

THE GREEN TRANSPORT SOLUTION

INTEGRATED ANNUAL REPORT
2019





Gentile Lettore,

come ormai tradizione siamo lieti di condividere con Lei uno spaccato di vita del Gruppo GTS, con grande attenzione e dovizia di particolari in relazione a quelli che sono stati gli accadimenti del 2019, ma senza trascurare le prospettive degli anni a venire per la nostra azienda ed il nostro settore di riferimento.

Ci piace ricordare che lo IAR GTS nei suoi cinque anni di storia è stato insignito per ben due volte, anni 2016 e 2019, con l'**Oscar di Bilancio in Borsa Italiana**. Ci è stata riconosciuta modernità, trasparenza, innovatività nello stile di comunicazione con focus

particolare al tema della sostenibilità. Anche per questo motivo il documento che sta visualizzando sul suo supporto digitale è totalmente paperless! Inoltre, il Gruppo ha scelto di formalizzare il proprio contributo agli SDGs all'interno dell'IAR 2019.

Il 2019 è stato l'anno dei record. Tutti gli indicatori hanno fatto registrare la miglior performance di sempre della nostra storia aziendale. Questi risultati ovviamente ci lusingano, ma lungi da noi volerli considerare un punto di arrivo. Nel nostro DNA c'è la crescita, la sfida, la voglia di costruire soluzioni innovative per i nostri clienti, per creare valore per il gruppo, e per rendere i nostri servizi sempre più diversificati e capillari.

Uno sguardo di sintesi ai principali indicatori:

- il fatturato è passato da 93 Milioni di Euro a 105 Milioni di Euro con un incremento rispetto all'anno precedente del 12,35%;
- l'Ebitda è cresciuto del 35,27%, attestandosi a 17,2 Milioni di Euro;
- il ROI è stato pari ad 10,77%, mentre il ROE si è attestato al 32,39%;
- gli investimenti effettuati nell'anno sono stati oltre 23 Milioni di Euro;
- le spedizioni realizzate, sia con la formula del door2door, che del terminal2terminal sono state circa 100.000, con un incremento del 13,13%;
- il numero complessivo dei treni realizzati è stato di 3.909 con un incremento di oltre 400 circolazioni.

Il Gruppo continua la propria crescita sia in Italia che all'estero dove viene realizzato all'incirca il 60% del proprio fatturato. Il nostro mercato di riferimento si conferma essere quello che ha le prospettive di crescita più promettenti negli anni a venire, nonostante i momenti di criticità che caratterizzano l'andamento del ciclo economico. Il motivo è presto detto. Il trasporto è un bisogno primario per il quale negli ultimi anni, prima lentamente e di recente in modo più accelerato, si sta realizzando un inesorabile switch modale da situazioni ormai diventate insostenibili, sia dal punto di vista economico che ambientale, a modalità più moderne, stabili ed eco-compatibili che guardano al futuro. E GTS è certamente ascrivibile in quest'ultima categoria. La quota modale di trasporto ferroviario/intermodale si attesta a livello Europeo nell'intorno dell'12%, contro un desolante 6% in Italia. Far crescere dell'1% questa quota vuol dire spostare milioni

e milioni di tonnellate di merce dalla strada alla ferrovia. La crescita ha come unico limite la nostra immaginazione..

Perché GTS funziona? La risposta semplicemente deriva dal fatto che il mercato presenta prospettive senza limiti, con un'arena competitiva caratterizzata da altissime barriere all'ingresso che limitano grandemente la presenza di competitors. Noi quelle barriere le abbiamo già valicate con successo. Il modello GTS, ad integrazione verticale, ha consentito di creare e sfruttare quelle economie di scala proprie della produzione (cosa che si evince facilmente dai nostri numeri), ma anche di poter offrire un servizio qualitativamente di eccellenza ribaltando il paradigma che la ferrovia "sia inaffidabile by definition". Ma forse ancora più importante è sottolineare che noi rappresentiamo l'anello di congiunzione tra la merce e la ferrovia. Anni fa i grandi produttori parlavano direttamente con l'unica impresa ferroviaria. Il processo di atomizzazione dei trasporti ha reso impossibile questo dialogo, cosa che noi siamo riusciti a sopperire con la nostra organizzazione unendo le masse dei grandi (ma pochi) con i volumi più ridotti dei piccoli (ma molto più numerosi); siamo diventati un aggregatore.

Il dato che la sostenibilità da slogan di marketing sia diventato un driver nei processi di scelta delle aziende è circostanza ormai consolidata. La nostra modalità di trasporto si inserisce in questo filone a pieno titolo; ma l'elemento che ci dà ancor più la certezza di essere sul giusto tracciato (ferroviario) è il fatto che la stessa Unione Europea abbia deciso di basare tutta la propria politica economica di spesa e di indirizzo su quello che è stato presentato come il "Green New Deal". Un imponente piano Marshall che nei prossimi 10 anni prevede di mobilitare la ragguardevole cifra di 1.000 miliardi di euro per raggiungere la "neutralità climatica" entro il 2050.

Ovvero i comportamenti economici e sociali dei cinquecento milioni di abitanti della UE dovranno

avere impatto zero sui cambiamenti climatici e sull'innalzamento della temperatura del pianeta.

GTS NET è il nostro reticolo di servizi ferroviari open access ed è diventato il network intermodale più importante in Italia per numero di circolazioni. Vengono connessi 12 terminal (Zeebrugge (B), Rotterdam (NL), ULM (D), Milano Segrate, Melzo, Piacenza, Bologna, Parma, Padova, Pomezia, Marcanise, Bari) con 100 treni settimanali per una capacità complessiva di 6.600 TEUs. I clienti hanno la possibilità di salire con le proprie unità di trasporto intermodali (anche con ADR o rifiuti) con frequenze giornaliere e transit time competitivi.

GTS come detto ha nel proprio DNA la crescita.

Per questo motivo gli investimenti si susseguono a ritmo serrato soprattutto in materiale rotabile. La possibilità di operazioni di finanza straordinaria quali un fondo infrastrutturale con orizzonti di lungo periodo o la Borsa rimangono per noi non un fine ma uno strumento per dotare la nostra Azienda degli strumenti finanziari necessari per supportare una crescita organica ed equilibrata. Qualsiasi operazione di apertura del capitale non potrà che avvenire che in termini di minoranza. Oggi fortunatamente la nostra capacità di accesso al credito bancario è ottima, ma lungi da noi voler andare oltre i limiti dettati dal buon padre di famiglia.

La sostenibilità rimane uno dei driver fondanti e fondamentali del nostro operare. La nostra vision di un mondo dove essere sostenibili non è una scelta, ma una strada obbligata da seguire rimane il nostro faro. Nel 2019 abbiamo bruciato un altro record con saving in termini di CO2 pari a 159 milioni di kg risparmiati. Prosegue il nostro processo di ampliamento dell'offerta di servizi che vanno ad affiancarsi a quelli "core" con due direzioni precise:

- Ampliamento dei servizi logistici al fine di offrire una copertura a tutto tondo delle esigenze dei clienti. In quest'ottica stanno rapidamente

crescendo il settore Road che offre soluzioni tutto strada internazionali in ambito europeo. Il settore Overseas per spedizioni marittime ed aeree Worldwide. Il tutto completato dal nostro ufficio doganale interno.

- Allargamento alle diverse aree del macrocosmo ferroviario. Fare ferrovia non è soltanto trazione essendo questo mondo costellato da una moltitudine di attività di impresa che formano un vero e proprio ecosistema. Ad esempio con la nostra Rail Services gestisce uno degli impianti di manutenzione rotabili più moderni in Italia e con le sue squadre mobili garantisce assistenza su tutto il territorio nazionale. Stiamo attivamente lavorando nel mondo della formazione. Ma una delle sfide epocali alla quale stiamo lavorando è quella del mondo dei passeggeri. I tempi di gestazione non saranno brevi ma per noi rimane un obiettivo ineludibile per il prossimo futuro.

Il nostro IAR 2019 si propone di descrivere in modo puntuale quanto accaduto nel 2019 ma non possiamo non dare risalto a quello che sarà l'impatto dell'emergenza Covid-19 nata in Cina sul finire del 2019 e dilagata rapidamente nel resto del mondo. L'impatto sull'economia UE/Italiana sarà nell'ordine del -9,5% del PIL. Si prefigura uno scenario di guerra per il nostro sistema produttivo e le stime più autorevoli indicano in un intervallo di tempo dai 3 ai 4 anni per tornare agli stessi livelli del 2019. Durante l'emergenza il sistema ferroviario ha dimostrato di essere quello più resiliente e flessibile riuscendo a garantire l'afflusso di generi di prima necessità sia in Italia, che per i trasporti cross border. In termini di volumi l'impatto su GTS sarà di pochi punti percentuali. La cosa di assoluto rilievo che preme evidenziare è che sia il decisore politico che i clienti tutti hanno potuto apprezzare come il nostro modo di operare sia indiscutibilmente il più efficiente ed efficace da tutti i punti di vista.

Non mi resta che augurarLe una buona lettura con la speranza che questo documento digitale possa trasferirle, almeno in parte, la passione che anima giornalmente il nostro operato.

CEO

Alessio Muciaccia






Guida alla lettura dell'Integrated Annual Report

LEGENDA



Link esterno



Link interno al documento



Link Video

L'Integrated Annual Report (IAR) del Gruppo GTS, giunto alla sua quinta edizione, è redatto secondo i principi del Framework IR ed è strutturato per capitali. I sei capitali del gruppo GTS sono:

- **il capitale finanziario** – ovvero l'insieme delle performance economico-finanziarie che identificano il processo di creazione di valore e che trovano misurazione in alcuni indicatori di sintesi, tra i quali si segnalano: il fatturato, il valore della produzione, l'EBIT e l'EBITDA, la posizione finanziaria netta e gli indici di bilancio;
- **il capitale intellettuale** – ovvero l'insieme delle risorse intangibili che consentono di conseguire vantaggi competitivi rispetto ai diretti competitor e ad altri player e che trovano espressione in know how, progetti specifici di formazione erogata, IT e innovazione digitale;
- **il capitale produttivo** – ovvero l'insieme degli asset specifici del settore intermodale e del trasporto ferroviario che consentano al gruppo di erogare servizi ad alta complessità che vanno dai locomotori, ai carro ferroviari, per giungere alle casse mobili trasportate;

- **il capitale umano** – ovvero l'insieme dei collaboratori e dei loro skill che contribuiscono proattivamente alla generazione di un pensiero integrato attraverso la condivisione di uno stesso sistema di valori e di principi etici;
- **il capitale sociale e relazionale** – ovvero l'insieme delle relazioni con tipologie differenti di stakeholder esterni, tra i quali rientrano clienti, fornitori e comunità in senso ampio, che contribuiscono attivamente, anche attraverso il processo di materialità, alla definizione della strategia di valore ed alla scelta delle informazioni da rendicontare;
- **il capitale naturale** – ovvero l'insieme delle risorse disponibili in natura, impattate dal business aziendale e che, pertanto, rappresentano una fonte di ricchezza inestimabile, la cui salvaguardia passa dalla riduzione costante delle emissioni di CO2, dalla gestione responsabile del ciclo dei rifiuti, dalla realizzazione di investimenti sostenibili e dalla riduzione dei consumi energetici.

L'IAR 2019 tenta, pertanto, di fornire una giusta risposta alle richieste degli stakeholder anche attraverso un processo di rendicontazione che punta sempre di più alla rendicontazione in tema di SDG, offrendo una rappresentazione dell'effettivo contributo che il Gruppo GTS ha dato nel corso 2019 allo sviluppo sostenibile.

Per fornire una rappresentazione fedele della gestione aziendale e degli impatti derivanti dalle attività del Gruppo GTS, l'IAR è stato redatto focalizzando l'informativa sui temi non finanziari individuati come rilevanti alla luce dell'analisi di materialità. Inoltre, le diverse sezioni dell'IAR 2019 sono state messe in relazione con gli SDGs allo scopo di rappresentare il contributo apportato dal Gruppo all'Agenda 2030 delle Nazioni Unite.

L'IAR 2019 si struttura in tre macro-sezioni. La prima sezione è volta a rappresentare l'identità del Gruppo GTS attraverso la descrizione del percorso evolutivo che ha caratterizzato il passato più recente. Inoltre, tale sezione mira a rappresentare la struttura del Gruppo, oltre che in termini prettamente economico-finanziari, anche in termini di vision, mission e valori. La seconda sezione riguarda l'analisi dell'approccio di GTS rispetto le tematiche socio-ambientali. Nello specifico, tale sezione mira a fornire dettagli riguardo la strategia di creazione del valore adottata da parte di GTS. Inoltre, in un'ottica di accountability, tale sezione contiene le informazioni circa il Piano di Sostenibilità adottato da parte del Gruppo. In ultimo, la terza sezione si concentra sui temi rilevanti, ovvero sui contenuti informativi specifici che popolano i sei capitali secondo l'approccio del Framework IR.





Il capitale finanziario

Il capitale finanziario – ovvero l'insieme delle performance economico-finanziarie che identificano il processo di creazione di valore e che trovano misurazione in alcuni indicatori di sintesi, tra i quali si segnalano: il fatturato, il valore della produzione, l'EBIT e l'EBITDA, la posizione finanziaria netta e gli indici di bilancio.



HIGHLIGHTS AL 2019

VOLUME D'AFFARI

104,8

MLN DI €

EBIDTA

17,2

MLN DI €

ROE

32,39%

ROI

10,77%

IL VALORE DELLA PRODUZIONE

L'andamento del valore della produzione esprime un preciso trend evolutivo del gruppo, che consente di poter apprezzare un consolidato processo di sviluppo di tutte le principali determinanti valoriali dello stesso. Si è realizzato un incremento su base annua del 12,85% e, con circa 100 mila spedizioni, GTS ha garantito la movimentazione delle merci dei suoi clienti in Italia, in Europa ma anche nel resto del mondo offrendo servizi di trasporto intermodale. Nel tempo si è posta sempre attenzione, quale espressione di una mirata politica di mitigazione dei rischi operativi, nel cercare di contenere il grado di concentrazione del fatturato su pochi clienti; in tal senso, le politiche commerciali seguite hanno prodotto i risultati attesi.

Nel descrivere, in chiave di sintesi, le caratteristiche strutturali che hanno inciso sulle dinamiche dei settori del trasporto merci e ferroviario, non si può prescindere dallo scenario macroeconomico desumibile dall'analisi dei principali indicatori, acuito ancor di più dal tema Covid 19. Sul punto, è utile osservare come le continue modifiche organizzative e gli interventi del legislatore abbiano

	2017	2018	2019
Ricavi delle vendite e delle prestazioni di servizi	84.697	92.034	104.805
Contributi e altri ricavi	11.127	11.483	11.535
Totale valore della produzione	97.624	103.517	116.340

Valori espressi in euro migliaia



inciso sugli assetti strategici dell'intero comparto e, conseguentemente, sull'operato degli attori economici presenti.

Oggi nell'arena competitiva è sempre più necessario implementare solide politiche di crescita e di sviluppo delle aziende coinvolte, nella misura in cui è dato osservare il positivo andamento del trasporto delle merci su ferrovia, in un'ottica di consolidata integrazione tra gomma e ferro. In questo contesto, è doveroso sottolineare la centralità della portualità, elemento strategico chiave nel cercare di incrementare sempre di più l'afflusso dei beni provenienti da Paesi lontani. La suddivisione dell'operatività aziendale rispetto alle differenti aree geografiche consente di poter percepire pienamente la progressiva integrazione delle varie destinazioni; ciò comporta la necessità di adottare politiche produttive che consentano di poter rispondere in tempi rapidi alle diverse esigenze della clientela, che in un contesto economico turbolento mutano con estrema facilità. In definitiva, per dare risposte concrete ai bisogni espressi dal mercato, si deve procedere nel configurare una struttura produttiva che sappia coniugare, in maniera idonea, la presenza di capitali fissi con un'adeguata flessibilità. L'andamento dei ricavi di periodo e dei risultati netti realizzati permettono di poter constatare la "virtuosità" dei processi e della combinazione tecnico/produttiva, i cui esiti consentono di remunerare tutti coloro che a

TIPOLOGIE DI RICAVI	2017	2018	2019
Italia	45.362	40.885	52.549
Cee	21.930	44.535	40.342
Extra Cee	19.204	6.614	4.095

Valori espressi in euro migliaia

vario titolo partecipano all'attuazione del "disegno produttivo". Per favorire la piena comprensione delle dinamiche gestionali e verificare le condizioni di funzionalità, si è proceduto nel riclassificare gli schemi di stato patrimoniale e di conto economico, per poi successivamente sviluppare una sistema di indicatori di bilancio che possa facilitare una rapida lettura delle performance realizzate.

IL CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO A VALORE AGGIUNTO

Con riferimento al conto economico, si è preferito optare per una riclassificazione a valore aggiunto, che, tramite una serie di misurazioni intermedie, consente di comprendere il percorso di formazione della “ricchezza” aziendale, congiuntamente al processo di distribuzione della stessa tra gli stakeholder. La portata informativa di tale schema permette di apprezzare come il gruppo abbia ottimamente coniugato il profilo imprescindibile dell'economicità, con quello relativo al grado di socialità, da cui si ritiene non si possa prescindere allorché il profitto aziendale deve trovare “sistemazione” tra coloro che hanno partecipato alla sua produzione.

RICLASSIFICATO A VALORE AGGIUNTO	2017	2018	2019
Valore della produzione	88.086	93.285	104.804
Costi della produzione	(67.369)	(70.629)	(76.246)
Valore aggiunto	20.717	22.656	28.558
Costi del personale	(9.339)	(9.909)	(11.314)
Margine operativo (EBITDA)	11.378	12.747	17.244
Ammortamento e svalutazioni	(3.640)	(3.694)	(4.255)
Risultato operativo	7.740	9.053	12.989
Gestione finanziaria	(379)	(347)	(574)
Risultato ante imposte	7.361	8.706	12.415
Imposte	(2.136)	(2.424)	(2.775)
Risultato dell'esercizio	5.255	6.282	9.640

Valori espressi in euro migliaia

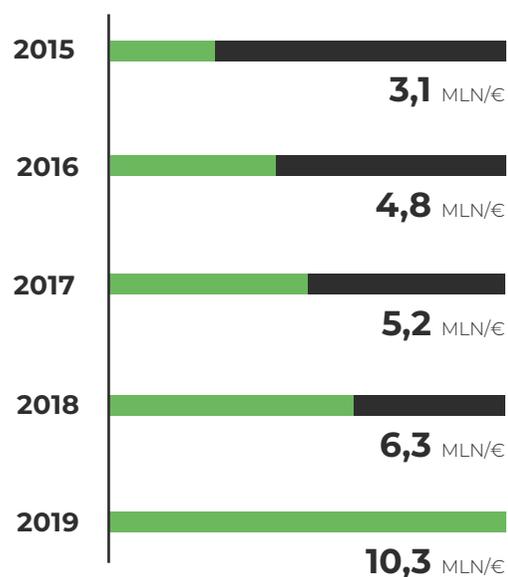
LA SITUAZIONE PATRIMONIALE RICLASSIFICATA PER LIQUIDITÀ

La predisposizione dello stato patrimoniale riclassificato in chiave finanziaria determina la possibilità di approfondire il grado di correlazione tra le fonti e gli impieghi, unitamente all'analisi circa il profilo di liquidità.

