



FNM

2013

BILANCIO DI
SOSTENIBILITÀ



2013

BILANCIO DI
SOSTENIBILITÀ

Bilancio di Sostenibilità
del Gruppo FNM
Anno 2013



1

CRITERI DI REDAZIONE DEL BILANCIO

10

2

LETTERA DEL PRESIDENTE AGLI STAKEHOLDERS

13

3

IL GRUPPO FNM

| | |
|---|----|
| _ Origine e sviluppo della società Ferrovie Nord Milano | 16 |
| _ Vision | 19 |
| _ Mission | 20 |
| _ Profilo del gruppo | 21 |
| _ I partner | 27 |
| _ Il territorio e il mercato di riferimento | 28 |
| _ Quadro normativo del trasporto pubblico locale TPL | 34 |
| _ Associazioni e partecipazioni | - |
| _ Global Compact delle Nazioni Unite | - |

4

CORPORATE GOVERNANCE

38

| | |
|---|----|
| _ Gli organi societari | 39 |
| _ Codice etico | 45 |
| _ Organismi di vigilanza e Modello organizzativo ex Dlgs 231/2001 | 46 |
| _ I sistemi di gestione | 47 |

5

GESTIONE DEI RECLAMI

50

6

STAKEHOLDER

54

7

PRINCIPALI ATTIVITÀ DEL 2013

61

8

LA RESPONSABILITÀ ECONOMICA

| | |
|-------------------------------|----|
| _ Risultati economici | 64 |
| _ Le politiche degli acquisti | 69 |

9

LE RISORSE UMANE

| | |
|--------------------------|----|
| _ Popolazione aziendale | 72 |
| _ Formazione | 82 |
| _ Salute e sicurezza | 83 |
| _ Privacy dei dipendenti | 84 |

10

LA RESPONSABILITÀ SOCIALE

| | |
|--------------------------------|----|
| _ Le iniziative del Gruppo FNM | 88 |
|--------------------------------|----|

11

LA RESPONSABILITÀ AMBIENTALE

| | |
|--|-----|
| _ Performance ambientali | 100 |
| _ Energia totale | 101 |
| _ Emissioni | 109 |
| _ Inquinamento acustico | 113 |
| _ Vibrazioni | 115 |
| _ Gestioni dei rifiuti | 116 |
| _ Sostanze pericolose | 117 |
| _ Amianto | 118 |
| _ Impatto paesaggistico e sulla biodiversità | 119 |
| _ Risorse idriche | 123 |
| _ Salvaguardia di suolo, sottosuolo e falde | 124 |
| _ Il progetto E-VAI di SeMS | 125 |
| _ Nord Energia e l'elettrodotto | 126 |

12

COMUNICAZIONE CON GLI STAKEHOLDER

129

1

CRITERI DI REDAZIONE
DEL BILANCIO



CRITERI DI REDAZIONE DEL BILANCIO

Il presente bilancio di sostenibilità del Gruppo FNM S.p.A. fa riferimento alle seguenti società e alle relative performance riferite all'esercizio 2013 (1 gennaio 2013 – 31 dicembre 2013):

- FNM S.p.A.;
- FERROVIE NORD S.p.A.;
- NORD ENERGIA S.p.A.;
- NORD_ING S.r.l.;
- NORDCOM S.p.A.;
- FNMAUTOSERVIZI S.p.A.;
- SeMS S.r.l.

Sono invece escluse dal perimetro di rendicontazione le seguenti società partecipate e le loro controllate:

- Trenord S.r.l. joint venture con Trenitalia è l'operatore che gestisce direttamente il servizio dei treni;
- Omnibus Partecipazioni S.r.l.;
- Nord Cargo S.r.l.;
- Eurocombi S.r.l.

Il presente documento è il primo bilancio di sostenibilità ispirato alle linee guida Sustainability Reporting Guidelines (versione 4.0, 2013) del Global Reporting Initiative (GRI) con l'obiettivo di illustrare le caratteristiche del Gruppo e le principali attività nell'ambito della sostenibilità economica, sociale ed ambientale.

I bilanci di sostenibilità redatti in precedenza – l'ultimo dei quali riferito al biennio 2010-2011 – non seguivano alcuno standard.

Questa prima pubblicazione pone le basi per le future rendicontazioni che seguiranno su base annua, con l'obiettivo di redigere un bilancio completo in coerenza alle sopracitate linee guida a partire dal 31 dicembre 2014.

I dati economici derivano dal Bilancio Consolidato del Gruppo FNM del 2013, oggetto di revisione contabile da parte di Deloitte.

Il presente bilancio è stato redatto dalla funzione CSR della holding FNM S.p.A., sotto la supervisione del Comitato CSR e con la collaborazione di tutte le compagini del Gruppo.

Approvazione del bilancio

Il bilancio di sostenibilità del Gruppo FNM è stato presentato all'esame e alla valutazione del Comitato per la CSR e, successivamente, del CdA della Capogruppo

Garanzie esterne

Il presente bilancio non è stato sottoposto a revisione esterna.

2

LETTERA DEL PRESIDENTE AGLI STAKEHOLDERS

Il Gruppo FNM ha radici antiche e solide.

La nostra terra è la Lombardia: è qui che siamo nati – oltre un secolo fa – ed è qui che, ogni giorno, il nostro servizio consente a migliaia di persone di muoversi per lavoro, studio o turismo. La nostra rete ha contribuito allo sviluppo del territorio, favorendo la mobilità e, attraverso di essa, la crescita economica e sociale di una delle aree più ricche e vivaci del Paese. Vogliamo continuare a farlo, attraverso una strategia che tenga armonicamente insieme obiettivi economici, sociali e ambientali.

Anche nel 2013 il nostro impegno ci ha permesso di raggiungere risultati apprezzabili: nonostante una congiuntura economica sfavorevole, abbiamo creato valore e condiviso una parte degli utili con i nostri azionisti, a cui abbiamo riconosciuto un dividendo.

Anche gli investimenti per il rinnovo e l'ampliamento della nostra rete ferroviaria e dei nostri mezzi è stato rilevante, grazie al sostegno di Regione Lombardia.

Abbiamo acquistato nuovi treni, realizzato vari interventi per favorire l'accessibilità delle nostre stazioni, migliorato gli standard di sicurezza e i nostri ingegneri sono impegnati in progetti di grande importanza per il territorio, come il collegamento tra i terminal 1 e 2 dell'aeroporto di Malpensa. Il rispetto per l'ambiente è da sempre al centro delle nostre attività: ci occupiamo prevalentemente di trasporto pubblico locale e i nostri mezzi sono, o lo diventeranno del tutto nel breve periodo, ecologici.

Tra i nostri obiettivi, prima di tutto, vi è la riduzione del consumo di energia: per questo abbiamo promosso una partnership con il Politecnico di Milano, al fine di studiare e brevettare un sistema che ci permetta di recuperare l'energia prodotta durante l'arresto del treno e utilizzarla per illuminare le stazioni. Abbiamo anche avviato alcuni progetti pilota per l'installazione di impianti fotovoltaici sulle pensiline e nei parcheggi delle nostre stazioni. Ovunque, stiamo sostituendo le lampade ad incandescenza con quelle a led. L'attenzione verso i nostri stakeholder ci spinge a condividere con loro risorse, spazi e progetti. Tra questi, "Stazioni in comune" ha l'obiettivo di mettere a disposizione della collettività alcuni dei nostri spazi, con il duplice scopo di sottrarli al degrado e offrirli, in comodato d'uso, ai Comuni per ospitare associazioni o per altre attività sociali.

Vogliamo promuovere un trasporto ecologico, come detto, e per far ciò puntiamo a favorire l'intermodalità, predisponendo nei pressi delle stazioni parcheggi per biciclette e aree attrezzate dove poter prendere in car-sharing una delle auto elettriche del servizio e-vai. Queste sono solo alcune delle iniziative realizzate nel corso del 2013 e di cui abbiamo dato conto nel presente bilancio. Abbiamo in cantiere numerosi progetti, per essere pronti a rispondere alle sfide e opportunità che ci attendono, tra le quali Expo 2015. Vogliamo affrontarle insieme ai nostri Stakeholder – coloro che danno senso al nostro operare – coinvolgendoli in modo sempre più stretto nel percorso di Sostenibilità che abbiamo intrapreso.

3

IL GRUPPO FNM

_ ORIGINE E SVILUPPO DELLA SOCIETÀ
FERROVIE NORD MILANO

_ VISION

_ MISSION

_ PROFILO DEL GRUPPO

_ I PARTNER

_ IL TERRITORIO E IL MERCATO DI RIFERIMENTO

_ QUADRO NORMATIVO DEL TRASPORTO
PUBBLICO LOCALE TPL

_ ASSOCIAZIONI E PARTECIPAZIONI

_ GLOBAL COMPACT DELLE NAZIONI UNITE

FERROVIE NORD MILANO



IL GRUPPO FNM

ORIGINE E SVILUPPO DELLA SOCIETÀ FERROVIE NORD MILANO

L'origine delle FNM risale al 1874, anno in cui Alberto Vaucamps (di nazionalità belga), l'ing. Ambrogio Campiglio, l'ing. Emilio Bianchi e il dott. Giuseppe Grilloni, presentarono al Ministero dei Lavori Pubblici un progetto per la costruzione e l'esercizio di una linea ferroviaria collegante Milano a Saronno.

La convenzione con l'Amministrazione dello Stato fu firmata il 5 dicembre 1875 ottenendone, così, dal Governo Italiano la concessione della costruzione e l'esercizio di tale linea, dando facoltà ai concessionari di cedere la concessione stessa ad una Società Anonima da costituirsi. La Società Anonima Ferrovie Milano-Saronno e Milano-Erba fu fondata il 12 dicembre 1877 e rilevò le concessioni della linea Milano-Saronno (L. 21 maggio 1876, n. 3140) e della linea Milano Bovisa -Erba con la diramazione Seveso-Camnago (L. 21 giugno 1877, n. 3881).

Il 22 marzo 1879 la linea ferroviaria Milano-Saronno venne aperta all'esercizio, mentre la Milano Bovisa-Erba fu aperta il 31 dicembre dello stesso anno e la diramazione il 28 giugno 1880.

Nel 1883, la società fu ridenominata Società Anonima per le Ferrovie Nord Milano (FNM).

Nel 1888 fece il suo ingresso nel capitale sociale la Società per le ferrovie del Ticino (SFT), controllata dalla Société Anonyme Belge-Italienne de Chemin de Fer a sua volta controllata dalla Société generale de Belgique che di fatto divenne maggioritaria nella società ferroviaria italiana.

La SFT gestiva, grazie ad una convenzione con la Provincia di Como concessionaria dal 1882, la concessione della costruzione ed esercizio di due linee ferroviarie: la Como -Grandate- Malnate- Laveno (Como - Laveno) e la Saronno - Quadronna, aperte all'esercizio rispettivamente il 5 luglio 1885 e 14 agosto 1884. Un accordo tra la Provincia di Como, la società belga e le Ferrovie Nord Milano, permise il subentro di quest'ultima. Tra la fine del XIX secolo e l'inizio del XX, la società si trovò a gestire una vasta rete ferroviaria nel nord milanese posta a diretta concorrenza con quella gestita dalla Società per le Strade Ferrate del Mediterraneo. Nel 1907, a seguito della nazionalizzazione delle ferrovie, la Mediterranea, ora non più diretta concorrente, entrò nel capitale sociale della società rilevando le quote dalla società belga.

Nel 1917, la FNM ottenne dalla Società Anonima per la Ferrovia Novara-Seregno, l'esercizio della linea Castellanza-Valmorea. Fu costituita una società ad hoc per la costruzione del tratto Mendrisio-Confine italo-svizzero che ne avrebbe dovuto diventare la diretta continuazione nell'ambito della Ferrovia internazionale della Valmorea.

Nel 1922 fu prolungata la Milano-Erba fino ad Asso, mentre nel 1926 fu completata la costruzione del tratto svizzero della Ferrovia internazionale. Due anni dopo, però, il traffico internazionale su questa linea fu sospeso.

Il 14 dicembre 1926 FNM S.p.A. venne quotata al mercato principale di Milano.

Dal 1929 iniziò il processo di elettrificazione che si protrarrà fino al dicembre 1953.

Le prime tratte coinvolte furono la Milano-Saronno e la Milano Bovisa-Meda, mentre nel 1937 sarà il turno della Saronno-Como.

Nel 1943 avvenne la fusione per incorporazione della Società Anonima per la Ferrovia Novara-Seregno, già partecipata dalle FNM, nella Società Anonima per le Ferrovie Nord Milano che divenne Ferrovie Nord Milano S.p.A. Nello stesso anno, anche la Società Ausiliare Lombarda Autotrasporti (ALA) fu incorporata nelle Ferrovie Nord portando in dotazione il suo pacchetto di concessione relative al trasporto pubblico su gomma. Dopo la Seconda guerra mondiale continuò il processo di elettrificazione.

Nel 1958 fu soppresso il traffico passeggeri sulla Saronno-Seregno, mentre nel 1966 fu soppressa completamente la Malnate-Grandate, terminando le corse dirette fra Varese e Como.

Una novità importante per le Ferrovie Nord Milano arrivò nel 1974, quando la Mittel - Società industriale mediterranea S.p.A. (che dal 1969 fu la denominazione della Mediterranea) cedette il controllo alla Regione Lombardia.

Nel 1977 si chiuse l'ultimo tratto sopravvissuto della Ferrovia internazionale: il Castellanza-Lonate Ceppino.

Il 30 aprile 1983 l'assemblea dei Soci della società Ferrovie Nord Milano S.p.A. deliberò lo scorporo di tutto il complesso delle attività sociali destinate alla gestione delle concessioni ferroviarie (ed automobilistiche) mediante il conferimento delle stesse alla società controllata (partecipazione totalitaria) Ferrovie Nord Milano Esercizio S.p.A., costituita il 16 dicembre 1982. Questa operazione rappresentò l'attuazione del piano di ristrutturazione dell'assetto societario per separare e demandare a soggetti giuridici diversi le attività di trasporto e le attività patrimoniali estranee alla gestione delle concessioni, come deliberato dalla Regione Lombardia, azionista di maggioranza di Ferrovie Nord Milano S.p.A. dal 1975.

Proseguendo il percorso nella direzione indicata da Regione Lombardia, a dicembre del 1985 venne costituita la società FNM Autoservizi S.p.A., operativa da giugno 1986, per assunzione del controllo dell'attività automobilistica di F.N.M.E.; si rafforzò, in tal modo, la configurazione di FNM nel suo ruolo di holding.

Nel 1993, le due controllate incorporarono i rami aziendali della Società Nazionale Ferrovie e Tramvie relativi al trasporto ferroviario e su gomma, estendendo la zona servita dal gruppo anche alle province di Cremona e di Brescia. Nello stesso anno il Gruppo Ferrovie Nord Milano acquisisce la gestione delle linee ferroviarie Brescia-Iseo-Edolo e di alcune linee automobilistiche in provincia di Brescia.

Nel 1997 si inaugura il primo tratto del Passante Ferroviario di Milano tra le stazioni di Certosa - Bovisa FNM e Milano Porta Venezia.

Nel 1999 inizia il servizio Malpensa Express, con l'attivazione della tratta fino all'aeroporto di Malpensa 2000.

Nel 2000 con il servizio cargo Melzo - Zeebrugge (Belgio), si compie in Italia la liberalizzazione del trasporto merci ferroviario grazie a FNM - Divisione Cargo. Dalla partnership con Telecom Italia nasce invece NordCom, attiva nel settore Information Communication Technology.

Nel 2003, la società decise di separare la gestione dell'infrastruttura ferroviaria da quella del traffico. Dalla Ferrovie Nord Milano Esercizio S.p.A. nacquero la Ferrovie Nord Cargo S.r.l., dedicata al trasporto merci, e la Ferrovie Nord Milano Trasporti S.r.l., rivolta al ramo passeggeri.

Nel mese di aprile 2006, fu annunciato dalla holding un rinnovo totale della sua corporate identity, con la nascita di un nuovo logo e la ridenominazione di tutte le società del gruppo FNM. In particolare:

- Ferrovie Nord Milano Trasporti S.r.l. assunse la denominazione LeNORD S.r.l.;
- Ferrovie Nord Milano Esercizio S.p.A. fu rinominata in FERROVIENORD S.p.A.;
- Ferrovie Nord Cargo fu rinominata in NORDCARGO S.r.l.

La capogruppo Ferrovie Nord Milano S.p.A. invece cambiò denominazione in FNM S.p.A.. La nuova immagine fu approvata il 29 aprile e prese il via per l'intero gruppo dal 15 maggio dello stesso anno.

Il 9 settembre 2007 viene attivato il quadruplicamento dei binari tra Cadorna e Bovisa, la tratta urbana della rete FERROVIENORD dove convergono le linee da e per Saronno, Como, Asso, Varese – Laveno, Novara e Malpensa. Il quadruplicamento, la cui realizzazione ha richiesto nove anni di lavoro, è stato uno degli investimenti infrastrutturali più rilevanti per il trasporto pubblico locale in Lombardia.

A marzo 2008 coerentemente con la strategia di focalizzarsi sulle attività legate al core-business, viene ceduta la controllata AVIONORD. Il 3 aprile 2008 il titolo FNM viene ammesso alla classe 1 del mercato MTA (Mercato Telematico Azionario). Contestualmente l'Assemblea degli Azionisti approva il Bilancio 2007 e dispone l'incorporazione di Interporti Lombardi.

Ad oggi il capitale azionario è detenuto per il 57,57% dalla Regione Lombardia, per il 14,5% dalle Ferrovie dello Stato, per il 3,078% da Aurelia S.p.A. mentre il restante flottante è in mano a privati.

Nell'agosto 2009, a seguito della fase di stipula del contratto di servizio relativo al trasporto regionale ferroviario lombardo per il periodo 2009-2014, FNM costituì assieme a Trenitalia la società Trenitalia-LeNORD (TLN). Questa società ha rilevato nel 2011, sia il ramo d'azienda di LeNORD, sia la divisione regionale della società del gruppo FS allo scopo di gestire il servizio ferroviario passeggeri regionale della Lombardia. A maggio 2011 la divisione di Trenitalia e LeNORD si sono fuse per incorporazione all'interno di TLN. Quest'ultima ha assunto il nuovo nome di Trenord.

In data 12 gennaio 2009 FERROVIENORD (controllata al 100% da FNM S.p.A.) ha ceduto il 49% del capitale sociale di NORDCARGO a Railion Italia S.r.l., impresa operante nel settore del trasporto ferroviario di merci, controllata al 100% da Railion Deutschland AG,

a sua volta indirettamente controllata da Deutsche Bahn AG.

L'11 gennaio 2010 si è data esecuzione alla cessione di ulteriore 11% delle quote del capitale sociale di NORDCARGO S.r.l. a favore di DB Schenker Rail Italia S.r.l. In data 28 settembre 2010 FNM è subentrata a FERROVIENORD nel possesso della partecipazione di quest'ultima, pari al 40%, nel capitale sociale di NORDCARGO S.r.l. (atto notaio Zabban rep. 60981).

Nel 2011, l'Assemblea degli Azionisti ha deliberato l'aumento gratuito del capitale, portato a 230.000.000,00 euro.

Alla fine di questo lungo percorso risulta che il Gruppo FNM è il secondo operatore ferroviario italiano, con società operanti nei settori del trasporto pubblico, anche su gomma, dell'ingegneria ferroviaria, dei servizi e importanti diversificazioni nei settori dell'informatica, dell'energia e della mobilità sostenibile.

L'attuale assetto organizzativo del Gruppo distingue competenze e attività tra le diverse società, affinché ciascuna, sotto l'indirizzo e il controllo della capogruppo, sia focalizzata su uno specifico settore di attività. FNM ha rafforzato il suo ruolo di holding operativa, con l'accentramento dei servizi amministrativi e strategici, per assicurare economie di scala e sviluppato la sua attività di RO.S.CO. (Rolling Stock Company), attività di investimento e noleggio del materiale rotabile a favore delle Società del Gruppo e di Trenord in particolare.

In data 17 aprile 2014 la società ha ottenuto da RINA la certificazione di qualità per conformità alla norma ISO 9001:2008 per i campi EA:35 "governo, indirizzo e coordinamento delle società partecipate".

– VISION

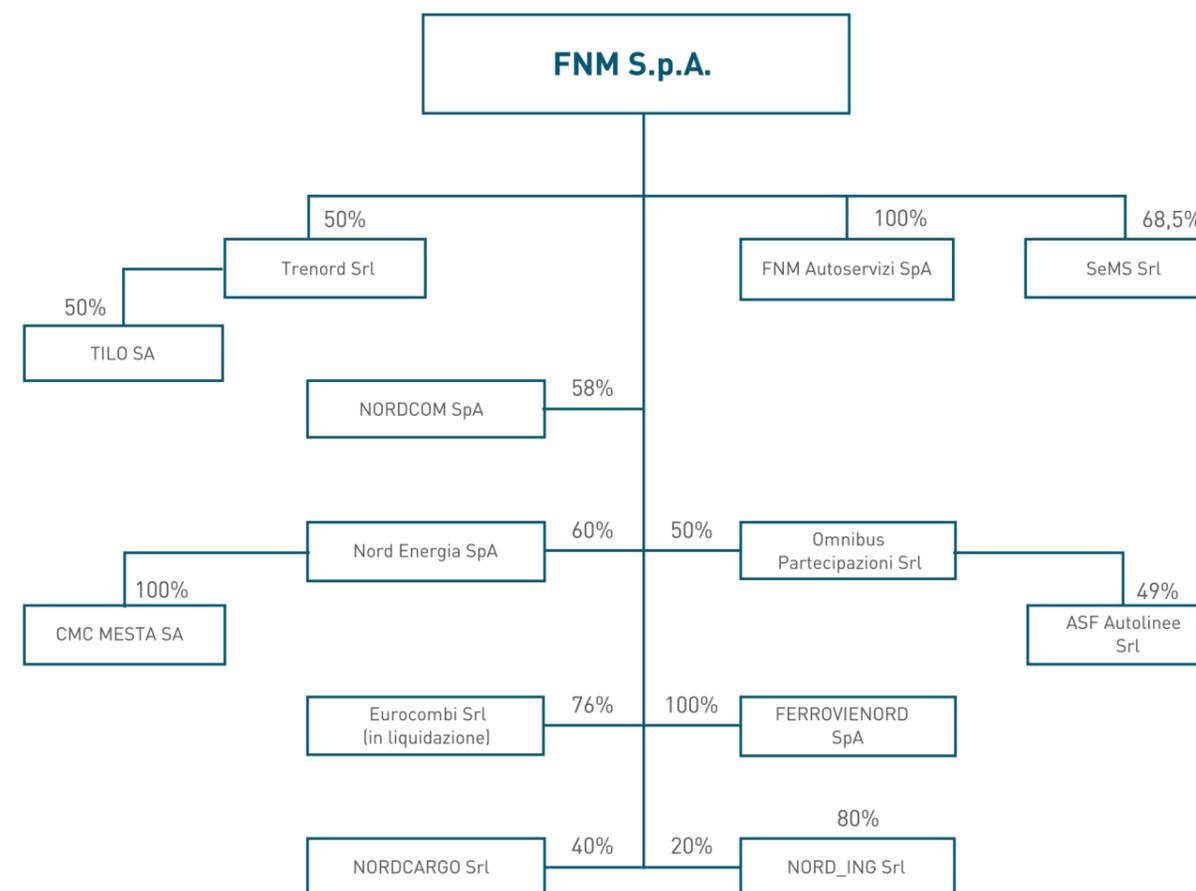
Noi vogliamo vivere in una Regione nella quale la qualità della vita sia di coloro che vi abitano e vi lavorano, sia dei visitatori e possa confrontarsi e superare quella delle nazioni che abbiamo come riferimento; in cui il nostro patrimonio naturale, artistico e culturale possa essere apprezzato nel modo più semplice, in cui esista un sistema di trasporti economico, efficace, sicuro e rispettoso dell'ambiente, in cui il sistema produttivo e quindi la ricchezza degli abitanti si possano sviluppare supportati da un sistema logistico moderno, armonioso e sostenibile.

MISSION

Nata per rispondere ai bisogni di mobilità e comunicazione di persone e imprese, negli ultimi anni FNM ha ampliato i propri settori di attività, con investimenti importanti nei settori dell'ICT, dell'energia e della mobilità sostenibile, per cogliere le opportunità offerte dalla liberalizzazione di alcuni settori di pubblica utilità e ampliare il proprio ambito operativo a livello sia nazionale che internazionale.

PROFILO DEL GRUPPO

Il profilo del Gruppo al 31.12.2013 è il seguente:



Nel corso del 2013 non sono intervenute variazioni inerenti il profilo rispetto alla situazione al 31 dicembre 2012.

La capogruppo

FNM S.p.A., società Capogruppo, in coerenza con le proprie finalità statutarie, esercita il duplice ruolo di holding di partecipazioni e di holding operativa, svolgendo sotto questa veste l'attività di locazione di materiale rotabile alle partecipate operanti nel settore del TPL, di provider di servizi amministrativi alle proprie controllate erogando le funzioni e i servizi di supporto per lo svolgimento della gestione caratteristica delle società partecipate tra cui i servizi legali, la gestione del personale, le attività di amministrazione e finanza e gli acquisti ed, infine, di gestore del proprio patrimonio immobiliare. Nel corso del 2013 è stato avviato un progetto di certificazione ISO 9001.

