ASTM GROUP

2023

BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ

DICHIARAZIONE CONSOLIDATA DI CARATTERE NON FINANZIARIO REDATTA AI SENSI DEL D.LGS. 254/2016

#movingtothefuture

In copertina: Autostrada A32 Torino-Bardonecchia

INDICE

2 Lettera agli Stakeholder

4 Nota metodologica

01 IL GRUPPO ASTM E LA SOSTENIBILITÀ

10 Il Gruppo ASTM

21 La sostenibilità per il Gruppo

23 Corporate Governance, Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi

33 Il Piano di Sostenibilità

36 Strategia di Gruppo sul clima

49 La mappa degli Stakeholder e l'analisi di materialità

54 Il Regolamento Europeo sulla tassonomia delle attività economiche ecosostenibili

02 LA NOSTRA RESPONSABILITÀ VERSO IL TERRITORIO

66 Valore economico generato e distribuito

72 Liberalità e sponsorizzazioni

75 Impact measurement

77 La catena di fornitura

84 Gestione dell'infrastruttura autostradale

03 LA NOSTRA RESPONSABILITÀ VERSO LE PERSONE

105 Le persone

113 Diversità e inclusione

119 Retribuzioni e benefit

122 Sviluppo del capitale umano

127 Salute e sicurezza

04 LA NOSTRA RESPONSABILITÀ VERSO L'AMBIENTE

134 Gestione dei temi ambientali

136 Utilizzo delle risorse

145 Rifiuti

147 Protezione del territorio, riduzione del consumo di suolo e tutela della biodiversità

153 Gestione del rumore

05 ALLEGATI

156 Tassonomia Europea: Modelli per gli indicatori fondamentali di prestazione (KPI) delle imprese non finanziarie

170 Modello 1 - Attività legate al nucleare e ai gas fossili

171 Tabella del perimetro degli aspetti materiali per il Gruppo ASTM

173 GRI Content Index

181 Tabella degli indicatori SASB

183 Relazione della società di revisione

LETTERA AGLI STAKEHOLDER

Care e Cari Stakeholder,

è con rinnovato piacere che presento l'ottava edizione del Bilancio di Sostenibilità di ASTM, un documento che fotografa l'impegno del Gruppo nei confronti delle tematiche ESG che sono al centro della nostra strategia di sviluppo.

Siamo, infatti, fermamente convinti che l'adozione di pratiche sostenibili contribuisca al miglioramento delle nostre performance industriali e finanziarie, rappresentando allo stesso tempo anche un mezzo efficace per generare valore nel medio-lungo periodo. Questo valore coinvolge attivamente tutti i nostri Stakeholder: gli azionisti, i dipendenti e le loro famiglie, i fornitori, i clienti e i committenti, le comunità in cui l'azienda è radicata.

Il nostro impegno si declina secondo obiettivi concreti e definiti nel Piano di Sostenibilità adottato dal Gruppo per gli ambiti "People", "Planet" e "Prosperity".

Abbiamo investito e continueremo a farlo su tutte le nostre persone, offrendo un ambiente lavorativo inclusivo e attrattivo nel quale ciascuno possa esprimere il proprio talento, la propria creatività, i propri interessi e le proprie idee. In questo ambito sono particolarmente felice di aver incontrato nel corso dell'anno oltre 130 giovani under 35 con cui ci siamo confrontati, grazie a un dialogo diretto, per dare voce ai nostri talenti e alla loro visione del futuro.

La tutela della Salute e Sicurezza sul lavoro è per il Gruppo una priorità che ci ha spinto a implementare standard di prevenzione e protezione sempre più stringenti, intensificando al contempo i percorsi formativi, con l'obiettivo di creare una vera e propria cultura della sicurezza in ufficio e sui cantieri.

Nell'ambito dell'impegno nella lotta al cambiamento climatico, ASTM ha stabilito target di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra definiti su base scientifica per limitare il riscaldamento globale a 1,5°C in linea con gli obiettivi delineati dall'Accordo di Parigi. In particolare, il Gruppo si è impegnato a ridurre entro il 2030 del 54% le emissioni di Scope 1 e 2 di gas serra e dell'11% le emissioni di Scope 3 da beni e servizi acquistati. A maggio 2023 questi obiettivi sono stati integrati nella strategia finanziaria di Gruppo, attraverso il nostro secondo "Sustainability Linked Financing Framework". Stiamo, inoltre, allineando le nostre attività ai criteri della Tassonomia dell'Unione Europea al fine di rafforzare ulteriormente il nostro

contributo alla transizione ecologica della mobilità e supportare gli investimenti sostenibili.

Siamo, infine, consapevoli del nostro ruolo sociale ed economico, di come gli investimenti in infrastrutture siano cruciali per realizzare uno sviluppo sostenibile e rafforzare la competitività dei territori in cui operiamo. Altresì, abbiamo cercato nelle nostre attività il dialogo e l'ascolto costante delle comunità in un'ottica di creazione di valore condiviso, certi che questa strategia ci renda un'azienda sempre più competitiva e resiliente.

Abbiamo molto di cui essere orgogliosi. I risultati raggiunti devono rappresentare la base per costruire insieme un futuro a cui guardare con fiducia e ottimismo. Non dobbiamo fermarci, consapevoli che possiamo contare sull'impegno e sulla professionalità delle nostre persone, donne e uomini che in ogni parte del mondo costituiscono la nostra risorsa più importante.

Buona Lettura!

Umberto Tosoni
Amministratore Delegato

NOTA METODOLOGICA

La presente Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario ("DNF" o "Bilancio di Sostenibilità") di ASTM S.p.A., ("ASTM" o la "Società") e delle proprie società consolidate integralmente ("Gruppo ASTM" o il "Gruppo") al 31 dicembre 2023 nel Bilancio Consolidato di Gruppo, è un documento annuale che descrive le iniziative e i principali risultati in termini di performance di sostenibilità conseguiti nel periodo dal 1° gennaio al 31 dicembre 2023 e risponde agli obblighi previsti dagli articoli 3 e 4 del D.Lgs. 254/2016 ("Decreto"). Eventuali eccezioni sono espressamente indicate nel testo.

ASTM, quale emittente di obbligazioni negoziate sull'Euronext Dublin, si qualifica "ente di interesse pubblico" ai sensi dell'art. 16 del D.Lgs. 39/2010 ed è soggetta all'obbligo di redigere e pubblicare la DNF ai sensi del D.Lgs. 254/2016.

Come previsto dall'articolo 5 del Decreto, il presente documento costituisce una relazione distinta contrassegnata con apposita dicitura al fine di ricondurla alla dichiarazione consolidata di carattere non finanziario prevista dalla normativa.

La DNF, nella misura necessaria ad assicurare la comprensione dell'attività di impresa, del suo andamento, dei suoi risultati e dell'impatto dalla stessa prodotto, copre i temi ambientali, sociali, attinenti al personale, al rispetto dei diritti umani, alla lotta contro la corruzione attiva e passiva, rilevanti per le attività e le caratteristiche dell'impresa e per le aspettative degli Stakeholder, come illustrato nella sezione "La mappa degli Stakeholder e l'analisi di materialità".

Inoltre, il presente documento include le informazioni relative alla Tassonomia Europea richieste dall'art. 8 del Regolamento UE 2020/852, in relazione a target, azioni e progressi in materia di cambiamento climatico e alle emissioni di GHG, aree tematiche ritenute di particolare importanza per l'informativa non finanziaria 2023 dall'European Securities and Markets Authority (ESMA, l'autorità di regolamentazione dei mercati mobiliari dell'Unione Europea) nel documento "European common enforcement priorities for 2023 annual financial reports" pubblicato in data 25 ottobre 2023.

