente i rischi e, quindi, determinare le azioni correttive e le migliorie necessarie per la salute e sicurezza sul lavoro.

I DVR vengono periodicamente aggiornati.

L’ultimo aggiornamento è del 2024 per Ferrotramviaria S.p.A e Ferrotramviaria Engineering mentre per Trasporti Ferroviari Italiani l’aggiornamento risale al 2023.

La **formazione dei lavoratori in materia di salute e sicurezza** sul lavoro è un aspetto estremamente importante per il Gruppo, a prescindere dall’obbligatorietà derivante dalle norme cogenti.

Il monitoraggio delle esigenze formative, finalizzato alla formulazione dei piani di formazione, avviene sia attraverso una piattaforma informatica dedicata che aiuta nel prevedere le scadenze formative del personale già formato, sia attraverso una costante valutazione insieme al Servizio di Prevenzione e Protezione di eventuali ulteriori esigenze formative. Il personale neoassunto viene formato entro 30 giorni dall’entrata in servizio.

Pertanto, tutti i lavoratori, ivi inclusi gli assumendi, vengono costantemente formati o aggiornati, nel rispetto delle previsioni di cui agli artt. 36 e 37 del D. Lgs. 81/08 e s.m.i. e degli Accordi Stato-Regioni.

Servizi di medicina del lavoro

GRI

403-3

I servizi di medicina del lavoro vengono forniti attraverso un sistema strutturato di medici competenti, a tale scopo nominati dai Datori di Lavoro delle singole società del Gruppo Ferrotramviaria. I medici competenti sono titolari degli obblighi di cui all'art. 25 del D. Lgs. 81/2008; essi, in piena autonomia di organizzazione e di orario e compatibilmente con le esigenze aziendali, sono tenuti a:

- collaborare con i datori di lavoro delle società del Gruppo e con il servizio di prevenzione e protezione alla valutazione dei rischi, anche ai fini della programmazione, ove necessario, della sorveglianza sanitaria, alla predisposizione della attuazione delle misure per la tutela della salute e della integrità psico-fisica dei lavoratori, all'attività di formazione e informazione nei confronti dei lavoratori, per la parte di competenza, e all'organizzazione del servizio di primo soccorso, considerando i particolari tipi di lavorazione ed esposizione e le peculiari modalità organizzative del lavoro;
- collaborare all'attuazione e valorizzazione di programmi volontari di promozione della salute, secondo i principi della responsabilità sociale;
- programmare ed effettuare la sorveglianza sanitaria;
- fornire informazioni ai lavoratori sulla sorveglianza sanitaria cui sono sottoposti e, nel caso di esposizione ad agenti con effetti a lungo termine, sulla necessità di sottoporsi ad accertamenti sanitari;
- visitare gli ambienti di lavoro almeno una volta all'anno, o a cadenza diversa determinata sulla base della valutazione dei rischi;
- partecipare alla programmazione del controllo dell'esposizione dei lavoratori, ai fini della valutazione del rischio e della sorveglianza sanitaria. L'accesso dei lavoratori ai servizi di medicina è garantito attraverso le strutture sanitarie di cui si avvalgono i medici competenti.

L'accesso dei lavoratori ai servizi di medicina è garantito attraverso le strutture sanitarie di cui si avvalgono i medici competenti. I servizi sono forniti durante l'orario di lavoro. Tutti i lavoratori delle singole società del Gruppo Ferrotramviaria sono sottoposti a protocolli di sorveglianza sanitaria nel rispetto dei rispettivi DVR.

In aggiunta a ciò, il personale di Ferrotramviaria S.p.A. e di TFI deputato all'espletamento delle cosiddette "Attività di sicurezza", quali condotta dei treni e regolazione della circolazione, è sottoposto anche ad una specifica visita di idoneità psicofisica propedeutica allo svolgimento della mansione in sicurezza.

6.3

Processi riguardanti
il personale

GRI

403-4

Processi di
coinvolgimento
della forza lavoro
propria e dei
rappresentanti
dei lavoratori
in merito agli
impatti

Il coinvolgimento dei lavoratori in merito agli impatti significativi dell'attività d'impresa sui dipendenti avviene sia direttamente che per il tramite delle rappresentanze sindacali (RSA).

Tutte le società del gruppo effettuano annualmente la cosiddetta "Riunione periodica" ai sensi dell'art. 35, del D.lgs. N. 81/2008 e s.m.i.; a tali riunioni partecipano i dirigenti, il Responsabile del Servizio di Prevenzione e Protezione, i medici competenti ed i Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza. Oltre alla Riunione periodica, ove se ne ravvisi l'esigenza, si tengono riunioni finalizzate ad agevolare la partecipazione dei lavoratori e la consultazione degli stessi nell'ambito

dello sviluppo, implementazione e valutazione del sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro, e al fine di fornire accesso e comunicare informazioni rilevanti in materia di salute e sicurezza sul lavoro; le modalità di effettuazione di tali riunioni sono previste nella specifica procedura riguardante il "Riesame del Sistema di Gestione Integrato".

Tipicamente, in Ferrotramviaria S.p.A., con cadenza bimensile (quadrimestrale per Trasporti Ferroviari Italiani S.r.l.) sono convocate apposite riunioni fra Azienda e Organizzazioni Sindacali (OO. SS.), al fine di discutere argomenti utili, tanto alla risoluzione di eventuali problematiche tecnico-organizzative poste dall'Azienda, quanto per soddisfare richieste che i lavoratori possono avanzare per il tramite dei propri rappresentanti sindacali. Tali riunioni sono verbalizzate e controfirmate dalle parti presenti per la successiva distribuzione ai dipendenti attraverso circolari informative.

In applicazione dello **standard UNI EN ISO 45001:2018**, inoltre, il Gruppo promuove la consultazione di comitati di lavoratori, anche non formalmente costituiti e non ricoprenti ruoli manageriali o cariche sindacali, al fine di condividere con gli stessi buone prassi, scelta di vestiario e DPI, nonché procedure operative.

Libertà di associazione e contrattazione collettiva

L'Azienda rispetta la libertà di tutti i dipendenti di aderire alle organizzazioni sindacali oltre che di godere dei diritti derivanti alla contrattazione collettiva e statuto dei lavoratori (L. 300/1970).

Il Gruppo Ferrotramviaria da anni conduce corrette e proficue relazioni industriali con le organizzazioni sindacali. Sono state riconosciute le seguenti organizzazioni sindacali: FILT CGIL,

FIT CISL, UIL TRASPORTI, UGL AUTO-FERROTRANVIERI, FAISA-CISAL, FAISA-CONFAIL. Per ogni organizzazione sindacale sono presenti i rispettivi rappresentanti ("RSA"), nominati e cooptati dalle stesse organizzazioni.

L'Azienda, inoltre, si impegna affinché tali rappresentanti non siano oggetto di discriminazione, garantendo loro, su richiesta delle Segreterie delle OO. SS., permessi retribuiti, nei limiti stabiliti dal CCNL e dallo Statuto dei lavoratori (L. 300/1970).

Procedura associazione e contrattazione collettiva

Nell'ambito del sistema di gestione della responsabilità sociale certificato SA 8000, la Capogruppo Ferrotramviaria S.p.A. ha istituito una specifica procedura per tutelare l'associazione e la contrattazione collettiva.

I lavoratori nel rispetto di quanto previsto dallo statuto dei lavoratori e del CCNL hanno la possibilità di eleggere liberamente i propri rappresentanti sindacali e di aderire a qualsiasi organizzazione senza che ciò

provochi delle ritorsioni o conseguenze negative sul lavoratore stesso. Il Gruppo, sempre nel rispetto di quanto previsto dalla normativa nazionale e di settore acconsente ad eventuali momenti di assemblee del personale, qualora il personale stesso ne faccia esplicita domanda. Nel corso di tali assemblee non partecipano rappresentanti della direzione aziendale, a meno che il personale non ne faccia richiesta.

L'azienda garantisce che i

partecipanti a tali riunioni e i rappresentanti sindacali non siano soggetti a discriminazioni, vessazioni, ritorsioni o intimidazioni.

Il Social Performance Team ("SPT") vigila affinché nessuno dei rappresentanti sindacali sia in alcun modo discriminato e che sia tutelato il diritto dei lavoratori all'associazione e alla contrattazione collettiva; eventuali segnalazioni/reclami relativi a queste problematiche vengono gestiti dal SPT.

Al 31 dicembre 2024, nel Gruppo Ferrotramviaria il numero dei dipendenti iscritto alle OO.SS. è pari a 336 di cui 307 Ferrotramviaria S.p.A. e 29 TFI. Nella tabella seguente è riportata la distribuzione degli iscritti tra le diverse sigle sindacali nel 2024.

2024	
Sindacati	Iscritti
FILT CGIL	92
FIT CISL	60
UIL TRASPORTI	139
UGL AUTO-FERROTRANVIERI	11
FAISA CONFAIL	11
FAISA CISAL	17
Or.S.A. FERROVIA	6
TOTALE	336

Durante il 2024 non è pervenuto nessun reclamo e/o segnalazione, né da parte dei dipendenti, né da parte delle OO.SS.

Complessivamente nel 2024 per Fer-

rotramviaria S.p.A. i dipendenti hanno usufruito di n. 2.120 ore di permesso sindacale, per TFI il dato è di 5 ore di permesso sindacale.

Whistleblowing e altre procedure per le segnalazioni di non conformità

GRI

2-16

2-26

Il Gruppo Ferrotramviaria ottempera ad una serie di normative che prevedono la possibilità che i dipendenti o altri stakeholders inviino segnalazioni (anonime e non) per attirare l'attenzione su situazioni, fatti, circostanze che, ragionevolmente, possano portare a ritenere che si possa verificare o si sia verificato un pericolo, un'irregolarità o un fatto illecito.

Segnalazioni di reati penali, civili o amministrativi

In particolare, in ottemperanza del D.Lgs. 24 del 10 marzo 2023, è stata predisposta un'apposita *Whistleblowing Policy* (*Procedura per le segnalazioni d'illeciti e irregolarità*) inserita nel Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo (MOGC) adottato da Ferrotramviaria S.p.A. Attraverso la piattaforma web <https://ferrotramviaria.traspare.com/signalings>  tutti i dipendenti, lavoratori, volontari, tirocinanti, collaboratori, professionisti, consulenti, amministratori e stakeholders in generale possono segnalare sospetti illeciti penali, civili o amministrativi previsti dal D.Lgs. n. 231

del 8 giugno 2001 oltre a non conformità rispetto alle procedure previste dal MOGC. La policy è stata approvata in data 14.07.2023 ed aggiornata in data 15.12.2023.

La piattaforma web di cui sopra permette di fissare un incontro direttamente con il Gestore della segnalazione, cioè **l'Organismo di Vigilanza**, nel termine di un mese.

Per effettuare una segnalazione l'utente (Whistleblower) deve necessariamente collegarsi alla piattaforma dove verrà guidato attraverso un percorso standard inserendo tutti i dati obbligatori previsti.

Il soggetto che riceve la segnalazione interna deve:

1. rilasciare al segnalante avviso di ricevimento della segnalazione entro 7 giorni dalla ricezione;
2. valutare la corretta impostazione del procedimento fin dalle sue prime fasi, a partire dalla valutazione della segnalazione come rientrante tra i casi di whistleblowing;
3. avviare l'istruttoria interna sui fatti o sulle condotte segnalate, compiendo una prima imparziale deliberazione sulla sussistenza di quanto rappresentato nella segnalazione, un'attività "di verifica e di analisi" e non di accertamento sull'effettivo accadimento dei fatti;
4. fornire riscontro alla segnalazione entro 3 mesi dalla data dell'avviso di ricevimento o, in mancanza, dalla scadenza dei 7 giorni successivi alla presentazione;



5. mettere a disposizione informazioni chiare su canale, procedure e presupposti per effettuare sia le segnalazioni interne che quelle esterne.

Segnalazioni di non conformità in materia di etica e responsabilità sociale

Anche lo Standard Internazionale SA8000/2014 prevede la possibilità per i dipendenti di effettuare segnalazioni anonime in merito a situazioni indesiderate di tipo etico su temi riconducibili ai requisiti in esso previsti: discriminazione, retribuzione, orario di lavoro, pratiche disciplinari, contrattazione collettiva, lavoro minorile, lavoro forzato e obbligato, salute e sicurezza sul lavoro. Con tale obiettivo, è stata predisposta una piattaforma intranet dedicata, il cui utilizzo è regolamentato dalla *Procedura P25H Gestione Reclami / Suggerimenti SA8000* del Sistema di Gestione Integrato di Ferrotramviaria.

In alternativa all'utilizzo della suddetta piattaforma web è possibile per il personale di Ferrotramviaria segnalare non conformità seguendo dei canali diversi:

- per posta, indirizzandole al Dirigente della Struttura Qualità, Sicurezza ed Etica;
- per e-mail all'indirizzo sgi@ferrovie-nordbarese.it;
- tramite i Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza;
- All'Ente di certificazione DNV BUSINESS ASSURANCE ITALY SRL (e-mail feedback.italia@dnv.com);
- All'Ente di Accreditamento SAAS (Social Accountability, Accreditation Services), e-mail: saas@saasaccreditation.org.

Segnalazioni previste dalla Norma Internazionale UNI ISO 45001:2018 e dal REGOLAMENTO DELEGATO (UE) 2018/762 DELLA COMMISSIONE dell'8 marzo 2018

Il Gruppo Ferrotramviaria pone una grandissima attenzione a tutte le questioni riconducibili alla sicurezza, sia dei lavoratori sia dell'esercizio ferroviario.

A tal proposito, il Sistema di Gestione Integrato ed i Sistemi di Gestione della Sicurezza della Divisione Trasporto e della Divisione Infrastruttura prevedono delle procedure atte a facilitare il feedback dei dipendenti. L'apposita piattaforma web dedicata ai dipendenti può essere utilizzata sia per segnalare "near miss" o situazioni non conformi per la salute e la sicurezza dei lavoratori e/o di altre persone eventualmente presenti, sia per contribuire allo sviluppo della sicurezza dell'esercizio dell'Impresa Ferroviaria (Divisione Trasporto) attraverso l'invio di segnalazioni anonime volontarie relative a comportamenti non corretti e/o situazioni critiche legate alle attività di sicurezza.