L'azionista di maggioranza è la Regione Lombardia, la quale però non esercita attività di direzione e coordinamento nei confronti di FNM.

FNM è quotata alla Borsa di Milano dal 1926, risultando così fra le prime aziende quotate del settore.

Core business del gruppo

Il core business del Gruppo è rappresentato dal Trasporto Pubblico Locale attraverso le seguenti società:

FERROVIENORD S.p.A., cui è affidata la gestione dell'infrastruttura ferroviaria, che comprende più di 300 km di rete e 120 stazioni dislocate su cinque linee nell'hinterland a nord di Milano e nelle province di Milano, Varese, Como, Novara, Brescia, su cui transitano 800 treni al giorno (uno ogni tre minuti in arrivo e partenza da Cadorna, nelle ore di punta). Accanto all'attività finalizzata alla circolazione dei treni, FERROVIENORD si occupa della manutenzione ordinaria e straordinaria della rete ferroviaria, dei lavori di potenziamento della rete e delle attivazioni di nuovi impianti, avvalendosi di Nord_Ing. Le sue attività sono regolate dalle concessioni di cui alla Legge 472/1999 (per la tratta Busto Arsizio- Malpensa) e al Decreto Dirigenziale del Ministero dei Trasporti datato 6 giugno 2000, estese sino al 17 marzo 2016; dal contratto di servizio stipulato con Regione Lombardia e dal contratto di programma sottoscritto il 3 dicembre 2009 (L.R. n°11/2009).

| | 2013 | 2012 |
|-----------------------------|--|--|
| Lunghezza rete | RAMO MILANO: 225,7 KM RAMO ISEO: 108,5 KM | RAMO MILANO: 210,5 KM RAMO ISEO: 108,4 KM |
| Treni circolanti in un anno | RAMO MILANO: 235.683 RAMO ISEO: 21.130 | RAMO MILANO: 211.589 RAMO ISEO: 21.135 |
| Numero stazioni | RAMO MILANO: 90 RAMO ISEO: 38 | RAMO MILANO: 84 RAMO ISEO: 38 |
| Investimenti sulla rete | 50,8 MILIONI DI EURO | 102,4 MILIONI DI EURO |

L'incremento della lunghezza della rete, dei treni circolanti annualmente e del numero di stazioni del Ramo Milano (*), dipende dall'apertura della linea Saronno-Seregno (15,2 km) avvenuta in data 08.12.2012.

NORD_ING S.r.l., cui è affidata l'attività di progettazione, nonché il supporto tecnico e amministrativo per gli investimenti sulla rete, comprese le stazioni. Affianca FERROVIENORD, nella gestione dei programmi di investimento per l'adeguamento e il potenziamento delle reti di trasporto, nonché lo sviluppo di progetti immobiliari. Le attività di progettazione consistono nella fornitura di servizi di ingegneria integrata quali studi di fattibilità e di impatto ambientale, coordinamento di rilievi e sondaggi, progettazioni a livello preliminare, definitivo ed esecutivo. La sezione di direzione lavori permette tutte le attività relative alla verifica sia dell'esecuzione dei lavori nelle diverse fasi di realizzazione di un'opera sia della conformità con il progetto. Afferiscono alla direzione lavori anche le attività per la sicurezza nei cantieri, i collaudi statici e tecnico-amministrativi, l'accettazione e la contabilizzazione dei materiali. Particolare attenzione viene posta in fase realizzativa al mantenimento di elevati standard di sicurezza per i lavoratori del gruppo e delle ditte appaltatrici. I progetti prendono in considerazione gli impatti ambientali con scelte progettuali ecosostenibili.

TRENORD S.r.l. – controllata al 50% con Trenitalia S.p.A. – è una società di oltre 4.000 dipendenti, unica in Italia perché esclusivamente dedicata al trasporto pubblico ferroviario di un'intera Regione. Si tratta del primo operatore specializzato nel trasporto locale su ferro che gestisce il servizio ferroviario suburbano e regionale, il servizio di collegamento aeroportuale Malpensa Express (da Milano Cadorna, Milano Centrale, Milano P.ta Garibaldi) e quello transfrontaliero Como-Chiasso e Malpensa-Bellinzona, per un totale di 2.300 corse al giorno, che in larga misura confluiscono verso il nodo di Milano. La società è stata costituita il 3 maggio 2011, unendo in una joint venture l'esperienza, la competenza e le strutture di Trenitalia (Divisione Regionale Lombardia) e del Gruppo FNM (LeNORD) - partecipanti al 50% ciascuna - al fine di razionalizzare e ottimizzare il servizio ferroviario in Lombardia. Il contratto di servizio con Regione Lombardia ha durata sino al 31 dicembre 2014, ma in una recente delibera l'ente regionale ha comunicato la propria volontà di prorogarlo sino al 31 dicembre 2020.

FERROVIE NORD MILANO AUTOSERVIZI S.p.A. - concessionaria di quote dei servizi di trasporto pubblico su gomma nelle Province di Varese e Brescia e titolare in A.T.I. con ASF Autolinee S.r.l. di contratto di servizio per quelli in Provincia di Como. Opera anche come supporto a Trenord con attività "sostitutive per i treni" ed effettua il servizio charter, fra i terminal T1 e T2 dell'aeroporto di Malpensa, per conto di SEA.

| | 2013 | 2012 |
|--|---|--|
| Numero di conducenti | 180 | 182 |
| Numero autobus (intero parco) | 168 | 169 |
| Età media autobus (intero parco) | 11,76 | 10,69 |
| Numero autobus (solo parco TPL) | 147 | 148 |
| Età media autobus (solo parco TPL) | 11,54 | 10,62 |
| Numero autobus acquistati | 0 | 1 |
| Numero autobus accessibili ai disabili | 128 | 129 |
| Numero autobus divisi per categoria EURO (1-2-3-4-5-6) | EURO 0 -1 CON FAP: 17 (*) EURO 2 CON FAP: 96 (*) EURO 3: 19 EURO 4: 6 EURO 5: 27 EURO 5 EEV: 3 (**) EURO 6: 0 | EURO 0 1 CON FAP: 19 (*) EURO 2 CON FAP: 96 (*) EURO 3: 19 EURO 4: 6 EURO 5: 26 EURO 5 EEV: 3 (**) EURO 6: 0 |
| buskm/anno | 6.498.595 | 6.585.309 |

(*) FAP: Filtro attivo anti-particolato;

(**) EEV: Enhanced Environmentally friendly vehicle (Veicolo ecologicamente avanzato)

OMNIBUS PARTECIPAZIONI S.r.l. - società che detiene il 49% delle quote in ASF Autolinee S.r.l. ed è partecipata pariteticamente con il Gruppo Arriva Italia. ASF Autolinee è una società che svolge servizio di trasporto pubblico passeggeri a Como e Provincia. Seppur con denominazioni e proprietà societarie differenti, ASF è da anni un punto di riferimento per il Trasporto Pubblico Locale nel Comasco.

Al di fuori del trasporto pubblico locale il Gruppo è presente con:

NORDCOM S.p.A. - attiva nell'Information & Communication Technology sia a favore del Gruppo FNM sia di terzi. NordCom nasce nel 2001 come partnership fra Telecom Italia e il ramo d'azienda della funzione Sistemi Informativi (T&SI) del Gruppo FNM. Offre soluzioni innovative e sistemi integrati che consentono il pieno governo di informazioni, processi, conoscenze, soluzioni coniugando competenza tecnologica e conoscenza organizzativa. Le attività sono svolte sia per le società del gruppo sia per la Pubblica Amministrazione, imprese e grandi organizzazioni pubbliche e private. Le attività riguardano consulenza, ingegneria e servizi per reti, sistemi informativi e applicazioni Web. In particolare NordCom ha maturato forte esperienza nell'integrazione di sistemi e realizzazione di infrastrutture di Document Management e di Enterprise Application Integration. NordCom si rivolge principalmente a due mercati: la pubblica amministrazione locale e la sanità.

SeMS S.r.l., specializzata nella mobilità sostenibile attraverso il servizio commerciale di car sharing E-Vai, ha per oggetto l'assunzione e la gestione, diretta o indiretta, di servizi di trasporto pubblico, con particolare riguardo a quello automobilistico, da svolgere anche mediante l'impiego di veicoli a basso o nullo impatto ambientale e il servizio di car sharing. L'organizzazione e la prestazione di tale ultimo servizio comportano:

- l'allestimento e la gestione di un parco automezzi diversificato, anche attraverso l'acquisto o noleggio di veicoli nuovi o usati, anche a basso impatto ambientale ed elettrici, per il trasporto di cose e persone e la manutenzione dei medesimi;
- l'approntamento delle aree di parcheggio presso le quali gli automezzi possono essere depositati e ritirati dai beneficiari del servizio;
- l'istituzione di un call center per rispondere alle esigenze dei beneficiari del servizio;
- la predisposizione e l'erogazione di tutti i servizi connessi all'attività di car sharing.

La società si occupa anche di commercializzare – anche sotto forma di locazione e di noleggio a breve e a lungo termine (purché non aventi le caratteristiche della locazione finanziaria) – di mezzi a basso o nullo impatto ambientale.

Le attività di SeMS sono volte a migliorare la sostenibilità ambientale e sociale del trasporto su gomma, grazie ad un parco mezzi per lo più composto da auto a basso o nullo impatto ambientale, migliorando inoltre la vivibilità delle città e riducendo il problema parcheggi.

| | 2013 | 2012 |
|---|-------------------------------------|-------------------------------------|
| Mezzi per il car sharing totali | 123 | 110 |
| Mezzi completamente elettrici | ELETTRICI: 60 A BASSO IMPATTO 17 | ELETTRICI: 56 A BASSO IMPATTO 19 |
| Mezzi ibridi | 46 | 35 |
| E-Vai point | 20 | 20 |
| E-Vai point con colonnina di ricarica elettrica | 20 | 16 |

Tra i punti E-vai principali si segnalano le stazioni di Milano Cadorna, Milano Bovisa, Varese, Como Lago, Pavia, e gli aeroporti di Milano Malpensa e di Linate.

NORDCARGO S.r.l. - gestisce la quasi totalità delle operazioni per conto di DB Schenker Rail in Italia. L'azienda, ben integrata nella rete DB Schenker Rail, è il punto di partenza e di arrivo per l'Italia della rete di trasporto merci per ferrovia più imponente d'Europa. Grazie alla ripartizione del pacchetto azionario (DB Schenker Rail detiene infatti il 60% del capitale azionario e FNM S.p.A. il 40%) NORDCARGO S.r.l. è da un lato saldamente radicata nel territorio italiano e dall'altra collocata in posizione ideale sul mercato internazionale in quanto inserita nella rete più ampia e di maggior capacità nel settore del trasporto merci per ferrovia. La società possiede quindi le credenziali ideali per effettuare i vostri trasporti merci in Italia e nell'Unione Europea. La maggior parte dei trasporti effettuati avvengono già oltre confine.

NORD ENERGIA S.p.A. ha realizzato e gestisce la Merchant Line sulla linea Cagno (IT-CO) - Mendrisio (CH). L'autorizzazione, sia lato Italia che lato Svizzera, parte dal 9 luglio 2009, data di entrata in esercizio commerciale della linea, ed ha durata pari a tredici anni. La Società è stata costituita per realizzare un elettrodotto di interconnessione che unisce la rete nazionale italiana alla rete nazionale svizzera tra le stazioni elettriche di Mendrisio (CH) e Cagno (IT) sfruttando il "canale" della ferrovia. Il costo dell'opera è stato di circa 40 milioni di euro ed è pienamente operativo dal 2008. Nord Energia gestisce i diritti di commercializzazione della capacità su tale linea lasciando la manutenzione e la gestione dell'esercizio tecnico dell'elettrodotto al socio AET.

I PARTNER

A partire dal 2000 il Gruppo ha applicato una strategia di crescita e di scambio di know how attraverso la realizzazione di partnership con primarie aziende italiane ed europee.

In particolare sono stati stretti accordi con:

- Telecom Italia S.p.A.**
Nel dicembre 2001, a seguito di gara con procedura pubblica bandita dal gruppo FNM e avente ad oggetto la scelta del partner industriale per la gestione della rete cablata FNME (ora FERROVIENORD), si è perfezionata la partnership strategica con Telecom Italia mediante la cessione a quest'ultima del 42% di Nordcom.
- DB Shenker Italia S.r.l.**
Nel mese di gennaio 2009 si è perfezionata la cessione del 49% del capitale sociale di NORDCARGO S.r.l a favore di DB Shenker Rail Italia S.r.l., società del Gruppo tedesco DB Shenker.
Un anno dopo, DB Shenker Italia S.r.l. ha acquisito la maggioranza del pacchetto societario, acquistando una ulteriore quota dell'11%.
- Trenitalia S.p.A.**
Nel 2011, dall'alleanza paritetica tra Trenitalia ed il Gruppo FNM nasce in Lombardia il primo e più grande operatore italiano specializzato nel trasporto pubblico locale su ferro, mediante il conferimento nella società Trenord della Divisione Regionale Lombardia di Trenitalia S.p.A. e di LeNORD S.r.l. (Gruppo FNM S.p.A.).
- Aet Azienda Elettrica Ticinese**
Nel 2002 viene costituita la società Nord Energia S.p.A. in partnership con AET - Azienda Elettrica Ticinese, per la realizzazione della Merchant Line Mendrisio - Cagno, che rappresenta la prima linea transfrontaliera in cavo ad alta tensione da 380 kV a livello europeo.
- Arriva Italia S.r.l.**
Nel 2007 FNM insieme ad ARRIVA Italia si aggiudica la gara per l'acquisizione del 49% di SPT Linea (oggi ASF Autolinee) società che gestisce il trasporto pubblico passeggeri a Como e Provincia. Si costituisce pertanto, con Arriva Italia S.r.l. la società OMNIBUS Partecipazioni, pariteticamente partecipata dai due soci, per la gestione della predetta partecipazione in ASF Autolinee.

IL TERRITORIO E IL MERCATO DI RIFERIMENTO

Elaborazione della Camera di commercio di Milano su dati registro imprese e Banca d'Italia 2013 e 2012 e su dati dell'Indagine sul turismo organizzato di Unioncamere e Isnat relativi alle offerte dei tour operator internazionali.

Istat
Eurostat

Il Gruppo FNM continua a crescere insieme al suo territorio, adeguando i servizi offerti ad un territorio in profondo cambiamento e assicurando il collegamento di comuni anche molto isolati con i centri principali.

Infine, in vista di Expo 2015 e del notevole afflusso di visitatori atteso, il Gruppo FNM si sta preparando per poter essere all'altezza della sfida e contribuire al successo dell'evento.

Il territorio

La Lombardia può definirsi "città policentrica", avendo per sua natura "struttura diffusa" caratterizzata da un elevato grado di urbanizzazione e densità di abitanti (concentrata soprattutto nell'area metropolitana di Milano). È per questo motivo che non può prescindere da una mobilità sostenibile di merci e persone.

La Lombardia è fra le regioni più visitate dagli stranieri, con oltre venti milioni di visitatori. Le aree più attrattive sono Milano e la zona dei laghi, in provincia di Varese e Como.



Aree in cui opera il Gruppo

A) LA RETE FERROVIARIA

Il Gruppo FNM opera prevalentemente in Lombardia.

La sua rete ferroviaria si estende nelle aree a nord e nord-ovest di Milano – fino ai Laghi di Como e Maggiore –, raggiunge aree zone limitrofe, come Novara (in Piemonte), e comprende anche la linea dismessa della Valmorea-Mendrisio e il ramo che collega i comuni del lago d'Iseo e Brescia.

B) IL SERVIZIO FERROVIARIO

Il servizio ferroviario offerto da Trenord copre più regioni e si dirama in gran parte del Nord Italia. Una parte di esso si appoggia alla rete ferroviaria gestita da FERROVIENORD, mentre il restante servizio utilizza le tratte della Rete Ferroviaria Italiana (RFI).

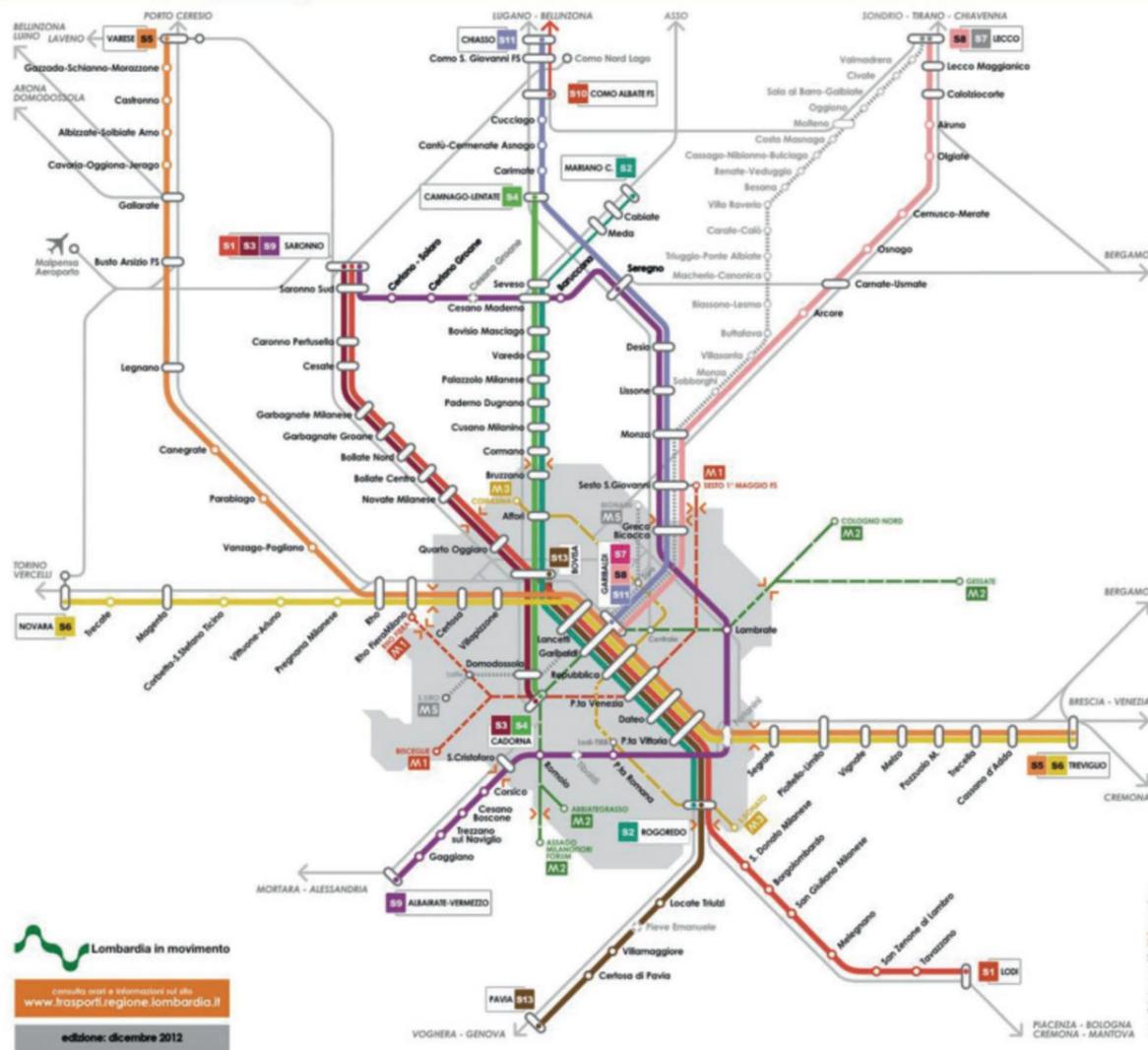


RAMO ISEO

-  Interconnessioni con la rete RFI
-  Stazioni Interscambio
-  Parchi Regionali Lombardia



Regione Lombardia **S** Servizio Ferroviario Suburbano



Gli E-vai di SeMS sono distribuiti nei seguenti comuni:



Il trasporto su gomma offre collegamenti nelle aree limitrofe alle reti ferroviarie storiche di Ferrovie Nord Milano, soprattutto nelle province di Varese, Como e Brescia.

–

QUADRO NORMATIVO DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE TPL

Le attività del gruppo sono regolamentate dalle normative del settore trasporti. Per il dettaglio, si rinvia al Bilancio di esercizio 2013, alla sezione “Struttura e settori di attività del Gruppo al 31/12/2013”.

–

ASSOCIAZIONI E PARTECIPAZIONI

Le società del Gruppo che aderiscono al contratto Ferrotranvieri (FNM, Ferrrovie Nord, FNMA) sono iscritte all’associazione di categoria **ASSTRA**.

FNM aderisce inoltre ad **Assolombarda**.

FNM sostiene, inoltre, l’impegno di Transparency International, con cui ha avviato una proficua collaborazione a favore della promozione della legalità.

–

GLOBAL COMPACT DELLE NAZIONI UNITE

Nell’ottica di elevare l’impegno della Società e al fine di supportare ed implementare quell’insieme di valori chiave nelle aree dei diritti umani, della lotta alla corruzione, degli standard di lavoro e delle buone pratiche ambientali, il 24 maggio 2013 il Gruppo FNM ha aderito al programma promosso dalle Nazioni Unite denominato “Global Compact” ispirato alle Convenzioni Internazionali di particolare rilevanza.

4

CORPORATE GOVERNANCE

[_ GLI ORGANI SOCIETARI](#)

[_ CODICE ETICO](#)

[_ ORGANISMI DI VIGILANZA E MODELLO ORGANIZZATIVO EX DLGS 231/2001](#)

[_ I SISTEMI DI GESTIONE](#)



CORPORATE GOVERNANCE

La struttura di governance di FNM S.p.A. è fondata sul modello organizzativo tradizionale e si compone dei seguenti organi:

- Assemblea dei soci;
- Consiglio di Amministrazione;
- Collegio Sindacale;
- Società di Revisione (organo esterno).

Le seguenti procedure sono state adottate e sono in vigore per tutto il Gruppo:

- Regolamento di Governance;
- Codice Etico del Gruppo FNM;
- Linee Guida Codice di Autodisciplina di FNM S.p.A. e linee di indirizzo del Sistema di controllo interno e di gestione dei rischi;
- Procedura per la disciplina delle operazioni con parti correlate;
- Regolamento Gestione delle Informazioni privilegiate;
- Codice di Comportamento sull'Internal Dealing;
- Modello di Organizzazione, gestione e controllo ex d.lgs 231/2001;
- Modello di Compliance alla legge 262/2005.

La Società nel Consiglio di Amministrazione del 17 aprile 2014, a seguito delle nuove disposizioni del Codice di Autodisciplina di Borsa Italiana S.p.A. introdotte nel dicembre 2011, ha aggiornato la propria corporate governance e le proprie procedure interne.

– GLI ORGANI SOCIETARI

L'ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI

Come previsto dello statuto l'Assemblea viene convocata con avviso da pubblicarsi sul sito Internet della società nonché con le altre modalità previste dalla Consob.

Possono intervenire in Assemblea coloro ai quali spetta il diritto di voto, legittimato in base alla legge.

L'Assemblea degli azionisti del 30 aprile 2001 ha adottato un proprio Regolamento Assembleare (www.fnmgroup.it) che disciplina lo svolgimento dell'Assemblea ordinaria e straordinaria della Società e delle eventuali assemblee speciali di categoria o degli obbligazionisti.

Tutti coloro che intervengono in rappresentanza di partecipazioni azionarie hanno il diritto di prendere la parola su ciascuno degli argomenti posti in discussione.

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Nomina e composizione

Come previsto dallo Statuto sociale, la società è Amministrata da un Consiglio di Amministrazione composto da un minimo di tre a un massimo di nove Amministratori, nel rispetto dell'equilibrio fra i generi.

Gli Amministratori durano in carica per un periodo non superiore a 3 esercizi e scadono alla data dell'Assemblea convocata per l'approvazione del bilancio relativo all'ultimo esercizio della loro carica e sono rieleggibili.

La nomina del Consiglio di Amministrazione avviene da parte dell'Assemblea sulla base di liste presentate dagli azionisti.

Possono presentare una lista per la nomina degli amministratori i soci che, al momento della presentazione della lista, detengano una quota di partecipazione almeno pari a quella determinata dalla Consob - al 29 gennaio 2014 pari a 2,5%.

Le liste prevedono un numero di candidati non superiore a nove. Ogni lista deve contenere ed espressamente indicare almeno un Amministratore Indipendente (almeno uno per le liste fino a 7 candidati e due per le liste superiori a 7) e debbono assicurare la presenza di entrambi i generi secondo quanto previsto dalla L. 120/2011.

I candidati vengono eletti per votazione secondo le regole indicate nel Regolamento.

In mancanza di liste, ovvero qualora il numero dei consiglieri eletti sulla base delle liste presentate sia inferiore a quello determinato dall'Assemblea, i membri del Consiglio di Amministrazione vengono nominati dall'Assemblea medesima con le maggioranze di legge.

Gli Amministratori Indipendenti ex art. 147-ter, indicati come tali al momento della loro nomina, devono comunicare l'eventuale sopravvenuta insussistenza dei requisiti di indipendenza, con conseguente decadenza ai sensi di legge.

In caso di cessazione dalla carica, per qualunque causa, di uno o più Amministratori, si provvede ai sensi dell'art. 2386 c.c..

