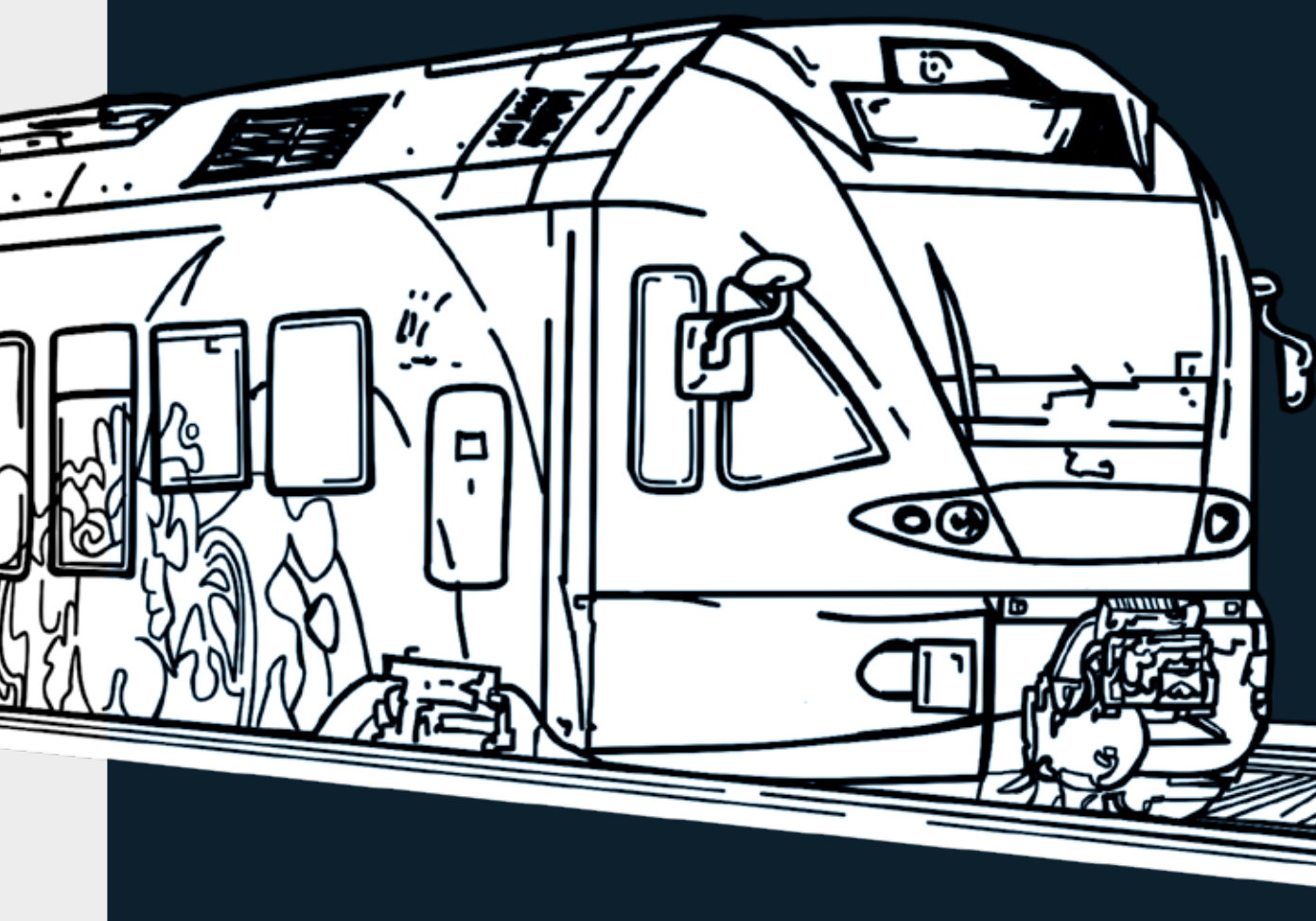


/RAPPORTO/  
DI/SOSTENIBILITÀ/



20  
25



|                                                                                |            |
|--------------------------------------------------------------------------------|------------|
| Lettera agli stakeholder                                                       | 5          |
| <b>1 / L'azienda in breve</b>                                                  | <b>7</b>   |
| <b>2 / FER: sicurezza ed efficienza partono da qui</b>                         | <b>11</b>  |
| 2.1 Dalle origini alla riorganizzazione                                        | 12         |
| 2.2 Il core business: la gestione dell'infrastruttura ferroviaria              | 13         |
| 2.3 Il contratto di servizio per il trasporto passeggeri                       | 14         |
| 2.4 Una rete al centro del territorio                                          | 15         |
| 2.5 Il ruolo di FER nel sistema dei trasporti nazionale e regionale            | 18         |
| <b>3 / La relazione con gli stakeholder</b>                                    | <b>21</b>  |
| 3.1 Il ruolo degli stakeholder nel modello FER                                 | 21         |
| 3.2 Identificazione e mappatura degli stakeholder                              | 22         |
| 3.3 Stakeholder engagement                                                     | 24         |
| 3.4 La valutazione delle questioni rilevanti                                   | 26         |
| 3.5 L'analisi degli impatti                                                    | 29         |
| 3.6 Sintesi dei risultati dello stakeholder engagement e linee di indirizzo    | 36         |
| 3.7 Collegamento tra stakeholder, impatti e temi materiali                     | 38         |
| <b>4 / La governance</b>                                                       | <b>43</b>  |
| 4.1 Il modello di governo                                                      | 44         |
| 4.2 Il sistema di governance Esg                                               | 47         |
| 4.3 Le certificazioni                                                          | 50         |
| 4.4 Etica e anticorruzione                                                     | 52         |
| 4.5 Whistleblowing e trasparenza                                               | 55         |
| 4.6 L'Organismo di vigilanza                                                   | 56         |
| 4.7 Sicurezza informatica e protezione dei dati                                | 57         |
| <b>5 / La dimensione ambientale</b>                                            | <b>61</b>  |
| 5.1 / Strategie per una mobilità green                                         | 61         |
| 5.2 / Decarbonizzazione e transizione energetica                               | 63         |
| 5.3 / Riduzione e riciclo dei rifiuti generati dalle attività operative        | 72         |
| 5.4 / Risorse idriche                                                          | 74         |
| 5.5 / Biodiversità ed esternalità sul territorio                               | 75         |
| 5.6 / Il monitoraggio dell'impatto ambientale sull'infrastruttura              | 75         |
| <b>6 / La dimensione sociale</b>                                               | <b>79</b>  |
| 6.1 Il capitale umano e la composizione dell'organico di FER                   | 79         |
| 6.2 Diritti e tutele                                                           | 82         |
| 6.3 Pari opportunità, inclusione e accesso al lavoro                           | 84         |
| 6.4 Salute e sicurezza sul lavoro                                              | 89         |
| 6.5 Formazione e prevenzione: un pilastro della cultura della sicurezza in FER | 91         |
| 6.6 Welfare e benessere organizzativo                                          | 95         |
| <b>7 / La relazione con i clienti e la comunità</b>                            | <b>99</b>  |
| 7.1 Regolarità e puntualità del servizio                                       | 100        |
| 7.2 Obiettivi di sicurezza e accessibilità                                     | 109        |
| 7.3 La rigenerazione urbana                                                    | 126        |
| <b>8 / La performance economico-finanziaria</b>                                | <b>129</b> |
| 8.1 I contributi pubblici                                                      | 130        |
| 8.2 Gli indicatori economico-finanziari                                        | 130        |
| 8.3 Gli investimenti per le infrastrutture e la crescita del territorio        | 132        |
| <b>Nota metodologica</b>                                                       | <b>139</b> |

## Lettera agli stakeholder

Gentili stakeholder,

con il presente Report di sostenibilità, FER prosegue il proprio percorso di rendicontazione rafforzando qualità, trasparenza e capacità di rappresentare in modo sempre più efficace le proprie performance e i propri impatti.

L'edizione corrente segna un passaggio evolutivo rilevante: FER ha avviato un progressivo allineamento agli standard europei, adottando un approccio coerente con il modello VSME (Voluntary sustainability reporting standard for SMEs) promosso da Efrag. Questa scelta risponde alla volontà di strutturare la rendicontazione secondo logiche sempre più integrate con i processi gestionali e decisionali, anticipando al contempo l'evoluzione del quadro normativo europeo.

Un elemento centrale di questo percorso è rappresentato dal rafforzamento del coinvolgimento degli stakeholder, che è stato sviluppato non solo come momento di ascolto, ma come parte attiva del processo di analisi e valutazione. Gli stakeholder sono stati infatti coinvolti sia su aspetti di natura più tecnica – quali l'individuazione dei temi rilevanti – sia nella valutazione degli impatti generati dalle attività di FER, contribuendo in modo diretto alla definizione delle priorità di sostenibilità.

Questo approccio ha consentito di superare una logica puramente dichiarativa, costruendo una base informativa condivisa e maggiormente aderente alla realtà operativa e alle aspettative dei diversi portatori di interesse. Il dialogo attivato ha inoltre permesso di cogliere prospettive differenti, utili a migliorare la comprensione degli effetti delle attività aziendali lungo la filiera e nei territori serviti.

In tale contesto, la doppia materialità assume un ruolo centrale e sostanziale.

FER ha adottato un modello strutturato che consente di analizzare congiuntamente:

- gli impatti generati sull'ambiente e sulla società (prospettiva *inside-out*);
- i rischi e le opportunità che i fattori Esg possono determinare per FER (prospettiva *outside-in*).

La doppia materialità non rappresenta quindi un mero esercizio metodologico, ma uno strumento operativo a supporto delle decisioni strategiche. Essa consente di orientare le priorità di intervento, migliorare la gestione dei rischi, individuare opportunità di sviluppo sostenibile e rafforzare la coerenza tra pianificazione, investimenti e creazione di valore nel lungo periodo.

Parallelamente, FER ha consolidato il collegamento tra le proprie attività e gli Obiettivi di sviluppo sostenibile delle Nazioni Unite (SDGs), evidenziando i contributi più rilevanti generati dal proprio ruolo di gestore di infrastrutture ferroviarie. In questo senso, la sostenibilità viene interpretata come leva concreta per supportare la transizione verso modelli di mobilità più efficienti, inclusivi e a minore impatto ambientale.

FER intende proseguire lungo questo percorso, rafforzando ulteriormente l'integrazione tra rendicontazione, gestione operativa e pianificazione strategica, nella convinzione che la sostenibilità rappresenti un elemento chiave per garantire resilienza, affidabilità e valore nel tempo.

Il contributo degli stakeholder continuerà a essere fondamentale in questo processo: il confronto aperto e strutturato costituisce infatti la base per un miglioramento continuo e per una rendicontazione sempre più utile, concreta e orientata alle decisioni. Vi ringraziamo per la partecipazione e per il valore che avete contribuito a generare.

Ferrovie Emilia-Romagna Srl

# 01



## L'azienda in breve

### ESTENSIONE DELLA RETE



**364**  
km di rete



**52**  
stazioni



**68**  
fermate  
viaggiatori



**4**  
punti di carico  
e scarico merci

### INTERVENTI DI AMPLIAMENTO E POTENZIAMENTO



**66.097**  
treni passeggeri  
in circolazione sulla rete  
(+0,1% vs. ap)



**7.033**  
treni merci  
in circolazione sulla rete  
(-2,3% vs. ap)

**5.432.890**  
passeggeri trasportati  
(+20,2% vs. ap)

**5.663.582**  
tonnellate trainate  
(+1,7% vs. ap)

### ELETTRIFICAZIONE DELL'INFRASTRUTTURA



**245**  
km di rete ferroviaria  
elettrificata

**52.325**  
treni passeggeri  
alimentati elettricamente  
(+4.668 vs. ap)

**4.517**  
treni merci alimentati  
elettricamente  
(+1.638 vs. ap)

**67,3%**  
rete elettrificata  
sul totale

**76,3%**  
treni passeggeri  
alimentati elettricamente  
(+4,1 pp vs. ap)

**64,2%**  
treni merci alimentati  
elettricamente  
(+24 pp vs. ap)

### OCCUPAZIONE E VALORE ECONOMICO



**275**  
totale dipendenti  
(+9 vs. ap)

**19,3%**  
donne sul totale dipendenti  
(+0,1 pp vs. ap)



**228,34**  
valore economico generato  
(+11,04 milioni vs. ap)

**222,63**  
valore economico distribuito  
(+10,77 milioni vs. ap)

valori in milioni di euro



## FER: sicurezza ed efficienza partono da qui

**FER opera su concessione della Regione Emilia-Romagna come gestore unico dell'infrastruttura ferroviaria regionale, svolgendo un ruolo strategico nella progettazione, manutenzione e sviluppo di una rete sicura, accessibile e tecnologicamente avanzata.**

Con i suoi 364 km di rete – che includono 245 km elettrificati, 52 stazioni, 68 fermate viaggiatori e 4 punti di carico e scarico merci – FER è il secondo gestore di infrastruttura in Italia per estensione dopo l'operatore nazionale RFI – Rete ferroviaria italiana. In questo contesto, l'attività dell'azienda non si limita alla gestione tecnica delle linee e degli impianti, ma si configura come un presidio essenziale per il funzionamento del sistema di mobilità regionale e per la connessione tra territori, persone e attività economiche. La natura pubblica della società e il rapporto diretto con il socio unico, la Regione Emilia-Romagna, rendono la rendicontazione delle attività e dei risultati non solo un esercizio di trasparenza, ma una componente strutturale dell'identità aziendale. FER interpreta infatti il proprio operato come responsabilità verso la collettività, traducendo investimenti e interventi infrastrutturali in benefici concreti in termini di sicurezza, sostenibilità ambientale e qualità della vita.

All'interno di questo quadro, la mission aziendale si sviluppa lungo direttrici integrate che riflettono le priorità strategiche del settore ferroviario e le esigenze del territorio. In primo luogo, la sicurezza rappresenta il principio guida di ogni attività: dalla progettazione e manutenzione dell'infrastruttura alla gestione della circolazione, fino all'adozione di sistemi tecnologici avanzati e al continuo adeguamento agli standard normativi nazionali ed europei. Nel 2018 FER ha ottenuto l'Autorizzazione di sicurezza rilasciata da Ansisa, rinnovata nel 2023 con validità fino al 2026 e attualmente in corso di ulteriore rinnovo. Tale autorizzazione attesta l'adeguatezza del sistema di gestione della sicurezza, certificando che il gestore adotta misure idonee per assicurare la manutenzione e il corretto funzionamento della rete, compresi i sistemi di segnalamento e controllo del traffico, nel rispetto della normativa vigente e della Direttiva 2004/49/CE.

Accanto alla sicurezza, FER investe in modo continuativo nell'innovazione tecnologica, riconoscendo nella digitalizzazione e nell'aggiornamento dei sistemi un fattore determinante per l'affidabilità e l'efficienza della rete. Gli interventi di ammodernamento riguardano sia le infrastrutture fisiche sia i sistemi di controllo e gestione della circolazione, contribuendo a migliorare le prestazioni complessive del servizio e a ridurre i margini di inefficienza.

Un ruolo centrale è rivestito anche dall'accessibilità, intesa come capacità dell'infrastruttura di garantire un utilizzo equo e inclusivo da parte di tutti gli utenti, con particolare attenzione alle persone a mobilità ridotta, in conformità al Regolamento UE n. 1300/2014. Questo impegno si traduce in interventi strutturali e tecnologici sulle stazioni e sulle linee, in coerenza con la normativa europea e con gli obiettivi di inclusione sociale promossi a livello regionale.

La sostenibilità ambientale costituisce infine un elemento sempre più integrato nelle strategie aziendali. FER contribuisce attivamente al processo di transizione ecologica del sistema dei trasporti, attraverso interventi di elettrificazione della rete, efficientamento energetico e progressiva riduzione delle emissioni indirette associate alla mobilità.



In questo senso, l'infrastruttura ferroviaria si configura come leva fondamentale per favorire il trasferimento modale verso soluzioni di trasporto a minore impatto ambientale, generando benefici che si estendono ben oltre il perimetro operativo dell'azienda.

Queste direttrici – sicurezza, innovazione, accessibilità e sostenibilità – non operano in modo isolato, ma concorrono a definire un modello di gestione integrato, in cui l'efficienza dell'infrastruttura è strettamente connessa alla creazione di valore per il territorio. L'attività di FER, infatti, produce effetti rilevanti non solo in termini di performance tecnica, ma anche di riduzione dei rischi per la collettività, miglioramento della qualità del servizio e supporto allo sviluppo economico locale.

In tale prospettiva, la gestione dell'infrastruttura ferroviaria assume una valenza sistemica: ogni intervento realizzato – dalla manutenzione ordinaria agli investimenti strategici – contribuisce a rafforzare la resilienza del territorio, a migliorare la sicurezza complessiva del sistema di mobilità e a promuovere un modello di sviluppo più sostenibile e inclusivo.

## 2.1 / Dalle origini alla riorganizzazione

FER nasce nel 2001 come esito di un processo di riassetto del sistema ferroviario regionale, promosso dalla Regione Emilia-Romagna con l'obiettivo di superare una gestione frammentata e costruire un modello unitario ed efficiente di governo dell'infrastruttura. La società si costituisce attraverso l'integrazione di diverse linee precedentemente gestite in regime commissariale governativo, tra cui la Bologna–Portomaggiore, la Suzara–Ferrara, le Ferrovie padane e le Ferrovie venete.

Questo primo passaggio rappresenta l'avvio di un percorso di consolidamento progressivo, volto a riunire sotto un unico soggetto il governo delle infrastrutture ferroviarie regionali. Negli anni successivi, infatti, FER amplia il proprio perimetro operativo attraverso l'acquisizione di ulteriori rami ferroviari provenienti da aziende locali, tra cui le realtà di Modena, Reggio Emilia e Bologna, fino a configurarsi come gestore unico della rete regionale. Tale processo consente di costruire una visione integrata del sistema, migliorando il coordinamento degli interventi, la pianificazione degli investimenti e il funzionamento complessivo dell'infrastruttura.

Una fase di svolta si colloca tra il 2010 e il 2012, quando – in coerenza con l'evoluzione del quadro normativo europeo e nazionale in materia ferroviaria – viene completata la separazione tra la gestione della rete e l'erogazione del servizio di trasporto. Con questo passaggio, FER assume definitivamente il ruolo di gestore dell'infrastruttura ferroviaria, mentre il servizio passeggeri viene affidato a operatori dedicati, oggi rappresentati da Trenitalia Tper.

La riorganizzazione segna un cambiamento profondo nel modello operativo dell'azienda, orientandola verso una maggiore specializzazione tecnica e gestionale: la separazione tra infrastruttura e servizio rafforza i principi di trasparenza, equità e non discriminazione nell'accesso alla rete, in linea con le direttive europee, e consente a FER di concentrare le proprie competenze sul presidio della sicurezza, sull'efficienza dell'infrastruttura e sullo sviluppo.

Nel tempo, questo percorso evolutivo si accompagna a un progressivo rafforzamento del ruolo di FER come soggetto attuatore di interventi infrastrutturali strategici. L'azienda è oggi un attore centrale nella realizzazione delle politiche regionali in materia di mobilità e contribuisce in modo significativo alla modernizzazione della rete ferroviaria e al suo adeguamento agli standard tecnologici e ambientali richiesti dalle sfide della contemporaneità.

Il percorso dalle origini alla configurazione attuale non rappresenta soltanto un processo di riorganizzazione societaria, ma segna l'affermazione di un modello di gestione integrato, fondato su competenze tecniche, responsabilità pubblica e capacità di pianificazione di lungo periodo. In questo modello, l'infrastruttura ferroviaria non è più soltanto un asset da gestire, ma una leva strategica per lo sviluppo sostenibile del territorio e per il rafforzamento della coesione economica e sociale regionale.

## 2.2 / Il core business: la gestione dell'infrastruttura ferroviaria

Il principale ambito di attività di FER è rappresentato dalla gestione dell'infrastruttura ferroviaria di proprietà della Regione Emilia-Romagna, svolta nell'ambito della concessione regionale e in conformità al quadro normativo nazionale ed europeo di riferimento. In qualità di gestore unico della rete ferroviaria regionale, FER opera per garantire il funzionamento, la manutenzione e lo sviluppo di un sistema infrastrutturale complesso e strategico per la mobilità del territorio.

L'attività di gestione include un insieme articolato di responsabilità che comprendono:

- la manutenzione ordinaria e straordinaria delle linee e degli impianti;
- il presidio dei sistemi di controllo e regolazione della circolazione;
- la pianificazione e l'attuazione degli interventi di potenziamento e ammodernamento della rete.

Tali attività sono svolte nel rispetto delle normative di settore, tra cui la disciplina nazionale sulla sicurezza ferroviaria e i regolamenti europei in materia di interoperabilità e diritti dei passeggeri.

FER assicura inoltre l'accesso alla rete a tutti gli operatori ferroviari secondo principi di trasparenza, equità e non discriminazione. Tale obiettivo è perseguito attraverso la predisposizione e l'aggiornamento del Prospetto informativo della rete (Pir), che definisce le condizioni tecniche ed economiche di utilizzo dell'infrastruttura e disciplina le modalità di allocazione della capacità ferroviaria, rappresentando un elemento chiave per il corretto funzionamento del sistema e per un utilizzo efficiente e coordinato della rete.

Accanto alla gestione operativa, FER svolge inoltre un ruolo rilevante nella realizzazione di investimenti infrastrutturali strategici, finalizzati al miglioramento delle prestazioni della rete in termini di sicurezza, affidabilità e sostenibilità.

Alla data del 17 marzo 2026, risultano programmati investimenti per un valore complessivo pari a oltre 400 milioni di euro, di cui 289,82 milioni già contabilizzati, con un avanzamento medio del 58,85% rispetto al quadro economico complessivo, come descritto in dettaglio nel capitolo 8.

Tali risorse sono destinate a una pluralità di interventi strategici, tra cui:

- l'upgrade tecnologico;
- l'elettrificazione della rete;
- l'interramento delle linee nei nodi urbani;
- la soppressione dei passaggi a livello.

Si tratta di azioni che contribuiscono non solo a migliorare l'efficienza del servizio ferroviario, ma anche a ridurre i rischi per la collettività e a generare benefici ambientali a vantaggio di tutto il territorio.

La gestione dell'infrastruttura ferroviaria assume quindi una dimensione che va oltre l'aspetto tecnico-operativo, configurandosi come un'attività a elevato impatto sistemico, in grado di contribuire alla sicurezza del sistema di mobilità, alla riduzione delle externalità negative legate al trasporto e al rafforzamento della connettività tra aree urbane e territori periferici.

Nel 2025 la rete ha movimentato oltre 5,4 milioni di passeggeri (con un aumento di più del 20% rispetto al 2024) su più di 66 mila treni passeggeri, e oltre 5,6 milioni di tonnellate di merci su circa 7mila convogli.

Gli interventi di manutenzione e ammodernamento hanno prodotto una riduzione dei guasti di circa il 30%, mentre sul piano ambientale i treni passeggeri ad alimentazione elettrica sono già il 76,3%, con una riduzione stimata delle emissioni nel trasporto merci del 14%.

Il core business dell'azienda si inserisce dunque in una catena del valore più ampia – che coinvolge istituzioni, operatori ferroviari, fornitori e comunità locali – all'interno della quale FER svolge un ruolo abilitante per il funzionamento del servizio di trasporto e per lo sviluppo di una mobilità sempre più efficiente, accessibile e sostenibile. In questo quadro, la capacità di coniugare gestione tecnica, responsabilità pubblica e visione strategica rappresenta un elemento distintivo dell'azione di FER, che continua a evolvere il proprio modello operativo in risposta alle sfide poste dalla transizione ecologica, dall'innovazione tecnologica e dalla crescente domanda di mobilità sostenibile.

## 2.3 / Il contratto di servizio per il trasporto passeggeri

Nel quadro delle funzioni attribuite dalla Regione Emilia-Romagna, FER svolge un ruolo centrale anche in relazione al contratto di servizio per il trasporto ferroviario regionale passeggeri, operando come stazione appaltante e soggetto responsabile del monitoraggio delle prestazioni erogate. Tale funzione si inserisce all'interno della disciplina del trasporto pubblico locale e contribuisce a garantire l'efficacia, la qualità e la continuità del servizio su scala regionale.

Il contratto di servizio rappresenta lo strumento attraverso il quale la Regione definisce gli standard qualitativi, quantitativi ed economici del servizio ferroviario, affidando l'esecuzione a operatori selezionati mediante procedure a evidenza pubblica.

A seguito della gara espletata nel 2015, il servizio è attualmente svolto da Trenitalia Tper, società consortile partecipata da Trenitalia Spa e Tper Spa, con decorrenza dal 2019 e durata pluriennale.

All'interno di questo assetto, FER esercita una funzione di presidio e controllo, verificando il rispetto degli obblighi contrattuali e il raggiungimento degli standard di servizio previsti. Tale attività si traduce in un monitoraggio sistematico delle performance, che riguarda, tra gli altri, aspetti quali la puntualità, la regolarità, la qualità del servizio e l'adeguatezza dell'offerta rispetto alle esigenze degli utenti. In tal senso, nel 2025 il tasso medio di puntualità si è attestato all'88,87%; i ritardi sono imputabili prevalentemente a motivi commerciali e solamente il 22% di essi è attribuibile a FER. Il sistema prevede un meccanismo premiante che include l'applicazione di penali o bonus in funzione del rispetto degli standard contrattuali.



Il ruolo di FER non si limita tuttavia a una funzione di verifica formale, ma si estende a una più ampia responsabilità nel governo del sistema, contribuendo a garantire il coordinamento tra infrastruttura e servizio e a promuovere un miglioramento continuo delle prestazioni. In questo senso, il contratto di servizio diventa uno strumento operativo attraverso cui si realizza l'equilibrio tra esigenze di efficienza, qualità e sostenibilità economica.

L'attuazione del contratto assume inoltre una rilevanza significativa in termini di impatto sociale, in quanto incide direttamente sull'esperienza di mobilità quotidiana di cittadini, lavoratori e studenti. La capacità di garantire un servizio affidabile, accessibile e integrato con le altre modalità di trasporto rappresenta infatti un elemento fondamentale per la coesione territoriale e per l'inclusione sociale.

In questa prospettiva, FER contribuisce al funzionamento di un sistema di mobilità pubblica che non si limita a soddisfare esigenze di spostamento, ma che si configura come infrastruttura abilitante per lo sviluppo economico e per il miglioramento della qualità della vita. Il contratto di servizio si inserisce così in un quadro più ampio di politiche pubbliche orientate alla sostenibilità, alla riduzione dell'impatto ambientale e alla promozione di modelli di trasporto più efficienti e inclusivi.

## 2.4 / Una rete al centro del territorio

L'infrastruttura ferroviaria gestita da FER si sviluppa all'interno di un contesto territoriale articolato, che comprende la Città metropolitana di Bologna e le province di Ferrara, Modena, Reggio Emilia e Parma, estendendosi anche oltre i confini regionali fino alla provincia di Mantova. Con i suoi 364 chilometri, articolati in nove linee ferroviarie e caratterizzati da un progressivo processo di elettrificazione, il sistema infrastrutturale rappresenta un elemento fondamentale per la connessione tra territorio, comunità e sistemi produttivi.

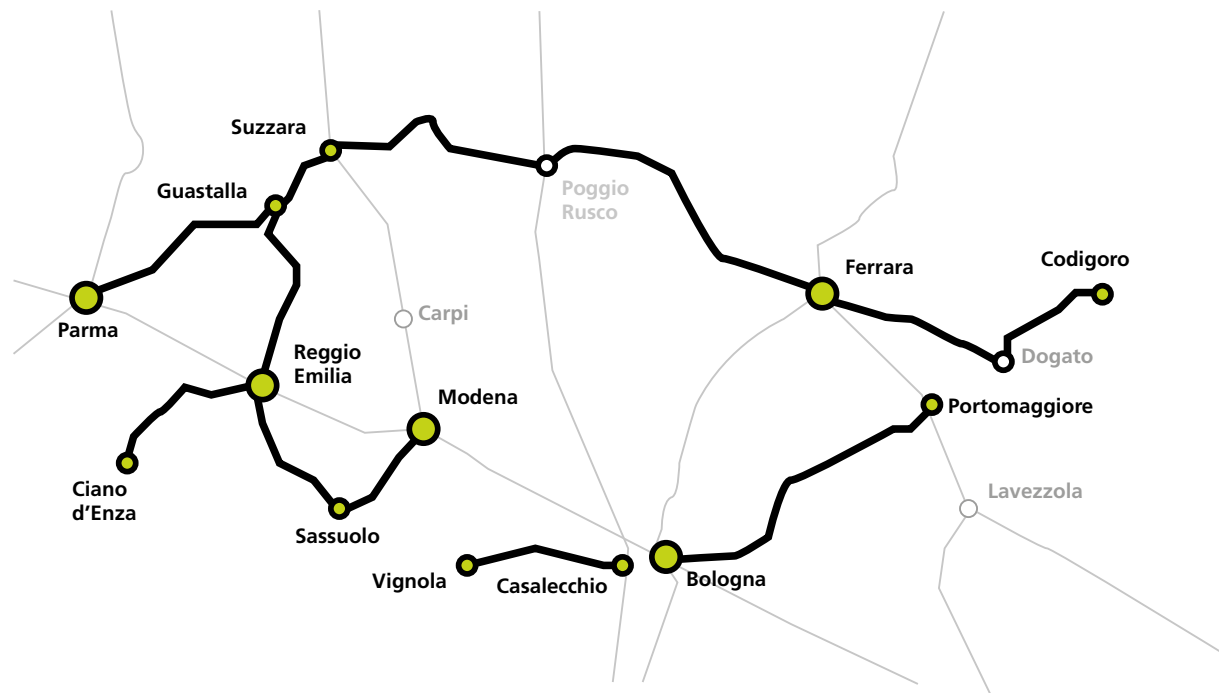
La rete FER si configura come un asset strategico non solo per il trasporto passeggeri, ma anche per la movimentazione delle merci e per il supporto alle filiere logistiche regionali. La sua integrazione con il Servizio ferroviario metropolitano di Bologna e con il sistema di trasporto pubblico locale contribuisce a costruire un modello di mobilità intermodale, in grado di rispondere in modo efficiente alle esigenze di spostamento quotidiano e di ridurre la pressione sul trasporto su gomma.

In questo quadro, il valore della rete non risiede esclusivamente nella sua estensione o nelle sue caratteristiche tecniche, ma nella capacità di generare connessioni funzionali tra aree urbane e periferiche, favorendo l'accessibilità ai servizi, alle opportunità di lavoro e ai poli di sviluppo economico. L'infrastruttura ferroviaria diventa così un elemento di coesione territoriale, contribuendo a ridurre le disuguaglianze di accesso e a rafforzare l'integrazione tra le diverse aree dell'Emilia-Romagna.

L'azione di FER si inserisce inoltre in un più ampio sistema di pianificazione della mobilità, definito a livello regionale, che mira a promuovere il trasferimento modale verso il vettore ferroviario e a sostenere la transizione verso modelli di circolazione più sostenibili. Gli interventi di potenziamento e ammodernamento della rete, insieme agli investimenti in elettrificazione e sicurezza, contribuiscono a migliorare l'attrattività del trasporto su ferro, generando benefici ambientali legati alla riduzione delle emissioni e dei consumi energetici.

La presenza della rete FER incide anche sullo sviluppo urbano e sulla trasformazione degli spazi, in particolare nelle aree interessate da interventi infrastrutturali complessi, come l'interramento delle linee o la riqualificazione delle stazioni. Tali interventi non solo migliorano la sicurezza e l'efficienza del sistema ferroviario, ma contribuiscono a restituire spazi alla collettività, favorendo processi di rigenerazione urbana e valorizzazione del territorio.

FER si pone quindi come attore centrale in un sistema complesso, in cui l'infrastruttura ferroviaria non è soltanto un insieme di linee e impianti, ma un fattore abilitante per la qualità della vita, la competitività dei territori e la costruzione di un modello di mobilità più efficiente, inclusivo e sostenibile.



**68**  
fermate  
viaggiatori

| Estensione                                                                                                                         | Tracciato                                 | Trazione                                                                                    | Esercizio                                                |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|
| <b>BOLOGNA-PORTOMAGGIORE</b>                                                                                                       |                                           |                                                                                             |                                                          |
| 48 km, con 9 stazioni (di cui 2 RFI) e 7 fermate                                                                                   | Binario singolo con scartamento ordinario | Elettrica                                                                                   | Dirigente centrale operativo con sede a Bologna Centrale |
| <b>CASALECCHIO-VIGNOLA</b>                                                                                                         |                                           |                                                                                             |                                                          |
| 24 km, con 5 stazioni (di cui 1 RFI) e 10 fermate                                                                                  | Binario singolo con scartamento ordinario | Elettrica                                                                                   | Dirigente centrale operativo con sede a Bologna Centrale |
| <b>FERRARA-CODIGORO</b>                                                                                                            |                                           |                                                                                             |                                                          |
| 52 km, con 10 stazioni (di cui 1 RFI) e 6 fermate; da Ferrara a Bivio Rivana la linea è condivisa con la RFI Ferrara-Ravenna       | Binario singolo con scartamento ordinario | Elettrica fino a Bivio Rivana, diesel da Bivio Rivana a Codigoro                            | Dirigente centrale operativo con sede a Bologna Centrale |
| <b>MODENA-SASSUOLO</b>                                                                                                             |                                           |                                                                                             |                                                          |
| 19 km, con 4 stazioni (di cui 1 RFI) e 7 fermate                                                                                   | Binario singolo con scartamento ordinario | Elettrica                                                                                   | Dirigente centrale operativo con sede a Bologna Centrale |
| <b>PARMA-SUZZARA</b>                                                                                                               |                                           |                                                                                             |                                                          |
| 39 km, con 8 stazioni (di cui 2 RFI) e 5 fermate                                                                                   | Binario singolo con scartamento ordinario | Diesel da Suzzara fino al 2° Bivio/PC Parma Est, elettrica da 2° Bivio/PC Parma Est a Parma | Dirigente centrale operativo con sede a Bologna Centrale |
| <b>REGGIO EMILIA-CIANO D'ENZA</b>                                                                                                  |                                           |                                                                                             |                                                          |
| 26 km, con 4 stazioni (di cui 1 RFI) e 13 fermate                                                                                  | Binario singolo con scartamento ordinario | Elettrica                                                                                   | Dirigente centrale operativo con sede a Bologna Centrale |
| <b>REGGIO EMILIA-GUASTALLA</b>                                                                                                     |                                           |                                                                                             |                                                          |
| 31 km, con 7 stazioni (di cui quella di Guastalla in comune con la linea Parma-Suzzara) e 9 fermate                                | Binario singolo con scartamento ordinario | Elettrica                                                                                   | Dirigente centrale operativo con sede a Bologna Centrale |
| <b>SASSUOLO-REGGIO EMILIA</b>                                                                                                      |                                           |                                                                                             |                                                          |
| 22 km, con 5 stazioni (di cui 1 RFI) e 6 fermate; fa parte della linea anche P.M. Bosco che però non effettua servizio viaggiatori | Binario singolo con scartamento ordinario | Elettrica                                                                                   | Dirigente centrale operativo con sede a Bologna Centrale |
| <b>SUZZARA-FERRARA</b>                                                                                                             |                                           |                                                                                             |                                                          |
| 82 km, con 12 stazioni (di cui 3 RFI) e 4 fermate                                                                                  | Binario singolo con scartamento ordinario | Diesel da Suzzara a Poggio Rusco, elettrica da Poggio Rusco a Ferrara                       | Dirigente centrale operativo con sede a Bologna Centrale |

## 2.5 /

### Il ruolo di FER nel sistema dei trasporti nazionale e regionale

La mission di FER – così come i suoi obiettivi e il corposo piano di investimenti messo in atto per perseguirli – possono essere compresi appieno solo inquadrandoli in uno scenario più ampio, in cui il sistema della mobilità è chiamato a rispondere alla transizione ecologica e alla crescente domanda di soluzioni sostenibili. Il trasporto ferroviario assume in questo contesto una centralità strategica a livello europeo, nazionale e regionale, in coerenza con gli obiettivi di riduzione delle emissioni climalteranti del 55% entro il 2030 e di neutralità climatica entro il 2050 fissati dal Green Deal europeo. I principali strumenti che definiscono tale quadro – il Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr) e il Piano regionale integrato dei trasporti (Prit) – sono descritti nei paragrafi seguenti.

#### 2.5.1 / Gli investimenti nazionali: Pnrr per la mobilità del futuro

Il Pnrr destina risorse rilevanti alla trasformazione del sistema dei trasporti nazionale, con tre missioni di diretto impatto sul comparto ferroviario. La Missione 3 “Infrastrutture per la mobilità sostenibile” prevede 23,74 miliardi di euro (12,21% del totale del Piano), di cui 22,79 miliardi per il rafforzamento e l’ammodernamento del sistema ferroviario (M3C1), finalizzati al completamento dei corridoi ad alta velocità e alla loro integrazione con le reti regionali. La Missione 2 “Rivoluzione verde” stanziava 21,97 miliardi di euro per il rinnovo del trasporto pubblico locale, inclusa la flotta ferroviaria regionale, con l’introduzione di treni a trazione alternativa. La Missione 7, introdotta con la rimodulazione del Piano, accelera la transizione verso una mobilità a impatto climatico nullo, sostenendo il rinnovo del materiale rotabile regionale con treni a zero emissioni.

In questo quadro, FER si inserisce come soggetto attuatore a livello territoriale, contribuendo alla realizzazione degli interventi infrastrutturali previsti e al raggiungimento degli obiettivi nazionali di decarbonizzazione del sistema di mobilità.

#### 2.5.2 / Il piano regionale integrato dei trasporti (Prit)

Il Prit 2025 (Delibera dell’Assemblea regionale n. 59 del 23 dicembre 2021) costituisce il principale strumento di pianificazione dei trasporti in Emilia-Romagna. Il Piano è affiancato dal Programma 2022-2025 per la mobilità sostenibile, che prevede investimenti complessivi di 3,6 miliardi di euro su tre assi: potenziamento del trasporto pubblico, sviluppo della mobilità elettrica e ciclopedonale, rafforzamento della logistica merci su ferro. In questo quadro, la Regione ha stanziato 245 milioni di euro per interventi strategici sulla rete ferroviaria regionale, all’interno dei quali FER ha operato come gestore unico e soggetto attuatore.

I principali interventi riguardano: l’estensione del Sistema di controllo marcia treno (Scmt) all’intera infrastruttura, completato con un finanziamento superiore a 77 milioni di euro; l’elettrificazione della rete, con un investimento complessivo superiore a 200 milioni di euro (129 milioni per le infrastrutture, 78 milioni per nuovo materiale rotabile elettrico), con l’obiettivo di portare l’intero sistema regionale a emissioni zero entro il 2025; la riqualificazione urbana tramite l’interramento delle linee Ferrara–Ravenna e Ferrara–Codigoro (oltre 120 milioni di euro), finalizzata a creare un corridoio strategico tra il porto di Ravenna e la direttrice verso il Brennero; la soppressione dei passaggi a livello, con stanziamenti superiori a 55 milioni di euro nel periodo 2022-2025. A questi si aggiunge il programma di rinnovo della flotta regionale – non di diretta competenza FER – che ha portato l’Emilia-Romagna a disporre del parco rotabile più giovane d’Italia, con investimenti complessivi di circa 1 miliardo di euro.





## La relazione con gli stakeholder

La capacità di instaurare e mantenere un dialogo strutturato con i propri stakeholder rappresenta per FER un elemento essenziale per comprendere il contesto in cui opera e orientare le proprie scelte strategiche in chiave sostenibile. In un sistema caratterizzato da forti interdipendenze tra soggetti pubblici, operatori del trasporto e comunità locali, il confronto continuo con i portatori di interesse consente di cogliere esigenze, aspettative e criticità, contribuendo a migliorare la qualità dei servizi e la gestione delle infrastrutture.

Nel corso dell'anno, FER ha sviluppato un processo articolato di stakeholder engagement, finalizzato a supportare l'analisi di materialità e la valutazione degli impatti, in coerenza con i principi degli standard ESRS. I risultati di tale percorso costituiscono la base per una rendicontazione più consapevole, trasparente e orientata alla creazione di valore nel tempo.

### 3.1 / Il ruolo degli stakeholder nel modello FER

FER riconosce gli stakeholder come elementi centrali nella definizione del proprio modello di creazione di valore sostenibile. In un contesto caratterizzato da un'elevata complessità istituzionale e operativa, l'azienda ha adottato un approccio strutturato volto a garantire una rappresentazione completa e coerente dei portatori di interesse rilevanti. Il processo è stato avviato attraverso una prima mappatura a livello granulare, che ha consentito di individuare in modo puntuale i soggetti direttamente o indirettamente coinvolti nelle attività aziendali. In particolare, sono stati identificati:

- enti e amministrazioni pubbliche regionali;
- Autorità di regolazione e sicurezza dei trasporti (Ansfsa);
- Autorità di controllo e regolamentazione (Art);
- enti per la tutela del lavoro e della sicurezza;
- istituzioni territoriali;
- gestori di infrastrutture ferroviarie;
- operatori del trasporto pubblico (Trenitalia Tper);
- operatori logistici e del trasporto merci;
- partner industriali e concessionari;
- investitori e istituti finanziari;
- fornitori e partner tecnico-professionali;
- persone e risorse umane;
- rappresentanze sindacali;
- passeggeri, utenti e comunità.

Questa fase ha permesso di cogliere la complessità e l’articolazione del sistema relazionale in cui FER opera, evitando semplificazioni eccessive nello stadio iniziale dell’analisi. Successivamente, gli stakeholder individuati sono stati aggregati in macrocategorie omogenee, sulla base della natura del rapporto con l’organizzazione, del ruolo svolto e del livello di influenza e dipendenza. Questa sintesi ha consentito di:

- migliorare la leggibilità e l’efficacia della rendicontazione;
- facilitare le successive analisi (in particolare la matrice influenza–dipendenza);
- strutturare in modo coerente il processo di stakeholder engagement;
- garantire un allineamento con le logiche previste dagli standard ESRS.

È stato così possibile mantenere la ricchezza informativa della fase di mappatura, traducendola in uno schema più sintetico e leggibile, coerente con le esigenze del report. L’approccio adottato, che combina un elevato livello di dettaglio iniziale con una successiva razionalizzazione in categorie aggregate, ha permesso a FER di costruire una base solida e metodologicamente robusta per la gestione delle relazioni con i propri portatori di interesse, contribuendo a una più efficace identificazione dei temi materiali. In questo contesto, il coinvolgimento degli stakeholder si configura come un processo continuo e integrato nei meccanismi decisionali aziendali, volto a rafforzare la trasparenza, migliorare la qualità delle relazioni e supportare lo sviluppo sostenibile delle attività di FER.

3.2 /  
Identificazione e mappatura degli stakeholder

Il processo di individuazione e classificazione dei portatori di interesse rappresenta uno dei passaggi fondanti del percorso di rendicontazione di sostenibilità di FER, in quanto consente di strutturare in modo consapevole il sistema delle relazioni entro cui l’azienda opera e di orientare le successive fasi di analisi della materialità.

| Stakeholder                                       | Influenza | Dipendenza | Media |
|---------------------------------------------------|-----------|------------|-------|
| Enti e amministrazioni pubbliche regionali        | 4,8       | 3,0        | 3,9   |
| Autorità di regolazione e sicurezza dei trasporti | 4,4       | 2,4        | 3,4   |
| Persone e risorse umane                           | 3,0       | 3,6        | 3,3   |
| Istituzioni territoriali                          | 3,6       | 2,8        | 3,2   |
| Operatori del trasporto pubblico                  | 2,9       | 3,4        | 3,15  |
| Enti per la tutela del lavoro e della sicurezza   | 3,8       | 2,2        | 3     |
| Fornitori e partner tecnico-professionali         | 3,3       | 2,6        | 2,95  |
| Rappresentanze sindacali                          | 3,4       | 2,5        | 2,95  |
| Passeggeri, utenti e comunità                     | 2,7       | 3,2        | 2,95  |
| Operatori logistici e del trasporto merci         | 2,9       | 2,9        | 2,9   |
| Autorità di controllo e regolamentazione          | 3,2       | 2,1        | 2,65  |
| Investitori e istituti finanziari                 | 3,2       | 2,1        | 2,65  |
| Partner industriali e concessionari               | 2,3       | 2,8        | 2,55  |
| Gestori di infrastrutture ferroviarie             | 3,1       | 1,9        | 2,5   |

In coerenza con le più evolute pratiche internazionali e, in particolare, con i principi dello standard AA1000 in materia di accountability, FER ha adottato un approccio metodologico articolato, che ha previsto una prima fase di identificazione puntuale degli stakeholder e un successivo stadio di analisi e classificazione.

A valle della mappatura granulare, i portatori di interesse sono stati sottoposti a una valutazione strutturata basata sulla matrice influenza–dipendenza, uno strumento che consente di analizzare in modo congiunto:

- il **livello di influenza** esercitato dallo stakeholder sulle attività e sulle decisioni aziendali;
- il **grado di dipendenza** dello stakeholder rispetto alle attività e ai servizi erogati da FER.

Questa analisi ha permesso non solo di rappresentare in maniera sintetica il posizionamento relativo dei diversi stakeholder, ma anche di sviluppare una lettura interpretativa delle dinamiche relazionali che caratterizzano il sistema FER.

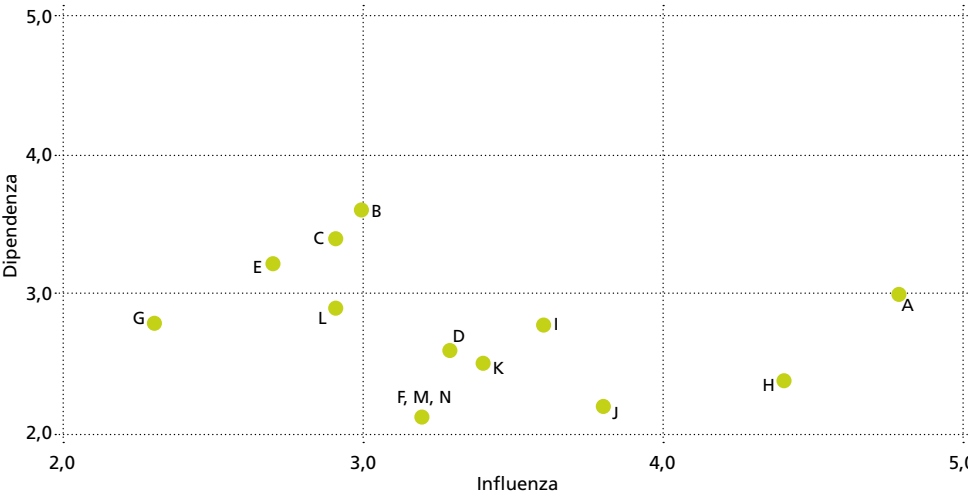
In particolare, sono emersi alcuni elementi rilevanti.

