

AMBROGIO TRASPORTI S.P.A.

2023

BILANCIO DI SOSTENIBILITA'



INDICE

Lettera agli Stakeholders.....	4
Nota Metodologica.....	6
La nostra Storia.....	7
Dove siamo nel Mondo.....	9
La Governance per la crescita sostenibile.....	11
I nostri valori e le policy adottate.....	12
Le Associazioni di cui facciamo parte.....	17
Stakeholder engagement e matrice di materialità.....	19
Dove siamo arrivati oggi.....	23
I nostri obiettivi di sviluppo sostenibile.....	25
1. I risultati della gestione 2023.....	26
1.1 La creazione di valore.....	26
1.2 I fornitori e i partner strategici.....	28
1.3 La relazione con il territorio.....	30
1.4 La gestione dei rischi.....	31
2. Le performance ambientali.....	34
2.1 Il consumo di energia.....	35
2.2 Inquinamento atmosferico e acustico.....	38
2.3 I rifiuti prodotti.....	43
3. Le nostre persone.....	47
3.1 Dipendenti e collaboratori.....	47
3.2 Formazione e sviluppo del personale.....	49
3.3 Diversità e pari opportunità.....	50
3.4 Pratiche di gestione di salute e sicurezza sul lavoro.....	51
GRI Content Index.....	54

LETTERA AGLI STAKEHOLDERS

GRI 2-22 Dichiarazione sulla strategia di sviluppo sostenibile



Cari lettori,

la sostenibilità è sempre stata un principio cardine della nostra attività di trasporto intermodale che, già intrinsecamente, ci permette di perseguire tale valore. Il nostro primo Bilancio di Sostenibilità, redatto su base volontaria, rappresenta un ulteriore passo verso la crescita e lo sviluppo sostenibile della nostra Società che, dal 2023 e per i prossimi anni, ci permetterà di monitorare il nostro posizionamento nei confronti delle tematiche ESG e stabilire, al riguardo, obiettivi ambiziosi ma realisticamente raggiungibili per il medio e lungo termine. Il presente documento sarà per noi utile anche per descrivere e comunicare all'esterno della nostra organizzazione i risultati, le iniziative e le aspirazioni in materia ambientale e sociale, avvicinandoci ulteriormente e in modo trasparente ai nostri stakeholder.

Il 2023 è stato un anno di sfide operative ed economiche, complicate da scenari geopolitici instabili e da eventi meteorologici estremi causati dal cambiamento climatico. Ciò nonostante, abbiamo portato avanti la nostra politica di forti investimenti, con l'obiettivo di migliorare e potenziare il trasporto combinato in Europa, in cui crediamo fortemente da oltre 50 anni. Nel 2023 abbiamo inaugurato il nostro nuovo terminal intermodale di Domegliara, sul corridoio del Brennero, frutto di un investimento totalmente privato. Questo progetto è stato realizzato in un contesto caratterizzato dalla scarsità di hub logistici e saturazione dei terminal ferroviari esistenti, nonostante gli ambiziosi obiettivi di trasferimento modale fissati dalla politica europea, e rappresenta un passo significativo verso l'ottimizzazione della nostra rete intermodale.

Parallelamente, abbiamo investito in nuovi mezzi per il continuo rinnovo della nostra flotta, con l'acquisto di 50 carri ferroviari doppi e un nuovo ordine di 500 casse mobili 45'. Questi investimenti sono un chiaro segnale del nostro impegno a ridurre l'impatto ambientale sviluppando soluzioni di trasporto più ecologiche. Tengo a sottolineare che nel 2023, grazie alla fiducia dei nostri clienti in tutta Europa, il nostro servizio di trasporto combinato strada-rotaia ha permesso un risparmio di emissioni del 70% rispetto al trasporto tutto strada.

In ambito sociale, abbiamo avviato un percorso strategico per favorire l'attrattività della nostra azienda e migliorare il benessere dei nostri dipendenti. Intendiamo diventare un datore di lavoro di riferimento, offrendo un ambiente

inclusivo e stimolante. Nel presente contesto lavorativo, in continua evoluzione dopo gli anni di pandemia, investire nelle risorse umane sarà fondamentale per il successo a lungo termine della nostra azienda.

Confidiamo che la redazione di questo Bilancio offra una chiara visione delle nostre iniziative in ambito ESG, augurandoci che, visto il ruolo rivestito nel nostro settore grazie all'esperienza acquisita e alla qualità del servizio offerto, possa servire da incoraggiamento per le aziende con cui collaboriamo.

Livio Ambrogio
Presidente

NOTA METODOLOGICA

GRI 2-2 Entità incluse nella rendicontazione di sostenibilità

GRI 2-3 Periodo di rendicontazione, frequenza e punti di contatto

GRI 2-5 Assurance esterna

La finalità con cui nasce il nostro primo Bilancio di Sostenibilità è quella di fornire ai nostri stakeholder una rappresentazione veritiera dell'azienda illustrando la mission, i valori, gli obiettivi e le principali attività intraprese con riguardo ai temi Ambientali, Sociali e di Governance.

Il Bilancio di Sostenibilità è stato redatto in una logica Standard GRI “Referenced” ed è stato realizzato rispettando i principi di *Accuratezza, Equilibrio, Chiarezza, Comparabilità, Completezza, Contesto di sostenibilità, Tempestività, Verificabilità e Inclusività degli Stakeholder* (GRI 1). Gli standard del Global Reporting Initiative (GRI), infatti, garantiscono un'impostazione solida e riconosciuta a livello internazionale e sono il framework di rendicontazione delle informazioni di sostenibilità di gran lunga più diffuso al mondo.

L'obiettivo del presente documento è quello di fornire una rappresentazione delle principali iniziative intraprese da Ambrogio Trasporti, nonché dei principali risultati in termini di performance di sostenibilità – ambientale, sociale e di governance – pianificati e raggiunti nel corso del 2023.

I dati e le informazioni contenuti all'interno del presente Bilancio di Sostenibilità riguardano, dove non diversamente specificato, il periodo dal 1° gennaio al 31 dicembre 2023 e fanno riferimento alle nostre sedi italiane.

Ove possibile, sono stati inseriti i dati comparativi riferiti all'esercizio precedente al fine di presentare l'andamento delle nostre performance aziendali; a tal proposito sono stati privilegiati indicatori quali-quantitativi direttamente rilevabili e misurabili ricorrendo limitatamente a stime che, se presenti, sono comunque fondate sulle migliori metodologie disponibili e opportunamente segnalate.

Il Bilancio di Sostenibilità non è soggetto ad attestazione da parte del soggetto preposto alla revisione legale dei conti, né ad asseverazione da parte di soggetti terzi, ha cadenza annuale ed è stato redatto con il supporto tecnico-metodologico del Desk Innovazione Sostenibile di Andersen Italia.

LA NOSTRA STORIA

GRI 2-1 Dettagli sull'organizzazione

GRI 2-6 Attività, catena di valore e altri rapporti di business

La nostra storia inizia alla fine degli anni '50 a Boves (CN), in Piemonte, quando Domenico Ambrogio acquista il primo automezzo e inizia l'attività di autotrasporto internazionale.

Da subito è stato evidente come il settore dei trasporti, in particolare quello stradale su lunghe distanze, fosse caratterizzato da diverse problematiche, sia da un punto di vista economico, sia da un punto di vista operativo. A titolo di esempio, le fluttuazioni del costo del carburante e la manutenzione dei mezzi di trasporto, così come le strade trafficate e le condizioni metereologiche avverse, le quali possono mettere a rischio la sicurezza dei conducenti e rendere più complesso il rispetto dei tempi di consegna.

Pertanto, Domenico Ambrogio ha deciso dopo pochi anni di optare per un **trasporto di tipo intermodale**, ossia in parte su strada e in parte su ferrovia, sfruttando così le potenzialità di entrambe le soluzioni. Questa modalità di trasporto era ancora inedita e non sperimentata in quegli anni in Europa. Così, nel 1969, con la realizzazione del primo terminal a Candiolo (TO), viene fondata Ambrogio Trasporti S.p.A..



Ambrogio negli anni '60

Il servizio che offriamo è chiamato *“door-to-door”* e si concretizza nel trasporto delle unità di carico su rotaia per le lunghe percorrenze e tramite trazioni stradali solo per le fasi di presa e consegna locali. Questa si è rivelata una scelta avanguardista, soprattutto a fronte di ciò che ci troviamo ad affrontare nell'attuale scenario di mutamento climatico: la soluzione intermodale, infatti, consente di risparmiare in media circa il 70% delle emissioni di anidride carbonica (CO₂) rispetto al trasporto interamente condotto su strada.

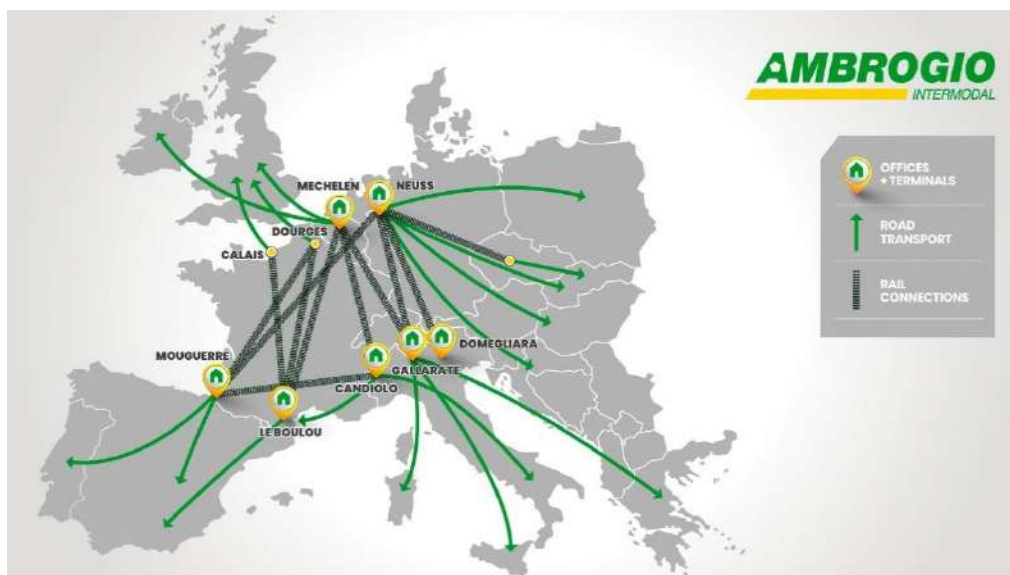
Oltre al puro trasporto intermodale, offriamo **servizi di logistica** per la gestione della merce nei nostri magazzini e di **reverse logistics**, la “logistica di ritorno” di materiali e prodotti resi perché giunti alla fine della loro vita utile o da dismettere come rifiuti.

Sin dai primi anni dalla fondazione della Società abbiamo sviluppato la nostra attività anche all'estero e ad oggi operiamo attraverso quattro filiali europee – oltre a quella italiana – e disponiamo di 7 terminal ferroviari e di una flotta di 400 carri ferroviari, di oltre 2.000 casse mobili e box container e di 180 rimorchi. Le nostre soluzioni di trasporto coniugano potenza e qualità con la salvaguardia dell'ambiente e delle generazioni attuali e future.

La nostra attività è aperta anche a società esterne al gruppo, italiane e non, con cui collaboriamo per organizzare e per realizzare il servizio di **freight forwarding**, ossia di spedizione internazionale di merci, a copertura delle zone geografiche non direttamente coperte dal nostro servizio intermodale.

La rete che si è creata ci permette, quindi, di offrire una serie di soluzioni logistiche efficienti, professionali e affidabili che ci ha permesso di identificarci tra le aziende leader del settore del trasporto combinato di merci su strada-ferrovia in Europa. Nel 2023, siamo stati riconosciuti dal programma “FourKites Premier Carrier” per gli elevati standard di qualità e l'innovazione digitale del servizio che offriamo.

I mercati che riusciamo a servire con le nostre attività di trasporto e logistica includono sia l'**Europa occidentale** (Italia, Francia, Spagna, Portogallo, Germania, Belgio, Olanda, UK e Irlanda) sia l'**Europa orientale**, servita indirettamente tramite i servizi di *freight forwarding* offerti, come spiegato precedentemente, tramite la nostra rete di partner. Nel 2023 abbiamo effettuato **53.957 spedizioni**.



Il network intermodale di Ambrogio Intermodal

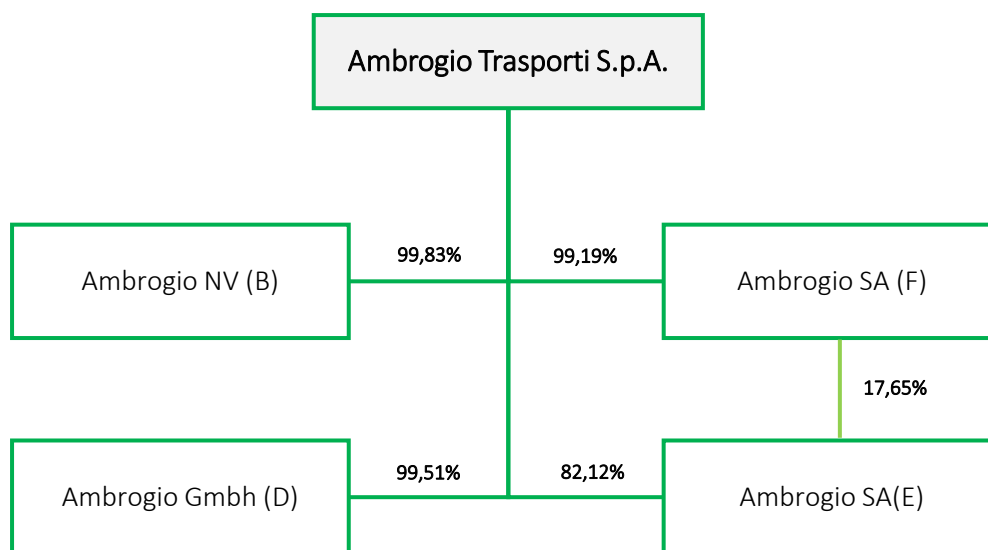
I nostri clienti appartengono ad una vasta **gamma di industrie**, tra cui chimica, petrolchimica, siderurgica, alimentare, cartaria, dei beni di consumo e della gestione dei rifiuti, nonché aziende appartenenti a loro volta al settore dei trasporti.

Nell'ottica delle strategie da noi intraprese per la prevenzione dell'inquinamento, forniamo ai nostri maggiori clienti, appositi **Eco-Certificati** attestanti la percentuale di riduzione delle emissioni di anidride carbonica conseguita grazie al nostro servizio intermodale rispetto al trasporto esclusivamente via strada. Nel 2023, in media i nostri principali clienti hanno potuto risparmiare il 70% delle emissioni di CO₂.

DOVE SIAMO NEL MONDO

GRI 2-1 Dettagli sull'organizzazione

La sede centrale della nostra attività si trova in Italia, più di preciso in Lombardia, a Gallarate. A livello nazionale, Ambrogio Trasporti S.p.A. ha altre tre sedi localizzate a Candiolo (TO), Domegliara (VR) e Campogalliano (MO). In Europa, il **Gruppo Ambrogio** è formato da ulteriori quattro società tutte operanti nel trasporto intermodale:



Le società del Gruppo operano come fornitori di servizi logistici, equipaggiate con attrezzature all'avanguardia e con tecnologie avanzate per garantire prestazioni sempre più elevate e un servizio sicuro ed efficiente. All'interno delle nostre strutture sono disponibili gru a portale, locomotori, binari da almeno 300 metri e *reach stacker* di ultima generazione. Tutte le società sono coinvolte nella cura dei rapporti con i soggetti locali, in particolare per quanto riguarda la richiesta di servizi specifici, mentre le principali attività di negoziazione dei contratti con clienti e fornitori rimangono in capo alla nostra Società italiana Ambrogio Trasporti.

