



FERROTRAMVIARIA SPA



Bilancio di sostenibilità

2023



FERROTRAMVIARIA SPA



**Bilancio
di sostenibilità**

2023





INTRODUZIONE

Lettera agli stakeholder	05
Nota metodologica	07
Analisi di materialità	08

01

IL GRUPPO FERROTRAMVIARIA

1.1	Settori di attività e struttura di Gruppo	19
1.2	Vision, Mission e Principi fondamentali	21
1.3	Timeline	22
1.4	Business model e processo di creazione di valore	24

02

GOVERNANCE

2.1	Corporate governance	29
2.2	Struttura organizzativa	32
2.3	Due diligence e strategia di sostenibilità	34
2.4	Relazioni con gli stakeholder	36
2.5	Gestione dei rischi e policy aziendali	37
2.6	Etica e compliance	40

03

IL VIAGGIO CON FERROTRAMVIARIA

3.1	Il servizio di trasporto pubblico locale su ferrovia	46
3.2	L'infrastruttura ferroviaria	54
3.3	Il servizio autolinee	60
3.4	Trasporto ferroviario di merci	63
3.5	Catena di fornitura	65
3.6	Sistemi di gestione della sicurezza e qualità del servizio	68
3.7	Relazione con i viaggiatori	79

04

AMBIENTE

4.1	Energia ed efficientamento	86
4.2	Emissioni	90
4.3	Gestione dei rifiuti	92
4.4	Risorse idriche	98
4.5	Gestione del rumore e delle vibrazioni	100

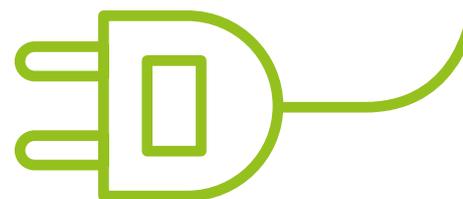
05

RESPONSABILITÀ SOCIALE

5.1	Le nostre persone	105
5.2	Inclusione, rispetto delle diversità e dei diritti umani	112
5.3	Salute, sicurezza e benessere sul lavoro	115
5.4	Formazione e sviluppo delle competenze	122
5.5	Libertà di associazione e contrattazione collettiva	124
5.6	Rapporti con le comunità locali e il territorio	126

ALLEGATI

Indice dei contenuti GRI	132
--------------------------	-----



Lettera agli stakeholder





GRI

2-22

La responsabilità sociale d'impresa e l'attenzione verso le questioni ambientali e sociali rivestono un'importanza oramai preminente per le aziende, specie in un settore strategico e delicato quale quello del trasporto pubblico locale, nel quale opera il Gruppo Ferrotramviaria.

Nella consapevolezza della rilevanza delle tematiche di sostenibilità e dell'imprescindibile ruolo centrale delle imprese, unitamente alle istituzioni pubbliche e all'intera collettività, nell'affrontare e gestire responsabilmente tali questioni, il Gruppo Ferrotramviaria ha intrapreso da alcuni anni un percorso volto a coniugare, per quanto possibile, la gestione economica e patrimoniale dell'azienda con l'impegno in ambito ambientale e sociale.

Siamo, pertanto, particolarmente lieti di presentare il nostro primo Bilancio di Sostenibilità, un documento nel quale abbiamo rendicontato il nostro approccio, gli obiettivi, le performance e gli impatti generati in relazione alle tematiche di sostenibilità rilevanti per il Gruppo.

Il 2023 è stato un anno positivo per il Gruppo, nonostante le incertezze iniziali che riguardavano l'intero comparto del trasporto pubblico legate alla ripresa post pandemia, e quelle di tipo macroeconomico connesse ai conflitti internazionali e alle spinte inflattive che hanno condizionato l'andamento economico delle imprese. Il valore della produzione 2023 del Gruppo Ferrotramviaria si è incrementato di oltre il 12% rispetto all'esercizio precedente, raggiungendo quota 72,4 milioni di euro, mentre il patrimonio netto consolidato si è attestato sul valore di 28,2 milioni di euro, in incremento del 7% rispetto al 2022, essenzialmente per i buoni risultati della gestione economica.

Passando alle performance ESG, e partendo dalla governance aziendale, va rimarcato innanzitutto che il Gruppo, nella consapevolezza dell'importanza della responsabilità sociale d'impresa, ha implementato nel corso del 2023 un primo processo di due diligence ("dovuta diligenza") in materia di sostenibilità, con conseguente analisi della materialità d'impatto per le tematiche di sostenibilità. La Società ha identificato come unità aziendale incaricata della gestione, delle questioni di sostenibilità, la Struttura Qualità, Sicurezza ed Etica, il cui Responsabile riporta direttamente al Consiglio di Amministrazione, ed ha individuato alcune direttrici di intervento della propria strategia ESG, che saranno sviluppate nel corso del 2024 al fine di delineare un'adeguata strategia di sostenibilità aziendale, compatibile con le risorse disponibili e gli impegni di pubblico servizio connessi all'attività svolta.

Il Gruppo ha continuato a rafforzare il proprio sistema dei controlli interni, elemento fondamentale per la gestione delle sfide importanti nel settore del trasporto pubblico locale. Tra gli elementi chiave del sistema dei controlli interni, strutturato in chiave moderna secondo logiche di gestione integrata del rischio, 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).

Dal lato ambientale, ci fa piacere evidenziare che nel 2023 sono entrati in servizio i primi 5 nuovi elettrotreni POP, dotati delle più evolute ed efficaci soluzioni tecniche,

che rispondono alla politica di sostenibilità ambientale e sono riciclabili per il 95%. I nuovi elettrotreni consumano il 30% di energia in meno rispetto alla precedente generazione, con relativi benefici ambientali in termini di minori emissioni climalteranti indirette da consumo di energia elettrica per la trazione.

Com'è noto, il trasporto ferroviario con trazione elettrica rappresenta il sistema con il minore impatto ambientale per singolo passeggero in termini di emissioni di gas serra. L'efficienza energetica degli elettrotreni Ferrotramviaria di nuova generazione contribuisce significativamente al miglioramento degli impatti ambientali derivanti dall'attività aziendale.

L'attenzione verso l'ambiente da parte del Gruppo è testimoniata anche dalle iniziative di efficientamento energetico e dagli investimenti in fonti rinnovabili descritte nel report, oltre che dalle procedure di gestione dei rifiuti, i quali per oltre il 98% sono avviati a recupero, evitando quindi il conferimento in discarica.

Nel 2023 sono terminati i lavori di raddoppio della tratta Corato-Andria Sud della linea ferroviaria Bari-Barletta. L'avvio dell'esercizio sulla tratta ferroviaria è avvenuto il 3 aprile 2023, con l'attivazione della nuova stazione di Andria Sud, nell'attesa dell'apertura delle stazioni di Andria Centrale e Andria Nord, con l'interramento della tratta ferroviaria nel centro urbano andriese e del completamento del raddoppio del binario sulla tratta Andria-Barletta, per il cui intervento sono state avviate le pratiche di contrattualizzazione.

In merito agli aspetti sociali, Ferrotramviaria, già da tempo, 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. È stato costituito il Social Performance Team con lo scopo di supervisionare l'applicazione di tutti i requisiti della norma SA8000.

Ci fa piacere evidenziare che nel 2023 il Gruppo ha incrementato di ben 44 unità il numero dei lavoratori, raggiungendo quota 608 dipendenti alla chiusura dell'esercizio. L'attenzione verso le nostre risorse umane è testimoniata anche dalla decisione della Capogruppo di istituire volontariamente nel 2023 un'apposita procedura volta a contrastare eventuali pratiche discriminatorie durante l'intero rapporto di lavoro del personale dipendente, oltre che dall'implementazione della procedura whistleblowing richiesta dal D. Lgs. 24/2023.

Infine, tra le iniziative di coinvolgimento delle comunità locali, segnaliamo la campagna di sensibilizzazione sui temi della sicurezza ferroviaria, tenutasi nei mesi di aprile e maggio 2023. Il progetto ha coinvolto otto scuole secondarie di primo grado, nei comuni serviti dal servizio ferroviario, per un numero complessivo di circa 570 studenti, registrando un feedback molto positivo da parte degli studenti e dei docenti.

Vi auguriamo una buona lettura.

Antonio Ricco
Presidente del CdA

Emanuele Maria Pasquini
Resp. Struttura Qualità,
Sicurezza ed Etica



Nota metodologica

GRI

2-2

2-3

2-5

Il **Bilancio di Sostenibilità 2023** 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 2023, 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 2023 del Gruppo Ferrotramviaria è stato redatto in conformità ai GRI Standards (Consolidated Set di gennaio 2023), 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) costitui-

sce il GRI Content Index riportato in allegato al Bilancio di Sostenibilità.

Il Bilancio di Sostenibilità 2023 rappresenta il primo 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.

In considerazione del fatto che Ferrotramviaria S.p.A. ed il Gruppo rientrano nel novero delle imprese/gruppi di grandi dimensioni, con relativo obbligo, a partire dall'esercizio 2025 (da rendicontare nel 2026), di includere nella Relazione sulla gestione al bilancio l'informativa di sostenibilità secondo quanto previsto dalla Direttiva (UE) 2022/2464 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 14 dicembre 2022 (nota come "CSRD" o "Corporate Sustainability Reporting Directive"), attraverso il presente report la Società si colloca nel sentiero di reporting di sostenibilità delineato dalla CSRD.

L'interoperabilità tra GRI Standards e ESRS  consentirà alla Società e al Gruppo di transitare con maggiore fluidità nel nuovo sistema di rendicontazione di sostenibilità previsto dalla CSRD e dagli ESRS a partire dall'esercizio 2025.



Il perimetro di reporting è esplicitato al [par. 1.1](#). I temi trattati all'interno del documento sono quelli che, a seguito dell'[analisi di materialità](#), sono stati considerati rilevanti in quanto in grado di riflettere gli impatti significativi sulle persone e sull'ambiente derivanti dalle 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.

Trattandosi del primo Bilancio di Sostenibilità, salvo che in limitati casi, il presente report non presenta le informazioni comparative riferite all'esercizio precedente, non essendo stato possibile reperire tempestivamente le relative informazioni.

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.

In data novembre 2024, il Consiglio di Amministrazione della Ferrotramviaria S.p.A. ha preso atto della predisposizione del Bilancio di Sostenibilità 2023, autorizzandone la pubblicazione.

Il presente report non è stato sottoposto ad assurance esterna, non obbligatoria nella fattispecie. Gli amministratori valuteranno in futuro se sottoporre il bilancio di sostenibilità all'attività di controllo esterno.

La periodicità del Bilancio di Sostenibilità è di tipo annuale.

Arricchiscono la parte metodologica del report i seguenti riferimenti in tema ESG:

- *GRI Content Index*, con il dettaglio dei contenuti rendicontati in conformità ai GRI Sustainability Reporting Standards e relative omissioni d'informativa. Il GRI Content Index è riportato in allegato;
- *Linking the SDGs and the GRI Standards*, nella versione maggio 2022, che mette in relazione i contenuti del GRI Content Index con gli SDGs;
- *AccountAbility 1000 - Stakeholder Engagement Standard*, standard di processo per il coinvolgimento degli stakeholder.

Team

Il *Bilancio di Sostenibilità 2023* 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 2023* è il risultato di un lavoro di squadra che ha visto attivamente partecipare 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 Di-mastromatteo Graphic Designer.

Commenti ed opinioni sul report possono essere inviati all'email: sustainability@ferrotramviaria.it.



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. Nei nuovi Principi europei di rendicontazione di sostenibilità - *European Sustainability Reporting Standards* ("ESRS") predisposti dall'EFRAG, il cui primo set di documenti (cosiddetti *sector agnostic*) è stato adottato dalla Commissione Europea con Atto Delegato del 31 luglio 2023 e la cui utilizzazione sarà obbligatoria per il Gruppo a partire dall'esercizio 2025, l'esecuzione dell'analisi di materialità è necessaria affinché l'impresa possa identificare gli impatti, i rischi e le opportunità ritenuti significativi e, pertanto, oggetto di rendicontazione.

Nell'impostazione di reporting delineata dalla CSRD, 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 dagli ESRS: **materialità d'impatto** o *impact materiality*, e **materialità finanziaria** o *financial materiality*, le quali sono tra di loro interrelate.

Ferrotramviaria, in relazione al reporting di sostenibilità dell'esercizio 2023, ha svolto il primo esercizio di **Due Diligence di Sostenibilità** con correlata **Analisi degli Impatti**, di seguito esposta

Attività iniziali

Nell'esecuzione dell'analisi della materialità d'impatto sono state seguite le indicazioni contenute nella bozza

della guida specifica pubblicata dall'EFRAG a dicembre 2023: **EFRAG IG 1. Materiality assessment implementation guidance** .

Gli step iniziali 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.

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, quindi, estesa al reporting di sostenibilità di rilevanti aziende internazionali operanti nel settore del *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.

Al fine di corroborare la lista dei temi ed individuare eventuali ulteriori questioni



di sostenibilità potenzialmente rilevanti, 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.

L'elenco dei temi materiali è stato, infine, sottoposto ad analisi di validazione della rilevanza (fase 3), effettuata sia nell'ambito del gruppo di lavoro che attraverso il coinvolgimento di alcuni stakeholder interni. A conclusione di queste attività sono stati valutati come materiali n. 14 temi (da un numero di partenza iniziale di n. 24 temi emersi dall'analisi di benchmark), di cui n. 7 attinenti all'ambito ambientale, n. 4 a quello sociale e n. 3 a quello di governance. Si riporta di seguito l'elenco dei temi materiali.

Tabella
Lista dei
temi materiali

#	TEMA	Ambito
1	Emissioni e climate change	Ambientale
2	Consumi energetici ed efficientamento	Ambientale
3	Gestione efficiente delle risorse idriche	Ambientale
4	Gestione dei rifiuti	Ambientale
5	Sistemi di gestione della sicurezza e impatto sul territorio	Ambientale
6	Sostenibilità negli acquisti	Ambientale
7	Gestione del rumore e delle vibrazioni	Ambientale
8	Sicurezza dei viaggiatori	Sociale
9	Accessibilità per i viaggiatori ai servizi e alle infrastrutture	Sociale
10	Welfare e inclusione dei lavoratori	Sociale
11	Salute e sicurezza nei luoghi di lavoro	Sociale
12	Governance e gestione dei rischi	Governance
13	Qualità e continuità del servizio	Governance
14	Etica aziendale e legalità	Governance

Analisi 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



o ai servizi aziendali. 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:

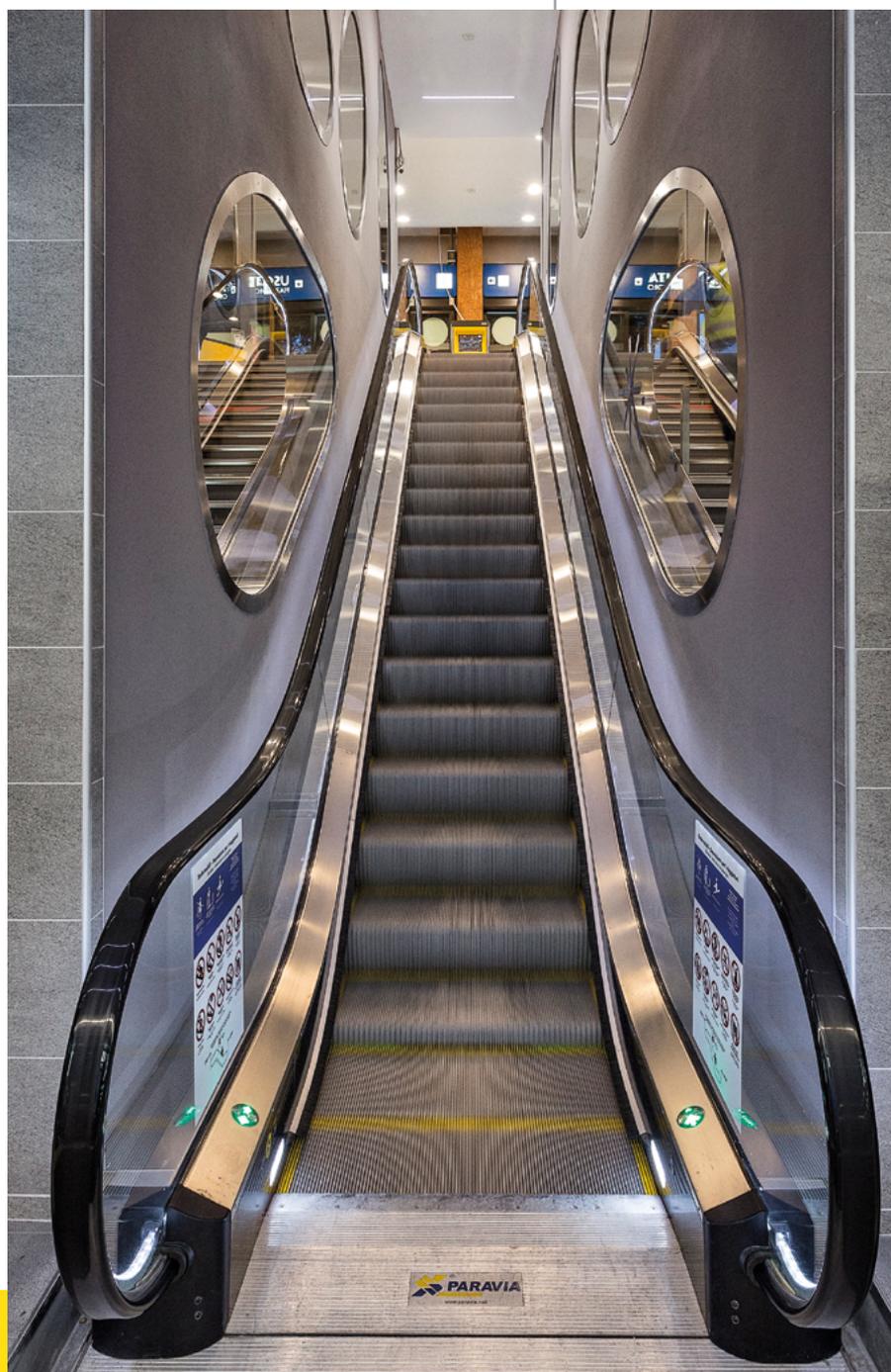
- I.1 Prima identificazione degli impatti attuali o potenziali connessi a ciascun tema materiale, a seguito di specifica attività di analisi del gruppo di lavoro. A conclusione di questa analisi sono stati individuati gli impatti ESG più specifici derivanti dall'attività aziendale;
- I.2 Screening dell'elenco incluso nell'AR 16 dello standard ESRS 1: *Sustainability matters to be included in the materiality assessment*, al fine di individuare eventuali ulteriori impatti in aggiunta a quelli identificati a seguito dell'analisi di cui al punto I.1;
- I.3 Valutazione della materialità per gli impatti emersi dalle analisi di cui ai punti I.1 e I.2;
- I.4 Prioritizzazione degli impatti più significativi da rendicontare.

Nella valutazione della materialità si è proceduto, con riferimento agli impatti negativi, alla **valutazione della severity** di ciascun impatto attuale o potenziale, considerando le tre caratteristiche previste dall'ESRS 1 e dalla citata *Implementation guidance*: scala, ambito e carattere irrimediabile, 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**, con gradazione crescente: bassa, media, alta. In presenza di grado di probabilità basso, la valutazione della severity è stata ridotta di un terzo di punto, mentre in presenza di grado di probabilità medio o alto è stata confermata la valutazione della severity.

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

Sono stati considerati impatti materiali quelli che, a seguito del processo di valutazione innanzi descritto, sono risultati pari o superiori alla soglia di punteggio di 2. A completamento dell'analisi di materialità d'impatto è stato considerato l'arco temporale di riferimento (breve, medio o lungo periodo) e il posizionamento all'interno della catena del valore.

Si riporta di seguito l'esito della valutazione della materialità d'impatto.





CARROZZA
VIGILATA



Impatto #	Tema (sustainability matter)	Numero tema	Descrizione impatto su persone e/o ambiente	Tipologia di impatto (attuale o potenziale; negativo o positivo)		Orizzonte temporale (solo x potenz.)	Valutazione impatto (scala 1-5)	Posizionamento all'interno della catena del valore	Stakeholder e ESG impact
1	Sicurezza dei viaggiatori	8	La sicurezza dei passeggeri riveste da sempre un ruolo fondamentale nel trasporto pubblico locale.	Potenziale	Negativo	medio	4,00	Utenti del servizio di trasporto pubblico locale (passeggeri)	S (persone)
2	Emissioni e climate change	1	Emissioni di gas climalteranti derivanti dall'attività aziendale. In particolare, l'attività di trasporto pubblico comporta elevati consumi energetici, con conseguente impatto ambientale.	Attuale	Negativo	n.a.	4,00	Utenti del servizio di trasporto pubblico locale (passeggeri), clienti del servizio di trasporto merci	E (ambiente)
3	Sistemi di gestione della sicurezza e impatto sul territorio	5	Impatti potenzialmente negativi sul TPL da eventuali inefficienze dei sistemi di gestione o nel rispetto delle direttive e prescrizioni normative.	Potenziale	Negativo	medio	4,00	L'impatto si riferisce all'intera catena del valore del Gruppo Ferrotramviaria	S (persone) E (ambiente)
4	Salute e sicurezza nei luoghi di lavoro	11	L'insufficiente o inadeguata attività di monitoraggio e prevenzione degli incidenti nei luoghi di lavoro potrebbe causare infortuni alle persone.	Potenziale	Negativo	breve/medio	3,50	Dipendenti, lavoratori non dipendenti	S (persone)
5	Governance e gestione dei rischi	12	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	Negativo	medio	3,50	L'impatto si riferisce all'intera catena del valore del Gruppo Ferrotramviaria	G (governance) S (persone) E (ambiente)
6	Sistemi di gestione della sicurezza e impatto sul territorio	5	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.	Attuale	Positivo	n.a.	3,50	Utenti del servizio di trasporto pubblico locale (passeggeri), clienti del servizio di trasporto merci	S (persone)
7	Gestione efficiente delle risorse idriche	3	Impatti sull'ambiente derivanti dall'uso dell'acqua per l'attività aziendale: pulizia vetture e locali.	Attuale	Negativo	n.a.	3,33	L'impatto si riferisce all'intera catena del valore del Gruppo Ferrotramviaria	E (ambiente)