IMPIEGHI	2017	2018	2019	FONTI	2017	2018	2019
Capitale circolante	35.580	41.534	41.045	Capitale di terzi	64.751	70.388	81.193
Liquidità immediate	6.146	7.560	5.110	Passività correnti	34.565	29.091	32.586
Disponibilità liquide	6.146	7.560	5.110	Debiti a bt	33.337	27.916	31.411
Liquidità differite	32.434	33.974	35.765	Ratei e risconti passivi	1.228	1.175	1.175
Crediti verso soci	-	-	-	Passività consolidate	30.186	41.298	48.607
Crediti dell'attivo circolante a b.t.	30.347	31.626	34.374	Debiti a ml t	21.095	30.295	36.269
Crediti immobilizzati a b.t.	-	-	-	Fondi per rischi e oneri	4.069	6.022	8.017
Ratei e risconti attivi	1.866	1.882	1.391	Tfr	1.741	1.790	1.898
Rimanenze	221	466	170	Risconti a ml t	3.281	3.191	2.423
Immobilizzazioni	51.527	59.789	79.547	Capitale proprio	25.356	30.934	39.399
Immateriali	359	269	257	Capitale sociale	891	891	891
Materiali	50.083	58.252	78.026	Riserve	8.052	12.756	12.512
Finanziarie	378	191	189	Utile di esercizio	5.225	6.282	9.640
Crediti dell'attivo circolante a ml t.	708	1.076	1.075	Riserva di consolid.to	1.756	1.765	1.765
Acconti immobilizzazioni	-	-	-	Patrimonio netto di terzi	9.433	9.241	14.591
Totale impieghi	90.107	101.322	120.592	Totale fonti	90.107	101.322	120.592

IL TREND DEL RISULTATO DI ESERCIZIO 2015 > 2019

Il bilancio consolidato del Gruppo GTS Holding chiuso al 31 dicembre 2019, da cui derivano le misurazioni economico-finanziarie del presente documento, è sottoposto a revisione contabile volontaria il cui incarico è affidato alla Società PricewaterhouseCoopers. A giudizio dei revisori, lo stesso fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria del Gruppo, del risultato economico e dei flussi di cassa, in conformità alle normative italiana che ne disciplina i criteri e principi di redazione.



Valori espressi in euro migliaia

POSIZIONE FINANZIARIA NETTA

	2017	2018	2019
Liquidità	6.146	7.537	5.110
Crediti finanziari correnti	-	-	-
Quota crediti finanziari a breve	-	-	-
Debiti finanziari a breve	(7.835)	(6.119)	(8232)
Scoperti ed anticipazioni bancarie	-	-	-
Quota a breve dei finanziamenti a medio/lungo termine	(2.477)	(3.828)	(3.956)
Debiti per leasing a breve termine	(5.358)	(2.291)	(4.276)
Posizione finanziaria a breve termine	(1.689)	1.418	3,122
Crediti finanziari a medio/lungo termine	-	-	-
Finanziamenti attivi	-	-	-
Altri titoli finanziari a medio lungo termine	-	-	-
Debiti finanziari a medio/lungo termine	(21.095)	(29.035)	(34.925)
Mutui passivi	(6.652)	(12.540)	(10.304)
Debiti per leasing a medio/lungo termine	(14.443)	(16.495)	(24.621)
Indebitamento finanziario non corrente	(21.095)	(29.035)	(34.925)
Indebitamento finanziario complessivo	(22.784)	(27.617)	(38.047)

GLI INDICI DI BILANCIO

La predisposizione di un sistema di indicatori favorisce una lettura immediata delle condizioni di funzionamento aziendale, permettendo di poter indagare la combinazione produttiva sotto i differenti punti di osservazione utili al fine di poter esprimere un giudizio complessivo sul livello qualitativo delle politiche gestionali poste in essere dal management. E' necessario che tale sistema di indici sia definito in modo tale da coniugare correttamente un'adeguata base informativa con un adeguato livello di sintesi. Sulla base di queste riflessioni, si è proceduto nell'individuare un set di indicatori che dia contezza delle performance aziendali, in particolare modo segnalando l'uso razionale, efficiente ed efficace delle risorse utilizzate nei processi operativi, ben tenendo in debita considerazione la condizione/obiettivo dell'economicità sociale. Le determinazioni quantitative svolte evidenziano il profilo evolutivo del gruppo, che vede sempre più consolidare il proprio percorso di crescita e sviluppo quali/quantitativo.

INDICATORI	2017	2018	2019
%Roe (return on equity)	26	25,5	32,39
% Roi (return on investment)	8,8	8,9	10,77
% Ros (return on sales)	9,4	9,8	12,40
% Tasso di crescita del patrimonio netto	34	22	27,36
% Tasso di crescita dell'attivo	8,8	12,7	19,00

In particolar modo, i profili di indagine hanno riguardato:

- l'equilibrio economico, il cui approfondimento consente di analizzare la qualità dei processi aziendali, in particolar modo permettendo di cogliere i percorsi e le combinazioni seguite nella creazione di valore, segnalando il grado di correlazione tra le risorse consumate e la ricchezza generata ed i benefici economici prodotti, che devono costantemente rigenerare le prime, determinando la perdurabilità nel tempo del sistema aziendale;
- l'equilibrio patrimoniale, espressione del grado di correlazione tra la struttura delle fonti e la relativa qualità dei processi di impiego delle stesse;
- l'equilibrio finanziario, dalla cui indagine si perviene alla comprensione dei profili di liquidità, elemento utile in particolar modo rispetto alla possibilità di proiettare le valutazioni circa la struttura finanziaria nel tempo futuro, monitorando costantemente tale aspetto da ritenersi centrale per una "proficua sopravvivenza" aziendale.

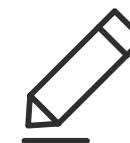


Il capitale intellettuale

Il capitale intellettuale – ovvero l'insieme delle risorse intangibili che consentono di conseguire vantaggi competitivi rispetto ai diretti competitor e ad altri player e che trovano espressione in know how, progetti specifici di formazione erogata, IT e innovazione digitale.

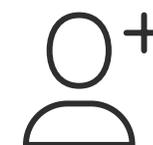


HIGHLIGHTS AL 2019



350

GIORNI DI FORMAZIONE



625

DIPENDENTI COINVOLTI



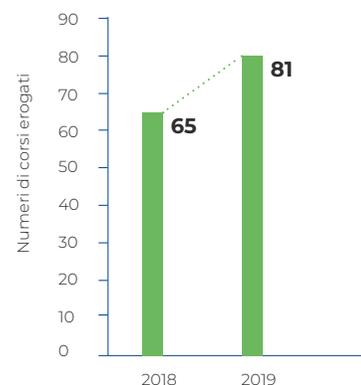
81

CORSI DI FORMAZIONE EROGATI

FORMAZIONE FERROVIARIA

Lo sviluppo del capitale intellettuale è centrale all'interno delle dinamiche di mercato riguardanti il settore ferroviario ed intermodale. Tale centralità deriva dalla sfida lanciata da parte delle Nazioni Unite riguardo la riduzione del trasporto merci su strada entro il 2030. In tal senso, come evidenziato da Fercargo il triennio 2017-2019 ha visto un incremento delle figure professionali richieste da parte degli operatori privati pari a circa 2.000 unità, a cui andranno ad aggiungersi ulteriori 3.000 unità nell'anno 2020.

Nell'ottica del miglioramento continuo, il Gruppo GTS ha scelto di incrementare i propri investimenti nella formazione dei propri dipendenti allo scopo di favorire tale transizione. In tal senso, il Gruppo ha fatto fronte alle nuove richieste di mercato attraverso strategie volte a favorire lo sviluppo interno del proprio capitale intellettuale, unitamente all'assunzione di nuove risorse. Tale scelta conferma, quindi, quanto già evidenziato nel 2018 circa il costante incremento del numero di corsi erogati a beneficio dei propri dipendenti.



L'anno 2019 ha visto un incremento del numero di corsi erogati pari a circa il 24% rispetto l'anno 2018. Le attività formative erogate a beneficio dei dipendenti sono state finalizzate all'acquisizione di conoscenze e competenze generiche e specifiche, tra cui:

- corsi di formazione riguardanti l'acquisizione di qualifiche professionali;
- corsi di aggiornamento aventi ad oggetto tematiche quali la sicurezza sul posto di lavoro e la formazione professionale;
- corsi finalizzati all'acquisizione di know-how specifico riguardo

i differenti sistemi organizzativi e logistici implementati all'interno del Gruppo.

Tali corsi sono stati, inoltre, integrati da corsi aventi ad oggetto le tematiche legate al primo soccorso e alla sicurezza sul posto di lavoro.

TIPOLOGIA	2018		2019		ISCRITTI
	CORSI EROGATI	GIORNI	CORSI EROGATI	GIORNI	
ABILITAZIONE	22	185	37	285	264
FORMAZIONE PROFESSIONALE	24	70	31	56	239
AGGIORNAMENTO PROFESSIONALE	19	44	13	12	625
TOTALE	65	299	81	353	625

Per quanto concerne gli specifici ambiti di intervento, nel corso dell'anno 2019 sono state erogate attività riguardanti:

- sistemi di Gestione Qualità, Ambiente e Sicurezza;
- autorizzazione AEO (Operatore Economico Autorizzato);
- sicurezza sul lavoro;
- gestione rifiuti;
- uso Dispositivi di protezione individuali;
- conduzione carrelli elevatori;
- formazione ferroviaria;
- formazione Manutenzione rotabile;

Le attività si sono sviluppate nell'ambito di percorsi formativi dalla durata complessiva pari a 2437 ore, con un'incidenza media complessiva pari a 14,1 h/dip suddivise in 11,5 h/dip a beneficio dei dipendenti di genere femminile e 14,5 h/dip a beneficio dei dipendenti di genere maschile. In ultimo, i nuovi assunti hanno preso parte a percorsi formativi in ingresso ai sensi di quanto previsto dall'Accordo Stato Regioni del 21/12/2011.

L'APPROCCIO SMART DI GTS

La digitalizzazione dei processi legati al settore dei trasporti rappresenta una delle principali sfide connesse al perseguimento di più elevato grado di sostenibilità ambientale e sociale. Il ruolo del settore del trasporto intermodale nell'ambito delle politiche di sviluppo sostenibile va a concretizzarsi nella centralità assunta dagli operatori nell'ambito delle operazioni di scambio.

Tuttavia, il settore logistico si caratterizza per un basso grado di digitalizzazione dovuto alla maturità del settore. All'interno di tale contesto, GTS opera attraverso un approccio proattivo volto a favorire la progressiva integrazione di nuovi tools e devices all'interno del modello di business dell'azienda. In tal senso, il Gruppo ha avviato un percorso volto a favorire l'individuazione di potenziali innovazioni attraverso [incontri con il mondo dell'università, professionisti e partner commerciali](#). Inoltre, il Gruppo ha potenziato il proprio CED attraverso l'implementazione di una ridondanza N+1 dei componenti tecnologici. Tale operazione ha consentito la realizzazione di un datacenter classificabile come TIER IV con una disponibilità dei servizi tecnologici garantita del 99.99%.

Tra le principali iniziative avviate da parte del Gruppo vi è l'implementazione di sistemi informativi finalizzati a favorire l'interazione tra gli operatori coinvolti nel processo di scambio di merci e servizi. In particolare, GTS ha investito risorse finanziarie, oltre che tecniche ed umane, nell'ambito dei sistemi di Electronic Data Interchange (EDI). In particolare, il Gruppo ha riposto specifica attenzione ai processi relativi all'efficientamento dei locomotori, i quali rappresentano l'elemento centrale nell'ambito dei processi di trasporto merci.

La digitalizzazione dei processi legati al settore dei trasporti rappresenta una delle principali sfide connesse al perseguimento di un maggiore grado di sostenibilità ambientale e sociale. Il ruolo del settore del trasporto intermodale nell'ambito delle politiche di sviluppo sostenibile va a concretizzarsi nella centralità assunta dagli operatori nell'ambito delle operazioni di scambio. Inoltre, la predisposizione di tale applicazione ha favorito anche la divulgazione delle performance non finanziarie del Gruppo. Nello specifico, tale applicazione permette la valutazione del livello di emissioni di CO2 emesse dal mezzo lungo il tragitto.





Il capitale produttivo

Il capitale produttivo – ovvero l'insieme degli asset specifici del settore intermodale e del trasporto ferroviario che consentano al Gruppo di erogare servizi ad alta complessità che vanno dai locomotori, ai carro ferroviari, per giungere alle casse mobili trasportate.



HIGHLIGHTS AL 2019

8,1

MLN/€ IMMOBILI E TERMINAL

47

MLN/€ LOCOMOTORI

26

MLN/€ CARRI FERROVIARI

14,7

MLN/€ CASSE MOBILI

I LOCOMOTORI

La rappresentazione del capitale produttivo di GTS non può prescindere dalla descrizione del parco locomotori. Nel 2019, il Gruppo ha scelto di ampliare il numero di locomotori attraverso l'acquisizione di 4 nuovi mezzi, portando il numero di automezzi a disposizione a 15.

	2017	2018	2019
KM TRENO ITALIA*	1.700	1.756	2.152
KM TRENO EUROPA*	1.850	1.600	1.774
NUMERO TRENI CIRCOLAZIONI	3.360	3.499	3.909

Fine 2019 il Gruppo ha sottoscritto l'acquisto di ulteriori 3 locomotive SIEMENS, consegnate nei primi mesi del 2020. Ad inizio nuovo anno inoltre ha effettuato l'acquisto di ulteriori 5 locomotori, di cui due elettrici e tre diesel, portando la flotta a quota 23.

I CARRI FERROVIARI E LE CASSE MOBILI

La necessità di far fronte alle diverse istanze dei clienti di GTS richiede la predisposizione di un sistema di trasporto in grado di gestire in maniera efficace ed efficiente gli ordini. In tal senso, negli anni il Gruppo ha investito consistenti risorse allo scopo di migliorare il timing delle proprie operazioni attraverso il ricorso a carri ferroviari in grado di far fronte alle differenti caratteristiche degli ordinativi.

Al 31/12/2019, il Gruppo dispone di 350 carri distinti in:

- **pianali:** adatti al trasporto delle unità di traffico. Non sono dotati di parti mobili e il carico può avvenire solo verticalmente;
- **“tasca”:** trattasi di carri ferroviari equipaggiati con una tasca (detta anche poche) destinata a ricevere gli assi di un semirimorchio. Tale tipologia consente il carico del semirimorchio oltre che della cassa mobile trasportata;

- **semirimorchi** con profilo P386 in transito esclusivo sulla linea adriatica.

Inoltre, il Gruppo dispone di 2.300 casse mobili in possesso di specificità adatte alle diverse classificazioni merceologiche trasportate. Nello specifico, le casse mobili a disposizione di GTS si distinguono per:

- Aperture laterali: posteriore, laterale, open top;
- Struttura: furgonate e telonate;
- Dimensioni: 20,30 e 45 piedi.

L'OFFICINA DI MANUTENZIONE DEL MATERIALE ROTABILE (OMR)

Il Gruppo dispone di un'officina (OMR) interna che occupa circa 19 mila metri quadrati di superficie complessiva. Dotata di personale altamente qualificato, l'OMR è dotata di:

- due binari di complessivi 60 metri ciascuno;
- sistemi di sollevamento a carro ponte a colonna di portata pari o superiore a 16 tonnellate;
- ponteggi mobili e fosse di ispezione che consentono la visione della parte inferiore del veicolo;
- tornio in fossa SAFOP UGL 30/D gestito mediante controllo Siemens montato su uno dei due binari.

La scelta di organizzare un'officina all'interno del Gruppo deriva dalla necessità di innalzare il livello qualitativo del servizio erogato. In particolare, l'abbattimento delle tempistiche manutentive è garantito dalla totale assenza di attività di montaggio e rimontaggio delle sale tipica dai classici torni in parallelo. Inoltre, l'impronta strutturale consente di svolgere diverse attività manutentive in contemporanea su carri merci e su locomotive. La facilità di accesso, ottenuta con una fossa di profondità pari a 1m, consente lo svolgimento delle operazioni sul rodiggio nel completo rispetto dell'ergonomia degli operatori. In tal senso, il Gruppo GTS è in grado di ridurre il timing dei propri servizi attraverso l'abbattimento dei ritardi dovuti a manutenzioni e riparazioni ordinarie e straordinarie.

La bontà dell'investimento è confermato dal ricorso da parte di soggetti esterni al Gruppo ai servizi manutentivi offerti dall'OMR. Dalla primavera del 2018 con l'entrata in funzione del tornio sono stati erogati, infatti, servizi a varie compagnie ferroviarie terze ed ECM esterni

I servizi erogati dall'OMR sono essenzialmente riconducibili a:

- manutenzione di primo livello, derivante da guasti o alterazioni funzionali oppure programmata e definita in relazione a scadenze o percorrenze stabilite dal costruttore o dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria;
- manutenzione di secondo livello, si intendono operazioni di revisione e/o rinnovi di parti meccaniche o del veicolo che prevedono l'uso di apparecchiature o conoscenze complesse.



Il capitale umano

Il **capitale umano** – ovvero l'insieme dei collaboratori e dei loro skill che contribuiscono proattivamente alla generazione di un pensiero integrato attraverso la condivisione di uno stesso sistema di valori e di principi etici.