Grazie al nostro avanzato sistema informatico e all'organizzazione interna che abbiamo implementato, tutte le società del nostro Gruppo riescono a dialogare costantemente con i clienti e a garantire la consegna delle merci secondo le tempistiche previste.



Il nostro terminal di Domegliara (VR) durante la sua inaugurazione il 15 giugno 2023

LA GOVERNANCE PER LA CRESCITA SOSTENIBILE

GRI 2-9 Struttura e composizione della governance

GRI 2-11 Presidente del massimo organo di governo

Il Consiglio di Amministrazione di Ambrogio Trasporti S.p.A. è composto da 6 membri, di cui 5 uomini e 1 donna. Il ruolo di Presidente è affidato a Livio Ambrogio, quello di Amministratore Delegato a Pieralberto Vecchi. I restanti quattro, invece, ricoprono il ruolo di Consiglieri.

	COMPOSIZIONE DEL CdA PER CLASSI DI ETA'			
	30-50		over 50	
	Uomo	Donna	Uomo	Donna
<i>Presidente</i>			1	
<i>Amministratore Delegato</i>			1	
<i>Consiglieri</i>	1		2	1
<i>Totale</i>	1		4	1

Il Collegio Sindacale è costituito da 3 membri permanenti, 2 uomini ed 1 donna, e 2 supplenti, entrambe donne. Il Presidente dell'organo di controllo è Edoardo Fea.

	COMPOSIZIONE DEL CS PER CLASSI DI ETA'			
	30-50		over 50	
	Uomo	Donna	Uomo	Donna
<i>Presidente</i>			1	
<i>Sindaci</i>			1	1
<i>Sindaci Supplenti</i>		2		
<i>Totale</i>		2	2	1

Inoltre, da quest'anno, è stato istituito un Comitato ESG che si occupa di definire, sviluppare e perseguire le attività di sviluppo sostenibile. Il Comitato, in accordo con il Consiglio di Amministrazione, elabora le strategie e gli obiettivi da perseguire nel breve-medio periodo e, con cadenze regolari, aggiorna il CdA sull'andamento e il raggiungimento degli stessi.

Offrire un servizio efficace ed efficiente non è possibile se le metodologie di lavoro non sono integrate al contesto in cui si opera e rispettose del suo ecosistema. Sulla base di questa consapevolezza, l'organo di governo di Ambrogio Trasporti ricopre un **ruolo attivo** anche nello sviluppo di tutte le attività che possono in qualche modo influire sull'ambiente.

I NOSTRI VALORI E LE POLICY ADOTTATE

GRI 2-23 Impegni assunti tramite policy

I nostri valori sono racchiusi nel **Codice Etico**, applicato a tutti i dipendenti e a tutti coloro che direttamente o indirettamente instaurano rapporti con la nostra Società.

Fondiamo il nostro operato sui seguenti principi:

1. siamo e vogliamo rimanere una società importante ed indipendente che risolve i problemi di flusso merci di massa con la tecnica intermodale strada/rotaia;
2. rendiamo i nostri servizi interpretando con la massima serietà e competenza i bisogni dei nostri clienti;
3. i clienti e il personale sono il nostro patrimonio più prezioso e li trattiamo con molto rispetto e cortesia;
4. i nostri clienti possono pretendere qualità, affidabilità, flessibilità, ed un servizio logistico completo superiore alla media del mercato. In cambio chiediamo un prezzo pari alla nostra prestazione;
5. ai nostri dipendenti chiediamo professionalità ed un impegno superiori alla media. In cambio essi si possono aspettare da noi condizioni di lavoro corrispondenti, possibilità di continua formazione professionale e – a parità di capacità – preferenza nelle promozioni rispetto a persone esterne;
6. deleghiamo il potere di decisione al livello gerarchico più basso che disponga di tutte le conoscenze per valutarne le conseguenze, e favoriamo questo processo. Diamo molta importanza al contatto personale tra i nostri dipendenti e i nostri clienti/fornitori;
7. offriamo un metodo di trasporto efficiente ed ecologico. La continua ricerca di maggior efficienza è un nostro impegno quotidiano alla pari con il riguardo verso l'ambiente;
8. ai nostri fornitori chiediamo qualità di prestazioni superiori alla media. Essi si possono aspettare da noi un corretto trattamento, fedeltà e rispetto degli impegni;
9. teniamo un corretto comportamento verso la comunità;
10. l'utile deve essere sufficiente per finanziare rinnovo e crescita necessari per restare indipendenti nonché offrire agli azionisti una giusta remunerazione del loro capitale.

Come espresso anche nel nostro Codice Etico, alla base della nostra attività lavorativa e commerciale ci sono i principi di **legalità e trasparenza**.

Dati questi presupposti, conduciamo gli affari con onestà, correttezza, buona fede e rispetto delle regole. Il Codice Etico è stato redatto, infatti, in un'ottica di responsabilità sociale e legalità e raccoglie tutte le linee di comportamento da adottare per rispettare i nostri principi di riferimento; è rivolto a tutte le persone che fanno parte di Ambrogio Trasporti, e più in generale del Gruppo Ambrogio, sia lavorandoci dall'interno (amministratori, manager, dipendenti), sia dall'esterno (consulenti, partner, fornitori).

Ci impegniamo a **tutelare l'ambiente e tutti i nostri stakeholder**. In particolare:

- investiamo nella ricerca di soluzioni di trasporto efficienti ed ecologiche;
- promuoviamo e rispettiamo i diritti delle nostre risorse umane, in particolare la loro salute e sicurezza sul lavoro, garantendo integrità fisica e morale;
- respingiamo comportamenti discriminatori o che possano favorire gruppi di interesse;
- trattiamo con rispetto e cortesia clienti e personale e incentiviamo un loro contatto diretto;
- eroghiamo i nostri servizi con la massima serietà e competenza;
- adottiamo un comportamento corretto anche nei confronti della comunità.

Come Ambrogio Trasporti, ci aspettiamo che gli elevati standard etici, umani, ambientali e commerciali che abbiamo stabilito internamente siano rispettati anche dai fornitori della Società, ai quali chiediamo di aderire al nostro **Codice di Condotta**.

Il fine di tale documento è quello di instaurare con loro il miglior livello di collaborazione su valori di responsabilità sociale e di impresa, in particolare volti a rispettare i diritti umani fondamentali, fornire condizioni di lavoro dignitose e sicure, ridurre l'impatto ambientale e condurre attività commerciali in modo etico e trasparente.

Ci impegniamo a collaborare con fornitori che condividono i nostri valori per raggiungere obiettivi comuni di sostenibilità e la non conformità al Codice può comportare azioni correttive oppure, in casi più gravi, la conclusione del rapporto commerciale. Il Codice di Condotta dei fornitori è nato anche per promuovere pratiche commerciali responsabili tra i fornitori stessi e per spronarli a perseguire standard lavorativi sempre più elevati.

Dal 2022 abbiamo stipulato la nostra **Politica Ambientale**, diffusa a tutto il personale e anche alle entità esterne con cui ci interfacciamo. Uno degli obiettivi che ci siamo posti con questo documento è quello di indirizzare gli sforzi del personale e dei nostri collaboratori ad un'attenta gestione delle problematiche ambientali, non solo attraverso il rispetto della normativa ma anche garantendo efficacia ed efficienza nei processi, mantenendo costantemente un elevato standard di qualità. La soddisfazione del cliente, infatti, va raggiunta anche attraverso uno sviluppo dei processi di salvaguardia del Pianeta. Un miglioramento continuo delle performance anche in

questa direzione non comporta solamente vantaggi per l'ambiente ma anche commerciali ed economici, riuscendo a soddisfare le attese, da parte degli *stakeholder*, di miglioramento del contesto ambientale in cui si opera.

Ci siamo altresì dotati di una **Politica di Approvvigionamento Sostenibile** con la quale ci siamo prefissati di perseguire standard di miglioramento continuo della nostra attività di approvvigionamento, di modo che gli acquisti siano allineati non solo alla normativa in vigore ma anche ai nostri valori e obiettivi climatici e sociali: in questo modo riusciamo a sfruttare la nostra influenza per sostenere il mercato dei prodotti e dei servizi sostenibili, rendendoli anche più accessibili. In particolare:

- orientiamo le nostre scelte d'acquisto verso tecnologie, prodotti e servizi che riducono il consumo di risorse naturali e di sostanze chimiche, dei rifiuti ed efficienti dal punto di vista energetico;
- investiamo in processi, tecnologie, prodotti o servizi che riducono l'approvvigionamento e l'uso di combustibili fossili;
- creiamo processi che supportano l'economia circolare, la biodiversità e gli habitat naturali;
- acquistiamo prodotti che riducono al minimo l'esposizione delle persone e dell'ambiente a sostanze pericolose;
- diversifichiamo dove possibile i nostri fornitori, comprendendo al loro interno le piccole imprese, minoranze e donne;
- ricerchiamo prodotti e servizi dotati di etichette sociali e/o ecologiche che dimostrino che il prodotto o servizio è certificato da una parte terza affidabile.

Un ulteriore obiettivo di questa Politica è quello di aiutarci ad individuare e assumerci le eventuali responsabilità di qualsiasi impatto ambientale, sociale ed economico negativo legato ai nostri acquisiti.

Gli **obiettivi quantificati** che abbiamo programmato di raggiungere, principalmente nel medio termine, riguardano:

- la sostituzione del 100% delle lampade del magazzino nella sede di Gallarate con fari LED entro il 2024;
- il raggiungimento del 90%, entro il 2026, della flotta dei veicoli pesanti – propria e dei nostri partner – che rispetti gli standard Euro 6 sulle emissioni inquinanti;
- il raggiungimento del 50% dei veicoli ibridi o elettrici nella flotta di auto aziendali entro il 2030;
- l'integrazione, entro il 2025, dei requisiti di sostenibilità nei contratti con i fornitori per l'acquisto di unità di trasporto intermodale, casse mobili e box container;
- la riduzione dell'80%, entro il 2025, del consumo di plastica da parte dei distributori automatici collocati negli uffici;

-
- l'erogazione a tutti i dipendenti di Ambrogio Trasporti, entro il 2026, di un corso online sul consumo responsabile di risorse;
 - l'acquisto di materiale aziendale e promozionale derivante da materie prime riciclate o ecocompatibili (ad esempio: fibra di bambù, sughero, legno, cotone biologico, rPET) e raggiungimento dell'80% di carta riciclata EU Ecolabel entro il 2025.

La nostra dedizione non è solo nei confronti dell'ambiente, ma anche verso le persone che compongono Ambrogio Trasporti.

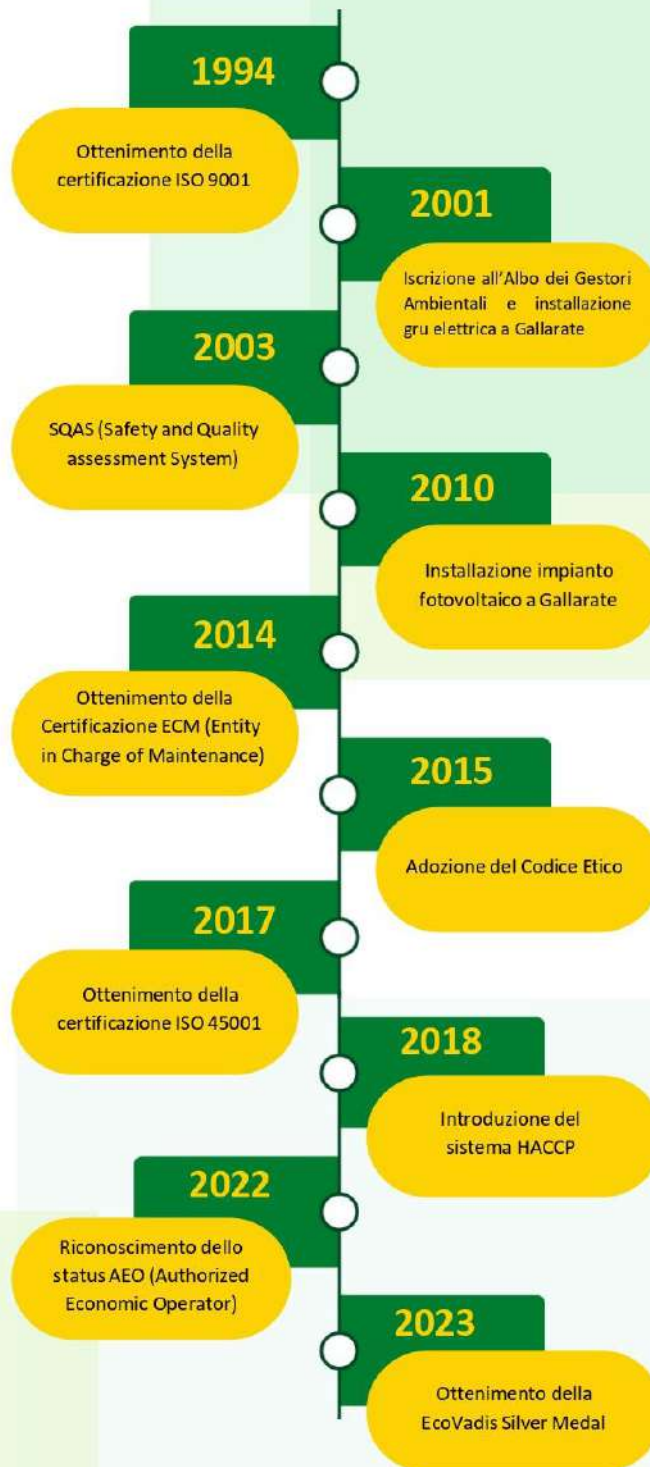
Come descritto anche nella nostra **Politica aziendale sulla diversità, inclusione e pari opportunità**, assicuriamo un ambiente di lavoro inclusivo, rispettoso e diversificato, in cui ognuno ha possibilità di crescita. Lo facciamo non solo rispettando leggi e regolamenti contro discriminazione e trattamento ingiusto, ma anche sensibilizzando i dipendenti stessi e tutti i livelli dell'organizzazione sull'importanza della diversità e dell'inclusione. Basiamo le pratiche di reclutamento, selezione e promozione così come le politiche di compensazione sul merito, nonché benefici e servizi forniti a seconda delle esigenze. Inoltre, ascoltiamo voci e preoccupazioni dei nostri lavoratori in modo da poter agire tempestivamente ed efficacemente.

Il nostro impegno è dimostrato concretamente tanto dalle policy implementate quanto dal possesso di diverse certificazioni come la **ISO 9001**, ottenuta nel 1994 a garanzia della qualità dei servizi offerti, nonché la certificazione del sistema di **gestione della salute e sicurezza sul lavoro** nel 2017, secondo la norma **ISO 45001**.

Dal 2003 siamo in possesso dell'attestato **SQAS** (Safety and Quality Assessment System), un sistema promosso dal CEFIC (European Chemical Industry Council), per la valutazione delle performance ambientali, di sicurezza e qualità dei Fornitori di servizi logistici delle aziende chimiche e petrolchimiche. Nel 2022, invece, abbiamo ottenuto lo status di **AEO** (Operatore Economico Autorizzato) che dimostra la nostra affidabilità nei confronti delle autorità doganali e nella *supply chain* internazionale e nel 2023 siamo stati riconosciuti della "*silver medal*" di **EcoVadis**, una piattaforma internazionale di rating della sostenibilità.