Da un lato, soggetti quali la Regione Emilia-Romagna (con un livello di influenza pari a 4,8) e le principali autorità di regolazione e controllo, tra cui Ansfisa e l’Autorità di regolazione dei trasporti (Art), si configurano come stakeholder ad elevata influenza e moderata dipendenza, rappresentando attori istituzionali strategici in grado di orientare in modo significativo le scelte aziendali.

Dall’altro lato, stakeholder come i dipendenti e collaboratori (caratterizzati da una dipendenza più elevata, pari a 3,6) e gli utenti finali e cittadini, inclusi i comitati degli utenti (dipendenza pari a 3,2), evidenziano un forte legame con le attività aziendali, risultando particolarmente esposti agli effetti generati dalla gestione delle infrastrutture e dei servizi.

Una posizione di equilibrio tra influenza e dipendenza emerge invece per soggetti quali le imprese di trasporto merci, gli operatori del trasporto pubblico (es. Trenitalia) e gli enti locali, che si collocano in una dimensione di interdipendenza reciproca con FER.

Matrice dipendenza - influenza



- A Enti e amministrazioni pubbliche regionali

B Persone e risorse umane

C Operatori del trasporto pubblico

D Fornitori e partner tecnico-professionali

E Passeggeri, utenti e comunità

F Autorità di controllo e regolamentazione

G Partner industriali e concessionari
- H Autorità di regolazione e sicurezza dei trasporti

I Istituzioni territoriali

J Enti per la tutela del lavoro e della sicurezza

K Rappresentanze sindacali

L Operatori logistici e del trasporto merci

M Investitori e istituti finanziari

N Gestori di infrastrutture ferroviarie

La matrice restituisce un sistema di relazioni articolato, in cui alcuni stakeholder istituzionali, come la Regione Emilia-Romagna e le autorità di regolazione, si collocano in posizione di elevata influenza, confermandosi attori strategici per l'indirizzo e il governo del sistema. Parallelamente, stakeholder quali dipendenti e utenti finali presentano livelli più elevati di dipendenza, risultando maggiormente esposti agli effetti delle attività aziendali. Si osserva inoltre una fascia intermedia di soggetti, tra cui operatori del trasporto ed enti locali, caratterizzati da una relazione di reciproca interdipendenza con FER. Infine, alcuni stakeholder si posizionano in aree a minore intensità, indicando un coinvolgimento più limitato ma comunque rilevante in ottica evolutiva. Sulla base di tali risultanze, la matrice influenza-dipendenza è stata utilizzata non solo come strumento di rappresentazione, ma anche come leva decisionale per:

- individuare gli stakeholder strategici, in linea con i principi di inclusività e rilevanza previsti dallo standard AA1000;
- definire le priorità di coinvolgimento;
- orientare le modalità e l'intensità dello stakeholder engagement.

### 3.3 / Stakeholder engagement

Le attività di coinvolgimento dei portatori di interesse rappresentano per FER un elemento centrale nella costruzione di un sistema di rendicontazione solido, trasparente e orientato alla creazione di valore nel lungo periodo. In un quadro caratterizzato da una forte interdipendenza tra attori istituzionali, operatori del trasporto, comunità locali e soggetti economico-finanziari, il coinvolgimento attivo assume un ruolo determinante per comprendere le dinamiche del contesto e orientare in modo consapevole le scelte aziendali. Sulla base delle evidenze emerse dalla mappatura e dall'analisi influenza-dipendenza, FER ha sviluppato un percorso di engagement organico, calibrato in funzione della rilevanza e del posizionamento dei diversi stakeholder. In particolare, le categorie identificate come strategiche (in quanto caratterizzate da elevati livelli di influenza e/o dipendenza) sono state oggetto di un coinvolgimento più diretto e approfondito, mentre per gli altri soggetti sono state adottate modalità di interazione coerenti con il loro ruolo nel sistema relazionale.

Il processo è stato realizzato prevalentemente attraverso la somministrazione di survey strutturate, rivolte sia a stakeholder interni che esterni, con l'obiettivo di raccogliere in modo sistematico informazioni sulle percezioni, sulle priorità e sulle aspettative relative alle attività di FER. Le survey sono state progettate in coerenza con gli obiettivi dell'analisi di materialità e hanno consentito di raccogliere valutazioni sia di natura quantitativa, attraverso scale di rilevanza, sia di natura qualitativa, tramite contributi aperti e suggerimenti.



Il livello di partecipazione registrato è risultato particolarmente elevato, mostrando un forte grado di coinvolgimento e una significativa disponibilità al dialogo da parte degli stakeholder. Questo elemento rappresenta un indicatore rilevante della qualità delle relazioni instaurate da FER e della fiducia riconosciuta all'azienda nel proprio contesto di riferimento.

Uno degli aspetti di maggiore valore del processo di engagement è rappresentato dalla ricchezza dei contenuti raccolti. Gli stakeholder non si sono limitati a esprimere valutazioni, ma hanno fornito osservazioni puntuali, indicazioni operative e spunti di miglioramento, contribuendo a costruire una base informativa articolata e approfondita. Tali evidenze hanno permesso di integrare la dimensione quantitativa con una lettura interpretativa più ampia, capace di cogliere le sfumature delle percezioni e delle aspettative.

Il processo di stakeholder engagement ha inoltre svolto una funzione cruciale nel collegamento tra le diverse fasi della rendicontazione. In particolare, i risultati raccolti sono stati utilizzati per:

- orientare l'individuazione e la prioritizzazione dei temi materiali;
- supportare la validazione degli impatti associati alle attività aziendali;
- rafforzare la coerenza tra percezioni esterne e valutazioni interne;
- identificare eventuali aree di disallineamento tra azione e percezione.

In questo senso, il coinvolgimento dei portatori di interesse non è stato considerato come un'attività isolata o meramente consultiva, ma come un processo integrato nei meccanismi decisionali aziendali, in grado di contribuire in modo concreto alla definizione delle strategie e al miglioramento continuo delle performance di sostenibilità.

Un ulteriore elemento di rilievo riguarda la capacità del processo di engagement di mettere in luce differenze tra le diverse categorie di stakeholder. Le priorità espresse variano infatti in funzione del ruolo ricoperto e del grado di coinvolgimento rispetto alle attività di FER, permettendo di costruire una lettura più articolata e consapevole del contesto.

Nel complesso, il percorso sviluppato ha consentito a FER di consolidare un modello di dialogo strutturato, fondato su principi di inclusività, ascolto attivo e responsabilità. Tale modello rappresenta una base fondamentale per l'evoluzione futura della rendicontazione e per il rafforzamento della capacità dell'azienda di generare valore sostenibile nel tempo.

3.4 /  
La valutazione delle questioni rilevanti

L'analisi di materialità rappresenta un passaggio centrale nel percorso di accountability di FER, in quanto consente di individuare e prioritizzare i temi che riflettono in modo più significativo gli impatti generati dall'organizzazione, nonché i rischi e le opportunità connessi al contesto in cui opera.

In coerenza con quanto previsto dagli standard ESRS, FER ha adottato un approccio basato sul principio della doppia materialità, che integra due prospettive complementari: da un lato la materialità d'impatto, relativa agli effetti delle attività aziendali sull'ambiente e sulla società; dall'altro la materialità finanziaria, che considera i rischi e le opportunità derivanti dai fattori Esg per la performance economico-finanziaria dell'organizzazione.

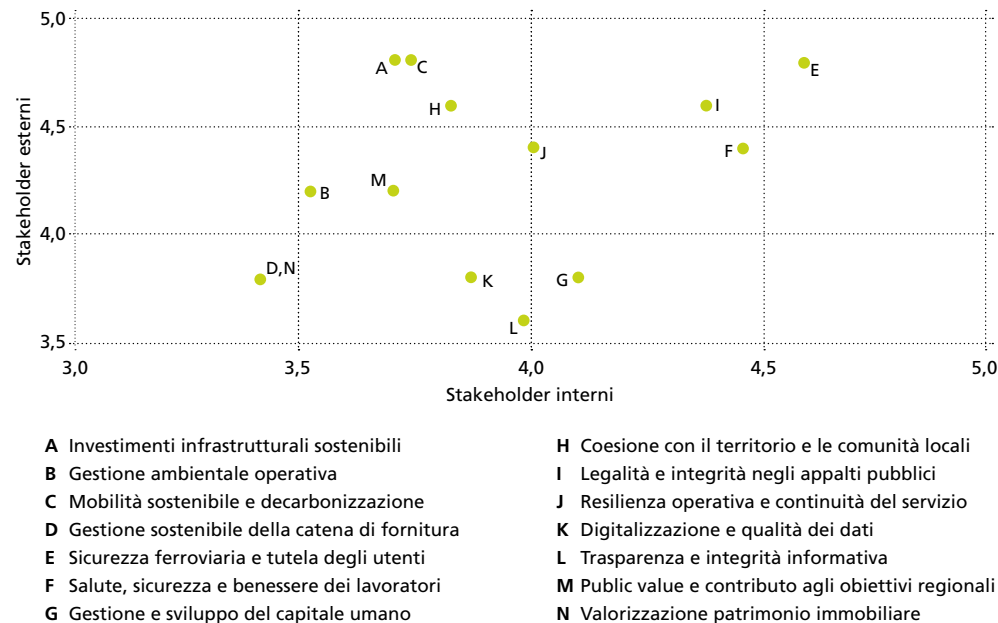
■ Stakeholder esterni    ■ Stakeholder interni

| Environmental                                                       |                                           |                               |                                          |                                                |                                             |
|---------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|-------------------------------|------------------------------------------|------------------------------------------------|---------------------------------------------|
|                                                                     | Investimenti infrastrutturali sostenibili | Gestione ambientale operativa | Mobilità sostenibile e decarbonizzazione | Gestione sostenibile della catena di fornitura | Sicurezza ferroviaria e tutela degli utenti |
| Enti e amministrazioni pubbliche regionali (Regione Emilia-Romagna) | 5,00                                      | 5,00                          | 5,00                                     | 4,00                                           | 5,00                                        |
| Investitori e istituti finanziari                                   | 5,00                                      | 5,00                          | 5,00                                     | 4,00                                           | 5,00                                        |
| Istituzioni territoriali ed enti locali                             | 4,00                                      | 3,00                          | 4,00                                     | 3,00                                           | 4,00                                        |
| Operatori del trasporto pubblico (Trenitalia Tper)                  | 5,00                                      | 3,00                          | 5,00                                     | 4,00                                           | 5,00                                        |
| Operatori logistici e del trasporto merci (Dinazzano Po)            | 5,00                                      | 5,00                          | 5,00                                     | 4,00                                           | 5,00                                        |
| Governance (vertici e organi FER)                                   | 3,62                                      | 3,46                          | 3,77                                     | 3,46                                           | 4,77                                        |
| Persone e risorse umane (dipendenti FER)                            | 3,81                                      | 3,59                          | 3,70                                     | 3,40                                           | 4,43                                        |
| Totale complessivo                                                  | 3,83                                      | 3,61                          | 3,75                                     | 3,42                                           | 4,48                                        |

| Social                                                              |                                              |                                        |                                                 |
|---------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------|----------------------------------------|-------------------------------------------------|
|                                                                     | Salute, sicurezza e benessere dei lavoratori | Gestione e sviluppo del capitale umano | Coesione con il territorio e le comunità locali |
| Enti e amministrazioni pubbliche regionali (Regione Emilia-Romagna) | 5,00                                         | 5,00                                   | 5,00                                            |
| Investitori e istituti finanziari                                   | 4,00                                         | 3,00                                   | 3,00                                            |
| Istituzioni territoriali ed enti locali                             | 4,00                                         | 4,00                                   | 5,00                                            |
| Operatori del trasporto pubblico (Trenitalia Tper)                  | 4,00                                         | 3,00                                   | 5,00                                            |
| Operatori logistici e del trasporto merci (Dinazzano Po)            | 5,00                                         | 4,00                                   | 5,00                                            |
| Governance (vertici e organi FER)                                   | 4,54                                         | 4,08                                   | 3,92                                            |
| Persone e risorse umane (dipendenti FER)                            | 4,38                                         | 4,16                                   | 3,73                                            |
| Totale complessivo                                                  | 4,39                                         | 4,13                                   | 3,79                                            |

| Governance                                                          |                                             |                                                |                                     |                                     |                                                    |                                           |
|---------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|------------------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|----------------------------------------------------|-------------------------------------------|
|                                                                     | Legalità e integrità negli appalti pubblici | Resilienza operativa e continuità del servizio | Digitalizzazione e qualità dei dati | Trasparenza e integrità informativa | Public value e contributo agli obiettivi regionali | Valorizzazione del patrimonio immobiliare |
| Enti e amministrazioni pubbliche regionali (Regione Emilia-Romagna) | 5,00                                        | 5,00                                           | 5,00                                | 4,00                                | 5,00                                               | 5,00                                      |
| Investitori e istituti finanziari                                   | 5,00                                        | 5,00                                           | 3,00                                | 4,00                                | 4,00                                               | 4,00                                      |
| Istituzioni territoriali ed enti locali                             | 4,00                                        | 4,00                                           | 3,00                                | 3,00                                | 3,00                                               | 3,00                                      |
| Operatori del trasporto pubblico (Trenitalia Tper)                  | 5,00                                        | 4,00                                           | 4,00                                | 3,00                                | 4,00                                               | 4,00                                      |
| Operatori logistici e del trasporto merci (Dinazzano Po)            | 4,00                                        | 4,00                                           | 4,00                                | 4,00                                | 5,00                                               | 3,00                                      |
| Governance (vertici e organi FER)                                   | 4,54                                        | 4,00                                           | 3,85                                | 3,92                                | 3,62                                               | 3,23                                      |
| Persone e risorse umane (dipendenti FER)                            | 4,22                                        | 4,04                                           | 3,90                                | 4,01                                | 3,80                                               | 3,64                                      |
| Totale complessivo                                                  | 4,27                                        | 4,05                                           | 3,89                                | 3,98                                | 3,80                                               | 3,60                                      |

Matrice di materialità



Il processo di valutazione delle questioni rilevanti è stato sviluppato attraverso un percorso strutturato e progressivo, articolato in diverse fasi tra loro interconnesse. In un primo momento, FER ha proceduto all’identificazione dei potenziali temi rilevanti attraverso l’analisi del contesto normativo e di settore, il benchmarking con realtà analoghe e la valutazione delle principali attività aziendali lungo la catena del valore. Questa fase ha consentito di costruire un perimetro iniziale ampio, in grado di intercettare le principali tematiche Esg rilevanti per il settore delle infrastrutture ferroviarie. Successivamente, i temi individuati sono stati sottoposti a una valutazione interna, coinvolgendo le principali funzioni aziendali, al fine di raccogliere una prima classificazione basata sulla conoscenza diretta dei processi, delle strategie e delle priorità operative. Parallelamente, FER ha attivato il processo di stakeholder engagement, attraverso la somministrazione di survey rivolte a stakeholder interni ed esterni. I risultati raccolti hanno permesso di acquisire una valutazione esterna dei temi, basata sulle percezioni, sulle aspettative e sull’esperienza diretta dei portatori di interesse. Un elemento qualificante del processo è dunque rappresentato dall’integrazione delle valutazioni interne ed esterne, che ha consentito di costruire una visione equilibrata e rappresentativa delle priorità. L’incrocio tra queste due dimensioni ha portato alla definizione di una matrice di materialità in grado di evidenziare i temi maggiormente rilevanti sia per FER sia per i propri stakeholder.

- L’analisi ha inoltre permesso di individuare eventuali disallineamenti tra le percezioni interne ed esterne, mettendo in luce differenze tra la consapevolezza aziendale delle azioni intraprese e la percezione degli effetti da parte degli stakeholder. Tali elementi sono stati considerati di particolare valore, in quanto consentono di:
- individuare aree di ottimizzazione nella comunicazione e nella trasparenza;
  - rafforzare l’allineamento tra strategia e percezione esterna;
  - orientare interventi mirati di miglioramento.

Il processo di materialità è stato ulteriormente consolidato attraverso il collegamento con l’analisi degli impatti, rischi e opportunità (IRO), che ha consentito di validare i temi individuati e di garantirne la coerenza con le attività aziendali e con il contesto di riferimento.

Nel complesso, la valutazione delle questioni rilevanti ha permesso a FER di definire un insieme di temi materiali che rappresentano le priorità strategiche dell’organizzazione in ambito di sostenibilità. Tali temi costituiscono la base per la struttura del presente report e orientano le scelte aziendali in un’ottica di creazione di valore sostenibile nel tempo.

3.5 /  
L’analisi degli impatti

La valutazione degli impatti rappresenta un elemento centrale del processo di doppia materialità adottato da FER e costituisce il passaggio attraverso cui i temi rilevanti vengono analizzati in relazione agli effetti concreti generati dall’organizzazione sull’ambiente, sulla società e sugli stakeholder. In coerenza con quanto previsto dagli standard ESRS, FER ha sviluppato un approccio strutturato alla misurazione degli impatti, volto a garantire un’analisi sistematica, documentabile e coerente con le caratteristiche delle proprie attività. Il processo ha preso avvio dall’identificazione degli impatti potenziali ed effettivi associati alle principali attività aziendali, considerando l’intero perimetro operativo e, ove rilevante, anche le relazioni lungo la catena del valore. Tali effetti sono stati quindi messi in relazione con gli stakeholder precedentemente mappati, al fine di evidenziare i soggetti maggiormente coinvolti o esposti agli effetti generati. Successivamente, gli impatti sono stati oggetto di una valutazione qualitativa e quantitativa, basata su criteri coerenti con le indicazioni ESRS, come riportato nella seguente tabella. In particolare, per quelli effettivi sono stati considerati:

- la **portata**, intesa come ampiezza dei soggetti o dei territori coinvolti;
- l’**entità**, riferita alla gravità o intensità dell’impatto;
- la **rimediabilità**, ovvero la possibilità di mitigare o ripristinare gli effetti generati.

Nel caso di impatti potenziali, alla valutazione è stato affiancato anche il criterio della probabilità di accadimento, al fine di rappresentare il livello di rischio associato.

Un elemento distintivo del processo adottato da FER è rappresentato dall’integrazione con lo stakeholder engagement. Gli impatti identificati sono stati infatti sottoposti a una forma di validazione attraverso il coinvolgimento dei portatori di interesse, che hanno contribuito a esprimere valutazioni sulla rilevanza e sulla percezione degli effetti generati. Questo passaggio ha consentito di rafforzare la robustezza dell’analisi, introducendo una dimensione esterna e riducendo il rischio di autoreferenzialità. La valutazione è stata inoltre condotta tenendo conto dell’orizzonte temporale, distinguendo tra impatti di breve, medio e lungo periodo. Tale elemento assume particolare rilevanza per FER, in quanto le attività di gestione e sviluppo delle infrastrutture ferroviarie generano effetti che si manifestano spesso su archi temporali estesi. I risultati dell’analisi sono stati quindi integrati nel processo di definizione dei temi materiali e hanno contribuito a:

- supportare la prioritizzazione delle tematiche Esg;
- orientare le decisioni strategiche;
- migliorare la gestione dei rischi e delle opportunità;
- rafforzare la qualità e la trasparenza della rendicontazione.

Nel complesso, il processo di valutazione degli impatti ha permesso a FER di sviluppare una comprensione più approfondita delle proprie interazioni con il contesto esterno, consolidando un approccio alla sostenibilità basato su dati, analisi strutturate e coinvolgimento attivo degli stakeholder.

| Tema                                           | Impatto                                                      | Tipologia | Orizzonte temporale | Probabilità | Natura     | Entità     | Portata | Rimediabilità |
|------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------|-----------|---------------------|-------------|------------|------------|---------|---------------|
| Sicurezza ferroviaria e tutela degli utenti    | Riduzione degli incidenti                                    | positivo  | medio/lungo         | medio       | potenziale | alta       | alta    | bassa         |
|                                                | Aumento della sicurezza pubblica                             | positivo  | breve               | alta        | effettivo  | alta       | alta    | alta          |
|                                                | Chiusure passaggi a livello                                  | positivo  | medio/lungo         | alta        | potenziale | media      | media   | alta          |
| Salute, sicurezza e benessere dei lavoratori   | Riduzione degli infortuni                                    | positivo  | breve               | alta        | potenziale | media      | alta    | bassa         |
|                                                | Miglior clima organizzativo                                  | positivo  | medio               | medio       | effettivo  | media      | bassa   | media         |
| Gestione e sviluppo del capitale umano         | Mantenimento delle competenze strategiche                    | positivo  | lungo               | medio       | potenziale | media      | bassa   | bassa         |
|                                                | Work-life balance                                            | positivo  | lungo               | alta        | effettivo  | media      | bassa   | alta          |
|                                                | Politiche formative                                          | positivo  | breve/medio         | alta        | effettivo  | media      | media   | alta          |
|                                                | Governance dei fattori umani e organizzativi                 | positivo  | lungo               | alta        | effettivo  | media      | bassa   | alta          |
|                                                | Dispersione di know-how                                      | negativo  | medio/lungo         | medio       | potenziale | media      | alta    | media         |
| Legalità e integrità negli appalti pubblici    | Appalti più trasparenti                                      | positivo  | medio               | alta        | effettivo  | alta       | alta    | alta          |
|                                                | Riduzione dei rischi corruttivi                              | positivo  | medio               | alta        | potenziale | alta       | alta    | bassa         |
|                                                | Ritardi nelle gare                                           | negativo  | breve/medio         | alta        | effettivo  | alta       | alta    | bassa         |
| Resilienza operativa e continuità del servizio | Migliore affidabilità della rete                             | positivo  | lungo               | alta        | effettivo  | alta       | alta    | media         |
|                                                | Riduzione dei ritardi                                        | positivo  | medio               | alta        | effettivo  | alta       | media   | bassa         |
| Investimenti infrastrutturali sostenibili      | Modernizzazione della rete                                   | positivo  | lungo               | alta        | effettivo  | media      | media   | media         |
|                                                | Riduzione delle manutenzioni reattive                        | positivo  | medio               | alta        | potenziale | media      | media   | media         |
|                                                | Cantieri impattanti                                          | negativo  | breve               | medio       | effettivo  | medio/alta | alta    | alta          |
|                                                | Impiego di risorse economiche pubbliche                      | positivo  | medio               | medio       | effettivo  | alta       | alta    | alta          |
| Digitalizzazione e qualità dei dati            | Gestione dei dati                                            | positivo  | breve/medio         | alta        | effettivo  | media      | media   | media         |
|                                                | Minaccia e vulnerabilità dei dati in ambito di cybersecurity | negativo  | lungo               | medio       | potenziale | alta       | alta    | bassa         |

| Tema                                               | Impatto                                                                      | Tipologia | Orizzonte temporale | Probabilità | Natura     | Entità | Portata | Rimediabilità |
|----------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------|-----------|---------------------|-------------|------------|--------|---------|---------------|
| Gestione ambientale operativa                      | Riduzione delle emissioni                                                    | positivo  | lungo               | alta        | effettivo  | alta   | alta    | media         |
|                                                    | Mitigazione degli impatti su aree verdi e habitat                            | positivo  | lungo               | medio       | effettivo  | media  | alta    | media         |
|                                                    | Migliore gestione di rifiuti e acque                                         | positivo  | medio               | alta        | effettivo  | media  | media   | media         |
|                                                    | Attività di promozione e incentivazione                                      | positivo  | medio               | medio       | effettivo  | alta   | media   | alta          |
| Mobilità sostenibile e decarbonizzazione           | Investimenti per l'innovazione tecnologica                                   | positivo  | medio/lungo         | alta        | effettivo  | media  | media   | media         |
|                                                    | Miglioramento delle infrastrutture locali                                    | positivo  | lungo               | medio       | potenziale | media  | alta    | media         |
| Coesione con il territorio e le comunità locali    | Misure mitigative a favore dell'ambiente nelle aree interessate dai cantieri | positivo  | breve               | alta        | effettivo  | media  | alta    | media         |
|                                                    | Politiche di approvvigionamento sostenibili                                  | positivo  | medio               | medio       | potenziale | media  | media   | media         |
| Gestione sostenibile della catena di fornitura     | Riduzione dei rischi legali - vendor rating                                  | positivo  | medio/lungo         | medio       | effettivo  | media  | media   | bassa         |
|                                                    | Fiducia istituzionale e migliore reputazione                                 | positivo  | lungo               | medio       | effettivo  | alta   | media   | bassa         |
| Trasparenza e integrità informativa                | Oneri amministrativi aggiuntivi                                              | negativo  | breve               | alta        | effettivo  | media  | media   | alta          |
|                                                    | Supporto alla mobilità regionale                                             | positivo  | medio/lungo         | medio       | potenziale | alta   | alta    | bassa         |
| Public value e contributo agli obiettivi regionali | Maggiore fiducia e reputazione                                               | positivo  | lungo               | medio       | potenziale | alta   | alta    | bassa         |
|                                                    | Tensioni con priorità politiche                                              | negativo  | breve/medio         | medio       | potenziale | media  | media   | bassa         |
|                                                    | Maggiore fiducia e reputazione                                               | positivo  | lungo               | medio       | potenziale | media  | alta    | alta          |
| Valorizzazione del patrimonio immobiliare          | Miglioramento della qualità e della sicurezza degli spazi                    | positivo  | medio               | alta        | effettivo  | alta   | alta    | alta          |
|                                                    | Miglioramento dell'efficienza del patrimonio                                 | positivo  | medio               | alta        | effettivo  | media  | media   | alta          |
|                                                    | Rigenerazione urbana                                                         | positivo  | lungo               | medio       | potenziale | alta   | media   | bassa         |
|                                                    |                                                                              |           |                     |             |            |        |         |               |

# Scandiano

↑  **Binario 1**  
Platform

↙  **Binario 2**  
Platform

↘  **Binario 2**   
Platform

→  **Fermata Bus**  
Bus Stop

←  **Parcheggio bici**  
Parking Bicycles

←  **Biglietteria** **T**  
Tickets

←  **Parcheggio**  
Parking

**/FER/** Strada Statale 4o  
42019 Scandiano RE



**1**  
Binario Platform

Valutazione dei rischi e delle opportunità

| Tema                                              | Evento                                  | Tipologia<br>(rischio/opportunità) |
|---------------------------------------------------|-----------------------------------------|------------------------------------|
| Sicurezza ferroviaria<br>e tutela degli utenti    | Incidenti ferroviari                    | Rischio                            |
|                                                   | Elevazione degli standard di sicurezza  | Opportunità                        |
|                                                   | Maggiore fiducia da parte degli utenti  | Opportunità                        |
| Salute, sicurezza<br>e benessere dei lavoratori   | Infortuni gravi                         | Rischio                            |
|                                                   | Sanzioni                                | Rischio                            |
|                                                   | Attrattività come datore di lavoro      | Opportunità                        |
|                                                   | Acquisizione di nuove certificazioni    | Opportunità                        |
| Gestione e sviluppo<br>del capitale umano         | Carenza di personale tecnico            | Rischio                            |
|                                                   | Invecchiamento della forza lavoro       | Rischio                            |
|                                                   | Partnership con Its/Università          | Opportunità                        |
|                                                   | Formazione avanzata                     | Opportunità                        |
| Legalità e integrità<br>negli appalti pubblici    | Infrazioni 231 e 190                    | Rischio                            |
|                                                   | Contenziosi                             | Rischio                            |
|                                                   | Uso Cam                                 | Opportunità                        |
|                                                   | Efficienza della spesa pubblica         | Opportunità                        |
| Resilienza operativa<br>e continuità del servizio | Eventi meteo                            | Rischio                            |
|                                                   | Danni infrastrutturali                  | Rischio                            |
|                                                   | Early-warning                           | Opportunità                        |
| Investimenti infrastrutturali<br>sostenibili      | Aumento dei costi materiali             | Rischio                            |
|                                                   | Ritardi autorizzativi                   | Rischio                            |
|                                                   | Fondi Pnrr/Por                          | Opportunità                        |
|                                                   | Tecnologie innovative                   | Opportunità                        |
| Digitalizzazione<br>e qualità dei dati            | Cyber attacchi                          | Rischio                            |
|                                                   | Data quality insufficiente              | Rischio                            |
|                                                   | Manutenzione predittiva                 | Opportunità                        |
|                                                   | Tracciabilità migliore                  | Opportunità                        |
| Gestione ambientale<br>operativa                  | Sanzioni Arpae                          | Rischio                            |
|                                                   | Inquinamenti accidentali                | Rischio                            |
|                                                   | Opposizione delle comunità              | Rischio                            |
| Mobilità sostenibile<br>e decarbonizzazione       | Dipendenza dai prezzi dell'energia      | Rischio                            |
|                                                   | Ritardi nella realizzazione delle opere | Rischio                            |
|                                                   | Allineamento al Green Deal              | Opportunità                        |

| Tema                                                  | Evento                                                            | Tipologia<br>(rischio/opportunità) |
|-------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|------------------------------------|
| Coesione con il territorio<br>e le comunità locali    | Contenziosi con la comunità                                       | Rischio                            |
|                                                       | Riduzione di fiducia                                              | Rischio                            |
|                                                       | Comunicazione trasparente                                         | Opportunità                        |
|                                                       | Accettabilità sociale                                             | Opportunità                        |
| Gestione sostenibile<br>della catena di fornitura     | Inadempienze dei fornitori                                        | Rischio                            |
|                                                       | Crisi di reputazione                                              | Rischio                            |
|                                                       | Criteri Esg nei capitolati                                        | Opportunità                        |
|                                                       | Riduzione dei contenziosi                                         | Opportunità                        |
| Trasparenza e integrità<br>informativa                | Errori nel reporting                                              | Rischio                            |
|                                                       | Criticità regolatorie                                             | Rischio                            |
|                                                       | Digitalizzazione del reporting                                    | Opportunità                        |
|                                                       | Governance migliorata                                             | Opportunità                        |
| Public value e contributo<br>agli obiettivi regionali | Mancato allineamento strategico                                   | Rischio                            |
|                                                       | Riduzione dei fondi                                               | Rischio                            |
|                                                       | Nuovi finanziamenti pubblici                                      | Opportunità                        |
|                                                       | Riconoscimento del ruolo di FER                                   | Opportunità                        |
| Valorizzazione patrimonio<br>immobiliare              | Ritardi autorizzativi<br>e vincoli urbanistici/paesaggistici      | Rischio                            |
|                                                       | Costi elevati di riqualificazione<br>e ritorni incerti            | Rischio                            |
|                                                       | Rigenerazione urbana e miglioramento<br>del contesto territoriale | Opportunità                        |
|                                                       | Accesso a fondi pubblici<br>(Pnrr, Por, incentivi energia)        | Opportunità                        |



3.6 /  
Sintesi dei risultati dello stakeholder engagement e linee di indirizzo

Il processo di coinvolgimento degli stakeholder ha restituito un insieme articolato di evidenze, che integrano dati quantitativi e contributi qualitativi di particolare valore. Accanto alle valutazioni espresse attraverso le survey, gli stakeholder hanno fornito osservazioni, suggerimenti e riflessioni che consentono di cogliere in modo più approfondito le aspettative e le percezioni relative al ruolo di FER nel contesto territoriale e infrastrutturale.

Il livello di partecipazione registrato, unitamente alla qualità dei contributi raccolti, mette in luce un forte coinvolgimento degli stakeholder e una significativa disponibilità al dialogo, confermando la centralità del tema della mobilità ferroviaria nel sistema socio-economico di riferimento.

L'analisi delle indicazioni fornite ha consentito di individuare alcune direttrici tematiche ricorrenti, che rappresentano ambiti prioritari di attenzione per l'evoluzione delle strategie di sostenibilità di FER.

In sintesi, gli stakeholder restituiscono la necessità di rafforzare l'innovazione tecnologica e la digitalizzazione, considerate leve fondamentali sia per l'efficienza operativa sia per la trasparenza e la qualità del servizio. Parallelamente, emerge una forte attenzione al miglioramento dell'esperienza dell'utente, con particolare riferimento a puntualità, sicurezza, accessibilità e qualità delle infrastrutture di stazione.

Un ulteriore ambito prioritario riguarda il potenziamento e l'ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie, ritenuti essenziali per garantire maggiore affidabilità, capacità e resilienza del servizio. Allo stesso tempo, viene sottolineata l'importanza della valorizzazione del capitale umano e del miglioramento del clima organizzativo, quali fattori determinanti per le performance aziendali.

Infine, gli stakeholder propongono una visione evolutiva del ruolo delle stazioni, intese come hub integrati a servizio del territorio e suggeriscono di rendere più efficaci e inclusivi gli strumenti di comunicazione e coinvolgimento, al fine di rafforzare ulteriormente il dialogo con l'organizzazione.

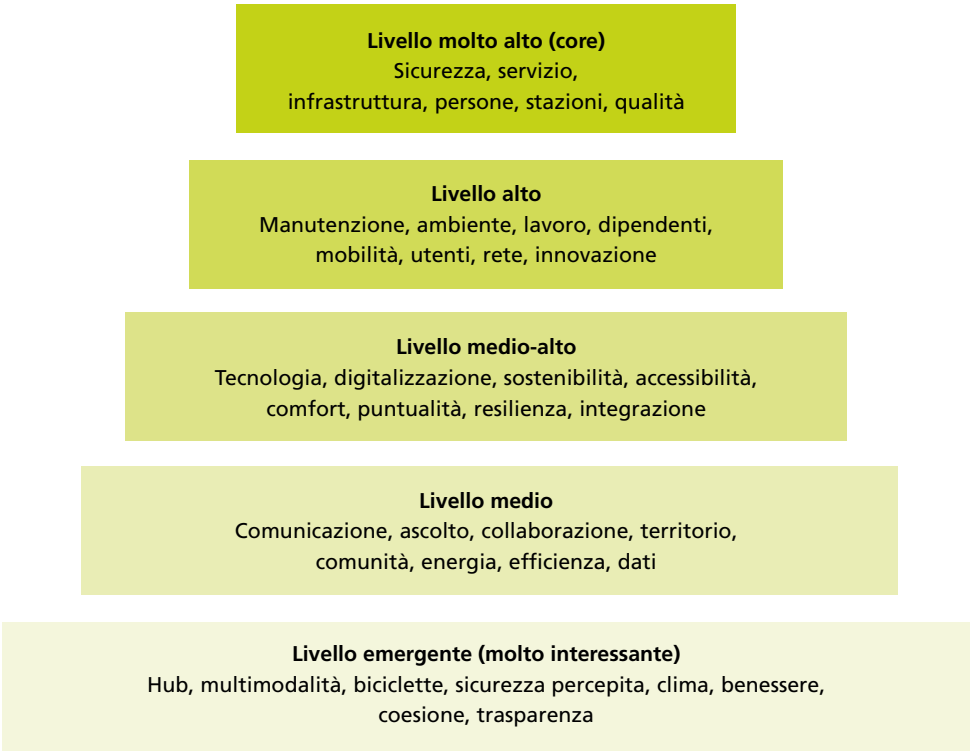
Nel complesso, le osservazioni raccolte fanno emergere una visione convergente verso un modello di sviluppo basato su tre pilastri principali:

- **infrastrutture moderne e resilienti**, in grado di garantire sicurezza e qualità del servizio;
- **centralità delle persone**, sia come utenti sia come lavoratori;
- **integrazione tra innovazione tecnologica e valore sociale**, per costruire un sistema di mobilità sostenibile e accessibile.



Tali risultanze rappresentano un patrimonio informativo di grande rilevanza, che FER intende valorizzare nei propri processi decisionali e nelle strategie future, rafforzando ulteriormente il proprio ruolo nel sistema della mobilità regionale.

Dai temi centrali alle istanze emergenti  
La gerarchia delle priorità espresse dagli stakeholder



3.7 / Collegamento tra stakeholder, impatti e temi materiali

Al fine di garantire coerenza metodologica e tracciabilità lungo l’intero processo di rendicontazione, FER ha sviluppato un modello integrato capace di mettere in relazione in modo sistematico il processo di stakeholder engagement, la valutazione degli impatti e l’identificazione dei temi materiali.

Questo approccio consente di rappresentare in maniera chiara e strutturata le interconnessioni tra le attività aziendali e i portatori di interesse coinvolti, superando una logica descrittiva e favorendo una lettura integrata delle dinamiche di sostenibilità.

- In particolare, il modello adottato permette di:
- rendere esplicite le relazioni tra stakeholder, impatti generati e tematiche rilevanti;
  - supportare in modo concreto il processo di doppia materialità, integrando la prospettiva interna ed esterna;
  - rafforzare la trasparenza e la robustezza della rendicontazione;
  - facilitare l’interpretazione delle priorità strategiche da parte dei diversi destinatari del report.

In tale contesto, la tabella seguente rappresenta una sintesi delle principali correlazioni emerse, evidenziando, per ciascun gruppo di stakeholder, gli impatti più significativi e i relativi temi materiali, in coerenza con le analisi sviluppate nelle fasi precedenti.

| Stakeholder             | Impatti associati                                   | Tema materiale            | Riferimento ESR |
|-------------------------|-----------------------------------------------------|---------------------------|-----------------|
| Enti regolatori         | Sicurezza dell’infrastruttura, compliance normativa | Sicurezza e conformità    | ESRS S3 / G1    |
| Operatori del trasporto | Continuità del servizio, qualità della rete         | Qualità del servizio      | ESRS S4         |
| Dipendenti              | Sicurezza del lavoro, benessere                     | Salute e sicurezza        | ESRS S1         |
| Comunità locali         | Impatti ambientali, rumore                          | Impatti ambientali        | ESRS E2 / E5    |
| Fornitori               | Gestione della filiera                              | Supply chain responsabile | ESRS G1         |

Come mostrato in tabella, la governance di FER è stata interpellata sulla valutazione di tutti gli impatti, mentre il personale interno, gli enti e le amministrazioni pubbliche regionali rappresentano le categorie coinvolte sul maggior numero di questioni, in ragione della loro posizione trasversale rispetto a tutte le dimensioni Esg. Gli stakeholder esterni, invece, sono stati chiamati a rispondere su impatti selezionati in base alla loro relazione specifica con FER: le istituzioni territoriali sulle questioni ambientali, infrastrutturali e di public value; gli operatori del trasporto pubblico e logistici su temi di resilienza, sicurezza e investimenti; gli investitori sugli impatti in termini di mobilità sostenibile e rischio climatico.



Environmental

Social

Governance

Stakeholder coinvolto nella valutazione dell'impatto

Non pertinente secondo l'analisi IRO

| Questione materiale                                | Impatto valutato                                                             | Enti e PA regionali | Governance FER | Investitori e istituti finanziari | Istituzioni territoriali | Operatori trasporto pubblico | Operatori logistici e trasporto merci | Persone e risorse umane |
|----------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------|---------------------|----------------|-----------------------------------|--------------------------|------------------------------|---------------------------------------|-------------------------|
| Investimenti infrastrutturali sostenibili          | Modernizzazione della rete ferroviaria                                       | •                   | •              | –                                 | •                        | •                            | •                                     | –                       |
|                                                    | Riduzione delle manutenzioni reattive                                        | •                   | •              | –                                 | •                        | •                            | •                                     | –                       |
|                                                    | Cantieri impattanti                                                          | •                   | •              | –                                 | •                        | •                            | •                                     | –                       |
|                                                    | Impiego di risorse economiche pubbliche                                      | •                   | •              | –                                 | –                        | –                            | –                                     | –                       |
| Gestione ambientale operativa                      | Riduzione delle emissioni                                                    | •                   | •              | –                                 | •                        | –                            | –                                     | –                       |
|                                                    | Mitigazione degli impatti su aree verdi e habitat                            | •                   | •              | –                                 | •                        | –                            | –                                     | –                       |
|                                                    | Migliore gestione di rifiuti e acque                                         | –                   | •              | –                                 | •                        | –                            | –                                     | –                       |
| Mobilità sostenibile e decarbonizzazione           | Investimenti per l'innovazione tecnologica                                   | •                   | •              | •                                 | •                        | –                            | –                                     | –                       |
|                                                    | Attività di promozione e incentivazione                                      | –                   | •              | –                                 | –                        | –                            | –                                     | •                       |
| Gestione sostenibile della catena di fornitura     | Politiche di approvvigionamento sostenibili                                  | –                   | •              | –                                 | –                        | –                            | –                                     | –                       |
|                                                    | Riduzione rischi legali e vendor rating                                      | –                   | •              | –                                 | –                        | –                            | –                                     | –                       |
| Sicurezza ferroviaria e tutela degli utenti        | Riduzione degli incidenti                                                    | –                   | •              | –                                 | –                        | •                            | •                                     | –                       |
|                                                    | Aumento della sicurezza pubblica                                             | •                   | •              | –                                 | •                        | –                            | –                                     | –                       |
|                                                    | Chiusure di passaggi a livello                                               | –                   | •              | –                                 | •                        | –                            | –                                     | –                       |
| Salute, sicurezza e benessere dei lavoratori       | Riduzione degli infortuni                                                    | –                   | •              | –                                 | –                        | –                            | –                                     | •                       |
|                                                    | Miglior clima organizzativo                                                  | –                   | •              | –                                 | –                        | –                            | –                                     | •                       |
| Gestione e sviluppo del capitale umano             | Mantenimento di competenze strategiche                                       | –                   | •              | –                                 | –                        | –                            | –                                     | –                       |
|                                                    | Work-life balance / welfare                                                  | –                   | •              | –                                 | –                        | –                            | –                                     | •                       |
|                                                    | Politiche formative                                                          | –                   | •              | •                                 | –                        | –                            | –                                     | •                       |
|                                                    | Governance dei fattori umani organizzativi                                   | –                   | •              | –                                 | –                        | –                            | –                                     | •                       |
|                                                    | Dispersione di know-how                                                      | –                   | •              | –                                 | –                        | –                            | –                                     | •                       |
| Coesione con il territorio e le comunità locali    | Miglioramento delle infrastrutture locali                                    | –                   | •              | –                                 | •                        | –                            | –                                     | •                       |
|                                                    | Misure mitigative a favore dell'ambiente nelle aree interessate dai cantieri | –                   | •              | –                                 | •                        | –                            | –                                     | –                       |
| Legalità e integrità negli appalti pubblici        | Appalti più trasparenti                                                      | •                   | •              | –                                 | –                        | –                            | –                                     | –                       |
|                                                    | Riduzione dei rischi corruttivi                                              | •                   | •              | –                                 | –                        | –                            | –                                     | –                       |
|                                                    | Ritardi nelle gare                                                           | •                   | •              | –                                 | –                        | –                            | –                                     | –                       |
| Resilienza operativa e continuità del servizio     | Migliore affidabilità della rete                                             | •                   | •              | –                                 | –                        | •                            | •                                     | –                       |
|                                                    | Riduzione dei ritardi                                                        | –                   | •              | –                                 | –                        | •                            | •                                     | –                       |
| Digitalizzazione e qualità dei dati                | Gestione dei dati                                                            | •                   | •              | –                                 | –                        | –                            | –                                     | –                       |
|                                                    | Minaccia e vulnerabilità dei dati e cybersecurity                            | –                   | •              | –                                 | –                        | –                            | –                                     | •                       |
| Trasparenza e integrità informativa                | Fiducia istituzionale e migliore reputazione                                 | •                   | •              | –                                 | –                        | –                            | –                                     | –                       |
|                                                    | Oneri amministrativi aggiuntivi                                              | –                   | •              | –                                 | –                        | –                            | –                                     | –                       |
| Public value e contributo agli obiettivi regionali | Supporto alla mobilità regionale                                             | •                   | •              | –                                 | •                        | •                            | –                                     | –                       |
|                                                    | Maggiore fiducia e reputazione istituzionale                                 | •                   | •              | –                                 | •                        | •                            | –                                     | –                       |
|                                                    | Tensioni con priorità politiche                                              | –                   | •              | –                                 | •                        | –                            | –                                     | –                       |
| Valorizzazione patrimonio immobiliare              | Maggiore fiducia e reputazione                                               | •                   | •              | –                                 | •                        | •                            | –                                     | –                       |
|                                                    | Miglioramento della qualità e della sicurezza degli spazi                    | –                   | •              | –                                 | –                        | –                            | –                                     | •                       |
|                                                    | Miglioramento dell'efficienza del patrimonio                                 | •                   | •              | –                                 | –                        | –                            | –                                     | –                       |
|                                                    | Rigenerazione urbana                                                         | •                   | •              | –                                 | •                        | –                            | –                                     | –                       |



## La governance

**La governance di FER rappresenta il fondamento attraverso cui l'azienda assicura il presidio delle proprie attività, la coerenza con gli indirizzi istituzionali e la capacità di generare valore pubblico nel lungo periodo. In quanto gestore di un'infrastruttura strategica per la mobilità regionale, FER opera in un contesto ad elevata responsabilità, in cui l'efficacia dei processi decisionali e la solidità dei sistemi di controllo assumono un ruolo centrale per garantire sicurezza, continuità operativa e sostenibilità.**

Il modello adottato dalla Società si caratterizza per una forte integrazione tra proprietà pubblica e vertice gestionale, con un sistema organizzativo che consente di coniugare indirizzo strategico, gestione operativa e funzioni di vigilanza in un assetto coerente e strutturato. Tale configurazione riflette la natura istituzionale di FER e il ruolo esercitato dalla Regione Emilia-Romagna quale socio unico, assicurando al contempo trasparenza, accountability e allineamento alle politiche regionali in materia di mobilità, sviluppo territoriale e sostenibilità.

All'interno di questo quadro, l'assetto di governo non si limita alla dimensione societaria in senso stretto, ma si estende all'intero sistema organizzativo, includendo la struttura tecnico-operativa, le funzioni di staff e i presidi indipendenti di controllo. In particolare, FER ha sviluppato un modello che garantisce una chiara attribuzione di ruoli e responsabilità, una separazione efficace tra funzioni operative e di vigilanza e un presidio trasversale dei rischi, inclusi quelli connessi alla sostenibilità, alla compliance normativa e alla sicurezza dei sistemi.

Nel corso degli ultimi esercizi, la Società ha inoltre avviato un percorso di progressiva integrazione dei fattori ambientali, sociali e di governance (Esg) all'interno delle proprie strategie e dei processi decisionali. Tale evoluzione trova un primo riferimento nella Proposta di piano strategico sottoposta al Socio, che definisce gli obiettivi e gli impegni di medio periodo, e si traduce in un rafforzamento dei meccanismi di responsabilità interna, dei sistemi di monitoraggio e degli strumenti di analisi delle performance.