Il Bilancio di Sostenibilità è redatto in conformità ai «GRI Sustainability Reporting Standards», pubblicati dal Global Reporting Initiative (GRI), secondo l'opzione "in accordance with". Al fine di fornire maggiori informazioni sugli impatti finanziari delle tematiche di sostenibilità, anche a beneficio degli investitori, sono stati inoltre tenuti in considerazione gli standard SASB (Sustainability Accounting Standards Board) e il framework dell'International Integrated Reporting Council (IIRC). Il documento illustra altresì la Strategia di Gruppo sul Clima con riferimento alle aree tematiche Governance, Strategy, Risk Management, Metrics and Targets in linea con le raccomandazioni TCFD(Task Force on Climate-related Financial Disclosures).

In appendice al documento sono presenti il "GRI Content Index" e la "Tabella degli indicatori SASB" con il dettaglio dei rispettivi indicatori rendicontati. Per la redazione del Bilancio di Sostenibilità si è, infine, fatto riferimento ai "Dieci Principi" del Global Compact delle Nazioni Unite (UNGC), alle Linee Guida ISO 26000 (International Organization for Standardization) e agli Orientamenti sulla comunicazione di informazioni di carattere non finanziario della Commissione Europea.

Con riferimento alle principali variazioni intervenute nell'area di consolidamento della DNF al 31 dicembre 2023, si segnala che:

- sono state costituite due società di diritto americano Elevated Accessibility Enhancements Holding Company LLC e Elevated Accessibility Enhancements Operating Company LLC;
- nel settore Tecnologia, nel corso dell'esercizio, si è perfezionata la fusione per incorporazione di Euroimpianti S.p.A. in Sinelec S.p.A. e sono state costituite le società Sinelec Energy S.p.A. e Smart Road dei Parchi S.c.ar.l.;
- nel settore EPC, nel corso dell'esercizio, si è perfezionata la fusione per incorporazione di ACI S.r.l. in Itinera S.p.A., sono state costituite le società ICCR Rio Minas S.A. e ICCR Noroeste Paulista S.A., sono state costituite le Joint Operation Gie De l'Arc e Skanska-Halmar JFK JV, CBNA Halmar Clean Rivers JV, sono state sciolte le Joint Operation Consorzio PSG e del Consorzio MG135 per esaurimento dell'oggetto sociale e, inoltre, si è completato l'iter di liquidazione di Agognate S.c.ar.l., Biandrate S.c.ar.l. e Partecipazione Roma Sud S.c.a.r.l.;

- con riferimento al Gruppo EcoRodovias si evidenzia la costituzione della società di diritto brasiliano Concessionária de Rodovias Noroeste Paulista S.A., la cessione della controllata Paquetà Partecipacoes Ltda; la fusione inversa di ELG 01 Partecipacoes Ltda in Anish Emprendimentos e Partecipacoes Ltda.

I dati e le informazioni di carattere non finanziario riportati all'interno del presente documento relativamente alle società entrate nel perimetro di rendicontazione nel corso dell'esercizio, se non diversamente specificato, si riferiscono al periodo a decorrere dalla data di acquisizione del controllo della società.

Nell'ambito del processo di riorganizzazione operativa del Gruppo ASTM conseguente alla fusione per incorporazione di Euroimpianti S.p.A. in Sinelec S.p.A., si è provveduto a riclassificare nel settore Tecnologia i dati di Euroimpianti S.p.A. e delle sue controllate C.I.T. S.c.ar.l. e ECS MEP, società attive nel settore della progettazione e della realizzazione di impianti elettrici ed elettromeccanici, precedentemente ricomprese tra le imprese del business Impianti, all'interno del settore EPC. Tale struttura dei settori operativi riflette le modalità di rappresentazione delle informazioni che il management utilizza nei propri processi decisionali. Pertanto, al fine di consentire una migliore comparabilità, si è altresì provveduto a riclassificare nel settore Tecnologia tutti i dati 2022 del business Impianti.

Rispetto al perimetro di consolidamento integrale del Gruppo ASTM, i dati delle joint operation, se non diversamente specificato, sono riportati integralmente senza tenere conto della percentuale di partecipazione societaria e presentati anche in modo separato al fine di facilitare una comprensione più ampia dell'attività del Gruppo, del suo andamento, dei suoi risultati e dell'impatto dalla stessa prodotto. Inoltre, i dati relativi agli operai includono i lavoratori associati ai sindacati e a libro paga delle società del Gruppo Halmar (c.d. Union Workers) al 31 dicembre 2023, indipendentemente dal numero di ore lavorate nel periodo di riferimento.

Al fine di permettere la comparabilità dei dati e delle informazioni nel tempo e valutare l'andamento delle attività del Gruppo, laddove possibile, è proposto il confronto con l'anno precedente. Inoltre, sono incluse anche le informazioni relative ad azioni intraprese negli anni precedenti che trovano tuttora applicazione nelle attività del Gruppo.

Come previsto dal "GRI 3: Temi Materiali 2021" e in continuità con quanto realizzato negli anni precedenti, ASTM ha effettuato un aggiornamento dell'analisi di materialità di impatto, al fine di individuare i temi di sostenibilità cosiddetti "materiali". I risultati dell'analisi di materialità, preventivamente esaminati dal Comitato Sostenibilità e dal Comitato Controllo e Rischi, sono stati condivisi dal Consiglio di Amministrazione in data 15 novembre 2023.

Partendo dai temi considerati rilevanti, è stata effettuata, in merito agli ambiti previsti dal Decreto, un'analisi dei rischi e dei relativi impatti che derivano dall'attività del Gruppo, dai suoi servizi/prodotti, incluse ove rilevanti e disponibili le informazioni relative alla catena di fornitura e ai subappalti. Come meglio descritto nella sezione "Corporate Governance, Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi" a cui si rimanda per maggiori dettagli, ASTM e le principali società operative controllate [1] hanno implementato un sistema di Risk Management in linea con le best practice definite da Enterprise Risk Management Integrated Framework ("CoSO ERM") e dallo standard ISO 31000.

Il Gruppo ASTM ha formalizzato gli impegni assunti in ambito ESG nel Piano di Sostenibilità 2022 - 2026 approvato dal Consiglio di Amministrazione di ASTM S.p.A. nel luglio 2022, aggiornamento del primo Piano di Sostenibilità "Going Global Sustainably" 2017-2021.

Dal 2021 ASTM ha rafforzato il proprio impegno nella lotta al cambiamento climatico definendo obiettivi e iniziative di riduzione delle emissioni di gas serra al 2030 validati da Science Based Target initiative (SBTi) e integrati nella propria strategia finanziaria, pubblicando il primo Sustainability Linked Financing Framework, da ultimo aggiornato a maggio 2023. In tale ambito sono stati emessi 3 miliardi di Euro di Sustainability Linked Bond e sottoscritti 2,4 miliardi di Euro di Sustainability Linked Loan.

Si precisa che nel presente documento è stato limitato ove possibile il ricorso a stime, le quali, se

[1] Le principali società operative controllate di ASTM S.p.A. includono: A.T.I.V.A. S.p.A., Autostrada Asti-Cuneo S.p.A., Autostrada dei Fiori S.p.A., Società Autostrada Ligure Toscana p.A., S.A.T.A.P. S.p.A., S.A.V. S.p.A., S.I.T.A.F. S.p.A., Società di Progetto Autovia Padana S.p.A., Itinera S.p.A., EcoRodovias Infraestrutura e Logistica S.A., Sinelec S.p.A., S.I.N.A. S.p.A.

presenti, sono opportunamente segnalate. Le stime si basano sulle migliori informazioni disponibili.

Si evidenzia infine che la rendicontazione sull'impatto che le attività del Gruppo hanno sul territorio e sulle relative esternalità in termini di valore creato e distribuito, presenti nel paragrafo "Impact Measurement" del presente documento, non derivano dallo standard di rendicontazione Global Reporting Initiative ma sono il risultato dell'applicazione di un modello econometrico input-output. Tale modello analizza statisticamente, servendosi di moltiplicatori, le interazioni tra le industrie di una nazione, consentendo una lettura approfondita del contesto in cui l'impresa opera.

