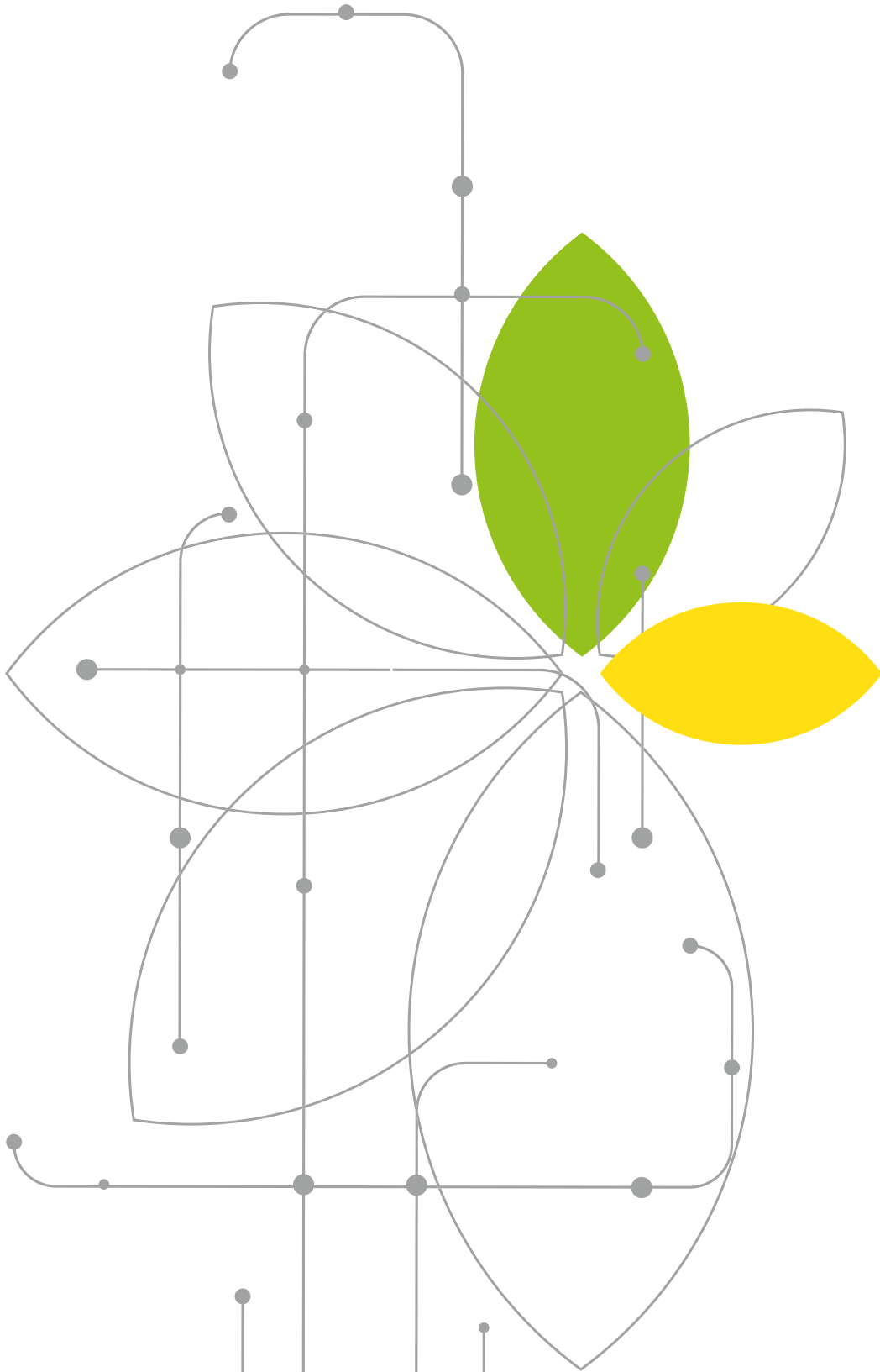




FERROTRAMVIARIA SPA
GRUPPO



**Bilancio
consolidato
di sostenibilità**
2025



Bilancio
consolidato
di sostenibilità
2025

INDICE



LETTERA AGLI STAKEHOLDER

05

01

INFORMAZIONI DI CARATTERE GENERALE

1.1	Il Gruppo Ferrotramviaria	10
1.2	Vision, Mission e Valori aziendali	13
1.3	Timeline	15
1.4	Governance	17
1.5	Strategia aziendale	23
1.6	Business model e catena del valore	26
1.7	Attività aziendali	29
1.7.1	Trasporto pubblico locale su ferrovia	30
1.7.2	Gestione di infrastruttura ferroviaria	36
1.7.3	Autolinee	40
1.7.4	Trasporto ferroviario di merci	43
1.8	Informazioni sulla catena di fornitura	44
1.9	Due diligence di sostenibilità e coinvolgimento stakeholder	47
1.10	Obblighi generali di informativa (GDR)	52

02

INFORMAZIONI AMBIENTALI

2.1	Cambiamento climatico ed utilizzo dell'energia	57
2.1.1	Identificazione dei rischi legati al clima	57
2.1.2	Politiche relative alla mitigazione dei cambiamenti climatici	58
2.1.3	Azioni e risorse in materia di cambiamenti climatici	59
2.1.4	Metriche sul consumo di energia e mix energetico	60
2.1.5	Metriche sulle emissioni lorde di gas serra	64
2.2	Inquinamento	67
2.2.1	Politiche di gestione	67
2.2.2	Azioni e risorse connesse all'inquinamento	68
2.2.3	Inquinanti e benefici ambientali dal rinnovo flotta autobus ed elettrotreni	69
2.2.4	Sostanze preoccupanti e sostanze estremamente preoccupanti nelle operazioni proprie	71
2.3	Gestione delle risorse idriche	72
2.3.1	Politiche di gestione e principali azioni per l'utilizzo efficiente delle risorse idriche	72
2.3.2	Metriche sulle risorse idriche	74

2.4	Gestione dei rifiuti	76
2.4.1	Politiche relative alla gestione dei rifiuti	76
2.4.2	Azioni relative all'economia circolare	78
2.4.3	Metriche sui flussi di risorse in uscita (rifiuti prodotti)	80
2.5	Gestione del rumore e delle vibrazioni	90
2.5.1	Politiche di gestione	90
2.5.2	Azioni relative alla gestione del rumore e delle vibrazioni	91

03

INFORMAZIONI SOCIALI

3.1	Risorse umane	94
3.1.1	Politiche di gestione delle risorse umane	94
3.1.2	Coinvolgimento dei dipendenti e procedure per la segnalazione di illeciti, criticità ed esigenze	103
3.1.3	Interventi e azioni riguardanti le risorse umane	107
3.1.4	Metriche delle risorse umane	110
3.2	Comunità locali e creazione di valore	123
3.2.1	Connessioni e sviluppo di comunità locali e territorio	123
3.2.2	Creazione di valore condiviso	131
3.3	Accessibilità, sicurezza e qualità dei servizi di trasporto	134
3.3.1	Accessibilità e sicurezza in stazione e a bordo di treni e autobus	134
3.3.2	Sistemi di gestione della sicurezza	139
3.3.3	Qualità del servizio	143
3.3.4	Relazione con i viaggiatori	150

04

CONDOTTA D'IMPRESA

4.1	Gestione dei rischi	156
4.2	Cultura d'impresa, etica aziendale, lotta alla corruzione	160
4.3	Compliance normativa	163
4.4	Gestione dei rapporti con i fornitori	165

ALLEGATI

Allegato 1: Nota Metodologica	168
Allegato 2: Analisi di materialità	170
Allegato 3: Indice dei contenuti GRI	183
Allegato 4: Indice dei contenuti ESRS	191



Lettera agli stakeholder

GRI 2-22



Caro Stakeholder, siamo felici di presentarti il nostro terzo bilancio consolidato di sostenibilità, redatto esclusivamente su base volontaria, il quale conferma, ancora una volta, l'importanza attribuita dal nostro Gruppo alle tematiche di sviluppo sostenibile e relativo impegno in termini di responsabilità ambientale e sociale d'impresa.

Nonostante il quadro normativo europeo sia mutato a seguito delle semplificazioni introdotte dalle Proposte Omnibus – in virtù delle quali Ferrotramviaria, al pari di molte altre grandi imprese e gruppi europei, non è più soggetta all'obbligo di applicazione della CSRD – la Società ha scelto di proseguire volontariamente il percorso di progressivo allineamento agli standard europei di rendicontazione di sostenibilità (ESRS) avviato negli anni precedenti. Tale scelta riflette la consapevolezza da parte del management aziendale dell'importanza che documenti come il Bilancio di Sostenibilità garantiscano una disclosure completa e di elevata qualità, in coerenza con i valori di un'Azienda attenta alla tutela dell'ambiente e impegnata a offrire un servizio di mobilità integrata sicuro, efficiente e sostenibile per il territorio di riferimento.

Tra i fatti significativi dell'anno appena trascorso, non possiamo non partire dal cambiamento importante nella governance aziendale, con la nomina nel mese di giugno 2025 del nuovo Consiglio di Amministrazione, significativamente rinnovato rispetto al precedente, e presieduto dal Dott. Giuseppe Pavoncelli, il quale riveste anche la carica di amministratore delegato. Il rinnovamento del massimo organo di governo societario rientra in una strategia volta al ringiovanimento del Consiglio, al fine di affrontare tutte le sfide portate dalle evoluzioni normative, tecnologiche e del contesto industriale in cui l'Azienda opera.

Durante la seconda metà del 2025 il nuovo Presidente e Amministratore Delegato ha intrapreso un processo di aggiornamento dell'organizzazione aziendale per meglio rispondere alle sfide strategiche e operative che si prospettano nel prossimo futuro. Tra i progetti avviati rientra anche quello mirante alla definizione della Strategia di Sostenibilità del Gruppo per i prossimi anni, con relativo Piano ESG.

Tra gli interventi principali del 2025, con impatti positivi dal punto di vista ambientale, figurano il completamento del rinnovo della flotta ferroviaria e l'ammodernamento dell'Officina di Bitonto. Nel rimandare all'ampia informativa fornita al riguardo nel report, segnaliamo che nel 2025 sono entrati in servizio ulteriori 4 Elettrotreni Alstom ETR 104, portando ad 11 veicoli la nuova flotta di ETR 104. La flotta ferroviaria aziendale si colloca oggi tra le più giovani del panorama ferroviario nazionale, con un'età media inferiore ai 10 anni e circa la metà dei convogli con meno di 3 anni. I nuovi treni rispettano tutte le caratteristiche di sostenibilità ambientale, consumando il 30% di energia in meno rispetto alla precedente generazione, con relativi benefici in termini di minori emissioni climalteranti da consumo di energia elettrica, oltre ad essere dotati delle più evolute ed efficaci soluzioni tecniche, necessarie per assicurare il minore impatto ambientale dei veicoli ed una maggiore accessibilità degli stessi ai passeggeri con mobilità ridotta.

Tra le metriche ambientali da segnalare, figurano: la riduzione delle emissioni di CO2 di tipo scope 1 e scope 2 rispetto all'anno precedente (-9%); la riduzione del prelievo di acqua per usi aziendali (-2%); e la riduzione dei rifiuti prodotti (-18%). In merito alla gestione dei rifiuti, il 99% è avviato a recupero, evitando quindi il conferimento in discarica.

In ambito sociale, Ferrotramviaria ha adottato da tempo lo standard SA8000 con l'obiettivo di integrare la gestione delle questioni sociali nella propria strategia, nell'operatività aziendale e nei rapporti con gli stakeholder. È stato da tempo istituito un Social Performance Team con lo scopo di supervisionare l'applicazione di tutti i requisiti della norma SA8000.

Nel 2025, Ferrotramviaria ha registrato un segnale positivo sul fronte della gender diversity, con un incremento della percentuale di donne lavoratrici sul totale della popolazione dipendente, complessivamente pari al 18,3% della forza lavoro (17,2% nel 2024 e 16,8% nel 2023), a conferma dell'impegno concreto dell'Azienda contro la disparità di genere. Inoltre, nel 2025 si sono concluse, per alcune società del Gruppo, le trattative di rinnovo del Premio di Risultato in scadenza al 31.12.2024. Detti premi, finalizzati all'incremento dell'efficienza e della produttività aziendale, hanno rinnovato il sistema premiante dei dipendenti, legato al raggiungimento di obiettivi aziendali.

La Divisione Infrastruttura, in collaborazione con l'Ufficio Comunicazione e Relazioni Istituzionali, ha proseguito anche nel 2025 il progetto di sensibilizzazione sulla sicurezza ferroviaria nelle scuole. L'iniziativa, avviata da diversi anni, ha coinvolto numerose scuole secondarie di primo grado nei comuni serviti dalla rete ferroviaria.

Nel 2025, Ferrotramviaria ha cambiato il Piano Editoriale Social, che prevede la pubblicazione mensile di post creati dai bambini dei comuni serviti dalla rete ferroviaria. Inoltre, durante l'anno il Gruppo ha fornito sostegno a diverse iniziative sociali, illustrate nel Bilancio di Sostenibilità, ed ha ulteriormente promosso la mobilità sostenibile, consolidando collaborazioni strategiche con importanti realtà territoriali, a testimonianza della vicinanza verso le associazioni e le comunità locali.

Vi auguriamo una buona lettura.

Giuseppe Pavoncelli

Presidente del CdA

Emanuele Maria Pasquini

Resp. Compliance e Sostenibilità

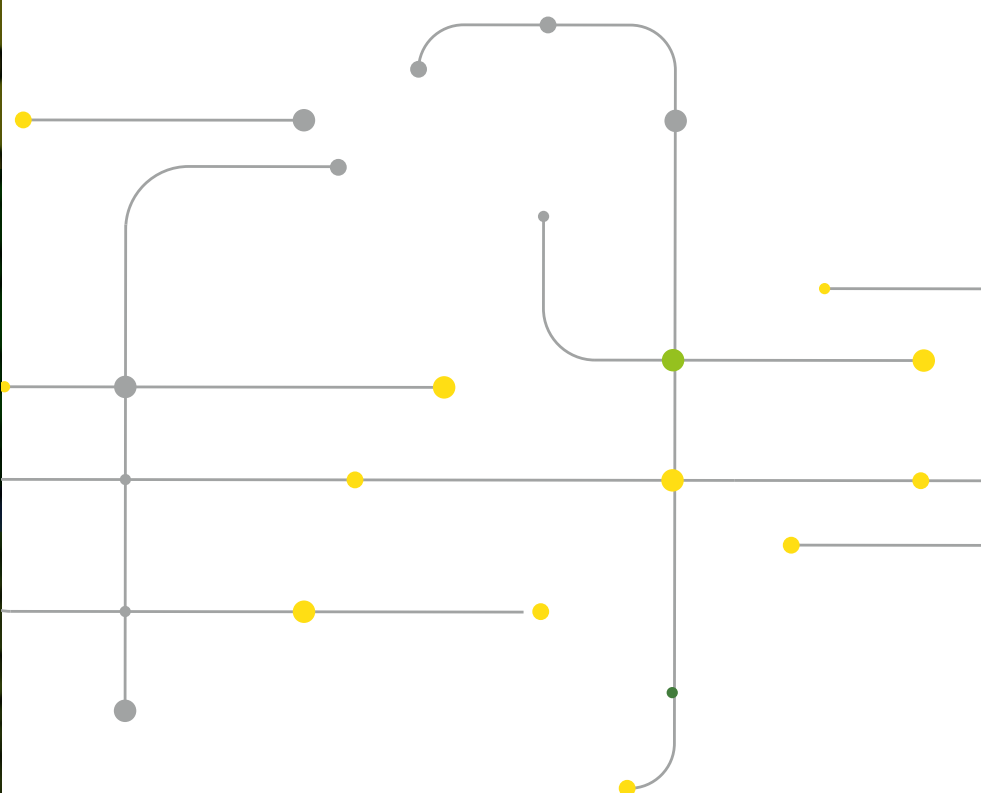


5B





01



**INFORMAZIONI
DI CARATTERE
GENERALE**

1.1

Il Gruppo Ferrotramviaria

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

ESRS 2 BP-1, SBM-1

Grafico
Attività svolte
dal Gruppo
Ferrotramviaria

Ferrotramviaria S.p.A. è la holding di un gruppo societario che eroga **servizi di mobilità integrata**, operante principalmente nella regione Puglia. La sede legale di Ferrotramviaria S.p.A. è a Roma, in Piazza Giovanni Winckelmann n. 12, mentre la sede operativa è ubicata a Bari, in Piazza A. Moro n. 50/B. Ferrotramviaria S.p.A. è una società per azioni con compagine societaria di natura privata.

Cosa fa Ferrotramviaria?

Il Gruppo Ferrotramviaria svolge le seguenti attività:



01
Impresa di trasporto ferroviario di persone in ambito regionale su rete interconnessa (TPL ferrovia)



02
Gestore di infrastruttura ferroviaria in ambito regionale



03
Trasporto pubblico di persone con autolinee in ambito regionale

04

Servizio autolinee in ambito nazionale ed europeo



05

Trasporto ferroviario di merci su rete RFI



06

Servizi di ingegneria di infrastrutture, con relative attività di direzione lavori e coordinamento della sicurezza



07

Formazione ferroviaria

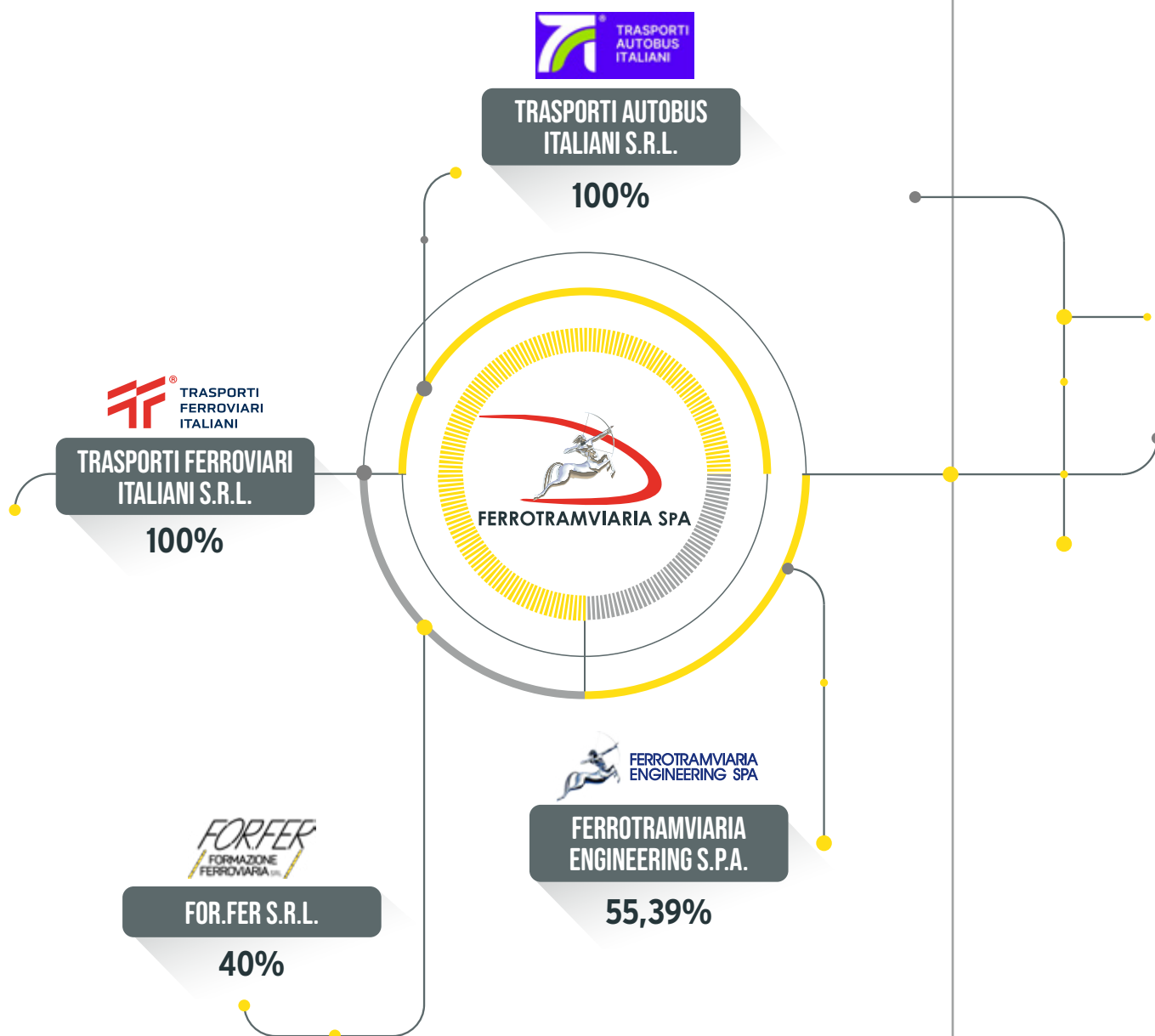


Le attività di impresa ferroviaria (IF), di gestore dell'infrastruttura (GI) e di direzione e coordinamento sono svolte dalla Capogruppo Ferrotramviaria S.p.A., il servizio di trasporto pubblico con auto-linee è svolto sia dalla Ferrotramviaria S.p.A. che dalla controllata Trasporti Autobus Italiani S.r.l., l'attività di tra-

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

Il Gruppo Ferrotramviaria è formato dalle seguenti entità giuridiche:

Grafico
Struttura
di Gruppo





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

La controllata **Trasporti Ferroviari Italiani S.r.l.** (sede in Roma, nel seguito per brevità anche “TFI”) operativa nel trasporto merci. Con 3 locomotive Alstom E483 e 58 carri suddivisi in sette tipologie, TFI garantisce collegamenti regolari tra la Puglia e i poli logistici di Parma, Lugo e Mortara, inserendosi nei flussi dell’intermodalità ferroviaria in una fase cruciale di sviluppo del settore. L’ingresso nel mercato merci rappresenta uno snodo strategico: potenzia il ruolo della Puglia come hub logistico, rafforza la sostenibilità della catena del trasporto nazionale e completa la filiera industriale del Gruppo.

La controllata **Trasporti Autobus Italiani S.r.l.** (sede in Roma, nel seguito per brevità anche “TAI”), costituita il 09/05/2024, ha per oggetto il servizio di trasporto pubblico di persone con autobus. TAI è operativa dal 2025 e si distingue dal servizio di trasporto pubblico locale su gomma già operato da Ferrotramviaria S.p.A., che continua ad essere erogato nel rispetto del contratto di servizio in essere con la Regione Puglia, rappresentando invece un nuovo ramo di attività che intende operare a mercato in ambito nazionale e interna-

zionale. Con TAI, Ferrotramviaria amplia il proprio raggio d’azione nel settore della mobilità integrata, entrando nel comparto del trasporto passeggeri su gomma con una propria flotta dedicata, guardando al futuro con un’offerta sempre più completa, intermodale e sostenibile, capace di rispondere alle esigenze di una mobilità moderna e in continua evoluzione. La nuova società ha, infatti, come oggetto principale il trasporto di persone in ambito:

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

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

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

Il **perimetro di reporting** ai fini dell’informativa di sostenibilità, coerente con quello del bilancio consolidato, comprende Ferrotramviaria S.p.A. e le società da essa controllate: Ferrotramviaria Engineering S.p.A., Trasporti Ferroviari Italiani S.r.l. e Trasporti Autobus Italiani S.r.l.



1.2

Vision, Mission e Valori aziendali



GRI 2-23

ESRS 2 GDR-P

Cultura e visione strategica

Ferrotramviaria S.p.A. persegue l'eccellenza ponendosi come **punto di riferimento** per qualità, affidabilità e innovazione **nel panorama ferroviario italiano e pugliese**. In un contesto in rapida evoluzione, l'Azienda guida il proprio sviluppo attraverso una **crescita sostenibile e digitalmente avanzata**, valorizzando l'integrazione tra processi, persone e tecnologie. Questo approccio strategico è volto a garantire efficienza, coerenza e un costante miglioramento in ogni ambito delle attività aziendali.

Mission

(cosa facciamo oggi e come lo facciamo)

Il Gruppo Ferrotramviaria opera nel settore della **mobilità integrata** con la responsabilità di garantire servizi di trasporto ferroviario e su gomma sicuri, affidabili e di elevata qualità, contri-



buendo in modo concreto allo sviluppo economico, sociale e infrastrutturale dei territori in cui è presente.

Forte di oltre ottant'anni di esperienza, il Gruppo custodisce e valorizza un patrimonio costruito nel tempo fatto di infrastrutture, competenze tecniche, professionalità e relazioni con le comunità locali, ponendo la sicurezza, la continuità del servizio e l'attenzione al viaggiatore al centro della propria azione.

Attraverso investimenti costanti, innovazione tecnologica e integrazione tra le diverse modalità di trasporto, Ferrotramviaria promuove una **mobilità efficiente, accessibile e moderna**, capace di rispondere alle esigenze di cittadini, imprese e istituzioni, nel rispetto dei principi di **sostenibilità ambientale, responsabilità sociale e solidità industriale**.

Vision

(dove vogliamo arrivare e quale impatto vogliamo lasciare)

Il Gruppo Ferrotramviaria aspira a essere un protagonista riconosciuto del sistema nazionale della mobilità sostenibile, capace di accompagnare l'evoluzione dei territori attraverso soluzioni di trasporto integrate, innovative e orientate al lungo periodo.

La Vision del Gruppo è quella di contribuire a uno **sviluppo equilibrato e duraturo**, favorendo la transizione verso modelli di mobilità a basso impatto ambientale, il miglioramento continuo della qualità del servizio e l'adozione di tecnologie che rendano il **trasporto pubblico** sempre più **efficiente, sicuro e vicino alle esigenze delle persone**. In questa prospettiva, Ferrotramviaria intende essere un operatore **affidabile** per le istituzioni e un **punto di riferimento per le comunità**, capace di coniugare crescita industriale, innovazione e tutela delle generazioni future.

Valori aziendali

Ferrotramviaria fonda la propria attività su valori che orientano il comportamento individuale e collettivo. Tra questi:

- **Fiducia e Rispetto**, verso le persone, i processi e le diversità.
- **Consapevolezza e Partecipazione**, riconoscimento del valore del singolo per la crescita dell'organizzazione.
- **Condivisione e Trasparenza**, circolazione tempestiva di informazioni e obiettivi.
- **Responsabilità e Innovazione**, impegno costante verso la sicurezza, l'ambiente e il miglioramento continuo.



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

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

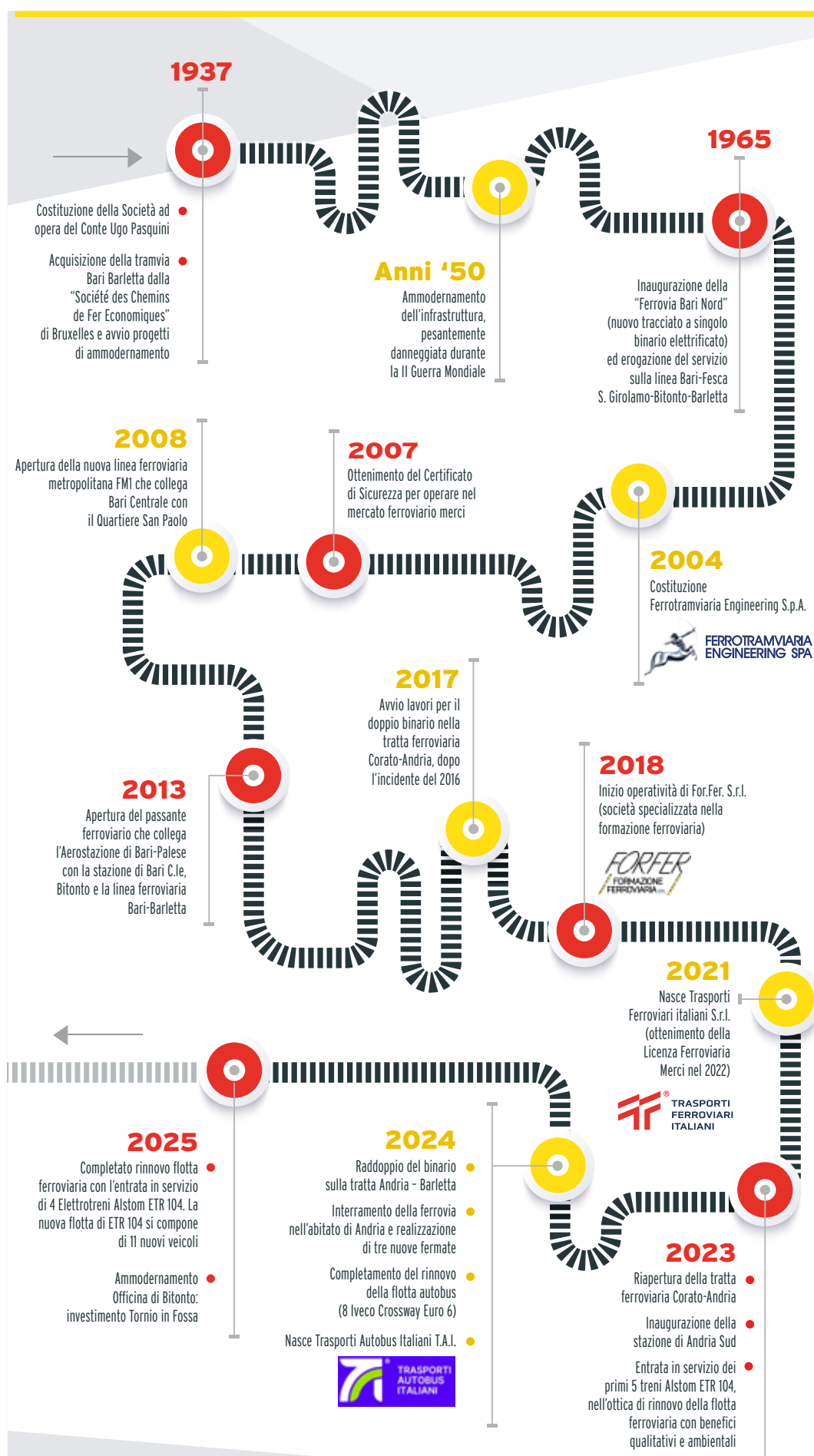
Negli ultimi quarant'anni l'Azienda ha accumulato notevoli competenze in materia di progettazione di infrastrutture ferroviarie e di gestione dei relativi servizi, anche grazie all'esperienza maturata, oltre che in Puglia, nella gestione di linee ferroviarie in Sardegna fino alla fine degli anni '70.



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

Grazie a tale strategia, fortemente voluta dagli azionisti, 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

Governance

GRI 2-9, 2-10, 2-11, 2-12, 2-13, 2-14, 2-17, 2-18, 2-19, 405-1

ESRS 2 GOV-1, GOV-2

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

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

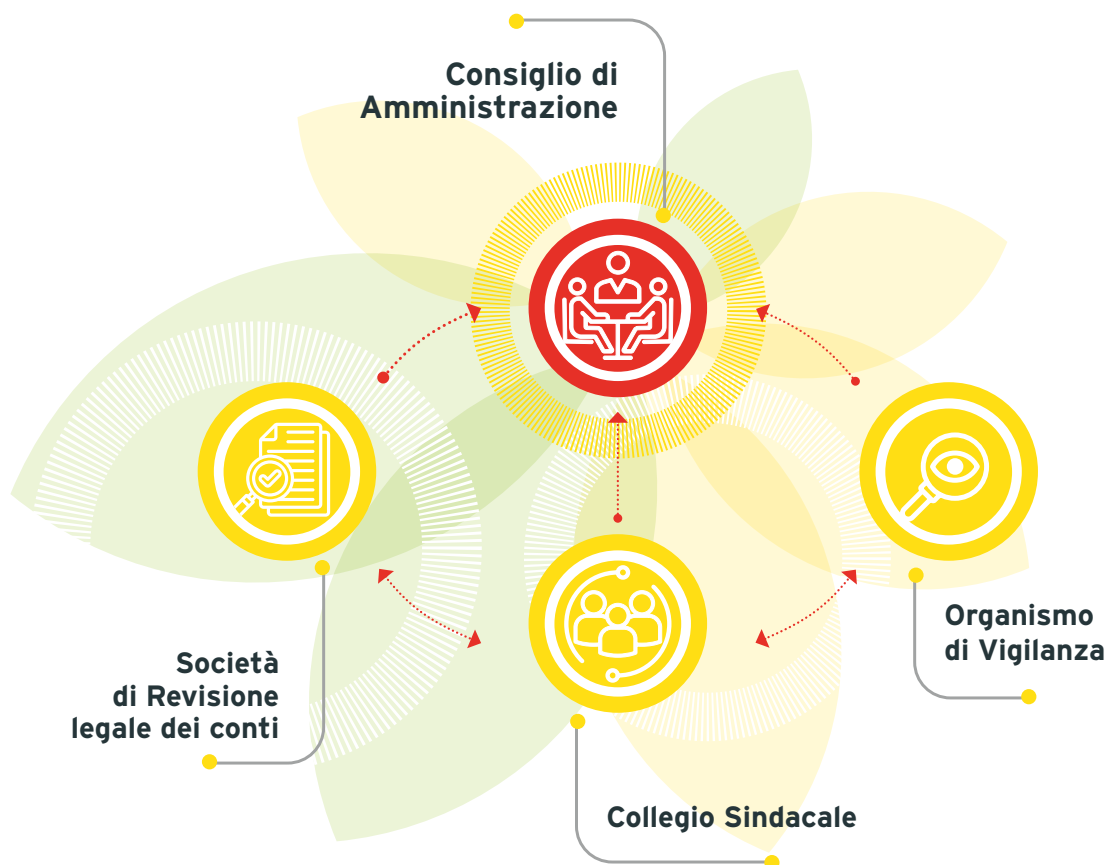


Grafico
Struttura
di Corporate
Governance

Consiglio di Amministrazione (CdA)

Il Consiglio di Amministrazione ("CdA") di Ferrotramviaria S.p.A. è l'organo di amministrazione e di indirizzo strategico del Gruppo, nominato dall'Assemblea degli Azionisti, ed a cui sono affidate le funzioni previste dal Codice civile. Il CdA ha delegato all'Amministratore Delegato i più ampi poteri per la gestione ordinaria della società e per la direzione ed amministrazione aziendale.

In particolare, il CdA assicura lo svolgimento dell'attività di impresa e ha la responsabilità di approvare le strategie aziendali (tra cui la **Strategia di Sostenibilità**), di sviluppare una politica direzionale e di controllo interno. Il CdA di Ferrotramviaria S.p.A. è composto da 7 membri. Di seguito la tabella riepilogativa sulla composizione del CdA.

Tabella
Composizione CdA

Ruolo	Nome	Esecutivo	Genere	Data nomina	Data scadenza	Data di nascita	Competenze
Presidente e Amministratore Delegato	Pavoncelli Giuseppe	●	M	27/06/2025	Approvazione bilancio al 31/12/2027	21/08/1985	     
Consigliere	Pasquini Emanuele Maria		M	27/06/2025	Approv. bilancio al 31/12/2027	28/01/1977	    
Consigliere	Guglielmone Pasquini Andrea		M	27/06/2025	Approv. bilancio al 31/12/2027	03/02/1975	    
Consigliere, Procuratore speciale	Castelnuovo Arturo		M	27/06/2025	Approv. bilancio al 31/12/2027	30/12/1992	   
Consigliere, Procuratore speciale	Pavoncelli Gaetano Ugo		M	27/06/2025	Approv. bilancio al 31/12/2027	09/12/1986	    
Consigliere	Castelnuovo Giacomo		M	27/06/2025	Approv. bilancio al 31/12/2027	29/05/1995	   
Consigliera	Guerra Alessandra		F	27/06/2025	Approv. bilancio al 31/12/2027	23/07/1964	  
Legenda Competenza							
	Business development e pianificazione strategica				Governance, legal e compliance		
	Risk management				Organizzazione e HR		
	Finanza				Sistemi di gestione integrati		
	ESG e cambiamento climatico				Relazioni istituzionali e Comunicazione		

La selezione degli amministratori avviene principalmente in funzione della rappresentatività rispetto agli azionisti. Non sono presenti consiglieri indipendenti. La maggior parte dei Consiglieri ha un ruolo operativo attivo all'interno delle Società del Gruppo o quantomeno nel settore del trasporto pubblico locale su ferro e su gomma.

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

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

Le competenze in materia di sostenibilità dei membri del CdA, concentrate

prevalentemente nella figura dei Consiglieri di Amministrazione Emanuele Pascuini e Giacomo Castelnuovo, in ragione della loro esperienza professionale, sono integrate, per gli aspetti ambientali e sociali più complessi, dalla presenza di importanti professionalità interne al Gruppo e dal ricorso a esperti esterni. L'analisi di impatti, rischi ed opportunità connessi a tematiche ESG viene condotta dalla struttura Compliance e Sostenibilità, in sinergia con esperti esterni di riconosciuta expertise.

Il CdA, nella figura del suo Presidente, è responsabile dell'integrazione delle tematiche di sostenibilità nella Politica, nella Mission e nella Vision aziendale, nei mandati dei consigli e nell'elaborazione delle procedure aziendali con impatti diretti ed indiretti di tipo ambientale o sociale. Nel 2025 la struttura Compliance e Sostenibilità ha svolto un ruolo di supporto al CdA nelle attività di coordinamento con le funzioni aziendali per le tematiche ESG, oltre che in relazione al processo di raccolta ed elaborazione delle informazioni per la rendicontazione annuale di sostenibilità.

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

Unità sustainability

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

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

Collegio Sindacale

Il Collegio Sindacale vigila sull'osservanza della legge e dello statuto sociale, sul rispetto dei principi di corretta amministrazione e sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile adottato dalla Capogruppo e sul

suo concreto funzionamento, incluso il rispetto delle normative e regolamenti in materia di sostenibilità. Tale attività si concretizza anche con la vigilanza sul sistema di controllo interno. I requisiti di indipendenza del Collegio Sindacale sono espressamente previsti dalle norme di legge.

Tabella
Composizione
Collegio Sindacale

Carica	Nome	Genere	Data nomina	Data scadenza
Presidente del Collegio Sindacale	Carta Stefano	M	27/06/2025	Approvazione bilancio al 31/12/2027
Sindaco effettivo	Granata Giacomo	M	27/06/2025	Approvazione bilancio al 31/12/2027
Sindaca effettiva	Marcucci Alessandra	F	27/06/2025	Approvazione bilancio al 31/12/2027
Sindaco supplente	Marchiani Giorgio	M	27/06/2025	Approvazione bilancio al 31/12/2027
Sindaca supplente	Roscetti Giuliana	F	27/06/2025	Approvazione bilancio al 31/12/2027

Organismo di Vigilanza

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

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

Tabella
Composizione
Organismo di
Vigilanza

Carica	Nome	Genere	Data nomina	Data scadenza	Competenze
Presidente	Carta Stefano	M	20/06/2024	Approvazione bilancio al 31/12/2026	Economiche
Componente	Gargiulo Amedeo	M	20/06/2024	Approvazione bilancio al 31/12/2026	Ingegneristiche
Componente	Mastrososa Vitaliano	M	20/06/2024	Approvazione bilancio al 31/12/2026	Giuridiche

Società di revisione legale dei conti

L'attività di audit dei bilanci d'esercizio e consolidati della Ferrotramviaria S.p.A. è affidata alla società di revisione indipendente **EY S.p.A.** con incarico legale di durata triennale, scadente con l'approvazione del bilancio con chiusura al 31/12/2027.

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

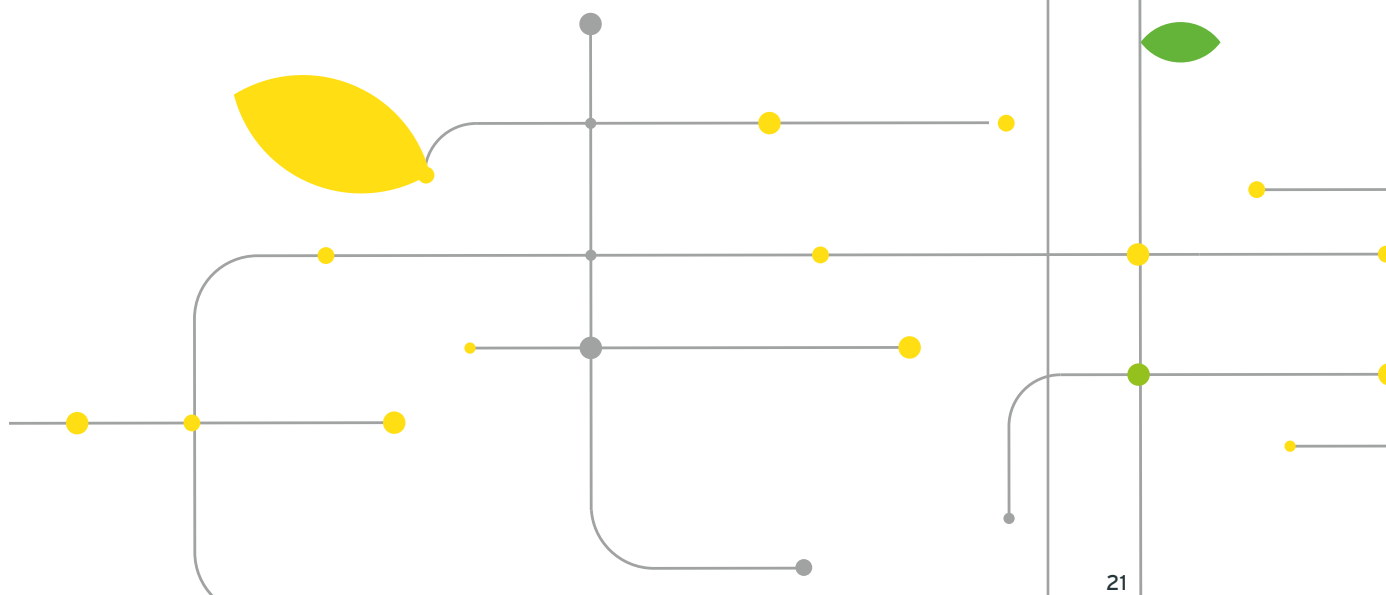
Struttura Organizzativa

Il 27 giugno 2025 l'Assemblea degli Azionisti di Ferrotramviaria ha deciso di variare per il successivo triennio (con scadenza alla data di approvazione del bilancio dell'esercizio 2027) la composizione del Consiglio di Amministrazione; questo rientra in una strategia volta al ringiovanimento del Consiglio, al fine di affrontare tutte le sfide portate dalle evoluzioni normative, tecnologiche e del contesto industriale in cui l'azienda opera.

Durante la seconda metà del 2025 il nuovo Presidente e Amministratore Delegato ha intrapreso un processo di aggiornamento dell'organizzazione aziendale per meglio rispondere alle sfide strategiche e operative che si prospettano nel prossimo futuro.