Riportiamo, in seguito, una breve mappa delle nostre tappe ESG più importanti.

PERCORSO ESG AMBROGIO



LE ASSOCIAZIONI DI CUI FACCIAMO PARTE

GRI 2-28 Adesione ad associazioni

Ambrogio Trasporti è membro dell'International Union of Combined Road-Rail Transport (UIRR), associazione europea che raggruppa i più importanti operatori e terminal appartenenti al settore del trasporto combinato strada-ferrovia, e siamo anche associati a:

- Associazione Operatori Ferroviari e Intermodali (ASSOFERR), di cui Pieralberto Vecchi – il nostro CEO – è nel Direttivo;
- European Rail Freight Association (ERFA);
- Confindustria Varese, di cui Giulia Ambrogio – la nostra Marketing Manager – è consigliere del Gruppo Merceologico Infrastrutture e Trasporti;
- Unione degli Industriali di Torino;
- Propeller Club di Torino;
- Associazione degli Spedizionieri e degli Autotrasportatori (ASEA) della provincia di Varese.



Trent'anni insieme all'Unione Industriali

Ambrogio Trasporti, inoltre, è socio fondatore di **EcoTyre**, un consorzio di oltre 800 mila soci che svolge attività quotidiana di ritiro gratuito degli Pneumatici Fuori Uso (PFU) su tutto il territorio italiano, sia presso punti di raccolta che tramite iniziative di raccolta straordinaria di PFU abbandonati nell'ambiente. I PFU rappresentano un'importante sfida per la gestione dei rifiuti, in quanto possono causare l'inquinamento di suolo, acque e atmosfera tramite il rilascio di sostanze chimiche nocive o di sostanze tossiche, con potenziali effetti negativi non

solo sul Pianeta ma anche sulla salute delle persone. L'intento dell'attività svolta da EcoTyre è quello di reintrodurre i materiali dei PFU che hanno raggiunto la fine della loro vita utile – in particolare gomma, acciaio e fibre tessili – all'interno di un ciclo produttivo sotto forma di materie prime seconde, oppure avviare l'intero pneumatico al recupero energetico, alimentando termovalorizzatori o cementifici.

STAKEHOLDER ENGAGEMENT E MATRICE DI MATERIALITÀ

GRI 2-29 Approccio al coinvolgimento degli stakeholder

GRI 3-1 Processo per determinare i temi materiali

GRI 3-2 Elenco dei temi materiali

GRI 3-3 Gestione dei temi materiali

Il percorso di Sviluppo Sostenibile prevede l'elaborazione di una strategia che consideri i Sustainable Development Goals (SDGs) al fine di implementare programmi ed attività che consentano di ridurre gli impatti della propria attività sulle persone e sull'ambiente.

Con la finalità di individuare i valori di Sviluppo Sostenibile per noi rilevanti e, conseguentemente, identificare le informazioni da rendicontare nel presente Bilancio di Sostenibilità, abbiamo elaborato la **matrice di materialità**.

In via preliminare precisiamo che, secondo i GRI – i principali standard utilizzati per rendicontare le questioni di sostenibilità –, si definisce **materiale** un **tema** quando è correlato a un'attività dell'impresa in grado di generare impatti significativi sull'economia, sull'ambiente e sulle persone. Dunque, gli impatti da considerare per la rendicontazione di sostenibilità e per il conseguente sviluppo di strategie sono quelli che l'impresa produce al di fuori del proprio perimetro e i cui destinatari sono principalmente gli stakeholder.

Come anticipato, l'individuazione dei temi materiali è cruciale per un'impresa in quanto ciò consente di porre degli obiettivi nelle aree di maggiore impatto per il breve, medio e lungo termine.

Per identificare ed analizzare i temi materiali, in una prima fase, abbiamo svolto un'analisi del settore dei trasporti in Europa e del nostro *core business*, quello del trasporto intermodale. Si tratta di un particolare sistema logistico di movimentazione delle merci che combina più mezzi di trasporto, nel nostro caso ferroviario, terrestre e marittimo.

Il settore dei trasporti è responsabile di un quarto delle emissioni totali di CO₂ in Europa¹. L'obiettivo dell'Unione Europea di raddoppiare il traffico ferroviario merci entro il 2030 e triplicarlo entro il 2050, come stabilito nel Green Deal europeo, richiede uno sforzo significativo da parte del sistema logistico. Negli ultimi decenni, sono stati fatti progressi significativi verso l'intermodalità in Europa e in Italia. Tuttavia, tali progressi non sono stati sufficienti a modificare la quota di merci trasportate su strada, che rappresenta ancora oltre il 70% del totale.

¹ <https://www.europarl.europa.eu/topics/it/article/20190313STO31218/emissioni-di-co2-delle-auto-i-neri-e-i-dati-infografica>

Nella fase successiva, abbiamo analizzato, da un lato, le attività aziendali intraprese e pianificate e, dall'altro, gli interessi degli stakeholder e le loro aspettative rispetto ai più significativi temi che attengono alla sostenibilità ambientale e sociale, al fine di individuare le questioni **potenzialmente materiali**.

I nostri stakeholder, come riportato dal grafico sottostante, sono: clienti, dipendenti, azionisti, istituzioni nazionali ed internazionali, media e opinione pubblica, comunità finanziaria, comunità locali e partner strategici e fornitori.

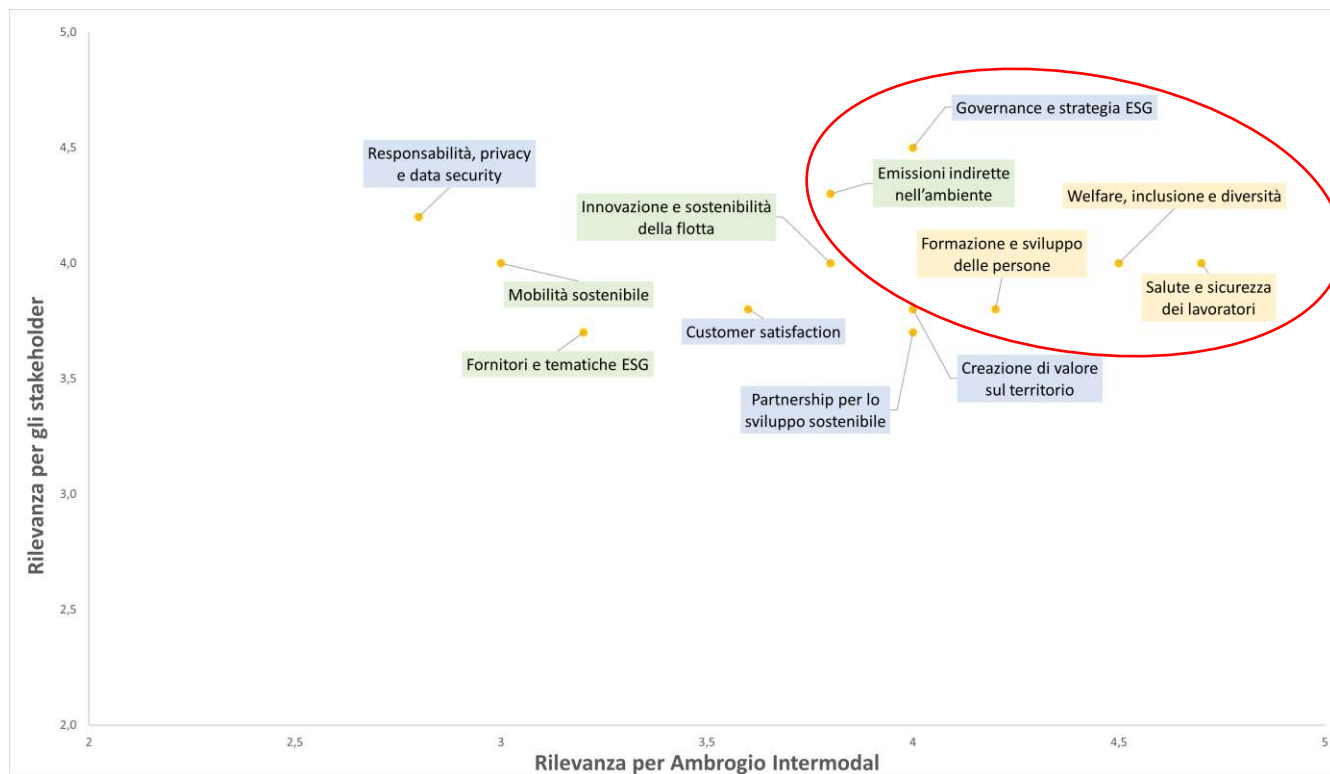


Abbiamo quindi avviato il processo di materialità indiretta, analizzando le nostre attività aziendali a livello internazionale e nazionale, correlando le nostre tematiche di sostenibilità con gli interessi e le aspettative degli stakeholder.

Ogni tematica rappresenta un'area di intervento strategica a cui, in fase di analisi, abbiamo attribuito un punteggio in una scala da 1 (non prioritario) a 5 (assolutamente prioritario): punteggio che ci permette di definire quali attività sono prioritarie nel breve-medio periodo. Abbiamo deciso di qualificare come **prioritari** i temi materiali che hanno raggiunto un punteggio uguale o superiore a 4, evidenziati in rosso, e per cui ci siamo posti obiettivi di miglioramento, attraverso l'identificazione di KPI quantitativi specifici, come iniziative concrete da realizzare e politiche da implementare.

Temi materiali
Innovazione e sostenibilità della flotta <i>implementazione e utilizzo di una logica di innovazione ed evoluzione continua, mantenendo alti livelli di qualità</i>
Partnership per lo sviluppo sostenibile <i>promotori di strategie di sviluppo sostenibili e driver del mercato nelle tematiche ESG</i>
Fornitori e tematiche ESG <i>identificazione e monitoraggio delle performance ESG dei propri fornitori</i>
Mobilità sostenibile (Scope 1 e 3) <i>adozione di sistemi di trasporto a ridotto impatto ambientale</i>
Emissioni indirette nell'ambiente (Scope 2) <i>efficientamento del sistema energetico e approvvigionamento di energia da fonti rinnovabili</i>
Governance e strategia ESG <i>sensibilizzazione e coinvolgimento del management sulle tematiche di sostenibilità volto al perseguimento di obiettivi sostenibili integrati nei piani industriali del Gruppo</i>
Responsabilità, privacy e data security <i>adozione di politiche anticorruzione e tutela della privacy di dipendenti e collaboratori</i>
Customer satisfaction/relazione con i clienti <i>capacità di erogare servizi allineati alle esigenze dei propri clienti e assecondando le richieste del mercato</i>
Creazione di valore sul territorio <i>capacità dell'azienda di generare e distribuire valore economico all'interno e all'esterno del Gruppo</i>
Formazione e sviluppo delle persone <i>programmi di avanzamento e formazione dei lavoratori, propedeutici alla loro crescita professionale e personale</i>
Welfare, inclusione e diversità <i>sviluppare il benessere aziendale favorendo l'inclusione e l'uguaglianza nel rispetto delle diversità, dei dipendenti e collaboratori</i>
Salute e sicurezza dei lavoratori <i>creazione e mantenimento di un ambiente di lavoro sano e sicuro per i dipendenti e collaboratori</i>

La matrice è il prodotto finale dell'analisi di materialità, utile per rappresentare graficamente i temi materiali e comprendere, più intuitivamente, la rilevanza loro attribuita da noi e dai nostri stakeholder.



Dal grafico emergono i temi rilevanti circondati dall'ellisse rosso. Oltre alla **“Governance e Strategia ESG”** – grazie a cui il nostro Management introduce e presidia le tematiche ESG negli obiettivi di sviluppo aziendale – è rilevante anche la tematica **“salute e la sicurezza dei lavoratori”** fondamentale anche per i nostri collaboratori, rientranti nella macrocategoria degli stakeholder. Infatti, i rischi connessi al settore della logistica sono svariati ed attengono alla preparazione del piano di carico, allo scarico della merce, oltre che alla manutenzione ed alla guida dei mezzi di trasporto. Strettamente connesso, è il tema della formazione del personale: a tal proposito, poniamo la massima attenzione affinché i nostri dipendenti siano dotati di tutti i mezzi e degli strumenti per poter svolgere, in piena consapevolezza delle attività da compiere, la propria mansione.

Sempre per quanto attiene ai nostri collaboratori e dipendenti, intendiamo concretizzare il nostro impegno rispetto al tema **“dell'inclusività e della diversità”** con l'ottenimento, nel prossimo futuro, della Certificazione sulla Parità di Genere.



Infine, tra le tematiche più rilevanti, ricordiamo quella relativa alle **“Emissioni indirette nell'ambiente”**. A tal riguardo, abbiamo deciso di sviluppare partnership con fornitori particolarmente virtuosi nel generare minori impatti dal punto di vista ambientale. Nello specifico, ci siamo rivolti ad un fornitore tedesco (Kässbohrer) per avere nella nostra flotta casse mobili e semirimorchi più leggeri che ci consentono di ridurre le emissioni di CO₂ nell'atmosfera e stiamo rendendo i nostri uffici sempre più energeticamente sostenibili.

DOVE SIAMO ARRIVATI OGGI

Da ormai svariati anni, le tematiche di sostenibilità hanno acquisito una crescente rilevanza nell'opinione pubblica e nelle agende politiche dei Paesi. Questo è reso possibile anche grazie alla diffusione di una consapevolezza, sempre maggiore, della necessità di adottare azioni concrete volte a garantire uno sviluppo che tenga in considerazione i principi di sostenibilità.

A questo scopo, la politica aziendale guarda con interesse e attenzione ai **Sustainable Development Goals (SDGs)**, 17 obiettivi tematici definiti dalle Nazioni Unite (ONU), finalizzati a garantire uno sviluppo inclusivo e sostenibile, nonché timone per quelle società che decidono di improntare le proprie attività su un criterio di responsabilità verso il Pianeta e le generazioni future. La volontà di contribuire al raggiungimento di alcuni di questi obiettivi è un'ulteriore testimonianza della nostra responsabilità d'impresa. A tal fine, è stato deciso di allineare gli obiettivi strategici della Società e le relative azioni elaborate per il loro raggiungimento ai 17 Obiettivi di Sviluppo Sostenibile, selezionando quelli a cui possiamo contribuire in maniera più significativa, compatibilmente con le nostre dimensioni e con il nostro ambito di attività, in un'ottica di miglioramento continuo. Le iniziative sviluppate saranno dettagliate nei capitoli successivi.





Attualmente, la nostra attività si sviluppa lungo specifiche direttive chiare e ben definite, volte ad ottemperare e abbracciare gli SDGs. In particolare, risulta possibile rilevare un significativo impegno per quanto concerne le **variabili sociali che generano un forte impatto sul territorio**.