Impatto #	Tema (sustainability matter)	Numero tema	Descrizione impatto su persone e/o ambiente	Tipologia di impatto (attuale o potenziale; negativo o positivo)		Orizzonte temporale (solo x potenz.)	Valutazione impatto (scala 1-5)	Posizionamento all'interno della catena del valore	Stakeholder e ESG impact
8	Gestione dei rifiuti	4	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.	Attuale	Negativo	n.a.	3,33	L'impatto si riferisce all'intera catena del valore del Gruppo Ferrotramviaria	E (ambiente)
9	Sistemi di gestione della sicurezza e impatto sul territorio	5	Impatti potenzialmente negativi su ambiente e persone da eventuali inefficienze dei sistemi di gestione con riferimento al trasporto di merci pericolose.	Potenziale	Negativo	medio	3,00	Utenti del servizio di trasporto pubblico locale (passeggeri), clienti del servizio di trasporto merci, ambiente	S (persone) E (ambiente)
10	Qualità e continuità del servizio	13	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.	Attuale	Positivo	n.a.	3,00	Utenti del servizio di trasporto pubblico locale (passeggeri), clienti del servizio di trasporto merci	S (persone)
11	Accessibilità per i viaggiatori ai servizi e alle infrastrutture	9	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.	Attuale	Positivo	n.a.	3,00	Utenti del servizio di trasporto pubblico locale (passeggeri)	S (persone)
12	Welfare e inclusione dei lavoratori	10	La presenza di un sistema di gestione sulla responsabilità sociale (SA 8000) contribuisce positivamente in termini di impatti sui dipendenti e sulle persone.	Attuale	Positivo	n.a.	3,00	Dipendenti, lavoratori non dipendenti	S (persone)
13	Welfare e inclusione dei lavoratori	10	Impatto sui lavoratori da eventuale inadeguatezza delle politiche di welfare e di inclusione, non discriminazione, gestione della diversità e parità di trattamento retributivo.	Potenziale	Negativo	breve/medio	2,50	Dipendenti, lavoratori non dipendenti	S (persone)
14	Sostenibilità negli acquisti	6	Gestione responsabile dei processi di approvvigionamento lungo tutta la catena di fornitura dell'organizzazione.	Attuale	Positivo	n.a.	2,50	L'impatto si riferisce alla catena del valore a monte (catena di fornitura) del Gruppo Ferrotramviaria	S (persone) E (ambiente)



Impatto #	Tema (sustainability matter)	Numero tema	Descrizione impatto su persone e/o ambiente	Tipologia di impatto (attuale o potenziale; negativo o positivo)		Orizzonte temporale (solo x potenz.)	Valutazione impatto (scala 1-5)	Posizionamento all'interno della catena del valore	Stakeholder e ESG impact
15	Gestione del rumore e delle vibrazioni	7	Impatto sull'ambiente e sulle persone derivante da vibrazioni e rumori generati dall'attività d'impresa.	Attuale	Negativo	n.a.	2,00	L'impatto si riferisce alla catena del valore a valle del Gruppo Ferrotramviaria	S (persone) E (ambiente)
16	Consumi energetici ed efficientamento	2	Impatti positivi dalle azioni di efficientamento energetico e autoproduzione, con riduzione dei consumi e ottimizzazione dei costi.	Attuale	Positivo	n.a.	2,00	L'impatto si riferisce all'intera catena del valore del Gruppo Ferrotramviaria	E (ambiente)
17	Etica aziendale e legalità	14	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	Negativo	breve	2,00	L'impatto si riferisce all'intera catena del valore del Gruppo Ferrotramviaria	G (governance) E (ambiente) S (persone)



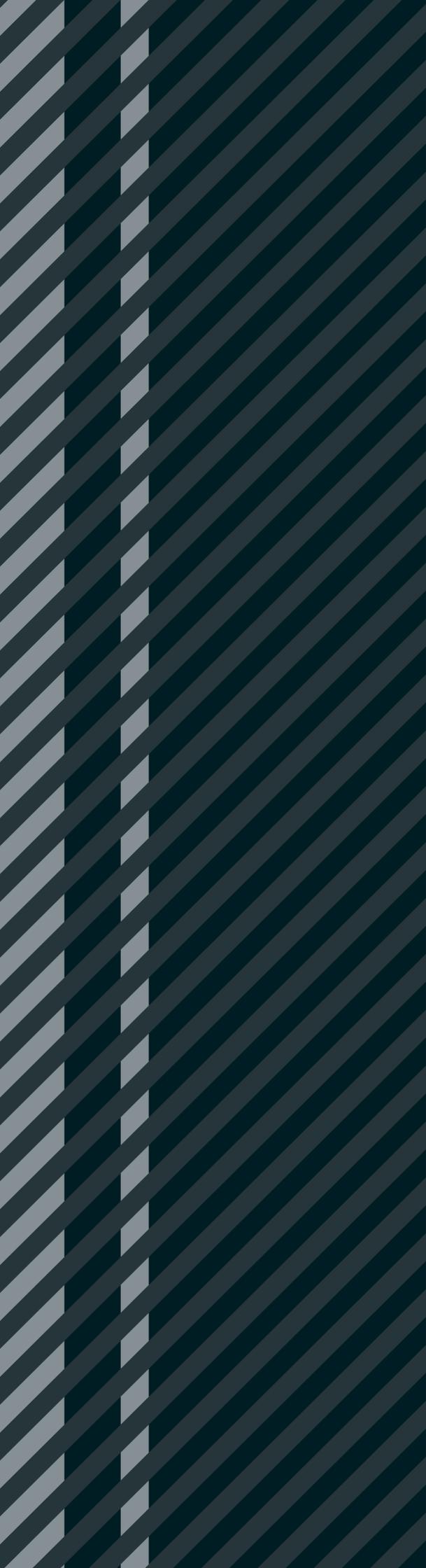


Stakeholder

TUTTI

IL GRUPPO
FERROTRAMVIARIA

01



- 1.1** Settori di attività e struttura di Gruppo
- 1.2** Vision, Mission e Principi fondamentali
- 1.3** Timeline
- 1.4** Business model e processo di creazione di valore



1.1

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 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 Direzione Generale Trasporto 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.

Cosa fa Ferrotramviaria?

Il Gruppo Ferrotramviaria svolge le seguenti attività nel campo del trasporto:



Impresa di trasporto ferroviario di persone in ambito **regionale** su rete interconnessa (TPL ferrovia)



Gestore di infrastruttura ferroviaria in ambito **regionale**



Trasporto pubblico di persone con **autolinee** in ambito **regionale**



Trasporto ferroviario di **merci** su rete RFI



Progettazione di infrastrutture di trasporto, con relative attività di **direzione lavori** e **coordinamento della sicurezza** per la costruzione delle stesse



Formazione ferroviaria

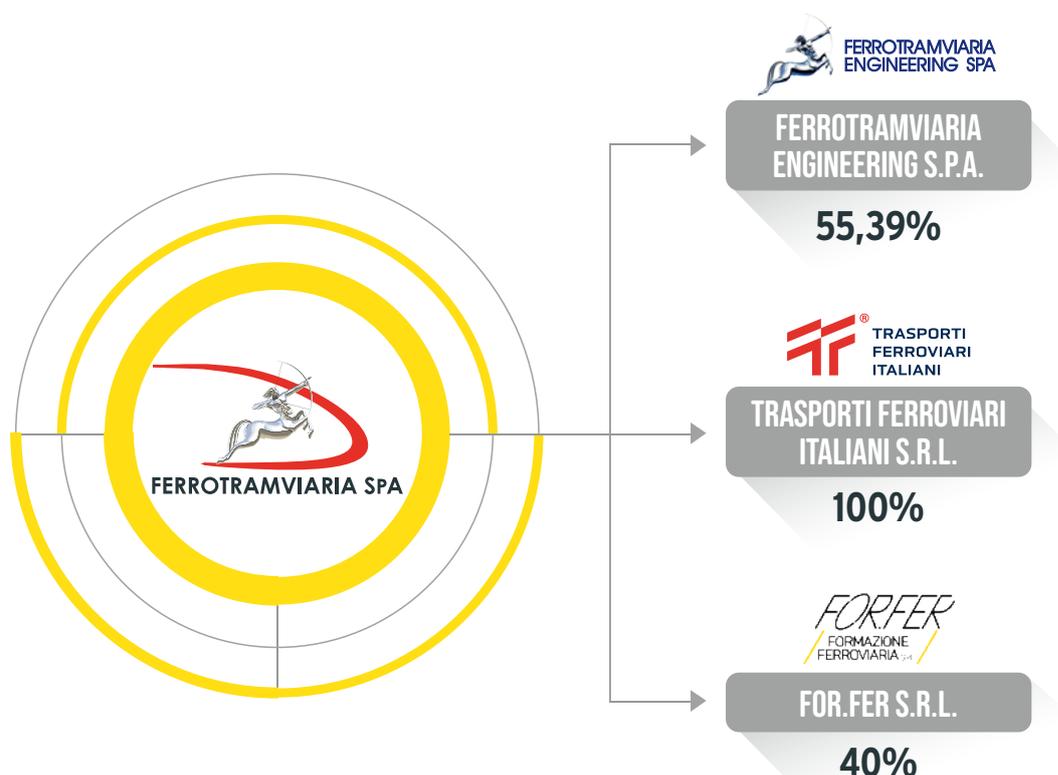
Grafico
Attività svolte dal Gruppo Ferrotramviaria

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 e curata dalla controllata Trasporti Ferroviari Italiani S.r.l. e le attività di ingegneria sono eseguite dalla controllata Ferrotramviaria Engineering S.p.A.

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 principalmente di 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) si occupa del servizio di trasporto merci su ferrovia.

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 ed 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 coincide con quello del bilancio consolidato ed è costituito da Ferrotramviaria S.p.A. e dalle due imprese controllate: Ferrotramviaria Engineering S.p.A. e Trasporti Ferroviari Italiani S.r.l.





1.2

Vision, Mission e Principi fondamentali

Topic n. 14

Impact #17

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.

Eguaglianza 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.

1.3

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 elettro-

treni 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.

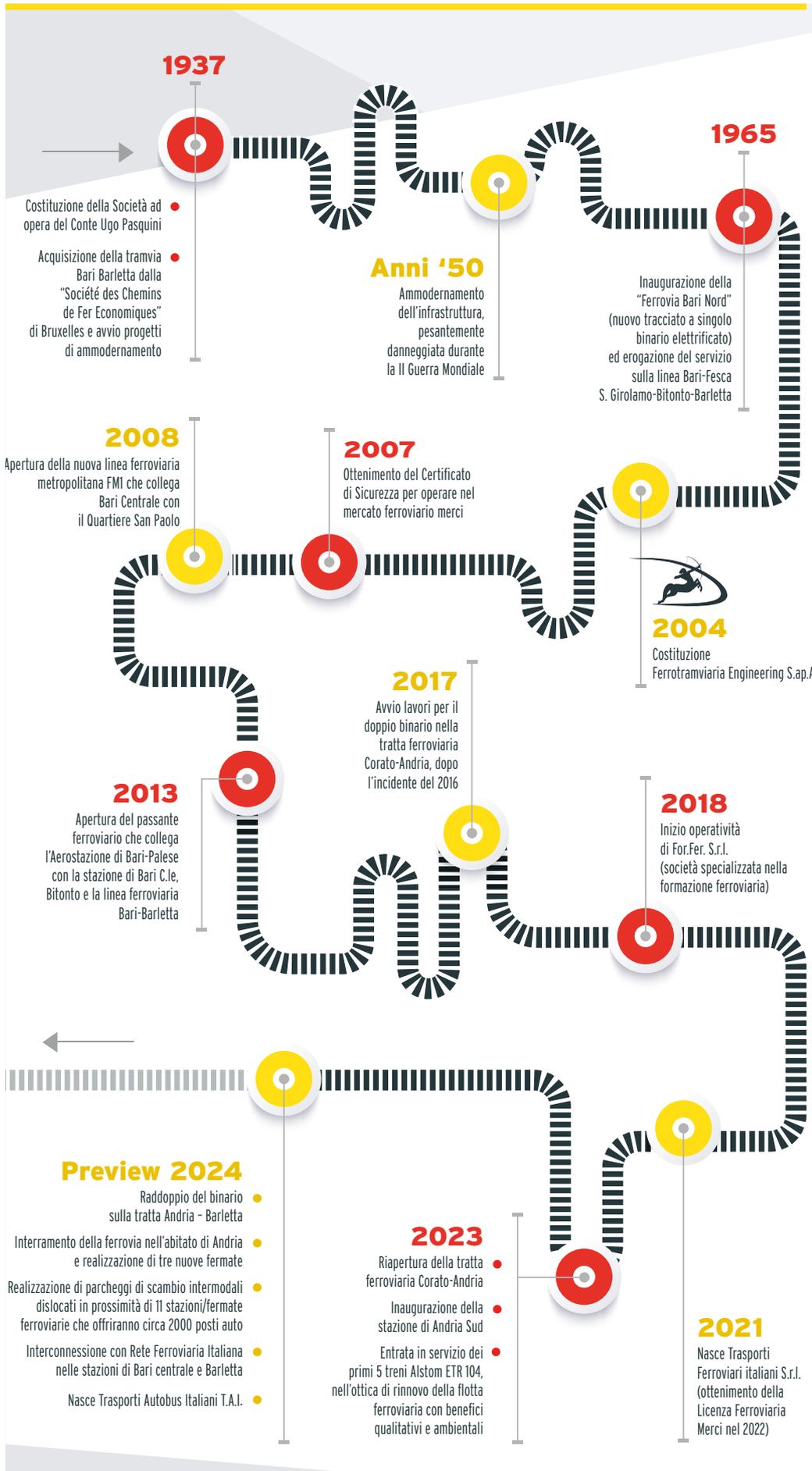
Queste competenze ed esperienze negli ultimi venti anni hanno portato ad un notevole processo di ammodernamento e ampliamento, sia della rete sia della flotta.

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





Grafico
Timeline



1.4

Business model e processo di creazione di 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
- Risorse 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



TRASPORTO PUBBLICO FERROVIARIO IN PUGLIA

Accesso all'infrastruttura, stazioni passeggeri, corrente di trazione, aree di manovra e sosta, ecc.



GESTIONE DELLA INFRASTRUTTURA FERROVIARIA
(a servizio del trasporto ferroviario)



Engineering

Crescente regolamentazione del trasporto pubblico

Volatilità prezzi energetici

Cambiamento climatico e riscaldamento globale

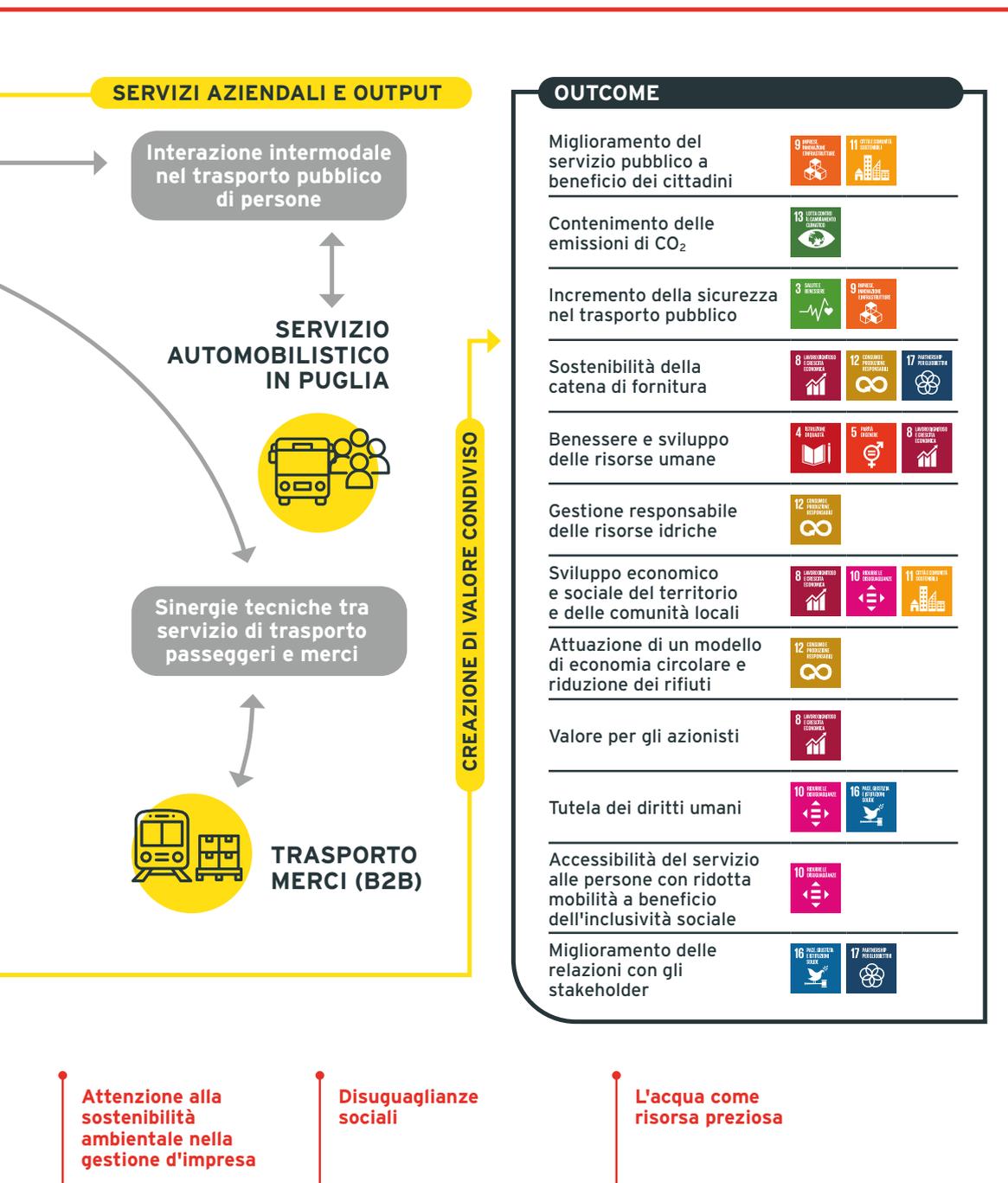
Istanze di sicurezza dei viaggiatori



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 sosteni-

bile dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite (SDGs) perseguiti del Gruppo e rendicontati nei vari capitoli di questo Bilancio.

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





Regione Puglia



FERROTRAMVIARIA SPA



STAZIONE FERROVIARIA RAILWAY STATION


**PROGETTO COFINANZIATO
DALL'UNIONE EUROPEA**
 Investiamo nel vostro futuro
 Fondo Europeo per lo Sviluppo Regionale
 PUGLIA REGIONAL DEVELOPMENT
 PULTE E R. PUGLIA REGION
 Contribuzione del Fondo Europeo di Sviluppo Regionale al Bando di
 Intervento del Fondo Europeo di Sviluppo Regionale
 Integrato con il Fondo per lo Sviluppo Economico
 del Sud (FSE) del 2014-2020

Fabbricato Transito



 **AI TRENI
PLATFORMS**
 **BIGLIETTERIA
TICKETS**






ATTENZIONE

 NON
 VEDERVI SPINGUTA
 NELLA
 PORTATA
 DELLA
 PORTA



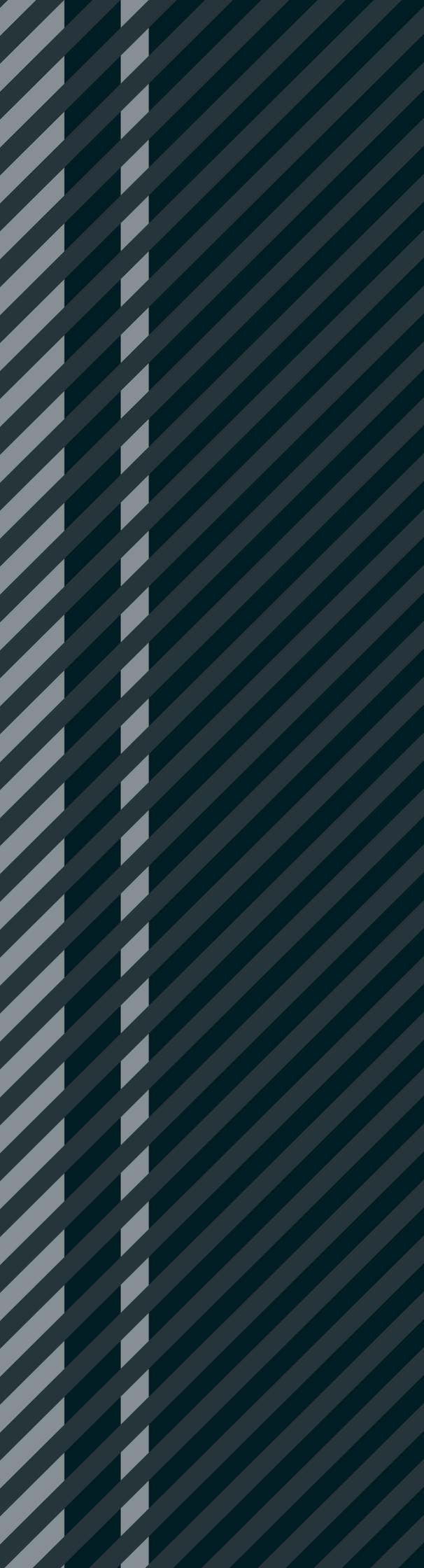


Stakeholder

AZIONISTI
FINANZIATORI
DIPENDENTI
BUSINESS PARTNER
COLLETTIVITÀ

GOVERNANCE

02

- 
- 2.1** Corporate governance
 - 2.2** Struttura organizzativa
 - 2.3** Due diligence e strategia di sostenibilità
 - 2.4** Relazioni con gli stakeholder
 - 2.5** Gestione dei rischi e policy aziendali
 - 2.6** Etica e compliance



2.1

Corporate governance

Topic n. 12

Impact # 5

GRI

2-9

2-10

2-11

2-12

2-13

2-14

2-18

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 organizzativo, 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.

Gli organi di Governance

Il modello di Corporate Governance prevede l'attribuzione delle funzioni di direzione, gestione e amministrazione 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”) è l’organo esecutivo nominato dall’Assemblea degli Azionisti 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.

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.

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, 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.

Il CdA di Ferrotramviaria S.p.A. è composto da 7 membri. Per tutti quanti i componenti la durata della carica è fino all’approvazione del bilancio con chiusura al 31 dicembre 2024. Di seguito la tabella riepilogativa sulla composizione del CdA.

Tabella
Composizione
del CdA

Cognome e nome	Carica	Fascia d’età	Genere	Durata mandato
Ricco Antonio	Presidente del CdA	>50	M	2022-2024
Pasquini Emanuele Maria	Consigliere	30-50	M	2022-2024
Pavoncelli Giuseppe	Consigliere	30-50	M	2022-2024
Guglielmo Pasquini Andrea	Consigliere	30-50	M	2022-2024
Castelnuovo Arturo	Consigliere	30-50	M	2022-2024
Panettoni Marcello	Consigliere	>50	M	2022-2024
D’Alessio Antonio	Consigliere	>50	M	2023-2024





Collegio Sindacale

Il Collegio Sindacale vigila sull'osservanza della legge e dello statuto sociale, sul rispetto dei principi di corretta amministrazione e sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile adottato dalla Società e sul suo concreto funzionamento. 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. La scadenza della carica per tutti i componenti è con l'approvazione del bilancio al 31/12/2024. Si riporta di seguito la composizione dei membri effettivi del Collegio Sindacale.

Cognome e nome	Carica	Fascia d'età	Genere	Durata mandato
Carta Stefano	Presidente del Collegio Sindacale	>50	M	2022-2024
Marchiani Giorgio	Sindaco effettivo	>50	M	2022-2024
Granata Giacomo	Sindaco effettivo	>50	M	2022-2024
Roscetti Giuliana	Sindaca effettiva	>50	F	2022-2024
Marcucci Alessandra	Sindaca effettiva	>50	F	2022-2024

Tabella

Componenti effettivi del Collegio Sindacale

Organismo di Vigilanza

L'Organismo di Vigilanza ("OdV") ha il compito di vigilare sull'adeguatezza del *Modello di Organizzazione e Gestione 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 com-

missione 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**.