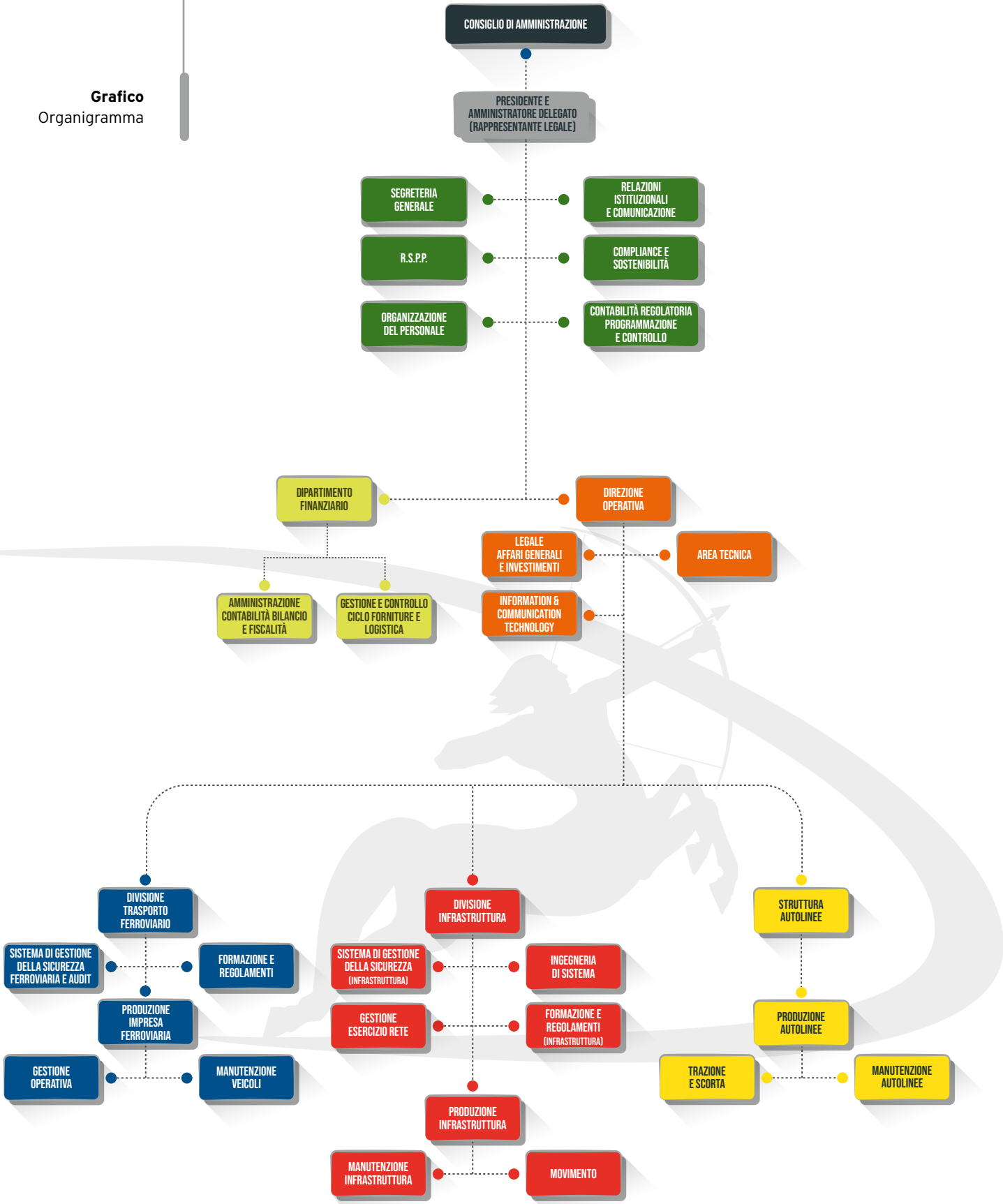
L'organigramma del Gruppo continua a prevedere una articolazione di tipo gerarchico-funzionale, a complessità decrescente, con funzioni aggregate per livelli di attività omogenee, dirette da un responsabile di funzione.

Il Presidente e Amministratore Delegato ha mantenuto sotto il suo diretto controllo alcune strutture strategiche, quali: Relazioni Istituzionali e Comunicazione, l'Organizzazione del Personale, la Compliance e Sostenibilità e la Contabilità Regolatoria, Programmazione e Controllo; ha creato una Direzione Operativa, sotto la quale si trovano la Divisione Infrastruttura, la Divisione Trasporto e la Struttura Autolinee, oltre alla Struttura Legale, Affari Generali ed Investimenti, l'Area Tecnica e la Struttura Information Communication & Technology; ha creato un Dipartimento Finanziario che coordina le Strutture Amministrazione, Contabilità, Bilancio e Fiscalità e Gestione e Controllo Ciclo Forniture e Logistica.



Organigramma Ferrotramviaria

Grafico
Organigramma





1.5

Strategia aziendale

GRI 2-22, 2-23, 2-24

ESRS 2 SBM-1, SBM-3, GDR-P

Obiettivi strategici

L'obiettivo primario di Ferrotramviaria è garantire la continuità e la sostenibilità del business, prevenendo i rischi e minimizzando gli impatti negativi attraverso i seguenti pilastri:

- 1. Evoluzione del Sistema di Gestione Integrato**, potenziando l'attuale Sistema (ISO 9001, 45001, 14001, SA 8000) ed ottenendo entro 5 anni le certificazioni ISO 27001 (Sicurezza dati), ISO 50001 (Energia) e ISO 37001 (Anticorruzione);
- 2. Risk-Based Thinking e Cultura della Sicurezza**, puntando all'incidentalità zero attraverso una gestione proattiva dei rischi e una cultura della sicurezza condivisa. Valorizzando la Just Culture come strumento fondamentale per imparare dall'esperienza e prevenire infortuni, rendendo la sicurezza una priorità costante e dinamica che guida ogni scelta operativa e strategica;
- 3. Digitalizzazione e Cybersecurity**. Ferrotramviaria si impegna a completare la trasformazione digitale, garantendo la qualità del dato e la sua protezione. In conformità al GDPR e alla direttiva NIS2, il Gruppo tutela la privacy e l'integrità delle infrastrutture critiche per la circolazione ferroviaria, promuovendo la cultura della sicurezza digitale;
- 4. Sostenibilità Energetica e Ambientale**. Ferrotramviaria punta alla transizione ecologica ottimizzando l'approvvigionamento e i consumi energetici, mantenendo l'equilibrio tra solidità economica e responsabilità sociale;
- 5. Responsabilità Sociale e Trasparenza (SA8000)**. Ferrotramviaria si impegna attivamente nel pieno rispetto di tutti i requisiti previsti dallo standard internazionale SA8000, ponendo al centro la tutela dei diritti umani e il miglioramento continuo delle condizioni di lavoro. Attraverso una politica di non discriminazione e la promozione di un dialogo aperto tra vertici e collaboratori;
- 6. Monitoraggio e Miglioramento**. Ogni processo è guidato da indicatori misurabili (KPI), responsabilità chiare e tempistiche definite, assicurando l'adequata costante delle strategie.

Impegno della Direzione

La Direzione si pone come garante e promotrice della **cultura della sicurezza**, da intendersi non come la mera applicazione di una serie di protocolli, ma come un tratto identitario dell'attività aziendale: ogni decisione mira a salvaguardare l'incolumità dei lavoratori, l'esercizio ferroviario, l'ambiente e il patrimonio informativo.



L'impegno collettivo trasforma i valori in pratiche quotidiane, permettendo all'Azienda di operare con resilienza e affidabilità in un mercato in costante evoluzione.

Strategia di sostenibilità

Ferrotramviaria ha avviato uno specifico progetto finalizzato a delineare la propria Strategia di sostenibilità, in linea con le previsioni della Direttiva (UE) 2022/2464 ("CSRD") e dei nuovi Principi europei di rendicontazione di sostenibilità "ESRS" predisposti dall'EFRAG, i quali attribuiscono una speciale rilevanza alla strategia di sostenibilità.

È stato creato uno specifico gruppo di lavoro che, con l'ausilio di un advisor esterno, sta assistendo la Direzione aziendale nella predisposizione del Piano Strategico di Sostenibilità del Gruppo Ferrotramviaria, da sottoporre a successiva approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione, presumibilmente entro il 2026.

Il **Piano Strategico di Sostenibilità** è articolato secondo le tre direttrici della sostenibilità (ambientale, sociale e governance) e tiene conto dell'attività di due diligence di sostenibilità svolta e degli output dell'analisi di doppia materialità.

Attività sinora svolte:

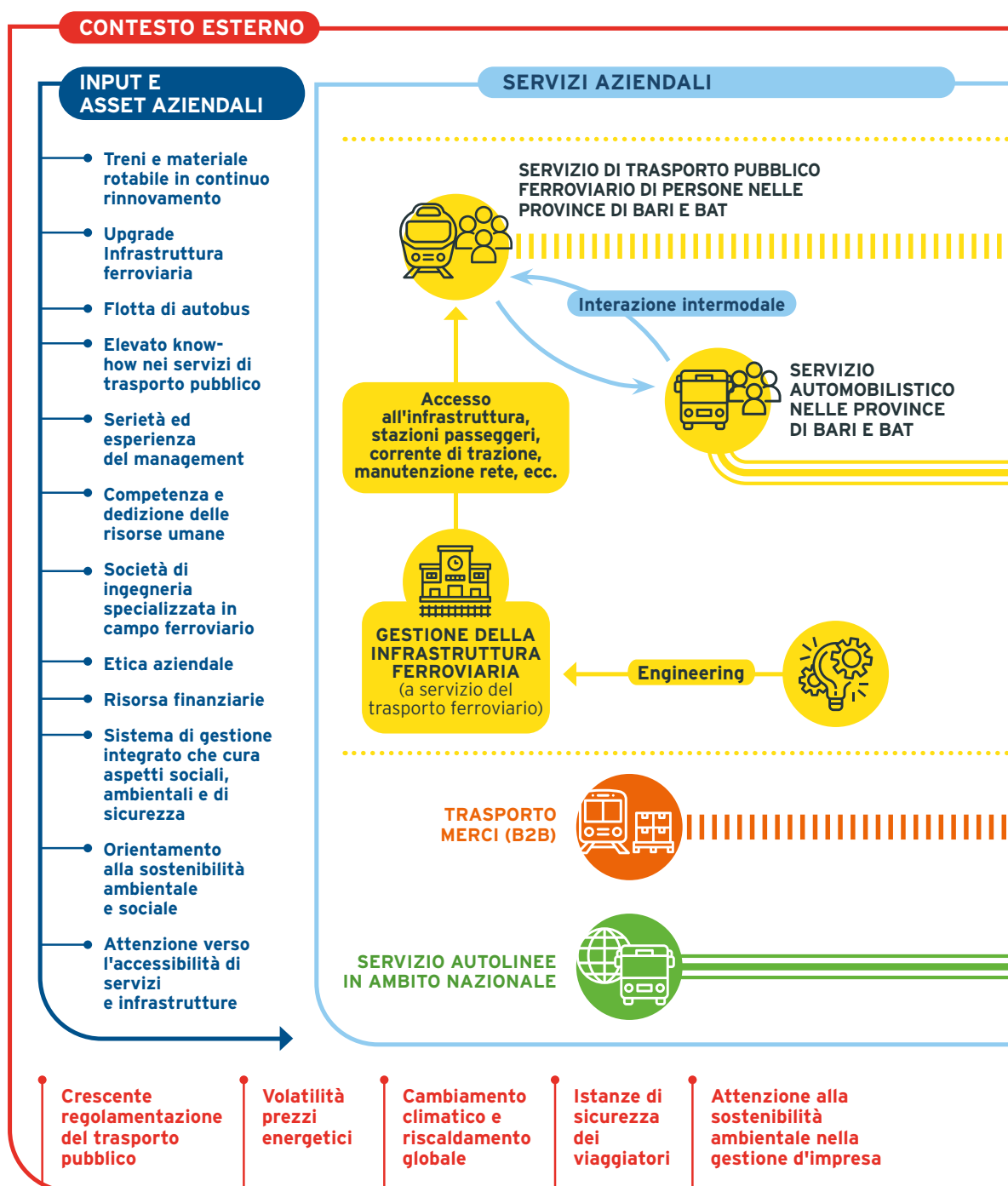
- Esame di contesto e analisi dei principali documenti pubblici in tema di strategia regionale e nazionale per il settore dei trasporti, rapporti ambientali e documenti di pianificazione applicabili;
- Analisi di benchmarking;
- Individuazione delle direttrici di sviluppo della strategia di sostenibilità di Gruppo;
- Definizione dei macro-obiettivi o finalità strategiche da perseguire;
- Long list di possibili target di sostenibilità (sia quantitativi/science based che qualitativi), con ponderazione di importanza, in corso di esame e vaglio da parte della Direzione;
- Individuazione di possibili KPI e metrics.

1.6

Business model e catena del valore

GRI 2-6

ESRS 2 SBM-1



L'approccio allo Sviluppo Sostenibile del Gruppo Ferrotramviaria trova rappresentazione in un **modello di business** che trasforma input e asset aziendali nei servizi di core business delle aziende del gruppo, i cui output produttivi sono servizi necessari per la collettività che intendono avere come outcome un impatto positivo verso gli stakeholder, in linea con gli obiettivi di sviluppo sostenibile dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite (SDGs) perseguiti dal Gruppo e rendicontati nei vari capitoli di questo Bilancio.

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



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

La catena del valore include attori a monte e a valle dell'impresa. Gli attori a monte (ad esempio i fornitori) forniscono i prodotti o i servizi usati nello sviluppo dei servizi dell'impresa stessa. I soggetti a valle (ad esempio, gli utilizzatori del TPL) ricevono i servizi dell'impresa. I principali attori della catena del valore del Gruppo sono rappresentati nel grafico seguente:

Grafico
Attori
principali
della catena
del valore

Catena del valore a monte

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

Attori trasversali nella catena del valore

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

Catena del valore a valle

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





1.7

Attività aziendali

GRI 2-6, 203-1, 203-2

ESRS 2 SBM-1



Il Gruppo Ferrotramviaria è attivo nei servizi di mobilità integrata. I ricavi consolidati (a livello di valore della produzione) sono stati pari ad € 71.992.359 nel 2025 (€ 67.730.235 nel 2024). L'analisi dei ricavi per tipologia di attività svolta è la seguente:

Attività	Val. produzione 2025 (€)	Val. produzione 2024 (€)	Val. produzione 2023 (€)
Impresa ferroviaria (TPL ferrovia)	34.760.506	30.565.207	34.727.105
Gestione infrastruttura	26.112.347	25.362.585	24.363.867
Servizio autolinee (TPL autobus)	3.300.427	3.427.812	3.518.709
Trasporto merci	3.531.972	3.209.788	5.878.054
Engineering	2.181.193	3.187.081	2.351.895
Trasporti Autobus Italiani	230.116	19.738	-
Altro	1.875.798	1.958.024	1.551.516
Totale	71.992.359	67.730.235	72.391.146

Tabella
Analisi valore
della produzione

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 (IF);
- Gestore di infrastruttura ferroviaria in ambito regionale (GI);
- Trasporto pubblico di persone con autolinee in ambito regionale.

1.7.1

Trasporto pubblico locale su ferrovia



L'attività di trasporto pubblico di passeggeri su ferrovia in ambito regionale, e relativi servizi accessori e di supporto, è definita quale attività di **Impresa Ferroviaria (IF)**, ed è regolata 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 Ferroviamaria 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.

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

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

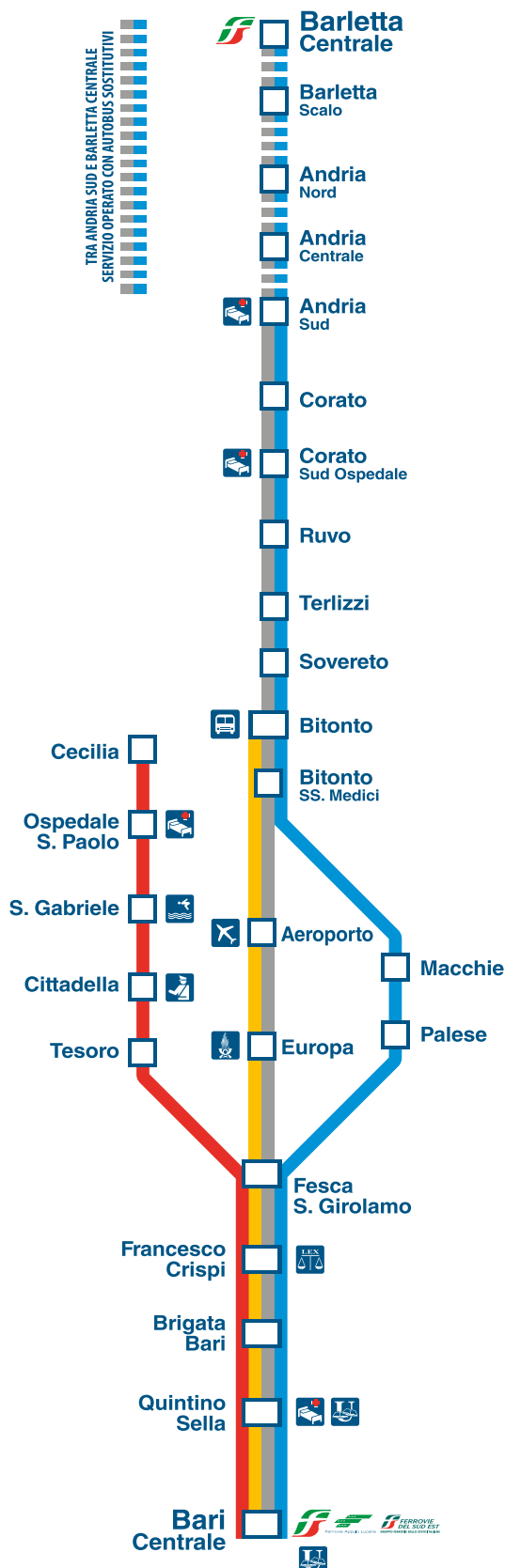


Grafico
Mappa del servizio ferroviario passeggeri (TPL)

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

Tabella
Dati
comparativi TPL
ferroviario

	2025	2024	2023
N. treni totali effettivi	65.832	62.054	66.473
N. passeggeri trasportati	4.904.865	4.658.902	5.073.765
Totale treni-km effettivi	2.041.840	2.002.707	2.018.056

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.

Tabella
Veicoli ferroviari per
trasporto passeggeri
a fine anno

	2025	2024	2023	
Tipologia di treno	N. treni	N. treni	N. treni	Note
Elettrotreno CAF Civity ETR452 a 4 casse (M+R+R+M)	5	5	5	omologati alla circolazione su RFI
Elettrotreno STADLER FLIRT ETR341/2 a 4 casse (M+R+R+M)	3	3	3	omologati alla circolazione su RFI
Elettrotreni ALSTOM CORADIA ELT200 a 3 casse (M+R+M)	6	6	6	autorizzati alla circolazione su rete sociale mediante "Nullaosta tecnico USTIF"
Elettrotreni ALSTOM CORADIA ELT200 a 4 casse (M+R+R+M)	0	2	5	autorizzati alla circolazione su rete sociale mediante "Nullaosta tecnico USTIF"
Elettrotreni ALSTOM CORADIA STREAM ETR104 a 4 casse	11	5	5	omologati alla circolazione su RFI
Totale elettrotreni	25	21	24	

L'anzianità media del parco rotabile è di 9,7 anni, in miglioramento rispetto all'esercizio precedente nel quale si attestava a 10,2 anni.

In termini di dotazioni di sicurezza, ad oggi **tutti i treni della flotta aziendale sono dotati di Sistema SCMT** (Sistema Controllo Marcia Treno), **mentre 8 veicoli sono già dotati di Sistema ERTMS** (European Rail Traffic Management System), evoluzione del sistema SCMT, in attesa che vengano destinati fondi per l'attrezzaggio della linea con tale tecnologia.

Nel corso del 2025 sono continuati i lavori per l'adeguamento dei 6 treni ELT Alstom a 3 casse alla normativa sulle gallerie ferroviarie e alla normativa comunitaria cogente (freno d'emergenza). Le attività sono in corso e sono state ultimate per 5 treni sui 6 previsti; il completamento delle attività è previsto per l'inizio del 2026.

I nuovi elettrotreni Alstom POP ETR 104

Nell'anno 2025 sono stati consegnati gli ultimi 4 elettrotreni "ETR 104", previsti dal contratto con Alstom (flotta complessiva di 11 elettrotreni). Con l'entrata in servizio di tutti gli 11 nuovi elettrotreni Alstom ETR 104 si è completato il processo di rinnovo della flotta ferroviaria, nel pieno rispetto di quanto previsto dal Piano Economico Finanziario alla base del Contratto di Servizio vigente con la Regione Puglia. L'investimento complessivo per l'acquisto dei convogli ammonta a circa 68 milioni di euro, di cui 57 milioni finanziati dalla Regione Puglia attraverso fondi ministeriali e risorse del PNRR e 11 milioni a carico di Ferrotramviaria. Grazie a questo investimento, **la flotta ferroviaria aziendale si colloca oggi tra le più giovani del**



panorama ferroviario nazionale, con un'età media inferiore ai 10 anni e circa la metà dei convogli con meno di 3 anni.

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

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

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

Le carrozze spaziose offrono aree di seduta ampie per i viaggi di media durata tipici del servizio regionale ed interregionale, mentre le sedute singole o quelle longitudinali e il facile accesso nell'area del vestibolo sono adatti per i viaggi di breve durata tipici del servizio suburbano. Le sedute sono dotate di prese per alimentazione di PC, tablet e cellulari.

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

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

in alluminio contribuiscono a migliorare **l'isolamento termico**, pertanto i tempi di raffreddamento dell'ambiente 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.

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**

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

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

Ammodernamento dell'Officina di Bitonto: Investimento sul Tornio in Fossa

L'officina ferroviaria di Bitonto, dotata di strumentazioni all'avanguardia in grado di garantire significative economie in termini di tempi e costi, è destinata a diventare un punto di riferimento per le attività di manutenzione del materiale rotabile di Ferrotramviaria. Nel corso dell'anno sono state ultimate le opere civili relative alla realizzazione della fossa ed è stata completata la posa del tornio al suo interno, portando così a compimento la realizzazione del "**tornio in fossa**", per un investimento complessivo a carico dell'azienda di oltre € 1 milione.

Tale dispositivo consente di effettuare la **riprofilatura delle ruote dei veicoli ferroviari senza la necessità di smontare i carrelli dai rotabili**, con evidenti benefici in termini di efficienza operativa, riduzione dei tempi di fermo e **ottimizzazione dei costi di manutenzione**. Grazie alla messa in funzione del nuovo impianto, l'officina è oggi in grado di eseguire internamente lavorazioni che in precedenza venivano affidate a fornitori esterni, rafforzando l'autonomia operativa aziendale e garantendo una maggiore rapidità di intervento.

Nel panorama degli impianti di manutenzione ferroviaria, l'investimento rappresenta un'infrastruttura di rilevanza strategica, concepita per rispondere sia alle esigenze interne di Ferrotramviaria sia, prospetticamente, a quelle di altre imprese ferroviarie interessate a usufruirne.



1.7.2

Gestione dell'Infrastruttura Ferroviaria

L'attività di **Gestore dell'Infrastruttura (GI) ferroviaria** 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.

Tabella
Caratteristiche
tecniche
dell'infrastruttura
ferroviaria

LUNGHEZZA LINEA	Km 83,395
BARI - FESCA S. GIROLAMO - BITONTO - BARLETTA	Km 70,009
FESCA SAN GIROLAMO - CECILIA	Km 5,703 Linea ferroviaria per il quartiere San Paolo
DEVIATOIO DIRAMAZIONE FESCA S. GIROLAMO - AEROPORTO - BIVIO S. SPIRITO	Km 7,683 Passante per l'Aeroporto
Semplice binario	Km 18,142
Bari - Fesca San Girolamo	Km 4,153
Andria Sud - Barletta	Km 13,989
Doppio binario	Km 65,253
Fesca San Girolamo - Andria Sud	Km 56,020
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) linea S. Paolo
	Scartamento normale
VELOCITÀ COMMERCIALE	45 KM/ora
STAZIONI E FERMATE	
Bari - Fesca San Girolamo - Bitonto - Barletta	7 Stazioni - 8 Fermate
Fesca San Girolamo - Cecilia	1 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
DOTÈ presso Sala Controllo della circolazione Fesca San Girolamo	Ospedale San Paolo: 2 gruppi x 3600KW
N. 4 Sottostazioni Elettriche di conversione	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. 9 ACC-PPM	Bari Centrale, Fesca San Girolamo, Cecilia, Bivio Bitonto/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	
PL di stazione	1 da Bari Centrale a Fesca San Girolamo
Manovrati dalle stazioni tramite apparato centrale	7 da Fesca San Girolamo ad Andria Sud
PL Automatici di linea	12 da Fesca San Girolamo a Corato
Manovrati dai treni in transito, sia in chiusura che in apertura	

Linea Bari-Barletta

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

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

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

Linea per il Quartiere San Paolo

Il 22 dicembre 2008 è stata aperta all'esercizio la Ferrovia Metropolitana Bari Centrale-Quartiere San Paolo, un importante

traguardo per le Ferrovie del Nord Barese nell'ambito del Trasporto Pubblico Locale Regionale. È stata la prima linea ferroviaria metropolitana di Bari; in soli 15 minuti collega il centro della città al quartiere periferico San Paolo. La linea è elettrificata.

Da Bari Centrale a Fesca San Girolamo la linea ferroviaria è a semplice binario. La nuova infrastruttura, a doppio binario, si sviluppa da Fesca San Girolamo per un percorso di 5,724 km lungo il quale sono attive cinque fermate: Tesoro, Cittadella, San Gabriele, Ospedale e Cecilia, nell'omonimo quartiere periferico del Comune di Modugno. È previsto un prolungamento di questa tratta dalla fermata Cecilia ad una nuova fermata Delle Regioni; l'opera è stata già progettata per quanto riguarda opere civili, armamento e trazione elettrica. L'avvio dei lavori è subordinato alla redazione del progetto relativo al sistema di segnalamento e sicurezza della tratta. In data 19/11/2025 con DGR 1832 sono stati stanziati ulteriori € 4 Milioni a valere sul POC PUGLIA 2014/2020.

Passante ferroviario per l'Aeroporto di Bari

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 meno di 20 minuti dalla Stazione Centrale. La linea è elettrificata.

Da Bari Centrale a Fesca San Girolamo si utilizza la linea a semplice binario della ferrovia Bari-Barletta. La nuova infrastruttura, a doppio binario, si sviluppa da Fesca San Girolamo per un percorso di 7,679 km lungo il quale sono attive due fermate: Europa, nel Quartiere San



Paolo di Bari, e Aerostazione, all'interno dello scalo aeroportuale di Palese, direttamente connessa attraverso un tunnel di 300 metri all'area "Arrivi" dell'Aeroporto Civile. Quando verranno completate le opere di interconnessione con la

Rete Ferroviaria Italiana nelle stazioni RFI di Bari C.le e Barletta C.le, grazie al "Grande Progetto" finanziato dalla Comunità Europea, l'Aeroporto sarà accessibile da tutte le città della Puglia e delle regioni limitrofe.

Principali investimenti e ammodernamenti infrastrutturali del 2025

- **Interramento della linea e della stazione nel centro urbano di Andria e costruzione della nuova fermata Andria Nord.** I lavori di realizzazione sono continuati durante tutto il 2025 e il completamento è previsto nel primo trimestre 2026. Sono in corso i procedimenti di messa in servizio presso l'ANSFISA dei sottosistemi strutturali INF ed ENE. L'attrezzaggio con sistemi per il Controllo Comando e Segnalamento della tratta è stato contrattualizzato e si prevede di completare i lavori entro la fine del 2026, così da aprire all'esercizio la stessa fino alle stazioni di Andria Centrale e Andria Nord nel primo semestre 2027.
- **Raddoppio del binario della tratta Andria - Barletta.** Il Progetto Esecutivo del Raddoppio Andria-Barletta, redatto dall'Appaltatore, è stato approvato dalla Stazione Appaltante a giugno 2025. I lavori sono stati avviati e sono in corso di esecuzione.
- **Prolungamento Bari-Quartiere San Paolo dalla stazione "Cecilia" alla stazione "delle Regioni".** L'avvio dei lavori è subordinato alla redazione del progetto relativo al sistema di segnalamento e sicurezza

za della tratta. In data 19/11/2025 con DGR 1832 sono stati stanziati ulteriori € 4 milioni a valere sul POC PUGLIA 2014/2020

- **Realizzazione del secondo fronte della stazione di Barletta Centrale.** I lavori sono stati ultimati. Le opere sono state consegnate alla Divisione Infrastruttura di Ferrotramviaria. In concomitanza RFI ha concluso i suoi lavori di riqualificazione della stazione di Barletta che hanno consentito di aprire il sottopasso pedonale accessibile con rampa, lato Via Vittorio Veneto, e con ascensori, su Piazza Conteduca e sui marciapiedi di stazione, garantendo la **piena accessibilità alle persone con mobilità ridotta**.
- **È stata completata la realizzazione del parcheggio di scambio della Stazione Fesca San Girolamo.** L'apertura al pubblico del parcheggio sarà possibile non appena verranno completati i lavori di riqualificazione della stazione di Fesca San Girolamo (in corso di esecuzione) che, mediante sottopasso pedonale, consentirà il collegamento con la Fermata Zona Industriale di RFI, oltre a **consentire alle persone a mobilità ridotta di accedere a tutte le banchine intermedie della Stazione** di competenza della Ferrotramviaria, oltre che a quelle di RFI.

Infine, si precisa che l'infrastruttura di Ferrotramviaria è totalmente priva di materiali contenenti amianto.



1.7.3 Autolinee



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. L'attività è regolata da uno specifico Contratto di Servizio sottoscritto con la Regione Puglia che scade il 31/12/2026.

I dati del servizio registrano l'effettuazione di n. 31.101 corse per complessivi 863.321 autobus/km nel 2025. Su tutte le linee servite, di complessivi 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 non superiore ai 300 m.

Il numero di passeggeri trasportati è stato pari a 570.566 nel 2025 (510.487 nel 2024), per complessivi 1.375.114 viaggiatori-km (1.230.560 viaggiatori-km nel 2024).

L'Azienda si preoccupa di avere una flotta veicoli sempre efficiente e aggiornata, acquistando nuovi veicoli e dismettendo i vecchi, mantenendo così bassa l'età media della flotta. Infatti, **oltre il 50% del parco autobus negli ultimi anni è stato rinnovato con nuovi mezzi**, per l'acquisto dei quali si è posta particolare attenzione alle **nuove tecnologie atte a migliorare la qualità ambientale** e il **comfort del viaggio**.

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

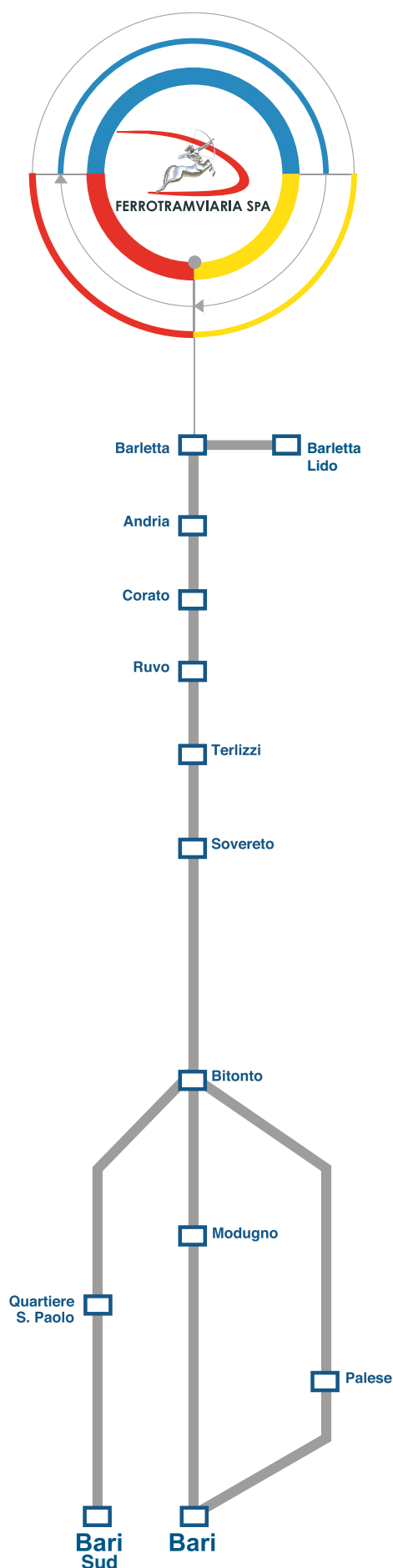


Grafico
Mappa del
servizio
autolinee

Tabella
Parco autobus

	2025	2024	2023
Tipologia di autobus	N. mezzi	N. mezzi	N. mezzi
Parco autobus	28	28	28
di cui EURO II-III	1	1	9
di cui EURO IV	3	3	3
di cui EURO V	10	10	10
di cui EURO VI	14	14	6

Come si evince dalla tabella innanzi riportata, il parco autobus è stato progressivamente rinnovato; tale processo dovrebbe continuare in futuro, soggetto al rinnovo del Contratto di Servizio.

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, con particolare attenzione al rispetto dei limiti di legge sia per le emissioni sonore del motore che per le emissioni di gas di scarico. 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.

In termini di **interazione intermodale**, gli esiti dell'ultima indagine conoscitiva effettuata sulla soddisfazione dei viaggiatori mostrano che la maggior parte degli utenti non prosegue con altre modalità di trasporto. Coloro che proseguono il viaggio utilizzano principalmente i servizi di trasporto con **Bus Extraurbano, Bus Cittadino o Treni Ferrotramviaria**.

Il servizio autolinee di Trasporti Autobus Italiani S.r.l.

La controllata **Trasporti Autobus Italiani S.r.l.**, costituita nel 2024, opera nel settore del trasporto passeggeri su gomma, con particolare riferimento ai **servizi sostitutivi ferroviari** e ai **servizi di noleggio autobus Gran Turismo**.

L'attività principale consiste nell'erogazione di servizi sostitutivi ferroviari attivati in occasione di interruzioni programmate o straordinarie della circolazione ferroviaria, al fine di **garantire la continuità della mobilità dei passeggeri**. Tali servizi vengono svolti su tratte regionali e/o nazionali, in collaborazione con imprese ferroviarie.

Parallelamente, l'azienda svolge servizi di noleggio autobus Gran Turismo destinati a viaggi turistici, trasferimenti, servizi scolastici, aziendali e per gruppi organizzati. I servizi sono rivolti a imprese ferroviarie, tour operator, scuole, aziende, associazioni e clienti privati.

TAI intrattiene rapporti di collaborazione con imprese ferroviarie, agenzie di viaggio, enti pubblici e soggetti privati che contribuiscono in modo significativo allo svolgimento delle attività aziendali.

Le tratte relative ai servizi sostitutivi ferroviari vengono attivate in base alle esigenze operative delle imprese ferroviarie, mentre i servizi Gran Turismo si sviluppano su itinerari regionali, nazionali ed eventualmente internazionali.



1.7.4

Trasporto ferroviario di merci

Il servizio di trasporto ferroviario di merci su rete RFI è stato gestito, anche nel 2025, dalla controllata Trasporti Ferroviari Italiani S.r.l., società fondata dall'esperienza di Ferrotramviaria al fine di operare, attraverso innovazione e competenza specializzata maturata nel tempo, nel settore trasporto merci nazionale.

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

2025

Locomotive per servizi Merci / Merci Pericolose e rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi			
Quantità	Tipologia	Detentore	Titolo di utilizzo
2	Bombardier E 483	Trasporti Ferroviari Italiani S.r.l.	Possesso
1	Bombardier E 483	Alpha Trains Luxembourg S.à.r.l.	Noleggio dal detentore
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

Tabella

Veicoli utilizzati per il servizio ferroviario merci

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

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



1.8

Informazioni sulla catena di fornitura

GRI 2-6, 204-1

ESRS 2 SBM-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 (€ 23.993.831 nell'esercizio 2025) sono pari al 33,8% del totale dei costi della produzione, i costi di acquisto per materiale di consumo e ricambi (€ 3.135.902 nell'esercizio 2025) rappresentano il 4,4% del valore complessivo dei costi della produzione, mentre i costi per godimento di beni di terzi (€ 2.531.514 nell'esercizio 2025) sono pari al 3,6% 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;
- servizi di pulizia, lavaggio, igiene e sanificazione;
- carburanti per autotrazione;
- materiale di consumo;
- ricambi per materiale rotabile, per impianti elettrici e impianti di sicurezza;
- servizi di vigilanza e sorveglianza;
- assicurazioni;
- canoni di pedaggio per utilizzo di infrastruttura ferroviaria di terzi.

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

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

Tabella
Informazioni sui
fornitori aziendali

		N. Fornitori di beni	N. Fornitori di servizi	N. Altri fornitori	Totale
2025	Ferrotramviaria S.p.A.	142	120	0	262
	Trasporti Ferroviari Italiani S.r.l.	11	54	101	166
	Ferrotramviaria Engineering S.p.A.	10	112	31	153
	Trasporti Autobus Italiani S.r.l.	2	3	0	5
	Totale	163	286	132	581
	%	28,06%	49,22%	22,72%	100,00%
2024	Ferrotramviaria S.p.A.	149	159	0	308
	Trasporti Ferroviari Italiani S.r.l.	11	60	77	148
	Ferrotramviaria Engineering S.p.A.	16	118	22	156
	Totale	176	337	99	612
	%	28,76%	55,06%	16,18%	100,00%
2023	Ferrotramviaria S.p.A.	150	151	0	301
	Trasporti Ferroviari Italiani S.r.l.	6	40	38	84
	Ferrotramviaria Engineering S.p.A.	13	113	16	142
	Totale	169	304	54	527
	%	32,10%	57,70%	10,20%	100,00%

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

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

Tabella
Durata rapporti con i
fornitori aziendali

		Lunga durata	Breve durata	Totale
2025	Ferrotramviaria S.p.A.	197	65	262
	Trasporti Ferroviari Italiani S.r.l.	80	86	166
	Ferrotramviaria Engineering S.p.A.	108	45	153
	Trasporti Autobus Italiani S.r.l.	5	0	5
	Totale	385	196	581
	%	66,55%	33,45%	100,00%
2024	Ferrotramviaria S.p.A.	250	58	308
	Trasporti Ferroviari Italiani S.r.l.	30	118	148
	Ferrotramviaria Engineering S.p.A.	126	30	156
	Totale	406	206	612
	%	66,34%	33,66%	100,00%
2023	Ferrotramviaria S.p.A.	239	62	301
	Trasporti Ferroviari Italiani S.r.l.	21	63	84
	Ferrotramviaria Engineering S.p.A.	118	24	142
	Totale	378	149	527
	%	71,70%	28,30%	100,00%

Gli acquisti da **fornitori locali**, intesi come fornitori aventi sede legale in Puglia o nella Città metropolitana di Roma, sono stati pari a € 10.730.740 nell'esercizio 2025 (€ 16.386.708 nell'esercizio 2024).

In merito alla composizione per area geografica, relativamente all'attività di Impresa Ferroviaria, i fornitori con sede in Puglia rappresentano il 48,5%, mentre quelli con sede nella Città metropolitana di Roma sono pari al 10,5%: complessivamente, quindi, **il 59% dei fornitori dell'Impresa Ferroviaria è rappresentato da fornitori locali.**



1.9

Due diligence di sostenibilità e coinvolgimento stakeholder

GRI 2-12, 2-13, 2-22, 2-23, 2-29, 3-3

ESRS 2 GOV-3, SBM-2

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

Nell'impostazione data dal Gruppo Ferrotramviaria, la due diligence di sostenibilità è intesa come un'attività continuativa, che mira a rispondere ai cambiamenti che possono impattare sulla strategia, sui prodotti e i servizi aziendali, i contesti operativi e di ap-

provvigionamento, ed eventualmente sul modello di business. In particolare, l'analisi è aggiornata annualmente dalla Struttura deputata - Compliance e Sostenibilità - con il supporto di tutte le altre funzioni aziendali interessate, ed è rivista e validata dal CdA.

Gli elementi fondamentali del dovere di diligenza sono i seguenti:

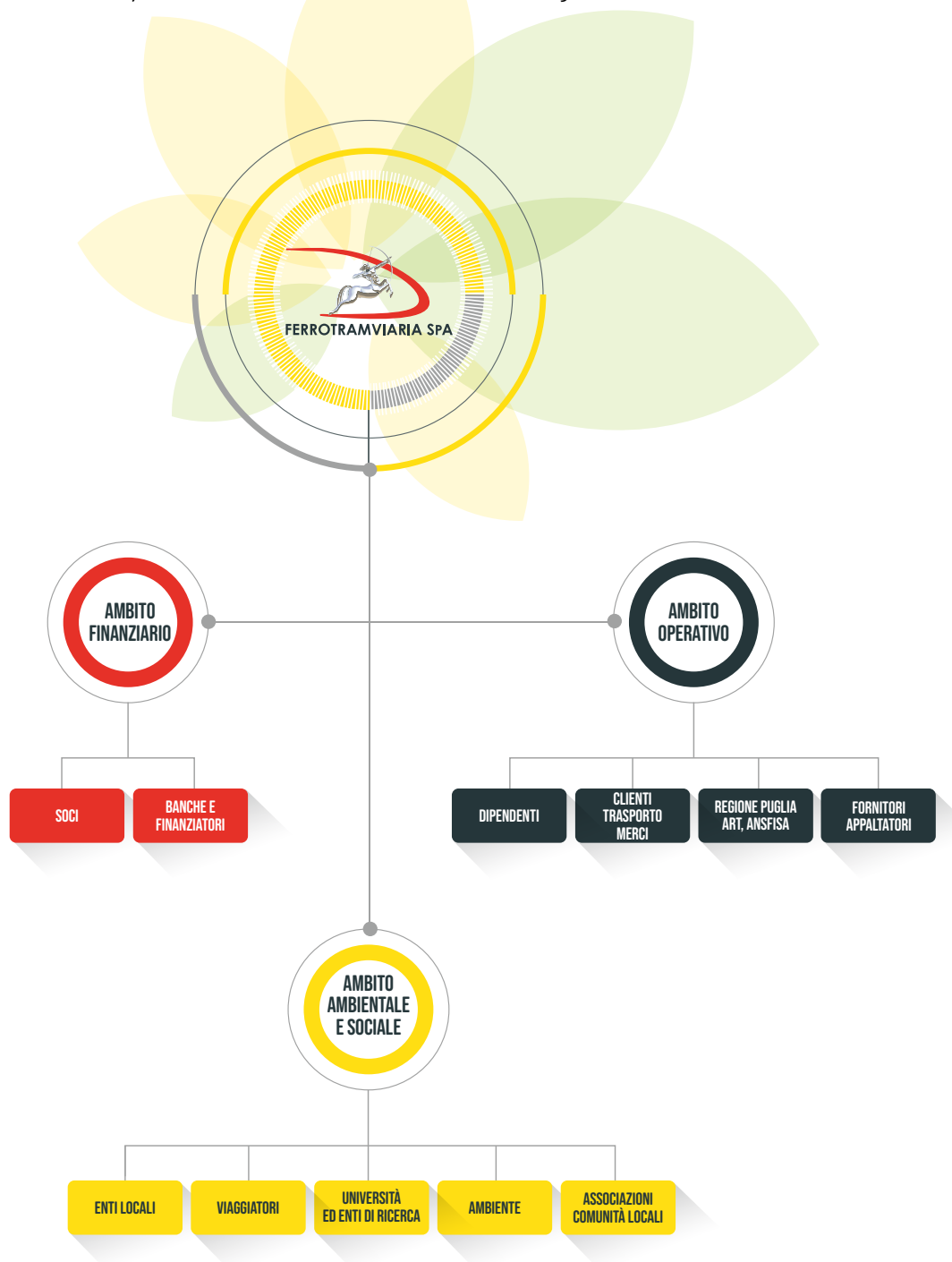
- a) Integrazione della due diligence di sostenibilità nella governance, nella strategia e nel modello aziendale;
- b) Coinvolgimento degli stakeholder nelle fasi fondamentali del processo di due diligence;
- c) Individuazione e valutazione degli impatti negativi;
- d) Azioni specifiche per far fronte agli impatti negativi;
- e) Monitoraggio dell'efficacia degli interventi e comunicazione.