La procedura implementata dal Gestore dell'Infrastruttura (Divisione Infrastruttura) prevede invece che i dipendenti possano contribuire allo sviluppo della sicurezza attraverso l'invio di segnalazioni (anche anonime) relative a carenze, potenziali situazioni critiche e/o eventi significativi legate alle attività di sicurezza attraverso l'invio di una specifica modulistica.

6.4

Interventi e azioni



Nell'ambito degli interventi e delle azioni poste in essere nel 2024, il Gruppo Ferrotramviaria ha rispettato tutte le policy e le procedure aziendali innanzi descritte, così contribuendo a mitigare e prevenire gli impatti negativi rilevanti sulla forza lavoro, tra cui quelli individuati e descritti nell'analisi degli impatti di cui al Capitolo 1 e connessi alle tematiche di: Salute e sicurezza nei luoghi di lavoro; Welfare, attrazione, sviluppo e mantenimento delle risorse umane; Diversità, parità di trattamento e di opportunità.

Nell'ambito del Sistema di Gestione Integrato, il Gruppo, al fine di **evitare qualsiasi forma di discriminazione** ha attuato le seguenti azioni:

- Implementazione di un **portale di interfaccia** con il proprio personale attraverso la piattaforma web di cui sopra, che consenta di stabilire un contatto più diretto con l'alta dirigenza attraverso l'invio di **segnalazioni anonime volontarie** relative a qualsiasi forma di discriminazione si possa ipotizzare;
- Esecuzione, mediante audit interni, di **controlli periodici**, a campione, sulla effettiva assenza di forme di discriminazione del personale;
- Esecuzione, mediante **audit di II parte**, di controlli periodici presso i fornitori, sull'effettivo rispetto di questo requisito della norma come previsto dalla specifica procedura aziendale;
- Nell'ambito del mantenimento del Certificato SA8000, durante gli audit semestrali di terza parte, gli auditors dell'ente di certificazione preposto effettuano interviste al personale di Ferrotramviaria mirate alla verifica dell'assenza di atteggiamenti discriminatori da parte dell'azienda e dei suoi rappresentanti.

In tema di **salute e sicurezza nei luoghi di lavoro**, Ferrotramviaria ha costituito il **Social Performance Team** ("SPT"), il quale ha lo scopo di supervisionare l'applicazione di tutti i requisiti della norma SA 8000. Il Social Performance Team funge da interfaccia tra il Senior Management e il personale. Tale gruppo di lavoro è formato dai rappresentanti dei lavoratori, dal management, dal RSPP e dal team della struttura Qualità Sicurezza ed Etica; gli stessi membri compongono il **Comitato per la salute e sicurezza**. In questo modo è garantita una composizione equilibrata tra i rappresentanti dei lavoratori e management, cercando di ricomprendere i lavoratori che svolgono le più disparate mansioni in Ferrotramviaria.

Date le funzioni svolte dalle suddette figure aziendali, esse hanno l'autorità per raccogliere informazioni dalle parti interessate (stakeholders) e coinvolgere le stesse nelle attività di monitoraggio. I Compiti principali del Social Performance Team sono legati al **mantenimento della conformità allo Standard SA8000 monitorando l'attuazione delle azioni pianificate per affrontare i rischi identificati**.

I due gruppi di lavoro si prodigano al fine di garantire un dialogo costruttivo tra i lavoratori e la Direzione attraverso riunioni semestrali. Inoltre, Ferrotramviaria, all'interno delle procedure dei suoi sistemi di gestione, da anni ha avviato programmi di segnalazione e monitoraggio delle anomalie. In particolare, il Social Performance Team in occasione dell'incontro semestrale verifica l'efficacia delle modalità adottate per soddisfare le politiche dell'organizzazione ed i requisiti dello Standard e redige la Valutazione dei Rischi SA8000.

Social Performance Team

Il Social Performance Team ha come obblighi quelli di:

- accogliere e analizzare i reclami/suggerimenti dei lavoratori e degli stakeholder in genere;
- valutare i rischi SA8000 per identificare e attribuire un ordine di priorità alle aree di reale o potenziale non conformità;
- suggerire alla Direzione le azioni correttive/preventive, in base alla gravità dei rischi individuati;
- redigere report (semestrali) per la Direzione su prestazioni e vantaggi delle azioni intraprese a sostegno della conformità SA8000;
- organizzare riunioni di riesame periodiche (trimestrali) e identificare eventuali azioni per rendere più efficace l'applicazione dello Standard;
- rendicontare agli stakeholder quanto messo in atto dalla Ferrotramviaria S.p.A. nell'ambito della Responsabilità Sociale d'Impresa.

In merito alla tematica concernente la **formazione professionale** e l'**attrazione di talenti**, nel corso dello scorso anno, Ferrotramviaria ha rafforzato il proprio impegno verso la formazione e la ricerca, avviando due **tirocini curriculari** in collaborazione con il **Politecnico di Bari**, nell'ambito di una convenzione stipulata il 5 settembre 2022. I tirocini, svolti nel 2024, hanno permesso agli studenti di acquisire competenze pratiche in un contesto operativo, contribuendo a consolidare il rapporto tra il mondo accademico e quello industriale. L'esperienza ha inoltre sostenuto lo sviluppo professionale dei tirocinanti, futuri tecnici del settore. Con questa collaborazione, Ferrotramviaria intende continuare a **investire nella formazione dei giovani del territorio, promuovendo una crescita orientata all'innovazione e alla sostenibilità**.

Le attività di monitoraggio dell'efficacia delle azioni aziendali sono contemplate nelle policy e procedure descritte. Dall'esecuzione di tali attività di controllo non sono emerse criticità.

Le metriche descritte nel paragrafo seguente supportano l'efficacia complessiva delle azioni aziendali a tutela delle questioni di sostenibilità rilevanti per le risorse umane.

Al momento non sono state programmate ulteriori azioni in risposta ai rischi ed opportunità di tipo finanziario attinenti alle questioni di sostenibilità connesse alla gestione del personale, al di fuori del consueto monitoraggio dei costi del personale, tenendo presente comunque l'utilità ed il ritorno positivo atteso dagli investimenti per la formazione e dalle politiche di welfare, retention e sviluppo professionale delle risorse umane.

For.Fer

Formazione Ferroviaria S.r.l. - For.Fer, società partecipata da Ferrotramviaria S.p.A., è un **Centro di Formazione riconosciuto da ANSFISA**, l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali ed Autostradali.

Le sue attività hanno lo scopo di formare personale altamente specializzato da collocare in ambito ferroviario e di fornire alle imprese ferroviarie consulenze e servizi di aggiornamento professionale e tecnico.

I corsi specialistici di For.Fer formano le figure professionali essenziali per il mondo ferroviario, tra cui **capitreno**, **manutentori** e **macchinisti**, sia per il trasporto passeggeri che per quello merci. Inoltre, For.Fer mette a disposizione dei suoi allievi un **simulatore** unico nel suo genere, perché in grado di ricreare un ambiente del treno come quello reale, sviluppato su specifiche tecniche messe a punto da RFI (Rete Ferroviaria Italiana). Il simulatore riproduce tutti gli effetti di circolazione della linea, da quelli di normalità ad eventuali situazioni

di degrado, in modo da preparare gli studenti ad affrontare qualsiasi tipo di emergenza.

Dal 2018, oltre alla formazione, For. Fer fornisce alle imprese ferroviarie attività di consulenza e di supporto per la redazione di SGS (Sistemi di Gestione della Sicurezza), del SAMAC (Sistema Acquisizione Mantenimento delle Competenze) e della Analisi dei rischi nel rispetto al Regolamento di Circolazione Ferroviaria.

www.forfer.it

FOR.FER
FORMAZIONE
FERROVIARIA S.R.L.



6.5

Metriche delle risorse umane



Composizione e caratteristiche del personale dipendente e dei contratti di lavoro

GRI

2-7

202-2

401-1

405-1

In Il numero totale di dipendenti del Gruppo alla chiusura dell'esercizio 2024 è pari a **n. 623 unità**, occupate in organico sul territorio italiano, **di cui n. 107 donne**. Rispetto all'esercizio precedente diminuisce lievemente la forza lavoro propria del gruppo di n. 11 unità.

Nel 2024 si osserva un incremento della **percentuale di donne lavoratrici** sul totale della popolazione dipendente, complessivamente pari al **17,2% della forza lavoro**, rispetto all'esercizio precedente, nel quale le donne rappresentavano il 16,8% della forza lavoro.

Si riportano di seguito le tabelle con le informazioni sui dipendenti.

Tabella
Numero
di dipendenti
suddivisi
per genere
e qualifica

	Qualifica professionale	Dirigenti	Quadri	Impiegati	Operai	Totale
31/12/2024	Uomini	14	18	177	307	516
	%	2,7%	3,5%	34,3%	59,5%	100,0%
	Donne	0	6	86	15	107
	%	0,0%	5,6%	80,4%	14,0%	100,0%
	Totale	14	24	263	322	623
	%	2,2%	3,9%	42,2%	51,7%	100,0%
31/12/2023	Uomini	13	18	169	306	506
	%	2,6%	3,5%	33,4%	60,5%	100,0%
	Donne	0	6	80	16	102
	%	0,0%	5,9%	78,4%	15,7%	100,0%
	Totale	13	24	249	322	608
	%	2,2%	3,9%	40,9%	53,0%	100,0%

	Fasce d'età	Dirigenti	Quadri	Impiegati	Operai	Totale
31/12/2024	<30	1	0	32	70	103
	30-50	3	15	180	169	367
	>50	10	9	51	83	153
	Totale	14	24	263	322	623

Tabella
N. dipendenti suddivisi per fasce di età e qualifica al 31/12/2024

	Fasce d'età	Dirigenti	Quadri	Impiegati	Operai	Totale
31/12/2024	<30	1,0%	0,0%	31,1%	68,0%	16,5%
	30-50	0,8%	4,1%	49,0%	46,0%	58,9%
	>50	6,5%	5,9%	33,3%	54,2%	24,6%

Tabella
Suddivisione percentuale dei dipendenti per fasce di età e qualifica

Come si evince dalla tabella riportata sopra, più del 75% dei dipendenti del Gruppo ha un'età media inferiore ai 50 anni. In particolare, la maggioranza della categoria impiegati è collocata nella fascia d'età 30-50 anni, mentre l'età media dei dirigenti è, comprensibilmente, superiore generalmente a 50 anni.

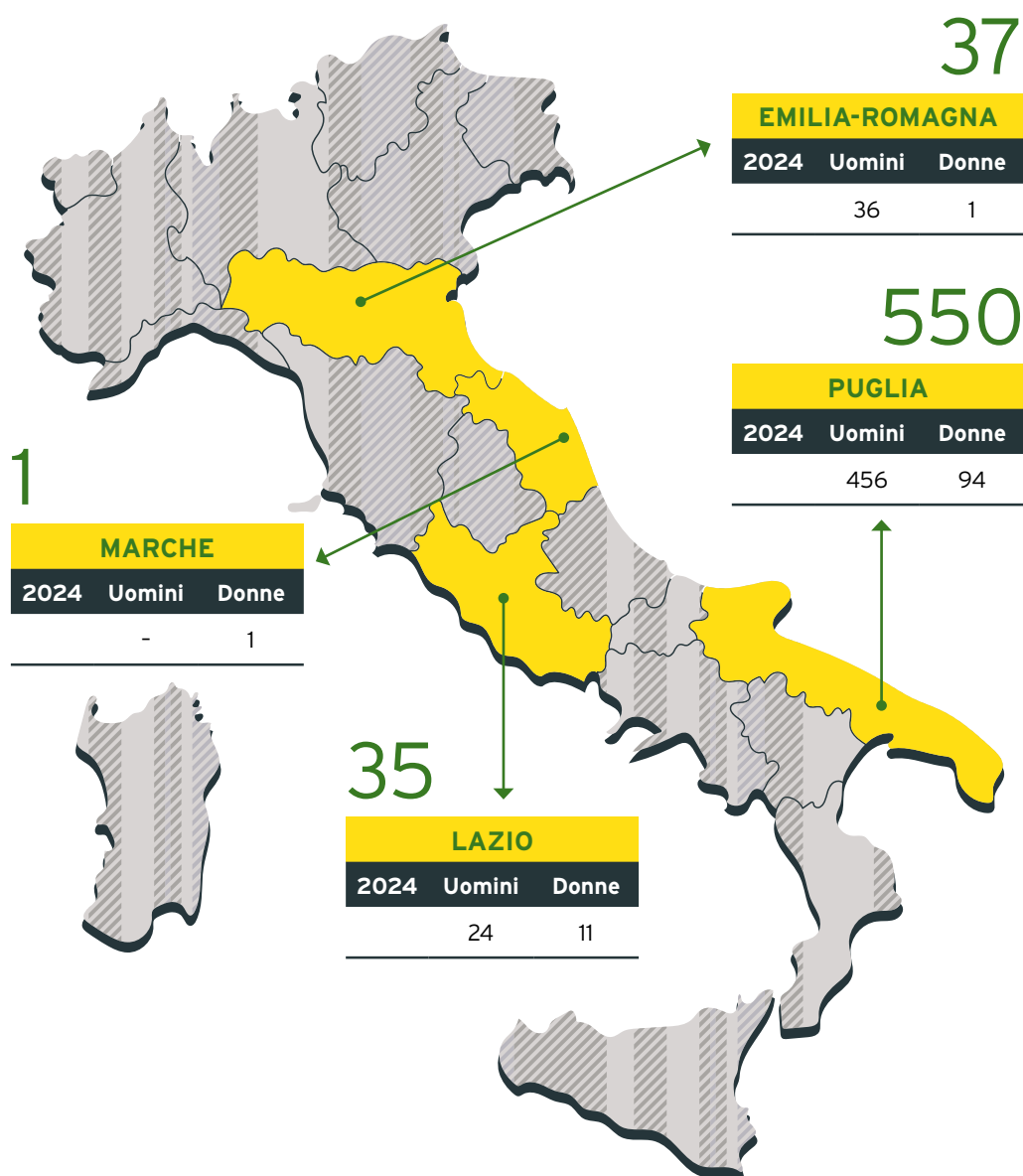
L'analisi della distribuzione regionale per residenza dei dipendenti mostra la predominanza della regione Puglia, in considerazione dell'operatività aziendale, seguita dalla regione Emilia-Romagna e dalla regione Lazio (sede legale e uffici direzionali a Roma), come emerge anche dal grafico seguente.