Il Consiglio di Amministrazione di ASTM S.p.A ha approvato il presente Bilancio di Sostenibilità in data 21 marzo 2024.

Il presente documento è stato sottoposto a giudizio di conformità ("limited assurance engagement" secondo i criteri indicati dal principio ISAE 3000 Revised) da parte di PriceWaterhouseCoopers S.p.A., revisore incaricato anche della revisione della Relazione Finanziaria Annuale del Gruppo ASTM. La verifica è stata svolta secondo le procedure indicate nella "Relazione della società di revisione" riportata in calce al documento.

Il Bilancio di Sostenibilità del Gruppo ASTM al 31 dicembre 2023 è disponibile sul sito internet della Società all'indirizzo www.astm.it nella sezione "Sostenibilità".

Contatti:
sostenibilita@astm.it
www.astm.it/sostenibilita

01

IL GRUPPO ASTM E LA SOSTENIBILITÀ

10 Il Gruppo ASTM

21 La sostenibilità per il Gruppo

23 Corporate Governance, Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi

33 Il Piano di Sostenibilità

36 Strategia di Gruppo sul clima

49 La mappa degli Stakeholder e l'analisi di materialità

54 Il Regolamento Europeo sulla tassonomia delle attività economiche ecosostenibili

IL GRUPPO ASTM

COMPAGINE AZIONARIA AL 31 DICEMBRE 2023

ASTM S.p.A. è una società con sede in Italia a Torino, Corso Regina Margherita 165.

Al 31 dicembre 2023 Nuova Argo Finanziaria S.p.A. - Società controllata da Aurelia (50,5%), holding del Gruppo Gavio, e partecipata da Ardian (49,5 %) tramite Mercure Investment e Mercure Holding 2 - detiene una partecipazione in ASTM dell'85,40%, mentre il restante 14,60% è rappresentato da azioni proprie.

HIGHLIGHTS 2023

LA NOSTRA RESPONSABILITÀ VERSO IL TERRITORIO

€ 4.023 MILIONI*
€ 3.373 MILIONI NEL 2022*
VOLUME D'AFFARI

€ 5.178 MILIONI
€ 4.339 MILIONI NEL 2022
VALORE ECONOMICO GENERATO E DISTRIBUITO AGLI STAKEHOLDER

€ 1.889 MILIONI
€ 1.305 MILIONI NEL 2022
EBITDA

*Dati da Relazione sulla Gestione 2023 del Gruppo ASTM

LA NOSTRA RESPONSABILITÀ VERSO L'AMBIENTE

CIRCA 96%
RIFIUTI PRODOTTI RICICLATI O RIUTILIZZATI

circa 94%
NEL 2022

LA NOSTRA RESPONSABILITÀ VERSO LE PERSONE

16.322
DIPENDENTI E COLLABORATORI
17.474 NEL 2022

13.499
DIPENDENTI
13.072 NEL 2022

97%
96% NEL 2022
DIPENDENTI CON CONTRATTO A TEMPO INDETERMINATO

31%
29% NEL 2022
DIPENDENTI DONNA

OLTRE 268 MILA
OLTRE 203 MILA NEL 2022
ORE DI FORMAZIONE PER I DIPENDENTI

INDICI E RATING DI SOSTENIBILITÀ

Rating **A-**

Standard Ethics Rating **EE+**
(Very *Strong*)

Rating **5,3**
(*Negligible risk*)

Rating **A**
(*Average*)

STRUTTURA DEL GRUPPO E SETTORI DI ATTIVITÀ AL 31 DICEMBRE 2023

Si riporta di seguito l'elenco delle società consolidate integralmente nel Bilancio Consolidato del Gruppo ASTM al 31 dicembre 2023 e incluse nel perimetro di rendicontazione della DNF.

GRUPPO ASTM

CONCESSIONI AUTOSTRADALI

A.T.I.V.A. S.p.A. – Autostrada Torino-Ivrea-Valle d'Aosta
Autostrada Asti-Cuneo S.p.A.
Autostrada dei Fiori S.p.A.
Società Autostrada Ligure Toscana p.A.
S.A.T.A.P. S.p.A.
S.A.V. S.p.A.
Società di Progetto Autovia Padana S.p.A.
S.I.T.A.F. S.p.A.
Gruppo EcoRodovias[2]

TECNOLOGIA

Sinelec S.p.A.
Sinelec USA INC
Sinelec Energy S.p.A.
Safe Roads S.c.a r.l.
Tecnositaf S.p.A. in liquidazione
Tecnositaf LLC
Smart Road dei Parchi S.c.a r.l.
CERVIT Impianti Tecnologici Consortile a Responsabilità Limitata (C.I.T. S.c. a r.l.)
ECS MEP Contractor I/S
Sintec S.c.a r.l.

HOLDING E ALTRE SOCIETÀ

ASTM S.p.A.
Autostrada Albenga Garessio Ceva S.p.A.
Finanziaria di Partecipazioni e Investimenti S.p.A.
IGLI S.p.A.
Igli Do Brasil Participacoes LTDA
Logistica Tirrenica S.p.A.
ASTM North America
Elevated Accessibility Enhancements Operating Company, LLC
Elevated Accessibility Enhancements Holding Company, LLC
Edilrovaccio 2 S.r.l. in liquidazione
Gruppo EcoRodovias[3]

COSTRUZIONI

Itinera S.p.A., sue controllate[4] (incluso Gruppo Halmar) e joint operation[5]
Si.Co.Gen. S.r.l.
Sitalfa S.p.A.
RO.S.S. – Road Safety Services S.r.l.

INGEGNERIA

Consorzio Sintec
S.I.N.A. S.p.A.
Musinet Engineering S.p.A
Sinprosys S.c.a.r.l.

EPC

[2] Concessionária das Rodovias Ayrton Senna e Carvalho Pinto S.A. – Ecopistas, Concessionária Ecovias do Araguaia S.A., Concessionária Ecovias do Cerrado S.A., Concessionária Ecovias dos Imigrantes S.A., Concessionária Ponte Rio-Niteroi S.A. – Ecoponte, Eco050 – Concessionária de Rodovias S.A., ECO101 Concessionária de Rodovias S.A., Eco135 Concessionária de Rodovias S.A., Empresa Concessionária de Rodovias do Sul S.A. – Ecosul, RDC Concessões, EIL05 S.A, EIL06 S.A, Ecoriominas Concessionária de Rodovias S.A., CECM Concessões, Concessionaria de Rodovias Noroeste Paulista S.A..

[3] Anish Empreendimentos e Participaçoes Ltda, Argovias Administracao e Participaçoes S.A, Ecopatio Logistica Cubatao Ltda, Ecoporto Santos S.A., Ecorodovias Concessões e Serviços S.A., EcoRodovias Infraestrutura e Logística S.A., EIL 04 S.A., EIL01 Participaçoes S.A., ELG 01 Participaçoes Ltda, Holding do Araguaia S.A., Termares - Terminais Maritimos Especializados Ltda.