Il sistema di governance si completa con un articolato insieme di presidi volti a garantire integrità, trasparenza e conformità normativa. Tra questi assume particolare rilevanza il Modello di organizzazione, gestione e controllo ai sensi del D.Lgs. 231/2001, il codice etico, il sistema di prevenzione della corruzione e della trasparenza, nonché gli strumenti di segnalazione interna (whistleblowing). A tali elementi si affiancano le funzioni di supervisione indipendenti, tra cui l'Organismo di vigilanza, il Responsabile della protezione dei dati e il Responsabile della prevenzione della corruzione e della trasparenza, che operano al di fuori della linea gerarchica garantendo imparzialità e autonomia.

In un contesto caratterizzato da una crescente digitalizzazione dei processi e da un'elevata esposizione a rischi operativi e informatici, FER ha inoltre avviato un percorso di consolidamento delle proprie capacità in materia di sicurezza informatica e tutela dei dati, riconoscendo tali ambiti come elementi essenziali della governance complessiva e della resilienza organizzativa.

Alla luce di tali elementi, il presente capitolo descrive l’assetto di governo adottato da FER, la sua evoluzione in chiave Esg, i ruoli e le responsabilità all’interno dell’organizzazione, nonché i principali strumenti di controllo, integrità e presidio dei rischi che contribuiscono a garantire una gestione responsabile, trasparente e orientata al lungo periodo.

4.1 /  
Il modello di governo

Il modello di governance di FER si articola intorno alla figura dell’amministratore unico, organo di vertice cui sono attribuite le responsabilità di indirizzo strategico e di supervisione di tutte le attività. L’incarico è ricoperto dall’ingegnere Gianluca Benamati, nominato con verbale dell’Assemblea dei soci del 15 maggio 2023. In conformità a quanto previsto dallo Statuto, il mandato ha durata triennale e giunge a scadenza con l’approvazione del bilancio al 31 dicembre 2025.

FER è interamente partecipata dalla Regione Emilia-Romagna, che detiene il 100% del capitale sociale, pari a 10.345.396 euro. Non sono presenti società controllate. Tale configurazione determina un assetto di governo in cui la proprietà pubblica si raccorda direttamente con il vertice gestionale, riflettendo la natura istituzionale della Società e il ruolo strategico che essa svolge nella gestione della rete ferroviaria regionale.

In questo contesto, l’amministratore unico è responsabile nei confronti del socio unico dell’attuazione delle politiche aziendali, del conseguimento dei risultati e della coerenza tra le scelte gestionali e gli indirizzi definiti dalla Regione Emilia-Romagna, assicurando un presidio costante sull’allineamento tra obiettivi operativi e finalità pubbliche.

4.1.1 / Articolazione della struttura tecnico-operativa

A supporto dell’amministratore unico opera il direttore generale, Ing. Fabrizio Maccari, cui fanno capo sia le funzioni amministrative sia le tre aree funzionali core dell’azienda. L’assetto organizzativo è strutturato per garantire un equilibrio tra efficienza decisionale e coordinamento specialistico delle attività, attraverso una chiara distinzione tra responsabilità tecniche e funzioni dedicate alla gestione delle risorse, dei processi e degli ambiti trasversali.

Tale configurazione consente a FER di operare con un elevato grado di coordinamento interno, assicurando al contempo la capacità di affrontare in modo integrato le principali sfide operative, infrastrutturali e organizzative, incluse quelle connesse alla sicurezza della rete, alla sostenibilità ambientale e alla qualità del servizio. In questo senso, la struttura tecnico-operativa rappresenta un elemento abilitante anche per l’integrazione progressiva dei principi Esg nei processi aziendali.



Le aree funzionali si articolano come segue.

L’**Area tecnica**, gestita direttamente dal direttore generale, ingegnere Fabrizio Maccari, presidia le attività di pianificazione della rete, la gestione del contratto di servizio, la sicurezza, i sistemi informativi, la realizzazione dei progetti core e il controllo della qualità. Quest’area svolge un ruolo centrale nella definizione e attuazione delle strategie di sviluppo infrastrutturale, contribuendo anche alla valutazione degli impatti ambientali e all’introduzione di soluzioni tecnologiche orientate all’efficienza e alla sostenibilità.

L’**Area produzione**, sotto la responsabilità dell’ingegnere Angelo Rufino, integra il governo dei sistemi tecnologici e dell’infrastruttura fisica per garantire la sicurezza e l’efficienza della rete ferroviaria. Questa struttura coordina le attività della control room e la regolazione operativa della circolazione, occupandosi parallelamente della manutenzione e dello sviluppo delle opere civili, dell’armamento e del patrimonio immobiliare regionale. In questo contesto, l’evoluzione tecnologica e la digitalizzazione si affiancano alla cura della resilienza infrastrutturale, agendo come leve fondamentali per l’ottimizzazione delle risorse materiali, il monitoraggio dei consumi energetici e una allocazione sostenibile degli investimenti.

Accanto alle aree operative, operano le **funzioni di staff** – organizzazione e sviluppo del personale, legale, amministrazione e contabilità, controllo di gestione, gare, comunicazione e pianificazione strategica – che supportano trasversalmente l’intera organizzazione. Queste funzioni garantiscono coerenza e integrazione nei processi aziendali, contribuendo al presidio delle dimensioni sociali e di governance, quali la valorizzazione delle risorse umane, la trasparenza nei processi decisionali, la correttezza amministrativa e il dialogo con gli stakeholder.

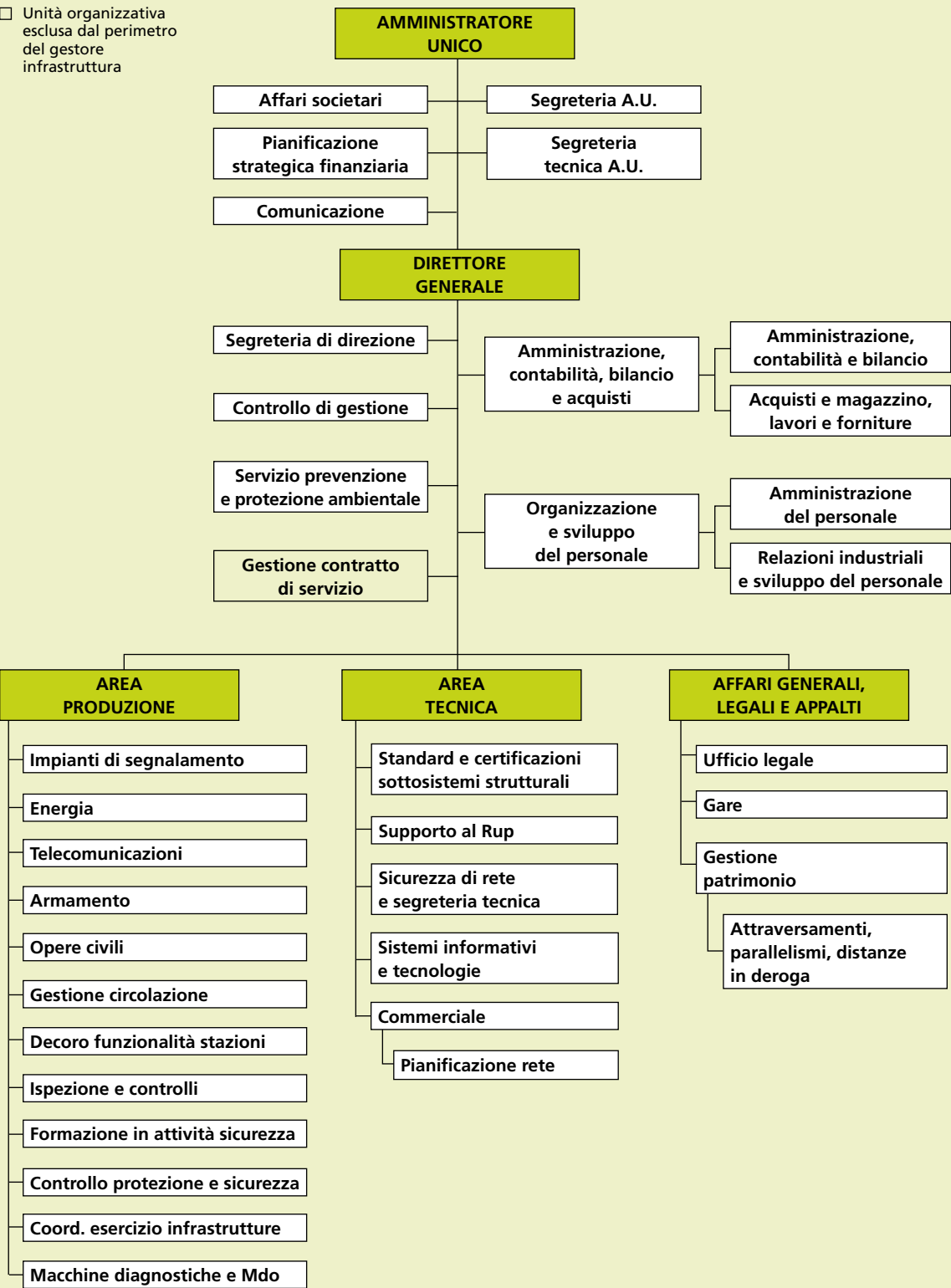
Lo schema della pagina successiva riporta la struttura organizzativa nella sua articolazione complessiva, come risultante dall’organigramma al 31 dicembre 2025.

Accanto alla struttura operativa, sono istituite, in posizione di autonomia e indipendenza rispetto alla linea gerarchica, tre figure di controllo: l’Organismo di vigilanza (Odv), il Responsabile della protezione dei dati (Rdp) e il Responsabile della prevenzione della corruzione e della trasparenza (Rpct). La loro collocazione al di fuori della catena di comando garantisce l’imparzialità delle funzioni di vigilanza e il libero esercizio dei relativi poteri di ispezione, accertamento e segnalazione, rafforzando il sistema complessivo di verifica interna e contribuendo alla mitigazione dei rischi, inclusi quelli di natura etica, normativa e reputazionale.



Organigramma al 31 dicembre 2025

□ Unità organizzativa esclusa dal perimetro del gestore infrastruttura



4.2 / Il sistema di governance Esg

Nel corso del 2023 FER ha redatto e sottoposto al Socio una proposta di piano strategico di breve e medio periodo, successivamente aggiornata nel 2024, con l'obiettivo di dotarsi di uno strumento pluriennale capace di definire in modo chiaro e strutturato le priorità di sviluppo e la programmazione delle azioni. Tale strumento consente alla Regione Emilia-Romagna, in qualità di socio unico, di esercitare pienamente il proprio ruolo di indirizzo e controllo, assicurando al contempo coerenza tra le politiche pubbliche e le scelte operative della Società.

La proposta rappresenta non solo un documento di pianificazione economico-finanziaria e infrastrutturale, ma anche il principale riferimento per l'integrazione dei fattori ambientali, sociali e di governance (Esg) all'interno del modello decisionale aziendale. Attraverso l'analisi dello scenario di riferimento, l'individuazione dei vantaggi competitivi e la definizione delle direttrici di crescita, il piano fornisce infatti una chiave di lettura degli impatti generati da FER, sia in termini ambientali – connessi alla gestione e al potenziamento della rete ferroviaria – sia in termini sociali, legati alla sicurezza, all'accessibilità e alla qualità del servizio.

A partire dagli obiettivi strategici definiti per il triennio 2023-2025, FER ha individuato specifici impegni di sostenibilità, oggetto di monitoraggio e progressiva integrazione nei processi aziendali. In questo senso, la proposta di piano strategico sottoposta al Socio si configura come uno strumento abilitante per il monitoraggio degli impatti, dei rischi e delle opportunità (IRO), ponendo le basi per un sistema di governance Esg sempre più strutturato e orientato alla misurazione delle performance. Gli impegni e i risultati connessi a tali obiettivi saranno descritti in maniera puntuale nei capitoli successivi del presente documento.

4.2.1 / Gli obiettivi strategici

Sulla base dell'analisi di contesto, dello scenario competitivo e delle linee di indirizzo definite dalla Regione Emilia-Romagna, FER ha individuato per il triennio 2023-2025 una serie di macro-obiettivi strategici, che riflettono in modo diretto anche le principali dimensioni della sostenibilità aziendale – sicurezza, sviluppo infrastrutturale e valorizzazione del capitale umano – a cui si affiancano in maniera sempre più rilevante le tematiche ambientali legate alla transizione energetica e alla decarbonizzazione. Tali obiettivi possono essere letti anche come leve attraverso cui FER contribuisce alla creazione di valore sostenibile nel lungo periodo.

- **Sicurezza, affidabilità e accessibilità**  
Il consolidamento e il mantenimento degli standard di sicurezza rappresentano una priorità strategica per FER, in linea con le prescrizioni di Anfsia in materia di affidabilità operativa. In questo ambito, la sicurezza non è intesa unicamente come requisito normativo, ma come valore fondante dell'organizzazione, strettamente connesso alla tutela delle persone e alla qualità del servizio. Il potenziamento dell'infrastruttura e il superamento delle inefficienze operative contribuiscono a rafforzare il core business aziendale, migliorando al contempo la resilienza del sistema ferroviario. Particolare attenzione è inoltre dedicata all'accessibilità del servizio, con l'obiettivo di garantire un sistema di mobilità inclusivo, sicuro e fruibile per tutti gli utenti.
- **Sviluppo della rete**  
Lo sviluppo della rete ferroviaria rappresenta una leva strategica per il rafforzamento del ruolo di FER all'interno del sistema logistico regionale, in particolare attraverso il potenziamento del traffico merci e la valorizzazione della prossimità con i poli industriali e logistici.

Gli interventi di raddoppio delle linee a valenza strategica sono finalizzati a migliorare la regolarità, la puntualità e la qualità complessiva del servizio, contribuendo a una maggiore efficienza del sistema di trasporto. In questo contesto, l'evoluzione infrastrutturale è orientata anche a criteri di sostenibilità, attraverso iniziative volte alla riduzione degli impatti ambientali e al miglioramento delle performance della filiera. Tra le principali direttrici di intervento rientrano anche l'elettificazione della rete ferroviaria e la conseguente riduzione delle emissioni, l'autoproduzione di energia da fonti rinnovabili e l'efficientamento energetico dei processi.

- **Sviluppo dei fattori umani e organizzativi**

La valorizzazione del capitale umano costituisce un elemento centrale nella strategia di FER. L'azienda promuove il rafforzamento delle competenze interne e la diffusione di una cultura organizzativa in cui la sicurezza rappresenta un valore condiviso e perseguito attivamente a tutti i livelli.

Questo approccio contribuisce non solo al miglioramento delle performance operative, ma anche alla creazione di un ambiente di lavoro consapevole, responsabile e orientato alla sostenibilità sociale.

#### 4.2.2 / Ruoli e responsabilità

La responsabilità dell'attuazione delle politiche di sostenibilità in FER è distribuita su più livelli dell'organizzazione, in coerenza con il modello di governance descritto nei paragrafi precedenti e con l'approccio adottato dalla Società nella gestione dei fattori ambientali, sociali e di governance.

L'amministratore unico esercita la supervisione strategica sugli impegni Esg, assicurando la coerenza tra le politiche di sostenibilità, gli obiettivi definiti nella proposta di piano strategico e gli indirizzi della Regione Emilia-Romagna, in qualità di socio unico. In questo ruolo, garantisce l'integrazione della corporate social responsibility nel sistema complessivo di governance, contribuendo a orientare l'azione aziendale verso la creazione di valore pubblico nel lungo periodo.

Il direttore generale è responsabile del coordinamento operativo degli obiettivi di sostenibilità, traducendo gli indirizzi strategici in piani d'azione concreti e assicurandone l'attuazione all'interno delle diverse unità organizzative. Tale funzione svolge un ruolo chiave nel raccordo tra livello direzionale e operativo, favorendo l'integrazione dei principi Esg nei processi aziendali, nei sistemi di pianificazione e nei meccanismi di controllo.

L'area produzione presidia l'inclusione della sostenibilità nei propri processi di competenza attraverso il mantenimento degli standard di sicurezza, l'adozione di soluzioni tecnologiche innovative, la riduzione degli impatti ambientali e l'allocatione responsabile degli investimenti infrastrutturali. Assicura inoltre l'identificazione e il monitoraggio degli impatti, dei rischi e delle opportunità (IRO) connessi alle attività aziendali.

Le funzioni di staff supportano invece l'integrazione dei principi Esg nei processi trasversali, promuovendo la valorizzazione del capitale umano, la trasparenza nelle procedure di approvvigionamento, la qualità della comunicazione verso gli stakeholder e il trattamento sicuro ed efficace dei dati.

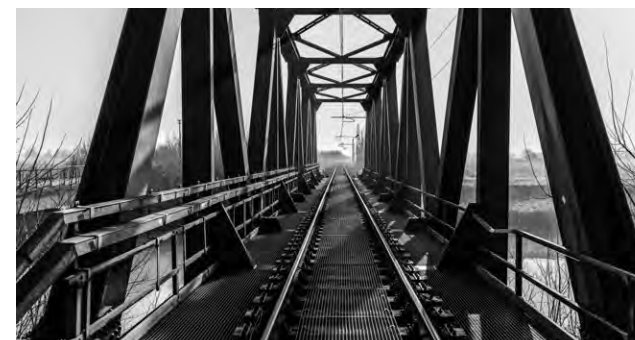
L'Organismo di vigilanza (Odv) presidia l'attuazione del Modello 231, verificando la correttezza dei comportamenti aziendali attraverso flussi informativi strutturati e attività di audit. Nell'ambito della governance della sostenibilità, il suo operato contribuisce alla prevenzione dei reati previsti dal D.Lgs. 231/2001 e alla gestione del rischio legale, rafforzando quei presidi di compliance e integrità che costituiscono la base su cui FER costruisce una rendicontazione trasparente e un uso responsabile delle risorse pubbliche.

In materia di prevenzione della corruzione e trasparenza, il Responsabile della prevenzione della corruzione e della trasparenza (Rpct) opera in autonomia rispetto alla struttura gestionale, svolgendo funzioni di indirizzo, monitoraggio e reporting verso l'amministratore unico e verso i portatori di interesse esterni. Tale presidio contribuisce in modo diretto al rafforzamento della dimensione di governance e alla prevenzione dei rischi di natura etica e reputazionale.

Analogamente, il Responsabile della protezione dei dati (Rdp) garantisce la conformità al Regolamento UE 2016/679 (Gdpr) e supervisiona le politiche di trattamento dei dati in tutta l'organizzazione, contribuendo alla prevenzione dei rischi connessi alla sicurezza informatica e alla protezione delle informazioni.

Nel complesso, il sistema di attribuzione delle responsabilità Esg in FER si configura come un modello diffuso e integrato, in cui la sostenibilità non è concentrata in una singola funzione, ma è incorporata nei diversi livelli decisionali e operativi dell'organizzazione. Questo assetto consente di rafforzare l'efficacia delle politiche aziendali, migliorare la capacità di gestione degli impatti e favorire un allineamento progressivo agli standard europei di rendicontazione.

In questo percorso, FER si avvale anche della collaborazione con il mondo accademico, in particolare con l'Università degli studi di Ferrara, integrando competenze scientifiche e strumenti avanzati a supporto della valutazione degli impatti, della definizione degli indicatori e del miglioramento dei processi di reporting. Il dialogo con il contesto universitario rappresenta inoltre un elemento qualificante del sistema di governance Esg, favorendo un approccio aperto, innovativo e orientato alla qualità del dato. I dettagli sulle responsabilità relative alle politiche aziendali in materia sono riportati nella tabella finale del capitolo.



4.3 /  
Le certificazioni

FER dispone di certificazioni e autorizzazioni che attestano la conformità del proprio sistema organizzativo agli standard normativi di riferimento nel settore ferroviario, rappresentando un elemento centrale del modello di governance e del sistema di controllo interno. Tali strumenti non si limitano a garantire la conformità regolatoria, ma costituiscono leve operative fondamentali per il presidio dei rischi, il monitoraggio delle performance e il miglioramento continuo delle attività aziendali, anche in ottica di sostenibilità.

La principale autorizzazione di sicurezza in essere è quella rilasciata da Ansfisa, che certifica l'adeguatezza del Sistema di gestione della sicurezza (Sgs) adottato da FER per l'esercizio della rete ferroviaria regionale. Il titolo – ottenuto per la prima volta nel 2018, rinnovato nel 2023 con validità fino al 2026 e attualmente in fase di ulteriore rinnovo – attesta l'adozione di misure idonee per la manutenzione e il funzionamento dell'infrastruttura, inclusi i sistemi di segnalamento e di controllo del traffico ferroviario, in conformità alla Direttiva 2004/49/CE e alla normativa vigente. Il Sistema di gestione della sicurezza rappresenta, in questo senso, uno degli strumenti più rilevanti attraverso cui FER presidia i rischi operativi e garantisce elevati standard di affidabilità del servizio, contribuendo al contempo alla tutela delle persone, alla continuità operativa e alla qualità complessiva dell'infrastruttura.

Sul fronte della trasparenza informativa, FER pubblica il proprio rapporto di sostenibilità con cadenza annuale, rendendo disponibili all'esterno le informazioni relative alle performance Esg e ai risultati conseguiti rispetto agli obiettivi fissati. Tale attività si configura come un elemento integrante del sistema di governance, rafforzando l'accountability verso gli stakeholder istituzionali, finanziari e civici, in coerenza con gli standard GRI e con le crescenti aspettative di trasparenza nel settore pubblico.

Ad oggi, FER non è stata oggetto di rating o scoring Esg da parte di soggetti terzi. Tuttavia, nel corso del 2025 la Società ha avviato un percorso strutturato di autovalutazione basato sulla Uni/Pdr 134, la prassi di riferimento sviluppata per supportare le organizzazioni nella misurazione e nel miglioramento delle proprie performance di sostenibilità. L'adozione di tale strumento ha permesso di analizzare in modo sistematico aspetti ambientali, sociali e di governance, fornendo un quadro di sintesi utile sia per il monitoraggio interno sia per il confronto con i benchmark di settore. Nell'ambito di questa analisi, FER ha ottenuto un giudizio complessivo di fascia 3: un risultato che attesta un solido allineamento alle best practice di sostenibilità, e un livello di maturità già avanzato, confermando l'impegno della Società nel rafforzamento continuo del proprio profilo di responsabilità d'impresa.

| Certificazione / autorizzazione                  | Ente rilasciante                          | Validità            | Ambito                                                                                                             |
|--------------------------------------------------|-------------------------------------------|---------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Autorizzazione di sicurezza (Sgs) IT21 2023 0003 | Ansfisa                                   | Scadenza 27/06/2026 | Sistema di gestione della sicurezza dell'infrastruttura ferroviaria/ conformità alla Direttiva 2004/49/CE          |
| Certificato SC 22-5054                           | Apave certification Italia Srl            | Scadenza 24/08/2028 | Verifiche sulla progettazione delle opere ai fini della validazione/ approvazione ai sensi della normativa vigente |
| Qualifica di stazione appaltante                 | Anac - Autorità nazionale anti corruzione | Dal 30/09/2025      | Elenco stazioni appaltanti qualificate                                                                             |



#### 4.4 / Etica e anticorruzione

FER riconosce l'integrità, la trasparenza e la legalità come principi cardine del proprio operato ed elementi essenziali del sistema di governance. In quanto società a partecipazione pubblica, chiamata a gestire un'infrastruttura strategica per la mobilità regionale, l'azienda è esposta a rischi specifici di natura etica, normativa e reputazionale, che richiedono un presidio strutturato e continuativo.

A tal fine, ha adottato un sistema integrato di strumenti di prevenzione e monitoraggio, per garantire la correttezza dei comportamenti, la conformità alle leggi vigenti e la trasparenza nei processi decisionali. Tale sistema si fonda su un insieme coordinato di presidi, tra cui il Modello 231, il codice etico – che sono descritti nel dettaglio nei paragrafi seguenti – e il sistema di prevenzione della corruzione e della trasparenza. L'approccio si basa su una logica preventiva, volta a identificare, valutare e mitigare i rischi di azioni non conformi lungo l'intera catena delle attività. In questa prospettiva, la mitigazione del rischio corruttivo e delle violazioni etiche non è limitata alla dimensione sanzionatoria, ma rappresenta parte integrante del sistema di gestione aziendale e del più ampio framework di governance Esg.

Il sistema di prevenzione della corruzione e della trasparenza, coordinato dall'omonimo responsabile (Rpct), assicura il monitoraggio dei rischi, la definizione delle misure preventive e la rendicontazione verso gli organi di governo e gli stakeholder esterni. Nel suo complesso, il sistema adottato da FER consente di rafforzare la fiducia dei portatori di interesse e di migliorare la qualità dei processi decisionali, contribuendo alla creazione di valore sostenibile nel lungo periodo in coerenza con i principi di responsabilità, accountability e integrità che caratterizzano la dimensione di governance Esg.

##### 4.4.1 / Il Modello di organizzazione, gestione e controllo (Mog 231)

Il Modello di organizzazione, gestione e controllo (D.Lgs. 231/2001) è uno dei principali pilastri del sistema di governance di FER. Esso si configura come un sistema strutturato di principi, norme interne, procedure operative e attività di verifica volto a prevenire reati o illeciti compiuti nell'interesse o a vantaggio della Società.

Il Modello è integrato con specifiche misure in materia di trasparenza e prevenzione della corruzione, in coerenza con quanto previsto dalla Legge 190/2012 e dalle successive evoluzioni normative, rafforzando il presidio dei rischi lungo l'intera catena operativa.



Dal punto di vista strutturale, il Mog 231 si articola in un insieme coordinato di componenti che definiscono il quadro di riferimento per i comportamenti organizzativi:

- il **codice etico**, che stabilisce i valori e le regole di condotta cui FER si ispira;
- i principi di corporate governance, che delineano le modalità di esercizio del potere decisionale;
- il **sistema disciplinare**, volto a sanzionare eventuali violazioni;
- i **programmi di comunicazione e formazione**, orientati alla diffusione della cultura della legalità a tutti i livelli dell'organizzazione.

A questi elementi si affianca un piano anticorruzione integrato, che rafforza le misure preventive contro i rischi di maladministration e reati nei confronti della pubblica amministrazione.

Il perimetro di applicazione del Mog 231 è relativo a tutti i soggetti che operano per conto della Società – amministratori, dipendenti, collaboratori e soggetti terzi quali fornitori, consulenti e partner – con particolare riferimento alle attività considerate sensibili sotto il profilo del rischio. La sua attuazione contribuisce a consolidare una gestione improntata alla responsabilità, alla trasparenza e alla conformità normativa, in linea con i principi di integrità tipici della governance Esg.

Un ambito di particolare rilievo è l'affidamento degli appalti pubblici, nel quale FER opera in qualità di amministrazione aggiudicatrice. In tale contesto, l'applicazione rigorosa del Modello – attraverso procedure a evidenza pubblica, criteri di selezione trasparenti e verifiche puntuali sulla corretta esecuzione dei contratti – consente di ridurre significativamente il rischio corruttivo e di promuovere una gestione efficiente e controllata delle risorse pubbliche.

Anche il ricorso sistematico ai Criteri ambientali minimi (Cam) nelle procedure di approvvisionamento rappresenta un elemento qualificante del sistema, in quanto consente di integrare le esigenze di legalità e tracciabilità con obiettivi di sostenibilità ambientale lungo la catena di fornitura, contribuendo a orientare le scelte di acquisto verso soluzioni a minore impatto.

##### 4.4.2 / Il codice etico

Il codice etico di FER, aggiornato nel 2025, definisce l'identità valoriale dell'organizzazione e ne orienta l'operato quotidiano. Esso rappresenta la sintesi della cultura aziendale, declinando in modo chiaro e strutturato i criteri che guidano le decisioni e i comportamenti di tutti i soggetti che operano in nome o per conto della Società, in piena integrazione con il sistema di governance e il Modello 231.



L'osservanza dei principi contenuti nel codice etico è condizione imprescindibile per il corretto svolgimento delle attività aziendali, per l'affidabilità della gestione e per la tutela della reputazione. In questa prospettiva, il documento non rappresenta un mero strumento formale, ma un elemento sostanziale che contribuisce a indirizzare le condotte anche oltre i meri obblighi normativi o i sistemi di controllo interno.

I valori posti alla base del codice – legalità, integrità, correttezza, trasparenza, rispetto della persona e responsabilità verso la collettività – danno forma ad ogni relazione interna ed esterna, traducendosi in regole di condotta che mirano a garantire comportamenti coerenti con gli standard etici attesi, consolidando al contempo il profilo Esg della Società.

Per i vertici aziendali, il codice etico disciplina in modo puntuale l'esercizio responsabile e trasparente dell'attività di gestione, la tutela del capitale e del patrimonio aziendale e la prevenzione dei conflitti di interesse. In tale ambito, è richiesto che ogni decisione sia assunta nel rispetto dei principi di imparzialità e integrità, assicurando la veridicità e la completezza delle informazioni, nonché la piena collaborazione con gli organi di controllo e le autorità di vigilanza.

Nei rapporti con la pubblica amministrazione, gli enti regolatori e le organizzazioni sindacali, FER adotta un approccio improntato a indipendenza, trasparenza e leale collaborazione, vietando espressamente ogni forma di corruzione, pressione indebita o elusione delle norme. Tali presidi sono cruciali data la natura pubblica della Società e il suo ruolo strategico nella gestione delle infrastrutture ferroviarie.

Per i dipendenti e i collaboratori, il codice promuove un ambiente di lavoro fondato sul rispetto reciproco, sulla valorizzazione delle competenze e sulla tutela della dignità della persona. In questo contesto, particolare attenzione è dedicata alla salute e alla sicurezza, alla non discriminazione, alla protezione dei dati personali e al corretto trattamento delle informazioni. Le norme regolano inoltre l'utilizzo responsabile degli strumenti e delle risorse aziendali, prevedendo specifiche sanzioni in caso di inosservanza. Il perimetro del codice si estende anche ai soggetti terzi – fornitori, consulenti e partner – ai quali è richiesto di conformare i propri comportamenti ai principi etici della Società. In tal modo, FER promuove la diffusione di una cultura della legalità e della sostenibilità lungo l'intera catena del valore, armonizzando la condotta interna e le relazioni esterne.

L'osservanza dei principi etici è affidata all'Organismo di vigilanza, cui spetta il compito di monitorarne l'attuazione, promuoverne la diffusione e ricevere eventuali segnalazioni di violazione. Il sistema prevede adeguate misure di tutela per i segnalanti, garantendo la riservatezza dell'identità e la protezione da qualsiasi forma di ritorsione, in coerenza con i principi di trasparenza e responsabilità che caratterizzano l'azione aziendale.

Nel complesso, il codice etico si configura come uno strumento dinamico, soggetto a periodico aggiornamento in funzione dell'evoluzione normativa e organizzativa, e rappresenta una leva fondamentale per il rafforzamento della governance, la gestione dei rischi e la promozione di comportamenti responsabili.

#### 4.4.3 / Sanzioni e procedimenti

In coerenza con il proprio impegno per la legalità, la trasparenza e la responsabilità, FER monitora in modo sistematico l'eventuale insorgenza di provvedimenti connessi a condotte non conformi alle normative vigenti, con particolare riferimento ai temi della corruzione, della tutela ambientale e della dimensione sociale.

Il sistema di controllo interno e i presidi di governance adottati dalla Società – tra cui il Modello 231, il codice etico e il piano anticorruzione – consentono di prevenire, individuare e gestire eventuali criticità, assicurando un monitoraggio continuo dei rischi e un trattamento strutturato degli eventi rilevanti.

FER provvede a rendicontare eventuali sanzioni pecuniarie o interdittive derivanti da episodi di corruzione attiva o passiva, nonché eventuali violazioni delle disposizioni di legge in ambito ambientale e sociale, in un'ottica di piena accountability verso gli stakeholder.

Nel corso del biennio 2024-2025, non risultano misure sanzionatorie né procedimenti significativi a carico della Società in materia di corruzione, né casi legati alla violazione dei diritti umani. Tale risultato riflette l'efficacia dei presidi adottati e l'impegno costante dell'organizzazione nel promuovere comportamenti etici e conformi al quadro normativo. FER si impegna a mantenere elevati standard di controllo e a rafforzare progressivamente i propri strumenti di prevenzione, anche attraverso attività di monitoraggio, formazione e aggiornamento continuo, nella consapevolezza che la gestione proattiva dei rischi rappresenta un elemento essenziale per la solidità della governance e per la creazione di valore sostenibile nel lungo periodo.

## 4.5 / Whistleblowing e trasparenza

La policy di whistleblowing adottata da FER in recepimento del D.Lgs. 24/2023 – attuativo della Direttiva UE 2019/1937 – definisce l'assetto interno per la segnalazione di illeciti e violazioni che possano ledere l'integrità della Società o l'interesse pubblico. Tale strumento rappresenta un presidio fondamentale della governance, contribuendo alla prevenzione di comportamenti non conformi e al rafforzamento di una cultura della responsabilità individuale all'interno dell'organizzazione.

L'impatto di tale strumento si estende strategicamente alla sostenibilità sociale e operativa attraverso tre direttrici fondamentali:

- **sicurezza ferroviaria e just culture:** monitoraggio di comportamenti inadeguati, carenze del Sistema di gestione della sicurezza o potenziali pericoli sulla sede ferroviaria, in linea con le normative Ansfisa;
- **tutela della salute e sicurezza** (D.Lgs. 81/2008): presidio attivo contro l'uso improprio di attrezzature, carenze nei Dpi o ambienti di lavoro non idonei, al fine di garantire il benessere psicofisico dei lavoratori;
- **violazioni del diritto dell'Unione europea e delle disposizioni normative regionali e nazionali**, ai sensi del D.Lgs. 24/2023: informazioni sulle violazioni di disposizioni normative regionali, nazionali o dell'Unione europea, già commesse o che, sulla base di elementi concreti, potrebbero essere commesse da FER, ledendo l'interesse pubblico o l'integrità della Società con cui la persona segnalante intrattiene un rapporto giuridico.

La platea dei destinatari è ampia, e include dipendenti, componenti degli organi sociali, lavoratori in prova o somministrati, tirocinanti, consulenti, collaboratori e imprese fornitrici che operano in favore di FER. Possono essere oggetto di segnalazione atti o omissioni in contrasto con le disposizioni nazionali o dell'Unione europea, nonché condotte volte a occultare tali irregolarità, inclusi i reati rilevanti ai sensi del D.Lgs. 231/2001. Sono esclusi i rilievi generici, manifestamente infondati o riferiti a interessi personali non attinenti al quadro normativo di riferimento.



La tutela del segnalante è un principio centrale del sistema. La riservatezza è garantita attraverso una piattaforma informatica dedicata, accessibile anche da dispositivi mobili, che separa l'identità del segnalante dal contenuto della segnalazione, permettendo anche l'anonimato. Sono inoltre previste modalità alternative di trasmissione – cartacea, tramite posta elettronica certificata, telefonica o mediante incontri diretti – purché nel rispetto delle condizioni di sicurezza e riservatezza. Ogni forma di ritorsione nei confronti del segnalante è espressamente vietata e soggetta a sanzioni.

La gestione delle pratiche è affidata a un soggetto formalmente nominato, che opera in autonomia e imparzialità. Il processo prevede una verifica preliminare di ammissibilità, eventuali richieste di integrazione e un'istruttoria che si conclude, di norma, entro 30 giorni – salvo proroghe motivate – con la definizione di azioni correttive o disciplinari. Nel corso del 2025, non sono pervenute segnalazioni, a conferma di un contesto operativo caratterizzato da un elevato presidio dei principi di correttezza e trasparenza. I flussi informativi confluiscono in un apposito Registro unico, aggiornato con cadenza periodica e condiviso con gli organi di controllo, al fine di garantire tracciabilità, monitoraggio e miglioramento continuo. Il regolamento è reso pubblico attraverso il sito istituzionale, rafforzando così la diffusione dei principi di legalità lungo l'intera catena del valore.

Nel complesso, il sistema di whistleblowing rappresenta uno strumento essenziale per il rafforzamento della supervisione interna, la gestione dei rischi e la promozione di un ambiente organizzativo improntato all'etica e alla responsabilità, in piena coerenza con i principi della governance Esg.

#### 4.6 / L'Organismo di vigilanza

Un ruolo centrale nella governance di FER è affidato all'Organismo di vigilanza (Odv), incaricato di sovrintendere al funzionamento, all'efficacia e all'osservanza del Modello 231. L'Odv rappresenta uno dei cardini del sistema di controllo interno, contribuendo alla prevenzione di illeciti e al rispetto dei valori etici e delle disposizioni normative che guidano l'operato societario. Attraverso la propria attività, l'Organismo assicura il monitoraggio continuo dei processi, verificando l'applicazione delle procedure e individuando potenziali criticità o aree di miglioramento. In tale contesto, l'Odv è determinante anche nella gestione dei rischi di natura etica, legale e reputazionale, rafforzando a propria volta la dimensione Esg dell'azienda.

Nel 2024, alla scadenza del precedente mandato triennale, l'amministratore unico ha proceduto al rinnovo dell'Organismo mediante determina formale. In questa occasione, FER ha intrapreso un significativo rafforzamento della governance, passando da una composizione a prevalenza interna a un collegio interamente composto da professionisti esterni, selezionati attraverso una procedura pubblica.



Tale evoluzione risponde all'esigenza di garantire un livello più alto di terzietà e competenza, in coerenza con le best practice nazionali e con le linee guida di Confindustria. L'adozione di un Odv completamente esterno rappresenta, in questo senso, un elemento qualificante del sistema di controllo e un segnale di attenzione verso la trasparenza e l'imparzialità dei processi ispettivi.

Il nuovo Organismo di vigilanza è composto dall'avvocato Valerio Galassetti, dall'avvocata Valentina Bordonaro e dalla dott.ssa Monica Manzini. I componenti operano in piena autonomia rispetto alla struttura operativa e dispongono di accesso diretto a tutte le informazioni e documentazioni rilevanti per lo svolgimento delle proprie funzioni.

L'Odv riceve flussi informativi strutturati dalle diverse aree aziendali, monitora l'efficacia del Modello e propone eventuali aggiornamenti e adeguamenti in risposta all'evoluzione normativa e alle modifiche del contesto operativo. Inoltre, interagisce con gli altri presidi di governance – in particolare con il sistema di whistleblowing e con le funzioni di controllo – contribuendo a garantire un approccio integrato alla gestione dei rischi e alla promozione della cultura della legalità all'interno dell'organizzazione.

Nel complesso, l'Organismo di vigilanza rappresenta un elemento essenziale per il rafforzamento della fiducia degli stakeholder e per il mantenimento di un sistema di governance solido, trasparente e orientato alla prevenzione.

#### 4.7 / Sicurezza informatica e protezione dei dati

In un contesto in cui il trattamento sicuro dei dati e la resilienza dei sistemi informatici rappresentano fattori critici per la continuità operativa di un gestore di infrastrutture strategiche, FER ha intrapreso un percorso di progressivo rafforzamento delle proprie capacità di prevenzione, monitoraggio e risposta alle minacce cyber. La crescente dipendenza da strumenti digitali per la regolazione della circolazione ferroviaria, il monitoraggio degli asset e l'automazione dei processi rende infatti la cybersecurity una componente integrante della sicurezza complessiva della rete.

In tale prospettiva, la protezione informatica non è considerata come un ambito separato, ma come parte integrante del sistema di governance e di mitigazione dei rischi. Il tema è stato infatti identificato come questione materiale nell'analisi degli impatti, dei rischi e delle opportunità (IRO), in quanto la vulnerabilità dei dati e dei sistemi – associata al rischio di attacchi informatici e a potenziali criticità nella qualità delle informazioni – rappresenta un rischio a elevato impatto con una proiezione temporale di lungo periodo.

Il presidio della sicurezza informatica è affidato alla funzione Sistemi informativi e tecnologie, che opera in stretto coordinamento con l'Area tecnica e con i responsabili del segnalamento e del controllo della circolazione. Tale integrazione consente di presidiare in modo efficace sia gli apparati di information technology (It) – inclusi i flussi gestionali, documentali e di comunicazione – sia quelli di operational technology (Ot), direttamente coinvolti nel funzionamento e nel controllo dell'infrastruttura ferroviaria. Sul fronte della privacy, FER ha nominato un Responsabile della protezione dei dati (Rdp) in conformità al Regolamento UE 2016/679 (Gdpr). Il Rdp supervisiona le politiche di trattamento dei dati, assicura la conformità normativa e rappresenta il punto di contatto con l'Autorità garante. Il codice etico disciplina inoltre l'utilizzo corretto degli strumenti informatici e l'elaborazione riservata dei dati, prevedendo specifiche misure disciplinari in caso di violazione.

Parallelamente ai rischi, la digitalizzazione dei processi operativi rappresenta una opportunità rilevante per FER. L'adozione di sistemi avanzati – quali la manutenzione predittiva, il monitoraggio in tempo reale e la gestione integrata dei dati – consente di migliorare l'efficienza della rete, la tracciabilità dei processi e la qualità delle informazioni

disponibili, elementi fondamentali anche ai fini della rendicontazione verso gli stakeholder e della misurazione delle performance.

In questa prospettiva, FER intende proseguire nel percorso di rafforzamento delle proprie infrastrutture digitali, investendo in sicurezza informatica, qualità del dato e integrazione dei sistemi come leve strategiche per la creazione di valore e per il miglioramento continuo delle proprie prestazioni operative e di sostenibilità.

“In quanto gestore di un’infrastruttura pubblica strategica, FER interpreta la governance non solo come presidio organizzativo, ma come responsabilità verso il territorio, gli stakeholder e il sistema della mobilità regionale.”

4.7.1 / Policy di gestione dei rischi informatici

In linea con le direttive europee e il recepimento della Legge n. 138 del 4 settembre 2024 (ex Direttiva Nis 2), FER ha formalizzato il proprio impegno nella tutela del patrimonio informativo attraverso l’adozione del “Regolamento e procedure sulla cyber security aziendale”, in vigore dal 27 gennaio 2025. Questo strumento definisce i ruoli e le responsabilità per la protezione dei beni informatici, considerati asset strategici della società, e promuove una cultura della sicurezza che coinvolge capillarmente tutto il personale attraverso sessioni di formazione e sensibilizzazione mensili. L’efficacia delle misure adottate è testimoniata dall’assenza di incidenti informatici o violazioni di dati (data breach) nel corso dell’intero anno 2025.

Continuità operativa e disaster recovery

Per garantire la resilienza dei servizi essenziali, FER si è dotata di un Piano di disaster recovery (Drp) che assicura la continuità operativa anche a fronte di eventi emergenziali gravi. Il sistema poggia su un’architettura ridondata con un sito primario a Bologna e un sito secondario a Reggio Emilia, capaci di garantire il ripristino dei sistemi critici (come, ad esempio, la rete e il sistema di gestione della circolazione Ctc) in tempi rapidi, con obiettivi di Rto (Recovery time objective) compresi tra i 10 e i 60 minuti. Questa infrastruttura permette di proteggere l’integrità dei dati gestionali e operativi, minimizzando i rischi di interruzione del servizio ferroviario e garantendo elevati standard di affidabilità tecnologica.

Qualità e responsabilità nella supply chain: vendor rating

In un’ottica di miglioramento continuo e trasparenza, FER sta proseguendo le attività di implementazione del proprio sistema di vendor rating, uno strumento strategico per la valutazione oggettiva delle performance dei fornitori. L’evoluzione di questo sistema è focalizzata sull’integrazione di parametri che valorizzano le tematiche Esg (ambientali, sociali e di governance) e i rigorosi criteri di sicurezza ferroviaria. Monitorando costantemente l’operato dei propri fornitori, FER mira a elevare i livelli di qualità e affidabilità in tutta la supply chain. Questo approccio non solo garantisce una selezione più accurata e responsabile dei partner, ma promuove una crescita condivisa verso standard operativi elevati, riducendo i rischi e garantendo che ogni anello della catena di fornitura rifletta l’impegno di FER verso la sicurezza e la sostenibilità integrale.

Sintesi del sistema di governance Esg

Al fine di illustrare in modo organico l’assetto di governance Esg adottato da FER, la tabella seguente riporta le principali articolazioni organizzative coinvolte, le relative responsabilità in materia di sostenibilità, gli strumenti di presidio e i principali temi Esg, nonché i rischi gestiti. Questa schematizzazione consente di evidenziare come la sostenibilità sia incorporata nei diversi livelli decisionali e operativi della Società, in coerenza con un modello di governance diffuso e integrato.

In tale prospettiva, i fattori ambientali, sociali e di governance non sono attribuiti a una singola funzione, ma sono gestiti trasversalmente attraverso l’interazione tra organi di indirizzo, strutture operative e presidi di controllo.

La tabella costituisce pertanto una sintesi del sistema di responsabilità e dei meccanismi di monitoraggio dei rischi e degli impatti (IRO), contribuendo a rendere esplicito il collegamento tra assetto organizzativo, processi aziendali e obiettivi di sostenibilità.

| Livello / Ruolo                                         | Responsabilità Esg                                                                              | Strumenti e presidi                                                                                        | Ambiti Esg presidiati                                                 | Rischi gestiti (IRO)                                                                                              |
|---------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Amministratore unico                                    | Definizione degli indirizzi strategici Esg e supervisione complessiva                           | Proposta di piano strategico sottoposta al Socio, indirizzi regionali, reporting di sostenibilità          | Governance, strategia, accountability                                 | Rischi strategici, reputazionali, allineamento con le politiche pubbliche                                         |
| Direttore generale                                      | Attuazione operativa della strategia Esg e coordinamento interfunzionale                        | Pianificazione operativa, controllo di gestione, sistemi di reporting                                      | Integrazione Esg nei processi aziendali                               | Rischi di esecuzione, inefficienze operative                                                                      |
| Area tecnica                                            | Pianificazione e sviluppo dell’infrastruttura, qualità e sicurezza                              | Progetti infrastrutturali, sistemi di monitoraggio                                                         | Ambiente, sicurezza, qualità del servizio                             | Impatti ambientali, rischio operativo infrastruttura                                                              |
| Area produzione                                         | Manutenzione e sviluppo dell’infrastruttura fisica, gestione della sicurezza della circolazione | Piani di manutenzione, gestione patrimonio, sistemi It/Ot, controllo del traffico, monitoraggio energetico | Uso delle risorse, sicurezza, efficienza energetica, digitalizzazione | Rischi di degrado dell’infrastruttura, impatti ambientali, rischi cyber, continuità operativa, consumo energetico |
| Funzioni di staff (Hr, Gare, Legale, Comunicazione, It) | Supporto Esg trasversale e gestione dei processi organizzativi                                  | Procedure interne, sistemi informativi, comunicazione                                                      | Sociale (persone), governance, trasparenza                            | Rischi Hr, appalti, comunicazione, data management                                                                |
| Rpct                                                    | Prevenzione della corruzione e trasparenza                                                      | Piano anticorruzione, monitoraggio, reporting                                                              | Governance, etica, trasparenza                                        | Rischio corruzione, rischio reputazionale                                                                         |
| Organismo di vigilanza (Odv)                            | Vigilanza su Modello 231 e comportamenti aziendali                                              | Modello 231, flussi informativi, audit                                                                     | Governance, compliance                                                | Rischio legale, reati 231                                                                                         |
| Rdp (Dpo)                                               | Protezione dei dati personali e conformità Gdpr                                                 | Policy privacy, controlli trattamento dati                                                                 | Governance, sicurezza dati                                            | Rischio privacy, data breach                                                                                      |



## La dimensione ambientale

**L'attività di FER si sviluppa all'interno di un contesto infrastrutturale e territoriale complesso, in cui le scelte operative assumono rilevanza non solo in termini di efficienza del servizio, ma anche rispetto alle esternalità generate e alle dinamiche della transizione energetica.**

In questo scenario, la gestione della rete ferroviaria regionale rappresenta un elemento chiave per il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità, contribuendo alla riduzione delle emissioni attraverso il trasferimento modale dalla gomma al ferro e al potenziamento del trasporto merci su rotaia. Il ruolo di FER si configura quindi come abilitante rispetto a un sistema di mobilità più efficiente, resiliente e a minore intensità carbonica. L'impegno dell'azienda si traduce in un approccio integrato alla gestione degli impatti ambientali, che tiene conto sia delle componenti dirette legate alle attività operative, sia degli effetti indiretti generati lungo la catena del valore. In coerenza con gli indirizzi regionali e con il quadro normativo europeo, FER orienta le proprie scelte verso interventi infrastrutturali, tecnologici e organizzativi finalizzati alla progressiva decarbonizzazione del sistema e alla mitigazione dei rischi connessi al cambiamento climatico.