SDG	Azioni realizzate
 <p>SDG 3 – Assicurare la salute e il benessere per tutti e per tutte le età</p>	<ul style="list-style-type: none">➤ Promozione della salute e del benessere dei dipendenti➤ Attenzione al benessere psicofisico dei dipendenti e di tutte le persone per mezzo dell'erogazione di una copertura sanitaria➤ Supporto concreto a contesti ed iniziative locali, come la sponsorizzazione della squadra ciclistica Colpack, che promuove uno stile di vita attivo e sano e sostiene giovani talenti➤ Erogazioni a sostegno di Fondazioni come Ponte del Sorriso Onlus, FPRC (Fondazione Piemontese per la Ricerca contro il Cancro), Fondazione La Stampa, donazioni all'AIIRC, sponsorizzazione della gara podistica annuale "StraCandiolo-Corri per la ricerca"
 <p>SDG 4 – Fornire un'educazione di qualità, equa ed</p>	<ul style="list-style-type: none">➤ Strutturazione di un'offerta formativa: i dipendenti sono regolarmente coinvolti in corsi di formazione mirati ad

	<p>inclusiva, e opportunità di apprendimento per tutti</p>	<p>accrescere le competenze e le conoscenze su diverse tematiche</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Organizzazione di visite formative presso le nostre sedi in collaborazione con scuole e Università, nazionali ed internazionali, con programmi specializzati nel trasporto e nella logistica
	<p>SDG 5 – Raggiungere l’uguaglianza di genere ed emancipare tutte le donne e le ragazze</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Promozione e supporto dell’uguaglianza di genere e dell’occupazione femminile (anche attraverso la Politica diversità, inclusione e pari opportunità)
	<p>SDG 7 – Assicurare a tutti l'accesso a sistemi di energia economici, affidabili, sostenibili e moderni</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Adozione di soluzioni energetiche pulite e accessibili, come: l’utilizzo di luci LED all’interno di uffici e magazzini, la produzione di energia rinnovabile attraverso il nostro impianto fotovoltaico e l’uso di una gru elettrica (entrambi presso il terminal di Gallarate)
	<p>SDG 8 – Incentivare una crescita economica duratura, inclusiva e sostenibile, un’occupazione piena e produttiva</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Promozione del lavoro dignitoso e della crescita economica in tutte le aree delle operazioni con azioni volte a garantire condizioni lavorative dignitose (adozione del Codice di condotta dei fornitori)
	<p>SDG 9 – Costruire un'infrastruttura resiliente e promuovere l'innovazione ed una industrializzazione equa, responsabile e sostenibile</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Continui investimenti per promuovere il traffico su rotaia, come la costruzione del nostro nuovo terminal intermodale a Domegliara (Verona), favorendo lo sviluppo economico locale e la creazione di nuove opportunità di lavoro
	<p>SDG 10 – Ridurre l'ineguaglianza</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Valorizzazione delle risorse umane quali motore propulsore dell’innovazione anche per mezzo dell’integrazione della Politica aziendale sulla diversità, inclusione e pari opportunità
	<p>SDG 12 – Garantire modelli sostenibili di produzione e di consumo</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Sensibilizzazione dei dipendenti sul consumo responsabile mediante la condivisione di consigli pratici per ridurre il consumo energetico e gli sprechi
	<p>SDG 13 – Adottare misure per combattere il cambiamento climatico e le sue conseguenze</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Promozione pratiche di risparmio di CO₂ grazie al rinnovo della flotta aziendale

I NOSTRI OBIETTIVI DI SVILUPPO SOSTENIBILE

La costanza nell'impegno è la chiave per definire un futuro migliore. Sulla base di questo presupposto, ci impegniamo costantemente per ridurre il nostro impatto rispetto agli obiettivi di sviluppo sostenibile. Dunque, per il futuro, il Management di Ambrogio ha deciso di inserire nei piani di sviluppo le tematiche di sostenibilità e, nello specifico per il breve periodo, di concentrare i propri sforzi per il raggiungimento degli obiettivi misurabili di seguito riportati.

SDG	Azioni future
 <p>SDG 4 – Fornire un'educazione di qualità, equa ed inclusiva, e opportunità di apprendimento per tutti</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Ampliamento dell'offerta formativa per sviluppo di hard e soft skills ➤ Aumento delle ore di formazione dedicate alla materia di salute e sicurezza ➤ Mantenimento di visite formative di scuole e Università presso le sedi di Ambrogio
 <p>SDG 5 – Raggiungere l'uguaglianza di genere ed emancipare tutte le donne e le ragazze</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Ottenimento della Certificazione della Parità di Genere UNI/PdR 125:2022 ➤ Aumento delle quote rosa nell'Organo di Governo
 <p>SDG 7 – Assicurare a tutti l'accesso a sistemi di energia economici, affidabili, sostenibili e moderni</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Valutazione installazione impianto fotovoltaico nella sede di Candiolo
 <p>SDG 12 – Garantire modelli sostenibili di produzione e di consumo</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Mantenimento della certificazione ISO 45001 che consente alle organizzazioni di attuare un sistema di gestione della salute e della sicurezza sul lavoro ➤ Acquisizione certificazione ISO 14001 sui sistemi di gestione ambientale

1. I RISULTATI DELLA GESTIONE 2023

1.1 LA CREAZIONE DI VALORE

GRI 201-1 Valore economico direttamente generato e distribuito

GRI 201-4 Assistenza finanziaria ricevuta dal governo

Secondo i dati dell'International Union for Road-Rail Combined Transport (UIRR), nel 2023 le consegne effettuate con il trasporto combinato in Europa sono diminuite del 10% rispetto al 2022, così come le tonnellate trasportate per kilometro percorso (-9%). Tali riduzioni sono scaturite sia da elementi puramente economici – come l'inflazione – sia da una serie di avvenimenti sul piano geopolitico e ambientale – ovvero guerre, disastri naturali ed eventi meteorologici estremi causati dal cambiamento climatico. Da ormai 5 anni, nonostante un'iniziale ripresa post-pandemica, i mercati di tutto il mondo stanno ancora attraversando periodi di instabilità economica, politica e sociale.

	2022	2023
Valore economico generato	104.257.079	102.067.019
Valore economico distribuito	97.993.863	97.568.393
<i>costi operativi</i>	91.583.986	90.747.218
<i>salari e benefit dei dipendenti</i>	4.945.868	5.472.522
<i>pagamenti ai fornitori di capitale²</i>	329.442	971.526
<i>pagamenti alla PA</i>	1.134.567	377.127
Valore economico trattenuto	6.263.216	4.498.626

Valore economico direttamente generato e distribuito (€)

Anche la nostra azienda ha risentito dei risultati negativi riscontrati nell'intero settore del trasporto intermodale. Nel 2023 abbiamo registrato un calo del fatturato del 2% e una contrazione del valore economico trattenuto del 28%. Come si può osservare dalla tabella, la diminuzione è stata determinata principalmente da un aumento degli interessi passivi, in particolare legati all'incremento esponenziale dei tassi di interesse bancari (EURIBOR) e ad un aumento delle nostre attività di investimento, effettuate nel corso del 2023 e degli anni precedenti, per rinnovare e potenziare il parco mezzi e per i lavori di ammodernamento dei terminal.

Un altro fattore che ha contribuito alla riduzione del nostro margine di guadagno è rappresentato da problemi infrastrutturali che hanno influito sulla regolare operatività del nostro servizio. In particolare, due interruzioni delle linee ferroviarie hanno determinato una grande erosione del nostro margine operativo: quella causata dal

² La sezione "pagamenti ai fornitori di capitale" considera esclusivamente gli oneri finanziari, di cui alla voce C.17 del Conto Economico

deragliamento nella galleria di base del Gottardo (Svizzera) e la chiusura indotta dalla frana rocciosa a ridosso della linea del Fréjus, che collega l'Italia e la Francia.

Nonostante fossimo pienamente consapevoli delle conseguenze di tali effetti sui nostri margini di ricavi, abbiamo molto limitato il ribaltamento di tali maggiori costi sui nostri clienti.

Di seguito rappresentiamo i contributi che abbiamo ricevuto nel corso del 2023:

Contributo ricevuto	Importo
Contributi in conto impianti	87.120
Credito d'imposta riduzione accise	55.211
Incentivi su impianti fotovoltaici	56.721
Ferrobonus da fornitori	74
Contributo bando Ebilog	12.692
Contributi Ufficio Federale Trasporti Svizzera	2.302.777
Contributo Low Noise	485.052
Contributi Ministero dei Trasporti francese	224.693
Contributo Ferrobonus	20.181
Contributo retrofit carri	12.368
Incentivi MTO – ristori ferroviari Covid	29.260
Contributo PNRR	10.535
Cred imposta gasolio autotrasportatori	32.434
Cred imposta AdBlue autotrasportatori	2.957
Cred imposta energia elettrica	3.347
Contributi per tracce ferroviarie	21.730
Totale	3.357.152

Assistenza finanziaria ricevuta nel 2023 (€)

Il 77% di contributi che abbiamo ricevuto è rappresentato da misure di supporto finanziario da parte degli Stati, destinate a incentivare il trasporto intermodale, agevolando così il trasferimento del traffico delle merci dalla strada alle rotaie. In particolare, ci riferiamo ai seguenti contributi:

- contributo italiano “Ferrobonus”;
- contributi dell’Ufficio Federale dei Trasporti svizzero;
- contributi del Ministero dei Trasporti francese e quelli per tracce ferroviarie (sempre provenienti dalla Francia).

I tre Paesi in questione calcolano l’importo da erogare su due diversi elementi: Italia e Svizzera basano il conteggio sui chilometri percorsi, mentre la Francia considera il numero di viaggi effettuati dalle unità di carico. Il principio legato all’erogazione di tali importi è, tuttavia, il medesimo: incentivare il trasporto intermodale, ossia una modalità

di trasporto più sostenibile ed efficiente che limita l'impatto ambientale e la congestione del traffico stradale, migliorando così il livello di sicurezza sulle strade. L'ingente quota ricevuta dall'Ufficio Federale dei Trasporti svizzero è riconducibile all'elevato numero di treni Ambrogio che transitano proprio per questo Paese.

Un ulteriore importo che, invece, rappresenta il 14% del totale, è il contributo "Low Noise", erogato dalla confederazione Svizzera in base ai chilometri di transito dei nostri treni. Si tratta di un importo che ci ha permesso di sostenere economicamente l'adeguamento dei sistemi di frenatura dei nostri treni rispetto alla normativa contro l'inquinamento acustico. L'adeguamento è avvenuto in conformità con il Regolamento UE 1304/2014 orientato al settore ferroviario, in particolare alla specifica tecnica di interoperabilità (STI) che mira a ridurre l'impatto acustico del trasporto ferroviario. Il Regolamento si applica sia alle nuove costruzioni, sia alle ristrutturazioni e non riguarda solo treni merci come i nostri, ma anche treni passeggeri e locomotive.

Il nostro processo di sostituzione è stato avviato nel 2019 e si è concluso nel 2022, due anni in anticipo rispetto al termine stabilito dall'Unione Europea. In particolare, abbiamo sostituito le soole dei blocchi di freni in ghisa con quelle in materiale sintetico "LL" e "K". Si tratta di soole meno rumorose e con migliori performance di frenata, nonché le più utilizzate dai possessori di carri merci grazie alla loro facilità di adattamento ai carri già esistenti. Si tratta comunque di una soluzione che si usura più rapidamente della suola in ghisa ed è più costosa, sia in fase di acquisto che in fase di smaltimento, a causa della necessaria separazione del metallo dai restanti materiali (organici o sintetici) che la compongono.

Alcuni contributi sono, invece, a valenza pluriennale, in particolare:

- i contributi in conto impianti, che racchiude i contributi ricevuti dallo Stato per gli investimenti "ordinari" effettuati ogni anno ed erogati come credito di imposta da utilizzare in compensazione. Tali contributi hanno un impatto pluriennale sul nostro Conto Economico, in quanto vengono riscontati sulla base del piano di ammortamento dei beni cui fanno riferimento;
- gli incentivi MTO, definiti nell'ottobre 2022 per gli operatori del trasporto multimediale (MTO) per compensare le perdite subite a causa della sospensione e riduzione delle attività durante la crisi scaturita dalla pandemia da Covid-19;
- il contributo da PNRR, di cui abbiamo usufruito in quanto proprietari di terminal intermodali, a sostegno di investimenti in mezzi di movimentazione, nel nostro caso reach-stacker.

1.2 I FORNITORI E I PARTNER STRATEGICI

GRI 2-6 Attività, catena di valore e altri rapporti di business

GRI 204-1 Proporzioni di spesa verso i fornitori locali

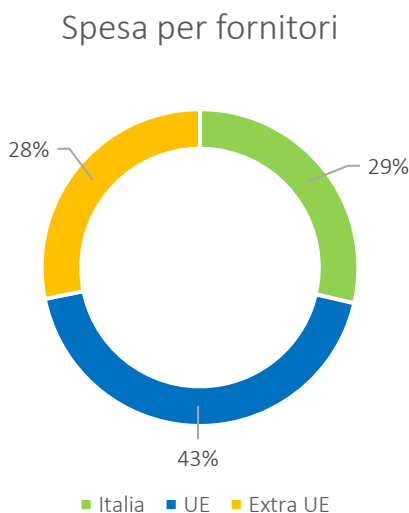
I nostri **fornitori di riferimento** operano anch'essi nel settore dei trasporti, ma differiscono in maniera sostanziale tra di loro in base al tipo di attività svolta.

I nostri principali fornitori sono:

- le imprese ferroviarie;
- i fornitori di trazioni stradali, in particolare trazionisti, sub-vettori e *freight forwarder*;
- i fornitori di mezzi di trasporto, come carri ferroviari, casse mobili e semirimorchi;
- i fornitori di servizi terminalistici, coordinati dalle società controllate da Ambrogio Trasporti S.p.A.;
- i fornitori di servizi marittimi.

La nostra scelta si basa soprattutto sulle **specificità tecniche del prodotto o del servizio** che offrono e, in maniera più limitata, sull'area geografica nella quale operano. Le attrezzature con le quali svolgiamo la nostra attività lavorativa, infatti, sono spesso realizzate o offerte da un numero ristretto di aziende in Europa e, di conseguenza, la nostra scelta è subordinata soprattutto alle caratteristiche piuttosto che alla prossimità geografica. Questa logica operativa ha valenza anche per i trazionisti stradali per i quali è importante la copertura di una determinata zona geografica, anziché la loro prossimità alla stessa.

Consideriamo **fornitori "locali"** le aziende appartenenti al territorio nazionale italiano con le quali collaboriamo. Nel 2023, l'importo erogato ai fornitori locali è arrivato a rappresentare il 29% del totale, ovvero oltre 27 milioni di Euro su più di 96 milioni di spesa complessiva verso i fornitori.



Per quanto riguarda le **partnership strategiche** che abbiamo avviato nell'ottica di una logistica più sostenibile, invece, una delle collaborazioni più longeve che coltiviamo è con il fornitore tedesco Kässbohrer. La relazione

instaurata non è solamente di tipo commerciale – riferita, ad esempio all’acquisto delle loro casse mobili “light” e dei loro chassis per container – ma anche di crescita professionale. Infatti, abbiamo in progetto di beneficiare della loro competenza e professionalità per erogare corsi di aggiornamento sugli strumenti e sui prodotti più innovativi presenti sul mercato.

1.3 LA RELAZIONE CON IL TERRITORIO

GRI 413-1 Attività che prevedono il coinvolgimento delle comunità locali, valutazioni d’impatto e programmi di sviluppo

Attraverso una serie di iniziative e progetti, ci impegniamo a creare valore condiviso non solo per la nostra azienda e per il settore in cui operiamo, ma anche per il **tessuto sociale** del territorio in cui siamo presenti.

Da oltre vent’anni, ad esempio, sosteniamo la Fondazione Piemontese per la Ricerca contro il Cancro e l’Istituto di Ricovero e Cura a Carattere Scientifico (IRCCS) di Candiolo: un’eccellenza nella ricerca oncologica e nello sviluppo di nuovi strumenti diagnostici e terapeutici per la lotta contro il cancro, situato a poca distanza dal nostro terminal Piemontese.