31/12/2024

	Puglia	Lazio	Emilia-Romagna	Marche
Uomini	456	24	36	0
Donne	94	11	1	1
Totale	550	35	37	1

Tabella
Distribuzione regionale di residenza dei dipendenti al 31/12/2024

Grafico
Distribuzione
regionale di
residenza dei
dipendenti al
31/12/2024



Senior manager Gruppo Ferrotramviaria

I Dirigenti (senior manager) all'interno del Gruppo svolgono funzioni di coordinamento e supervisione di risorse e attività aziendali, seguendo gli indirizzi della governance e implementando le azioni previste

nel piano strategico. Di seguito l'informazione sui Dirigenti assunti dalla comunità locale (regione Puglia).

2024: 7 senior manager assunti dalla Puglia (50% del totale dirigenti).

In merito all'**inquadramento contrattuale** dei dipendenti, è importante sottolineare che esso è rappresentato **prevalentemente da contratti a tempo indeterminato**, che garantiscono una maggiore sicurezza lavorativa alle persone. Infatti, al 31 dicembre 2024, le **risorse assunte con contratto a tempo indeterminato** risul-

tano essere **n. 537, ossia l'86,2% della popolazione aziendale**. Inoltre, la percentuale di dipendenti assunti con **contratto full-time** è pari al **99%** della popolazione aziendale. Tra le risorse umane del Gruppo Ferrotramviaria non sono presenti lavoratori stagionali. Di seguito le tabelle con i dati di dettaglio.

	Tipologia di contratto	Tempo determinato	Tempo indeterminato	Totale
31/12/2024	Uomini	71	445	516
	Donne	15	92	107
	Totale	86	537	623
31/12/2023	Uomini	53	441	494
	Donne	13	88	101
	Totale	66	529	595

* I dati dell'esercizio 2023 non includono i dirigenti.

		Regione	Puglia	Lazio	Emilia-Romagna	Marche	Totale
31/12/2024	Tempo indeterminato	Uomini	411	20	14	1	446
		Donne	84	10	0	0	94
		Totale	495	30	14	1	540
	Tempo determinato	Uomini	44	4	22	0	70
		Donne	11	1	1	0	13
		Totale	55	5	23	0	83
	Totale complessivo	Uomini	455	24	36	1	516
		Donne	95	11	1	0	107
		Totale	550	35	37	1	623
31/12/2023*	Tempo indeterminato	Uomini	419	14	8	0	441
		Donne	79	9	0	0	88
		Totale	498	23	8	0	529
	Tempo determinato	Uomini	39	4	10	0	53
		Donne	12	1	0	0	13
		Totale	51	5	10	0	66
	Totale complessivo	Uomini	458	18	18	0	494
		Donne	91	10	0	0	101
		Totale	549	28	18	0	595

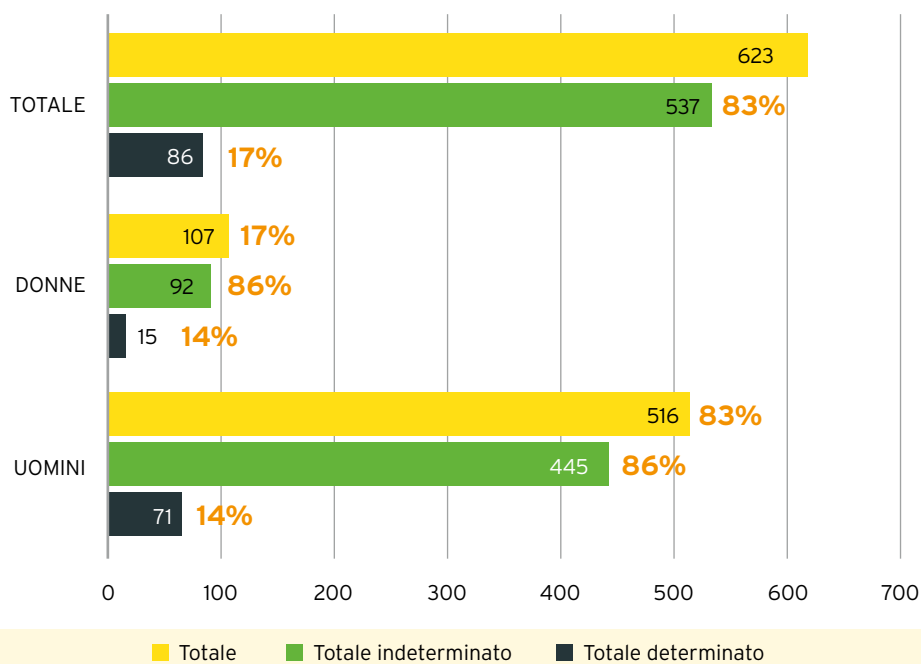
* I dati dell'esercizio 2023 non includono i dirigenti.

Tabella
Numero di dipendenti suddivisi per genere e tipologia di contratto (indeterminato o determinato)

Tabella
Suddivisione per regione dei lavoratori a tempo determinato/indeterminato

Grafico

Analisi dipendenti per genere e tipologia di contratto (Full time - Part time), anno 2024

**Tabella**

Numero di dipendenti suddivisi per genere e tipologia di contratto (Full time - Part time)

	Tipologia di contratto	Full time	Part time	Totale
31/12/2024	Uomini	514	2	516
	Donne	103	4	107
	Totale	617	6	623
31/12/2023*	Uomini	492	2	494
	Donne	99	2	101
	Totale	591	4	595

* I dati dell'esercizio 2023 non includono i dirigenti.

Tabella

Suddivisione per regione dei lavoratori con contratto full time/part time

		Regione	Puglia	Lazio	Emilia-Romagna	Altro	Totale
31/12/2024	Full time	Uomini	453	24	36	1	514
		Donne	92	10	1	0	103
		Totale	545	34	37	1	617
	Part time	Uomini	2	0	0	0	2
		Donne	3	1	0	0	4
		Totale	5	1	0	0	6
	Totale complessivo	Uomini	455	24	36	1	516
		Donne	95	11	1	0	107
		Totale	550	35	37	1	623
31/12/2023*	Full time	Uomini	456	18	18	0	492
		Donne	90	9	0	0	99
		Totale	546	27	18	0	591
	Part time	Uomini	2	0	0	0	2
		Donne	1	1	0	0	2
		Totale	3	1	0	0	4
	Totale complessivo	Uomini	458	18	18	0	494
		Donne	91	10	0	0	101
		Totale	549	28	18	0	595

* I dati dell'esercizio 2023 non includono i dirigenti.

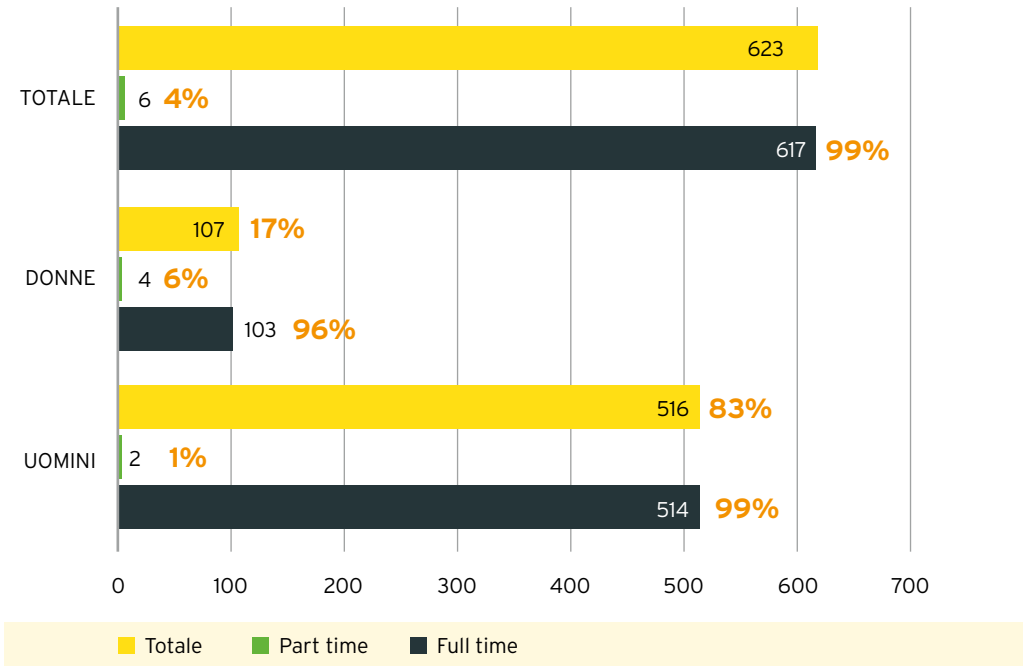


Grafico
Analisi dipendenti per genere e tipologia di contratto (Full time - Part time), anno 2024

Il Gruppo al fine aumentare il grado di trasparenza e di allinearsi alla normativa sulla rendicontazione di sostenibilità a livello europeo, ha deciso di comunicare il **grado di copertura** dei propri lavoratori dipendenti da **rappresentanti dei lavoratori**, risultato che per l'esercizio 2024 è stato pari al **54,41%**.

In merito al turnover in entrata e uscita, nel 2024 ci sono state **n. 77** assunzioni, mentre **n. 70** persone hanno concluso il loro rapporto di lavoro con il Gruppo. Le movimentazioni in entrata e in uscita hanno riguardato personale residente in Puglia, Lazio ed Emilia-Romagna.

	Fascia d'età	Uomini	Donne	Totale
Dipendenti entrati 2024	<30	32	6	38
	30-50	34	3	37
	>50	2	0	2
	Totale	68	9	77
	Turnover	11,2%	1,5%	12,7%
Dipendenti entrati 2023	<30	40	4	44
	30-50	17	8	25
	>50	0	1	1
	Totale	57	13	70
	Turnover	10,4%	2,4%	12,8%
Dipendenti usciti 2024	<30	34	0	34
	30-50	28	2	30
	>50	6	0	6
	Totale	68	2	70
	Turnover	11,2%	0,3%	11,5%
Dipendenti usciti 2023	<30	4	0	4
	30-50	9	3	12
	>50	11	0	11
	Totale	24	3	27
	Turnover	4,4%	0,5%	4,9%

Tabella
Dettaglio del turnover in entrata e uscita (n. di persone)



Lavoratori non dipendenti

GRI

2-8

Nel corso dell'esercizio 2024, vi sono stati complessivamente **n. 4 lavoratori non dipendenti**, operatori per i passaggi a livello con la mansione di operaio generico, impiegati nel periodo giugno-dicembre 2024.

Inoltre, la controllante Ferrotramviaria

si è avvalsa della collaborazione di **n. 6 professionisti** con i quali ha sottoscritto un contratto di collaborazione coordinata e continuativa, per 5 professionisti su base annua e per uno di essi per il periodo dal 01/09 al 31/12/2024.

Infine, la Società Ferrotramviaria Engineering si è avvalsa della collaborazione di **n. 12 professionisti** con i quali ha sottoscritto un mandato di consulenza su base annua per l'erogazione di servizi di ingegneria.

Tutti i lavoratori non dipendenti impiegati dal Gruppo prestano le loro attività a tempo pieno.



Formazione e sviluppo delle competenze

GRI

404-1

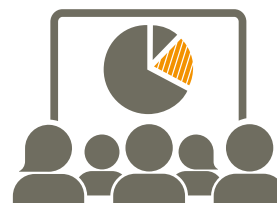
404-2

Nel 2024, l'Azienda ha investito in diversi programmi di formazione per i propri dipendenti agendo su tre fronti:

- **Sicurezza ferroviaria**, corsi di formazione obbligatori e propedeutici al conseguimento delle abilitazioni necessarie per tutti i dipendenti che operano nel settore ferroviario, al fine di garantire la massima sicurezza dell'esercizio ferroviario, dei viaggiatori e del personale;
- **Competenze tecniche**, sono stati organizzati corsi per aggiornare le competenze specifiche dei dipendenti in strutture non legate alla produzione (es. Risorse Umane, Ufficio Legale, Sistemi di Gestione), al fine di adeguarsi agli aggiornamenti normativi ed alle best practices di settore;

- **Sicurezza dei lavoratori**, corsi di formazione obbligatori per tutti i dipendenti (ex Art. 36 e 37 DLgs 81/2008) o propedeutici al conseguimento di abilitazioni quali primo soccorso o antincendio.

In particolare, nel 2024 sono state erogate ai dipendenti un totale di n. 4.213 ore di formazione obbligatoria e n. 20.305 ore di formazione non obbligatoria, per un totale di **n. 24.518 ore di formazione**.



N. 24.518
ore di formazione

Ore di formazione erogata	2024	2023
Obbligatoria	4.213	4.164
Non obbligatoria	20.305	1.400
Totale	24.518	5.564

Tabella

Ore di formazione

2024			
ORE DI FORMAZIONE EROGATA NON OBBLIGATORIA	Uomini	Donne	TOTALE ORE
Dirigenti	0	0	0
Quadri	384	106	490
Impiegati	3.060	873	3.933
Operai	15.692	190	15.882
Totale	19.136	1.169	20.305

Tabella

Suddivisione per genere e qualifica delle ore di formazione non obbligatoria erogate nel 2024

Per gli operai la maggior parte dei corsi sono propedeutici al conseguimento di abilitazioni operative, mentre per impiegati e quadri i corsi hanno riguardato occasioni di crescita professionale o aggiornamento normativo.