[4] Società controllate da Itinera S.p.A.: ITINERA CONSTRUÇÕES LTDA, ICCR 135 S.A., ICCR 153 S.A.,Cornigliano 2009 S.c.a r.l., Crispi S.c.ar.l. con socio unico in liquidazione, CRZ01 S.c.ar.l. in liquidazione, Diga Alto Cedrino S.c.a r.l. in liquidazione, Lambro S.c.a r.l. in liquidazione, Marcallo S.c.a r.l., MAZZÈ S.c.a r.l., Ramonti S.c.a r.l. in liquidazione, Società Attività Marittime S.p.A. (SAM S.p.A.) in liquidazione, Sinergie S.c.ar.l. in liquidazione, Taranto Logistica S.p.A., Torre di Isola S.c.a r.l., Urbantech S.r.l., Ponte Meyer S.c.a.r.l., S.G.C. S.c.a.r.l. in liquidazione, SEA Segnaletica Stradale S.p.A., Lanzo S.ca.r.l., ITINERA USA CORP, ICCR RIO MINAS S.A., ICCR NOROESTE PAULISTA S.A., Halmar International LLC, HIC Insurance Company Inc., Halmar International Trucking Inc., Halmar Transportation System Llc, Halmar/A Servidone - B Anthony Llc, Atlantic Coast Foundations LLC, Halmar International LB Electric LLC, Potomac Yard Constructors JV, HINNS JV, Storstroem Bridge JV I/S, Tubosider S.p.A., Società di Progetto Concessioni del Tirreno S.p.A., Ashlar Structural LLC

[5] Joint operation partecipate da Itinera S.p.A.: JV Itinera Cimolai, Consorzio Baixada Santista, Consorcio Alças da Ponte, Odense HPT JV I/S, KØGE HPT I/S, Itinera Ghantoot JV, Skanska-Halmar JFK JV, 3RD Track Contructors - Joint Operation, Cons. Binario Porto de Santos, Itinera-Agility JV, Consorcio BR-050, Consultoria - Eco 135, Consorcio SP-070, Consorcio NN Engenharia e Consultoria, Consultoria - Novos Negòcios, TELT SEP JV, Halmar/RailWorks, a Joint Venture, CBNA Halmar Clean Rivers JV, GIE de l'Arc.

CONCESSIONI AUTOSTRADALI

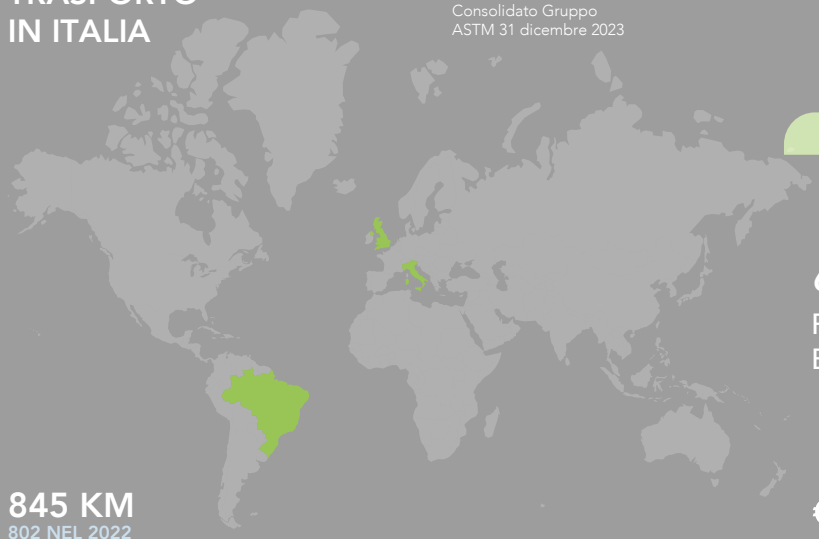
ASTM vanta una consolidata esperienza nei settori dello sviluppo, del finanziamento, della gestione e della manutenzione di infrastrutture stradali e autostradali. Oggi il Gruppo è il secondo operatore al mondo nella gestione di autostrade a pedaggio con circa 6.200 km di rete in Italia, Brasile e Regno Unito. In particolare, il Gruppo gestisce in Italia circa 1.415 km di rete, rappresentando il primo operatore nell'area del nord-ovest del Paese, una delle aree con il maggior reddito pro-capite d'Europa. Attraverso EcoRodovias, tra i principali player infrastrutturali del Brasile, il Gruppo gestisce nel Paese circa 4.700 km di rete. Il Gruppo è, infine, presente nel Regno Unito attraverso la partecipazione in Road Link, che gestisce circa 84 km di rete tra Newcastle e Carlisle.

TRA I MAGGIORI INVESTITORI PRIVATI NEL SETTORE DELLE INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO IN ITALIA

€ 4,1
MILIARDI
RICAVI NEL 2023*
€ 3,5 MILIARDI NEL 2022

*Fonte: Bilancio Consolidato Gruppo ASTM 31 dicembre 2023

6.523
DIPENDENTI
5.810 NEL 2022



1.415 KM ITALIA
4.700 KM BRASILE
85 KM REGNO UNITO

6.200 KM [6]
RETE AUTOSTRADALE IN ITALIA, BRASILE E REGNO UNITO

845 KM
802 NEL 2022
DI PAVIMENTAZIONE DRENANTE/FONOASSORBENTE PARI A CIRCA IL 73% DELLA RETE AUTOSTRADALE GESTITA IN ITALIA

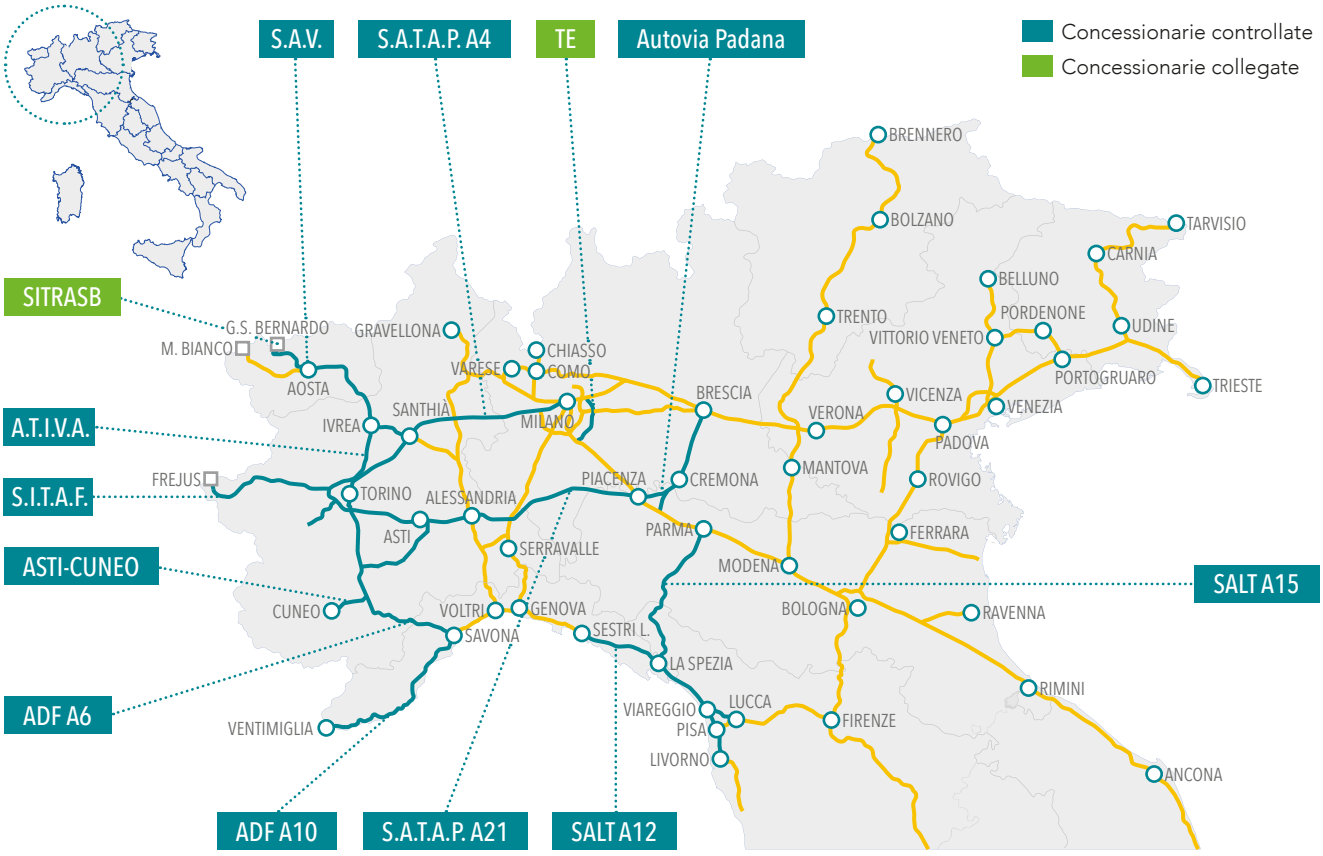
€ 1.467
MILIONI
DI INVESTIMENTI IN BENI AUTOSTRADALI 2023