E' eletto Presidente del Consiglio di Amministrazione il candidato eventualmente indicato come tale nella Lista che ha ottenuto la Maggioranza o nell'unica lista presentata e approvata. In difetto, il Presidente è nominato dall'Assemblea con le ordinarie maggioranze di legge, ovvero è nominato dall'Organo Amministrativo ai sensi dello statuto. L'attuale Consiglio, composto da 7 membri, è stato nominato dall'Assemblea degli azionisti del 28 aprile 2012 e resterà in carica fino all'Assemblea che approverà il bilancio al 31.12.2014.

La nomina degli attuali Amministratori è avvenuta sulla base di candidature proposte direttamente in sede assembleare non essendo stata depositata alcuna lista presso la sede sociale entro i termini previsti dallo Statuto.

Il Consiglio di Amministrazione ha al suo interno una sola donna. La divisione in fasce d'età è la seguente:

| 31.12.2013 | COMPOSIZIONE CDA | |
|------------|------------------|-------------|
| | Numero | Percentuale |
| 41-50 | 2 | 28% |
| 51-60 | 2 | 29% |
| Over 60 | 3 | 43% |

FNM S.p.A. in data 6 febbraio 2014 ha adeguato lo statuto sociale alle disposizioni della legge 120/2011, la quale impone che almeno un terzo del Consiglio sia composto dal genere meno rappresentato. Le modifiche diventeranno effettive alla nomina del prossimo Consiglio di Amministrazione.

Ruolo del Consiglio

Il Consiglio è investito dei più ampi poteri per la gestione ordinaria e straordinaria della società, senza eccezioni di sorta, ed ha facoltà di compiere tutti gli atti che ritenga opportuni per l'attuazione ed il raggiungimento dell'oggetto sociale, esclusi soltanto quegli atti che la legge, in modo tassativo, riserva all'Assemblea.

In particolare il Consiglio di Amministrazione:

- esamina ed approva i piani strategici, industriali e finanziari dell'Emittente e del gruppo di cui l'Emittente è a capo, il sistema di governo societario dell'Emittente e la struttura del gruppo di cui l'Emittente è a capo;
- valuta l'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile generale dell'Emittente e delle controllate aventi rilevanza strategica, con particolare riferimento al sistema di controllo interno e alla gestione dei conflitti di interesse;
- esamina ed approva le operazioni aventi un significativo rilievo economico, patrimoniale e finanziario, comprese quelle delle controllate prestando particolare attenzione alle situazioni in cui uno o più amministratori siano portatori di interesse per conto proprio o di terzi e, più in generale, alle operazioni con parti correlate.
- valuta il generale andamento della gestione, tenendo in considerazione, in particolare, le informazioni ricevute dagli organi delegati, nonché confrontando, periodicamente, i risultati conseguiti con quelli programmati;

Il Consiglio di Amministrazione provvede ad esaminare periodicamente la gestione e confrontare i risultati conseguiti con quelli programmati generalmente in occasione dell'approvazione delle situazioni contabili di periodo.

Il Codice di Autodisciplina adottato da FNM prescrive che siano riservati al Consiglio l'esame e l'approvazione preventiva delle operazioni dell'Emittente, quando tali operazioni abbiano un significativo rilievo strategico, economico, patrimoniale o finanziario per l'Emittente stesso, comprese quelle delle controllate prestando particolare attenzione alle situazioni in cui uno o più amministratori siano portatori di interesse per conto proprio o di terzi e, più in generale, alle operazioni con parti correlate, rispetto alle quali il consiglio non si è dato particolari criteri di individuazione oltre a quelli stabiliti dalla normativa.

Organi deleganti: Presidente e Amministratori Delegati

Il Consiglio di Amministrazione, come riportato nella "Relazione annuale sul governo societario e gli assetti proprietari" approvata nel marzo 2014, ha deciso, seguendo una prassi ormai consolidata, di non nominare il Comitato Esecutivo e l'Amministratore Delegato, preferendo attribuire al Presidente o in caso di assenza o impedimento, ai Vice Presidenti, alcune deleghe gestionali.

Comitato Controllo e Rischi

Il Comitato Controllo e Rischi ha il compito di supportare, con un'adeguata attività istruttoria le valutazioni e le decisioni del Consiglio di Amministrazione relative al sistema di controllo interno e di gestione dei rischi, nonché quelle relative all'approvazione delle relazioni finanziarie periodiche.

Il Comitato è composto da tre Consiglieri di Amministrazione indipendenti.

Al Comitato sono demandate le seguenti funzioni e competenze:

- fornire al Consiglio un parere preventivo per l'espletamento dei compiti a quest'ultimo affidati dal Codice in materia di controllo interno e gestione dei rischi;
- fornire parere vincolante nel caso di decisioni relative a nomina, revoca, remunerazione e dotazione di risorse del responsabile della funzione Internal Audit;
- esprimere pareri su specifici aspetti inerenti alla identificazione dei principali rischi aziendali;
- esaminare le relazioni periodiche, aventi per oggetto la valutazione del sistema di controllo interno e di gestione dei rischi, e quelle di particolare rilevanza predisposte dalla funzione Internal Audit;
- monitorare l'autonomia, l'adeguatezza, l'efficacia e l'efficienza della funzione Internal Audit;
- chiedere alla funzione di Internal Audit – ove ne ravvisi l'esigenza – lo svolgimento di verifiche su specifiche aree operative, dandone contestuale comunicazione al presidente del Collegio Sindacale;
- assistere il Consiglio di Amministrazione nella definizione e aggiornamento delle linee di indirizzo del sistema di controllo interno e di gestione dei rischi;
- svolgere le funzioni di Comitato per le Operazioni con Parti Correlate, così come da specifica procedura approvata dal Consiglio di Amministrazione il 29 novembre 2010;

- valutare con il Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari, sentiti la Società di Revisione ed il Collegio Sindacale, la corretta applicazione dei principi contabili e la loro omogeneità ai fini della redazione del bilancio consolidato;
- esprimere pareri in ordine alla identificazione, misurazione, gestione e monitoraggio dei principali rischi aziendali nonché alla definizione della natura e del livello di rischio ritenuto compatibile con gli obiettivi strategici, in collegamento con le funzioni aziendali preposte;
- esaminare le relazioni periodiche, aventi per oggetto la valutazione del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi, nonché quelle di particolare rilevanza approntate dal Responsabile Internal Audit, anche alla luce del Decreto legislativo 231/2001 sulla responsabilità amministrativa della Società;
- esaminare, di concerto con il Collegio Sindacale, i risultati esposti dalla Società di revisione nella relazione e nell'eventuale lettera di suggerimenti;
- riferire al Consiglio, in occasione dell'esame ed approvazione della relazione finanziaria annuale e semestrale, sull'attività da esso svolta nonché sull'adeguatezza del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi.

Le principali attività che il Comitato Controllo e Rischi ha espletato nel corso dell'Esercizio 2013 sono:

- monitoraggio dell'andamento del piano pluriennale di audit, predisposto sulla base della risk analysis di Gruppo nel 2012;
- la valutazione dei principi contabili da utilizzare e della loro omogeneità nella redazione del Bilancio consolidato;
- l'esame della relazione semestrale;
- esame report di audit ordinari e straordinari;
- indirizzo e supervisione del progetto di ridefinizione del sistema procedurale di FNM.

Alle riunioni del Comitato è sempre presente il Responsabile Internal Audit, quale segretario del Comitato.

Comitato Etico

Il Comitato Etico rinnovato nella riunione del 28 maggio 2012 dal Consiglio di Amministrazione di FNM S.p.A. ha il compito di:

- promuovere la massima diffusione del Codice Etico presso tutti i suoi destinatari (gli esponenti aziendali, i dipendenti, i collaboratori esterni ed i partner d'affari), al fine di garantirne la conoscenza;
- curare l'aggiornamento del Codice Etico, al fine di adeguarlo all'evoluzione normativa di rilevanza per lo stesso;
- sovrintendere e curare l'approntamento di strumenti di chiarimento e conoscitivi del Codice, al fine di una sua corretta interpretazione ed applicazione;
- effettuare sistematicamente il monitoraggio della condotta aziendale, al fine di accertare il grado di applicazione dei principi espressi dal Codice;
- approntare annualmente la relazione al C.d.A. in merito all'attività svolta formulando eventuali proposte di revisione del documento.

Il Comitato è composto da tre consiglieri indipendenti, di cui un Presidente con funzione di coordinatore.

Nel corso del 2013, il Comitato Etico ha promosso iniziative volte a favorire integrità e trasparenza all'interno delle Società del Gruppo ed integrare la dimensione etica all'interno di ogni ambito e attività aziendale.

Inoltre, sempre per iniziativa del Comitato Etico, l'azienda organizzerà nel corso del 2014 corsi formativi di legalità e per un management etico, avvalendosi anche della collaborazione di Transparency International.

L'importanza del rispetto della legalità è considerato essenziale per la Società, che intende cristallizzare tale impegno con l'avvio delle procedure di rating finalizzate a conseguire una valutazione qualitativa positiva da parte della Pubblica Amministrazione.

La Società, per questo, intende sottoporsi alla procedura prevista dall'Art. 5-ter del Decreto Legge 1/2012, (come modificato dal Decreto Legge 29/2012, convertito con modificazioni dalla Legge 62/2012) volto ad ottenere, da parte dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, l'attestazione d'impresa dotata di una governance e di una struttura amministrativa altamente rispettosa della legge oltre che sensibile alla pratica e alla diffusione della responsabilità sociale ed etica anche attraverso la promozione dei sani principi e comportamenti aziendali.

Comitato CSR

Il Comitato CSR, come espressione del Consiglio di Amministrazione, nasce nel 2009 per valutare i principi finalizzati all'identificazione di una corporate policy di carattere etico ambientale, oltre al monitoraggio delle aspettative economiche, ambientali, sociali di tutti gli stakeholder e la supervisione dell'attività di redazione del Bilancio di Sostenibilità.

Nel 2013 è stata creata, all'interno dell'organigramma aziendale, una funzione preposta alla Corporate Social Responsibility ed è stato identificato il CSR manager.

Il Comitato è composto da tre consiglieri indipendenti, di cui un Presidente con funzione di coordinatore.

— CODICE ETICO

FNM ha adottato, fin dal 2004, un proprio Codice Etico, basato su principi di onestà, correttezza, integrità, trasparenza, legittimità, chiarezza e reciproco rispetto. L'ultima revisione è stata approvata dal Consiglio di Amministrazione nel 2011. È attualmente in corso un aggiornamento del Codice Etico, anche in virtù delle nuove disposizioni normative introdotte della c.d. "Legge Anticorruzione" (Legge n. 190 del 6 novembre 2012) che ha imposto obblighi di adeguata trasparenza sia a carico delle Amministrazioni Pubbliche sia a carico delle società da queste partecipate o controllate.

Esso rappresenta il primo strumento aziendale per la tutela dei diritti umani.

ORGANISMI DI VIGILANZA E MODELLO ORGANIZZATIVO EX DLGS 231/2001

FNM e le principali partecipate nel 2005/2006 hanno adottato i modelli di organizzazione, gestione e controllo ai sensi del Decreto Legislativo n. 231/2001.

L'ultima revisione dei Modelli della Capogruppo e delle controllate sono stati approvati dai rispettivi Consigli di Amministrazione tra il 2011 ed il 2012 e sono disponibili online per la consultazione sui diversi siti aziendali.

Il modello attualmente in vigore è stato redatto in conformità a quanto previsto dal Decreto e dalle linee guida ASSTRA, sulla base di una preliminare analisi dei processi aziendali caratterizzanti l'organizzazione aziendale.

È attualmente in corso un aggiornamento del modello della società e delle sue controllate, per recepire le nuove fattispecie introdotte fra i c.d. reati "presupposto":

- reati ambientali, ai sensi dell'art. 25-undecies del d.lgs. 231/2001, introdotti dal d.lgs. n. 121/2011, del 16 agosto 2011;
- reato di impiego di cittadini di paesi terzi il cui soggiorno è irregolare (art. 25-duodecies, d.lgs. 231/2001), introdotto dal d.lgs. n. 109/2012;
- reati introdotti dalla legge 06.11.2012 n. 190 (induzione indebita a dare o promettere utilità; corruzione tra privati);
- reato di frode informatica con furto o indebito utilizzo di identità digitale (art. 24 D.Lgs. 231/2001): il reato di frode informatica, di cui all'art. 640-ter c.p., già incluso nell'elenco dei reati presupposto rilevanti ex D.Lgs. 231/2001, è stato infatti recentemente modificato, in sede di conversione del D.L. 93/2013, dalla Legge 119/2013, che ha incluso a titolo di aggravante il comma III: "se il fatto è commesso con furto o indebito utilizzo dell'identità digitale".

Il lavoro di aggiornamento del Modello 231 sarà concluso entro la fine del primo semestre 2014. Successivamente, sarà organizzata una sessione di formazione specifica sul d.lgs. 231/2001 e sul Modello, con un focus speciale su tematiche di carattere etico, concernenti integrità e trasparenza.

L'Organismo di Vigilanza attualmente in carica, nominato nella seduta del 25 settembre 2012, è formato da un consulente esterno di comprovata competenza in materia organizzativa e analisi di processi, Arnoldo Schoch, da un avvocato con comprovata esperienza in tema di d.lgs. 231, Valentina Leone e dal responsabile del Servizio Internal Audit, Alessandro Orlandini.

Nel corso del 2013, l'Organismo di Vigilanza ha regolarmente svolto le attività ad esso demandate dal d.lgs. 231/2001 in ordine all'adeguatezza, osservanza ed efficacia del Modello 231, seguendo con particolare cura e attenzione l'aggiornamento dello stesso alle nuove fattispecie di reato introdotte fra i reati presupposto.

I SISTEMI DI GESTIONE

Al 31.12.2013 risultano i seguenti sistemi di management certificati:

FNM:

- **UNI EN ISO 9001**, Oggetto: "Governo, indirizzo e coordinamento delle società partecipate", ottenuta il 17 aprile 2014.

FERROVIENORD:

- **UNI EN ISO 9001**, Oggetto: "Progettazione ed erogazione di servizi di circolazione ferroviaria; manutenzione e potenziamento delle infrastrutture ferroviarie per i rami aziendali di Milano ed Iseo", certificata da gennaio 2005;
- **UNI EN ISO 14001**, Inizio percorso di certificazione nel 2014;
- **OHSAS 18001**, Oggetto: "Progettazione e gestione della rete ferroviaria dei rami di Milano ed Iseo, attraverso la messa a disposizione delle infrastrutture, l'attività di manutenzione e la promozione degli investimenti per la costruzione di nuove linee ed il potenziamento delle esistenti", certificata da maggio 2012;
- **Certificato di sicurezza (D.Lgs. 10 agosto 2007, n. 162)**, certificata da novembre 2007.

FNMA:

- **UNI EN ISO 9001**, Oggetto: "Attività di servizi continuativi di linea ed occasionali di noleggjo", certificata da ottobre 2003.

NORDCOM:

- **UNI EN ISO 9001**, Oggetto: "Progettazione e consulenza nel campo delle soluzioni ICT ed erogazione di servizi per sistemi informatici distribuiti", certificata da settembre 2004;
- **UNI CEI ISO/IEC 27001**, Oggetto: "Progettazione, messa in opera, integrazione e gestione di piattaforme tecnologiche ed applicazioni informatiche per organizzazioni pubbliche e private", certificata da dicembre 2005.

NORD_ING:

- **UNI EN ISO 9001**, Oggetto: "Erogazione di servizi di ingegneria per la progettazione di infrastrutture e sistemi di trasporto", certificata da febbraio 2008.

5

GESTIONE DEI RECLAMI



GESTIONE DEI RECLAMI

FERROVIENORD

I reclami e le segnalazioni dei passeggeri sono di competenza della Società Trenord, il cui sistema di gestione è descritto nella Carta dei Servizi della Mobilità.

I reclami vengono raccolti:

- dagli uffici (front office e back office);
- dalla customer care di Trenord;
- dal personale delle stazioni di FERROVIENORD;
- dal personale viaggiante di Trenord.

La funzione di Customer Care di Trenord, a cui vengono inoltrati i reclami raccolti, coinvolge FERROVIENORD nel caso i reclami e le segnalazioni di sua competenza ed interesse secondo quanto descritto nella documentazione del suo sistema di gestione.

I reclami e le segnalazioni reindirizzati a FERROVIENORD passano attraverso l'unità complessa "Produzione Tracce e Monitoraggio" che, avvalendosi eventualmente di supporto da altre strutture organizzative, gestisce e risolve le problematiche nel più breve lasso di tempo possibile, compatibilmente con la gravità riscontrata. Risolta la problematica si analizzano le cause al fine di evitarne il ripetersi, il tutto in collaborazione con le funzioni competenti in Trenord.

La funzione di Customer Care di Trenord provvede poi ad informare il Cliente entro la tempistica definita nella carta dei Servizi della Mobilità.

L'Unità complessa Produzione Tracce e Monitoraggio mette a disposizione della Direzione di FERROVIENORD, del Capo Servizio di FERROVIENORD e del Servizio Sicurezza del Sistema Ferroviario i dati consuntivi relativi ai reclami.

Per quanto concerne, invece, la gestione dei reclami dei Clienti diversi dai Passeggeri, essa viene effettuata direttamente dal referente di FERROVIENORD indicato sui singoli contratti.

FNMAutoservizi

I reclami e le segnalazioni possono essere avanzati sia verbalmente (anche tramite telefono) sia per iscritto (per posta tradizionale o elettronica).

La richiesta di informazioni può essere rivolta al personale di controllo (in vettura o in corrispondenza delle fermate) o al personale di guida: in caso di inoltro diretto di un reclamo verbale il personale di guida o di controllo suggerirà al cliente di rivolgersi alla sede o ai depositi. Inoltre, può essere interpellato direttamente o telefonicamente l'addetto di deposito.

In caso di reclamo orale, il personale di cui sopra acquisirà gli estremi del reclamante, verificherà la fondatezza della segnalazione e stenderà un verbale che inoltrerà alla Direzione di Esercizio che, previa indagine dell'Ufficio Movimento, formulerà la risposta sulla base dell'esito della procedura di inchiesta.

In caso di reclamo scritto, lo stesso sarà inoltrato alla Direzione di Esercizio che, previa indagine dell'Ufficio Movimento, formulerà la risposta sulla base dell'esito della procedura di inchiesta.

I tempi di risposta varieranno a seconda del tipo di problematica emersa: qualora non sia possibile una risposta immediata, per la necessità di effettuare indagini approfondite, FNM AUTOSERVIZI si impegna comunque a formulare la risposta telefonica entro 8 giorni lavorativi e la risposta scritta entro 30 giorni lavorativi dalla data di ricevimento del reclamo risultante dal protocollo aziendale.

Personale interno

La gestione di eventuali problematiche avviene sostanzialmente attraverso tre linee di riporto:

- linea diretta con il proprio responsabile;
- Responsabile del personale;
- Direzione.

Contestualmente alla gravità e all'urgenza della situazione, chi riceve in carico la segnalazione opera nel modo che ritiene più opportuno avvalendosi, se necessario, della collaborazione di altre funzioni.

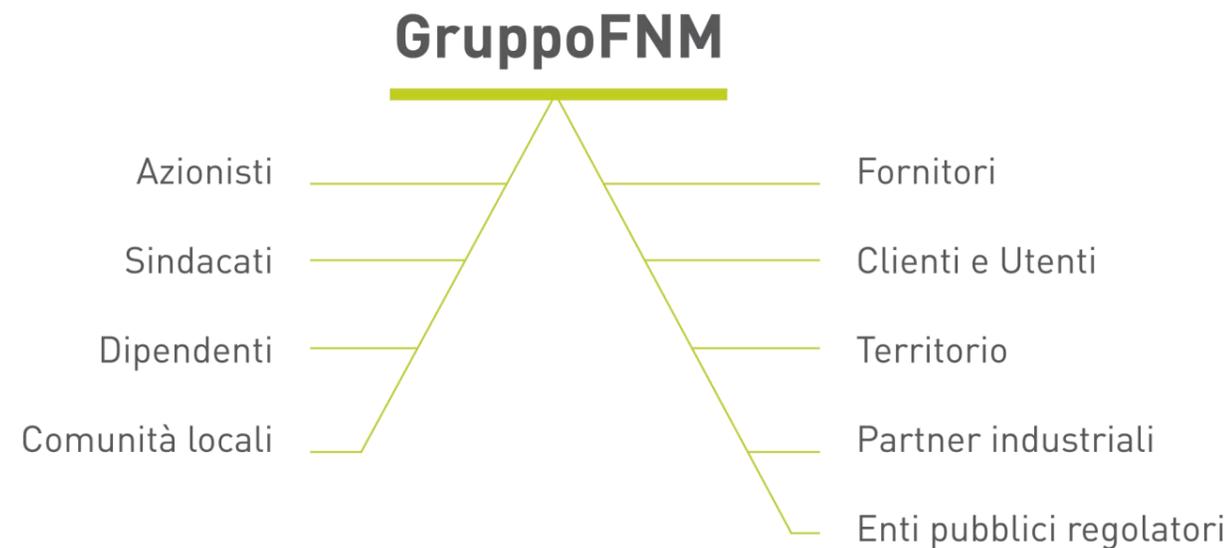
Per quanto riguarda la consulenza la società si appoggia all'ufficio del personale di FNM, come stabilito dal contratto di service in essere tra le parti.

6

STAKEHOLDER



STAKEHOLDER



Gli stakeholder sono stati identificati dal management del Gruppo FNM attraverso interviste strutturate.

Le interviste hanno inoltre messo in evidenza i bisogni e le aspettative degli stakeholder, al fine di identificare i temi significativi da esporre nel presente bilancio.

Le risposte sono state raggruppate in modo omogeneo al fine di renderle coerenti con la classificazione data dal GRI.

Inoltre, il gruppo di lavoro ha analizzato la rassegna stampa del 2013 verificando che i temi significativi identificati dal management fossero coerenti con le tematiche discusse dai media.

Il Comitato per la CSR ha confermato la lista e gli aspetti significativi identificati.

MATERIALITY MATRIX

| | B | A | |
|-----------------------------------|--|---|----------|
| IMPORTANZA PER STAKEHOLDER | IMPIEGO (LAVORO/FAMIGLIA; CONTRATTO DI LAVORO) INVESTIMENTI E VALORIZZAZIONE DEL TERRITORIO | INNOVAZIONE (TECNOLOGICA) LIVELLO DI SERVIZIO E CUSTOMER SATISFACTION CONFORT (TRENI, STAZIONI) SALUTE SICUREZZA (VIAGGIATORI E LAVORATORI) INTEGRITÀ (LOTTA ALLA CORRUZIONE, LOTTA ALLA DISCRIMINAZIONE) AMBIENTE RUMORE E VIBRAZIONI | A |
| | BIODIVERSITÀ PRODOTTI RICICLABILI | RISULTATI ECONOMICI SUPPLY CHAIN PERSONALE (FORMAZIONE DEL PERSONALE, POSSIBILITÀ DI CARRIERA) ENERGIA (ENERGIA ELETTRICA; FONTI RINNOVABILI) RIFIUTI | B |
| | IMPORTANZA PER GRUPPO | | |

A= Alto
B= basso

La Materiality Matrix mostra, in modo schematico, i temi significativi per il Gruppo e i propri stakeholder. Nella tabella sono stati riportati solo i temi significativi su cui il Gruppo investe impegno ed energie. Alto e Basso sono relativi e non devono essere presi come valore assoluto.

La Materiality Matrix verrà sviluppata nel corso dei prossimi esercizi per approfondire le valutazioni degli stakeholder e per tenere in considerazione i risultati maturati in merito alla CSR.

Stakeholder engagement

Il Gruppo FNM è molto attento alle informazioni di ritorno degli stakeholder raccogliendo con diverse modalità esigenze, lamentele e opportunità di miglioramento. Occasioni di “ascolto” dei nostri stakeholder sono rappresentati da:

- Assemblea annuale degli azionisti;
- Analisi della rassegna stampa;
- Questionario alle prime linee;
- Raccolta dei reclami sul servizio;
- Customer satisfaction SEMS
- Customer satisfaction FNMA
- Tavoli con Regione Lombardia sugli investimenti nella rete;
- Tavoli con Regione Lombardia con i Comitati dei Pendolari
- Incontri con i Partner;
- Incontri con le rappresentanze sindacali;

Incontri con i pendolari:

Di particolare rilievo sono i tavoli ufficiali tra Regione Lombardia, i **Comitati dei Pendolari** e le rappresentanze di FERROVIENORD e Trenord.

A tali tavoli vengono raccolte le indicazioni di pendolari che si sono focalizzate sulle seguenti aree:

- livello di servizio;
- regolarità del servizio;
- ammodernamento delle stazioni;
- aumento del numero di binari nelle tratte più trafficate;
- viabilità e sicurezza legata ai passaggi a livello.

Incontri per gli investimenti sulla rete:

Gli incontri tra i rappresentanti della Regione Lombardia, dei Comuni interessati dai lavori, di FERROVIENORD e di Nord_Ing che avvengono tutti gli anni sono alla base delle decisioni della Regione Lombardia in merito all'accordo di programma che identifica i progetti, le coperture economiche e le tempistiche a cui deve sottostare il Gruppo.

L'ultimo accordo di programma è riferito al periodo 2011-2016.

I progetti in cantiere riguardano:

- la chiusura dei passaggi a livello e conseguente realizzazione di sottopassi;
- la realizzazione/rinnovamento delle stazioni;
- la riorganizzazione della viabilità;
- l'apertura di nuove tratte

I tavoli di lavoro tra i rappresentanti di Regione Lombardia, dei Comuni interessati dai lavori, di FERROVIENORD e di Nord_Ing sono organizzati tutti gli anni e consentono di verificare lo stato di avanzamento dei progetti, l'identificazione delle priorità e a porre le basi per l'accordo di programma successivo.