### 5.1 / Strategie per una mobilità green

FER, per natura e missione, rappresenta un attore rilevante nel processo di decarbonizzazione e transizione energetica del territorio emiliano-romagnolo. Tale ruolo comporta una responsabilità crescente non solo nella gestione delle ricadute ambientali dirette, ma anche nella valorizzazione del contributo che l'infrastruttura ferroviaria può offrire all'intero sistema dei trasporti regionale.

In questo contesto, l'azienda adotta una prospettiva sistemica, considerando ogni attività come parte di una rete più ampia di relazioni ecosistemiche, territoriali ed economiche. Questo approccio si traduce nell'impegno a operare in un'ottica di riduzione degli impatti e di generazione di valore ambientale, con un duplice obiettivo: promuovere alternative sostenibili all'utilizzo dei mezzi privati e favorire lo sviluppo dei flussi di merci su rotaia.

Il trasporto ferroviario si configura come uno degli strumenti più efficaci per il contenimento delle emissioni climalteranti e per il miglioramento dell'efficienza complessiva del sistema della mobilità. Il raggiungimento di tali obiettivi, tuttavia, richiede un presidio costante delle performance ambientali, supportato da sistemi di monitoraggio e da un utilizzo strutturato dei dati. Per questo, FER promuove da tempo iniziative di formazione e sensibilizzazione interna, con l'obiettivo di integrare i principi della sostenibilità nei comportamenti quotidiani e nei processi decisionali, rafforzando una cultura aziendale orientata al miglioramento continuo e alla creazione di valore per il territorio.

La Società ha avviato e pianificato una serie di azioni e investimenti che, pur non sempre esplicitamente qualificati come misure di gestione del rischio climatico, contribuiscono in modo significativo alla riduzione dell'esposizione sia alle criticità di transizione sia a quelle fisiche connesse al climate change.

In particolare, con riferimento ai rischi di transizione, l'azienda è impegnata in un articolato piano di elettrificazione della rete ferroviaria regionale, volto a ridurre progressivamente la dipendenza da combustibili fossili e a favorire l'utilizzo di energia elettrica, con benefici in termini di abbattimento delle emissioni e maggiore efficienza del sistema di trasporto. A ciò si affiancano interventi di efficientamento energetico e investimenti in fonti rinnovabili, tra cui la realizzazione di impianti fotovoltaici e la riqualificazione del patrimonio immobiliare.

Per quanto riguarda i rischi fisici, FER ha aggiornato le proprie procedure di gestione delle emergenze ambientali, introducendo sistemi di classificazione e monitoraggio dei pericoli idrogeologici, idraulici e sismici, nonché meccanismi di allerta e risposta in coordinamento con le autorità competenti. Tali misure sono finalizzate a garantire la continuità operativa della rete e la sicurezza del servizio anche in presenza di eventi climatici estremi.

Nel complesso, gli interventi infrastrutturali, tecnologici e organizzativi adottati da FER contribuiscono a rafforzare la resilienza del sistema ferroviario regionale e a supportare il processo di transizione verso un modello di mobilità a minore impatto.

Anche gli investimenti avviati da FER si inseriscono in una logica di progressiva modernizzazione della rete regionale, con effetti rilevanti non solo in termini di sostenibilità ambientale, ma anche di maggiore efficienza e resilienza operativa. In particolare, le opere di elettrificazione e di ammodernamento tecnologico contribuiscono a migliorare le performance dell'infrastruttura, riducendo la dipendenza da sistemi più obsoleti e ad alta intensità emissiva.

Parallelamente, il percorso di valorizzazione del patrimonio immobiliare, attraverso interventi di riqualificazione energetica e il riuso di aree dismesse per la produzione di energia da fonti rinnovabili, consente di coniugare target ambientali e ottimizzazione delle risorse disponibili, limitando il consumo di nuovo suolo e migliorando l'efficienza complessiva degli asset aziendali.

Nel loro insieme, tali misure contribuiscono a una gestione sempre più programmata e strutturata dell'infrastruttura, favorendo il passaggio da logiche prevalentemente reattive a modelli orientati alla prevenzione e alla pianificazione, con benefici attesi in termini di continuità del servizio, riduzione delle inefficienze operative e maggiore sostenibilità nel lungo periodo.



## 5.2 / Decarbonizzazione e transizione energetica

### 5.2.1 / Il Piano per l'elettrificazione della rete ferroviaria regionale

L'elettrificazione della rete ferroviaria rappresenta uno dei principali assi strategici attraverso i quali FER contribuisce al processo di decarbonizzazione e alla transizione energetica del sistema della mobilità regionale. Si tratta di uno snodo fondamentale per incrementare la sostenibilità complessiva del trasporto ferroviario, che richiede un approccio integrato basato sul potenziamento e sull'ammodernamento dell'infrastruttura, nonché su un significativo upgrade tecnologico. In questo contesto, la Società si è dotata di un piano per l'elettrificazione delle linee, sviluppato progressivamente nel tempo in funzione delle risorse economiche rese disponibili nei diversi esercizi. Il Piano costituisce uno strumento evoluto di pianificazione, volto a consentire la circolazione e la piena interoperabilità del materiale rotabile elettrico sull'intera rete, favorendo una transizione strutturale da sistemi di trazione diesel a soluzioni a minore impatto ambientale.

Alla data di marzo 2026, FER ha destinato a tali opere circa 117 milioni di euro di investimenti complessivi, confermando la centralità dell'elettrificazione all'interno delle proprie strategie di sviluppo. Gli interventi previsti dal Piano non si limitano alla sola realizzazione delle infrastrutture di alimentazione elettrica, ma si inseriscono in un più ampio processo di modernizzazione del comparto ferroviario regionale, che comprende l'adeguamento tecnologico degli impianti, il miglioramento delle condizioni di esercizio e l'ottimizzazione dell'integrazione con la rete nazionale.

I benefici attesi dall'elettrificazione sono rilevanti e si articolano su più livelli. Sotto il profilo ambientale, il passaggio alla trazione elettrica consente una significativa riduzione delle emissioni climalteranti e dell'inquinamento acustico, contribuendo al miglioramento della qualità di vita dei territori attraversati. Dal punto di vista del servizio, l'introduzione di convogli elettrici di nuova generazione permette di offrire standard più elevati in termini di affidabilità, comfort e prestazioni. Sul piano operativo, infine, la conversione favorisce la completa interoperabilità tra la rete regionale e quella nazionale, superando le discontinuità oggi esistenti tra trazione diesel ed elettrica e consentendo una gestione più efficiente e flessibile del materiale rotabile.

Un ulteriore elemento di rilievo riguarda la possibilità di "ricucire" relazioni infrastrutturali e operative attualmente frammentate, migliorando la continuità dei collegamenti e contribuendo a una più efficace integrazione del sistema ferroviario regionale all'interno della rete complessiva della mobilità.



Nel loro insieme, gli interventi di elettrificazione rappresentano quindi una leva fondamentale non solo per il miglioramento delle performance ambientali di FER, ma anche per il rafforzamento dell’efficienza e della resilienza dell’infrastruttura, contribuendo al passaggio verso un modello di mobilità sempre più sostenibile, integrato e orientato al lungo periodo.

Sotto il profilo dei risultati raggiunti, la rete ferroviaria regionale ad oggi risulta elettrificata per circa il 68% delle tratte, con l’obiettivo di raggiungere il 100% della rete entro il 2027.

Nel frattempo, in coerenza con quanto previsto dal Prospetto informativo di rete (Pir), il Piano di elettrificazione ha già prodotto risultati significativi, attraverso l’attrezzaggio delle infrastrutture con sistema di trazione a 3 kV in corrente continua (3kVcc). Le attività hanno interessato, nel tempo, diverse linee strategiche del territorio, con investimenti mirati sia al potenziamento delle sottostazioni elettriche sia all’adeguamento delle infrastrutture di linea.

Tra gli interventi più rilevanti si segnalano:

- la linea Modena-Sassuolo, per la quale, a seguito del subentro nella gestione, è stata realizzata una nuova sottostazione elettrica a Modena, rafforzando l’infrastruttura esistente;
- la linea Bologna-Portomaggiore, oggetto sia di interventi di elettrificazione sia di importanti lavori di riqualificazione, tra cui il progetto di interramento attualmente in fase avanzata;
- la linea Casalecchio-Vignola, interessata da opere di ammodernamento e potenziamento delle sottostazioni elettriche;
- la tratta Poggio Rusco-Ferrara della linea Suzzara-Ferrara, per la quale è stata ripristinata la trazione elettrica;
- le linee Reggio Emilia-Guastalla e Sassuolo-Reggio Emilia, oggetto di interventi progressivi che hanno portato all’attivazione del servizio elettrico rispettivamente nel 2022 e nel 2023, con un investimento rispettivamente di 8,4 milioni per la prima e 5,9 milioni per la seconda;
- la linea Reggio Emilia-Ciano d’Enza, completata con l’entrata in funzione della nuova sottostazione di San Polo nel 2024, con un investimento di 11,6 milioni;
- l’elettrificazione della linea Parma-Suzzara e della tratta Suzzara-Poggio Rusco, attualmente in fase avanzata di realizzazione, con conclusione prevista entro il 2025 e successiva attivazione subordinata alle autorizzazioni di Ansfisa, con un investimento di 58 milioni (a marzo 2026 risulta completata al 90%);
- l’elettrificazione della linea Ferrara-Codigoro, per la quale i lavori avviati nel 2023 stanno proseguendo secondo cronoprogramma, con termine previsto entro il 2026, con un investimento di 41,8 milioni (avanzamento al 51% a marzo 2026).



Nel complesso, allo stato attuale, sono stati elettrificati 245 km. Uno sviluppo che si è accompagnato a una crescita significativa dei servizi ferroviari a basso impatto ambientale: negli ultimi dodici mesi sono stati operati quasi 50.000 collegamenti, in aumento rispetto all’anno precedente.

Il processo di transizione verso la trazione elettrica sta producendo effetti concreti anche in termini di composizione del traffico ferroviario. I treni passeggeri elettrici rappresentano oggi il 76,26% del totale dei convogli regionali, mentre anche il trasporto merci evidenzia una crescente adesione a modelli di mobilità sostenibile, con 4.517 treni merci elettrici nel 2025, pari al 64,23% del traffico complessivo. Nella seguente tabella è disponibile il dettaglio dello stato di elettrificazione della rete, che è in notevole progresso e miglioramento rispetto all’anno 2024.

| Stato di elettrificazione della rete                         | Unità di misura | 2025          | 2024          | Delta 2025-2024 |
|--------------------------------------------------------------|-----------------|---------------|---------------|-----------------|
| Km di rete elettrificata                                     | n.              | 245           | 245           | -               |
| <b>Rete elettrificata sul totale</b>                         | %               | <b>67,31%</b> | <b>67,31%</b> | -               |
| Treni passeggeri alimentati elettricamente                   | n.              | 52.325        | 47.657        | 9,79%           |
| <b>Treni passeggeri alimentati elettricamente sul totale</b> | %               | <b>76,26%</b> | <b>72,20%</b> | <b>5,62%</b>    |
| Treni merci alimentati elettricamente                        | n.              | 4.517         | 2.879         | 56,89%          |
| <b>Treni merci alimentati elettricamente sul totale</b>      | %               | <b>64,23%</b> | <b>40,00%</b> | <b>60,58%</b>   |

5.2.2 / Consumi di energia

Il controllo dei consumi rappresenta uno degli ambiti più rilevanti della gestione operativa di FER, in quanto direttamente connesso all’efficienza dei processi aziendali, al contenimento degli impatti ambientali e al perseguimento degli obiettivi di decarbonizzazione. Il monitoraggio sistematico dei fabbisogni – supportato dalla raccolta e dall’analisi dei dati energetici – consente infatti di valutare l’andamento dei prelievi, individuando aree di miglioramento e orientando i processi decisionali verso soluzioni tecnologiche e organizzative più sostenibili. Tale approccio si traduce in una progressiva integrazione delle tematiche ambientali nei processi di governo, favorendo il passaggio da logiche di gestione reattiva a modelli più strutturati e orientati al miglioramento continuo.



Entrando nel dettaglio dell'esercizio 2025, l'esame dei volumi mostra che l'energia acquistata da fonti non rinnovabili ha registrato un incremento del 9,33% rispetto all'anno precedente. Tale andamento riflette l'evoluzione delle attività e dei consumi connessi al funzionamento di sedi, impianti, officine e infrastrutture ferroviarie, evidenziando l'urgenza di proseguire lungo il percorso di efficientamento e di progressiva trasformazione del mix di approvvigionamento. Parallelamente, si è rafforzato il contributo della quota generata internamente da fonte rinnovabile, che segna un +24,59%, confermando l'efficacia degli investimenti realizzati e il ruolo strategico dell'autoproduzione nella riduzione della dipendenza da forniture esterne. L'aumento della capacità green, peraltro, consente non solo benefici in termini di minori emissioni indirette, ma anche una maggiore stabilità dei costi energetici nel medio periodo.

In continuità con tale percorso, FER ha inoltre programmato un investimento di oltre 2 milioni di euro per la realizzazione di parchi fotovoltaici a supporto delle sottostazioni elettriche di Guastalla e Brescello. L'intervento rappresenta una leva strategica per incrementare ulteriormente l'autonomia degli impianti e rafforzare la resilienza dell'infrastruttura ferroviaria.

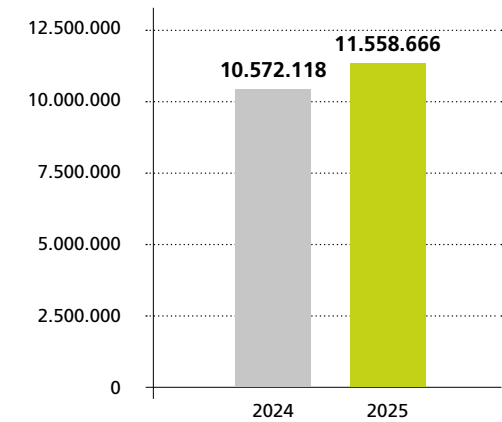
Per quanto riguarda i consumi destinati al riscaldamento degli immobili aziendali, nel 2025 si osserva una riduzione del 16,40% del calore utilizzato tramite sistemi di tele-riscaldamento. Tale variazione può essere associata a differenti condizioni climatiche rispetto all'anno precedente, ma anche ad azioni messe in atto da FER, tra cui una maggiore efficienza degli edifici serviti e interventi di razionalizzazione dei carichi termici. Anche il gas naturale (metano) impiegato per il riscaldamento registra una diminuzione del 3,22%, confermando l'attenzione posta nella gestione operativa degli impianti e nelle politiche di contenimento della spesa energetica.

Sul fronte dei combustibili utilizzati per la mobilità aziendale, la logistica e le attività manutentive, i volumi di benzina risultano sostanzialmente stabili, con una lieve riduzione pari allo 0,23%. Il gasolio evidenzia invece un incremento del 4,72%, riconducibile alle esigenze operative connesse all'utilizzo di mezzi e attrezzature che, allo stato attuale, richiedono ancora alimentazioni tradizionali.

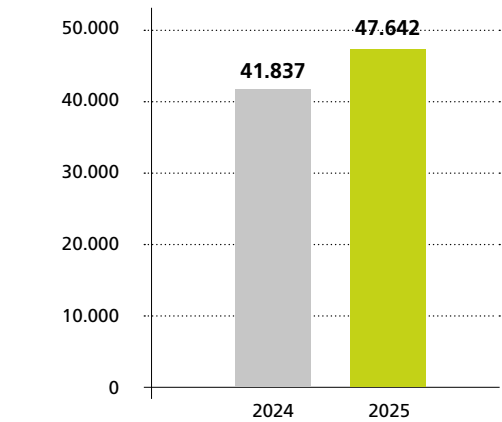
Questi dati confermano come il percorso di transizione energetica nel settore della mobilità presenti tempi differenti rispetto agli usi civili, rendendo necessario un progressivo rinnovamento del parco mezzi e l'adozione futura di soluzioni a minore impatto ambientale. Si tratta di un percorso di ottimizzazione progressiva, che FER ha intrapreso lavorando sulla graduale riduzione della dipendenza da fonti fossili, sul contenimento dei fabbisogni elettrici e sull'incremento di soluzioni energetiche più sostenibili, in coerenza con gli obiettivi di decarbonizzazione e con le proprie strategie di gestione ambientale.



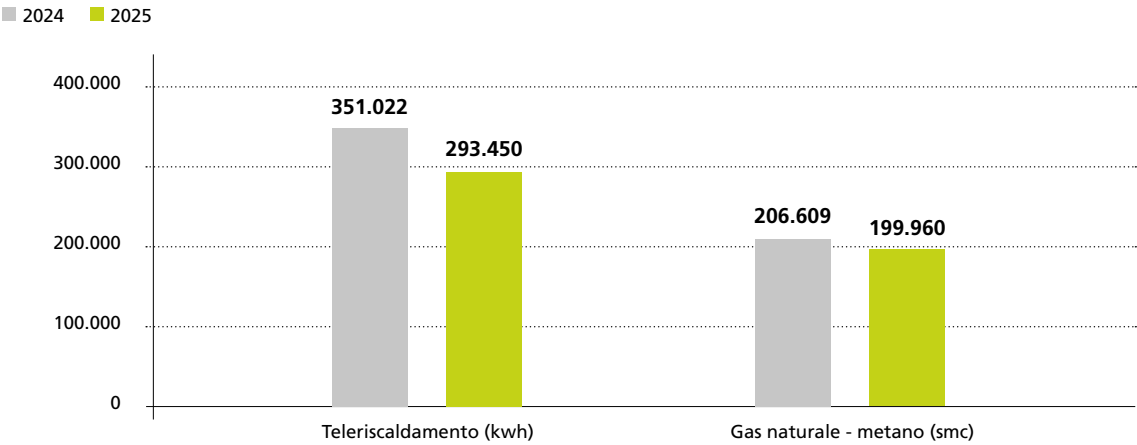
Energia elettrica acquistata (kwh)



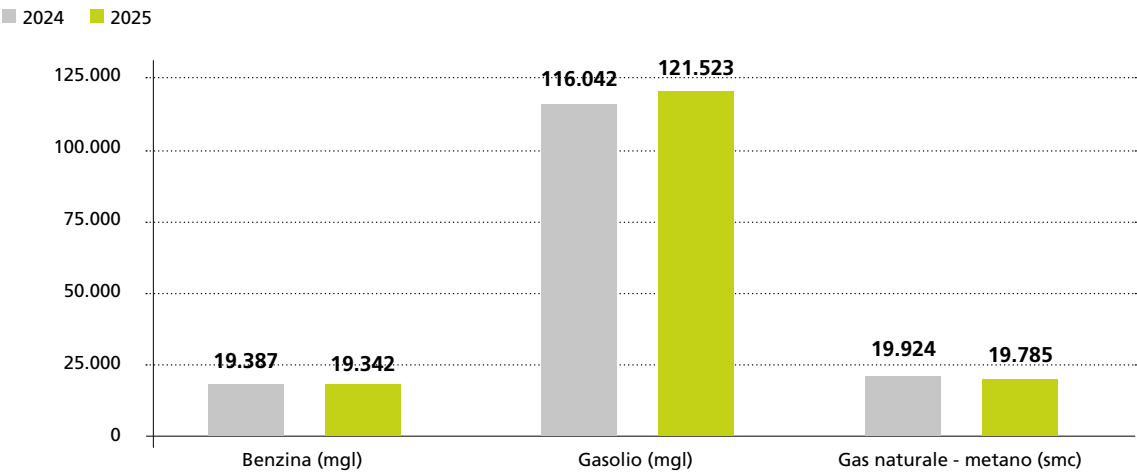
Energia elettrica utilizzata prodotta da impianto fotovoltaico (kwh)



Consumi di energia per riscaldamento



Consumo di combustibile





5.2.3 / Emissioni

La riduzione delle emissioni rappresenta uno degli assi centrali dell’impegno ambientale di FER e si inserisce in una strategia più ampia orientata alla mobilità sostenibile e alla decarbonizzazione del sistema dei trasporti regionali, in una duplice dimensione. Da una parte, in qualità di gestore dell’infrastruttura ferroviaria, l’azienda contribuisce alla diffusione di modalità di spostamento a minore impatto ambientale, favorendo il trasferimento modale dalla gomma al ferro e sostenendo una progressiva riduzione dei gas climalteranti generati dal comparto. L’offerta di un servizio efficiente e affidabile favorisce infatti abitudini di viaggio più virtuose da parte di cittadini e imprese, con effetti positivi in termini di contenimento dell’impronta carbonica. Tale contributo, pur significativo, risulta difficilmente isolabile e quantificabile in modo puntuale, in quanto strettamente interconnesso con le dinamiche complessive del sistema dei trasporti e con l’azione degli altri soggetti coinvolti nella rete della mobilità regionale. Per questo motivo, il valore ambientale generato da FER deve essere letto anche in una prospettiva sistemica, come parte di un ecosistema più ampio. Dall’altra parte, al netto dei benefici collettivi indiretti derivanti dal ruolo abilitante del trasporto ferroviario, FER monitora e gestisce le emissioni direttamente connesse alle proprie attività, legate ai consumi energetici degli edifici, all’utilizzo di combustibili per i mezzi aziendali e alla gestione di infrastrutture non ancora completamente elettrificate, operando per ridurre la propria impronta carbonica attraverso interventi infrastrutturali e operativi. Il potenziamento e l’elettrificazione della rete, in particolare, favoriscono una progressiva diminuzione del carico emissivo e degli inquinanti atmosferici, contribuendo al miglioramento della qualità dell’aria nei territori attraversati.

Per misurare in modo chiaro l’impatto delle proprie attività, individuando le possibili aree di miglioramento, la Società si avvale del Ghg protocol, che suddivide il rilascio di gas a effetto serra in due categorie (“scope”):

- **Scope 1:** emissioni dirette generate da fonti di proprietà o sotto il controllo dell’azienda, come il carburante per mezzi aziendali, impianti e caldaie;
- **Scope 2:** emissioni indirette legate all’energia acquistata e consumata dall’organizzazione, in particolare energia elettrica, calore o raffrescamento prodotti da terzi.

Per il presente report, in particolare, il calcolo è stato effettuato sulla base del documento Pmi-Banche, utilizzando i fattori di emissione ufficiali Defra Uk 2025.

Nel 2025 le emissioni dirette hanno registrato un incremento del 4% rispetto al 2024, mentre quelle indirette sono aumentate dell’8%, segnando una crescita complessiva dei gas climalteranti immessi in atmosfera – Scope 1 e Scope 2 – del 7,43%. Il dato, benché apparentemente di segno negativo, riflette una fase di consolidamento dei servizi e trasformazione infrastrutturale destinata a produrre benefici ambientali nel medio-lungo periodo. Per quanto riguarda le emissioni dirette, queste risultano prevalentemente connesse all’utilizzo di combustibili fossili per la gestione di porzioni della rete non ancora elettrificate e per alcune attività di supporto. Gli impatti riguardano principalmente l’ambiente atmosferico, mentre risultano limitati e indiretti quelli su acqua e suolo, in quanto le attività di FER non comportano processi produttivi ad alta intensità emissiva su tali componenti. L’azienda opera comunque nel rispetto della normativa vigente e adotta procedure finalizzate alla prevenzione e al contenimento di eventuali rischi accidentali, in particolare nelle attività di manutenzione e gestione dell’infrastruttura. In questo senso, il monitoraggio delle condizioni ambientali e l’aggiornamento dei protocolli di emergenza rappresentano elementi fondamentali per garantire un presidio efficace delle potenziali esternalità su tutte le matrici ambientali.

| Fonte energetica             | Combustibile                         | Unità di misura        | 2025     | 2024     |
|------------------------------|--------------------------------------|------------------------|----------|----------|
| Scope 1                      |                                      |                        |          |          |
| Combustibili fossili         | Benzina                              | ton CO <sub>2</sub> eq | 39,75    | 39,84    |
|                              | Gasolio                              | ton CO <sub>2</sub> eq | 308,38   | 294,47   |
|                              | Gas naturale (metano)                | ton CO <sub>2</sub> eq | 8,90     | 8,96     |
| Totale emissioni Scope 1     |                                      | ton CO <sub>2</sub> eq | 357,03   | 343,28   |
| Scope 2                      |                                      |                        |          |          |
| Elettricità acquistata       | Elettricità da fonti non rinnovabili | ton CO <sub>2</sub> eq |          |          |
|                              |                                      |                        | 2.080,56 | 1.902,98 |
| Calore acquistato            | Teleriscaldamento                    | ton CO <sub>2</sub> eq | 50,93    | 60,92    |
|                              | Gas naturale (metano)                | ton CO <sub>2</sub> eq | 89,95    | 92,94    |
| Totale di emissioni Scope 2  |                                      | ton CO <sub>2</sub> eq | 2.221,43 | 2.056,84 |
| Totale emissioni Scope 1 e 2 |                                      | ton CO <sub>2</sub> eq | 2.578,47 | 2.400,12 |

5.2.4 / Efficientamento energetico

In coerenza con le direttive regionali e con gli indirizzi definiti nella propria proposta di Piano strategico sottoposta al Socio, FER opera non solo per favorire il trasferimento della mobilità verso modalità più sostenibili, ma anche per orientare le proprie attività operative verso modelli di gestione in grado di prevenire impatti ambientali e valorizzare le opportunità connesse alla transizione energetica. In questo contesto, gli interventi di efficientamento energetico assumono un ruolo centrale, configurandosi come leve strategiche per il contenimento dei consumi, delle emissioni e dei costi. Tra le principali iniziative intraprese rientrano l’introduzione di impianti fotovoltaici e la riconversione di immobili e aree dismesse in spazi destinati alla produzione di energia da fonti rinnovabili, con l’obiettivo di contribuire alla riduzione dell’impatto ambientale complessivo e al miglioramento della sostenibilità della filiera. Il piano di efficientamento energetico promosso da FER si basa infatti sulla valorizzazione del patrimonio immobiliare esistente, perseguendo un duplice obiettivo: da un lato la riqualificazione e il riuso di edifici precedentemente non utilizzati, dall’altro la produzione di energia pulita e il conseguente abbattimento dei rilasci di CO<sub>2</sub> in atmosfera. A tali benefici si affiancano vantaggi di natura economica e operativa, legati alla maggiore autonomia energetica e al taglio dei costi di approvvigionamento.



In tale ambito, si inserisce la progettazione e realizzazione di due parchi fotovoltaici, localizzati rispettivamente a Brescello e Guastalla, per un valore complessivo di circa 2 milioni di euro. L'intervento, avviato nel marzo 2026, prevede la realizzazione di impianti di piccola taglia, pari a circa 350 kWp ciascuno, e l'individuazione di un soggetto attua-tore responsabile dell'intero iter di costruzione. Tali impianti consentiranno di generare benefici ambientali e, al contempo, di ridurre i costi di energia prelevata dai gestori. Ulteriori investimenti riguardano la riqualificazione energetica del patrimonio immo-biliare aziendale. In particolare, è previsto un intervento su una palazzina ad uso uffici situata in zona Roveri, finanziato attraverso fondi Por Fesr 2021-2027 per un importo pari a 412 mila euro. Alla data di marzo 2026, l'attività risulta completata al 95%.

Nel complesso, il piano di efficientamento energetico di FER si configura come un programma articolato e progressivo, che affianca alle opere infrastrutturali sulla rete ferroviaria azioni mirate sul patrimonio immobiliare e sull'autoproduzione di energia. Tale approccio contribuisce a rafforzare il percorso di decarbonizzazione dell'azienda, favorendo la transizione verso un sistema di trasporto sempre più sostenibile, efficiente e resiliente nel lungo periodo.

5.3 /  
Riduzione e riciclo dei rifiuti generati dalle attività operative

Il monitoraggio dei rifiuti rappresenta per FER una componente rilevante della gestio-ne operativa, nonché un ambito attraverso il quale l'azienda contribuisce alla riduzione delle esternalità negative connesse alle proprie attività. In questo contesto, le fasi di raccolta, recupero e smaltimento sono svolte nel rispetto della normativa vigente, con l'obiettivo di garantire un corretto presidio delle matrici ambientali e di favorire, ove possibile, il riutilizzo di materia. Oltre alla funzione di mitigazione degli impatti, un'ef-ficace gestione dei rifiuti può rappresentare anche un'opportunità di valorizzazione economica, specialmente qualora i componenti recuperati siano reimmessi in cicli pro-duttivi o generino ricavi da reinvestire in ulteriori iniziative green.

Nel 2025, i residui generati dall'operatività di FER sono risultati pari a circa 520 tonnellate, registrando una contrazione di 674 tonnellate rispetto all'esercizio precedente. Tale variazione è principalmente riconducibile alla diminuzione delle attività di cantie-re, che incidono in modo significativo sulla quantità complessiva prodotta. In questo senso, il dato non è da interpretare unicamente come espressione di un miglioramento delle performance ambientali, ma riflette il volume e la tipologia delle lavorazioni svol-te nel periodo.

All'interno del totale, si rileva una quota significativa di scarti derivanti da manutenzio-ne e interventi infrastrutturali, con una distinzione tra rifiuti pericolosi e non pericolosi che rispecchia la natura tecnica delle operazioni svolte sulla rete ferroviaria. Il monito-raggio di tali flussi avviene attraverso processi tracciati e documentati, che consentono di verificare le quantità prodotte e le modalità di trattamento, anche ai fini del progres-sivo miglioramento dei livelli di recupero.

|                                 | Unità di misura | 2025   | 2024     | 2023   | Delta 2025-2024 |
|---------------------------------|-----------------|--------|----------|--------|-----------------|
| Rifiuti speciali non pericolosi | t               | 384,86 | 1.095,29 | 429,60 | -710,43         |
| Rifiuti speciali pericolosi     | t               | 136,01 | 100,00   | 192,00 | 36,01           |
| Totale rifiuti prodotti         | t               | 520,88 | 1.195,29 | 621,60 | -674,41         |

| Rifiuti per categoria prodotti nel 2025 (kg) |                                                                                                                                                           |         |
|----------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|
| Rifiuti pericolosi                           |                                                                                                                                                           | Totale  |
| Cer 160602                                   | Batterie al nichel-cadmio                                                                                                                                 | 1.440   |
| Cer 170204                                   | Vetro, plastica e legno contenenti sostanze pericolose o da esse contaminati                                                                              | 120.600 |
| Cer 160213                                   | Apparecchiature fuori uso, contenenti componenti pericolosi diversi da quelli di cui alle voci 16 02 09 e 16 02 12                                        | 648     |
| Cer 160213                                   | Assorbenti, materiali filtranti (inclusi filtri dell'olio non specificati altrimenti), stracci e indumenti protettivi, contaminati da sostanze pericolose | 80      |
| Cer 150202                                   | Imballaggi metallici contenenti matrici solide porose pericolose (ad esempio amianto), compresi i contenitori a pressione vuoti                           | 43      |
| Cer 150110                                   | Imballaggi contenenti residui di sostanze pericolose o contaminati da tali sostanze                                                                       | 82      |
| Cer 160305                                   | Rifiuti organici, contenenti sostanze pericolose                                                                                                          | 100     |
| Cer 160104                                   | Veicoli fuori uso                                                                                                                                         | 2.580   |
| Cer 160121                                   | Componenti pericolosi diversi da quelli di cui alle voci da 16 01 07 a 16 01 11, 16 01 13 e 16 01 14                                                      | 45      |
| Cer 160708                                   | Rifiuti contenenti olio                                                                                                                                   | 240     |
| Cer 130208                                   | Altri oli per motori, ingranaggi e lubrificazione                                                                                                         | 50      |
| Cer 200121                                   | Tubi fluorescenti ed altri rifiuti contenenti mercurio                                                                                                    | 64      |
| Cer 160107                                   | Filtri dell'olio                                                                                                                                          | 11      |
| Cer 160601                                   | Batterie al piombo                                                                                                                                        | 10.030  |
| Totale rifiuti pericolosi                    |                                                                                                                                                           | 136.013 |
| Rifiuti non pericolosi                       |                                                                                                                                                           |         |
| Cer 200201                                   | Rifiuti biodegradabili                                                                                                                                    | 18.660  |
| Cer 150102                                   | Imballaggi in plastica                                                                                                                                    | 340     |
| Cer 170904                                   | Rifiuti misti dell'attività di costruzione e demolizione, diversi da quelli di cui alle voci 17 09 01, 17 09 02 e 17 09 03                                | 1.020   |
| Cer 170203                                   | Plastica                                                                                                                                                  | 899     |
| Cer 170101                                   | Cemento                                                                                                                                                   | 103.390 |
| Cer 160214                                   | Apparecchiature fuori uso, diverse da quelle di cui alle voci da 16 02 09 a 16 02 13                                                                      | 1.018   |
| Cer 200101                                   | Carta e cartone                                                                                                                                           | 550     |
| Cer 150203                                   | Assorbenti, materiali filtranti, stracci e indumenti protettivi, diversi da quelli di cui alla voce 15 02 02                                              | 240     |
| Cer 161002                                   | Soluzioni acquose di scarto, diverse da quelle di cui alla voce 16 10 01                                                                                  | 9.860   |
| Cer 150101                                   | Imballaggi di carta e cartone                                                                                                                             | 125     |
| Cer 170103                                   | Mattonelle e ceramiche                                                                                                                                    | 20      |
| Cer 150103                                   | Imballaggi in legno                                                                                                                                       | 5.180   |
| Cer 170405                                   | Ferro e acciaio                                                                                                                                           | 226.140 |
| Cer 170402                                   | Alluminio                                                                                                                                                 | 1.378   |
| Cer 170401                                   | Rame, bronzo, ottone                                                                                                                                      | 6.302   |
| Cer 170411                                   | Cavi, diversi da quelli di cui alla voce 17 04 10                                                                                                         | 7.738   |
| Cer 160216                                   | Componenti rimossi da apparecchiature fuori uso, diversi da quelli di cui alla voce 16 02 15                                                              | 2.004   |
| Totale rifiuti non pericolosi                |                                                                                                                                                           | 384.864 |
| Totale rifiuti complessivi                   |                                                                                                                                                           | 520.877 |

La gestione operativa dei rifiuti in FER è supportata da sistemi di tracciabilità conformi alla normativa vigente. A questo proposito, si specifica che la società è regolarmente iscritta al Rentri (Registro elettronico nazionale sulla tracciabilità dei rifiuti). Per ogni ritiro viene redatto un apposito formulario (Fir) che consente di identificare la tipologia di rifiuto, la relativa classificazione e la destinazione finale, distinguendo tra operazioni di recupero e di smaltimento.

Allo stato attuale, tali informazioni sono disponibili a livello documentale per ciascun conferimento. Nel corso dell'ultimo esercizio, tuttavia, è stato avviato un percorso di rafforzamento del presidio informativo, volto alla sistematizzazione strutturata dei dati. L'obiettivo è implementare un modello organico di raccolta e analisi per categoria Eer e destinazione finale (articolata nei due canali di Recupero e Smaltimento); ciò consentirà una ripartizione consolidata dei flussi gestionali e la disponibilità di dati aggregati, storicizzati e comparabili nei prossimi report, ottimizzando il monitoraggio delle performance e l'allineamento agli standard di rendicontazione.

Si specifica, infine, che le attività di gestione dei rifiuti si svolgono prevalentemente attraverso depositi temporanei presso i siti aziendali, in piena conformità ai requisiti di legge e senza la presenza di impianti di trattamento in loco.

## 5.4 / Risorse idriche

Pur non operando in settori ad alta intensità idrica, FER integra il monitoraggio dei consumi civili nella propria operatività, con l'obiettivo di garantire trasparenza, ottimizzare l'efficienza e ridurre gli sprechi, in coerenza con i principi di sostenibilità e miglioramento continuo.

Nel corso dell'esercizio, i dati relativi ai consumi di acqua non sono stati rilevati attraverso un sistema di misurazione diretta e strutturata per l'insieme dei siti aziendali. Di conseguenza, al momento non è disponibile una rendicontazione quantitativa puntuale dei volumi complessivi utilizzati.

FER, tuttavia, riconosce l'importanza di una misurazione accurata dei fabbisogni di tale risorsa, al fine di farne una gestione sempre più efficace. A tal proposito, la Società si impegna ad avviare un processo strutturato di raccolta e analisi dei dati, anche attraverso l'eventuale introduzione di sistemi di rilevazione più granulari, con l'obiettivo di migliorare progressivamente la qualità e la completezza dell'informativa.

Con riferimento al contesto territoriale, FER opera in aree che non risultano classificate come a elevato stress idrico. Pertanto, pur mantenendo un presidio attivo sui temi di efficienza e uso responsabile della risorsa, l'impatto delle attività aziendali sulla disponibilità idrica locale risulta complessivamente contenuto.



## 5.5 / Biodiversità ed externalità sul territorio

Lo sviluppo della rete ferroviaria, in particolare nel contesto di un'infrastruttura storica, comporta interazioni con l'ambiente naturale che richiedono un presidio costante, al fine di individuare le principali criticità e attuare misure di mitigazione degli impatti. In questo contesto, FER impronta la propria azione al monitoraggio e alla prevenzione delle externalità negative che possono incidere sia sugli ecosistemi – con particolare attenzione alla biodiversità e alla qualità della vita – sia sulla funzionalità della rete. A tal fine, nel corso del 2025 l'azienda ha aggiornato le proprie procedure di governo delle emergenze ambientali, introducendo una classificazione dei rischi basata su tre principali categorie: rischio idrogeologico, rischio idraulico e rischio sismico. Tali ambiti risultano particolarmente rilevanti in relazione alla possibile interazione tra eventi naturali e infrastruttura ferroviaria, con potenziali effetti sia sull'equilibrio del contesto locale sia sulla continuità del servizio (si rimanda per quest'ultimo aspetto al paragrafo successivo).

Con riferimento al patrimonio immobiliare e alle aree gestite, FER adotta un approccio volto a limitare il consumo di suolo e l'impermeabilizzazione delle superfici, privilegiando interventi di riuso e valorizzazione di siti già esistenti. Le iniziative di riqualificazione energetica e di riconversione di edifici dismessi, incluse quelle finalizzate alla produzione di energia da fonti rinnovabili, contribuiscono infatti a contenere l'impatto complessivo sul territorio, evitando la creazione di nuove superfici artificiali.

Nel complesso, il modello scelto da FER si fonda su una logica di integrazione tra tutela ambientale, presidio dei rischi e pianificazione degli interventi, con l'obiettivo di ridurre progressivamente gli effetti sul territorio e favorire un utilizzo più sostenibile delle risorse disponibili.

## 5.6 / Il monitoraggio dell'impatto ambientale sull'infrastruttura

La gestione di una rete ferroviaria implica la necessità di monitorare non solo gli effetti delle proprie attività sul territorio, ma anche gli impatti che il contesto ambientale produce sull'infrastruttura stessa, così da individuare le prevedibili criticità e attuare tutte le misure utili a mitigarle, in un'ottica sistemica. Si tratta di un processo complesso, che coinvolge la misurazione e l'analisi di diversi fattori e il loro confronto con la situazione preesistente, per garantire la sostenibilità delle operazioni.

Il monitoraggio considera anche i rischi derivanti da eventi naturali (es. alluvioni, frane, terremoti), individuando modelli di gestione che prevedono procedure di sicurezza, piani di emergenza e il coordinamento con gli enti competenti. Nel 2025, come ricordato, tali procedure sono state aggiornate per rafforzare il presidio delle emergenze con potenziali impatti sulla rete e sulla collettività, classificando tre categorie di occorrenze:

- rischio idrogeologico, che corrisponde agli effetti indotti sul territorio dal superamento dei livelli pluviometrici critici lungo i versanti, dei livelli idrometrici dei corsi d'acqua della rete idrografica minore e della capacità di smaltimento delle acque piovane;
- rischio idraulico, relativo alle conseguenze sul territorio legate al superamento dei livelli idrometrici critici (possibili eventi alluvionali) lungo i corsi d'acqua principali;
- rischio sismico, rappresentato dalla probabilità che un terremoto provochi incidenti o danni alle infrastrutture ferroviarie, come binari, ponti, gallerie e stazioni.

Ai fini operativi, per quanto riguarda le prime due tipologie di rischio la vigilanza straordinaria si attiva nei seguenti scenari di criticità meteorologica, classificati in base all'entità dei danni attesi:

- criticità idraulica e idrogeologica: piene dei fiumi e dei corsi minori, frane, temporali;
- criticità meteo e marino-costiera: vento, ondate di calore, neve, ghiaccio o pioggia, stato del mare al largo, mareggiate.

FER partecipa alla rete dell'emergenza ricevendo in tempo reale i bollettini e i messaggi di allerta e attivando le procedure di sicurezza al proprio interno e verso le imprese ferroviarie. Per quanto riguarda gli eventi sismici, invece, FER fa parte del sistema di allerta dell'Agenzia regionale di Protezione civile, dalla quale riceve segnalazioni ufficiali ed eventualmente diffonde quelle raccolte dal proprio personale in servizio nelle sedi periferiche. In caso di eventi con magnitudo superiore al 4° grado della scala Richter, la procedura impone l'interruzione della circolazione nel tratto di linea interessato, prescrivendo a tutti i treni già in movimento di raggiungere in marcia a vista la più vicina località di servizio, e di ripartire solo dopo che siano stati effettuati accurati controlli per rilevare eventuali danni.

In una prospettiva evolutiva, FER potrà rafforzare ulteriormente il proprio approccio attraverso l'integrazione tra monitoraggio infrastrutturale e analisi dei dati ambientali, sviluppando modelli sempre più avanzati di gestione predittiva dei rischi. L'utilizzo progressivo di strumenti digitali e sistemi di rilevazione in tempo reale potrà infatti consentire una maggiore capacità di anticipazione degli eventi critici, riducendo il ricorso a interventi emergenziali e migliorando l'efficienza complessiva della rete.

In tale contesto, l'infrastruttura ferroviaria potrà essere interpretata non solo come elemento funzionale al trasporto, ma anche come piattaforma abilitante per la generazione di valore ambientale, attraverso l'integrazione tra efficienza energetica, riduzione delle emissioni, gestione sostenibile delle risorse e tutela del territorio. FER potrà inoltre valutare l'introduzione progressiva di indicatori sempre più strutturati, in grado di supportare i processi decisionali e di rendere maggiormente misurabile il contributo dell'azienda agli obiettivi di sostenibilità, anche in relazione all'evoluzione del quadro normativo europeo.

Nel complesso, il percorso intrapreso evidenzia come il governo ambientale dell'infrastruttura possa evolvere verso modelli sempre più integrati, in cui sostenibilità, sicurezza e resilienza operativa convergono in una visione unitaria orientata al lungo periodo.

5.6.1 / La gestione dei rischi

La gestione della rete ferroviaria espone FER a una pluralità di rischi fisici, in particolare di natura climatica e geologica, che possono incidere sulla continuità operativa e sull'integrità del patrimonio infrastrutturale. In questo contesto, l'azienda adotta un approccio strutturato al governo dei rischi, che integra misure di prevenzione, procedure operative e strumenti di trasferimento assicurativo.

A partire dal 30 giugno 2025, FER ha attivato una polizza assicurativa di tipo "All risks" sul patrimonio mobiliare e immobiliare, con validità fino al 31 dicembre 2028. La copertura include i principali rischi fisici cui è esposta la rete, tra cui eventi alluvionali, fenomeni atmosferici estremi, incendi boschivi, eventi franosi e sismici, oltre ad altri rischi di natura strutturale e operativa. I dettagli delle coperture assicurative, inclusi valori, massimali e franchigie, sono riportati nella tabella seguente.



| Tipologia di rischio                                                                        | Data di inizio | Data di scadenza | Importo assicurato | Massimale assicurato                   | Eventuale franchigia                                  |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|------------------|--------------------|----------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| Inondazioni alluvioni e allagamenti                                                         | 30/06/2025     | 31/12/2028       | € 30.490.000       | Limite € 2.500.000 per sinistro e anno | € 1.500.000 per sinistro                              |
| Eventi atmosferici estremi (uragani, nubifragi, tempeste di neve, trombe d'aria) e grandine | 30/06/2025     | 31/12/2028       | € 30.490.000       | Limite € 2.500.000 per sinistro e anno | € 1.500.000 per sinistro                              |
| Incendio                                                                                    | 30/06/2025     | 31/12/2028       | € 20.490.000       | € 20.490.000                           | € 100 per sinistro                                    |
| Franamenti, cedimenti, smottamenti di terreni                                               | 30/06/2025     | 31/12/2028       | € 30.490.000       | Limite € 2.500.000 per sinistro e anno | Scoperto 10% per sinistro minimo franchigia € 100.000 |
| Eventi sismici                                                                              | 30/06/2025     | 31/12/2028       | € 30.490.000       | Limite € 2.500.000 per sinistro e anno | € 1.500.000 per sinistro                              |
| Collasso strutturale                                                                        | 30/06/2025     | 31/12/2028       | € 30.490.000       | Limite € 1.000.000 per sinistro        | € 100 per sinistro                                    |
| Sovraccarico neve                                                                           | 30/06/2025     | 31/12/2028       | € 30.490.000       | Limite € 2.500.000 per sinistro e anno | Scoperto 10% per sinistro minimo franchigia € 100.000 |
| Dispersione liquidi                                                                         | 30/06/2025     | 31/12/2028       | € 30.490.000       | Limite € 1.000.000 per sinistro        | € 500 per sinistro                                    |

In una prospettiva di progressivo allineamento alle normative europee, FER sta inoltre avviando un percorso di analisi volto a valutare il contributo delle proprie attività agli obiettivi ambientali definiti dalla Tassonomia Ue, con particolare riferimento alla mitigazione e all'adattamento al cambiamento climatico.