€ 1.304
MILIONI
2022

OLTRE 173 KM
OLTRE 165 NEL 2022
DI BARRIERE ANTIRUMORE

[6] Rete autostradale complessivamente gestita da ASTM attraverso le società controllate, co-controllate e collegate

LA RETE AUTOSTRADALE ITALIANA



LA RETE AUTOSTRADALE ITALIANA

LE NOSTRE CONCESSIONARIE AUTOSTRADALI

SOCIETÀ	TRATTA GESTITA	KM	SCADENZA CONCESSIONE
SATAP S.p.A.	A4 Torino-Milano	130,3	31 dicembre 2026
	A21 Torino-Piacenza	167,7	30 giugno 2017 [7]
Società Autostrada Ligure Toscana p.A.	A 12 Sestri Levante-Livorno, Viareggio-Lucca e Fornola-La Spezia	154,9	31 luglio 2019 [7]
	A15 La Spezia-Parma	182,0 [8]	31 dicembre 2031
Società Autostrade Valdostane S.p.A.	A5 Quincinetto-Aosta	59,5	31 dicembre 2032
Autostrada dei Fiori S.p.A.	A10 Savona-Ventimiglia	113,2	30 novembre 2021 [7]
	A6 Torino – Savona	130,9	31 dicembre 2038
Società Autostrada Asti-Cuneo S.p.A.	A33 Asti-Cuneo	70,6 [9]	31 dicembre 2031
Società di Progetto Autovia Padana S.p.A.	A21 Piacenza-Cremona Brescia	111,6 [10]	28 febbraio 2043
Autostrada Torino-Ivrea-Valle d'Aosta S.p.A.	A55 Tangenziale di Torino, Torino-Pinerolo, A5 Torino-Quincinetto e Ivrea-Santhià	155,8	31 agosto 2016 [7]
Società Italiana Traforo Autostradale del Frejus S.p.A.	A32 Torino-Bardonecchia, T4 Traforo Fréjus	94,0	31 dicembre 2050
Totale gestito dalle società controllate (A)		**1.370,5**	
Società Italiana Traforo del Gran San Bernardo S.p.A.	T2 Traforo Gran San Bernardo	12,8	31 dicembre 2034
Tangenziale Esterna S.p.A.	A58 Tangenziale Est Esterna di Milano	32,0 [11]	30 aprile 2065
Totale gestito dalle società collegate (B)		**44,8**	
	TOTALE (A+B)	**1.415,3**	

[7] La gestione è in "proroga" in attesa del subentro del nuovo concessionario. Si ricorda che la concessione delle tratte SALT A12 e ADF A10 è stata assegnata in gara alla controllata Concessioni del Tirreno S.p.A., la cui durata è prevista in 11 anni e 6 mesi dalla data di perfezionamento del subentro del nuovo concessionario.
[8] Di cui 81 Km in costruzione. Il vigente PEF non prevede il completamento del collegamento autostradale fino a Nogarole Rocca (81 Km), ma solamente la realizzazione di un primo lotto funzionale a Trecasali-Terre Verdiane di circa 12 Km.
[9] Di cui 10 Km in costruzione.
[10] Di cui 11,5 Km in costruzione.
[11] Società partecipata in misura pari al 48,4% del capitale sociale dalla TEM S.p.A., nella quale il Gruppo detiene una percentuale pari al 49,99% del capitale sociale.

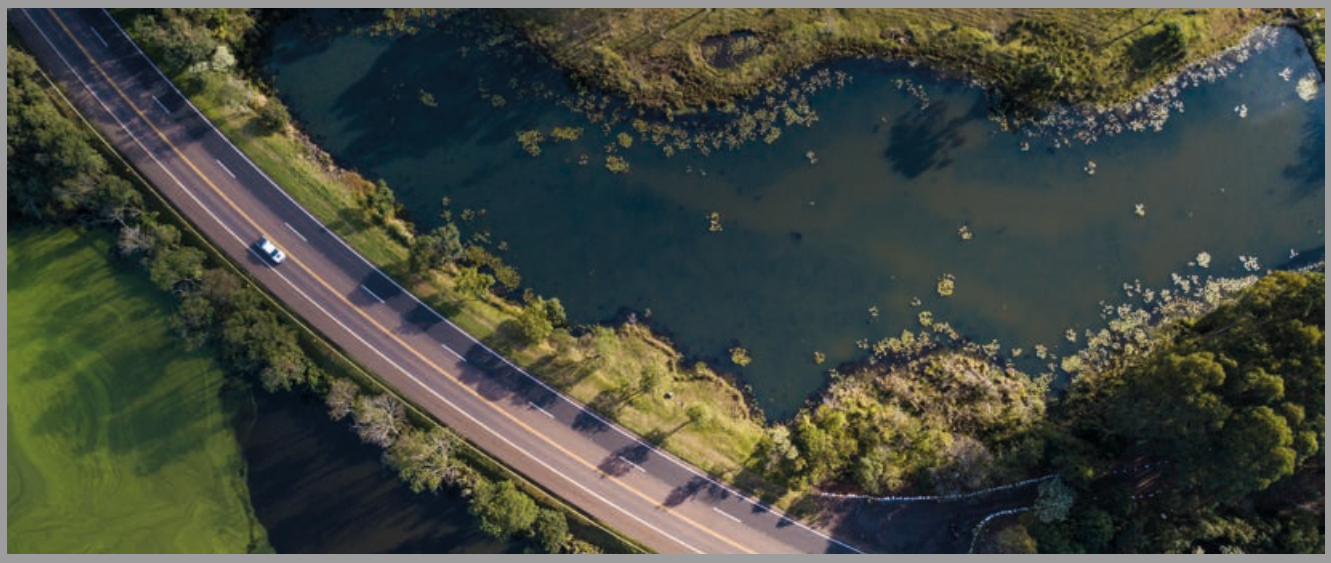
LA RETE AUTOSTRADALE BRASILIANA

In Brasile il Gruppo opera attraverso EcoRodovias, società quotata alla Borsa di San Paolo e primo operatore brasiliano nella costruzione e gestione di infrastrutture autostradali, che gestisce un network di circa 4.700 km di rete autostradale, nell'ambito del corridoio sudsud-est del paese in una delle aree più ricche e industriali con una forte densità abitativa.

SOCIETÀ	TRATTA GESTITA	KM	SCADENZA CONCESSIONE
Concessionaria Ecovias dos Imigrantes	Regione metropolitana di San Paolo – Porto di Santos	176,8	febbraio 2034
Concessionaria das Rodovias Ayrton Senna e Carvalho Pinto S.A. – Ecopistas	Regione metropolitana di San Paolo – regione industriale di Vale do Rio Paraiba	143,5	giugno 2039 [12]
Concessionaria Ponte Rio-Niteroi S.A. – Ecoponte	Rio de Janeiro Noteroi – Stato di Rio de Janeiro	28,7	maggio 2045
Empresa Concessionaria de Rodovias do Sul S.A. – Ecosul	Pelotas – Porto Alegre e il Porto di Rio Grande	457,3	marzo 2026
Eco 101 - Concessionaria de Rodovias	Macuri/BA confine di Rio de Janeiro	478,7	maggio 2038
Eco 050 - Concessionária de Rodovias	Cristalina (Goias) - Delta (Minas Gerais)	436,6	gennaio 2044
Eco 135 - Concessionária de Rodovias	Montes Claros - Curvelo (Minas Gerais)	364,0	giugno 2048
Ecovias do Cerrado	Jatai (Goias) – Uberlandia (Minas Gerais)	437,0	gennaio 2050
Ecovias do Araguaia	Alianca do Tocantins (To) – Anapolis (Go)	850,7	ottobre 2056
EcoRioMinas	Rio de Janeiro (RJ) - Governador - Valadares (MG)	727,0	settembre 2052
EcoNoroeste	São José do Rio Presto, Araraquara São Carlos e Barretos	601,0	aprile 2053
	Totale gestito dalle società controllate	**4.701,3**	

[12] La gestione della tratta AB Triângulo do Sol di 442,2 chilometri è iniziata il 1° maggio 2023, l'inizio del pedaggiamento dei restanti 159 chilometri è previsto per marzo 2025.