Customer satisfaction FNMA

L'azienda prevede un sistema di monitoraggio della qualità del servizio percepita dagli utenti. Attraverso il questionario “Sessantasecondi” distribuito alla propria clientela, FNMA raccoglie informazioni sulla tipologia e sulle dinamiche di spostamento degli utenti, ai quali è inoltre offerta la possibilità di esprimere una valutazione critica riguardo ai seguenti aspetti del servizio di trasporto:

- **efficienza:** regolarità, puntualità, frequenza delle corse, coincidenze con altri mezzi;
- **sicurezza:** sicurezza di marcia e prudenza di guida del mezzo;
- **comfort di viaggio:** pulizia del mezzo, livello di affollamento, climatizzazione;
- **informazione e comunicazione:** diffusione dei punti vendita sul territorio, disponibilità e capillarità di informazioni a terra, leggibilità delle informazioni in palina;

- **aspetti relazionali:** tempestività di comunicazione delle variazioni del servizio, riscontro delle proposte e risposta ai reclami, attenzione all'ambiente, comportamento del personale di guida.

L'indagine è alla base della stesura della Carta dei Servizi; infatti, la rilevazione del grado di soddisfazione della clientela mostra da un lato il livello di qualità percepita, dall'altro gli obiettivi di miglioramento da perseguire negli anni futuri. I risultati dell'indagine sono pubblicati annualmente per permettere agli utenti di verificare il livello di qualità del servizio conseguito in rapporto a quanto promesso nella Carta.

Dal 2004, all'interno del questionario è stata inserita una sezione dove il cliente può fornire una puntuale valutazione, esprimendo un voto da 1 (insufficiente) a 5 (ottimo), sugli aspetti qualitativi del servizio immediatamente riscontrabili. Il giudizio numerico consente all'azienda di individuare con maggior chiarezza le eventuali carenze percepite dagli utenti e quindi di intraprendere con maggior precisione le azioni necessarie per migliorare il servizio.

L'ottenimento della certificazione del sistema di gestione per la qualità testimonia la volontà di FNMA di proseguire nel cammino di continuo miglioramento del servizio offerto.

Customer satisfaction SeMS

SeMS nel 2013 ha svolto una survey per misurare la frequenza, le abitudini e le modalità di utilizzo del servizio, di analizzare eventuali variazioni del profilo utenti, di verificare il livello di soddisfazione degli utilizzatori del servizio Car-Sharing E-VAI.

I risultati sintetizzati rappresentano una situazione molto rosea, soprattutto per quanto riguarda il parco mezzi elettrico.

| Valutazione del servizio | Percentuale di clienti soddisfatti |
|-----------------------------------|------------------------------------|
| CONDIZIONE DELLE VETTURE | 89% |
| SISTEMA DI PRENOTAZIONE ON-LINE | 72% |
| SISTEMA DI APERTURA SMS | 82% |
| FACILITÀ DI PRELIEVO/RICONSEGNA | 80% |
| TEMPI DI PRENOTAZIONE SODDISFATTI | 81% |
| PRESENZA SERVIZIO AEROPORTI | 72% |
| TARIFFA DI VIAGGIO AUTO ELETTRICA | 60% |
| TARIFFA DI VIAGGIO ENDOTERMICA | 28% |
| NUMEROSITÀ E-VAI POINT* | 35% |

*La richiesta di un maggior numero di E-Vai point riprova l'apprezzamento della qualità e del livello di servizio offerto.

| Valutazione servizi aggiuntivi | Percentuale di clienti soddisfatti |
|--|------------------------------------|
| PRIME DUE ORE GRATUITE | 84% |
| TARIFFA AGEVOLATA PER NOLEGGIO INTERA GIORNATA | 92% |
| ACCESSO ZTL | 95% |
| PARCHEGGI GRATUITI | 97% |
| CIRCOLAZIONE DURANTE BLOCCHI DEL TRAFFICO | 94% |
| POSSIBILITÀ DI SCELTA TRA ELETTRICO ED ENDOTERMICO | 84% |
| NOLEGGIO CON RESTITUZIONE IN E-VAI POINT DIVERSO | 96% |

7

PRINCIPALI ATTIVITÀ DEL 2013

PRINCIPALI ATTIVITÀ DEL 2013

Nel corso del 2013 il gruppo FNM ha portato avanti un gran numero di attività, fra le quali le più rilevanti ai fini della Corporate Social Responsibility sono riportate nella seguente tabella:

| Area | Prosecuzione delle attività del Gruppo | Riferimento |
|-----------|--|-------------|
| ECONOMICA | AMMODERNAMENTO E RIQUALIFICAZIONE DELLA LINEA PER RENDERE PIÙ EFFICIENTI LE PRESTAZIONI E LA SICUREZZA | 67 |
| | ACQUISTO DI NUOVI TRENI PER MIGLIORARE IL SERVIZIO ED IL CONFORT DEI VIAGGIATORI | 68 |
| | REALIZZAZIONE DI UN UTILE GRAZIE AL QUALE È STATO POSSIBILE DISTRIBUIRE DIVIDENDI AGLI AZIONISTI | 65 |
| SOCIALE | ATTRAVERSO IL PROGETTO "STAZIONI IN COMUNE" LE STAZIONI NON PIÙ PRESIDATE SONO STATE TRASFORMATE IN CENTRI DI AGGREGAZIONE CULTURALE, DI RITROVO PER ASSOCIAZIONI E IN ATTIVITÀ COMMERCIALI | 91 |
| | MIGLIORAMENTO DELLA SICUREZZA DELLE STAZIONI | 96 |
| | ELIMINAZIONE DI BARRIERE ARCHITETTONICHE SIA NELLE STAZIONI SIA SULLE BANCHINE PER FAVORIRE L'ACCESSIBILITÀ A TUTTE LE PERSONE, MA IN PARTICOLARE A QUELLE CON DIFFICOLTÀ DI DEAMBULAZIONE, COMPRESI I NON VEDENTI | 94 |
| | ELIMINAZIONE DI 6 PASSAGGI A LIVELLO CON CONSEGUENTE MIGLIORAMENTO DELLA SICUREZZA DEL TERRITORIO, RIDUZIONE DEL TRAFFICO E VELOCIZZAZIONE DELLE LINEE | 88 |
| AMBIENTE | INTERVENTI PER L'INTERMODALITÀ, TRA CUI LA REALIZZAZIONE DI VELOSTAZIONI, PER DA FAVORIRE L'USO DEL TRENO E DEL PULLMAN CON CONSEGUENTE RIDUZIONE DEL TRAFFICO LOCALE | 90 |
| | AVVIO DI PROGETTI IN COLLABORAZIONE CON IL POLITECNICO DI MILANO PER RECUPERARE ENERGIA IN FRENATA DEI TRENI | 97 |
| | REALIZZAZIONE DI BARRIERE FONDOASSORBENTI DOVE NON È STATO POSSIBILE MIGLIORARE LA LINEA E RIDURRE RUMORE E VIBRAZIONI AI CONFINANTI | 113 |
| | MIGLIORAMENTO DEL SERVIZIO DI CAR SHARING, MEDIANTE L'APERTURA DI NUOVI E-VAI POINT | 125 |

Si rimanda ai capitoli successivi per maggiore dettaglio.

8

LA RESPONSABILITÀ ECONOMICA

- _ **RISULTATI ECONOMICI**
- _ **LE POLITICHE DEGLI ACQUISTI**



LA RESPONSABILITÀ ECONOMICA

RISULTATI ECONOMICI

I risultati al 31 dicembre 2013, redatti per FNM ed il Gruppo secondo i principi contabili internazionali, e per le altre società partecipate ai sensi degli artt. 2423 e successivi del codice civile, come in dettaglio riportato sul Bilancio civilistico (www.fnmgroup.it) sono i seguenti:

Importi in migliaia di euro

| DENOMINAZIONE | Risultato 2013 | Risultato 2012 | Differenza | % di possesso |
|--------------------------------|----------------|----------------|------------|---------------|
| FNM S.p.A. - Bilancio separato | 17.048 | 13.735 | 3.313 | |
| FNM S.p.A. - Bilancio separato | 1.552 | 3.537 | (1.985) | 100% |
| FNM S.p.A. - Bilancio separato | 186 | 1.137 | (951) | 50% |
| FNM S.p.A. - Bilancio separato | 687 | 207 | 480 | 100% |
| FNM S.p.A. - Bilancio separato | 479 | 592 | (113) | 58% |
| FNM S.p.A. - Bilancio separato | 3 | 74 | (71) | 100% |
| FNM S.p.A. - Bilancio separato | 5.317 | 3.753 | 1.564 | 60% |
| FNM S.p.A. - Bilancio separato | 877 | 894 | (18) | 60% |
| FNM S.p.A. - Bilancio separato | 202 | 314 | (112) | 68,50% |
| FNM S.p.A. - Bilancio separato | 794 | 400 | 394 | 50% |
| FNM S.p.A. - Bilancio separato | 674 | 1.776 | (1.102) | 40% |
| FNM S.p.A. - Bilancio separato | (1) | (1) | 0 | 76% |

In fase di consolidamento sono state operate le rettifiche di allineamento ai principi contabili internazionali adottati da FNM S.p.A.

I risultati sono in linea con le previsioni. Non sono state rilevate situazioni critiche.

VALORE AGGIUNTO CREATO

I dati derivanti dal bilancio economico sono stati riclassificati per mostrare il valore aggiunto che l'azienda produce attraverso il suo operato:

2013

| €/000 | Valore | % |
|---|----------------|--------------|
| VALORE ECONOMICO GENERATO DAL GRUPPO | 304.745 | |
| Ricavi delle vendite e prestazioni | 152.307 | |
| Contributi | 14.539 | |
| Contributi per investimenti finanziati | 105.480 | |
| Altri proventi | 23.551 | |
| Proventi Finanziari | 3.426 | |
| Risultato netto delle società valutate con il metodo del patrimonio netto | 5.442 | |
| VALORE ECONOMICO DISTRIBUITO DAL GRUPPO | 269.738 | 88,5% |
| COSTI OPERATIVI RICLASSIFICATI | 187.241 | 69,4% |
| Mat.prima, materiali di consumo e merci utilizzate | 11.183 | |
| Costi per servizi | 63.002 | |
| Altri costi operativi | 8.654 | |
| Costi per investimenti finanziati | 105.480 | |
| Altre imposte | 1.078 | |
| REMUNERAZIONE DELLE RISORSE UMANE | 68.158 | 25,3% |
| Costi del personale | 68.158 | |
| REMUNERAZIONE DEI FINANZIATORI | 1.086 | 0,4% |
| Oneri finanziari | 1.086 | |
| REMUNERAZIONE DEGLI AZIONISTI | 5.654 | 2,1% |
| Distribuzione degli utili dell'anno | 5.654 | |
| REMUNERAZIONE DELLA PA | 7.599 | 2,8% |
| Imposte sul reddito | 6.521 | |
| Altre imposte | 1.078 | |
| VALORE ECONOMICO TRATTENUTO DAL GRUPPO | 35.007 | 11,5% |
| Ammortamenti e svalutazioni | 20.526 | |
| Risultato d'esercizio destinato a riserve | 14.481 | |
| VALORE ECONOMICO TRATTENUTO DAL GRUPPO | 35.007 | 11,5% |
| Costi operativi riclassificati | 187.241 | 69,4% |
| Remunerazione delle risorse umane | 68.158 | 25,3% |
| Remunerazione dei finanziatori | 1.086 | 0,4% |
| Remunerazione degli azionisti | 5.654 | 2,1% |
| Remunerazione della PA | 7.599 | 2,8% |

Il calcolo del valore aggiunto segue le linee guida del GRI 4.0.

ANDAMENTO DEL TITOLO

FNM è quotata dal 1926 al mercato principale di Milano. Nel 1986 l'azione viene sospesa dal largo mercato per essere riquotata nel 1990 nel mercato ristretto, fino al 2008 quando il titolo FNM viene ammesso alla classe 1 del mercato MTA (Mercato Telematico Azionario). Il Bilancio al 31/12/2012 attesta un risultato economico positivo che ha consentito di distribuire i dividendi ai suoi azionisti dopo diversi anni. L'ultima volta fu nel 1958.

Anche il Bilancio al 31/12/2013 ha fatto registrare un risultato economico positivo che ha permesso la distribuzione di dividendi.

Nel corso del 2013 i risultati della Quotazione in borsa hanno visto aumentare il valore del titolo del 136,97%. A fine anno il titolo ha raggiunto il massimo di periodo pari a 0,482 euro. Il capitale sociale sottoscritto e versato (al 31 dicembre 2013) è pari a 230.000.000 euro. FNM S.p.A. esercita attività di direzione e coordinamento nei confronti delle proprie società controllate, dirette e indirette, ai sensi di quanto previsto dalle disposizioni normative attualmente vigenti e dagli accordi societari con i partner.

| Categoria titoli | N° azioni | % rispetto al c.s. | Mercato di quotazione | Diritti e obblighi |
|------------------|-------------|--------------------|-----------------------|---|
| Azioni ordinarie | 434.902.568 | 100 | Borsa Italiana MTA | Le azioni sono nominative, liberamente trasferibili, indivisibili e attribuiscono il diritto di voto nelle assemblee ordinarie e straordinarie nonché il diritto di partecipazione agli utili |

L'azionista di controllo, Regione Lombardia, non esercita attività di direzione e coordinamento nei confronti di FNM.

INVESTIMENTI SULLA RETE

FERROVIENORD ha investito più di cinquanta milioni di euro nel 2013 in opere di ammodernamento e riqualificazione della linea. Gli investimenti effettuati, frutto di un'intesa raggiunta fra la Regione Lombardia e FERROVIENORD, sono riassunti nel "Contratto di programma per gli investimenti della rete ferroviaria" sottoscritto nel 2009, nel quale si espone puntualmente gli interventi da effettuare fino al 2016, anno di scadenza del contratto di concessione della rete ferroviaria, specificando priorità e budget.

Gli interventi sono finalizzati a garantire:

- adeguati standard di sicurezza della rete attraverso:
 - a) implementazione nuove tecnologie, come i sistemi di protezione automatica dei treni;
 - b) interventi di riqualificazione e di adeguamento delle stazioni e delle fermate (nuovi fabbricati viaggiatori, sottopassi di stazione, banchine alte, pensiline, etc.);
 - c) eliminazione passaggi a livello sulle tratte a doppio binario e linee S;
- il miglioramento del servizio ferroviario regionale (implementazione della regolarità e aumento del servizio sulle tratte a maggior domanda);
- il rinnovo e la manutenzione degli impianti indispensabili per assicurare la funzionalità della rete (armamento, trazione elettrica, logistica e depositi materiale rotabile).

Tutto questo porta ad incrementare la capacità e la sicurezza sulla rete.

I principali interventi su cui il Gruppo è impegnato nel 2014 riguardano:

- l'ammodernamento della linea Milano – Asso,
- la riqualificazione della tratta Castano – Turbigo,
- gli interventi per l'accessibilità e alla messa a standard delle stazioni delle tratte Saronno - Como e Saronno – Varese,
- la manutenzione straordinaria di armamento e trazione elettrica
- l'attivazione per fasi del sistema SCMT/SSC (sistemi di protezione automatica dei treni).

ACQUISTO DI MATERIALE ROTABILE

L'obiettivo dei nuovi acquisti è quello di sostituire i vecchi treni ormai obsoleti, con mezzi dotati di più alti livelli di comfort e di sicurezza, portando il servizio offerto a livelli qualitativi europei.

Negli ultimi cinque anni è stata investita complessivamente dal Gruppo FNM la considerevole cifra di 535,8 milioni di Euro.

Questa politica di rinnovamento del materiale rotabile proseguirà nei prossimi anni: di seguito sono riportati gli investimenti pianificati per il triennio 2014 – 2016:

Per FNM:

- Fornitore Alstom: fornitura di 10 convogli Coradia con configurazione a 5 casse; l'importo dell'investimento residuo è di Euro 63.260.500;
- Fornitore Alstom: fornitura di 10 casse per trasformare i 10 convogli Coradia con configurazione a 5 casse, attualmente in fase di consegna, in convogli a 6 casse; l'importo del contratto, stipulato in data 31 marzo 2014, è di Euro 14.700.000;
- Fornitore ATI AnsaldoBreda/Firema Trasporti: fornitura di 7 convogli TSR a 6 casse; l'importo del contratto, stipulato in data 30 aprile 2014, è di Euro 98.862.936,55.

Per FERROVIENORD:

- Elettromotrici a 4 casse a due piani – 4 convogli TSR. Il contratto con l'ATI Ansaldo Breda – Firema n. 15504/2 è stato stipulato il giorno 10 dicembre 2013; l'importo dell'investimento residuo è di Euro 6.130.176;
- Automotrici diesel a 4 casse – 5 convogli GTW. Il contratto con STADLER n. 16007/2 è stato stipulato il 16 dicembre 2013; l'importo dell'investimento residuo è di Euro 29.700.070;
- Elettromotrici a 4 casse – 1 convoglio TSR; Elettromotrici a 6 casse – 2 convogli TSR. Il contratto con l'ATI Ansaldo Breda – Firema n. 15504/3 è stato stipulato il giorno 27 gennaio 2014 per un importo di 38.900.000 Euro;
- Elettromotrici a 6 casse – 2 convogli CORADIA. In data 28 marzo 2014 è stato sottoscritto con Alstom il contratto per la fornitura di due treni Coradia a 6 casse per l'importo di 17.090.000 Euro.

Gli acquisti riguardanti le attività di trasporto pubblico sono regolamentati dalla Direttiva Comunitaria recepita in Italia dal Codice degli Appalti (D.Lgs 163/2006 e s.m.i.).

La selezione dei fornitori avviene sulla base di valutazioni di prezzo, qualità ed utilità per il Gruppo. Non viene presa in considerazione la localizzazione dei fornitori e inoltre gli aspetti ambientali e di salute e sicurezza sono verificati nell'ambito dei requisiti di legge.

Tra le clausole contrattuali standard è previsto l'impegno a rispettare le leggi sul lavoro e sulla prevenzione sociale. Inoltre i fornitori sono tenuti a conoscere e rispettare il contenuto del D.Lgs. 8 giugno 2001 n. 231 e il Modello organizzativo adottato da FNM.

I criteri pubblici di gara devono garantire la più ampia partecipazione possibile.

Nel 2013, nell'ambito delle attività per l'ottenimento della certificazione ISO 9001, è stato aperto un progetto specifico relativamente al processo degli acquisti per inserire, ove consentito dalla legge – quindi prevalentemente per gli acquisti non core – requisiti specifici in particolare per il rispetto dell'ambiente. Tra le altre, verranno prese in considerazione le certificazioni FSC/PEFC (relativi alla filiera della cellulosa – carta e mobili) e le certificazioni ISO 14001 ed ISO 50001 relativi ad ambiente e risparmio energetico.

9

LE RISORSE UMANE

- _ POPOLAZIONE AZIENDALE
- _ FORMAZIONE
- _ SALUTE E SICUREZZA
- _ PRIVACY DEI DIPENDENTI

LA SQUADRA DEL
N° 13 III

5102



LE RISORSE UMANE

I dipendenti sono la risorsa più importante dell'azienda. Per questo il Gruppo investe su di loro attraverso formazione, riconoscimento di benefit, conciliazione famiglia/lavoro. Le attività del Gruppo, nel settore ferroviario, sono storicamente gestite ed effettuate da personale maschile. Questo, unito alla volontà del Gruppo di far crescere a livello professionale i propri dipendenti internamente, porta ad avere un alto numero di uomini nelle posizioni apicali, seppur con qualche eccezione. La situazione è comunque migliorata nel corso degli anni, soprattutto nelle aziende di servizi come FNM. A riprova di questo nell'ultimo anno sono state assunte dodici donne di cui sei in FNM, che rappresentano il 50% delle assunzioni.

Il Gruppo è attento a favorire pari opportunità di carriera a uomini e donne.

POPOLAZIONE AZIENDALE

Il Gruppo FNM ha un rapporto molto stretto con i suoi dipendenti testimoniato dalle tante iniziative intraprese dalle varie compagini societarie per favorire condizioni di lavoro soddisfacenti e il diritto a pari opportunità per tutti. Il tutto è dimostrabile attraverso i numeri che evidenziano, ad esempio, un bassissimo turnover in uscita pari a 1.50%. Il gruppo FNM, ad esclusione delle società fuori dal perimetro* del presente bilancio, ha nel suo organico 1363 dipendenti al 31/12/2013.

Esso opera nel pieno rispetto delle leggi italiane ed europee in materia di pari opportunità. Nonostante il settore in cui opera il Gruppo sia storicamente appannaggio maschile, negli ultimi anni si è assistito ad una crescita costante della percentuale di donne, soprattutto nelle società di servizi. La popolazione femminile nel 2013 si attesta intorno al 18% sul totale.

La maggior parte dei dipendenti si colloca nella fascia d'età fra i trenta e i cinquant'anni. FNM e le sue controllate coprono totalmente la percentuale di personale svantaggiato, richiesta dalla legge del 12 marzo 1999 n. 68. Al 31/12/2013 i dipendenti presenti nel Gruppo con qualche disabilità sono pari a 31.

Il livello di istruzione varia molto a seconda del servizio offerto dalla società: ovviamente nelle aziende di servizi si concentra il maggior numero di laureati e diplomati. I nostri lavoratori, indipendentemente dal titolo di studio con cui entrano in azienda, maturano un'alta professionalità grazie alla formazione interna e all'addestramento sul campo. I contratti a tempo indeterminato sono il 97% del totale. I lavoratori con contratti di flessibilità, a tempo determinato o a progetto, rappresentano il bacino preferenziale dove attingere qualora fosse necessario assumere nuovi dipendenti a tempo indeterminato. La conciliazione lavoro-famiglia è un tema rilevante.

Ai dipendenti è riconosciuta la possibilità di usufruire di contratti di lavoro a tempo parziale, richiesti soprattutto da personale femminile.

| 31.12.2013 | DIVISIONE PER GENERE DEI DIPENDENTI | | | |
|---------------|-------------------------------------|------------|------------|------------|
| | Uomini | | Donne | |
| FNM | 60 | 37% | 101 | 63% |
| FERROVIENORD | 751 | 88% | 102 | 12% |
| Nord_ing | 19 | 59% | 13 | 41% |
| FNMA | 206 | 99% | 2 | 1% |
| NordCom | 64 | 81% | 15 | 19% |
| SeMS | 19 | 68% | 9 | 32% |
| NordEnergia | 1 | 50% | 1 | 50% |
| Totale | 1.120 | 82% | 243 | 18% |

| 31.12.2013 | ETÀ DEI DIPENDENTI | | | | | |
|---------------|--------------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| | Under 30 | | 30-50 | | Over 50 | |
| FNM | 18 | 11% | 74 | 46% | 69 | 43% |
| FERROVIENORD | 137 | 16% | 479 | 56% | 237 | 28% |
| Nord_ing | 2 | 6% | 22 | 69% | 8 | 25% |
| FNMA | 9 | 4% | 132 | 63% | 67 | 32% |
| NordCom | 5 | 6% | 66 | 84% | 8 | 10% |
| SeMS | 12 | 43% | 15 | 54% | 1 | 4% |
| NordEnergia | 0 | 0% | 1 | 50% | 1 | 50% |
| Totale | 183 | 13% | 789 | 58% | 391 | 29% |

* Le società all'interno del perimetro sono:

- FNM;
- FERROVIENORD;
- FNM;
- Nord_Ing;
- NordCom;
- Nord Energia;
- SeMS

| TITOLO DI STUDIO DEI DIPENDENTI | | | | | | | | |
|---------------------------------|--------------------|-----------|---------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| 31.12.2013 | Licenza elementare | | Licenza media | | Maturità | | Laurea | |
| | FNM | 1 | 1% | 31 | 19% | 80 | 50% | 49 |
| FERROVIENORD | 16 | 2% | 303 | 36% | 457 | 54% | 77 | 9% |
| Nord_ing | 0 | 0% | 7 | 22% | 13 | 41% | 12 | 38% |
| FNMA | 6 | 3% | 180 | 87% | 20 | 10% | 2 | 1% |
| NordCom | 0 | 0% | 0 | 0% | 54 | 68% | 25 | 32% |
| SeMS | 0 | 0% | 0 | 0% | 17 | 61% | 11 | 39% |
| NordEnergia | 0 | 0% | 0 | 0% | 0 | 0% | 2 | 100% |
| Totale | 23 | 2% | 521 | 38% | 641 | 47% | 178 | 13% |

| TITOLO DI STUDIO DEI DIPENDENTI | | | | | | | | |
|---------------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|-----------|-----------|-----------|
| 31.12.2013 | Operai | | Impiegati | | Quadri | | Dirigenti | |
| | FNM | 11 | 7% | 98 | 61% | 40 | 25% | 12 |
| FERROVIENORD | 546 | 64% | 242 | 28% | 55 | 6% | 10 | 1% |
| Nord_ing | 0 | 0% | 26 | 81% | 3 | 9% | 3 | 9% |
| FNMA | 193 | 93% | 11 | 5% | 2 | 1% | 2 | 1% |
| NordCom | 0 | 0% | 59 | 75% | 18 | 23% | 2 | 3% |
| SeMS | 11 | 39% | 14 | 50% | 1 | 4% | 2 | 7% |
| NordEnergia | 0 | 0% | 1 | 50% | 0 | 0% | 1 | 50% |
| Totale | 761 | 56% | 451 | 33% | 119 | 9% | 32 | 2% |

| TIPOLOGIE DI CONTRATTO | | | | | | | | |
|------------------------|-------------|-----------|---------------|------------|-----------|-----------|-------------|------------|
| 31.12.2013 | Determinato | | Indeterminato | | Part-Time | | Full-Time | |
| | FNM | 3 | 2% | 158 | 98% | 32 | 20% | 129 |
| FERROVIENORD | 21 | 2% | 832 | 98% | 11 | 1% | 842 | 99% |
| Nord_ing | 3 | 9% | 29 | 91% | 5 | 16% | 27 | 84% |
| FNMA | 1 | 0% | 207 | 100% | 15 | 7% | 193 | 93% |
| NordCom | 0 | 0% | 79 | 100% | 2 | 3% | 77 | 97% |
| SeMS | 8 | 29% | 20 | 71% | 1 | 4% | 27 | 96% |
| NordEnergia | 1 | 50% | 1 | 50% | 1 | 50% | 1 | 50% |
| Totale | 37 | 3% | 1326 | 97% | 67 | 5% | 1296 | 95% |

CONGEDO PARENTALE

FNM è sensibile alle politiche di conciliazione lavoro-famiglia.