2024			
MEDIA ORE DI FORMAZIONE	Uomini	Donne	TOTALE ORE
Dirigenti	0,0	n.a.	0,0
Quadri	20,2	17,7	19,6
Impiegati	17,3	10,2	15,0
Operai	52,5	12,7	50,6
Totale	37,6	10,9	33,0

Tabella

Media ore di formazione non obbligatoria per genere e qualifica

Grazie a questi investimenti, il Gruppo ha potuto garantire la qualità del servizio offerto ai viaggiatori e a rafforzare le competenze dei propri addetti.

L'azienda è impegnata a proseguire il suo impegno nella formazione e nello sviluppo delle competenze anche in futuro, consapevole che questo rappresenta un fattore chiave per la sua crescita sostenibile.



Salute e sicurezza

GRI

403-9

403-10

Tutto il personale dipendente (100%) è coperto dal sistema di gestione della salute e della sicurezza secondo le prescrizioni normative italiane.

Nel corso dell'anno 2024, si sono registrati **n. 18** casi di infortunio sul lavoro, tutti privi di gravi conseguenze e riconducibili principalmente a distorsioni/contusioni.

Si riportano di seguito i dati riguardanti gli infortuni e le malattie professionali occorsi ai dipendenti.

Tabella
Infortuni
e malattie
professionali

Personale del Gruppo Ferrotramviaria	ANNO 2024			ANNO 2023*		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
N. di decessi a seguito di infortuni sul lavoro	0	0	0	0	0	0
N° di infortuni sul lavoro (ad esclusione di infortuni minori)	13	5	18	19	5	24
di cui in itinere	2	1	3	3	1	4
di cui infortuni in itinere verificatisi mentre il dipendente stava svolgendo attività legate al lavoro, o nel corso di un trasferimento organizzato dalla società	0	0	0	0	0	0
N° totale di giorni persi per infortunio (giorni a calendario, a partire dal giorno successivo all'incidente)	666	226	892	703	206	909
N. casi di malattia professionale	0	0	0	0	0	0
N. giorni di assenza (con esclusione di ferie, permessi studio, maternità/paternità)	135	41	176	2.958	673	3.631
N° di infortuni sul lavoro con gravi conseguenze (ad esclusione dei decessi)	0	0	0	0	0	0
N.ore ordinarie lavorate	889.348			925.098		
N.ore straordinarie lavorate	46.136			59.001		
Tipologie principali di infortuni sul lavoro	Distorsioni - Contusioni			Distorsioni		

* Dati non comprensivi di Trasporti Ferroviari Italiani S.r.l.

	ANNO 2024	ANNO 2023*
Indice di frequenza degli infortuni (n. infortuni x 1.000.000 ÷ n. ore lavorate)	19,04	24,39
Indice di gravità degli infortuni (n. giorni persi per infortunio x migliaia di ore lavorate)	0,94	0,92

* Dati non comprensivi di Trasporti Ferroviari Italiani S.r.l.

L'Azienda monitora anche i cosiddetti *near-miss*, ossia gli eventi che avrebbero potuto causare un infortunio o malattia al lavoratore e che rappresentano i "precursori degli incidenti", e quindi

fungono da avvertimento. La rilevazione e analisi di questi eventi può evidenziare criticità del sistema di gestione della sicurezza e salute sul lavoro da attenzionare.



Equilibrio tra vita professionale e vita privata

GRI 401-3

Tutti i dipendenti, ricorrendone i presupposti di legge, hanno diritto ai congedi per motivi familiari.

Di seguito le metriche riferite ai congedi parentali usufruiti nel 2024.

2024		
Numero di dipendenti	Congedi parentali	Congedi parentali straordinari
Uomini	41	22
Donne	16	9
Totale	57	31

(*) I dati indicati non comprendono Ferrotramviaria Engineering S.r.l., in quanto non disponibili.

Sia le donne che gli uomini che hanno usufruito del congedo sono **rientrati tutti a lavoro**.

Nel medesimo anno, il numero totale dei dipendenti che sono ritornati al lavoro al termine del congedo parentale, e che erano ancora alle dipendenze dell'organizzazione 12 mesi dopo essere rientrati al lavoro, sono stati in totale n. 83, di cui n. 23 donne e n. 60 uomini.

Tabella
Andamento degli indici di frequenza e di gravità degli infortuni

Tabella
N. di dipendenti che hanno usufruito dei congedi parentali e dei congedi parentali straordinari*



Gender pay gap e metrica sulla remunerazione totale

GRI

2-21

405-1

405-2

406-1

La questione della parità di genere o, meglio, della “disparità di genere” è certamente un tema complesso e presente a molti livelli, oltre che, purtroppo, largamente diffuso a livello mondiale e anche nel nostro paese. Secondo i dati resi noti dal World Economic Forum nella pubblicazione Global Gender Gap 2024, il gender gap index (che considera le disparità in termini di partecipazione economica e opportunità, salute, livello di istruzione, emancipazione politica) in Italia è pari a 0,703 (1=parità).

Nel settore del trasporto pubblico, e in particolare in quello ferroviario, la presenza maschile è storicamente predominante, soprattutto nelle mansioni di capostazione, macchinista, nelle attività di manutenzione, armamento ferroviario, segnalamento e manovra.

Tuttavia, nel 2024, Ferrotramviaria S.p.A. ha registrato un segnale positivo sul fronte della gender diversity, con un incremento della **percentuale di donne lavoratrici** sul totale della popolazione dipendente, complessivamente pari al **17,2% della forza lavoro** (16,8% nel 2023), a conferma dell’impegno concreto dell’azienda contro la disparità di genere.

Al fine di rafforzare la propria trasparenza comunicativa su una tematica rilevante come quella dell’uguaglianza di genere e individuare possibili aree di miglioramento, il Gruppo ha calcolato l’indice GPG (gender pay gap) per la Capogruppo Ferrotramviaria S.p.A. I risultati ottenuti sono riepilogati nella tabella seguente:

Tabella

Gender Pay Gap
Ferrotramviaria
S.p.A.

Qualifica	Indice GPG*
Dirigente	n.a.**
Quadro	9,45
Impiegato	13,56
Operaio	9,89

(*) Indice GPG = [(Retribuzione media totale degli uomini - Retribuzione totale media delle donne) / Retribuzione media totale degli uomini x100)]. L’indice esprime il differenziale percentuale della retribuzione per categoria di un uomo rispetto ad una donna.

(**) Categoria rappresentata esclusivamente da uomini.

In linea generale si osserva come l’indice Gender Pay Gap sia inferiore, per ciascuna categoria, al dato medio osservato per l’Italia nelle imprese del settore privato (divario medio pari al 15,4%, fonte Unione Europea). I risultati migliori, in termine di minore divario retributivo, si registrano per le categorie quadri e operai. Il divario riscontrato nella categoria degli impiegati, per quanto oggettivamente migliorabile, si mantiene comunque al di sotto del dato medio

italiano di circa due punti percentuali. Complessivamente, quindi, i dati aziendali sul divario retributivo non risultano negativi e mostrano una certa efficacia delle politiche aziendali volte al contenimento e alla eliminazione delle disparità di genere.

In linea con i nuovi principi europei di rendicontazione di sostenibilità (ESRS) e nell’ottica di adottare un approccio sempre più trasparente sui temi di *diver-*

sity, equity & inclusion, particolarmente importanti per il Gruppo Ferrotramviaria, è stato inoltre calcolato per le società Ferrotramviaria S.p.A. e Trasporti Ferroviari Italiani S.r.l. l'indice relativo al rapporto tra la remunerazione annua totale dell'individuo più retribuito e la mediana delle retribuzioni di tutti gli altri dipendenti della Società. Per l'esercizio 2024, tale rapporto è risultato pari a 2,15 per i dipendenti di Ferrotramviaria

S.p.A. e a 2,83 per i dipendenti di Trasporti Ferroviari Italiani S.r.l. Tali risultati sono da considerarsi comunque positivi alla luce dei dati resi noti da osservatori nazionali, che mostrano mediamente un rapporto tra la retribuzione dei dirigenti e quella degli altri dipendenti di circa 9.

Infine, si precisa che nel corso del 2024 non si sono registrati casi di discriminazione.





Responsabilità
verso le comunità

6.6

Connessione e sviluppo di comunità locali e territorio

GRI

2-28

413-1

Temi materiali

Connessione e sviluppo di comunità locali e territorio

Impatti

IP6

Ferrotramviaria S.p.A., da anni presente sul territorio, continua a essere un punto di riferimento per la mobilità e il tessuto sociale della Puglia. Attraverso numerose iniziative e collaborazioni, l'azienda ha rafforzato il proprio impegno nella promozione di valori quali la sicurezza, la sostenibilità ambientale e la partecipazione attiva alla vita delle comunità locali.

Sicurezza Ferroviaria nelle Scuole

La divisione Infrastruttura, in collaborazione con l'Ufficio Comunicazione e Relazioni Istituzionali, ha proseguito nel 2024 il progetto di sensibilizzazione sulla sicurezza ferroviaria nelle scuole. L'iniziativa, avviata nel 2023, ha coinvolto numerose scuole secondarie di primo grado nei comuni serviti dalla rete ferroviaria, tra cui Bari, Bari Quartiere San Paolo, Bitonto, Terlizzi, Ruvo di Puglia, Corato, Andria e Barletta.

Con nuovi appuntamenti e sessioni didattiche, il progetto ha continuato a sensibilizzare gli studenti sull'importan-

za del rispetto delle regole per la sicurezza di tutti gli utenti del trasporto pubblico. Il feedback positivo ricevuto ha confermato l'efficacia dell'iniziativa, contribuendo a rafforzare il senso civico tra i più giovani.



Mobilità Sostenibile e Collaborazioni Strategiche

Nel 2024, il gruppo Ferrotramviaria S.p.A. ha ulteriormente promosso la mobilità sostenibile, consolidando collaborazioni strategiche con importanti realtà territoriali. Tra le principali iniziative:



Mobility Partner del G7 in Puglia, garantendo soluzioni di trasporto efficienti e sostenibili per tutti gli organi di stampa dell'evento internazionale.

Mobility Partner della Mostra di Chagall a Conversano, contribuendo alla valorizzazione culturale del territorio e riservando sconti dedicati per tutti i propri abbonati.

Mobility Partner della Fiera del Levante, supportando la storica manifestazione e riservando sconti dedicati per tutti i propri abbonati.



Mobility Partner del Beat Onto Jazz Festival XXIII di Bitonto, supportando la diffusione della cultura musicale e del territorio.

Main Sponsor della Terlizzi Sporting Run, promuovendo i sani valori dello sport e il benessere e il territorio.

Race for the Cure a Bari, dove Ferrotramviaria ha partecipato formando una squadra dedicata a questa importante iniziativa di solidarietà volta ad incentivare le donazioni per la lotta ai tumori del seno.



Sostegno all'associazione non profit "I Bambini delle Fate", impegnata nel supporto ai bambini con autismo anche a livello locale nel territorio servito dalla Società.



<https://ibambinidellefate.it>



Sponsor del Master Universitario la Sapienza Ingegneria dei Trasporti, campagna a livello locale per incentivare le iscrizioni al Master in **Ingegneria dei Trasporti** organizzato da La Sapienza Università di Roma, di cui una società del gruppo è sponsor.

Sponsor del SEF 2024 (Convegno sulla Sicurezza ed Esercizio Ferroviario: innovazione ed opportunità), importante appuntamento per l'analisi, lo scambio e di confronto di idee tra gli operatori del settore. In tale occasione Ferrotramviaria Engineering S.p.A., una delle due società del gruppo sponsor dell'evento, ha presentato un sistema di monitoraggio e protezione della ferrovia da rischio idrogeologico.

Sponsor del circuito giornalistico di informazione online.Live, il più seguito nel territorio.

Sponsor della testata giornalistica mensile Lo Stradone, un punto di riferimento nel Comune di Corato.

Due uscite annuali sulla rivista FAX, un riferimento per l'informazione a livello locale.

Uscita nazionale su Il Sole 24 Ore, all'interno dell'inserto speciale "Guida sulle Regioni d'Italia", per la sezione dedicata alla regione Puglia.



Promozione del Servizio Aeroportuale

Le attività di promozione del collegamento ferroviario con l'aeroporto di Bari sono proseguite con nuove strategie di sensibilizzazione e miglioramenti infrastrutturali. In particolare, è stato consolidato il rapporto con **Aeroporti di Puglia S.p.A.**, promuovendo iniziative comuni e implementando miglioramenti fisici per l'intermodalità, in linea con il protocollo d'intesa firmato tra le due aziende nel 2023 che prevedeva la promozione della sostenibilità ambientale e della mobilità eco-friendly nell'area di Bari. Ovvero, l'impegno congiunto delle due società a favorire l'utilizzo del **treno come principale mezzo di connessione tra l'aeroporto di Bari e il territorio circostante**, in risposta alla crescente necessità di **tutela dell'ambiente**.

Nuovo Piano Editoriale sui Social Aziendali

Nel 2024, Ferrotramviaria ha avviato un nuovo **Piano Editoriale Social**, che prevede la pubblicazione mensile di post creati dai bambini dei comuni serviti. Questi contenuti, ispirati alla loro visione della mobilità del futuro e della Ferrotramviaria, contribuiscono a coinvolgere attivamente le giovani generazioni e a promuovere un dialogo creativo sulla mobilità sostenibile.



Iniziative per le Festività e il Coinvolgimento della Comunità

Nel periodo natalizio, Ferrotramviaria ha contribuito a rendere più magica l'atmosfera nel capoluogo pugliese con iniziative speciali:

Installazione di un trenino luminoso natalizio in Via Argiro a Bari, che ha arricchito le decorazioni cittadine e offerto ai cittadini un'attrazione perfetta per foto ricordo.