Ogni anno siamo tra i principali sostenitori della StraCandiolo, un evento di solidarietà organizzato dalla Fondazione Piemontese per la Ricerca contro il Cancro, il cui ricavato è destinato alla ricerca.



Ambrogio Intermodal alla corsa per la ricerca StraCandiolo

Nel 2023 abbiamo potenziato le nostre attività filantropiche con donazioni a favore della Fondazione La Stampa-Specchio dei Tempi e della Fondazione Il Ponte del Sorriso Onlus, che si dedica a sostenere i bambini ricoverati nei reparti pediatrici della provincia di Varese e le loro famiglie.

Nel giugno 2023, in occasione dell'inaugurazione del nostro nuovo terminal intermodale di Domegliara (Verona), abbiamo collaborato con i volontari della Protezione Civile, spinti dal nostro interesse verso il coinvolgimento e la cooperazione con la comunità locale.

Abbiamo, inoltre, contribuito ad Aliblu, progetto di solidarietà per i ragazzi affetti da autismo sostenuto da Intesa San Paolo.

Collaboriamo attivamente con istituti scolastici e universitari organizzando **visite educative nelle nostre strutture**, rivolte in particolare a studenti di scuole superiori e università che desiderano specializzarsi nell'ambito dei trasporti e della logistica. L'obiettivo di tali progetti è quello di far scoprire e avvicinare i giovani al mondo del trasporto intermodale, un settore chiave per la transizione verso un'economia più sostenibile per il nostro Pianeta e capace di offrire svariate opportunità lavorative.

Nell'anno oggetto di rendicontazione, il nostro terminal di Gallarate ha accolto un gruppo di studenti francesi dell'Università di Besançon-Vesoul. Tale visita prevedeva la partecipazione a una lezione frontale sulle tecniche di trasporto combinato e un tour del terminal per consentirgli di osservare da vicino le operazioni di movimentazione delle merci, i processi di trasbordo in magazzino e il funzionamento delle officine di manutenzione.

1.4 LA GESTIONE DEI RISCHI

GRI 201-2 Implicazioni finanziarie e altri rischi e opportunità dovuti al cambiamento climatico

GRI 205-1 Operazioni valutate per i rischi legati alla corruzione

(ex. 102-15) Impatti chiave, rischi e opportunità

I **principali fattori di rischio** correlati alla nostra società riguardano rischi di tipo contabile, fiscale, amministrativo e legale, rischi inerenti al sistema informatico e alla sicurezza della gestione finanziaria, rischi legati alla gestione delle risorse umane e rischi inerenti alla qualità dei servizi offerti – anche in termini di rispetto della privacy.

Altre tipologie di rischio sono, invece, relative ai nostri mercati di riferimento, come quelli connessi alla situazione macroeconomica, sociale e politica sia italiana che dei Paesi europei in cui operiamo (PIL, import-export, tassi di interesse, inflazione, disoccupazione, instabilità politica, modifiche alla normativa, ecc.), e quelli legati all'andamento del prezzo delle forniture, dei prodotti commercializzati o dell'andamento della domanda.

Il Codice Etico di cui ci siamo dotati, assieme alla procedura di *whistleblowing*, risulta particolarmente utile nel prevenire, invece, i **rischi connessi alla corruzione**, identificati da noi in:

- danni reputazionali verso clienti, fornitori, dipendenti e verso il pubblico in generale;
- perdita di fiducia e credibilità, quindi di clienti e opportunità commerciali;
- rischio legale (indagini, multe, sanzioni...);

-
- perdita finanziaria, derivante sia da pagamenti illeciti sia da costi legali e per le altre risorse impiegate;
 - minaccia alla sicurezza, accesso a dati sensibili;
 - impatto negativo sulla motivazione e l'efficienza operativa dei propri dipendenti.

Nel 2023 non si sono verificati episodi di corruzione per Ambrogio Trasporti.

Il cambiamento climatico e le conseguenze che comporta per la vita sul nostro Pianeta si riflettono inevitabilmente sull'operatività delle imprese attive nel contesto economico di ogni nazione. Con il nostro primo Bilancio di Sostenibilità vogliamo descrivere sia l'impatto che la nostra azienda ha sull'ambiente (presentato nei capitoli successivi) sia **come l'ambiente e i mutamenti climatici influiscono sulle nostre attività** – la cosiddetta *doppia materialità*. Tali influenze determinano due tipologie di rischio:

- il rischio fisico, derivante da eventi meteorologici estremi originati dal cambiamento climatico e dai danni che ne conseguono;
- il rischio di transizione, frutto del progresso tecnologico e di modifiche nella normativa volti a favorire la transizione del sistema economico verso un modello *low carbon*.

In particolare, sono i **rischi fisici** a costituire per noi una minaccia concreta: negli ultimi anni abbiamo sperimentato gli effetti devastanti di eventi meteorologici estremi originati dal cambiamento climatico, come i danni significativi arrecati all'infrastruttura ferroviaria pubblica che causano interruzioni prolungate. Ad esempio, nell'agosto del 2023, una frana nella valle della Maurienne in Francia ha interrotto la tratta ferroviaria cruciale che collega l'Italia e la Francia, causando il blocco dei servizi ferroviari di passeggeri e merci, compreso il nostro servizio intermodale internazionale. La riapertura della linea non avverrà prima della fine del 2024, comportando gravi conseguenze economiche e operative per la nostra Società, essendo questa tra le linee ferroviarie più redditizie per la nostra attività nonché l'unico valico ferroviario che collega l'Italia con la Francia.

Invece, la transizione del sistema economico verso un modello più sostenibile, più che un rischio – il cosiddetto **“rischio di transizione”** – rappresenta per noi un'**opportunità**, così come il trasporto combinato si configura come soluzione per ridurre le emissioni di gas serra in atmosfera di origine antropica. Infatti, quanto necessario per contrastare il cambiamento climatico combacia con le soluzioni e con i benefici ambientali generati dal trasporto intermodale delle merci, inducendo un aumento della domanda e favorendo una maggiore erogazione di incentivi verso il nostro settore, a discapito del trasporto condotto esclusivamente su strada.



Treno Ambrogio in transito tra le Alpi Svizzere

2. LE PERFORMANCE AMBIENTALI

Sin dalla fondazione di Ambrogio Trasporti, abbiamo sempre mostrato una certa **sensibilità verso la sostenibilità ambientale**, ravvisabile nella tipologia dei servizi offerti.

Il trasporto intermodale comporta, infatti, un **risparmio delle emissioni di gas a effetto serra** – e, di conseguenza, dell'inquinamento atmosferico – grazie alla combinazione di tipologie di trasporto più efficienti dal punto di vista energetico rispetto al trasporto esclusivamente su strada. Quest'ultimo, infatti, è responsabile di un maggior consumo di carburanti di origine fossile e della produzione di emissioni associate e, per questo, abbiamo limitato l'attività di trasporto su strada alle sole fasi di presa e consegna da e per i nostri terminal ferroviari. Inoltre, siamo alla costante ricerca delle migliori tecniche di trasporto disponibili che ottimizzino i pesi delle unità di carico e dei vagoni ferroviari e che ci permettano, quindi, di mantenere gli ottimi livelli raggiunti di CO₂ emessa per ogni tonnellata trasportata. I nostri tassi di riempimento, infatti, ci hanno collocato ai vertici del settore dell'intermodalità e hanno reso possibile un **risparmio del 70% delle emissioni inquinanti** rispetto al trasporto tutto strada. La maggiore efficienza si riscontra non solo nei confronti del servizio tradizionale tutto strada, ma anche rispetto a collegamenti intermodali alternativi effettuati con semirimorchi i quali, a differenza delle casse mobili, comportano una maggiore tara dell'unità di carico ed un maggior peso del 20% dei carri ferroviari utilizzati per il loro trasporto, con una conseguente pari riduzione dell'efficienza ambientale del trasporto.

Il nostro contributo ad un futuro più sostenibile e responsabile non è confinato entro le scelte operative, ma lo ritroviamo anche nelle politiche interne. Ci siamo dotati di una **Politica Ambientale** e di una **Politica di Approvvigionamento Sostenibile**, entrambe volte a delineare e rappresentare i nostri impegni e le strategie per minimizzare l'impatto ambientale delle attività. Le policy sono condivise sia con i nostri dipendenti, promuovendo una cultura aziendale orientata alla sostenibilità e sensibilizzandoli a porre una maggiore attenzione verso la salvaguardia del Pianeta, sia con i nostri stakeholder, in particolare con i fornitori rispetto ai quali verificiamo la loro conformità ai valori e agli obiettivi da noi espressi.

I nostri impegni si sono concretizzati con il conseguimento delle certificazioni **ISO 9001** e **ISO 45001** ed **ECM**, rinnovate nel corso degli anni. Quest'anno abbiamo conseguito nuovamente la **certificazione EcoVadis** ottenendo la medaglia d'argento e posizionandoci nel 25% delle aziende più virtuose in tema di sostenibilità nel nostro settore. Dal 2003, invece, rinnoviamo con scadenza triennale l'attestato **SQAS** (Safety and Quality Assessment System), sistema riconosciuto a livello internazionale e particolarmente rilevante per aziende che, come la nostra, operano nel settore della logistica: tale valutazione verte su vari criteri, ovvero la sostenibilità ambientale, la sicurezza, la qualità e la responsabilità sociale, e dimostra il nostro impegno verso la tutela del Pianeta e la fornitura di servizi dall'elevata qualità. Abbiamo, inoltre, avviato il processo di certificazione per lo standard di gestione ambientale

ISO 14001. Le certificazioni di cui disponiamo dimostrano il nostro elevato livello di dedizione nei confronti della salvaguardia dell'ambiente e l'attenzione che poniamo verso la questione climatica.

Il nostro impegno nei confronti dell'ambiente viene indirizzato anche verso chi usufruisce dei nostri servizi di trasporto intermodale. Come illustrato in precedenza, infatti, alcuni dei nostri maggiori clienti sono protagonisti di uno studio che conduciamo internamente, dal 2011, sulle emissioni in atmosfera prodotte (e risparmiate) in base alle tratte servite e che ha come esito il rilascio di appositi **Eco-Certificati** ai clienti in questione.

2.1 IL CONSUMO DI ENERGIA

GRI 302-1 Consumi di energia all'interno dell'organizzazione

GRI 302-4 Riduzione del consumo di energia

Il consumo energetico rappresenta, per la tipologia di attività che svolgiamo, il principale aspetto responsabile di generare impatto significativo sull'ambiente. In realtà, il nostro fabbisogno energetico è necessario da un lato a garantire il corretto svolgimento delle attività commerciali condotte negli uffici e nei magazzini presenti nelle nostre sedi e nei nostri terminal intermodali e, dall'altro, ad alimentare il *core business* di Ambrogio, ovvero il trasporto intermodale.

La prima tipologia di consumi rappresenta il 3% del totale e ricomprende:

- la sede di Gallarate, con i suoi 1.600 m² di uffici, 5.300 m² di magazzino e officina e 65.000 m² di terminal;
- la sede di Candiolo, costituita da 900 m² di uffici, 10.000 m² di magazzino e officine e 90.000 m² di terminal.

Il consumo di energia elettrica è, inoltre, determinato dall'illuminazione (con lampade e fari a LED, come verrà illustrato successivamente) diurna e notturna dei piazzali presenti in entrambe le sedi appena presentate.

Risorsa	UdM	2022	2023	23-22%
Energia elettrica	MWh	642	614	-4%
<i>di cui prelevata da rete</i>	MWh	543	524	-4%
<i>di cui autoprodotta</i>	MWh	99	90	-8%
Energia termica³	MWh	263	255	-3%
<i>da combustione gas naturale</i>	MWh	264	255	-3%
Totale	MWh	905	869	-4%

Consumi energetici all'interno dell'organizzazione

I consumi di energia elettrica nel 2023 (614 MWh) hanno rappresentato il 70% del totale e dal precedente anno hanno subito una riduzione del 4% riscontrata sia nell'energia acquistata da rete sia in quella autoprodotta dal nostro **impianto fotovoltaico** di Gallarate. Si tratta di un impianto di 2.500 m² installato nel 2010 sul tetto del

³ PCI gas naturale: 36,21 MJ/Smc (Fonte: Greenhouse gas reporting: conversion factors 2023, DEFRA)

magazzino della sede di Gallarate, per il quale è previsto un rinnovamento entro il 2035, a fine vita utile. Nel 2023 tale impianto ha prodotto circa 148 MWh di energia “pulita” e ha contribuito per il 15%, ovvero con 91 MWh, al totale di energia elettrica delle nostre sedi, in linea con quanto accaduto nell’anno precedente (i restanti 57 MWh prodotti dall’impianto sono stati ceduti alla rete). Si tratta di un dato notevole, considerando che riguarda un’unica sede, ovvero quella di Gallarate. Inoltre, l’energia elettrica prodotta da questo impianto contribuisce al funzionamento della gru a portale elettrica ubicata nel terminal di Gallarate: tale soluzione garantisce non solo precisione e accuratezza grazie ad un sistema computerizzato, ma anche efficienza operativa ed energetica.

Abbiamo installato pannelli solari anche in una delle nostre sedi europee. Il terminal di Neuss, in Germania, è infatti dotato di un impianto fotovoltaico che soddisfa circa il 75% del fabbisogno energetico dei suoi uffici e del magazzino ed è dotato di un sistema di accumulo di energia prodotta ma non auto-consumata. Per le sedi italiane, invece, attualmente è in corso di valutazione la creazione di un impianto fotovoltaico, con potenza nominale di circa 1MW, per il terminal intermodale di Candiolo volto ad alimentare gli uffici, i magazzini e le officine presenti in questa sede.

I principali interventi di efficientamento energetico che hanno contribuito ad una riduzione dell’energia elettrica consumata nel 2023 hanno riguardato la transizione dell’illuminazione di tutti gli uffici, magazzini e piazzali verso la **tecnologia a LED**, soluzione che comporta, tra le altre cose, un consumo inferiore di energia, una maggiore vita utile della lampadina ed ecocompatibilità, non contenendo al suo interno mercurio o altre sostanze chimiche tossiche.

Anche i consumi di **gas naturale**, impiegato come risorsa per il riscaldamento degli ambienti di lavoro, sono diminuiti (-3%). Tale riduzione è conseguenziale alle temperature della stagione invernale del 2023 in media più alte rispetto al precedente anno.

La percentuale più rilevante di consumi energetici fa capo all’energia elettrica e ai combustibili impiegati per l’attività principale che conduciamo, ovvero il trasporto delle merci. Tuttavia, grazie alla soluzione intermodale, forniamo i nostri servizi di trasporto attraverso la **modalità più economica e meno energivora**: ad esempio, 1 tonnellata di merci trasportata per 1 chilometro necessita di 60 kcal (0,070 kWh) se spostata su ferrovia, 440 kcal (0,511 kWh) se trasportata tramite camion e 6.000 kcal (6,97 kWh) se viene utilizzato un aereo⁴.

La nostra **flotta aziendale** è composta da:

- 1.465 casse mobili;

⁴ Fonte: <https://www.mokazine.com/read/mobilitypress/mobility-magazine-220>

- 250 box container;
- 248 semirimorchi;
- 10 trattori stradali;
- 379 carri ferroviari.