In tema di **coinvolgimento degli stakeholder**, in considerazione dell'attività svolta, prevalentemente connotata dal

servizio di trasporto pubblico locale, il Gruppo Ferrotramviaria attribuisce molta importanza al dialogo con le diverse categorie di stakeholder, o soggetti portatori di interesse, con le quali si interfaccia quotidianamente nell'ambito

della propria attività d'impresa. Il principio di inclusività guida il dialogo con gli stakeholder, affinché si ponga la giusta attenzione alle loro esigenze e aspettative, attraverso i canali di ascolto e di dialogo attivati.

Tabella
Mappa degli
stakeholder



Le categorie tipiche di stakeholder interessati dagli impatti sono: viaggiatori, risorse umane, comunità locali, ambiente (stakeholder silente), soci e finanziatori.

Le modalità di engagement sono diverse e numerose. Il processo di coinvolgimento e dialogo con gli stakeholder si è evoluto nel tempo. Di seguito vengono presentate le principali iniziative:

Tabella

Modalità di dialogo con gli stakeholder

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

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

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

I risultati della due diligence di sostenibilità sono documentati nell'**Allegato 2: Analisi di materialità**. Si precisa che laddove l'informativa sull'individuazione, valutazione e descrizione degli impatti significativi è riportata nell'Allegato 2, l'informativa su modalità di gestione, interventi e monitoraggio degli stessi è contenuta nei vari capitoli di questo Report.

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





1.10

Obblighi generali di informativa (GDR)

GRI 2-23

ESRS 2 GDR-P

Ferrotramviaria ha adottato politiche, messo in atto specifici interventi ed azioni e definito KPI e metriche di misurazione in relazione alle tematiche di sostenibilità e relativi impatti rischi ed opportunità valutati come significativi. La disclosure di riferimento è articolata per topic/tema ESG ed è riportata all'interno dei singoli paragrafi del presente report.

In considerazione di quanto commentato al paragrafo 1.5, l'elaborazione dei

target di sostenibilità è ancora in corso; pertanto, nel presente bilancio di sostenibilità non sono riportate le informative sugli stessi e sul relativo stato di avanzamento.

Con riferimento alle politiche più rilevanti afferenti ai servizi di trasporto pubblico locale e gestione dell'infrastruttura ferroviaria, e relativi impatti, si riepilogano di seguito le procedure aziendali in essere:



Tabella

Procedure del
Sistema di gestione
Integrato

**N. 15 PROCEDURE
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. 5 PROCEDURE
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 PROCEDURE
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. 10 PROCEDURE
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 PROCEDURE
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.

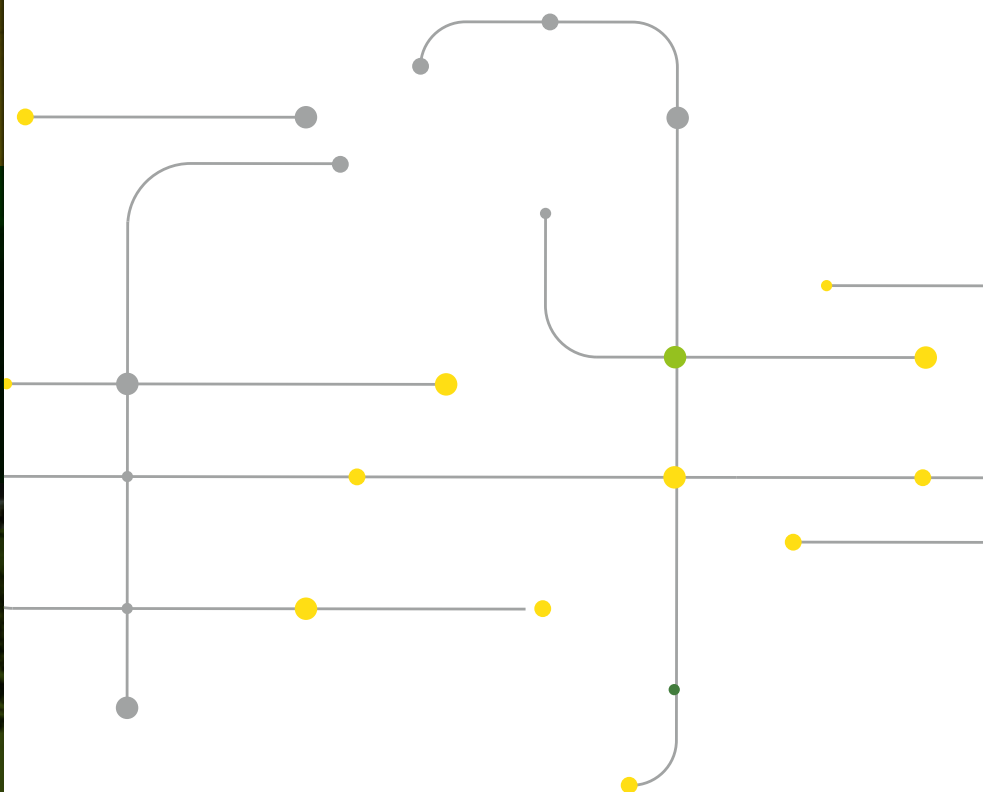
**N. 2 PROCEDURE
APPLICATE****SGA-SGSSL (policy ibride)**

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





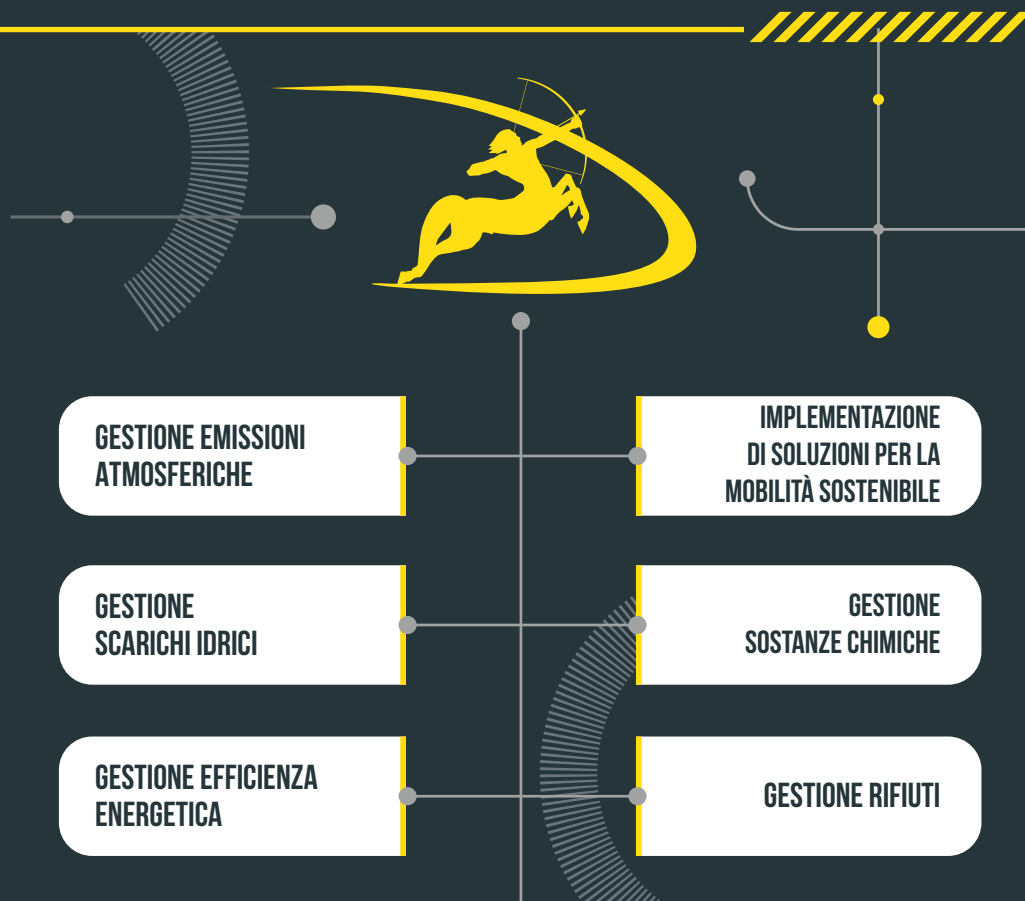
02



**INFORMAZIONI
AMBIENTALI**

Ferrotramviaria, nella consapevolezza dell'importanza del proprio contributo verso la **sostenibilità ambientale**, sta definendo un Piano di sostenibilità con specifici obiettivi e KPI ambientali. L'elaborazione di una Strategia e di un Piano di sostenibilità, in via del tutto volontaria, rimarca il commitment aziendale verso la responsabilità ambientale e sociale del Gruppo.

Durante il 2025, Ferrotramviaria ed il Gruppo hanno continuato a monitorare costantemente le proprie performance ambientali. Nello specifico è stata posta particolare attenzione ai seguenti processi:



Coerentemente con la propria politica del Sistema di Gestione Integrato, lo sforzo dell'Azienda è teso a:

- agire sull'implementazione dei processi 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.

2.1

Cambiamento climatico ed utilizzo dell'energia



2.1.1

Identificazione dei rischi legati al clima

GRI 201-2

ESRS E1 E1-2

La descrizione di impatti, rischi e opportunità rilevanti correlati ai temi "Emissioni e climate change" e "Consumi energetici ed efficientamento" è riportata nell'Allegato 2, al quale si fa rimando.

Non sono stati individuati rischi fisici specifici legati al clima. Il rischio finanziario correlato al tema "Consumi energetici ed efficientamento" (assimilabile ad un rischio di transizione legato al clima) concerne i maggiori costi derivanti dall'implementazione delle azioni di efficientamento e autoproduzione energetica, i quali, a loro volta, producono effetti positivi sull'ambiente in termini di minore emissione di gas serra.

Il Gruppo ha individuato un beneficio economico (opportunità) derivante dalle azioni di efficientamento energetico, con riduzione dei consumi e ottimizzazione dei costi.

Attualmente non sono state effettuate analisi di scenario legate al clima.



2.1.2

Politiche relative alla mitigazione dei cambiamenti climatici

ESRS E1 E1-4

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 ferroviario, mantenendo i benefici propri di questa tipologia di trasporto 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 richiedono un impiego significativo di risorse energetiche; la performance di sostenibilità del Gruppo dipende pertanto, in misura determinante, da una gestione efficiente e responsabile dei consumi energetici, che per il sistema ferroviario risultano strutturalmente elevati. In particolare, il servizio di trasporto ferroviario - sia nel segmento del Trasporto Pubblico Locale (TPL) che in quello del trasporto merci - impiega energia elettrica per la trazione dei convogli, mentre i mezzi destinati al servizio autolinee utilizzano il gasolio come carburante per i motori a combustione interna. Il vettore energetico complessivamente utilizzato dal Gruppo si articola pertanto in due componenti principali: energia elettrica e carburanti fossili (gasolio).

L'energia elettrica utilizzata per la trazione dei treni rappresenta il 66% circa dei consumi di energia elettrica del Gruppo, mentre il 30% è attribuibile agli altri consumi per la gestione dell'infrastruttura (impianti di segnalamento, stazioni, gallerie, ecc.) e la restante parte è consumata per l'illuminazione degli uffici, officine e altre attività.

L'energia elettrica di Ferrotramviaria è fornita da EP Energia Italia S.r.l. in media tensione per le sottostazioni elettriche che alimentano la linea ferroviaria ed in bassa tensione per uffici, rimesse ed officine. I consumi individuali riconducibili a quest'ultimi siti sono minori di 100 tep e nel complesso rappresentano meno del 20% dei consumi totali dell'azienda.

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

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

La **politica climatica** di Ferrotramviaria attualmente in essere prevede i seguenti criteri generali nella definizione delle linee di intervento:

1. **Rinnovo del materiale rotabile ferroviario** privilegiando elettrotreni a ridotto impatto emissivo;

2. **Rinnovo del parco autobus**, sostituendo i vecchi mezzi con motori a combustione con nuovi veicoli meno inquinanti (Euro 6);
3. **Efficientamento energetico**, al fine di ridurre le emissioni indirette da consumo di energia elettrica da fonti fossili;
4. Incremento della produzione/utilizzo di **energia proveniente da fonti rinnovabili**, compatibilmente con le risorse disponibili per gli investimenti aziendali;
5. **Gestione e monitoraggio delle emissioni**, attraverso un sistema di misurazione e rendicontazione secondo gli standard GHG Protocol;
6. **Informazione chiara e trasparente** sulle tematiche climatiche;
7. **Sensibilizzazione delle comunità locali**.



2.1.3

Azioni e risorse in materia di cambiamenti climatici

ESRS E1 E1-5

In tema di *climate change*, le azioni poste in essere dal Gruppo Ferrotramviaria sono rivolte alla **mitigazione dei cambiamenti climatici**. In particolare, gli interventi attuati nel 2025, per quanto attiene agli impatti diretti derivanti dalle proprie attività aziendali, hanno riguardato il **rinnovo del materiale rotabile**, l'**efficientamento energetico** e

l'**autoproduzione di energia elettrica da fonti rinnovabili**. Si forniscono di seguito le informazioni salienti riguardanti gli interventi dell'anno in materia di cambiamenti climatici.

Con riferimento al **rinnovo del materiale rotabile**, i nuovi 11 elettrotreni POP Alstom ETR 104, entrati in esercizio nel 2024 e nel 2025, rispondono alla politica di sostenibilità ambientale, **consumando 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**. Per i dettagli sulle caratteristiche generali e ambientali dei nuovi elettrotreni si rimanda al paragrafo 1.7.1.

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.

In merito alle azioni di **efficientamento energetico**, nel corso del 2025 il Gruppo ha terminato diversi interventi. In particolare, i principali investimenti sostenuti hanno riguardato:

- **L'Officina di Bitonto autolinee**, presso cui è stato realizzato un **nuovo impianto di condizionamento dei locali**, che permetterà un efficientamento dei consumi, e contestuale riduzione delle emissioni climalteranti, oltre al miglioramento delle condizioni di lavoro per il personale addetto alle manutenzioni;
- il completamento 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.

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

energia elettrica da fonti rinnovabili, tranne che per l'Officina manutenzione rotabili di Bari Scalo, dove è in funzione un impianto fotovoltaico da 122 kWp, capace di renderla energeticamente autosufficiente.

Si specifica che all'interno di alcune stazioni sono presenti pannelli solari in grado di alimentare impianti di illuminazione, ma non si hanno ancora informazioni complete in merito al loro output.



2.1.4

Metriche sul consumo di energia e mix energetico

GRI 302-1, 302-3

ESRS E1 E1-7

Il **consumo energetico totale** (energia elettrica e carburanti), espresso in Gigajoule è stato pari a **70.172 GJ** nel 2025, in aumento del 4,9% rispetto all'esercizio 2024 (66.831 GJ), essenzialmente per effetto dell'ampliamento del perimetro di rendicontazione. Infatti, a partire dall'esercizio 2025 nel perimetro di reporting rientrano anche i consumi di Trasporti Autobus Italiani S.r.l.

Si forniscono di seguito le informazioni di dettaglio.

Fonte energetica	u.m.	GigaJoule
Energia elettrica	13.405 MWh	48.260 GJ
Carburanti	613.225 lt	21.912 GJ
Totale energia consumata		70.172 GJ

I **consumi elettrici** complessivi del Gruppo sono stati pari a 13.405,5 MWh nel 2025, dato sostanzialmente in linea con l'esercizio precedente (13.098,7 MWh nel 2024). L'energia elettrica consumata dal Gruppo è essenzialmente acquistata dalla rete (cosiddetto mix energetico nazionale).

Tabella
Consumo energetico
anno 2025

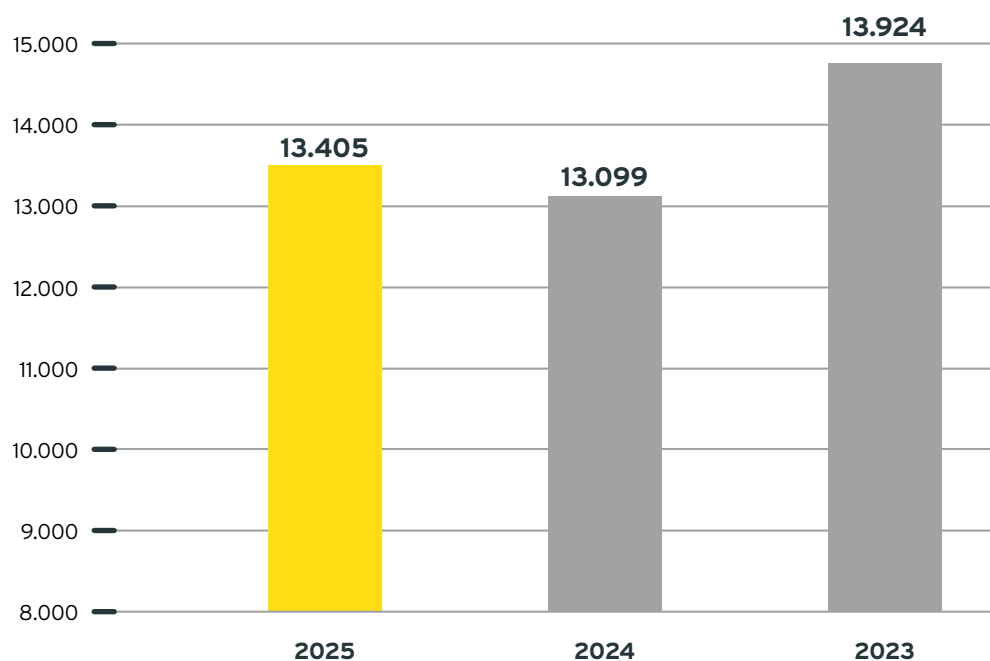


Grafico
Energia elettrica consumata (MWh)

Nel grafico seguente è riportata l'analisi dei consumi di energia elettrica dell'esercizio 2025, in base agli impieghi nelle diverse attività gestite.

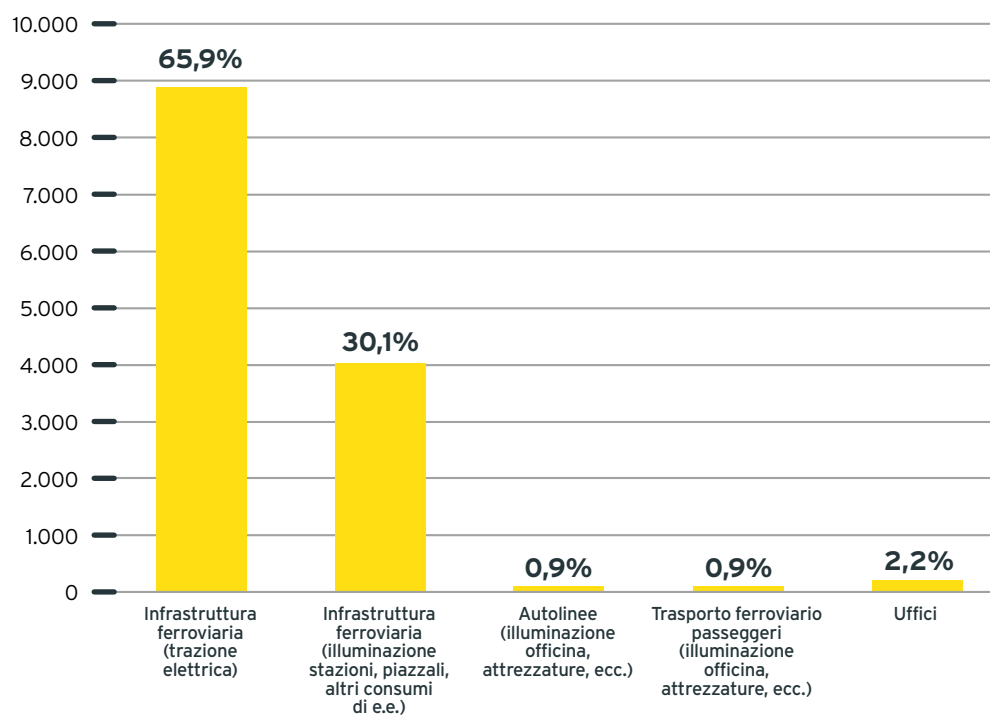


Grafico
Analisi consumo di energia elettrica (MWh) nel 2025

Come mostrato dal grafico, il settore che impiega maggiormente energia elettrica è quello relativo all'infrastruttura ferroviaria (essenzialmente per l'energia di trazione), il quale risulta incidere per il 66% circa dei consumi totali.

Passando ai **consumi di carburante**, gasolio e benzina sono utilizzati per l'autotrazione dei bus e dei veicoli aziendali, tramite approvvigionamento presso normali distributori di carburante della rete stradale; mentre il carburante per i mezzi d'opera e per il funzionamento dei gruppi elettrogeni viene rifornito da un fornitore specializzato con autobotte. Le piccole quantità

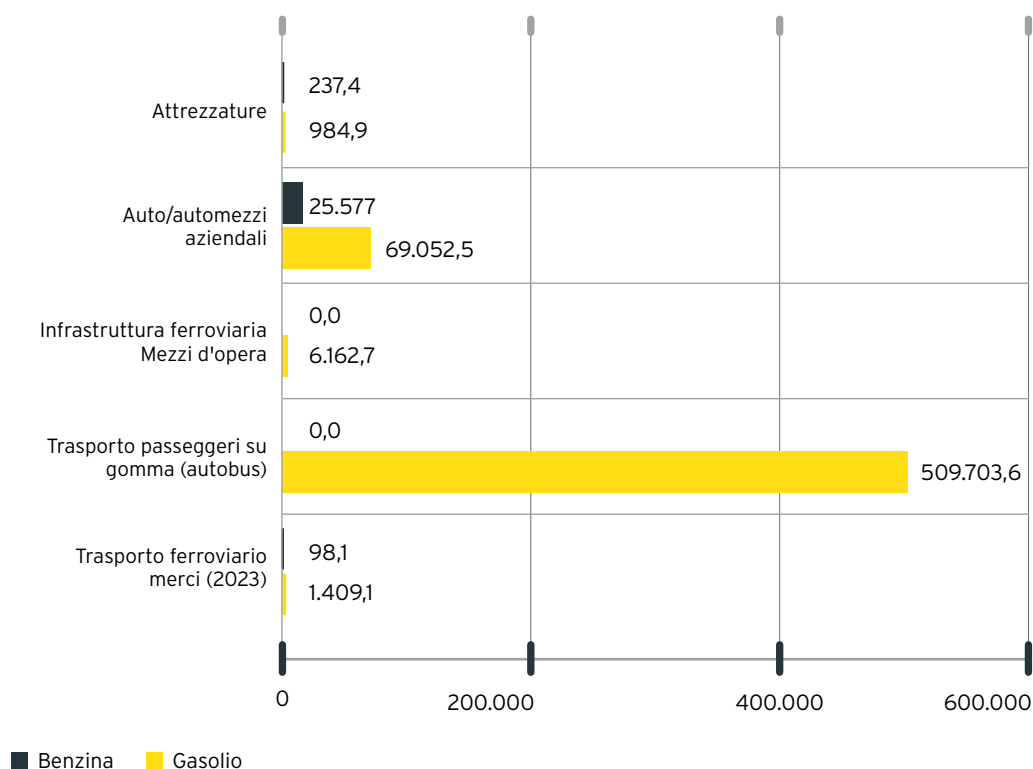
di carburante per il funzionamento di attrezzature vengono gestite direttamente dal personale interno incaricato.

In merito ai consumi di carburanti, di seguito il dettaglio relativo al consumo di gasolio, complessivamente pari a 587.312,7 litri nel 2025 (528.360,1 litri nel 2024), e di benzina, complessivamente pari a 25.912,9 litri nel 2025 (19.244,2 litri nel 2024), carburanti impiegati per le differenti attività del Gruppo. L'incremento registrato rispetto all'anno precedente è da ricondursi all'ampliamento del perimetro di rendicontazione, innanzi commentato.

Tabella
Analisi consumo
di gasolio e benzina
nel 2025

2025		
Consumo di gasolio e benzina (litri)		
	Gasolio (lt)	Benzina (lt)
Trasporto passeggeri su gomma (autobus)	509.703,6	0,0
Infrastruttura ferroviaria (mezzi d'opera)	6.162,7	0,0
Infrastruttura ferroviaria (altro)	1.409,1	98,1
Auto/automezzi aziendali	69.052,5	25.577,4
Attrezzature	984,9	237,4
Totale	587.312,7	25.912,9

Grafico
Analisi consumo di
gasolio e benzina nel
2025 (litri)



Il gasolio rappresenta il carburante impiegato soprattutto per il trasporto passeggeri su gomma (87% circa del consumo totale di gasolio), mentre la benzina viene impiegata – seppur con quantità inferiori rispetto al gasolio – per usi relativi alle autovetture aziendali a disposizione del personale degli uffici e furgoni utilizzati per la manutenzione dell'infrastruttura.

Si specifica che il Gruppo non utilizza gas metano.

L'intensità energetica, calcolata come rapporto tra i consumi totali in GJ convertiti in Mwh e il valore della produzione consolidato, esprime un valore pari a 0,00027 Mwh/€ per il 2025 (0,00019 Mwh/€ per il 2024). Nel calcolo del dato i settori aziendali sono stati prudenzialmente considerati tutti ad alto impatto climatico; pertanto, il denominatore è rappresentato dai ricavi consolidati del conto economico di Gruppo.



2.1.5

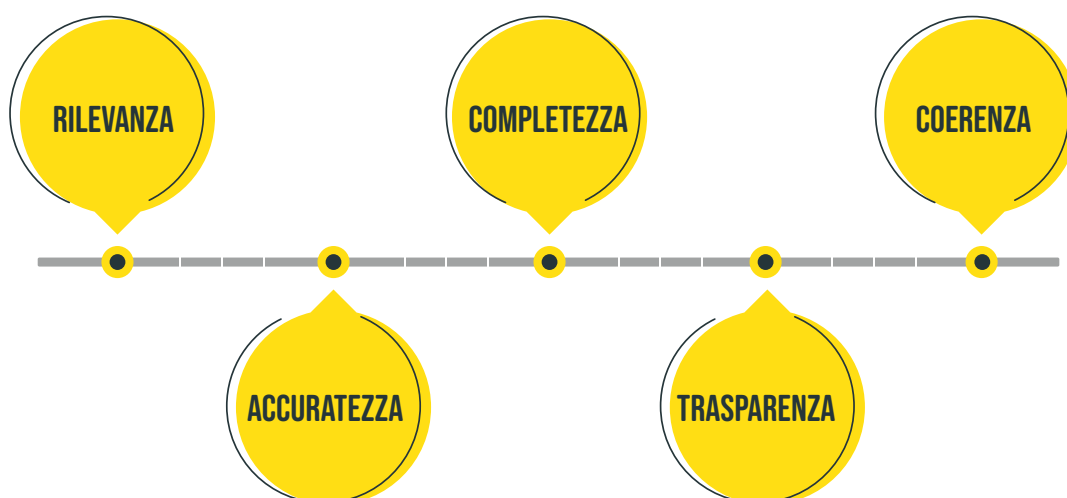
Metriche sulle emissioni lorde di gas serra

GRI 305-1, 305-2, 305-4

ESRS E1 E1-8

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 di gas a effetto serra è stato effettuato in conformità agli **standard del GHG Protocol** e 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, a servizio delle strutture e degli impianti di controllo della circolazione ferroviaria;

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

Ferrotramviaria ha effettuato il calcolo delle emissioni GHG con riferimento agli ambiti di **Scope 1: emissioni dirette** generate dall'azienda, la cui fonte è di proprietà o controllata dall'azienda, e di

Scope 2: emissioni indirette generate dall'energia elettrica acquistata e consumata del Gruppo.

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

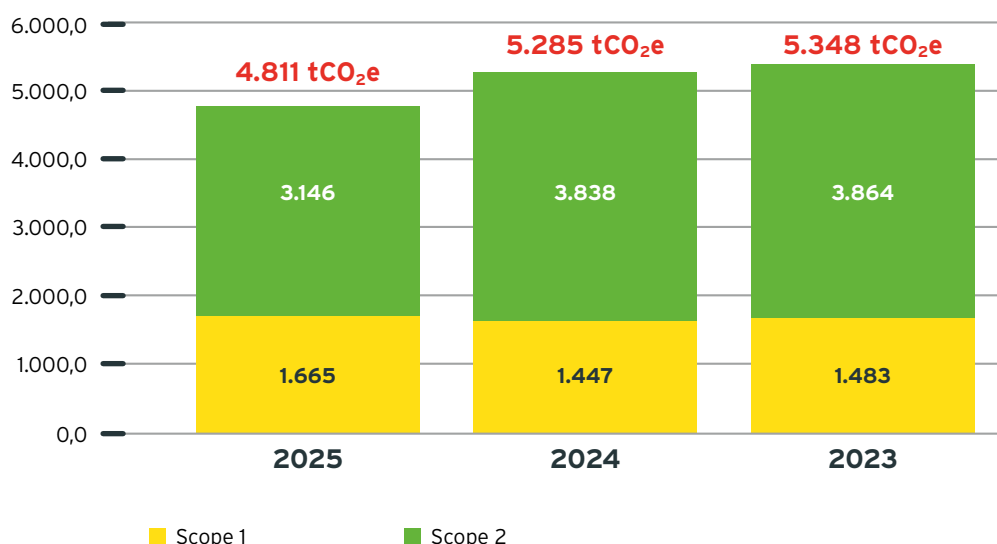


Grafico
Emissioni
Scope 1 e Scope
2 (metodo
Location based)¹

Dai calcoli effettuati, le **emissioni complessive di GHG sono state pari a 4.811 tCO₂e nel 2025**, di cui 1.665 tCO₂e riferite alle emissioni di tipo Scope 1 e 3.146 tCO₂e riferite alle emissioni di tipo Scope 2 (metodo location based). Si precisa che, per il calcolo delle emissioni dirette, sono stati considerati il consumo di gasolio e benzina, nonché i gas refrigeranti impiegati negli impianti di aria condizionata. Le emissioni dirette sono quelle emissioni generate direttamente dall'a-

zienda per le proprie attività. Le emissioni indirette, invece, sono legate all'utilizzo di energia elettrica acquistata.

Nel 2025 si registra un **decremento delle emissioni complessive di GHG pari al 9,0%**, dovuto al miglioramento del fattore di emissione (rete nazionale ISPRA 2023) per il calcolo dello Scope 2, il quale tiene conto del diverso mix energetico nazionale di approvvigionamento dell'energia elettrica acquistata dalla rete.

¹ Applicando il metodo *Market based* le emissioni indirette di tipo Scope 2 risultano essere pari a 5.915 tCO₂e nel 2025 (5.986 tCO₂e nel 2024). Pertanto, le emissioni complessive ammontano a 7.580 tCO₂e con il metodo market based, risultando leggermente superiori al dato consuntivato nel 2024, pari a 7.433 tCO₂e.

Tabella

Dettaglio emissioni
Scope 1 e Scope 2
(metodo Location
based) anno 2025

Scope 1 (stazionario e mobile)		
	tCO2e	%
Infrastruttura ferroviaria	3,9	0,2%
Trasporto passeggeri su gomma	1.338,5	80,4%
Trasporto ferroviario merci	16,2	1,0%
Uffici	240,9	14,5%
Attrezzature	3,1	0,2%
R410A (F-gas)	62,1	3,7%
Totale Scope 1	1.664,7	100,0%
Scope 2 (location based)		
	tCO2e	%
Infrastruttura ferroviaria (trazione elettrica)	2.075,0	65,9%
Infrastruttura ferroviaria (illuminazione stazioni, piazzali, altri consumi di e.e.)	948,9	30,1%
Autolinee (illuminazione officina, attrezzature, ecc.)	27,2	0,9%
Trasporto ferroviario passeggeri (illuminazione officina, attrezzature, ecc.)	27,1	0,9%
Uffici	68,1	2,2%
Totale Scope 2	3.146,3	100,0%
TOTALE EMISSIONI SCOPE 1 E SCOPE 2	4.811,0	

L'intensità emissiva, espressa come rapporto tra il totale delle emissioni GHG e i ricavi netti aziendali, esprime un valore pari a 0,000067 tCO2e/€ per il 2025

(0,000078 tCO2e/€ nel 2024). Nel calcolo del dato il denominatore è rappresentato dal valore della produzione del conto economico consolidato di Gruppo.



2.2

Inquinamento



2.2.1

Politiche di gestione

ESRS E2 E2-1

Dall'analisi condotta per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti, documentata e descritta nell'Allegato 2, sono emersi IRO attinenti alle tematiche di inquinamento dell'aria e del suolo, valutati come significativi.

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

L'analisi dei suddetti impatti è emersa a seguito di esame delle attività aziendali a rischio di impatto e dei siti potenzialmente impattati. Per una descrizione del processo per individuare e valutare gli IRO rilevanti del Gruppo, inclusi quelli attinenti alla tematica dell'inquinamento, si veda quanto indicato nell'Allegato 2.

Delle emissioni di gas inquinanti in atmosfera (di cui al punto 1) si è parlato nel paragrafo precedente. Per quanto riguarda l'inquinamento del suolo (di cui al punto 2), gli impatti negativi si riconducono principalmente all'impiego di lubrificanti (utilizzati per la manutenzione di rotaie e scambi) e diserbanti lungo le linee ferroviarie, nonché alle emissioni generate dai sistemi frenanti di autobus e carri merci e all'usura degli pneumatici.

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

Considerato quanto innanzi, le politiche di gestione aziendale si sono concentrate sulla **mitigazione dei rischi di impatto** attraverso **strumenti di prevenzione e controllo**.

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

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

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



2.2.2

Azioni e risorse connesse all'inquinamento

ESRS E2 E2-2

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

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

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

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

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



2.2.3

Inquinanti e benefici ambientali dal rinnovo flotta autobus ed elettrotreni

GRI 305-7

ESRS E2 E2-4

Nel corso del 2024 è stata condotta un'analisi finalizzata a quantificare gli inquinanti emessi dalle attività proprie ed i benefici ambientali derivanti dal rinnovo del parco mezzi aziendale, sia su gomma che su rotaia. I dati ottenuti risultano validi anche per il 2025.

Autobus

Tra le principali sostanze inquinanti emesse dai mezzi a motore endotermico vi sono gli ossidi di azoto (NOx), gli idrocarburi (HC, COV), e le polveri fini (PM10). Lo studio condotto ha stimato il risparmio in termini di emissioni in atmosfera ottenuto con la sostituzione di n. 8 autobus Euro 3 con altrettanti mezzi Euro 6, intervento effettuato nel 2024, evidenziando significative riduzioni sia nelle emissioni di CO₂ sia negli inquinanti locali come NOx, PM, CO, COV.

La seguente tabella riporta i consumi medi di gasolio, sia in termini assoluti che rapportati ai chilometri percorsi, relativi agli autobus Euro 3 e ai nuovi Euro 6. I dati riassunti restano validi anche per il 2025, posto che non vi sono state ulteriori sostituzioni di autobus nell'anno.

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

Tabella

Consumi medi di gasolio degli autobus Euro 3 - Euro 6

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

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

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

Tabella

Consumi medi di gasolio su una percorrenza annuale di 65.000 km

Tabella

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

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

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

I dati riportati nella tabella precedente evidenziano le significative riduzioni di inquinanti in aria a seguito della sostituzione degli autobus aziendali avvenuta nel 2024, i cui effetti proseguono anche per il 2025.

Elettrotreni

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

Tabella

Confronto
dati tecnici
elettrotreni ELT
200 e nuovi
ETR 104 POP

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

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

Tabella

Confronto
emissioni tra le
due tipologie di
treno

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

Fonte utilizzata per il calcolo: ISPRA

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



2.2.4

Sostanze preoccupanti e sostanze estremamente preoccupanti nelle operazioni proprie

GRI 305-7

ESRS E2 E2-5

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

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

L'azienda mantiene un costante monitoraggio degli aspetti ambientali legati alle proprie operazioni, con l'obiettivo di prevenire e mitigare potenziali impatti negativi, promuovendo una transizione verso un modello economico sostenibile.

²⁾ Sostanza che:

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

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



2.3

Gestione delle risorse idriche

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



2.3.1

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

ESRS E3 E3-1, E3-2

La descrizione di impatti, rischi e opportunità rilevanti correlati al tema "Gestione delle risorse idriche" è riportata nell'Allegato 2, al quale si fa rimando. In particolare, dall'analisi di doppia materialità svolta è emerso un impatto negativo sull'ambiente derivante dall'uso dell'acqua per l'attività aziendale, in particolare per la pulizia delle vetture e dei locali, ed un rischio finanziario da eventuale inefficienza degli impianti di trattamento delle acque reflue per la pulizia veicoli e di trattamento delle acque di prima pioggia.

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 Controllo industriale 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.

Le politiche in atto per 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**.

Nella sede delle autolinee a Bitonto avviene anche il **recupero di una parte delle acque meteoriche finalizzate al lavaggio degli autobus**. La principale piattaforma di lavaggio dei veicoli ferroviari, sita in Barletta, entrata in servizio nel 2010, prevede un'elevata percentuale di utilizzo di acqua riciclata; nel 2025 tale impianto è però stato inutilizzato a causa dell'interruzione della linea per lavori.

Nel 2025, presso l'officina di Bari Scalo, è stato **interamente ammodernato l'impianto di gestione delle acque meteoriche**, completo di depuratore, prevedendo il riciclo delle acque per tutte le operazioni di lavaggio dei pezzi e componenti e piccoli lavaggi della carrozzeria dei veicoli ferroviari.

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

Anche presso il piazzale ferroviario di Bitonto, dove hanno sede alcune attività di manutenzione dell'infrastruttura ed esiste una rimessa attrezzata parte dell'officina ferroviaria dove vengono svolte attività di manutenzione al rodiggio degli elettrotreni, nel corso del 2025 è entrato in funzione un **impianto per la gestione delle acque meteoriche** che, nei prossimi anni, verrà ampliato prevedendo il riutilizzo delle acque a fini irrigui e/o per i servizi igienici.



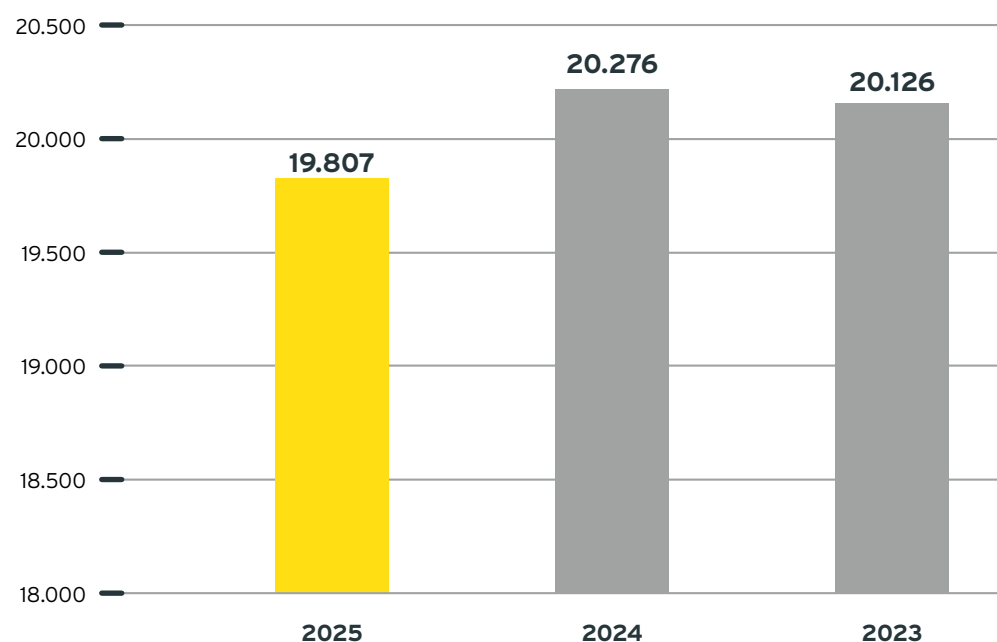
2.3.2

Metriche sulle risorse idriche

ESRS E3 E3-4

L'approvvigionamento di acqua utile per l'attività svolta nel 2025 è stato pari a **19.807 mc**, con una **diminuzione del 2,3%** rispetto a prelievo idrico 2024 (20.276 mc).

Grafico
Risorse idriche
prelevate
(dati in mc)



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

regolarmente dotati di impianti di depurazione e autorizzati.

Sono presenti le Autorizzazioni (o semplici Comunicazioni) allo scarico delle acque meteoriche per alcuni dei siti interessati dal Regolamento Regionale 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 nazio-

nale e regionale. Tutti i siti produttivi e i luoghi di lavoro seguono gli standard previsti per gli scarichi idrici.

La situazione idrica del 2025 sul territorio nazionale è stata caratterizzata da una riduzione delle risorse rispetto all'anno precedente, in un contesto di forte variabilità climatica. Secondo i dati [ISPRA 1](#), le precipitazioni totali annue sono state pari a circa 963,4 mm (circa 291 miliardi di mc), in diminuzione di circa il 9% rispetto al 2024, anno particolarmente piovoso, pur risultando lievemente superiori alla media climatologica del periodo

1991-2020. Tale andamento, associato a una distribuzione disomogenea delle precipitazioni sul territorio e a condizioni di stress idrico in alcune aree, ha inciso sulla disponibilità di risorse idriche nelle riserve per le diverse tipologie di utilizzo, inclusi gli usi industriali.