Cognome e nome	Carica	Fascia d'età	Genere	Background
Carta Stefano	Presidente OdV	>50	M	Economico
Gargiulo Amedeo	Componente OdV	>50	M	Ingegneristico
Mastrososa Vitaliano	Componente OdV	30-50	M	Giuridico

Tabella

Composizione Organismo di Vigilanza

Società di revisione legale dei conti

L'attività di audit dei bilanci della Ferrotramviaria S.p.A. è affidata alla so-

cietà 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.



2.2

Struttura organizzativa

GRI

2-1



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.

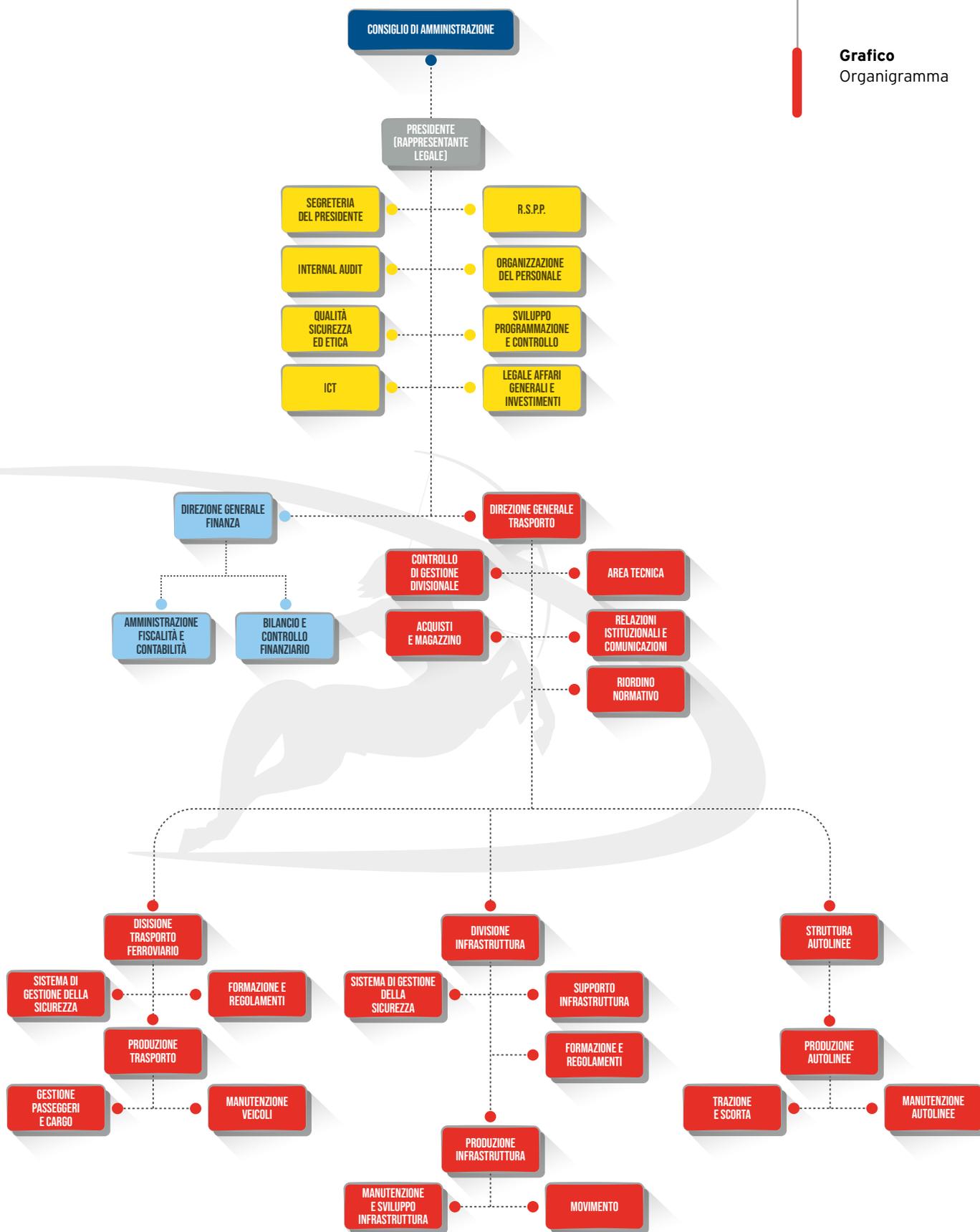
"Unità aziendale Sustainability"

In considerazione dell'importante commitment aziendale nei confronti dei temi ESG e degli obiettivi ("SDGs") dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite, tenuto conto della crescente attività di pianificazione strategica in chiave sostenibilità, iniziata nel 2023 ed il cui sviluppo e perfezionamento è atteso nel 2024, nonché dei diversi progetti con importante impatto ambientale e sociale avviati, Ferrotramviaria ha incaricato la Struttura Qualità, Sicurezza ed Etica, il cui Responsabile riporta direttamente al Consiglio di Amministrazione, della gestione di tutte le questioni legate alla **sostenibilità**. La presenza di struttura dedicata alle tematiche ESG garantisce una maggiore integrazione delle questioni di sviluppo sostenibile rilevanti per Ferrotramviaria con l'attività aziendale.



Organigramma Ferrotramviaria

Grafico Organigramma



2.3

Due diligence e strategia di sostenibilità



Topic n. 12

Impact # 5

GRI

2-22

Ferrotramviaria, nella consapevolezza dell'importanza della responsabilità sociale d'impresa ed al fine di promuovere un comportamento sostenibile lungo la propria catena del valore, ha implementato nel corso del 2023 un primo **processo di due diligence ("dovuta 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 nei [Guiding Principles on Business and Human Rights](#) ¹ delle Nazioni Unite e nelle [Linee Guida dell'OCSE per le imprese multinazionali](#) ². Nell'approccio europeo alla rendicontazione di sostenibilità delineato nella CSRD e negli standard ESRS, tra gli output principali della due diligence di sostenibilità figura l'analisi della doppia materialità, con l'individuazione di impatti, rischi ed opportunità valutati come significativi.

Nell'impostazione data da Ferrotramviaria, la due diligence di sostenibilità è intesa come un'attività continuativa, che mira a rispondere ai cambiamenti che possono impattare sulla strategia, 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 - con il supporto di tutte le altre funzioni aziendali interessate.

L'approccio alla due diligence di sostenibilità testimonia l'impegno verso le tematiche di sviluppo sostenibile da parte degli organi di governance di Ferrotramviaria.

A conclusione della due diligence di sostenibilità svolta per l'esercizio 2023 sono stati individuati gli impatti significativi, negativi e positivi, effettivi e potenziali, derivanti dall'attività aziendale con riflessi sulle persone e sull'ambiente. Il processo di analisi seguito e gli esiti dello stesso, con l'individuazione e descrizione delle questioni di sostenibilità rilevanti per l'Azienda e degli impatti significativi, sono riportati nello specifico paragrafo Analisi di Materialità del presente report, al quale si fa rimando.

Si precisa che laddove l'individuazione e descrizione degli impatti significativi è riportata nel paragrafo Analisi di Materialità, l'informativa sulle modalità di gestione degli stessi è contenuta nei vari capitoli di questo Bilancio. Al fine di agevolare la disclosure sugli impatti e poter mappare le informazioni, i paragrafi del report che contengono l'informativa attinente ad un impatto significativo sono contrassegnati con apposita infografica, come illustrato nella nota metodologica.





In merito alla **Strategia di sostenibilità**, Ferrotramviaria ha avviato uno specifico progetto finalizzato a delinearne gli elementi chiave, la cui conclusione è prevista nel 2024. 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.



Infine, 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.

2.4

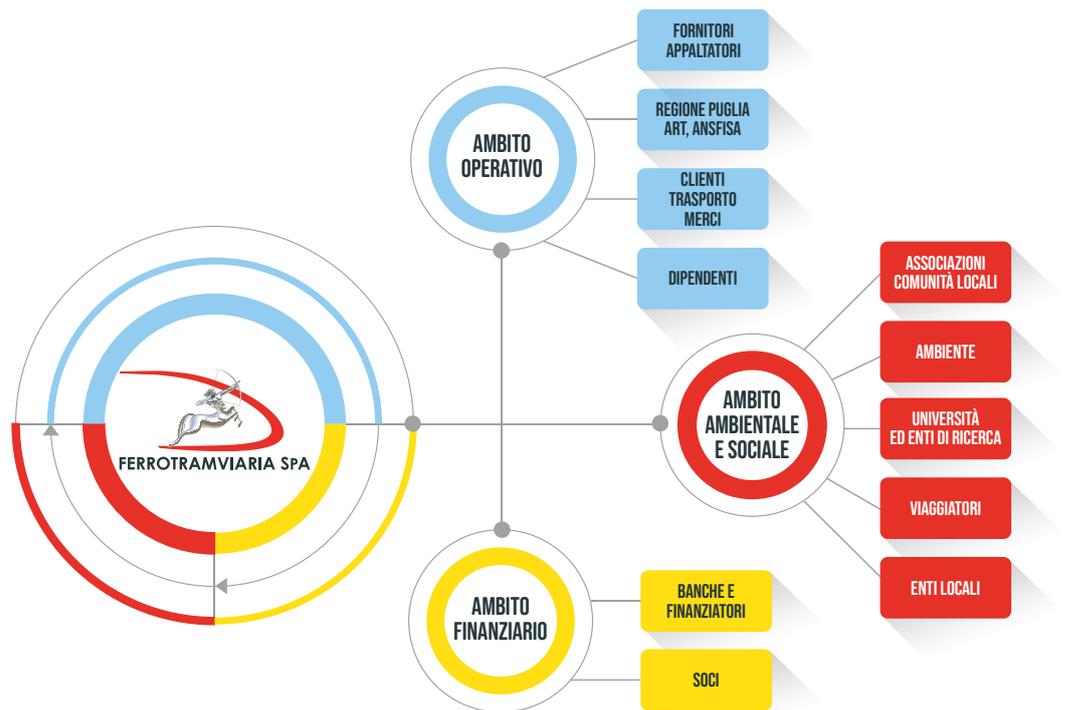
Relazioni con gli stakeholder

GRI 2-29

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



Stakeholder Engagement

Nel mese di marzo 2024, anche al fine di validare l'analisi dei temi materiali e degli impatti (cfr. paragrafo Analisi di Materialità) 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 15 temi materiali individuati, e di indicare i temi con maggiore impatto sulle persone e sull'ambiente. Il tasso di riscontro è stato 18%.



2.5

Gestione dei rischi e policy aziendali

Topic n. 12

Impact # 5

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 3.6 - ognuno guidato dalla propria **Policy** e documentati in ap-

positi **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 paragrafo Analisi di Materialità.



Grafico
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. 2.2 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.

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 il Modello Organizzativo 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 2023 non sono state segnalate o individuate situazioni pregiudizievoli o di violazione del Modello adottato.



2.6

Etica e compliance



Topic n. 14

Impact # 17

GRI

2-27

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**.

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.

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.

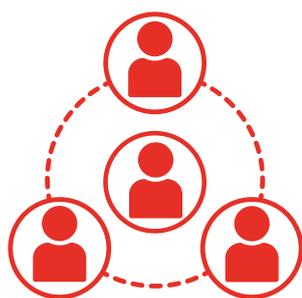
Nel corso del 2023 il Gruppo ha istituito la procedura di **whistleblowing**, fondamentale strumento di compliance, tramite il quale è possibile segnalare, in modo riservato e protetto, eventuali illeciti riscontrati. Il sistema di whistleblowing implementato da Ferrotramviaria è attivabile via web, con piattaforma software conforme al D. Lgs. 24/2023 in materia di protezione delle persone che segnalano violazioni del diritto dell'Unione e recante disposizioni riguardanti la protezione delle persone che segnalano violazioni delle disposizioni normative nazionali. 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.

Infine, si segnala non ci sono stati casi di non conformità a leggi e regolamenti durante il periodo di riferimento.









Stakeholder

PASSEGGERI

CLIENTI B2B

FORNITORI

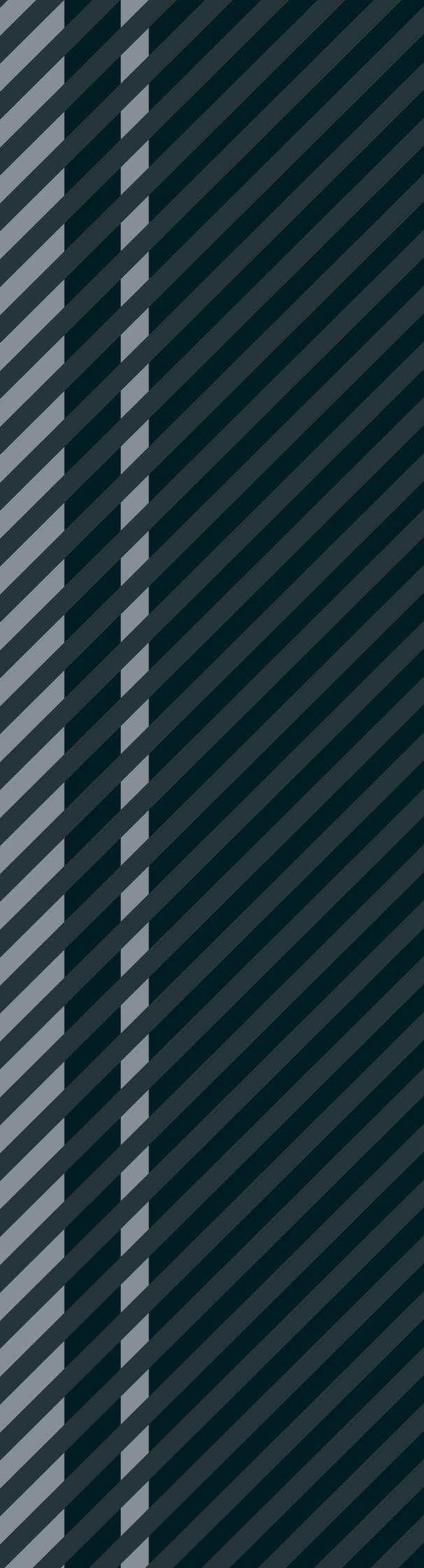
AUTORITÀ REGOLATORIE

BUSINESS PARTNER

COLLETTIVITÀ

**IL VIAGGIO CON
FERROTRAMVIARIA**

03

- 
- 3.1** Il servizio di trasporto pubblico locale su ferrovia
 - 3.2** L'infrastruttura ferroviaria
 - 3.3** Il servizio autolinee
 - 3.4** Trasporto ferroviario di merci
 - 3.5** Catena di fornitura
 - 3.6** Sistemi di gestione della sicurezza e qualità del servizio
 - 3.7** Relazione con i viaggiatori



GRI

2-6

Il Gruppo Ferrotramviaria esercita diverse attività nel mondo dei trasporti, avendo come business principale quello del trasporto di persone su ferrovia. Le attività di trasporto pubblico locale (TPL) nella regione Puglia e di gestione dell'infrastruttura ferroviaria sono svolte dalla Capogruppo Ferrotramviaria S.p.A., oltre a quelle di trasporto merci che dal 1° gennaio del 2024, con una cessione di ramo d'azienda, sono passate alla controllata Trasporti Ferroviari Italiani S.r.l. 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

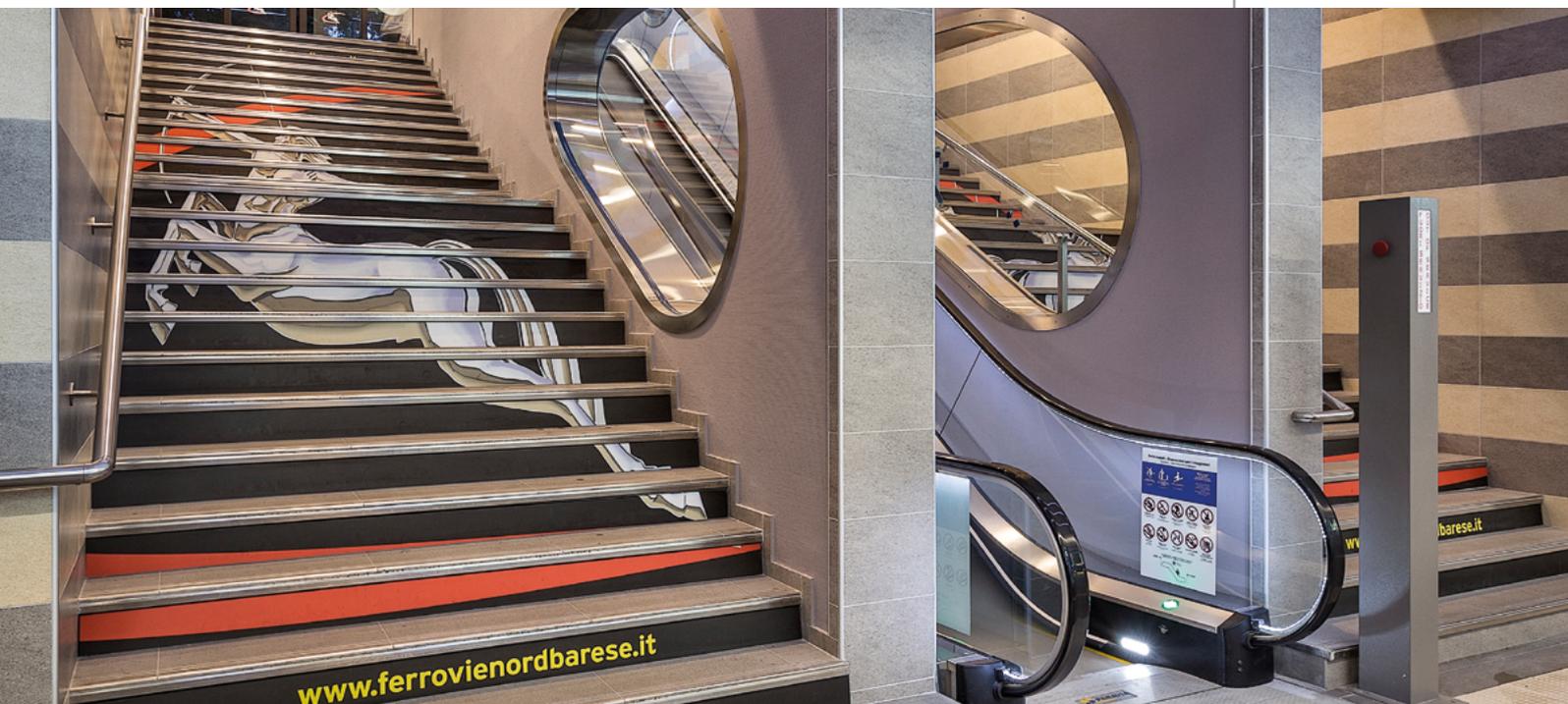
verticalmente integrata, in quanto svolge al suo interno le seguenti attività, soggette a differenti regolamentazioni e authority di vigilanza:

- 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 € 72.391.146 nel 2023. L'analisi dei ricavi per tipologia di attività svolta è la seguente:

Attività	Val. produzione 2023 (€)	Val. produzione 2022 (€)
Impresa ferroviaria (TPL ferrovia)	34.727.105	31.406.813
Gestore infrastruttura	24.363.867	22.824.759
Servizio autolinee (TPL autobus)	3.518.709	2.970.575
Trasporto merci	5.878.054	4.754.063
Engineering	2.351.895	2.372.704
Altro	1.551.516	76.461
Totale	72.391.146	64.405.375

Tabella
Analisi valore della produzione



3.1

Il servizio di trasporto pubblico locale su ferrovia



Topic n. 5, 7, 8, 9, 14

Impact # 1, 3, 6, 10, 11, 15

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.



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.



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

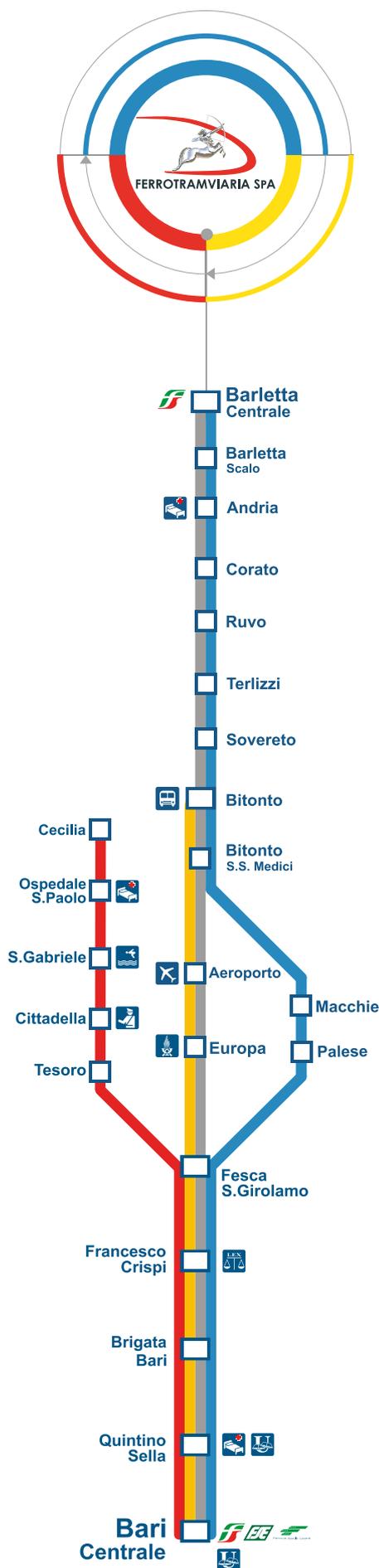


Grafico
Mappa del servizio ferroviario passeggeri (TPL)



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

	2023	2022
N. treni totali effettivi	66.473	75.443
N. passeggeri trasportati	5.073.765	4.787.704
Totale treni-km effettivi	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.

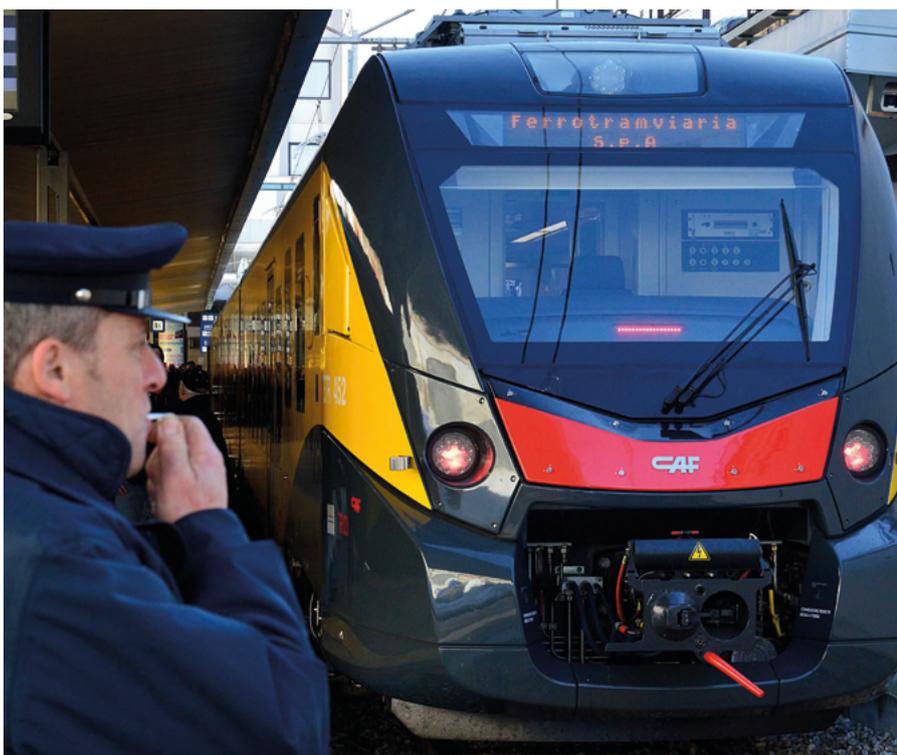
È importante precisare che **tutti i treni utilizzati dalla Ferrotramviaria per l'espletamento del servizio di TPL sono a propulsione elettrica** ("elettrotreni"), aspetto che contribuisce ad un minore impatto ambientale, in termini di emissioni climalteranti, rispetto ai treni alimentati con combustibili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

Tipologia di treno	N. treni	Note
Elettrotreno CAF Civity ETR452 a 4 casse (M+R+R+M)	5	omologati alla circolazione su RFI
Elettrotreno STADLER FLIRT ETR341/2 a 4 casse (M+R+R+M)	3	omologati alla circolazione su RFI
Elettrotreni ALSTOM CORADIA ELT200 a 3 casse (M+R+M)	6	
Elettrotreni ALSTOM CORADIA ELT200 a 4 casse (M+R+R+M)	5	
Elettrotreni ALSTOM CORADIA STREAM ETR104 a 4 casse	5	omologati alla circolazione su RFI
Totale elettrotreni	24	

Tabella

Veicoli ferroviari per trasporto passeggeri

L'anzianità media del parco rotabile è di 14,7 anni. 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 regionale. I 6 nuovi convogli, che si aggiungono ai 5 già consegnati nel 2023, 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.