HIGHLIGHTS AL 2019

INCREMENTO DEL
NUMERO TOTALE DI
DIPENDENTI

32,33%

INCREMENTO DEL
NUMERO TOTALE
DI DIPENDENTI DI
GENERE FEMMINILE

12,5%

PARTECIPAZIONE DIRETTA
DEI LAVORATORI ALLE
POLITICHE DEL GRUPPO

LE RISORSE UMANE DI GTS

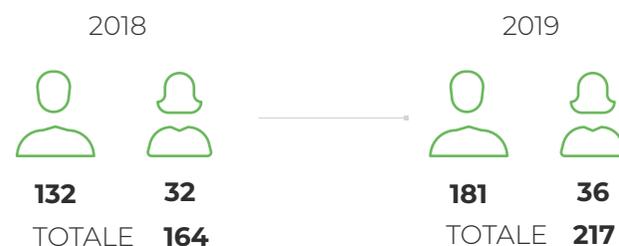
Il capitale umano rappresenta parte integrante del core business di GTS. In un contesto geografico caratterizzato da un elevato tasso di disoccupazione giovanile, il Gruppo ha incrementato nel corso degli anni il proprio capitale umano attraverso l'assunzione di nuove figure professionali.

FIGURA PROFESSIONALE	DONNE	UOMINI	TOTALE
GTS Generale Transport Service S.p.A.	23	44	67
GTS Rail Spa	6	125	131
GTS Servizi SRL	6	8	14
Rail Services SRL	1	4	5
TOTALE	36	181	217

La centralità delle risorse umane è confermata dagli investimenti condotti da parte del gruppo al fine di favorire il raggiungimento di un più elevato grado di work-life balance. In tal senso, la struttura aziendale accoglie al suo interno spazi di aggregazione finalizzati al miglioramento delle condizioni lavorative.

L'anno 2019 ha visto un incremento delle risorse umane impiegate all'interno di GTS pari al 32,33%. Inoltre, tale incremento ha favorito anche il raggiungimento di un maggiore grado di diversity all'interno della pianta organica attraverso un incremento del genere femminile pari a circa il 12,5% rispetto all'anno 2018. L'attenzione rispetto

alle tematiche di genere è confermata, inoltre, dalla mancata rilevazione di casi di discriminazione avvenuti all'interno del Gruppo.



L'incremento del capitale umano di GTS è frutto di un tasso di turnover medio complessivo pari allo 0,67. Nello specifico, l'anno 2019 ha registrato un saldo positivo pari a 34 unità a fronte di un tasso di assunzione annuo pari allo 0,61 e ad un tasso di turnover pari allo 0,14. Le politiche di GTS hanno prediletto l'assunzione di giovani under 30. Tale scelta segue l'impostazione del Gruppo, il quale dedica specifica attenzione alle tematiche legate allo sviluppo di capitale umano e alla generazione di capitale intellettuale. Si evidenzia, infatti, come il 52% delle risorse umane acquisite nel periodo 2019 si collochino all'interno del segmento Under 30.

	RISORSE UMANE IN ENTRATA		RISORSE UMANE IN USCITA	
	2018	2019	2018	2019
Donne	6	7		4
uomini	36	50	19	19
<30	28	30	7	3
30-50	13	25	11	12
>50	1	2	1	8
TOTALE	42	57	19	23

Dato l'elevato grado di complessità che caratterizza il modello di business di GTS, il personale dipendente è ripartito all'interno di differenti qualifiche professionali.

Azienda	DONNE	UOMINI	TOTALE
DIRIGENTI EX INPDAL-MASSIM.IVS	-	2	2
DIRIGENTI IND. DAL 01/01/2003	-	1	1
QUADRI	5	3	8
QUADRI P.TIME	-	2	2
IMPIEGATI	26	43	69
IMPIEG. EX APPRENDISTI	-	1	1
OPERAI	125	1	126
APPR.PROFES. OPERAI 10%	4	4	8
TOTALE	36	181	217

LA SICUREZZA SUL POSTO DI LAVORO

Il Gruppo adotta all'interno delle sue partecipate GTS - GENERAL TRANSPORT SERVICE SPA e GTS RAIL SPA un Sistema di Gestione per la Salute e Sicurezza dei lavoratori conforme allo standard internazionale BS OHSAS 18001:2007 implementato su base volontaria.

La valutazione dei rischi e l'individuazione di pericoli avviene attraverso:

- ispezione dei luoghi di lavoro;
- analisi modalità di svolgimento attività;
- eventi infortunistici;
- aggiornamento normativo.

La Gerarchia dei controlli è formalizzata nell'organigramma della Sicurezza con identificazione del Delegato del Datore di lavoro (per GTS General Transport Service SPA e GTS RAIL SPA), Dirigente della Sicurezza, Responsabile del Servizio di Prevenzione e Protezione, Preposto (RSPP). L'RSPP gestisce le scadenze degli attestati di formazione per il mantenimento delle competenze delle figure della sicurezza.

Il miglioramento del Sistema di Gestione per la Sicurezza si attua attraverso l'analisi degli indicatori di performances individuati (in primis analisi degli incidenti, quasi infortuni ed infortuni) e obiettivi definiti a valle del Riesame della Direzione (annuale) o delle Riunioni Periodiche ex art 35 del D.Lgs.81/08 e smi. La formalizzazione di tali procedimenti avviene attraverso la rappresentazione all'interno del Piano di Miglioramento.

Nell'ambito di tale processo, i lavoratori possono segnalare situazioni non conformi o proporre suggerimenti per il miglioramento direttamente al RSPP o RLS o Medico Competente o Preposto. Per il 2020, è stato avviato un percorso di aggiornamento della Politica della Salute e Sicurezza allo scopo di diffondere maggiormente la cultura della partecipazione tra i lavori. Inoltre, all'interno della stessa, si andrà ad esplicitare ulteriormente l'assenza di possibili ritorsioni nei confronti dei lavoratori derivanti dall'utilizzo di meccanismi di whistleblowing.

SERVIZI DI MEDICINA DEL LAVORO

Il Gruppo dispone di una policy in materia di servizi di medicina del lavoro. Come riportato nella procedura PGS070804 – Sorveglianza Sanitaria, il lavoratore ha il diritto di richiedere in qualsiasi momento una visita medica straordinaria. Il Medico Competente, nei sopralluoghi periodici, e attraverso le visite mediche (in ottemperanza al Protocollo di Sorveglianza Sanitaria approvato), promuove la salute e sicurezza mediante specifica informazione a seconda delle criticità evidenziate. Inoltre, a seguito dell'emergenza Covid-19, è stato istituito un Comitato all'interno di GTS Rail SPA allo scopo di favorire l'interazione tra RSP, DL, medico competente, RLS, RSA e rappresentanti sindacali.

Tale scelta segue la vision del Gruppo, il quale privilegia le attività di Prevenzione a quelle di Protezione, anche in relazione allo sviluppo di nuove tecnologie. Nello specifico: Prodotti e sostanze pericolose devono essere sostituite con altri a minor impatto per la salute e sicurezza del lavoratore se in commercio.

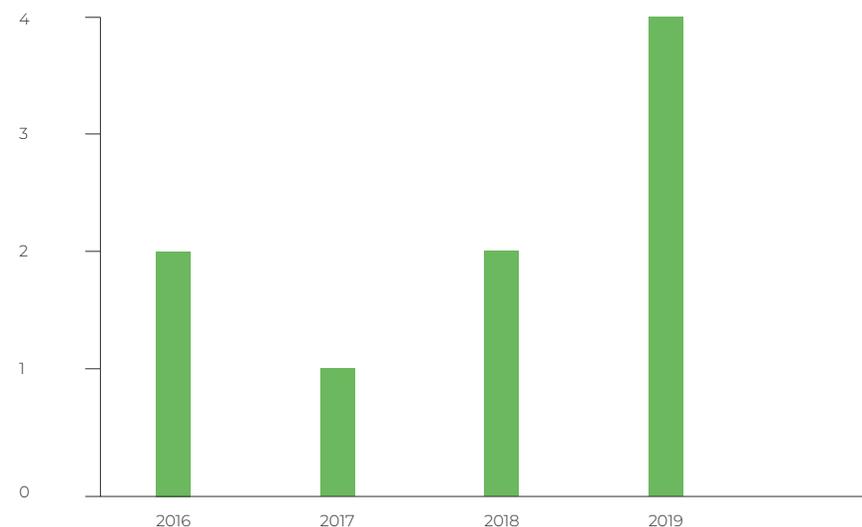
I servizi di medicina del lavoro prevedono, inoltre, la promozione di stili di vita salubri tra i dipendenti quali, a titolo esemplificativo, l'attività fisica e la cura dell'alimentazione.

GLI INFORTUNI SUL POSTO DI LAVORO

L'anno 2019 ha visto 4 casi di infortunio a fronte di 286.279 ore di lavoro complessivo. Inoltre, non sono stati rilevati casi di dipendenti affetti da malattie professionali. Il tasso di infortuni sul lavoro registrabili, calcolato ai sensi della norma UNI 7249:2007 risulta essere pari al 13,94

Al fine di migliorare tale KPI, il Gruppo ha implementato un sistema di monitoraggio volto a minimizzare tale rischio attraverso una mappatura delle principali cause. Inoltre, il Gruppo ha avviato iniziative specifiche volte alla mitigazione di tali criticità, tra cui:

- Avvio di programmi formativi specifici in materia di sicurezza sul posto di lavoro;
- Adozione di segnaletica informativa;
- Riorganizzazione degli spazi di lavoro;
- Sorveglianza degli ambienti di lavoro.



I SISTEMI DI GESTIONE

La ricerca delle migliori performance delle società del Gruppo, determina la ferma volontà nel voler perseguire le certificazioni in tema di sistemi di gestione ambientale, di sistemi di gestione della qualità e di Sistemi di Gestione per la Salute e Sicurezza sul lavoro

Il Gruppo ha da tempo deciso di adottare un Sistema di Gestione Aziendale per migliorare:

- la qualità del servizio offerto ai propri clienti,
- la gestione degli impatti ambientali diretti e indiretti, riducendo il più possibile le esternalità prodotte dal proprio business sull'ambiente circostante e sui cittadini,
- la tutela della salute e sicurezza dei propri lavoratori
- la responsabilità sociale ed etica del proprio "fare impresa".

Per raggiungere questi risultati il Gruppo ha scelto di adottare un sistema di gestione integrato in linea con le norme internazionali specifiche in tema di: Qualità - UNI EN ISO 9001:2015, gestione ambientale - UNI EN ISO 14001:2015, Sicurezza e la salute dei lavoratori - OHSAS 18001:2007.

La mission di GTS mette al centro la sostenibilità del servizio, i lavoratori e il cliente: da questo deriva quotidianamente una logica di responsabilità

integrata che mantiene saldi i nostri principi identitari del Gruppo: passione, trasparenza, etica e rispetto delle regole del mercato, qualità, professionalità e sicurezza garantiti nel servizio di fornito.

Per questa ragione nel corso degli anni il Gruppo GTS ha implementato diversi sistemi di certificazione volontari con l'obiettivo di mantenere e migliorare i servizi di trasporto raggiungendo performance sempre più elevate e assicurando nell'attività quotidiana di gestione la sostenibilità economica, ambientale e sociale.

Tutti i sistemi sono integrati tra di loro per garantire la migliore applicazione nei diversi settori in cui le Società del Gruppo operano. I collaboratori garantiscono una rigorosa applicazione dei manuali di autocontrollo aziendale, che oltre a contenere leggi e normative descrivono le procedure tese al raggiungimento di un grado massimo di sicurezza. Sistemati controlli e check list vengono periodicamente predisposti da personale altamente professionalizzato che realizza visite ispettive molto accurate.

Azienda	UNI EN ISO 9001:2015	UNI EN ISO 14001:2015	OHSAS 18001:2007
G.T.S. General Transport Service SpA	V	V	V
GTS Rail Spa	V	V	V
GTS Servizi SRL	V		



Il capitale sociale e relazionale

Il capitale sociale e relazionale – ovvero l'insieme delle relazioni con tipologie differenti di stakeholder esterni, tra i quali rientrano clienti, fornitori e comunità in senso ampio, che contribuiscono attivamente, anche attraverso il processo di materialità, alla definizione della strategia di valore ed alla scelta delle informazioni da rendicontare.



HIGHLIGHTS AL 2019

OLTRE 3000
RELAZIONI
COMMERCIALI

PARTECIPAZIONE
A DOTTORATI
INDUSTRIALI

SOSTEGNO ALLE
COMUNITÀ IN CUI
GTS OPERA

LA CREAZIONE DI VALORE CONDIVISO

Creare valore condiviso è parte integrante del modello di business di GTS. Negli anni, è andata a consolidarsi la necessità di adottare un approccio di tipo stakeholder oriented allo scopo di tenere conto delle differenti aspettative degli stessi rispetto al ruolo ricoperto da GTS all'interno della comunità. In tal senso, ai tradizionali sistemi di reporting finanziario, il Gruppo GTS ha scelto di affiancare anche sistemi di rilevazione alternativi volti a favorire la rappresentazione del "reale" contributo di GTS alla società.

A partire dall'IAR 2017, il Gruppo ha avviato un processo di misurazione delle performance finanziarie fondato sulle linee guida in materia di valutazione del valore aggiunto generate dal Gruppo per il Bilancio Sociale (GBS) nel 2013. Tale approccio ha permesso di abbandonare l'approccio strettamente contabile delle tradizionali metodologie di riclassificazione dei prospetti contabili a favore di un modello in grado di rappresentare in maniera maggiormente efficace il contributo apportato da parte del Gruppo ai propri stakeholder interni ed esterni.

	2018	2019
Valore della produzione	93.285	104.804
Costi della produzione	(70.432)	(76.034)
Valore aggiunto	22.853	28.770
Remunerazione del personale	9.909	11.315
Remunerazione del Capitale di Credito	745	785
Remunerazione della PA	2.424	2.775
Remunerazione del Capitale di Rischio	6.562	9.640
Remunerazione dell'Azienda	3.213	4.255

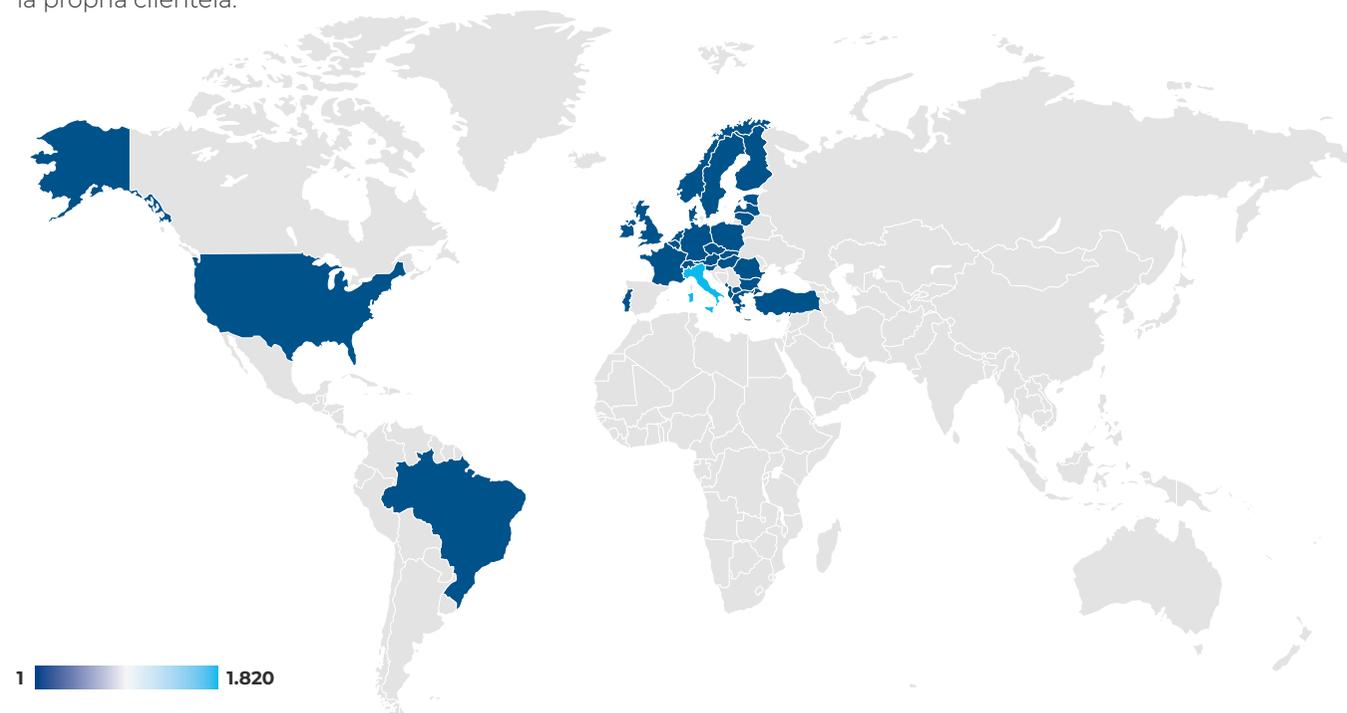
Valori espressi in euro migliaia

I CLIENTI

Negli ultimi anni, il trasporto intermodale è stato oggetto di notevole attenzione da parte del mondo delle imprese e dei policy makers.

Il Gruppo GTS ha ampliato il proprio volume commerciale attraverso la stipula di partnership finalizzate ad instaurare rapporti e sinergie con i propri clienti. Tale vision è confermata dalle rilevazioni interne, le quali hanno evidenziato come nel 2019 il Gruppo GTS abbia interagito con oltre 3000 clienti. I clienti sono uno dei principali asset per GTS e l'instaurazione, il mantenimento e il rafforzamento delle partnership commerciali rappresentano una delle principali sfide all'interno di un settore caratterizzato da un basso grado di innovazione. In tal senso, in un'ottica di Customer Relationship Management (CRM), il Gruppo ha sviluppato devices e tools tecnologici allo scopo di favorire la comunicazione da e verso la propria clientela.

Le principali partnership commerciali di GTS riguardano il contesto italiano, a testimonianza di come il Gruppo nel tempo abbia visto rafforzare la propria posizione all'interno di un segmento di mercato caratterizzato da pochi players. Nel 2019, il mercato nazionale ha rappresentato circa il 55% del portafoglio clienti del Gruppo. Inoltre, tale centralità all'interno del contesto nazionale va ad affiancarsi anche ad una crescente attività di internazionalizzazione che ha visto il Gruppo GTS operare anche con operatori comunitari e extracomunitari. Il 2019 è stato caratterizzato, infatti, da un'intensa attività commerciale che ha visto l'interazione diretta tra il Gruppo e aziende operanti all'interno di 37 Paesi. In particolare, il Gruppo ha consolidato il proprio posizionamento commerciale all'interno del mercato nord-europeo, con particolare riferimento all'Olanda, al Belgio, alla Francia e alla Gran Bretagna. Inoltre, in un'ottica di breve periodo, il Gruppo ha instaurato partnership volte a rafforzare il posizionamento all'interno del mercato tedesco.