Evento con il caricaturista Michelangelo Manente nella stazione di Bari, che ha regalato ai passeggeri caricature personalizzate su fogli brandizzati Ferrotramviaria.

Giornata dell'Albero ad Andria

Ferrotramviaria ha partecipato alla **Giornata dell'Albero** ad Andria insieme agli studenti e alle autorità comunali, contribuendo alla piantumazione dei primi **8 nuovi alberi**. Questa iniziativa rientra nel **progetto di reimpianto degli alberi abbattuti per i lavori di interramento della linea ferroviaria e della stazione** nel centro urbano, riaffermando l'impegno dell'azienda verso la sostenibilità ambientale.

Grazie a queste iniziative, Ferrotramviaria S.p.A. conferma il proprio ruolo di attore chiave nella mobilità sostenibile e nella crescita socioculturale del territorio pugliese, contribuendo al benessere della comunità e al miglioramento della qualità della vita dei cittadini.



Di seguito l'elenco di sponsorship ed eventi a cui il Gruppo ha partecipato:

Stand presso la Fiera del Levante 2024

Stand presso MercinTreno 2024

Presentazione nuovi treni Alstom ETR 104 di Ferrotramviaria

Presentazione nuovi autobus Iveco Crossway di Ferrotramviaria

Tavola rotonda al Convegno Nazionale Sicurezza ed Esercizio Ferroviario - SEF 2024

Workshop ANSFISA formazione e sviluppo delle Soft Skills

Varie tavole rotonde organizzate da ASSTRA

sponsorship

Associazioni alle quali risulta iscritto il Gruppo Ferrotramviaria al 31/12/2024

ASSONIME	Associazione tra le società italiane per azioni
ASSTRA NAZIONALE	Associazione Trasporti. Associazione datoriale, nazionale, delle aziende di trasporto pubblico regionale e locale in Italia, sia a capitale pubblico sia a capitale privato
ASSTRA PUGLIA-BASILICATA	Sezione locale dell'Associazione Trasporti
UNI ENTE NAZIONALE ITALIANO UNIFICAZIONE MECCANICA	Ente italiano che svolge attività di normazione tecnica
FERMERC	Associazione che rappresenta gli operatori nel trasporto ferroviario merci in Italia
CIFI	Collegio Ingegneri Ferroviari italiani
CONFINDUSTRIA BARI-BAT	Associazione degli Industriali della città metropolitana di Bari e della provincia di Barletta - Andria -Trani
OICE	Associazione aderente a Confindustria, che rappresenta le organizzazioni italiane di ingegneria, architettura e consulenza tecnico-economica

6.7

Creazione di valore condiviso



GRI

2-6

201-1

207-2

IRO [Impatti, rischi, opportunità]

Temi materiali

Performance economica,
creazione e distribuzione di valore

Opportunità

O2

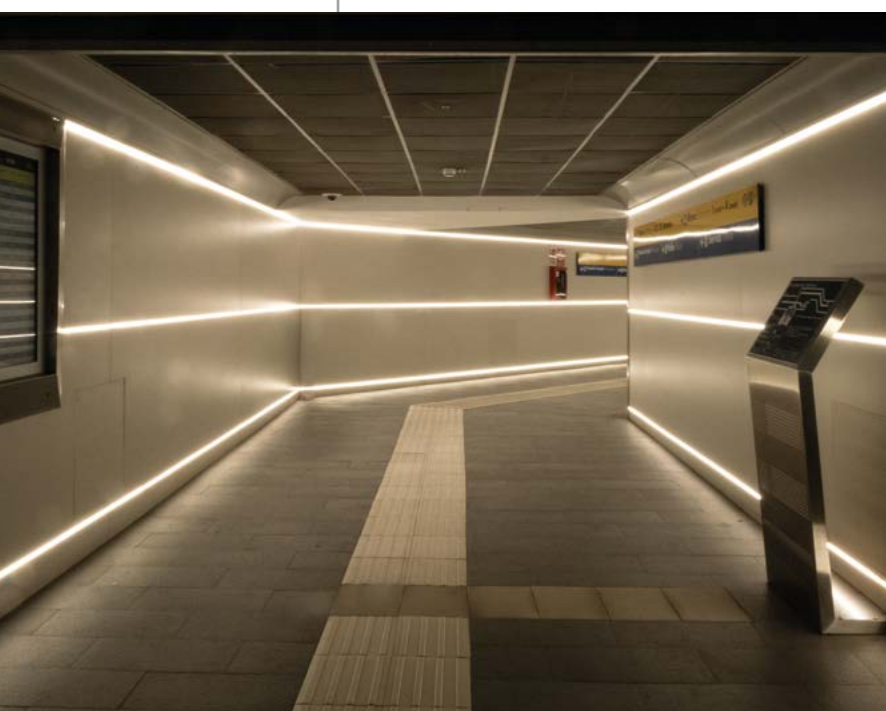
Al fine di fornire una indicazione del contributo economico del Gruppo verso gli stakeholder, il valore aggiunto rappresenta la misura dell'incremento di valore derivante dall'utilizzo di risorse che, per effetto della realizzazione del ciclo tecnico-produttivo, si sono trasformate in "ricchezza generata". Tale ricchezza remunera gli stakeholder azien-

dali che, a diverso titolo, hanno fornito materie prime, lavoro, servizi, investimenti, pubblica utilità e altri fattori produttivi aziendali, tangibili e intangibili. Nella tabella seguente si riporta lo schema di "Valore Aggiunto Consolidato" del Gruppo Ferrotramviaria, calcolato secondo la metodologia proposta dallo standard del Gruppo Bilanci e Sostenibilità (GBS), che prevede due distinti prospetti:

- il prospetto di determinazione del Valore Aggiunto;
- il prospetto di distribuzione del Valore Aggiunto.

Nell'esercizio 2024 il valore aggiunto prodotto è stato pari ad € 38,8 milioni (€ 41,8 milioni nell'esercizio precedente).

Si riportano, di seguito, i prospetti di analisi con gli importi in euro.



Tabella

Prospetto di determinazione del valore aggiunto (GBS)

PROSPETTO DI DETERMINAZIONE DEL VALORE AGGIUNTO	2024	2023
A) Valore della produzione	67.730.235	72.391.146
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	63.471.041	60.847.620
Altri ricavi e proventi	4.259.194	11.543.526
B) Costi intermedi della produzione	28.947.871	30.686.769
Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	3.151.807	2.881.625
Costi per servizi	21.753.652	22.093.142
Costi per godimento di beni di terzi	3.036.921	3.080.151
Accantonamenti per rischi	0	1.550.000
Oneri diversi di gestione ed altri accantonamenti	1.026.418	780.652
Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	-20.927	222.631
Svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante	0	78.568
C) Valore aggiunto caratteristico lordo (C=A-B)	38.782.364	41.704.377
Saldo gestione accessoria	88.509	153.784
Totale proventi da partecipazioni	0	77.146
Totale altri proventi finanziari	88.509	76.638
Rettifiche di valore di attività e passività finanziarie	-22.949	-76.379
Totale svalutazioni	22.949	76.379
VALORE AGGIUNTO GLOBALE LORDO	38.847.924	41.781.782

Tabella
Prospetto di
distribuzione
del valore
aggiunto (GBS)

PROSPETTO DI DISTRIBUZIONE DEL VALORE AGGIUNTO	2024	2023	Var. %
Remunerazione del Personale	33.256.873	32.354.218	2,8%
Salari e stipendi	23.721.315	23.444.327	1,2%
Oneri sociali	7.763.104	7.339.234	5,8%
Trattamento di fine rapporto	1.598.162	1.538.650	3,9%
Altri costi	174.292	32.007	444,5%
Remunerazione della Pubblica Amministrazione	445.288	1.272.433	-65,0%
Imposte sul reddito dell'esercizio	601.631	1.272.433	-52,7%
Imposte dirette relative ad esercizi precedenti	-156.343	0	
Remunerazione del capitale di credito	1.477.897	1.438.354	2,7%
Interessi e altri oneri finanziari	1.477.897	1.438.354	2,7%
Remunerazione dell'azienda	5.123.078	4.288.387	19,5%
Ammortamenti delle immobilizzazioni	5.123.078	4.288.387	19,5%
Remunerazione del Capitale di Rischio	-1.455.212	2.428.390	-159,9%
Utile (perdita) dell'esercizio di pertinenza per il gruppo	-1.541.336	2.252.019	-168,4%
Utile (perdita) dell'esercizio di pertinenza di terzi	86.124	176.371	-51,2%
VALORE AGGIUNTO GLOBALE LORDO	38.847.924	41.781.782	-7,0%

Allegati





Nota metodologica

GRI

2-2

2-3

2-4

2-5

Il **Bilancio di Sostenibilità 2024** rappresenta il documento nel quale è riportata l'informativa di sostenibilità del gruppo societario facente capo alla Ferrotramviaria S.p.A. (identificato nel seguito anche come "Gruppo Ferrotramviaria" o il "Gruppo") per l'esercizio annuale chiuso al 31 dicembre 2024, secondo l'approccio di rendicontazione di performance e impatti aziendali significativi nelle tre direttrici della sostenibilità: temi ambientali, sociali e di governo societario (*Environmental, Social and Governance* - ESG).

Il Bilancio di Sostenibilità 2024 del Gruppo Ferrotramviaria è stato redatto in conformità ai **GRI Standards** (Consolidated Set 2024), con opzione di rendicontazione **In accordance**. I GRI Standards sono un sistema modulare di standard interconnessi con approccio multi-stakeholder. I GRI Standards, elaborati dal Global Sustainability Standards Board ("GSSB"), entità operativa del Global Reporting Initiative ("GRI"), rappresentano i documenti di reporting ESG di maggiore diffusione e applicazione.

Inoltre, nel presente report è rendicontato il contributo del Gruppo Ferrotramviaria in riferimento ai 17 obiettivi di sviluppo sostenibile (Sustainable Development Goals - SDGs) dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite.

I riferimenti alle disclosure dei GRI Standards oggetto di rendicontazione e agli SDGs sono indicati con apposite infografiche collocate ad inizio di ciascun paragrafo. L'elenco delle disclosure GRI rendicontate nel report (e delle eventuali omissioni d'informativa) costituisce il **GRI Content Index** riportato in allegato al Bilancio di Sostenibilità.

Il Bilancio di Sostenibilità 2024 rappresenta il secondo report di sostenibilità del Gruppo ed è stato **redatto su base volontaria**, in quanto attualmente né la Capogruppo Ferrotramviaria S.p.A. **né le società controllate** hanno un obbligo di reporting dell'informativa ESG. La decisione di rendicontare l'informativa di sostenibilità su base volontaria manifesta l'interesse e l'impegno aziendale verso le tematiche di sostenibilità, nonché l'approccio di trasparenza nella comunicazione agli stakeholder dei propri impatti e performance in ambito ambientale, sociale e di governance.

Com'è noto il D. Lgs. n. 125 del 6 settembre 2024 ha recepito in Italia la Direttiva 2022/2464 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 14 dicembre 2022 (nota come "CSRD" o "Corporate Sustainability Reporting Directive"). L'art. 4 del D.Lgs. 125/2024 obbliga le capogruppo di un gruppo di grandi dimensioni, come la Ferrotramviaria

S.p.A., alla rendicontazione consolidata di sostenibilità a partire dall'esercizio 2025 (da rendicontare nel 2026). In considerazione di ciò, nei mesi di gennaio-febbraio 2025 è stata svolta una prima *gap analysis* per verificare lo stato di copertura dei requisiti di informativa, e relativi datapoint, previsti dagli ESRS (*European Sustainability Reporting Standards* o Principi europei di rendicontazione di sostenibilità) nel Bilancio di Sostenibilità 2023. Tale analisi, condotta applicando la specifica guida elaborata dall'EFRAG (*IG 3: List of ESRS datapoints*), ha permesso di individuare i miglioramenti da apportare nel reporting 2024 e quelli successivi per traghettare gli obblighi di rendicontazione di cui al D. Lgs. 125/2024 con riferimento all'esercizio 2025.

Pertanto, pur non avendo redatto una rendicontazione consolidata di sostenibilità 2024 in conformità al D.Lgs. 125/2024 e agli ESRS, in quanto il Gruppo non è tenuto a tale obbligo per l'esercizio 2024, si è ritenuto utile riportare, tra gli allegati al presente Bilancio di Sostenibilità 2024, l'**Elenco degli obblighi di informativa conformi agli ESRS rendicontati** nel report (considerando quanto previsto nello standard ESRS 2, IRO-2, par. 56), dando così evidenza del grado di avanzamento nella copertura degli stessi.

Recentemente, nel mese di febbraio 2025, la Commissione Europea ha reso noto il pacchetto di modifiche ad alcune direttive europee, tra cui la CSRD, denominato *Omnibus Package*. Le modifiche proposte sono molteplici e comportano, tra l'altro, una semplificazione degli ESRS. Qualora le modifiche proposte fossero integralmente recepite dal Parlamento Europeo e del Consiglio, potrebbe venir meno l'obbligo di rendi-

contazione di sostenibilità per i gruppi come Ferrotramviaria.

Tra le modifiche "interlocutorie" già recepite ad aprile 2025 dal Parlamento Europeo e dal Consiglio figura la cosiddetta Direttiva *Stop-the-Clock* (parte del pacchetto Omnibus), che rinvia di due anni l'obbligo di rendicontazione previsto dalla CSRD per i gruppi di grandi dimensioni come Ferrotramviaria.

Si è, pertanto, in attesa che si chiarisca il quadro normativo europeo e nazionale in tema di rendicontazione obbligatoria di sostenibilità. Ad ogni buon conto, la Capogruppo, come innanzi commentato, ha avviato già un processo di rafforzamento delle disclosure di sostenibilità in ottica ESRS, al fine di poter essere pronta alle evoluzioni future in tema di rendicontazione ESG. Inoltre, l'interoperabilità tra GRI Standards e ESRS (cfr. il documento *GRI-ESRS Interoperability Index*) consentirà al Gruppo di transitare con maggiore fluidità nell'eventuale nuovo sistema di rendicontazione secondo i principi europei.