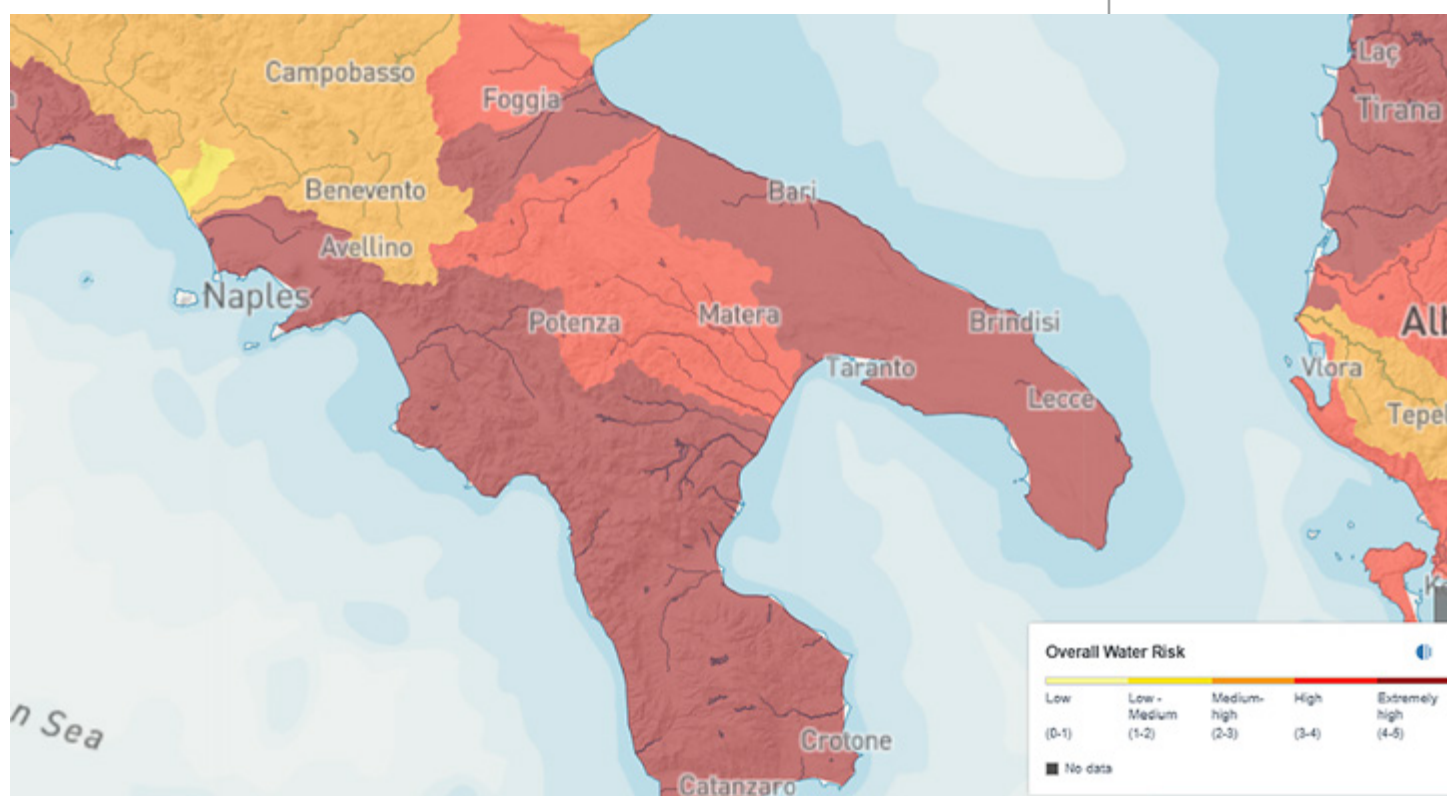
In particolare, lo stato di **stress idrico** è valutato "estremamente alto" per la Puglia, come emerge dall'[Aquaduct Water Risk Atlas 2](#) del World Resources Institute, indicato dagli Standard GRI tra gli strumenti affidabili per la valutazione delle aree a stress idrico.



1
ISPRA



2
Aquaduct
Water Risk Atlas



In merito, invece, allo stato di **severità idrica**, monitorato dagli Osservatori distrettuali permanenti per gli utilizzi idrici, i quali costituiscono misura del Piano di Gestione delle Acque, la Puglia è classificata tra le regioni con **severità di tipo bassa**.

Grafico
Mappa stress
idrico



2.4

Gestione dei rifiuti



2.4.1

Politiche relative alla gestione dei rifiuti

GRI 306-1, 306-2

ESRS E5 E5-1

La descrizione di impatti, rischi e opportunità rilevanti correlati al tema "Gestione dei rifiuti" è riportata nell'Allegato 2, al quale si fa rimando. In particolare, dall'analisi di doppia materialità svolta è emerso un impatto negativo sull'ambiente connesso a questo tema. Tale impatto è effettivo e riguarda l'impatto sull'ambiente derivante dalla gestione e smaltimento dei rifiuti, per le attività di manutenzione treni, autobus e infrastruttura.

Inoltre, è stato individuato un rischio finanziario correlato alla problematica dei rifiuti abbandonati, derivante dai costi per il recupero e lo smaltimento dei rifiuti abbandonati presso le aree aziendali.

A fronte di questi temi, Ferrotramviaria ha adottato una politica finalizzata ad un'attenta gestione dei rifiuti, con particolare attenzione a quelli speciali, cioè quei rifiuti risultanti dai vari processi dell'attività industriale.

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

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

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

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

L'azienda, considerata l'estensione territoriale delle proprie attività e servizi, ha individuato diversi siti per il 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 viene tracciato sul registro cronologico di carico e scarico (RENTRI) e verifica-

to tramite la ricezione del FIR digitale (xFIR) completo dei dati controfirmati dal destinatario. 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 e scarico vidimati e regolarmente aggiornati, accessibili in tempo reale e consultabili telematicamente tramite la piattaforma RENTRI



Formulari di Identificazione dei Rifiuti digitali (xFIR)



MUD, per ognuno dei 5 depositi temporanei individuati

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



2.4.2

Azioni relative all'economia circolare

GRI 306-2

ESRS E5 E5-2

Ottimizzazione della gestione dei rifiuti

Nel corso dell'anno, Ferrotramviaria ha consolidato il proprio impegno verso una gestione sostenibile e responsabile dei rifiuti mediante l'estensione della raccolta differenziata nei depositi e nelle aree dedicate alla manutenzione. Tale iniziativa persegue l'obiettivo di ottimizzare la separazione dei materiali e garantirne il corretto avvio a smaltimento o recupero, contribuendo al miglioramento delle performance ambientali nelle attività operative quotidiane.

Riduzione dei rifiuti alla fonte

Ferrotramviaria ha avviato un processo di **digitalizzazione dei documenti di manutenzione**, dotando gli operatori che si occupano della manutenzione di tablet per la gestione delle attività operative. Questa iniziativa ha permesso di ridurre significativamente l'uso della carta e di aumentare l'efficienza nella gestione delle informazioni.

Abbandono dei rifiuti da parte di soggetti terzi

Ferrotramviaria possiede suoli adiacenti alla linea ferroviaria e altri suoli storicamente connessi con l'esercizio ferroviario siti in zone non urbanizzate, 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. Ferrotramviaria si impegna comunque alla corretta gestione di tutti i rifiuti abbandonati in suoli di sua pertinenza, caratterizzandoli in modo appropriato e conferendoli a smaltitori autorizzati nei modi e nei tempi previsti dalle normative vigenti.

Cestini portarifiuti

Nelle stazioni ferroviarie è obbligatoria la presenza di contenitori per la raccolta dei rifiuti che siano progettati a **scopo antiterroristico** per poter facilmente visionare i rifiuti inseriti.

In quasi tutte le stazioni e fermate sulla rete di Ferrotramviaria ci sono cestini ottemperanti a tale requisito e predisposti per la raccolta differenziata.

L'attenzione alla gestione dei rifiuti ha consentito il **raggiungimento di soddisfacenti risultati in termini di obiettivi di raccolta differenziata**.



Deposito temporaneo rifiuti

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.





2.4.3

Metriche sui flussi di risorse in uscita (rifiuti prodotti)

GRI 306-2, 306-3, 306-4, 306-5

ESRS E5 E5-5

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

Tabella
Gestione dei
rifiuti da parte
di soggetti terzi

	2025	2024	2023
Soggetti coinvolti	N.	N.	N.
Intermediario	1	1	3
Smaltitore	13	13	12
Destinatario	14	14	2
Trasportatore	5	5	5
Totale	33	33	22

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

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

2025

Composizione rifiuti prodotti (CER)	Rifiuti destinati a recupero (R)	Rifiuti destinati a smaltimento (D)	Totale rifiuti prodotti	% rifiuti prodotti
Pericolosi *	61.430	1.303	62.733	6%
Non pericolosi	1.059.707	5.358	1.065.065	94%
Totale	1.121.137	6.661	1.127.798	100%

2024

Composizione rifiuti prodotti (CER)	Rifiuti destinati a recupero (R)	Rifiuti destinati a smaltimento (D)	Totale rifiuti prodotti	% rifiuti prodotti
Pericolosi *	234.175	15.131	249.306	18%
Non pericolosi	1.104.507	19.970	1.124.477	82%
Totale	1.338.682	35.101	1.373.783	100%

2023

Composizione rifiuti prodotti (CER)	Rifiuti destinati a recupero (R)	Rifiuti destinati a smaltimento (D)	Totale rifiuti prodotti	% rifiuti prodotti
Pericolosi *	47.785	5.554	53.339	6%
Non pericolosi	865.449	12.204	877.653	94%
Totale	913.234	17.758	930.992	100%

Tabella
Analisi rifiuti
prodotti (dati in kg)

Tabella

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

2025					
Composizione rifiuti prodotti (CER)	Descrizione	Rifiuti destinati a recupero (R)	Rifiuti desti- nati a smaltimento (D)	Totale rifiuti prodotti	% rifiuti prodotti
Pericolosi*					
08 01 11*	Pitture e vernici di scar- to, contenenti solventi organici o altre sostanze pericolose	0	100	100	0%
13 02 08*	Altri oli per motori, ingranaggi e lubrificazione	2.570	0	2.570	4%
15 01 10*	Imballaggi contenenti residui di sostanze pe- ricolose o contaminanti da tali sostanze	4.078	833	4.911	8%
15 01 11*	Imballaggi metallici contenenti matrici solide porose pericolose	91	45	136	0%
15 02 02*	Assorbenti, materiali filtranti (inclusi filtri dell'olio non specificati altrimenti), stracci e indumenti protettivi, contaminati da sostanze pericolose	1.621	370	1.991	3%
16 06 01*	Batterie al piombo	1.153	0	1.153	2%
16 01 04*	Veicoli fuori uso	0	0	0	0%
16 01 07*	Filtri dell'olio	245	55	300	0%
16 01 14*	Liquidi antigelo conte- nenti sostanze perico- lose	0	0	0	0%
16 01 21*	Componenti pericolosi diversi di quelli di cui alle voci precedenti	0	0	0	0%
16 02 11*	Apparecchiature fuori uso, contenenti clo- rofluorocarburi, hc	154	0	154	0%
16 02 13*	Apparecchiature fuori uso, contenenti compo- nenti pericolosi	258	0	258	0%
16 03 03*	Rifiuti inorganici con- tenenti sostanze peri- colose	0	0	0	0%
16 06 01*	Batterie al piombo	0	0	0	0%
17 02 04*	Vetro, plastica e legno contenenti sostanze pericolose o da esse contaminati	51.170	0	51.170	82%
17 06 05*	Materiali da costruzione contenenti amianto	0	0	0	0%
20 01 21*	Tubi fluorescenti ed altri rifiuti contenenti mercurio	90	0	90	0%
Altri pericolosi	Essenzialmente derivanti da manutenzione	0	0	0	0%
Totale rifiuti pericolosi *		61.430	1.303	62.733	6%

Composizione rifiuti prodotti (CER)	Descrizione	Rifiuti destinati a recupero (R)	Rifiuti destinati a smaltimento (D)	Totale rifiuti prodotti	% rifiuti prodotti
Non pericolosi					
07 06 12	Fanghi prodotti dal trattamento in loco di effluenti	0	1.741	1.741	0%
08 03 18	Le cartucce toner per stampa esauriti contenenti sostanze non pericolose	118	0	118	0%
12 01 21	Corpi d'utensile e materiali di rettifica esauriti, diversi da quelli di cui alla voce 12 01 20	0	40	40	0%
15 01 01	Imballaggi in carta e cartone	2.250	0	2.250	0%
15 01 02	Imballaggi in plastica	970	0	970	0%
15 01 03	Imballaggi in legno	8.033	0	8.033	1%
15 01 06	Imballaggi in materiali misti	19.020	0	19.020	2%
15 02 03	Assorbenti, materiali filtranti, stracci e indumenti protettivi, diversi da quelli di cui alla voce 15 02 02	513	400	913	0%
16 01 03	Pneumatici fuori uso	2.080	0	2.080	0%
16 01 12	Pastiglie per freni, diverse da quelle di cui alla voce 16 0	105	90	195	0%
16 01 17	Metalli ferrosi	1.410	0	1.410	0%
16 01 22	Componenti non specificati altrimenti	737	285	1.022	0%
16 02 14	Apparecchiature fuori uso, diverse da quelle di cui alle voci precedenti	981	0	981	0%
16 02 16	Componenti non specificati altrimenti	421	285	706	0%
16 03 04	Rifiuti inorganici, diversi da quelli di cui alla voce 16 03 03	4.077	1.827	5.904	1%
16 06 04	Batterie alcaline (tranne 16 06 03)	9	0	9	0%
16 06 05	Altre batterie e accumulatori	45	0	45	0%
17 01 01	Cemento	30.280	0	30.280	3%
17 02 02	Vetro	20	0	20	0%
17 02 03	Plastica	80	690	770	0%
17 03 02	Miscele bituminose diverse da quelle di cui alla voce 17 03 01	6.300	0	6.300	1%
17 04 05	Ferro e acciaio	112.620	0	112.620	11%
17 05 08	Pietrisco per massicciate ferroviarie, diverso da quello di cui alla voce 17 05 07	844.220	0	844.220	79%

Composizione rifiuti prodotti (CER)	Descrizione	Rifiuti destinati a recupero (R)	Rifiuti destinati a smaltimento (D)	Totale rifiuti prodotti	% rifiuti prodotti
17 06 04	Materiali isolanti, diversi da quelli di cui alle voci 17 06	385	0	385	0%
17 08 02	Materiali da costruzione a base di gesso, diversi da quelli	150	0	150	0%
18 01 09	Medicinali diversi da quelli di cui alla voce 18 01 08	53	0	53	0%
20 01 01	Carta e cartone	3.030	0	3.030	0%
20 02 01	Rifiuti biodegradabili	2.660	0	2.660	0%
20 03 06	Rifiuti della pulizia delle fognature	4.870	0	4.870	0%
20 03 07	Rifiuti ingombranti	670	0	670	0%
17 09 04	Materiali da costruzione a base di gesso, diversi da quelli precedenti	13.600	0	13.600	1%
Altri non pericolosi	Essenzialmente imballaggi	0	0	0	0%
Totale rifiuti non pericolosi		1.059.707	5.358	1.065.065	94%
TOTALE		1.121.137	6.661	1.127.798	100%

2024

Composizione rifiuti prodotti (CER)	Descrizione	Rifiuti destinati a recupero (R)	Rifiuti destinati a smaltimento (D)	Totale rifiuti prodotti	% rifiuti prodotti
Pericolosi*					
13 02 08*	Altri oli per motori, ingranaggi e lubrificazione	2.286	0	2.286	0%
15 01 10*	Imballaggi contenenti residui di sostanze pericolose o contaminanti da tali sostanze	755	5.329	6.084	0%
15 01 11*	Imballaggi metallici contenenti matrici solide porose pericolose	35	179	214	0%
15 02 02*	Assorbenti, materiali filtranti (inclusi filtri dell'olio non specificati altrimenti), stracci e indumenti protettivi, contaminati da sostanze pericolose	380	1.230	1.610	0%
16 01 04*	Veicoli fuori uso	168.160	0	168.160	12%
16 01 07*	Filtri dell'olio	240	133	373	0%
16 01 14*	Liquidi antigelo contenenti sostanze pericolose	0	350	350	0%
16 01 21*	Componenti pericolosi diversi di quelli di cui alle voci precedenti	0	5.590	5.590	0%
16 02 11*	Apparecchiature fuori uso, contenenti clorofluorocarburi, hc	114	0	114	0%
16 02 13*	Apparecchiature fuori uso, contenenti componenti pericolosi	1.060	0	1.060	0%
16 03 03*	Rifiuti inorganici contenenti sostanze pericolose	0	860	860	0%
16 06 01*	Batterie al piombo	225	0	225	0%
17 02 04*	Vetro, plastica e legno contenenti sostanze pericolose o da esse contaminati	60.920	0	60.920	4%
17 06 05*	Materiali da costruzione contenenti amianto	0	1.460	1.460	0%
Altri pericolosi	Essenzialmente derivanti da manutenzione	0	0	0	0%
Totale rifiuti pericolosi *		234.175	15.131	249.306	18%
Non pericolosi					
07 06 12	Fanghi prodotti dal trattamento in loco di effluenti	0	1.580	1.580	0%
15 01 01	Imballaggi in carta e cartone	2.350	0	2.350	0%

Composizione rifiuti prodotti (CER)	Descrizione	Rifiuti destinati a recupero (R)	Rifiuti destinati a smaltimento (D)	Totale rifiuti prodotti	% rifiuti prodotti
15 01 02	Imballaggi in plastica	1.240	0	1.240	0%
15 01 03	Imballaggi in legno	7.140	0	7.140	1%
15 01 06	Imballaggi in materiali misti	16.855	0	16.855	1%
15 02 03	Assorbenti, materiali filtranti, stracci e indumenti protettivi, diversi da quelli di cui alla voce 15 02 02	20	1.040	1.060	0%
16 01 03	Pneumatici fuori uso	6.120	0	6.120	0%
16 01 17	Metalli ferrosi	5.130	0	5.130	0%
16 01 22	Componenti non specificati altrimenti	0	0	0	0%
16 02 14	Apparecchiature fuori uso, diverse da quelle di cui alle voci precedenti	1.712	0	1.712	0%
16 01 22	Componenti non specificati altrimenti	0	0	0	0%
16 03 04	Rifiuti inorganici, diversi da quelli di cui alla voce 16 03 03	0	13.455	13.455	1%
17 01 01	Cemento	13.240	0	13.240	1%
17 02 02	Vetro	0	2.000	2.000	0%
17 03 02	Miscele bituminose diverse da quelle di cui alla voce 17 03 01	58.210	0	58.210	4%
17 05 08	Pietrisco per massicciate ferroviarie, diverso da quello di cui alla voce 17 05 07	979.690	0	979.690	71%
20 02 01	Rifiuti biodegradabili	0	0	0	0%
17 09 04	Materiali da costruzione a base di gesso, diversi da quelli precedenti	8.250	0	8.250	1%
Altri non pericolosi	Essenzialmente imballaggi	4.550	1.895	6.247	0%
Totale rifiuti non pericolosi		1.104.507	19.970	1.124.477	82%
TOTALE		1.338.682	35.101	1.373.783	100%

2023

Composizione rifiuti prodotti (CER)	Descrizione	Rifiuti destinati a recupero (R)	Rifiuti destinati a smaltimento (D)	Totale rifiuti prodotti	% rifiuti prodotti
Pericolosi*					
13 02 08*	Altri oli per motori, ingranaggi e lubrificazione	2.230	0	2.230	0%
15 01 10*	Imballaggi contenenti residui di sostanze pericolose o contaminanti da tali sostanze	0	3.321	3.321	0%
15 01 11*	Imballaggi metallici contenenti matrici solide porose pericolose	0	0		0%
15 02 02*	Assorbenti, materiali filtranti (inclusi filtri dell'olio non specificati altrimenti), stracci e indumenti protettivi, contaminati da sostanze pericolose	0	1.336	1.336	0%
16 01 04*	Veicoli fuori uso	0	0	0	0%
16 01 07*	Filtri dell'olio	0	0	0	0%
16 01 14*	Liquidi antigelo contenenti sostanze pericolose	0	0	0	0%
16 01 21*	Componenti pericolosi diversi di quelli di cui alle voci precedenti	0	0	0	0%
16 02 11*	Apparecchiature fuori uso, contenenti clorofluorocarburi, hc	0	0	0	0%
16 02 13*	Apparecchiature fuori uso, contenenti componenti pericolosi	0	0	0	0%
16 03 03*	Rifiuti inorganici contenenti sostanze pericolose	0	0	0	0%
16 06 01*	Batterie al piombo	1.076	0	1.076	0%
17 02 04*	Vetro, plastica e legno contenenti sostanze pericolose o da esse contaminati	43.320	0	43.320	5%
17 06 05*	Materiali da costruzione contenenti amianto	0	0	0	0%
Altri pericolosi	Essenzialmente derivanti da manutenzione	1.159	897	2.056	0%
Totale rifiuti pericolosi *		47.785	5.554	53.339	6%
Non pericolosi					
07 06 12	Fanghi prodotti dal trattamento in loco di effluenti	0	0	0	
15 01 01	Imballaggi in carta e cartone	2.377	0	2.377	0%

Composizione rifiuti prodotti (CER)	Descrizione	Rifiuti destinati a recupero (R)	Rifiuti destinati a smaltimento (D)	Totale rifiuti prodotti	% rifiuti prodotti
15 01 02	Imballaggi in plastica	865	0	865	0%
15 01 03	Imballaggi in legno	8.685	0	8.685	1%
15 01 06	Imballaggi in materiali misti	11.865	0	11.865	1%
15 02 03	Assorbenti, materiali filtranti, stracci e indumenti protettivi, diversi da quelli di cui alla voce 15 02 02	0	749	749	0%
16 01 03	Pneumatici fuori uso	3.230	0	3.230	0%
16 01 17	Metalli ferrosi	1.555	0	1.555	0%
16 01 22	Componenti non specificati altrimenti	0	905	905	0%
16 02 14	Apparecchiature fuori uso, diverse da quelle di cui alle voci precedenti	0	0	0	0%
16 01 22	Componenti non specificati altrimenti	0	905	905	0%
16 03 04	Rifiuti inorganici, diversi da quelli di cui alla voce 16 03 03	100	7.905	8.005	1%
17 01 01	Cemento	4.870	0	4.870	1%
17 02 02	Vetro	0	0	0	0%
17 03 02	Miscele bituminose diverse da quelle di cui alla voce 17 03 01	109.080	0	109.080	12%
17 05 08	Pietrisco per massicciate ferroviarie, diverso da quello di cui alla voce 17 05 07	717.890	0	717.890	77%
20 02 01	Rifiuti biodegradabili	3.200	0	3.200	0%
17 09 04	Materiali da costruzione a base di gesso, diversi da quelli precedenti	0	0	0	0%
Altri non pericolosi	Essenzialmente imballaggi	1.732	2.645	4.377	0%
Totale rifiuti non pericolosi		865.449	12.204	877.653	94%
TOTALE		913.234	17.758	930.992	100%

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

Il totale dei rifiuti prodotti è di 1.128 tonnellate (1.374 tonnellate nel 2024), suddivisi tra rifiuti pericolosi (pari al 5,6% dei rifiuti totali) e rifiuti non pericolosi (94,4%). In particolare, si sottolinea che il Gruppo produce poco più del 0,5% dei rifiuti da destinare in discarica, mentre oltre il 99% viene avviato a recupero. Inoltre, i dati mostrati evidenziano come i rifiuti siano principalmente non pericolosi e che, per tale motivo, possano essere destinati alle diverse forme di recupero previste per i vari materiali scartati, contribuendo fattivamente alla riduzione di conferimento in discarica di materiali di vario tipo.

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

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

Infine, si precisa che il Gruppo non produce rifiuti radioattivi (ai sensi dell'art. 3, par. 7, Direttiva 2011/70/Euratom).





2.5

Gestione del rumore e delle vibrazioni

GRI 413-2



2.5.1

Politiche di gestione

La descrizione di impatti, rischi e opportunità rilevanti correlati al tema “Gestione del rumore e delle vibrazioni” è riportata nell’Allegato 2, al quale si fa rimando. In particolare, dall’analisi di doppia materialità svolta è emerso un impatto negativo sull’ambiente e sulle persone derivante da vibrazioni e rumori generati dall’attività d’impresa.

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

In tale ambito, l’Impresa Ferroviaria ammessa a circolare è dotata di una flotta di veicoli ferroviari che, essendo di ultima generazione, perlopiù rispettano le più stringenti normative in merito all’inquinamento acustico. Per quanto riguarda eventuali attività di manutenzione che dovessero prevedere lavorazioni particolarmente rumorose, l’azienda cerca sempre di mitigare l’impatto sulla popolazione che risiede nelle aree limitrofe alla sede ferroviaria, cercando di programmare tali attività in giorni/orari che non arrechino troppo fastidio, informando per quanto possibile i residenti di tale programmazione e comunque cercando di individuare qualsiasi mitigazione all’impatto che le lavorazioni possono avere.



2.5.2

Azioni relative alla gestione del rumore e delle vibrazioni

A settembre 2025 è stato trasmesso al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica - Direzione Generale Valutazioni Ambientali ex Divisione IV - la documentazione in formato geopackage del flusso DF1-5 del Gestore Infrastruttura, al fine di attivare l'iter del QUINTO CICLO DI AGGIORNAMENTO degli adempimenti previsti dal D. Lgs. 194/2005, ovvero quelli che prevedono la **Mappatura Acustica** nel 2027 ed il **Piano di Azione** nel 2028.

Ai sensi del 2° comma dell'art. 8 riportato nel D. Lgs. 194/2005, a partire dal giorno 24 febbraio 2024 è stato pubblicato sul sito web di Ferrotramviaria S.p.A. il Piano d'azione IV ciclo di aggiornamento (2024) inerente alla gestione dei problemi di inquinamento acustico ed ai relativi effetti, compresa la sua riduzione, relativamente ai tracciati: "stazione Bari Centrale - bivio Km 6+050" e "bivio Km 14+865 - Bitonto". Nei 45 giorni di pubblicazione a partire dal 24/02/2024, non sono pervenute osservazioni, pareri e memorie.

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

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

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

Ferrotramviaria monitora la tematica, con l'obiettivo di ridurre il disturbo, agendo prioritariamente sulle sorgenti di rumore e solo successivamente sul percorso di trasmissione dalla sorgente al ricettore, intervenendo in ordine decrescente di importanza.

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

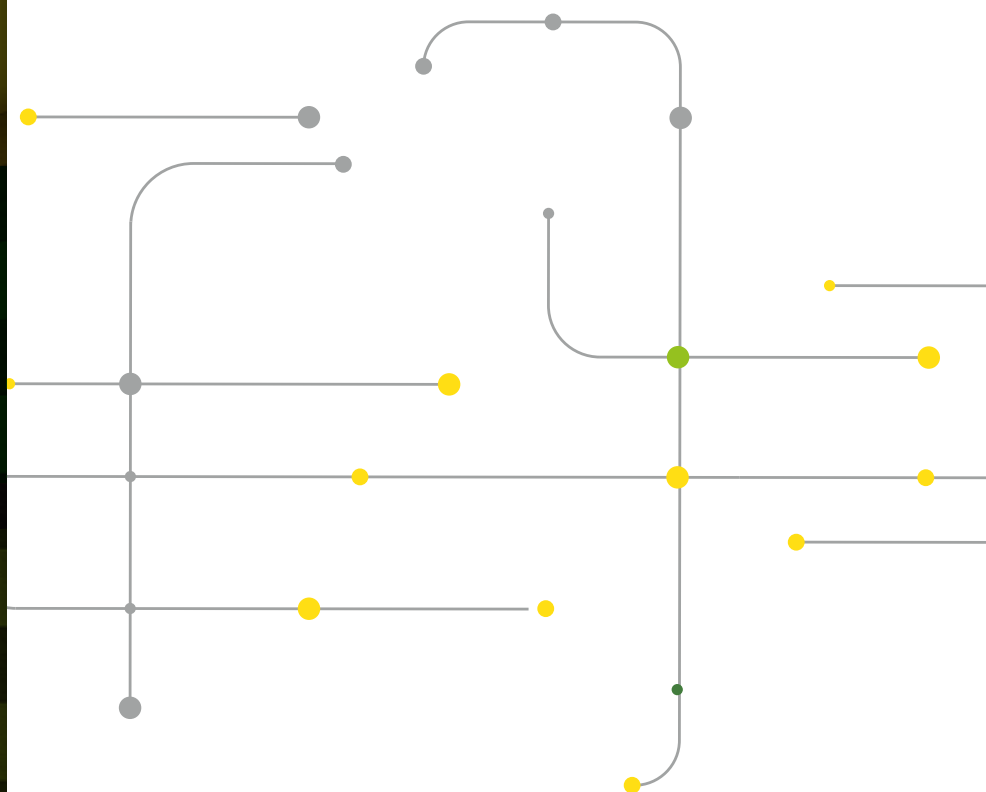
Non sono pervenute nel 2025 segnalazioni da parte di privati o società/enti.



USCITA
PIAZZA MORO

www.ferrovienordbarese.it

03



**INFORMAZIONI
SOCIALI**



3.1

Risorse umane



3.1.1

Politiche di gestione delle risorse umane

ESRS S1 S1-1

Premessa

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

L'importanza di queste tematiche ed il **ruolo centrale delle persone di Ferrotramviaria** sono testimoniate dall'implementazione di un articolato **modello di gestione delle risorse umane**, conforme allo **standard internazionale SA 8000**, che prevede ben **10 procedure gestionali** al fine di tutelare e valorizzare il personale ricadente nella sfera di controllo e di influenza dell'Azienda.

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

Il Gruppo assume l'impegno di coinvolgere anche gli stakeholders esterni, con particolare attenzione verso le autorità

pubbliche, le associazioni di categoria e le comunità locali, allo scopo di instaurare un rapporto di collaborazione e di stimolo per l'azienda stessa, nell'ottica della crescita e del miglioramento continuo. Il Sistema di Responsabilità Sociale implementato prevede modalità di riesame interno per verificare l'efficacia del sistema stesso e valutarne l'adesione o lo scostamento rispetto ai principi della norma, nei termini di adeguatezza ed appropriatezza.

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

Nel rimandare alle metriche sui lavoratori riportate nel seguito, si precisa che la forza lavoro del Gruppo è composta per il 91,8% da dipendenti inquadrati con contratto di lavoro a tempo indeterminato. L'impiego di lavoratori non dipendenti è del tutto marginale, e, pertanto, non vi sono impatti, rischi o opportunità significativi correlati a tale tipologia di lavoratori.

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.

Il Gruppo Ferrotramviaria si impegna fattivamente nel **rispetto dei diritti umani**, compresi i diritti dei lavoratori propri e dei lavoratori non dipendenti. La contrattazione collettiva in essere consente all'azienda di rispettare ed essere conforme ai principi guida delle

Nazioni Unite su imprese e diritti umani, alla dichiarazione dell'OIL sui principi e i diritti fondamentali nel lavoro, alle linee guida dell'OCSE e alla normativa nazionale ed internazionale in tema di lavoro e rispetto dei diritti umani.

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

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

Politiche per welfare, attrazione, sviluppo e mantenimento delle risorse umane



GRI 401-2, 403-6

L'impegno del Gruppo nei confronti del benessere dei propri dipendenti si concretizza, tra l'altro, nell'adesione volontaria a una **piattaforma welfare** gestita dalla società di intermediazione assicurativa AON, attraverso la quale le principali società del Gruppo erogano contributi ai lavoratori in conformità con gli accordi aziendali vigenti.

Nell'ambito del piano di premio di risultato 2025-2027, sono altresì previsti premi differenziati per reparto, il cui riconoscimento è subordinato al conseguimento da parte dell'Azienda di specifici obiettivi strategici connessi a produttività, redditività, qualità, efficienza



e innovazione. A titolo esemplificativo, rientrano tra i parametri di riferimento: la disponibilità di mezzi e infrastrutture a seguito delle attività di manutenzione, il margine operativo lordo, l'incremento della bigliettazione a bordo, la soddisfazione della clientela, l'efficientamento dei processi organizzativi e lo sviluppo della vendita online dei titoli di viaggio.

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

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

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

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

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

La **formazione professionale** ai dipendenti è erogata lungo tutto l'arco della **vita professionale del lavoratore**, a partire dall'assunzione fino alla cessa-

zione del rapporto di lavoro ed in presenza di mutamenti di mansioni o di area produttiva.

I fabbisogni formativi dei dipendenti sono determinati annualmente sulla base delle necessità di acquisire e mantenere le competenze propedeutiche a traghettare gli obblighi ed opportunità legati alla produzione e ad ottemperare alle normative in vigore. I corsi sono tutti organizzati internamente, ed erogati da soggetti terzi (Enti di certificazione, Centri di Formazione accreditati, Società di Consulenza ecc.) o dalle strutture interne all'uopo accreditate e/o qualificate.

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

Ferrotramviaria riserva particolare attenzione all'acquisizione e al mantenimento delle competenze del personale coinvolto nell'implementazione dei Sistemi di Gestione, con specifico riferimento a quelli attinenti alla **sicurezza dell'esercizio e dei lavoratori**. Un approccio sistemico e una preparazione multidisciplinare consentono ai membri di questi team di supportare l'Azienda nel percorso di evoluzione culturale da un modello reattivo a uno **proattivo**, approfondendo tematiche quali l'impat-

to del fattore umano e l'adozione di metodologie basate sull'analisi e la valutazione dei rischi a supporto dei processi decisionali.

Per il personale addetto alle cosiddette "Attività di Sicurezza", così come per le figure preposte alla loro supervisione e coordinamento, sono definiti percorsi formativi strutturati, elaborati sulla base dei requisiti normativi applicabili, dell'esperienza aziendale consolidata e delle specificità operative proprie di ciascun ruolo. Tali percorsi sono oggetto di periodica revisione nell'ambito della gestione dei rischi, in risposta a cambiamenti organizzativi, variazioni operative, introduzione di nuove tecnologie, nonché in seguito a ritorni di esperienza derivanti da eventi negativi.

Politiche per diversità, parità di trattamento e di opportunità



Il Gruppo Ferrotramviaria si impegna a contrastare qualsiasi forma di discriminazione (razza, origine etnica, colore della pelle, genere, orientamento sessuale, identità ed espressione di genere, disabilità, età, religione o credo, opinioni politiche o sindacali, nazionalità, estrazione sociale o condizione economica, stato civile o familiare, stato di gravidanza o genitorialità), garantendo a tutti i propri lavoratori condizioni di pari opportunità.

Non sono in alcun modo tollerati comportamenti, richieste o pressioni volti a indurre le persone ad agire in violazione della normativa vigente o del Codice Etico, né condotte lesive delle convinzioni e preferenze morali e personali di ciascun individuo.

SISTEMA DI GESTIONE DELLA RESPONSABILITÀ SOCIALE CERTIFICATO SA8000

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

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

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

Essa 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.

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 48 ore;
- **retribuzione** rispondente agli standard legali, ai minimi di settore o al contratto collettivo. Deve essere sufficiente a soddisfare i bisogni primari del personale, oltre a fornire un qualche guadagno discrezionale (salario dignitoso).

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

È importante evidenziare che già dal 2017 la Capogruppo ha istituito un'apposita procedura volta a contrastare eventuali pratiche discriminatorie durante l'intero rapporto di lavoro del personale: la **Procedura antidiscriminazioni**.

PROCEDURA ANTIDISCRIMINAZIONI DI FERROTRAMVIARIA

Aspetti salienti della Procedura:

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

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

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

Politiche per salute e sicurezza nei luoghi di lavoro



GRI 403-1, 403-8

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

La sensibilità dell'Azienda al problema della sicurezza dei lavoratori ha 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, documenti di valutazione)** specifici per la gestione della tematica secondo la **norma ISO 45001**.

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

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

La [certificazione ISO 45001:2018](#) conseguita da Ferrotramviaria è accessibile sul sito.

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

Oltre a quanto previsto dalla norma ISO 45001, il Gruppo è sempre stato attento alla tutela della salute nei luoghi di lavoro, secondo quanto disposto dalla legislazione in materia: D. Lgs. n. 81/2008 "Testo Unico in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro"; ciò è testimoniato dalla particolare attenzione verso le azioni ed investimenti volti ad incrementare la sicurezza dei luoghi di lavoro, attraverso migliorie organizzative, infrastrutturali e tecnologiche.

Valutazione dei rischi e formazione sulla sicurezza nei luoghi di lavoro

GRI 403-2, 403-5, 403-6, 403-7

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

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

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

Con riferimento al D. Lgs. n. 81/2008, i Datori di Lavoro di ogni singola società del Gruppo Ferrotramviaria, supportati dai rispettivi Responsabili 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 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 è del 2025 per Ferrottramviaria S.p.A, Ferrottramviaria Engineering e TAI, mentre per Trasporti Ferroviari Italiani l'aggiornamento risale al 2023.

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

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



Pertanto, tutti i lavoratori, ivi inclusi gli assumendi, vengono costantemente formati o aggiornati, nel rispetto delle previsioni di cui agli artt. 36 e 37 del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i. e degli Accordi Stato-Regioni.



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 video-sorveglianza (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 società del Gruppo Ferrotramviaria. I medici competenti sono titolari degli obblighi di cui all'art. 25 del D. Lgs. 81/2008; essi, in piena autonomia di organizzazione e di orario e compatibilmente con le esigenze aziendali, sono tenuti a:

- collaborare con i datori di lavoro delle società del Gruppo e con il servizio di prevenzione e protezione alla valutazione dei rischi, anche ai fini della programmazione, ove necessario, della sorveglianza sanitaria, alla predisposizione della attuazione delle misure per la tutela della salute e della integrità psico-fisica dei lavoratori, all'attività di formazione e informazione nei

confronti dei lavoratori, per la parte di competenza, e all'organizzazione del servizio di primo soccorso, considerando i particolari tipi di lavorazione ed esposizione e le peculiari modalità organizzative del lavoro;

- collaborare all'attuazione e valorizzazione di programmi volontari di promozione della salute, secondo i principi della responsabilità sociale;
- programmare ed effettuare la sorveglianza sanitaria;
- fornire informazioni ai lavoratori sulla sorveglianza sanitaria cui sono sottoposti e, nel caso di esposizione ad agenti con effetti a lungo termine, sulla necessità di sottoporsi ad accertamenti sanitari;
- visitare gli ambienti di lavoro almeno una volta all'anno, o a cadenza diversa determinata sulla base della valutazione dei rischi;
- partecipare alla programmazione del controllo dell'esposizione dei lavoratori, ai fini della valutazione del rischio e della sorveglianza sanitaria.

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

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



3.1.2

Coinvolgimento dei dipendenti e procedure per la segnalazione di illeciti, criticità ed esigenze



GRI 2-16, 2-26, 403-4

ESRS S1 S1-2

Coinvolgimento della forza lavoro diretta e dei rappresentanti dei lavoratori

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

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

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

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

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

Libertà di associazione e contrattazione collettiva

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

Il Gruppo Ferrotramviaria da anni conduce corrette e proficue relazioni industriali con le organizzazioni sindacali.

Sono state riconosciute le seguenti organizzazioni sindacali: FILT CGIL, FIT CISL, UIL TRASPORTI, UGL AUTO-

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

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

Procedura associazione e contrattazione collettiva

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

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

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

L'azienda garantisce che i

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

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

Al 31 dicembre 2025, nel Gruppo Ferrotramviaria il numero dei dipendenti iscritto alle OO.SS. è pari a 363, di cui n. 324 di Ferrotramviaria S.p.A., n. 22 di Trasporti Ferroviari Italiani S.r.l., n. 15 di

Ferrotramviaria Engineering S.p.A. e n. 2 di Trasporti Autobus Italiani S.r.l.

Nella tabella seguente è riportata la distribuzione degli iscritti tra le diverse sigle sindacali.

Tabella
Dettaglio dipendenti
iscritti ai sindacati

Sindacati	N. Iscritti 2025	N. Iscritti 2024
FILT CGIL	96	92
FIT CISL	71	60
UIL Trasporti	151	139
UGL AUTOFERROTRAMVIERI	20	11
FAISA CONFAIL	9	11
FAISA CISAL	4	17
Or.S.A. FERROVIA	12	6
Totale	363	336

Durante il 2025 non è pervenuto nessun reclamo e/o segnalazione, né da parte dei dipendenti, né da parte delle OO.SS.

Complessivamente nel 2025 per Ferrotramviaria S.p.A. i dipendenti hanno usufruito di n. 2.160 ore di permesso sindacale, per TFI il dato è di 5 ore di permesso sindacale.

Whistleblowing e altre procedure per la segnalazione di illeciti, criticità ed esigenze

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

Segnalazioni di reati penali, civili o amministrativi

In particolare, in ottemperanza al D. Lgs. 24 del 10 marzo 2023, è stata predisposta un'apposita **Whistleblowing Policy** (Procedura per le segnalazioni d'illeciti e irregolarità) inserita nel Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo (MOGC) adottato da Ferrotramviaria S.p.A. Attraverso la piattaforma web <https://ferrotramviaria.traspare.com/signalings>  tutti i dipendenti, lavoratori, volontari, tirocinanti, collaboratori, professionisti, consulenti, amministratori e stakeholders in generale possono segnalare sospetti illeciti penali, civili o amministrativi previsti dal D. Lgs. n. 231 dell'8 giugno 2001 oltre a non conformità rispetto alle procedure previste dal MOGC. La policy è stata approvata in data 14/07/2023 ed aggiornata in data 15/12/2023.

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

Per effettuare una segnalazione l'utente (Whistleblower) deve necessaria-

mente collegarsi alla piattaforma dove verrà guidato attraverso un percorso standard inserendo tutti i dati obbligatori previsti.

Il soggetto che riceve la segnalazione interna deve:

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

Segnalazioni di non conformità in materia di etica e responsabilità sociale

Anche lo Standard Internazionale SA8000/2014 prevede la possibilità per i dipendenti di effettuare segnalazioni anonime in merito a situazioni indesiderate di tipo etico su temi riconducibili ai requisiti in esso previsti: discriminazione, retribuzione, orario di lavoro, pratiche disciplinari, contrattazione collettiva, lavoro minorile, lavoro forzato e obbligato, salute e sicurezza sul lavoro.



Con tale obiettivo, è stata predisposta una piattaforma intranet dedicata, il cui utilizzo è regolamentato dalla *Procedura P25H Gestione Reclami / Suggerimenti SA8000* del Sistema di Gestione Integrato di Ferrotramviaria.

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

- per posta, indirizzandole al Dirigente della Struttura Qualità, Sicurezza ed Etica;
- per e-mail all'indirizzo sgi@ferrovie-nordbarese.it;
- tramite i Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza;

- all'Ente di certificazione DNV BUSINESS ASSURANCE ITALY SRL (e-mail feedback.italia@dnv.com);
- all'Ente di Accreditamento SAAS (Social Accountability Accreditation Services), e-mail: saas@saasaccreditation.org.