I FORNITORI

Il Gruppo ha avviato un processo volto a sviluppare una catena di fornitura sostenibile. Tale impostazione segue quanto evidenziato da parte delle principali organizzazioni mondiali in materia di sviluppo sostenibile. Nello specifico, il dibattito internazionale attribuisce al sistema del trasporto intermodale un ruolo nevralgico nell'ambito di tali processi dato l'elevato impatto ambientale generato dal trasporto delle merci su strada



A partire dal 2018, il Gruppo GTS ha avviato un percorso di selezione e mappatura del proprio albo fornitori. Nello specifico, l'iscrizione all'interno dell'albo richiede un preliminare assesment volto a valutare attraverso l'attività di audit il grado di sostenibilità economico, sociale ed ambientale dei fornitori. Il progetto ha visto una prima sperimentazione su un campione di 100 fornitori, allo scopo di valutarne:

- i requisiti di legalità, correttezza e trasparenza;
- il rispetto dei regolamenti in campo ambientale e sociale;
- l'osservanza di standard qualitativi che garantiscano elevati profili di sicurezza;
- la presenza di certificazioni di qualità riferite alla salute, sicurezza delle risorse umane e dei luoghi di lavoro.

Nella selezione dei propri fornitori, il Gruppo tiene conto delle esigenze delle comunità locali. Negli anni, la crescita del Gruppo ha comportato, infatti, la necessità di operare anche attraverso fornitori esteri o esterni al contesto pugliese. Tuttavia, il Gruppo ha proseguito la propria attività sul territorio pugliese attraverso il rafforzamento delle proprie sinergie commerciali con oltre 170 operatori locali.

ASSOCIAZIONI DI CATEGORIA

GTS è coinvolta all'interno del dibattito economico attraverso il diretto coinvolgimento in alcune tra le principali associazioni di riferimento. Nel 2019, il Gruppo ha contribuito attraverso i propri delegati alle iniziative condotte da parte Confindustria, Cifi, Fercargo e Assofer.

ASSOCIAZIONE	DESIGNAZIONE	DELEGATO
Confindustria	Componente	Alessio Michele Muciaccia
Cifi	Componente	Antonio Valenzano
Fercargo	Componente	Alessio Michele Muciaccia
Assofer	Componente	Anna Maria Felicia Miglio

GLI ISTITUTI DI FORMAZIONE E GLI ENTI DI RICERCA

Gli istituti di formazione e gli Enti di ricerca. Nel 2019, si è rafforzata la sinergia tra il Gruppo e gli Atenei pugliesi. Tale sinergia si è andata a concretizzare, oltre che in attività di stage e tirocini, anche attraverso il coinvolgimento diretto del Gruppo GTS all'interno di progetti di ricerca scientifica. Nello specifico, il Gruppo ha ospitato all'interno della propria struttura un ricercatore del Dipartimento Jonico in "Sistemi Giuridici ed Economici del Mediterraneo: società, ambiente, culture" nell'ambito di un progetto relativo ad un Dottorato Industriale. Inoltre, il Gruppo è stato oggetto in passato di ricerche scientifiche condotte da parte dell'Università del Salento e dell'Università della Calabria.

LE FIERE

GTS prende parte annualmente a fiere di settore. Tale scelta deriva dalle peculiarità del settore, il quale vede nelle manifestazioni campionarie una tra le principali strategie attraverso il quale accrescere il proprio capitale relazionale. Nello specifico, l'Azienda ha preso parte ad alcune tra le principali manifestazioni nazionali ed internazionali allo scopo di sviluppare nuove sinergie commerciali. Tra le principali attività condotte nel 2019, il Gruppo GTS ha consolidato la propria presenza nell'ambito dell'evento Transport Logistic di Monaco. Con oltre 2.300 espositori e 64.000 visitatori, la fiera rappresenta, infatti, una delle principali manifestazioni a beneficio delle aziende operanti nel settore della logistica.



GTS STAKEHOLDERS MEETING

L'attività di networking di GTS avviene anche nell'ambito di attività divulgative e informali. Il 13 Dicembre 2019, il Gruppo ha ospitato all'interno della propria sede i propri stakeholder allo scopo di favorire l'interazione tra gli stessi al di fuori delle convenzionali attività istituzionali e commerciali. L'evento ha visto la partecipazione di accademici, imprese e investitori istituzionali provenienti dall'Italia e dall'Estero. Inoltre, in tale occasione il Gruppo attraverso il proprio CEO ha comunicato la propria vision rispetto gli obiettivi futuri del Gruppo.



TROFEO SASHA

Il Trofeo Sasha, giunto ormai alla sua sesta edizione, rappresenta una delle principali competizioni nazionali di pesca sportiva di tipo "Catch & Release". L'evento, organizzato dall'associazione sportiva dilettantistica "Pelagia Fishing Club" in collaborazione con la Fipsas ed il Centro Universitario Sportivo Cus Bari, ha visto la partecipazione di equipaggi qualificati provenienti da diverse regioni italiane. Il trofeo coniuga al suo interno anche elementi di sostenibilità a tutela della biodiversità marina, essendo il tonno rosso una delle specie dal piu alto coefficiente di moltiplicazione del pescato. Inoltre, la modalità "Catch & Release" prevede l'immediato rilascio del catturato.

PALLACANESTRO FIORENZUOLA

Sin dal 2018, il Gruppo GTS sostiene la Pallacanestro Fiorenzuola attraverso la propria sponsorizzazione. La scelta di sostenere tale società trova origine nella volontà di GTS di contribuire allo sviluppo delle aree in cui essa opera.



Il capitale naturale

Il capitale naturale – ovvero l'insieme delle risorse disponibili in natura, impattate dal business aziendale e che, pertanto, rappresentano una fonte di ricchezza inestimabile, la cui salvaguardia passa dalla riduzione costante delle emissioni di CO₂, dalla gestione responsabile del ciclo dei rifiuti, dalla realizzazione di investimenti sostenibili e dalla riduzione dei consumi energetici.



HIGHLIGHTS AL 2019



1.304.131.876

KG DI TONNELLATE EQUIVALENTI DI CO₂
RISPARMIATE DAL 1977 AL 2019

EQUIVALENTI ALL'ASSORBIMENTO FORESTALE DI OLTRE
65 MILIONI DI ALBERI

INTERMODALITÀ E SDGS

Il tema del climate change è parte integrante delle agenda politiche mondiali. La centralità del climate change deriva dalla stretta interrelazione tra cambiamenti climatici e sviluppo equo e sostenibile. In tal senso, la riduzione degli impatti connessi al cambiamento climatico rappresenta una sfida anche per il mondo delle aziende, le quali risultano essere parte integrante degli obiettivi di sviluppo individuati all'interno dell'Agenda 2030.

Il settore dei trasporti rappresenta una delle principali leve strategiche sulle quali operare al fine di mitigare i rischi di cambio climatico. Inoltre, i policy makers hanno evidenziato come la transizione verso modalità di trasporto merci maggiormente sostenibili possa favorire il raggiungimento degli SDGs. Nel caso di specie, l'intermodalità risulta essere una leva strategica sulla quale operare dato i minori impatti di tipo ambientale connessi all'utilizzo di sistemi logistici di tipo integrato. Tali vantaggi risultano essere maggiori nell'ambito dello specifico segmento del trasporto intermodale su ferro, il quale si caratterizza per minori impatti ambientali.

La centralità del sistema dei trasporti su ferro all'interno delle politiche di sviluppo sostenibile è stata evidenziata anche da parte della Commissione Europea nell'ambito delle attività connesse all'European Green Deal. In particolare, la Commissione Europea ha previsto iniziative volte a sensibilizzare cittadini e imprese riguardo le potenzialità del sistema ferroviario, il quale risulta essere il mezzo di trasporto con il minore impatto ambientale in termini di GHG all'interno del contesto comunitario. Inoltre, a tali profili ambientali, vanno ad aggiungersi i dati relativi all'elevato grado di soddisfazione da parte degli stakeholder rispetto la qualità del servizio.

IL CONTRIBUTO DI GTS ALLA LOTTA CONTRO IL CAMBIAMENTO CLIMATICO

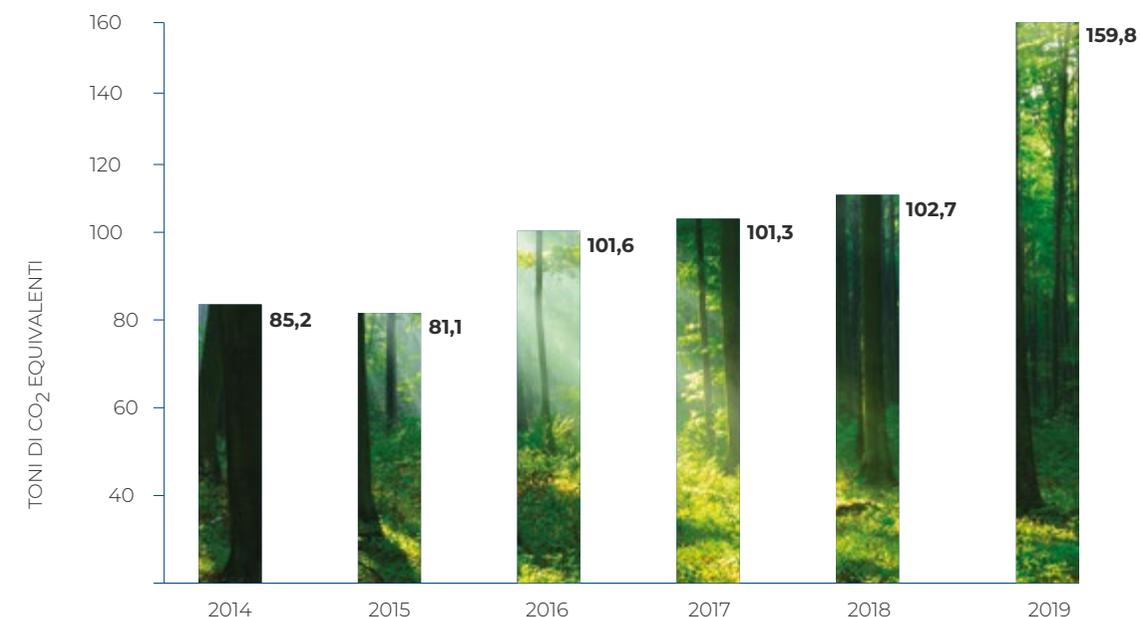
Il contesto italiano si caratterizza per un ampio ricorso al trasporto merci su gomma. Le più recenti rilevazioni ISTAT evidenziano, infatti, come oltre 896 milioni di tonnellate di merci siano state trasportate su gomma a fronte di un ricorso al trasporto intermodale pari a circa 59 milioni di tonnellate. Tale dato evidenzia, quindi, come GTS operi all'interno di un contesto competitivo caratterizzato da un elevato grado di complessità dovuto all'esistenza di barriere all'ingresso di tipo culturale oltre che economico.

La sfida del Gruppo risiede, quindi, nello sviluppo di un sistema di trasporto integrato in grado di favorire la transizione verso modelli di business sostenibili da parte delle aziende partner. Si evidenzia, infatti, come GTS abbia introdotto criteri ambientali e sociali all'interno delle proprie policy in materia di selezione dei fornitori e dei clienti. In tal senso, il Gruppo opera attraverso un approccio integrato finalizzato a monitorare gli impatti interni ed esterni sull'ecosistema.

Le emissioni di GHG (Scope 1) del Gruppo GTS sono state pari a 315 tonnellate equivalenti di CO₂. Le emissioni risultano essere prevalentemente riconducibili alle attività interne, con particolare riferimento alle attività di climatizzazione e all'alimentazione motori per movimentazione Gru e veicoli.

Per quanto concerne le attività connesse alla riduzione degli impatti ambientali, nel 2019 il Gruppo ha ridotto il proprio impatto per un valore pari a circa 159 tonnellate di CO₂ equivalenti. Tale riduzione è stata favorita dall'acquisizione di tre automezzi elettrici per spostamenti urbani, i quali hanno generato una riduzione degli impatti ambientali per un valore pari a circa 122 tonnellate equivalenti di CO₂. Le 122 tonnellate equivalenti di CO₂ fanno

seguito alle precedenti iniziative avviate da parte del Gruppo allo scopo di ridurre il proprio impatto ambientale all'interno delle comunità in cui esso opera.



LA GESTIONE DELLE RISORSE ENERGETICHE

Nell'anno 2019, il Gruppo ha impiegato nell'anno fonti non rinnovabili per un valore pari a circa 370 joule. Tale valore è riconducibile prevalentemente alle attività interne del Gruppo, non essendo significativi gli impatti generati esternamente allo stesso. Per quanto concerne i consumi di energia elettrica, è stato registrato un consumo annuo pari a 1072 MJ.

Al fine di ridurre la dipendenza energetica da fonti non rinnovabili, il recente passato ha visto l'introduzione di un impianto fotovoltaico in grado di produrre 32.216,19 kWh. L'integrazione dell'impianto all'interno dei processi aziendali ha favorito la riduzione degli impatti ambientali del gruppo per un valore stimato pari a circa 13 tonnellate di CO₂. Inoltre, l'implementazione di tale sistema ha permesso la vendita di energia per un quantitativo pari a 115.978 MJ.

LA GESTIONE DEI RIFIUTI

Il Gruppo GTS opera nel pieno rispetto delle norme in materia di gestione dei rifiuti derivanti dall'attività di trasporto merci. Nello specifico, le società del Gruppo GTS provvede alla trasmissione del modello unico di dichiarazione ambientale ai sensi della legge 70 del 1994 e successive modifiche. A tale attività condotta su impulso normativo, vanno ad aggiungersi ulteriori attività promosse volontariamente all'interno del Gruppo quali, a titolo esemplificativo, la diffusione della cultura del riciclo.

La nostra storia

La storia del Gruppo GTS affonda le sue origini nell'anno 1977, anno in cui Nicola Muciaccia affronta con coraggio la sfida imprenditoriale di creare la "sua" impresa di trasporti. Sin dall'inizio è stata posta profonda attenzione alla più vasta platea di clienti, cercando di fornire il miglior servizio di trasporto basato sulla intermodalità strada+ferrovia. Si riportano di seguito le principali tappe che hanno interessato il percorso di crescita del Gruppo GTS.

1977

Fondazione della prima società del Gruppo GTS ad opera del presidente Nicola Muciaccia.

2010

Costituzione della società GTS Rail e conseguimento della licenza ferroviaria sulla rete nazionale.

2011

Estensione territoriale del certificato di sicurezza ed estensione al trasporto merci pericolose. Ottenimento del certificato di sicurezza rilasciato dall'Agenzia Nazionale per la sicurezza delle ferrovie. Partecipazione all'evento fieristico Internazionale Transport Logistic di Monaco. Con Elettra e Zeus si amplia la flotta dell'impresa ferroviaria.

2012

Inaugurazione e messa in esercizio dell'Officina di Manutenzione del materiale rotabile.

Oscar di Bilancio.

★ 2016

Il Ministero Italiano dei trasporti e delle infrastrutture rilascia la licenza nazionale ferroviaria per il trasporto passeggeri alla GTS RAIL S.P.A.

2017

Costituzione e nomina del CdA su GTS Holding.

Certificazione "Elite".

2018

GTS riceve da Confindustria Bari Bat il bollino di qualità per l'alternanza scuolalavoro. Fabbrichiamo il futuro Confindustria.

2019

La flotta GTS raggiunge quota locomotori 15 , carri ferroviari 315.