I nuovi elettrotreni POP di Ferrotramviaria

In data 28/10/2021 Ferrotramviaria ha stipulato ordini di acquisto per **n. 5 nuovi elettrotreni "POP"** e in data 22/06/2022 per altri 6, tutti prodotti dalla ALSTOM Ferroviaria S.p.A.: valore di fornitura di circa € 68 milioni, di cui € 57 milioni a carico della Regione Puglia per il tramite di fondi ministeriali e dei fondi PNRR e € 11 milioni a carico direttamente della Ferrotramviaria.

La consegna dei **primi cinque** degli undici treni è stata completata a giugno 2023 con l'**immissione in esercizio avvenuta nel mese di settembre 2023**. I restanti sei treni saranno, invece, consegnati con una cadenza di due treni ogni anno nel triennio 2024-26.

I nuovi 11 elettrotreni Alstom ETR 104 sono dotati delle più evolute ed efficaci soluzioni tecniche, e andranno gradualmente a completare il **rinnovo della flotta** con grandissime novità per i viaggiatori e per l'ambiente.

I nuovi elettrotreni 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 alla 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 viaggiatori 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 generazione 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 che sarà presente in ciascuna carrozza utilizza monitor e display disposti in modo ergonomico e dotati di un sistema di diffusione del suono.

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**

L'architettura dei treni consente, grazie all'incarozzamento 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 8 biciclette di serie nelle dedicate rastrelliere.

PREVIEW 2024

Nel corso del 2023 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, come da programma, sono state quasi ultimate per 2 treni sui 6 previsti. Si ritiene di completare le attività sui primi due treni entro giugno 2024 e a seguire, presumibilmente entro la fine del 2024, anche sugli altri quattro treni.

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, POP 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:

- 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 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 linea 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 emer-

genza 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.



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 seguito 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

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.

3.2

L'infrastruttura ferroviaria



Topic n. 5, 8, 9

Impact # 1, 3, 6, 11

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 Controllo delle Sottostazioni in telecomando tramite DOTE presso Sala Controllo della circolazione Fesca San Girolamo	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
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 ad oggi stata raddoppiata sul 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 utilizza la linea a semplice binario della ferrovia Bari-Barletta. Da Fesca San Girolamo si sviluppa, a doppio binario, la nuova infrastruttura, 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.

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 utilizza la linea a semplice binario della ferrovia Bari-Barletta. Da Fesca San Girolamo si sviluppa, a doppio binario, la nuova infrastruttura, 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 Cecilia
(Q.re San Paolo)





Principali investimenti e ammodernamenti infrastrutturali del 2023

- Sono terminati i lavori di **raddoppio della tratta Corato-Andria Sud** della linea ferroviaria Bari-Barletta. L'avvio dell'esercizio sulla tratta è avvenuto in data 03/04/2023. In particolare, nel 2023 sono state ultimate le seguenti attività:
 - Per i lavori relativi a Opere civili, Armamento, Trazione Elettrica, compresa la realizzazione del nuovo sottopasso pedonale nella stazione di Corato e il relativo ascensore (completati a settembre 2022), è stato concluso il collaudo tecnico-amministrativo delle opere realizzate. La tratta è stata messa in servizio il 03/04/2023, a meno del nuovo sottopasso pedonale di Corato centrale che è stato aperto al pubblico nel mese di giugno 2023.
 - Per i lavori relativi a Impianti di segnalamento e sicurezza, SCMT, telecomunicazioni, informazioni al pubblico, diffusione sonora, telesorveglianza, antintrusione e controllo accessi, rilevazione incendi e diagnostica, la messa in servizio è avvenuta a fine marzo 2023 successivamente al rilascio dell'Autorizzazione di Messa in Servizio (AMIS) da parte dell'ANSFISA per il sottosistema strutturale Controllo-Comando e Segnalamento (CCS) della complessiva tratta Ruvo-Corato-Andria Sud.
- È **entrata in esercizio la nuova stazione di Andria Sud** (i cui lavori di costruzione erano terminati nel 2017) in seguito all'apertura della tratta Corato - Andria Sud. L'Autorizzazione di Messa in Servizio (AMIS) da parte dell'ANSFISA è stata ottenuta nel marzo 2023.
- 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. L'inizio dei lavori è avvenuto in data 04/03/2022. Nel corso del 2023 sono state completate le operazioni di scavo (quota finale di circa 9 metri). Il finanziamento prevede che il collaudo dei lavori avvenga entro il 31/12/2024.
- Sono terminati i lavori inerenti agli impianti di segnalamento e sicurezza, SCMT, telecomunicazioni, informazioni al pubblico, diffusione sonora, telesorveglianza, antintrusione e controllo accessi, rilevazione incendi e diagnostica della **tratta Ruvo-Corato della linea Bari-Barletta**. L'attivazione degli impianti è avvenuta a marzo 2023.
- Per il rinnovo del binario esistente nella tratta Corato-Andria, in data 05/12/2023 si è proceduto alla consegna parziale dei lavori in seguito alla contrattualizzazione avvenuta in data 30/06/2023.
- Si è proceduto con la progettazione esecutiva del **prolungamento Bari-Quartiere San Paolo dalla stazione "Cecilia" alla stazione "delle Regioni"**.
- Sono continuati i lavori di **realizzazione del secondo fronte della stazione di Barletta**, lato via Vittorio Veneto, **con prolungamento del sottopasso pedonale e modifica dei binari**.
- È continuata la **realizzazione del parcheggio di scambio della Stazione Fesca San Girolamo**.
- Sono stati contrattualizzati ammodernamenti inerenti agli impianti di Controllo Comando e Segnalamento, relativamente a Passaggi a Livello, impianti per il rilevamento della temperatura delle boccole, Impianti ACC-M e SCMT.
- Sono state espletate le pratiche di contrattualizzazione relative al **raddoppio del binario della tratta Andria - Barletta**.

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 porta bici;
- 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.

Si specifica che nella stazione di Ruvo di Puglia è presente la ciclostazione, o velostazione, ossia la struttura destinata al parcheggio biciclette, al fine di favorire forme di intermodalità di trasporto più ecologiche. Nel corso del 2023 sono iniziati i lavori per dotare di ciclostazioni anche le stazioni di Bitonto e Terlizzi.

Foto
Fermata
Aeroporto





Foto
Velostazione
di Ruvo di Puglia

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 unicamente all'utilizzo della piatta-

forma di sollevamento delle carrozzine e non al trasporto su di essa.

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 unicamente all'uso della piattaforma di sollevamento e non al trasporto su di essa.

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.

3.3

Il servizio autolinee



Topic n. 5, 8, 9, 14

Impact # 1, 3, 10, 11

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**, autobus Iveco, sono n. 28.

Tabella

Parco autobus

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

Il numero di passeggeri trasportati è stato pari a 583.073 nel 2023, per complessivi 1.235.482 km 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**, dagli esiti del sondaggio sulla soddisfazione dei viaggiatori nell'ultima indagine conoscitiva effettuata si rileva che:

- circa il 42,9% degli utenti delle autolinee prosegue il viaggio, per completarlo, utilizzando un altro mezzo di trasporto pubblico;
- questa fascia di utenti percepisce positivamente il grado di interazione intermodale esprimendo un livello di soddisfazione di oltre il 60,3%.

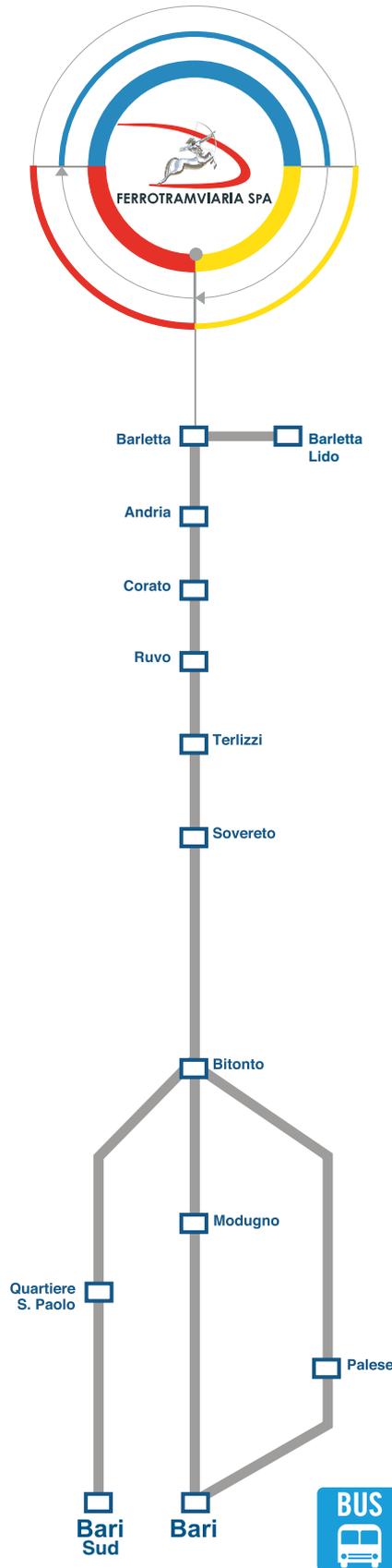
In termini di **sicurezza dei viaggiatori**, Ferrotramviaria effettua il controllo dell'affidabilità dei veicoli, garantendo lo svolgimento delle manutenzioni ordinarie e straordinarie dei veicoli, necessarie a mantenere gli stessi in condizioni ottimali di sicurezza ed efficienza operativa. A ciò si aggiunge che, per la sicurezza dell'esercizio automobilistico, i conducenti di autobus sono sottoposti, con cadenza almeno annuale, 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 offerto nel 2023 registrano l'effettuazione di n. 29.259 corse. 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 l'età media della flotta bassa. 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. Gli autobus in dotazione, sottoposti a costan-

te manutenzione, rispettano i limiti di legge sia per le emissioni sonore del motore che per le emissioni di gas di scarico.

Grafico
 Mappa del servizio autolinee



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 AVN/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 verranno consegnati entro la fine del mese di maggio 2024.

È ipotizzabile che i nuovi veicoli entreranno in esercizio entro il mese di giugno 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 del materiale rotabile su gomma, andando a sostituire gli unici 7 autobus aventi motorizzazione Euro 2, e 1 autobus avente motorizzazione Euro 3.

Ferrotramviaria nel corso del 2021 ha dotato la sua intera flotta del sistema **People Movement Analyzer** di Telesia per la gestione dei flussi dei passeggeri su autobus e treni. Infatti, Attraverso l'app ed il sito di Ferrotramviaria i dati rilevati dal People Movement Analyzer sono messi a disposizione dei passeggeri che così possono conoscere in tempo utile l'affollamento dell'autobus in arrivo oppure il vagone del treno meno affollato su cui salire. Un valido supporto quindi al lavoro svolto dal personale viaggiante, per raggiungere una distribuzione ottimale a bordo dei mezzi della propria flotta e creare le migliori condizioni perché si assumano comportamenti responsabili orientati alla prevenzione del rischio.

Servizi per passeggeri con mobilità ridotta

L'Azienda si impegna a migliorare le condizioni di viaggio mediante la progressiva immissione in esercizio di autobus predisposti per l'incarozzamento dei passeggeri con mobilità ridotta.

Attualmente, il 64% degli autobus in esercizio è dotato di pedana estraibile ed elevatore idraulico per la salita a bordo dei disabili in carrozzina e di 1 apposita postazione di stazionamento munita di aggancio.



3.4

Trasporto ferroviario di merci

Topic n. 5

Impact # 9

GRI

2-6



Il servizio di Trasporto ferroviario di Merci su rete RFI è stato gestito nel 2023 dalla Ferrotramviaria S.p.A. In seguito alla cessione del ramo d'azienda, dal 01/01/2024 gli stessi servizi verranno effettuati dalla controllata Trasporti Ferroviari Italiani S.r.l., società fondata dall'esperienza di Ferrotramviaria al fine di operare, attraverso innovazione e leadership, nel settore trasporto merci nazionale.

Già dal dicembre del 2007, infatti, Ferrotramviaria aveva preso la decisione strategica di entrare direttamente sul 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 nuovi locomotori Alstom "Traxx F140 DC E.483", dedicati 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 divisione dei servizi merci, effettuati a mercato sull'infrastruttura ferroviaria nazionale, da quelli

passaggeri, effettuati sull'infrastruttura ferroviaria regionale e sovvenzionati da Contratto di Servizio, permetterà 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**.

Tabella
Veicoli utilizzati
per il servizio
ferroviario merci

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**, un'apposita Procedura del Sistema di Gestione della Sicurezza definisce le moda-

lità ed i requisiti ai quali Ferrotramviaria ottempera per garantire che tutte le fasi del trasporto avvengano in sicurezza e rispettando le normative di settore.



3.5

Catena di fornitura

Topic n. 6

Impact # 14

GRI

2-6

204-1



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 (€ 22.093.142 nell'esercizio 2023) sono pari al 32,8% del totale dei costi della produzione, i costi di acquisto per materiale di consumo e ricambi (€ 2.881.625 nell'esercizio 2023) rappresentano il 4,3% del valore complessivo dei costi della produzione, mentre i costi per godimento di beni di terzi (€ 3.080.151 nell'esercizio 2023) sono pari al 4,6% dei costi della produzione.

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

- acquisto di energia elettrica (utilizzata principalmente per la trazione dei treni) e altri costi per utenze;
- servizi di manutenzione del materiale rotabile, dell'infrastruttura, degli autobus, dei treni cargo;
- prestazioni di servizio in appalto (tra cui i servizi di pulizia);
- fornitori di materiale di consumo (tra cui il carburante per i mezzi aziendali);
- fornitori di ricambi per materiale rotabile, per impianti elettrici e impianti di sicurezza;
- 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.

	Ferrotramviaria S.p.A.	Trasporti Ferroviari Italiani S.r.l.	Ferrotramviaria Engineering S.p.A.	Totale	%
N. Fornitori di beni	150	6	13	169	32,1%
N. Fornitori di servizi	151	40	113	304	57,7%
N. Altri fornitori	0	38	16	54	10,2%
Totale	301	84	142	527	100,0%

Tabella
Informazioni sui fornitori aziendali

N. 527

Fornitori nel 2023

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.

Tabella
Durata rapporti
con i fornitori
aziendali

	Ferrotramviaria S.p.A.	Trasporti Ferroviari Italiani S.r.l.	Ferrotramviaria Engineering S.p.A.	Totale	%
Lunga durata	239	21	118	378	71,7%
Breve durata	62	63	24	149	28,3%
Totale	301	84	142	527	100,0%

Gli acquisti da **fornitori locali**, intesi come fornitori aventi sede legale in Puglia o nella Città metropolitana di Roma, sono stati pari a € 12,6 milioni nell'esercizio 2023.

In merito alla composizione per area geografica, relativamente all'attività di Impresa Ferroviaria, i fornitori con sede in Puglia rappresentano il 56%, mentre quelli con sede nella Città metropolitana di Roma sono pari al 19%: complessivamente, quindi, **il 74% 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 **specifica 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).

Portale web per le comunicazioni e segnalazioni

L'attivazione del nuovo **Portale web** implementato dalla Capogruppo Ferrotramviaria 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 e nazionale.

Per l'inizio dell'anno 2024 il Portale web contribuirà, 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.

3.6

Sistemi di gestione della sicurezza e qualità del servizio



Topic n. 5, 8, 14

Impact # 1, 3, 6, 9, 10

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 Commissione Europea tratta da sempre il tema della sicurezza dell'esercizio ferroviario come un aspetto non scindibile dallo sviluppo dell'interoperabilità tra i sistemi ferroviari dei diversi paesi dell'Unione; in quest'ottica, con la Direttiva 91/440/CEE, inizia a dare indicazioni in merito all'individuazione delle attività proprie delle Imprese Ferroviarie (IF), separate da quelle dei Gestori dell'Infrastruttura (GI), per favorire la possibilità alle IF di operare su più reti nazionali e quindi effettuare servizi transfrontalieri. L'attenzione alla sicurezza dell'esercizio ferroviario inizia ad essere normata a livello Europeo con la Direttiva 2004/49/CE che introduce 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). Tale normativa, peraltro, ha preso notevole spunto da uno standard di RFI implementato in Italia già dal 2001. Il recepimento in Italia della Direttiva attraverso il D.Lgs. 162/2007 ha imposto quindi 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 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 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 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 Dlgs., 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 ade-

guamento per rendere compatibili i livelli tecnologici delle proprie reti a quelli della rete ferroviaria nazionale.

Ferrotramviaria S.p.A. ha posto il massimo impegno, anche alla luce del tragico incidente 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 dall'ANSF 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.

Come per ogni Sistema di Gestione, la Politica 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 di Ferrotramviaria S.p.A. questi sono riconducibili maggiormente all'**efficientamento dei processi manutentivi** e alla **mitigazione delle interferenze** da parte di terzi alla circolazione ferroviaria, mentre per la Divisione Infrastruttura di Ferrotramviaria S.p.A. l'attenzione è sull'**attrezzaggio di tutta l'infrastruttura con tecnologie per la protezione della marcia dei treni** e sull'**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: controllare i rischi principali; comprendere la realtà sul posto di lavoro; imparare dall'esperienza e integrare la sicurezza in modo coerente.



Nella seconda parte del 2023 Ferrotramviaria ha avviato un format di sensibilizzazione sul tema safety nel settore ferroviario e di promozione del nuovo portale sulla sicurezza della Divisione Trasporto.

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 compartecipazione 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 **svilup-**

po 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 tecnici 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 2023 non si sono verificati incidenti attinenti alla sicurezza ferroviaria per le linee in esercizio.


FERROTRAMVIARIA SPA
www.ferroviennordbarese.it

**VUOI SEGNALARCI
 UN PROBLEMA
 SULLA SICUREZZA?**

INQUADRA QUI



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	<p>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.</p> <p>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".</p>
	SA 8000	<p>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.</p> <p>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.).</p>
	ISO 14001:2015	<p>Norma internazionale ad adesione volontaria, applicabile a qualsiasi tipologia di Organizzazione pubblica o privata, che specifica i requisiti di un sistema di gestione ambientale.</p> <p>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".</p>



	<p>ISO 45001: 2018</p>	<p>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.</p> <p>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.</p>
---	------------------------	---

Il 20 ottobre 2021 Certifer Italia ha rilasciato a Ferrotramviaria SpA il Certificato di conformità in quanto Soggetto Responsabile della Manutenzione che conferma l'accettazione del sistema di manutenzione di un soggetto respon-

sabile della manutenzione (ECM) all'interno dell'Unione europea in conformità alla Direttiva (EU) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio e Regolamento di esecuzione (UE) 2019/779 della Commissione.



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**.