Segnalazioni previste dalla Norma Internazionale UNI ISO 45001:2018 e dal Regolamento Delegato (UE) 2018/762 della Commissione dell'8 marzo 2018

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

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

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





3.1.3 Interventi e azioni riguardanti le risorse umane

ESRS S1 S1-3



Nell'ambito degli interventi e delle azioni poste in essere nel 2025, il Gruppo Ferrotramviaria ha rispettato tutte le policy e le procedure aziendali innanzi descritte, così contribuendo a mitigare e prevenire gli impatti negativi rilevanti sulla forza lavoro, tra cui quelli individuati e descritti nell'analisi degli impatti di cui all'Allegato 2 e connessi alle tematiche di: Salute e sicurezza nei luoghi di lavoro; Welfare, attrazione, sviluppo e mantenimento delle risorse umane; Diversità, parità di trattamento e di opportunità.

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

- implementazione di **un portale di interfaccia** con il proprio personale attraverso la piattaforma web di cui sopra, che consenta di stabilire un contatto più diretto con l'alta dirigenza attraverso l'invio di **segnalazioni anonime volontarie** relative a qualsiasi forma di discriminazione si possa ipotizzare;

- esecuzione, mediante audit interni, di **controlli periodici**, a campione, sulla effettiva assenza di forme di discriminazione del personale;
- esecuzione, mediante **audit di II parte**, di controlli periodici presso i fornitori, sull'effettivo rispetto di questo requisito della norma come previsto dalla specifica procedura aziendale;
- nell'ambito del mantenimento del Certificato SA8000, durante gli audit semestrali di terza parte, gli auditor dell'ente di certificazione preposto effettuano interviste al personale di Ferrotramviaria mirate alla verifica dell'assenza di atteggiamenti discriminatori da parte dell'azienda e dei suoi rappresentanti.

In merito alla **contrattazione aziendale**, a giugno 2025 si sono concluse le trattative per Ferrotramviaria S.p.A., che hanno portato alla stipula dell'accordo definitivo in data 17 giugno 2025, con il rinnovo del premio di risultato (PDR) per gli anni 2025-2027. Tale accordo conferma il persistere di un **sistema premiante legato al raggiungimento di obiettivi aziendali**, finalizzati all'incremento dell'efficienza e della produttività.

Per TFI il PDR è stato prorogato per gli anni 2025-2026 alle stesse condizioni del precedente.

In Ferrotramviaria Engineering è stata raddoppiata la cifra annuale destinata ad ogni dipendente sulla piattaforma welfare di cui in precedenza.

In tema di **salute e sicurezza nei luoghi di lavoro**, Ferrotramviaria ha costituito il **Social Performance Team** ("SPT"), il quale ha lo scopo di supervisionare l'applicazione di tutti i requisiti della norma SA 8000. Il Social Performance Team funge da interfaccia tra il Senior Management e il personale. Tale gruppo di lavoro è formato dai rappresentanti dei lavoratori e da membri del team della struttura Compliance e So-

stenibilità; gli stessi membri compongono il **Comitato per la salute e sicurezza**. In questo modo è garantita una composizione equilibrata tra i rappresentanti dei lavoratori e management, cercando di comprendere i lavoratori che svolgono le più disparate mansioni in Ferrotramviaria.

Date le funzioni svolte dalle suddette figure aziendali, esse hanno l'autorità per raccogliere informazioni dalle parti interessate (stakeholders) e coinvolgere le stesse nelle attività di monitoraggio. I compiti principali del Social Performance Team sono legati al **mantenimento della conformità allo Standard SA8000 monitorando l'attuazione**

delle azioni pianificate per affrontare i rischi identificati.

I due gruppi di lavoro si prodigano al fine di garantire un dialogo costruttivo tra i lavoratori e la Direzione attraverso riunioni semestrali. Inoltre, Ferrotramviaria, all'interno delle procedure dei suoi sistemi di gestione, da anni ha avviato programmi di segnalazione e monitoraggio delle anomalie. In particolare, il Social Performance Team in occasione dell'incontro semestrale verifica l'efficacia delle modalità adottate per soddisfare le politiche dell'organizzazione ed i requisiti dello Standard e redige la Valutazione dei Rischi SA8000.

Social Performance Team

Il Social Performance Team ha come obblighi quelli di:

- accogliere e analizzare i reclami/suggerimenti dei lavoratori e degli stakeholder in genere;
- valutare i rischi SA8000 per identificare e attribuire un ordine di priorità alle aree di reale o potenziale non conformità;
- suggerire alla Direzione le azioni correttive/preventive, in base alla gravità dei rischi individuati;
- redigere report (semestrali) per la Direzione su prestazioni e vantaggi delle azioni intraprese a sostegno della conformità SA8000;
- organizzare riunioni di riesame periodiche (trimestrali) e identificare eventuali azioni per rendere più efficace l'applicazione dello Standard;
- rendicontare agli stakeholder quanto messo in atto dalla Ferrotramviaria S.p.A. nell'ambito della Responsabilità Sociale d'Impresa.

Nell'ambito delle altre azioni di interesse effettuate nel 2025, la Divisione Trasporto ha somministrato al personale il **questionario sui fattori organizzativi** in modalità digitale tramite il **Portale della sicurezza**. Anche la Divisione Infrastruttura si è dotata nel corso dell'anno della medesima piattaforma e, a partire dal prossimo anno, provvederà alla somministrazione digitale del questionario, in conformità al Reg. (UE) 762/2018 che obbliga imprese e gestori ad analizzare e gestire i rischi associati ai fattori umani e organizzativi.

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

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

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

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

La partecipazione del personale all'iniziativa dei questionari è in notevole aumento, indice di una maggiore **consapevolezza dell'importanza del proprio contributo al miglioramento delle performance aziendali**.

In merito alle attività di monitoraggio dell'efficacia delle azioni aziendali, esse sono contemplate nelle policy e procedure descritte. Dall'esecuzione di tali attività di controllo non sono emerse criticità.

Le metriche descritte nel paragrafo seguente supportano l'efficacia complessiva delle azioni aziendali a tutela delle questioni di sostenibilità rilevanti per le risorse umane.

Al momento non sono state programmate ulteriori azioni in risposta ai rischi ed opportunità di tipo finanziario attinenti alle questioni di sostenibilità connesse alla gestione del personale, al di fuori del consueto monitoraggio dei costi del personale, tenendo presente comunque l'utilità ed il ritorno positivo atteso dagli investimenti per la formazione e dalle politiche di welfare, retention e sviluppo professionale delle risorse umane.

For.Fer

Formazione Ferroviaria S.r.l. - For.Fer, società partecipata da Ferrottramviaria 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

ne 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

FORFER
FORMAZIONE
FERROVIARIA S.R.L.



3.1.4

Metriche delle risorse umane

Composizione e caratteristiche del personale dipendente e dei contratti di lavoro

GRI 2-7, 2-30, 202-2, 401-1, 402-1, 405-1

ESRS S1 S1-5, S1-7, S1-8, S1-9, S1-10

Il numero totale di dipendenti del Gruppo alla chiusura dell'esercizio 2025 è pari a **n. 622 unità** (n. 623 al 31/12/2024), occupate in organico sul territorio italiano, di cui n. 114 donne.

Nel 2025 si osserva un **incremento della percentuale di donne lavoratrici** sul totale della popolazione dipendente, complessivamente pari al **18,3% della forza lavoro**, rispetto all'esercizio precedente, nel quale le donne rappresentavano il 17,2% della forza lavoro. Il trend di incremento della popolazione femminile risulta continuo negli ultimi anni.

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

Tabella
N. dipendenti
suddivisi per genere
e qualifica

	Qualifica professionale	Uomini	%	Donne	%	Totale	Totale %
2025	Dirigenti	11	2,2%	0	0,0%	11	1,8%
	Quadri	28	5,5%	7	6,1%	35	5,6%
	Impiegati	167	32,9%	93	81,6%	260	41,8%
	Operai	302	59,4%	14	12,3%	316	50,8%
	Totale	508	100,0%	114	100,0%	622	100,0%
2024	Dirigenti	14	2,7%	0	0,0%	14	2,2%
	Quadri	18	3,5%	6	5,6%	24	3,9%
	Impiegati	177	34,3%	86	80,4%	263	42,2%
	Operai	307	59,5%	15	14,0%	322	51,7%
	Totale	516	100,0%	107	100,0%	623	100,0%
2023	Dirigenti	13	2,6%	0	0,0%	13	2,2%
	Quadri	18	3,5%	6	5,9%	24	3,9%
	Impiegati	169	33,4%	80	78,4%	248	40,9%
	Operai	306	60,5%	16	15,7%	322	53,0%
	Totale	506	100,0%	102	100,0%	608	100,0%

Tutti i rapporti di lavoro (100%) all'interno del Gruppo Ferrotramviaria sono regolati da contratti collettivi nazionali (CCNL). Nello specifico, Ferrotramviaria e la sua controllata T.F.I. applicano il CCNL Autoferrotrantvieri - attualmente in fase di rinnovo - mentre Ferrotramviaria Engineering adotta il CCNL del Terziario per i propri servizi e TAI applica il CCNL Noleggio Autobus con Conducente.

Di seguito la suddivisione dei dipendenti per qualifica professionale e fasce d'età:

	Qualifica professionale	<30	30-50	>50	Totale
2025	Dirigenti	0	5	6	11
	Quadri	0	25	10	35
	Impiegati	33	165	62	260
	Operai	64	172	80	316
	Totale	97	367	158	622
2024	Dirigenti	1	3	10	14
	Quadri	0	15	9	24
	Impiegati	32	180	51	263
	Operai	70	169	83	322
	Totale	103	367	153	623

Tabella

N. dipendenti suddivisi per fasce di età e qualifica

	Qualifica professionale	<30	30-50	>50
2025	Dirigenti	0,0%	1,4%	3,8%
	Quadri	0,0%	6,8%	6,3%
	Impiegati	34,0%	45,0%	39,2%
	Operai	66,0%	46,9%	50,6%
	Totale	15,6%	59,0%	25,4%
2024	Dirigenti	1,0%	0,8%	6,5%
	Quadri	0,0%	4,1%	5,9%
	Impiegati	31,1%	49,0%	33,3%
	Operai	68,0%	46,0%	54,2%
	Totale	16,5%	58,9%	24,6%

Tabella

Suddivisione percentuale dei dipendenti per fasce di età e qualifica

Come si evince dalla tabella riportata sopra, la popolazione aziendale si colloca in maggioranza nella fascia d'età centrale (30-50 anni).

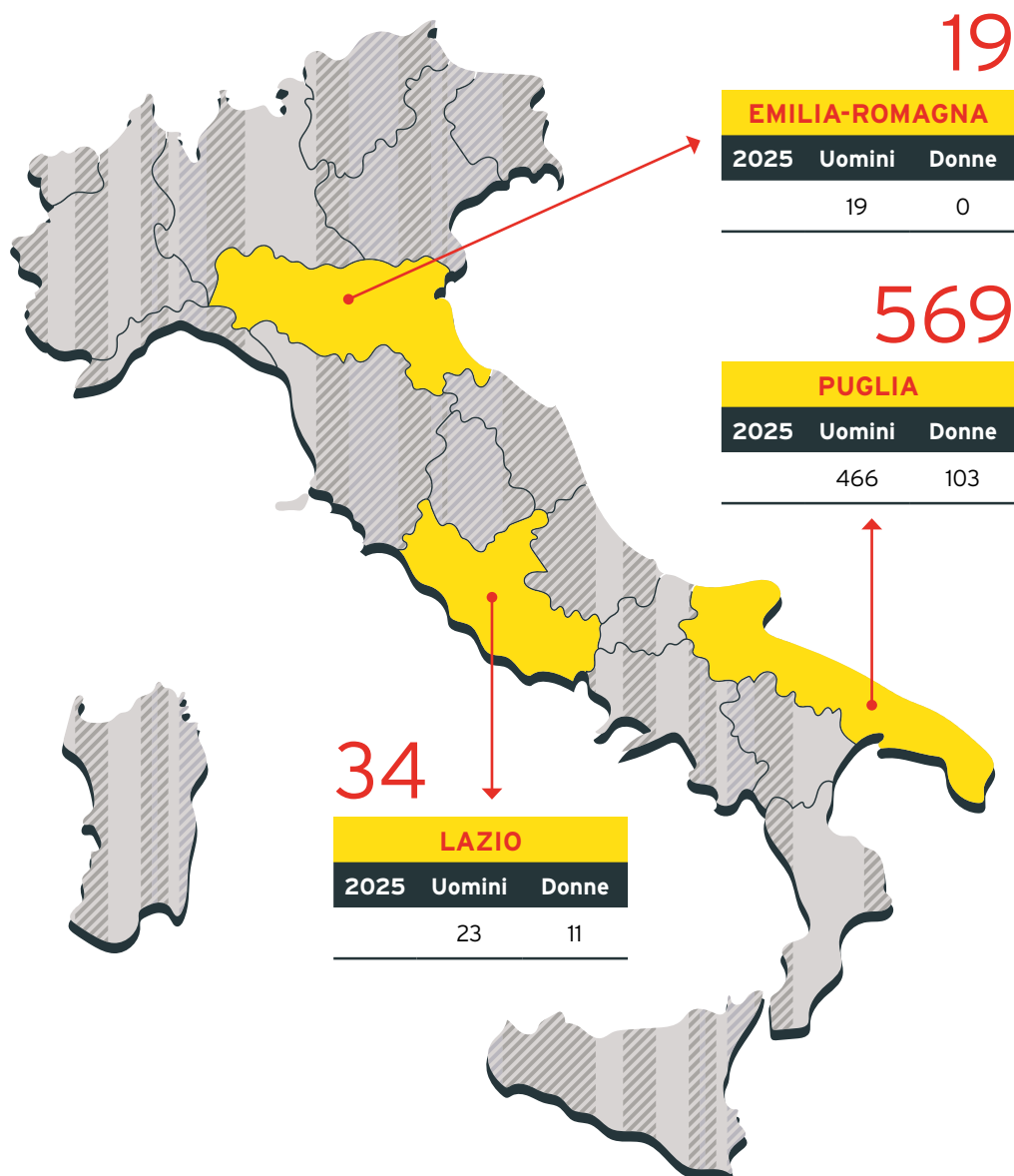
L'analisi della distribuzione regionale per residenza dei dipendenti, riportata nella tabella seguente, mostra la predominanza della regione Puglia, in considerazione dell'operatività aziendale.

	2025				2024			
	Puglia	Lazio	Emilia-Romagna	Marche	Puglia	Lazio	Emilia-Romagna	Marche
Uomini	466	23	19	0	456	24	36	0
Donne	103	11	0	0	94	11	1	1
Totale	569	34	19	0	550	35	37	1

Tabella

Distribuzione regionale di residenza dei dipendenti

Grafico
Distribuzione
regionale di
residenza dei
dipendenti



Senior manager Gruppo Ferrotramviaria

I Dirigenti (senior manager) all'interno del Gruppo svolgono funzioni di coordinamento e supervisione di risorse e attività aziendali, seguendo gli indirizzi della governance e implementando le azioni previste nel piano strategico. Di seguito l'informativa sui Dirigenti assunti dalla comunità locale (regione Puglia).

2025: 7 senior manager assunti dalla Puglia (63% del totale dirigenti).

In merito all'**inquadramento contrattuale** dei dipendenti, è importante sottolineare che esso è rappresentato **prevalentemente da contratti a tempo indeterminato**, che garantiscono una maggiore sicurezza lavorativa alle persone. Infatti, al 31 dicembre 2025, le **risorse assunte con contratto a tempo indeterminato** risultano essere **n. 571**, ossia il **91,8% della popolazione aziendale**. Inoltre, la percentuale di dipendenti assunti con **contratto full-time** è pari al **99,2%** della popolazione aziendale. Tra le risorse umane del Gruppo Ferrotramviaria non sono presenti lavoratori stagionali. Di seguito le tabelle con i dati di dettaglio.

Tipologia di contratto	2025			2024		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Tempo indeterminato	467	104	571	445	92	537
Tempo determinato	41	10	51	71	15	86
Totale	508	114	622	516	107	623

Tabella
Numero di dipendenti suddivisi per genere e tipologia di contratto (indeterminato o determinato)

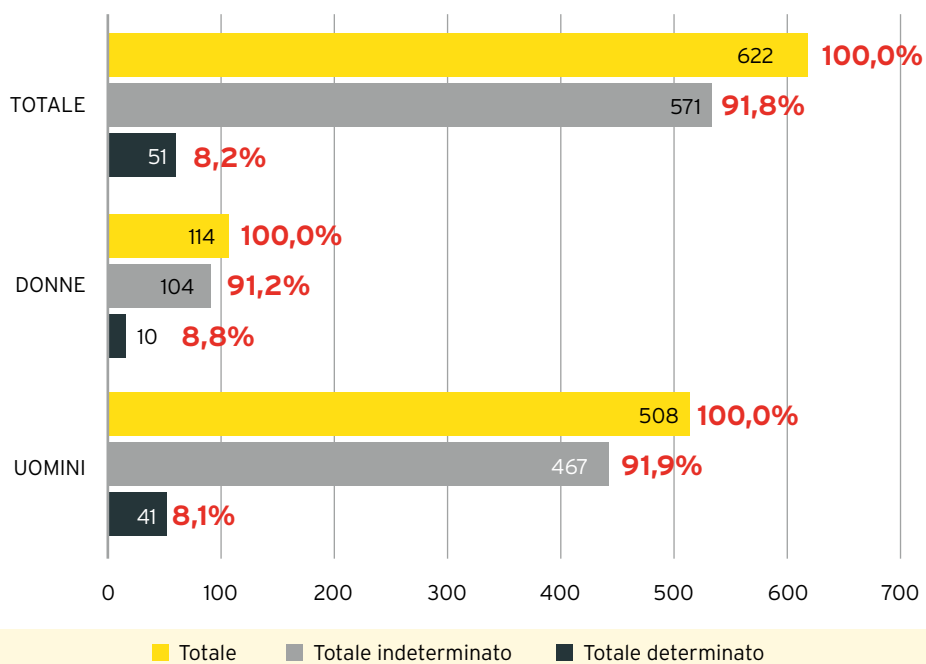
Regione	Tempo indeterminato			Tempo determinato			Totale complessivo		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Puglia	434	93	527	32	10	42	466	103	569
Lazio	22	11	33	1	0	1	23	11	34
Emilia-Romagna	11	0	11	8	0	8	19	0	19
Marche	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale	467	104	571	41	10	51	508	114	622

Tabella
Suddivisione per regione dei lavoratori a tempo indeterminato/determinato

Regione	Tempo indeterminato			Tempo determinato			Totale complessivo		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Puglia	411	84	495	44	11	55	455	95	550
Lazio	20	10	30	4	1	5	24	11	35
Emilia-Romagna	14	0	14	22	1	23	36	1	37
Marche	1	0	1	0	0	0	1	0	1
Totale	446	94	540	70	13	83	516	107	623

Grafico

Analisi dipendenti
per genere
e tipologia
di contratto
(indeterminato/
determinato)

**Tabella**

Numero di
dipendenti
suddivisi per
genere e tipologia
di contratto
(Full time - Part
time)

Tipologia di contratto	2025			2024		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Full time	506	111	617	514	103	617
Part time	2	3	5	2	4	6
Totale	508	114	622	516	107	623

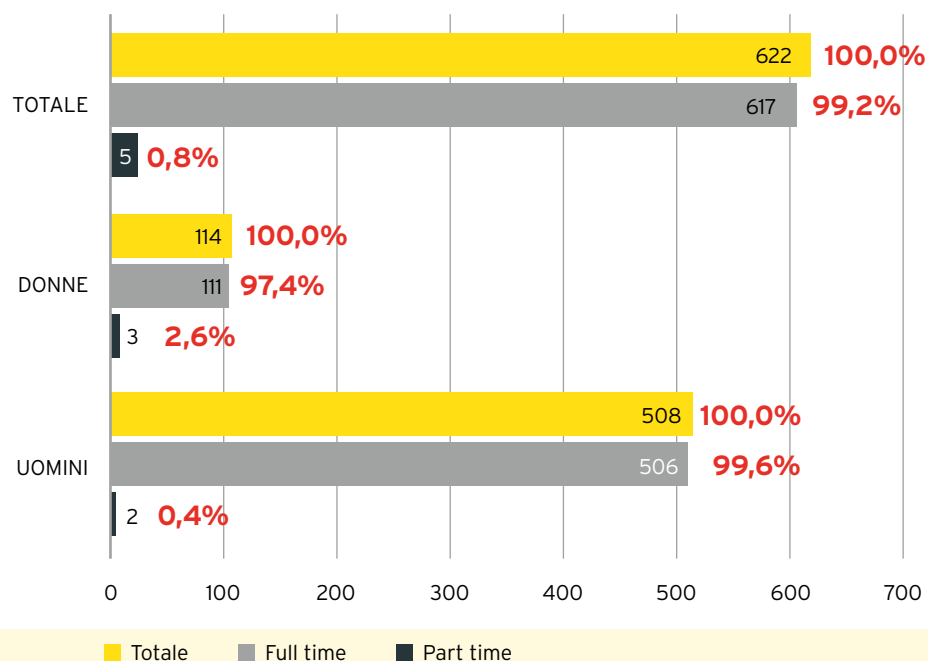
Tabella

Suddivisione
per regione dei
lavoratori con
contratto full time/
part time

	Full time			Part time			Totale complessivo			
Regione	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale	
2025	Puglia	464	102	566	2	1	3	466	103	569
	Lazio	23	9	32	0	2	2	23	11	34
	Emilia-Romagna	19	0	19	0	0	0	19	0	19
	Marche	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Totale	506	111	617	2	3	5	508	114	622
	Full time			Part time			Totale complessivo			
Regione	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale	
2024	Puglia	453	92	545	2	3	5	455	95	550
	Lazio	24	10	34	0	1	1	24	11	35
	Emilia-Romagna	36	1	37	0	0	0	36	1	37
	Marche	1	0	1	0	0	0	1	0	1
	Totale	514	103	617	2	4	6	516	107	623

Grafico

Analisi dipendenti per genere e tipologia di contratto (Full time - Part time)



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

Per quanto riguarda i tempi di preavviso minimi relativi a cambiamenti operativi significativi, non esiste al momento una policy interna specifica: si fa quindi riferimento a quanto previsto dai CCNL di categoria. In Ferrotramviaria e TFI, l'informativa circa modifiche organizzative, ovvero nuove turnazioni del personale, vengono comunicate alle organizzazioni sindacali e, di conseguenza, ai lavoratori, con un preavviso medio di circa un mese. Tale consuetudine permette alle Organizzazioni Sindacali di avanzare eventuali richieste di modifiche e/o integrazioni che siano in linea con le esigenze di servizio e dei lavoratori stessi.

In merito al grado di copertura dei propri lavoratori dipendenti da rappresentanti dei lavoratori, la percentuale osservata per l'esercizio 2025 è stata pari al **58%** circa.

In merito al turnover in entrata e uscita, nel 2025 ci sono state **n. 33** assunzioni, mentre **n. 34** persone hanno concluso il loro rapporto di lavoro con il Gruppo. Di seguito le informazioni di dettaglio.

Tabella

Dettaglio
del turnover in
entrata e uscita
(n. di persone)
per genere e
fascia d'età

N. persone	Dipendenti entrati 2025					Dipendenti entrati 2024				
	<30	30-50	>50	Totale	Turnover	<30	30-50	>50	Totale	Turnover
Uomini	13	17	0	30	5,9%	32	34	2	68	13,3%
Donne	2	1	0	3	2,7%	6	3	0	9	8,6%
Totale	15	18	0	33	5,3%	38	37	2	77	12,5%

N. persone	Dipendenti usciti 2025					Dipendenti usciti 2024				
	<30	30-50	>50	Totale	Turnover	<30	30-50	>50	Totale	Turnover
Uomini	4	19	10	33	6,4%	34	28	6	68	13,3%
Donne	0	1	0	1	0,9%	0	2	0	2	1,9%
Totale	4	20	10	34	5,5%	34	30	6	70	11,4%

Lavoratori non dipendenti

GRI 2-8

ESRS S1 S1-6

Nel corso dell'esercizio 2025, il Gruppo ha impiegato complessivamente **n. 7 lavoratori non dipendenti**, nel periodo giugno-dicembre 2025.

Tutti i lavoratori non dipendenti impiegati dal Gruppo prestano le loro attività a tempo pieno.

Formazione e sviluppo delle competenze

GRI 404-1, 404-2

ESRS S1 S1-12

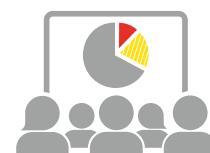
I programmi di formazione e sviluppo delle competenze si articolano secondo le seguenti direttrici:

- **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 (ad es. Risorse Umane, Uffi-

cio Legale, Sistemi di Gestione), al fine di adeguarsi agli aggiornamenti normativi ed alle best practices di settore;

- **Sicurezza dei lavoratori**, corsi di formazione obbligatori per tutti i dipendenti (ex artt. 36 e 37 del D.Lgs. 81/2008) propedeutici al conseguimento di abilitazioni quali primo soccorso o antincendio.

In particolare, nel 2025 sono state erogate ai dipendenti un **totale di n. 14.315 ore di formazione obbligatoria** e **n. 3.765 ore di formazione non obbligatoria**, per un totale di **n. 18.080 ore di formazione**.



N.
18.080
ore di
formazione

Tabella
Ore di formazione

	2025	2024	2023
ORE DI FORMAZIONE EROGATA			
Obbligatoria	14.315	4.213	4.164
Non obbligatoria	3.765	20.305	1.400
Totale	18.080	24.518	5.564

Tabella
Suddivisione per genere e qualifica delle ore di formazione obbligatoria erogate

2025			
ORE DI FORMAZIONE EROGATA OBBLIGATORIA			
	Uomini	Donne	Totale ore
Dirigenti	0	0	0
Quadri	303	6	309
Impiegati	2.572	1.405	3.977
Operai	9.941	88	10.029
Totale	12.816	1.499	14.315

Tabella

Suddivisione per genere e qualifica delle ore di formazione non obbligatoria erogate

2025

ORE DI FORMAZIONE EROGATA NON OBBLIGATORIA			
	Uomini	Donne	Totale ore
Dirigenti	0	0	0
Quadri	267	301	568
Impiegati	1.158	844	2.002
Operai	1.195	0	1.195
Totale	2.620	1.145	3.765

Per gli operai la maggior parte dei corsi sono propedeutici al conseguimento di abilitazioni operative, mentre per impiegati e quadri i corsi hanno riguardato occasioni di crescita professionale o aggiornamento normativo.

Tabella

Media ore di formazione per genere e qualifica

2025

2024

MEDIA ORE DI FORMAZIONE						
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Dirigenti	0,0	n.a.	0,0	0,0	n.a.	0,0
Quadri	20,4	43,9	25,1	20,2	17,7	19,6
Impiegati	22,3	24,2	23,0	17,3	10,2	15,0
Operai	36,9	6,3	35,5	52,5	12,7	50,6
Totale	30,4	23,2	29,1	37,6	10,9	33,0

Grazie a questi investimenti, il Gruppo ha potuto garantire la qualità del servizio offerto ai viaggiatori e rafforzare le competenze dei propri addetti.

L'azienda è impegnata a proseguire il suo impegno nella formazione e nello sviluppo delle competenze anche in futuro, consapevole che questo rappresenta un fattore chiave per la sua crescita sostenibile.

Salute e sicurezza

GRI 403-9, 403-10

ESRS S1 S1-13

Tutto il personale dipendente (100%) è coperto dal sistema di gestione della salute e della sicurezza secondo le prescrizioni normative italiane.

Nel corso dell'anno 2025, si sono registrati **n. 27** casi di infortunio sul lavoro, tutti privi di gravi conseguenze e riconducibili principalmente a distorsioni/contusioni.

Si riportano di seguito i dati riguardanti gli infortuni e le malattie professionali occorsi ai dipendenti.

2025

	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)	24	3	27
<i>di cui in itinere</i>	5	1	6
<i>di cui infortuni in itinere verificatisi mentre il dipendente stava svolgendo attività legate al lavoro, o nel corso di un trasferimento organizzato dalla società</i>	0	0	0
N. totale di giorni persi per infortunio (giorni a calendario, a partire dal giorno successivo all'incidente)	1.002	81	1.083
N. casi di malattia professionale	0	0	0
N. giorni di assenza (con esclusione di ferie, permessi studio, maternità/paternità)	6.294	2.747	9.041
N. di infortuni sul lavoro con gravi conseguenze (ad esclusione dei decessi)	0	0	0
N. ore ordinarie lavorate	988.055		
N. ore straordinarie lavorate	67.705		
Tipologie principali di infortuni sul lavoro	Distorsioni - Contusioni		

Tabella
Infortuni e malattie professionali

2025

Indice di frequenza degli infortuni (n. infortuni x 1.000.000 ÷ n. ore lavorate)	25,57
Indice di gravità degli infortuni (n. giorni persi per infortunio x migliaia di ore lavorate)	1,03

Tabella
Andamento degli indici di frequenza e di gravità degli infortuni

L'Azienda monitora anche i cosiddetti *near-miss*, ossia gli eventi che avrebbero potuto causare un infortunio o malattia al lavoratore e che rappresentano i "precursori degli incidenti", e quindi fungono da avvertimento. La rilevazione e analisi di questi eventi può evidenziare criticità del sistema di gestione della sicurezza e salute sul lavoro da attenzionare.

Equilibrio tra vita professionale e vita privata

GRI 401-3

ESRS S1 S1-14

Tutti i dipendenti, ricorrendone i presupposti di legge, hanno diritto ai congedi per motivi familiari.

Di seguito le metriche riferite ai congedi parentali usufruiti nel 2025.

Tabella
N. di dipendenti
che hanno
usufruito dei
congedi parentali
e dei congedi
parentali
straordinari

Numero di dipendenti	2025	
	Congedi parentali	Congedi parentali straordinari
Uomini	48	7
Donne	21	4
Totale	69	11

Tutti i dipendenti sono ritornati al lavoro al termine del congedo parentale e risultano ancora alle dipendenze della Società nel periodo di 12 mesi successivo al rientro.

Gender pay gap e metrica sulla remunerazione totale

GRI 2-21, 405-1, 405-2, 406-1

ESRS S1 S1-15, S1-16

La questione della parità di genere o, meglio, della “disparità di genere” è certamente un tema complesso e presente a molti livelli, oltre che, purtroppo, largamente diffuso a livello mondiale e anche nel nostro paese. Secondo i dati resi noti *dal World Economic Forum* nella pubblicazione *Global Gender Gap 2025*, il gender gap index (che considera le disparità in termini di partecipazione economica e opportunità, salute, livello di istruzio-

ne, emancipazione politica) in Italia è pari a 0,704 (1=parità).

Nel settore del trasporto pubblico, e in particolare in quello ferroviario, la presenza maschile è storicamente predominante, soprattutto nelle mansioni di capostazione, macchinista, nelle attività di manutenzione, armamento ferroviario, segnalamento e manovra.

Tuttavia, nel 2025, Ferrotramviaria S.p.A. ha registrato un segnale positivo sul fronte della *gender diversity*, con un incremen-

to della **percentuale di donne lavoratrici** sul totale della popolazione dipendente, complessivamente pari al **18,3% della forza lavoro** (17,2% nel 2024 e 16,8% nel 2023), a conferma dell'impegno concreto dell'azienda contro la disparità di genere.

In merito al divario retributivo tra dipendenti di sesso maschile e dipendenti di sesso femminile (cosiddetto *gender pay gap*),

si forniscono di seguito le informazioni di dettaglio. I dati ottenuti non si discostano di molto (ad eccezione della categoria dei quadri per Ferrotramviaria e degli impiegati per TFI) dai valori medi osservati in Italia dall'INPS nel [Rendiconto di Genere 2025](#) , che mostrano un differenziale pari al 7% per i dipendenti privati del settore trasporto e magazzinaggio.



Tabella
Gender Pay Gap
2025

Qualifica	Indice GPG*			
	Ferrotramviaria	Trasporti Ferroviari Italiani	FT Engineering	Trasporti Autobus Italiani
Dirigenti	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
Quadri	12,07	n.a.	n.a.	n.a.
Impiegati	9,68	50,00	3,28	n.a.
Operai	4,07	n.a.	n.a.	n.a.

(*) 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.

n.a. (non applicabile): in quanto categoria rappresentata esclusivamente da uomini o da donne, oppure per assenza di dipendenti.

In merito, invece, all'indice relativo al rapporto tra la remunerazione annua totale dell'individuo maggiormente retribuito e la mediana della remunerazione di tutti gli altri dipendenti del Gruppo - cosiddetto **annual total remuneration ratio** - il risultato ottenuto è stato pari a 2,62 per l'esercizio 2025. Il risultato ottenuto mostra un divario retributivo molto basso alla luce dei dati resi noti da uno studio condotto dall'INPS, che mostra mediamente un rapporto tra la retribuzione dei dirigenti e quella degli altri dipendenti di circa 9.

Infine, si precisa che nel corso del 2025 non si sono registrati casi di discriminazione.



FERROTRAMVIARIA SPA



3.2

Comunità locali e creazione di valore

3.2.1

Connessioni e sviluppo di comunità locali e territorio



GRI 2-28, 413-1

Radicata nel territorio da quasi novant'anni, Ferrotramviaria S.p.A. si conferma un operatore di riferimento per la mobilità integrata e la coesione sociale della Puglia. L'azienda ha consolidato nel tempo un modello di impegno responsabile, declinato attraverso numerose iniziative e collaborazioni, volte a promuovere la sicurezza, la transizione verso una mobilità sostenibile e il contributo attivo allo sviluppo delle comunità locali.

Si descrivono di seguito le principali iniziative e contributi dell'anno.

Sicurezza ferroviaria nelle scuole

La Divisione Infrastruttura, in collaborazione con l'Ufficio Comunicazione e Relazioni Istituzionali, ha proseguito anche nel 2025 il progetto di **sensibilizzazione sulla sicurezza ferroviaria nelle scuole**.

L'iniziativa, avviata da diversi anni, ha coinvolto numerose scuole secondarie di primo grado nei comuni serviti dalla rete ferroviaria, tra cui Bari, quartiere San Paolo, Bitonto, Terlizzi, Ruvo di Puglia, Corato, Andria e Barletta. Con nuovi appuntamenti e sessioni didattiche, il progetto ha continuato a sensibilizzare gli studenti sull'importanza del rispetto delle regole per la sicurezza di tutti gli utenti del trasporto pubblico. Il feedback positivo ricevuto ha confermato l'efficacia dell'iniziativa, contribuendo a rafforzare il senso civico tra i più giovani.

In questo contesto, nel 2025 l'iniziativa è stata ulteriormente rafforzata grazie al supporto al Movimento Federalista Europeo, che ha promosso un **ciclo di incontri nelle scuole**, patrocinati dalla Regione Puglia e dall'Università. Tali occasioni hanno consentito anche ai tecnici di Ferrotramviaria di intervenire con **contributi specialistici sui temi del trasporto e della sicurezza**, ampliando il confronto a un livello più istituzionale e strutturato.



Mobility partner

Nel 2025, il gruppo Ferrotramviaria S.p.A. ha continuato a fornire il suo contributo verso la mobilità sostenibile, consolidando collaborazioni strategiche con importanti realtà territoriali. Si riepilogano di seguito le principali iniziative dell'anno:

Mobility Partner della Mostra di ESCHER a Conversano, contribuendo alla valorizzazione culturale del territorio e riservando sconti dedicati per tutti i propri abbonati.

Mobility Partner della Fiera del Levante, supportando la storica manifestazione e riservando sconti dedicati per tutti i propri abbonati.

Mobility Partner di "Conversazioni sul Mare" a Giovinazzo, sostenendo un'iniziativa culturale di rilievo per il territorio.

Mobility Partner della mostra "Sarajevo, dalla guerra alla pace trent'anni dopo", allestita presso la Camera di Commercio di Bari, promossa dall'Associazione Isola che non c'è. L'iniziativa, attraverso fotografie, articoli e materiali d'epoca tratti anche da La Gazzetta del Mezzogiorno, ha offerto un percorso di memoria e riflessione, registrando un'ampia risonanza mediatica a livello locale e il sostegno di istituzioni del territorio.

Mobility Partner del Beat Onto Jazz Festival XXIV di Bitonto, supportando la diffusione della cultura musicale e del territorio.

Inoltre, la Società ha ricoperto il ruolo di **mobility partner** per l'intera stagione sportiva del **Bitonto Calcio (calcio a 11)**, del **Basket Ruvo e del Capurso Calcio a 5**, supportando la mobilità sostenibile di atleti, staff e tifosi.

Sponsorship e sostegno ad iniziative sociali

Sponsor dei Campionati Italiani di Atletica leggera Assoluti Paralimpici (FISDIR), contribuendo alla diffusione dei valori dello sport come strumento di inclusione, crescita personale e coesione sociale, a beneficio del benessere delle persone e dello sviluppo del territorio.



Race for the Cure a Bari, dove Ferrotramviaria ha partecipato formando una squadra dedicata a questa importante iniziativa di solidarietà volta ad incentivare le donazioni per la lotta ai tumori del seno.



Sostegno all'associazione non profit "I Bambini delle Fate", impegnata nel supporto ai bambini con autismo anche a livello locale nel territorio servito dalla Società.



<https://ibambinidellefate.it>

Sponsor di IT Trasporti 2025 (Convegno sul ruolo delle ferrovie nel trasporto pubblico) - innovazione ed opportunità, importante appuntamento per l'analisi, lo scambio e di confronto di idee tra gli operatori del settore.

Collaborazioni con le Università



Il gruppo Ferrotramviaria ha sponsorizzato anche nel 2025 il **Master di II Livello in Ingegneria delle Infrastrutture e dei Sistemi Ferroviari tenuto dall'Università "La Sapienza"** di Roma.

Questo Master si propone di realizzare un percorso formativo finalizzato a un perfezionamento scientifico multidisciplinare nel settore dei trasporti ferroviari e dell'intera mobilità, per consentire ai partecipanti di acquisire conoscenze utili per un futuro impiego nelle società ferroviarie, di ingegneria, nei centri di ricerca e nelle imprese che operano nel settore dei trasporti.

Il Master, di cui il Gruppo è sponsor da un decennio, prevede una parte di lezioni teoriche ed un affiancamento in azienda durante uno stage; nel 2025 Ferrotramviaria non ha ospitato stagisti a causa del ridotto numero di iscritti.

Ferrotramviaria ha siglato una **convenzione con il Politecnico di Bari** per ospitare laureandi in stage finalizzati all'elaborazione della tesi di laurea.

- Obiettivo: investire concretamente nella formazione dei giovani talenti locali, promuovendo una crescita orientata all'innovazione e alla sostenibilità.
- Stato dell'iniziativa: sebbene l'accordo sia attivo e la gestione delle attivazioni sia in capo all'Università, nel corso del 2025 non sono stati avviati nuovi stage.

Protocollo d'intesa con Aeroporti di Puglia per la mobilità sostenibile

Le attività di promozione del collegamento ferroviario con l'aeroporto di Bari sono proseguite con nuove strategie di sensibilizzazione e miglioramenti infrastrutturali.

È stato consolidato il rapporto con **Aeroporti di Puglia S.p.A.**, promuovendo iniziative comuni e implementando miglioramenti fisici per l'intermodalità, in linea con il protocollo d'intesa firmato tra le due aziende nel 2023, che prevede la **promozione della sostenibilità ambientale e della mobilità eco-friendly** nell'area di Bari. Ovvero, l'impegno congiunto delle due società a favorire l'utilizzo del **treno come principale mezzo di connessione tra l'aeroporto di Bari e il territorio circostante**, in risposta alla crescente necessità di **tutela dell'ambiente**.

Protocollo d'intesa con i Comuni di Corato e Terlizzi

Ferrotramviaria ha sottoscritto con i Comuni di Corato e Terlizzi un protocollo d'intesa che prevede impegni reciproci per **promuovere il trasporto ferroviario** quale soluzione sostenibile e a basso impatto ambientale, favorendo al contempo iniziative condivise a beneficio del territorio.

Nuovo Piano Editoriale sui Social Aziendali

Nel 2025, Ferrotramviaria ha cambiato il **Piano Editoriale Social**, che prevede la pubblicazione mensile di **post creati dai bambini dei comuni serviti**.



Questi contenuti, ispirati alla loro visione della mobilità del futuro e della Ferrotramviaria, contribuiscono a coinvolgere attivamente le giovani generazioni e a promuovere un dialogo creativo sulla mobilità sostenibile.

Comunicazione aziendale e rapporti con i media

Nel corso del 2025, la pianificazione delle attività di comunicazione è stata oggetto di una revisione complessiva, orientata a valorizzare il percorso di cambiamento aziendale e a supportare, anche sul piano mediatico, le nuove nomine e l'evoluzione della governance.

In tale ambito è stata **sviluppata una strategia integrata che ha coinvolto stampa locale e nazionale, media digitali e televisivi, con l'obiettivo di rafforzare il posizionamento e la visibilità della Società sul territorio.**

All'interno di questo quadro, la Società ha sviluppato un insieme articolato di collaborazioni e iniziative con i principali attori dell'informazione locale e regionale, affiancando attività di comunicazione istituzionale a forme di partnership e supporto a progetti editoriali e iniziative speciali. In particolare, sono state realizzate collaborazioni con gruppi editoriali e televisivi, tra cui Antenna Sud, oltre a interventi e uscite su RAI, Telenorba e altre emittenti locali.

Sul fronte della stampa, la Società ha consolidato la propria presenza su testate di riferimento quali La Gazzetta del Mezzogiorno e Corriere del Mezzogiorno, oltre a una presenza su Il Sole 24 Ore. Nell'ambito di tali relazioni sono state inoltre supportate iniziative editoriali e progetti speciali legati al territorio, tra cui eventi e ricorrenze di particolare rilievo, come quelle connesse alla festività di San Nicola, nonché percorsi di valorizzazione di realtà storiche dell'informazione locale, tra cui la stessa La Gazzetta del Mezzogiorno, in linea con una strategia volta a rafforzare il legame tra comunicazione, comunità e identità territoriale.

Nel medesimo contesto, la Società ha affiancato ai canali istituzionali una presenza strutturata anche sui principali organi di informazione online, collaborando con piattaforme digitali e portali di informazione locale ad alta diffusione. Questo ha consentito di rafforzare una comunicazione più immediata, capillare e accessibile, intercettando un pubblico più ampio e diversificato, e valorizzando al contempo i linguaggi e le dinamiche dei canali più rapidi e contemporanei.