Il **perimetro di reporting** è individuato e descritto al par. 2.1. I **temi** trattati all'interno del documento sono quelli che, a seguito dell'**analisi di doppia materialità** riportata al Capitolo 1, sono stati considerati rilevanti in quanto in grado di riflettere gli impatti sociali e ambientali delle attività del Gruppo e di influenzare le decisioni degli stakeholder. Sia i temi che gli impatti materiali, scaturiti dall'analisi di materialità, sono identificati con apposite infografiche nei paragrafi del Bilancio di Sostenibilità, al fine di facilitare l'individuazione e comprensione degli stessi in relazione alla tematica trattata.

Per la rendicontazione delle performance in riferimento ai 17 SDGs sono state consultate le linee guida contenute nel

documento *Sustainable Development Goals Disclosure (SDGD) Recommendations*, framework internazionale di riferimento in ottica SDGs.

Al fine di permettere la comparabilità dei dati nel tempo e valutare l'andamento delle attività del Gruppo, le informazioni relative all'esercizio in esame sono confrontate con quelle relative all'esercizio precedente, salvo laddove non possibile. È stato contenuto, nei limiti del possibile, il ricorso all'uso di stime che, se presenti, sono fondate sulle migliori metodologie disponibili e opportunamente segnalate.

Il Bilancio di Sostenibilità 2024 non presenta revisioni significative di informazioni effettuate in periodi precedenti. Laddove presenti, le revisioni sono state opportunamente segnalate nel testo. Il presente report non è stato sottoposto ad assurance esterna, non obbligatoria nella fattispecie.

La **periodicità** del Bilancio di Sostenibilità è di tipo annuale.

In data 24 luglio 2025 il Consiglio di Amministrazione della Capogruppo Ferrotramviaria S.p.A. ha preso atto della predisposizione del Bilancio di Sostenibilità 2024, autorizzandone la pubblicazione.

Team

Il *Bilancio di Sostenibilità 2024* è un documento predisposto dalla Direzione della Ferrotramviaria S.p.A., che si è avvalso, per la sua redazione, di qualificate professionalità interne ed esterne al Gruppo.

Il coordinamento interno è stato curato dalla Funzione Qualità Sicurezza ed Etica. Trattandosi di un report interdisciplinare, che necessariamente coinvolge tutte le funzioni aziendali, il *Bilancio di Sostenibilità 2024* è il risultato di un lavoro di squadra che ha visto attivamente partecipi le risorse umane del Gruppo.

L'attività di coordinamento metodologico e di content management è stata curata da **Value a.t.p.** (info@valueatp.com).

L'attività di editing e di impaginazione grafica è stata effettuata da Laura Dimastromatteo Graphic Designer.

Commenti ed opinioni sul report possono essere inviati all'email: sustainability@ferrotramviaria.it.

GRI CONTENT INDEX

Dichiarazione d'uso:

Il Gruppo Ferrotramviaria ha presentato una rendicontazione in conformità agli Standard GRI per il periodo che intercorre dal 1° gennaio al 31 dicembre 2024

Utilizzato GRI 1:

GRI 1 - Principi Fondamentali - versione 2021

Standard di settore GRI pertinenti:

N/A



Standard GRI	Informativa	Disclosure	Ubicazione (Paragrafo di riferimento)	Omissione			N. Pag.
				Requisiti omessi	Ragione	Spiegazione	
GRI 2 - Informative Generali - versione 2021	2-1	Dettagli organizzativi	Settori di attività e struttura di gruppo; Timeline				27 - 32
	2-2	Entità incluse nella rendicontazione di sostenibilità dell'organizzazione	Settori di attività e struttura di gruppo; Nota metodologica				27 - 181
	2-3	Periodo di rendicontazione, frequenza e punto di contatto	Nota metodologica				181
	2-4	Revisione delle informazioni	Nota metodologica				181
	2-5	Assurance esterna	Nota metodologica				181
	2-6	Attività, catena del valore e altri rapporti di business	Settori di attività e struttura di gruppo; Timeline; Business model e catena del valore; Il viaggio con Ferrotramviaria; Il servizio di trasporto pubblico locale su ferrovia; L'infrastruttura ferroviaria; Il servizio autolinee; Trasporto ferroviario di merci; Rapporti con i fornitori				27 - 32 - 34 - 65 - 66 - 74 - 80 - 84 - 86
	2-7	Dipendenti	Metriche delle risorse umane				158
	2-8	Lavoratori non dipendenti	Metriche delle risorse umane				164
	2-9	Struttura e composizione della governance	Organi di amministrazione, direzione e controllo				41
	2-10	Nomina e selezione del massimo organo di governo	Organi di amministrazione, direzione e controllo				41
	2-11	Presidente del massimo organo di governo	Organi di amministrazione, direzione e controllo				41
	2-12	Ruolo del massimo organo di governo nel controllo della gestione degli impatti	Organi di amministrazione, direzione e controllo; Due diligence di sostenibilità e coinvolgimento stakeholder; Gestione dei rischi e policy aziendali				41 - 49 - 54
	2-13	Delega di responsabilità per la gestione degli impatti	Organi di amministrazione, direzione e controllo; Due diligence di sostenibilità e coinvolgimento stakeholder; Gestione dei rischi e policy aziendali				41 - 49 - 54
	2-14	Ruolo del massimo organo di governo nella rendicontazione di sostenibilità	Organi di amministrazione, direzione e controllo				41
	2-15	Conflitti di interesse	Il Gruppo Ferrotramviaria ha approvato il Modello Organizzativo ex D.Lgs. 231/01 che prevede specifiche linee guida per la gestione dei conflitti di interesse. La Società ha divulgato internamente ai relativi stakeholder i contenuti del MOG sul tema. Lo Statuto sociale disciplina altresì i comportamenti a cui devono attenersi gli amministratori nelle situazioni in cui possano trovarsi in conflitto di interessi.				N.A.
	2-16	Comunicazione delle criticità	Processi riguardanti il personale				154

Standard GRI	Informativa	Disclosure	Ubicazione (Paragrafo di riferimento)	Omissione			N. Pag.
				Requisiti omessi	Ragione	Spiegazione	
	2-17	Conoscenze collettive del massimo organo di governo	Organi di amministrazione, direzione e controllo				41
	2-18	Valutazione della performance del massimo organo di governo	Organi di amministrazione, direzione e controllo				41
	2-19	Norme riguardanti le remunerazioni	Organi di amministrazione, direzione e controllo				41
	2-20	Procedura di determinazione della retribuzione	Gli azionisti sono coinvolti nella procedura di determinazione della retribuzione				N.A.
	2-21	Rapporto di retribuzione totale annuale	Metriche delle risorse umane				168
	2-22	Dichiarazione sulla strategia di sviluppo sostenibile	Lettera agli stakeholder; Strategia di sostenibilità; Due diligence di sostenibilità e coinvolgimento stakeholder				5 - 37 - 49
	2-23	Impegno in termini di policy	Vision, Mission e Principi fondamentali; Gestione dei rischi e policy aziendali				30 - 54
	2-24	Integrazione degli impegni in termini di policy	Gestione dei rischi e policy aziendali				54
	2-25	Processi volti a rimediare impatti negativi	Gestione dei rischi e policy aziendali				54
	2-26	Meccanismi per richiedere chiarimenti e sollevare preoccupazioni	Gestione dei rischi e policy aziendali; Processi riguardanti il personale				54 - 154
	2-27	Conformità a leggi e regolamenti	Cultura d'impresa, etica aziendale, lotta alla corruzione				59
	2-28	Appartenenza ad associazioni	Connessione e sviluppo di comunità locali e territorio				171
	2-29	Approccio al coinvolgimento degli stakeholder	Due diligence di sostenibilità e coinvolgimento stakeholder				49
	2-30	Contratti collettivi	Politiche per le persone				144
GRI 3 - Temi materiali - versione 2021	3-1	Processo di determinazione dei temi materiali	Analisi di materialità				11
	3-2	Elenco di temi materiali	Analisi di materialità				11
	3-3	Gestione dei temi materiali	Analisi di materialità; Due diligence di sostenibilità e coinvolgimento stakeholder; Gestione dei rischi e policy aziendali				11 - 49 - 54
Temi materiali							
Tema Materiale: Emissioni e climate change							
GRI 3 - Temi materiali - versione 2021	3-3	Gestione dei temi materiali	Analisi di materialità; Due diligence di sostenibilità e coinvolgimento stakeholder; Gestione dei rischi e policy aziendali				11 - 49 - 54
GRI 201 - Performance economica 2016	201-2	Implicazioni finanziarie e altri rischi e opportunità risultanti dal cambiamento climatico	Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale				110
GRI 305 - Emissioni	305-1	Emissioni di gas a effetto serra (GHG) dirette (Scope 1)	Cambiamento climatico ed utilizzo dell'energia				116
	305-2	Emissioni di gas a effetto serra (GHG) indirette da consumi energetici (Scope 2)	Cambiamento climatico ed utilizzo dell'energia				116
	305-4	Intensità delle emissioni di gas a effetto serra (GHG)	Cambiamento climatico ed utilizzo dell'energia				116

Standard GRI	Informativa	Disclosure	Ubicazione (Paragrafo di riferimento)	Omissione			N. Pag.
				Requisiti omessi	Ragione	Spiegazione	
Tema Materiale: Consumi energetici ed efficientamento							
GRI 3 - Temi materiali - versione 2021	3-3	Gestione dei temi materiali	Analisi di materialità; Due diligence di sostenibilità e coinvolgimento stakeholder; Gestione dei rischi e policy aziendali				11 - 49 - 54
GRI 302 - Energia	302-1	Consumo di energia interno all'organizzazione	Cambiamento climatico ed utilizzo dell'energia				113
	302-3	Intensità energetica	Cambiamento climatico ed utilizzo dell'energia				113
	302-4	Riduzione del consumo di energia	Cambiamento climatico ed utilizzo dell'energia				113
Tema Materiale: Gestione delle risorse idriche							
GRI 3 - Temi materiali - versione 2021	3-3	Gestione dei temi materiali	Analisi di materialità; Due diligence di sostenibilità e coinvolgimento stakeholder; Gestione dei rischi e policy aziendali				11 - 49 - 54
GRI 303 - Acqua ed effluenti	303-1	Interazioni con l'acqua come risorsa condivisa	Gestione delle risorse idriche				133
	303-2	Gestione degli impatti legati allo scarico di acqua	Gestione delle risorse idriche				133
	303-3	Prelievo idrico	Gestione delle risorse idriche				133
Tema Materiale: Gestione dei rifiuti							
GRI 3 - Temi materiali - versione 2021	3-3	Gestione dei temi materiali	Analisi di materialità; Due diligence di sostenibilità e coinvolgimento stakeholder; Gestione dei rischi e policy aziendali				11 - 49 - 54
GRI 306 - Rifiuti	306-1	Generazione di rifiuti e impatti significativi correlati ai rifiuti	Gestione dei rifiuti				125
	306-2	Gestione di impatti significativi correlati ai rifiuti	Gestione dei rifiuti				125 - 128
	306-3	Rifiuti generati	Gestione dei rifiuti				128
	306-4	Rifiuti non conferiti in discarica	Gestione dei rifiuti				128
	306-5	Rifiuti conferiti in discarica	Gestione dei rifiuti				128
Tema Materiale: Inquinamento							
GRI 3 - Temi materiali - versione 2021	3-3	Gestione dei temi materiali	Analisi di materialità; Due diligence di sostenibilità e coinvolgimento stakeholder; Gestione dei rischi e policy aziendali				11 - 49 - 54
GRI 305 - Emissioni	305-7	Ossidi di azoto (NOx), ossidi di zolfo (SOx) e altre emissioni nell'aria rilevanti	Inquinamento				121 - 123
Tema Materiale: Gestione del rumore e delle vibrazioni							
GRI 3 - Temi materiali - versione 2021	3-3	Gestione dei temi materiali	Analisi di materialità; Due diligence di sostenibilità e coinvolgimento stakeholder; Gestione dei rischi e policy aziendali				11 - 49 - 54
GRI 413 - Comunità locali	413-2	Operazioni con rilevanti impatti effettivi e potenziali sulle comunità locali	Gestione del rumore e delle vibrazioni				136