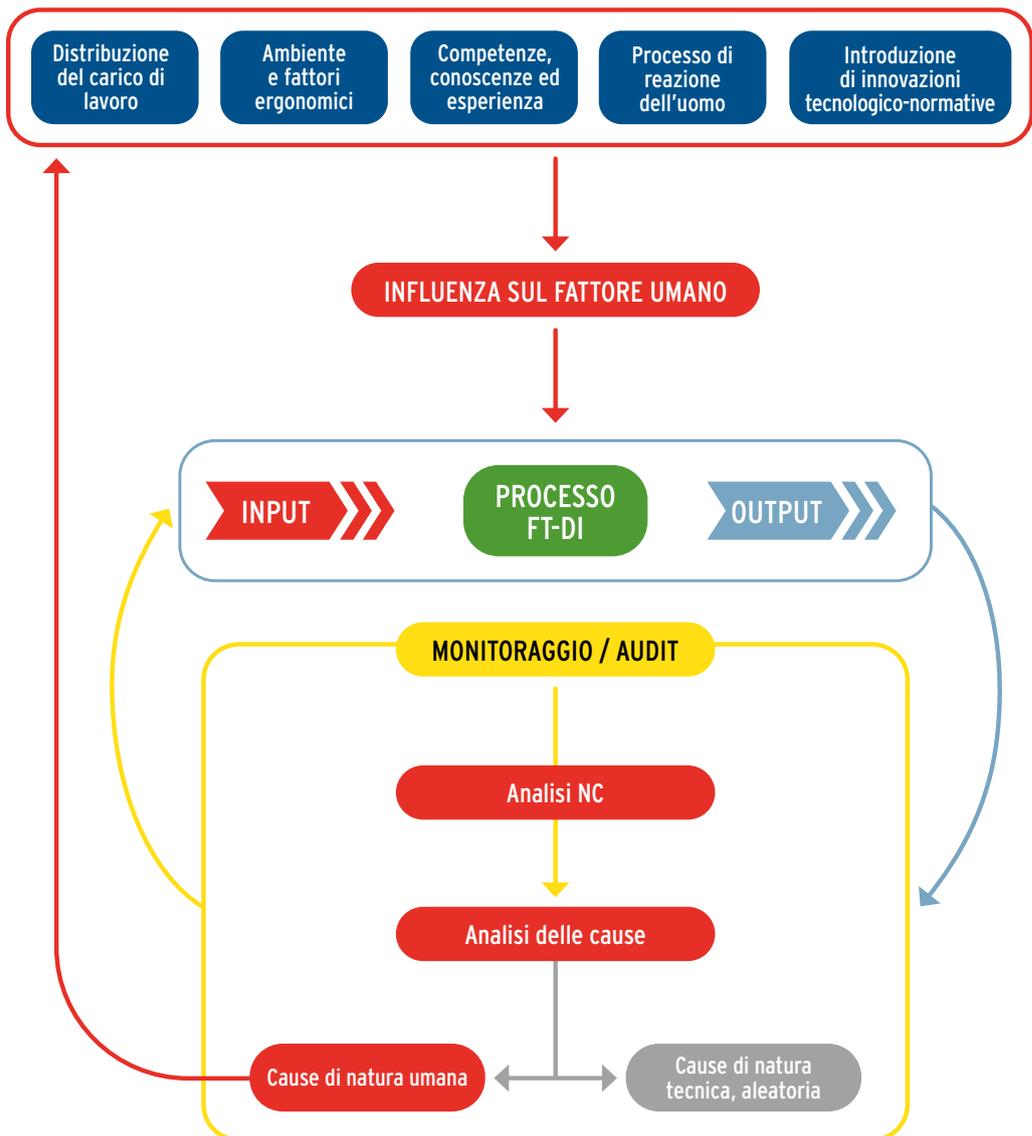
I fattori umani possono essere definiti come l'impatto di caratteristiche, aspettative e comportamenti umani su un sistema. Questi fattori includono gli aspetti anatomici, fisiologici e psicologici dell'uomo. Le conoscenze sul fattore umano vengono usate per permettere alle risorse di svolgere il lavoro con effi-

ca e 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

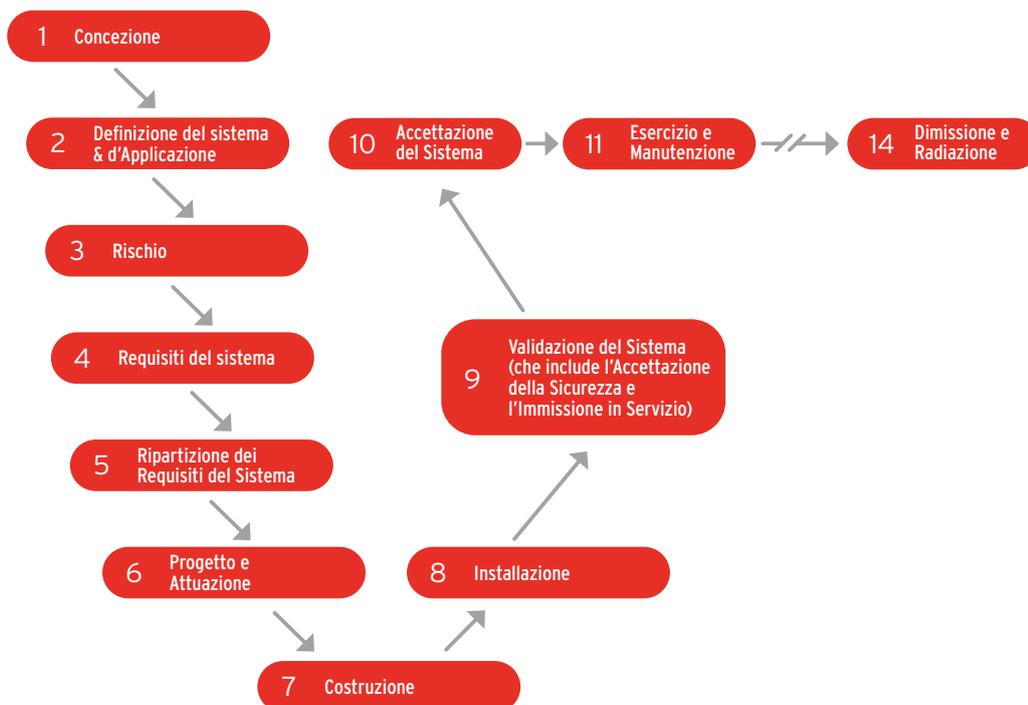




Ferrotramviaria ritiene che l'impegno collettivo sia essenziale per l'affidabilità del SGS. L'alta dirigenza (leadership) si impegna a promuovere la Politica e gli obiettivi di sicurezza, focalizzandosi, in particolare, sul ruolo dei fattori

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

Figura
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, serie ELT, CAF, CIVITY e 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. Sull'Infrastruttura ferroviaria attualmente sono in esercizio 28 passaggi a livello sulla tratta Bari C.le - Barletta, di cui 19 PL interessati dal traffico stradale sulla tratta in esercizio Bari C.le - Andria Sud, 1 temporaneamente chiuso, 2 permanentemente chiusi e 6 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 2023 ANSFISA ha condotto un audit riguardante l'SGS della Divisione Infrastruttura nel periodo dal 6 al 9 novembre 2023. L'audit ha avuto l'obiettivo di verificare l'attuazione e l'efficacia dei processi operativi e di supporto svolti nell'ambito "gestione della circolazione".

La **Divisione Trasporto** (Impresa Ferroviaria) ha ricevuto:

- n. 1 audit di follow-up relativo ai processi di sistema nel quale sono state prese in considerazione le 8 non conformità esistenti e sono state tutte risolte;
- n. 1 ispezione nella quale sono state sollevate n. 2 non conformità in merito alle evidenze formative del personale.

La **Divisione Infrastruttura** ha ricevuto:

- n. 1 audit relativo ai processi di sistema nel quale sono state sollevate n. 6 non conformità.

Audit eseguiti dalla Divisione Infrastruttura

Nel corso dell'esercizio 2023 sono state condotte le seguenti attività di controllo dall'SGS della Divisione Infrastruttura (Gestore):

- **n. 2 audit esterni** relativi alla verifica delle attività in capo a **fornitori di materiali per la manutenzione** dell'infrastruttura ferroviaria;

- **n. 1 audit interno** relativo alla verifica del processo "*Gestione delle emergenze*", durante il quale è stata effettuata un'attività di verifica dell'implementazione dei fattori umani e organizzativi in relazione al suddetto processo;

oltre a specifiche attività di controllo ispettivo sulla corretta tenuta della documentazione di sicurezza presso le località di servizio (stazioni e posto centrale).

A valle degli *audit* effettivamente svolti sono state aperte n. 13 Non Conformità. Nella tabella seguente sono riportate le attività svolte.



Data inizio Data fine verifica	Descrizione verifica
16/03/2023 - 03/05/2023	AUDIT ESTERNO A FORNITORE "GULDMANN"
10/11/2023 - 11/12/2023	VERIFICA DELL'IMPLEMENTAZIONE DEI "FATTORI UMANI E ORGANIZZATIVI" IN RELAZIONE AL PROCESSO "GESTIONE DELLE EMERGENZE"
18/09/2023 - 22/11/2023	AUDIT ESTERNO A FORNITORE "CINEL"
17/07/2023 - 21/07/2023	ISPEZIONI SULLA CORRETTA TENUTA DELLA DOCUMENTAZIONE DI SICUREZZA PRESSO LE LOCALITÀ DI SERVIZIO (STAZIONI E POSTO CENTRALE)
17/07/2023 - 21/07/2023	ISPEZIONI SULLA CORRETTA TENUTA DELLA DOCUMENTAZIONE DI SICUREZZA PRESSO LE LOCALITÀ DI SERVIZIO (STAZIONI E POSTO CENTRALE)

Tabella

Riepilogo attività di audit SGS Infrastruttura, anno 2023

Audit eseguiti dalla Divisione Trasporto (Impresa Ferroviaria)

Nel corso dell'esercizio 2023 sono state condotte le seguenti attività di controllo dell'SGS Trasporto:

- N. 3 audit a fornitori della Divisione Trasporto;
- N. 5 audit interni su processi di sicurezza;
- N. 1 follow-up di ANSFISA dell'AU-

DIT su Ferrotramviaria S.p.A.
- Divisione Trasporto (20 - 22 Giugno 2023) - Codice Intervento 23.01/F.14;

- N. 1 attività di ispezione eseguite da ANSFISA in data 13/12/2023 presso l'impianto di Bari Centrale (nota ANSFISA prot.0081693 del 27/12/2023).

Nella tabella seguente sono riepilogate le attività svolte.

Data verifica	Descrizione verifica
GENNAIO 2023	AUDIT INTERNO + AUDIT DI FOLLOW-UP (PROCESSO DI FORMAZIONE + FOLLOW-UP)
MARZO 2023	AUDIT A FORNITORE MICROELETTRICA
APRILE 2023	AUDIT DI FOLLOW-UP (PROCESSO INTERNO FOLLOW-UP SULLA GESTIONE DEGLI ALERT GENERATI DALLA DDMCONSOLE)
MAGGIO 2023	AUDIT INTERNO GESTIONE ALBO FORNITORI
GIUGNO 2023	AUDIT A FORNITORE PALMIOTTA IMPIANTI
SETTEMBRE 2023	AUDIT INTERNO VALUTAZIONE EFFICACIA MODIFICHE IN AMBITO MV E OPE
DICEMBRE 2023	AUDIT A FORNITORE KNORR BREMSE
DICEMBRE 2023	AUDIT INTERNO FATTORI UMANI E ORGANIZZATIVI

Tabella

Riepilogo attività di audit SGS Trasporto, anno 2023

Nel corso dell'esercizio 2023 sono state condotte le seguenti attività di controllo dell'SGI:

- N. 4 audit interni su processi direzionali e operativi di sistema (SGQ, SGA, SGSL e SGRS);

- N. 3 audit interni su specifici processi aziendali in ambito SGQ;
- N. 3 audit di follow-up sul SGI;
- N. 1 ispezione in ambito SGQ.

Nella tabella seguente sono riepilogate le attività svolte.

Tabella
Riepilogo attività
di audit SGI
Ferrotramviaria,
anno 2023

Data verifica	Descrizione verifica
GENNAIO 2023	SGQ FOLLOW UP AUDIT SGQ
GENNAIO 2023	SGQ GESTIONE DEL PROTOCOLLO AZIENDALE
GENNAIO 2023	SGQ FOLLOW UP AUDIT INFORMAZIONI AGLI UTENTI
FEBBRAIO 2023	SGRS PROCESSI DIREZIONALI ED OPERATIVI DI SISTEMA
MARZO 2023	SGQ GESTIONE ACQUISTI E QUALIFICA FORNITORI
APRILE 2023	SGQ PROCESSI DIREZIONALI ED OPERATIVI DI SISTEMA
MAGGIO 2023	SGA PROCESSI DIREZIONALI ED OPERATIVI DI SISTEMA
GIUGNO 2023	SGSL FOLLOW UP AUDIT SGSL
LUGLIO 2023	SGI ISPEZIONE AREE VERDI
SETTEMBRE 2023	SGSL PROCESSI DIREZIONALI ED OPERATIVI DI SISTEMA
NOVEMBRE 2023	SGSL SGQ SGRS MANUTENZIONE SCALE MOBILI E TAPPETI MOBILI



3.7

Relazione con i viaggiatori

Topic n. 5, 14**Impact # 6, 10****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 SPA" 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.

La 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 l'83% per il servizio ferroviario e di oltre l'87% 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 ("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 2023 i reclami/rimborsi arrivati sono stati n. 1680, tutti risolti positivamente entro i termini previsti (il tempo medio di risposta è stato di 11,47 giorni). Di seguito le tabelle di dettaglio.

Tabella
Analisi reclami
passeggeri 2023

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



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

Motivi di reclamo	N.	%
Puntualità regolarità e frequenza del servizio	342	20,3%
Informazioni presso stazioni/fermate/a bordo	18	1,1%
Comportamento personale front line	24	1,4%
Comfort e sicurezza	114	6,7%
Linea stazioni e fermate	6	0,3%
Anomalie app e sito web	22	1,3%
Anomalie Self	1	0,6%
Tariffe	31	1,8%
Orari biglietterie	0	0%
Customer	1	0,6%
Richieste rimborso per anomalie acquisto online/app/self	265	15,8%
Richieste rimborso per anomalia circolazione	438	26,1%
Richieste rimborso per motivi personali	140	8 %
Varie	278	16%
Totale	1.680	100%

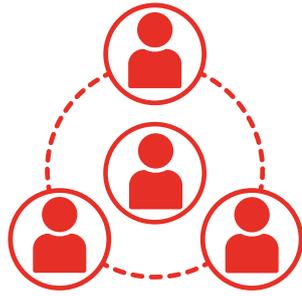
Oltre a presentare reclamo all'Azienda, i passeggeri possono presentare reclami all'Autorità di Regolazione dei trasporti (ART) mediante il Sistema Telematico di acquisizione reclami (SiTe), accessibile dal sito web dell'Authority, ovvero inviando l'apposito "Modulo di reclamo" disponibile sullo stesso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

Tra i vari compiti affidati all'ART figura la responsabilità dell'accertamento delle violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007, 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 2023 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

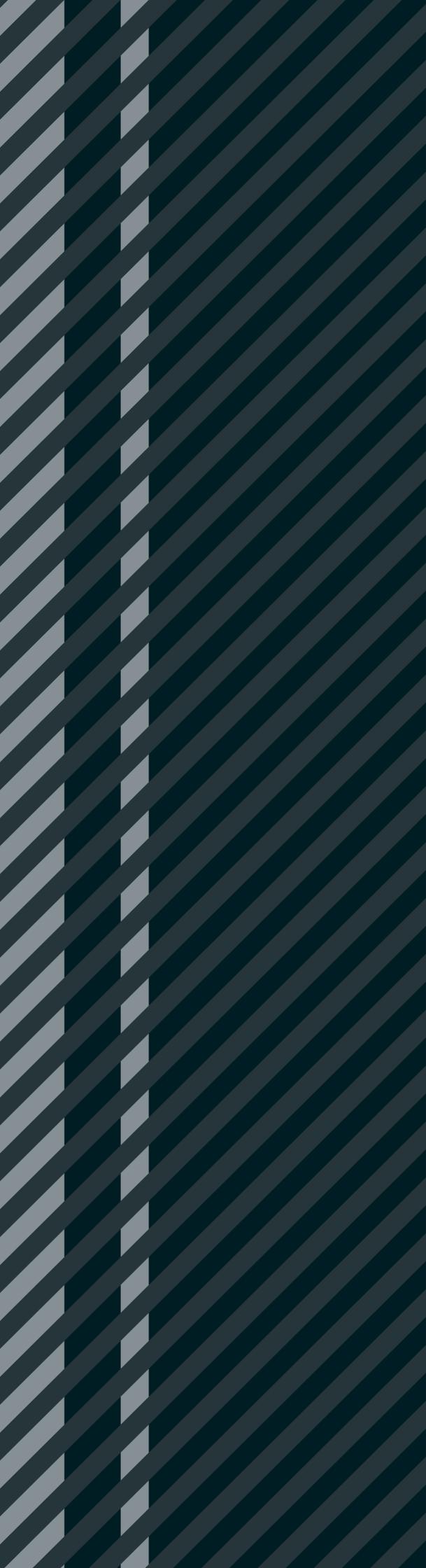
SOCIETÀ CIVILE

ASSOCIAZIONI
AMBIENTALISTICHE

UNIVERSITÀ
ED ENTI DI RICERCA

AMBIENTE

04



- 4.1** Energia ed efficientamento
- 4.2** Emissioni
- 4.3** Gestione dei rifiuti
- 4.4** Risorse idriche
- 4.5** Gestione del rumore e delle vibrazioni



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 anco-

ra 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.

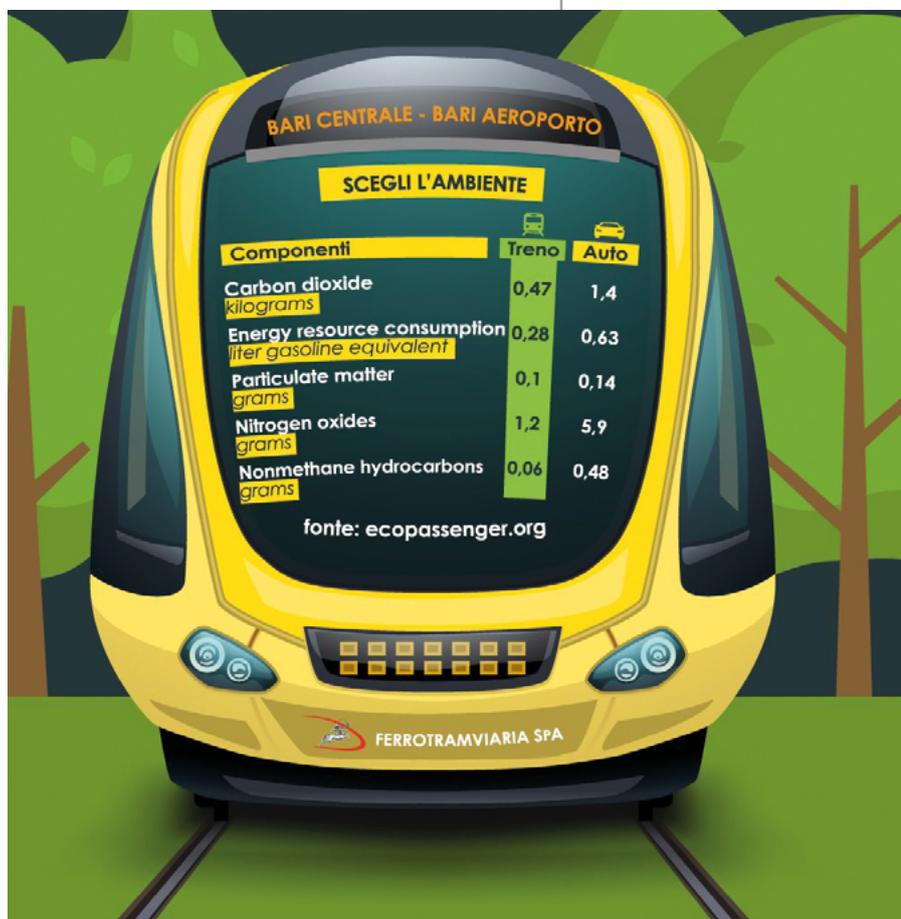
Nello specifico è posta particolare attenzione ai seguenti processi:



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*.



4.1

Energia ed efficientamento



Topic n. 2

Impact # 16

GRI

302-1

302-4

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.

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 69% circa dei consumi di energia elettrica del Gruppo, mentre il 28% è attribuibile ai consumi per la gestione dell'infrastruttura (impianti di segnalamento, stazioni, gallerie, ecc.) e circa il 3% all'illuminazione degli uffici e altre attività.

La fornitura d'energia elettrica di Ferrotramviaria è garantita dalla *Società IREN Mercato Srl* 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.

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 3.1, 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 attra-

verso 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.

Il grafico di seguito riportato mostra l'andamento dei consumi di energia elettrica dell'esercizio 2023, considerando un'opportuna distinzione tra i dati sull'uso di energia per le diverse attività gestite da Ferrotramviaria.

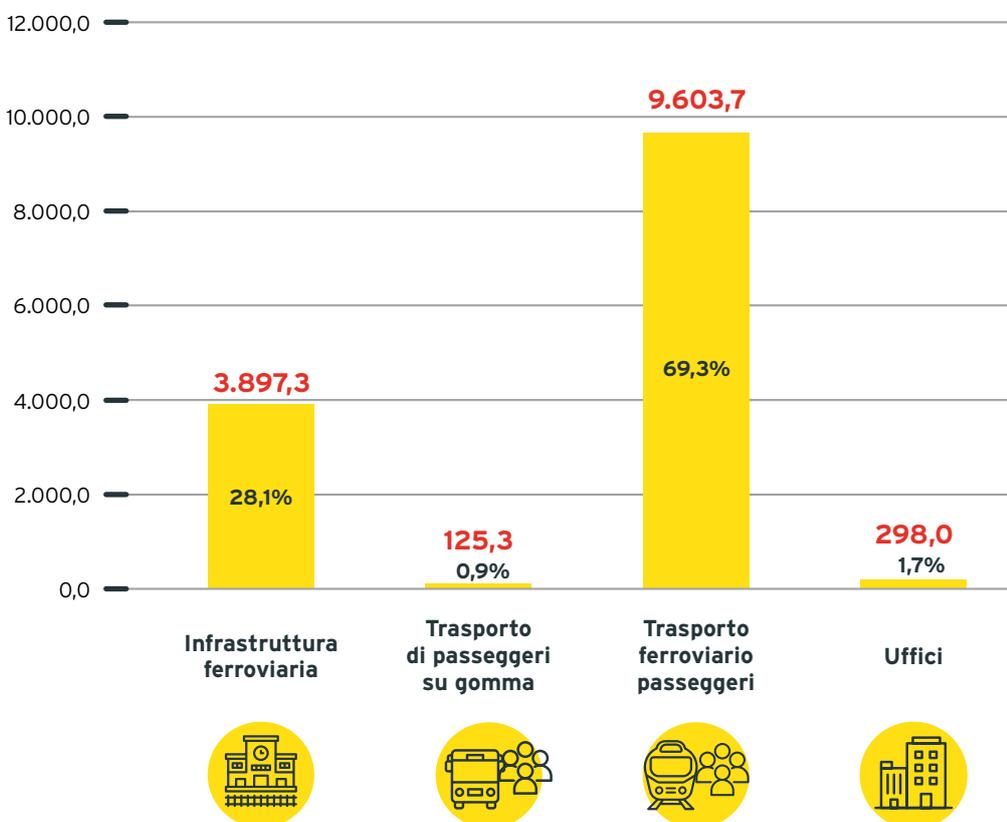


Grafico
Consumo di energia elettrica (MWh)

I consumi elettrici complessivi del Gruppo sono pari a **13.924,32 MWh** nel 2023.

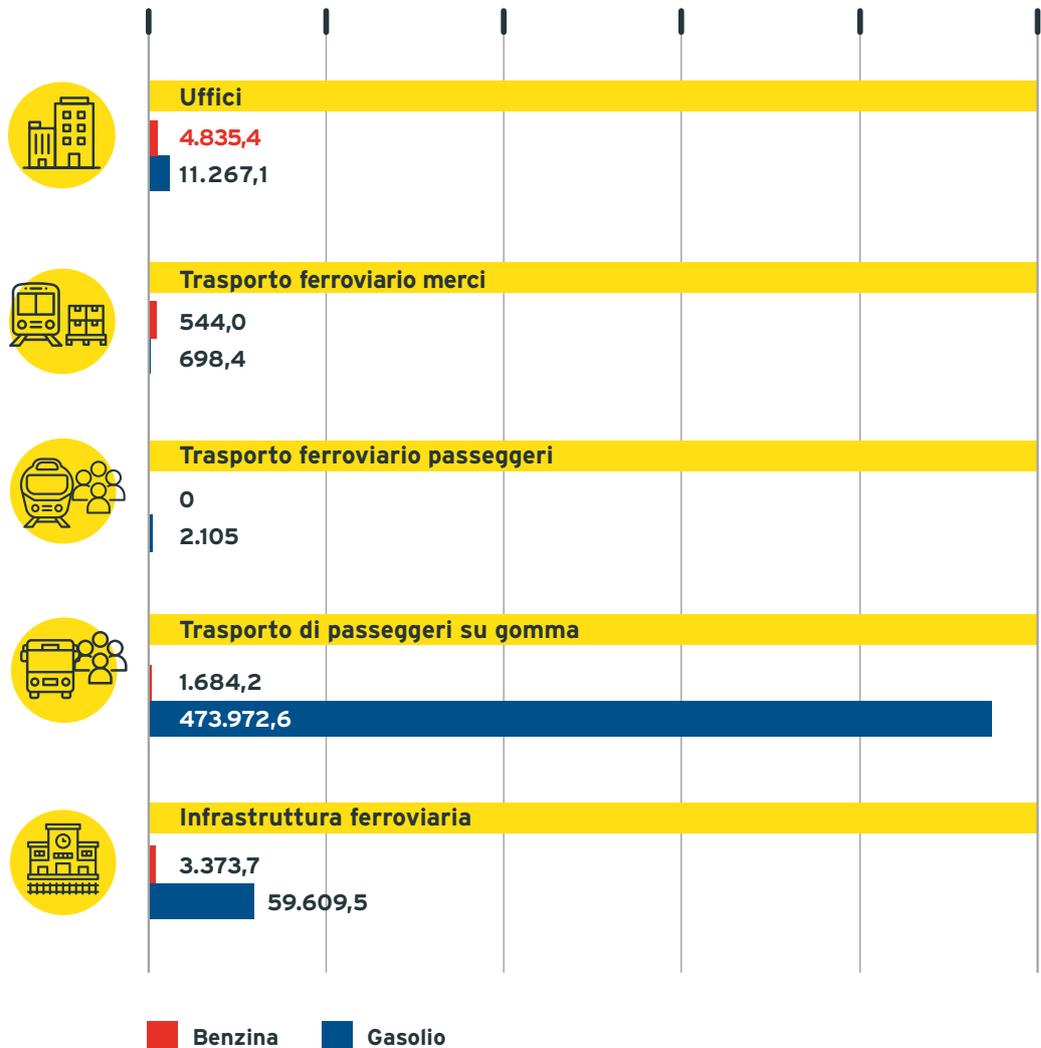
Come mostrato dal grafico e precedentemente anticipato, il settore che impiega maggiormente energia elettrica è quello relativo al trasporto ferroviario dei passeggeri (energia di trazione), il quale risulta incidere per oltre il 69% dei consumi totali.