Associazioni alle quali risulta iscritto il Gruppo Ferrotramviaria al 31/12/2025

ASSONIME	Associazione tra le società italiane per azioni
ASSTRA NAZIONALE	Associazione Trasporti. Associazione datoriale, nazionale, delle aziende di trasporto pubblico regionale e locale in Italia, sia a capitale pubblico sia a capitale privato
ASSTRA PUGLIA-BASILICATA	Sezione locale dell'Associazione Trasporti
UNI ENTE NAZIONALE ITALIANO UNIFICAZIONE MECCANICA	Ente italiano che svolge attività di normazione tecnica
FERMERC	Associazione che rappresenta gli operatori nel trasporto ferroviario merci in Italia
CIFI	Collegio Ingegneri Ferroviari italiani
CONFINDUSTRIA BARI-BAT	Associazione degli Industriali della città metropolitana di Bari e della provincia di Barletta - Andria -Trani
OICE	Associazione aderente a Confindustria, che rappresenta le organizzazioni italiane di ingegneria, architettura e consulenza tecnico-economica





3.2.2

Creazione di valore condiviso



GRI 2-6, 201-1, 207-2

Al fine di fornire una indicazione del contributo economico del Gruppo verso gli stakeholder, il valore aggiunto rappresenta la misura dell'incremento di valore derivante dall'utilizzo di risorse che, per effetto della realizzazione del ciclo tecnico-produttivo, si sono trasformate in "ricchezza generata". Tale ricchezza remunera gli stakeholder aziendali che, a diverso titolo, hanno fornito materie prime, lavoro, servizi, investimenti, pubblica utilità e altri fattori produttivi aziendali, tangibili e intangibili.

Nella tabella seguente si riporta lo schema di "Valore Aggiunto Consolidato" del Gruppo Ferrotramviaria, calcolato secondo la metodologia proposta dallo standard del Gruppo Bilanci e Sostenibilità (GBS), che prevede due distinti prospetti:

- il prospetto di determinazione del Valore Aggiunto;
- il prospetto di distribuzione del Valore Aggiunto.

Nell'esercizio 2025 il valore aggiunto prodotto è stato pari ad € 40,7 milioni (€38,8 milioni nell'esercizio precedente).

Si riportano, di seguito, i prospetti di analisi con gli importi in euro.

Tabella
Prospetto di
determinazione
del valore aggiunto
(GBS)

	2025	2024
PROSPETTO DI DETERMINAZIONE DEL VALORE AGGIUNTO		
A) Valore della produzione	71.992.359	67.730.235
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	67.508.966	63.471.041
Variazione dei lavori in corso su ordinazione	918.755	0
Altri ricavi e proventi	3.564.638	4.259.194
B) Costi intermedi della produzione	31.294.301	28.947.871
Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	3.135.902	3.151.807
Costi per servizi	23.993.831	21.753.652
Costi per godimento di beni di terzi	2.531.514	3.036.921
Accantonamenti per rischi	0	0
Oneri diversi di gestione ed altri accantonamenti	1.429.459	1.026.418
Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	203.595	-20.927
Svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante	0	0
C) Valore aggiunto caratteristico lordo (C=A-B)	40.698.058	38.782.364
Saldo gestione accessoria	29.746	88.509
Totale proventi da partecipazioni	0	0
Totale altri proventi finanziari	29.746	88.509
Rettifiche di valore di attività e passività finanziarie	-21.746	-22.949
Totale rivalutazioni	0	0
Totale svalutazioni	21.746	22.949
VALORE AGGIUNTO GLOBALE LORDO	40.706.058	38.847.924

Tabella

Prospetto di
distribuzione del
valore aggiunto
(GBS)

	2025	2024	Var. %
PROSPETTO DI DISTRIBUZIONE DEL VALORE AGGIUNTO			
Remunerazione del Personale	35.931.892	33.256.873	8,0%
Salari e stipendi	25.905.112	23.721.315	9,2%
Oneri sociali	8.267.250	7.763.104	6,5%
Trattamento di fine rapporto	1.676.339	1.598.162	4,9%
Altri costi	83.189	174.292	-52,3%
Remunerazione della Pubblica Amministrazione	1.232.613	445.288	176,8%
Imposte sul reddito dell'esercizio	1.210.243	601.631	101,2%
Imposte dirette relative ad esercizi precedenti	22.369	-156.343	-114,3%
Remunerazione del capitale di credito	1.140.777	1.477.897	-22,8%
Interessi e altri oneri finanziari	1.140.777	1.477.897	-22,8%
Remunerazione dell'azienda	3.800.827	5.123.078	-25,8%
Ammortamenti delle immobilizzazioni	3.800.827	5.123.078	-25,8%
Remunerazione del Capitale di Rischio	-1.400.051	-1.455.212	-3,8%
Utile (perdita) dell'esercizio di pertinenza per il gruppo	-1.402.774	-1.541.336	-9,0%
Utile (perdita) dell'esercizio di pertinenza di terzi	2.723	86.124	-96,8%
VALORE AGGIUNTO GLOBALE LORDO	40.706.058	38.847.924	4,8%

3.3

Accessibilità, sicurezza e qualità dei servizi di trasporto

L'accessibilità e la sicurezza, unitamente ai protocolli e alle procedure di controllo, rappresentano elementi fondamentali per garantire un servizio di trasporto pubblico inclusivo, affidabile e di qualità.

Impegnarsi attivamente e costantemente per assicurare che stazioni, treni e autobus siano fruibili dalle persone, incluse quelle con mobilità ridotta o esigenze specifiche, significa promuovere l'equità e favorire la partecipazione attiva alla vita sociale ed economica.

Allo stesso tempo, l'attenzione costante alla sicurezza contribuisce a tutelare il benessere dei passeggeri e del personale, rafforzando la fiducia nel sistema di trasporto.



3.3.1

Accessibilità e sicurezza in stazione e a bordo di treni e autobus



GRI 2-6, 416-1

ESRS S4 S4-1, S4-3

Sicurezza e comfort nelle stazioni

Tutte le stazioni e le fermate:

- sono presenziate da personale aziendale (tranne le stazioni di Palese, Bitonto, Terlizzi, Corato dalle ore 17:30 fino a fine servizio e le fermate Brigata Bari, F. Crispi, Macchie, SS. Medici, Sovereto);
- sono chiuse al pubblico durante le ore di sospensione dell'esercizio ferroviario;
- sono collegate ad un sistema di video sorveglianza.

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

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

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

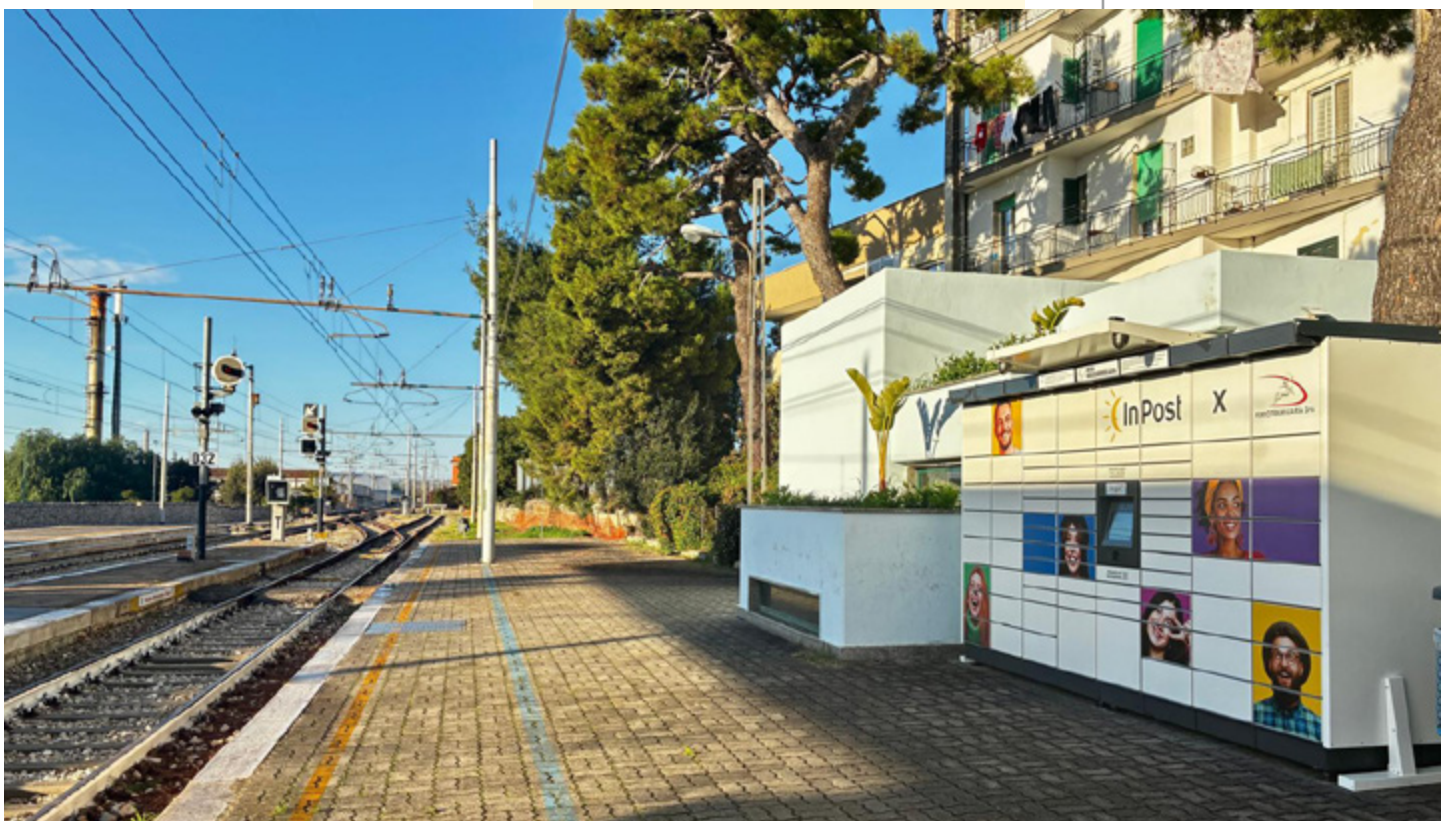
Nelle stazioni di Ruvo di Puglia ed Andria Sud è presente una ciclostazione, o velostazione, ossia la struttura destinata al parcheggio biciclette, al fine di favorire forme di intermodalità di trasporto più ecologiche.

Nel corso del 2025 sono proseguiti i lavori, già avviati nel 2023, per dotare di ciclostazioni anche le stazioni di Bitonto e Terlizzi; la velostazione di Bitonto è pressoché terminata e verrà inaugurata nel primo trimestre del 2026.

Locker InPost

Nel solco del percorso di innovazione dei servizi, Feretrotramviaria ha promosso l'introduzione di soluzioni volte a rendere le stazioni sempre più funzionali e integrate con le **esigenze quotidiane degli utenti**. In questo contesto, già da due anni sono stati installati nelle stazioni ferroviarie i **locker di InPost**, un servizio che consente di ritirare e spedire pacchi direttamente lungo la linea.

Questa iniziativa contribuisce a trasformare progressivamente le stazioni in luoghi di servizio, non più solo di passaggio, offrendo ai viaggiatori e ai cittadini un'opportunità aggiuntiva, semplice e accessibile. I locker automatici rappresentano infatti un passo concreto verso una **maggiore funzionalità degli spazi ferroviari**, in linea con una visione orientata all'innovazione, alla prossimità e al rafforzamento del legame tra azienda, territorio e comunità locale.



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

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

Presso la fermata Aeroporto, previa richiesta pervenuta con un preavviso di almeno 18 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 e la Fermata SS. Medici sono caratterizzate da visitabilità condizionata, ossia offrono ai viaggiatori con difficoltà di deambulazione la possibilità di accedere alla biglietteria, ai marciapiedi della stazione e a bordo treni,

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

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

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

Accessibilità a bordo di treni e autobus

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

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

In merito all'accessibilità a bordo degli autobus, ad oggi il 96% degli autobus in esercizio è dotato di pedana estraibile ed elevatore idraulico per la salita a bordo dei passeggeri con carrozzina e di un'apposita postazione di stazionamento munita di aggancio.

Sicurezza a bordo dei treni

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

- a bordo di tutti gli elettrotreni in esercizio è attivo un sistema di videosor-

veglanza 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 gli 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 ne-

cessità 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 emergenza contenenti tutte le informazioni utili ai viaggiatori sui comportamenti da adottare in caso di necessità;
- sui tablet ad uso del personale di accompagnamento del treno è attiva l'applicazione "MY SERVICE" utilizzata per segnalare le anomalie e/o avarie relative al decoro e al comfort del materiale rotabile, al fine di migliorarne il monitoraggio e la gestione e rendere i processi aziendali inerenti la qualità e la sicurezza della circolazione ferroviaria più efficaci ed efficienti.



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.



Viaggiare insieme:
A bordo c'è posto
anche per loro!

I piccoli amici sono i benvenuti sui mezzi Ferrotramviaria, seguendo qualche semplice regola di viaggio:

Cani di piccola taglia (fino a 10 kg)
con guinzaglio e museruola
oppure comodamente in grembo.

Piccoli animali domestici
trasportati in appositi contenitori
(max 10 kg – 75x50x25 cm).

Un viaggio sereno inizia sempre dal rispetto degli spazi condivisi.
Sicuro, semplice, per tutti.



3.3.2

Sistemi di gestione della sicurezza



GRI 416-1

ESRS S4 S4-1, S4-3

La sicurezza dell'esercizio ferroviario, sia per le attività del Gestore dell'Infrastruttura sia per quelle dell'Impresa Ferroviaria, rappresenta una priorità fondamentale per Ferrotramviaria.

Sistemi di Gestione della sicurezza dell'esercizio

L'Unione Europea e lo Stato Italiano da decenni promuovono l'evoluzione della sicurezza delle ferrovie attraverso l'emanazione di una serie di normative che definiscono le buone pratiche organizzative, le strutture documentali e gli standard tecnici propedeutici alla diminuzione degli accadimenti di eventi negativi sulle ferrovie e nei confronti dei viaggiatori. Attualmente la principale normativa in vigore sulla sicurezza ferroviaria è la Direttiva (UE) 2016/798, recepita in Italia con il D.lgs. 50/2019; questi fanno parte del cosiddetto "quarto pacchetto ferroviario", ovvero un insieme di direttive e regolamenti dell'Unione Europea il cui obiettivo è di eliminare le barriere tecniche e normative residue per raggiungere la completa interope-

rabilità sull'intera rete continentale, promuovendo una maggiore sicurezza, qualità e scelta per i passeggeri, e spingendo le ferrovie verso un ruolo più attivo nella mobilità sostenibile europea.

Sulla base delle normative sopraindicate il Gruppo Ferrotramviaria ha conseguito le seguenti Certificazioni / Autorizzazioni, rilasciate dall'ANSFISA (Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali):

- Certificato di Sicurezza Unico n° IT1020240006 rilasciato l'11 gennaio 2024 alla Divisione Trasporto di Ferrotramviaria, in quanto Impresa Ferroviaria per il trasporto passeggeri sulla linea Bari Barletta e sue diramazioni, oltre che su alcune linee di pertinenza di rete ferroviaria Italiana, e valido fino al 10 gennaio 2029.
- Autorizzazione di Sicurezza n° IT2120230002 rilasciata il 26 giugno 2023 alla Divisione Infrastruttura di Ferrotramviaria, in quanto Gestore dell'Infrastruttura di cui al Contratto di Servizio sottoscritto con la Regione Puglia Prot. 010999 del 17/12/2009, e valida fino al 25 giugno 2028.
- Certificato di Sicurezza Unico n° IT1020230172 rilasciato il 5 luglio 2023 a Trasporti Ferroviari Italiani s.r.l. in quanto Impresa Ferroviaria per il trasporto di merci, inclusi i servizi di trasporto di merci pericolose sull'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale gestita da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., e valido fino al 4 luglio 2028.

Uno dei requisiti principali per il conseguimento delle certificazioni/autorizzazioni sopra indicate è la redazione ed aggiornamento di un Sistema di Gestione, ovvero un set documentale che fornisce indicazioni di come l'organizzazione è articolata, quali risorse sono a disposizione, come viene lasciata evidenza delle modalità e tempistiche

con cui sono espletate le attività e quali sono le migliori prassi per realizzarle; il Regolamento (UE) 2018/762 riporta l'elenco di tutti i requisiti tecnici, operativi ed organizzativi che devono essere soddisfatti e dimostrati da un Sistema di Gestione della Sicurezza dell'esercizio.

La Politica di sicurezza, ovvero il principale documento strategico dei Sistemi di gestione della 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, la Divisione Trasporto di Ferrotramviaria S.p.A. e la Trasporti Ferroviari Italiani S.r.l. 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 sono rispettivamente responsabili.

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

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

- l'informatizzazione dei processi;
- la gestione della prestazione umana;
- la determinazione e valutazione dei rischi;

- la cooperazione con il gestore dell'infrastruttura;
- la cooperazione con i fornitori.

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

- la determinazione e valutazione dei rischi;
- il funzionamento sicuro dell'infrastruttura;
- la manutenzione dell'infrastruttura;
- la gestione della prestazione umana;
- la digitalizzazione dei processi;
- i rapporti con fornitori, utenti e stakeholder;
- i rapporti con le imprese ferroviarie;
- l'organizzazione del sistema di gestione degli impianti fissi.

Per quanto riguarda la Trasporti Ferroviari Italiani S.r.l. gli obiettivi fissati sono:

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

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



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 è un approccio alla sicurezza che mira ad *imparare dagli errori*, al fine di 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 **sviluppo della prevenzione**. Quest'idea nasce proprio dagli studi accademici che dimostrano come prima di un evento negativo spesso ci siano dei **segnali premonitori**, anche se di lieve entità o senza conseguenze immediate, che potrebbero indicare la compromissione della sicurezza. Questi, se identificati correttamente, possono fungere da campanelli d'allarme per prevenire incidenti o situazioni pericolose.

Human Factor

Il concetto di Human Factor riflette la necessità di **considerare la variabile umana** in modo efficace per analizzare i rischi sul luogo di lavoro. Il Gruppo Ferrotramviaria, consapevole dell'importanza di questo concetto nell'ambito della sicurezza del servizio offerto, ha intrapreso un approccio antropocentrico nell'analisi dei rischi per identificarli, valutarli e gestirli.

Attraverso una formazione mirata il Gruppo punta ad andare oltre il semplice insegnamento per trasmettere il reale saper fare e saper essere. Le **Non-Technical Skills** (NTS) rappresentano in quest'ottica la chiave di volta per migliorare la sicurezza sul lavoro e creare una classe di lavoratori le cui competenze vanno oltre i tecnicismi e si spingono su frontiere quali: la consapevolezza situazionale, il decision-making, la gestione dello stress e la capacità di fronteggiare la fatica.



Si precisa che nel corso del 2025 non si sono verificati incidenti attinenti alla sicurezza ferroviaria per le linee in esercizio.

Integrazione dei fattori umani e organizzativi

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

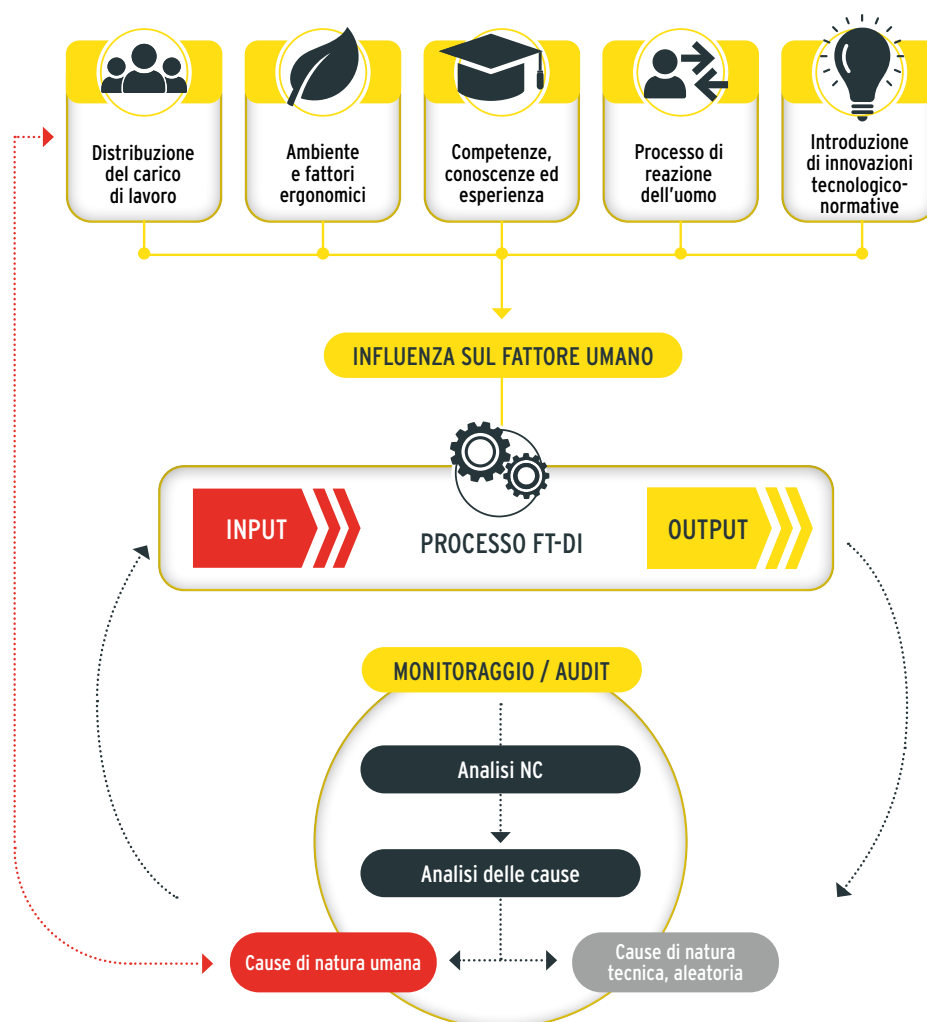
I fattori umani possono essere definiti come l'impatto di caratteristiche, aspettative e comportamenti umani su un sistema. Questi fattori includono gli aspetti anatomici, fisiologici e psicologici dell'uomo, oltre all'ergonomia degli strumenti e delle postazioni di lavoro utilizzate dall'uomo. Le conoscenze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

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

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

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

Grafico
Influenza del
fattore umano



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

sul ruolo dei fattori umani e organizzativi, per tutti gli ambiti che hanno impatto sulla sicurezza del sistema, al fine di raggiungere le elevate prestazioni richieste dal vigente quadro normativo.



3.3.3

Qualità del servizio



GRI 416-1, 416-2

ESRS S4 S4-1, S4-3

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 di miglioramento continuo che contribuiscono alla sicurezza dei viaggiatori sono costituiti:

- dall'adozione delle tecnologie previste dagli **standard tecnici** in vigore per il **controllo, comando e segnalamento** della circolazione dei treni;
- dall'adozione di **tecnologie telematiche** per ottimizzare l'efficacia della comunicazione tra il personale a bordo del treno e quello di terra;
- 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. L'intera flotta a disposizione di Ferrotramviaria è dotata di un sistema SCMT a protezione della marcia dei treni. Tale sistema di sicurezza è operativo sull'intera linea ferroviaria regionale gestita dalla Divisione Infrastruttura;
- dalla **formazione e dall'aggiornamento del personale**. 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**. Da anni la Ferrotramviaria ha avviato un importante programma di dismissione dei passaggi, ad oggi non ancora terminato. Nell'Infrastruttura ferroviaria attualmente sono in esercizio 24 passaggi a livello ("PL") sulla tratta Bari C.le - Barletta, di cui 18 PL interessati dal traffico stradale sulla tratta in esercizio Bari C.le - Andria Sud e 7 PL che nel breve, medio e lungo periodo verranno soppressi.

Certificazioni di sistema e di processo

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

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

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

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

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

Vigilanza e controllo dei sistemi di gestione

Gli audit di sicurezza rappresentano uno strumento fondamentale per garantire la conformità dei processi operativi agli standard normativi vigenti e per identificare eventuali aree di miglioramento. Nel settore ferroviario, tali attività assumono un'importanza strategica, in quanto contribuiscono a prevenire situazioni di rischio e a rafforzare la cultura della sicurezza a tutti i livelli organizzativi. Le verifiche sono condotte su più livelli: dall'esterno, ad opera di enti preposti alla vigilanza quali ANSFISA, e di iniziativa interna (inclusando anche alcuni fornitori), al fine di garantire un sistema di controllo integrato, strutturato e indipendente, a presidio della sicurezza dell'esercizio ferroviario.

Audit ricevuti da 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. Conduce quindi regolarmente audit alle Imprese Ferroviarie e ai Gestori dell'Infrastruttura, effettuando controlli a campione sulle attività, sulla documentazione e tramite interviste al

personale per verificare l'attuazione e l'efficacia dei processi individuati nel piano di audit.

La Divisione Trasporto (IF) ha ricevuto audit da parte di ANSFISA in data 18 - 21 marzo 2025 (Codice Intervento IF/25.01/A.05). In particolare, le verifiche sui processi gestiti dal Sistema di Gestione della Sicurezza hanno riguardato i seguenti requisiti dell'allegato I del Regolamento (UE) 2018/762:

- 1 Contesto dell'organizzazione;
- 3.1 Pianificazione e controllo delle operazioni relative ai trasporti di merci pericolose;
- 5.2 Gestione delle immobilizzazioni materiali;
- 5.5 Gestione delle emergenze;
- 6.3 Riesame della direzione;
- 7.1 Insegnamenti tratti da incidenti e inconvenienti.

In tale occasione sono state riscontrate n. 8 non conformità che sono state chiuse entro il 31 dicembre dello stesso anno.

La Divisione Infrastruttura (GI) è stata invece sottoposta ad un audit di follow-up in data 13 - 24 ottobre 2025 (Codice Intervento GI/25.05/F.02); in particolare, i requisiti dell'allegato II del Regolamento (UE) 2018/762 oggetto della verifica in questione sono stati:

- 5.1 Pianificazione e controllo delle operazioni;
- 5.2 Gestione delle immobilizzazioni materiali.

L'ispezione in questione ha verificato lo stato di avanzamento delle azioni correttive riguardanti il precedente audit, durante il quale sono state rilevate n. 4 non conformità articolate in diversi rilievi per un totale di n. 14 anomalie; 6 di queste anomalie sono state chiuse, mentre per le restanti è stato raffinato il piano di interventi, che sarà completato entro il 31 dicembre 2026.

Anche TFI ha ricevuto da ANSFISA un audit di follow up tra il 9 ed il 13 settembre (codice intervento IF/25.01/F.12), che ha riguardato i seguenti requisiti del Regolamento (UE) 2018/762:

- 2.3 Ruoli organizzativi, responsabilità, oneri e poteri;
- 3.1 Azioni volte ad affrontare i rischi;
- 4.2 Competenze;
- 5.2 Gestione delle immobilizzazioni materiali;
- 5.3 Contraenti, partner e fornitori;
- 5.5 Gestione delle emergenze;
- 6.2 Audit interni;
- 6.3 Riesame della direzione.

Questo controllo ha constatato lo stato di avanzamento delle azioni correttive riguardanti il precedente audit, durante il quale sono state rilevate n. 8 non conformità articolate in diversi rilievi per un totale di n. 13 anomalie; 8 di queste anomalie sono state chiuse, mentre per le restanti è stato raffinato il piano di interventi, completato entro il 28 febbraio 2026.

Oltre a quanto sopra, in conformità a quanto previsto dalle norme per il trasporto di merci pericolose a cui TFI è abilitata, la stessa ha ricevuto in data 9 luglio una visita ispettiva da parte del Consulente Merci Pericolose, che ha riscontrato n. 2 non conformità, la cui correzione è stata conclusa ad aprile 2026.

Audit eseguiti dalla Divisione Trasporto (IF)

Nel corso dell'esercizio 2025 sono state condotte le seguenti attività di controllo dell'SGS Trasporto:

- **n. 2 Audit Interni**
 - Gestione del trasporto di merci, merci pericolose e dei rifiuti speciali;
 - Manutenzione dei veicoli;
- **n. 1 Audit Esterno**
 - Gestione dei fornitori, Microelettrica Scientifica S.p.A.;
- **n. 2 Audit Esterni + Follow-up**
 - Gestione dei fornitori, MAFER;
 - Gestione dei fornitori, Palmiotta Impianti.

Di seguito la tabella di riepilogo.

2025	
Periodo verifica	Descrizione verifica
Feb. 2025	Audit Interno: gestione del trasporto di merci, merci pericolose e dei rifiuti speciali - audit congiunto tra FT-DT e T.F.I. sulla gestione dei processi operativi in riferimento al servizio merci Mortara - Giovinazzo
Mag. 2025	Audit Esterno + Follow-up: Palmiotta Impianti
	Audit Esterno + Follow-up: Mafer
	Audit Esterno: Microelettrica Scientifica S.p.A.
Giu. 2025	Audit Interno: manutenzione dei veicoli - gestione delle interfacce tra la III funzione di FT-DT (REG. UE 779/2019) e la SO

Tabella

Riepilogo attività di audit SGS Trasporto

Audit eseguiti dalla Divisione Infrastruttura (GI)

Nel corso dell'esercizio 2025 sono state condotte le seguenti attività di controllo dell'SGS della Divisione Infrastruttura (GI):

- **n. 3 audit esterni** relativi alla verifica delle attività in capo ai **fornitori**;
- **n. 3 visite ispettive** verso fornitori e riguardanti i processi operativi;
- **n. 2 audit a processi interni** (*circolazione e processi manutentivi*).

Tabella
Riepilogo
attività di
audit SGS
Infrastruttura

Nella tabella seguente sono riepilogate le attività svolte.

2025		2024		2023	
Data inizio/ Data Fine	Descrizione verifica	Data inizio/ Data Fine	Descrizione verifica	Data inizio/ Data Fine	Descrizione verifica
24/03/2025 - 07/04/2025	Audit interno "Gestione della circolazione e fattori umani e organizzativi nell'ambito del processo circolazione"	20/05/2024 - 29/05/2024	Audit esterno a fornitore "Mar Cave"	16/03/2023 - 03/05/2023	Audit esterno a fornitore "Guld-mann"
11-25/07/2025	Audit esterno a fornitore "COM Cavi S.p.A."	22/07/2024 - 03/09/2024	Audit interno "Gestione della circolazione" con integrazione dei fattori umani e organizzativi all'interno del processo di gestione della circolazione - trasversale su tutte le fasi del ciclo di deming inerenti il processo in questione	17/07/2023 - 21/07/2023	Ispezioni sulla corretta tenuta della documentazione di sicurezza presso le località di servizio (stazioni e posto centrale)
09-31/07/2025	Audit interno "Follow-up delle azioni previste nel Piano di Interventi a seguito audit ANSFISA (GI_24.05A.06) e verifica dell'implementazione dei fattori umani e organizzativi"	09/07/2024 24/07/2024 15/10/2024 21/10/2024	N. 4 visite ispettive sui processi manutentivi	18/09/2023 - 22/11/2023	Audit esterno a fornitore "CINEL"
18/06/2025 07/07/2025 04/09/2025	N. 3 visite ispettive sui processi manutentivi	25/11/2024 - 19/12/2024	Audit esterno a fornitore "Star Electrification"	10/11/2023 - 11/12/2023	Verifica dell'implementazione dei "Fattori umani e organizzativi" in relazione al processo "Gestione delle emergenze"
4-19/12/2025	Audit esterno al fornitore "Alstom Ferroviaria S.p.A."	25/11/2024 - 05/12/2024	Audit interno "Gestione delle competenze" - trasversale su tutte le fasi del ciclo di deming inerenti il processo in questione		
22/12/2025 20/01/2026	Audit esterno al fornitore "ICEF"				

Verifiche eseguite dalla Struttura Audit

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

Nell'ambito del Sistema di gestione Integrato, nel corso dell'anno 2025, sono state condotte le seguenti attività di audit:

- n. 1 audit integrato sui processi direzionali di sicurezza del lavoro, ambiente e qualità;
- n. 3 audit sui processi operativi di sicurezza del lavoro, ambiente e qualità;
- n. 1 audit su processi direzionali e operativi di responsabilità sociale;
- n. 4 audit interni su specifici processi aziendali in ambito sicurezza del lavoro e qualità;
- n. 2 audit di follow-up;
- n. 2 ispezioni a fornitori;
- n. 2 ispezioni su acquisti urgenti e qualificazione fornitori.

Nella tabella seguente sono riepilogate le attività svolte.

Id verifiche	Descrizione	Periodo di effettuazione
SGI 1 2025	SGI - Stato azioni correttive da audit interni	Gennaio 2025
SGI 2 2025	SGSL - SGA - SGQ Processi direzionali	Febbraio 2025
SGI 3 2025	SGRS - Processi direzionali ed operativi	Marzo 2025
I1 2025	Ispezione acquisti urgenti e qualificazione fornitori	
SGI 4 2025	SGRS - Audit fornitore servizi di pulizia	Aprile 2025
SGI 5 2025	SGRS - Audit fornitore servizi infopoint	
SGI 6 2025	SGQ - Processi operativi	Maggio 2025
SGI 7 2025	SGSL - Contratti e documentazione di sicurezza	Giugno 2025
SGI 8 2025	SGI - Stato azioni correttive da audit interni	
SGI 9 2025	SGSL - Gestione presidi antincendio	Luglio 2025
SGI 10 2025	SGSL - Processi operativi	Settembre 2025
SGI 11 2025	SGSL - Consapevolezza del personale	Ottobre 2025
SGI 12 2025	SGA - Processi operativi	
I2 2025	Ispezione acquisti urgenti e qualificazione fornitori	
SGI 13 2025	SGSL - Gestione ascensori, scale mobili, tappeti mobili e servoscala	Novembre 2025

Tabella

Riepilogo attività di audit SGI Ferrotramviaria

Si precisa che nel corso dell'esercizio non si sono verificati episodi di non conformità a normativa regolamentare (con applicazione di sanzione o penale o avviso), relativamente agli impatti su salute e sicurezza dei servizi aziendali.



3.3.4

Relazione con i viaggiatori



GRI 417-1, 417-2, 417-3, 418-1

ESRS S4 S4-2, S4-3

Le informazioni ai viaggiatori sui servizi prestati da Ferrotramviaria sono descritte puntualmente nella [Carta dei Servizi](#), pubblicata annualmente. Le informazioni agli utenti sono veicolate anche attraverso una specifica **App FERROTRAMVIARIA** per dispositivi mobili (sistemi operativi Android o Apple-iOS), che consente diverse funzioni quali:

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

Inoltre, è attivo il canale **WhatsApp Ferrotramviaria Infomobilità**, al fine di fornire informazioni e aggiornamenti in tempo reale sulla mobilità dei treni. Comunicazioni sulla circolazione ferroviaria, info utili e aggiornamenti sono segnalati con una notifica istantanea.

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

L'indagine conoscitiva sulla soddisfazione dei viaggiatori si svolge, come previsto dal Contratto di Servizio, due volte l'anno attraverso un soggetto terzo, specializzato, di riconosciuta esperienza e professionalità in conformità ai requi-



siti 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 mostrano per l'esercizio 2025 un grado di soddisfazione di oltre il 59% (74% nel 2024) per il servizio ferroviario e di oltre il 70% (91% nel 2024) per il servizio automobilistico.

Alla luce di tali risultati, la Società ha avviato un percorso di revisione complessiva delle modalità di rilevazione della customer satisfaction, con l'obiettivo di migliorare l'affidabilità, la qualità e la rappresentatività del dato raccolto. A partire dalla prima indagine del 2026, infatti, è stato affidato un nuovo incarico a un diverso fornitore specializzato, introducendo una **metodologia "face to face", basata su interviste dirette ai viaggiatori tramite tablet**, in sostituzione dell'attuale sistema di questionari autosomministrati.

La nuova impostazione consentirà una revisione e semplificazione delle schede di rilevazione, nonché una più accurata pianificazione dei campioni, delle linee e delle fasce orarie da analizzare, garantendo risultati maggiormente coerenti con la reale percezione dell'utenza. La metodologia precedentemente utilizzata, essendo basata su compilazioni autonome dei questionari, presentava infatti alcuni limiti legati alla qualità e all'omogeneità delle risposte raccolte, incidendo sulla piena utilizzabilità del dato ai fini valutativi.

L'adozione del nuovo modello permetterà pertanto di disporre, a partire dal 2026, di indicatori più solidi, attendibili e analitici, utili a orientare in maniera ancora più precisa gli interventi e le azioni di miglioramento dei servizi.

Pur in presenza di un calo rispetto all'anno precedente, i risultati del 2025 non vengono considerati complessivamente preoccupanti, anche alla luce di alcuni indicatori che confermano elementi di continuità positiva nel rapporto con l'utenza. In particolare, si rilevano segnali di fidelizzazione della clientela, una crescita dell'utilizzo abituale dei servizi e valutazioni generalmente positive rispetto ad aspetti quali comfort, pulizia, sicurezza e organizzazione del viaggio, sia per il servizio ferroviario sia per quello automobilistico. Si conferma inoltre la centralità strategica del collegamento ferroviario con l'aeroporto di Bari e, più in generale, il ruolo di Ferrotramviaria quale riferimento stabile per la mobilità quotidiana del territorio.

Relazione sulla qualità del servizio ferroviario

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

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

- informazioni e biglietti;
- puntualità e regolarità dei treni e principi generali in caso di perturbazioni del traffico;



- pulizia del materiale rotabile e delle stazioni;
- indagine sul grado di soddisfazione della clientela;
- trattamento dei reclami, rimborsi e indennità per il mancato rispetto delle norme di qualità del servizio;
- assistenza fornita alle persone con disabilità e a mobilità ridotta.

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

Tutela del viaggiatore e procedura reclami

In linea con gli obiettivi di salvaguardia della soddisfazione dei viaggiatori la Ferrotramviaria si impegna a garantire la più ampia tutela degli utenti in caso di presentazione di reclami, osservazioni e richieste circa i servizi offerti, e a prevedere forme di rimborso o di indennizzo a seguito di eventuali disservizi e irregolarità riscontrate nello svolgimento del servizio.

Nell'anno 2025 i reclami ricevuti sono stati n. 1.190 (n. 1.320 nel 2024: in riduzione del 9,8%), tutti risolti positivamente entro i termini: il tempo medio di risposta è stato di 17 giorni.

Di seguito le tabelle di dettaglio.

Tabella
Analisi reclami
passeggeri

	2025	2024	2023
Analisi reclami	%	%	%
Richieste di rimborso	73,6%	73,8%	50,2%
Livello del servizio	12,2%	8,7%	20,8%
Regolarità e puntualità	7,0%	12,3%	19,7%
Sicurezza	1,2%	0,2%	4,1%
Personale a contatto con l'utenza	2,2%	2,3%	1,4%
Informazioni	1,3%	1,0%	1,1%
Comfort	2,5%	1,7%	2,7%
Totale	100,0%	100,0%	100,0%

Oltre alla diminuzione nel 2025 del numero totale di reclami, rispetto all'anno precedente, la tabella precedente e quella successiva mostrano miglioramenti con riferimento ai reclami riguardanti la regolarità e la puntualità del servizio.

Tabella

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

Motivi di reclamo	2025		2024		2023	
	N.	%	N.	%	N.	%
Puntualità regolarità e frequenza del servizio	84	7,1%	162	12,3%	342	20,3%
Informazioni presso stazioni/fermate/a bordo	16	1,3%	14	1,1%	18	1,1%
Comportamento personale front line	26	2,2%	31	2,3%	24	1,4%
Comfort e sicurezza	44	3,7%	26	2,0%	114	6,7%
Linea stazioni e fermate	2	0,2%	4	0,3%	6	0,3%
Anomalie app e sito web	7	0,6%	7	0,5%	22	1,3%
Anomalie Self	8	0,7%	0	0,0%	1	0,6%
Tariffe	0	0,0%	1	0,1%	31	1,8%
Orari biglietterie	1	0,1%	1	0,1%	0	0,0%
Customer	2	0,2%	0	0,0%	1	0,6%
Richieste rimborso per anomalie acquisto online/app/self	253	21,3%	232	17,6%	265	15,8%
Richieste rimborso per anomalia circolazione	414	34,8%	609	46,1%	438	26,1%
Richieste rimborso per motivi personali	208	17,5%	131	9,9%	140	8,0%
Varie	125	10,5%	102	7,7%	278	16,0%
Totale	1.190	100,0%	1.320	100,0%	1.680	100,0%

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

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

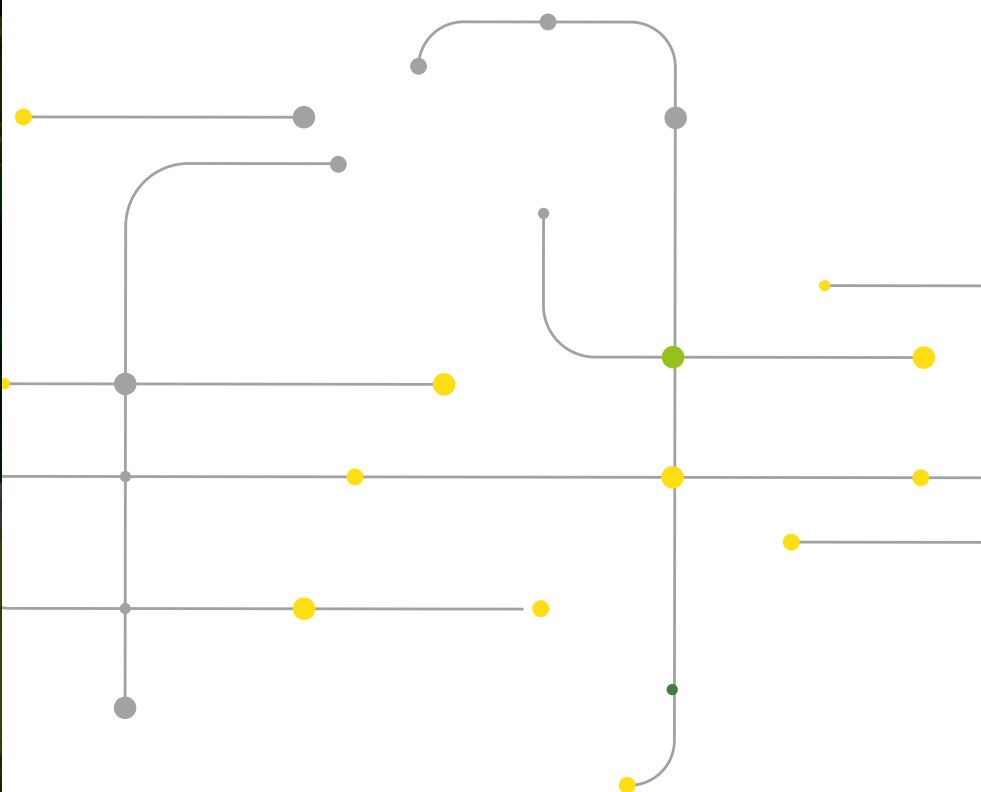
eventuali inadempienze da parte delle imprese ferroviarie d'ufficio o a seguito di reclamo presentato dai passeggeri, anche mediante associazioni rappresentative dei loro interessi (ove legittimate). All'esito degli accertamenti e qualora siano verificate eventuali inadempienze, l'ART può irrogare sanzioni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

Infine, si precisa che nel corso del 2025 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.