Standard GRI	Informativa	Disclosure	Ubicazione (Paragrafo di riferimento)	Omissione			N. Pag.
				Requisiti omessi	Ragione	Spiegazione	
Tema Materiale: Sostenibilità della catena di fornitura							
GRI 3 - Temi materiali - versione 2021	3-3	Gestione dei temi materiali	Analisi di materialità; Due diligence di sostenibilità e coinvolgimento stakeholder; Gestione dei rischi e policy aziendali				11 - 49 - 54
GRI 204 - Prassi di approvvigionamento	204-1	Proporzione della spesa effettuata a favore di fornitori locali	Rapporti con i fornitori				86
GRI 407: Libertà di associazione e contrattazione collettiva - versione 2016	407-1	Attività e fornitori presso i quali il diritto alla libertà di associazione e di contrattazione collettiva potrebbero essere a rischio	Rapporti con i fornitori				86
GRI 408: Lavoro minorile - versione 2016	408-1	Attività e fornitori che presentano un rischio significativo di episodi di lavoro minorile	Rapporti con i fornitori				86
GRI 409: Lavoro forzato o obbligatorio - versione 2016	409-1	Attività e fornitori che presentano un rischio significativo di episodi di lavoro forzato o obbligatorio	Rapporti con i fornitori				86
Tema Materiale: Sicurezza dei viaggiatori							
GRI 3 - Temi materiali - versione 2021	3-3	Gestione dei temi materiali	Analisi di materialità; Due diligence di sostenibilità e coinvolgimento stakeholder; Gestione dei rischi e policy aziendali				11 - 49 - 54
GRI 203 - Impatti economici indiretti	203-1	Investimenti in infrastrutture e servizi supportati	Il servizio di trasporto pubblico locale su ferrovia; L'infrastruttura ferroviaria; Il servizio autolinee				66 - 74 - 80
	203-2	Impatti economici indiretti significativi	Il servizio di trasporto pubblico locale su ferrovia; L'infrastruttura ferroviaria; Il servizio autolinee				66 - 74 - 80
Tema Materiale: Accessibilità per i viaggiatori ai servizi e alle infrastrutture							
GRI 3 - Temi materiali - versione 2021	3-3	Gestione dei temi materiali	Analisi di materialità; Due diligence di sostenibilità e coinvolgimento stakeholder; Gestione dei rischi e policy aziendali				11 - 49 - 54
GRI 203 - Impatti economici indiretti	203-1	Investimenti in infrastrutture e servizi supportati	Il servizio di trasporto pubblico locale su ferrovia; L'infrastruttura ferroviaria; Il servizio autolinee				66 - 74 - 80
	203-2	Impatti economici indiretti significativi	Il servizio di trasporto pubblico locale su ferrovia; L'infrastruttura ferroviaria; Il servizio autolinee				66 - 74 - 80
Tema Materiale: Sistemi di gestione della sicurezza e impatto sul territorio							
GRI 3 - Temi materiali - versione 2021	3-3	Gestione dei temi materiali	Analisi di materialità; Due diligence di sostenibilità e coinvolgimento stakeholder; Gestione dei rischi e policy aziendali				11 - 49 - 54

Standard GRI	Informativa	Disclosure	Ubicazione (Paragrafo di riferimento)	Omissione			N. Pag.
				Requisiti omessi	Ragione	Spiegazione	
GRI 203 - Impatti economici indiretti	203-1	Investimenti in infrastrutture e servizi supportati	Il servizio di trasporto pubblico locale su ferrovia; L'infrastruttura ferroviaria; Il servizio autolinee				66 - 74 - 80
	203-2	Impatti economici indiretti significativi	Il servizio di trasporto pubblico locale su ferrovia; L'infrastruttura ferroviaria; Il servizio autolinee				66 - 74 - 80
GRI 416 - Salute e sicurezza dei clienti	416-1	Valutazione degli impatti sulla salute e la sicurezza di categorie di prodotti e servizi	Sistemi di gestione della sicurezza e qualità del servizio				90
	416-2	Episodi di non conformità relativamente agli impatti su salute e sicurezza di prodotti e servizi	Relazione con i viaggiatori				102
GRI 417 - Marketing ed etichettatura	417-1	Requisiti relativi all'etichettatura e informazioni su prodotti e servizi	Relazione con i viaggiatori				102
	417-2	Episodi di non conformità concernenti l'etichettatura e informazioni su prodotti e servizi	Relazione con i viaggiatori				102
	417-3	Episodi di non conformità concernenti comunicazioni di marketing	Relazione con i viaggiatori				102
GRI 418 - Privacy dei clienti	418-1	Fondati reclami riguardanti violazioni della privacy dei clienti e perdita di loro dati	Relazione con i viaggiatori				102
Tema Materiale: Intermodalità e integrazione dei servizi							
GRI 3 - Temi materiali - versione 2021	3-3	Gestione dei temi materiali	Analisi di materialità; Due diligence di sostenibilità e coinvolgimento stakeholder; Gestione dei rischi e policy aziendali				11 - 49 - 54
GRI 203 - Impatti economici indiretti	203-1	Investimenti in infrastrutture e servizi supportati	L'infrastruttura ferroviaria; Il servizio autolinee				74 - 80
	203-2	Impatti economici indiretti significativi	L'infrastruttura ferroviaria; Il servizio autolinee				74 - 80
Tema Materiale: Qualità, conformità e continuità del servizio							
GRI 3 - Temi materiali - versione 2021	3-3	Gestione dei temi materiali	Analisi di materialità; Due diligence di sostenibilità e coinvolgimento stakeholder; Gestione dei rischi e policy aziendali				11 - 49 - 54
GRI 416 - Salute e sicurezza dei clienti	416-1	Valutazione degli impatti sulla salute e la sicurezza di categorie di prodotti e servizi	Sistemi di gestione della sicurezza e qualità del servizio				90
	416-2	Episodi di non conformità relativamente agli impatti su salute e sicurezza di prodotti e servizi	Relazione con i viaggiatori				102
GRI 417 - Marketing ed etichettatura	417-1	Requisiti relativi all'etichettatura e informazioni su prodotti e servizi	Relazione con i viaggiatori				102
	417-2	Episodi di non conformità concernenti l'etichettatura e informazioni su prodotti e servizi	Relazione con i viaggiatori				102
	417-3	Episodi di non conformità concernenti comunicazioni di marketing	Relazione con i viaggiatori				102
GRI 418 - Privacy dei clienti	418-1	Fondati reclami riguardanti violazioni della privacy dei clienti e perdita di loro dati	Relazione con i viaggiatori				102

Standard GRI	Informativa	Disclosure	Ubicazione (Paragrafo di riferimento)	Omissione			N. Pag.
				Requisiti omessi	Ragione	Spiegazione	
Tema Materiale: Welfare, attrazione, sviluppo e mantenimento delle risorse umane							
GRI 3 - Temi materiali - versione 2021	3-3	Gestione dei temi materiali	Analisi di materialità; Due diligence di sostenibilità e coinvolgimento stakeholder; Gestione dei rischi e policy aziendali				11 - 49 - 54
GRI 202 - Presenza sul mercato	202-2	Percentuale di alta dirigenza assunta attingendo dalla comunità locale	Metriche delle risorse umane				158
GRI 401 - Occupazione	401-1	Assunzioni di nuovi dipendenti ed avvicendamento dei dipendenti	Metriche delle risorse umane				158
	401-2	Benefici per i dipendenti a tempo pieno che non sono disponibili per i dipendenti a tempo determinato o part-time	Politiche per le persone				145
	401-3	Congedo parentale	Metriche delle risorse umane				167
GRI 402 - Gestione del lavoro e delle relazioni sindacali	402-1	Periodi minimi di preavviso in merito alle modifiche operative	Politiche per le persone				144
GRI 404 - Formazione e istruzione	404-1	Numero medio di ore di formazione all'anno per dipendente	Metriche delle risorse umane				164
	404-2	Programmi di aggiornamento delle competenze dei dipendenti e di assistenza nella transizione	Metriche delle risorse umane				164
Tema Materiale: Salute e sicurezza nei luoghi di lavoro							
GRI 3 - Temi materiali - versione 2021	3-3	Gestione dei temi materiali	Analisi di materialità; Due diligence di sostenibilità e coinvolgimento stakeholder; Gestione dei rischi e policy aziendali				11 - 49 - 54
GRI 403 - Salute e sicurezza sul lavoro	403-1	Sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro	Politiche per le persone				148
	403-2	Identificazione del pericolo, valutazione del rischio e indagini sugli incidenti	Politiche per le persone				149
	403-3	Servizi per la salute professionale	Politiche per le persone				151
	403-4	Partecipazione e consultazione dei lavoratori in merito a programmi di salute e sicurezza sul lavoro e relativa comunicazione	Processi riguardanti il personale				152
	403-5	Formazione dei lavoratori sulla salute e sicurezza sul lavoro	Politiche per le persone				149
	403-6	Promozione della salute dei lavoratori	Politiche per le persone				149
	403-7	Prevenzione e mitigazione degli impatti in materia di salute e sicurezza sul lavoro direttamente collegati da rapporti di business	Politiche per le persone				149
	403-8	Lavoratori coperti da un sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro	Politiche per le persone				148
	403-9	Infortuni sul lavoro	Metriche delle risorse umane				166
	403-10	Malattia professionale	Metriche delle risorse umane				166
Tema Materiale: Diversità, parità di trattamento e di opportunità							
GRI 3 - Temi materiali - versione 2021	3-3	Gestione dei temi materiali	Analisi di materialità; Due diligence di sostenibilità e coinvolgimento stakeholder; Gestione dei rischi e policy aziendali				11 - 49 - 54

Standard GRI	Informativa	Disclosure	Ubicazione (Paragrafo di riferimento)	Omissione			N. Pag.
				Requisiti omessi	Ragione	Spiegazione	
GRI 401 - Occupazione	401-1	Assunzioni di nuovi dipendenti e avvicendamento dei dipendenti	Metriche delle risorse umane				158
	401-2	Benefici per i dipendenti a tempo pieno che non sono disponibili per i dipendenti a tempo determinato o part-time	Politiche per le persone				145
GRI 404 - Formazione e istruzione	404-1	Numero medio di ore di formazione all'anno per dipendente	Metriche delle risorse umane				164
	404-2	Programmi di aggiornamento delle competenze dei dipendenti e di assistenza nella transizione	Metriche delle risorse umane				164
GRI 405 - Diversità e pari opportunità	405-1	Diversità negli organi di governance e tra i dipendenti	Metriche delle risorse umane				158
	405-2	Rapporto tra salario di base e retribuzione delle donne rispetto agli uomini	Metriche delle risorse umane				168
GRI 406 - Non discriminazione	406-1	Episodi di discriminazione e misure correttive adottate	Metriche delle risorse umane				168
Tema Materiale: Governance e gestione dei rischi							
GRI 3 - Temi materiali - versione 2021	3-3	Gestione dei temi materiali	Analisi di materialità; Due diligence di sostenibilità e coinvolgimento stakeholder; Gestione dei rischi e policy aziendali				11 - 49 - 54
GRI 405 - Diversità e pari opportunità	405-1	Diversità negli organi di governance e tra i dipendenti	Organi di amministrazione, direzione e controllo				41
Tema Materiale: Etica aziendale e legalità							
GRI 3 - Temi materiali - versione 2021	3-3	Gestione dei temi materiali	Analisi di materialità; Due diligence di sostenibilità e coinvolgimento stakeholder; Gestione dei rischi e policy aziendali				11 - 49 - 54
GRI 205 - Anticorruzione - versione 2016	205-1	Operazioni valutate per determinare i rischi relativi alla corruzione	Cultura d'impresa, etica aziendale, lotta alla corruzione				59
	205-2	Comunicazione e formazione su normative e procedure anticorruzione	Cultura d'impresa, etica aziendale, lotta alla corruzione				59
	205-3	Incidenti confermati di corruzione e misure adottate	Cultura d'impresa, etica aziendale, lotta alla corruzione				59
GRI 206: Comportamento anticompetitivo - versione 2016	206-1	Azioni legali relative a comportamento anticompetitivo, attività di trust e prassi monopolistiche	Nel 2024 non vi sono state azioni legali per comportamento anticoncorrenziale, antitrust e pratiche monopolistiche.				N.A.
GRI 415 - Politica pubblica - versione 2016	415-1	Contributi pubblici	Cultura d'impresa, etica aziendale, lotta alla corruzione				59

Standard GRI	Informativa	Disclosure	Ubicazione (Paragrafo di riferimento)	Omissione			N. Pag.
				Requisiti omessi	Ragione	Spiegazione	
Tema Materiale: Digitalizzazione, innovazione e cybersecurity							
GRI 2 - Informativa Generale - versione 2021	2-12	Ruolo del massimo organo di governo nel controllo della gestione degli impatti	Gestione dei rischi e policy aziendali				54
	2-13	Delega di responsabilità per la gestione degli impatti	Gestione dei rischi e policy aziendali				54
	2-23	Impegno in termini di policy	Gestione dei rischi e policy aziendali				54
	2-24	Integrazione degli impegni in termini di policy	Gestione dei rischi e policy aziendali				54
	2-25	Processi volti a rimediare impatti negativi	Gestione dei rischi e policy aziendali				54
	2-26	Meccanismi per richiedere chiarimenti e sollevare preoccupazioni	Gestione dei rischi e policy aziendali				54
GRI 3 - Temi materiali - versione 2021	3-3	Gestione dei temi materiali	Analisi di materialità; Due diligence di sostenibilità e coinvolgimento stakeholder; Gestione dei rischi e policy aziendali				11 - 49 - 54
Tema Materiale: Connessione e sviluppo di comunità locali e territorio							
GRI 3 - Temi materiali - versione 2021	3-3	Gestione dei temi materiali	Analisi di materialità; Due diligence di sostenibilità e coinvolgimento stakeholder; Gestione dei rischi e policy aziendali				11 - 49 - 54
GRI 413 - Comunità locali	413-1	Operazioni con il coinvolgimento della comunità locale, valutazioni degli impatti e programmi di sviluppo	Connessione e sviluppo di comunità locali e territorio				171
GRI 416 - Salute e sicurezza dei clienti	416-2	Episodi di non conformità relativamente agli impatti su salute e sicurezza di prodotti e servizi	Relazione con i viaggiatori				102
GRI 417 - Marketing ed etichettatura	417-1	Requisiti relativi all'etichettatura e informazioni su prodotti e servizi	Relazione con i viaggiatori				102
	417-2	Episodi di non conformità concernenti l'etichettatura e informazioni su prodotti e servizi	Relazione con i viaggiatori				102
	417-3	Episodi di non conformità concernenti comunicazioni di marketing	Relazione con i viaggiatori				102
GRI 418 - Privacy dei clienti	418-1	Fondati reclami riguardanti violazioni della privacy dei clienti e perdita di loro dati	Relazione con i viaggiatori				102
Tema Materiale: Performance economica, creazione e distribuzione di valore							
GRI 3 - Temi materiali - versione 2021	3-3	Gestione dei temi materiali	Analisi di materialità; Due diligence di sostenibilità e coinvolgimento stakeholder; Gestione dei rischi e policy aziendali				11 - 49 - 54
GRI 201 - Performance economiche	201-1	Valore economico diretto generato e distribuito	Creazione di valore condiviso				176