ECORODOVIAS



+4.700 KM

5,4 MILIARDI
3,5 MILIARDI NEL 2022
RICAVI DA PEDAGGIO NEL 2023*

3,4 MILIARDI
2,5 MILIARDI NEL 2022
INVESTIMENTI IN BENI AUTOSTRADALI NEL 2023*

5.450
DIPENDENTI
4.875 nel 2022

99%
DEI DIPENDENTI FORMATI IN RELAZIONE ALLE PRATICHE BUSINESS ETHICS E COMPLIANCE
92% NEL 2022

*Dato esercizio 2023 dalla Relazione sulla Gestione 2023 del Gruppo ASTM

EcoRodovias, società quotata al B3's Novo Mercado di San Paolo, è leader in Brasile nella costruzione e gestione di infrastrutture autostradali. Il Gruppo EcoRodovias pubblica da molti anni un proprio Bilancio di Sostenibilità certificato da un auditor indipendente.

Tutte le concessionarie operative del Gruppo EcoRodovias hanno ottenuto le certificazioni ISO 9001, ISO 14001, ISO 45001 e ISO 39001, ad eccezione di EcoNoroeste, che ha avviato le attività a maggio 2023.

Inoltre, Ecorodovias Concessoes e Serviçoes ha ottenuto la certificazione ISO 37001.

Per maggiori informazioni si rinvia al sito internet della società www.ecorodovias.com.br

INDICI E RATING DI SOSTENIBILITÀ

CDP DRIVING SUSTAINABLE ECONOMIES — Score B

MSCI — Score AA

ISEB3 — Per il 13° anno consecutivo

ICO2 B3 — Per il 4° anno consecutivo

EPC

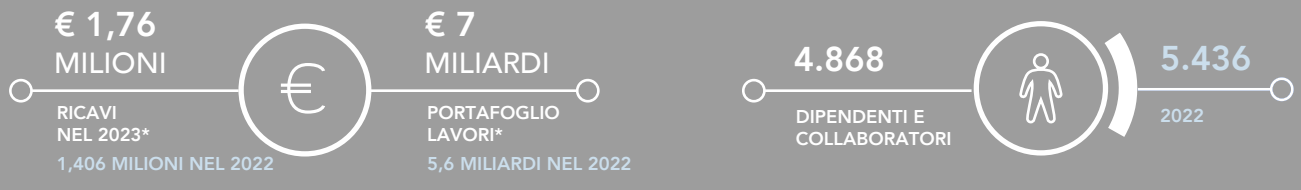
Nel settore dell'EPC (Engineering, Procurement and Construction) ASTM opera attraverso le proprie controllate Itinera e S.I.N.A.

*Fonte: Bilancio Consolidato Gruppo ASTM 31 dicembre 2023

COSTRUZIONI

Il Gruppo ASTM è presente nel settore delle costruzioni attraverso Itinera, player internazionale nella realizzazione di grandi opere infrastrutturali e di progetti di edilizia civile e industriale. Itinera si posiziona tra le principali imprese italiane del settore per competenze, know-how, ricavi e portafoglio ordini e assicura ai propri clienti globali soluzioni di qualità ed innovative. La Società opera in tutto il mondo (Europa, Africa, Medio Oriente, Sud America e Stati Uniti) nei settori delle infrastrutture stradali e ferroviarie, opere in sotterraneo, porti, aeroporti, ospedali e manutenzioni autostradali.

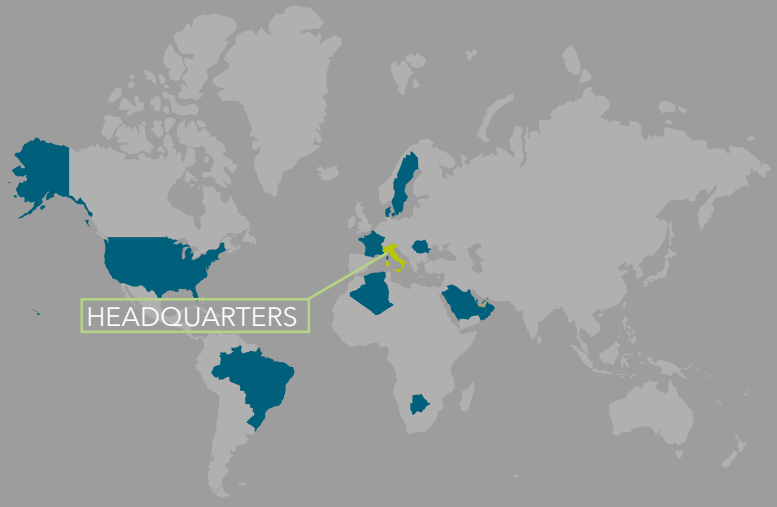
Il Gruppo Itinera



*Dati da Relazione sulla Gestione 2023 del Gruppo ASTM

LA PRESENZA NEL MONDO:

ABU DHABI
ARABIA SAUDITA
BOTSWANA
BRASILE
DANIMARCA
DUBAI
FRANCIA
ITALIA
KUWAIT
ROMANIA
SUDAFRICA
SVEZIA
USA



INGEGNERIA

ASTM opera nel settore dell'ingegneria attraverso la controllata S.I.N.A., che vanta un rilevante track record a livello internazionale, specializzata nella verifica dei sistemi di sicurezza e sorveglianza delle gallerie, di controllo e di ispezione di infrastrutture ed opere d'arte nonché nelle attività di monitoraggio ambientale.

INGEGNERIA:
FATTORE CHIAVE
PER GLI OPERATORI
DEL TRASPORTO E
DELLA MOBILITÀ

GARANTIRE
UN PIÙ
EFFICIENTE
CICLO DI VITA
ALLE INFRASTRUTTURE

ASSICURARE
IL MIGLIOR
SERVIZIO
AI CLIENTI

€ 109
MILIONI
RICAVI
NEL 2023*

€ 101
MILIONI
NEL 2022

367
DIPENDENTI

333
NEL 2022

*Dati IAS IFRS al 31 dicembre 2023 inclusivi dei rapporti Intercompany

TECNOLOGIA

ASTM opera nel settore della tecnologia applicata alla mobilità e alle infrastrutture stradali attraverso Sinelec, azienda specializzata nel pedaggio elettronico e nei sistemi di trasporto intelligenti (ITS - Intelligent Transport Systems).

La società è leader nello studio, progettazione, implementazione e manutenzione di soluzioni tecnologiche avanzate per la gestione ottimizzata e sicura del traffico e delle operations nell'ecosistema stradale.

A seguito della fusione con Euroimpianti, Sinelec opera ora anche nell'esecuzione di impianti meccanici ed elettrici necessari per la costruzione di strade, autostrade, ferrovie e ponti; nella manutenzione ordinaria e straordinaria della rete autostradale gestita in Italia dal Gruppo ASTM e nella progettazione e manutenzione elettrica relativa a quadri elettrici di distribuzione e di automazione.