Risorsa	UdM	2022	2023	23-22%
Energia elettrica	MWh	30.995	27.999	-10%
Energia termica⁵	MWh	4.714	4.649	-1%
<i>da combustione diesel per mezzi interni</i>	MWh	1.225	1.105	-10%
<i>da combustione diesel per trattori stradali</i>	MWh	3.168	3.234	2%
<i>da combustione diesel per auto aziendali</i>	MWh	306	295	-4%
<i>da combustione benzina</i>	MWh	15	16	6%
Totale	MWh	35.709	32.648	-9%

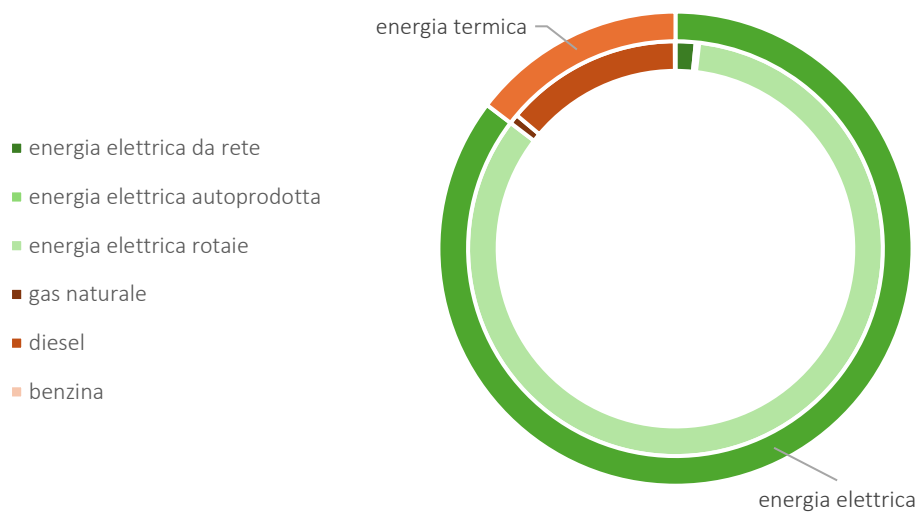
Consumi energetici all'interno dell'organizzazione

L'85% dei consumi, quasi 30.000 MWh, sono attribuibili all'energia **elettrica consumata dai nostri treni** per il loro transito sulle rotaie: infatti, oltre la metà dei chilometri attraversati dai nostri mezzi (il 61%) sono percorsi su ferrovia in quanto, come illustrato nei capitoli precedenti, ricorriamo al trasporto su strada solo per le fasi di presa e consegna da e per i nostri terminal. La quantità di energia elettrica consumata dai treni Ambrogio si è ridotta del 10% dal 2022 al 2023.

La restante parte dell'energia consumata dall'attività di trasporto è rappresentata principalmente dal **diesel** necessario al funzionamento sia dei trattori stradali sia dei cosiddetti "mezzi di piazzale", veicoli e attrezzature utilizzati nei nostri terminal ferroviari e depositi logistici per la movimentazione, il carico e lo scarico e lo stoccaggio delle merci.

⁵ PCI diesel: 35,59 MJ/l (Fonte: Greenhouse gas reporting: conversion factors 2023, DEFRA)
 PCI benzina: 32,27 MJ/l (Fonte: Greenhouse gas reporting: conversion factors 2023, DEFRA)

Ripartizione dei consumi energetici nel 2023



2.2 INQUINAMENTO ATMOSFERICO E ACUSTICO

GRI 302-3 Intensità energetica

GRI 305-1 Emissioni dirette di GHG (Scope 1)

GRI 305-2 Emissioni indirette di GHG da consumi energetici (Scope 2)

GRI 305-4 Intensità delle emissioni di GHG

GRI 305-5 Riduzione delle emissioni di GHG

In riferimento all'attività svolta nelle nostre sedi, le nostre emissioni dirette di gas a effetto serra (**Scope 1**) sono legate alla combustione di gas naturale per riscaldare gli ambienti lavorativi e l'acqua ad uso sanitario, mentre le emissioni indirette di gas serra (**Scope 2**) dipendono, invece, dall'energia elettrica che abbiamo acquistato dalla rete.

I GRI Standard riportano due diversi approcci per il calcolo delle emissioni Scope 2:

- *“location based”*, per il quale viene utilizzato un fattore di emissione medio relativo allo specifico mix energetico nazionale di energia elettrica;
- *“market based”*, per il quale si impiega un fattore di emissione definito su base contrattuale con il fornitore di energia elettrica oppure, in assenza di specifici accordi contrattuali, un fattore di emissione relativo al *“residual mix”* nazionale.

Emissioni	UdM	2022	2023	23-22%
Emissioni Scope 1 ⁶	tCO ₂ e	53	52	-3%
<i>da combustione gas naturale</i>	tCO ₂ e	53	52	-3%
Emissioni Scope 2 – location based ⁷	tCO ₂ e	143	138	-4%
Emissioni Scope 2 – market based ⁸	tCO ₂ e	248	239	-4%
Totale Scope 1 + 2 location based	tCO ₂ e	196	189	-4%
Totale Scope 1 + 2 market based	tCO ₂ e	302	291	-4%

Emissioni dirette e indirette di gas serra in atmosfera

Le emissioni Scope 1 e Scope 2 – sia “location based” che “market based” – hanno registrato un **calo complessivo del 4%**, conseguenziale al minor consumo di energia elettrica e di gas naturale registrato nel 2023. Tale dato è destinato a diminuire, conducendo quindi ad un ulteriore miglioramento delle nostre performance ambientali, in caso di realizzazione del progetto di installazione di un impianto fotovoltaico nella sede di Candiolo. Tale soluzione ci permetterebbe di soddisfare in modo autonomo e sostenibile il fabbisogno energetico di questa nostra sede, riducendo la quantità di emissioni in atmosfera.

Così come il consumo energetico, anche le relative emissioni in atmosfera legate a questa fase della nostra attività rappresentano solamente il 2% del totale. La maggior parte, infatti, deriva dal trasporto delle merci.

Emissioni	UdM	2022	2023	23-22%
Emissioni Scope 1 ⁹	tCO ₂ e	1.197	1.181	-1%
<i>da combustione diesel</i>	tCO ₂ e	1.194	1.177	-1%
<i>da combustione benzina</i>	tCO ₂ e	3	4	6%
Emissioni Scope 2 – location based ¹⁰	tCO ₂ e	8.158	7.369	-10%

⁶ Fattore di emissione gas naturale: CO₂ 0,20226 kgCO₂/kWh; CH₄ 0,00031 kgCH₄/kWh; N₂O 0,00010 kgN₂O/kWh (Fonte: Greenhouse gas reporting: conversion factors 2023, DEFRA)

⁷ Fattore di emissione location-based: 0,2632 tCO₂e/MWh (Fonte: Fattori di emissione per la produzione ed il consumo di energia elettrica in Italia, ISPRA 2024)

⁸ Fattore di emissione market-based: 0,457 tCO₂e/MWh (Fonte: European Residual Mixes 2022, AIB)

⁹ Fattore di emissione diesel: CO₂ 0,25076 kgCO₂/kWh; CH₄ 0,00003 kgCH₄/kWh; N₂O 0,00330 kgN₂O/kWh (Fonte: Greenhouse gas reporting: conversion factors 2023, DEFRA)

Fattore di emissione benzina: CO₂ 0,23242 kgCO₂/kWh; CH₄ 0,00090 kgCH₄/kWh; N₂O 0,00065 kgN₂O/kWh (Fonte: Greenhouse gas reporting: conversion factors 2023, DEFRA)

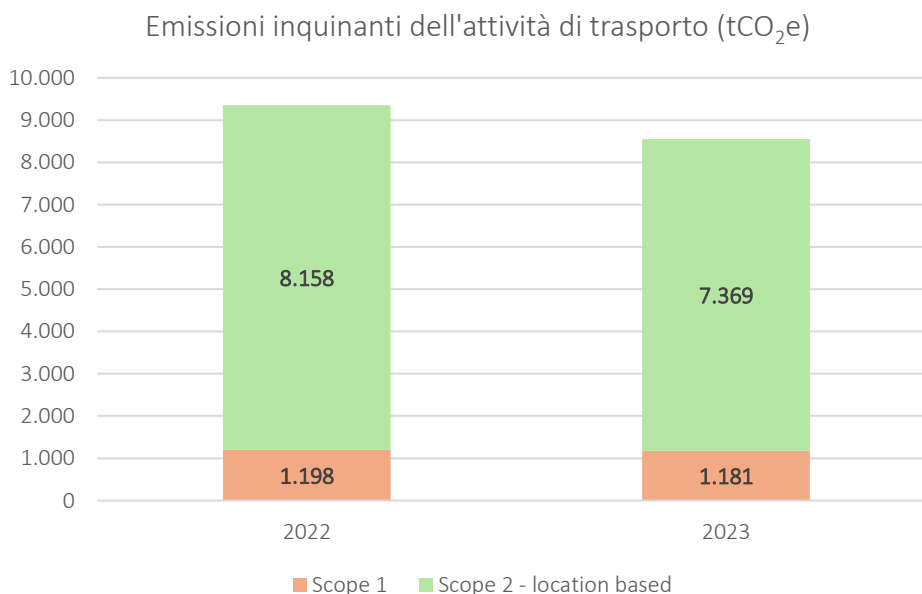
¹⁰ Fattore di emissione location-based: 0,2632 tCO₂e/MWh (Fonte: Fattori di emissione per la produzione ed il consumo di energia elettrica in Italia, ISPRA 2024)

Emissioni Scope 2 – market based ¹¹	tCO ₂ e	14.165	12.796	-10%
Totale Scope 1 + 2 location based	tCO ₂ e	9.355	8.550	-9%
Totale Scope 1 + 2 market based	tCO ₂ e	15.362	13.977	-9%

Emissioni dirette e indirette di gas serra in atmosfera

Le emissioni Scope 1, causate dal trasporto su strada, per quest'anno ammontano a 1.181 tonnellate di CO₂ equivalente, pari a **-1% rispetto al 2022**, e sono determinate per la quasi totalità dalla combustione del diesel consumato da parte della flotta di trattori stradali.

Anche le emissioni Scope 2, legate, invece, al trasporto su rotaia sono diminuite. Nonostante il loro decremento del 10% arrivano comunque a rappresentare l'86% delle emissioni totali prodotte dallo svolgimento della nostra attività *core*.



Le soluzioni di trasporto che adottiamo sono volte non solo a offrire un servizio di elevata qualità, rapido e affidabile, ma anche a ridurre il nostro impatto sull'ambiente. La maggior parte dei nostri mezzi stradali appartengono alla **classe ambientale Euro 6**, lo standard europeo che mira a ridurre ulteriormente le emissioni rispetto ai precedenti standard (Euro 5, 4, e così via). In particolare:

- 14 delle nostre 15 auto aziendali sono classificate Euro 6; la rimanente è classificata Euro 5;

¹¹ Fattore di emissione market-based: 0,457 tCO₂e/MWh (Fonte: European Residual Mixes 2022, AIB)

-
- 4 mezzi di smaltimento (su un totale di 7) utilizzati per il servizio *reverse logistics* sono classificati Euro 6 e i restanti 3 sono classificati Euro 5;
 - 5 trattori stradali sono classificati Euro 6.

Inoltre, il 34% circa delle nostre casse mobili – cioè oltre 500 unità – è rappresentato dalle **casse mobili “light”**, le più leggere sul mercato, caratterizzate da una tara minima (di 3.900 kg) e da una maggiore capacità di carico utile. Tali elementi comportano una serie di vantaggi sia per la nostra azienda che per l’ambiente: infatti, ci permettono di ridurre il numero di viaggi e i costi operativi che ne derivano e di accelerare e facilitare le operazioni di carico e scarico. Con questa soluzione vengono generate anche meno emissioni di CO₂ in atmosfera grazie al numero inferiore di viaggi realizzati.



Le casse mobili “light” di Ambrogio Intermodal

	UdM	2022	2023	23-22%
km percorsi su strada dai trattori stradali	km	891.700	944.100	6%
Carburante consumato dai trattori stradali	MWh	3.168	3.234	2%
Emissioni prodotte dal consumo di carburante dei trattori stradali	tCO ₂ e	805	822	2%
Intensità energetica	kWh/km	3,55	3,43	-4%
Intensità delle emissioni	kgCO₂e/km	0,90	0,87	-4%
km percorsi su rotaia	km	1.695.309	1.515.183	-11%
Energia consumata	MWh	30.995	27.999	-10%
Emissioni prodotte dal consumo di energia	tCO ₂ e	8.158	7.369	-10%
Intensità energetica	kWh/km	18,28	18,48	1%
Intensità delle emissioni	kgCO₂e/km	4,81	4,86	1%

Intensità energetica e intensità delle emissioni

Sebbene nel 2023 i nostri trattori stradali abbiano percorso più chilometri di strada, la relativa **intensità energetica e intensità delle emissioni** sono diminuite del 4%, a dimostrazione di come le misure adottate per limitare il nostro impatto sull'ambiente – in questo caso l'utilizzo di mezzi classificati Euro 6 – siano realmente efficaci. Nell'anno oggetto di rendicontazione si registra, invece, un lieve aumento (1%) dell'intensità energetica in relazione al trasporto su rotaia: in particolare, per ogni chilometro percorso dai treni Ambrogio sono stati consumati circa 18 kWh ed emessi 4 chili di CO₂ equivalente per alimentare il loro viaggio.

Nonostante le emissioni in atmosfera causate dalla nostra attività possano sembrare piuttosto elevate, va ricordato come queste avrebbero raggiunto quantità nettamente superiori se il servizio di trasporto che realizziamo fosse stato condotto interamente su strada. È per questo motivo che rilasciamo **Eco-Certificati** ai nostri principali clienti, con l'obiettivo di dimostrare quante emissioni vengono risparmiate adottando la soluzione di trasporto intermodale anziché la modalità di trasporto esclusivamente stradale. Riportiamo di seguito i valori di risparmio delle emissioni che abbiamo calcolato nell'ultimo triennio, tenendo presente che il numero dei carichi analizzati, e il conseguente risparmio di CO₂, è parziale rispetto al totale dei carichi effettuati.

Per il 2023, è stato analizzato il 55% dei carichi totali effettuati.

Risparmio immissioni in atmosfera	UdM	2021	2022	2023
Clienti analizzati	n.	74	102	186
Totale carichi analizzati	n.	17.116	22.829	29.460
Totale risparmio	t	22.762	31.893	37.537
Media risparmio emissioni CO ₂	%	65%	67%	70%
Minimo risparmio emissioni CO ₂	%	37%	35%	39%
Massimo risparmio emissioni CO ₂	%	86%	87%	92%

Valori EcoTransit 2021, 2022 e 2023

Nel 2023, inoltre, per ogni Euro di ricavi generato sono stati consumati 0,32 kWh per il trasporto dei nostri mezzi aziendali – sia su strada che su rotaia – ed emessi 0,084 chili di CO₂ equivalente. In entrambi i casi, abbiamo registrato una riduzione del 7% rispetto al 2022.

	UdM	2022	2023	23-22%
Energia consumata	MWh	35.709	32.648	-9%
Emissioni prodotte	tCO ₂ e	9.355	8.550	-9%
Ricavi	€	104.257.079	102.067.019	-2%
Intensità energetica	kWh/€	0,343	0,320	-7%
Intensità delle emissioni	kgCO₂e/€	0,090	0,084	-7%

Intensità energetica e intensità delle emissioni

Per quanto riguarda l'**inquinamento acustico ferroviario**, questo è causato principalmente dall'interazione tra le ruote e i binari e rappresenta un problema sia per gli abitanti delle zone interessate sia per l'ambiente. Le sue ripercussioni sono, infatti, osservabili sia sulla qualità della vita, e quindi sulla salute umana, sia sulla fauna selvatica, causando disorientamento e stress negli animali, nonché una possibile inversione nelle rotte migratorie.