Questo si declina in benefit per integrare il reddito garantito dall'INPS. In particolare, per l'astensione obbligatoria (5 mesi) e per le gravidanze a rischio, il Gruppo porta la retribuzione dall'80% al 100% dello stipendio. Per quanto riguarda l'astensione facoltativa, i genitori hanno diritto all'integrazione fino al 50% dello stipendio – rispetto al 30% fornito dall'INPS – per i primi sei mesi per i figli di età inferiore a tre anni. Inoltre, i genitori di figli di età inferiore a tre anni hanno diritto a 10 giorni retribuiti al 100% per le loro malattie.

I dati seguenti sono riferiti al personale che richiede il congedo parentale facoltativo per la prima volta e per un periodo superiore al mese.

| 31.12.2013 | PERSONALE RIENTRATO DA CONGEDO PARENTALE | | | |
|---------------|--|----------|----------|----------|
| | 2012 | | 2013 | |
| | Uomini | Donne | Uomini | Donne |
| FNM | 0 | 0 | 0 | 4 |
| FERROVIENORD | 1 | 1 | 1 | 2 |
| Nord_ing | 0 | 2 | 0 | 2 |
| FNMA | 0 | 0 | 1 | 0 |
| NordCom | 0 | 0 | 0 | 0 |
| SeMS | 0 | 0 | 0 | 0 |
| NordEnergia | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Totale | 1 | 3 | 2 | 8 |

È da sottolineare come la totalità dei dipendenti sia stato reintegrato mantenendo la posizione precedente, anche per i dodici mesi successivi al reintegro.

TURNOVER SOCIETARIO

Le condizioni lavorative in azienda risultano assai vantaggiose e rispettose dei diritti dei lavoratori tanto che il tasso di turnover complessivo, riferito al periodo che va dal 01/01/2013 al 31/12/2013 si attesta intorno al 4.87% rispetto al 14% medio in Italia e al 13% in Lombardia (Fonte ISTAT). Il tasso di compensazione è pari al 225%, ciò significa che per ogni dipendente che lascia l'azienda più di due nuovi assunti subentrano al suo posto. Il turnover complessivo viene calcolato sommando il numero totale di assunti e dimessi, dividendolo per il numero totale dipendenti a inizio anno. Il turnover in entrata viene calcolato dividendo il numero dei nuovi assunti per il numero di dipendenti a inizio anno.

Il turnover in uscita viene calcolato dividendo il numero dei dimessi per il numero di dipendenti a inizio anno. Il tasso di compensazione invece è calcolato dividendo il numero di nuovi assunti per i dipendenti dimessi.

Infatti, nonostante la congiuntura economica sfavorevole, l'azienda cresce e con essa il fabbisogno di nuovo personale. Nel corso del 2013, sono state assunte 45 persone.

| 31.12.2013 | DIPENDENTI ASSUNTI | |
|----------------------------|--------------------|--------------|
| | 2012 | 2013 |
| FNM | 2 | 9 |
| FERROVIENORD | 10 | 18 |
| Nord_ing | 2 | 4 |
| FNMA | 1 | 3 |
| NordCom | 11 | 6 |
| SeMS | 0 | 0 |
| NordEnergia | 11 | 5 |
| Totale | 37 | 45 |
| Turnover in entrata | 2,74% | 3,37% |

La presenza maschile è spesso determinata dalla tipologia delle mansioni: si pensi alla forza lavoro richiesta per la manutenzione della linea ferroviaria. Ciò ha avuto un riflesso anche sulle ultime assunzioni.

Tuttavia, come si può osservare dalla tabella seguente, vi è una forte presenza femminile nei servizi amministrativi e nelle società che svolgono attività di "terziario", come FNM:

| 31.12.2013 | ASSUNZIONI PER GENERE | | | |
|----------------------------|-----------------------|--------------|--------------|--------------|
| | 2012 | | 2013 | |
| | Uomini | Donne | Uomini | Donne |
| FNM | 0 | 2 | 3 | 6 |
| FERROVIENORD | 8 | 2 | 17 | 1 |
| Nord_ing | 2 | 0 | 3 | 1 |
| FNMA | 1 | 0 | 3 | 0 |
| NordCom | 10 | 1 | 4 | 2 |
| SeMS | 0 | 0 | 0 | 0 |
| NordEnergia | 9 | 2 | 3 | 2 |
| Totale | 30 | 7 | 33 | 12 |
| Turnover in entrata | 2,16% | 0,50% | 2,47% | 0,90% |

| 31.12.2013 | DIVISIONE PER GENERE NEL 2012 | | | | DIVISIONE PER GENERE NEL 2013 | | | |
|----------------------------|-------------------------------|--------------|--------------|--------------|-------------------------------|--------------|--------------|--------------|
| | 18-24 | 25-29 | 30-39 | Over 40 | 18-24 | 25-29 | 30-39 | Over 40 |
| FNM | 2 | 2 | 0 | 0 | 1 | 3 | 4 | 1 |
| FERROVIENORD | 10 | 3 | 3 | 3 | 7 | 8 | 2 | 1 |
| Nord_ing | 2 | 0 | 2 | 0 | 0 | 1 | 0 | 3 |
| FNMA | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 2 | 0 | 1 |
| NordCom | 11 | 1 | 5 | 4 | 0 | 1 | 4 | 1 |
| SeMS | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| NordEnergia | 11 | 2 | 4 | 3 | 0 | 1 | 3 | 1 |
| Totale | 37 | 8 | 15 | 10 | 8 | 16 | 13 | 8 |
| Turnover in entrata | 0,30% | 0,60% | 1,12% | 0,75% | 0,60% | 1,20% | 0,97% | 0,60% |

Per quanto riguarda il turnover in uscita, il dato riferito al 2012 risulta elevato a causa del trasferimento in blocco di molti dipendenti alla società Trenord. Così facendo il know how del personale, acquistato negli anni di servizio presso le varie compagini societarie, si è mantenuto nella nuova azienda. Nel 2013 il turnover in uscita è tornato a valori usuali per il Gruppo.

La maggior parte delle uscite, ad esclusione del 2012, è dovuta ai pensionamenti.

| 31.12.2013 | DIPENDENTI DIMESSI | |
|----------------------------|--------------------|--------------|
| | 2012 | 2013 |
| FNM | 18 | 7 |
| FERROVIENORD | 57 | 7 |
| Nord_ing | 0 | 0 |
| FNMA | 11 | 3 |
| NordCom | 0 | 0 |
| SeMS | 0 | 0 |
| NordEnergia | 2 | 3 |
| Totale | 88 | 20 |
| Turnover in entrata | 6,34% | 1,44% |

| 31.12.2013 | DIMISSIONI PER GENERE | | | |
|----------------------------|-----------------------|--------------|--------------|--------------|
| | 2012 | | 2013 | |
| | Uomini | Donne | Uomini | Donne |
| FNM | 0 | 2 | 3 | 4 |
| FERROVIENORD | 8 | 2 | 3 | 4 |
| Nord_ing | 2 | 0 | 0 | 0 |
| FNMA | 1 | 0 | 3 | 0 |
| NordCom | 10 | 1 | 0 | 0 |
| SeMS | 0 | 0 | 0 | 0 |
| NordEnergia | 9 | 2 | 4 | 0 |
| Totale | 30 | 7 | 13 | 8 |
| Turnover in entrata | 3,89% | 2,45% | 0,90% | 0,60% |

Distribuzione per età delle dimissioni:

| 31.12.2013 | DIVISIONE PER ETÀ NEL 2012 | | | | DIVISIONE PER ETÀ NEL 2013 | | | |
|----------------------------|----------------------------|--------------|--------------|--------------|----------------------------|--------------|--------------|--------------|
| | 18-24 | 25-29 | 30-39 | Over 40 | 18-24 | 25-29 | 30-39 | Over 40 |
| FNM | 0 | 0 | 3 | 15 | 0 | 0 | 1 | 6 |
| FERROVIENORD | 1 | 1 | 7 | 48 | 0 | 0 | 3 | 4 |
| Nord_ing | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| FNMA | 0 | 0 | 1 | 10 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| NordCom | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| SeMS | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| NordEnergia | 2 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 1 |
| Totale | 3 | 1 | 11 | 73 | 1 | 1 | 4 | 14 |
| Turnover in entrata | 0,22% | 0,07% | 0,82% | 5,47% | 0,07% | 0,07% | 0,30% | 1,12% |

REMUNERAZIONE E BENEFIT

Tutti i nostri dipendenti sono coperti da contratto collettivo nazionale del lavoro.

FNM, FERROVIENORD e FNM Autoservizi applicano il **CCNL degli Autoferrotranvieri**, mentre NORD_ING, NordCom e SeMS applicano il **Contratto del Commercio e del Terziario**.

In relazione al CCNL degli Autoferrotranvieri, il testo dell'ultimo CCNL di categoria risale al 23 luglio 1976, salvo le successive modifiche ed integrazioni.

Ad integrazione della contrattazione collettiva nazionale, si è sviluppata un'attività di **contrattazione collettiva aziendale** "continua", che ha contribuito in maniera significativa alla definizione del processo remunerativo, con l'introduzione – accanto alla componente fissa della retribuzione – di voci remunerative variabili, tra le quali il premio di produzione, i premi di risultato e indennità varie.

Nell'ambito delle politiche retributive di FNM, FERROVIENORD e FNM Autoservizi, sono stati previsti meccanismi premianti delle prestazioni svolte, soprattutto con riferimento allo svolgimento di alcune tipologie di mansioni o turni di servizio.

Al fine di rendere più produttiva la prestazione lavorativa, i dipendenti di FNM e di FERROVIENORD beneficiano di un **premio di produzione aziendale**: elemento retributivo accessorio, distinto dalla retribuzione normale (di cui all'art. 3, p. 1 dell'A.N. 27/11/2000), viene erogato mensilmente in misura pari al 4,6% di una mensilità della retribuzione normale individuale.

Per incrementare gli utili attraverso il miglioramento della produttività del personale, è prevista anche la corresponsione annuale di un **premio di risultato**, definito sempre sul piano della contrattazione aziendale.

Sempre a livello di contrattazione aziendale, è stato determinato l'ammontare dell'**Indennità Compensi Vari (ICV)**, il cui importo varia in relazione alla qualifica rivestita. Essa è composta da: indennità di funzione, indennità di presenza mensile, indennità specifica di produttività, quota disagio.

La contrattazione collettiva aziendale ha, altresì, introdotto componenti variabili della retribuzione. Tra le più significative, le indennità giornaliera, strettamente collegate alla qualifica rivestita, nonché alla mansione effettivamente svolta:

l'Indennità di Presenza Parametrata (di seguito IPP) e **l'Indennità Giornaliera per Progetti Specifici** (di seguito IGPS).

Per il contributo reso al raggiungimento di volumi più elevati di produttività generale, l'IPP viene corrisposta a tutto il personale per ogni giornata di presenza in servizio per almeno la metà del turno programmato.

L'IGPS, al fine di correlare in modo differenziato la retribuzione aziendale ai vari progetti specifici definiti per ogni settore produttivo, nonché ai risultati da realizzare su obiettivi di produttività predeterminati e concordati, viene erogata in modo differenziato in base alla qualifica di appartenenza del lavoratore: per alcune qualifiche, specialmente per i livelli più bassi dell'inquadramento professionale, non è prevista l'erogazione di alcun compenso corrisposto a questo titolo.

L'IGPS viene erogata per ogni giornata di lavoro effettuato, per almeno la metà del tempo programmato, per il quale sia prevista la corresponsione di questa voce retributiva.

Da prassi aziendale, è prevista l'assegnazione di **superminimi**, su proposta del Responsabile del Servizio di appartenenza.

La definizione della remunerazione, alla luce di quanto sopra esposto, deriva da una continua dialettica tra parte datoriale e parte sindacale. Muovendo dal livello di contrattazione nazionale, è attraverso la contrattazione aziendale che viene costruita e definita la struttura retributiva, così da consentire l'attivazione di strumenti di articolazione contrattuale volti ad assicurare la capacità di aderire alle esigenze degli specifici contesti produttivi.

Ruolo degli stakeholder nel processo di remunerazione:

La partecipazione sindacale si attesta intorno al 70% dei dipendenti, caratteristica tipica delle società ferroviarie e storicamente sempre presente. Ciò comporta che il ruolo delle Organizzazioni Sindacali nella definizione e nella regolamentazione del processo di remunerazione sia tutt'altro che marginale. Con la parte datoriale hanno condiviso e condividono, in termini di obiettivi e di strategie attuative, i contenuti della contrattazione collettiva aziendale.

Benefici per i dipendenti

FONDO PENSIONE:

Il Fondo Pensione FNM, istituito nel 1992 ed iscritto all'albo dei fondi pensione con il n. 1165 nella sezione dei cosiddetti fondi preesistenti del registro tenuto da Covip, ha lo scopo di erogare, senza fini di lucro, a favore degli iscritti, trattamenti pensionistici complementari al sistema obbligatorio pubblico, per garantire livelli più elevati di copertura previdenziale.

Alla data del 31 dicembre 2013 gli iscritti al Fondo Pensione FNM sono n. 3.402.

L'iscrizione al Fondo Pensione FNM prevede una contribuzione a carico dell'azienda pari al 3,3% della retribuzione fissa, per i lavoratori di prima occupazione dopo il 28 aprile 1993 è prevista la destinazione integrale del TFR mentre i lavoratori di prima occupazione precedente il 29 aprile 1993 è prevista la facoltà di destinare anche solo una parte del TFR, ma la maggior parte degli iscritti (87,4%) ha scelto di destinare l'intero TFR al Fondo Pensione FNM.

Il Fondo Pensione FNM non prevede versamenti obbligatori a carico del lavoratore, che può però scegliere di versare un contributo volontario a proprio carico, di importo liberamente scelto secondo quanto previsto dal D.Lgs.252/2005, versamenti volontari effettuati dal 60% dei dipendenti iscritti al Fondo Pensione FNM.

Il versamento complessivo di contributi al Fondo Pensione FNM, progressivamente aumentato negli anni, nel 2013 è stato di 11,817 mln.

CASSA INTEGRATIVA DI MUTUO SOCCORSO

La Cassa Integrativa è una associazione di mutuo soccorso, costituita ai sensi della Legge 15 aprile 1886, n. 3818, allo scopo di erogare sussidi ad integrazione del servizio sanitario nazionale e diverse provvidenze in aiuto alle famiglie dei Soci comprese quelle a sostegno dei corsi di studio.

Il contributo a carico delle Aziende del Gruppo è pari allo 0,7% del monte retribuzioni, quello dei lavoratori iscritti è pari all'1% della retribuzione netta.

Alla data del 31 dicembre 2013 gli iscritti alla Cassa Integrativa FNM sono n. 4.030, di cui n. 438 pensionati. Adesioni che hanno avuto un incremento di oltre 500 unità rispetto all'anno precedente, con un trend in continuo aumento.

Nell'anno 2013, le erogazioni per i sussidi ad integrazione del servizio sanitario nazionale sono state n. 17.078 per un importo totale di €. 1.223.915, con un incremento del 19% rispetto all'anno precedente, mentre le erogazioni di diverse provvidenze in aiuto alle famiglie sono state n. 1.956 per un importo totale di €. 704.325, con un incremento rispetto all'anno precedente del 32%. Complessivamente le erogazioni sono state n. 19.034 per un importo di €. 1.928.240, con un incremento rispetto all'anno precedente del 23%.

CIRCOLO RICREATIVO AZIENDALE:

Il Circolo Ricreativo Aziendale Ferrovie Nord Milano è un'associazione di promozione sociale, costituita ai sensi legge 07.12.2000 n. 383, allo scopo di promuovere, gestire e coordinare, ai diversi livelli associativi, attività ricreative, culturali, turistiche, sportive, sociali, assistenziali al fine di elevare la qualità della vita e la crescita personale e collettiva dei dipendenti e dei pensionati delle Società del Gruppo FNM e dei rispettivi nuclei familiari.

Il contributo a carico delle Aziende del Gruppo è pari allo 0,15% del monte retribuzioni. Alla data del 31 dicembre 2013, gli iscritti al Circolo Ricreativo Aziendale FNM sono n. 4.237, di cui n. 362 pensionati. Le adesioni hanno avuto un incremento di oltre 600 unità rispetto all'anno precedente con un trend in continuo aumento.

Oltre alle tradizionali iniziative per il tempo libero (gita sociale, strenna, corsi, tornei, gare, gite e tour, visita mostre, festa delle Sezioni, colonie, vacanze studio, etc.), nel 2013 il CRA si è fatto promotore di numerose iniziative in ambito sociale, tra cui una raccolta fondi a favore delle popolazioni terremotate dell'Emilia.

Complessivamente sono state coinvolte, a vario titolo, nelle diverse iniziative del CRA oltre 4000 persone – dipendenti, pensionati e loro familiari – raccogliendo fondi per oltre 200.000 euro.

SERVIZIO DI ASSISTENZA FISCALE

Da oltre quindici anni il Gruppo FNM offre gratuitamente il servizio di assistenza fiscale a favore dei dipendenti.

Il servizio di compilazione dei modelli 730 (cosiddetta assistenza indiretta), si svolge su appuntamento e nel rispetto degli impegni lavorativi (in modo particolare per i dipendenti che effettuano turni).

PERSONALE SVANTAGGIATO

Per quanto riguarda il personale svantaggiato, che non rientra nella legge 104, il gruppo prevede 50 ore annue di permessi retribuiti al 100%, per permettere di effettuare visite specialistiche o per venire incontro alle più diverse esigenze. Queste ore sono riconosciute anche ai dipendenti con figli o parenti svantaggiati.

FORMAZIONE

La formazione è sicuramente un elemento distintivo della gestione delle risorse umane all'interno del Gruppo.

Da sempre, tutte le professionalità legate allo svolgimento dell'esercizio ferroviario sono state formate all'interno della Società, costituendo nel tempo un patrimonio di conoscenze che il Gruppo rivendica con orgoglio.

Formazione significa, altresì, consentire l'accesso delle persone ad occasioni di crescita professionale, attraverso la partecipazione a corsi di aggiornamento normativo, di approfondimento e di conoscenza di specifici argomenti, a tutto vantaggio dell'organizzazione e delle persone.

I numeri testimoniano questo impegno: corsi di informatica, lingua inglese e formazione/aggiornamento tecnico-normativo impegnano il personale delle diverse società un numero di ore assai rilevante; a questo va aggiunta la formazione tecnico-operativa di FERROVIENORD, presupposto indispensabile per lo svolgimento delle attività legate all'esercizio ferroviario e la formazione obbligatoria in materia di sicurezza dei lavoratori. Come si evince dai dati le ore di formazione del 2012 sono elevate, ciò è dovuto ad un ampio corso di formazione sul d.lgs. 231/2001 che ha interessato tutte le società.

| 31.12.2013 | ORE DI FORMAZIONE | |
|---------------------------|-------------------|---------------|
| | 2012 | 2013 |
| FNM | 2.531 | 1.084 |
| FERROVIENORD | 49.415 | 29.113 |
| Nord_Ing | 2.047 | 147 |
| FNMA | 0 | 6.510 |
| NordCom | 1.120 | 1.383 |
| SeMS | 2.540 | 1.200 |
| Ore Totale | 55.113 | 38.237 |
| Ore per dipendente | 40 | 28 |

SALUTE E SICUREZZA

Le società del Gruppo FNM pongono grande attenzione alla salute e sicurezza dei propri dipendenti e notevole è lo sforzo finalizzato a migliorare i luoghi di lavoro o a sensibilizzare il personale al rispetto delle misure di sicurezza, protezione e prevenzione previste. I dati relativi agli infortuni mostrano chiaramente come le attività di manutenzione della rete siano le più pericolose, ma gli sforzi per mitigare i rischi hanno dato i loro frutti, come attesta la diminuzione del numero di infortuni avvenuti nel 2013 (rispetto all'anno precedente):

| 31.12.2013 | NUMERO INFORTUNI* | |
|---------------|-------------------|-----------|
| | 2012 | 2013 |
| FNM | 0 | 3 |
| FERROVIENORD | 36 | 27 |
| Nord_Ing | 1 | 2 |
| FNMA | 6 | 4 |
| NordCom | 0 | 0 |
| SeMS | 1 | 1 |
| Nord Energia | 0 | 0 |
| Totale | 44 | 37 |

*Compresi infortuni in itinere.

La natura delle mansioni del personale di FERROVIENORD li rendono la più esposta a rischio infortuni. Per questo vengono riportati i suoi indicatori di frequenza e di gravità:

- Indice di frequenza: 19.05;
- Indice di gravità: 542.11.

FERROVIENORD ha adottato un sistema di gestione certificato OHSAS 18001.

Con esso, l'azienda intende dotarsi di tutti gli strumenti necessari per salvaguardare i propri dipendenti e quelli dei suoi fornitori e favorire una cultura della sicurezza a tutti i livelli dell'organizzazione.

I lavoratori hanno la possibilità di portare le loro problematiche all'attenzione dei responsabili attraverso i sei RLS (rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza), eletti fra le rappresentanze sindacali.

Infine, in collaborazione con l'ospedale San Raffaele, il gruppo offre gratuitamente a tutti i propri dipendenti la possibilità di effettuare un check up annuale e le vaccinazioni anti influenzali stagionali.

PRIVACY DEI DIPENDENTI

Nel pieno rispetto della normativa, è prevista l'adozione di un documento interno per la sicurezza dei dati e delle informazioni, l'implementazione di idonee procedure, previo aggiornamento della mappatura dei rischi da trattamento illecito e di cicli di formazione per i responsabili e gli incaricati del trattamento.

La Società conferma ed aggiorna le nomine dei responsabili del trattamento individuate nelle proprie figure apicali, nonché la nomina in outsourcing della società NordCom S.p.A., per il trattamento dei dati in via informatica. La società è inoltre responsabile del trattamento in outsourcing per quanto concerne il trattamento dei dati di dipendenti e collaboratori da parte delle altre società del gruppo FNM in relazione al rapporto di lavoro.

M. Sabuto da Genova 10/3 903

Amministratore

10

LA RESPONSABILITÀ SOCIALE

LE INIZIATIVE DEL GRUPPO FNM



LA RESPONSABILITÀ SOCIALE

La consapevolezza che la maggior parte del costo della ferrovia (e tutto quello dell'infrastruttura) grava sui contribuenti pone la necessità di essere efficienti, di spendere bene i finanziamenti e di cercare soluzioni economicamente sostenibili per essere, a conti fatti, utili al territorio e ai cittadini.

La lotta alla corruzione e la spinta a favorire comportamenti etici e trasparenti impegna fortemente il gruppo. La difesa dei diritti umani – anche da parte dei fornitori utilizzati – è sancita anche nel Codice Etico.

La popolazione ed i clienti rappresentano i principali stakeholder. Per questo, oltre a fornire servizi il più possibili rispondenti delle loro necessità, l'azienda investe nella loro sicurezza personale.

LE INIZIATIVE DEL GRUPPO FNM

PASSAGGI A LIVELLO

I passaggi a livello costituiscono un elemento di criticità per tutta la rete regionale lombarda sia per il rallentamento del traffico treni e del traffico veicolare, ma anche per aspetti di sicurezza. Il Contratto di Programma di investimenti sottoscritto nel 2009 con Regione Lombardia comprende tra le priorità la realizzazione di opere sostitutive per l'eliminazione dei passaggi a livello.

Si sono verificati incidenti o mancati incidenti in prevalenza sulle linee a doppio binario prevalentemente per comportamenti scorretti di pedoni e ciclisti, per la possibilità di incrocio dei treni o di circolazione in senso opposto a quello consueto.

| | Incidenti totali | Incidenti mortali |
|------|------------------|-------------------|
| 2010 | 4 | 1 |
| 2011 | 3 | 1 |
| 2012 | 3 | 2 |
| 2013 | 4 | 4 |

Come indicato nel Contratto sono stati identificati gli interventi in base a criteri di priorità oggettivi e strettamente legati al livello progettuale, al numero di treni circolanti, nonché al livello di consenso delle Amministrazioni locali.

| Passaggi a livello | Esistenti | Progetto 2009-2016 | Lavori ultimati ad agosto 2013 | Lavori avviati al 31.12.2014 |
|------------------------|-----------|--------------------|--------------------------------|------------------------------|
| Totali | 138 | 35 | 12 (34%) | 18 |
| Doppio binario | 64 | 30 | 9 (30%) | - |
| Binario singolo | 74 | 5 | 3 (60%) | - |

FERROVIENORD, in accordo con il contratto di concessione stipulato con la Regione Lombardia, ha identificato i passaggi a livello da eliminare, partendo dai quelli che intersecano doppi binari ovvero i singoli più pericolosi od impattanti sul traffico.