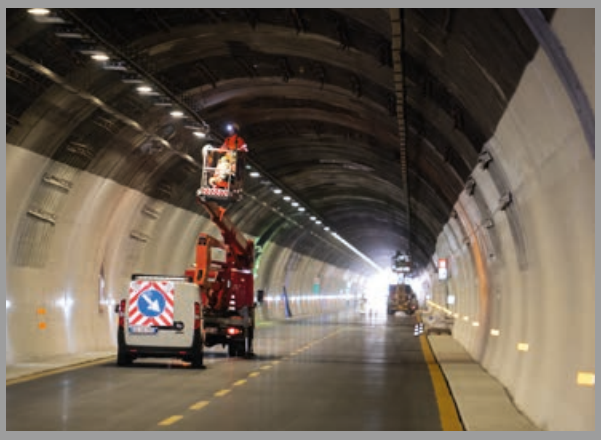
€ 327
MILIONI
RICAVI
NEL 2023*

€ 132
MILIONI
NEL 2022

*Dati IAS IFRS al 31 dicembre 2023 inclusivi dei rapporti intercompany

622
DIPENDENTI

664
NEL 2022



PURPOSE, MISSION E VALORI

CONTRIBUIRE ALLA **CRESCITA**,
ALLA **SOSTENIBILITÀ** E ALLO **SVILUPPO**
DEI **TERRITORI IN CUI OPERIAMO**
ATTRAVERSO LE **NOSTRE OPERE**

IL NOSTRO PURPOSE

MISSION

Rendere il miglior servizio possibile ai nostri clienti, attraverso infrastrutture sicure e soluzioni innovative, resilienti e sostenibili.

I NOSTRI VALORI

Il nostro lavoro si fonda sul rispetto di alcuni principi etici che devono ispirare ogni nostra azione e comportamento. I Valori a cui ci ispiriamo per definire le nostre azioni sono riconducibili ai concetti di legalità, integrità, responsabilità e trasparenza.

LA SOSTENIBILITÀ PER IL GRUPPO

ASTM si impegna ad operare in modo responsabile, integrando la sostenibilità nel proprio modello di business.

I PILASTRI DELLA SOSTENIBILITÀ PER IL GRUPPO SONO:

- CORPORATE GOVERNANCE IN LINEA CON LE BEST PRACTICE ESG
- PIANO DI SOSTENIBILITÀ CON OBIETTIVI SCIENCE BASED DI LUNGO TERMINE
- SISTEMA DI REMUNERAZIONE COLLEGATO A OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ
- ENGAGEMENT TRASPARENTE E ATTIVO DEGLI STAKEHOLDER
- RISCHI ESG INTEGRATI NEL SISTEMA DI RISK MANAGEMENT
- POLITICHE, PROCEDURE E SISTEMI DI GESTIONE PER I TEMI ESG RILEVANTI
- REPORTING DI SOSTENIBILITÀ SECONDO GLI STANDARD GRI E LE BEST PRACTICE

CREAZIONE DI VALORE CONDIVISO CON TUTTI GLI STAKEHOLDER

DIFFUSIONE DELLA CULTURA DELLA SOSTENIBILITÀ

A sostegno del cambiamento culturale, del coinvolgimento e del benessere organizzativo dei dipendenti, nel 2023 è proseguito il percorso di comunicazione interna finalizzato alla diffusione e valorizzazione delle iniziative in ambito sostenibilità. Inoltre, per rafforzare una cultura aziendale basata su valori condivisi e diffondere i pilastri della strategia di sostenibilità di Gruppo.

GLI INDICI E I RATING DI SOSTENIBILITÀ

Gli Indici e i Rating di sostenibilità valutano le aziende sulla base delle loro performance in materia ambientale, sociale e di governance (ESG).

CDP CLIMATE CHANGE

Nel 2023 ASTM è stata confermata leader globale nella lotta al cambiamento climatico da Carbon Disclosure Project (CDP), organizzazione non-profit ambientale globale, conseguendo il rating A-. Il Gruppo è stato valutato sulla base delle azioni introdotte per ridurre le emissioni, mitigare i rischi climatici e sviluppare un'economia a basse emissioni di carbonio. Delle circa 21.000 aziende che hanno aderito all'iniziativa nel 2023, per il questionario Climate Change, 375 sono italiane e tra queste solo 41 (11%) hanno raggiunto un livello di Leadership (A/A-).

STANDARD ETHICS RATING

Standard Ethics, agenzia di rating indipendente sulla sostenibilità, nel 2023 ha aggiornato il rating di sostenibilità (Standard Ethics Rating) su ASTM attribuendo una valutazione EE+ ("Very Strong"), migliorativa rispetto al 2022, riconoscendo come la Società abbia adottato sia modelli di rendicontazione ESG, sia strategie di sostenibilità allineate alle indicazioni internazionali promosse dall'ONU, dall'OCSE e dall'Unione Europea, trattando temi in ambito ambientale, sociale e di sicurezza. Il Long Term Expected SER su 3-4 anni è "Stable".

SUSTAINALYTICS

Il rating ESG di Sustainalytics misura il modo in cui le aziende gestiscono le questioni ambientali, sociali e di governance. Il rating fornisce una valutazione sulla capacità delle aziende di mitigare i rischi e sfruttare le opportunità. Nel 2023 Sustainalytics ha aggiornato l'ESG Risk Rating attribuito ad ASTM, che migliora da 11,1 (Low) del 2022 a 5,3 (Negligible). Il valore economico potenzialmente a rischio per fattori ESG non gestiti risulta infatti trascurabile.

MSCI

ASTM ha ottenuto un rating MSCI ESG pari ad A (Avarage). Il rating MSCI ESG è progettato per misurare la resilienza di un'azienda ai rischi ambientali, sociali e di governance (ESG) a lungo termine del settore. I rating ESG variano da leader (AAA, AA), average (A, BBB, BB) e laggard (B, CCC). Nel corso del 2023 MSCI ha aggiornato, migliorandolo, il rating attribuito ad ASTM, da 5,8 a 6,2.

CORPORATE GOVERNANCE, SISTEMA DI CONTROLLO INTERNO E GESTIONE DEI RISCHI

CORPORATE GOVERNANCE

La struttura di governance di ASTM si fonda sul modello organizzativo tradizionale, secondo il quale la società è gestita da un Consiglio di Amministrazione e vigilata da un Collegio Sindacale. Il sistema di Corporate Governance è ispirato ai più elevati standard di trasparenza e correttezza ed al Codice di Corporate Governance delle società quotate al fine di assicurare il rispetto dei principi e dei valori etici a cui ASTM si ispira nei rapporti con tutti gli Stakeholder.

Lo Statuto di ASTM contiene specifiche disposizioni in tema di composizione degli organi sociali in modo da assicurare, in conformità alle best practice, il rispetto dell'equilibrio tra i generi e, con particolare riferimento al Consiglio di Amministrazione, un adeguato numero di amministratori indipendenti, i cui requisiti di indipedenza sono valutati periodicamente.

Attualmente, il Consiglio di Amministrazione, il cui mandato giungerà a scadenza con l'approvazione del bilancio di esercizio 2023 da parte dell'Assemblea dei Soci, è composto da 11 Amministratori, di cui 8 uomini (73%) e 3 donne (27%); 3 di essi appartengono alla fascia di età compresa tra i 30 e i 50 anni (27%) mentre 8 alla fascia di età superiore ai 50 anni (73%). 4 Amministratori sono considerati indipendenti ai sensi del Testo Unico della Finanza (TUF) e sono in possesso dei requisiti di indipendenza previsti dal Codice di Autodisciplina. I membri del Consiglio di Amministrazione sono periodicamente coinvolti in sessioni di induction che hanno per oggetto le tematiche ESG, al fine di essere aggiornati riguardo agli impatti dell'azienda in ambito sostenibilità e alle principali evoluzioni internazionali in quest'area. Per una più completa informativa sul sistema di Corporate Governance di ASTM S.p.A. e sulla composizione dei comitati interni e del Consiglio di Amministrazione si rinvia alla "Relazione sul Governo Societario e gli Assetti Proprietari" disponibile sul sito internet della Società www.astm.it nella sezione "Governance".