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 diret-

tamente presso i distributori di carburante ordinari; mentre quello necessario all'autotrazione dei mezzi d'opera ed al funzionamento dei gruppi elettrogeni viene rifornito direttamente dal personale interno incaricato.

Di seguito il dettaglio relativo ai litri di gasolio (complessivamente pari a 547.367,3 litri) e benzina (complessivamente pari a 14.881,4 litri) impiegati nell'esercizio 2023 per le differenti attività del Gruppo.

Grafico
Consumo di gasolio e benzina (litri)





Il grafico mostra un utilizzo maggiore di gasolio per il trasporto di passeggeri su gomma¹ (pari circa all'86% del totale), mentre la benzina viene maggiormente impiegata - seppur con quantità inferiori rispetto al gasolio - per usi relativi ad attività d'ufficio (pari circa al 36% 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.

Il **consumo energetico totale** (energia elettrica, benzina e gasolio) in Gigajoule è stato pari a **71.726,44 GJ** nel 2023.

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 2023 il Gruppo ha dato avvio a diverse opere relative a lavori volti all'efficientamento energetico. I principali investimenti sostenuti hanno riguardato:

- la realizzazione di un **impianto fotovoltaico** della potenza nominale pari a 140,12 kWp e la relativa **installazione sulla copertura dell'Officina Bari Scalo di Ferrotramviaria**, sita a Bari, nonché di tutte le attività finalizzate alla realizzazione del medesimo impianto. Rientra nell'intervento la fornitura in opera di un sistema di monitoraggio, e relativo monitor compatibile, con gli inverter facenti parte dell'impianto foto-

voltaico, finalizzato a monitorare da remoto la producibilità dell'impianto. L'importo complessivo per l'intervento è stato pari a € 145.864;

- 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.

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.

4.2

Emissioni



Topic n. 1

Impact # 2

GRI

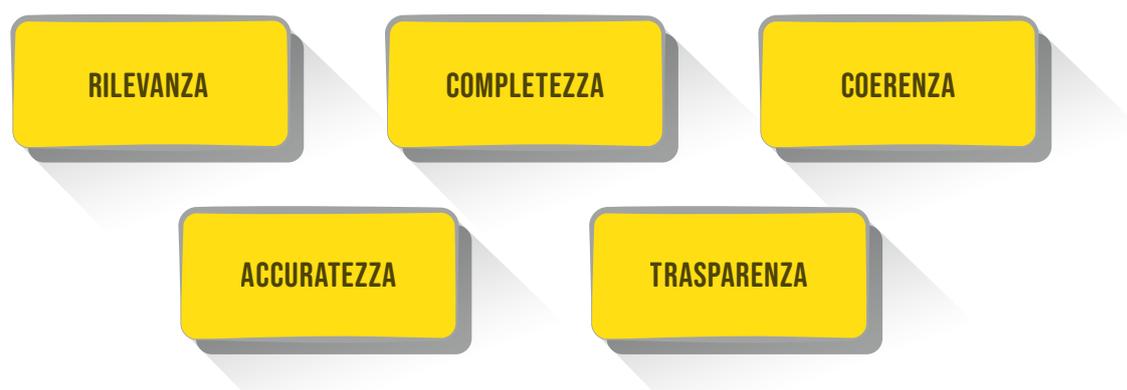
305-1

305-2

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:



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** derivanti da gasolio e benzina utilizzati come combustibile per i mezzi aziendali e per scopi interni al Gruppo. Si specifica che le altre emissioni dirette di tipo Scope 1 (F-gas) non sono disponibili per l'esercizio 2023. Inoltre, sono state calcolate le emissioni di tipo **Scope 2: emissioni indirette** generate dall'energia elettrica acquistata e consumata del Gruppo, priva di certificazione di garanzia di origine da fonte rinnovabile.

Risultati

La volontà del Gruppo è quella di analizzare sempre più nel dettaglio le proprie attività e le emissioni ad esse correlate



per poter agire concretamente sugli impatti più rilevanti.

Si riporta di seguito il grafico con il calcolo delle emissioni dirette (Scope 1) e indirette (Scope 2) riferite all'esercizio 2023. Si specifica che nel perimetro di calcolo

di Scope 1 non rientrano i consumi di Ferrotramviaria Engineering, considerando che, per la tipologia di attività svolta, questi risultano, comunque, poco significativi (trattasi soprattutto di carburante per un limitato numero di autoveicoli).

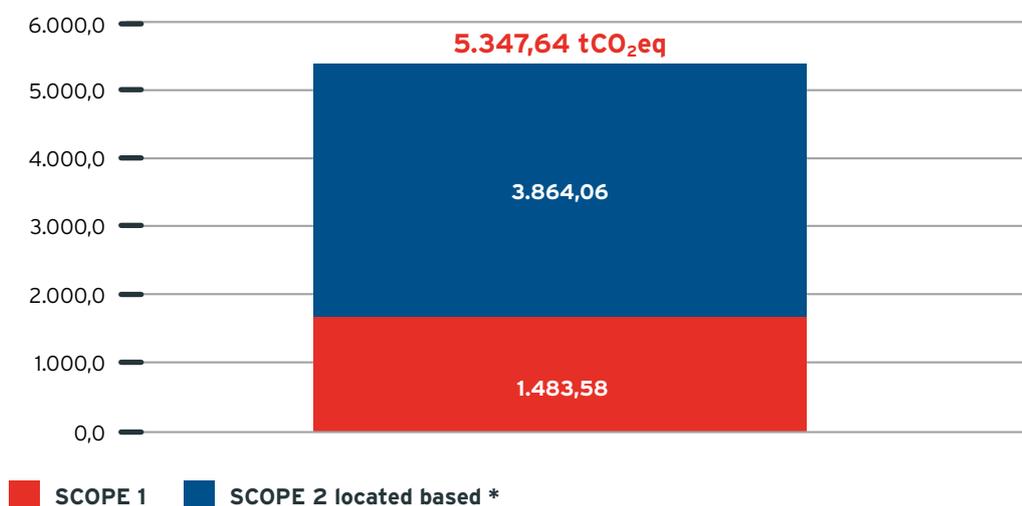


Grafico
Emissioni Scope 1 e Scope 2 (metodo Location based)*

* con il metodo Market based le emissioni indirette di tipo **Scope 2** risultano essere pari a **4.695,92 tCO₂eq.**

Dai calcoli effettuati, le **emissioni complessive di GHG sono state pari a 5.347,64 tCO₂eq nel 2023**, di cui 1.483,58 tCO₂eq riferite alle emissioni di tipo Scope 1 (con la precisazione di cui innanzi) e 3.864,06 tCO₂eq riferite alle emissioni di tipo Scope 2.

Si specifica che, per il calcolo delle emissioni dirette, è stato considerato il consumo di gasolio e diesel. Le emissioni dirette sono quelle emissioni generate direttamente dall'azienda per le proprie attività. Le emissioni indirette, invece, sono legate all'utilizzo di energia elettrica acquistata.

	FE 2023	U.M.	Consumo	tCO ₂ eq	%
SCOPE 1				1.483,58	28%
Scope 1 (stazionario)			78.691,30	206,01	4%
Gasolio per usi interni	3,169	Lt.	70.838,18	187,45	4%
Benzina per usi interni	3,152	Lt.	7.853,12	18,56	0%
Scope 1 (mobile)			483.557,36	1.277,57	24%
Gasolio per auto aziendali	3,169	Lt.	476.529,07	1.260,95	24%
Benzina per mezzi aziendali	3,152	Lt.	7.028,29	16,61	0%
F-gas		n.d.		-	-
SCOPE 2 (en. elettrica) Location based*	0,279	kWh	13.866.580,00	3.864,06	72%
EMISSIONI TOTALI				5.347,64	100%

Tabella
Dettaglio emissioni Scope 1 e Scope 2 (metodo Location based) nel 2023

* con il metodo Market based le emissioni indirette di tipo **Scope 2** risultano essere pari a **4.695,92 tCO₂eq.**

4.3

Gestione dei rifiuti



Topic n. 4

Impact # 8

GRI

306-1

306-2

306-3

306-4

306-5

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 di 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

AI TRENI
PLATFORMS



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 deposito 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 Nazio-

nale 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.

Tabella
Gestione dei rifiuti da parte di soggetti terzi

Soggetti coinvolti in base alla tipologia	Numero
Intermediario	3
Smaltitore	12
Destinatario	2
Trasportatore	5

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).

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 rifiu-**

ti 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.

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)

Composizione rifiuti prodotti (CER)	Rifiuti destinati a recupero (R)	Rifiuti destinati a smaltimento (D)	Totale rifiuti prodotti	% rifiuti prodotti
Pericolosi *	47.785,00	5.554,00	53.339,00	5,73%
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%

Dai codici CER di riferimento si evince che la totalità di rifiuti prodotti è atti-

nente a imballaggi e a materiale derivante da manutenzione.



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

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	0,00	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	0,00	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	897,00	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	865,00	0	865,00	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	749,00	749,00	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	905,00	905,00	0,10%
16 03 04	Rifiuti inorganici, diversi da quelli di cui alla voce 16 03 03	100,00	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 è di 931 tonnellate, suddivisi tra rifiuti pericolosi (pari al 5,73% dei rifiuti totali) e rifiuti non pericolosi (94,27%). In particolare, si sottolinea che il Gruppo produce meno del 2% dei rifiuti da destinare in discarica, mentre **più del 98% viene avviato a recupero**. Tale dato mostra 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 del **trasporto di rifiuti speciali** su rete RFI. La procedura "Gestione del trasporto di merci pericolose e dei rifiuti speciali", parte del Sistema di Gestione della Sicurezza della Divisione Trasporto, 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.



Abbandono dei rifiuti da parte di soggetti terzi



Ferrotramviaria possiede suoli non attraversati direttamente dalla linea ferroviaria 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.

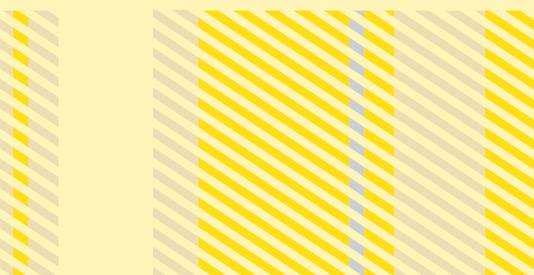
Potendo effettuare soltanto una vigilanza ex post e non essendo possibile installare telecamere di videosorveglianza in tutte le aree non direttamente interessate dal servizio di trasporto, la soluzione a questo problema richiede necessariamente una maggiore sensibilità civica da parte di tutti.





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.



4.4

Risorse idriche



Topic n. 3

Impact # 7

GRI

303-1

303-2

303-3

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, industriale), intestati a Ferrotramviaria S.p.A. Il monitoraggio dei consumi è effettuato dall'ufficio *Analisi costi e tariffe* che esamina le fatture ed interviene 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.

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.** L'approvvigionamento di acqua utile per l'attività svolta nel 2023 è stato pari a **20.126 mc.**

La riduzione e il riuso 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.** Anche la piattaforma di lavaggio dei veicoli ferroviari di Barletta, entrata in servizio nel 2010, prevede un'elevata percentuale di utilizzo di acqua riciclata; nel 2023 tale impianto è però stato inutilizzato a causa dell'interruzione della linea per lavori. Nel corso dell'anno 2024 entrerà in servizio un impianto simile presso l'officina ferroviaria di Bari Scalo ed altri impianti per la gestione ed il riciclo dell'acqua sono previsti negli anni a seguire.

La situazione idrica del 2023 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, sia civile che industriale. Nella regione Puglia, nella quale sono svolti i servizi di trasporto del Gruppo, il livello di rischio idrico per il 2023 è stato di livello alto.

Lo stato di severità idrica su scala regionale, nel seguito riportato, è ottenuto sulla base di dati e informazioni resi disponibili dall'*Aqueduct Water Risk Atlas* del *World Resources Institute*, indicato dagli Standard GRI tra gli strumenti affidabili per la valutazione delle aree a stress idrico.

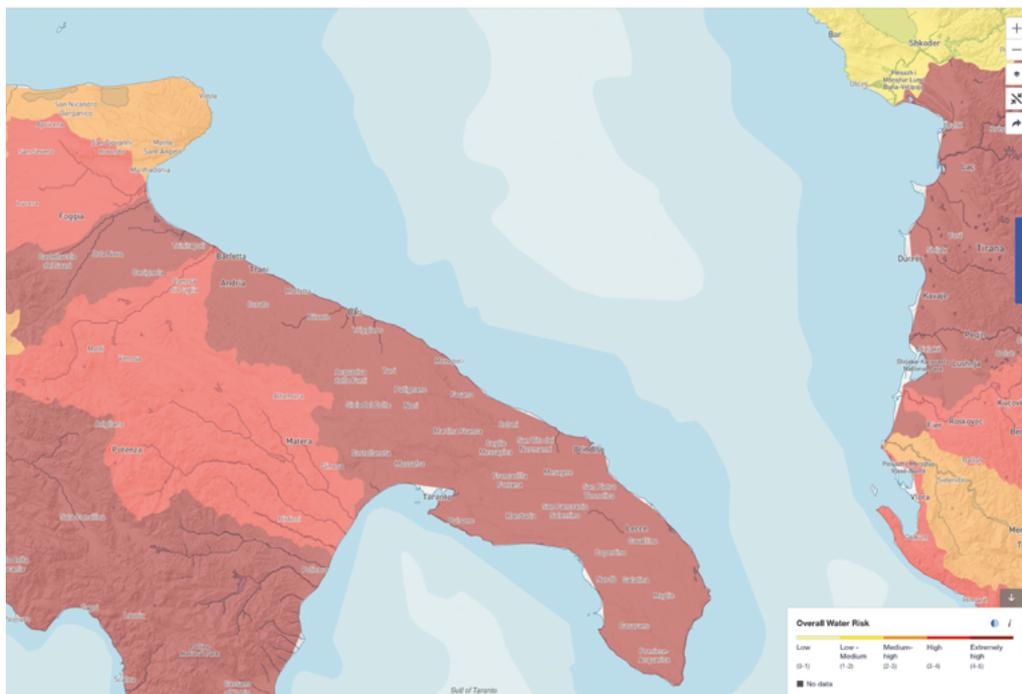


Grafico
Mappa
stress idrico

Lo stato di severità idrica su scala nazionale riportato è ottenuto sulla base degli **Osservatori distrettuali permanenti per gli utilizzi idrici**, i quali costituiscono misura del Piano di Gestione delle Acque. Ai sensi della Direttiva Quadro sulle Acque 2000/60/CE, questi 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 particolare modo in occasione di eventi di siccità e/o di scarsità idrica.

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 carrelli dei treni (sito di Bari

scalo), regolarmente allacciati alla rete di Acquedotto Pugliese.

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.



4.5

Gestione del rumore e delle vibrazioni

Topic n. 7

Impact # 15

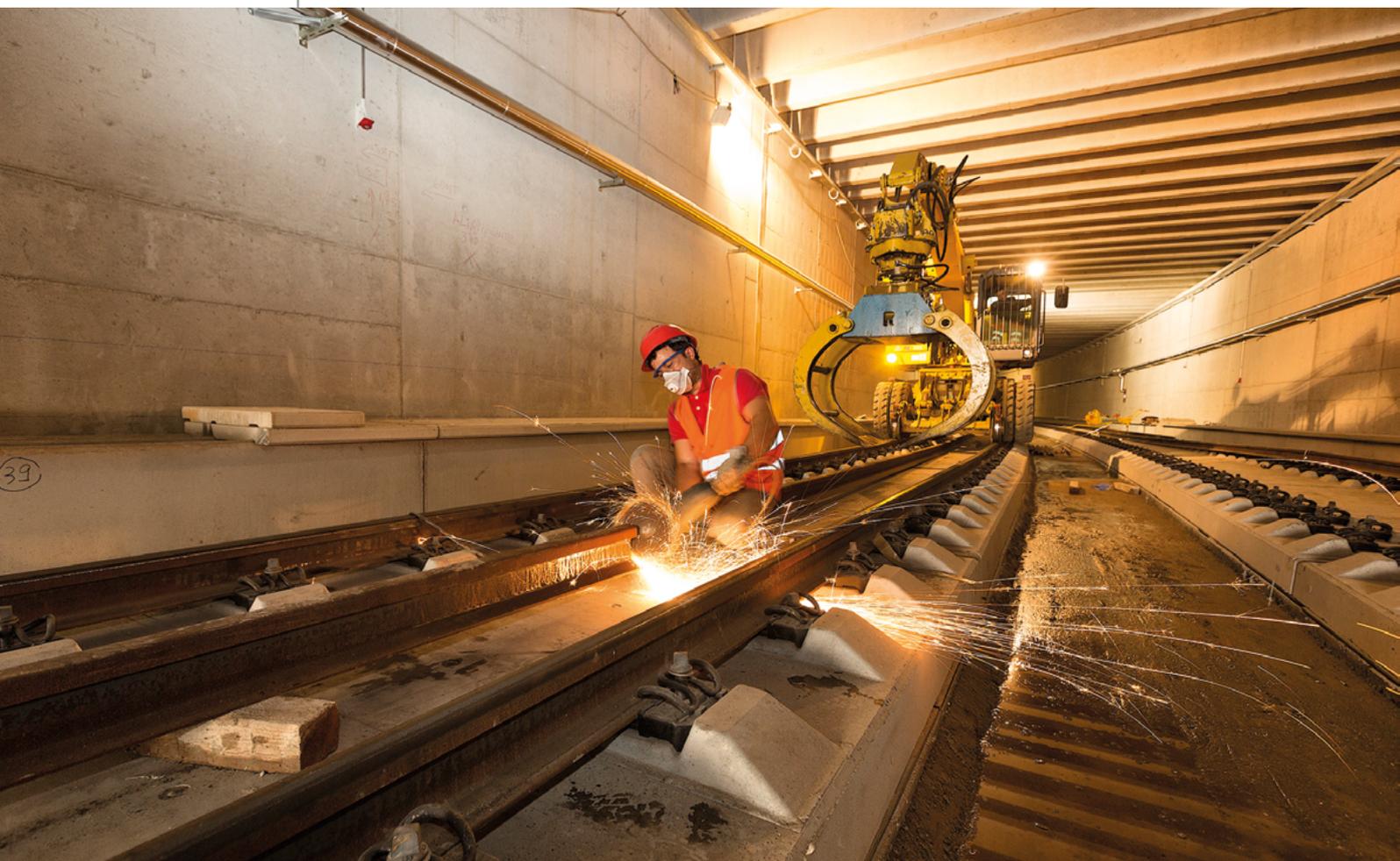
GRI

413-2

L'impatto sonoro delle attività di Ferrotramviaria è dovuto principalmente al transito dei treni ed alle attività di manutenzione dell'infrastruttura; assume particolare rilevanza nei contesti di forte urbanizzazione. In tale ambito, la Società è dotata di una flotta di veicoli ferroviari che, essendo di ultima generazione, 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 i residenti di tale programmazione e comunque cercando di individuare qualsiasi mitigazione all'impatto che le lavorazioni possono avere.

Inoltre, è presente la *Mappatura acustica* ai sensi dell'art. 3 comma b) del D.Lgs





194/2005 come modificato dal D.Lgs 42/2017, redatta in data 22/11/2017 da tecnico competente in acustica, svolto nel tratto tra Bari Centrale e la stazione di Fesca-San Girolamo (pari ad un totale di 4.143 m). Le conclusioni confermano i risultati della mappatura presentata nel 2013 riportando la conformità dell'azienda ai limiti di legge.

È presente l'aggiornamento del piano d'azione 2019 ai sensi dell'art. 4 comma 5) del D.Lgs 194/2005 come modificato dal D. Lgs 42/2017 redatto a Dicembre 2021 da tecnico competente in acustica, svolto nel tratto tra Bari Centrale e la stazione di Fesca-San Girolamo e tra il Bivio km 14+865 e Bitonto. Le conclusioni confermano i risultati della mappatura presentata nel 2019, riportando la conformità dell'azienda ai limiti di legge.

Sono in fase di completamento i servizi per l'ottenimento del *Piano di contenimento e abbattimento del rumore* ai sensi della L. 447/1995 e s.m.i. Per quanto attiene ai siti in cui sono presenti le officine, sono disponibili le *Valutazioni di impatto acustico* ai sensi dello L. 447/1995 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.

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 economici, 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 predisposte **comunicazioni di sensibilizzazione ambientale** adeguate al tipo di criticità prevista dalla singola categoria merceologica. In ogni caso, l'aspetto ambientale indiretto del Gruppo risulta poco significativo.

1A
1B
BINARIO
1

VAI IN AEROPORTO CON FERROTRAMVIARIA.



2A
2B
BINARIO
2

FR
FW
FR
FR

DA OGGI ALTI
CI PENSA LA
APP



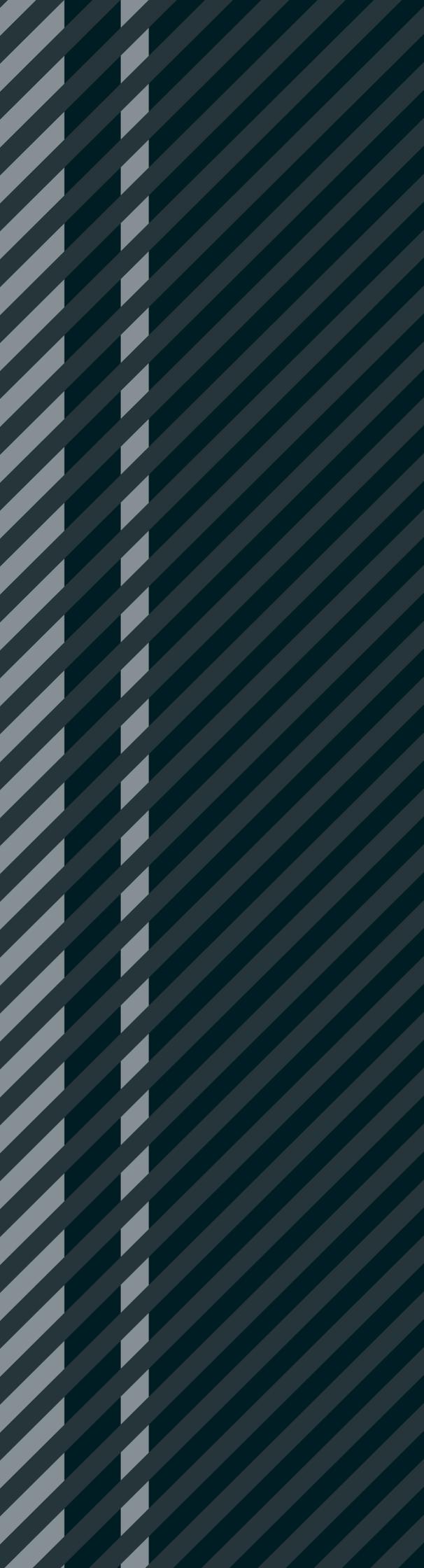


Stakeholder

DIPENDENTI
ORGANIZZAZIONI SINDACALI
COMUNITÀ LOCALI

RESPONSABILITÀ SOCIALE

05

- 
- 5.1** Le nostre persone
 - 5.2** Inclusione, rispetto delle diversità e dei diritti umani
 - 5.3** Salute, sicurezza e benessere sul lavoro
 - 5.4** Formazione e sviluppo delle competenze
 - 5.5** Libertà di associazione e contrattazione collettiva
 - 5.6** Rapporti con le comunità locali e il territorio



5.1

Le nostre persone

Topic n. 10

Impact # 12, 13

Le risorse umane rivestono un ruolo centrale in un Gruppo che si occupa di servizi di trasporto e della gestione dell'infrastruttura ferroviaria.