Oscar di bilancio 2019

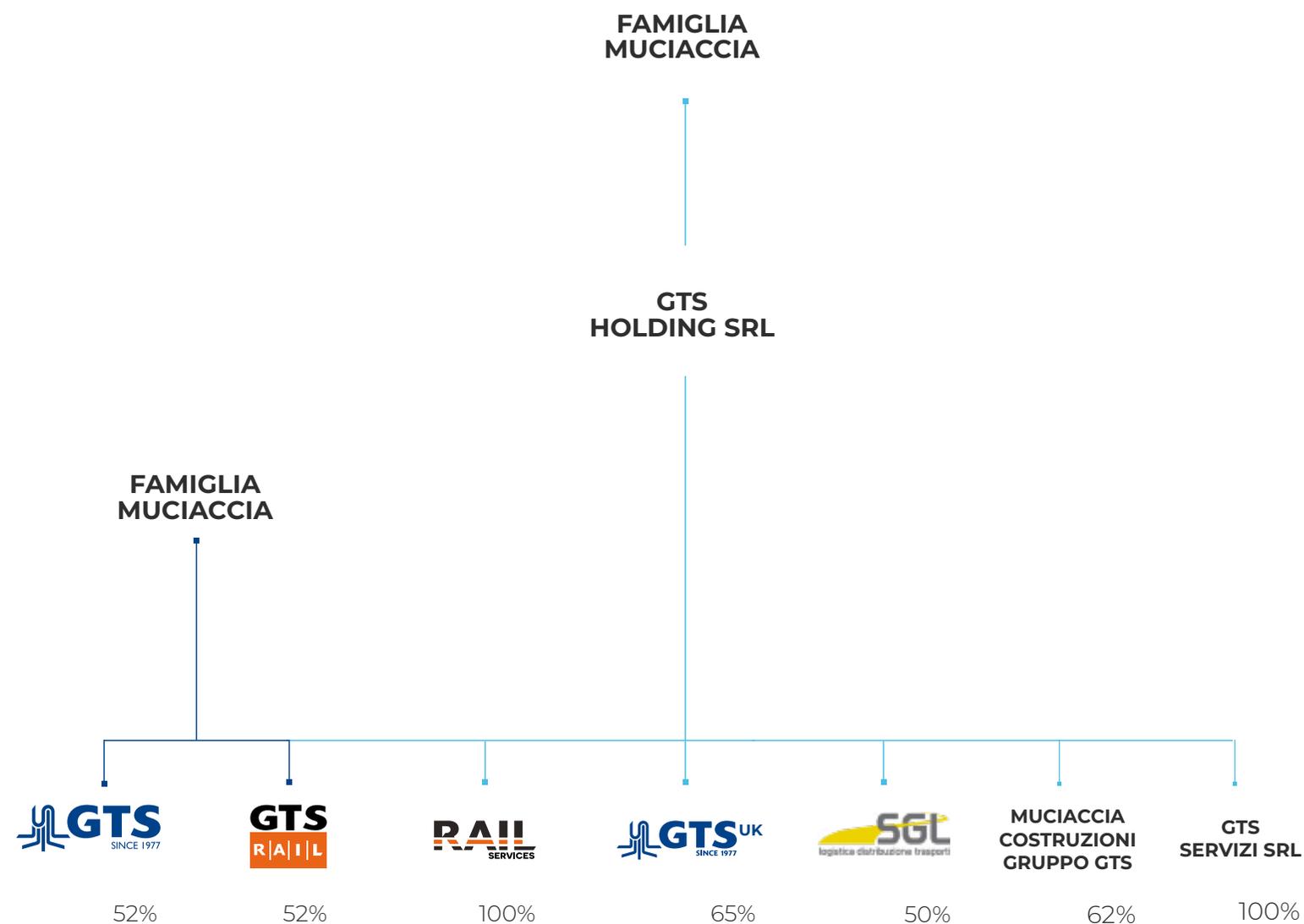
2020

+ 5 locomotive
+ 40 carri ferroviari
Flotta locomotori = 23
Flotta carri = 355

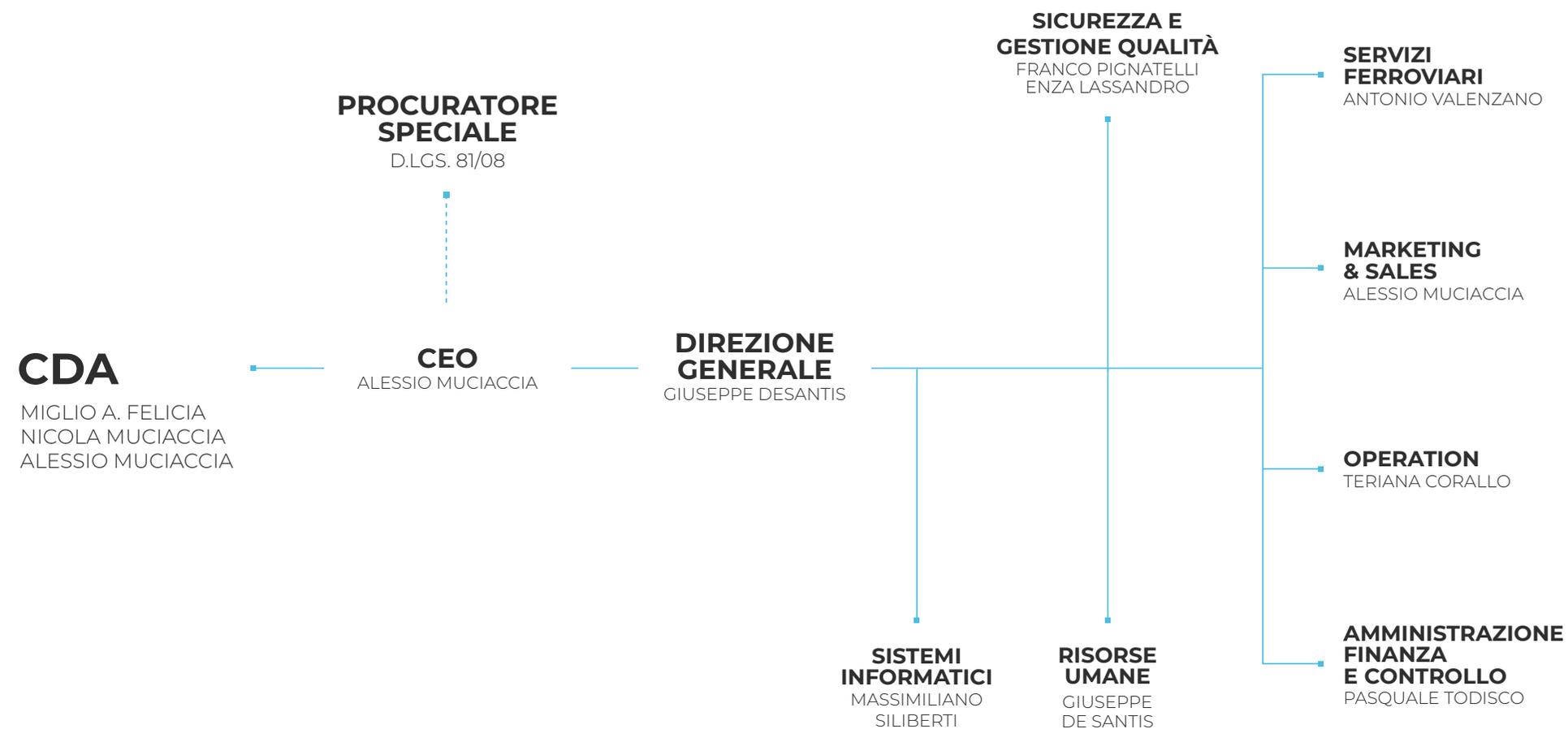
Il gruppo

- > [Azionariato del gruppo](#)
- > [Struttura organizzativa del gruppo](#)
- > [GTSNET](#)
- > [La governance](#)

Azionariato del gruppo



Struttura organizzativa del gruppo



GTSNET: una rete grande quanto l'Europa



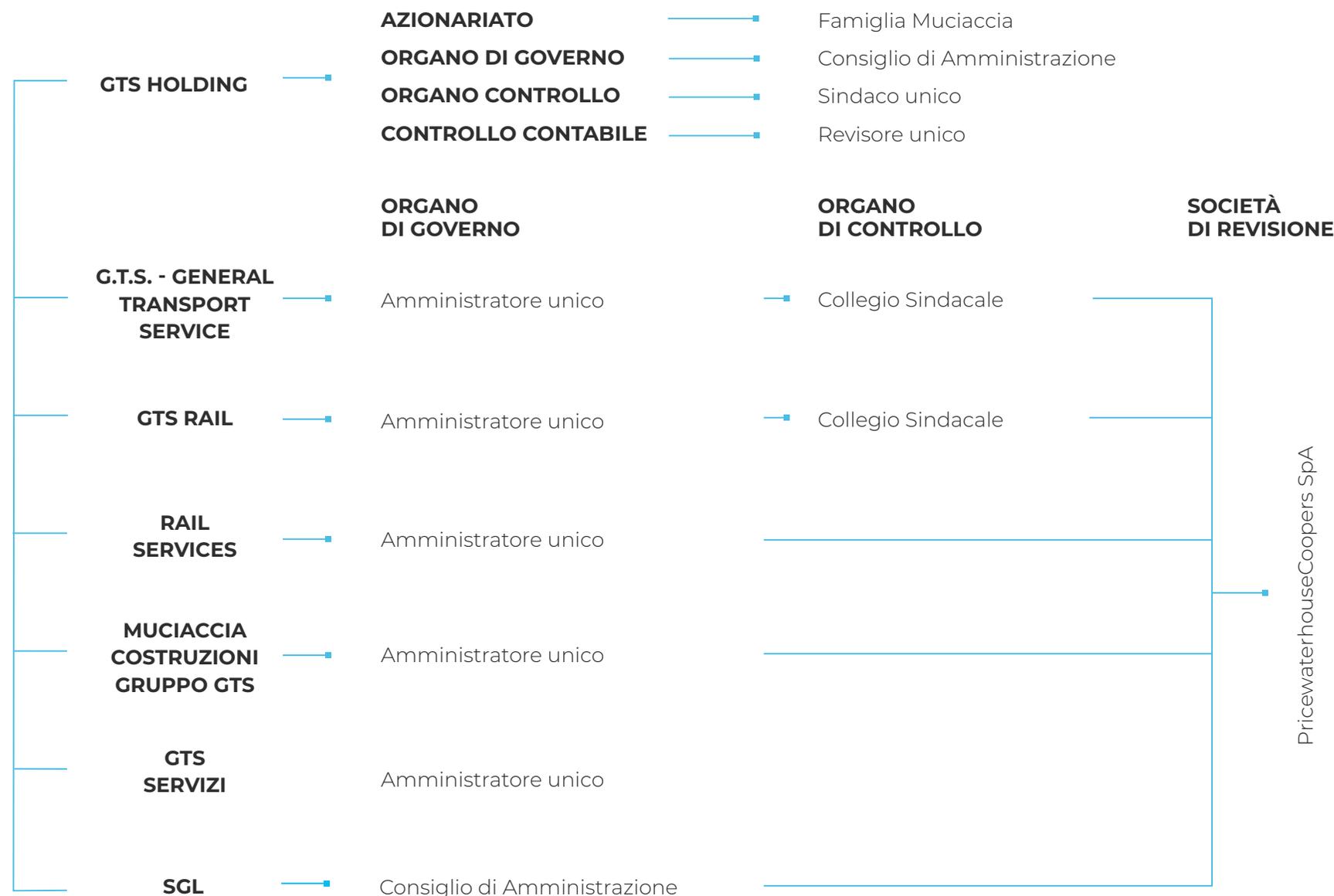
La governance

GTS ha adottato un modello di amministrazione e controllo tradizionale. Il sistema è costruito in conformità alle disposizioni normative e agli standard più evoluti di corporate governance. È costante il percorso di continuo miglioramento intrapreso dal Gruppo, GTS verso la volontaria adesione al codice di autodisciplina di Borsa Italiana SpA approvato dal Comitato per la Corporate Governance nel marzo 2006, rivisto e aggiornato nel mese di gennaio 2020.

Siffatto modello di governance così strutturato, pone le basi per una politica di creazione di valore sostenibile di lungo periodo orientato alla creazione di valore per tutti gli stakeholder.

La previsione di alcune competenze inderogabili in capo all'Assemblea dei Soci, consente un costante confronto tra il management e gli azionisti relativamente agli elementi fondamentali di governance quali, ad esempio, la nomina e la revoca degli amministratori, la nomina dei componenti del collegio sindacale, il conferimento dell'incarico di revisione legale dei conti.

Il Consiglio di Amministrazione in capo alla holding ha consentito la discussione ed approvazione delle politiche di gestione del Gruppo con particolare riferimento agli assetti societari e strategici.



CARTA DEGLI IMPEGNI

GTS formalizza parte del proprio contributo agli SDGs all'interno del proprio Piano di Sostenibilità. Il Piano di Sostenibilità si configura attraverso una pianificazione triennale delle principali attività che il Gruppo intende perseguire allo scopo di contribuire attivamente al perseguimento dei differenti obiettivi declinati all'interno dell'Agenda 2030. Il piano è sottoposto a revisione annuale, allo scopo di monitorare costantemente lo stato di avanzamento dei processi avviati nel tempo.

Il 2019 ha visto il raggiungimento di parte degli obiettivi prefissati per il triennio 2018-2021. Nello specifico, il Gruppo ha perseguito i propri obiettivi in materia di:

- Ottenimento delle certificazioni SQAS (Safety and Quality Assessment System), ACEP-CSC
- Implementazione di un Sistema HACCP con Food Defense e Gestione Crisi;
- Adozione del progetto Overseas;
- Ottenuta autorizzazione AEO (Authorized Economic Operator) n.IT AEOF 19 1610 del 18/08/2019 rilasciata dall'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli.

Le future sfide del Gruppo per il periodo 2019-2021 vedranno il mantenimento degli obiettivi non raggiunti nel 2019, unitamente a nuove tematiche quali l'ottenimento di nuove certificazioni e l'implementazione di ulteriori sistemi di gestione.



CARTA DEGLI IMPEGNI TRIENNIO 2018 > 2020

	IMPEGNI	DONE	SCOPE
<p>12 RESPONSIBLE CONSUMPTION AND PRODUCTION</p>	<p>CERTIFICAZIONI SQAS (SAFETY AND QUALITY ASSESSMENT SYSTEM)</p> <p>Si tratta di un sistema di valutazione delle performance ambientali, di sicurezza, security e qualità dei Fornitori di servizi logistici alle Aziende Chimiche. Si tratta di un sistema di monitoraggio dei fornitori di servizi logistici in maniera indipendente e armonizzata, in modo da garantire uniformità di valutazione a tutti i livelli, la verifica infatti è sempre condotta da auditor indipendenti, riconosciuti e qualificati.</p>		
	<p>HACCP ISO 22000, (SISTEMA DI GESTIONE DELLA SICUREZZA ALIMENTARE)</p> <p>adottato volontariamente dagli operatori della filiera alimentare, direttamente o indirettamente coinvolti nel processo di produzione degli alimenti. Ciascun operatore della catena di produzione è responsabile dell'applicazione dello standard, che non è volto alla certificazione dell'intera filiera bensì del servizio di ciascuna competenza.</p>		
	<p>GDP, offrire maggiori garanzie ai clienti in materia di buona pratica di distribuzione dei medicinali per uso umano (BPD/GDP), per tenere conto dei recenti progressi nelle pratiche di stoccaggio e distribuzione dei medicinali in seno all'Unione Europea, nonché delle nuove disposizioni introdotte dalla Direttiva Ue.</p>		
	<p>ACEP-CSC, garantire la massima sicurezza a tutti gli operatori che, in un contesto internazionale, svolgono attività di movimentazione e trasporto di container.</p>		
	<p>ACEP-CSC, garantire la massima sicurezza a tutti gli operatori che, in un contesto internazionale, svolgono attività di movimentazione e trasporto di container.</p>		
<p>16 PEACE, JUSTICE AND STRONG INSTITUTIONS</p>	<p>WHISTLEBLOWING, si tratta di adozione volontaria di misure finalizzate alla prevenzione e alla repressione della corruzione e dell'illegalità. In particolare il provvedimento mira a tutelare il dipendente che nel corso della sua attività di lavoro, segnala attività illecite di cui è venuto a conoscenza.</p>		
	<p>ADOZIONE DEL PROGETTO OVERSEAS, ovvero la costituzione di un department in grado di offrire ai clienti il servizio di spedizione via mare e via aerea.</p>		
	<p>AEO (AUTHORIZED ECONOMIC OPERATOR), lo status di AEO consente agli operatori economici di avvalersi di vantaggi ed agevolazioni di natura diretta ed indiretta relativamente alle operazioni a rilevanza doganale poste in essere.</p>		
	<p>AGGIORNAMENTO DA BS OHSAS 18001 A UNI ISO 45001 SUI SISTEMI DI GESTIONE PER LA SALUTE E SICUREZZA SUL LAVORO, allo scopo di migliorare la sicurezza, ridurre i rischi in ambito lavorativo e migliorare la salute e il benessere dei lavoratori.</p>		
<p>8 DECENT WORK AND ECONOMIC GROWTH</p>	<p>GDP, offrire maggiori garanzie ai clienti in materia di buona pratica di distribuzione dei medicinali per uso umano (BPD/GDP), per tenere conto dei recenti progressi nelle pratiche di stoccaggio e distribuzione dei medicinali in seno all'Unione Europea, nonché delle nuove disposizioni introdotte dalla Direttiva Ue.</p>		
	<p>IMPLEMENTAZIONE DI UN SISTEMA UNI EN ISO 14001, allo scopo di introdurre un'ulteriore sistema di gestione ambientale all'interno del Gruppo.</p>		
	<p>CERTIFICAZIONE GMP+ E QS (FEED SAFETY ASSURANCE), allo scopo di garantire la qualità dei prodotti agroalimentari di origine animale attraverso il trasporto di mangimi nel rispetto dei più elevati standard.</p>		
<p>9 INDUSTRY, INNOVATION AND INFRASTRUCTURE</p>	<p>IMPLEMENTAZIONE DI UN SISTEMA ISO/IEC 27001, allo scopo di introdurre un sistema di gestione per la sicurezza delle informazioni delle aziende</p>		
	<p>WHISTLEBLOWING, si tratta di adozione volontaria di misure finalizzate alla prevenzione e alla repressione della corruzione e dell'illegalità. In particolare il provvedimento mira a tutelare il dipendente che nel corso della sua attività di lavoro, segnala attività illecite di cui è venuto a conoscenza.</p>		

Le nostre attività

- > Il contesto internazionale nel quale GTS opera
- > Il sustainable business model di GTS

Il contesto internazionale in cui GTS opera



L'ingranaggio si è avviato, anche se spesso, come è naturale che sia, ci sono resistenze al cambiamento ed all'innovazione. Il processo di **"Green Transport Solution"**, ovvero individuare soluzioni di trasporto merci che tutelino l'ambiente è avviato, è vivo ed in crescita.

L'Obiettivo 3 del Libro bianco sui Trasporti della Comunità Europea, "il 30% del trasporto di merci su strada per più di 300 km dovrebbe passare ad altri mezzi di trasporto come la ferrovia o il trasporto per vie navigabili entro il 2030, e più del 50% entro il 2050" che qualche anno fa sembrava così utopistico, se non illusorio, comincia a trasformarsi in qualcosa di concreto con le misure adottate dai vari governi nazionali.

Analizzando la situazione ai confini nazionali, partendo dalla Confederazione Svizzera, la cui costituzione all'art. 84 recita "Il traffico

transalpino per il trasporto di merci attraverso la Svizzera avviene tramite ferrovia. Il Consiglio federale prende le misure necessarie", aumentano i divieti applicabili ai mezzi pesanti e proporzionalmente aumentano le tasse sul traffico pesante. La Svizzera ha da anni avviato ed investito in una politica di shift modale con l'obiettivo di ridurre il traffico transalpino giunto nel 2010 ad oltre 1,4 milioni di TIR e con l'obiettivo di portare questo valore sotto la soglia dei 650 mila.

L'Austria, ed in particolare il Land Tirolo, ha annunciato a fine 2019 l'introduzione, a partire dal primo gennaio 2020, di ulteriori limitazioni e sbarramenti al traffico pesante (Tir) in transito sul suo territorio. Tutte queste misure, volte a spostare il trasporto merci su ferrovia, si traducono in caso di mancato adeguamento del sistema logistico del Nostro Paese in una riduzione dei traffici in export.



A livello nazionale, il trasporto merci per ferrovia è ancora fanalino di coda d'Europa, tuttavia una serie di interventi legislativi hanno istituito incentivi per favorire lo switch modale, favorendo dal 2015 una ripresa del traffico merci intermodale.

Il c.d. Ferrobonus, legge 27 Dicembre 2019, n. 160 che prevede un contributo per Km i cui benefici dovranno esser obbligatoriamente trasferiti per il 50% alla clientela finale è una misura che, anche se in minima parte ha consentito un recupero di costi ai clienti ed alle imprese MTO.

La legge 21 giugno 2017, n. 96, ha istituito, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, un Fondo con una dotazione di 2 milioni di euro per ciascuno degli anni 2017, 2018 e 2019, destinato alla formazione di personale impiegato in attività della circolazione ferroviaria, con particolare riferimento alla figura professionale dei macchinisti del settore merci, al fine di sostenere le imprese nel percorso di alta formazione del personale addetto.