Nel 2022, come precedentemente menzionato, abbiamo completato l'attività di sostituzione di soles riducendo così il rumore di rotolamento.

2.3 I RIFIUTI PRODOTTI

GRI 306-1 Produzione di rifiuti e impatti significativi connessi ai rifiuti

GRI 306-2 Gestione degli impatti significativi connessi ai rifiuti

GRI 306-3 Rifiuti prodotti

GRI 306-4 Rifiuti destinati al recupero

GRI 306-5 Rifiuti destinati allo smaltimento

Le attività primarie che svolgiamo – ovvero il trasporto intermodale e l'offerta di servizi di logistica – non comportano strettamente la produzione di rifiuti e di relativi impatti significativi. L'operazione principalmente responsabile della generazione di rifiuti all'interno della nostra Società è rappresentata dalla **manutenzione di automezzi** (come semirimorchi, casse mobili e carri ferroviari) effettuata nelle nostre officine di Candiolo e

Gallarate. L'attività in questione può essere classificata come "secondaria" ma è strettamente legata al tipo di servizio che offriamo.

La raccolta dati e il monitoraggio dei rifiuti prodotti avvengono tramite l'elaborazione, su base annuale, del MUD (Modello Unico di Dichiarazione ambientale) come da normativa vigente.

Codice CER 1° livello	Descrizione	UdM	2022	2023
8	Rifiuti della produzione, formulazione, fornitura ed uso di rivestimenti (pitture, vernici e smalti vetrati), adesivi, sigillanti e inchiostri per stampa	t	0,72	0,43
12	Rifiuti prodotti dalla lavorazione e dal trattamento fisico e meccanico superficiale di metalli e plastica	t	0	45
13	Oli esauriti e residui di combustibili liquidi	t	12	13
14	Solventi organici, refrigeranti e propellenti di scarto	t	0	0,02
15	Rifiuti di imballaggio, assorbenti, stracci, materiali filtranti e indumenti protettivi	t	69	90
16	Rifiuti non specificati altrimenti nell'elenco	t	261	240
17	Rifiuti delle operazioni di costruzione e demolizione	t	4	59
20	Rifiuti urbani	t	0,03	0,01
Totale		t	348	447

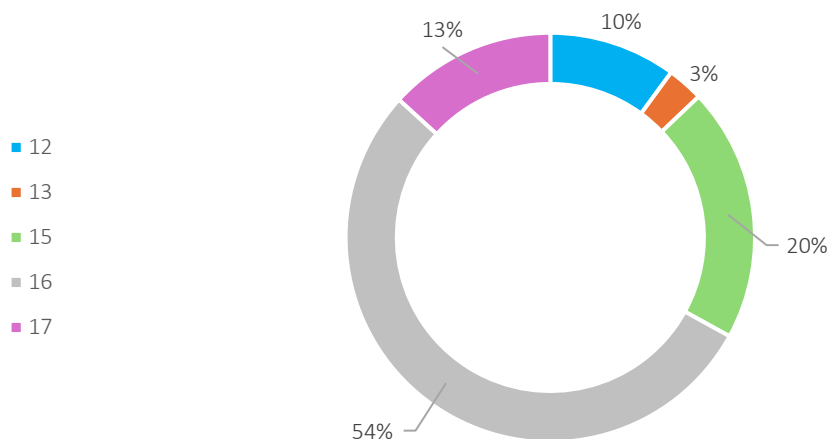
Rifiuti prodotti

La quantità di rifiuti prodotti nel 2023 ammonta a 447 tonnellate, il 29% in più rispetto al precedente anno. Le categorie che hanno subito gli incrementi più significativi – e che hanno condotto all'aumento generale – sono la CER 15, in particolare gli **imballaggi** in legno e in materiali misti, e la CER 17, quindi **alluminio, ferro e acciaio, metalli misti e cavi**. Tale aumento è dipeso da un incremento generale dell'attività di manutenzione condotta nell'anno oggetto di rendicontazione. Altre operazioni che hanno provocato l'incremento della quantità di rifiuti prodotti sono state:

- l'acquisto di nuove casse mobili, che ha comportato la dismissione, e la conseguente rottamazione, di casse mobili ormai obsolete;
- l'utilizzo dell'impianto di lavaggio casse mobili di Candiolo.

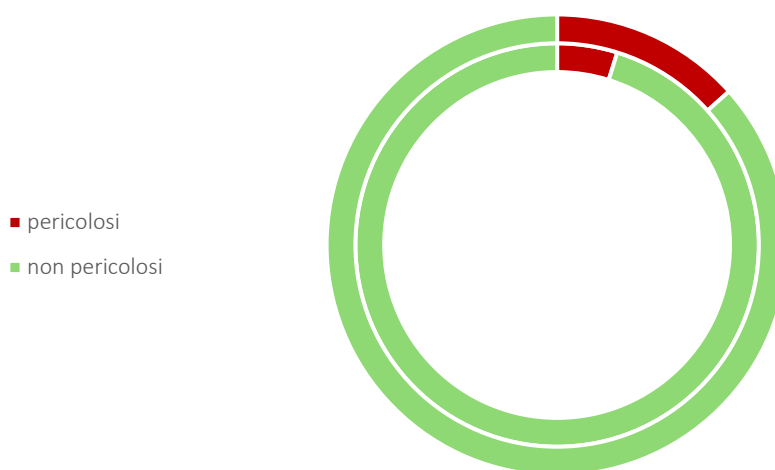
Oltre la metà dei rifiuti prodotti appartiene alla categoria 16 (rifiuti non specificati nell'elenco), in particolare **metalli ferrosi, plastica, pneumatici e apparecchiature fuori uso**: si tratta di rifiuti derivanti da materiali comunemente utilizzati per la manutenzione degli automezzi. Nonostante la rilevanza che riveste nel 2023, questa categoria ha subito un decremento rispetto alla quantità prodotta nel 2022, nello specifico dell'8%.

Rifiuti principali per codice CER del 2023 (t)



I **rifiuti pericolosi** prodotti nel 2023 ammontano a 60 tonnellate, il 13% del totale. Dal grafico sottostante è facile osservare come questi siano aumentati nel 2023 (anello esterno) rispetto al 2022 (anello interno). A contribuire con un peso maggiore a tale incremento sono stati rifiuti di batterie esauste al piombo e di oli minerali per motori, ingranaggi e lubrificazione non clorurati. L'aumento è conseguenziale all'incremento dei rifiuti prodotti e quindi all'aumento dell'attività di manutenzione svolta.

Rifiuti pericolosi e non pericolosi (%)



Per limitare o, se possibile, eliminare del tutto gli impatti sull'ambiente derivanti dalla gestione dei rifiuti, come contaminazione di suolo e acque o emissioni inquinanti e tossiche nell'atmosfera, adottiamo le migliori pratiche possibili disponibili a seconda della tipologia di rifiuto in questione. Nel 2023, **l'87% del totale dei rifiuti** – pari a

389 tonnellate di rifiuti prodotti – sono stati destinati a **riciclo o recupero**, una quantità in aumento del 17% rispetto al precedente anno; la restante parte (60 tonnellate, il 13% del totale) è stata inviata a smaltimento.

Anche parte dei nostri rifiuti pericolosi, a seconda della fattibilità tecnica ed economica, vengono destinati a recupero dopo essere stati sottoposti ad adeguate procedure di trattamento. Ad esempio:

- le batterie al piombo esauste vengono riciclate per recuperare, in particolare, il piombo che le compone;
- gli oli esausti rigenerati possono essere utilizzati come lubrificante industriale o automobilistico oppure come combustibile negli impianti industriali, nei cementifici o nelle centrali elettriche.

Queste appena descritte sono pratiche che consentono di dipendere in misura minore da risorse naturali e da risorse petrolifere vergini – riducendo, in questo modo, anche le emissioni di CO₂ associate alla loro produzione.

Il nostro impegno nei confronti della corretta gestione dei rifiuti emerge anche dal servizio di **reverse logistics** che offriamo dal 2001. Come illustrato in precedenza, si tratta della cosiddetta “logistica di ritorno” di materiali e prodotti resi a fine vita o dismessi, che hanno ormai acquisito qualifica di rifiuto. Siamo dotati di un’apposita flotta di automezzi, casse mobili e semirimorchi – adatta anche al trasporto di rifiuti pericolosi – e utilizziamo una rete di stoccaggi autorizzati, sia di nostra proprietà che in collaborazione con operatori altamente qualificati. Per sviluppare queste tipologie di attività, Ambrogio Trasporti è stata registrata all’Albo Nazionale Gestori Ambientali ed ha ottenuto tutte le autorizzazioni ambientali necessarie. Nel 2023 abbiamo movimentato oltre 65.000 tonnellate di rifiuti, il 99% dei quali sono stati destinati a recupero.



Un esempio della nostra attività di reverse logistics

3. LE NOSTRE PERSONE

3.1 DIPENDENTI E COLLABORATORI

GRI 2-7 Dipendenti

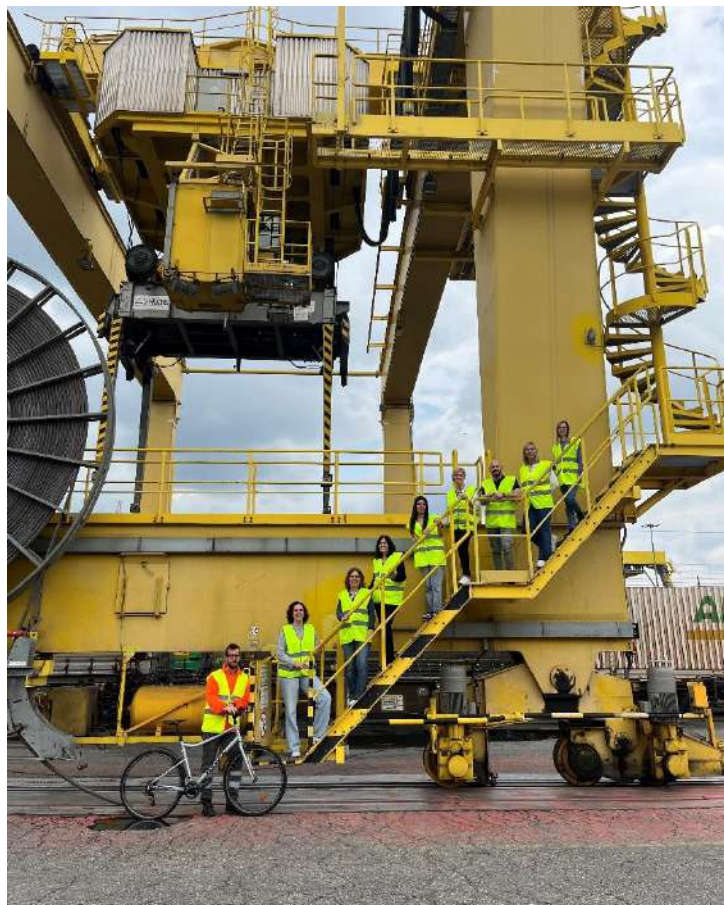
GRI 2-8 Lavoratori non dipendenti

GRI 2-30 Accordi di contrattazione collettiva

GRI 401-1 Nuove assunzioni e turnover

La sostenibilità di un'azienda non va circoscritta alla sua dimensione ambientale ma deve includere anche le sue performance in ambito sociale.

Siamo consapevoli del ruolo imprescindibile che le persone giocano nel raggiungimento dei nostri obiettivi strategici e di come la loro soddisfazione rappresenti un elemento cruciale per il successo nel lungo termine e per la creazione di valore condiviso. Tali consapevolezza ci spingono a promuovere il benessere dei nostri lavoratori e a creare un ambiente di lavoro inclusivo e sicuro, oltre che ad adottare elevati standard di condotta etica, garantendo condizioni di lavoro giuste e rispettose dei diritti umani.



Alcune delle nostre risorse

La composizione del nostro organico è passata da 89 risorse nel 2022 a 100 risorse nel 2023, registrando quindi un **aumento del 12%**: tale incremento ha riguardato entrambe le principali tipologie di contratto, ovvero le persone assunte a tempo indeterminato e determinato.

Tipologia di contratto	2022	2023
Organico a tempo indeterminato	86	96
<u>uomini</u>	52	56
<u>donne</u>	34	40
Organico a tempo determinato	3	4
<u>uomini</u>	1	2
<u>donne</u>	2	2
Totale dipendenti	89	100

Lavoratori per tipo di contratto

La quasi totalità delle nostre risorse è assunta con contratto a tempo indeterminato (96%) e a tempo pieno (91%) con l'applicazione di **accordi di contrattazione collettiva**, in particolare il *CCNL logistica, trasporto merci e spedizione* e il *CCNL dirigenti industria*.

Tipologia di impiego	2022	2023	Tipologia di impiego	2022	2023
Organico full-time	81	91	Organico part-time	8	9
<u>uomini</u>	52	57	<u>uomini</u>	1	1
<u>donne</u>	29	34	<u>donne</u>	7	8

Lavoratori per tipo di impiego

Nonostante il settore dei trasporti sia caratterizzato da un mercato del lavoro in prevalenza maschile, le donne presenti nel nostro organico rappresentano poco meno della metà dei dipendenti totali (42%). Compensiamo, infatti, la disparità riscontrata nel mercato del lavoro su cui ci affacciamo assumendo soprattutto donne nei reparti amministrativo, commerciale e operativo.

Come si può osservare dalla tabella sottostante, nel 2023 **abbiamo assunto più risorse** rispetto all'anno precedente, in particolare 7 uomini e 6 donne appartenenti principalmente nella fascia d'età che va dai 30 ai 50 anni. Riportiamo, inoltre, una **riduzione nel numero di cessazioni** – dove per cessazioni si intendono licenziamenti, dimissioni e pensionamenti – da 17 nel 2022 a 6 nel 2023: tali cifre hanno condotto ad un tasso di turnover negativo del solo 6,7%, sintomo di stabilità organizzativa, di soddisfazione del personale e di una forte e coesa cultura aziendale.

Assunzioni	2022	2023	Cessazioni	2022	2023
Tasso d'assunzione	13,5%	14,6%	Tasso di turnover negativo	19,1%	6,7%
Numero totale di assunzioni	12	13	Numero totale di cessazioni	17	6
N. di assunzioni per genere	12	13	N. di cessazioni per genere	17	6
<i>uomini</i>	6	7	<i>uomini</i>	13	6
<i>donne</i>	6	6	<i>donne</i>	4	0
N. di assunzioni per fascia d'età	12	13	N. di cessazioni per fascia d'età	17	6
<i>under 30</i>	1	4	<i>under 30</i>	1	1
<i>tra 30 e 50 anni</i>	7	6	<i>tra 30 e 50 anni</i>	9	4
<i>over 50</i>	4	3	<i>over 50</i>	7	1
N. di assunzioni per nazionalità	12	13	N. di cessazioni per nazionalità	17	6
<i>italiana</i>	12	13	<i>italiana</i>	15	6
			<i>olandese</i>	1	0
			<i>ucraina</i>	1	0

Assunzioni e cessazioni per genere e fasce d'età

Dai conteggi riportati sono stati esclusi i lavoratori interinali, con i quali collaboriamo attraverso l'intermediazione di agenzie interinali. Optiamo per questa tipologia di contratto per far fronte a periodi di carico lavorativo elevato, riguardanti principalmente le attività di magazzino e di piazzale. Nel 2023 abbiamo collaborato con 12 lavoratori interinali – 11 uomini e 1 donna – rispetto agli 8 dell'anno precedente.