Una prima ricognizione, basata sui dati disponibili per il 2024 e aggiornata con il portafoglio investimenti 2025, consente di individuare tra le attività potenzialmente allineate la gestione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria, gli interventi di elettrificazione delle linee, il potenziamento tecnologico della rete (inclusi i sistemi di controllo e sicurezza della circolazione) e gli interventi di ammodernamento infrastrutturale, come si vede in dettaglio nel capitolo 5.

Il portafoglio investimenti 2025 conferma e rafforza tale orientamento, con interventi complessivamente stanziati per oltre 400 milioni di euro, destinati in larga parte al miglioramento della resilienza dell'infrastruttura, alla riduzione delle emissioni indirette e al rafforzamento della sicurezza e dell'affidabilità della rete.

Su questa base, l'azienda prevede di formalizzare, a partire dai dati 2025, una stima strutturata del grado di allineamento alla Tassonomia Ue, articolata per codice Nace e distinta tra quota di fatturato e spesa (CapEx) associata agli obiettivi di mitigazione e adattamento al cambiamento climatico.

## La dimensione sociale

**La valorizzazione del capitale umano rappresenta per FER un elemento strutturale della propria strategia e della propria identità di gestore di un'infrastruttura pubblica essenziale. In questo contesto, le persone non sono soltanto una risorsa operativa, ma costituiscono una componente abilitante indispensabile per garantire la sicurezza della circolazione ferroviaria, la continuità del servizio e la qualità delle prestazioni erogate alla collettività.**

L'approccio adottato da FER si fonda sul riconoscimento del lavoro come dimensione centrale nella creazione di valore pubblico e si traduce nella promozione di ambienti professionali inclusivi, sicuri e orientati allo sviluppo delle competenze. Le politiche di gestione del personale sono coerenti con i principi di imparzialità, trasparenza, pari opportunità e accesso sanciti dall'art. 35, comma 3, del D.Lgs. 165/2001, e si inseriscono in un quadro più ampio di responsabilità sociale dell'impresa.

In tale prospettiva, FER ha sviluppato un modello integrato di gestione delle risorse umane che coniuga la tutela dei diritti e delle condizioni contrattuali – definite nell'ambito del Ccnl autoferrotranvieri e degli accordi di secondo livello – con un insieme articolato di interventi orientati al miglioramento continuo della qualità del lavoro. Tra questi rientrano le iniziative dedicate alla formazione continua, al benessere organizzativo, alla conciliazione tra vita professionale e privata e alla riduzione delle disuguaglianze, con particolare attenzione alla promozione delle pari opportunità e alla valorizzazione delle diversità.

Tali impegni si traducono in politiche concrete di welfare, formazione e inclusione, descritte nei paragrafi successivi. In questa direzione si colloca anche l'attenzione crescente verso le politiche di attrazione e retention dei talenti, sviluppate attraverso strumenti di valorizzazione delle competenze e soluzioni retributive integrative, tra cui l'estensione della copertura sanitaria.

Questo insieme di azioni contribuisce a consolidare un modello organizzativo orientato alla resilienza e alla continuità operativa, in cui la crescita professionale delle persone e il loro benessere rappresentano condizioni essenziali per affrontare le sfide tecniche, normative e gestionali del settore ferroviario.

### 6.1 / Il capitale umano e la composizione dell'organico di FER

Il percorso di evoluzione organizzativa avviato nel 2024 – con la nomina del direttore generale e l'istituzione della segreteria tecnica, dell'ufficio Comunicazione e della segreteria A.U. – è proseguito nel 2025 con una riorganizzazione strutturale di maggiore portata. A seguito di specifica richiesta di FER alla Regione Emilia-Romagna, e della successiva autorizzazione, il nuovo organigramma aziendale è entrato in vigore il 1° maggio 2025. Le principali novità introdotte riguardano: l'unificazione sotto un'unica responsabilità dirigenziale delle unità organizzative Armamento e Opere civili; l'istituzione di una nuova area dirigenziale Affari generali, legale e appalti; e la costituzione di due nuove strutture tecniche denominate Control room. L'organigramma è stato ulteriormente aggiornato nel corso dell'anno, con gli ordini di servizio del 16 ottobre 2025 (Manutenzione infrastruttura – Armamento) e del 28 novembre 2025 (attribuzione della responsabilità



gestionale del patrimonio immobiliare), confermando un assetto organizzativo dinamico e orientato all’efficienza operativa.

Al 31 dicembre 2025, l’organico di FER è composto da 275 dipendenti, in aumento di 9 unità rispetto al 2024, confermando un percorso di crescita graduale e coerente con le esigenze di sviluppo funzionale e infrastrutturale dell’azienda. Questo incremento si inserisce in una logica di rafforzamento selettivo delle competenze, volto al presidio della rete e all’evoluzione dei servizi.

La struttura occupazionale si caratterizza per un’elevata stabilità contrattuale: il 96,36% del personale è inquadrato con contratto a tempo indeterminato, mentre solo il 3,64% è assunto a tempo determinato. In termini assoluti, i dipendenti a tempo indeterminato sono passati dai 259 del 2024 ai 265 nel 2025 (+6), mentre quelli a tempo determinato sono aumentati di sole 3 unità, a conferma di una crescita che mantiene saldo un modello di impiego basato su rapporti continuativi.

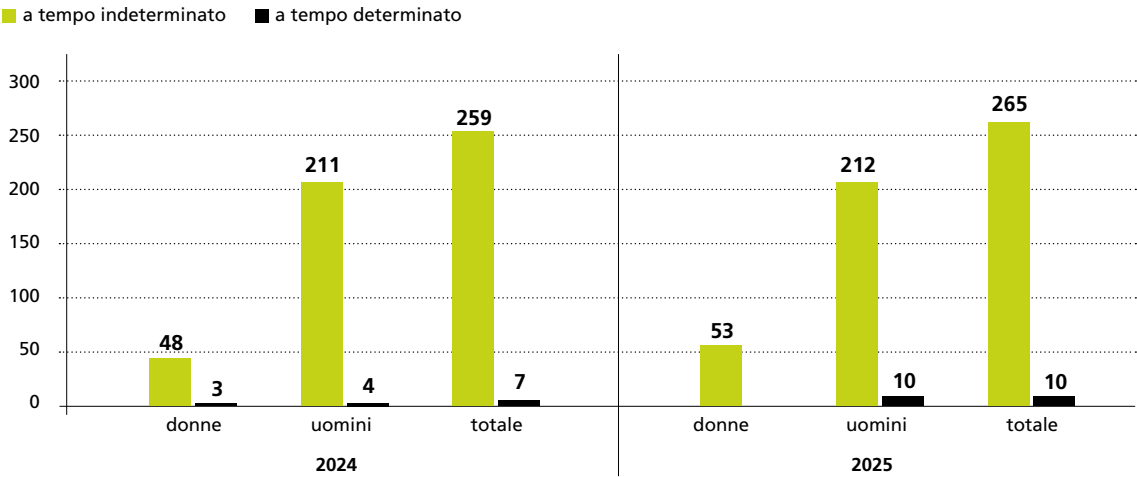
Anche sotto il profilo della distribuzione per genere, si osserva una sostanziale stabilità: nel 2025 le donne sono 53, pari a circa il 20% dei dipendenti, in crescita di 2 unità sull’anno precedente, mentre gli uomini sono 222 (+7 rispetto al 2024). Il dato evidenzia un incremento della componente femminile, seppur ancora contenuto, all’interno di un contesto occupazionale storicamente caratterizzato da una prevalenza maschile, tipica del settore ferroviario e tecnico-industriale.

Approfondendo la distribuzione per tipologia di contratto e genere, emerge un dato di particolare rilievo: nel 2025, l’intera componente femminile – tutte e 53 le dipendenti, con un aumento di circa il 10% rispetto al 2024 – è inquadrata con contratto a tempo indeterminato, a fronte di 212 uomini nella medesima tipologia contrattuale, rimasti sostanzialmente stabili nell’arco del biennio. I 10 dipendenti a tempo determinato sono esclusivamente uomini, inquadrati come operai in risposta a specifiche esigenze di carattere tecnico. Questo dato, come già ricordato, riflette un orientamento aziendale verso condizioni occupazionali stabili e continuative per tutte le lavoratrici, in un settore storicamente a forte connotazione maschile.

Un ulteriore elemento di rilievo riguarda la piena adesione al sistema di contrattazione collettiva: il 100% dei dipendenti è tutelato da Ccnl, a garanzia di condizioni di lavoro definite e uniformi. In relazione agli obblighi legislativi in materia di inclusione, nel 2024 il numero di lavoratori appartenenti alle categorie protette risultava in linea con quanto previsto dalla normativa; nel 2025 si registra invece una posizione aperta ai sensi della Legge 68/99 (art. 18), conseguenza diretta della crescita dell’organico avvenuta nel corso dell’anno: l’aumento dei dipendenti ha infatti determinato una soglia obbligatoria più elevata, che FER si è già attivata a colmare attraverso specifiche azioni di ricerca e selezione.

Nel complesso, i dati evidenziano un’organizzazione solida, caratterizzata da stabilità occupazionale, forte incidenza del lavoro a tempo indeterminato e progressiva crescita dell’organico, elementi che contribuiscono a rafforzare la capacità operativa di FER e a sostenere nel tempo la qualità e la sicurezza del servizio ferroviario.

Numero dipendenti per contratto/per genere (unità)



Composizione dell’organico per inquadramento e genere

| Dipendenti                                                | Unità di misura | 2025  |        |        | 2024  |        |        | Delta 2025-2024 |
|-----------------------------------------------------------|-----------------|-------|--------|--------|-------|--------|--------|-----------------|
| Dipendenti a tempo indeterminato per inquadramento/genere |                 | donne | uomini | totale | donne | uomini | totale |                 |
| Dirigenti                                                 | n.              | -     | 2      | 2      | -     | 4      | 4      | -50,00%         |
| Quadri                                                    | n.              | 2     | 13     | 15     | 2     | 12     | 14     | 7,14%           |
| Impiegati                                                 | n.              | 28    | 14     | 42     | 26    | 14     | 40     | 5,00%           |
| Operai                                                    | n.              | 23    | 183    | 206    | 20    | 181    | 201    | 2,49%           |
| Totale                                                    | n.              | 53    | 212    | 265    | 48    | 211    | 259    | 2,32%           |
| Dipendenti a tempo determinato per inquadramento/genere   |                 | donne | uomini | totale | donne | uomini | totale |                 |
| Impiegati                                                 | n.              | -     | -      | -      | 1     | -      | 1      | -100,00%        |
| Operai                                                    | n.              | -     | 10     | 10     | 2     | 4      | 6      | 66,67%          |
| Totale                                                    | n.              | -     | 10     | 10     | 3     | 4      | 7      | 42,86%          |



## 6.2 / Diritti e tutele

FER riconosce il rispetto dei diritti dei lavoratori come un principio fondamentale della propria attività e come condizione imprescindibile per garantire la sostenibilità organizzativa, la qualità del servizio e la responsabilità verso la collettività. In un contesto ad alta complessità come quello ferroviario, la tutela delle persone rappresenta non solo un obbligo normativo, ma anche un elemento centrale nella prevenzione dei rischi e nella continuità del servizio.

L'azienda promuove un sistema articolato di politiche, procedure e strumenti organizzativi finalizzati a garantire condizioni di lavoro eque, sicure e rispettose della dignità individuale. Tali principi trovano applicazione concreta nel rispetto della normativa vigente, dei contratti collettivi applicati e delle disposizioni interne che disciplinano i rapporti di lavoro, la sicurezza e i comportamenti della Società.

In particolare, FER ha sviluppato un modello integrato di tutela dei lavoratori che si articola lungo tre direttrici principali:

- garanzia dei diritti contrattuali e normativi, assicurata attraverso la piena applicazione del Ccnl autoferrotranvieri (100% dei dipendenti) e degli accordi di secondo livello;
- tutela della salute, della sicurezza e dell'integrità fisica e psicologica, perseguita mediante il sistema di gestione della sicurezza, strutturato in conformità al D.Lgs. 81/08 e sostenuto da attività di formazione obbligatoria e dal presidio costante delle condizioni operative;
- promozione di un ambiente di lavoro equo e inclusivo, orientato alla prevenzione di ogni forma di discriminazione, abuso o disparità di trattamento, come descritto nel successivo sottocapitolo.

I principi di comportamento e le regole di condotta sono formalizzati all'interno del codice etico aziendale, che definisce i valori di riferimento dell'organizzazione e le responsabilità di tutti i soggetti che operano per conto di FER. Il documento si integra con il Modello di organizzazione, gestione e controllo (Mogc) ai sensi del D.Lgs. 231/2001, contribuendo a prevenire comportamenti non conformi e a rafforzare la cultura della legalità e della responsabilità.

A supporto di tali presidi, l'azienda promuove canali e strumenti per la segnalazione di eventuali azioni non conformi, garantendo la tutela dei segnalanti e la gestione delle segnalazioni secondo criteri di riservatezza, imparzialità e trasparenza.

Sotto il profilo dei risultati, nel corso degli ultimi tre esercizi non si sono registrati casi di violazione dei diritti umani che abbiano determinato provvedimenti definitivi, sanzioni o risarcimenti a carico dell'impresa. Questo dato, pur in un contesto caratterizzato da attività complesse, rappresenta un indicatore significativo dell'efficacia dei sistemi di prevenzione e controllo messi in campo.

Un ulteriore indicatore del clima organizzativo e delle condizioni di lavoro è rappresentato dal tasso di assenza, che nel 2025 si attesta al 4,97% delle giornate potenzialmente lavorabili (calcolate su 57.818 giornate complessive), in diminuzione di 1,43 punti percentuali rispetto al 2024. Il dato comprende le assenze per malattia, permessi e istituti contrattuali, nonché le 51 giornate di assenza riconducibili ai 5 infortuni sul lavoro registrati nell'anno (nessuno grave). Questo miglioramento segnala un trend positivo nel benessere dei lavoratori e nell'efficacia delle politiche di gestione delle presenze, anche a fronte della crescita dell'organico.



6.3 /  
Pari opportunità, inclusione e accesso al lavoro

In un settore tradizionalmente caratterizzato da una forte componente tecnico-operativa e da una presenza maschile preponderante, l’azienda è impegnata nel progressivo rafforzamento dell’equilibrio di genere e nella valorizzazione della diversità, nella consapevolezza che tali dimensioni rappresentino un fattore abilitante per l’innovazione e la qualità del servizio e, più in generale, elementi centrali per lo sviluppo di una organizzazione sostenibile e resiliente.

Nel 2025, la componente femminile rappresenta il 19,27% del personale complessivo: un dato in lieve crescita rispetto agli anni precedenti, che segnala un’evoluzione graduale ma ancora distante da un equilibrio strutturale, in particolare per i ruoli di responsabilità. Nel 2025, infatti, la presenza femminile negli incarichi apicali si attesta al 13,33% tra i quadri – pari a 2 su 15. Tale dinamica riflette le caratteristiche del mercato del lavoro di riferimento, in cui la disponibilità di profili tecnici qualificati – in particolare in ambito ferroviario e infrastrutturale – presenta una significativa prevalenza maschile, ma rappresenta al contempo un ambito di sviluppo per il futuro, in coerenza con gli obiettivi di inclusione, valorizzazione delle competenze e rafforzamento della sostenibilità sociale dell’organizzazione.

Dal punto di vista delle funzioni, il personale operativo rappresenta al 31 dicembre 2025 il 78,5% del totale, mentre la componente amministrativa (impiegati, quadri e dirigenti) si attesta al 21,5%, evidenziando una forza lavoro fortemente concentrata nelle attività tecniche, in coerenza con la natura dell’azienda.

L’analisi per categoria professionale conferma la struttura prevalentemente operaia dell’organico: gli operai – a tempo indeterminato e determinato – passano da 207 a 216 unità, con una crescita concentrata in particolare nella componente a tempo determinato (+4 unità), impiegata per rispondere a specifiche esigenze operative di carattere tecnico. La categoria degli impiegati si mantiene sostanzialmente stabile (da 41 a 42 unità), così come i quadri, che registrano un lieve incremento da 14 a 15 (+7,14%). Di rilievo la riduzione dei dirigenti, dimezzati da 4 a 2 unità (-50%), in conseguenza di una riorganizzazione della struttura apicale avviata nel corso del biennio.

La distribuzione per fasce d’età mostra un equilibrio tra le diverse generazioni, con il 14,5% dei dipendenti under 30, il 57,5% tra i 30 e i 50 anni, il 28% oltre i 50 anni.



Composizione dell’organico per inquadramento e genere

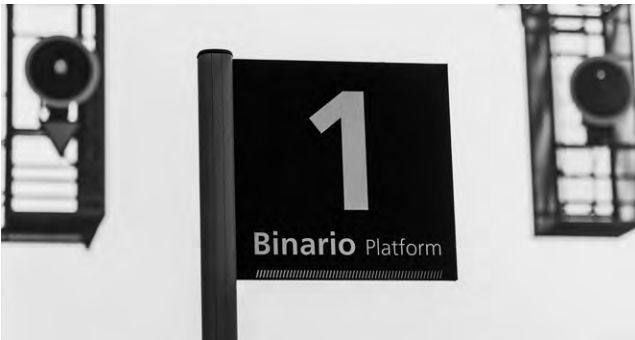
| Dipendenti                          | Unità di misura | 2025  |        |        | 2024  |        |        | Delta 2025-2024 |
|-------------------------------------|-----------------|-------|--------|--------|-------|--------|--------|-----------------|
| Dipendenti per inquadramento/genere |                 | donne | uomini | totale | donne | uomini | totale |                 |
| Dirigenti                           | n.              | -     | 2      | 2      | -     | 4      | 4      | -50,00%         |
| Quadri                              | n.              | 2     | 13     | 15     | 2     | 12     | 14     | 7,14%           |
| Impiegati                           | n.              | 28    | 14     | 42     | 27    | 14     | 41     | 2,44%           |
| Operai (a tempo indeterminato)      | n.              | 23    | 183    | 206    | 20    | 181    | 201    | 2,49%           |
| Operai (a tempo determinato)        | n.              | -     | 10     | 10     | 2     | 4      | 6      | 66,67%          |
| Totale                              | n.              | 53    | 222    | 275    | 51    | 215    | 266    | 3,38%           |

Composizione dell’organico per età e genere

| Dipendenti                          | Unità di misura | 2025  |        |        | 2024  |        |        | Delta 2025-2024 |
|-------------------------------------|-----------------|-------|--------|--------|-------|--------|--------|-----------------|
| Dipendenti per fascia di età/genere |                 | donne | uomini | totale | donne | uomini | totale |                 |
| Fino a 29 anni                      | n.              | 11    | 29     | 40     | 10    | 46     | 56     | -28,57%         |
| Da 30 a 50 anni                     | n.              | 29    | 129    | 158    | 28    | 104    | 132    | 19,70%          |
| Oltre 50 anni                       | n.              | 13    | 64     | 77     | 13    | 65     | 78     | -1,28%          |
| Totale                              | n.              | 53    | 222    | 275    | 51    | 215    | 266    | 3,38%           |

Nel confronto con il 2024, la fascia centrale (30-50 anni) registra la crescita più significativa, passando da 132 a 158 unità (+19,70%), a conferma di una strategia di rafforzamento selettivo orientata ai profili tecnici e operativi con maggiore esperienza consolidata. La contrazione nella fascia under 30 – da 56 a 40 unità (-28,57%) – riflette un approccio assuntivo più mirato rispetto agli anni precedenti, pur segnalando l’importanza di continuare a presidiare l’attrattività verso i profili più giovani. La fascia over 50 si mantiene invece sostanzialmente stabile (-1,28%), rappresentando una componente esperta la cui progressiva uscita dovrà essere accompagnata da adeguati meccanismi di trasferimento delle competenze.

Con riferimento alle dinamiche occupazionali, nel corso del 2025 FER ha registrato 17 nuove assunzioni, a fronte di 8 cessazioni (di cui 2 per pensionamento, 1 per licenziamento con giustificato motivo oggettivo, 4 per dimissioni volontarie e 1 per decesso), con un saldo positivo pari a 9 unità rispetto al 2024.



La distribuzione delle assunzioni per età e genere nell’ultimo biennio riflette sia esigenze operative sia dinamiche di mercato:

- tra gli under 30 si registrano 4 assunzioni femminili e 6 maschili nel 2024 (totale 10) e 1 femminile e 3 maschili nel 2025 (totale 4);
- nella fascia 30-50 anni si rilevano 3 donne e 7 uomini nel 2024 (totale 10) e 1 donna e 9 uomini nel 2025 (totale 10);
- tra gli over 50 non si registrano assunzioni nel 2024, mentre nel 2025 si contano 3 assunzioni maschili.

Complessivamente, i nuovi ingressi si attestano nel 2025 a 17 unità, in un quadro di selezione più mirata rispetto all’esercizio precedente (20 le assunzioni nel 2024), orientata a consolidare le professionalità necessarie alla gestione e allo sviluppo della rete ferroviaria.

La composizione per genere – 15 uomini e 2 donne, concentrate nelle fasce di età centrali e più avanzate – riflette le specifiche competenze ricercate, tipiche di un settore a forte vocazione tecnica dove la presenza femminile nei livelli più alti di seniority è ancora strutturalmente inferiore a quella maschile, benché in crescita. Anche le cessazioni, pari a 8 unità in entrambi gli esercizi, presentano una distribuzione differenziata:

- con riferimento agli under 30, si rilevano 2 uscite nel 2024 (1 donna e 1 uomo) e 3 nel 2025 (tutti uomini);
- nella popolazione aziendale tra i 30 e i 50 anni, si registrano 2 cessazioni nel 2024 (1 donna e 1 uomo) e 1 nel 2025 (uomo);
- nella fascia over 50, si contano 4 uscite nel 2024 e 4 nel 2025, tutte riferite a personale maschile.

L’analisi del turnover evidenzia dunque un processo di ricambio generazionale in progressiva evoluzione, in cui le uscite si concentrano prevalentemente nelle fasce di età più elevate – fisiologicamente legate ai flussi pensionistici – mentre i nuovi ingressi nelle fasce più giovani e intermedie – in particolare tra i 30 e 50 anni – riflettono la natura tecnico-specialistica dei profili ricercati (caratteristica strutturale del settore ferroviario) ma anche una maggiore attrattività dell’azienda per i profili junior.

Sotto il profilo del genere, nel 2025, l’analisi delinea un parziale riequilibrio delle dinamiche di ingresso, con una quota femminile pari all’11,76% delle nuove assunzioni (+2 assunzioni), anche se in diminuzione rispetto al 2024 (+5). Parallelamente, la quota di nuove entrate maschili è aumentata, rappresentando il 3% del totale (+15 dipendenti a fronte di 8 cessazioni).

In linea con il piano triennale, FER prevede un ulteriore rafforzamento dell’organico entro il 2027, con 24 nuove assunzioni che porteranno il totale dei dipendenti a 290 unità. Tale dimensionamento è ritenuto adeguato per l’attuale fase di sviluppo, pur rimanendo inferiore rispetto ad altri gestori di reti ferroviarie e ancora distante dall’obiettivo teorico di un agente per ogni chilometro di linea.

Va inoltre considerato che le previsioni occupazionali potrebbero subire variazioni in funzione di fattori esogeni, quali l’andamento delle dimissioni volontarie o eventuali modifiche normative in materia pensionistica (attualmente fissata a 42 anni e 10 mesi di anzianità contributiva o 67 anni di età).

| Analisi turnover (%)               | 2025  |        |        | 2024  |        |        |
|------------------------------------|-------|--------|--------|-------|--------|--------|
|                                    | donne | uomini | totale | donne | uomini | totale |
| Turnover positivo - assunzioni (%) | 3,77  | 6,76   | 6,18   | 13,73 | 6,05   | 7,52   |
| Turnover negativo - cessazioni (%) | 0,00  | 3,60   | 2,91   | 3,92  | 2,79   | 3,01   |
| Turnover complessivo (%)           | 3,77  | 3,15   | 3,27   | 9,80  | 3,26   | 4,51   |

In tema di diversity, si evidenzia una presenza di dipendenti appartenenti alle categorie protette pari al 3,27% dell’organico complessivo nel 2025 – corrispondente a 9 unità su 275 dipendenti – in crescita rispetto al 2024. Un dato che testimonia l’impegno progressivo dell’azienda nel promuovere l’inclusione lavorativa e nel garantire il rispetto degli obblighi normativi previsti dalla Legge 68/99.

Sotto il profilo economico, il costo del personale ha registrato nel 2025 un incremento del 3,9% rispetto all’anno precedente (da 15,02 a 15,61 milioni di euro), riconducibile principalmente all’entrata a regime delle prime tranches del rinnovo del Ccnl autoferrotranvieri 2024-2026 e ai relativi riflessi sugli oneri contributivi aziendali e sul Tfr, nonché alla crescita dell’organico e ai relativi accertamenti sanitari.

L’analisi dei dati conferma la tendenza di FER a mantenere un organico caratterizzato da elevata stabilità, forte specializzazione tecnica e un profilo demografico equilibrato. Nel complesso, le dinamiche osservate evidenziano un’organizzazione in fase di crescita e consolidamento, che si confronta con sfide strutturali legate all’attrattività dei profili tecnici, al riequilibrio di genere e al ricambio generazionale, elementi che rappresentano ambiti prioritari di sviluppo per il rafforzamento della sostenibilità sociale nel medio-lungo periodo.

6.3.1 / Procedure di selezione e pari opportunità

L’accesso al lavoro in FER avviene attraverso procedure pubbliche strutturate, fondate sui principi di trasparenza, imparzialità, pari opportunità e oggettività di valutazione, in coerenza con la normativa vigente e con il ruolo dell’azienda quale soggetto gestore di un’infrastruttura di interesse collettivo. Tali principi non rappresentano esclusivamente un adempimento formale, ma costituiscono elementi sostanziali che orientano l’intero processo di reclutamento, selezione e inserimento del personale.

In questo quadro, FER ha progressivamente rafforzato un sistema di pratiche e misure finalizzate a garantire un accesso equo al lavoro e a promuovere una cultura organizzativa inclusiva. Le politiche aziendali sono orientate alla valorizzazione della diversità, al contrasto di ogni forma di discriminazione e alla promozione dell’equilibrio di genere, in coerenza con gli obiettivi di sostenibilità sociale e con l’evoluzione del contesto normativo e culturale.

Tra le azioni più rilevanti si evidenziano gli interventi volti a garantire pari accesso alla formazione e alle opportunità occupazionali, nonché l’attenzione alla composizione delle commissioni selettive, definite in modo da assicurare competenza, indipendenza e rispetto dei principi di imparzialità e inclusività. Questo approccio contribuisce a rafforzare la qualità dei processi decisionali e a consolidare la fiducia nei confronti dell’organizzazione, sia da parte dei candidati sia degli stakeholder interni ed esterni. Nel complesso, il modello adottato da FER si configura come un sistema strutturato e trasparente di accesso al lavoro, orientato non solo alla selezione delle competenze necessarie allo sviluppo dell’azienda, ma anche alla costruzione di un ambiente professionale equo e inclusivo.



### 6.3.2 / Il reclutamento e l'attrattività aziendale

FER applica dal 2013 un regolamento per il reclutamento del personale, consultabile nell'area "Società trasparente" del sito istituzionale, che disciplina in modo strutturato le modalità di accesso al lavoro. Le procedure selettive sono definite nel rispetto dei principi di imparzialità, trasparenza, pari opportunità, celerità ed economicità, nonché della normativa in materia di protezione dei dati personali, e si avvalgono del supporto di commissioni composte da soggetti esperti, indipendenti e qualificati.

Dal 2024, la Società ha avviato un percorso di rafforzamento della propria capacità di pianificazione del fabbisogno di personale, presentando alla Regione Emilia-Romagna la richiesta di aggiornamento del Piano triennale di reclutamento 2024-2026. A seguito dell'evoluzione delle esigenze organizzative, il Piano è stato modificato nel 2025 con il nuovo orizzonte programmatico triennale 2025-2027. Questo strumento di programmazione consente a FER di gestire in modo anticipatorio e coerente la crescita dell'organico, allineando le politiche di assunzione alle strategie di sviluppo aziendale e agli impegni assunti nei confronti del territorio.

Il contesto in cui opera l'azienda resta caratterizzato da una crescente complessità nel reperimento di profili tecnici specializzati, in particolare nelle aree impiantistica, manutentiva e di esercizio. Tale difficoltà è riconducibile a diversi fattori strutturali: la limitata disponibilità sul mercato di diplomati in ambiti coerenti (periti elettrici, elettronici, geometri), l'elevata percentuale di inidoneità psicofisica dei candidati rispetto ai requisiti normativi richiesti e la concorrenza di grandi gruppi privati, in grado di offrire condizioni economiche e di welfare più competitive.

In questo scenario, il tema dell'attrattività aziendale assume una rilevanza strategica, configurandosi come uno dei principali fattori abilitanti per la sostenibilità operativa nel medio-lungo periodo. Per rispondere a tali criticità, dal 2024 FER ha introdotto un insieme di misure finalizzate a rafforzare la propria capacità di attirare e trattenere risorse qualificate. Tra queste si evidenziano:

- l'introduzione di forme contrattuali più flessibili, con l'utilizzo dell'apprendistato professionalizzante per i candidati under 30 e del contratto a tempo determinato per gli over 29, in alternativa al tirocinio formativo;
- il rinnovo della componente economica del contratto integrativo aziendale, fermo da oltre un decennio, attraverso un accordo sindacale;
- l'attivazione di una piattaforma di welfare aziendale, che consente ai dipendenti di destinare in tutto o in parte il premio di risultato;
- l'adozione del regolamento interno per le progressioni di carriera, basato su criteri di anzianità, merito e responsabilità, con l'obiettivo di rendere più chiari e attrattivi i percorsi professionali.



Nonostante tali interventi, permangono criticità legate alla retention, con la registrazione di dimissioni di profili tecnici specializzati – in particolare nell'area manutentiva – a favore di contesti aziendali percepiti come più vantaggiosi sotto il profilo retributivo e organizzativo. Parallelamente, si evidenziano fabbisogni crescenti anche nelle aree amministrative e tecniche impegnate nel governo di attività complesse (tra cui appalti di rilevante dimensione), nonché nelle funzioni di staff e nei presidi del Sistema di gestione della sicurezza, attualmente solo parzialmente coperti o affidati a servizi esterni. Nel complesso, il sistema di reclutamento e miglioramento dell'attrattività adottato da FER si configura come un modello in evoluzione, chiamato a confrontarsi con trasformazioni profonde del mercato del lavoro tecnico-specialistico. In questa prospettiva, il rafforzamento della capacità di attrarre, sviluppare e trattenere competenze rappresenta una leva strategica per garantire la continuità operativa, la sicurezza della rete e la qualità del servizio nel lungo periodo.

### La convenzione con il Genio militare

A supporto della copertura dei fabbisogni operativi in un mercato del lavoro complesso, FER mantiene una convenzione triennale con il Ministero della Difesa per la formazione e l'impiego del personale del Reggimento Genio ferrovieri di Castelmaggiore (Bo). La convenzione consente all'azienda di avvalersi dei militari nelle attività di gestione della circolazione, di manutenzione della linea ferroviaria e di formazione. Questo accordo rappresenta uno strumento flessibile e qualificato di integrazione delle competenze già disponibili, in grado di rispondere prontamente alle esigenze di presidio della rete.

## 6.4 / Salute e sicurezza sul lavoro

La tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro rappresenta per FER un principio inderogabile e un elemento strutturale del proprio modello organizzativo, strettamente connesso alla natura dell'attività svolta e al ruolo di gestore di un'infrastruttura di utilità pubblica. In questo contesto, la sicurezza dei lavoratori si configura non solo come obbligo normativo, ma come condizione essenziale per garantire la continuità del servizio e la sicurezza complessiva dell'esercizio ferroviario.

Nel biennio 2024-2025, l'andamento degli infortuni evidenzia un quadro complessivamente sotto controllo, con segnali di miglioramento per alcune categorie di evento:

- nel corso del 2024 si sono verificati 6 infortuni, di cui 3 in itinere, considerati come segue secondo la classificazione ai sensi del codice penale (artt. 582, 583, 590): 5 lievissimi e 1 grave (infortunio in itinere);
- nel corso del 2025 si sono verificati 5 infortuni, di cui 2 in itinere, considerati come segue secondo la classificazione ai sensi del codice penale (artt. 582, 583, 590): 3 lievissimi, 1 lieve e 1 grave;
- non si sono verificati infortuni mortali in nessuno dei due esercizi.



A fronte di tale andamento, si rileva invece un aumento delle ore lavorate, passate da 418.152 nel 2024 a 438.900 nel 2025, elemento che rafforza la lettura positiva del dato infortunistico in termini di incidenza relativa. Parallelamente, i giorni di assenza per infortunio sono passati da 73 nel 2024 a 89 nel 2025, evidenziando un aumento delle giornate complessive perse nonostante la riduzione del numero di eventi. Il dato segnala una maggiore durata media degli infortuni registrati e rappresenta un’area di attenzione per il rafforzamento continuo dei sistemi di prevenzione e monitoraggio. Nel medesimo periodo, non si sono registrati casi di malattie professionali, a conferma dell’efficacia delle misure di tutela adottate nel medio periodo.

Il sistema di gestione della salute e sicurezza di FER è strutturato in conformità al D.Lgs. 81/08 ed è integrato nel Modello di organizzazione, gestione e controllo (Mog 231), già descritto nei paragrafi precedenti. Questo raccordo consente di presidiare in modo sistemico i rischi operativi connessi alle attività aziendali, rafforzando i meccanismi di controllo e mitigazione dei rischi. La supervisione dei temi legati alla sicurezza è affidata a figure professionali abilitate e formalmente designate, tra cui il Responsabile del servizio di prevenzione e protezione (Rspp), incaricato di individuare i fattori di rischio, definire le misure in materia e predisporre i programmi di informazione e formazione. Il Rspp opera in stretta collaborazione con il datore di lavoro, con i medici competenti (due nel caso di FER) e con i tre Rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza (RLs), contribuendo all’elaborazione e all’aggiornamento del Documento di valutazione dei rischi (Dvr).

| Infortuni sul lavoro                | Unità di misura | 2025           | 2024           |
|-------------------------------------|-----------------|----------------|----------------|
| Infortuni mortali                   | n.              | -              | -              |
| Infortuni gravi                     | n.              | -              | 1              |
| Altri infortuni                     | n.              | 5              | 5              |
| <b>Totale infortuni registrati</b>  | <b>n.</b>       | <b>5</b>       | <b>6</b>       |
| <i>di cui incidenti in itinere</i>  | <i>n.</i>       | <i>2</i>       | <i>3</i>       |
| <b>Totale ore lavorate</b>          | <b>n.</b>       | <b>438.900</b> | <b>418.152</b> |
| <b>Giorni assenza per infortuni</b> | <b>n.</b>       | <b>89</b>      | <b>73</b>      |

In coerenza con il Mog 231, FER promuove una cultura della sicurezza fondata sulla responsabilizzazione diffusa: ogni lavoratore è tenuto a operare nel rispetto delle procedure e a segnalare tempestivamente comportamenti o condizioni non sicure. Il sistema aziendale prevede specifiche procedure di segnalazione degli incidenti e dei quasi infortuni, nonché un regime disciplinare volto a garantire il rispetto delle misure di prevenzione e protezione. Un ruolo centrale è svolto dalla sorveglianza sanitaria, che rappresenta uno degli strumenti principali per la tutela della salute dei dipendenti. Tale attività, svolta dai medici competenti, si inserisce in un processo strutturato di valutazione e gestione del rischio e comprende la programmazione delle visite preventive e periodiche, la verifica dell’idoneità alla mansione e il trattamento delle cartelle sanitarie e di rischio. Nel 2025, sono state effettuate 267 visite di sorveglianza sanitaria e 101 visite mediche specifiche per la sicurezza ferroviaria, a conferma dell’elevato livello di presidio richiesto dalle attività operative. Nel complesso, il modello adottato da FER evidenzia un approccio integrato e proattivo ai temi della salute e della sicurezza, in cui la prevenzione, il monitoraggio e la responsabilizzazione delle persone rappresentano elementi chiave per la riduzione dei rischi e per il miglioramento continuo delle performance aziendali.

6.5 /  
Formazione e prevenzione:  
un pilastro della cultura della sicurezza in FER

La promozione di una visione condivisa della sicurezza rappresenta per FER un processo continuo e strutturato, che trova nella formazione il proprio punto di partenza e si consolida attraverso attività di comunicazione, sensibilizzazione e monitoraggio costante. In un contesto lavorativo ad alto rischio come quello ferroviario, la diffusione capillare della cultura della sicurezza costituisce un elemento essenziale per la prevenzione degli incidenti e per la tutela delle persone. All’interno del proprio Modello di organizzazione, gestione e controllo, FER ha sviluppato un articolato sistema di mitigazione dei rischi che si fonda anche su un piano didattico e informativo strutturato. Tale piano è finalizzato a garantire la piena conoscenza delle misure di sicurezza, l’adozione di comportamenti professionali corretti e la consapevolezza dei fattori di criticità da parte di tutto il personale.

- In questo ambito, le principali iniziative adottate comprendono:
- la formazione obbligatoria iniziale per tutti i neoassunti, in conformità al D.Lgs. 81/2008 e all’Accordo Stato-Regioni del 17 aprile 2025;
  - l’erogazione di corsi specialistici e straordinari sui rischi specifici (ad esempio lavori in quota) e sull’utilizzo di attrezzature particolari, attivati in funzione delle esigenze tecniche, delle modifiche normative o dell’introduzione di nuove mansioni;
  - la realizzazione di attività formative dedicate ai settori operativi critici, quali la manutenzione della rete, la regolazione della circolazione ferroviaria e le strutture di staff direzionale;
  - l’addestramento continuo in materia di gestione delle emergenze, primo soccorso, lotta antincendio ed evacuazione, accompagnato da verifiche periodiche dell’efficacia e da affiancamenti a personale esperto;
  - la predisposizione di strumenti di verifica dell’apprendimento, tra cui note informative e test, nonché la tracciabilità completa dei percorsi didattici attraverso schede personali informatizzate;
  - il coinvolgimento diretto dei Rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza (RLs) nella programmazione delle attività e nella condivisione delle misure di prevenzione.

Accanto all’attività formativa, FER adotta strumenti di controllo proattivo orientati al miglioramento continuo del sistema di sicurezza. Tra questi rientrano l’analisi sistematica degli infortuni e dei quasi infortuni, finalizzata all’individuazione delle cause e alla definizione di azioni correttive, nonché il monitoraggio degli eventi critici e dei comportamenti non conformi.





Casalecchio Palasport

Questo approccio integrato consente all'azienda non solo di garantire la piena conformità normativa, ma anche di sviluppare una cultura della sicurezza fondata sulla responsabilità diffusa e sulla partecipazione attiva delle persone. Le azioni preventive sono inoltre estese ai fornitori e ai soggetti terzi coinvolti nelle attività sensibili, contribuendo a rafforzare il presidio complessivo dei rischi lungo la catena di intervento. L'efficacia del sistema adottato è confermata dal contenuto livello di incidentalità registrato negli ultimi anni – come evidenziato nella tabella precedente – nonostante le attività svolte rientrino tra quelle a rischio elevato. Ciò testimonia la capacità dell'organizzazione di coniugare complessità tecnica e controllo degli eventi critici attraverso un modello strutturato, orientato alla prevenzione e al miglioramento continuo.

#### 6.5.1 / Formazione e sviluppo professionale

FER promuove la formazione come leva strategica non solo per la sicurezza operativa, ma anche per l'aggiornamento delle competenze e la valorizzazione del potenziale professionale. I percorsi di apprendimento, che costituiscono materia di accordo con le organizzazioni sindacali, hanno coinvolto nel 2025 tutti i 275 dipendenti dell'azienda, per un totale di circa 134 ore ad addetto (calcolate sulla presenza media annua di 263 unità). Complessivamente sono state erogate 35.143 ore di formazione – in aumento rispetto alle 34.536 del 2024 – così suddivise:

- corsi generali e specifici per l'aggiornamento tecnico-professionale: 5.203 ore (erano 5.626 nel 2024);
- moduli obbligatori in materia di salute e sicurezza sul lavoro ai sensi del D.Lgs. 81/08: 4.356 ore (+17% rispetto alle 3.712 ore del 2024), dato che conferma il rafforzamento progressivo della cultura della prevenzione;
- attività di riqualificazione professionale secondo il Sistema di acquisizione e mantenimento delle competenze (Samac), in coerenza con l'Allegato C del Decreto Ansf 4/2012: 25.584 ore (erano 25.000 nel 2024).

Il programma formativo del 2025, come già ricordato, è stato oggetto di un accordo sindacale, a testimonianza di una pianificazione adattiva e partecipata, capace di rispondere all'evoluzione delle esigenze organizzative.

Particolare rilievo è stato inoltre attribuito alla formazione on the job e alla costruzione di percorsi di crescita interni.

## 6.6 / Welfare e benessere organizzativo

FER riconosce il benessere delle persone come un fattore determinante per la qualità del lavoro e la coesione interna, oltre che leva strategica per sostenere la continuità operativa e la permanenza delle competenze all'interno dell'azienda, in particolare in un contesto caratterizzato da elevata complessità tecnica e responsabilità verso la collettività. Il benessere organizzativo non si costruisce però per via unilaterale: a sostenerlo è anche la solidità del dialogo con le rappresentanze dei lavoratori, che nel 2025 ha prodotto risultati concreti e misurabili, con la sottoscrizione di 9 verbali di intesa, a conferma della continuità del confronto su temi gestionali, retributivi e di welfare. Tra gli accordi di maggiore rilievo si evidenziano:

- il piano di formazione per l'anno 2025;
- l'accordo sperimentale per lo smart working;
- il nuovo premio di risultato e il piano di welfare;
- la produttività aziendale e la conciliazione dei tempi di vita e di lavoro.

Un passaggio di particolare rilevanza è rappresentato dall'adozione del già citato Regolamento avanzamenti e promozioni (adottato con ordine di servizio n. 23 del 3 dicembre 2025), frutto di un percorso di condivisione con le rappresentanze sindacali. Il regolamento introduce criteri trasparenti di progressione di carriera fondati su anzianità, merito e responsabilità, rafforzando l'attrattività organizzativa e il senso di appartenenza del personale.

Il sistema di welfare aziendale di FER ha registrato nel 2025 un consolidamento significativo, con l'estensione e la formalizzazione di misure avviate nel biennio precedente. In attuazione degli accordi con le organizzazioni sindacali, il sistema si avvale della piattaforma Day Welfare, descritta in dettaglio nel paragrafo 6.6.2. Anche lo smart working, avviato in via sperimentale nel 2024, è stato oggetto nel 2025 di un accordo sindacale specifico e successivamente integrato nel più ampio accordo sulla conciliazione dei tempi di vita e professionali. Questo percorso trasforma il lavoro agile da misura temporanea a strumento strutturale della politica del personale, con l'obiettivo di coniugare produttività, sostenibilità ambientale e qualità della vita dei dipendenti.

Sul fronte della gestione del tempo di lavoro, si segnala inoltre un miglioramento nella fruizione delle ferie: i giorni non goduti al 31 dicembre 2025 ammontano a 5.148, in diminuzione di 341 giornate rispetto all'anno precedente, nonostante la crescita dell'organico. Il risultato è frutto delle disposizioni aziendali adottate nel corso dell'anno per incentivarne l'utilizzo programmato, in un'ottica di benessere organizzativo e di riduzione dei residui accumulati.



Completano il sistema le misure già consolidate, tra cui l'erogazione di buoni pasto e la copertura sanitaria integrativa, che, nel loro insieme, contribuiscono a costruire un ambiente di lavoro più flessibile, inclusivo e orientato all'equilibrio tra dimensione professionale e personale.

#### 6.6.1 / Relazioni industriali e clima interno

In un settore ad alta incidenza del fattore umano, il coinvolgimento attivo delle rappresentanze dei lavoratori è per FER una componente strutturale del modello organizzativo, rappresentando uno strumento essenziale di gestione delle dinamiche interne e di presidio della qualità del lavoro.

Il dialogo con le organizzazioni sindacali ha riguardato nell'ultimo esercizio diversi ambiti strategici. Oltre alla prosecuzione dei tavoli per la definizione dei piani formativi e la gestione degli orari e delle turnazioni, il 2025 ha segnato un importante traguardo con la stesura del già menzionato regolamento interno per le progressioni di carriera ("Regolamento avanzamenti e promozioni"), un corpus di procedure improntate ai principi di trasparenza, pubblicità e imparzialità, volto a valorizzare il capitale umano aziendale. Parallelamente, nell'ottica di una attenzione sempre maggiore al benessere organizzativo e al bilanciamento tra vita lavorativa e privata (work-life balance), FER ha consolidato l'adozione dello smart working, offrendo ai dipendenti soluzioni flessibili capaci di integrare le esigenze professionali con quelle familiari.

L'accordo aziendale di secondo livello ha ulteriormente consolidato questo impianto, introducendo strumenti strutturati di confronto e istituendo tavoli permanenti dedicati a tematiche chiave quali welfare, formazione e salute. Questi presidi rappresentano un elemento fondamentale per il monitoraggio delle dinamiche interne e per l'anticipazione di eventuali criticità.

Parallelamente, FER monitora in modo costante il clima organizzativo e promuove una cultura aziendale fondata sul rispetto, sulla collaborazione e sulla valorizzazione del contributo individuale. In tale prospettiva, il dialogo sociale non è inteso unicamente come ambito di contrattazione, ma come leva strategica per il miglioramento continuo dell'organizzazione e per il rafforzamento del senso di appartenenza.

A seguito della sospensione dovuta alla pandemia, a partire dal 2023 gli incontri con le segreterie regionali e aziendali delle organizzazioni sindacali sono progressivamente tornati a svolgersi in presenza presso gli uffici della stazione centrale di Bologna, ristabilendo modalità di confronto diretto e regolare tra le parti.