“La cura del Ferro” ha istituito la compensazione dei pedaggi per le imprese ferroviarie merci contribuendo ad abbattere gli ancora elevati costi di produzione del servizio di trasporto ferroviario, che ricordiamo necessità di ingenti investimenti in asset produttivi ed intangibili.

Una serie di ulteriori misure, previste dal Decreto Clima, tra cui il taglio delle accise per i veicoli più inquinanti mirano a spingere verso uno shift modale. L'autenticità di tali misure si riduce, tuttavia, a seguito della riduzione importante dei costi di carburante, che rende il costo del reale competitor del trasporto intermodale ancora più appetibile. La conclusione è che l'intermodalità deve far leva da un lato sui costi, e dall'altro sulla qualità del servizio in termini di efficienza, e terzo fondamentale pilastro, una reale e concreta volontà di salvaguardia dell'ambiente e della salute pubblica.

Il Mar Adriatico è divenuto una “core route” per raggiungere i Paesi del Centro Europa, ne è una dimostrazione attiva l'acquisizione da parte di Cosco Shipping del Porto di Pireo avvenuta nel 2016 e le

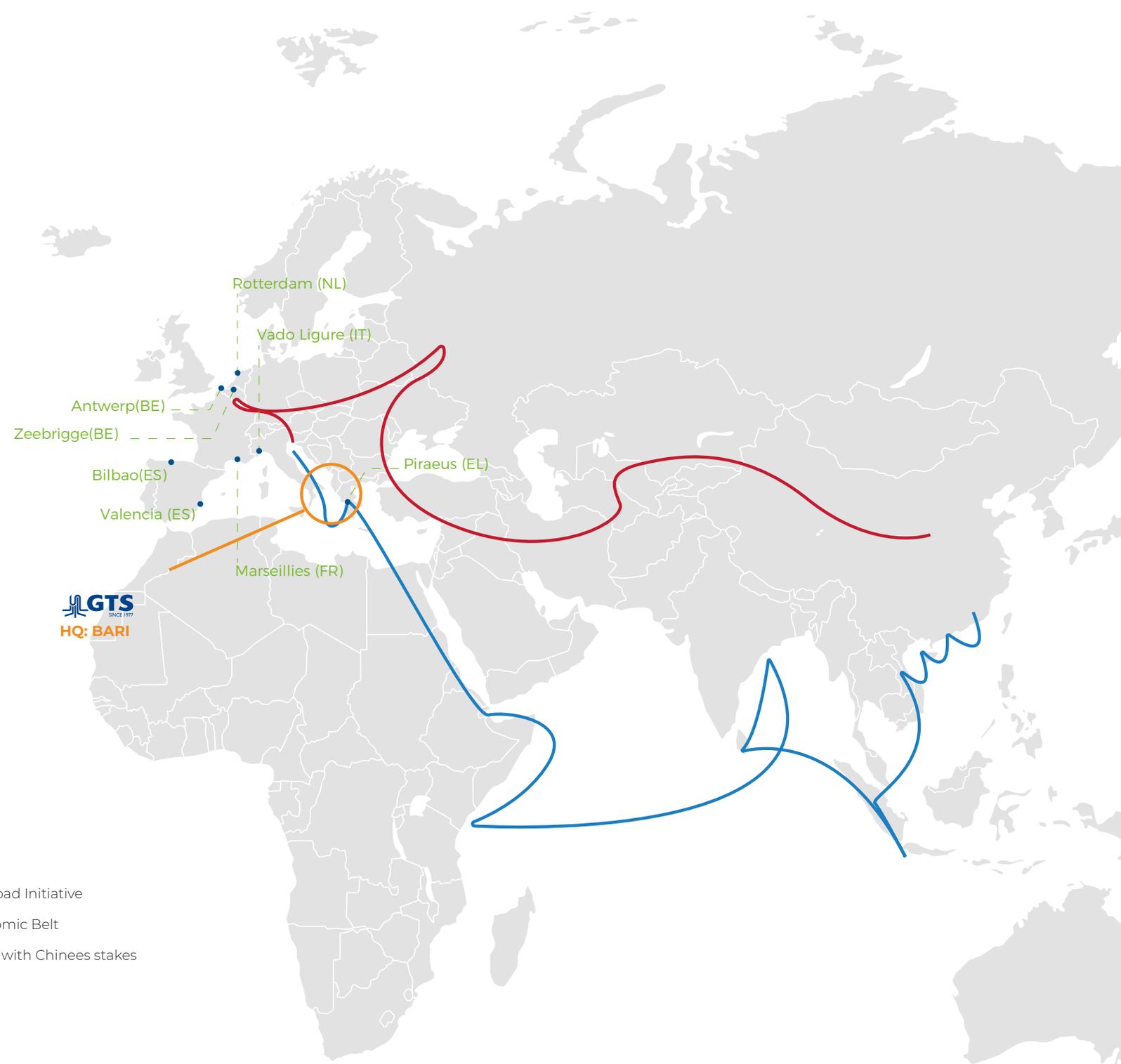
successiva acquisizione del porto di Valencia.

Il Bel Paese è al centro delle reti Marittime trans-mediterranee. Si presenta, inoltre, come un Hub naturale del Mediterraneo con i suoi 8 mila km di costa, attraversata da 4 corridoi europei TEN-T. Per il suo sviluppo è fondamentale integrare il sistema portuale con i vari sistemi ferroviari, stradali e le relative piattaforme logistiche (interporti).

Il recupero dell'efficienza dei sistemi portuali italiani è divenuto un elemento strategico per il rilancio del Paese, (si veda in tal senso il

piano strategico nazionale della portualità e della logistica)

e con esso l'efficiente collegamento porti – ferrovia, l'informatizzazione delle procedure doganali, deburocratizzazione delle procedure, al fine di rendere più competitive le infrastrutture del sistema Paese.



- Maritime Silk Road Initiative
- Silk Road Economic Belt
- European ports with Chinese stakes

Il sustainable business model di GTS

La sostenibilità è parte integrante del modello di business del Gruppo GTS. Negli anni, il Gruppo ha fondato il proprio business su paradigmi volti a coniugare all'interno delle strategie aziendali profili socio-ambientali oltre che finanziari. In tal senso, la crescente attenzione riposta da policy maker e società civile al tema dell'Agenda 2030 ha rappresentato per GTS un ulteriore stimolo di crescita.

Il Gruppo fonda la propria strategia attraverso la costante interazione tra i sei capitali previsti dal modello IIRC e i 17 SDGs che compongono l'Agenda 2030. Tale scelta segue il percorso intrapreso nell'ambito dell'IR 2018 il quale ha segnato il primo passo verso un nuovo concetto di "sustainable business model". Infatti, il 2019 ha visto l'avvio di nuove sfide per il Gruppo quali lo sviluppo di sinergie commerciali fondate su accordi finalizzati al perseguimento di obiettivi comuni in materia di sostenibilità.

Le attività di business del Gruppo GTS si articolano nelle seguenti business units:

- Trasporto merci intermodale – è l'attività core del gruppo che consiste nel combinare differenti forme di trasporto, ovvero ferroviaria, stradale e marittima, al fine di fornire un servizio Door to Door al cliente;
- Trazione ferroviaria – attività fortemente in sviluppo, riguarda l'attività di trazione di convogli ferroviari di terze parti spesso in connessione di porti o poli logistici.

- Attività overseas e forwarding; con la Certificazione AEO si conclude un percorso per offrire ai nostri clienti soluzioni di trasporto su tratte internazionali non coperte dai nostri network.
- Gestione manutenzione del materiale rotabile – attività accessoria per mantenere in efficienza gli asset aziendali, ha trovato favorevole riscontro sul mercato grazie alla presenza di una Officina dotata di tornio in fossa che permette un efficiente profilazione del materiale rotabile;
- Attività di service intercompany – attività di supporto amministrativo monitoring e controllo;
- Logistic & Real Estate – Gestione e manutenzioni degli immobili destinati ai servizi logistici.

Inoltre, il Gruppo ha avviato un processo di rendicontazione integrata che coniuga al suo interno, oltre agli outcomes, anche uno schema di needs, ovvero bisogni da soddisfare da parte degli stakeholder esterni. Tale scelta mira allo sviluppo di simbiosi industriali con partner strategici, allo scopo di generare esternalità positive in grado di favorire il perseguimento di benefici all'interno della catena di produzione del valore. L'idea di GTS è che la sfide derivanti dall'integrazione di obiettivi di sostenibilità all'interno delle strategie aziendali non possa prescindere dal coinvolgimento di portatori di interesse esterni alla governance.



CAPITALS/INPUTS

BUSINESS ACTIVITIES

OUTPUT

OUTCOME

NEEDS



La passione e la forza dei nostri dipendenti sono elemento essenziale per la pianificazione e gestione del processo di trasporto. È grazie a loro se possiamo pianificare e combinare soluzioni efficienti e sostenibili di trasporto per un servizio di qualità.



Politiche Retributive volte al riconoscimento del merito e tali che possano garantire il soddisfacimento delle necessità e sviluppo delle passioni. Sviluppo delle Competenze in un settore ad alta crescita e fabbisogno di personale, Stabiliamo obiettivi di Crescita personale ed economica per rapporti duraturi.



Riduzione delle Emissioni di CO₂, congestione del traffico e conseguente riduzione dei rischi di mortalità sulle strade.



Creiamo Relazioni durature con i nostri fornitori che si occupano di trasportare e traghettare le merci, mantenere i nostri assets in efficienza, fornire le materie primenecessarie al processo produttivo. I nostri assets principali, locomotive, cassi ferroviari e casse mobili ci permettono di mettere "il trasporto" a supporto della logistica e creare i convogli che trasportano le merci.



Circa 100.000 mila spedizioni l'anno gestite, con una distribuzione di valore del 72% del fatturato sui nostri fornitori.



Contribuiamo alla Ricchezza e Sviluppo dell'Economia Locale, con la scelta forte di rafforzare il territorio dove abbiamo le radici.



Mobilità Intelligente, Formazione Scolastica di Base e Alta Formazione, Strutture Sanitarie Efficienti & Sicurezza.



La crescita del Gruppo è fortemente legata alla capacità di investimento in Assets, di questi gran parte in Tangibles Assets, quali locomotori, carri ferroviari e casse mobili. Fondamentali sono le politiche di distribuzione di utili e raccolta di fonti di finanziamento. Con la trasparenza dei rapporti e la certificazione dei dati finanziari costruiamo relazioni efficaci con gli Istituti di Credito.



Utilizziamo la leva finanziaria, per aumentare la capacità produttiva e finanziare la crescita del gruppo. Oltre 78 milioni gli investimenti in asset produttivi. Roe del 34,58% ed un ROI del 16,59% il risultato delle operations.



Lo sviluppo sociale è normale conseguenza della distribuzione di ricchezza. Favoriamo lo scambio culturale e la crescita della persona con iniziative e collaborazioni con il territorio.



Supporto allo sviluppo della famiglia ed emancipazione femminile con servizi che favoriscano la conciliazione famiglia - lavoro.

L'Apporto pubblico di risorse finanziarie, è una leva importante per lo shift modale. Tale percorso richiede infrastrutture adeguate ed integrate al fine di ridurre le inefficienze ancora presenti.



Per produrre i nostri servizi utilizziamo energia elettrica per alimentare le nostre locomotive, e per alimentare l'officina utilizziamo anche energia solare.



Riduciamo l'impiego di carburanti e favoriamo lo shift modale dalla strada alla ferrovia. Oltre 100,000 containers tolti dalla strada.



La Nostra Crescita si accompagna alla crescita dei nostri fornitori storici, innestando un virtuoso meccanismo di creazione di valore e posti di lavoro nell'indotto.



Rapporti basati sulla trasparenza ed il rispetto, per creare valore per gli azionisti. Mettiamo a disposizione il nostro know how alle varie Istituzioni, con le quali collaboriamo attivamente.



Nel 2019, 4 tirocini formativi avviati, 1 dottorato di ricerca in corso. Nel 2019 l'Integrated Report ha ricevuto il riconoscimento dell'Oscar di Bilancio, per la seconda volta.



Contribuiamo, insieme ad altre eccellenze regionali, alla crescita del settore, ed ad attirare l'interesse di soggetti investitori e finanziatori, con importanti opportunità di sviluppo locale.



Cerchiamo di portare innovazione nel settore attraverso la digitalizzazione dei processi e flussi documentali. Mettiamo a disposizione dei nostri clienti un settore IT per favorire l'integrazione di sistemi distribuiti.



4 Big Clients, con sistemi informativi integrati, 50% dei terminal ferroviari integrati. Kpi dedicati per i nostri clienti. Portale Dedicato ai nostri clienti per monitoraggio servizi e gestione amministrativa. Portale GTS Go con oltre 1400 fornitori connessi.



Iterazioni con la comunità Scientifica, Istituti di Formazione e Ricerca permettono di creare le basi di sviluppo di nuovi percorsi formativi per i professionisti del futuro.





La gestione dei rischi e compliance

Il contesto ad alta complessità in cui GTS opera determina, inevitabilmente, l'esposizione a differenti tipologie di rischio. Negli anni, il Gruppo ha consolidato il proprio approccio in materia di gestione e contenimento dei rischi attraverso il ricorso a sistemi di ERM (Enterprise Risk Management). Il sistema di ERM implementato da

GTS include, inoltre, anche i rischi di sostenibilità. Tale scelta segue quanto evidenziato a livello internazionale circa l'esigenza di integrare le tematiche financial e non-financial all'interno dei processi aziendali



01. RISCHI DI CONTESTO ESTERNO

Tale categoria comprende le aree relative ai rischi rivenienti dal contesto Paese all'interno del quale la società intende operare, introduzione di nuove normative, innovazioni tecnologiche, evoluzione della domanda, strategie dei competitor. Tali rischi sono accomunati dall'assenza di leve gestionali in capo alla società.

<p>COVID-19</p>	<p>Il Covid-19 rappresenta un fenomeno economico oltre che sociale. Si evidenzia, infatti, come la pandemia abbia inciso in maniera significativa sulla liquidità di un elevato numero di aziende. Inoltre, il distanziamento sociale ha inciso anche sulle abitudini di consumo dei cittadini, andando, quindi, a generare un fisiologico incremento della domanda di specifici beni. Da tale analisi emerge, quindi, come la pandemia abbia comportato per le aziende la necessità di rivisitare i propri processi operativi al fine di fare fronte alla crisi di liquidità delle imprese e alle nuove esigenze del mercato.</p>	<p>RISCHIO </p> <p>RILEVANZA </p> <p>PRESIDIO </p>
<p>PREZZO DEL PETROLIO</p>	<p>Il primo semestre del 2020 è stato caratterizzato da un crollo del prezzo del petrolio. Tale evidenza deriva, prevalentemente, dagli effetti delle politiche in materia di Covid-19 le quali hanno favorito la contrazione dei prezzi di tale risorsa. Tuttavia, essendo i risvolti futuri connessi al Covid-19 incerti, non risulta agevole comprendere le future dinamiche legate al prezzo del petrolio. In tal senso, la diminuzione del prezzo del petrolio potrebbe favorire una momentanea ripresa di settori competitor fondati sull'utilizzo di petrolio o derivati.</p>	<p>RISCHIO </p> <p>RILEVANZA </p> <p>PRESIDIO </p>
<p>BREXIT</p>	<p>Le ripercussioni derivanti dalle politiche di uscita dall'UE da parte degli inglesi, ha segnatamente evidenziato i suoi effetti di notevole incertezza già nel corso del primo trimestre del corrente esercizio. L'uscita della Gran Bretagna dall'Unione Europea, così come sancita dal referendum che si è svolto il 23 Giugno 2016 ha innescato un clima di profonda incertezza segnando i traffici import export verso questo Paese. Ad oggi, gli esiti derivanti da tale politica risultano essere incerti data la mancata uscita della Gran Bretagna dall'Unione Europea.</p>	<p>RISCHIO </p> <p>RILEVANZA </p> <p>PRESIDIO </p>
<p>NUOVI CONCORRENTI</p>	<p>Barriere all'ingresso elevate, caratterizzate da normative stringenti e poderosi investimenti rendono l'accesso al settore assolutamente non facile. Tuttavia, il grande interesse riposto da parte dei fondi di investimento potrebbe favorire lo sviluppo del settore.</p>	<p>RISCHIO </p> <p>OPPORTUNITÀ </p> <p>PRESIDIO </p>

02. RISCHI STRATEGICI

I rischi strategici consistono nel deterioramento della posizione di capitale e della redditività derivanti da errate decisioni aziendali, da un'implementazione inadeguata dei piani e strategie aziendali, dall'inappropriatezza e dalla mancanza di reattività ai cambiamenti dell'ambiente esterno tali da comportare una sostanziale variazione del profilo di rischio del Gruppo" con "I rischi strategici consistono nel deterioramento della posizione competitiva e dei connessi riflessi di natura economico-finanziaria

<p>CREDITO</p>	<p>Il merito creditizio conseguito dalle società del Gruppo, consente a GTS di reperire sul mercato dei capitali, le risorse necessarie per finanziare la crescita.</p>	<p>RISCHIO </p> <p>RILEVANZA </p> <p>PRESIDIO </p>
<p>RISORSE UMANE</p>	<p>Il Gruppo ha investito in incubatori indispensabili per la formazione dei talenti da inserire successivamente in organico.</p>	<p>RISCHIO </p> <p>RILEVANZA </p> <p>PRESIDIO </p>
<p>REPUTAZIONALE</p>	<p>Si tratta del rischio di deterioramento dell'immagine aziendale, dovuto ad una percezione negativa dell'immagine dell'impresa stessa tra clienti, controparti, azionisti e/o autorità di controllo. Alto è il livello di attenzione che il Gruppo GTS riserva a tale classe di rischio, in considerazione dei numerosi riconoscimenti e sempre più frequenti attestazioni che ottiene in termini di best practice nel campo della gestione responsabile e della rendicontazione della sostenibilità.</p>	<p>RISCHIO </p> <p>RILEVANZA </p> <p>PRESIDIO </p>

03. RISCHI OPERATIVI

Dall'inadeguatezza dei processi interni, delle risorse umane e dei sistemi tecnologici oppure da eventi avversi esterni possono derivare perdite importanti per GTS. In tale categoria rientra il rischio legale, ossia il rischio di perdite derivanti da violazioni di leggi o regolamenti, da responsabilità contrattuale o extra-contrattuale ovvero da altre controversie.