Alla fine del 2013 erano già stati eliminati:

- 3 passaggi a livello a Castellanza
- 3 sulla linea Bovisa-Seveso.

Nel 2014 la riqualificazione della Saronno-Seregno permetterà l'eliminazione di 12 passaggi a livello nei comuni di Saronno, Ceriano Laghetto, Cesano Maderno, Seveso e Seregno.

Sono stati inoltre avviati i cantieri di:

- riqualificazione della Saronno – Seregno, che con la riattivazione della linea hanno consentito l'eliminazione di altri 12 PL (comuni di Saronno, Ceriano Laghetto, Cesano Maderno, Seveso e Seregno);
- raddoppio Castano – Turbigo, che consentiranno l'eliminazione di altri 6 PL (comuni di Turbigo, Castano Primo).

Le opere sostitutive prioritarie sono le seguenti:

- Linea della Brianza (Bruzzano, Cormano, Cusano, Bovisio)
- Linea Saronno - Varese (Gerenzano, Tradate, Venegono Superiore)
- Linea Saronno - Como (Rovello, Lomazzo, Grandate);
- Passaggi a livello (2 a Meda e 1 a Grandate) in occasione degli interventi collegati alla realizzazione della Pedemontana.

INTERMODALITÀ

FERROVIENORD, in collaborazione con le amministrazioni comunali, ha analizzato durante il 2013 la situazione dell'intermodalità nelle sue stazioni così da segnare un anno zero, utile a programmare in modo efficace gli investimenti. Allo stato attuale sono presenti 5027 posti auto, 2741 posti bici e 163 posti motocicli distribuiti nella maggior parte delle stazioni. Obiettivo primario risulta quindi per l'azienda fornire parcheggi per auto, dove possibile, e arrivare a fornire ogni stazione con deposito bici. Queste iniziative s'inseriscono nella visione di trasporto integrato e sostenibile che contraddistingue il Gruppo, favorendo l'uso di mezzi alternativi all'auto privata. Grazie al contributo di SeMS e al suo servizio E-VAI il progetto di mobilità sostenibile e integrata acquista maggiore forza. Il parco auto, formato prevalentemente da auto a basso o nullo impatto ambientale, si trova prevalentemente vicino alle stazioni di FERROVIENORD, così da permettere al viaggiatore il proseguimento del viaggio con la comodità di un mezzo proprio senza però i problemi di parcheggio (aree riservate) e di aree a traffico limitato.



PROGETTO "STAZIONI IN COMUNE"

Questo progetto innovativo nato nel 2011 con la collaborazione di FERROVIENORD e le amministrazioni comunali ha molti risvolti positivi per la comunità.

L'iniziativa consiste nel concedere in comodato d'uso ai comuni sale delle stazioni o depositi ormai non più presidiati per farne centri culturali e di aggregazione. Così facendo si evitano stati di degrado e insicurezza, oltre alla riqualificazione delle aree urbane limitrofe alle stazioni.

I locali vengono anche utilizzati, come per la stazione di Laveno Mobello, come centri di noleggio/riparazione bici al fine di dare la possibilità al passeggero di proseguire il viaggio abbinando natura e sport.

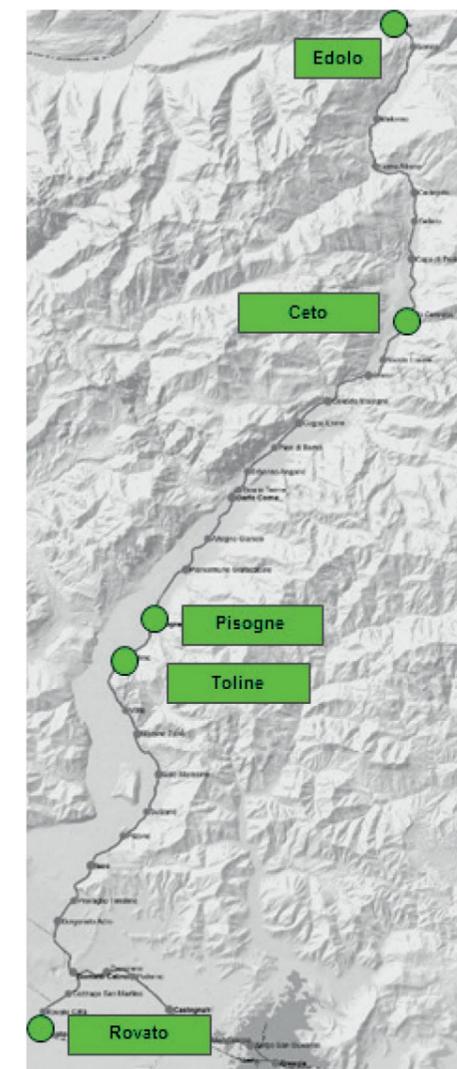
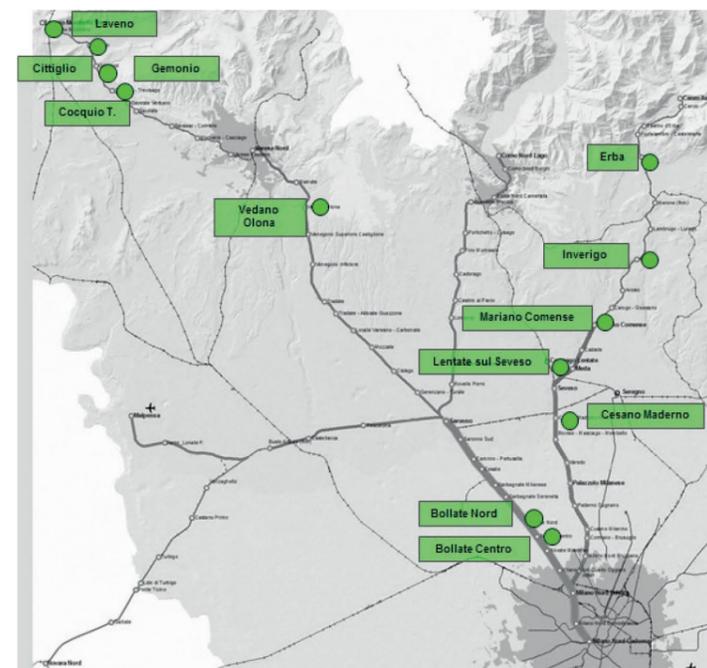
Gli impatti positivi sulla società sono:

- riduzione della microcriminalità e degli atti vandalici grazie alla frequentazione costante del sito;
- sviluppo di attività sociali e formative che arricchiscono la comunità a costo zero per i comuni;
- recupero di aree della città spesso colpite da degrado.

Nel 2012 sono stati firmati i primi undici contratti, nel 2013 otto, mentre ne sono previsti altri dieci per il 2014; questi dati testimoniano l'interesse della comunità verso questo innovativo progetto.

CONTRATTI STIPULATI NEL 2012:

| | COMUNE | INIZIATIVA | UBICAZIONE LOCALI | SPAZI |
|----|-------------------|---|-------------------|-----------------------|
| 1 | Ceto | Sede Associazione e Cooperative Locali | FV Stazione | 135 mq |
| 2 | Cittiglio | Museo Binda e punto Informazioni e Turistico | FV Stazione | 85 mq |
| 3 | Cittiglio | Magazzino a servizio Museo Binda | Ex-magazzino | 30 mq |
| 4 | Cocquio Trevisago | Associazione Locale | FV Stazione | 60 mq |
| 5 | Erba | Velostazione e bike-sharing | Area esterna | 130 mq |
| 6 | Gemonio | Associazione Locale | FV Stazione | 42 mq |
| 7 | Inverigo | Velostazione e bike-sharing | FV Stazione | 107 mq |
| 8 | Laveno Mombello | Ufficio Informazione e Accoglienza Turistica e Bike-Sharing | Ex-museo | 350 + 410 mq area ext |
| 9 | Pisogne (Toline) | Sede Associazione socio-cultura e sportiva | FV Toline | 135 mq |
| 10 | Pisogne | Sede Associazione | FV Pisogne | 50 mq |
| 11 | Vedano Olona | Associazionismo sociale-culturale | FV Stazione | 35 mq + aree ext |



CONTRATTI STIPULATI NEL 2013:

| | COMUNE | INIZIATIVA | UBICAZIONE LOCALI | SPAZI |
|----|-------------------|---|-------------------|--------|
| 1 | Bollate Centro | Velostazione e deposito biciclette | FV Stazione | 112 mq |
| 2 | Bollate Nord | Velostazione e deposito biciclette | FV Stazione | 63 mq |
| 3 | Cesano Maderno | Punto Informazione e Associazione | Ex- Stazione | 285 mq |
| 4 | Cittiglio | Atto Aggiuntivo | FV Stazione | 20 mq |
| 5 | Cocquio | Atto Aggiuntivo | FV Stazione | 20 mq |
| 6 | Mariano Comense | Progetto Giovani Mariano | FV Stazione | 100 mq |
| 7 | Rovato | Attività Sociali-Culturali | Rovato Borgo | 120 mq |
| 8 | Edolo | Attività di associazionismo e promozione | FV Edolo + 3 box | 171 mq |
| 9 | Lenate sul Seveso | Polo formativo per i mestieri del legno e dell'arredo | Deposito Camnago | - |
| 10 | Gemonio | Gestione Passerella di accesso alla Stazione | Passerella | - |

Per i prossimi anni il gruppo prevede di sviluppare ulteriormente il progetto coinvolgendo altri Comuni.

Di seguito sono riportate le principali iniziative in trattativa:

| | COMUNE | INIZIATIVA | UBICAZIONE LOCALI | SPAZI |
|---|---------------------|------------------------------------|------------------------|--------|
| 1 | Bollate Centro | Locale per bike sharing comunale | FV Stazione | 30 mq |
| 2 | Cesate | Protezione civile | FV Stazione | 80 mq |
| 3 | Garbagnate Milanese | Velostazione e deposito biciclette | FV Stazione | 120 mq |
| 4 | Milano Domodossola | Bike Sharing | Piazzale di Stazione | - |
| 5 | Darfo-Boario Terme | Associazione | FV Stazione | 20 mq |
| 6 | Lomazzo | Deposito biciclette | Ex-edicola di Stazione | 30 mq |
| 7 | Castegnato | Attività Sociali-Culturali | FV Stazione | 60 mq |
| 8 | Marone | Attività Sociali-Culturali | Casa Cantoniera | 75 mq |

BARRIERE ARCHITETTONICHE

Accessibilità delle stazioni e delle banchine da parte di persone a scarsa capacità motoria e delle biciclette.

FERROVIENORD investe nell'ammodernamento delle sue stazioni allo scopo di renderle più accessibili a tutti. Nel 2014 il budget a disposizione per interventi di miglioramento dell'accessibilità alle stazioni è pari a 17 milioni di euro. Gli interventi programmati prevedono:

- l'eliminazione dei gradini di accesso tramite lavori di muratura o scivoli;
- la sostituzione di porte non sufficientemente larghe o difficilmente apribili;
- l'acquisto e installazione di 52 nuovi ascensori con lo scopo, oltre che di facilitare l'accesso alle banchine di persone con scarsa capacità motoria, di permettere il trasporto di biciclette, sempre nell'ottica di trasporto integrato e sostenibile;
- l'innalzamento delle banchine per permettere l'ingresso al treno in modo agevole con le carrozzine. Questo intervento ha due effetti collaterali positivi quali: la riduzione dei tempi di salita dei viaggiatori sul treno, riducendo così le durata delle soste, e la disincentivazione della pericolosa abitudine a passare da una banchina all'altra attraversando i binari.

| RAMO | TIPO DI INTERVENTO | N.INTERVENTI | BUDGET 2014 |
|--------|--------------------|--------------|-------------|
| Milano | GRADINO | 46 | 46.000 € |
| Milano | PORTA | 47 | 94.000 € |
| Iseo | GRADINO | 2 | 2.000 € |
| Iseo | PORTA | 14 | 28.000 € |

| NUMERO NUOVI ASCENSORI | BUDGET 2014 |
|------------------------|--------------|
| 52 | 10.400.000 € |

| INNALZAMENTO BANCHINE | BUDGET 2014 |
|-----------------------|-------------|
| 8,2 km | 6.132.000 € |

SISTEMI DI PROTEZIONE AUTOMATICA DEI TRENI

Prosegue il programma di attrezzaggio con il Sotto Sistema di Terra dei Sistemi di protezione automatica della marcia dei treno (SSC (Sistema Supporto Condotta) / SCMT (Sistema Controllo Marcia Treno)), in conformità alla Direttiva Ministeriale n. 81/T del 19 marzo 2008, al fine di dotare la rete di un sistema che elevi lo standard di sicurezza in caso di errore del macchinista.

Nel corso del 2013 sono state eseguite le attività di progettazione e installazione sulle tratte Saronno – Camerlata, Saronno – Malnate e Brescia – Iseo con attivazione prevista nel corso dell'anno 2014.

Prosegue inoltre l'installazione del Sotto Sistema di Bordo (SSB) sui convogli tipo TAF con un avanzamento di 13 convogli su 26 e previsione di completamento dell'attrezzaggio entro il 2015.

Il gruppo FNM ha investito finora complessivo per i Sottosistemi di Terra e di Bordo 45 milioni di Euro.

MIGLIORAMENTO DELLA SICUREZZA NELLE STAZIONI

VIDEO SORVEGLIANZA:

Continua il programma d'acquisto di telecamere a circuito chiuso (TVcc) per aumentare la sicurezza dei viaggiatori che passano nelle nostre stazioni e per disincentivare furti e atti vandalici. Nel 2013 sono state acquistate 150 telecamere, con relativi undici Videoregistratori (DVR), arrivando alla ragguardevole cifra di 1236. Il programma 2013 di aumento della video sorveglianza ha interessato le seguenti stazioni:

| Stazione | Apparecchi installati nel 2013 | |
|------------------------------|--------------------------------|-----------|
| | TV cc | DVR |
| Saronno | 18 | 1 |
| Saronno sud | 19 | 1 |
| Milano Bovisa | 42 | 2 |
| Como Camerlata | 4 | - |
| Seveso Baruccana | 7 | 1 |
| Ceriano Laghetto - Solaro | 18 | 2 |
| Ceriano Laghetto - P. Groane | 16 | 1 |
| Posto movimento Groane | 3 | 1 |
| Cesano Maderno - P. Groane | 10 | 1 |
| Camnago | 13 | 1 |
| Totale | 150 | 11 |

RAPPORTI CON IL TERRITORIO

Il gruppo FNM ribadisce il suo forte attaccamento al territorio con collaborazioni volte a valorizzare la Regione e a sviluppare nuove conoscenze. In quest'ottica si inseriscono le iniziative intraprese con il F.A.I. (Fondo Ambiente Italiano) e il Politecnico di Milano.

PARTNERSHIP CON IL FAI E ADOZIONE DEL MONASTERO DI TORBA

Circa un anno fa, su iniziativa del Comitato per la Corporate Social Responsibility (composto da tre consiglieri di amministrazione, indipendenti, di FNM), FNM è entrata a far parte del Corporate Golden Donor del FAI-Fondo Ambiente Italiano, un network di imprese che condividono l'impegno a favore delle attività di tutela e valorizzazione del patrimonio artistico e naturalistico italiano. Non solo: FNM ha chiesto al FAI di poter "adottare" un suo bene – il monastero di Torba – per sostenere in modo più concreto il suo impegno a salvaguardia della bellezza del nostro territorio.

Il monastero di Torba versava in un grave stato di degrado quando – nel 1977 – venne

acquistato da Giulia Maria Crespi, che lo donò alla Fondazione che, proprio allora, muoveva i primi passi. Immerso nei verdi boschi del Varesotto, ai piedi del parco archeologico di Castelseprio, il complesso monumentale di Torba è testimone di una vicenda più che millenaria. Avamposto militare del tardo impero romano, poi in mano ai Goti e ai Longobardi (con torre e cinta difensiva del secolo V e VI), Torba divenne quindi luogo di preghiera e di lavoro di religiose benedettine (con chiesa dei secoli VIII-XIII e sede monastica). Abbandonato dalle monache nel 1453, fu successivamente adibito a cascina rurale. Nella torre sono conservati rari e importanti affreschi della fine dell'VIII secolo. Il suo straordinario valore storico, artistico e culturale è stato recentemente riconosciuto anche dall'UNESCO che, infatti, ha inserito il sito nella Lista del Patrimonio Mondiale dell'Umanità.

La partnership fra il FAI ed FNM – a cui si è unita anche Trenord – consiste in un contributo economico finalizzato a coprire parte delle spese necessarie alla gestione e manutenzione ordinaria del complesso monumentale di Torba, nonché al potenziamento delle iniziative per la sua promozione e valorizzazione.

Da oltre un secolo, FNM è al servizio del territorio lombardo. Attraversando paesi, borghi e città – e collegandoli a Milano – la sua rete ferroviaria ha portato ricchezza e sviluppo. È ciò che FNM intende fare anche attraverso la partnership con il FAI: condividere il valore che generato con il territorio e le comunità vicine, per promuovere la crescita della regione.

PARTNERSHIP CON IL POLITECNICO DI MILANO

Il gruppo FNM coltiva un rapporto di stretta sinergia con il territorio e crede nella promozione e nel sostegno dei talenti e di progetti innovativi. Con questo spirito, FERROVIENORD ha deciso di promuovere una partnership con il Politecnico di Milano, con l'obiettivo di promuovere la ricerca tecnologica e dare la possibilità a giovani ricercatori di poter lavorare su progetti all'avanguardia che miglioreranno in concreto la vita dei nostri stakeholder. Fra questi, spicca il progetto di trasformare l'energia prodotta dall'attrito generato dei treni in frenata in luce e riscaldamento per le stazioni ferroviarie.

11

LA RESPONSABILITÀ AMBIENTALE

- _ PERFORMANCE AMBIENTALI
- _ ENERGIA TOTALE
- _ EMISSIONI
- _ INQUINAMENTO ACUSTICO
- _ VIBRAZIONI
- _ GESTIONI DEI RIFIUTI
- _ SOSTANZE PERICOLOSE
- _ AMIANTO
- _ IMPATTO PAESAGGISTICO
E SULLA BIODIVERSITÀ
- _ RISORSE IDRICHE
- _ SALVAGUARDIA DI SUOLO,
SOTTOSUOLO E FALDE
- _ IL PROGETTO E-VAI DI SEMS
- _ NORD ENERGIA E L'ELETTRODOTTO



LA RESPONSABILITÀ AMBIENTALE

Il rispetto dell'ambiente è intrinsecamente legato alla mission del Gruppo FNM.

Fornire un buon servizio è il primo contributo che FNM può dare, affinché un numero sempre maggiore di persone scelga il treno, l'autobus o prenda in car sharing un veicolo elettrico, lasciando a casa la propria automobile.

Il Gruppo FNM ha i suoi impatti più rilevanti nel consumo di energia elettrica ad alta tensione, utilizzata per far muovere i treni sulla rete ferroviaria. A questo si associa il consumo di gasolio utilizzato dagli autobus di FNMA. Di qui l'impegno a consumarne sempre di meno, riducendo gli sprechi e sviluppando progetti volti a migliorare l'efficienza energetica.

L'impegno ambientale del Gruppo non è limitato al risparmio energetico, ma viene riposto nelle scelte progettuali concernenti le infrastrutture (edifici, sistemi ferroviari, etc.) sia in fase di progettazione sia di manutenzione, compatibilmente con le risorse economiche a disposizione.

Le soluzioni ambientali messe in atto tengono conto delle diverse esigenze.

Ad esempio, nel caso di rumore e vibrazione, l'impegno del Gruppo è stato quello di investire in sistemi di assorbimento sulle linee, acquistare treni più silenziosi, realizzare giunzioni e saldature con tecniche innovative. Le barriere fonoassorbenti rappresentano una possibile soluzione laddove l'impatto sulla popolazione è più elevato. Tuttavia, oltre a ridurre l'inquinamento acustico, creano purtroppo un impatto visivo molto invasivo.

Al fine di incentivare l'utilizzo dei mezzi pubblici, tutti i dipendenti del gruppo possono usufruire gratuitamente del servizio di trasporto ferroviario erogato dalla Società Trenord sulla rete FERROVIENORD, del servizio di trasporto pubblico su gomma gestito dalla Società FNMA e dei parcheggi di corrispondenza presenti presso numerose stazioni della rete sociale. Attualmente è in fase di rinnovo anche la convenzione con la Società ATM di Milano per l'acquisto di abbonamenti a tariffe agevolate.

PERFORMANCE AMBIENTALI

Per le società FNM, NordCom, Nord Energia e Nord_Ing gli impatti diretti si limitano alle attività tipiche di ufficio, per le quali sono state analizzate le performance riferite alla sede sociale di piazzale Cadorna.

E' importante sottolineare come le scelte progettuali di Nord_Ing siano finalizzate a minimizzare gli impatti nei confronti dell'ambiente circostante, sui cittadini e sul territori che si trovano in prossimità dei cantieri.

FERROVIENORD si è posta l'obiettivo di ridurre il consumo di energia elettrica.

FNMAutoservizi pone molta attenzione alle emissioni del suo parco mezzi e al consumo di carburante.

Anche SeMS vede nella riduzione dei consumi di carburante e nell'ampliamento del parco mezzi elettrico o a basso impatto ambientale il tema su cui investire di più.

ENERGIA TOTALE

Nel 2013 i consumi totali di energia del Gruppo*, espressi in giga joule, sono aumentati del 1,17% rispetto all'anno precedente.

All'interno di questa dato sono considerati i principali consumi di energia:

- energia elettrica medio/bassa tensione;
- energia elettrica alta tensione (trazione dei treni);
- consumo di gas metano per il riscaldamento;
- consumo di gasolio per il riscaldamento;
- consumo di gasolio per la trazione dei mezzi su gomma e su rete ferroviaria non elettrificata.

Le componenti più importanti dei consumi sono legati:

- all'energia elettrica impiegata per la trazione dei treni;
- al consumo di carburante dei mezzi su gomma di FNMA.

| Stazione | Consumi di energia totali (GJ) | Variazione percentuale |
|----------|--------------------------------|------------------------|
| 2012 | 627.495 | 1,17% |
| 2013 | 634.864 | |

La riduzione dei consumi di energia elettrica a medio/bassa tensione, del gasolio usato per la trazione dei mezzi e il contenimento dell'energia elettrica ad alta tensione utilizzata per la trazione dei treni hanno consentito di minimizzare l'incremento dei consumi.

È da sottolineare come parte dell'aumento percentuale è dovuto all'assenza dei consumi di metano di SeMS per il 2012.

I coefficienti utilizzati sono i seguenti:

| Consumo elettrico | Consumi di gas metano | Consumi di gasolio | Fonte |
|-------------------|-----------------------------|--------------------|--|
| 1 GJ=0,0036 Kwh | 1 GJ=0,03901 m ² | 1 GJ=43,33 ton | ISPRA (Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale), 2011 |

* Le società all'interno del perimetro sono:

FNM;

FERROVIENORD;

FNM;

Nord_Ing;

NordCom;

Nord Energia;

SeMS

ENERGIA ELETTRICA

ENERGIA ELETTRICA AD ALTA TENSIONE

La trazione dei treni rappresenta l'attività più energivora del Gruppo.

L'acquisto di nuovi treni più sicuri e confortevoli ha comportato un aumento dei consumi negli ultimi cinque anni (2009-2013) pari al 35,49%. Il consumo specifico per ogni treno è aumentato del 25%, passando da circa 12 KWh/treno*km a quasi 15 KWh/treno*km. Ciononostante, grazie al forte impegno messo in campo da FERROVIENORD, i consumi riferiti all'ultimo biennio sono pressoché costanti e si prevedono risultati migliori nei prossimi anni.

| Stazione | Consumi elettrici ad alta tensione (Kwh) | Variazione percentuale |
|----------|--|------------------------|
| 2012 | 114.045.416 | -0,03% |
| 2013 | 114.010.086 | |

Fra le azioni che FERROVIENORD ha intrapreso per contenere l'aumento dei consumi si evidenzia l'implementazione di un sistema di gestione (UNI EN ISO 14001) e della nomina dell'Energy Manager. Tutto questo garantisce un utilizzo più oculato ed efficiente dell'energia.

Tutte le azioni intraprese sono guidate da una chiara politica energetica e da un monitoraggio continuo dei consumi.

ENERGIA ELETTRICA A MEDIO BASSA TENSIONE

I consumi elettrici a medio o bassa tensione sono imputabili principalmente alle seguenti voci:

- consumi per l'illuminazione e il condizionamento dello sede principale del Gruppo;
- consumi derivanti dagli impianti di funzionamento della rete ferroviaria come le resistenze per riscaldare i deviatoi, che risultano sicuramente le più energivore;
- consumi per l'illuminazione delle stazioni.