Tali risultati evidenziano un sistema di relazioni industriali fondato su un dialogo strutturato e stabile, orientato alla gestione condivisa delle dinamiche interne e alla prevenzione delle criticità, in coerenza con il modello partecipativo adottato da FER.



Nel corso del 2025 si sono rilevate alcune azioni di protesta, proclamate prevalentemente a livello nazionale, alle quali il personale FER ha aderito in misura contenuta. Complessivamente, le ore di sciopero sono state 156,01, con 29 adesioni tra i dipendenti: un dato in marcato miglioramento rispetto alle 266,45 ore del 2024 e alle 319,20 del 2022, che conferma un quadro di relazioni costruttive tra FER e le proprie rappresentanze sindacali.

#### 6.6.2 / I rinnovi contrattuali e il premio di risultato

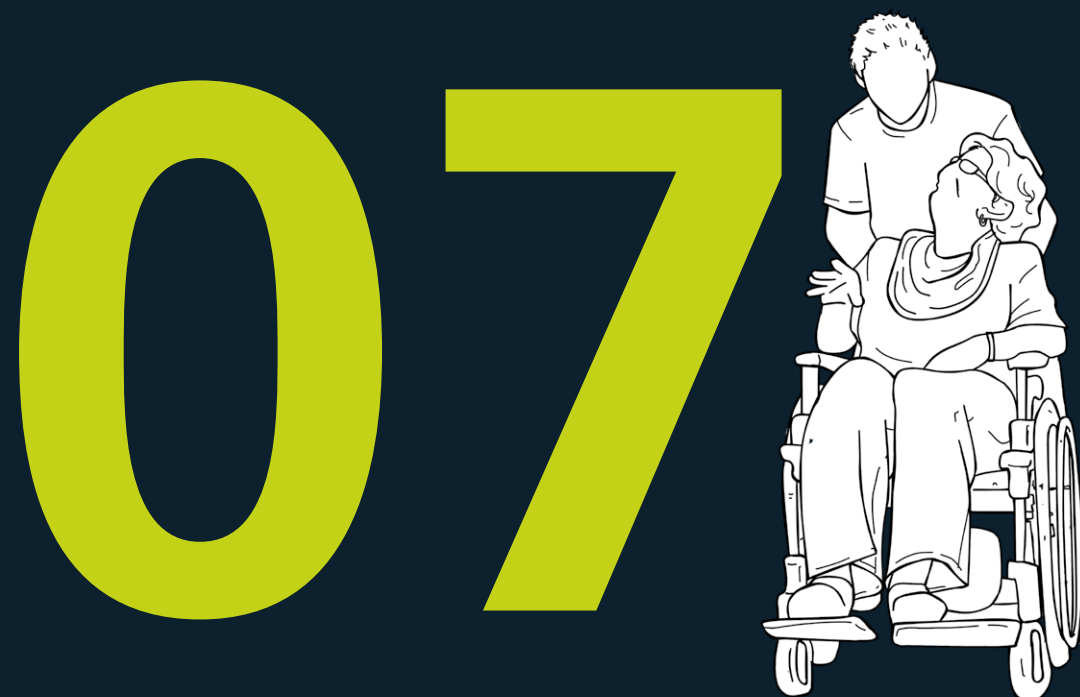
Il rinnovo del contratto collettivo nazionale autoferrotranvieri, sottoscritto l'11 dicembre 2024 a seguito della scadenza del precedente accordo alla fine del 2023, ha rappresentato un passaggio rilevante nel quadro delle politiche retributive e di valorizzazione del personale di FER. L'accordo introduce una serie di misure economiche volte a sostenere il potere d'acquisto dei lavoratori e a rafforzare l'equilibrio complessivo tra condizioni economiche e qualità del lavoro. A partire dall'ultimo esercizio è stata inoltre introdotta una nuova voce fissa pari a 40 euro mensili, destinata a consolidarsi nel tempo come componente stabile della remunerazione.

Il contratto prevede anche un trattamento integrativo di pari importo, la cui erogazione è legata alla definizione di specifici accordi aziendali orientati a favorire l'equilibrio tra vita professionale e privata. In assenza di tali intese, a partire dal 1° gennaio 2026 sarà comunque riconosciuto il 50% della quota prevista, garantendo un livello minimo di tutela economica per i lavoratori.

L'efficacia complessiva dell'accordo è stata subordinata, da parte delle associazioni datoriali – tra cui Asstra, cui FER aderisce – alla copertura integrale dei relativi costi attraverso uno stanziamento pluriennale dello Stato, da attuarsi mediante il recupero sulle accise sui carburanti.

Il meccanismo si avvale della piattaforma Day Welfare, già descritta nei paragrafi precedenti, che consente ai lavoratori di destinare volontariamente, in tutto o in parte, il premio maturato.

Il sistema di incentivazione del personale si basa su un premio di risultato calcolato su tre indicatori di performance: il risultato del bilancio economico, la puntualità dei treni e la riduzione del numero di guasti. I lavoratori possono scegliere di convertire il premio nella piattaforma di welfare aziendale, beneficiando di un incremento del 14% sul valore destinato e delle relative agevolazioni fiscali. L'ammontare dell'importo erogato nel 2025 – riferito ai risultati del 2024 – si è mantenuto in linea con quello dell'anno precedente. Per 2026 e 2027, sono state aggiornate le modalità di calcolo e di erogazione dell'incentivo in coerenza con gli obiettivi di produttività aziendale e con gli impegni assunti in materia di work-life balance.



## La relazione con i clienti e la comunità

**Il sistema di relazioni che FER intrattiene con i destinatari del servizio ferroviario regionale rappresenta un ambito strategico non solo di osservazione, ma di miglioramento continuo delle prestazioni e dell'esperienza complessiva di viaggio. Come gestore dell'infrastruttura, FER svolge un ruolo attivo nel presidio del servizio erogato, attraverso l'elaborazione dei dati, l'analisi sistematica delle performance e il monitoraggio operativo delle direttrici più rilevanti, contribuendo a garantire standard elevati di regolarità, puntualità e qualità percepita.**

Al centro di questo sistema di relazioni si colloca la sicurezza, che per FER non è solo un requisito normativo ma il presupposto imprescindibile di qualsiasi rapporto di fiducia con i viaggiatori, con gli operatori del trasporto e con le comunità attraversate dalla rete. Ogni intervento infrastrutturale, ogni attività di monitoraggio e ogni scelta operativa parte da questo principio: garantire che la rete sia un luogo sicuro, prima ancora che efficiente. Tale attività si traduce in un impatto diretto sull'affidabilità della rete ferroviaria regionale e sulla fiducia degli utenti, elementi essenziali per sostenere l'utilizzo del trasporto pubblico e rafforzare il ruolo all'interno della mobilità territoriale. Il controllo continuo consente infatti di individuare tempestivamente criticità e scostamenti, attivando azioni correttive mirate e favorendo un progressivo innalzamento degli standard.

Il presidio della qualità viene realizzato attraverso un insieme integrato di strumenti: piattaforme di monitoraggio digitale, ispezioni a bordo treno e analisi specifiche sulle tratte più critiche. A tali strumenti si affianca il confronto strutturato con le rappresentanze degli utenti e le associazioni di pendolari, che permette di integrare la dimensione tecnica con quella esperienziale, valorizzando il contributo diretto dei cittadini nell'individuazione delle priorità di intervento.

In questo quadro, il rapporto con l'utenza assume un ruolo attivo e collaborativo: le segnalazioni, le osservazioni e i feedback raccolti rappresentano un elemento fondamentale per orientare le decisioni operative e migliorare la qualità del servizio nel tempo. Il presente paragrafo descrive le principali modalità con cui FER presidia questa dimensione relazionale, dalle metriche di regolarità e puntualità alla verifica delle condizioni di viaggio, fino al coinvolgimento degli utenti nella segnalazione delle criticità e nella costruzione di un servizio sempre più affidabile, accessibile e rispondente alle esigenze del territorio.

Nel corso del 2025 sono circolati sulla rete oltre 66 mila treni passeggeri, per un totale di circa 5,4 milioni di viaggiatori trasportati – in aumento del 20% rispetto al 2024 – ai quali si aggiungono oltre 7 mila convogli merci, con 5,6 milioni di tonnellate movimentate. Questi volumi confermano la rilevanza dell'infrastruttura ferroviaria non solo in termini di servizio pubblico, ma anche come supporto allo sviluppo economico e alla mobilità sostenibile del territorio.

| Estensione della rete e interventi di potenziamento | Unità di misura | 2025      | 2024      | 2023      | Delta 2025-2024 |
|-----------------------------------------------------|-----------------|-----------|-----------|-----------|-----------------|
| Treni passeggeri in circolazione sulla rete         | n.              | 66.097    | 66.029    | 67.348    | 0,10%           |
| Passeggeri trasportati                              | n.              | 5.432.890 | 4.520.990 | 4.683.684 | 20,17%          |
| Treni merci in circolazione sulla rete              | n.              | 7.033     | 7.197     | 7.344     | -2,28%          |
| Tonnellate trainate                                 | n.              | 5.663.582 | 5.571.847 | 5.411.200 | 1,65%           |

7.1 /  
Regolarità e puntualità del servizio

La regolarità e la puntualità rappresentano due indicatori fondamentali per la valutazione della qualità del trasporto ferroviario. FER le monitora in modo continuativo attraverso l’analisi dei dati provenienti dai propri sistemi e dai flussi informativi condivisi con RFI – gestore della rete nazionale – e con le imprese ferroviarie operanti sul territorio. Questo modello integrato di raccolta e analisi delle informazioni consente una visione complessiva e coordinata dell’andamento del servizio, favorendo una gestione più consapevole e tempestiva delle criticità. Il cruscotto di controllo adottato da FER permette di confrontare in modo sistematico la programmazione oraria con l’effettivo andamento dell’offerta, individuando gli scostamenti e classificandoli attraverso codici specifici che ne identificano la tipologia, la causa prevalente e il soggetto responsabile (impresa ferroviaria, gestore dell’infrastruttura o fattori esterni). I dati così elaborati sono oggetto di analisi giornaliera e costituiscono uno strumento essenziale per verificare il rispetto degli obblighi di servizio e del Programma di esercizio annuale.

Tali informazioni assumono un valore rilevante anche sotto il profilo della responsabilizzazione dei diversi attori coinvolti: il sistema di tracciabilità delle cause consente infatti di associare con precisione le anomalie ai soggetti competenti, rappresentando la base per l’eventuale applicazione di penali o riduzioni di corrispettivo previste dal contratto di servizio sottoscritto con il Consorzio trasporti integrati. In questo senso, il monitoraggio non si configura unicamente come strumento di controllo, ma come leva di regolazione e miglioramento dell’intera filiera operativa.

Parallelamente, la disponibilità di dati strutturati e confrontabili nel tempo consente a FER di individuare pattern ricorrenti e criticità sistemiche, orientando interventi mirati sia sul piano infrastrutturale sia su quello organizzativo. Questo approccio contribuisce a rafforzare la resilienza operativa della rete, migliorando la capacità di prevenire disservizi e di garantire maggiore continuità dei trasporti anche in presenza di condizioni variabili o complesse.

La valutazione della qualità del servizio si estende anche al materiale rotabile, attraverso controlli periodici effettuati dal personale ispettivo di FER sulle composizioni in esercizio. Tali verifiche hanno l’obiettivo di assicurare la conformità agli standard contrattuali e, ove necessario, di attivare le relative procedure sanzionatorie.

Per sostenere nel tempo elevati standard di regolarità e sicurezza dell’esercizio, FER provvede inoltre all’adeguamento continuo dei sistemi di regolazione della circolazione, anche attraverso il contratto di manutenzione del Ctc (Controllo centralizzato del traffico ferroviario). Il costante aggiornamento delle tecnologie e delle modalità di gestione operativa consente di migliorare l’efficienza della rete, riducendo il rischio di interruzioni e contribuendo a una gestione più fluida e coordinata della circolazione ferroviaria. L’analisi degli indicatori di puntualità evidenzia, nel 2025, una lieve flessione della quota di treni nella fascia di massima regolarità (0-5 minuti), a favore di un incremento contenuto nelle fasce di ritardo intermedie. Si tratta di una dinamica che, pur mantenendo complessivamente elevato il livello del servizio, riflette la complessità operativa del sistema ferroviario regionale e l’intensità delle trasformazioni in atto.

| Indice di puntualità dei treni sul totale | Unità di misura | 2025   | 2024   | 2023   | Delta 2025-2024 |
|-------------------------------------------|-----------------|--------|--------|--------|-----------------|
| Fascia 0-5 minuti*                        | %               | 88,87% | 90,10% | 90,50% | -1,37%          |
| Fascia 6-15 minuti                        | %               | 9,35%  | 8,30%  | 7,90%  | 12,65%          |
| Fascia 16-30 minuti                       | %               | 1,26%  | 1,20%  | 1,20%  | 5,00%           |
| Fascia 30-60 minuti                       | %               | 0,44%  | 0,40%  | 0,40%  | 10,00%          |
| Fascia oltre 60 minuti                    | %               | 0,08%  | 0,10%  | 0,10%  | -20,00%         |

\*Sono considerati in ritardo i treni giunti a destinazione oltre i 5 minuti

L’aumento dei ritardi risulta riconducibile in misura prevalente all’impresa ferroviaria, che nel 2025 incide per il 47,77% delle cause complessive, in crescita rispetto al 42,60% del 2024. Parallelamente, si registra una riduzione delle cause esterne, che si attestano al 29,52%, in diminuzione rispetto al 33,60% dell’anno precedente. Le flessioni più marcate hanno interessato le direttrici Reggio Emilia-Guastalla, Ferrara-Codigoro, Bologna-Portomaggiore e Parma-Suzzara nei mesi successivi alla riapertura scolastica, per una combinazione di adeguamenti tecnologici, interventi infrastrutturali programmati e criticità nei nodi di interscambio.

| Responsabilità dei ritardi | Unità di misura | 2025   | 2024   | 2023   | Delta 2025-2024 |
|----------------------------|-----------------|--------|--------|--------|-----------------|
| Gestore infrastruttura FER | %               | 22,81% | 23,80% | 32,60% | -4,16%          |
| Impresa ferroviaria        | %               | 47,77% | 42,60% | 47,10% | 12,14%          |
| Forza maggiore             | %               | 29,52% | 33,60% | 20,30% | -12,14%         |



La gestione delle problematiche è avvenuta attraverso un approccio coordinato tra i diversi soggetti coinvolti – FER, RFI, Trenitalia Tper e gli enti territoriali – mediante l’attivazione di tavoli tecnici dedicati. Tali momenti di confronto hanno consentito di intervenire sulle tracce orarie e sull’organizzazione dei flussi, con l’obiettivo di contenere gli impatti sulla regolarità del traffico e consolidare nel tempo i livelli di qualità raggiunti. Un elemento particolarmente significativo riguarda la riduzione dell’incidenza dei ritardi imputabili direttamente alla rete ferroviaria regionale: nel 2025 la quota attribuita al gestore FER si attesta al 22,81%, in calo rispetto al 23,80% del 2024. Questo dato conferma l’efficacia delle costanti azioni di presidio, coordinamento e manutenzione programmata messe in campo, nonché il contributo della gestione infrastrutturale all’ottimizzazione progressiva delle performance del sistema.

L’analisi delle cause dei ritardi restituisce un quadro articolato, in cui prevalgono le componenti di natura commerciale ed esterna, seguite da fattori legati agli impianti e al materiale rotabile.

| Motivi prevalenti dei ritardi | Unità di misura | 2025   | 2024   | 2023   | Delta 2025-2024 |
|-------------------------------|-----------------|--------|--------|--------|-----------------|
| Commerciale                   | %               | 41,97% | 37,70% | 37,50% | 11,33%          |
| Esterne                       | %               | 29,42% | 33,90% | 20,30% | -13,22%         |
| Impianti                      | %               | 12,29% | 12,40% | 11,10% | -0,89%          |
| Materiale rotabile            | %               | 7,49%  | 6,80%  | 10,50% | 10,15%          |
| Circolazione                  | %               | 4,07%  | 4,30%  | 15,60% | -5,35%          |
| Personale                     | %               | 1,58%  | 2,30%  | 2,80%  | -31,30%         |
| Lavori                        | %               | 0,00%  | 2,20%  | 0,70%  | -100,00%        |
| Altro                         | %               | 3,18%  | 2,70%  | 1,50%  | 17,78%          |

La distribuzione delle cause evidenzia la natura sistemica del servizio ferroviario, in cui la qualità complessiva dipende dall’interazione tra molteplici fattori e attori. In questo scenario, il ruolo di FER si configura sempre più come quello di soggetto abilitante e coordinatore, impegnato a garantire condizioni infrastrutturali adeguate e a contribuire alla stabilità operativa della rete nel suo complesso.

Anche l’indice di regolarità, misurato in termini di soppressioni, si mantiene su valori sostanzialmente stabili rispetto all’anno precedente, a conferma della capacità del sistema di garantire la continuità del servizio anche in presenza di criticità.

| Indice di regolarità dei treni sul totale | Unità di misura | 2025  | 2024  | 2023  | Delta 2025-2024 |
|-------------------------------------------|-----------------|-------|-------|-------|-----------------|
| Soppressioni                              | %               | 3,00% | 3,10% | 1,70% | -3,23%          |

Nel complesso, i dati evidenziano come il comparto ferroviario regionale, pur attraversato da dinamiche di trasformazione e potenziamento, mantenga un livello elevato di affidabilità. La capacità di monitorare in modo puntuale le performance, individuare le cause delle criticità e attivare azioni correttive condivise rappresenta un elemento centrale per il miglioramento continuo del servizio e per il rafforzamento della fiducia degli utenti nel trasporto ferroviario.

7.1.1 / I big data come strumento di supporto all’efficienza

Il controllo della puntualità si fonda su un modello strutturato di analisi dei dati, che rappresenta uno degli strumenti principali a supporto dell’efficienza operativa e della continua evoluzione dei livelli prestazionali. FER utilizza un apposito cruscotto di monitoraggio, all’interno del quale viene registrata l’intera programmazione oraria di RFI e della rete regionale, grazie a un’interfaccia integrata tra i sistemi dei due gestori di infrastruttura.

L’acquisizione dei dati avviene con cadenza quotidiana e consente di ricostruire in modo puntuale l’intero ciclo di vita di ciascuna corsa, includendo non solo l’orario programmato e quello effettivo, ma anche tutte le variazioni intervenute nel corso dell’esercizio. Oltre ai singoli transiti dei treni, il sistema registra le operazioni effettuate dal personale addetto alla circolazione – quali soppressioni, ri-effettuazioni o effettuazioni straordinarie – offrendo una rappresentazione completa e dinamica del funzionamento della rete.

- La sovrapposizione tra l’orario programmato e quello reale consente di individuare con precisione gli scostamenti e di associarli alle relative cause, rilevando tre elementi fondamentali:
- il **motivo di ritardo**, ovvero la causa puntuale dello scostamento in una specifica località;
  - la **causa** prevalente, individuata tramite elaborazione algoritmica sull’insieme dei motivi di ritardo registrati lungo l’intera corsa;
  - la **responsabilità**, ovvero il soggetto cui può essere attribuita la causa prevalente (impresa ferroviaria, gestore dell’infrastruttura o fattori esterni).

L’affidabilità delle informazioni è garantita da un processo di verifica incrociata quotidiana tra i dati elaborati dal cruscotto e quelli presenti nelle banche dati ufficiali dei gestori dell’infrastruttura (FER e RFI), che costituiscono il riferimento per l’eventuale applicazione delle penali contrattuali. Su base mensile vengono inoltre redatti report di sintesi che confrontano le performance effettive con gli standard previsti dal contratto di servizio, avviando un confronto tecnico tra le parti che si conclude, a valle del contraddittorio definitivo, con la formalizzazione delle eventuali misure economiche correttive.

Accanto alla funzione di monitoraggio e controllo, il sistema informativo svolge anche un ruolo rilevante in termini di trasparenza e accountability verso l’utenza. I dati sulla puntualità sono infatti resi disponibili attraverso una piattaforma pubblica consultabile sul portale istituzionale di FER (fer.it/monitoraggio-del-servizio-ferroviario-regionale/), che consente di accedere in tempo reale a informazioni aggregate su base mensile. La condivisione di tali dati consente di rafforzare il rapporto di fiducia con i cittadini, rendendo più accessibile e comprensibile il funzionamento della rete ferroviaria regionale.



### 7.1.2 / Il controllo della qualità del servizio

L'analisi della qualità del servizio viene condotta dall'area commerciale di FER sulla base delle ispezioni effettuate da un nucleo interno dedicato, composto da otto operatori. L'attività di controllo si articola in 10-12 turni settimanali, che prevedono la presenza degli ispettori lungo le principali direttrici interessate dai treni in esercizio nell'ambito del contratto di servizio della Regione Emilia-Romagna, con una pianificazione che tiene conto sia dell'intensità del traffico ferroviario sia del volume di passeggeri sulle singole tratte, consentendo di concentrare l'attenzione sulle aree a maggiore impatto per l'utenza.

Le operazioni sono articolate in "monitoraggio" e "ispezioni", distinguendo tra verifiche ordinarie e interventi a maggiore intensità, attivati in presenza di particolari esigenze operative. Le verifiche vengono effettuate attraverso la compilazione di check-list digitali, precaricate su dispositivi mobili e trasmesse in tempo reale al sistema informativo Carltouch.

I dati raccolti sono immediatamente condivisi con l'impresa ferroviaria, attraverso un accesso dedicato, favorendo un confronto diretto e tempestivo sulle eventuali non conformità riscontrate. In alcuni casi, la validazione delle anomalie richiede la presenza di più evidenze concorrenti – come nel caso delle condizioni dei servizi igienici – a garanzia dell'affidabilità e dell'oggettività delle rilevazioni.

Tutti i rilievi confluiscono nel cruscotto di monitoraggio, contribuendo alla costruzione di uno storico strutturato delle performance, utile a individuare tendenze ricorrenti, supportare la definizione di strategie di intervento e orientare le attività di miglioramento in modo sempre più mirato ed efficace.

Nel corso del 2025 FER ha effettuato una media mensile di 290 ispezioni a bordo treno, con un numero medio di non conformità per ispezione pari a 10. I risultati del monitoraggio evidenziano un elevato livello di efficienza della nuova flotta, con una significativa riduzione dei malfunzionamenti legati a riscaldamento, climatizzazione, illuminazione, sistemi audio-video e qualità complessiva del percorso compiuto a bordo. Si tratta di un miglioramento che incide direttamente sul comfort e sulla qualità percepita dei trasporti, contribuendo a rendere il servizio ferroviario più attrattivo e affidabile per l'utenza.

Permangono alcune criticità associate ai rotabili di vecchia generazione, in particolare per quanto riguarda i sedili in tessuto, la pulizia esterna e le condizioni dei servizi igienici. In questo ambito si registra comunque un miglioramento, grazie a una più efficace organizzazione delle operazioni di svuotamento dei refluì e all'introduzione di nuovi standard sui treni di ultima generazione, che impediscono la circolazione di convogli con servizi igienici non funzionanti.



Nel complesso, i risultati confermano un progressivo consolidamento degli standard qualitativi, sostenuto anche dal rinnovo del materiale circolante. L'attività di controllo svolta da FER si configura quindi non solo come uno strumento di verifica, ma come una leva operativa fondamentale per rendere l'esperienza di viaggio più sicura, confortevole e affidabile.

### 7.1.3 / Capacità di rete e velocità di impostazione d'orario

Nel quadro degli obiettivi definiti dall'articolo 8 del contratto di programma in vigore dal 1° gennaio 2023, la gestione della rete ferroviaria regionale da parte di FER si orienta verso tre priorità strategiche:

- massimizzare la capacità disponibile delle linee;
- garantire la coerenza tra capacità teorica e capacità effettivamente fruibile (coefficiente di saturazione);
- migliorare la velocità di impostazione dell'orario.

Tali direttrici rappresentano leve fondamentali per ottimizzare l'utilizzo della rete esistente, migliorando l'efficienza complessiva del sistema senza compromettere gli standard di sicurezza e la regolarità del servizio.

La capacità di una linea ferroviaria esprime il numero massimo di treni che possono circolare in un determinato arco temporale mantenendo condizioni operative stabili e sicure. Questo parametro dipende da una molteplicità di fattori, tra cui la configurazione infrastrutturale (numero di binari), le tecnologie di segnalamento, le caratteristiche plano-altimetriche delle linee e le prestazioni tecniche del materiale rotabile. La gestione efficace di tali variabili consente di valorizzare appieno il potenziale della rete, contribuendo a una maggiore fluidità della circolazione e a una migliore qualità del servizio offerto.

Il coefficiente di saturazione rappresenta l'indicatore chiave per valutare il grado di utilizzo della capacità disponibile e, quindi, il livello di efficienza. Un corretto equilibrio tra capacità teorica e utilizzo effettivo consente infatti di evitare sia situazioni di sottoutilizzo – che comportano una dispersione di risorse – sia condizioni di sovraccarico, che possono generare rigidità operative e aumentare il rischio di ritardi.

Considerando esclusivamente le tratte a uso passeggeri e su base giornaliera (al netto delle ore di punta), il valore medio di saturazione si è attestato al 66,13%, evidenziando un utilizzo significativo ma ancora gestibile della capacità disponibile. Il dato presenta variazioni rilevanti tra le diverse direttrici, con un massimo dell'88% sulla linea Casalecchio-Vignola – indicativo di una forte domanda e di un utilizzo intensivo della linea – e un minimo del 47% sulla Ferrara-Codigoro, dove il margine di capacità residua risulta più ampio. Complessivamente, le quattro linee monitorate esprimono un potenziale di accesso pari a 170 treni al giorno.

La velocità di impostazione d'orario è il valore medio di riferimento utilizzato nella pianificazione dell'esercizio per ciascun segmento di linea, tenendo conto di accelerazioni, decelerazioni e fermate previste. Una corretta definizione di questo parametro consente di ridurre gli scostamenti tra orario programmato e andamento effettivo del servizio, migliorando la puntualità e la regolarità complessiva della circolazione.

L'analisi congiunta della capacità di rete, del coefficiente di saturazione e della velocità di impostazione d'orario permette a FER di pianificare le tracce in modo più razionale ed efficiente, ottimizzando l'utilizzo dell'infrastruttura e garantendo un equilibrio tra domanda e offerta di trasporto. Questo approccio consente di perseguire una progressiva saturazione della rete senza compromettere gli standard di qualità, riducendo il rischio di congestione e migliorando la stabilità operativa del sistema.

7.1.4 / Comunicare: trasparenza e accountability verso la collettività e l’utenza

In un sistema complesso come quello ferroviario, la comunicazione non rappresenta soltanto un canale informativo, ma una componente essenziale del servizio. Rendere accessibili le informazioni, garantire aggiornamenti tempestivi e favorire il dialogo con gli utenti significa partecipare in modo concreto alla qualità complessiva dell’esperienza di viaggio e alla costruzione di un rapporto di fiducia tra infrastruttura e collettività. In questa prospettiva, FER ha progressivamente rafforzato il proprio modello di comunicazione, sviluppando strumenti e modalità di interazione sempre più orientati alla trasparenza, alla chiarezza e alla partecipazione attiva degli utenti.

7.1.4.1 / La comunicazione esterna

Un elemento centrale di questo percorso è rappresentato dal potenziamento del sito istituzionale (fer.it), pensato per rispondere a esigenze informative differenti e integrare contenuti divulgativi e informazioni operative in modo più accessibile e immediato. Le sezioni “Noi FER” e “News” rispondono a questa logica: la prima offre approfondimenti sul contesto ferroviario con un linguaggio divulgativo, contribuendo a rendere più comprensibile il funzionamento della rete; la seconda fornisce aggiornamenti puntuali su circolazione, manutenzioni ed eventuali disservizi, supportando gli utenti nella gestione quotidiana degli spostamenti. Accanto alla funzione informativa, il sito svolge anche un ruolo attivo nel raccogliere il contributo degli utilizzatori finali. Attraverso la sezione dedicata, i viaggiatori possono inviare segnalazioni, osservazioni e proposte, partecipando direttamente al miglioramento del servizio. Questo canale di ascolto, in linea con il Regolamento Ue 782/2021, consente a FER di integrare la dimensione tecnica con quella esperienziale, valorizzando il punto di vista di chi utilizza quotidianamente i mezzi. Le segnalazioni ricevute vengono analizzate con attenzione e contribuiscono a individuare criticità ricorrenti, sia a bordo treno sia negli spazi di stazione, orientando le azioni correttive e migliorative. In questo modo, la comunicazione si trasforma in uno strumento operativo a supporto della qualità e dell’evoluzione dell’offerta nel tempo. Il portale rappresenta inoltre un punto di accesso a servizi utili per l’utenza, tra cui la richiesta di rimborsi e la consultazione di informazioni relative a stazioni, linee e agevolazioni. Alcune sezioni prevedono anche sistemi di valutazione, che permettono di raccogliere feedback sulla chiarezza e sull’efficacia dei contenuti messi a disposizione, rafforzando ulteriormente il dialogo con la collettività.

FER ha inoltre affiancato ai canali tradizionali anche nuovi strumenti di comunicazione, tra cui la produzione di video corporate realizzati internamente, finalizzati a raccontare l’attività aziendale e a sensibilizzare un pubblico ampio su temi legati al servizio ferroviario. Si tratta di un linguaggio più immediato e accessibile, capace di ampliare la platea dei destinatari e di rendere più efficace la diffusione dei contenuti.



Sul piano delle relazioni con il territorio, il rapporto con i media locali rappresenta un ulteriore elemento di presidio della trasparenza. Nel 2025 sono stati pubblicati 264 articoli dedicati a FER, con contenuti incentrati su sicurezza, manutenzione, riqualificazione e sostenibilità. Questa presenza consente di rendere visibili le attività svolte e di consolidare la reputazione dell’azienda presso le comunità locali.

Particolarmente rilevante è anche la diffusione periodica dei dati relativi al monitoraggio del servizio ferroviario, attraverso i Report di puntualità condivisi con la Regione Emilia-Romagna e successivamente trasmessi agli organi di informazione. La pubblicazione di tali dati rappresenta un elemento concreto di accountability, consentendo ai cittadini di accedere a informazioni oggettive sui livelli di offerta.

In collaborazione con la Regione Emilia-Romagna, FER partecipa inoltre alla promozione e alla diffusione di iniziative istituzionali legate alla mobilità e alla valorizzazione del territorio, tra cui il progetto “Infrastrutture in movimento” e il rilancio di itinerari turistici lungo le linee ferroviarie regionali.

7.1.4.2 / La comunicazione interna

Accanto alla dimensione esterna, FER riconosce il valore della comunicazione rivolta alle proprie persone come fattore abilitante per il buon funzionamento aziendale. Tra le linee di sviluppo future rientra la strutturazione di canali dedicati al dialogo interno, con l’obiettivo di favorire la condivisione delle informazioni e una più ampia partecipazione. Promuovere una cultura organizzativa orientata alla collaborazione, al rispetto e all’inclusione consente infatti di rafforzare il senso di appartenenza e di migliorare l’efficacia dei processi. In questa prospettiva, la comunicazione interna non è soltanto uno strumento informativo, ma una leva strategica per sostenere l’evoluzione del sistema e la qualità complessiva del servizio erogato.

| Ambito       | Pratica FER                                           | Impatto generato                                     | Valore per utenti e territorio                     |
|--------------|-------------------------------------------------------|------------------------------------------------------|----------------------------------------------------|
| Trasparenza  | Pubblicazione dati di puntualità e monitoraggio       | Maggiore accessibilità alle performance del servizio | Rafforzamento della fiducia e della consapevolezza |
| Informazione | Aggiornamenti su circolazione e disservizi (news)     | Comunicazione tempestiva                             | Migliore pianificazione degli spostamenti          |
| Accesso      | Sito istituzionale potenziato e contenuti divulgativi | Maggiore comprensibilità del sistema ferroviario     | Riduzione dell’asimmetria informativa              |
| Ascolto      | Raccolta segnalazioni e feedback utenti               | Individuazione criticità e bisogni                   | Miglioramento continuo del servizio                |
| Relazione    | Dialogo con media, Regione e istituzioni locali       | Maggiore trasparenza e coordinamento                 | Integrazione con il territorio e reputazione       |
| Servizi      | Accesso digitale a rimborsi e informazioni            | Semplificazione per l’utenza                         | Maggiore accessibilità e fruibilità                |





## 7.2 / Obiettivi di sicurezza e accessibilità

L'attività di FER si inserisce in un contesto territoriale complesso e fortemente interconnesso, in cui la gestione dell'infrastruttura ferroviaria comporta inevitabilmente una serie di impatti potenziali – in termini di tutela delle persone, continuità del servizio e interazione con il tessuto urbano – che richiedono un presidio costante e strutturato. In questo scenario, l'azienda ha sviluppato nel tempo un approccio orientato non solo al governo operativo della rete, ma anche alla prevenzione e mitigazione dei rischi, attraverso interventi mirati che coinvolgono aspetti tecnologici, infrastrutturali e organizzativi. Garantire condizioni di esercizio sicure e un accesso equo al servizio ferroviario per utenti, lavoratori e comunità locali rappresenta infatti uno degli elementi fondanti dell'azione di FER, nonché il primo obiettivo strategico delineato nel piano industriale. Le iniziative adottate – che spaziano dall'aggiornamento degli impianti alla manutenzione programmata, dalla formazione del personale alla protezione delle intersezioni tra rete ferroviaria e viabilità stradale – contribuiscono a contenere gli impatti negativi e, al tempo stesso, a generare benefici diffusi sul territorio. Tra questi si evidenziano la maggiore tutela degli spazi urbani, la riduzione del rischio di incidenti, una maggiore continuità del servizio e una più efficace integrazione tra infrastruttura ferroviaria e contesto cittadino.

Nel corso dell'ultimo esercizio la gestione della sicurezza è stata interessata da un processo di revisione significativo. A seguito dello svio di Novellara del 2024, FER ha avviato una ricognizione generale sull'infrastruttura che ha evidenziato la necessità di interventi manutentivi straordinari mirati e ha portato a una riorganizzazione dell'assetto aziendale, alla revisione del Sistema di gestione della sicurezza (Sgs) e a nuovi stanziamenti per la manutenzione concordati con la Regione Emilia-Romagna. Il Sgs è il riferimento operativo e organizzativo attraverso cui FER pianifica, attua e monitora le proprie politiche in materia di sicurezza nel breve, medio e lungo periodo. Il Sistema si applica in modo esteso a tutti i soggetti attivi sulla rete – inclusi contraenti, partner e fornitori – assicurando l'adozione di standard omogenei e condivisi lungo l'intera filiera.

Nel 2025 è proseguito l'impegno di FER nel promuovere interventi finalizzati a garantire la sicurezza della circolazione ferroviaria e a rafforzare la resilienza dell'infrastruttura. Tali azioni, sostenute da investimenti significativi destinati a proseguire anche nel prossimo triennio, sono state sviluppate in coerenza con le prescrizioni dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (Ansfisa).



- In particolare, l'azienda si è mossa lungo alcune direttrici di intervento prioritarie:
- il progressivo superamento di contesti tecnologici obsoleti, attraverso l'introduzione di soluzioni più avanzate e allineate agli standard di settore;
  - il rafforzamento delle attività di manutenzione della rete, intesa non solo come gestione dello stato delle infrastrutture, ma anche come presidio dei rischi ambientali, inclusi i fenomeni di dissesto idrogeologico;
  - l'integrazione dei fattori umani e organizzativi nel sistema di gestione della sicurezza, al fine di garantire l'applicazione uniforme delle procedure e degli standard anche nelle attività affidate a soggetti terzi;
  - la formazione continua del personale operativo e di coordinamento, elemento essenziale per il mantenimento delle competenze e per la prevenzione dei rischi;
  - l'adozione di misure di mitigazione del rischio legato alla presenza di persone non autorizzate nelle aree ferroviarie e agli attraversamenti indebiti;
  - la progressiva eliminazione e messa in sicurezza dei passaggi a livello, con effetti diretti sulla tutela dell'incolumità pubblica, sulla fluidità del traffico e sulla qualità urbana dei territori attraversati (come descritto nel paragrafo 7.2.3).

In coerenza con quanto emerso anche nella matrice Esg richiamata nel capitolo precedente, tali azioni si traducono in interventi concreti di potenziamento dell'infrastruttura, implementazione dei sistemi di riduzione del rischio nelle stazioni, adeguamento degli spazi destinati agli utenti e formazione del personale, configurando la sicurezza e l'accessibilità come elementi centrali nella generazione di valore pubblico e nella qualità complessiva del servizio ferroviario regionale.

| Ambito di intervento      | Iniziative adottate da FER                                                            | Rischi/impatti mitigati                                                                                              | Benefici per comunità e territorio                                        |
|---------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------|
| Sicurezza ferroviaria     | Sistema di gestione della sicurezza (Sgs) e applicazione a tutta la filiera operativa | Rischio di incidenti ferroviari e disallineamenti operativi nei rapporti con altri operatori del sistema ferroviario | Maggiore sicurezza per gli utenti e per la circolazione ferroviaria       |
| Innovazione tecnologica   | Aggiornamento degli impianti e superamento di tecnologie obsolete                     | Rischi legati a guasti e inefficienze infrastrutturali                                                               | Migliore affidabilità della rete e continuità del servizio                |
| Manutenzione e resilienza | Manutenzione programmata e monitoraggio dei fenomeni di dissesto idrogeologico        | Rischi ambientali e interruzioni del servizio                                                                        | Maggiore resilienza della rete e stabilità operativa                      |
| Sicurezza urbana          | Mitigazione degli attraversamenti indebiti e presenza in aree non autorizzate         | Rischi per l'incolumità pubblica                                                                                     | Riduzione degli incidenti e maggiore sicurezza nei territori attraversati |
| Intersezioni ferro-gomma  | Soppressione e messa in sicurezza dei passaggi a livello                              | Incidenti tra traffico ferroviario e stradale                                                                        | Migliore sicurezza stradale e fluidità della mobilità urbana              |
| Capitale umano            | Formazione continua del personale su sicurezza e gestione operativa                   | Errori operativi e rischi organizzativi                                                                              | Maggiore qualità del servizio e affidabilità del sistema                  |

**7.2.1 / Potenziamento e manutenzione dell'infrastruttura**  
Nel 2025 FER ha lavorato su circa un terzo dell'intera rete: 107 km tra rifacimenti di ponti, risanamento del corpo stradale e prolungamenti di linea. Un ritmo che riflette la necessità di tenere l'infrastruttura al passo con una domanda in crescita e con gli standard richiesti dall'evoluzione tecnologica della rete.

| Interventi di potenziamento e messa in sicurezza             | Unità di misura | 2025   | 2024   | 2023   |
|--------------------------------------------------------------|-----------------|--------|--------|--------|
| Passaggi a livello (pubblici e privati) eliminati            | n.              | 4      | 6      | 5      |
| Passaggi a livello (pubblici e privati) eliminati sul totale | %               | 1,33%  | 1,97%  | 1,61%  |
| Interventi su ponti (km oggetto di intervento)               | km              | 23     | 35     | 24     |
| Risanamento corpo stradale (km oggetto di intervento)        | km              | 65     | 42     | 33     |
| Prolungamento (km oggetto di intervento)                     | km              | 19     | 23     | 15     |
| Interventi sul totale della rete                             | %               | 30,23% | 28,25% | 20,34% |

Questi interventi strutturali si affiancano al progetto di elettrificazione della rete, una delle più importanti direttrici di trasformazione del sistema ferroviario regionale, come già descritto nel capitolo dedicato alle performance ambientali. Guardando al futuro, tra le iniziative in programma si segnala il raddoppio delle linee a maggiore frequentazione, finalizzato a ridurre la saturazione delle tratte passeggeri, a migliorare la regolarità del servizio e a sostenere lo sviluppo del traffico merci.

A seguito della ricognizione sull'infrastruttura avviata nel 2024, la Regione Emilia-Romagna ha stanziato un fondo complessivo di 15,4 milioni di euro per il triennio 2025-2027, destinato a manutenzione straordinaria di armamento, opere civili, ascensori, marciapiedi e impianti. A fine 2025, i nuovi interventi avviati nell'anno hanno raggiunto un avanzamento di spesa di circa 1,8 milioni di euro su un quadro economico di 6 milioni programmati per la prima annualità. Complessivamente, le spese di manutenzione ordinaria e straordinaria si attestano intorno ai 13 milioni di euro/anno, al netto degli investimenti sulla rete.

**7.2.1.1 / La manutenzione ordinaria**  
Accanto agli interventi di sviluppo e ammodernamento, un ruolo centrale è svolto dalle attività di manutenzione ordinaria e di mantenimento in efficienza della rete, che rappresentano un presidio continuo e indispensabile per garantire la sicurezza e la piena fruibilità dell'infrastruttura. FER prosegue in modo sistematico tali attività, intervenendo su diversi ambiti operativi: dalla gestione della vegetazione lungo le linee (sfalcio e diserbo) alla pulizia delle località di servizio, fino alle azioni di prevenzione legate a eventi atmosferici straordinari, quali temporali, piene dei corsi d'acqua o condizioni di gelo. A queste si affiancano le attività di cura e rinnovo dei mezzi d'opera, tra cui le autoscale ferroviarie, e il progressivo aggiornamento del parco veicoli aziendale, strumenti essenziali per garantire il presidio capillare della rete e la tempestività degli interventi manutentivi. In un'ottica di miglioramento continuo, FER ha inoltre proseguito le attività di regolazione termica del binario. L'intervento è stato preceduto da una campagna di rilievi finalizzata a individuare le priorità operative, basata sull'analisi della temperatura neutra dei binari, rilevata tramite lo strumento Verse. Questo lavoro preliminare ha consentito di programmare azioni più mirate ed efficaci, in linea con le prescrizioni normative e con le esigenze specifiche dell'infrastruttura.

L'esperienza maturata nella fase iniziale ha evidenziato la necessità di affiancare alle operazioni di regolazione anche programmi di adeguamento dell'armamento ferroviario, in particolare per quanto riguarda l'applicazione degli standard relativi alla lunga rotaia saldata.

Questo approccio integrato consentirà di migliorare la stabilità del binario e di adeguare progressivamente la rete a standard tecnologici più avanzati, sostenendo un generale processo di ammodernamento dell’infrastruttura. Sempre nell’ambito delle azioni di prevenzione, FER ha introdotto l’attività di imbiancatura delle rotaie come misura mitigativa rispetto alle elevate temperature estive. Tale soluzione consente di limitare l’innalzamento termico dei binari, riducendo il rischio di deformazioni e contribuendo alla sicurezza della circolazione.

| Ambito                       | Interventi realizzati                                                    | Rischi mitigati                                      | Valore generato                                 |
|------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------|-------------------------------------------------|
| Manutenzione ordinaria       | Sfalcio, diserbo, pulizia e presidio delle linee                         | Ostacoli alla circolazione, degrado infrastrutturale | Maggiore sicurezza e continuità del servizio    |
| Prevenzione eventi climatici | Monitoraggio e interventi su gelo, piogge e fenomeni estremi             | Interruzioni del servizio e danni alla rete          | Maggiore resilienza operativa                   |
| Diagnostica e monitoraggio   | Rilievi su temperatura neutra e condizioni del binario (strumento Verse) | Deformazioni e instabilità del binario               | Interventi più mirati ed efficaci               |
| Adeguamento infrastrutturale | Interventi su armamento e lunga rotaia saldata                           | Rischi legati a standard non aggiornati              | Ammodernamento e maggiore stabilità della rete  |
| Mitigazione climatica        | Imbiancatura delle rotaie per ridurre il surriscaldamento                | Dilatazioni termiche e criticità estive              | Riduzione dei guasti e maggiore sicurezza       |
| Gestione mezzi e operatività | Cura dei mezzi d’opera e rinnovo veicoli aziendali                       | Ritardi negli interventi manutentivi                 | Maggiore tempestività e presidio del territorio |

L’efficacia complessiva degli interventi realizzati si riflette in modo tangibile sul livello di affidabilità della rete. Nel 2025 si è registrata una riduzione dei guasti – al netto di eventi eccezionali e cause di forza maggiore – pari a circa il 30% rispetto all’anno precedente negli ambiti di Controllo comando, Segnalamento ed Energia. Un risultato significativo, ottenuto grazie alla combinazione tra rinnovo tecnologico, manutenzione programmata e analisi sistematica delle criticità più ricorrenti, che consente di intervenire in modo sempre più preventivo e mirato.

7.2.2 / Tecnologia e sicurezza viaggiano insieme

L’evoluzione tecnologica rappresenta uno dei principali fattori abilitanti per il miglioramento della sicurezza e dell’affidabilità del sistema. In questo ambito, FER opera nel rispetto di quanto previsto dal D.Lgs. 50/2019, assumendo la responsabilità del funzionamento sicuro dell’infrastruttura e del presidio dei rischi connessi all’esercizio ferroviario attraverso un percorso continuo di aggiornamento e adeguamento tecnologico. La gestione della circolazione si basa su un sistema integrato di impianti elettromeccanici (Acei) ed elettronici (Acc e Acc multistazione), in larga parte telecomandati da un unico centro di controllo: il Posto centrale Ctc di Bologna. Questo presidio consente una supervisione centralizzata dell’intera rete regionale, garantita da una infrastruttura di telecomunicazione ridondata (wireless, fibra ottica o rame) e supportata da sistemi hardware e software evoluti, in grado di assicurare continuità operativa e tempestività di intervento anche in condizioni complesse.

Gli investimenti realizzati negli ultimi anni hanno consentito di rafforzare in modo significativo il livello di controllo e integrazione della rete. In particolare, al termine del 2025, i chilometri di linea attrezzati con impianti multi Acc – capaci di gestire simultaneamente più stazioni o tratte – hanno raggiunto quota 130 km, pari al 36% del totale, registrando un incremento del 18% rispetto al 2024. Questo sviluppo ha contribuito a migliorare l’efficienza dei flussi di circolazione e a ridurre la frammentazione dei processi, con effetti positivi sulla regolarità del servizio.

Parallelamente, FER ha proseguito nell’implementazione dei Sistemi di controllo della marcia del treno (Scmt), dispositivi fondamentali per un governo sicuro del traffico ferroviario. Tali sistemi consentono di monitorare in tempo reale il comportamento del personale di macchina, verificando il rispetto dei segnali, dei limiti di velocità e delle condizioni operative previste. In presenza di anomalie o situazioni di rischio, il sistema è in grado di segnalare tempestivamente le criticità o, nei casi più gravi, di intervenire automaticamente attivando la frenatura di emergenza fino all’arresto del convoglio. Al termine del 2025, 300 su 364 chilometri di rete – pari all’83% del totale – risultano attrezzati con sistemi Scmt. Questo dato evidenzia il significativo avanzamento nel percorso di messa in sicurezza della rete, contribuendo a ridurre la possibilità di errore umano e a rafforzare il presidio complessivo della circolazione. Nel loro insieme, l’estensione degli impianti multi Acc e dei sistemi Scmt ha determinato un sensibile incremento degli standard operativi, permettendo un governo più efficiente, centralizzato e integrato del traffico ferroviario. L’innovazione tecnologica si configura quindi non solo come un elemento di modernizzazione dell’infrastruttura, ma come una leva strategica per la prevenzione dei rischi, la continuità del servizio e il miglioramento della qualità complessiva della rete regionale.