IT	A partire dal 2018, il Gruppo GTS è dotato di un reparto IT deputato alla ricerca e sviluppo di soluzioni di integrazione informatica con clienti e fornitori. Inoltre sviluppa costantemente soluzioni in grado di ottimizzare i servizi erogati nonché i processi di decisione aziendale.	RISCHIO RILEVANZA PRESIDIO
GESTORE INFRASTRUTTURA	Il tema della gestione delle infrastrutture è stato oggetto di grande attenzione da parte dei policy makers dato il numero di incidenti avvenuti nel corso dell'ultimo triennio. In tal senso, i prossimi anni potrebbero essere caratterizzati da un potenziamento delle infrastrutture.	RISCHIO RILEVANZA PRESIDIO

04. RISCHI DI SOSTENIBILITÀ

La necessità di preservare il valore ambientale e sociale del Gruppo GTS ha indotto il Board ad agire preventivamente sulle tematiche afferenti tale tipologia di rischio. Tale cluster comprende tutti i potenziali rischi rivenienti dall'ambito sociale, personale aziendale, diritti umani e anticorruzione.

Con particolare riferimento al rischio reputazionale rimane alto il livello di attenzione al fine di consolidare l'immagine sul mercato del Gruppo GTS

LOTTA ALLA CORRUZIONE	Job rotation nelle posizioni maggiormente esposte a tale profilo di rischio. Monitoraggio di particolari concentrazioni di fatturato in capo ad un ristretto numero di fornitori. Segregazione tra più persone dei processi di approvvigionamento e altri considerati sensibili.	RISCHIO RILEVANZA PRESIDIO
EMISSIONI DI CO₂	Acquisto di mezzi elettrici per lo spostamento delle persone. Politiche di marketing territoriale finalizzate all'utilizzo dei mezzi pubblici da parte dei collaboratori per raggiungere la sede di lavoro.	RISCHIO RILEVANZA PRESIDIO
SALUTE DEI LAVORATORI E SICUREZZA DEI LUOGHI DI LAVORO	Incremento dei momenti di formazione a favore dei dipendenti al fine di illustrare loro i rischi specifici e i relativi presidi utili a mitigare tali rischi.	RISCHIO RILEVANZA PRESIDIO
TUTELA DELL'AMBIENTE	Ampliato alle altre società del Gruppo del perimetro di adesione volontaria agli standard in materia di tutela dell'ambiente.	RISCHIO RILEVANZA PRESIDIO

GLO- BAL GOALS



THE GLOBAL GOALS

- > [GTS per Agenda 2030](#)
- > [Il piano di gestione sostenibile](#)



GTS per Agenda 2030

Nel corso degli ultimi anni, l'attenzione riposta dai policy makers circa lo sviluppo sostenibile ha assunto maggiore rilevanza. L'Agenda 2030 rappresenta una delle principali iniziative che hanno accompagnato il recente passato data l'adesione da parte dei 169 Stati aderenti alle Nazioni Unite. Tra le principali innovazioni dell'Agenda 2030 vi è il coinvolgimento attivo del settore privato, il quale rappresenta elemento centrale, oltre che strategico, nell'ambito del raggiungimento dei 17 SDGs.

Il settore dei trasporti rappresenta una delle principali leve strategiche sulle quali costruire un futuro maggiormente sostenibile. La centralità dello stesso è confermata, oltre che dalle diverse iniziative condotte da parte delle organizzazioni non governative, dalla specifica previsione del SDG 9, il quale si prepone l'obiettivo di "Costruire una infrastruttura resiliente e promuovere l'innovazione ed una industrializzazione equa, responsabile e sostenibile". Inoltre, il contributo del settore dei trasporti va ad estendersi alla totalità degli SDGs data la loro stretta interconnessione e interdipendenza.

Il Gruppo GTS contribuisce attivamente a tale processo attraverso le proprie attività. Tuttavia, in una logica di trasparenza ed accountability, sin dal 2017 GTS ha avviato un percorso di rendicontazione finalizzato alla messa in relazione del contributo del gruppo ai 17 SDGs. In tal senso, anche nell'anno 2019, il Gruppo ha rinnovato il proprio impegno attraverso l'individuazione di specifici goal sui quali contribuire attraverso le proprie attività.



GOAL	TEMI MATERIALI	AZIONI INTRAPRESE
 1 NO POVERTY SCONFIGGERE LA POVERTÀ	<ul style="list-style-type: none"> Conciliazione vita lavoro 	<ul style="list-style-type: none"> Creazione di valore condiviso
 3 GOOD HEALTH AND WELL-BEING SALUTE E BENESSERE	<ul style="list-style-type: none"> Salute e sicurezza nei luoghi di lavoro 	<ul style="list-style-type: none"> Implementazioni di Sistemi di Gestione per la Salute e Sicurezza sul lavoro
 4 QUALITY EDUCATION ISTRUZIONE DI QUALITÀ	<ul style="list-style-type: none"> Risk Management Formazione 	<ul style="list-style-type: none"> Attività formative all'avanguardia
 5 GENDER EQUALITY PARITÀ DI GENERE	<ul style="list-style-type: none"> Diversità e pari opportunità 	<ul style="list-style-type: none"> Presenza di donne nel management
 7 AFFORDABLE AND CLEAN ENERGY ENERGIA PULITA E ACCESSIBILE	<ul style="list-style-type: none"> Esternalità ambientali 	<ul style="list-style-type: none"> Riduzione della dipendenza da fonti energetiche non rinnovabili
 8 DECENT WORK AND ECONOMIC GROWTH LAVORO DIGNITOSO E CRESCITA ECONOMICA	<ul style="list-style-type: none"> Reputazione 	<ul style="list-style-type: none"> Tasso di turnover occupazionale positivo
 9 INDUSTRY, INNOVATION AND INFRASTRUCTURE IMPRESE, INNOVAZIONE E INFRASTRUTTURE	<ul style="list-style-type: none"> Reputazione Risk Management Trasporto sostenibile 	<ul style="list-style-type: none"> Acquisizione di nuovi automezzi

GOAL	TEMI MATERIALI	AZIONI INTRAPRESE
 10 REDUCED INEQUALITIES RIDURRE LE DISEGUAGLIANZE	<ul style="list-style-type: none"> Conciliazione vita lavoro 	<ul style="list-style-type: none"> Incremento del numero di dipendenti di genere femminile
 11 SUSTAINABLE CITIES AND COMMUNITIES CITTÀ E COMUNITÀ SOSTENIBILI	<ul style="list-style-type: none"> Trasporto sostenibile 	<ul style="list-style-type: none"> Investimenti all'interno delle comunità
 13 CLIMATE ACTION LOTTA CONTRO IL CAMBIAMENTO CLIMATICO	<ul style="list-style-type: none"> Trasporto sostenibile 	<ul style="list-style-type: none"> Miglioramento delle environmental performance
 14 LIFE BELOW WATER VITA SOTT'ACQUA	<ul style="list-style-type: none"> Esternalità ambientali 	<ul style="list-style-type: none"> Promotori del Trofeo Sasha
 15 LIFE ON LAND VITA SULLA TERRA	<ul style="list-style-type: none"> Esternalità ambientali 	<ul style="list-style-type: none"> Riduzione degli impatti ambientali
 16 PEACE AND JUSTICE STRONG INSTITUTIONS PACE, GIUSTIZIA E ISTITUZIONI SOLIDE	<ul style="list-style-type: none"> Anticorruzione 	<ul style="list-style-type: none"> Tasso di turnover occupazionale positivo
 17 PARTNERSHIPS FOR THE GOALS PARTNERSHIP PER GLI OBIETTIVI	<ul style="list-style-type: none"> Anticorruzione Reputazione 	<ul style="list-style-type: none"> Partnership fondate su principi condivisi



- > [L'integrated Thinking della sostenibilità nel business del Gruppo GTS](#)
- > [Il coinvolgimento degli stakeholders](#)
- > [Nota metodologica](#)
- > [Analisi di materialità](#)
- > [GRI Content Index](#)

INTE- GRATED THINKING



L'integrated thinking della sostenibilità nel business del Gruppo GTS

Il rafforzamento dei processi di sostenibilità all'interno delle attività core del Gruppo GTS, ha tracciato da diverso tempo un percorso volto all'integrazione dei processi di reporting, sulla base del presupposto per cui "integrated reporting means integrated thinking". Ciò al fine di attivare un presidio organico e integrato rispetto alle richieste del mercato, delle autorità e dell'opinione pubblica di ricevere un'informativa aziendale più ampia, trasparente e responsabile in modo che gli stakeholder possano avere una visione più completa dei rischi delle opportunità e delle sfide che oggi affrontano le aziende.

La necessità di dover creare valore condiviso per tutti gli stakeholder, ha portato nel tempo il Gruppo GTS a dover riscrivere il concetto di sostenibilità quale mezzo per

perseguire la sua mission ovvero movimentare merci in Europa nel pieno rispetto dell'ambiente.

I pilastri sui quali poggia saldamente la strategia adottata dal Gruppo è fortemente orientata a fondere la dimensione economica con quella sociale ed ambientale:

- **continuano i momenti di dialogo con i propri stakeholder;**
- **continuo aggiornamento del benchmarking delle buone pratiche in tema di sostenibilità operate da altri player del settore di riferimento;**
- **si è consolidata la struttura del report integrato segnando il passaggio da un'informativa di tipo finanziario ad una integrata.**

Il rendiconto "integrato" è espressione del grado di importanza attribuita dal Gruppo all'attuazione di politiche comunicazionali strutturate ed organiche.

Le caratteristiche del team di lavoro segnalano la presenza di contributi professionali differenti.

TERIANA CORALLO

Operations manager
G.T.S. General
Transport Service

GIUSEPPE DESANTIS

General manager
G.T.S. General
Transport Service

VINCENZA LASSANDRO

Safety manager
GTS Rail SpA
GTS Rail

FRANCO PIGNATELLI

Sustainability manager
G.T.S. General
Transport Service

STEFANO STEA

Responsabile delle
manutenzioni
Rail Services

PASQUALE TODISCO

Chief financial officer
GTS Servizi

MASSIMILIANO SILIBERTI

Responsabile Sistemi
informativi
G.T.S. General
Transport Service

ANTONIO VALENZANO

Chief operation officer
GTS Rail SpA
GTS Rail

Il coinvolgimento degli stakeholder

GTS opera attraverso un approccio di tipo “stakeholder oriented”. La scelta di operare nel rispetto di tale principio trova origine nella necessità di includere profili sociali ed ambientali all’interno delle proprie strategie di crescita. In tal senso, il Gruppo mira a generare valore condiviso a beneficio di tutti gli stakeholder coinvolti all’interno dei processi aziendali.

L’implementazione di un sistema di accountability richiede il coinvolgimento degli stakeholder. Appare evidente, infatti, come la definizione di politiche, strategie ed iniziative rispetto tematiche socioambientali non possa prescindere dall’ascolto e dal dialogo con i diversi portatori di interesse del Gruppo. Tale prospettiva trova conferma nelle recenti iniziative condotte da parte del Gruppo al fine di favorire il [networking tra gli stakeholder](#).

Inoltre, la comunicazione da e verso gli stakeholder è stata favorita anche da un sempre più frequente utilizzo dei principali social media:

LINKEDIN



YOUTUBE



FACEBOOK



L’eterogeneità degli stakeholder del Gruppo richiede l’individuazione di differenti modalità di ascolto e coinvolgimento degli stessi. Nel tempo, il Gruppo ha definito strategie di engagement finalizzate alla classificazione degli stessi in base all’influenza esercitata dagli stessi sulle dinamiche aziendali del Gruppo. Occorre evidenziare, infatti, come un approccio consapevole rispetto le tematiche connesse allo sviluppo sostenibile richieda anche l’inclusione di soggetti che indirettamente risentono degli outcomes positivi e/o negativi generati dall’azienda.

STAKEHOLDER

MAIN INITIATIVES

RISORSE UMANE

- Riunioni periodiche di settore con il CEO
- House organ mensile pubblicato dal 2008
- Intranet aziendale
- mailing periodico

CLIENTI

- Incontri tematici e periodici
- sopralluoghi e verifiche tecniche
- audit di verifica
- portale internet dedicato
- newsletter periodico di aggiornamento

FORNITORI

- Incontri periodici
- Audit di verifica

ENTI REGOLATORI

- Verifiche e ispezioni periodiche

ASSOCIAZIONI DI RAPPRESENTANZA

- Incontri periodici
- Partecipazione ai lavori dei gruppi tecnici

ISTITUTI DI ISTRUZIONE E FORMAZIONE

- Caso aziendale in diverse pubblicazioni scientifiche e tesi di laurea
- Partecipazione ai comitati scientifici di corsi di formazione pre e post laurea



CLIENTI

Il virtuoso percorso di crescita del Gruppo GTS non può prescindere dalla soddisfazione delle aspettative dei clienti. Il miglioramento continuo del servizio offerto mediante l'adozione di una strategia attenta alla rapida lettura delle esigenze del cliente, ha prodotto nel corso di questi anni un miglioramento nella fluidità di collaborazione. Il potenziamento dell'informativa non finanziaria è stata resa possibile grazie anche alla sollecitazione pervenuta da tale cluster di stakeholder, sempre più attente ed esigente agli impatti derivanti dalla scelta del trasporto ferroviario in luogo del tradizionale su gomma.



RISORSE UMANE

La categoria include tutti i collaboratori del Gruppo GTS. Il coinvolgimento del personale è considerato un tema essenziale per integrare al meglio gli obiettivi aziendali con le aspettative dei collaboratori.



FORNITORI

La forte propensione nel voler creare rapporti di partnership solidi e duraturi ha consentito al Gruppo GTS di essere parte di un sistema più vasto che coinvolge una pluralità di soggetti, molti dei quali fornitori. Questo approccio ha consentito di creare nel tempo relazioni che consentono di guardare al futuro puntando su investimenti, anche sostenibili, di lungo termine.



ENTI REGOLATORI

Le società del Gruppo GTS sono sottoposte periodicamente ad attività di audit da parte delle autorità di controllo. Tra le altre si segnala l'Agenzia Nazionale per la sicurezza delle Ferrovie (ANSF) soggetto che fornisce alla controllata GTS RAIL SpA disposizioni e prescrizioni sul tema affinché la stessa mantenga elevati standard di sicurezza ferroviaria



ASSOCIAZIONI DI RAPPRESENTANZA

Il Gruppo GTS mantiene costanti rapporti e partecipa attivamente ai momenti di interlocuzione formale con i propri rappresentanti, spendendosi direttamente nell'attività di sensibilizzazione alla CSR a livello regionale e nazionale. Ciò è espressione di una precisa volontà di voler creare valore condiviso nel lungo termine attraverso il rispetto della legalità, integrità, correttezza, trasparenza e dignità delle persone.



ISTITUTI DI ISTRUZIONE E FORMAZIONE

Le molteplici convenzioni sottoscritte con Atenei italiani, programmi di alternanza scuola lavoro, le partnership con gli istituti tecnici superiori testimoniano l'impegno e la massima attenzione al mondo della ricerca e della formazione.



Nota metodologica

STANDARD DI RENDICONTAZIONE

L'Integrated Annual Report (IAR) 2019 del Gruppo GTS è redatto attraverso i GRI Standards emanati dal Global Reporting Initiative nel 2016 (<https://www.globalreporting.org/standards/gri-standards-translations/gri-standards-italian-translations-download-center/>). Per l'anno 2019, il Gruppo GTS ha scelto di redigere il proprio report nel rispetto dell'opzione Core, ovvero attraverso la rendicontazione delle informazioni minime necessarie a comprendere la natura dell'organizzazione, i suoi temi materiali e i relativi impatti, e come questi vengono gestiti. Inoltre, il documento è stato predisposto nel rispetto dei contenuti del Framework internazionale, predisposto dall'International Integrated Reporting Council



→

In ultimo, l'IAR 2019 introduce un elemento di novità rispetto le precedenti esperienze di reporting non-finanziario condotte da parte del Gruppo. Nello specifico, il Gruppo ha scelto di aderire alle Sustainable Development Goals Disclosure (SDGD) Recommendations. La scelta di aderire a tali linee guida deriva dalla volontà del Gruppo di esplicitare attraverso una rendicontazione puntuale e sistemica le iniziative condotte a sostegno degli SDGs.



→

PERIMETRO DI RENDICONTAZIONE

Il perimetro di rendicontazione dell'informativa non finanziaria, al 31 dicembre 2019, comprende informazioni quantitative e qualitative della controllante GTS Holding srl e delle tre società controllate G.T.S. General Transport Service SpA, GTS Rail SpA, GTS Servizi Srl. Il report integrato, giunto alla sua quarta edizione, riporta il confronto, ove possibile, tra i dati dell'esercizio 2019 e quelli relativi all'esercizio precedente. Il prospetto di determinazione del valore economico generato è stato calcolato secondo la metodologia proposta dallo standard del Gruppo di Studio per il Bilancio Sociale (GBS) e prevede, in particolare, l'impiego dei prospetti di determinazione e destinazione del



→

Valore Aggiunto.

PROCESSO DI RENDICONTAZIONE

Per giungere alla redazione dell'IAR 2019 sono state coinvolte tutte quelle funzioni aziendali responsabili di fornire le informazioni non finanziarie oggetto di rendicontazione nel rispetto alla propria area di competenza. Le funzioni sono state coinvolte nella fase di kick off del progetto e in momenti successivi nel corso della raccolta ed elaborazione degli specifici sezioni informative del documento.

Analisi di materialità

Il tema dello sviluppo sostenibile è parte integrante del business model del Gruppo GTS. Nell'ottica del continuous improvement, la redazione dell'IAR 2019 ha previsto un aggiornamento delle tematiche materiali per il Gruppo ed i suoi stakeholder interni ed esterni. Tale scelta deriva dall'esigenza di rinnovare il rapporto di interazione con gli stakeholder, al fine di orientare le strategie aziendali verso un modello di sostenibilità condiviso e partecipato.

La definizione delle tematiche materiali è avvenuta attraverso la preliminare consultazione dell'IAR 2018. Inoltre, al fine di considerare le principali tematiche di interesse nell'ambito del settore del trasporto intermodale, è stata condotta un'attività di monitoraggio delle best practices internazionali. L'analisi ha, quindi, favorito l'individuazione di 15 tematiche riconducibili agli ambiti informativi relativi alla governance e compliance, responsabilità economica, responsabilità verso i dipendenti, responsabilità di prodotto, responsabilità verso i fornitori, responsabilità verso la comunità, responsabilità ambientale. Inoltre, i 15 temi sono stati messi in relazione con gli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (SDGs) dell'Agenda 2030.