L'impegno e le politiche di contenimento dei consumi hanno portato una riduzione del 3,35% dei consumi a medio/bassa tensione. Questo risultato incoraggiante è frutto delle

politiche delle varie società del gruppo, come ad esempio l'installazione di lampadine a led e la razionalizzazione dei consumi con il contributo di tutti i dipendenti. La riduzione più considerevole si registra per i consumi dello stabile in Piazzale Cadorna pari al 28,45%.

| Stazione | Consumo elettrico (Kwh) | Variazione percentuale |
|----------|-------------------------|------------------------|
| 2012 | 19.371.925 | -3,35% |
| 2013 | 18.723.796 | |

RIDUZIONE DEI CONSUMI ENERGETICI

SOTTOSTAZIONI ELETTRICHE

Il rinnovamento della flotta, con l'acquisto di oltre sessanta treni, consentirà di far fronte alle maggiori necessità di EXPO 2015: questo però comporterà un forte aumento dei consumi elettrici di trazione. Le stime indicano un aumento del 60% in cinque anni. Ciò spinge il Gruppo a investire in strategie e progetti innovativi per mitigare questa tendenza. In questo contesto si inserisce il prototipo sviluppato in collaborazione con il Politecnico di Milano, che consentirà di recuperare e immagazzinare l'energia di frenata dei treni, da utilizzare poi per i bisogni delle stazioni.

Questo progetto si basa sulla tecnologia dei supercondensatori, che hanno i seguenti vantaggi:

- recupero energia in frenata in tempi rapidissimi;
- ciclo di vita di circa 2.000.000 cicli completi;
- ciclo di carica molto rapido, abbinato ad una scarica lenta con vantaggi sulla vita utile.

Il programma sperimentale si sviluppa nelle seguenti fasi:

FASE 1: Test logica e interfacce, alimentazione attraverso ausiliari di SSE; avviati nella primavera 2012.

FASE 2: Tuning logica di controllo e comando

FASE 3: Alimentazione del prototipo con convertitore collegato alle sbarre di SSE (gen. 2014)

FASE 4: Collegamento all'impianto LED di Ferno (27 marzo 2014)

FASE 5: Campagna Test

FASE 6: Deposito Brevetto

I risparmi potenziali si attestano sulle seguenti cifre:

- su rete FERROVIENORD, l'energia recuperabile sarà pari a circa 12 GWh/anno, con un riduzione della produzione di CO2 pari a 52.000 tonnellate/anno;
- e, il sistema fosse applicato su tutta la rete nazionale, i risparmi arriverebbero addirittura a 540 GWh/anno, con un riduzione della produzione di CO2 di 2.340.000 tonnellate/anno

Con questo progetto innovativo FERROVIENORD esprime un'alta professionalità tecnologica e manageriale nel settore delle infrastrutture ferroviarie unita ad una forte sensibilità ai temi ambientali.

Impianti di stazione e di linea

I consumi negli impianti di stazione e di linea risultano sicuramente meno importanti rispetto a quelli dovuti alla trazione. Ciononostante è fondamentale ridurli anche in questo campo per arrivare alla massima efficienza energetica aziendale. Di seguito sono riportate le attività più importanti messi in campo dall'azienda:

- disalimentazione delle apparecchiature di sussidio che non compromettono la sicurezza della circolazione dei treni negli impianti reparto ITT;
- sostituzione delle lampade a fluorescenza di stazioni, banchine e altri sottopassi con luci a tecnologia LED, passando da un consumo di 40-70W a uno di 36W. Il guadagno più sensibile si ha però nella vita media delle lampade che passa da 12.000 ore a 50.000 ore, riducendo così i costi e i rifiuti prodotti;
- per ovviare alla necessità di trasporto biciclette sui treni e per facilitare l'accesso alle banchine da parte delle persone a scarsa capacità motoria FERROVIENORD ha in progetto l'installazione di sessantasei ascensori nelle sue stazioni. Si è deciso di optare per elevatori della tipologia elettrica a fune la quale presenta consumi ridotti dell'1/3 rispetto a quella a bagno d'olio;
- il riscaldamento dei deviatori a manovra elettrica, nelle nuove installazioni, avviene grazie a cavi riscaldanti termoregolanti. Questa tecnologia permette una maggiore

efficacia del riscaldamento, inoltre la resistenza aumenta con la loro temperatura, riducendo così la corrente assorbita e di conseguenza i consumi. Ciò porta a una riduzione del 40% in 15 minuti dei consumi (circa 8Kw/deviatoio).

Per quanto riguarda i consumi invernali:

- tutte le stazioni nel raggio utile del teleriscaldamento sono state allacciate, così da ridurre sensibilmente i consumi;
- è in atto la sostituzione delle caldaie obsolete con rendimento inferiore al 92%;
- è prevista la sostituzione dei condizionatori che utilizzano gas freon.

Impianti fotovoltaici

Per quanto riguarda l'utilizzo di energie alternative, sono in essere alcuni progetti pilota per valutare le strategie da adottare in questo campo.

A breve saranno installati due ulteriori impianti fotovoltaici:

- sulla copertura della stazione di Milano-Bovisa, con una potenza di 3Kw;
- sulla copertura del parcheggio limitrofo alla stazione di Camnago, con una potenza di 5Kw.

Nel mese di dicembre 2013 sono iniziati i lavori per l'installazione di un impianto fotovoltaico della potenza di 45Kw sulle pensiline della stazione di Cesate, con l'obiettivo di ottenere la copertura totale dei fabbisogni della stazione, esclusi gli ascensori. Questo progetto farà da apripista all'installazione di pannelli fotovoltaici su tutte le stazioni della tratta Bovisa-Saronno, giungendo così ad una produzione tra i 450 e i 900 KW di potenza.

GAS METANO

I consumi di gas metano sono riconducibili interamente al riscaldamento degli uffici e delle stazioni ferroviarie.

L'aumento dei consumi è principalmente dovuto a FERROVIENORD. Le motivazioni per questo dato sono:

- Conversione di alcuni vecchi impianti a gasolio in impianti a gas metano;
- Imprecisioni nella lettura, non avendo contatori con tele-lettura è possibile che gli ultimi mesi del 2012, dove fra l'altro i consumi sono più grandi, vengano conteggiati nel 2013.

È da sottolineare come il dato 2012 di SeMS è assente a causa del cambio di sistema di gestione effettuato dall'azienda a fine 2012. Al netto dei consumi di SeMS la aumento dei consumi di gas metano sul biennio è pari a 30,19%.

| | Consumi gas metano (m3) | Variazione percentuale |
|------|-------------------------|------------------------|
| 2012 | 762.881 | 34,36% |
| 2013 | 1.025.044 | |

I dati 2013 relativi agli ultimi mesi dell'anno sono stimati.

GAS METANO

Il gasolio viene utilizzato principalmente per le attività di:

- trazione dei mezzi d'opera ferroviari;
- trazione degli automezzi aziendali;
- riscaldamento;
- funzionamento di gruppi elettrogeni e piccole attrezzature;
- trazione autobus;
- trazione auto SeMS.

| | Consumo di gasolio (litri) | Variazione percentuale |
|------|----------------------------|------------------------|
| 2012 | 3.138.099 | -0,41% |
| 2013 | 3.125.139 | |

La riduzione dei consumi è il risultato dello sforzo compiuto da FNMA per razionalizzare il servizio offerto e acquistare autobus a minor consumo.

Il gasolio viene inoltre utilizzato per riscaldare alcune stazioni non allacciate alla distribuzione di metano. Gli impianti per il riscaldamento degli ambienti sono in totale otto. I consumi di gasolio per riscaldamento, desunti dai dati forniti dall'UC Stazioni, sono riportati nella tabella e nel grafico seguenti:

| | Consumo di gasolio per il riscaldamento (litri) | Variazione percentuale |
|------|---|------------------------|
| 2012 | 88.328 | 2,30% |
| 2013 | 90.362 | |

Come si può notare dai dati l'andamento dei consumi è pressoché costante da due anni a questa parte.

EMISSIONI

ANIDRIDE CARBONICA

Le emissioni dirette di anidride carbonica del Gruppo sono legate prevalentemente a:

- Consumo di gasolio per la trazione;
- Consumo di gasolio per il riscaldamento;
- Consumo di metano per il riscaldamento.

Il Gruppo FNM si impegna a ridurre il proprio impatto ambientale, partendo dalle emissioni di anidride carbonica legata ai servizi offerti. Nonostante questo nel biennio 2012/2013 le emissioni sono aumentate del 4,80%, principalmente a causa dell'incremento considerevole dei consumi di gas metano.

| | Emissioni dirette di CO2 (tonnellate) | Variazione percentuale |
|------|---------------------------------------|------------------------|
| 2012 | 10.095 | 4,80% |
| 2013 | 10.580 | |

L'impegno di SeMS a fornire mezzi per lo più a motore elettrico favorisce la riduzione delle emissioni riducendoli progressivamente negli anni; ciononostante le emissioni di anidride carbonica dell'azienda sono aumentate a causa dell'aumento del parco mezzi endotermico. Per il calcolo delle emissioni dirette (Scope 1 del GHG) sono stati utilizzati i seguenti coefficienti:

| Gas metano | Gasolio | Fonte |
|--|--|--|
| mc gas naturale x 1,961kgCO2/mc = kg di CO2 emessi | litri di gasolio x 0,00084 t/litri x 3,173 tCO2/t = tonnellate di CO2 emesse | ISPRA (Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale), 2011 |

Le emissioni indirette prodotte dal Gruppo sono principalmente imputabili al consumo di energia elettrica per la trazione dei treni di FERROVIENORD. Nel biennio grazie alle politiche energetiche messe in campo dal Gruppo si è arrivati ad avere un calo delle emissioni dello 0,51%.

| | Emissioni indirette di CO2 (tonnellate) | Variazione percentuale |
|------|--|-------------------------------|
| 2012 | 53.634 | -0,51% |
| 2013 | 53.359 | |

Per il calcolo delle emissioni indirette (Scope 2 del GHG) i coefficienti utilizzati sono:

| Energia elettrica | Fonte |
|-------------------------------------|--|
| Fattore di conversione: 402 gCO2/Kw | IEA (International Energy Agency) CO2 emissions from fuel combustion, edition 2013 |

ALTRE EMISSIONI

Vista la natura del servizio fornito da FNMA le emissioni derivanti dagli scarichi degli automezzi rappresentano un tema fondamentale e fortemente controllato. Negli ultimi anni i valori sono stati ridotti grazie al rinnovamento del parco mezzi e all'installazione di marmitte con abbattitori di particolato (FAP) sugli autobus.

| | Emissione di... | | | |
|------------------------|------------------------|----------------|-----------------|----------------|
| | HC (Kg) | CO (Kg) | NOX (Kg) | PT (kg) |
| 2012 | 9.249 | 30.644 | 82.943 | 1.197 |
| 2013 | 9.178 | 30.370 | 81.280 | 1.187 |
| Variazione percentuale | -0,77% | -0,89% | -2% | -0,84% |

Le sigle rappresentano:

- **HC:** idrocarburi incombusti, particelle di combustibile che non hanno subito compiutamente il processo di combustione;
- **CO:** monossido di carbonio, prodotto in combustioni a difetto di aria;
- **NOx:** ossidi di azoto, derivante da processi di combustione;
- **PT:** particolato, sostanze disperse in aria, rappresentano l'inquinante a maggior impatto nelle aree urbane;
- **SO2:** anidride solforosa, può causare irritazione ad occhi e all'apparato respiratorio;

SOSTANZE LESIVE DELL'OZONO

Il Gruppo utilizza sostanze lesive dell'ozono (CFC, halon, etc.) solo negli impianti di condizionamento di vecchia generazione. Non fanno eccezione gli impianti gestiti da FERROVIENORD sulla rete ferroviaria. Attualmente sul Ramo Milano risultano essere installati 281 impianti di condizionamento, sul Ramo Iseo risultano invece essere presenti 53 impianti di condizionamento. Tutti questi impianti sono di piccole dimensioni e contengono mediamente 1,50 kg di gas refrigerante.

Attualmente circa un terzo degli impianti contiene gas HCFC (R22), mentre gli impianti rimanenti contengono gas HFC.

Le sostanze utilizzate lesive dello strato di ozono potrebbero fuoriuscire solo in caso di rotture di impianti o guasti, ma l'azienda ha adottato ogni misura atta a prevenire tale rischio.

FERROVIENORD ha avviato un programma pluriennale per la progressiva sostituzione di tutti gli impianti contenenti gas HCFC con nuovi impianti che non contengono sostanze dannose per l'ozono. Il completamento di questo programma è previsto entro il 31/12/2014 quando, ai sensi delle vigenti normative, saranno vietate le ricariche degli impianti anche con gas HCFC rigenerati.

Lo smaltimento degli impianti di condizionamento contenenti gas HCFC viene effettuato da ditte esterne specializzate con l'obbligo di conferire gli impianti dismessi agli appositi centri autorizzati di raccolta.

RIDUZIONE DELLE EMISSIONI

Filtri attivo antiparticolato e rinnovo del parco mezzi

Vista la presenza di numerosi mezzi Euro 0-1-2 nel proprio parco mezzi, FNMA – in accordo con direttive regionali – ha dotato i suoi mezzi più vecchi con filtro FAP, che permette di abbattere sensibilmente le emissioni nocive prodotte migliorando le prestazioni dei mezzi in modo da poter essere confrontabili con veicoli Euro 3. Oltre a ciò, è stata razionalizzata l'offerta agli utenti, per meglio adattarla alle reali esigenze. L'impegno e gli investimenti in queste iniziative è stato ripagato dai seguenti risultati:

- riduzione idrocarburi incombusti del 29.34%;
- riduzione del monossido di carbonio del 36.88%;
- riduzione degli ossidi di azoto del 5.99%;
- riduzione del particolato del 34.88%.

Il programma di rinnovo del parco rotabile prevede l'acquisto di veicoli aventi livelli di emissione dei motori Euro 6, quindi fortemente migliorativi rispetto agli esistenti. Tale normativa è particolarmente restrittiva per ciò che concerne l'emissione degli ossidi di azoto. Nel prossimo futuro, è previsto l'acquisto di 15 veicoli sui 169 operanti, con l'obiettivo di metterli in servizio entro l'inizio del 2015. In relazione al grado di incertezza sui volumi di servizio che dovrebbero essere prodotti in tale esercizio, non è significativa al momento la stima dei miglioramenti che certamente verranno ottenuti.

RIDUZIONE DELLE EMISSIONI

L'impatto sonoro delle attività del Gruppo è dovuta quasi esclusivamente al transito dei treni sulle rotaie. Per questo FERROVIENORD – così come prescrive la legge – privilegia gli interventi di riduzione alla fonte e solo in seconda battuta la realizzazione delle barriere fonoassorbenti, che hanno un forte impatto visivo e luminoso.

Perciò, per ridurre le emissioni acustiche è importante mantenere in buono stato e rinnovare i binari. La principale fonte di emissioni acustiche è rappresentata dal rumore di rotolamento che nasce nella zona dove avviene il contatto ruota-rotaia. In presenza di basse velocità risulta invece essere preponderante il rumore derivante dalle apparecchiature installate a bordo dei veicoli ferroviari (es. motori di trazione, impianti di ventilazione, etc.). Il rumore prodotto assume particolare rilevanza nei contesti di forte urbanizzazione del territorio circostante, soprattutto laddove gli edifici vengono edificati in deroga alle distanze minime definite dal D.P.R. n° 753/80.

INQUINAMENTO ACUSTICO

Le condizioni di massimo contenimento del rumore da rotolamento si riscontrano in presenza di lunghe rotaie saldate, traversine in calcestruzzo e pietrisco ordinario, rotaie nuove o molate, cerchioni delle ruote dei veicoli regolari. Le maggiori criticità sono rappresentate invece dalla presenza di difetti sulla superficie delle rotaie e dei cerchioni. I nuovi veicoli immessi in servizio dalle Imprese Ferroviarie circolanti sulla rete sociale hanno certamente ridotto le emissioni acustiche grazie alle nuove tecnologie costruttive. Nonostante ciò, in alcune situazioni puntuali della rete si sono resi necessari anche interventi di contenimento ed abbattimento del rumore di tipo passivo, come ad esempio l'installazione di barriere fonoassorbenti. Attualmente lungo la rete FERROVIENORD risultano essere stati installati circa 10.093 m di barriere fonoassorbenti. Per la gestione delle problematiche legate al rumore FERROVIENORD si avvale della collaborazione costante della società Nord_Ing, che ha mappato le zone a maggiore criticità acustica. FERROVIENORD ha avviato con alcune amministrazioni comunali diversi studi e progetti finalizzati al contenimento dell'impatto acustico.

FERROVIENORD opera continui controlli, di propria iniziativa o sollecitata dai cittadini, per verificare i livelli sonori generati dal passaggio dei treni. Individuate le zone di criticità, opera per ridurre il rumore alla fonte migliorando l'armamento della ferrovia e riducendo gli attriti fra rotaia e treno. Se le soluzioni adottate non dovessero bastare allora si procede con la realizzazione di barriere fonoassorbenti. Questo principio viene applicato perché, nonostante la loro indubbia utilità, le barriere risultano spesso impattanti a livello visivo. Nel 2013 il progetto di maggior interesse è stata la realizzazione di barriere fonoassorbenti nei comuni di Novate Milanese e Rescaldina, per una lunghezza totale pari a 360 metri ed un costo di 1,6 milioni di euro. L'altezza varia dai 2,5 ai 4 metri, di cui l'ultimo tratto composto da materiale trasparente per migliorarne l'impatto visivo e permettere il passaggio di luce. Il tutto è stato realizzato collaborando attivamente con la popolazione interessata e le amministrazioni dei due comuni, per realizzare un'opera il più possibile corrispondente alle esigenze di tutti. È, infine, in programma un progetto pilota per la mitigazione dell'inquinamento acustico nei comuni di Saronno e Bollate, per il quale sono stati stanziati 3 milioni di euro.



VIBRAZIONI

Altro tema legato all'utilizzo della rete ferroviaria è quello delle vibrazioni. Queste sono generate dal passaggio dei treni sulla linea e derivano quindi dall'interazione dei veicoli ferroviari con le rotaie e dall'interazione di quest'ultime con le strutture di sostegno dell'infrastruttura. In particolare le principali cause delle vibrazioni sono:

- le imperfezioni e la rugosità delle superfici di rotolamento delle sale montate dei veicoli;
- le imperfezioni e la rugosità del fungo delle rotaie;
- le discontinuità tra le rotaie (es. giunti);
- l'eccessiva rigidità delle strutture di sostegno dell'infrastruttura.

Il fenomeno delle vibrazioni è riconducibile alla propagazione, attraverso mezzi solidi, di onde a bassa frequenza. Queste raggiungono distanze maggiori rispetto alle onde ad alta frequenza e si attenuano in maniera più graduale rispetto alle onde sonore generate dallo stesso mezzo. Le vibrazioni possono pertanto raggiungere ricevitori (persone, macchinari o strutture il cui comportamento può essere disturbato dalle vibrazioni) situati anche molto lontane dalla linea ferroviaria. Ad oggi non esiste in Italia una legge quadro sull'inquinamento da vibrazioni che fissi dei limiti, pertanto è prassi consolidata usare i valori segnalati dalle norme internazionali ISO e quelle nazionali UNI, DIN, etc. Con riferimento al triennio 2011-2013, FERROVIENORD ha eseguito rilevazioni delle vibrazioni sia durante le fasi progettuali, sia a seguito di richiesta/segnalazione da parte di privati cittadini. Ciò ha permesso di conoscere la situazione "vibrazionale" specifica per un determinato edificio. In questo triennio sono state fatte misurazioni delle vibrazioni in alcuni edifici prospicienti la linea Milano - Saronno - Novara (nei comuni di Saronno, Castellanza, Busto Arsizio), nella stazione di Milano Cadorna, sulla linea Saronno-Seregno prima e dopo la realizzazione degli interventi previsti sulla linea Milano-Seveso (nel comune di Affori, Cormano, Cusano M.no). Per quanto riguarda il disturbo, i valori di riferimento previsti per il disturbo da ferrovia nella UNI 9614 non sono mai stati superati e per quanto riguarda gli effetti delle vibrazioni sugli edifici i livelli indicati dalla UNI 9916 e DIN 4150 come limite del danno si mantengono sempre ben al di sopra dei livelli effettivamente misurati all'interno di edifici.

GESTIONI DEI RIFIUTI

I rifiuti prodotti dal Gruppo sono principalmente assimilabili all'urbano e per questo non è disponibile una stima precisa.

SeMS produce per lo più rifiuti solidi urbani ma è da sottolineare che le batterie, ormai non più utilizzabili, delle auto elettriche sono rifiuto pericoloso e per questo vengono gestiti da una ditta esterna specializzata.

Per FERROVIENORD, vista la peculiarità delle sue attività, verrà riportata una breve descrizione della sua gestione dei rifiuti: a seguito delle attività manutentive delle infrastrutture i materiali di risulta, se non vengono smaltiti contestualmente alla loro produzione, vengono portati in zone di stoccaggio lungo la linea e lì viene valutato il loro stato. Se risultano in buono stato, i materiali vengono riutilizzati, dopo nuovo collaudo e risanamento. Al contrario, se risultano inutilizzabili, essi vengono catalogati come rifiuto e stoccati in depositi temporanei secondo quanto previsto dalla legge.

I depositi temporanei sono dotati di apposite strutture (tettoie di copertura, vasche di raccolta, etc.) in grado di impedire eventuali sversamenti di percolato e la contaminazione del suolo a seguito del dilavamento causato dalle acque meteoriche.

Nei depositi temporanei i rifiuti vengono suddivisi per tipologia; l'accesso ai rifiuti contenuti nei depositi temporanei è inibito al personale non autorizzato ed agli estranei.

Dalle attività di gestione delle stazioni ferroviarie e dagli uffici si producono invece rifiuti solidi urbani che vengono raccolti da imprese di pulizia esterne specializzate e successivamente conferiti alla pubblica raccolta dei comuni di competenza.

Ove tecnicamente possibile, FERROVIENORD promuove ed attua la raccolta differenziata dei rifiuti secondo le modalità definite dalle diverse amministrazioni comunali.

Lo smaltimento dei treni a fine vita viene gestito attraverso gara pubblica, rivolta ad aziende dotate dei permessi appropriati, nella quale si richiede il rispetto delle leggi in materia di smaltimento dei rifiuti. Tutti i treni di FERROVIENORD sono privi di parti in amianto.

Le tipologie particolari di rifiuti prodotti dalle attività degli uffici (es. toner, cartucce per stampanti, etc.) vengono conferite ad appositi consorzi specializzati nella raccolta e nella rigenerazione dei rifiuti stessi. Le apparecchiature in dotazione agli uffici noleggiate da società esterne (es. apparecchiature informatiche noleggiate dalla società NordCom), al termine della loro vita utile oppure alla scadenza del contratto di noleggio, vengono restituite alla società proprietaria che provvede al loro smaltimento.

I rifiuti prodotti dalle attività eseguite nei cantieri vengono raccolti e smaltiti direttamente dagli Appaltatori secondo la vigente legislazione e le eventuali norme specifiche previste nei capitolati speciali d'appalto.

FNMAutoserivizi gestisce i propri rifiuti rispettando i dettami delle leggi italiane in materia. La maggior parte dei rifiuti sono prodotti dalla manutenzione dei mezzi e dalla loro pulizia.

| Classi di rifiuti | Quantità annua di rifiuti smaltiti (kg) | |
|------------------------|---|---------|
| | 2012 | 2013 |
| Rifiuti non pericolosi | 400.288 | 556.640 |
| Rifiuti pericolosi | 146.398 | 275.490 |

I dati riferiti al 2013 sono parziali perché mancano le quantità smaltite da FNMA.

SOSTANZE PERICOLOSE

Le principali sostanze pericolose per l'ambiente utilizzate nelle attività del Gruppo sono:

- diserbanti per il controllo della vegetazione, usati per le operazioni di rimozione della vegetazione nel sedime ferroviario, così da garantire la sicurezza della tratta;
- olio dielettrico contenente PCB, in via di sostituzione con altri oli meno impattanti da usare nelle sottostazioni elettriche;
- olio di creosoto per l'impregnazione delle traversine, sempre meno utilizzato visto il passaggio dalle traversine in legno a quelle in calcestruzzo;
- altre sostanze pericolose usate in minima parte per manutenzione e per la pulizia;
- antigelo, per autobus;
- oli per la manutenzione dei mezzi.

Generalmente le sostanze di cui sopra sono impiegate nelle attività del Gruppo in quantità ridotte. Inoltre, al fine di limitare il rischio di contaminazione dell'ambiente circostante, queste sostanze vengono stoccate in appositi contenitori o aree dotati di accorgimenti specifici per il contenimento di eventuali fuoriuscite accidentali.

Lo smaltimento di eventuali residui di queste sostanze viene effettuato secondo le vigenti normative.

L'olio di creosoto e le traversine in legno

In passato tutte le traversine erano in legno e venivano impregnate con sostanze chimiche come l'olio di creosoto che conferivano loro una resistenza adeguata contro l'azione di muffe, parassiti e agenti atmosferici. L'olio di creosoto era una miscela complessa di oltre 200 composti chimici, i quali comportavano problematiche sia a livello di contaminazione del suolo sia di smaltimento della traversina a fine vita.

Con il progredire della tecnica nel campo dei calcestruzzi, è stato possibile sostituire progressivamente le traversine in legno con traversine in cemento armato precompresso (CAP). L'utilizzo di traversine in CAP ha avuto negli ultimi decenni una netta crescita.