04



**CONDOTTA
D'IMPRESA**



4.1

Gestione dei rischi

GRI 2-12, 2-13, 2-23, 2-24, 2-25, 2-26, 3-3

ESRS 2 GOV-4



La gestione dei rischi nell'esercizio dell'attività di 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 e condotta d'impresa del Gruppo Ferrotramviaria, in quanto assicura il rispetto delle normative e regolamentazioni di settore, la coerenza con le procedure aziendali e 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 3.3.2 - ognuno guidato dalla propria **Politica** e documentati in appositi **Manuali**. I suddetti sistemi di gestione, nell'implementazione avanzata effettuata da Ferrotramviaria, sono articolati in molteplici procedure atte a disciplinare i diversi aspetti connessi alla gestione dei servizi di trasporto pubblico locale svolti.

Il sistema dei controlli interni, dal punto di vista operativo, è supervisionato dalla struttura **Compliance e Sostenibilità** (che contiene l'Unità **Internal Audit**) e dalle stesse Divisioni. Le attività di controllo economico/finanziario rientrano, altresì, nei compiti della Struttura **Contabilità Regulatoria, Programmazione e Controllo**, in staff all'Amministratore Delegato.

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

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

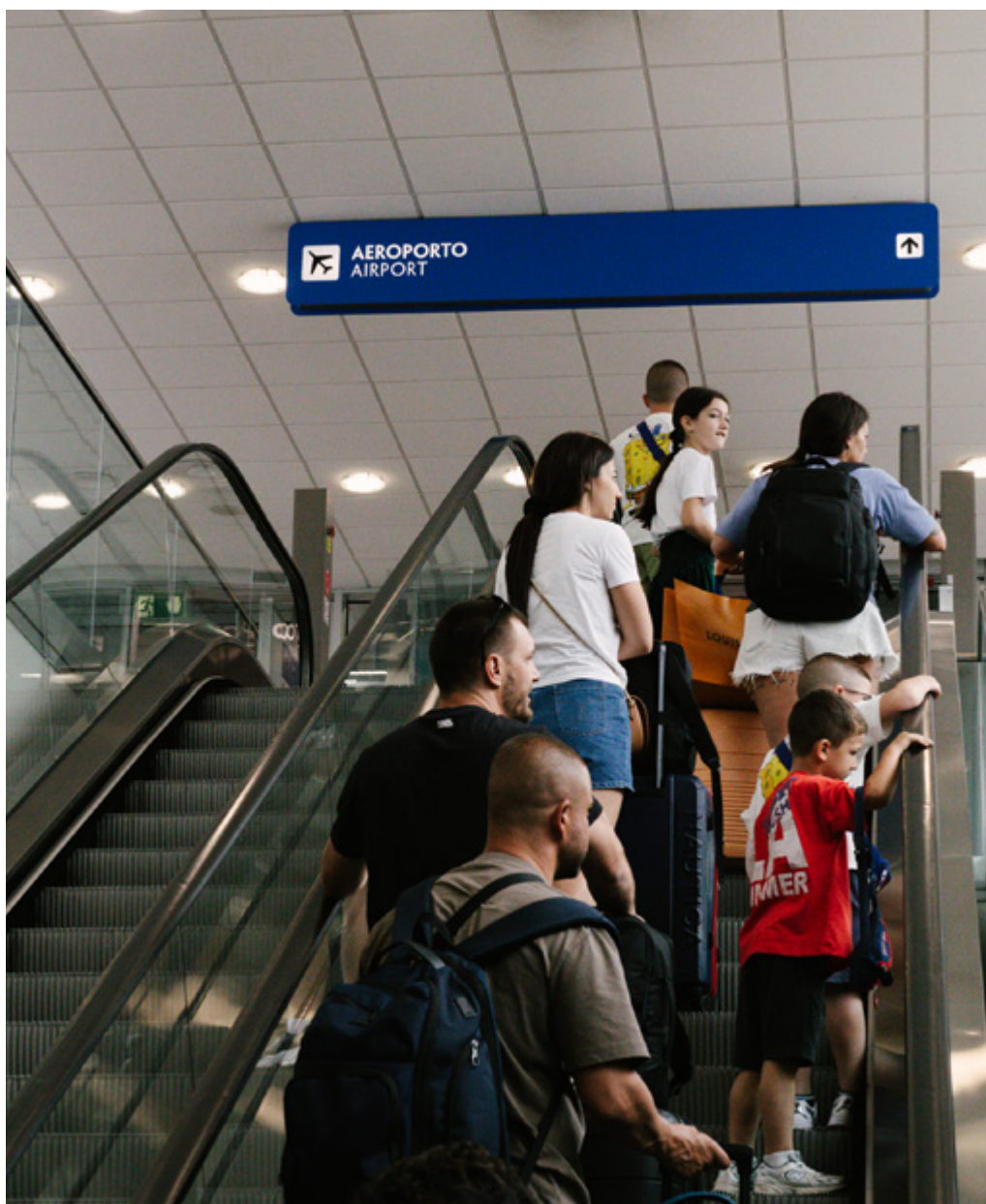


modalità di *risk assessment*. Attraverso tale Modello Ferrotramviaria mira, in particolare, a:

- garantire l'integrità aziendale, rafforzando il sistema di controllo interno;
- migliorare l'efficacia e la trasparenza nella gestione delle attività aziendali ed assicurare il rispetto degli adempimenti previsti dal D.lgs. 231/2001;
- sensibilizzare sui principi di trasparenza e correttezza tutti i soggetti che collaborano, a vario titolo, con Ferrotramviaria.

Il Modello si concretizza in un insieme di **Protocolli 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 2025 non sono state segnalate o individuate situazioni pregiudizievoli o di violazione del Modello adottato.



CYBERSECURITY

Nonostante la **CyberSecurity** negli ultimi anni stia prepotentemente richiedendo investimenti, strutturazione e attività crescenti soprattutto in funzione dell'introduzione della Direttiva NIS2, nonché la relativa attuazione e controllo per il tramite dei vari enti preposti dallo Stato Italiano (ACN, CSIRT, DIS ecc.), la **Ferrotramviaria S.p.A.** ha **già da tempo iniziato un percorso evolutivo volto ad innalzare il livello di sicurezza informatica aziendale.**

Con il nuovo D. Lgs. n. 138/2024, che recepisce la Direttiva (UE) 2022/2555 - NIS2, e successive determinazioni emanate in particolare dall'ACN (Agenzia per la Cybersicurezza Nazionale), il panorama legato al perimetro nazionale per la sicurezza informatica è mutato rapidamente collocando la Ferrotramviaria tra i soggetti Essenziali e, quindi, Critici nel settore del TPL (Trasporto Pubblico Locale).

Tale collocazione, ufficializzata direttamente dall'ACN, ha determinato per l'azienda un percorso di strutturazione ed evoluzione Cyber che le permetterà di divenire conforme e **rafforzare la resilienza e governance in ambito di cybersicurezza.**

Come precedentemente dichiarato, infatti, la Ferrotramviaria S.p.A., già prima della NIS2, aveva introdotto diverse misure di sicurezza informatica tra cui:

- Sistema Antivirus e AntiMalware evoluto utile al monitoraggio, controllo e risposta agli attacchi di tipo euristica, basata su firme e comportamentale (Endpoint Protection + Extended Detection and Response "XDR");
- Sistema di monitoraggio, controllo e risposta attacchi di tipo perimetrale per tutte le reti aziendali (NGFW - Next Generation Firewall + Unified Threat Manager e SandBox);

- Team preposto per il monitoraggio e risposta ad eventi critici ed incidenti informatici MDR (Managed Detection and Response) 24/7 e Malware Analysis;
- Monitoraggio degli accessi avvenuti dall'esterno della LAN aziendale;
- Segmentazione delle reti critiche;
- Sistemi di Backup dei dati e delle infrastrutture informatiche;
- Formazione a tutto il personale sulle tematiche classiche e attacchi esistenti in ambito di CyberSecurity;
- Attività di simulazione phishing;
- Attività di Vulnerability Assessment e Penetration Test.

Nonostante il forte sforzo tecnico ed economico già affrontato, la nuova normativa ha imposto nuove sfide e necessità crescenti, e così l'Azienda ha creato una sezione dedicata alla **CyberSecurity e Compliance** nonché un **Comitato di CyberSecurity** che integra membri del CdA.

Tale approccio ha portato ad una forte spinta operativa che già sta permettendo di raggiungere alcuni dei seguenti goal:

- Nomine puntuali dei vari Ruoli richiesti dall'ACN nell'ambito Cyber;
- Analisi del Rischio Cyber e Gap Analysis;
- Strutturazione documentale di Piani e Procedure;
- Individuazione specifica delle responsabilità e governance operativa suddivisa tra ICT e OT (Operational Technology);
- Condivisione delle tematiche in ambito Cyber (ICT e OT);
- Monitoraggio della Normativa applicabile;
- Governance della tematica IA e relative Procedure di utilizzo aziendale;
- Integrazione dei processi di CyberSecurity all'interno della Supply Chain aziendale;

- Forte coinvolgimento da parte dei fornitori dei segmenti Mission Critical;
- Aggiornamento dei vari stakeholders tra cui le comunicazioni obbligatorie da effettuare ai vari enti interessati;
- Riesame ed innalzamento continuo del livello di sicurezza informatica;
- Continuità dei servizi critici informatici aziendali (Disaster Recovery e Business Continuity);
- Ampliamento del monitoraggio 24/7 per tutti i segmenti aziendali utile ad ottenere una più ampia visione d'insieme dell'ecosistema aziendale e divenire più rapidi nella risposta agli incidenti informatici;
- Centralizzazione di tutti gli eventi di sicurezza in ambito Cyber (Security Information and Event Management, SIEM);
- Governance delle identità informatiche aziendali;
- Applicazione del paradigma Zero-Trust (Never trust, always verify);
- Ampliamento del monitoraggio dei sistemi Mission Critical;
- Innalzamento delle modalità di accesso ai sistemi critici tramite MFA (Multi-Factor Authentication);

- Utilizzo della Crittografia per la protezione dei dati sensibili e critici;
- Evoluzione della Formazione in ambito Cyber per il personale specialistico ICT.

In conclusione, il percorso intrapreso da Ferrotramviaria testimonia una chiara volontà di anticipare e governare il cambiamento imposto dal nuovo contesto normativo e di minaccia. L'adeguamento ai requisiti previsti dalla Direttiva NIS2 non viene, infatti, interpretato esclusivamente come un obbligo normativo, bensì come un'opportunità strategica per rafforzare la resilienza aziendale.

L'integrazione della cybersicurezza nei processi di governance, nella supply chain e nelle attività operative ICT e OT consente di innalzare in modo strutturale il livello di protezione dei servizi essenziali erogati, in particolare in un settore critico come il Trasporto Pubblico Locale.

Il percorso di miglioramento continuo, basato su monitoraggio costante, formazione, prevenzione e capacità di risposta agli incidenti, rappresenta un elemento chiave per affrontare efficacemente le sfide future in uno scenario di rischio cyber in costante evoluzione.





4.2

Cultura d'impresa, etica aziendale, lotta alla corruzione

GRI 2-26, 2-27, 205-1, 205-2, 205-3, 415-1

ESRS G1 G1-1, G1-2, G1-4, G1-5



Politiche in materia di cultura d'impresa e condotta aziendale

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

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

- **Fiducia e Rispetto:** verso le persone, i processi e le diversità;
- **Consapevolezza e Partecipazione:** riconoscimento del valore del sin-

golo per la crescita dell'organizzazione;

- **Condivisione e Trasparenza:** circolazione tempestiva di informazioni e obiettivi;
- **Responsabilità e Innovazione:** impegno costante verso la sicurezza, l'ambiente e il miglioramento continuo.

Il Gruppo Ferrotramviaria nella definizione dei propri principi si ispira alla **Dichiarazione Universale dei Diritti Umani** dell'ONU, alle **Convenzioni e le Raccomandazioni Internazionali del Lavoro** emanate dall'ILO (International Labour Organization), alla **Carta della Terra** redatta dall'Earth Council e ai **principi enunciati dal Global Compact** delle Nazioni Unite.

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

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

La procedura **Whistleblowing** , implementata in ottemperanza al D.Lgs. 24/2023 (che ha recepito in Italia la Direttiva UE 2019/1937), rappresenta il principale meccanismo per individuare e segnalare criticità e preoccupazioni riguardanti comportamenti illeciti o in contrasto con il Codice Etico e condurre indagini al riguardo. Il sistema di whistleblowing implementato da Ferrotramviaria è attivabile via web, con piattaforma software conforme al D. Lgs. 24/2023. Le segnalazioni possono esse-

re effettuate sia dai dipendenti che da persone esterne, accedendo all'apposita pagina della sezione "Società trasparente" del sito web aziendale. Questo sistema di segnalazione anonima di illeciti da parte di dipendenti e collaboratori è stato attivato nel 2023.

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

Si precisa che nel corso del 2025 non ci sono stati casi di non conformità a leggi e regolamenti, e non sono state segnalate o individuate situazioni pregiudizievoli o di violazione del Modello 231 adottato in tema di prevenzione dei reati. Si segnala che non vi sono stati episodi o incidenti per mancato rispetto o violazione dei diritti umani, o di discriminazione sociale.



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 informazioni re-

lative ai rischi dell'esercizio ferroviario su infrastruttura regionale.

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

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



Prevenzione e individuazione della corruzione attiva e passiva

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

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

I manager delle singole società del Gruppo sono tenuti a svolgere la propria attività nel pieno rispetto di tutte le leggi nazionali applicabili, del Modello Organizzativo ex D.Lgs. 231/01 adottato da Ferrotramviaria e dal rispettivo Codice Etico.

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

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

Il Gruppo incoraggia tutti i dipendenti a segnalare eventuali violazioni. Tra i canali di segnalazione anonima attivati figura quello specifico della policy Whistleblowing di cui si è detto innanzi.

Oltre alla formazione svolta in occasione dell'introduzione/aggiornamento del

Modello Organizzativo e di Gestione ex D.Lgs. 231/01 e della procedura Whistleblowing, non sono previsti ulteriori programmi specifici di formazione.

Le funzioni aziendali maggiormente a rischio di corruzione attiva e passiva sono: l'Ufficio Contratti, l'Ufficio Acquisti e le unità deputate alla manutenzione dell'infrastruttura e dei veicoli ferroviari e stradali, oltre a tutti i Dirigenti dotati di poteri di acquisto e di firma. A questi si aggiungono i Responsabili Unici dei Progetti (ex D.lgs. 36/2023) nominati per la gestione degli appalti di cui Ferrotramviaria risulta stazione appaltante ed i relativi Direttori dei Lavori.

Si segnala che nel 2025 non sono stati accertati episodi di corruzione, né casi di non conformità a leggi e regolamenti.

Influenza politica e attività di lobbying

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

Nel corso del 2025 non sono stati erogati contributi politici, né di tipo finanziario né in natura.

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

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



4.3

Compliance normativa

GRI 2-23, 2-24

ESRS G1 G1-1

Il Gruppo Ferrotramviaria persegue con rigore la conformità a tutte le normative di settore, considerandola un pilastro della propria strategia industriale. In questa prospettiva, la **compliance** non è un semplice adempimento, ma un fattore determinante nelle **valutazioni dei rischi** aziendali, sia per garantire la continuità del business che per assicurare l'adeguatezza tecnica e tecnologica.

Per presidiare un panorama legislativo in costante evoluzione, ogni società del Gruppo ha istituito presidi dedicati. Queste strutture hanno il compito di intercettare tempestivamente le novità normative, analizzandone l'impatto sui processi operativi e traducendole in azioni concrete di adeguamento e sicurezza.

Strutture e Presidi di Compliance

All'interno di **Ferrotramviaria**, il monitoraggio è affidato a diverse unità specializzate:

- **Compliance e Sostenibilità** - coordina l'ottemperanza alle norme su salute e sicurezza sul lavoro (D.Lgs. 81/08) e tutela ambientale (D.Lgs. 152/06). Gestisce inoltre gli standard volontari (ISO 9001, 14001, 45001, SA8000), trasformando i vincoli normativi in opportunità di miglioramento;
- **Sicurezza Ferroviaria e Audit** - le strutture dedicate delle divisioni Trasporto e Infrastruttura vigilano sulla sicurezza dell'esercizio. Monitorano l'applicazione delle Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI), dei Metodi Comuni di Sicurezza (CSM) e dell'intero corpus normativo nazionale e comunitario;
- **Protezione Dati e Cybersicurezza** - il **DPO** garantisce la conformità al GDPR, mentre il **Comitato per la Cybersicurezza** presidia la **solidità** dei sistemi informatici in linea con la Direttiva NIS2. In un contesto di segnalamento ferroviario interamente digitalizzato, la protezione dei dati è la condizione necessaria per **scongiurare interruzioni operative** e assicurare l'efficienza della produzione;
- **Dipartimento Finanziario** - assicura il costante aggiornamento rispetto alle complesse evoluzioni della normativa, a tal fine, si avvale stabilmente delle associazioni di categoria e di abbonamenti a banche dati specializzate di carattere fiscale e finanziario, garantendo così la massima precisione nella gestione economica del Gruppo.



Presidi nelle Società Controllate

Anche le altre società del Gruppo garantiscono il rispetto delle normative di settore attraverso presidi specifici:

- TFI, TAI e For.Fer. dispongono di propri Servizi di Prevenzione e Protezione (SPP) per la gestione della sicurezza sul lavoro;
- TFI si avvale inoltre di un Responsabile del Sistema di Gestione della Sicurezza, incaricato di vigilare sulle normative tecniche e sui requisiti di interoperabilità ferroviaria. Il Gruppo accresce il proprio **patrimonio di competenze** attraverso collaborazioni esterne e sinergie interne:
 - **ASSTRA (Associazione di Categoria)** - la partecipazione attiva a tavoli di lavoro e convegni, unita ai servizi di monitoraggio dell'associazione, permette di anticipare le novità normative in ambito tecnico, finanziario e societario. Questo aggiornamento è garantito da un **flusso informativo costante** (newsletter e alert) rivolto a tutti gli associati;
 - **For.Fer. (Formazione)** - in qualità di ente formatore, For.Fer. si avvale di esperti costantemente aggiornati sui Sistemi di Gestione della Sicurezza. Questo garantisce che i corsi e le abilitazioni rilasciate siano sempre in linea con le ultime leggi vigenti.



4.4

Gestione dei rapporti con i fornitori

GRI 2-6, 204-1, 407-1, 408-1, 409-1

ESRS G1 G1-2, G1-6

Procedura di accreditamento dei fornitori e inserimento nel portale

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

L'inserimento nel Registro presuppone una verifica, da parte di Ferrottramviaria, 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, il fornitore viene inserito nel Registro dei Fornitori Qualificati. Il Registro Fornitori Qualificati è aggiornato sistematicamente dal Responsabile Acquisti, con l'ausilio del software "Sistema Qualità", man mano che vengono accolte le richieste di iscrizione ed è condiviso attraverso la intranet aziendale.

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

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

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

Prassi di pagamento

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

Non vi sono procedimenti legali attualmente pendenti per ritardato pagamento dei fornitori.



FERROTRAMVIARIA SPA

ETR 104 151-B

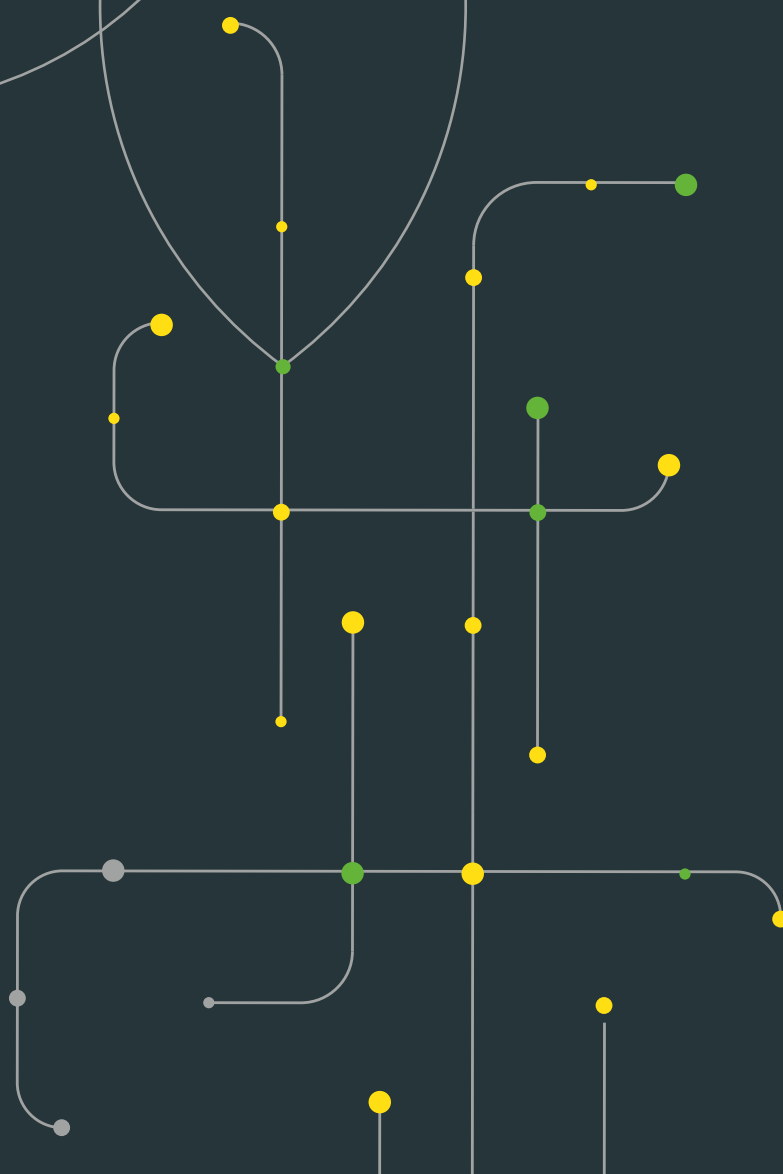
FSC

10A

G1
G1
G12



Allegati





ALLEGATO 1

Nota metodologica

GRI 2-2, 2-3, 2-4, 2-5

ESRS 2 BP-1

Il **Bilancio consolidato di Sostenibilità 2025** rappresenta il documento nel quale è riportata l'informativa di sostenibilità del gruppo societario facente capo a Ferrotramviaria S.p.A. (identificato all'interno del report anche come "Gruppo Ferrotramviaria" o il "Gruppo") per l'esercizio annuale chiuso al 31 dicembre 2025, 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 consolidato di Sostenibilità 2025 del Gruppo Ferrotramviaria è stato redatto in conformità ai **GRI Standards**, 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 sono indicati con apposite infografiche collocate nel testo. L'elenco delle disclosure GRI rendicontate nel report (e delle eventuali omissioni d'informativa) costituisce il **GRI Content Index** (Indice dei contenuti GRI) riportato come **Allegato 3** al Bilancio di Sostenibilità.

A seguito dei cambiamenti apportati alla Direttiva (UE) 2022/2464 (nota come "CSRD" o "Corporate Sustainability Reporting Directive") ad opera della Proposta Omnibus e relativa Direttiva (UE) 2026/470, entrata in vigore a inizio 2026, la Ferrotramviaria S.p.A. ed il Gruppo non rientrano più nell'ambito di applicazione della CSRD in materia di rendicontazione obbligatoria di sostenibilità. In ambito nazionale, questi cambiamenti dovranno essere recepiti con un provvedimento di modifica del D. Lgs. n. 125/2024, fermo restando il rinvio di due anni, già recepito in Italia, introdotto dalla Direttiva (UE) 2025/7942 (cosiddetta "Stop-the-Clock").

Pertanto, il Bilancio consolidato di Sostenibilità 2025 è stato redatto su **base volontaria**. La decisione di continuare a rendicontare l'informativa di sostenibilità su base volontaria testimonia l'elevato interesse e impegno aziendale verso le questioni ESG, nonché l'approccio di trasparenza nella comunicazione agli stakeholder dei propri impatti e performance in ambito ambientale, sociale e di governance. Il presente documento costituisce il terzo report di sostenibilità predisposto dal Gruppo.

Pur non avendo redatto una rendicontazione di sostenibilità 2025 in conformità alla CSRD e agli ESRS (*European Sustainability Reporting Standards*, ossia i principi europei di rendicontazione di sostenibilità), in quanto, come innanzi detto, è venuto meno il relativo obbligo, la Ferrotramviaria S.p.A. ed il Gruppo, avendo intrapreso già dall'esercizio precedente un percorso di progressivo allineamento agli ESRS, hanno continuato in tale direzione anche per il presente bilancio di sostenibilità, scegliendo di mantenere volontariamente la pubblicazione di un'informativa di sostenibilità ispirata agli ESRS, pur in assenza di un obbligo normativo diretto.

In coerenza con questa scelta, che la Direzione aziendale ritiene strategica sia per un innalzamento qualitativo della disclosure ESG, sia per consentire una comparabilità e fruibilità piena del report, in linea con il reporting di sostenibilità delle best practice italiane ed europee, l'articolazione della disclosure del Bilancio consolidato di Sostenibilità 2025 riflette anche l'impostazione degli ESRS, nella versione scaturita a seguito del progetto di semplificazione condotto

dall'EFRAG dietro richiesta della Commissione Europea (la bozza ufficiale dei nuovi standard semplificati - Draft Simplified ESRS - è stata pubblicata come parere tecnico ufficiale alla Commissione in data 30/11/2025). Per questo motivo, i paragrafi del presente report riportano i riferimenti alle disclosure degli ESRS, nella versione *simplified*, oggetto di rendicontazione. Si è ritenuto utile riportare, come **Allegato 4** al presente report, l'**Elenco degli obblighi di informativa conformi agli ESRS rendicontati** (considerando quanto previsto nello standard ESRS 2, IRO-2, par. 37-d), dando così evidenza del grado di avanzamento nel percorso di allineamento agli standard europei.

Il **perimetro di reporting** è esplicitato al paragrafo 1.1. I **temi** trattati all'interno del documento sono quelli che, a seguito dell'**Analisi di doppia materialità**, sono stati considerati rilevanti in quanto in grado di riflettere gli impatti sociali e ambientali, ed i rischi ed opportunità di tipo finanziario connessi alle questioni di sostenibilità, rilevanti per il Gruppo. L'Analisi di Materialità, con i dettagli riferiti a metodologia seguita, elenco dei temi materiali, descrizione e valutazione di impatti, rischi ed opportunità ("IRO") materiali, è ampiamente descritta e commentata nell'**Allegato 2**.

Per la rendicontazione delle performance in riferimento ai 17 SDGs sono state consulta-

te le linee guida contenute nel documento *Sustainable Development Goals Disclosure (SDGD) Recommendations*, framework internazionale di riferimento in ottica SDGs.

Al fine di permettere la comparabilità dei dati nel tempo e valutare l'andamento delle attività del Gruppo, le informazioni relative all'esercizio in esame sono confrontate con quelle relative ai due esercizi precedenti, salvo laddove non possibile. È stato contenuto, nei limiti del possibile, il ricorso all'uso di stime che, se presenti, sono fondate sulle migliori metodologie disponibili e opportunamente segnalate.

Il Bilancio consolidato di Sostenibilità 2025 non presenta revisioni significative di informazioni effettuate in periodi precedenti. Laddove presenti, le revisioni sono state opportunamente segnalate nel testo. Il presente report non è stato sottoposto ad assurance esterna, non obbligatoria nella fattispecie.

La **periodicità** del Bilancio consolidato di Sostenibilità è di tipo annuale.

In data 26 giugno 2026, in occasione della riunione assembleare di approvazione del Bilancio consolidato di Gruppo 2025, il Consiglio di Amministrazione della Capogruppo Ferrotramviaria S.p.A. ha preso atto della predisposizione del Bilancio consolidato di Sostenibilità 2025, autorizzandone la pubblicazione.

Team

Il *Bilancio consolidato di Sostenibilità 2025* è un documento predisposto dalla Direzione di 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 Struttura Compliance e Sostenibilità. Trattandosi di un report interdisciplinare, che necessariamente coinvolge tutte le funzioni aziendali, il *Bilancio consolidato di Sostenibilità 2025* è il risultato di un lavoro di squadra che ha visto attivamente partecipi svariate professionalità del Gruppo.

L'attività di coordinamento metodologico e di content management è stata curata da **Value ESG S.r.l.** (info@value-esg.com).

L'attività di editing e di impaginazione grafica è stata effettuata da **Laura Dimastromatteo Graphic Designer** (lauradimastromatteo@gmail.com).

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



ALLEGATO 2

Analisi di materialità

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

ESRS 2 SBM-3, IRO-1, IRO-2

L'analisi di materialità costituisce una delle attività caratteristiche e fondamentali nel reporting di sostenibilità. In particolare, l'esecuzione dell'analisi di materialità è necessaria affinché l'impresa possa identificare i temi materiali (le questioni di sostenibilità rilevanti per l'impresa) ed i connessi impatti, rischi ed opportunità (cd. "IRO") rilevanti o materiali, oggetto di rendicontazione.

Nell'impostazione di reporting delineata dalla Direttiva (UE) 2022/2464 ("CSRD"), le imprese rendicontano in materia di sostenibilità sulla base del principio di "Doppia Rilevanza" o "Doppia Materialità": **materialità d'impatto** e **materialità finanziaria**, tra di loro interrelate.

Ferrotramviaria ha implementato un processo di *due diligence* per quanto riguarda le questioni di sostenibilità e ha condotto un'Analisi di Doppia Materialità in relazione al reporting di sostenibilità dell'esercizio 2025, il cui processo è di seguito esposto.

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

Individuazione delle questioni di sostenibilità rilevanti per Ferrotramviaria

Nell'esecuzione dell'Analisi della Doppia Materialità sono state seguite le indicazioni contenute nella guida specifica *EFRAG IG 1: Materiality assessment implementation*

guidance, pubblicata a maggio 2024 dall'EFRAG.

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

1. Aggiornamento della comprensione del contesto dell'organizzazione;
2. Aggiornamento dei temi materiali svolgendo una specifica analisi di benchmark;
3. Validazione dei temi rilevanti attraverso il coinvolgimento degli stakeholder.

In relazione alla fase 1, il gruppo di lavoro (composto dal dirigente responsabile e dal team della Struttura Compliance e Sostenibilità del Gruppo Ferrotramviaria e dai consulenti esterni di Value ESG S.r.l.) ha preliminarmente tenuto alcune riunioni al fine di aggiornare la comprensione del contesto in cui opera il Gruppo, identificando e analizzando le principali tendenze esterne, il panorama competitivo, i trend più rilevanti in ambito ESG (c.d. "megatrend"), con relativa discussione sulle questioni di sostenibilità potenzialmente rilevanti per il Gruppo.

In merito alla fase 2, nel periodo gennaio-febbraio 2026 è stata eseguita una specifica attività di benchmark di settore. In particolare, è stata effettuata un'analisi comparativa delle principali società italiane operanti nel settore Trasporto Pubblico, mediante la consultazione dei rispettivi bilanci di sostenibilità riferiti all'anno 2024. L'esame della disclosure riportata nei report delle società benchmark ha consentito di mappare i temi rilevanti e la loro ricorrenza.

Dall'analisi svolta è emersa la coerenza generale dei temi materiali già individuati da Ferrotramviaria nel Bilancio di sostenibilità 2024 rispetto a quanto riscontrato nel campione. In ottica di continuo miglioramento, si è ritenuto opportuno effettuare alcune limitate modifiche rispetto alla lista dei temi materiali 2024, di seguito riepilogate:

- Renaming del tema Governance e gestione dei rischi in: *Governance, compliance normativa e gestione dei rischi*;
- Renaming del tema Sostenibilità della catena di fornitura in: *Gestione responsabile dei rapporti con i fornitori*.

I temi emersi sono stati sottoposti ad analisi di validazione della rilevanza (fase 3) tramite specifiche sessioni di *stakeholder engagement* che hanno visto il coinvolgimento di alcuni stakeholder interni e di consulenti esterni.

Dal completamento delle prime tre fasi di analisi, sono emersi complessivamente n. 20 temi rilevanti per la sostenibilità di Ferrotramviaria, i quali sono stati aggregati per macrotema (*topic*) secondo la denominazione utilizzata dagli standard europei ESRS. Di seguito l'elenco dei temi materiali per il Gruppo Ferrotramviaria, con il riepilogo del numero di impatti, rischi ed opportunità ("IRO") correlati:

Topic (ESRS)	#	TEMA MATERIALE	TOTALE IRO
Cambiamenti climatici (E1)	1	Emissioni e climate change	10
	2	Consumi energetici ed efficientamento	
Inquinamento (E2)	3	Inquinamento	
Acqua e risorse marine (E3)	4	Gestione delle risorse idriche	
Economia circolare (E5)	5	Gestione dei rifiuti	
Forza lavoro propria (S1)	6	Welfare, attrazione, sviluppo e mantenimento delle risorse umane	19
	7	Salute e sicurezza nei luoghi di lavoro	
	8	Diversità, parità di trattamento e di opportunità	
Comunità interessate (S3)	9	Connessione e sviluppo di comunità locali e territorio	
Consumatori e utilizzatori finali (S4)	10	Sicurezza dei viaggiatori	
	11	Accessibilità per i viaggiatori ai servizi e alle infrastrutture	
	12	Sistemi di gestione della sicurezza e impatto sul territorio	
	13	Intermodalità e integrazione dei servizi	
	14	Qualità, conformità e continuità del servizio	
Condotta delle imprese (G1)	15	Governance, compliance normativa e gestione dei rischi	4
	16	Etica aziendale e legalità	
	17	Gestione responsabile dei rapporti con i fornitori	
Entity specific	18	Gestione del rumore e delle vibrazioni	3
	19	Digitalizzazione, innovazione e cybersecurity	
	20	Performance economica, creazione e distribuzione di valore	

Tabella
Lista dei
temi materiali

Valutazione della Materialità d'Impatto

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

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

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

1. Identificazione degli impatti effettivi o potenziali connessi a ciascun tema materiale, a seguito di specifica attività di analisi del gruppo di lavoro. A conclusione di questa analisi è stata redatta una lista più corposa di tutti i possibili impatti connessi alle questioni di sostenibilità rilevanti per il Gruppo, da sottoporre ad analisi di valutazione della materialità;
2. Per ciascun impatto individuato, di cui al punto precedente, è stata effettuata la valutazione di magnitudine (gravità o *severity* per gli impatti negativi, entità e portata per quelli positivi). Per gli impatti potenziali, in aggiunta a quanto innanzi descritto, è stata effettuata una stima della probabilità d'impatto (grado di avveramento) e dell'orizzonte temporale di riferimento. Alcuni degli impatti valutati sono risultati specifici (*entity-specific*) dell'operatività aziendale;
3. Per completezza di analisi ed in aggiunta all'assessment di cui al punto 2, è stata eseguita la valutazione di magnitudine e probabilità per gli impatti connessi a ciascun tema o sottotema dell'elenco riportato nello standard ESRS 1, par. AR 16: *Sustainability matters to be included in the materiality assessment*;
4. Identificazione delle categorie di stakeholder interessate dagli impatti aziendali;
5. Analisi del posizionamento degli impatti nell'ambito della catena del valore;
6. Coinvolgimento di stakeholder interni ed esterni per corroborare e validare le valutazioni di impatto svolte;
7. Prioritizzazione degli impatti da rendicontare.

Il processo per identificare e valutare gli impatti non ha subito variazioni di rilievo rispetto all'esercizio precedente.

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

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

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

Per la stima di scala e portata degli impatti ambientali si è tenuto conto della letteratura scientifica e professionale di riferimento, principalmente per le questioni climatiche e di biodiversità ed ecosistemi. L'analisi di impatto riferita al tema dell'utilizzo delle risorse idriche ha considerato le analisi di rischio e di stress idrico consultabili sui siti internet di autorità pubbliche.

Dopo la valutazione di scala, portata ed eventuale natura irrimediabile dell'impatto si è proceduto, quindi, a stimare l'arco temporale di riferimento: breve (1-2 anni), medio (da 3 a 5 anni) o lungo (oltre 5 anni) periodo. Nella tabella riepilogativa degli impatti i periodi sono abbreviati utilizzando le lettere B, M, L.

L'analisi del posizionamento degli impatti nell'ambito della catena del valore è stata rappresentata sinteticamente utilizzando i seguenti termini: *upstream* (catena a monte o di fornitura), *downstream* (catena a valle, ossia utenti TPL, clienti, comunità), *own operations* (operazioni proprie aziendali), *intera CV* (intera catena del valore).

Gli esiti della valutazione della materialità d'impatto sono stati oggetto di specifica attività di coinvolgimento ed ingaggio degli stakeholder (interni all'azienda e consulenti esterni), effettuata ad inizio 2025 con la modalità del focus group.

La prioritizzazione degli impatti negativi è stata effettuata in base alla loro gravità e alla loro probabilità di accadimento, mentre la priorità degli impatti positivi è stata assegnata in base alla loro entità, portata e probabilità relative. Sono stati considerati impatti materiali quelli che, a seguito del processo di valutazione innanzi descritto, hanno superato la soglia di punteggio pari a 2. In tal modo sono state determinate le questioni di sostenibilità rilevanti ai fini del presente report di sostenibilità.

Inoltre, nei mesi di gennaio e febbraio 2026, con il supporto dei consulenti esterni di Value ESG S.r.l., è stata condotta un'analisi empirica della rendicontazione riferita all'analisi di doppia materialità da parte delle società italiane rientranti nella cosiddetta *wave 1* di adozione obbligatoria della CSRD (la Direttiva UE 2022/2464), con connesso obbligo di adozione degli standard ESRS. L'analisi ha riguardato il sottoinsieme più rappresentativo delle società obbligate a rendicontare in base agli ESRS, ossia le 40 società quotate appartenenti all'indice FTSE MIB di Borsa Italiana. L'attività ha avuto come obiettivo quello di: a) verificare l'approccio metodologico seguito; b) analizzare le modalità operative di implementazione e di rendicontazione dell'analisi di doppia materialità; c) individuare eventuali differenze o best practice emergenti; d) valutare possibili aree di miglioramento nella rendicontazione di Ferrotramviaria. L'analisi empirica ha confermato la coerenza dell'approccio metodologico seguito dal Gruppo con il campione esaminato, oltre che con gli standard di riferimento e relativa guidance.

La tabella riepilogativa degli esiti della valutazione della materialità d'impatto è riportata di seguito. L'aggiornamento dell'analisi di materialità d'impatto è previsto con cadenza annuale.

Topic (ESRS)	Tema	Descrizione impatto materiale	Impatto positivo/negativo	Effettivo / potenziale	Orizzonte temporale (B - M - L)	Posizione nella catena del valore (upstream, downstream, own operations, intera cv)	Principali stakeholder interessati
Cambiamenti climatici (E1)	Emissioni e climate change	Emissioni climalteranti (CO2) derivanti dall'attività aziendale. In particolare, i consumi energetici propri dell'attività di trasporto pubblico hanno un impatto in termini di emissioni di gas ad effetto serra.	—	Effettivo	B	Own operations	Ambiente
	Consumi energetici ed efficientamento	Impatti positivi dalle azioni di efficientamento energetico e autoproduzione, con riduzione dei consumi e ottimizzazione dei costi, e benefici in termini di minori emissioni di gas ad effetto serra.	+	Effettivo	B	Own operations	Ambiente
Inquinamento (E2)	Inquinamento	Impatti negativi derivanti essenzialmente dalle emissioni di sostanze inquinanti in aria da veicoli (autobus e mezzi d'opera) a motore endotermico.	—	Effettivo	B	Own operations	Ambiente
		Impatto negativo per l'ambiente come inquinamento del suolo derivante dall'utilizzo di lubrificanti (rotaie e scambi) e diserbanti lungo la linea ferroviaria, e dalle emissioni dei sistemi frenanti di autobus, carri merce, e usura pneumatici.	—	Effettivo	B	Own operations	Ambiente
Acqua e risorse marine (E3)	Gestione delle risorse idriche	Impatti sull'ambiente derivanti dall'uso dell'acqua per l'attività aziendale: pulizia vetture e locali.	—	Effettivo	B	Own operations	Ambiente
Economia circolare (E5)	Gestione dei rifiuti	Impatti sull'ambiente derivanti dalla gestione e smaltimento dei rifiuti, per le attività di manutenzione treni, autobus e infrastruttura. Problematica dei rifiuti abbandonati presso aree aziendali.	—	Effettivo	B	Own operations/ Downstream	Ambiente

Topic (ESRS)	Tema	Descrizione impatto materiale	Impatto positivo/ negativo	Effettivo / potenziale	Orizzonte temporale (B - M - L)	Posizione nella catena del valore (upstream, downstream, own operations, intera cv)	Principali stakeholder interessati
Forza lavoro propria (S1)	Welfare, attrazione, sviluppo e mantenimento delle risorse umane	Impatto sui lavoratori da eventuale inadeguatezza delle politiche di welfare e di sviluppo professionale delle risorse umane. Difficoltà nell'attrarre e mantenere in azienda risorse umane valide e competenti.	—	Potenziale	B-M	Own operations	Dipendenti, RSA
		La presenza di un sistema di gestione sulla responsabilità sociale (SA 8000) contribuisce positivamente in termini di impatti sui dipendenti e sulle persone.	+	Effettivo	B	Own operations	Dipendenti, RSA
	Diversità, parità di trattamento e di opportunità	Impatto sulle persone (lavoratori) da eventuale inadeguatezza delle politiche di inclusione, di non discriminazione, di gestione della diversità, parità di trattamento retributivo e di opportunità.	—	Potenziale	B-M	Own operations	Dipendenti, lavoratori non dipendenti
	Salute e sicurezza nei luoghi di lavoro	L'insufficiente o inadeguata attività di monitoraggio e prevenzione degli incidenti nei luoghi di lavoro potrebbe causare infortuni alle persone.	—	Potenziale	B-M	Own operations	Dipendenti, lavoratori non dipendenti
Comunità interessate (S3)	Connessione e sviluppo di comunità locali e territorio	Impatti positivi sulle persone dall'attività di trasporto pubblico locale, in termini di connessione delle persone e delle comunità locali delle province di Bari e BAT. Contributo fattivo allo sviluppo sociale ed economico delle comunità locali e dei territori.	+	Effettivo	B	Intera CV	Comunità locali

Topic (ESRS)	Tema	Descrizione impatto materiale	Impatto positivo/negativo	Effettivo / potenziale	Orizzonte temporale (B - M - L)	Posizione nella catena del valore (upstream, downstream, own operations, intera cv)	Principali stakeholder interessati
Consumatori e utilizzatori finali (S4)	Sicurezza dei viaggiatori	La sicurezza dei passeggeri riveste da sempre un ruolo fondamentale nel trasporto pubblico locale. Impatti potenzialmente negativi da eventuali inefficienze dei sistemi di gestione o nel rispetto delle direttive e prescrizioni normative.	—	Potenziale	M	Downstream	Utenti TPL (passeggeri)
	Accessibilità per i viaggiatori ai servizi e alle infrastrutture	Impatto potenzialmente negativo sui passeggeri da eventuale limitato accesso, scarsa tempestività o ridotta qualità delle informazioni relative al servizio TPL. Rischi collegati alla privacy degli utenti.	—	Potenziale	M	Downstream	Utenti TPL (passeggeri), Comunità locali
		Il Gruppo Ferrotramviaria è particolarmente attento nel fornire accesso e assistenza alle persone con ridotta mobilità. Questo aspetto favorisce l'inclusività sociale e determina un impatto positivo sulle persone.	+	Effettivo	B	Downstream	Utenti TPL (passeggeri), Comunità locali
	Sistemi di gestione della sicurezza e impatto sul territorio	La presenza di sistemi di gestione della sicurezza (SGS) completi e avanzati, conformi agli obblighi normativi in tema di sicurezza, con estensione al sociale tra le prime realtà in Italia, favorisce un impatto positivo su passeggeri e clienti del trasporto ferroviario.	+	Effettivo	B	Downstream	Utenti TPL (passeggeri), Clienti servizio merci, Comunità locali
	Intermodalità e integrazione dei servizi	I servizi di TPL offerti sono naturalmente integrati nelle diverse modalità di trasporto, anche con riferimento ad altri operatori. L'integrazione dei servizi di bigliettazione semplifica l'utilizzo dei servizi offerti. Il servizio merci di trasporto container è di per sé intermodale e facilita l'attività economica a livello internazionale.	+	Effettivo	B	Downstream	Utenti TPL (passeggeri), Clienti servizio merci, Comunità locali

Topic (ESRS)	Tema	Descrizione impatto materiale	Impatto positivo/negativo	Effettivo / potenziale	Orizzonte temporale (B - M - L)	Posizione nella catena del valore (upstream, downstream, own operations, intera cv)	Principali stakeholder interessati
	Qualità, conformità e continuità del servizio	Il sistema di gestione della qualità riveste un ruolo fondamentale per il suo impatto in termini di percezione del servizio offerto e innalzamento degli standard qualitativi.	+	Effettivo	B	Downstream	Utenti TPL (passeggeri), Clienti servizio merci, Comunità locali
Condotta delle imprese (G1)	Governance, compliance normativa e gestione dei rischi	Impatti potenzialmente negativi da eventuale inadeguatezza delle politiche di valutazione e gestione dei rischi, o da eventuali lacune nella governance della compliance legale e normativa. Potenziale inosservanza di principi e linee guida nazionali e internazionali di responsabilità sociale ed ambientale.	-	Potenziale	M	Intera CV	Soci, Finanziatori, Authority di regolazione, Ambiente
	Etica aziendale e legalità	Impatto sulle persone e sull'ambiente da potenziale inefficacia di: modelli organizzativi (D.Lgs. 231/2001), policy e procedure interne per il rispetto della legalità e per contrastare la corruzione attiva e passiva.	-	Potenziale	B	Intera CV	Soci, Enti pubblici e Authority di regolazione, Ambiente, Comunità locali
	Gestione responsabile dei rapporti con i fornitori	Gestione responsabile dei processi di approvvigionamento lungo tutta la catena di fornitura.	+	Effettivo	B	Upstream	Fornitori
Entity specific	Gestione del rumore e delle vibrazioni	Impatto sull'ambiente e sulle persone derivante da vibrazioni e rumori generati dall'attività d'impresa.	-	Effettivo	B	Downstream	Ambiente, Comunità locali

Tabella - Impatti materiali

Valutazione della Materialità Finanziaria

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

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

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

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

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

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

Il processo per identificare e valutare rischi ed opportunità non ha subito variazioni di rilievo rispetto all'esercizio precedente.