L’evoluzione degli indicatori tecnologici evidenzia in modo chiaro il percorso di rafforzamento della sicurezza intrapreso da FER negli ultimi anni, attraverso una progressiva estensione dei sistemi di controllo e gestione avanzata della circolazione.

| Tecnologie per la sicurezza della rete                        | Unità di misura | 2025 | 2024 | 2023 |
|---------------------------------------------------------------|-----------------|------|------|------|
| Linee attrezzate con sistemi Scmt                             | km              | 300  | 280  | 255  |
| Linee attrezzate con sistemi Scmt sul totale della rete       | %               | 83%  | 77%  | 67%  |
| Linee attrezzate con impianti multi Acc                       | km              | 130  | 110  | 98   |
| Linee attrezzate con impianti multi Acc sul totale della rete | %               | 36%  | 30%  | 27%  |



Accanto al potenziamento degli impianti, FER ha investito in modo significativo anche nell'aggiornamento della diagnostica strumentale, orientandosi verso soluzioni tecnologiche in grado di supportare meccanismi di manutenzione sempre più evoluti. L'obiettivo non è soltanto garantire la sicurezza immediata della rete e dei mezzi, ma anche migliorare la capacità di prevenzione dei guasti, attraverso l'adozione di logiche di monitoraggio continuo e di intervento programmato. In questa direzione si inserisce, a partire dal 2024, l'introduzione di un nuovo veicolo diagnostico in grado di operare direttamente sulle linee in modalità treno. Questo strumento consente di rilevare in modo sistematico i parametri tecnici dell'infrastruttura e degli impianti, fornendo ai tecnici dati puntuali e aggiornati per la pianificazione degli interventi manutentivi. L'integrazione tra diagnostica avanzata e programmazione degli interventi rappresenta un elemento chiave per aumentare l'affidabilità della rete e ridurre il rischio di malfunzionamenti improvvisi.

Dal punto di vista gestionale, il presidio della sicurezza e dell'esercizio ferroviario si articola su due principali centri operativi. La Sala controllo circolazione, dedicata alla gestione del traffico, consente il monitoraggio in tempo reale dei treni (Ctc – Acc-M), il telecomando della linea di trazione elettrica (Dote) e la diffusione delle informazioni ai viaggiatori attraverso i sistemi di stazione (Pis – Passenger information system). A questa si affianca la Control room, responsabile della videosorveglianza delle aree di stazione – banchine, ascensori, sottopassi – e del monitoraggio in tempo reale dei passaggi a livello privati, oltre che del coordinamento con le forze dell'ordine. Questa architettura integrata consente un controllo continuo e coordinato della rete, rafforzando la capacità di prevenzione e gestione delle criticità, non solo sul piano ferroviario ma anche in relazione alla sicurezza degli spazi aperti al pubblico. Il presidio in tempo reale rappresenta infatti un elemento centrale per garantire tempestività di intervento e tutela dell'incolumità delle persone.

Gli investimenti complessivamente destinati all'upgrade tecnologico ammontano a 36,7 milioni di euro, di cui 22,7 milioni già rendicontati e 14 programmati per il triennio 2025-2027, anche attraverso il ricorso a finanziamenti europei. Il programma di investimenti è articolato su più linee: per l'attrezzaggio Scmt, gli interventi hanno interessato le tratte Reggio Emilia-Guastalla (4,05 milioni di euro, completato), Modena-Sassuolo (5,71 milioni di euro, completato) e Ferrara-Codigoro (6,88 milioni di euro, in fase di avvio); per i sistemi multi Acc, sono stati completati gli upgrade sulle linee Reggio Emilia-Guastalla (3,4 milioni di euro) e Modena-Sassuolo (5,84 milioni di euro), per un totale complessivo di circa 25,8 milioni di euro. Si tratta di risorse che testimoniano l'impegno dell'azienda nel consolidare nel tempo standard elevati di sicurezza e affidabilità, sostenendo al contempo il processo di modernizzazione dell'infrastruttura.

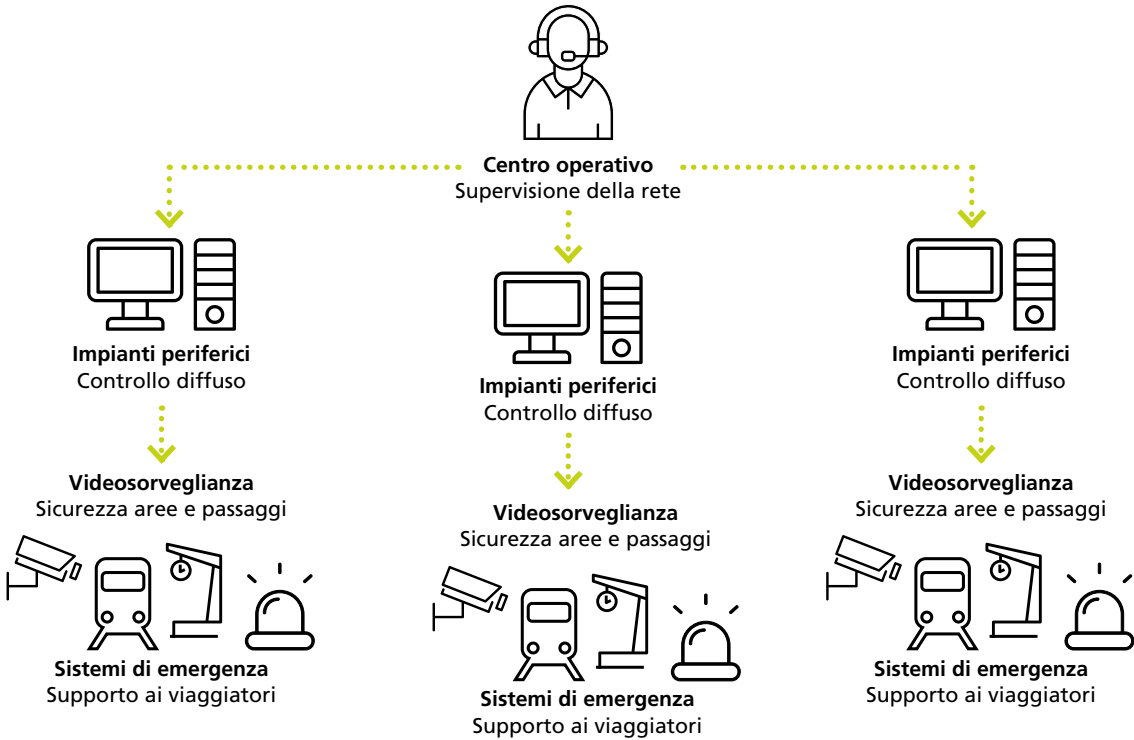


La piena interoperabilità con la rete del gestore nazionale RFI – con cui FER è interconnessa in nove punti – rappresenta infine un ulteriore elemento di complessità e responsabilità. L'allineamento agli standard tecnologici e operativi richiesti impone un percorso continuo di adeguamento, orientato al progressivo superamento dei vincoli infrastrutturali esistenti. Questo processo, di natura strategica e di lungo periodo, consente di migliorare l'integrazione tra le reti e di rafforzare l'efficienza complessiva del sistema ferroviario, a beneficio della mobilità regionale e nazionale.

**7.2.2.1 / Control room: un sistema evoluto per la sicurezza della rete**

La Control room, attiva presso Bologna Centrale, è oggetto di un percorso di ampliamento che mira a estendere le capacità di monitoraggio anche ai nodi periferici della rete. L'obiettivo è sviluppare un sistema capillare di impianti che garantisca un presidio efficace anche nelle aree più decentrate. Il progetto – realizzato in collaborazione con l'Università di Ferrara e Ducati Energia Spa, per un valore complessivo di 7,15 milioni di euro – ha raggiunto un avanzamento del 64% a fine 2025. Durante l'ultimo biennio sono stati remotizzati e potenziati gli impianti di sorveglianza di sottopassi, ascensori e passaggi a livello privati sulle linee Bologna-Portomaggiore, Casalecchio-Vignola e Modena-Sassuolo. I passaggi a livello privati della linea Bologna-Portomaggiore, in particolare, sono stati attrezzati con impianti interfacciati con i nuovi apparati Acc-M e attivati a febbraio 2026. Nel corso del prossimo anno le attività proseguiranno con l'attrezzaggio delle intersezioni rimanenti e l'estensione del progetto Stazioni sicure. FER sta sviluppando anche soluzioni innovative orientate al miglioramento della sicurezza e della fruibilità degli spazi ferroviari. Tra queste, è prevista la progettazione di sale d'attesa controllate e gestite da remoto, dotate di dispositivi per la richiesta di emergenza da parte dei viaggiatori. L'accesso a tali spazi sarà riservato ai passeggeri in possesso di un valido titolo di viaggio, contribuendo a garantire condizioni di maggiore tranquillità all'interno delle stazioni.

**Come funziona la control room**





ZOLA CHIESA

PAN

GRUPPO IMMOBILIARE  
MACCHELLI 0517

P

1F  
2017

**7.2.3 / L’eliminazione e la messa in sicurezza dei passaggi a livello**  
La presenza della rete ferroviaria all’interno di contesti urbani e periurbani ad alta densità rappresenta al tempo stesso un’opportunità e una sfida. Se da un lato consente una diffusione capillare del servizio e una forte accessibilità per i cittadini, dall’altro richiede una gestione attenta delle interazioni con la viabilità stradale, al fine di garantire condizioni di sicurezza e fluidità per tutti gli utenti della mobilità. In questo scenario, i passaggi a livello costituiscono il principale punto di contatto tra il sistema ferroviario e quello stradale, nonché uno degli ambiti più critici sotto il profilo della riduzione del rischio. La loro intrinseca pericolosità è stata più volte evidenziata dalle autorità competenti – tra cui Ansfisa e Digifema – che hanno indicato come prioritaria la riduzione progressiva di tali intersezioni, attraverso interventi di messa in protezione e, ove possibile, di eliminazione. FER ha dedicato a questo tema un impegno significativo negli ultimi anni, intervenendo in modo strutturato sulla rete. Nel corso del 2025 sono stati soppressi 4 passaggi a livello.

L’eliminazione dei passaggi a livello genera benefici rilevanti e trasversali per l’intero sistema territoriale. In primo luogo, contribuisce a ridurre in modo significativo il rischio di incidenti, eliminando situazioni di interferenza diretta tra traffico ferroviario e stradale e contrastando fenomeni quali attraversamenti indebiti o comportamenti non conformi degli utenti della strada. Allo stesso tempo, consente una maggiore fluidità della circolazione ferroviaria, con effetti positivi sulla regolarità e sulla velocità del servizio.

| Ambito                   | Effetto diretto                                                    | Valore generato                                           |
|--------------------------|--------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|
| Sicurezza                | Eliminazione dell’intersezione tra traffico ferroviario e stradale | Riduzione significativa del rischio di incidenti          |
| Regolarità del servizio  | Eliminazione interferenze sulla circolazione                       | Maggiore puntualità e fluidità del traffico ferroviario   |
| Mobilità urbana          | Riduzione delle attese ai passaggi a livello                       | Migliore scorrevolezza del traffico e minori congestioni  |
| Ambiente                 | Riduzione dei veicoli fermi con motore acceso                      | Minori emissioni inquinanti e riduzione del rumore        |
| Spazio urbano            | Interramento o sopraelevazione delle linee                         | Ricucitura di quartieri e migliore fruibilità della città |
| Sistema infrastrutturale | Minore necessità di gestione e manutenzione                        | Riduzione dei costi operativi e maggiore efficienza       |

Accanto agli interventi di eliminazione, FER prosegue anche nelle attività di messa in sicurezza degli attraversamenti ferroviari ancora presenti sulla rete. Attualmente si contano 300 passaggi a livello, che sono stati progressivamente adeguati con sistemi di protezione avanzati, tra cui barriere, segnalazioni ottico-acustiche e, in alcuni casi, sistemi di videosorveglianza.



In un’ottica di ulteriore rafforzamento dei presidi di tutela, è stata inoltre avviata una sperimentazione per il controllo dei passaggi a livello tramite sistemi di rilevazione automatica delle infrazioni, analoghi a quelli utilizzati per il monitoraggio del traffico stradale. Questa soluzione, una volta consolidata, potrà supportare l’attività delle forze dell’ordine, contribuendo a migliorare il rispetto delle regole e a ridurre comportamenti a rischio. Per i passaggi a livello privati, FER ha avviato nel 2025 in fase sperimentale le nuove tecnologie Pai-PL (Protezione automatica integrativa dei passaggi a livello): sistemi tecnologici integrati con il segnalamento ferroviario che consentiranno il rilascio automatico dell’autorizzazione al passaggio in assenza di circolazione, senza necessità di comunicazioni dirette con il regolatore.

**7.2.4 / Stazioni più sicure e alla portata di tutti**  
Le stazioni rappresentano il primo punto di contatto tra il servizio ferroviario e i cittadini e, per questo, costituiscono uno degli ambiti più rilevanti in termini di accessibilità, qualità percepita e tutela degli utenti. In questa prospettiva, nel corso del 2025, FER ha consolidato il percorso avviato nell’anno precedente in materia di sicurezza nelle stazioni, mantenendo pienamente operativa la copertura della videosorveglianza al 28% del totale – un dato che segna un progresso significativo rispetto al 14% del 2023 – e proseguendo nello sviluppo di interventi finalizzati a rendere gli spazi di stazione sempre più controllati e fruibili da parte di tutti. È stato inoltre avviato e concluso il progetto “Stazioni sicure”. La prima sala d’attesa ad accesso controllato, dotata di sistemi di allarme e comunicazione diretta con la Control room di Bologna, è stata inaugurata a inizio 2026 presso la stazione di Brescello (Re). Sulla base dei risultati di questo modello sperimentale, FER implementerà spazi protetti analoghi su altre stazioni della rete. La Società ha inoltre assicurato la continuità delle attività di vigilanza e portierato e ha esteso il monitoraggio centralizzato, rafforzando il controllo degli spazi di stazione e la percezione di sicurezza da parte degli utenti.

| Sicurezza nelle stazioni                                                 | Unità di misura | 2025 | 2024 | 2023 |
|--------------------------------------------------------------------------|-----------------|------|------|------|
| Stazioni coperte da telecamere di vigilanza                              | n.              | 40   | 40   | 18   |
| Stazioni coperte da telecamere di vigilanza sul totale                   | %               | 28   | 28   | 14   |
| Ore giornaliere di vigilanza                                             | n.              | 8    | 8    | 8    |
| Ore giornaliere di vigilanza sul tempo totale di apertura delle stazioni | %               | 15   | 15   | 12   |
| Colonnine Sos installate                                                 | n.              | 1    | 0    | 0    |
| Stazioni coperte da colonnine Sos                                        | n.              | 1    | 0    | 0    |



A dicembre 2025 si contano inoltre 12 impianti Tvcc (televisione a circuito chiuso), in aumento del 33% rispetto al 2023. Sul fronte delle tecnologie di sicurezza attiva, i progressi registrati nel 2025 sono descritti nel dettaglio al paragrafo 7.2.2. I dati sull'incidentalità confermano un quadro complessivamente positivo: il totale degli incidenti significativi secondo la classificazione Era si attesta a 2, rispetto ai 3 del 2024. Non si registrano collisioni né incendi a bordo. I due eventi occorsi – un deragliamento e un incidente a un passaggio a livello – sono entrambi di natura esogena e, pertanto, al di fuori del perimetro diretto di controllo dell'infrastruttura. Sul fronte delle conseguenze alle persone, non si rilevano decessi; le lesioni gravi ammontano a 2. Parallelamente agli interventi sulla sicurezza, FER ha posto una forte attenzione al tema dell'accessibilità, con l'obiettivo di garantire una fruizione quanto più possibile autonoma degli spazi da parte di tutti i cittadini, in particolare delle persone a mobilità ridotta (Prm). A tal fine è stato definito un programma pluriennale di adeguamento delle stazioni, sostenuto da uno stanziamento di 3,5 milioni di euro da parte della Regione Emilia-Romagna per il triennio 2025-2027.

Nel corso dell'ultimo esercizio sono stati avviati interventi per l'adeguamento dei marciapiedi (800.000 euro programmati) e la manutenzione straordinaria degli ascensori (400.000 euro programmati), nell'ambito di un percorso orientato all'eliminazione delle barriere architettoniche e al miglioramento dell'accessibilità secondo le specifiche tecniche europee (Regolamento Ue n. 1300/2014), che comprende la realizzazione di sottopassi con rampe e ascensori, l'introduzione di percorsi tattili privi di ostacoli e la realizzazione di coperture per l'attesa.

L'impegno si estende anche alla comunicazione verso gli utenti: sul sito FER sono disponibili tutte le informazioni sull'accessibilità autonoma e assistita delle stazioni, ed è attivo il numero verde 800.915.030 (giorni feriali, ore 8.00-13.00 e 14.00-16.30) e il numero per le emergenze 313 881 2800, operativo 24 ore su 24.

Accanto agli interventi per la sicurezza e l'accessibilità, FER riconosce alle stazioni una funzione più ampia di presidio territoriale e di connessione con le comunità locali. In questa prospettiva, nel 2025 l'azienda ha proseguito l'attuazione del Piano di valorizzazione del patrimonio immobiliare regionale, mettendo a disposizione di Comuni ed enti locali spazi non più funzionali all'esercizio ferroviario, con l'obiettivo di restituirli alla collettività. A questo si affianca il progetto di riconoscibilità delle stazioni del Sistema ferroviario metropolitano (Sfm), per il quale è stato programmato un investimento di 8,15 milioni di euro, con le prime attività avviate lo scorso anno.

Complessivamente, gli investimenti programmati sul tema stazioni – tra tecnologie di sicurezza attiva, presidio e videosorveglianza, accessibilità e valorizzazione – ammontano a più di 40 milioni di euro, a conferma del ruolo centrale che questi spazi rivestono nella strategia di FER per una mobilità ferroviaria regionale sempre più sicura, inclusiva e radicata nei territori.



Il servizio di assistenza per le persone a mobilità ridotta

Garantire la possibilità di accesso al servizio ferroviario anche in assenza di piena autonomia rappresenta un elemento centrale dell'impegno di FER verso un sistema di mobilità inclusivo. In questa prospettiva, è attivo un servizio dedicato alle persone a mobilità ridotta, finalizzato a fornire supporto personalizzato in relazione alle specifiche esigenze di viaggio.

I viaggiatori possono accedere al servizio tramite l'indirizzo email dedicato (servizio.prm@fer.it) o il numero verde, sia per richiedere assistenza sia per segnalare eventuali criticità, proposte o disservizi. Le richieste vengono prese in carico e, una volta verificata la loro fattibilità, gestite nel più breve tempo possibile, con l'obiettivo di garantire un'esperienza di viaggio quanto più agevole e sicura.

Per consentire una pianificazione efficace dell'assistenza, si raccomanda di comunicare le proprie necessità con un anticipo di almeno 24 ore. Tuttavia, anche in assenza di preavviso, il personale di stazione e quello a bordo treno si impegnano a fornire ogni possibile supporto, compatibilmente con le condizioni operative, assicurando attenzione e disponibilità verso le esigenze dei passeggeri.

L'erogazione del servizio avviene in coordinamento con Trenitalia Tper, responsabile del trasporto ferroviario e dell'accessibilità del materiale rotabile, al fine di garantire continuità e coerenza lungo tutte le fasi del viaggio. Questa collaborazione consente di integrare le competenze dei diversi soggetti coinvolti, contribuendo a rendere il sistema ferroviario più accessibile e inclusivo.

Nel complesso, il servizio di assistenza rappresenta uno strumento concreto per ridurre le barriere all'accesso e promuovere una mobilità realmente aperta a tutti, rafforzando il valore sociale del trasporto regionale.

| Ambito                | Strumento disponibile                           | Funzione                                                     | Valore per l'utente                                 |
|-----------------------|-------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|
| Informazione          | Sito FER (sezione accessibilità)                | Consultazione caratteristiche di stazioni, fermate e servizi | Maggiore autonomia nella pianificazione del viaggio |
| Assistenza dedicata   | Email servizio.prm@fer.it e numero verde        | Richiesta supporto e segnalazione esigenze                   | Accesso facilitato al servizio ferroviario          |
| Supporto operativo    | Personale di stazione e a bordo treno           | Assistenza durante il viaggio anche senza preavviso          | Maggiore inclusione e sicurezza                     |
| Pianificazione        | Prenotazione assistenza (consigliata 24h prima) | Organizzazione anticipata del supporto                       | Migliore qualità del servizio                       |
| Emergenza             | Numero telefonico attivo 24/7                   | Gestione situazioni di urgenza                               | Tutela immediata del viaggiatore                    |
| Integrazione servizio | Coordinamento con Trenitalia Tper               | Allineamento tra infrastruttura e materiale rotabile         | Continuità e coerenza dell'esperienza di viaggio    |

7.2.5 / Da luoghi di passaggio a spazi per le comunità:  
la gestione del patrimonio immobiliare della Regione

Tra i compiti di rilevanza strategica svolti da FER per il territorio c'è anche la gestione di un ricco patrimonio di infrastrutture di proprietà della Regione Emilia-Romagna, che comprende non solo edifici tuttora funzionali, ma anche spazi un tempo deputati all'ordinaria attività ferroviaria, oggi in disuso, che necessitano di una efficace valorizzazione alla luce di una nuova concezione della città e del paesaggio urbano e circostante. L'esigenza di una ridefinizione semantica e concettuale di tali luoghi ha origine con il processo di evoluzione tecnologica della rete ferroviaria regionale, che ha vissuto un momento importante con l'attivazione del sistema Ctc (Controllo traffico centralizzato), capace di gestire la circolazione dei treni da un unico punto operativo, governando a distanza tutte le operazioni (aprire e chiudere i segnali, predisporre itinerari e instradamenti, comandare i passaggi a livello, ecc.) senza l'ausilio di personale in loco (i vecchi "cantonieri").

L'automazione degli impianti e la loro attivazione da telecomando in un unico centro deputato (sala Ccc di Bologna Centrale) ha imposto un diverso impiego delle risorse umane e degli immobili, liberi da funzioni ormai desuete, ora accentrate e svolte da meno persone con il sussidio di mezzi informatici. I cosiddetti "caselli" o "caselle", o più comunemente case cantoniere, hanno perso così la loro funzione primaria, ovvero quella di ospitare gli addetti alla manutenzione e alla sicurezza ferroviaria. Analogo discorso può essere fatto per molti spazi presenti negli ex "fabbricati viaggiatori", per le aree non più funzionali o per il sedime di ex tracciati che una volta ospitava i binari. Per garantire che gli immobili impresenziati (ovvero non più presidiati) rimangano in uno stato accettabile dal punto di vista strutturale e del decoro, FER ha messo a disposizione di alcuni enti locali interi immobili, locali o aree non più funzionali all'esercizio ferroviario, con l'obiettivo di valorizzarli e di riqualificare il territorio attraverso la creazione di spazi destinati a servizi per la cittadinanza. In quest'ottica, FER ha sottoscritto degli atti di concessione a titolo oneroso, in alcuni casi con compensazione di lavori finalizzati al miglioramento degli immobili stessi.

I Comuni che hanno sottoscritto tali concessioni sono i seguenti.

- Comune di Budrio (Bo)
- Comune di Savignano sul Panaro (Mo)
- Comune di Zola Predosa (Bo)
- Comune di Sermide (Mn)
- Comune di Modena
- Comune di Formigine (Mo)
- Comune di Guastalla (Re)
- Comune di Luzzara (Re)
- Comune di Sorbolo Mezzani (Pr)
- Comune di Bibbiano (Re)
- Comune di Canossa (Re)
- Comune di Reggio Emilia
- Comune di Scandiano (Re)
- Comune di Casalgrande (Re)

Al fine di riqualificare ulteriori ambienti e sottrarre spazio al degrado, FER ha inoltre condiviso progetti artistici con alcuni Comuni serviti dalla rete. A Molinella (Bo) e Valsamoggia (Bo) sono stati realizzati murales con l'obiettivo di promuovere l'espressione artistica all'interno del contesto ferroviario e cittadino, mentre nel Comune di Fiscaglia (Fe) sono stati riqualificati elementi architettonici delle stazioni per rendere gli spazi pubblici più fruibili. FER ha inoltre messo a disposizione sale d'attesa per mostre fotografiche o momenti didattici con scolaresche.

Il Piano di alienazione e valorizzazione  
degli impianti ferroviari non funzionali

La gestione del patrimonio ferroviario non più funzionale all'esercizio rappresenta per FER una leva strategica per migliorare la sicurezza, l'efficienza e la qualità complessiva della rete. In questo contesto, l'azienda ha proseguito l'attuazione del Piano di alienazione e valorizzazione degli impianti ferroviari dismessi, appartenenti al patrimonio della Regione Emilia-Romagna, in coerenza con gli indirizzi normativi e con gli obiettivi di sviluppo del sistema di mobilità regionale. L'azione di razionalizzazione delle aree e degli impianti non più utilizzati consente di ridurre elementi di rischio potenziale lungo la rete e di migliorare il presidio complessivo dell'infrastruttura, contribuendo alla tutela degli utenti e alla sicurezza ferroviaria. La gestione ordinata delle occupazioni e delle concessioni, nonché il monitoraggio delle interferenze – quali attraversamenti e parallelismi – rappresentano strumenti fondamentali per garantire condizioni operative controllate e coerenti con gli standard di sicurezza richiesti.

| Ambito                       | Azione FER                                                   | Impatto generato                                   | Valore per territorio e utenti                |
|------------------------------|--------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------|-----------------------------------------------|
| Sicurezza ferroviaria        | Razionalizzazione e gestione delle aree non funzionali       | Riduzione di situazioni di rischio e interferenze  | Maggiore tutela di utenti e cittadini         |
| Intersezioni rete-territorio | Eliminazione e regolazione di attraversamenti e interferenze | Riduzione del rischio di incidenti                 | Maggiore sicurezza e fluidità della mobilità  |
| Affidabilità del servizio    | Riduzione di elementi critici lungo la rete                  | Diminuzione dei ritardi e maggiore regolarità      | Migliore qualità del servizio ferroviario     |
| Resilienza operativa         | Migliore presidio e controllo delle infrastrutture           | Maggiore capacità di gestione delle criticità      | Continuità del servizio nel tempo             |
| Governance e trasparenza     | Applicazione di regolamenti per concessioni e utilizzi       | Tracciabilità e controllo degli usi                | Uso ordinato e responsabile del patrimonio    |
| Public value                 | Riutilizzo e valorizzazione delle aree ferroviarie           | Integrazione con il contesto urbano e territoriale | Sviluppo locale e rafforzamento della fiducia |

In conformità a quanto previsto dall'articolo 23-bis della L.R. 30/1998, FER ha disciplinato l'utilizzo delle aree riconducibili alla consistenza ferroviaria attraverso specifici strumenti normativi, tra cui il Regolamento n. 4 del 24 maggio 2019 e quello approvato con decreto del Presidente della Regione del 23 febbraio 2022 (Delibera di Giunta regionale n. 16/2022). Tali strumenti consentono di assicurare trasparenza, tracciabilità e controllo nelle modalità di utilizzo delle aree, riducendo il rischio di usi impropri e rafforzando la governance del patrimonio infrastrutturale. Accanto agli effetti sulla sicurezza e sull'affidabilità, le attività di alienazione e valorizzazione concorrono alla generazione di valore pubblico per il territorio. Il riutilizzo o la dismissione di aree non più funzionali può favorire nuovi usi compatibili con le esigenze delle comunità interessate, migliorare l'integrazione tra infrastruttura ferroviaria e contesto urbano e sostenere gli obiettivi regionali in materia di mobilità sostenibile e sviluppo locale.

Nel complesso, il Piano si configura quindi come uno strumento trasversale che, oltre a garantire una gestione efficiente del patrimonio ferroviario, incide sulla resilienza della rete, sulla fiducia di utenti e stakeholder e sulla capacità di FER di generare valore per il sistema territoriale.



FER  
FERROVIE EMILIA ROMAGNA  
Reggio Mediopadana

not cross the railway lines

### 7.3 / La rigenerazione urbana

Accanto agli interventi infrastrutturali descritti in precedenza, FER presidia attivamente il patrimonio ferroviario regionale come risorsa per il territorio: stazioni, caselli dismessi e aree non più funzionali diventano spazi per le comunità locali, attraverso concessioni ai Comuni, riqualificazioni e progetti artistici.

All'interno di questa visione, la rigenerazione urbana assume un ruolo centrale. Gli interventi promossi da FER non si limitano alla riqualificazione funzionale delle infrastrutture, ma mirano a trasformare spazi residuali o marginali in luoghi accessibili, sicuri e integrati nel tessuto cittadino. Si tratta di un approccio che privilegia il riuso e la valorizzazione del patrimonio esistente, riducendo il consumo di suolo e contribuendo a una gestione più sostenibile dello sviluppo urbano.

Il recupero delle aree ferroviarie consente di restituire valore a contesti spesso frammentati, attraverso la realizzazione di parchi, percorsi ciclopeditoni, spazi di sosta e luoghi di aggregazione. Questi interventi producono effetti tangibili per le comunità locali, migliorando la fruibilità degli spazi pubblici, favorendo nuove connessioni tra quartieri e rafforzando il senso di appartenenza al territorio.

Tra le azioni più rilevanti in termini di impatto urbano si collocano gli interventi di interrimento delle linee ferroviarie, che rappresentano una delle leve più efficaci per la ricucitura della città. La rimozione delle barriere fisiche generate dall'infrastruttura consente di riconnettere aree storicamente separate, migliorando la permeabilità urbana e facilitando la mobilità di pedoni, ciclisti e altri utenti della strada.

Gli effetti di tali interventi si estendono ben oltre la dimensione urbanistica: l'interrimento contribuisce infatti anche al miglioramento della sicurezza, alla riduzione delle interferenze tra traffico ferroviario e stradale e all'aumento della regolarità del servizio, con benefici diretti per gli utenti. In questo senso, la rigenerazione urbana si configura come un ambito in cui infrastruttura e servizio si rafforzano reciprocamente.



### Ricucire la città: i punti di intersezione con la rete stradale

Tre grandi interventi infrastrutturali sono oggi in corso sulla rete gestita da FER, per un investimento complessivo che supera i 162 milioni di euro. Opere diverse per dimensione e localizzazione, ma accomunate da un obiettivo che va oltre la logica infrastrutturale: restituire continuità urbana a quartieri storicamente divisi dalla ferrovia, eliminando passaggi a livello, creando nuove fermate e trasformando le fasce liberate in spazio pubblico di qualità. Considerati nel loro insieme, i tre cantieri sopprimono complessivamente dieci passaggi a livello, migliorando la sicurezza per pedoni e veicoli, riducendo la congestione e le emissioni e restituendo spazio pubblico alle comunità attraversate. Non si tratta soltanto di opere ferroviarie: sono progetti del territorio per il territorio.

**1 / Linea Bologna-Portomaggiore / nodo di Bologna**  
Valore complessivo: 75,847 milioni di euro  
Avanzamento: 78% (marzo 2026)  
Ultimazione prevista: autunno 2026

L'interramento di 2,4 km di linea Sfm 2 nei tratti San Vitale-Rimesse (1,3 km) e Via Larga (1,1 km), finanziato congiuntamente da Regione Emilia-Romagna, Ministero delle Infrastrutture e Comune di Bologna, eliminerà cinque passaggi a livello – in via Paolo Fabbri, via Libia, via Rimesse, via Cellini e via Larga – e darà vita a una nuova fermata Sfm in via Libia. La superficie liberata sarà restituita alla città sotto forma di parchi, percorsi ciclopeditoni e aree di sosta, ricucendo i quartieri San Donato-San Vitale e Cirenaica, storicamente separati dall'infrastruttura ferroviaria.

**2 / Linea Ferrara-Codigoro e Ferrara-Ravenna-Rimini / nodo di Ferrara**  
Valore complessivo: 66,8 milioni di euro  
Avanzamento: 92% (marzo 2026)  
Messa in servizio prevista: seconda metà 2026

L'interramento del tratto urbano tra via Bologna e via Boldrini elimina tre passaggi a livello e introduce una novità di rilievo rispetto agli altri interventi: la connessione ferroviaria diretta con il polo ospedaliero di Cona, che per la prima volta diventerà raggiungibile in modo efficiente dal trasporto su ferro. Anche in questo caso, dunque, l'intervento mira a superare una cesura urbana storica, restituendo continuità ai quartieri densamente popolati attraversati dalla linea ferroviaria. I lavori di costruzione sono sostanzialmente conclusi; resta da completare la trazione elettrica, condizionata dalle tempistiche di attivazione dell'interramento e dalle interruzioni sulla rete RFI. In una fase successiva, la bretella Suzzara-Ravenna-Rimini rafforzerà l'integrazione del nodo ferrarese con la rete regionale e nazionale, incrementando anche il trasporto merci dal porto di Ravenna verso il Brennero.

**3 / Linea Bologna-Portomaggiore / nodo di Castenaso**  
Valore complessivo: circa 20 milioni di euro

Sulla stessa linea Sfm 2, i lavori per la sopraelevazione del tracciato nel tratto Lungosavena 2bis prevedono la soppressione di due passaggi a livello in prossimità di Castenaso, completando così l'insieme degli interventi di sicurezza e riqualificazione urbana lungo la direttrice Bologna-Portomaggiore.

08



## La performance economico-finanziaria

L'andamento economico-finanziario nel 2025 conferma una governance orientata alla sostenibilità, all'equilibrio delle risorse e alla trasparenza nei confronti degli stakeholder, a partire dalla Regione Emilia-Romagna, socio unico.

FER ha conseguito un valore economico generato pari a 228,34 milioni di euro – con un incremento di 11,04 milioni rispetto all'esercizio 2024 – confermando la traiettoria di crescita della ricchezza prodotta a favore del territorio. Esso è composto dai ricavi delle vendite e delle prestazioni per 5,67 milioni di euro e da altri ricavi e proventi per 222,67 milioni, tra cui rientrano in maniera prevalente i contributi erogati dalla Regione per lo svolgimento dei servizi di trasporto pubblico locale e per le attività di gestione e sviluppo dell'infrastruttura.

A fronte delle risorse generate, FER ha distribuito sul territorio un valore economico complessivo pari a 222,63 milioni di euro, in aumento rispetto ai 213,88 milioni del 2024. Le principali componenti di questa voce sono rappresentate dalla remunerazione dei fornitori – pari a 205,02 milioni – e dal costo del personale, pari a 15,61 milioni. Si tratta di capitali che, a vario titolo, alimentano l'economia regionale attraverso il coinvolgimento di fornitori, imprese e professionalità locali.

Il valore economico trattenuto si attesta a 2,29 milioni di euro, in ripresa rispetto agli 0,67 milioni del 2024, con 3,34 milioni di ammortamenti e svalutazioni e un risultato netto di esercizio di 0,072 milioni di euro. Questo dato riflette l'impostazione prudente dell'operato aziendale, coerente con la natura pubblica della Società e con la missione di servizio che la caratterizza.

|                                              | Unità di misura | 2025          | 2024          | 2023          |
|----------------------------------------------|-----------------|---------------|---------------|---------------|
| Ricavi operativi                             | € M             | 5,67          | 5,31          | 5,18          |
| Proventi della gestione non finanziaria      | € M             | 222,67        | 211,99        | 199,86        |
| <b>Valore economico generato (Veg)</b>       | <b>€ M</b>      | <b>228,34</b> | <b>217,30</b> | <b>205,04</b> |
| Remunerazione dei fornitori                  | € M             | 205,02        | 196,84        | 183,61        |
| Remunerazione del personale                  | € M             | 15,61         | 15,02         | 14,34         |
| Remunerazione dei finanziatori               | € M             | 1,77          | 1,81          | 2,23          |
| Remunerazione della pubblica amministrazione | € M             | 0,23          | 0,20          | 0,19          |
| <b>Valore economico distribuito (Ved)</b>    | <b>€ M</b>      | <b>222,63</b> | <b>213,88</b> | <b>200,38</b> |
| Ammortamenti e svalutazioni                  | € M             | 3,34          | 2,70          | 2,44          |
| Risultato dell'esercizio destinato a riserve | € M             | 0,07          | 0,06          | 0,08          |
| <b>Valore economico trattenuto (Vet)</b>     | <b>€ M</b>      | <b>2,29</b>   | <b>0,67</b>   | <b>2,14</b>   |

8.1 /  
I contributi pubblici

Il sistema dei contributi pubblici rappresenta la leva strutturale che consente a FER di garantire la continuità operativa e di pianificare investimenti strategici nel medio-lungo periodo. Il socio unico Regione Emilia-Romagna eroga contributi sia in conto esercizio – per coprire i costi correnti legati al contratto di servizio Tpl e al contratto di programma – sia in conto investimento, per il finanziamento degli interventi infrastrutturali. A tali flussi si affiancano le risorse provenienti dallo Stato italiano e dagli enti pubblici territoriali.

| Contributi pubblici                                   | Unità di misura | 2025   | 2024   | 2023   |
|-------------------------------------------------------|-----------------|--------|--------|--------|
| In conto esercizio (competenza)                       | € M             | 215,59 | 206,45 | 193,25 |
| Contratto di programma                                | € M             | 20,69  | 20,34  | 19,00  |
| Contratto di servizio Tpl Regione Emilia-Romagna      | € M             | 193,61 | 184,82 | 172,75 |
| Contributi diversi                                    | € M             | 1,29   | 1,29   | 1,50   |
| In conto investimento (cassa)                         | € M             | 69,03  | 65,86  | 66,49  |
| Da Stato italiano                                     | € M             | 17,85  | 8,28   | 6,14   |
| Da enti pubblici territoriali (Regioni, Comuni, ecc.) | € M             | 51,18  | 57,58  | 60,35  |
| Totale                                                | € M             | 284,62 | 272,31 | 259,74 |

8.2 /  
Gli indicatori economico-finanziari

Per offrire una lettura più completa dell’assetto patrimoniale e finanziario della Società, si riportano in tabella i principali indicatori economici per il triennio 2023-2025, elaborati sulla base dei dati di bilancio. Il prospetto restituisce un’azienda in crescita sul fronte del fatturato e dell’attivo, con indici di redditività che – pur contenuti in coerenza con la missione pubblica di FER – mostrano un recupero nel 2025 rispetto all’esercizio precedente. Il Roe netto 2025 si attesta allo 0,65%, in leggera ripresa rispetto allo 0,53% del 2024, a conferma della stabilità patrimoniale della Società. L’indice di indebitamento a lungo termine migliora, scendendo al 15,33% (dal 18,03% del precedente esercizio), mentre quello a breve si attesta all’84,67%. Tale sbilanciamento riflette la struttura finanziaria tipica di un concessionario di infrastrutture pubbliche, caratterizzata da un’elevata dipendenza dai contributi in conto esercizio erogati dalla Regione.



| Principali indicatori                    | Unità di misura | 2025        | 2024        | 2023        |
|------------------------------------------|-----------------|-------------|-------------|-------------|
| Fatturato annuo                          | €               | 228.341.175 | 217.301.224 | 205.042.701 |
| Totale attivo                            | €               | 161.766.687 | 151.121.636 | 151.669.933 |
| Ricavi delle vendite e delle prestazioni | €               | 5.669.324   | 5.314.418   | 5.181.306   |
| Ebitda                                   | €               | 5.607.830   | 4.252.926   | 4.540.533   |
| Ebit                                     | €               | 1.508.855   | 1.237.396   | 2.096.476   |
| Utile netto                              | €               | 71.725      | 58.224      | 77.915      |

| Copertura immobilizzazione con patrimonio netto | Unità di misura | 2025       | 2024       | 2023       |
|-------------------------------------------------|-----------------|------------|------------|------------|
| Totale patrimonio netto                         | €               | 11.001.051 | 10.929.327 | 10.871.102 |
| Totale immobilizzazioni                         | €               | 31.884.394 | 33.044.005 | 31.465.480 |
|                                                 | %               | 34,50%     | 33,08%     | 34,55%     |

| Roe netto                 | Unità di misura | 2025       | 2024       | 2023       |
|---------------------------|-----------------|------------|------------|------------|
| Utile (perdita) esercizio | €               | 71.725     | 58.224     | 77.915     |
| Totale patrimonio netto   | €               | 11.001.051 | 10.929.327 | 10.871.102 |
|                           | %               | 0,65%      | 0,53%      | 0,72%      |

| Indice di indebitamento a lungo termine | Unità di misura | 2025        | 2024        | 2023        |
|-----------------------------------------|-----------------|-------------|-------------|-------------|
| Passività a medio-lungo termine         | €               | 23.085.861  | 25.266.172  | 19.642.129  |
| Totale capitale di finanziamento        | €               | 150.573.984 | 140.112.109 | 140.637.263 |
|                                         | %               | 15,33%      | 18,03%      | 13,97%      |

| Indice di indebitamento a breve termine | Unità di misura | 2025        | 2024        | 2023        |
|-----------------------------------------|-----------------|-------------|-------------|-------------|
| Passività a breve termine               | €               | 127.488.123 | 114.845.937 | 120.995.134 |
| Totale capitale di finanziamento        | €               | 150.573.984 | 140.112.109 | 140.637.263 |
|                                         | %               | 84,67%      | 81,97%      | 86,03%      |



8.3 / Gli investimenti per le infrastrutture e la crescita del territorio

L'attività di investimento rappresenta una leva strategica fondamentale per FER, in coerenza con la propria missione istituzionale di gestore della rete ferroviaria regionale, e come visto in dettaglio nei capitoli precedenti. Un ruolo centrale è rivestito dagli interventi sugli asset fissi – in particolare linee e infrastrutture – finalizzati a garantirne la piena fruibilità, il mantenimento in efficienza e il costante miglioramento, anche attraverso azioni di potenziamento e ammodernamento tecnologico.

A marzo 2026, sono stati programmati investimenti per un valore complessivo di 405,9 milioni di euro, di cui 289,82 milioni già contabilizzati, con un avanzamento medio del 58,85% rispetto al quadro economico complessivo. La natura pluriennale e la complessità tecnica delle attività rendono lo stato di avanzamento delle opere eterogeneo, con progetti già conclusi e iniziative ancora in programmazione o in fase di avvio. Il portafoglio di investimenti si articola in cinque macro-ambiti: armamento e infrastruttura civile, elettrificazione della rete, soppressione dei passaggi a livello e sicurezza, segnalamento e innovazione tecnologica, grandi opere di interramento e rigenerazione urbana. A questi si affiancano gli interventi di ripristino post-alluvione – finanziati dalla Protezione civile – e i progetti dedicati all'accessibilità delle stazioni e alla sostenibilità ambientale degli immobili.

Sul fronte delle opere più significative, meritano menzione particolare l'elettrificazione del corridoio Parma-Suzzara-Poggio Rusco (avanzamento al 90,47%) e quella della linea Ferrara-Codigoro (51,85%), oltre ai lavori di interramento della linea Ferrara-Codigoro e Ferrara-Rimini (92,95%) e di quella Bologna-Portomaggiore (77,78%), parte del progetto Pimbo lotto 2. Quest'ultimo intervento – con una dotazione pari a 75,8 milioni di euro – contribuirà all'eliminazione di cinque passaggi a livello nel tessuto urbano bolognese e alla creazione di nuovi spazi pubblici nel quartiere San Donato-San Vitale. Nel complesso, la performance economico-finanziaria di FER nel 2025 evidenzia la capacità di operare in un quadro di equilibrio tra valore generato e redistribuito, mantenendo il focus sullo sviluppo di infrastrutture che costituiscono la principale ricaduta territoriale del proprio operato.

La tabella seguente riporta il dettaglio di tutti gli investimenti programmati, con indicazione dello stato avanzamento lavori, della fonte di finanziamento, dell'importo previsto e delle spese contabilizzate a marzo 2026.