Elenco delle disclosure ESRS rendicontate

Elenco degli obblighi di informativa (*disclosure requirements*) conformi agli ESRS rendicontati nel Bilancio di Sostenibilità 2024 (ESRS 2, IRO-2, par. 56)

DR	Titolo Disclosure requirement (DR)	Ubicazione (paragrafo di riferimento)	N. Pag.	Datapoint non coperti
ESRS 2 Informazioni generali				
BP-1	Criteri generali per la redazione delle dichiarazioni sulla sostenibilità	Settori di attività e struttura di Gruppo	27	
BP-2	Informativa in relazione a circostanze specifiche	La Società non si è discostata dalle definizioni di breve, medio e lungo periodo ai fini della rendicontazione. Le metriche del presente report non comprendono dati della catena del valore. Non vi sono cause di incertezza significativa nelle stime e nei risultati. Non vi sono restatement né errori rilevanti concernenti l'informativa di periodi precedenti: in ogni caso, eventuali correzioni di dati riferiti ad esercizi precedenti sono opportunamente segnalate. Il report non include informative richieste da altre normative, al di fuori delle disclosure previste dai GRI Standards.	N.A.	
GOV-1	Ruolo degli organi di amministrazione, direzione e controllo	Organi di amministrazione, direzione e controllo	41	
GOV-2	Informazioni fornite agli organi di amministrazione, direzione e controllo dell'impresa e questioni di sostenibilità da questi affrontate	Organi di amministrazione, direzione e controllo	41	
GOV-3	Integrazione delle prestazioni di sostenibilità nei sistemi di incentivazione	Organi di amministrazione, direzione e controllo	41	
GOV-4	Dichiarazione sul dovere di diligenza	Due diligence di sostenibilità e coinvolgimento stakeholder	49	
GOV-5	Gestione del rischio e controlli interni sulla rendicontazione di sostenibilità	Gestione dei rischi e policy aziendali	54	
SBM-1	Strategia, modello aziendale e catena del valore	Settori di attività e struttura di Gruppo; Business model e catena del valore; Il viaggio con Ferrotramviaria; Rapporti con i fornitori	27 - 34 - 65 - 86	
SBM-2	Interessi e opinioni dei portatori di interessi	Due diligence di sostenibilità e coinvolgimento stakeholder; Strategia e modello di gestione delle risorse umane	49 - 142	
SBM-3	Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale	Metodologia di analisi e processo seguito per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti; Impatti, rischi ed opportunità (IRO) rilevanti per il Gruppo Ferrotramviaria	12 - 18 - 110	Par. 48 f)

DR	Titolo Disclosure requirement (DR)	Ubicazione (paragrafo di riferimento)	N. Pag.	Datapoint non coperti
IRO-1	Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti	Metodologia di analisi e processo seguito per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti; Processo decisionale, procedure di controllo interno, integrazione con le procedure di risk management	12 - 17	
IRO-2	Obblighi di informativa degli ESRS oggetto della dichiarazione sulla sostenibilità dell'impresa	Metodologia di analisi e processo seguito per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti	12	
Informazioni ambientali				
E1 Cambiamenti climatici				
ESRS 2 GOV-3	Integrazione delle prestazioni in termini di sostenibilità nei sistemi di incentivazione	Organi di amministrazione, direzione e controllo	41	
E1-1	Piano di transizione per la mitigazione dei cambiamenti climatici		N.A.	Disclosure non fornita nel report 2024
ESRS 2 SBM-3	Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale	Cambiamento climatico ed utilizzo dell'energia	110	Par. 19
ESRS 2 IRO-1	Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti legati al clima	Metodologia di analisi e processo seguito per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti; Processo decisionale, procedure di controllo interno, integrazione con le procedure di risk management	12 - 17	
E1-2	Politiche relative alla mitigazione dei cambiamenti climatici e all'adattamento agli stessi	Cambiamento climatico ed utilizzo dell'energia	111	
E1-3	Azioni e risorse relative alle politiche in materia di cambiamenti climatici	Cambiamento climatico ed utilizzo dell'energia	112	
E1-4	Obiettivi relativi alla mitigazione dei cambiamenti climatici e all'adattamento agli stessi		N.A.	Disclosure non fornita nel report 2024
E1-5	Consumo di energia e mix energetico	Cambiamento climatico ed utilizzo dell'energia	113	
E1-6	Emissioni lorde di GES di ambito 1, 2, 3 ed emissioni totali di GES	Cambiamento climatico ed utilizzo dell'energia	116	Par. 44 c); Par. 51
E1-7	Assorbimenti di GES e progetti di mitigazione delle emissioni di GES finanziati con crediti di carbonio	N.A.	N.A.	
E1-8	Fissazione del prezzo interno del carbonio	N.A.	N.A.	
E1-9	Effetti finanziari attesi di rischi fisici e di transizione rilevanti e potenziali opportunità legate al clima		N.A.	Disclosure non fornita in applicazione della facoltà di differimento (phase-in)
E2 Inquinamento				
ESRS 2 IRO-1	Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti legati all'inquinamento	Inquinamento	119	
E2-1	Politiche relative all'inquinamento	Inquinamento	120	
E2-2	Azioni e risorse connesse all'inquinamento	Inquinamento	120	
E2-3	Obiettivi connessi all'inquinamento		N.A.	Disclosure non fornita nel report 2024
E2-4	Inquinamento di aria, acqua e suolo	Inquinamento	121	Par. 30
E2-5	Sostanze preoccupanti e sostanze estremamente preoccupanti	Inquinamento	123	

DR	Titolo Disclosure requirement (DR)	Ubicazione (paragrafo di riferimento)	N. Pag.	Datapoint non coperti
E2-6	Effetti finanziari attesi di impatti, rischi e opportunità legati all'inquinamento		N.A.	Disclosure non fornita in applicazione della facoltà di differimento (phase-in)
E3 Acqua e risorse marine				
ESRS 2 IRO-1	Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti legati alle acque e alle risorse marine	Gestione delle risorse idriche	133	Par. 8 b)
E3-1	Politiche connesse alle acque e alle risorse marine	Gestione delle risorse idriche	133	
E3-2	Azioni e risorse connesse alle acque e alle risorse marine	Gestione delle risorse idriche	133	
E3-3	Obiettivi connessi alle acque e alle risorse marine		N.A.	Disclosure non fornita nel report 2024
E3-4	Consumo idrico		N.A.	Par. 28 e 29
E3-5	Effetti finanziari attesi derivanti da impatti, rischi e opportunità connessi alle acque e alle risorse marine		N.A.	Disclosure non fornita in applicazione della facoltà di differimento (phase-in)
E5 Uso delle risorse ed economia circolare				
ESRS 2 IRO-1	Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti connessi all'uso delle risorse e all'economia circolare	Gestione dei rifiuti	124	
E5-1	Politiche relative all'uso delle risorse e all'economia circolare	Gestione dei rifiuti	125	Par. 15
E5-2	Azioni e risorse relative all'uso delle risorse e all'economia circolare	Gestione dei rifiuti	127	
E5-3	Obiettivi relativi all'uso delle risorse e all'economia circolare		N.A.	Disclosure non fornita nel report 2024
E5-4	Flussi di risorse in entrata		N.A.	Disclosure non fornita nel report 2024
E5-5	Flussi di risorse in uscita	Gestione dei rifiuti	128	Par. 36
E5-6	Effetti finanziari attesi derivanti da impatti, rischi e opportunità connessi all'uso delle risorse e all'economia circolare		N.A.	Disclosure non fornita in applicazione della facoltà di differimento (phase-in)
Informazioni sociali				
S1 Forza lavoro propria				
ESRS 2 SBM-2	Interessi e opinioni dei portatori d'interessi	Due diligence di sostenibilità e coinvolgimento stakeholder; Strategia e modello di gestione delle risorse umane	49 - 142	
ESRS 2 SBM-3	Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale	Metodologia di analisi e processo seguito per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti; Impatti, rischi ed opportunità (IRO) rilevanti per il Gruppo Ferrotramviaria; Strategia e modello di gestione delle risorse umane	12 - 18 - 142	
S1-1	Politiche relative alla forza lavoro propria	Cultura d'impresa, etica aziendale, lotta alla corruzione; Politiche per le persone	59 - 144	
S1-2	Processi di coinvolgimento dei lavoratori propri e dei rappresentanti dei lavoratori in merito agli impatti	Processi riguardanti il personale	152	
S1-3	Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai lavoratori propri di sollevare preoccupazioni	Processi riguardanti il personale	152	
S1-4	Interventi su impatti rilevanti per la forza lavoro propria e approcci per la mitigazione dei rischi rilevanti e il perseguimento di opportunità rilevanti in relazione alla forza lavoro propria, nonché efficacia di tali azioni	Interventi e azioni	156	

DR	Titolo Disclosure requirement (DR)	Ubicazione (paragrafo di riferimento)	N. Pag.	Datapoint non coperti
SI-5	Obiettivi legati alla gestione degli impatti negativi rilevanti, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti		N.A.	Disclosure non fornita nel report 2024
SI-6	Caratteristiche dei dipendenti dell'impresa	Metriche delle risorse umane	158	
SI-7	Caratteristiche dei lavoratori non dipendenti nella forza lavoro propria dell'impresa	Metriche delle risorse umane	164	
SI-8	Copertura della contrattazione collettiva e dialogo sociale	Politiche per le persone; Metriche delle risorse umane	144 - 158	
SI-9	Metriche della diversità	Metriche delle risorse umane	158	
SI-10	Salari adeguati	Politiche per le persone	144	
SI-11	Protezione sociale	Politiche per le persone	144	
SI-12	Persone con disabilità		N.A.	Disclosure non fornita in applicazione della facoltà di differimento (phase-in)
SI-13	Metriche di formazione e sviluppo delle competenze	Metriche delle risorse umane	164	
SI-14	Metriche di salute e sicurezza	Metriche delle risorse umane	166	
SI-15	Metriche dell'equilibrio tra vita professionale e vita privata	Metriche delle risorse umane	167	
SI-16	Metriche di retribuzione (divario retributivo e retribuzione totale)	Metriche delle risorse umane	168	
SI-17	Incidenti, denunce e impatti gravi in materia di diritti umani	N.A. Nessun incidente o denuncia o impatto grave in materia di diritti umani	N.A.	
S4 Consumatori e utilizzatori finali				
ESRS 2 SBM-2	Interessi e opinioni dei portatori d'interessi	Due diligence di sostenibilità e coinvolgimento stakeholder	49	
ESRS 2 SBM-3	Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale	Metodologia di analisi e processo seguito per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti; Impatti, rischi ed opportunità (IRO) rilevanti per il Gruppo Ferrotramviaria	12 - 18 - 110	
S4-1	Politiche connesse ai consumatori e agli utilizzatori finali	Il servizio di trasporto pubblico locale su ferrovia; L'infrastruttura ferroviaria; Il servizio autolinee; Sistemi di gestione della sicurezza e qualità del servizio	66 - 74 - 80 - 90	
S4-2	Processi di coinvolgimento dei consumatori e degli utilizzatori finali in merito agli impatti	Relazione con i viaggiatori	102	
S4-3	Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai consumatori e agli utilizzatori finali di esprimere preoccupazioni	Relazione con i viaggiatori	102	
S4-4	Interventi su impatti rilevanti per i consumatori e gli utilizzatori finali e approcci per la mitigazione dei rischi rilevanti e il conseguimento di opportunità rilevanti in relazione ai consumatori e agli utilizzatori finali, nonché efficacia di tali azioni	Il servizio di trasporto pubblico locale su ferrovia; L'infrastruttura ferroviaria; Sistemi di gestione della sicurezza e qualità del servizio; Relazione con i viaggiatori	66 - 74 - 90 - 102	Par. 33, 34 e 37
S4-5	Obiettivi legati alla gestione degli impatti rilevanti negativi, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti		N.A.	Disclosure non fornita nel report 2024

DR	Titolo Disclosure requirement (DR)	Ubicazione (paragrafo di riferimento)	N. Pag.	Datapoint non coperti
<i>Informazioni relative alla governance</i>				
G1 Condotta delle imprese				
ESRS 2 GOV-1	Ruolo degli organi di amministrazione, direzione e controllo	Organi di amministrazione, direzione e controllo	41	
ESRS 2 IRO-1	Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti	Metodologia di analisi e processo seguito per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti; Processo decisionale, procedure di controllo interno, integrazione con le procedure di risk management	12 - 17	
G1-1	Politiche in materia di cultura d'impresa e condotta delle imprese	Vision, Mission e Principi fondamentali; Cultura d'impresa, etica aziendale, lotta alla corruzione	30 - 59	
G1-2	Gestione dei rapporti con i fornitori	Rapporti con i fornitori	86	
G1-3	Prevenzione e individuazione della corruzione attiva e passiva	Cultura d'impresa, etica aziendale, lotta alla corruzione	59	
G1-4	Casi accertati di corruzione attiva o passiva	Cultura d'impresa, etica aziendale, lotta alla corruzione	59	
G1-5	Influenza politica e attività di lobbying	Cultura d'impresa, etica aziendale, lotta alla corruzione	59	
G1-6	Prassi di pagamento		N.A.	Disclosure non fornita nel report 2024

NOTA: Le disclosure riferite agli standard E4 "Biodiversità ed ecosistemi", S2 "Lavoratori nella catena del valore" e S3 "Comunità interessate" non sono state fornite in applicazione della facoltà di differimento o introduzione graduale (phase-in) prevista dagli ESRS.



FERROTRAMVIARIA SPA

Società per Azioni

Capitale Sociale € 5.000.000,00 i.v.
R.E.A. presso la CCIAA di Roma n. 83839
Codice Fiscale 00431220591
Partita IVA 00890311004
PEC: amministrazionefnb@legalmail.it

Sede legale

00162 Roma
Piazza G. Winckelmann, 12
+39 06 84210353 (8 linee r.a.)
+39 06 84218038
sede@ferrovienordbarese.it

www.ferrotramviaria.it