Per questo motivo, l'Azienda è fermamente convinta che le risorse umane 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 della qualità, del capitale umano e**

della salute e sicurezza negli ambienti di lavoro un elemento della propria **cultura 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 **10 procedure gestionali** al fine di tutelare e valorizzare il personale ricadente nella sfera di controllo e di influenza dell'Azienda.





Sistema di gestione della responsabilità sociale certificato SA 8000

La Ferrotramviaria ha adottato volontariamente lo **standard SA8000 ①** 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 forme 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).

Il **Bilancio SA8000 ②** è il documento con cui l'Azienda informa tutti gli stakeholder, in maniera chiara e trasparente, sulla politica gestionale e sulle prestazioni derivanti dall'applicazione della norma.



Composizione e caratteristiche del personale

GRI

2-7

2-30

202-2

401-1

402-1

405-1

Il numero totale di dipendenti del Gruppo alla chiusura dell'esercizio 2023 è pari a **608 risorse**, occupate in organico sul territorio italiano, di cui **102 donne** (17% della forza lavoro). Si evidenzia l'**incremento di n. 44 unità (+7,8%)** del numero finale di dipendenti rispetto all'esercizio precedente, nel quale risultavano impiegati n. 564 dipendenti.

Si riportano di seguito le tabelle con le informazioni sui dipendenti.

2023			
Qualifica professionale	Uomini	Donne	Totale
Dirigenti	13	0	13
Quadri	18	6	24
Impiegati	169	80	249
Operai	306	16	322
Totale	506	102	608

Tabella

Numero di dipendenti suddivisi per genere e qualifica

2023			
Qualifica professionale	<30	30-50	>50
Dirigenti	0,2%	0,5%	1,5%
Quadri	0,0%	2,1%	1,8%
Impiegati	4,3%	26,0%	8,7%
Operai	10,2%	29,6%	15,1%
Totale	14,7%	58,2%	27,1%

Tabella

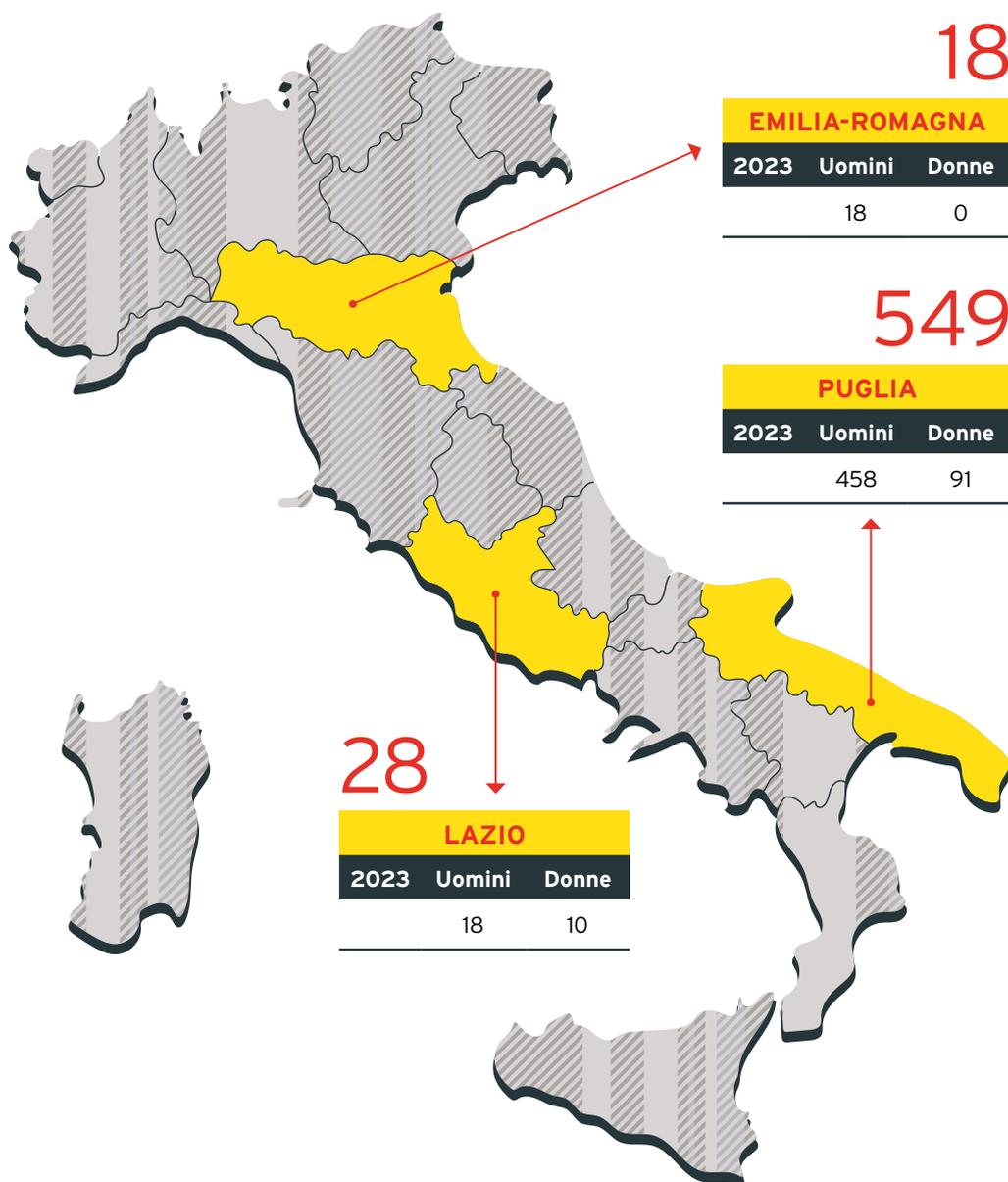
dipendenti suddivisi per fasce di età e qualifica

Come si evince dalla tabella riportata sopra, il 73% dei dipendenti del Gruppo ha un'età media inferiore ai 50 anni. In particolare, la maggioranza di impiegati e operai è collocata nella fascia d'età 30-50 anni, i dipendenti con la qualifica di quadro sono pressoché ugualmente distribuiti nelle fasce d'età 30-50 anni e superiore a 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 Lazio (sede legale e uffici direzionali a Roma) e dalla regione Emilia-Romagna, come emerge anche dal grafico seguente.

Grafico
Distribuzione regionale di residenza dei dipendenti al 31/12/2023 (escluso i dirigenti)



Senior manager Gruppo Ferrotramviaria

I 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'informativa sui Senior manager assunti dalla comunità locale (regione Puglia).

2023: 7 senior manager assunti dalla Puglia (54% 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 perso-



ne. Infatti, al 31 dicembre 2023, le risorse assunte con **contratto a tempo indeterminato** risultano essere **n. 529**, ossia **l'89% 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.

2023			
Tipologia di contratto	Uomini	Donne	Totale
Tempo determinato	53	13	66
Tempo indeterminato	441	88	529
Totale	494	101	595

Tabella

Numero di dipendenti suddivisi per genere e tipologia di contratto (indeterminato o determinato) al 31/12/2023 (esclusi i dirigenti)

2023									
Regione	Tempo indeterminato			Tempo determinato			Totale complessivo		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Puglia	79	419	498	12	39	51	91	458	549
Lazio	9	14	23	1	4	5	10	18	28
Emilia-Romagna	0	8	8	0	10	10	0	18	18
Altro	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale	88	441	529	13	53	66	101	494	595

Tabella

Suddivisione per regione dei lavoratori a tempo determinato/indeterminato (esclusi i dirigenti)

2023			
Tipologia di contratto	Uomini	Donne	Totale
Full time	492	99	591
Part time	2	2	4
Totale	494	101	595

Tabella

Numero di dipendenti suddivisi per genere e tipologia di contratto: full time/part time (esclusi i dirigenti)

2023									
Regione	Full time			Part time			Totale complessivo		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Puglia	90	456	546	1	2	3	91	458	549
Lazio	9	18	27	1	0	1	10	18	28
Emilia-Romagna	0	18	18	0	0	0	0	18	18
Altro	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale	99	492	591	2	2	4	101	494	595

Tabella

Suddivisione per regione dei lavoratori con contratto full time/part time (esclusi i dirigenti)

Nelle tabelle seguenti sono fornite le informazioni sul turnover in entrata e in uscita, che mostrano l'incremento

complessivo della forza lavoro rispetto all'esercizio precedente, nel quale risultavano impiegati n. 549 dipendenti.

Tabella
Dettaglio del turnover in entrata e uscita (n. di persone)

2023					
Dipendenti entrati 2023					
N. persone per fascia di età	<30	30-50	>50	Totale	Turnover
Uomini	40	17	0	57	10,4%
Donne	4	8	1	13	2,4%
Totale	44	25	1	70	12,8%

Dipendenti usciti					
N. persone per fascia di età	<30	30-50	>50	Totale	Turnover
Uomini	4	9	11	24	4,4%
Donne	0	3	0	3	0,5%
Totale	4	12	11	27	4,9%

Tabella
Dettaglio del turnover (n. di persone) in entrata e uscita per area geografica (esclusi i dirigenti)

2023			
	Puglia	Lazio	Emilia-Romagna
Nuove assunzioni (nel corso dell'anno)	51	9	10
Dimessi (nel corso dell'anno)	24	1	2

I rapporti di lavoro del Gruppo Ferrotramviaria sono tutti regolati da CCNL. In particolare, dal CCNL Autoferrotramvieri e dal CCNL del Terziario per i servizi di Ferrotramviaria Engineering. La Contrattazione di II livello si applica a tutti i dipendenti assunti a tempo determinato e indeterminato.

Nel 2022 (con scadenza 2024) è stato rinnovato il contratto integrativo aziendale di secondo livello, che ha comportato un miglioramento economico per i dipendenti. In particolare, sono stati stabiliti degli obiettivi con premialità al raggiungimento degli stessi al fine di migliorare l'efficienza e la produttività dell'azienda.

Per il numero di settimane minime di preavviso, generalmente comunicate ai dipendenti e ai loro rappresentanti prima di cambiamenti operativi significativi, non è presente una policy interna che regola tale aspetto: si fa, pertanto, riferimento a quanto stabilito nel CCNL.

Sebbene non inserita in procedura, nella controllata TFI 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 OO.SS di avanzare eventuali richieste di modifiche e/o integrazioni che siano in linea con le esigenze di servizio e dei lavoratori stessi.



Lavoratori non dipendenti

GRI

2-8

Nel corso dell'esercizio 2023, vi sono stati complessivamente **n. 8 lavoratori non dipendenti** - allievi capo stazione con qualifica di impiegati - le cui mansioni sono state controllate dal Gruppo. Inoltre, la controllata Ferrotramviaria Engineering si è avvalsa della collaborazione di n. 7 professionisti con i quali ha sottoscritto un mandato di consulenza su base annua per l'erogazione di servizi di ingegneria.

2023			
Qualifica professionale	Uomini	Donne	Totale
Dirigenti	0	0	0
Quadri	0	0	0
Impiegati	4	4	8
Operai	0	0	0
Totale	4	4	8

Tabella

Numero lavoratori non dipendenti al 31/12/2023

2023			
Tipologia di contratto	Uomini	Donne	Totale
Part time	0	0	0
Full time	4	4	8
Totale	4	4	8

Tabella

Numero lavoratori non dipendenti (part time/full time) al 31/12/2023

5.2

Inclusione, rispetto delle diversità e dei diritti umani



Topic n. 10

Impact # 12, 13

GRI

2-21

401-1

401-3

405-1

405-2

406-1

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.

L'Azienda rifiuta in ogni modo comportamenti discriminatori di qualsiasi tipo (genere, età, cultura, religione, ecc.), così come 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.





Procedura contro la discriminazione

Il Gruppo Ferrotramviaria rifiuta in ogni modo comportamenti discriminatori di qualsiasi tipo (genere, età, etnia, orientamento sessuale, cultura, religione, condizioni mediche, ecc.) 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.

È importante evidenziare che nel corso del 2023 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.

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 operativo che consenta di stabilire un contatto più diretto con l'alta dirigenza attraverso l'invio di segnalazioni anonime volontarie relative alla SA8000 e segnalazioni nominative relative ai *near miss*;
- 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.

Oltre ad aver implementato una specifica procedura antidiscriminazione, nell'ambito del sistema di gestione della responsabilità sociale certificato SA 8000, la Capogruppo ha istituito altresì una **Procedura lavoro infantile** ed una **Procedura lavoro forzato**.

In tema di **gender diversity**, il settore del trasporto pubblico, soprattutto quello ferroviario, è storicamente caratterizzato da una netta prevalenza di uomini, soprattutto per le mansioni di capostazione e macchinista, oltre che per le attività di manutenzione, armamento ferroviario e segnalamento e per l'attività di manovra.

Ciononostante, nel 2023 si è registrato un segnale positivo, rappresentato dall'incremento della popolazione femminile (+1,7%), a testimonianza del con-

creto impegno aziendale sulla tematica della diversità di genere.

Al fine di incrementare la propria trasparenza comunicativa in una tematica importante per il Gruppo, quale quella dell'uguaglianza di genere, e cogliere gli opportuni spunti di miglioramento, il Gruppo ha calcolato l'**indice GPG (gender pay gap)**, il quale risulta ovviamente influenzato dalla maggiore presenza di lavoratori uomini, per quanto si è detto innanzi. I risultati ottenuti mostrano la necessità di migliorare le performance per le categorie dei quadri, mentre il GPG per la categoria impiegati e operai risulta migliore rispetto all'ultimo dato europeo (gap complessivo del 12,7%). In merito ai dirigenti, trattandosi di categoria rappresentata totalmente da uomini, l'indice risulta non applicabile.

Tabella
Gender pay gap

Qualifica	Indice GPG*
Dirigente	n.a.
Quadro	17%
Impiegato	10%
Operaio	11%

*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.

Inoltre, il Gruppo Ferrotramviaria ha deciso di offrire un ulteriore dato volto a confermare la propria trasparenza nel dialogo con i propri stakeholder, relativo al rapporto tra la retribuzione totale annua dell'individuo più retribuito e la retribuzione totale annua mediana di tutti i dipendenti del Gruppo (escluso l'individuo più retribuito).

Annual total remuneration ratio: 2,20

In merito all'informativa sui congedi parentali (disciplinati dalla normativa italiana), nel 2023 hanno goduto di congedo parentale **n. 18 lavoratrici** e **n. 42**

lavoratori. Circa il congedo parentale straordinario invece, di questo ne hanno usufruito 23 lavoratori e 8 lavoratrici. 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. 58, di cui n. 16 donne e n. 42 uomini.

Infine, si segnala che nel corso del 2023 non si sono registrati episodi di discriminazione.



5.3

Salute, sicurezza e benessere sul lavoro

Topic n. 10, 11

Impact # 4, 12, 13

GRI

403-1



Sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro

GRI

403-1

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 portato, 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. 85 documenti (procedure, processi, assegnazione di responsabilità e risorse)**

specifici per la gestione della tematica secondo la **norma ISO 45001**.

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 .

Gli standard di certificazione volontari conseguiti hanno 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 lavoro, 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 le procedure di sicurezza sui luoghi di lavoro, con relativa sorveglianza sanitaria.

Social Performance Team

Ferrotramviaria ha costituito il Social Performance Team (“SPT”), il quale ha lo scopo di supervisionare l'applicazione di tutti i requisiti della norma SA8000.

Al fine di ottimizzare le attività e velocizzare il processo decisionale, è stato stabilito che i membri del Servizio di Prevenzione e Protezione (ad esclusione del Medico Competente) debbano costituire il Social Performance Team e il Comitato per la Salute e Sicurezza, in ragione delle competenze acquisite in materia di salute e sicurezza da parte di coloro che compongono il Servizio di Prevenzione e Protezione.

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.

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;
- condividere il Bilancio SA8000.

Valutazione dei rischi

GRI

403-2

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 dal Responsabile del Servizio di Prevenzione e Protezione (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).

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 di Ferrotramviaria S.p.A. è del 21/02/2024; mentre per Ferrotramviaria Engineering e Trasporti Ferroviari Italiani risale al 2023.



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**).



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 so-

cietà 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 del-

le 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 alla 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. 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.



Partecipazione e consultazione dei lavoratori

GRI

403-4

Nell'ambito delle principali società del Gruppo, ove ne ricorrano gli obblighi o se ne ravvisi l'esigenza a seguito di eventi significativi, si tengono riunioni periodiche di prevenzione e protezione dai rischi ai sensi dell'art. 35, del D.lgs. N. 81/2008 e s.m.i., 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. 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.

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, procedure operative.



Formazione sulla sicurezza nei luoghi di lavoro

GRI 403-5

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.

Infortunati e malattie professionali

GRI 403-9 403-10

Nel corso dell'anno 2023 il Gruppo Ferrotramviaria ha registrato n. 24 infortuni, tutti privi di gravi conseguenze e riconducibili principalmente a distorsioni, con un indice di gravità pari a **0,92**.

Tabella
Infortunati e malattie professionali *

2023			
Personale	Uomini	Donne	Totale
N. di decessi a seguito di infortuni sul lavoro	0	0	0
N. di infortuni sul lavoro (ad esclusione di infortuni minori)	19	5	24
di cui in itinere	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
N. totale di giorni persi per infortunio (giorni a calendario, a partire dal giorno successivo all'incidente)	703	206	909
N. casi di malattia professionale	0	0	0
N. giorni di assenza (con esclusione di ferie, permessi studio, maternità/paternità)	2.958	673	3.631
N. di infortuni sul lavoro con gravi conseguenze (ad esclusione dei decessi)	0	0	0
N. ore ordinarie lavorate			925.098
N. ore straordinarie lavorate			59.001
Tipologie principali di infortuni sul lavoro			distorsioni

* Dati non comprensivi di Trasporti Ferroviari Italiani S.r.l.

Tabella
Andamento
degli indici
di frequenza e
di gravità degli
infortuni

2023	
Indici di frequenza e gravità	
Indice di frequenza degli infortuni [(n. infortuni *1.000.000) / n. ore lavorate]	24,39
Indice di gravità degli infortuni (n. giorni persi per infortunio/migliaia di ore lavorate)	0,92

* Dati non comprensivi di Trasporti Ferroviari Italiani

Come accennato in precedenza, si precisa che 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 "pre-

cursori 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.



Welfare aziendale

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 AON**, alla quale vengono versate per Ferrotramviaria Spa somme a tutti i dipendenti in base all'accordo di Il livello stipulato in data 17.05.2022 in scadenza al 31.12.2024. Sono stati stabiliti inoltre dei **premi** da corrisondersi per reparto in seguito al raggiungimento, da parte dell'Azienda, di obiettivi collegati ad incrementi di produttività, redditività, qualità, efficienza ed innovazione quali: Puntualità, Disponibilità mezzi e infrastruttura dopo manutenzione, Margine Operativo Lordo, incremento emissione biglietti a bordo, gradimento

alla clientela, efficientamento organizzativo, vendita biglietti on line. 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.



Whistleblowing

GRI

2-16

2-26

Il Gruppo Ferrotramviaria, in ottemperanza del D.Lgs. 24/2023 in materia di **whistleblowing**, ovvero la segnalazione di illeciti di cui un dipendente, collaboratore o professionista sia venuto a conoscenza in ragione del rapporto di lavoro, nel 2023 ha predisposto un'apposita procedura inserita nel Modello organizzativo di cui al Dlgs 231/01. La procedura è stata approvata in data 14.07.2023 ed aggiornata in data 15.12.2023.

In tale prospettiva, Ferrotramviaria S.p.A. ha attivato una [piattaforma dedicata](#) .

Questa piattaforma consente di inviare segnalazioni di illeciti (anche in forma anonima) e permette di chiedere la fissazione di un incontro direttamente con il Gestore della segnalazione, cioè **l'Organismo di Vigilanza**, entro un termine ragionevole di un mese.

Procedura di segnalazione

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.

Procedura sui reclami

Oltre al canale whistleblowing, il personale dipendente può effettuare segnalazioni di non conformità o dare suggerimenti, in relazione a fatti e accadimenti verificatisi nell'ambito lavorativo ed in contrasto con i principi di responsabilità sociale contenuti nella norma SA8000 (ad es.: sopruso, discriminazione o molestia, criticità correlate con la salute e la sicurezza del posto di lavoro) come segue:

- 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.

Attraverso le segnalazioni di non conformità (reclami) e i suggerimenti, il personale è incoraggiato a contribuire allo sviluppo della sicurezza sul luogo di lavoro e a promuovere azioni e comportamenti aderenti ai requisiti della norma SA8000.



5.4

Formazione e sviluppo delle competenze



Topic n. 10

Impact # 12

GRI

404-2

Il Gruppo Ferrotramviaria considera la formazione e lo sviluppo delle competenze quali aspetti fondamentali per la crescita complessiva delle proprie risorse umane. Nel 2023, l'Azienda ha investito in diversi programmi di formazione per i propri dipendenti agendo su due 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.

Grazie a questi investimenti, il Gruppo ha potuto migliorare la qualità del servizio offerto ai viaggiatori e a rafforzare la propria competitività sul mercato. 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.

Tabella
Ore di formazione

2023	
Ore di formazione erogata	
Obbligatoria	4.164
Non obbligatoria	1.400
Totale	5.564





FOR.FER
FORMAZIONE
FERROVIARIA SRL



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



5.5

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-

FERROTRANVIARI, FAISA-CISAL, FAISA-CONFAL. 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).

Le relazioni sindacali sono intrattenuate cordialmente fra azienda e RSA. Tipicamente, in Ferrotramviaria Spa, con cadenza bimensile (quadrimestrale per TFI) sono convocate apposite riunioni fra Azienda e 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.

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 OO.SS di avanzare eventuali richieste di modifiche e/o integrazioni che siano in linea con le esigenze di servizio e dei lavoratori stessi.





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 2023, in Ferrotramviaria Spa, il numero dei dipendenti iscritto alle OO.SS. è pari a 323. Nella tabella se-

guente è riportata la distribuzione degli iscritti tra le diverse sigle sindacali nel 2023.