3.2 FORMAZIONE E SVILUPPO DEL PERSONALE

GRI 404-1 Ore medie di formazione annua per dipendente

La formazione dei nostri dipendenti è volta a creare un ambiente di lavoro responsabile, inclusivo, sano e sicuro. Le **attività di formazione** alle quali partecipano i nostri dipendenti, infatti, riguardano principalmente i corsi di sicurezza sul lavoro e corsi di aggiornamento sulla manutenzione degli automezzi. Per garantire un elevato standard di qualità e sicurezza del servizio offerto, anche attraverso il sistema informatico di cui ci avvaliamo, nel 2023 abbiamo avviato l'erogazione di corsi di cyber security rivolti al nostro personale amministrativo e contabile.

Dipendenti	2022	Valore medio ¹²	2023	Valore medio
Totale	846	10 ore/persona	566	6 ore/persona
<i>uomini</i>	646	12 ore/persona	400	7 ore/persona
<i>donne</i>	200	6 ore/persona	166	4 ore/persona

Ore di formazione erogate

Nell'anno oggetto di rendicontazione le ore di formazione sono diminuite del 40% rispetto al 2022, calo che ha avuto ripercussioni sia sulle ore erogate agli uomini sia su quelle erogate alle donne e per il quale prevediamo una ripresa già nel 2024.

Il motivo della disparità nella quantità di ore erogate a uomini e donne risiede nelle mansioni loro attribuite: essendo la maggior parte delle attività di formazione legate a pratiche di sicurezza sul lavoro, da queste sono esclusi il personale amministrativo e il personale commerciale composto, come illustrato in precedenza, da tutte le donne che formano parte del nostro organico.

Abbiamo anche stabilito **obiettivi futuri** in questo ambito, puntando, in particolare, ad aumentare le attività di formazione operativa in aggiunta a quelle obbligatorie per legge.

Promuoviamo, inoltre, lo sviluppo delle nostre risorse non solo rispetto alle mansioni svolte e al settore nel quale operiamo, ma anche verso la salvaguardia del nostro Pianeta: **sensibilizziamo i nostri dipendenti** sulle pratiche sostenibili e li incoraggiamo ad adottare comportamenti responsabili, soprattutto sul posto di lavoro, con consigli pratici per ridurre gli sprechi e i consumi energetici.

3.3 DIVERSITÀ E PARI OPPORTUNITÀ

405-1 Diversità negli organi di governo e tra i dipendenti

Promuovere la diversità e garantire pari opportunità determina non solo il successo nel lungo periodo di un'azienda, ma anche un suo contributo positivo verso la società con la quale è in contatto.

Il nostro impegno nel creare e promuovere un ambiente di lavoro inclusivo, rispettoso e diversificato trova affermazione nella **"Politica aziendale sulla diversità, inclusione e pari opportunità"** di cui ci siamo dotati, valida per ogni aspetto della nostra attività.

La nostra cultura aziendale è orientata al rispetto e alla valorizzazione della diversità e garantiamo lo svolgimento di pratiche di reclutamento, selezione e promozione basate sul merito e non discriminatorie. Inoltre, per favorire l'inclusione, ascoltiamo pareri e preoccupazioni dei dipendenti e ci adoperiamo tempestivamente per un intervento efficace. Promuoviamo le pari opportunità offrendo opportunità di formazione, sviluppo e avanzamento

¹² Numero ore di formazione erogate su numero di dipendenti

a tutti i dipendenti, indipendentemente dalle loro caratteristiche personali o demografiche, e assicurando una politica di compensazione equa, nonché benefici e servizi a seconda delle esigenze dei nostri dipendenti. Chiediamo, infine, a ogni persona che collabora con la nostra organizzazione, sia dall'interno che dall'esterno, di aderire e impegnarsi per portare avanti tali valori e principi.

Organo di governo	9	Dirigenti	1	Quadri	6	Impiegati	51	Operai	42
Uomini	7	Uomini	1	Uomini	4	Uomini	11	Uomini	42
<i>under 30</i>	-	<i>under 30</i>	-	<i>under 30</i>	-	<i>under 30</i>	1	<i>under 30</i>	1
<i>tra 30 e 50 anni</i>	1	<i>tra 30 e 50 anni</i>	-	<i>tra 30 e 50 anni</i>	1	<i>tra 30 e 50 anni</i>	7	<i>tra 30 e 50 anni</i>	18
<i>over 50</i>	6	<i>over 50</i>	1	<i>over 50</i>	3	<i>over 50</i>	3	<i>over 50</i>	23
Donne	2	Donne	-	Donne	2	Donne	40	Donne	-
<i>under 30</i>	-	<i>under 30</i>	-	<i>under 30</i>	-	<i>under 30</i>	4	<i>under 30</i>	-
<i>tra 30 e 50 anni</i>	1	<i>tra 30 e 50 anni</i>	-	<i>tra 30 e 50 anni</i>	-	<i>tra 30 e 50 anni</i>	18	<i>tra 30 e 50 anni</i>	-
<i>over 50</i>	1	<i>over 50</i>	-	<i>over 50</i>	2	<i>over 50</i>	18	<i>over 50</i>	-

Diversità negli organi di governo e tra i lavoratori

Com'è possibile osservare dalla tabella, il 50% del nostro personale si colloca nella fascia d'età tra i 30 e i 50 anni e la categoria più numerosa è rappresentata dagli impiegati nel reparto amministrativo e contabile. Al tempo stesso, da tale rappresentazione dei dati emerge quanto spiegato in precedenza sull'inquadramento delle donne che formano parte del nostro organico.

Inoltre, avendo come obiettivo il conseguimento della **certificazione della Parità di Genere**, abbiamo avviato un processo di verifica preliminare volto ad accertare il possesso, da parte nostra, dei requisiti necessari all'ottenimento di tale certificazione.

3.4 PRATICHE DI GESTIONE DI SALUTE E SICUREZZA SUL LAVORO

GRI 403-1 Sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro

GRI 403-2 Identificazione dei pericoli, valutazione dei rischi e indagini sugli incidenti

GRI 403-3 Servizi di medicina sul lavoro

GRI 403-4 Partecipazione e consultazione dei lavoratori e comunicazione in materia di salute e sicurezza sul lavoro

GRI 403-5 Formazione dei lavoratori in materia di salute e sicurezza sul lavoro

GRI 403-6 Promozione della salute dei lavoratori

GRI 403-9 Infortuni sul lavoro

La salute e la sicurezza dei dipendenti sono parte fondamentale del successo e della crescita di un'azienda, nonché fattori determinanti per garantire il benessere dei lavoratori. L'approccio strategico che implementiamo per raggiungere gli obiettivi appena citati riguarda l'identificazione e la prevenzione dei rischi, il coinvolgimento dei

nostri dipendenti con programmi di formazione e il monitoraggio costante delle performance in materia di salute e sicurezza, tutto in funzione di un miglioramento continuo.

Nel 2023 abbiamo rinnovato la certificazione **ISO 45001**, standard internazionale che specifica i requisiti di un sistema di gestione della salute e della sicurezza sul lavoro, fornendo un approccio strutturato all'identificazione, alla gestione e alla prevenzione dei rischi in questo ambito. Il sistema di gestione di salute e sicurezza che ne deriva copre tutti i lavoratori di Ambrogio Trasporti S.p.A., senza esclusione di nessuna categoria.

Nel nostro **DVR** (Documento di Valutazione dei Rischi per la Sicurezza e la Salute dei Lavoratori), redatto in conformità con il D. Lgs. 81/2008 e delle sue successive modifiche e integrazioni, descriviamo il processo seguito per identificare e valutare i rischi lavoro-correlati.

L'identificazione dei fattori di rischio avviene sulla base di:

- conoscenze derivabili da norme di legge e standard tecnici;
- dati e informazioni raccolte;
- contributi dei partecipanti alla valutazione.

La valutazione, invece, si svolge nelle seguenti fasi:

- i. analisi della documentazione sulla sicurezza sul lavoro;
- ii. analisi dell'andamento infortuni;
- iii. analisi degli ambienti di lavoro, delle mansioni e dell'organizzazione del lavoro;
- iv. stima dell'entità delle eventuali esposizioni a rischi, della gravità degli effetti che ne derivano e della probabilità che tali effetti si manifestino;
- v. verifica della disponibilità e individuazione delle misure tecniche, organizzative e procedurali per eliminare o ridurre l'esposizione ai fattori di rischio;
- vi. definizione di un programma per attuare le misure individuate;
- vii. definizione di tempi e modi per la verifica e l'aggiornamento della valutazione.

I principali fattori di rischio analizzati in azienda sono quelli previsti dalla normativa vigente, in particolare:

- spazi di lavoro e di transito;
- macchine e attrezzature;
- movimentazione e immagazzinamento dei materiali;
- rischi di incendio ed esplosione;
- impianti elettrici e di distribuzione del gas per riscaldamento;

- esposizione ad agenti chimici, biologici e/o cancerogeni;
- esposizione a rumore e/o vibrazioni;
- lavoro al videoterminale (VDT).

Il responsabile per l'applicazione dei processi volti a minimizzare o, se possibile, eliminare i rischi è identificato nella figura del Responsabile del Servizio di Prevenzione e Protezione (RSPP). L'individuazione delle misure di prevenzione e protezione rispetta quanto indicato nel D. Lgs. 81/2008 e, in particolare, fa riferimento ai principi gerarchici della prevenzione dei rischi indicati dal decreto stesso.

Tutte le informazioni rilevanti in materia di salute e sicurezza sul lavoro vengono comunicate alle nostre risorse tramite *app* aziendale e con un'affissione sulle bacheche presenti nelle varie sedi. Tutti i nostri lavoratori (neoassunti, dipendenti e interinali), inoltre, partecipano ad **attività formative** in ambito salute e sicurezza sul lavoro. In particolare, ricevono periodicamente una formazione di tipo "base" e una formazione "specificata" in funzione delle mansioni svolte.

Tipologia di incidente	2022	2023
Infortuni registrabili	6	4
Infortuni gravi (con prognosi elevate)	0	0
Incidenti mortali	0	0
Totale	6	4

Infortuni sul lavoro

Gli infortuni sul lavoro avvenuti nel 2023 ammontano a 4, in calo rispetto al precedente anno. Si tratta in tutti e quattro i casi di contusioni, di cui una procurata in itinere.

All'identificazione e all'eliminazione dei rischi per la salute e la sicurezza dei nostri lavoratori contribuiscono i **servizi di medicina del lavoro**, assicurati dalla nostra azienda ai lavoratori come previsto dal D. Lgs. 81/2008: collaboriamo, infatti, con uno studio medico specializzato in medicina del lavoro e organizziamo visite mediche periodiche presso le nostre sedi o, in caso di urgenza, presso lo studio medico di riferimento.

Il nostro impegno va oltre l'ambiente lavorativo: infatti, promuoviamo e agevoliamo l'accesso dei nostri lavoratori a servizi di assistenza medica e sanitaria attraverso l'iscrizione al "Fondo di sanità integrativa per i dipendenti del settore logistica, trasporto merci e spedizione" (Sanilog) che integra le prestazioni fornite dal Servizio Sanitario Nazionale.

GRI CONTENT INDEX

GRI Standard	Informativa	Pagina	Informazioni o omissioni
GRI 2: Informativa generale 2021	2-1 Dettagli sull'organizzazione	7-10	
	2-2 Entità incluse nella rendicontazione di sostenibilità dell'organizzazione	4-6	
	2-3 Periodo di rendicontazione, frequenza e punto di contatto	6; 55	
	2-5 Assurance esterna	6	
	2-6 Attività, catena di valore e altri rapporti di business	7-9; 28-30	
	2-7 Dipendenti	47-49	
	2-8 Lavoratori non dipendenti	47-49	
	2-9 Struttura e composizione della governance	11	
	2-11 Presidente e massimo organo di governo	11	
	2-22 Dichiarazione sulla strategia di sviluppo sostenibile	4-5	
	2-23 Impegni assunti tramite policy	12-15	
	2-28 Adesione ad associazioni	17-18	
	2-29 Approccio al coinvolgimento degli stakeholder	19-22	
	2-30 Accordi di contrattazione collettiva	47-49	
GRI 3: Temi materiali 2021	3-1 Processo per determinare i temi materiali	19-22	
	3-2 Elenco dei temi materiali	19-22	
	3-3 Gestione dei temi materiali	19-22	
GRI 201: Performance economiche 2016	201-1 Valore economico direttamente generato e distribuito	26-28	
	201-2 Implicazioni finanziarie e altri rischi e opportunità dovuti al cambiamento climatico	31-32	
	201-4 Assistenza finanziaria ricevuta dal governo	26-28	
GRI 204: Pratiche di approvvigionamento 2016	204-1 Proporzioni di spesa verso fornitori locali	28-30	
GRI 205: Anticorruzione 2016	205-1 Operazioni valutate per i rischi legati alla corruzione	31-32	
GRI 302: Energia 2016	302-1 Energia consumata all'interno dell'organizzazione	35-38	
	302-3 Intensità energetica	38-43	
	302-4 Riduzione del consumo di energia	35-38	
GRI 305: Emissioni 2016	305-1 Emissioni dirette di GHG (Scope 1)	38-43	
	305-2 Emissioni indirette di GHG da consumi energetici (Scope 2)	38-43	
	305-4 Intensità delle emissioni	38-43	

	305-5 Riduzione delle emissioni di GHS	38-43	
GRI 306: Rifiuti 2016	306-1 Produzione di rifiuti e impatti significativi connessi ai rifiuti	43-46	
	306-2 Gestione degli impatti significativi connessi ai rifiuti	43-46	
	306-3 Rifiuti prodotti	43-46	
	306-4 Rifiuti destinati al recupero	43-46	
	306-5 Rifiuti destinati allo smaltimento	43-46	
GRI 401: Occupazione 2016	401-1 Nuove assunzioni e turnover	47-49	
GRI 403: Salute e sicurezza sul lavoro 2018	403-1 Sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro	51-53	
	403-2 Identificazione dei pericoli, valutazione dei rischi e indagini sugli incidenti	51-53	
	403-3 Servizi di medicina sul lavoro	51-53	
	403-4 Partecipazione e consultazione dei lavoratori e comunicazione in materia di salute e sicurezza sul lavoro	51-53	
	403-5 Formazione dei lavoratori in materia di salute e sicurezza sul lavoro	51-53	
	403-6 Promozione della salute dei lavoratori	51-53	
	403-9 Infortuni sul lavoro	51-53	
GRI 404: Formazione e istruzione 2016	404-1 Ore medie di formazione annua per dipendente	49-50	
GRI 405: Diversità e pari opportunità 2016	405-1 Diversità negli organi di governo e tra i dipendenti	50-51	
GRI 413: Comunità locali	413-1 Operazioni con il coinvolgimento della comunità locale, valutazioni degli impatti e programmi di sviluppo	30-31	

Comitato ESG:

Giulia Ambrogio

Marketing Manager

Donatella Cecconello

Group Finance & Administration Manager

Vittoria Galli

Marketing Assistant

Pierluigi Gasperini

Group IT & Quality Director

Per qualsiasi necessità di chiarimento o desiderio di approfondire i contenuti di questo documento, si prega di contattare il Comitato ESG al seguente indirizzo e-mail: esg@ambrogiointermodal.com



AMBROGIO TRASPORTI S.P.A.

Via Tognasca, 5
21013 Gallarate (VA), Italia

WWW.AMBROGIOINTERMODAL.COM