Attualmente circa il 94% delle traversine presenti sui binari di corsa del Ramo Milano sono in CAP; per il Ramo Iseo la percentuale delle traversine in CAP è pari al 92%.

Allo stato attuale, in alcuni casi specifici come ad esempio nelle curve con raggio ridotto, sui ponti in ferro oppure per i deviatori particolarmente complessi, le traversine in legno non possono ancora essere sostituite da traversine realizzate in altri materiali che garantiscano le medesime prestazioni. Nelle nuove traversine in legno l'olio di creosoto è stato comunque sostituito da un olio biodegradabile, non dannoso per l'ambiente.

Al termine della loro vita utile, tutte le traversine in legno vengono smaltite come rifiuti pericolosi secondo le vigenti normative.

— AMIANTO

Presso la rete FERROVIENORD l'amianto è presente esclusivamente in:

- pannelli di copertura di alcuni fabbricati (eternit);
- pietrisco della massicciata ferroviaria.

Tutti i manufatti contenenti amianto sono stati censiti e vengono periodicamente monitorati per assicurarsi del loro buono stato di conservazione ed evitare eventuali fenomeni di deterioramento che potrebbero causare il rilascio di fibre nell'ambiente. FERROVIENORD si impegna alla costante sostituzione delle superfici amiantate con difatti nell'ultimo anno ne sono stati rimossi 34 m².

In alcuni tratti della rete è presente del pietrisco composto anche da clasti con componenti naturali amiantate, la cui posa risale ai periodi in cui non era ancora vigente la normativa in materia di amianto. In passato FERROVIENORD ha provveduto ad effettuare anche delle specifiche analisi visive per identificare tutte le tratte della rete in cui vi era la presenza di amianto. Durante i lavori di rinnovo delle linee ferroviarie tutto il pietrisco amiantifero

rinvenuto viene sistematicamente asportato dal personale di ditte esterne specializzate. Le normali attività di rinalzata della massicciata ferroviaria hanno consentito nel tempo di ridurre sensibilmente la concentrazione del pietrisco amiantifero tramite l'apporto di nuovo pietrisco non contaminato. Al fine di salvaguardare la salute del personale aziendale che potrebbe venire a contatto durante le attività manutentive col pietrisco amiantifero, sono stati organizzati presso le ASL di competenza specifici corsi illustranti i rischi derivanti dalla presenza di amianto e le precauzioni da osservare durante le lavorazioni. Attualmente è attivo un piano pluriennale gestito dal "responsabile amianto" per la completa rimozione di tutti i manufatti contenenti amianto. Negli ultimi anni è già stato rimosso circa il 75% delle superfici in amianto esistenti. In particolare presso il Ramo Milano risultano ora essere presenti 596 m² di superfici contenenti amianto, mentre presso il Ramo Iseo l'amianto è stato completamente rimosso. Tra le altre società del Gruppo. Solo FNMA risulta avere una problematica correlata all'amianto. La copertura del deposito di Saronno è in eternit: la sua rimozione è prevista a breve.

— IMPATTO PAESAGGISTICO E SULLA BIODIVERSITÀ

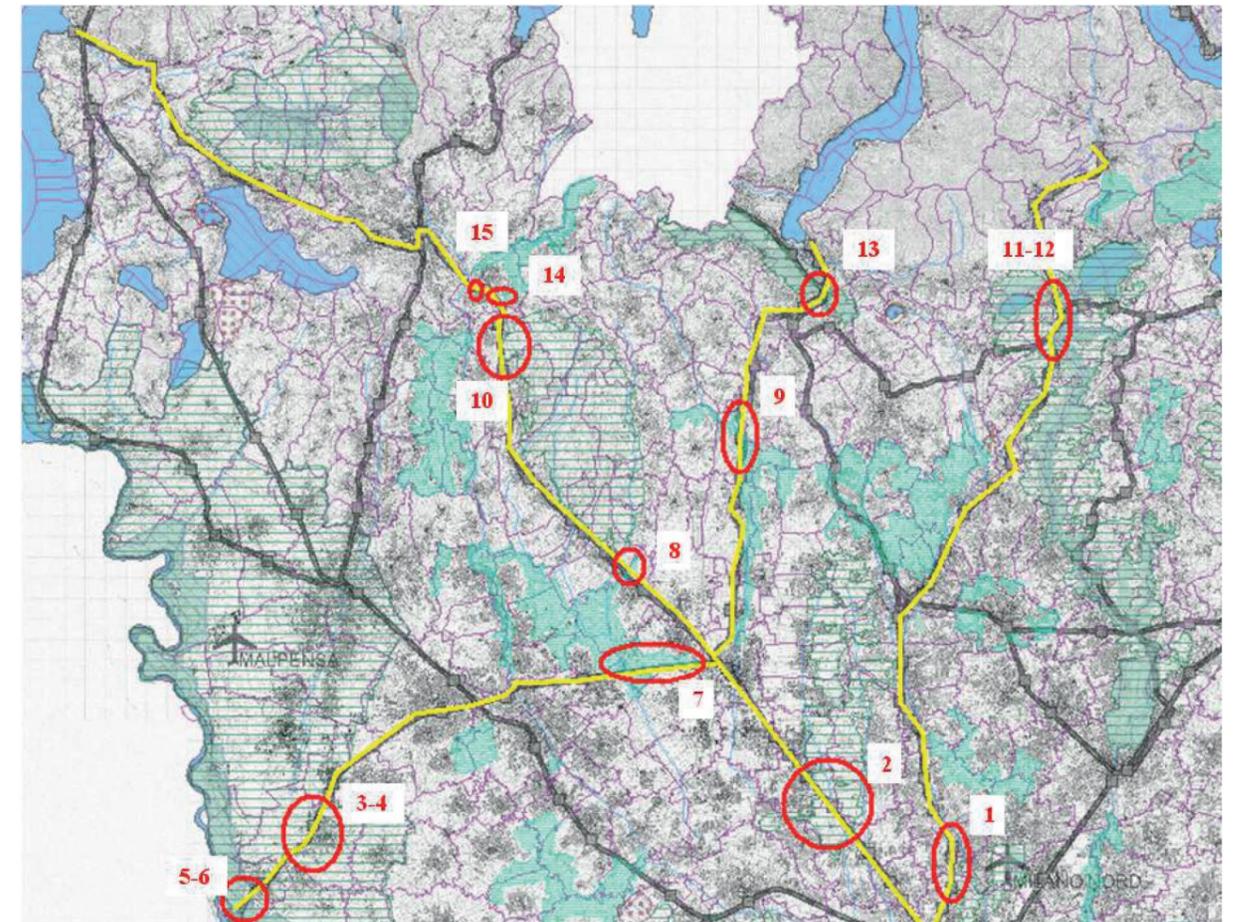
La società del Gruppo più strettamente legata al territorio è sicuramente FERROVIENORD, per questo i cantieri e le nuove tratte aperte portano sì un miglioramento complessivo all'ambiente, ma possono risultare impattanti a livello paesaggistico o modificare aree d'interesse naturalistico, come biotopi e parchi naturali. Infatti il consumo di suolo dovuto alle nuove infrastrutture ferroviarie e la conseguente divisione di aree a interesse naturalistico possono risultare particolarmente critici. Per questo FERROVIENORD, prima di ogni intervento, valuta sempre l'impatto paesaggistico sui siti coinvolti e il grado d'incidenza dell'opera futura, in collaborazione con Nord_Ing. Nella valutazione non rientrano solo i siti d'interesse prettamente naturalistico, ma anche le zone agricole di pregio e i luoghi con presenza di elementi d'interesse storico-artistico.

In relazione a quanto detto FERROVIENORD impiega nelle aree maggiormente sensibili materiali, colori e stili architettonici poco impattanti e armonizzati con il contesto urbano e paesaggistico. Prima dell'avvio di lavori per il potenziamento o la modifica delle infrastrutture ferroviarie, laddove prescritto dagli strumenti di pianificazione del territorio (Piani di Governo del Territorio comunali, Piani Paesistici comunali, regolamento dei Parchi, etc.), FERROVIENORD provvede ad acquisire le relative autorizzazioni paesistiche elaborando specifici studi da accludere alla documentazione progettuale. Attualmente 17 Km della linea del ramo di Milano passano in aree protette o ad elevata biodiversità, contro

i 6 del ramo d'Iseo; questo permette un accesso privilegiato ed ecologico da parte della popolazione.

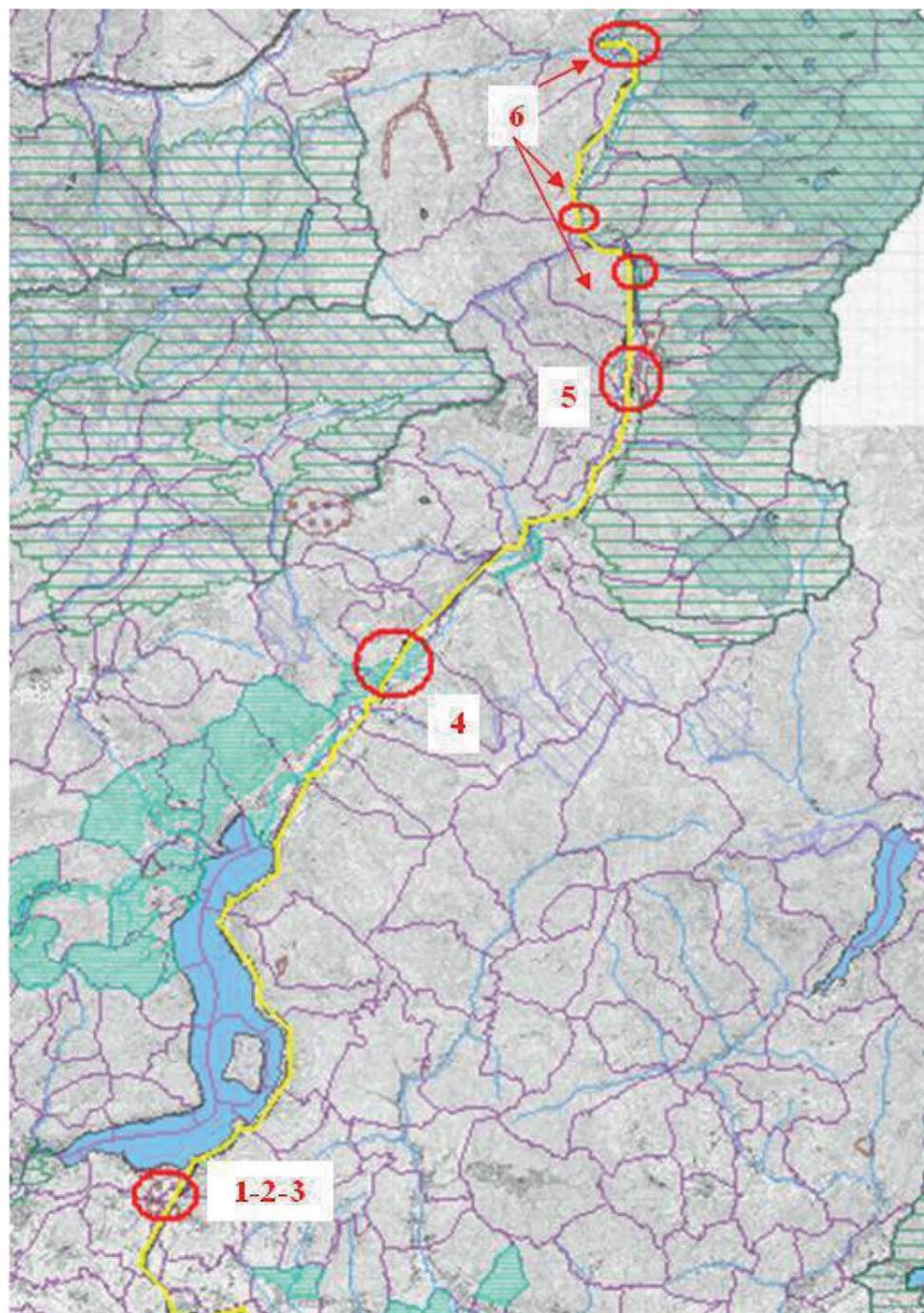
Le aree protette, definite dal piano territoriale della regione, attraversate dalle linee del Ramo Milano sono evidenziate nella seguente tabella:

| Riferimento | Tipologia di area protetta | Denominazione |
|-------------|--|---|
| 1 | Parco Regionale | Parco Nord Milano |
| 2 | Parco Regionale | Parco delle Groane |
| 3 | Parco Regionale | Parco lombardo della Valle del Ticino |
| 4 | Parco Naturale | Parco naturale della Valle del Ticino |
| 5 | Zona a Protezione Speciale | Boschi del Ticino (esteso sia in Lombardia che in Piemonte) |
| 6 | Sito di Importanza Comunitaria | Turbigaccio, boschi di Castelletto e Lanca di Bernate (esteso sia in Lombardia che in Piemonte) |
| 7 | PLIS (parco locale di interesse sovracomunale) Provinciale | Fontanile San Giacomo |
| 8 | PLIS Interprovinciale | Bosco del Rugareto |
| 9 | PLIS Interprovinciale | Parco Valle del torrente Lura |
| 10 | Parco Regionale | Parco della pineta di Appiano Gentile e Tradate |
| 11 | Parco Regionale | Parco della valle del Lambro |
| 12 | Parco Naturale | Parco della valle del Lambro |
| 13 | Parco Regionale | Parco Spina Verde di Como |
| 14 | PLIS Interprovinciale | Parco Valle del Lanze |
| 15 | PLIS Provinciale | Primo Maggio |



Le aree protette attraversate dalle linee del Ramo Iseo sono evidenziate nella seguente tabella:

| Riferimento | Tipologia di area protetta | Denominazione |
|-------------|--------------------------------|---|
| 1 | Sito di Importanza Comunitaria | Torbiere d'Iseo |
| 2 | Zona a Protezione Speciale | Torbiere d'Iseo |
| 3 | Riserva naturale | Torbiere del Sebino (o d'Iseo) |
| 4 | PLIS provinciale | Parco del lago Moro |
| 5 | Riserva naturale regionale | Incisioni rupestri di Ceto, Paspardo e Cimbergo |
| 6 | Parco regionale | Parco dell'Adamello |



RISORSE IDRICHE

L'approvvigionamento idrico viene garantito tramite l'allacciamento agli acquedotti pubblici. L'acqua approvvigionata viene utilizzata principalmente per fini igienico-sanitari. Di seguito sono riportati i consumi idrici derivanti dagli acquedotti, rilevati dalle bollette addebitate da parte degli Enti gestori degli acquedotti.

| | Consumi idrici (m3) | Variazione percentuale |
|------|---------------------|------------------------|
| 2012 | 421.245 | 21,57% |
| 2013 | 512.093 | |

Oltre ai consumi da acquedotto, si devono aggiungere 848 metri cubi di acqua prelevata da un pozzo, situato presso il deposito di Saronno, utilizzata per il lavaggio degli autobus. L'acqua di lavaggio viene convogliata e trattata prima di finire in fognatura. Tutto ciò che viene utilizzato viene poi scaricato nelle fognature pubbliche o in fosse biologiche opportunamente gestite.

SCARICO DELLE ACQUE REFLUE

La maggior parte degli scarichi del Gruppo, poiché derivano dai servizi igienici e dai pluviali dei vari edifici ad uso civile (stazioni ferroviarie, sottostazioni elettriche, caselli, etc.), possono essere classificati come di origine domestica. Nella maggior parte dei casi gli scarichi dei reflui domestici vengono conferiti nelle fognature dei diversi comuni. Laddove non esista una fognatura comunale ovvero non sussista l'obbligo di allacciamento alla fognatura, gli scarichi avvengono in apposite fosse biologiche e/o vasche settiche che vengono periodicamente svuotate a cura di ditte esterne specializzate nel settore. Gli scarichi di FERROVIENORD e di FNMA che possono essere classificati come di origine industriale sono quelli provenienti dai depositi/piazzali dove vengono effettuate delle lavorazioni particolari (es. officine per la manutenzione) oppure dove sono presenti degli impianti / attività specifici (distributori di carburante ad uso interno, lavaggio mezzi, etc.). Le superfici di tutti questi impianti sono adeguatamente impermeabilizzate e le acque di scarico vengono raccolte e trattate prima dell'immissione in fognatura attraverso disoleatori oppure (per i siti di Novate Milanese, Iseo e Camnago) tramite depuratori veri e propri.

Gli scarichi nel suolo che possono essere classificati come di origine esclusivamente meteorica provengono dai depositi temporanei di rifiuti non coperti. In queste aree risulta

essere presente esclusivamente materiale ormai inerte (es. materiale d'armamento, materiale edile, etc.) che, dopo essere stato in esercizio anche per decine di anni è in attesa dello smaltimento definitivo. I soli impianti della rete in cui sono ubicati questi depositi sono Saronno Ovest (per il Ramo Milano), Paderno, Bornato, Rovato, Pisogne e Civate (per il Ramo Iseo).

Inoltre tutte le acque meteoriche che interessano la sede ferroviaria vengono assorbite direttamente dal terreno, eventualmente previa opportuna canalizzazione laterale.

SALVAGUARDIA DI SUOLO, SOTTOSUOLO E FALDE

La principale fonte di contaminazione potenziale di suolo, sottosuolo e falde legata alle attività del Gruppo è costituita dalla presenza di serbatoi interrati contenenti gasolio ad uso riscaldamento oppure carburante per il rifornimento dei mezzi.

Il Gruppo provvede a:

- effettuare controlli periodici per verificare la tenuta di tutti i serbatoi interrati;
- riparare o sostituire il serbatoio nel caso in cui vengano riscontrate delle perdite;
- bonificare le aree contaminate da eventuali fuoriuscite.

La progressiva metanizzazione delle centrali termiche degli impianti di riscaldamento sta portando alla diminuzione del numero di serbatoi interrati che, quando non più necessari, vengono rimossi o bonificati.

Al fine di eliminare il rischio che le eventuali perdite di sostanze inquinanti provenienti dai veicoli ferroviari in sosta per lunghi periodi, il sedime ferroviario dell'impianto di Milano Cadorna è stato completamente impermeabilizzato. Un sistema di raccolta del percolato convoglia i reflui verso un'apposita vasca disoleatrice prima dello sversamento nella pubblica fognatura.

IL PROGETTO E-VAI DI SEMS

SeMS – in partnership con Trenord – ha sviluppato il servizio car sharing ecologico E-vai, un sistema incentrato su un'idea di mobilità innovativa, basata sull'auto in condivisione, un'alternativa al mezzo privato, integrato al sistema ferroviario lombardo, che consente agli utenti iscritti al servizio di avere a disposizione una vasta gamma di veicoli, utilizzabili in qualsiasi momento, anche solo per un breve periodo di tempo, che permette a tutti i cittadini di usufruire di un pacchetto completo di mobilità.

Utilizzando il car sharing diminuiscono le auto in circolazione, aumentano i parcheggi disponibili e si riducono i problemi di traffico e inquinamento, grazie anche alla flotta composta da una maggioranza di auto elettriche. Il progetto si sviluppa nei pressi delle stazioni ferroviarie e nei diversi punti strategici delle città creando sul territorio lombardo una rete integrata per la mobilità di tutti i cittadini.

Il servizio car sharing ecologico e-vai è stato avviato nel Dicembre 2010 con l'installazione della prima postazione presso la stazione di Milano Cadorna.

Dopo un'attenta analisi del territorio e degli spostamenti delle persone, nel corso degli anni successivi sono state aperte oltre 50 E-vai points in Lombardia, alcuni dotati di colonnine di ricarica. I parcheggi sono progettati e sviluppati in modo da tenere in considerazione le esigenze delle varie tipologie di missioni. In ogni parcheggio è presente un'area attrezzata per la gestione delle auto elettriche – per gli utenti che hanno necessità di percorrere brevi distanze – e un'area attrezzata per la gestione di auto endotermiche – disponibili e utilizzabili da utenti che hanno invece necessità di percorrere distanze maggiori – non altrimenti percorribili con l'auto. Quest'organizzazione permette di soddisfare le esigenze di mobilità di una fascia molto più ampia di utenti, permettendo in questo modo di offrire un sistema completo e facilmente fruibile.

SeMS svolge inoltre un'altra attività, consistente nella promozione del servizio "Mobility" presso le aziende. Il servizio consiste nella vendita di abbonamenti ferroviari annuali rivolti alle aziende, con possibilità di rateizzare in busta paga del dipendente.

NORD ENERGIA E L'ELETTRODOTTO

Nord Energia gestisce un elettrodotto progettato dopo un'attenta valutazione preliminare delle principali incidenze ambientali rispetto al paesaggio e alla salute. L'opera non contrasta con i vincoli di natura ambientale esistenti, infatti per sua natura (linea realizzata completamente in cavo interrato) non comporta alcun impatto visivo sulle aree interessate dall'intervento stesso.

L'intervento è stato realizzato lungo il sedime della linea ferroviaria della Valmorea nella disponibilità del gruppo FNM: tale linea si snoda lungo la valle omonima, al confine tra le provincie di Como, Varese e la Svizzera.

Il territorio interessato è in prevalenza ricoperto da boschi di latifoglie a cui si alternano alcune radure. Il solco della Valmorea è percorso dal torrente Lanza, lungo il quale corre, quasi in parallelo, la ferrovia Castellanza-Valmorea-Mendrisio. L'intero territorio della valle, sebbene presenti i segni dell'antropizzazione umana, data la presenza di alcune case sparse oltre ovviamente alla linea ferroviaria, risulta scarsamente popolato in quanto gli insediamenti si collocano in sommità alle alture che delimitano la valle stessa.

Tuttavia, mediante opportuni programmi di calcolo, è stato valutato l'eventuale impatto sull'uomo conseguente all'esposizione ai campi elettrici e magnetici associabili alla linea in cavo interrato. Esso è risultato inferiore ai campi elettrici prodotti dalle linee aeree che passano sui pali ed i tralicci della ragnatela di elettrodotti che copre il nostro paese, ma anche dai comuni elettrodomestici e da qualsiasi altro apparecchio che funzioni sfruttando l'energia elettrica, nonché dai conduttori elettrici che passano nei muri delle nostre abitazioni. La loro effettiva pericolosità (ovvero la loro capacità di produrre effetti dannosi alla salute) è ancor oggi oggetto di un vasto dibattito scientifico, che a tratti ha assunto il tono della disputa tra fazioni opposte. Tuttavia, l'approccio del Gruppo è di tipo precauzionale.

Alle frequenze industriali (50 Hz, appunto) il campo elettromagnetico che naturalmente sorge al passaggio di corrente nei conduttori ha una bassa energia associata: ciò consente di escludere gli effetti che eventualmente si possono avere alle alte frequenze, quali ad esempio il riscaldamento dei tessuti (tipico il caso delle microonde).

Le valutazioni effettuate in fase di progettazione hanno evidenziato che l'elettrodotto, costituito da cavi interrati, non avrebbe dato luogo ad emissioni significative in termini di campo elettrico esterno. Il campo elettrico è risultato infatti confinato alle immediate vicinanze del conduttore di potenza, data la presenza dello strato isolante e della guaina metallica posta a protezione di ciascuna fase. Il campo elettrico al suolo (si ricorda che i cavi sono interrati a circa 1,3 metri di profondità) sarebbe pertanto risultato trascurabile. Per quanto attiene al campo magnetico esterno ai cavi interrati, si è evidenziato che lo stesso ha un profilo che decresce rapidamente man mano ci si allontana dall'asse del circuito. Inoltre, ove necessario, tale campo magnetico poteva essere ulteriormente

ridotto, fino a valori praticamente trascurabili, mediante opportuna disposizione e schermatura. Il campo magnetico generato dai cavi interrati dipende fortemente dalla disposizione delle fasi e dalla profondità di posa. La scelta della disposizione a trifoglio unitamente alla ridotta distanza tra i conduttori ed alla già citata profondità di posa consentono un sensibile contenimento dei valori di induzione magnetica rilevabili al suolo livelli.

12

COMUNICAZIONE CON GLI STAKEHOLDER

Il presente documento è stato redatto dalla funzione CSR; qualsiasi stakeholder che desiderasse rivolgere domande, osservazioni, critiche o suggerimenti può farlo scrivendo a: csr@fnmgroup.it

Il Gruppo incoraggia la comunicazione in merito agli aspetti di CSR: a questi tempi sarà dedicata un'apposita sezione nel sito internet aziendale. Essa verrà implementata nel corso del 2014.

INDICE FOTO

Copertina

Operai delle officine di Saronno – 1929

Cap. 1

Costruzione del nuovo palazzo in Piazzale Cadorna – 1954

Cap. 2

Como Lago, la pensilina liberty lato arrivi, primi anni '50

Cap. 3

La Stazione di Milano Cadorna – anni 60

Cap. 4

Ferrovieri in posa davanti alla locomotiva 280, anni '10

Cap. 5

Entrata della biglietteria di Milano Cadorna, anni '30

Cap. 6

Cena di inaugurazione della nuova sede del Dopolavoro delle Ferrovie Nord Milano, 1929

Cap. 7

Ricostruzione del Ponte di Turbigo, fine anni '40

Cap. 8

Operai alle officine di Iseo, anni '50

Cap. 9

Operai delle Officine di Saronno, 1909

Cap. 10

Il personale della Stazione di Como Lago in posa davanti alla locomotiva 270, 1903

Cap. 11

Vista aerea della Stazione di Como Lago, primi anni '50

Cap. 12

La fermata di Canzo, anni '50