Portfollio investimenti Fer-ferrovie Emilia-Romagna srl

| Intervento                                                                                 | Stato               | Fonte di finanziamento | Programmato Dgr programmazione o altro atto (€) | Contabilizzazione spese al 17/03/2026 (€) | Avanzamento spese rispetto al Qe (%) |
|--------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|------------------------|-------------------------------------------------|-------------------------------------------|--------------------------------------|
| Nuovo Ponte sull'Enza (solo progettazione)                                                 | Sospeso             | RER                    | 1.113.648,54                                    | 88.235,18                                 | 7,92%                                |
| Stazione Guastalla: piano del ferro e sottopasso                                           | Completato          | Fsc 2021-2027 RER      | 9.295.000,00                                    | 9.317.696,94                              | 100,24%                              |
| Riconfigurazione impianti Acc e Scmt a seguito di interventi infrastrutturali 2022         | Sospeso             | RER                    | 1.500.000,00                                    | 296.797,93                                | 98,19%                               |
| Acquisto mezzo polivalente integrato con diagnostica                                       | Chiusura definitiva | RER - FER              | 2.000.000,00                                    | 3.103.881,97                              | 100,00%                              |
| Veggia e Casalgrande: interventi di sistemazione                                           | Chiusura definitiva | RER                    | 350.000,00                                      | 348.081,87                                | 100,00%                              |
| Stazione di Molinella: marciapiedi, nuova realizzazione e adeguamento                      | Chiusura definitiva | RER                    | 1.300.000,00                                    | 1.296.563,63                              | 100,00%                              |
| Lunga rotaia saldata, costituzione e controllo (1) anno 2024                               | In corso            | RER                    | 1.650.000,00                                    | 780.203,39                                | 47,29%                               |
| Lunga Rotaia Saldata, costituzione e controllo (2) anno 2025                               | In corso            | RER                    | 1.350.000,00                                    | 432.889,07                                | 32,07%                               |
| Rinnovo e risanamento di componenti di deviatori, curve, PL e corpo stradale (1) anno 2025 | In corso            | RER                    | 1.200.000,00                                    | 636.587,51                                | 53,05%                               |
| Manutenzione straordinaria impianti (1) anno 2025                                          | In corso            | RER                    | 2.215.000,00                                    | 1.093.240,66                              | 49,36%                               |
| Alluvione ottobre 2024 linea Casalecchio-Vignola                                           | In corso            | Protezione civile      | 220.000,00                                      | 100.085,76                                | 45,49%                               |
| Alluvione ottobre 2024 linea Reggio Emilia-Guastalla                                       | In corso            | Protezione civile      | 50.000,00                                       | 12.705,00                                 | 25,41%                               |
| Alluvione ottobre 2024 linea Reggio Emilia-Ciano d'Enza                                    | Da avviare          | Protezione civile      | 130.000,00                                      |                                           | 0,00%                                |
| Interventi per la rimozione di rallentamenti sulla rete                                    | In corso            | RER                    | 1.100.000,00                                    | 806.921,95                                | 73,36%                               |
| Manutenzione straordinaria ascensori (1) anno 2025                                         | In corso            | RER                    | 400.000,00                                      | 225.539,72                                | 56,38%                               |
| Manutenzione straordinaria delle opere civili (1) anno 2025                                | In corso            | RER                    | 350.000,00                                      | 225.539,72                                | 64,44%                               |
| Contributo interventi Formigine                                                            | Sospeso             | Dlgs 422               | 956.520,80                                      | 391.520,80                                | 40,93%                               |
| Elettrificazione linea Reggio Emilia-Ciano d'Enza                                          | Completato          | RER Fsc 2014-2020      | 11.600.000,00                                   | 11.263.151,29                             | 97,10%                               |
| Completamento elettrificazione Sassuolo-Reggio Emilia                                      | Completato          | Fsc 2021-2027          | 5.900.000,00                                    | 5.828.087,18                              | 98,78%                               |
| Elettrificazione corridoio Parma-Suzzara-Poggio Rusco (PNC)                                | In corso            | Pnc                    | 58.000.000,00                                   | 52.472.831,25                             | 90,47%                               |
| Elettrificazione Ferrara-Codigoro                                                          | In corso            | Fsc 2021-2027          | 41.813.102,87                                   | 21.681.451,97                             | 51,85%                               |

| Intervento                                                                          | Stato                                 | Fonte di finanziamento                | Programmato Dgr programmazione o altro atto (€) | Contabilizzazione spese al 17/03/2026 (€) | Avanzamento spese rispetto al Qe (%) |
|-------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|-------------------------------------------------|-------------------------------------------|--------------------------------------|
| Raddoppio della tratta Casalecchio-Via Lunga con soppressione PL - Lotto 1          | Da avviare                            | Fsc 2021-2027                         | 11.000.000,00                                   | 17.696,00                                 | 0,16%                                |
| Ducati Bca Pai-PL (ex Gsmr Casalecchio-Vignola)                                     | Da avviare                            | RER                                   | 4.000.000,00                                    | 139.500,00                                | 3,49%                                |
| PL Modena (Via Panni): soppressione con sottopasso                                  | Completato                            | RER                                   | 6.760.000,00                                    | 6.743.721,93                              | 99,76%                               |
| PL Sassuolo (n. 28): soppressione con innalzamento linea                            | Completato                            | Fsc 2021-2027 RER                     | 14.400.000,00                                   | 14.391.300,16                             | 99,94%                               |
| n. 4 PLp Brescello (Parma-Suzzara): soppressione con strada arroccamento            | Completato con economie da utilizzare | Dm 364                                | 630.000,00                                      | 510.867,36                                | 81,09%                               |
| PL Cà dell'Orbo (Castenaso): soppressione con innalzamento linea                    | In corso                              | Dm 364 RER                            | 7.668.974,11                                    | 168.130,99                                | 1,20%                                |
| Realizzazione asse stradale Lungo Savena II bis (al netto precedenti spese non FER) | Da avviare                            | Lungosavena                           | 10.245.434,81                                   |                                           | 0,00%                                |
| Imp-2025 FER Capex                                                                  | In corso                              | FER                                   | 405.000,00                                      | 223.067,39                                | 55,08%                               |
| Oocc-2025 FER Capex                                                                 | Chiusura definitiva                   | FER                                   | 167.992,07                                      | 167.842,07                                | 99,91%                               |
| PL 116 Senetica: ripristino incidente 25/11/2025                                    | In corso                              | Assicurazione                         | -                                               | 57.971,83                                 | 11,59%                               |
| 2026 Capex area produzione                                                          | In corso                              | FER                                   | 2.219.897,08                                    |                                           | 0,00%                                |
| Reggio Emilia-Guastalla: attrezzaggio Scmt con adeguamento PL (Pns 8)               | Completato con economie da utilizzare | Fsc 2014-2020                         | 4.047.470,01                                    | 3.496.053,08                              | 86,38%                               |
| Modena-Sassuolo: attrezzaggio Scmt con adeguamento PL (Pns 8)                       | Completato                            | Fsc 2014-2020                         | 5.706.604,51                                    | 5.165.955,81                              | 90,53%                               |
| Ferrara-Codigoro: attrezzaggio Scmt con adeguamento PL (Pns 9)                      | Da avviare                            | Fsc 2014-2020                         | 6.878.207,37                                    | 396.139,78                                | 5,76%                                |
| Reggio Emilia-Guastalla: upgrade con Multi-Acc                                      | Completato con economie da utilizzare | Fsc 2014-2020                         | 3.400.000,00                                    | 2.780.934,82                              | 81,79%                               |
| Modena-Sassuolo: upgrade con Multi-Acc                                              | Completato                            | Fsc 2014-2020                         | 5.835.286,03                                    | 4.805.044,59                              | 82,34%                               |
| Realizzazione Control room e sistema di protezione PLp                              | In corso                              | Fsc 2021-2027 RER                     | 7.150.000,00                                    | 4.587.500,50                              | 64,16%                               |
| Interramento Ferrara: linee Ferrara-Codigoro e Ferrara-Rimini (appalto originario)  | Completato                            | MIT, RER, RFI, Comune di Ferrara      | 19.180.063,67                                   | 19.180.063,67                             | 100,00%                              |
| Interramento Ferrara: linee Ferrara-Codigoro e Ferrara-Rimini (nuova gara)          | In corso                              | MIT, RER, RFI, Comune di Ferrara      | 47.596.442,23                                   | 44.242.997,75                             | 92,95%                               |
| Interramento Bologna: linea Bologna-Portomaggiore (Pimbo lotto 2)                   | In corso                              | Pimbo lotto 2, Comune di Bologna, RER | 75.874.000,00                                   | 59.012.660,62                             | 77,78%                               |

| Intervento                                                                                                                             | Stato               | Fonte di finanziamento | Programmato Dgr programmazione o altro atto (€) | Contabilizzazione spese al 17/03/2026 (€) | Avanzamento spese rispetto al Qe (%) |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|------------------------|-------------------------------------------------|-------------------------------------------|--------------------------------------|
| Casalecchio-Vignola alluvione maggio 2023: ripristino delle condizioni di sicurezza nella tratta limitrofa al Rio Casella (ord 6-2023) | Chiusura definitiva | Protezione civile      | 5.500.000,00                                    | 4.922.249,99                              | 100,00%                              |
| Bologna-Porto alluvione maggio 2023: ripristino delle condizioni di sicurezza nella tratta limitrofa a Ponte Idice (ord 6-2023)        | Chiusura definitiva | Protezione civile      | 2.200.000,00                                    | 2.011.133,88                              | 100,00%                              |
| Ferrara-Codigoro alluvione maggio 2023: ripristino delle condizioni di sicurezza tratta limitrofa Cona Ospedale (ord 6-2023)           | Chiusura definitiva | Protezione civile      | 2.000.000,00                                    | 1.755.746,12                              | 100,00%                              |
| Reggio-Sassuolo alluvione maggio 2023: ripristino delle condizioni di sicurezza nella tratta limitrofa a Dinazzano (ord 6-2023)        | Chiusura definitiva | Protezione civile      | 615.000,00                                      | 587.304,34                                | 100,00%                              |
| Suzzara-Ferrara alluvione maggio 2023: ripristino delle condizioni di sicurezza nella tratta limitrofa a Ponte Panaro (ord 6-2023)     | Chiusura definitiva | Protezione civile      | 2.200.000,00                                    | 1.915.682,64                              | 100,00%                              |
| Reggio-Ciano alluvione maggio 2023: ripristino delle condizioni di sicurezza nella tratta limitrofa a PL (ord 6-2023)                  | Sospeso             | Protezione civile      | 2.700.000,00                                    | 360.389,75                                | 21,14%                               |
| Adeguamento di marciapiedi (1) anno 2025                                                                                               | In corso            | RER                    | 800.000,00                                      | 218.291,85                                | 27,29%                               |
| Riconoscibilità stazioni Sfm (Pimbo lotto 1 p.q.)                                                                                      | Da avviare          | Pimbo lotto 1          | 8.150.236,99                                    | 323.551,80                                | 3,97%                                |
| Tpm-FER software innovativo per la programmazione/ modifica dei servizi ferroviari regionali                                           | In corso            | Pr-Fesr 2021-2027      | 2.000.000,00                                    | 60.000,00                                 | 3,00%                                |
| Bonifica area Ferrara-Porta Reno                                                                                                       | In corso            | RER                    | 1.100.000,00                                    | 752.039,58                                | 68,37%                               |
| Nuova suite Sap B1                                                                                                                     | In corso            | FER                    | 450.800,00                                      | 206.758,80                                | 45,86%                               |
| Rinnovo data center FER                                                                                                                | In corso            | FER                    | 108.000,00                                      | 99.000,00                                 | 91,67%                               |
| Riqualificazione energetica Roveri palazzina uffici                                                                                    | In corso            | Pr-Fesr 2021-2027      | 410.918,28                                      | 15.683,21                                 | 3,82%                                |
| Parchi fotovoltaici a supporto delle sottostazioni elettriche di Guastalla e Brescello                                                 | Da avviare          | RER                    | 2.030.154,09                                    | 105.248,00                                | 0,00%                                |
| <b>Totale</b>                                                                                                                          |                     |                        | <b>405.923.753,46</b>                           | <b>289.822.541,10</b>                     |                                      |

Tabella di interoperabilità | Raccordo GRI – VSME – Pmi-Banche – SDGs per tema materiale

| Tema materiale                                     | GRI      | VSME | Pmi-Banche  | SDGs  | Sezione Report |
|----------------------------------------------------|----------|------|-------------|-------|----------------|
| Sicurezza ferroviaria e tutela degli utenti        | 416-1    | B2   | 4           | 3.6   | § 7.2          |
|                                                    |          | B9   | 32-34       | 9.1   | § 7.2.2        |
| Salute, sicurezza e benessere dei lavoratori       | 403-1    | B9   | 32-33-34-39 | 8.8   | § 6.4          |
|                                                    | 403-9/10 |      |             | 3.9   | § 6.6          |
|                                                    |          |      |             |       |                |
| Gestione e sviluppo del capitale umano             | 404-1    | B8   | 28-31-35-36 | 4.4   | § 6.1          |
|                                                    | 401-1    | B10  |             | 8.5   | § 6.3          |
|                                                    |          |      |             | 5.5   |                |
| Legalità e integrità negli appalti pubblici        | 205-1    | B11  | 38-40       | 16.5  | § 4.4          |
|                                                    | 205-2/3  |      |             | 16.6  |                |
| Resilienza operativa e continuità del servizio     | 2-6      | B2   | 9           | 9.1   | § 7.1          |
|                                                    |          |      | 4-10        | 11.2  | § 7.1.3        |
| Investimenti infrastrutturali sostenibili          | 201-1    | B2   | 11          | 9.1   | § 2.2          |
|                                                    | 201-4    |      | 12          | 9.4   | § 8.3          |
| Digitalizzazione e qualità dei dati                | 2-23     | B2   | 3           | 9.5   | § 4.7          |
|                                                    |          |      |             |       | § 7.1.1        |
| Gestione ambientale operativa                      | 302-1    | B3   | 5-6-7       | 12.2  | § 5.2.2        |
|                                                    | 305-1/2  | B4   | 13          | 12.4  | § 5.2.3        |
|                                                    |          |      |             | 13.2  |                |
| Mobilità sostenibile e decarbonizzazione           | 305-1/2  | B3   | 5-6-7-8-11  | 7.2   | § 5.1          |
|                                                    | 302-1    |      |             | 7.3   | § 5.2.1        |
|                                                    |          |      |             |       | 13.2           |
| Coesione con il territorio e le comunità locali    | 413-1    | B2   | 37          | 11.3  | § 7.3          |
|                                                    |          |      |             | 17.17 | § 7.2.5        |
| Gestione sostenibile della catena di fornitura     | 2-6      | B2   | 38          | 12.6  | § 4.4          |
|                                                    |          |      | 26          | 8.7   |                |
| Trasparenza e integrità informativa                | 2-22     | B1   | 38-40       | 16.6  | § 4.4          |
|                                                    | 2-23     | B11  |             |       | § 4.4.3        |
|                                                    |          |      |             |       | § 7.1.4        |
| Public value e contributo agli obiettivi regionali | 201-1    | B2   | 1           | 11.3  | § 8.1          |
|                                                    |          |      | 2           | 8.2   |                |
| Valorizzazione patrimonio immobiliare              | 302-1    | B2   | 4           | 11.3  | § 5.2.4        |
|                                                    |          |      | 19          | 12.2  | § 7.2.5        |



## Nota metodologica

Il presente Report di sostenibilità è stato sviluppato adottando come riferimento metodologico principale il modello VSME (Voluntary sustainability reporting standard for non-listed SMEs) elaborato da Efrag, scelto da FER come framework fondante per la strutturazione delle informazioni Esg, l'organizzazione dei contenuti e la costruzione del sistema informativo di sostenibilità.

L'adozione del VSME ha consentito di impostare un modello di rendicontazione coerente con le caratteristiche operative della società e, al contempo, allineato all'evoluzione del contesto europeo in materia di sostenibilità, favorendo una progressiva integrazione tra aspetti ambientali, sociali, di governance e processi gestionali aziendali. Uno degli elementi centrali del percorso metodologico è stato rappresentato dall'attività di stakeholder engagement, sviluppata attraverso il coinvolgimento di stakeholder interni ed esterni appartenenti ai principali ambiti istituzionali, territoriali, industriali, sociali e finanziari connessi alle attività di FER.

L'attività di engagement ha avuto l'obiettivo di:

- raccogliere elementi utili all'identificazione dei temi rilevanti;
- supportare la valutazione degli impatti generati o subiti dalla Società;
- integrare il punto di vista degli stakeholder nel processo di doppia rilevanza;
- rafforzare la comprensione delle aspettative connesse ai temi Esg lungo la catena del valore.

Il processo di doppia rilevanza è stato sviluppato in coerenza con i principi introdotti dagli ESRS (European sustainability reporting standards) e ha previsto l'analisi congiunta tramite l'esercizio di doppia rilevanza (double materiality assessment): la rilevanza d'impatto, relativa agli effetti positivi o negativi generati da FER su ambiente, persone, territori ed ecosistemi; la rilevanza finanziaria, relativa ai rischi e alle opportunità Esg potenzialmente in grado di influenzare la situazione economica, patrimoniale, finanziaria o operativa della società nel breve, medio e lungo periodo.

L'analisi è stata sviluppata attraverso una valutazione strutturata degli IRO (Impacts, risks and opportunities), considerando, ove applicabile: portata dell'impatto; entità o gravità; probabilità di accadimento; orizzonte temporale; livello di connessione con le attività aziendali; categorie di stakeholder coinvolti o interessati.

A partire da tale esercizio sono stati identificati i temi materiali che costituiscono la base informativa e strategica del presente report.

Pur assumendo il VSME quale riferimento principale, FER ha inoltre sviluppato un'attività di interoperabilità con altri framework internazionali, con l'obiettivo di aumentare la confrontabilità e la coerenza delle informazioni rendicontate.

In particolare i contenuti del report sono stati mappati rispetto ai principali Standard GRI (Global reporting initiative); i temi materiali, gli impatti e le azioni rendicontate sono stati correlati agli Obiettivi di sviluppo sostenibile delle Nazioni Unite (Sustainable development goals – SDGs); il framework metodologico adottato tiene conto delle principali convergenze con gli ESRS, soprattutto in materia di governance dei temi Esg, stakeholder engagement, doppia rilevanza e gestione degli impatti.

Particolare attenzione è stata inoltre dedicata alla capacità del report di supportare il dialogo con il sistema finanziario e bancario, in un contesto in cui le informazioni Esg assumono un ruolo crescente nei processi di valutazione del rischio, accesso al credito, affidabilità e resilienza organizzativa; a questo fine è stato preso in considerazione anche “Documento per il dialogo di sostenibilità tra Pmi e banche” creato dal Tavolo per la finanza sostenibile e aggiornato a dicembre 2025.

Il presente documento rappresenta pertanto un sistema evolutivo di rendicontazione Esg, costruito con l’obiettivo di consolidare progressivamente processi, dati e strumenti di governance della sostenibilità, in coerenza con le evoluzioni normative europee e con le specificità operative del settore ferroviario regionale.

Standard adottati

**Il VSME come standard fondante del Report di sostenibilità FER**  
Il presente Report di sostenibilità è stato sviluppato adottando come framework metodologico di riferimento il VSME (Voluntary sustainability reporting standard for non-listed SMEs) elaborato da Efrag, scelto da FER quale struttura principale per l’organizzazione dei contenuti Esg, la raccolta dei dati e l’impostazione complessiva del processo di rendicontazione.

FER ha adottato, per questa prima applicazione, il modulo base del VSME, sviluppando un sistema di disclosure coerente con le caratteristiche operative della società, con la natura infrastrutturale del business ferroviario gestito. La rendicontazione è stata predisposta su base individuale e il perimetro coincide integralmente con FER Srl, non essendo presenti società controllate. Il report include informazioni qualitative, dati quantitativi e contenuti descrittivi riferiti all’esercizio chiuso al 31 dicembre 2025.

La tabella seguente illustra, per ciascuna VSME applicabile, i contenuti sviluppati nel report e le sezioni di riferimento.

Indice VSME - Voluntary sustainability reporting standard for non-listed SMEs | Efrag 2024 | Modulo base

| Codice VSME                                            | Nome informativa                                       | Sezione del Report                          |
|--------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|---------------------------------------------|
| <b>B1 – Base Per La Preparazione</b>                   |                                                        |                                             |
| B1-A                                                   | Opzione adottata                                       | Nota metodologica                           |
| B1-B                                                   | Omissioni                                              | Nota metodologica                           |
| B1-C                                                   | Base di redazione                                      | Nota metodologica                           |
| B1-D                                                   | Lista delle controllate                                | § 4.1                                       |
| B1-E1                                                  | Forma legale                                           | § 4.1                                       |
| B1-E2                                                  | Codice Nace                                            | Colophon                                    |
| B1-E3                                                  | Totale stato patrimoniale                              | § 8.1 / § 8.2                               |
| B1-E4                                                  | Fatturato / Ricavi                                     | § 8.1 / § 8.2                               |
| B1-E5                                                  | Numero dipendenti (Fte)                                | § 6.1                                       |
| B1-E6                                                  | Paese delle operazioni primarie e attivi significativi | § 2.4                                       |
| B1-E7                                                  | Geolocalizzazione siti                                 | § 2.4                                       |
| <b>B2 – Pratiche, politiche e iniziative future</b>    |                                                        |                                             |
| B2                                                     | Pratiche e politiche per la transizione                | § 4.2 / § 5.1 / § 5.2.1 / § 5.2.4 / § 6.3.1 |
| <b>B3 – Energia e Ghg</b>                              |                                                        |                                             |
| B3                                                     | Consumo totale energia – non rinnovabili               | § 5.2.2                                     |
| B3                                                     | Consumo totale energia – rinnovabili                   | § 5.2.2                                     |
| B3                                                     | Emissioni Ghg Scope 1 e Scope 2                        | § 5.2.3                                     |
| <b>B4 – Inquinamento</b>                               |                                                        |                                             |
| B4                                                     | Emissioni in aria, acqua e suolo                       | § 5.2.3 / § 5.5                             |
| <b>B5 – Biodiversità</b>                               |                                                        |                                             |
| B5                                                     | Siti in aree sensibili alla biodiversità               | § 5.5                                       |
| <b>B6 – Acqua</b>                                      |                                                        |                                             |
| B6                                                     | Prelievo idrico totale                                 | § 5.4                                       |
| <b>B7 – Uso delle risorse e gestione rifiuti</b>       |                                                        |                                             |
| B7                                                     | Rifiuti prodotti per tipologia                         | § 5.3                                       |
| <b>B8 – Forza lavoro – caratteristiche generali</b>    |                                                        |                                             |
| B8                                                     | Composizione organico per categoria e genere           | § 6.1.1                                     |
| <b>B9 – Forza lavoro – salute e sicurezza</b>          |                                                        |                                             |
| B9                                                     | Infortuni e malattie professionali                     | § 6.4                                       |
| <b>B10 – Forza lavoro – remunerazione e formazione</b> |                                                        |                                             |
| B10                                                    | Copertura contratti collettivi                         | § 6.1 / § 6.2                               |
| B10                                                    | Formazione                                             | § 6.5 / § 6.5.1                             |
| <b>B11 – Condotta aziendale</b>                        |                                                        |                                             |
| B11                                                    | Sanzioni pecuniarie e interdittive                     | § 4.4.3 / § 6.2                             |

Approccio metodologico ai principi ESRS: stakeholder engagement, doppia rilevanza e analisi degli IRO

Pur adottando il VSME quale framework principale di riferimento per la strutturazione del presente Report di sostenibilità, FER ha sviluppato il proprio percorso metodologico tenendo conto dei principali principi introdotti dagli European sustainability reporting standards (ESRS), con particolare riferimento ai processi di stakeholder engagement, doppia rilevanza e analisi degli Impacts, risks and opportunities (IRO). L'integrazione di tali elementi ha consentito di rafforzare il livello di strutturazione metodologica del report e di sviluppare un sistema di analisi maggiormente orientato alla comprensione delle relazioni tra attività aziendali, impatti generati, rischi emergenti e aspettative degli stakeholder.

Uno degli elementi centrali del percorso è stato rappresentato dall'attività di stakeholder engagement. Le attività di coinvolgimento – descritte nel dettaglio nel capitolo 3 – hanno consentito di raccogliere elementi utili non soltanto alla comprensione delle aspettative degli stakeholder, ma anche alla costruzione del processo di doppia rilevanza e all'identificazione delle principali aree di impatto, rischio e opportunità. L'esercizio di doppia rilevanza è stato infatti sviluppato considerando congiuntamente sia la rilevanza d'impatto, relativa agli effetti positivi o negativi generati da FER su ambiente, persone, territori e stakeholder, sia la rilevanza finanziaria, relativa ai rischi e alle opportunità Esg potenzialmente in grado di influenzare la situazione economica, patrimoniale, operativa e reputazionale della società nel breve, medio e lungo periodo. L'analisi degli IRO (Impacts, risks and opportunities) ha costituito la componente operativa centrale del processo metodologico adottato.

Per ciascun tema potenzialmente rilevante sono stati analizzati:

- gli impatti effettivi o potenziali generati dalle attività della società;
- i rischi Esg suscettibili di influenzare continuità operativa, investimenti, infrastrutture o capacità organizzativa;
- le opportunità connesse ai processi di innovazione, transizione energetica, resilienza infrastrutturale, digitalizzazione e miglioramento organizzativo.

La valutazione ha considerato, ove applicabile: portata e entità degli impatti, probabilità di accadimento, orizzonte temporale, reversibilità degli effetti e categorie di stakeholder coinvolti. Il processo ha portato all'identificazione di 14 temi materiali che costituiscono la base strategica e informativa dell'intero report, declinati nei capitoli dedicati agli aspetti ambientali, sociali, economici e di governance.

Raccordo con il framework “Il dialogo di sostenibilità tra Pmi e banche”  
Il presente Report di sostenibilità è stato sviluppato anche tenendo conto delle indicazioni contenute nel framework “Il dialogo di sostenibilità tra Pmi e banche”, promosso dal Tavolo per la finanza sostenibile coordinato dal Ministero dell'Economia e delle Finanze (Mef), quale strumento operativo finalizzato a facilitare il dialogo Esg tra sistema produttivo e sistema finanziario.

L'utilizzo di tale framework ha consentito a FER di strutturare parte delle informazioni rendicontate secondo un'impostazione coerente con le principali esigenze informative progressivamente richieste dagli istituti di credito e dagli operatori finanziari nell'ambito dei processi di valutazione Esg, gestione del rischio e analisi della resilienza aziendale. La tabella seguente rappresenta pertanto un sistema di raccordo tra i contenuti del presente report e le informative previste dal framework, evidenziando per ciascun indicatore le informazioni sviluppate da FER e le relative sezioni del documento nelle quali tali contenuti risultano trattati.

Le disclosure considerate coprono informazioni generali relative alla struttura societaria e alle principali caratteristiche operative dell'impresa, nonché contenuti ambientali, sociali e di governance ritenuti rilevanti nel contesto del dialogo tra impresa e sistema bancario.

Indice Pmi-Banche | Il dialogo di sostenibilità tra Pmi e banche - Tavolo per la finanza sostenibile, dicembre 2024 (aggiornato al dicembre 2025)

| N.                                                                           | Informazione di sostenibilità                                                                                                                                            | Sezione Report            |
|------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|
| 1. Informazioni generali (informazioni n. 1-4)                               |                                                                                                                                                                          |                           |
| 1                                                                            | Informazioni sull'impresa: ubicazione/geolocalizzazione siti, codice Nace, fatturato, numero dipendenti (priorità 1)                                                     | § 1 / § 2.4               |
| 2                                                                            | Breve descrizione della strategia di sostenibilità (priorità 1)                                                                                                          | § 4.2 / § 5.1             |
| 3                                                                            | Sistemi di valutazione Esg e certificazioni ambientali, sociali e di condotta (priorità 2)                                                                               | § 4.3                     |
| 4                                                                            | Copertura assicurativa contro rischio fisico/calamità naturali: tipologia rischio, oggetto, data inizio/scadenza, importo assicurato, massimale, franchigia (priorità 1) | § 5.5 / § 5.6             |
| 2. Mitigazione e adattamento al cambiamento climatico (informazioni n. 4-12) |                                                                                                                                                                          |                           |
| 4                                                                            | Livello di efficienza e prestazione energetica degli immobili in garanzia: classe Ape (A-G) e kWh/m² (priorità 1)                                                        | § 5.2.4                   |
| 5                                                                            | Consumo totale di energia da fonti rinnovabili e non rinnovabili, per tipo di fonte (priorità 1)                                                                         | § 5.2.2                   |
| 6                                                                            | Emissioni annuali di ambito 1 (Scope 1) - emissioni dirette (priorità 1)                                                                                                 | § 5.2.3                   |
| 7                                                                            | Emissioni annuali di ambito 2 (Scope 2) - emissioni indirette da energia (priorità 1)                                                                                    | § 5.2.3                   |
| 8                                                                            | Obiettivi di riduzione delle emissioni di gas serra (priorità 2)                                                                                                         | § 5.1 / § 5.2.1           |
| 9                                                                            | Azioni e risorse finanziarie per ridurre il rischio fisico e di transizione (priorità 1)                                                                                 | § 5.2.1 / § 5.5 / § 5.6   |
| 10                                                                           | Copertura assicurativa contro rischio fisico: tipologia, oggetto, periodo, importo/massimale/franchigia (priorità 1)                                                     | § 5.5 / § 5.6             |
| 11                                                                           | Percentuale fatturato allineato alla Tassonomia Ue (obiettivi: mitigazione Cc e adattamento Cc, per Nace) (priorità 2)                                                   | § 2.2 / § 8.2             |
| 12                                                                           | Percentuale Capex allineata alla Tassonomia Ue (obiettivi: mitigazione Cc e adattamento Cc, per Nace) (priorità 2)                                                       | § 5.2.1 / § 5.2.4 / § 8.3 |

| N.                                                | Informazione di sostenibilità                                                                                     | Sezione Report            |
|---------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|
| 3. Ambiente (informazioni n. 13-25)               |                                                                                                                   |                           |
| 13                                                | Emissioni di sostanze inquinanti verso aria, acqua e suolo (priorità 1)                                           | § 5.2.3 / § 5.5           |
| 14                                                | Obiettivi di riduzione di emissioni inquinanti verso aria, acqua e suolo (priorità 2)                             | § 5.1 / § 5.2.1           |
| 15                                                | Volume annuo di acqua consumata (priorità 1)                                                                      | § 5.4                     |
| 16                                                | Volume annuo di prelievi idrici da zone ad elevato stress idrico (priorità 2)                                     | § 5.4                     |
| 17                                                | Obiettivi di riduzione dei consumi idrici (priorità 2)                                                            | § 5.4                     |
| 18                                                | Aree protette e a elevato valore di biodiversità (siti in/adiacenti a aree Natura 2000, Kba, Unesco) (priorità 1) | § 5.5                     |
| 19                                                | Area e percentuale di terreno impermeabilizzata (priorità 1)                                                      | § 5.5                     |
| 20                                                | Obiettivi per la protezione o ripristino della biodiversità (priorità 2)                                          | § 7.3                     |
| 21                                                | Tonnellate di rifiuti pericolosi e radioattivi prodotti (priorità 1)                                              | § 5.3                     |
| 22                                                | Percentuale rifiuti destinati a smaltimento e percentuale rifiuti riciclati (priorità 2)                          | § 5.3                     |
| 23                                                | Percentuale contenuto riciclato nei prodotti finiti/semilavorati e nei loro imballaggi (priorità 2)               | § 5.3                     |
| 24                                                | Percentuale contenuto riciclabile negli imballaggi (priorità 2)                                                   | § 5.3                     |
| 25                                                | Obiettivi di miglioramento della gestione circolare delle risorse (priorità 2)                                    | § 5.3                     |
| 4. Società e forza lavoro (informazioni n. 26-37) |                                                                                                                   |                           |
| 26                                                | Politiche e/o procedure per i diritti dei lavoratori (priorità 2)                                                 | § 4.4 / § 6.2             |
| 27                                                | Numero casi violazione diritti umani con provvedimenti definitivi e sanzioni (priorità 1)                         | § 6.2 / § 4.4.3           |
| 28                                                | Numero lavoratori a cui si applicano Ccnl e percentuale copertura (priorità 1)                                    | § 6.1 / § 6.2             |
| 29                                                | Numero dipendenti categorie protette L. 68/99 e confronto con obbligo legale (priorità 1)                         | § 6.1 / § 6.3             |
| 30                                                | Percentuale divario retributivo medio di genere per inquadramento (priorità 1)                                    | § 6.1                     |
| 31                                                | Numero medio ore di formazione per dipendente, per tipo (obbligatoria/non, tematica) (priorità 1)                 | § 6.5.1                   |
| 32                                                | Numero e tasso infortuni comunicati all'Inail durante l'anno (priorità 1)                                         | § 6.4                     |
| 33                                                | Numero giornate perse a causa di infortuni/malattie professionali (priorità 1)                                    | § 6.4                     |
| 34                                                | Numero decessi per infortuni sul lavoro e/o malattie professionali (priorità 1)                                   | § 6.4                     |
| 35                                                | Numero dipendenti a tempo indeterminato e determinato, per genere e inquadramento (priorità 1)                    | § 6.1                     |
| 36                                                | Iniziative con impatti sulla forza lavoro (priorità 2)                                                            | § 6.4 / § 6.3.1           |
| 37                                                | Iniziative con impatti su comunità e territorio (priorità 2)                                                      | § 7.3 / § 7.2.5           |
| 5. Condotta d'impresa (informazioni n. 38-40)     |                                                                                                                   |                           |
| 38                                                | Codice etico, Mog 231 e/o procedure anticorruzione e sistemi whistleblowing (priorità 2)                          | § 4.4.1 / § 4.4.2 / § 4.5 |
| 39                                                | Procedure per segnalazione di pericoli per salute e sicurezza dei dipendenti (priorità 1)                         | § 6.4                     |
| 40                                                | Numero condanne definitive o ammende per corruzione, sanzioni ambientali e violazioni regolamentari (priorità 2)  | § 4.4.3                   |

Raccordo metodologico con i GRI Standards

Al fine di rafforzare la confrontabilità, la tracciabilità e l’interoperabilità delle informazioni Esg rendicontate, FER ha sviluppato una mappatura tecnica dei contenuti del presente Report di sostenibilità rispetto ai principali GRI Standards (Global reporting initiative), tra i framework di reporting maggiormente riconosciuti e utilizzati a livello internazionale. La tabella seguente rappresenta pertanto uno strumento di raccordo metodologico tra le informative GRI considerate applicabili alle attività della società e i contenuti sviluppati all’interno del report, evidenziando per ciascuna disclosure le relative sezioni del documento nelle quali tali informazioni risultano trattate.

| Codice GRI                        | Nome informativa                                                 | Sezione Report           |
|-----------------------------------|------------------------------------------------------------------|--------------------------|
| 2 – Informativa generale          |                                                                  |                          |
| GRI 2-1                           | Dettagli organizzativi                                           | § 4.1                    |
| GRI 2-2                           | Entità incluse nella rendicontazione                             | § 4.1                    |
| GRI 2-3                           | Periodo di rendicontazione, frequenza e punto di contatto        | Nota metodologica        |
| GRI 2-4                           | Revisione delle informazioni                                     | Nota metodologica        |
| GRI 2-5                           | Assurance esterna                                                | Nota metodologica        |
| GRI 2-6                           | Attività, catena del valore e altri rapporti di business         | § 2.2 / § 2.3 / § 2.4    |
| GRI 2-7                           | Dipendenti                                                       | § 6.1                    |
| GRI 2-9                           | Struttura e composizione della governance                        | § 4.1 / § 4.1.1          |
| GRI 2-10                          | Nomina e selezione del massimo organo di governo                 | § 4.1                    |
| GRI 2-11                          | Presidente del massimo organo di governo                         | § 4.1                    |
| GRI 2-12                          | Ruolo del massimo organo di governo nella gestione degli impatti | § 4.2 / § 4.2.2          |
| GRI 2-22                          | Dichiarazione sulla strategia di sviluppo sostenibile            | Lettera agli stakeholder |
| GRI 2-23                          | Impegno in termini di policy                                     | § 4.3 / § 4.4 / § 4.5    |
| GRI 2-26                          | Meccanismi per segnalazioni e preoccupazioni                     | § 4.5                    |
| GRI 2-29                          | Approccio al coinvolgimento degli stakeholder                    | § 3.2 / § 3.3            |
| 3 – Informativa sulla materialità |                                                                  |                          |
| GRI 3-1                           | Processo di determinazione dei temi materiali                    | § 3.4 / § 3.5            |
| GRI 3-2                           | Elenco dei temi materiali                                        | § 3.4                    |
| GRI 3-3                           | Gestione dei temi materiali                                      | § 3.7                    |
| 201 – Sostenibilità economica     |                                                                  |                          |
| GRI 201-1                         | Valore economico diretto generato e distribuito                  | § 8.1 / § 8.2            |
| GRI 201-4                         | Assistenza finanziaria ricevuta dal governo                      | § 8.1                    |
| 205 – Anticorruzione              |                                                                  |                          |
| GRI 205-1                         | Operazioni valutate per rischi di corruzione                     | § 4.4.1                  |
| GRI 205-2                         | Comunicazione e formazione su anticorruzione                     | § 4.4.2                  |
| GRI 205-3                         | Incidenti di corruzione e misure adottate                        | § 4.4.3                  |
| 302 – Energia                     |                                                                  |                          |
| GRI 302-1                         | Consumo di energia interno                                       | § 5.2.2                  |
| 303 – Acqua                       |                                                                  |                          |
| GRI 303-1                         | Interazioni con l'acqua come risorsa condivisa                   | § 5.4                    |
| GRI 303-5                         | Consumo idrico                                                   | § 5.4                    |
| 304 – Biodiversità                |                                                                  |                          |
| GRI 304-1                         | Siti in aree protette o ad alta biodiversità                     | § 5.5                    |

| Codice GRI                           | Nome informativa                                                      | Sezione Report                      |
|--------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|-------------------------------------|
| 305 – Emissioni                      |                                                                       |                                     |
| GRI 305-1                            | Emissioni Ghg dirette (Scope 1)                                       | § 5.2.3                             |
| GRI 305-2                            | Emissioni Ghg indirette – energia (Scope 2)                           | § 5.2.3                             |
| 306 – Rifiuti                        |                                                                       |                                     |
| GRI 306-2                            | Gestione degli impatti connessi ai rifiuti                            | § 5.3                               |
| 401 – Occupazione                    |                                                                       |                                     |
| GRI 401-1                            | Assunzioni e cessazioni                                               | § 6.3 / § 6.3.1                     |
| GRI 401-2                            | Benefici per i dipendenti                                             | § 6.4                               |
| 403 – Salute e sicurezza             |                                                                       |                                     |
| GRI 403-1                            | Sistema di gestione della Ssl                                         | § 6.4                               |
| GRI 403-9                            | Infortuni sul lavoro                                                  | § 6.4                               |
| GRI 403-10                           | Malattie professionali                                                | § 6.4                               |
| 404 – Formazione                     |                                                                       |                                     |
| GRI 404-1                            | Ore di formazione per dipendente                                      | § 6.5.1                             |
| 405 – Diversità e pari opportunità   |                                                                       |                                     |
| GRI 405-1                            | Diversità negli organi di governo e tra i dipendenti                  | § 6.1 / § 6.3                       |
| 413 – Comunità locali                |                                                                       |                                     |
| GRI 413-1                            | Coinvolgimento comunità locale                                        | § 7.1.4.1 / § 7.3                   |
| 416 – Salute e sicurezza dei clienti |                                                                       |                                     |
| GRI 416-1                            | Valutazione degli impatti su salute e sicurezza di prodotti e servizi | § 7.1.1 / § 7.1.2 / § 7.2 / § 7.2.2 |

Contributo agli SDGs

FER ha sviluppato il presente Report di sostenibilità integrando un’attività di correlazione tra i temi materiali individuati dalla società e gli Obiettivi di sviluppo sostenibile (Sustainable development goals – SDGs) definiti dall’Agenda Onu 2030. L’obiettivo di tale attività è stato quello di evidenziare il contributo che le attività aziendali, gli investimenti infrastrutturali, i sistemi di governance e le iniziative operative di FER possono generare rispetto ai principali target internazionali di sostenibilità collegati ai temi ambientali, sociali, economici e istituzionali.

La tabella seguente rappresenta pertanto un sistema di raccordo tra i target Onu considerati applicabili alle attività di FER e i contenuti sviluppati all’interno del Report di sostenibilità. Tra gli SDGs maggiormente correlati alle attività della società assumono particolare rilievo quelli connessi alla mobilità sostenibile, allo sviluppo infrastrutturale, alla sicurezza ferroviaria, alla resilienza climatica, alla qualità del lavoro, alla formazione e alla governance responsabile.

In tale contesto, il raccordo sviluppato evidenzia il contributo di FER rispetto ai processi di elettrificazione della rete ferroviaria regionale, agli interventi di ammodernamento infrastrutturale, alla progressiva integrazione dei sistemi di controllo e monitoraggio della rete, alle attività di rigenerazione urbana e alle iniziative di miglioramento della sicurezza della circolazione ferroviaria. La correlazione con gli SDGs include inoltre le iniziative sviluppate dalla società in materia di salute e sicurezza sul lavoro, formazione specialistica, valorizzazione del capitale umano, welfare aziendale e relazioni industriali, nonché le attività connesse alla gestione ambientale operativa, all’efficienza energetica, alla gestione dei rifiuti e alla resilienza rispetto ai rischi climatici e fisici.

Contributo agli SDGs | Sustainable development goals – Agenda Onu 2030

| SDG                       | Target     | Descrizione target Onu                                                                                                 | Tema materiale                                       | Sezione Report     |
|---------------------------|------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------|--------------------|
| SDG 3<br>Salute           | 3.6        | Entro il 2030, dimezzare il numero di morti e feriti da incidenti stradali/ferroviari                                  | Sicurezza ferroviaria e tutela degli utenti          | § 7.2<br>§ 7.2.2   |
| SDG 3<br>Salute           | 3.9        | Ridurre sostanzialmente il numero di morti e malattie per esposizione ad agenti chimici, inquinamento e contaminazione | Salute, sicurezza e benessere dei lavoratori         | § 6.4              |
| SDG 4<br>Istruzione       | 4.4        | Aumentare le competenze tecniche e professionali per l'occupazione e lo sviluppo imprenditoriale                       | Gestione e sviluppo del capitale umano               | § 6.3.1<br>§ 6.5.1 |
| SDG 5<br>Parità di genere | 5.5        | Garantire alle donne piena ed effettiva partecipazione e pari opportunità di leadership                                | Gestione e sviluppo del capitale umano               | § 6.3<br>§ 6.3.1   |
| SDG 7<br>Energia          | 7.2<br>7.3 | Aumentare quota energie rinnovabili nel mix energetico; migliorare efficienza energetica                               | Gestione ambientale operativa / Mobilità sostenibile | § 5.2.2<br>§ 5.2.4 |
| SDG 8<br>Lavoro           | 8.2        | Conseguire livelli più elevati di produttività economica attraverso diversificazione e innovazione                     | Public value e contributo agli obiettivi regionali   | § 8.1<br>§ 8.2     |

| SDG                            | Target | Descrizione target Onu                                                                                        | Tema materiale                                                         | Sezione Report |
|--------------------------------|--------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|----------------|
| SDG 8<br>Lavoro                | 8.5    | Entro il 2030, piena occupazione produttiva e lavoro dignitoso, parità retributiva                            | Gestione e sviluppo del capitale umano                                 | § 6.1          |
|                                |        |                                                                                                               |                                                                        | § 6.2          |
|                                |        |                                                                                                               |                                                                        | § 6.3          |
|                                |        |                                                                                                               |                                                                        | § 6.4          |
| SDG 8<br>Lavoro                | 8.7    | Eliminare lavoro forzato, schiavitù moderna, tratta di esseri umani e lavoro minorile                         | Gestione sostenibile della catena di fornitura                         | § 4.4          |
| SDG 8<br>Lavoro                | 8.8    | Tutelare i diritti del lavoro e promuovere ambienti di lavoro sicuri per tutti i lavoratori                   | Salute, sicurezza e benessere dei lavoratori                           | § 6.4          |
|                                |        |                                                                                                               |                                                                        | § 6.6          |
|                                |        |                                                                                                               |                                                                        | § 6.2          |
| SDG 9<br>Infrastrutture        | 9.1    | Sviluppare infrastrutture di qualità; ammodernare le infrastrutture per renderle sostenibili                  | Investimenti infrastrutturali sostenibili                              | § 2.2          |
|                                | 9.4    |                                                                                                               |                                                                        | § 5.2.1        |
|                                |        |                                                                                                               |                                                                        | § 8.3          |
| SDG 9<br>Infrastrutture        | 9.5    | Potenziare la ricerca scientifica, migliorare le capacità tecnologiche dei settori industriali                | Digitalizzazione e qualità dei dati                                    | § 4.7          |
|                                |        |                                                                                                               |                                                                        | § 7.1.1        |
| SDG 11<br>Città sostenibili    | 11.2   | Accesso a sistemi di trasporto sostenibili per tutti; potenziare urbanizzazione inclusiva e sostenibile       | Mobilità sostenibile / Coesione territorio / Valorizzazione patrimonio | § 7.1.1        |
|                                | 11.3   |                                                                                                               |                                                                        | § 7.2.4        |
|                                |        |                                                                                                               |                                                                        | § 7.3          |
| SDG 12<br>Consumo responsabile | 12.2   | Gestione sostenibile delle risorse naturali; ridurre rilascio sostanze chimiche; pratiche sostenibili imprese | Gestione ambientale operativa / Catena di fornitura                    | § 5.3          |
|                                | 12.4   |                                                                                                               |                                                                        | § 4.4          |
|                                | 12.6   |                                                                                                               |                                                                        |                |
| SDG 13<br>Clima                | 13.1   | Rafforzare la resilienza e la capacità di adattamento ai rischi climatici e calamità naturali                 | Gestione ambientale operativa                                          | § 5.5          |
|                                |        |                                                                                                               |                                                                        | § 5.6          |
| SDG 13<br>Clima                | 13.2   | Integrare misure per il cambiamento climatico nelle politiche, strategie e pianificazione nazionali           | Mobilità sostenibile e decarbonizzazione                               | § 5.1          |
|                                |        |                                                                                                               |                                                                        | § 5.2.1        |
|                                |        |                                                                                                               |                                                                        | § 5.2.4        |
| SDG 16<br>Legalità             | 16.5   | Ridurre sostanzialmente la corruzione e la concussione in tutte le loro forme                                 | Legalità e integrità negli appalti pubblici                            | § 4.4          |
|                                |        |                                                                                                               |                                                                        | § 4.5          |
|                                |        |                                                                                                               |                                                                        | § 4.4.3        |
| SDG 16<br>Legalità             | 16.6   | Sviluppare istituzioni efficaci, responsabili e trasparenti a tutti i livelli                                 | Trasparenza e integrità informativa                                    | § 4.4          |
|                                |        |                                                                                                               |                                                                        | § 4.5          |
|                                |        |                                                                                                               |                                                                        | § 7.1.4.1      |
| SDG 17<br>Partnership          | 17.17  | Incoraggiare e promuovere partenariati pubblici, pubblico-privati e della società civile                      | Coesione con il territorio e le comunità locali                        | § 3.3          |
|                                |        |                                                                                                               |                                                                        | § 7.1.1        |
|                                |        |                                                                                                               |                                                                        | § 7.3          |

Particolare attenzione è stata inoltre attribuita ai temi della legalità, della trasparenza e della governance, con riferimento ai sistemi di compliance, al Modello 231, ai presidi anticorruzione, ai sistemi di whistleblowing e ai meccanismi di controllo e monitoraggio adottati dalla società.

Il raccordo con gli SDGs consente infine di evidenziare il ruolo delle partnership territoriali e istituzionali sviluppate da FER con enti pubblici, operatori ferroviari, università e stakeholder locali, considerate elementi strategici per il rafforzamento della mobilità sostenibile e della creazione di valore pubblico sul territorio regionale.

**Ferrovie Emilia Romagna Srl**

Via Foro Boario, 27  
44122 Ferrara

P.Iva/C.Fiscale 02080471200  
C.C.I.A.A. // Ferrara  
Rea 178009 // Tribunale di Ferrara  
Capitale sociale 10.345.396,00  
Codice attività economica (Nace): 52.21

Società sottoposta  
alla direzione e coordinamento  
della Regione Emilia-Romagna  
C.Fiscale 80062590679

Elaborazione del bilancio  
a cura di FER (report.sostenibilita@fer.it)  
in collaborazione con l'Università degli Studi di Ferrara,  
Dipartimento di Economia e Management

Progetto editoriale  
Homina Comunicazione

Grafica e impaginazione  
Tanja Felten

Per le fotografie  
©Stefano Dal Pozzolo

Per le illustrazioni  
©Topazia

Finito di stampare nel mese di settembre 2026  
presso L'Artiere