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

Per rischi ed opportunità con effetto finanziario atteso o potenziale è stata effettuata una stima della probabilità o grado di avveramento del rischio/opportunità, utilizzando i 3 gradi di valutazione tipicamente usati nelle stime di bilancio riferite alle passività o

attività potenziali: probabile, possibile e remoto¹. Nel caso di accadimento probabile del rischio/opportunità, si è proceduto a confermare la magnitudine; invece, in presenza di stima di accadimento possibile o remoto si è ridotta la magnitudine, rispettivamente del 25% o del 50%, al fine di riflettere numericamente il minor grado di realizzazione ipotizzato.

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

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

Per la valutazione della materialità finanziaria si è proceduto ad effettuare due specifiche sessioni di stakeholder engagement: una con la Direzione Sviluppo, Programmazione e Controllo ed una con la funzione Compliance e Sostenibilità, entrambe svoltesi nel mese di febbraio 2025 con la modalità dell'incontro. Tali sessioni di engagement sono servite a determinare le soglie di magnitudine da assegnare a ciascun rischio o opportunità di tipo finanziario, oltre che a ottenere un feedback in merito alle valutazioni effettuate, soprattutto in ottica di completezza di rischi ed opportunità finanziari considerati.

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

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

L'analisi empirica svolta nei mesi di gennaio e febbraio 2026 sulla rendicontazione di sostenibilità secondo gli ESRS delle società quotate appartenenti all'indice FTSE MIB di Borsa Italiana, descritta al paragrafo precedente, ha riguardato anche l'informativa sulla materialità finanziaria.

La tabella riepilogativa degli esiti della valutazione della materialità finanziaria è riportata di seguito. L'aggiornamento dell'analisi di materialità finanziaria è previsto con cadenza annuale.

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

Topic (ESRS)	Tema	Descrizione rischio/opportunità	Rischio/ Opportunità	Voce di bilancio coinvolta (S.P., C.E., Cash Flow, accesso al credito o costo capitale/denaro)	Effettivo / potenziale	Orizzonte temporale (B - M - L)
Cambiamenti climatici (E1)	Consumi energetici ed efficientamento	Maggiori costi correlati all'implementazione delle azioni di efficientamento e autoproduzione energetica.	R	Capex, costi della produzione, EBITDA, cash flow	Effettivo	B
		Beneficio economico dalle azioni di efficientamento energetico e autoproduzione, con riduzione dei consumi e ottimizzazione dei costi.	O	Costi della produzione, EBITDA, cash flow	Potenziale	B-M-L
Acqua e risorse marine (E3)	Gestione delle risorse idriche	Rischio finanziario da eventuale inefficienza degli impianti di trattamento delle acque reflue per la pulizia veicoli e di trattamento delle acque di prima pioggia.	R	Capex, costi della produzione, EBITDA, cash flow	Potenziale	M
Economia circolare (E5)	Gestione dei rifiuti	Costi della gestione dei rifiuti secondo criteri, per quanto possibile, allineati all'economia circolare. Rischio finanziario connesso ai costi per il recupero e lo smaltimento dei rifiuti abbandonati presso le aree aziendali.	R	Costi per servizi, EBITDA, cash flow	Effettivo	B
Forza lavoro propria (S1)	Welfare, attrazione, sviluppo e mantenimento delle risorse umane	Costo sostenuto per l'attuazione dei programmi di welfare, mantenimento e sviluppo professionale delle risorse umane.	R	Costo del personale, EBITDA, cash flow	Effettivo	B
		Rischio finanziario collegato alla difficoltà nell'attrarre, assumere o mantenere adeguate professionalità come risorse umane.	R	Costo del personale, EBITDA, cash flow	Potenziale	M
		Benefici finanziari attesi dagli effetti positivi delle politiche di welfare, mantenimento e sviluppo professionale delle risorse umane.	O	Ricavi delle vendite, EBITDA, cash flow	Potenziale	B
Consumatori e utilizzatori finali (S4)	Sicurezza dei viaggiatori	Rischio finanziario correlato agli impatti da eventuali inefficienze dei sistemi di gestione della sicurezza (eventi dannosi o incidenti).	R	Costi assicurativi, ricavi delle vendite, cash flow	Potenziale	M

Topic (ESRS)	Tema	Descrizione rischio/opportunità	Rischio/ Opportunità	Voce di bilancio coinvolta (S.P., C.E., Cash Flow, accesso al credito o costo capitale/denaro)	Effettivo / potenziale	Orizzonte temporale (B - M - L)
	Sistemi di gestione della sicurezza e impatto sul territorio	Costo correlato alla presenza e al funzionamento dei sistemi di gestione della sicurezza (SGS), in conformità agli obblighi normativi.	R	Costi della produzione, EBITDA, cash flow	Effettivo	B
	Intermodalità e integrazione dei servizi	Gli investimenti in corso per incrementare il numero delle velostazioni a servizio delle stazioni ferroviarie potrebbero avere un impatto positivo in termini di incremento del numero di viaggiatori.	O	Ricavi delle vendite, EBITDA, cash flow	Potenziale	M
	Qualità, conformità e continuità del servizio	Rischio finanziario collegato a inefficienze nell'erogazione del servizio di trasporto ferroviario, derivanti dai lavori di ammodernamento delle linee.	R	Ricavi delle vendite, costi operativi, EBITDA e cash flow	Effettivo	B-M-L
		Opportunità finanziaria derivante dal miglioramento del servizio ferroviario (con incremento atteso dei viaggiatori) a seguito del completamento dei lavori di ammodernamento delle linee ferroviarie.	O	Ricavi delle vendite, EBITDA e cash flow	Potenziale	M-L
Condotta delle imprese (G1)	Governance, compliance normativa e gestione dei rischi	Rischi finanziari da eventuale inadeguatezza delle politiche di valutazione e gestione dei rischi, o dalla potenziale inosservanza di normativa di settore o di principi e linee guida nazionali e internazionali di responsabilità sociale ed ambientale.	R	Costi operativi, fondi rischi e oneri, cash flow	Potenziale	M
Entity specific	Digitalizzazione, innovazione e cybersecurity	Rischi finanziari connessi a potenziali cyber attacchi esterni, in considerazione dell'appartenenza delle società principali del Gruppo al settore dei trasporti, valutato ad alta criticità ai sensi della Direttiva NIS 2.	R	Ricavi delle vendite, costi della produzione, EBITDA e cash flow	Potenziale	M
	Performance economica, creazione e distribuzione di valore	Riflessi economici e finanziari attesi dall'implementazione di piano e strategia di sostenibilità, nonché dalla rendicontazione ESG.	O	Accesso al credito, minor costo del denaro	Potenziale	M-L

Tabella - Rischi ed opportunità materiali

La disclosure sugli effetti attuali e previsti di impatti, rischi e opportunità rilevanti sul modello aziendale, sulla catena del valore, sulla strategia e sul processo decisionale, e il modo in cui il Gruppo ha risposto o prevede di rispondere a tali effetti, comprese eventuali modifiche apportate o che prevede di apportare alla sua strategia o modello aziendale, è riportata nei paragrafi tematici dove sono indicate le politiche aziendali e le azioni poste in essere in relazione a ciascun IRO sopra elencato.

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

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

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



ALLEGATO 3

Indice dei contenuti GRI

Dichiarazione d'uso:

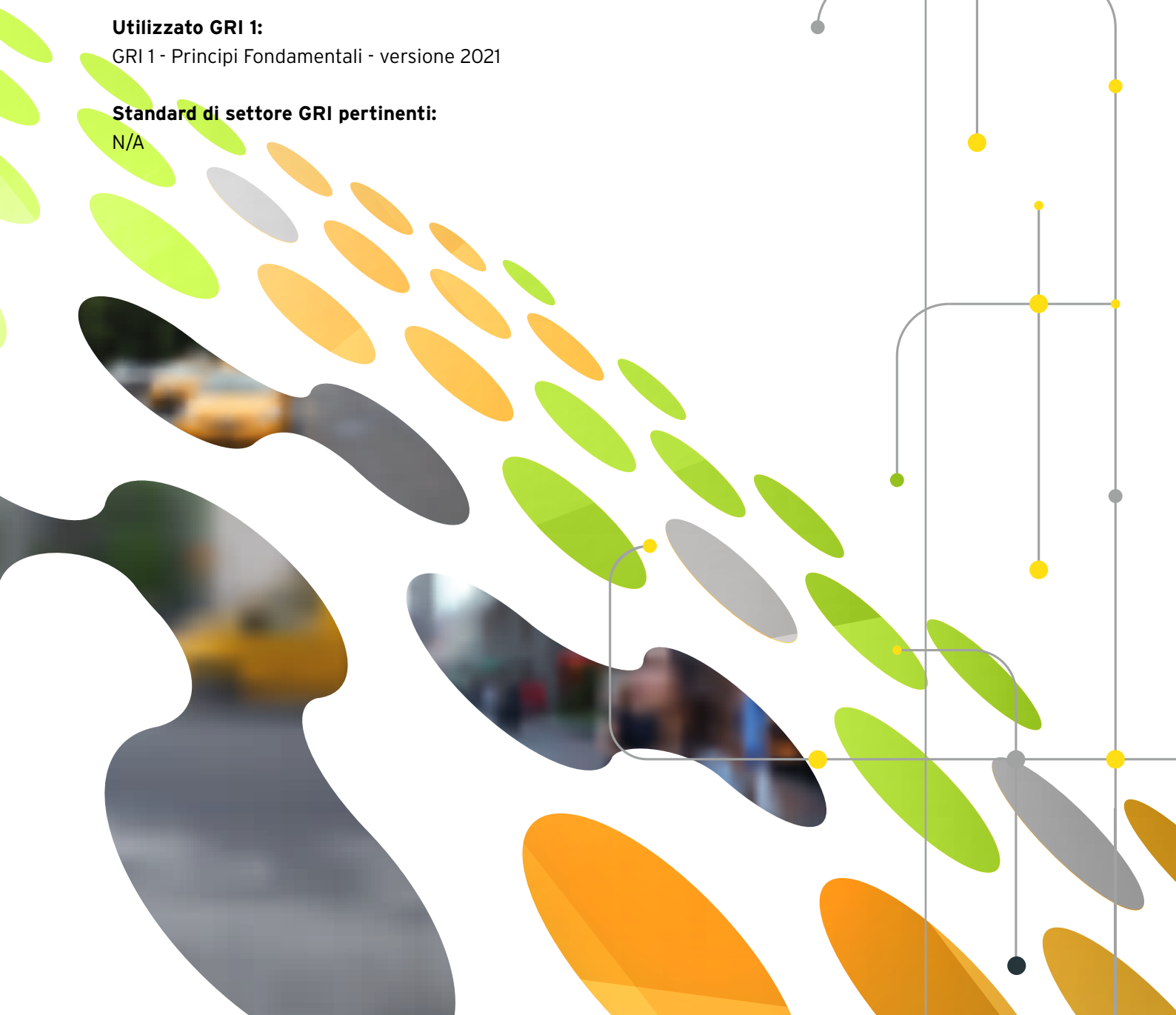
Il Gruppo Ferrotramviaria ha presentato una rendicontazione in conformità agli Standard GRI per il periodo che intercorre dal 1° gennaio al 31 dicembre 2025

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	1.1, 1.3				10, 15
	2-2	Entità incluse nella rendicontazione di sostenibilità dell'organizzazione	1.1, Allegato 1				10, 168
	2-3	Periodo di rendicontazione, frequenza e punto di contatto	Allegato 1				168
	2-4	Revisione delle informazioni	Allegato 1				168
	2-5	Assurance esterna	Allegato 1				168
	2-6	Attività, catena del valore e altri rapporti di business	1.1, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8, 3.2.2, 3.3.1, 4.4				10, 15, 26, 29, 44, 131, 134, 165
	2-7	Dipendenti	3.1.4				110
	2-8	Lavoratori non dipendenti	3.1.4				116
	2-9	Struttura e composizione della governance	1.4				17
	2-10	Nomina e selezione del massimo organo di governo	1.4				17
	2-11	Presidente del massimo organo di governo	1.4				17
	2-12	Ruolo del massimo organo di governo nel controllo della gestione degli impatti	1.4, 1.9, 4.1				17, 47, 156
	2-13	Delega di responsabilità per la gestione degli impatti	1.4, 1.9, 4.1				17, 47, 156
	2-14	Ruolo del massimo organo di governo nella rendicontazione di sostenibilità	1.4				17
	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	3.1.2				103
	2-17	Conoscenze collettive del massimo organo di governo	1.4				17
	2-18	Valutazione della performance del massimo organo di governo	1.4				17
	2-19	Norme riguardanti le remunerazioni	1.4				17
	2-20	Procedura di determinazione della retribuzione	Gli azionisti sono coinvolti nella procedura di determinazione della retribuzione.				-
	2-21	Rapporto di retribuzione totale annuale	3.1.4				120
	2-22	Dichiarazione sulla strategia di sviluppo sostenibile	1.5, 1.9				23, 47
	2-23	Impegno in termini di policy	1.2, 1.5, 1.9, 1.10, 4.1, 4.3				13, 23, 47, 52, 156, 163
	2-24	Integrazione degli impegni in termini di policy	1.5, 4.1, 4.3				23, 156, 163
	2-25	Processi volti a rimediare impatti negativi	4.1				156
	2-26	Meccanismi per richiedere chiarimenti e sollevare preoccupazioni	4.1, 3.1.2, 4.2				156, 160, 103

Standard GRI	Informativa	Disclosure	Ubicazione (Paragrafo di riferimento)	Omissione			N. Pag.
				Requisiti omessi	Ragione	Spiegazione	
	2-27	Conformità a leggi e regolamenti	4.2				160
	2-28	Appartenenza ad associazioni	3.2.1				123
	2-29	Approccio al coinvolgimento degli stakeholder	1.9				47
	2-30	Contratti collettivi	3.1.4				110
GRI 3 Temi materiali versione 2021	3-1	Processo di determinazione dei temi materiali	Allegato 2				170
	3-2	Elenco di temi materiali	Allegato 2				170
	3-3	Gestione dei temi materiali	1.9, 4.1, Allegato 2				47, 156, 170
Temi materiali							
Tema Materiale: Emissioni e climate change							
GRI 3 Temi materiali versione 2021	3-3	Gestione dei temi materiali	1.9, 4.1, Allegato 2				47, 156, 170
GRI 201 Prestazioni economiche 2016	201-2	Implicazioni finanziarie e altri rischi e opportunità dovuti al cambiamento climatico	2.1.1				57
GRI 305 Emissioni	305-1	Emissioni di gas a effetto serra (GHG) dirette (Scope 1)	2.1.5				64
	305-2	Emissioni di gas a effetto serra (GHG) indirette da consumi energetici (Scope 2)	2.1.5				64
	305-4	Intensità delle emissioni di gas a effetto serra (GHG)	2.1.5				64
Tema Materiale: Consumi energetici ed efficientamento							
GRI 3 Temi materiali versione 2021	3-3	Gestione dei temi materiali	1.9, 4.1, Allegato 2				47, 156, 170
GRI 302 Energia	302-1	Consumo di energia interno all'organizzazione	2.1.4				60
	302-3	Intensità energetica	2.1.4				60
Tema Materiale: Inquinamento							
GRI 3 Temi materiali versione 2021	3-3	Gestione dei temi materiali	1.9, 4.1, Allegato 2				47, 156, 170
GRI 305 Emissioni	305-7	Ossidi di azoto (NOx), ossidi di zolfo (SOx) e altre emissioni nell'aria rilevanti	2.2.3, 2.2.4				69, 71
Tema Materiale: Gestione delle risorse idriche							
GRI 3 Temi materiali versione 2021	3-3	Gestione dei temi materiali	1.9, 4.1, Allegato 2				47, 156, 170
GRI 303 Acqua ed effluenti	303-1	Interazioni con l'acqua come risorsa condivisa	2.3				72
	303-2	Gestione degli impatti legati allo scarico di acqua	2.3				72
	303-3	Prelievo idrico	2.3				72
Tema Materiale: Gestione dei rifiuti							
GRI 3 Temi materiali versione 2021	3-3	Gestione dei temi materiali	1.9, 4.1, Allegato 2				47, 156, 170

Standard GRI	Informativa	Disclosure	Ubicazione (Paragrafo di riferimento)	Omissione			N. Pag.
				Requisiti omessi	Ragione	Spiegazione	
GRI 306 Rifiuti	306-1	Generazione di rifiuti e impatti significativi correlati ai rifiuti	2.4.1				76
	306-2	Gestione di impatti significativi correlati ai rifiuti	2.4.1, 2.4.2, 2.4.3				76, 78, 80
	306-3	Rifiuti generati	2.4.3				80
	306-4	Rifiuti non conferiti in discarica	2.4.3				80
	306-5	Rifiuti conferiti in discarica	2.4.3				80
Tema Materiale: Welfare, attrazione, sviluppo e mantenimento delle risorse umane							
GRI 3 Temi materiali versione 2021	3-3	Gestione dei temi materiali	1.9, 4.1, Allegato 2				47, 156, 170
GRI 202 Presenza sul mercato	202-2	Percentuale di alta dirigenza assunta attingendo dalla comunità locale	3.1.4				110
GRI 401 Occupazione	401-1	Assunzioni di nuovi dipendenti ed avvicendamento dei dipendenti	3.1.4				110
	401-2	Benefici per i dipendenti a tempo pieno che non sono disponibili per i dipendenti a tempo determinato o part-time	3.1.1				95
	401-3	Congedo parentale	3.1.4				120
GRI 402 Gestione del lavoro e delle relazioni sindacali	402-1	Periodi minimi di preavviso in merito alle modifiche operative	3.1.4				110
GRI 404 Formazione e istruzione	404-1	Numero medio di ore di formazione all'anno per dipendente	3.1.4				117
	404-2	Programmi di aggiornamento delle competenze dei dipendenti e di assistenza nella transizione	3.1.4				117
Tema Materiale: Salute e sicurezza nei luoghi di lavoro							
GRI 3 Temi materiali versione 2021	3-3	Gestione dei temi materiali	1.9, 4.1, Allegato 2				47, 156, 170
GRI 403 Salute e sicurezza sul lavoro	403-1	Sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro	3.1.1				99
	403-2	Identificazione del pericolo, valutazione del rischio e indagini sugli incidenti	3.1.1				100
	403-3	Servizi per la salute professionale	3.1.1				102
	403-4	Partecipazione e consultazione dei lavoratori in merito a programmi di salute e sicurezza sul lavoro e relativa comunicazione	3.1.2				103
	403-5	Formazione dei lavoratori sulla salute e sicurezza sul lavoro	3.1.1				100
	403-6	Promozione della salute dei lavoratori	3.1.1				100
	403-7	Prevenzione e mitigazione degli impatti in materia di salute e sicurezza sul lavoro direttamente collegati da rapporti di business	3.1.1				100
	403-8	Lavoratori coperti da un sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro	3.1.1				99
	403-9	Infortuni sul lavoro	3.1.4				119

Standard GRI	Informativa	Disclosure	Ubicazione (Paragrafo di riferimento)	Omissione			N. Pag.
				Requisiti omessi	Ragione	Spiegazione	
	403-10	Malattia professionale	3.1.4				119
Tema Materiale: Diversità, parità di trattamento e di opportunità							
GRI 3 Temi materiali versione 2021	3-3	Gestione dei temi materiali	1.9, 4.1, Allegato 2				47, 156, 170
GRI 401 Occupazione	401-1	Assunzioni di nuovi dipendenti e avviamento dei dipendenti	3.1.4				110
	401-2	Benefici per i dipendenti a tempo pieno che non sono disponibili per i dipendenti a tempo determinato o part-time	3.1.1				95
GRI 404 Formazione e istruzione	404-1	Numero medio di ore di formazione all'anno per dipendente	3.1.4				117
	404-2	Programmi di aggiornamento delle competenze dei dipendenti e di assistenza nella transizione	3.1.4				117
GRI 405 Diversità e pari opportunità	405-1	Diversità negli organi di governance e tra i dipendenti	3.1.4				110, 120
	405-2	Rapporto tra salario di base e retribuzione delle donne rispetto agli uomini	3.1.4				120
GRI 406 Non discriminazione	406-1	Episodi di discriminazione e misure correttive adottate	3.1.4				120
Tema Materiale: Connessione e sviluppo di comunità locali e territorio							
GRI 3 Temi materiali versione 2021	3-3	Gestione dei temi materiali	1.9, 4.1, Allegato 2				47, 156, 170
GRI 413 Comunità locali	413-1	Operazioni con il coinvolgimento della comunità locale, valutazioni degli impatti e programmi di sviluppo	3.2.1				123
GRI 201 Performance economiche	201-1	Valore economico diretto generato e distribuito	3.2.2				131
GRI 207 Tasse versione 2019	207-2	Governance relativa alle imposte, controllo e gestione del rischio	3.2.2				131
Tema Materiale: Sicurezza dei viaggiatori							
GRI 3 Temi materiali versione 2021	3-3	Gestione dei temi materiali	1.9, 4.1, Allegato 2				47, 156, 170
GRI 203 Impatti economici indiretti	203-1	Investimenti in infrastrutture e servizi supportati	1.7				29
	203-2	Impatti economici indiretti significativi	1.7				29
GRI 416 Salute e sicurezza dei clienti	416-1	Valutazione degli impatti sulla salute e la sicurezza di categorie di prodotti e servizi	3.3.1, 3.3.2, 3.3.3				134, 139, 143
	416-2	Episodi di non conformità relativamente agli impatti su salute e sicurezza di prodotti e servizi	3.3.3				143
Tema Materiale: Accessibilità per i viaggiatori ai servizi e alle infrastrutture							
GRI 2 Informativa Generale versione 2021	2-6	Attività, catena del valore e altri rapporti di business	3.3.1				134
GRI 3 Temi materiali versione 2021	3-3	Gestione dei temi materiali	1.9, 4.1, Allegato 2				47, 156, 170

Standard GRI	Informativa	Disclosure	Ubicazione (Paragrafo di riferimento)	Omissione			N. Pag.
				Requisiti omessi	Ragione	Spiegazione	
GRI 203 Impatti economici indiretti	203-1	Investimenti in infrastrutture e servizi supportati	1.7				29
	203-2	Impatti economici indiretti significativi	1.7				29
GRI 416 Salute e sicurezza dei clienti	416-1	Valutazione degli impatti sulla salute e la sicurezza di categorie di prodotti e servizi	3.3.1				134
Tema Materiale: Sistemi di gestione della sicurezza e impatto sul territorio							
GRI 3 Temi materiali versione 2021	3-3	Gestione dei temi materiali	1.9, 4.1, Allegato 2				47, 156, 170
GRI 203 Impatti economici indiretti	203-1	Investimenti in infrastrutture e servizi supportati	1.7				29
	203-2	Impatti economici indiretti significativi	1.7				29
GRI 416 Salute e sicurezza dei clienti	416-1	Valutazione degli impatti sulla salute e la sicurezza di categorie di prodotti e servizi	3.3.1, 3.3.2, 3.3.3				134, 139, 143
	416-2	Episodi di non conformità relativamente agli impatti su salute e sicurezza di prodotti e servizi	3.3.3				143
Tema Materiale: Intermodalità e integrazione dei servizi							
GRI 2 Informativa Generale versione 2021	2-6	Attività, catena del valore e altri rapporti di business	1.1				10
GRI 3 Temi materiali versione 2021	3-3	Gestione dei temi materiali	1.9, 4.1, Allegato 2				47, 156, 170
GRI 203 Impatti economici indiretti	203-1	Investimenti in infrastrutture e servizi supportati	1.7				29
	203-2	Impatti economici indiretti significativi	1.7				29
Tema Materiale: Qualità, conformità e continuità del servizio							
GRI 3 Temi materiali versione 2021	3-3	Gestione dei temi materiali	1.9, 4.1, Allegato 2				47, 156, 170
GRI 416 Salute e sicurezza dei clienti	416-1	Valutazione degli impatti sulla salute e la sicurezza di categorie di prodotti e servizi	3.3.1, 3.3.2, 3.3.3				134, 139, 143
	416-2	Episodi di non conformità relativamente agli impatti su salute e sicurezza di prodotti e servizi	3.3.3				143
GRI 417 Marketing ed etichettatura	417-1	Requisiti relativi all'etichettatura e informazioni su prodotti e servizi	3.3.4				150
	417-2	Episodi di non conformità concernenti l'etichettatura e informazioni su prodotti e servizi	3.3.4				150
	417-3	Episodi di non conformità concernenti comunicazioni di marketing	3.3.4				150
GRI 418 Privacy dei clienti	418-1	Fondati reclami riguardanti violazioni della privacy dei clienti e perdita di loro dati	3.3.4				150
Tema Materiale: Governance, compliance normativa e gestione dei rischi							
GRI 2 Informativa Generale versione 2021	2-23	Impegno in termini di policy	1.2, 1.5, 1.9, 1.10, 4.1, 4.3				13, 23, 47, 52, 156, 163

Standard GRI	Informativa	Disclosure	Ubicazione (Paragrafo di riferimento)	Omissione			N. Pag.
				Requisiti omessi	Ragione	Spiegazione	
	2-24	Integrazione degli impegni in termini di policy	1.5, 4.1, 4.3				23, 156, 163
GRI 3 Temi materiali versione 2021	3-3	Gestione dei temi materiali	1.9, 4.1, Allegato 2				47, 156, 170
GRI 405 Diversità e pari opportunità	405-1	Diversità negli organi di governance e tra i dipendenti	1.4				17
Tema Materiale: Etica aziendale e legalità							
GRI 3 Temi materiali versione 2021	3-3	Gestione dei temi materiali	1.9, 4.1, Allegato 2				47, 156, 170
GRI 205 Anticorruzione versione 2016	205-1	Operazioni valutate per determinare i rischi relativi alla corruzione	4.2				160
	205-2	Comunicazione e formazione su normative e procedure anticorruzione	4.2				160
	205-3	Incidenti confermati di corruzione e misure adottate	4.2				160
GRI 206: Comportamento anticompetitivo versione 2016	206-1	Azioni legali relative a comportamento anticompetitivo, attività di trust e prassi monopolistiche	Nel 2025 non vi sono state azioni legali per comportamento anticoncorrenziale, antitrust e pratiche monopolistiche.				-
GRI 415 Politica pubblica versione 2016	415-1	Contributi pubblici	4.2				160
Tema Materiale: Gestione responsabile dei rapporti con i fornitori							
GRI 2 Informativa Generale versione 2021	2-6	Attività, catena del valore e altri rapporti di business	4.4				165
GRI 3 Temi materiali versione 2021	3-3	Gestione dei temi materiali	1.9, 4.1, Allegato 2				47, 156, 170
GRI 204 Prassi di approvvigionamento	204-1	Proporzione della spesa effettuata a favore di fornitori locali	1.8, 4.4				44, 165
GRI 407: Libertà di associazione e con- trattazione collettiva versione 2016	407-1	Attività e fornitori presso i quali il diritto alla libertà di associazione e di contrattazione collettiva potrebbero essere a rischio	4.4				165
GRI 408: Lavoro minorile versione 2016	408-1	Attività e fornitori che presentano un rischio significativo di episodi di lavoro minorile	4.4				165
GRI 409: Lavoro forzato o obbligatorio versione 2016	409-1	Attività e fornitori che presentano un rischio significativo di episodi di lavoro forzato o obbligatorio	4.4				165
Tema Materiale: Gestione del rumore e delle vibrazioni							
GRI 3 Temi materiali versione 2021	3-3	Gestione dei temi materiali	1.9, 4.1, Allegato 2				47, 156, 170
GRI 413 Comunità locali	413-2	Operazioni con rilevanti impatti effettivi e potenziali sulle comunità locali	2.5				90
Tema Materiale: Digitalizzazione, innovazione e cybersecurity							
GRI 2 Informativa Generale versione 2021	2-12	Ruolo del massimo organo di governo nel controllo della gestione degli impatti	4.1				156

Standard GRI	Informativa	Disclosure	Ubicazione (Paragrafo di riferimento)	Omissione			N. Pag.
				Requisiti omessi	Ragione	Spiegazione	
	2-13	Delega di responsabilità per la gestione degli impatti	4.1				156
	2-23	Impegno in termini di policy	4.1, 4.3				156, 163
	2-24	Integrazione degli impegni in termini di policy	4.1, 4.3				156, 163
	2-25	Processi volti a rimediare impatti negativi	4.1				156
	2-26	Meccanismi per richiedere chiarimenti e sollevare preoccupazioni	4.1				156
GRI 3 Temi materiali versione 2021	3-3	Gestione dei temi materiali	1.9, 4.1, Allegato 2				47, 156, 170
Tema Materiale: Performance economica, creazione e distribuzione di valore							
GRI 3 Temi materiali versione 2021	3-3	Gestione dei temi materiali	1.9, 4.1, Allegato 2				47, 156, 170
GRI 201 Performance economiche	201-1	Valore economico diretto generato e distribuito	3.2.2				131
GRI 207: Tasse versione 2019	207-2	Governance relativa alle imposte, controllo e gestione del rischio	3.2.2				131



ALLEGATO 4

Indice dei contenuti ESRS

Elenco degli obblighi di informativa (*disclosure requirements*) conformi agli ESRS rendicontati nel Bilancio consolidato di Sostenibilità 2025 (ESRS 2, IRO-2, par. 37-d)

DR	Titolo Disclosure requirement (DR)	Ubicazione (paragrafo di riferimento)	N. Pag.	Datapoint non coperti
ESRS 2 Informazioni generali				
BP-1	Criteri per la redazione delle dichiarazioni sulla sostenibilità	1.1, Allegato 1	10, 168	Par. 4 (b), 6
BP-2	Informazioni specifiche nel caso in cui l'impresa utilizzi opzioni di introduzione graduale (phasing-in)	In relazione agli obblighi di informativa per i quali la Società si è avvalsa della facoltà di differimento/introduzione graduale (cd. phase-in), non sono stati individuati impatti, rischi ed opportunità ("IRO") rilevanti per le tematiche afferenti allo standard S2 (Lavoratori nella catena del valore) e S3 (Comunità interessate). Le DR oggetto di phase-in sono state opportunamente segnalate nella presente tabella	N.A.	
GOV-1	Ruolo degli organi di amministrazione, direzione e controllo	1.4	17	Par. 12 (d)
GOV-2	Integrazione delle prestazioni legate alla sostenibilità nei sistemi di incentivazione	1.4	17	
GOV-3	Dichiarazione sul dovere di diligenza	1.9	47	
GOV-4	Gestione del rischio e controlli interni sulla rendicontazione di sostenibilità	4.1	156	
SBM-1	Strategia, modello aziendale e catena del valore	1.1, 1.5, 1.6, 1.7, 1.8	10, 23, 26, 29, 44	
SBM-2	Interessi e opinioni dei portatori di interessi	1.9	47	
SBM-3	Interazione tra impatti materiali, rischi e opportunità con la strategia e il modello di business ed effetti finanziari	1.5, Allegato 2	23, 170	
IRO-1	Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti e le informazioni materiali da rendicontare	Allegato 2	170	
IRO-2	Impatti, rischi e opportunità rilevanti e requisiti di informativa inclusi nella dichiarazione di sostenibilità	Allegato 2, Allegato 4	170, 191	Par. 37 (g)
GDR-P	Requisito generale di informativa per le politiche	1.2, 1.5, 1.10	13, 23, 53	
GDR-A	Requisito generale di informativa per le azioni e le risorse	La descrizione delle azioni/interventi principali posti in essere in relazione a impatti, rischi ed opportunità rilevanti è contenuta nei paragrafi specifici relativi alle disclosure ambientali, sociali, di governance e di condotta d'impresa	N.A.	In relazione all'informativa prevista dal par. 46, il report non sempre include le info quantitative su tutte le risorse finanziarie significative allocate in attuazione degli interventi descritti
GDR-M	Requisito generale di informativa per le metriche	L'informativa sulle metriche richiesta dagli standard tematici per gli IRO identificati e valutati è contenuta nei paragrafi specifici relativi alle disclosure ambientali, sociali, di governance e di condotta d'impresa	N.A.	
GDR-T	Requisito generale di informativa per gli obiettivi		N.A.	Disclosure non fornita nel report 2025

DR	Titolo Disclosure requirement (DR)	Ubicazione (paragrafo di riferimento)	N. Pag.	Datapoint non coperti
<i>Informazioni ambientali</i>				
E1 Cambiamenti climatici				
E1-1	Piano di transizione per la mitigazione dei cambiamenti climatici		N.A.	Disclosure non fornita nel report 2025
E1-2	Identificazione dei rischi legati al clima e analisi di scenario	2.1.1	57	
E1-3	Resilienza in relazione al cambiamento climatico		N.A.	Disclosure non fornita nel report 2025
E1-4	Politiche relative alla mitigazione dei cambiamenti climatici e all'adattamento agli stessi	2.1.2	58	
E1-5	Azioni e risorse relative alla mitigazione dei cambiamenti climatici e all'adattamento agli stessi	2.1.3	59	Par. 21 (b)
E1-6	Obiettivi relativi ai cambiamenti climatici		N.A.	Disclosure non fornita nel report 2025
E1-7	Consumo di energia e mix energetico	2.1.4	60	
E1-8	Emissioni lorde di GES di ambito 1, 2, 3	2.1.5	64	Disclosure su emissioni lorde di GES di ambito 3 (scope 3) non fornite in applicazione della facoltà di differimento (phased-in)
E1-9	Rimozioni di GES e progetti di mitigazione delle emissioni di GES finanziati con crediti di carbonio	Il Gruppo non ha effettuato rimozioni di GES e non ha in corso progetti di mitigazione delle emissioni di GES finanziati con crediti di carbonio	N.A.	
E1-10	Fissazione del prezzo interno del carbonio	N.A.	N.A.	
E1-11	Effetti finanziari attesi di rischi fisici e di transizione rilevanti e potenziali opportunità legate al clima		N.A.	Disclosure non fornita in applicazione della facoltà di differimento (phased-in)
E2 Inquinamento				
E2-1	Politiche relative all'inquinamento	2.2.1	67	
E2-2	Azioni e risorse connesse all'inquinamento	2.2.2	68	
E2-3	Obiettivi connessi all'inquinamento		N.A.	Disclosure non fornita nel report 2025
E2-4	Inquinamento di aria, acqua e suolo	2.2.3	69	
E2-5	Sostanze preoccupanti e sostanze estremamente preoccupanti	2.2.4	70	
E3 Acqua e risorse marine				
E3-1	Politiche connesse alle acque	2.3.1	72	
E3-2	Azioni e risorse connesse alle acque	2.3.1	72	Par. 12
E3-3	Obiettivi connessi alle acque	Disclosure non fornita, tema non materiale	N.A.	
E3-4	Metriche relative alle acque	2.3.2	74	Par. 15 (a), (b), (d), (e), (f)
E5 Uso delle risorse ed economia circolare				
E5-1	Politiche relative all'uso delle risorse e all'economia circolare	2.4.1	76	
E5-2	Azioni e risorse relative all'uso delle risorse e all'economia circolare	2.4.2	78	
E5-3	Obiettivi relativi all'uso delle risorse e all'economia circolare		N.A.	Disclosure non fornita nel report 2025
E5-4	Flussi di risorse in entrata		N.A.	Disclosure non fornita nel report 2025
E5-5	Flussi di risorse in uscita	2.4.3	80	
<i>Informazioni sociali</i>				
S1 Forza lavoro propria				
S1-1	Politiche relative alla forza lavoro propria	3.1.1	94	

DR	Titolo Disclosure requirement (DR)	Ubicazione (paragrafo di riferimento)	N. Pag.	Datapoint non coperti
S1-2	Coinvolgimento della forza lavoro propria e dei rappresentanti dei lavoratori, esistenza di canali che consentono ai lavoratori propri di sollevare preoccupazioni o esigenze e approcci per porvi rimedio	3.1.2	103	
S1-3	Azioni e risorse relative alla forza lavoro propria	3.1.3	107	Par. 16 (b)
S1-4	Obiettivi relativi alla forza lavoro propria		N.A.	Disclosure non fornita nel report 2025
S1-5	Caratteristiche dei dipendenti dell'impresa	3.1.4	110	
S1-6	Caratteristiche dei lavoratori non dipendenti nella forza lavoro propria dell'impresa	3.1.4	116	
S1-7	Copertura della contrattazione collettiva e dialogo sociale	3.1.4	110	
S1-8	Metriche della diversità	3.1.4	110	
S1-9	Salari adeguati	3.1.4	110	
S1-10	Protezione sociale	3.1.4	110	
S1-11	Persone con disabilità		N.A.	Disclosure non fornita nel report 2025
S1-12	Metriche di formazione e sviluppo delle competenze	3.1.4	117	Par. 34 a)
S1-13	Metriche di salute e sicurezza	3.1.4	119	
S1-14	Metriche dell'equilibrio tra vita professionale e vita privata	3.1.4	120	
S1-15	Metriche di retribuzione	3.1.4	120	
S1-16	Episodi di discriminazione e altri incidenti relativi ai diritti umani	3.1.4	120	
S4 Consumatori e utilizzatori finali				
S4-1	Politiche connesse ai consumatori e agli utilizzatori finali	3.3.1, 3.3.2, 3.3.3	134, 139, 143	
S4-2	Coinvolgimento dei consumatori e degli utilizzatori finali, esistenza di canali che consentono ai consumatori e utilizzatori finali di sollevare preoccupazioni o esigenze e approcci per porvi rimedio	3.3.4	150	
S4-3	Azioni e risorse relative ai consumatori e agli utilizzatori finali	3.3.1, 3.3.2, 3.3.3, 3.3.4	134, 139, 143, 150	
S4-4	Obiettivi relativi ai consumatori e agli utilizzatori finali		N.A.	Disclosure non fornita nel report 2025
Informazioni relative alla governance				
G1 Condotta delle imprese				
G1-1	Politiche relative alla condotta delle imprese	4.2, 4.3	160, 163	
G1-2	Azioni relative alla condotta delle imprese	4.2, 4.4	160, 163	
G1-3	Obiettivi relativi alla condotta delle imprese		N.A.	Disclosure non fornita nel report 2025
G1-4	Metriche relative alla corruzione attiva e passiva	4.2	160	
G1-5	Metriche relative all'influenza politica, incluse le attività di lobbying	4.2	160	
G1-6	Metriche relative alle prassi di pagamento	4.4	160	Par. 17 (a), (b)

NOTA: Le disclosure riferite allo standard S2 "Lavoratori nella catena del valore" e allo standard S3 "Comunità interessate" non sono state fornite in applicazione della facoltà di differimento (phased-in) prevista. Le disclosure relative allo standard E4 "Biodiversità ed ecosistemi" non sono riportate in quanto il tema non è significativo e non sono stati individuati IRO materiali.





Società per Azioni
Capitale Sociale € 5.000.000,00 i.v.
R.E.A. presso la CCIAA di Roma n. 83839
Codice Fiscale 00431220591
Partita IVA 00890311004
PEC: amministrazionefnb@legalmail.it

Sede legale
00162 Roma
Piazza G. Winckelmann, 12
+39 06 84210353 (8 linee r.a.)
+39 06 84218038
sede@ferrovienordbarese.it

www.ferrotramviaria.it