L'attività di rilevazione è avvenuta attraverso la predisposizione di un questionario finalizzato alla raccolta delle informazioni riguardanti la rilevanza dei 15 ambiti per gli stakeholder interni ed esterni al

Gruppo GTS. Agli stakeholder è stato chiesto di assegnare per ognuno dei 15 temi un punteggio da 1 (meno rilevante) a 5 (più rilevante).

Al fine di favorire il coinvolgimento degli stakeholder, parte della somministrazione del questionario è avvenuta nell'ambito del tradizionale GTS Meeting avvenuto in data 13 Dicembre 2019 presso la sede operativa del Gruppo. Tale attività ha permesso la raccolta di 105 questionari finalizzati all'identificazione delle tematiche materiali sulle quali strutturare l'IR 2019.

L'attività di rilevazione interna è avvenuta attraverso il coinvolgimento diretto del top management e delle figure direzionali. Per quanto concerne la rilevazione esterna, la rilevazione ha visto la partecipazione attiva di soggetti rappresentativi di differenti categorie di stakeholder, tra cui banche, fornitori, clienti, istituzioni pubbliche e accademici.

La prioritizzazione dei temi da includere all'interno dell'IR 2019 è avvenuta attraverso la predisposizione di una matrice di materialità. La matrice di materialità ha permesso, quindi, di identificare su una scala multidimensionale le tematiche maggiormente rilevanti per l'anno 2019.

MATRICE DI MATERIALITÀ 2019



- **GOVERNANCE E COMPLIANCE**
- **RESPONSABILITÀ ECONOMICA**
- **RESPONSABILITÀ VERSO I DIPENDENTI**
- **RESPONSABILITÀ DI PRODOTTO**
- **RESPONSABILITÀ VERSO I FORNITORI**
- **RESPONSABILITÀ VERSO LA COMUNITÀ**
- **RESPONSABILITÀ AMBIENTALE**

Come per l'anno 2018, l'analisi di materialità ha evidenziato una grande sensibilità da parte di GTS e dei suoi Stakeholder rispetto le tematiche ESG. Si evidenzia, infatti, come la totalità delle tematiche individuate abbiano conseguito un grado di riconoscimento superiore all'80%. In tal senso, si è scelto di prioritizzare le 9 tematiche maggiormente rilevanti all'interno di un più ampio dibattito circa il contributo di GTS alla comunità.

GRI content index

SERIE	ARGOMENTO	AMBITI	INFORMATIVA	SECTION.
GRI 100	102 General disclosures	Profilo dell'organizzazione	102-1 Nome dell'organizzazione	· GTS Spa
			102-2 Attività, marchi, prodotti e servizi	· Il Gruppo
			102-3 Localizzazione del quartier generale	· Il Gruppo
			102-4 Localizzazione delle attività	· Il Gruppo
			102-5 Proprietà e forma giuridica	· La governance
			102-6 Mercati serviti	· Il contesto internazionale in cui GTS opera
			102-7 Dimensione dell'organizzazione	· Il Gruppo
			102-8 Informazioni su dipendenti ed altri collaboratori	· Il capitale umano
			102-9 Catena di fornitura	· I fornitori
			102-10 Cambiamenti significativi nell'organizzazione e nella catena di fornitura	· I fornitori
			102-11 Approccio prudenziale	· La governance
			102-12 Iniziative esterne	· Capitale sociale e relazionale
			102-13 Appartenenza ad associazioni	· Capitale sociale e relazionale
		Strategia	102-14 Dichiarazione del presidente del consiglio di amministrazione (o del decision maker più anziano)	· CEO Letter
			102-15 Principali impatti, rischi ed opportunità	· La gestione dei rischi e compliance
		Etica ed integrità	102-16 Valori, principi, standard e norme di comportmanet	· L'Integrated thinking di GTS

SERIE	ARGOMENTO	AMBITI	INFORMATIVA	SECTION.
GRI 100	102 General disclosures	Governance	102-18 Struttura di governo	· La governance
			102-21 Consulenti su aspetti economici, ambientali e sociali	· La governance
			102-22 Composizione del più alto organo di governo e dei suoi comitati	· La governance
			102-23 Presidente del più alto organo di governo	· La governance
			102-29 Processo di definizione e gestione degli impatti economici, ambientali e sociali	· La governance
			102-32 Ruolo del più alto organo di governo nel repoting di sostenibilità	· La governance
			102-33 Processo di comunicazione degli aspetti critici	· La governance
		Coinvolgimento degli stakeholder	102-40 Elenco dei gruppi di stakeholder	· Stakeholder engagement
			102-41 Accordi a livello collettivo	· Capitale umano
			102-42 Processo di identificazione e selezione degli stakeholder	· Stakeholder engagement
			102-43 Approccio allo stakeholder engagement	· Stakeholder engagement
		Pratiche di rendicontazione	102-44 Temi chiave e feed-back ricevuti	· Analisi di materialità
			102-45 Soggetti inclusi nel bilancio consolidato.	· Nota metodologica
			102-46 Definizione del contenuto del report e perimetri dei temi.	· Nota metodologica
			102-47 Elenco dei temi materiali.	· Analisi di materialità
			102-48 Revisione delle informazioni.	· Assenti
102-49 Modifiche nella rendicontazione.	· Assenti			
102-50 Periodo di rendicontazione.	· 01/01/2019-31/12/2019			
102-51 Data del report più recente.	· 2018			
102-52 Periodicità della rendicontazione.	· Annuale			
102-53 Contatti per richiedere informazioni riguardanti il report.	· info@gtslogistic.com			
102-54 Dichiarazione sulla rendicontazione in conformità ai GRI Standards.	· Nota metodologica			
102-55 Indice dei contenuti GRI.	· GRI Content Index			
102-56 Assurance esterna.	· Non sottoposto ad asseverazione			



	TEMI SELEZIONATI	DESCRIZIONE	GTS	STAKEHOLDER	MATERIAL
A	Governance e compliance	IT e sicurezza	4,14	4,43	
B	Governance e compliance	Anti-Corruzione	4,71	4,66	✓
C	Governance e compliance	Reputation	4,71	4,77	✓
D	Governance e compliance	Risk Management	4,57	4,65	✓
E	Responsabilità ambientale	Trasporto sostenibile	4,86	4,47	✓
F	Responsabilità ambientale	Esternalità ambientali	5,00	4,54	✓
G	Responsabilità di prodotto	Ricerca, Sviluppo e digitalizzazione	4,29	4,58	
H	Responsabilità economica	Prezzo	4,00	4,38	
I	Responsabilità verso i dipendenti	Clima interno	4,43	4,35	
J	Responsabilità verso i dipendenti	Salute e sicurezza nei luoghi di lavoro	5,00	4,80	✓
K	Responsabilità verso i dipendenti	Conciliazione Vita-Lavoro	4,71	4,60	✓
L	Responsabilità verso i dipendenti	Diversità e Pari-opportunità	4,86	4,62	✓
M	Responsabilità verso i dipendenti	Formazione	4,57	4,75	✓
N	Responsabilità verso i fornitori	Supply Chain	4,57	4,30	
O	Responsabilità verso la comunità	Supporto alle comunità locali e alle famiglie	4,43	4,47	

L'analisi di materialità ha permesso, inoltre, di prioritizzare gli SDGs di riferimento per GTS. La scelta di ricorrere a tale approccio segue quanto evidenziato dalle linee guida emesse da parte del Global Reporting Initiative in materia di SDG Reporting. Nel caso di specie, il processo è avvenuto attraverso i seguenti step:

- Analisi dei 17 SDGs e dei 169 targets;
- Individuazione degli SDGs di riferimento per GTS attraverso attività di stakeholder engagement;
- Identificazione di metriche in grado di favorire la rappresentazione del contributo apportato da parte di GTS all'Agenda 2030.
- Le attività condotte hanno portato all'individuazione di 14 SDGs di riferimento per il gruppo. In tal senso, il 2019 ha visto un progressivo allineamento del Gruppo rispetto ai contenuti dell'Agenda 2030.

TEMI SELEZIONATI	DESCRIZIONE	SDGs	
B	Governance e compliance	Anti-Corruzione	 
C	Governance e compliance	Reputation	  
D	Governance e compliance	Risk Management	 
E	Responsabilità ambientale	Trasporto sostenibile	  
F	Responsabilità ambientale	Esternalità ambientali	  
J	Responsabilità verso i dipendenti	Salute e sicurezza nei luoghi di lavoro	
K	Responsabilità verso i dipendenti	Conciliazione Vita-Lavoro	 
L	Responsabilità verso i dipendenti	Diversità e Pari-opportunità	
M	Responsabilità verso i dipendenti	Formazione	



SERIE	MATERIAL TOPIC	ARGOMENTO	INFORMATIVA	SECTION.
GRI 200 - ECONOMIC SERIES	Reputation	201 Performance economiche (2016)	201-1 Valore economico diretto generato e distribuito	<ul style="list-style-type: none"> Lo shared value di GTS
		203 Impatti economici indiretti (2016)	203-1 Investimenti infrastrutturali e servizi finanziati 203-2 Impatti economici indiretti significativi	<ul style="list-style-type: none"> I locomotori Lo shared value di GTS
	Risk Management	201 Performance economiche (2016)	201-2 Implicazioni finanziarie e altri rischi e opportunità dovuti al cambiamento climatico 201-3 Piani pensionistici a benefici definiti e altri piani di pensionamento	<ul style="list-style-type: none"> La gestione dei rischi e compliance Il capitale umano
		206 Comportamento anticoncorrenziale	206-1 Azioni legali per comportamento anticoncorrenziale, antitrust e pratiche monopolistiche	<ul style="list-style-type: none"> Il contesto internazionale in cui GTS opera
	Anti-Corruzione	205 Anticorruzione (2016)	205-2 Comunicazione e formazione in materia di politiche e procedure anticorruzione	<ul style="list-style-type: none"> La gestione dei rischi e compliance

SERIE	MATERIAL TOPIC	ARGOMENTO	INFORMATIVA	SECTION.
GRI 300: ENVIRONMENTAL SERIES (2016)	Trasporto sostenibile	308 Valutazione ambientale dei fornitori (2016)	308-1 Nuovi fornitori che sono stati valutati utilizzando criteri ambientali 308-2 Impatti ambientali negativi nella catena di fornitura e azioni intraprese	<ul style="list-style-type: none"> I fornitori I fornitori
		305 Emissioni	305-1 Emissioni dirette di GHG (Scope 1) 305-5 Riduzione delle emissioni di GHG	<ul style="list-style-type: none"> Il contributo di GTS alla lotta contro il cambiamento climatico Lo shared value di GTS Il contributo di GTS alla lotta contro il cambiamento climatico Lo shared value di GTS
		302 Energia	302-1 Energia consumata all'interno dell'organizzazione 302-2 Energia consumata al di fuori dell'organizzazione 302-4 Riduzione del consumo di energia	<ul style="list-style-type: none"> La gestione delle risorse energetiche La gestione delle risorse energetiche La gestione delle risorse energetiche
		308 Valutazione ambientale dei fornitori (2016)	308-1 Nuovi fornitori che sono stati valutati utilizzando criteri ambientali	<ul style="list-style-type: none"> I fornitori
	Eternalità ambientali	305 Emissioni	305-1 Emissioni dirette di GHG (Scope 1) 305-5 Riduzione delle emissioni di GHG	<ul style="list-style-type: none"> Il contributo di GTS alla lotta contro il cambiamento climatico Il contributo di GTS alla lotta contro il cambiamento climatico
		302 Energia	302-1 Energia consumata all'interno dell'organizzazione 302-2 Energia consumata all'interno dell'organizzazione 302-4 Riduzione del consumo di energia	<ul style="list-style-type: none"> La gestione delle risorse energetiche La gestione delle risorse energetiche La gestione delle risorse energetiche
		307 Compliance ambientale	307-1 Non conformità con leggi e normative in materia ambientale	<ul style="list-style-type: none"> La gestione dei rifiuti
	Reputation	307 Compliance ambientale	307-1 Non conformità con leggi e normative in materia ambientale	<ul style="list-style-type: none"> La gestione dei rifiuti

SERIE	MATERIAL TOPIC	ARGOMENTO	INFORMATIVA	SECTION.
GRI 400: SOCIAL SERIES (2016)	Salute e sicurezza nei posti di lavoro	403 Salute e sicurezza sul lavoro (2016)	403-1 Sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro	· I sistemi di gestione
			403-2 Identificazione dei pericoli, valutazione dei rischi e indagini sugli incidenti	· La sicurezza sul posto di lavoro
			403-3 Servizi di medicina del lavoro	· Servizi di medicina del lavoro
			403-4 Partecipazione e consultazione dei lavoratori e comunicazione in materia di salute e sicurezza sul lavoro	· Servizi di medicina del lavoro
			403-5 Formazione dei lavoratori in materia di salute e sicurezza sul lavoro	· Formazione
			403-6 Promozione della salute dei lavoratori	· Servizi di medicina del lavoro
			403-7 Prevenzione e mitigazione degli impatti in materia di salute e sicurezza sul lavoro all'interno delle relazioni commerciali	· I sistemi di gestione
			403-8 Lavoratori coperti da un sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro	· I sistemi di gestione
			403-9 Infortuni sul lavoro	· Gli infortuni sul posto di lavoro
			403-10 Malattie professionali	· Gli infortuni sul posto di lavoro
	Formazione del personale	404 Formazione e istruzione (2016)	404-1 Ore medie di formazione annua per dipendente	· Formazione
			404-2 Programmi di aggiornamento delle competenze dei dipendenti e programmi di assistenza alla transizione	· Formazione

SERIE	MATERIAL TOPIC	ARGOMENTO	INFORMATIVA	SECTION.
GRI 400: SOCIAL SERIES (2016)	Diversità e pari opportunità	405 Diversità e pari opportunità	405-1 Diversità negli organi di governo e tra i dipendenti	· Le risorse umane di GTS - La governance
		406 Non discriminazione (2016)	406-1 Episodi di discriminazione e misure correttive adottate	· Le risorse umane di GTS
	Conciliazione vita lavoro	405 Occupazione	401-1 Nuove assunzioni e turnover	· Le risorse umane di GTS
	Trasporto sostenibile	414 Valutazione sociale dei fornitori (2016)	414-1 Nuovi fornitori che sono stati sottoposti a valutazione attraverso l'utilizzo di criteri sociali	· I fornitori
			414-2 Impatti sociali negativi sulla catena di fornitura e azioni intraprese	· I fornitori
	Reputation	416 Salute e sicurezza dei clienti (2016)	416-1 Valutazione degli impatti sulla salute e sulla sicurezza per categorie di prodotto e servizi	· La carta degli impegni - I sistemi di gestione
			413 Comunità locali (2016)	413-1 Attività che prevedono il coinvolgimento delle comunità locali, valutazioni d'impatto e programmi di sviluppo

TABELLA DI RACCORDO: SDGD RECOMMENDATIONS

L'attività di SDG reporting è stata condotta coerentemente alle linee guida emanate dal GRI in materia.

L'attività è stata condotta attraverso il ricorso al documento Sustainable Development Goals Disclosure (SDGD) Recommendations.

Tali linee guida prevedono l'individuazione del contributo fornito agli SDGs da parte dell'organizzazione all'interno della propria strategia aziendale.

TOPIC	CODE	DESCRIPTION	PAGE
Governance	G1-1	Material sustainable development issues;	Analisi di materialità
	G1-2	The process of stakeholder identification and engagement and the role played by stakeholder relationships in enhancing the organisation's impact on the achievement of the SDGs;	Stakeholder engagement
	G1-6	The appropriateness of the organisation's culture for encouraging a focus on sustainable development issues and innovation to respond to them.	L'Integrated thinking di GTS
	G 2	Include a statement from the Board Chair, that the Board accepts responsibility for the SDG Disclosures in the annual report (or equivalent).	CEO Letter
	G 3	Disclose the time period over which the organisation intends to implement the SDGD Recommendations and where any SDGD Recommendation is not, or will not, be disclosed explain why not.	La carta degli impegni
Strategy	SI-3	Value created for the organisation and its stakeholders through the organisation's approach to sustainable development issues and its impact on achieving the SDGs.	Lo shared value di GTS
Management approach	MAI-3	Identifying SDGs on which the organisation has the greatest positive and/or negative impact on achievement;	Il contributo di GTS agli SDGs
	MAI-7	Ensuring that the accounting, finance, strategy and sustainability functions collaborate to develop the organisation's approach and response to sustainable development issues;	L'Integrated thinking di GTS
Performance and targets	PT 3	Disclose the organisation's material positive and negative financial and non-financial impacts on the achievement of the SDGs	GTS per Agenda 2030
	PT 5	Describe how the organisation's approach to sustainable development has contributed to value creation (or destruction) for the organisation and its stakeholders.	Lo shared value di GTS

Allegati

 [GTS HOLDING S.R.L CONSOLIDATO](#)

 [G.T.S. GENERAL TRANSPORT SERVICE S.P.A](#)

 [GTS RAIL S.P.A.](#)

 [GTS HOLDING S.R.L SEPARATO](#)

 [RAIL SERVICE S.R.L.](#)

 [SGL S.R.L.](#)





INDICE

Lettera agli stakeholder	1
Guida alla lettura dell'Integrated Annual Report	3

IAR 2019

Il capitale finanziario	5
Il capitale intellettuale	9
Il capitale produttivo	12
Il capitale umano	13
Il capitale sociale e relazionale	16
Il capitale naturale	19

RISK MANAGEMENT

La gestione dei rischi	36
------------------------	----

LA NOSTRA STORIA

THE GLOBAL GOALS

GTS per agenda 2030	38
Il piano di gestione sostenibile	27

IL GRUPPO

Azionario del gruppo	23
Struttura organizzativa del gruppo	24
GTSNET	25
Governance	26

INTEGRATED THINKING

L'integrated thinking della sostenibilità nel business del Gruppo GTS	41
Il coinvolgimento degli stakeholder	42
Nota metodologica	44
Analisi di materialità	45
GRI content index	<u>46</u>

LE NOSTRE ATTIVITÀ

Il contesto internazionale in cui GTS opera	30
Il sustainable business model di GTS	32

ALLEGATI



IAR 2019

La nostra storia

Gruppo

Le nostre attività

Risk Management

Allegati

Indice



BARI

Via Sasha Muciaccia 15
70132 Bari – Italy

Tel. +39 080 5820411

Fax +39 080 5820499

www.gtslogistic.com

www.gtsrail.com

www.rail-services.it

info@gtslogistic.com