2023	
Sindacati	Iscritti
FILT CGIL	94
FIT CISL	50
UIL TRASPORTI	130
UGL AUTOFERROTRAMVIERI	12
FAISA CONFAL	14
FAISA CISAL	16
Or.S.A. FERROVIA	7

Durante il 2023 non è pervenuto nessun reclamo e/o segnalazione, né da parte dei dipendenti, né da parte delle OO.SS.

Complessivamente nel 2023 per Ferrotramviaria Spa i dipendenti hanno usufruito di 2.120 ore di permesso sindacale.

5.6

Rapporti con le comunità locali e il territorio



Topic n. 5

Impact # 3

GRI

2-28

413-1

Il Gruppo, presente da molti anni sul territorio, è diventato parte integrante della quotidianità dei cittadini pugliesi. Numerose sono state le campagne sostenute, coprendo i temi più vari, dalla sicurezza e alla mobilità cittadina.

Sicurezza ferroviaria nelle scuole

La divisione Infrastruttura del Gruppo Ferrottramviaria, con il supporto dell'Ufficio Comunicazione e Relazioni Istituzionali, ha realizzato nei mesi di aprile e maggio 2023 una campagna di sensibilizzazione sui comportamenti sicuri da tenere in prossimità delle sedi Ferroviarie.

Il progetto ha coinvolto **otto scuole secondarie di primo grado**, nei Comuni serviti dal servizio ferroviario: Bari, Bari Quartiere San Paolo, Bitonto, Terlizzi, Ruvo di Puglia, Corato, Andria, Barletta per un numero complessivo di circa **570 studenti**.

L'iniziativa, che ha riscontrato un **feedback molto positivo da parte degli studenti e dei docenti**, ha avuto l'obiettivo di stimolare i ragazzi e gli operatori scolastici ad una maggiore consapevolezza del senso civico incentrato su quanto i nostri comportamenti, e quindi il rispetto delle regole, siano strettamente collegati alla nostra sicurezza e di tutti coloro che utilizzano quotidianamente i servizi di trasporto pubblico.

I destinatari della campagna sono stati gli adolescenti in quanto possibili utenti del mezzo ferroviario, ma anche come possibili fruitori delle stazioni/fermate ferroviarie come luoghi di aggregazione e di ritrovo nel loro tempo libero.

Promozione del collegamento ferroviario-aeroportuale

La sottoscrizione del protocollo d'intesa tra Aeroporti di Puglia S.p.A. e Ferrottramviaria S.p.A. rappresenta un importante passo avanti verso la pro-





mozione della sostenibilità ambientale e della mobilità eco-friendly nell'area di Bari. L'impegno congiunto delle due società mira 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**. Le iniziative previste includono strategie commerciali incentrate sulla promozione del collegamento ferroviario, mi-

glioramenti infrastrutturali per agevolare l'accesso alla stazione Aeroporto, e campagne di sensibilizzazione rivolte ai passeggeri e ai vettori aerei.

A questo si affiancano gli accordi commerciali con Trenitalia e Ferrovie Apulo Lucane, rappresentando un passo avanti nell'offerta di soluzioni di viaggio integrate, contribuendo a rendere il trasporto pubblico sempre più conveniente e accessibile per i viaggiatori.





Master La Sapienza Ingegneria dei Trasporti
Campagna per incentivare le iscrizioni al master in **ingegneria dei trasporti** organizzato da Sapienza Università di Roma, di cui 2 società del gruppo sono sponsor.



Race for the cure
Campagna volta ad incentivare le donazioni per la **lotta ai tumori del seno** che ha visto partecipare il Gruppo Ferrotramviaria con una squadra alla Race for the Cure.



Promozione Puglia
Campagna promozionale della **Regione Puglia**, dei **Comuni** serviti dal Gruppo e dei **siti Unesco** come Castel del Monte, per incentivare l'utilizzo dei **mezzi di trasporto sostenibili** e responsabili per il territorio.



Nel 2023 il Gruppo Ferrotramviaria è stato sponsor per le **testate giornalistiche** del Sole 24 Ore e Fax, inoltre ha sostenuto l'organizzazione non profit **I Bambini delle Fate**.

I BAMBINI DELLE FATE
per l'inclusione sociale

Queste le imprese che rendono possibile il progetto di **A.S.F.A. Puglia a Bari**

i Bambini delle Fate a Bari

Ecco gli imprenditori che ci aiutano a fare la differenza con **La Casa di Pandora in Puglia**

Angelo Lombardi
A.S.F.A. Puglia
349 482217

Milvano Diavola
La Casa di Pandora
349 482217

3000+
37
17
3500+800+

i Bambini delle Fate

CON LE AZIENDE:

Per informazioni:
I Bambini delle Fate Spa
Piazza della Serenità, 20
31042 Castelnuovo Veneto (TV)
0422-423191 - 0422-491157
www.bambinidellefate.it - info@bambinidellefate.it

Grazie a **questi Imprenditori** che ogni mese ci sostengono con il **cuore nel Sociale**

I Bambini delle Fate Spa Piazza della Serenità, 20 - 31042 Castelnuovo Veneto (TV) - T. 0422-423191 - F. 0422-491157 - info@bambinidellefate.it



Di seguito l'elenco di sponsorship ed eventi a cui il Gruppo ha partecipato:

SPONSORSHIP	EVENTI
INSERTO IL SOLE 24 ORE	TAVOLA ROTONDA BTM PUGLIA
INSERTO RIVISTA FAX	TAVOLA ROTONDA BIKE PUGLIA
PAULICELLI (NATALE DI BARI LUMINARIE)	TAVOLA ROTONDA ELTTROMOBILITÀ TPL, VANTAGGI E OPPORTUNITÀ
FESTIVAL ADELFA SULLA DANZA (EVENTO SPORTIVO)	TAVOLA ROTONDA ASSTRA, COMUNICARE IL TPL
TERLIZZI RUN (EVENTO SPORTIVO)	
I BAMBINI DELLE FATE (SUPPORTO FAMIGLIE CON BAMBINI "SPECIALI")	
VITILIVE (PREVEZIONE VITILIGINE)	

Associazioni alle quali è iscritto il Gruppo Ferrotramviaria al 31.12.2023:

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
FERCARGO	Associazione che rappresenta le imprese del trasporto ferroviario merci indipendenti dal Gruppo FSI
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



ETR 104 151-B

ATTENZIONE
RISPARMIARE L'ENERGIA
MANTENERE IL VEICOLO
IN MOVIMENTO



Allegati

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 2023

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; Struttura organizzativa				19-20; 22-23; 32-33
	2-2	Entità incluse nella rendicontazione di sostenibilità dell'organizzazione	Nota metodologica; Settori di attività e struttura di Gruppo				7-8; 19-20
	2-3	Periodo di rendicontazione, frequenza e punto di contatto	Nota metodologica				7-8
	2-4	Revisione delle informazioni	Il report di Sostenibilità 2023 non presenta revisioni di informazioni effettuate in periodi precedenti.				
	2-5	Assurance esterna	Nota metodologica				7-8
	2-6	Attività, catena del valore e altri rapporti di business	Settori di attività e struttura di Gruppo; Timeline; Business model e processo di creazione di valore; Il viaggio con Ferrotramviaria; Il servizio di trasporto pubblico locale su ferrovia; L'infrastruttura ferroviaria; Il servizio autolinee; Trasporto ferroviario di merci; Catena di fornitura				19-20; 22-23; 24-25; 45; 46-53; 54-59; 60-62; 63-64; 65-67
	2-7	Dipendenti	Le nostre persone				107-111
	2-8	Lavoratori non dipendenti	Le nostre persone				107-111
	2-9	Struttura e composizione della governance	Corporate governance				29-31
	2-10	Nomina e selezione del massimo organo di governo	Corporate governance				29-31
	2-11	Presidente del massimo organo di governo	Corporate governance. Il Presidente del CdA, non è dipendente/dirigente in nessuna delle società del Gruppo Ferrotramviaria				29-31
	2-12	Ruolo del massimo organo di governo nel controllo della gestione degli impatti	Corporate governance; Gestione dei rischi e policy aziendali				29-31; 37-39
	2-13	Delega di responsabilità per la gestione degli impatti	Corporate governance; Gestione dei rischi e policy aziendali				29-31; 37-39
	2-14	Ruolo del massimo organo di governo nella rendicontazione di sostenibilità	Corporate governance				29-31
	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.				
	2-16	Comunicazione delle criticità	Salute, sicurezza e benessere sul lavoro				115-121

Standard GRI	Informativa	Disclosure	Ubicazione (Paragrafo di riferimento)	Omissione			N. Pag.
				Requisiti omessi	Ragione	Spiegazione	
GRI 2 Informative Generali versione 2021	2-17	Conoscenze collettive del massimo organo di governo	Il management aziendale è composto da persone con elevata e comprovata esperienza nel settore di attività aziendale. La gestione delle questioni di sostenibilità è effettuata anche avvalendosi di consulenti esterni con adeguata esperienza in tema di sviluppo sostenibile.				
	2-18	Valutazione della performance del massimo organo di governo	Corporate governance				29-31
	2-19	Norme riguardanti le remunerazioni	La remunerazione dei membri del CdA è stabilita dall'Assemblea degli Azionisti.				
	2-20	Procedura di determinazione della retribuzione	Gli azionisti sono coinvolti nella procedura di determinazione della retribuzione.				
	2-21	Rapporto di retribuzione totale annuale	Inclusione, rispetto delle diversità e dei diritti umani				112-114
	2-22	Dichiarazione sulla strategia di sviluppo sostenibile	Lettera agli stakeholder; Due Diligence e strategia di sostenibilità				4-6; 34-35
	2-23	Impegno in termini di policy	Vision, Mission e Principi fondamentali; Gestione dei rischi e policy aziendali				21; 37-39
	2-24	Integrazione degli impegni in termini di policy	Gestione dei rischi e policy aziendali				37-39
	2-25	Processi volti a rimediare impatti negativi	Gestione dei rischi e policy aziendali				37-39
	2-26	Meccanismi per richiedere chiarimenti e sollevare preoccupazioni	Gestione dei rischi e policy aziendali; Salute, sicurezza e benessere sul lavoro				37-39; 115-121
	2-27	Conformità a leggi e regolamenti	Etica e compliance				40
	2-28	Appartenenza ad associazioni	Rapporti con le comunità locali e il territorio				126-129
	2-29	Approccio al coinvolgimento degli stakeholder	Relazioni con gli stakeholder				36
	2-30	Contratti collettivi	Le nostre persone				107-111
	GRI 3 Temi materiali versione 2021	3-1	Processo di determinazione dei temi materiali	Analisi di Materialità			
3-2		Elenco di temi materiali	Analisi di Materialità				9-15
Temi materiali							
Tema Materiale: Emissioni e climate change							
GRI 3 Temi materiali versione 2021	3-3	Gestione dei temi materiali	Analisi di Materialità; Gestione dei rischi e policy aziendali				9-15; 37-39
GRI 305 Emissioni	305-1	Emissioni di gas a effetto serra (GHG) dirette (Scope 1)	Emissioni				90-91
	305-2	Emissioni di gas a effetto serra (GHG) indirette da consumi energetici (Scope 2)	Emissioni				90-91



Standard GRI	Informativa	Disclosure	Ubicazione (Paragrafo di riferimento)	Omissione			N. Pag.
				Requisiti omessi	Ragione	Spiegazione	
Temi materiali							
Tema Materiale: Consumi energetici ed efficientamento							
GRI 3 Temi materiali versione 2021	3-3	Gestione dei temi materiali	Analisi di Materialità; Gestione dei rischi e policy aziendali				9-15; 37-39
GRI 302 Energia	302-1	Consumo di energia interno all'organizzazione	Energia ed efficientamento				86-89
	302-4	Riduzione del consumo di energia	Energia ed efficientamento				86-89
Tema Materiale: Gestione efficiente delle risorse idriche							
GRI 3 Temi materiali versione 2021	3-3	Gestione dei temi materiali	Analisi di Materialità; Gestione dei rischi e policy aziendali				9-15; 37-39
GRI 303 Acqua ed effluenti	303-1	Interazioni con l'acqua come risorsa condivisa	Risorse idriche				98-99
	303-2	Gestione degli impatti legati allo scarico di acqua	Risorse idriche				98-99
	303-3	Prelievo idrico	Risorse idriche				98-99
Tema Materiale: Gestione dei rifiuti							
GRI 3 Temi materiali versione 2021	3-3	Gestione dei temi materiali	Analisi di Materialità; Gestione dei rischi e policy aziendali				9-15; 37-39
GRI 306 Rifiuti	306-1	Generazione di rifiuti e impatti significativi correlati ai rifiuti	Gestione dei rifiuti				92-97
	306-2	Gestione di impatti significativi correlati ai rifiuti	Gestione dei rifiuti				92-97
	306-3	Rifiuti generati	Gestione dei rifiuti				92-97
	306-4	Rifiuti non conferiti in discarica	Gestione dei rifiuti				92-97
	306-5	Rifiuti conferiti in discarica	Gestione dei rifiuti				92-97
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; Gestione dei rischi e policy aziendali				9-15; 37-39
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				46-53; 54-59; 60-62
	203-2	Impatti economici indiretti significativi	Il servizio di trasporto pubblico locale su ferrovia; L'infrastruttura ferroviaria; Il servizio autolinee				46-53; 54-59; 60-62
GRI 413 Comunità locali	413-1	Operazioni con il coinvolgimento della comunità locale, valutazioni degli impatti e programmi di sviluppo	Rapporti con le comunità locali e il territorio				126- 129
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				68-78
	416-2	Episodi di non conformità relativamente agli impatti su salute e sicurezza di prodotti e servizi	Relazione con i viaggiatori				79-81
GRI 417 Marketing	417-1	Requisiti relativi all'etichettatura e informazioni su prodotti e servizi	Relazione con i viaggiatori				79-81
	417-2	Episodi di non conformità concernenti l'etichettatura e informazioni su prodotti e servizi	Relazione con i viaggiatori				79-81
	417-3	Episodi di non conformità concernenti comunicazioni di marketing	Relazione con i viaggiatori				79-81
GRI 418 Privacy dei clienti	418-1	Fondati reclami riguardanti violazioni della privacy dei clienti e perdita di loro dati	Relazione con i viaggiatori				79-81

Standard GRI	Informativa	Disclosure	Ubicazione (Paragrafo di riferimento)	Omissione			N. Pag.
				Requisiti omessi	Ragione	Spiegazione	
Temi materiali							
Tema Materiale: Sostenibilità negli acquisti							
GRI 3 Temi materiali versione 2021	3-3	Gestione dei temi materiali	Analisi di Materialità; Gestione dei rischi e policy aziendali				9-15; 37-39
GRI 204: Prassi di approvvigionamento	204-1	Proporzione della spesa effettuata a favore di fornitori locali	Catena di fornitura				65-67
Tema Materiale: Gestione del rumore e delle vibrazioni							
GRI 3 Temi materiali versione 2021	3-3	Gestione dei temi materiali	Analisi di Materialità; Gestione dei rischi e policy aziendali				9-15; 37-39
GRI 203 Impatti economici indiretti	203-1	Investimenti in infrastrutture e servizi supportati	Il servizio di trasporto pubblico locale su ferrovia				46-53
	203-2	Impatti economici indiretti significativi	Il servizio di trasporto pubblico locale su ferrovia				46-53
GRI 413 Comunità locali	413-2	Operazioni con rilevanti impatti effettivi e potenziali sulle comunità locali	Gestione del rumore e delle vibrazioni				100-101
Tema Materiale: Sicurezza dei viaggiatori							
GRI 3 Temi materiali versione 2021	3-3	Gestione dei temi materiali	Analisi di Materialità; Gestione dei rischi e policy aziendali				9-15; 37-39
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				46-53; 54-59; 60-62
	203-2	Impatti economici indiretti significativi	Il servizio di trasporto pubblico locale su ferrovia; L'infrastruttura ferroviaria; Il servizio autolinee				46-53; 54-59; 60-62
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				68-78
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; Gestione dei rischi e policy aziendali				9-15; 37-39
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				46-53; 54-59; 60-62
	203-2	Impatti economici indiretti significativi	Il servizio di trasporto pubblico locale su ferrovia; L'infrastruttura ferroviaria; Il servizio autolinee				46-53; 54-59; 60-62
Tema Materiale: Welfare e inclusione dei lavoratori							
GRI 3 Temi materiali versione 2021	3-3	Gestione dei temi materiali	Analisi di Materialità; Gestione dei rischi e policy aziendali				9-15; 37-39
GRI 202 Presenza sul mercato	202-2	Percentuale di alta dirigenza assunta attingendo dalla comunità locale	Le nostre persone				107-111
GRI 401 Occupazione	401-1	Assunzioni di nuovi dipendenti ed avvicendamento dei dipendenti	Le nostre persone; Inclusione, rispetto delle diversità e dei diritti umani				107-111; 112-114
	401-2	Benefici per i dipendenti a tempo pieno che non sono disponibili per i dipendenti a tempo determinato o part-time	Salute, sicurezza e benessere sul lavoro				115-121
	401-3	Congedo parentale	Inclusione, rispetto delle diversità e dei diritti umani				112-114
GRI 402 Gestione del lavoro e delle relazioni sindacali	402-1	Periodi minimi di preavviso in merito alle modifiche operative	Le nostre persone				107-111



Standard GRI	Informativa	Disclosure	Ubicazione (Paragrafo di riferimento)	Omissione			N. Pag.
				Requisiti omessi	Ragione	Spiegazione	
Temi materiali							
GRI 403 Salute e sicurezza sul lavoro	403-1	Sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro	Salute, sicurezza e benessere sul lavoro				115-121
	403-2	Identificazione del pericolo, valutazione del rischio e indagini sugli incidenti	Salute, sicurezza e benessere sul lavoro				115-121
	403-3	Servizi per la salute professionale	Salute, sicurezza e benessere sul lavoro				115-121
	403-4	Partecipazione e consultazione dei lavoratori in merito a programmi di salute e sicurezza sul lavoro e relativa comunicazione	Salute, sicurezza e benessere sul lavoro				115-121
	403-5	Formazione dei lavoratori sulla salute e sicurezza sul lavoro	Salute, sicurezza e benessere sul lavoro				115-121
	403-6	Promozione della salute dei lavoratori	Salute, sicurezza e benessere sul lavoro				115-121
	403-9	Infortuni sul lavoro	Salute, sicurezza e benessere sul lavoro				115-121
	403-10	Malattia professionale	Salute, sicurezza e benessere sul lavoro				115-121
GRI 404 Formazione e istruzione	404-2	Programmi di aggiornamento delle competenze dei dipendenti e di assistenza nella transizione	Formazione e sviluppo delle competenze				122-123
GRI 405 Diversità e pari opportunità	405-1	Diversità negli organi di governance e tra i dipendenti	Le nostre persone; Inclusione, rispetto delle diversità e dei diritti umani				107-111; 112-114
	405-2	Rapporto tra salario di base e retribuzione delle donne rispetto agli uomini	Inclusione, rispetto delle diversità e dei diritti umani				112-114
GRI 406 Non discriminazione	406-1	Episodi di discriminazione e misure correttive adottate	Inclusione, rispetto delle diversità e dei diritti umani				112-114
Tema Materiale: Salute e sicurezza nei luoghi di lavoro							
GRI 3 Temi materiali versione 2021	3-3	Gestione dei temi materiali	Analisi di Materialità; Gestione dei rischi e policy aziendali				9-15; 37-39
GRI 401 Occupazione	401-2	Benefici per i dipendenti a tempo pieno che non sono disponibili per i dipendenti a tempo determinato o part-time	Salute, sicurezza e benessere sul lavoro				115-121
GRI 403 Salute e sicurezza sul lavoro	403-1	Sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro	Salute, sicurezza e benessere sul lavoro				115-121
	403-2	Identificazione del pericolo, valutazione del rischio e indagini sugli incidenti	Salute, sicurezza e benessere sul lavoro				115-121
	403-3	Servizi per la salute professionale	Salute, sicurezza e benessere sul lavoro				115-121
	403-4	Partecipazione e consultazione dei lavoratori in merito a programmi di salute e sicurezza sul lavoro e relativa comunicazione	Salute, sicurezza e benessere sul lavoro				115-121
	403-5	Formazione dei lavoratori sulla salute e sicurezza sul lavoro	Salute, sicurezza e benessere sul lavoro				115-121
	403-6	Promozione della salute dei lavoratori	Salute, sicurezza e benessere sul lavoro				115-121
	403-9	Infortuni sul lavoro	Salute, sicurezza e benessere sul lavoro				115-121
	403-10	Malattia professionale	Salute, sicurezza e benessere sul lavoro				115-121

Standard GRI	Informativa	Disclosure	Ubicazione (Paragrafo di riferimento)	Omissione			N. Pag.
				Requisiti omessi	Ragione	Spiegazione	
Temi materiali							
Tema Materiale: Governance e gestione dei rischi							
GRI 3 Temi materiali versione 2021	3-3	Gestione dei temi materiali	Analisi di Materialità; Gestione dei rischi e policy aziendali				9-15; 37-39
GRI 405 Diversità e pari opportunità	405-1	Diversità negli organi di governance e tra i dipendenti	Corporate governance				29-31
Tema Materiale: Qualità e continuità del servizio							
GRI 3 Temi materiali versione 2021	3-3	Gestione dei temi materiali	Analisi di Materialità; Gestione dei rischi e policy aziendali				9-15; 37-39
GRI 203 Impatti economici indiretti	203-1	Investimenti in infrastrutture e servizi supportati	Il servizio di trasporto pubblico locale su ferrovia; Il servizio autolinee				46-53; 60-62
	203-2	Impatti economici indiretti significativi	Il servizio di trasporto pubblico locale su ferrovia; Il servizio autolinee				46-53; 60-62
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				68-78
	416-2	Episodi di non conformità relativamente agli impatti su salute e sicurezza di prodotti e servizi	Relazione con i viaggiatori				79-81
GRI 417 Marketing	417-1	Requisiti relativi all'etichettatura e informazioni su prodotti e servizi	Relazione con i viaggiatori				79-81
	417-2	Episodi di non conformità concernenti l'etichettatura e informazioni su prodotti e servizi	Relazione con i viaggiatori				79-81
	417-3	Episodi di non conformità concernenti comunicazioni di marketing	Relazione con i viaggiatori				79-81
GRI 418 Privacy dei clienti	418-1	Fondati reclami riguardanti violazioni della privacy dei clienti e perdita di loro dati	Relazione con i viaggiatori				79-81
Tema Materiale: Etica aziendale e legalità							
GRI 2 Informative Generali versione 2021	2-23	Impegno in termini di policy	Vision, Mission e Principi fondamentali; Gestione dei rischi e policy aziendali				21; 37-39
	2-27	Conformità a leggi e regolamenti	Etica e compliance				40
GRI 3 Temi materiali versione 2021	3-3	Gestione dei temi materiali	Analisi di Materialità; Gestione dei rischi e policy aziendali				9-15; 37-39

Stampato su carta certificata PEFC, proveniente da foreste gestite in modo sostenibile, per un futuro rispettoso delle persone e dell'ambiente.



FERROTRAMVIARIA SPA

Piazza Aldo Moro, 50 B
70122 BARI - ITALY
Tel +39 080 5299111
Fax +39 080 5235480
www.ferrovienordbarese.it
info@ferrovienordbarese.it