GOVERNANCE DELLA SOSTENIBILITÀ

ASTM ha definito la struttura organizzativa della sostenibilità formalizzando ruoli e responsabilità del processo decisionale e di supervisione della gestione degli impatti dell'organizzazione sull'economia, sull'ambiente e sulle persone. Il Consiglio di Amministrazione di ASTM definisce gli indirizzi strategici di sostenibilità, in un'ottica di creazione di valore per tutti gli Stakeholder nel medio-lungo termine, approva il Piano di Sostenibilità e il Bilancio di Sostenibilità. Il Consiglio di Amministrazione di ASTM ha costituito al proprio interno il Comitato Sostenibilità, composto da tre amministratori, che svolge funzioni propositive e consultive nei confronti del Consiglio medesimo in materia di sostenibilità. In particolare, il Comitato, nel coadiuvare il Consiglio di Amministrazione: a) svolge una funzione di supervisione sulle tematiche di sostenibilità connesse all'esercizio dell'attività di impresa e alle sue dinamiche di interazione con tutti gli Stakeholder, b) esamina il Piano di Sostenibilità da sottoporre all'approvazione del Consiglio di Amministrazione e monitora la sua implementazione c) esamina il contenuto dell'informazione periodica a carattere non finanziario da sottoporre all'approvazione del Consiglio di Amministrazione.

Il Comitato Controllo e Rischi, composto da tre amministratori, nel coadiuvare il Consiglio di Amministrazione, tra l'altro, a) valuta l'idoneità dell'informazione periodica non finanziaria a rappresentare correttamente il modello di business, le strategie della Società, l'impatto della sua attività sull'ambiente, l'economia e le persone e le performance conseguite, coordinandosi con il Comitato Sostenibilità e b) esamina il contenuto dell'informazione periodica di carattere non finanziario rilevante ai fini del Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi.

In un'ottica di creazione di valore sostenibile nel medio lungo termine, il Comitato Sostenibilità interagisce con il Comitato Controllo e Rischi e con il Comitato Remunerazione, al fine di favorire, ciascuno nel proprio ambito di competenza, una integrazione della sostenibilità nella governance aziendale sempre maggiore.

Inoltre, la funzione aziendale Sostenibilità, a diretto riporto dell'Amministratore Delegato, contribuisce alla definizione delle strategie aziendali di sostenibilità in un'ottica di creazione di valore per tutti gli Stakeholder nel medio-lungo termine, identifica e propone ai vertici aziendali aree e progetti di miglioramento del Modello di sostenibilità, predispone il Bilancio di Sostenibilità, promuove e diffonde la cultura della sostenibilità all'interno del Gruppo e assicura, coordinandosi con le altre funzioni preposte, l'identificazione e l'analisi delle aspettative degli Stakeholder promuovendo il dialogo con gli stessi.

COMPOSIZIONE PER GENERE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

27% AMMINISTRATORI DONNE

73% AMMINISTRATORI UOMINI

4 Amministratori sono considerati indipendenti ai sensi del Testo Unico della Finanza (TUF) e sono in possesso dei requisiti di indipendenza previsti dal Codice di Autodisciplina

FASCE D'ETÀ DEI MEMBRI DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

IL SISTEMA DI CONTROLLO INTERNO E DI GESTIONE DEI RISCHI

Il Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi (SCIGR) è integrato nell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile e, più in generale, di governo societario e si ispira alle best practice e al Codice di Corporate Governance di Borsa Italiana.

Il Consiglio di Amministrazione ha la responsabilità del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi in relazione al quale, avvalendosi dell'apposito Comitato, definisce le linee di indirizzo e ne verifica periodicamente l'adeguatezza e l'effettivo funzionamento, assicurandosi che i principali rischi aziendali siano identificati e gestiti in modo coerente con gli obiettivi strategici individuati. Il Modello di Risk Management adottato da ASTM è in linea con le best practice definite da Enterprise Risk Management Integrated Framework ("CoSO ERM") e con lo standard ISO 31000. La metodologia adottata permette alle funzioni interne preposte di presidiare i rischi, anche relativi ai temi di Sostenibilità, connessi al perseguimento degli obiettivi strategici aziendali.

ASTM S.p.A., quale holding industriale, ha un ruolo di coordinamento e valorizzazione delle proprie partecipazioni, nonché di individuazione di nuove opportunità di investimento e gestisce principalmente rischi finanziari e di compliance relativi alla propria natura di holding.

Le principali società operative controllate, nell'ambito della propria autonomia giuridica e gestionale, hanno la responsabilità della gestione autonoma dei rischi afferenti alla specifica attività di business.

Nel corso del 2023 ciascuna società ha monitorato/aggiornato l'assessment dei principali rischi, legati alle attività d'impresa, inclusi quelli connessi ai temi ambientali, sociali, attinenti al personale, al rispetto dei diritti umani, alla lotta contro la corruzione attiva e passiva.

Nel corso del 2023 inoltre nell'ambito del processo di miglioramento continuo e di valutazione del contesto interno ed esterno si è svolta un'attività di verifica del SCIGR, delle procedure e dei presidi che lo compongono al fine di rafforzare l'intero sistema.

Il Modello di Risk Management ed in particolare la struttura del SCIGR e gli elementi chiave della metodologia sono stati aggiornati. Sono stati rivisti il *risk appetite framework*, i flussi di escalation e di monitoraggio operativo delle iniziative.

Il processo di miglioramento continuo e rafforzamento dei presidi si è completato con le attività di esecuzione del Risk Assessment nell'ambito del quale i rischi sono stati valutati anche in relazione alle tematiche ESG correlate.

In particolare, si riportano di seguito i principali rischi in ambito temi di sostenibilità di ASTM S.p.A. e delle principali società operative controllate.

PRINCIPALI RISCHI IN AMBITO TEMI DI SOSTENIBILITÀ

RISCHI DI INTERRUZIONE DELL'OPERATIVITÀ DELL'INFRASTRUTTURA

Rischi connessi a interruzioni dell'operatività dell'infrastruttura autostradale causati da eventi imprevedibili ed estranei al controllo delle società concessionarie del Gruppo, quali violenti eventi atmosferici, disastri naturali ovvero disastri causati dall'uomo (sinistri, incendi, atti di terrorismo) e rischi legati ad un inadeguato presidio dello stato di sicurezza delle infrastrutture.

RISCHI LEGATI ALLA GESTIONE DEGLI EVENTI EMERGENZIALI E DEI SERVIZI ALL'UTENZA AUTOSTRADALE

Rischi legati ad una non adeguata gestione da parte delle società concessionarie del Gruppo degli eventi emergenziali nell'esercizio autostradale e alla prestazione di servizi all'utenza autostradale non in linea con gli standard definiti nelle carte dei servizi.

RISCHI DI COMPLIANCE E LEGATI AL COMPORTANTO ETICO

Rischi connessi alla mancata compliance con la normativa ambientale da parte delle società del Gruppo, inclusa quella sul cambiamento climatico, di salute e sicurezza sul lavoro e alla mancata integrità del management e del personale dipendente che potrebbe causare comportamenti non etici, non autorizzati, illeciti o di frode, con particolare riferimento ai temi della corruzione attiva e passiva, della corruzione tra privati e dei diritti umani.

RISCHI LEGATI ALLA CATENA DI FORNITURA E SUBAPPALTI

Rischi connessi alla condotta di fornitori e subappaltatori e alla mancanza di monitoraggio delle pratiche dei fornitori, soprattutto nel settore delle costruzioni, con particolare riferimento ai temi di salute e sicurezza sul luogo di lavoro, rispetto dei diritti umani, anticorruzione e compliance alla normativa ambientale inclusa quella relativa al cambiamento climatico.

RISCHI LEGATI AL PERSONALE

Rischi legati alla capacità di attrarre, selezionare, sviluppare, motivare e trattenere figure professionali qualificate all'interno delle società del Gruppo garantendo diversità, pari opportunità e rispetto dei diritti umani.

RISCHI REGOLATORI AMBIENTALI

Rischi legati a modifiche legislative e regolamentari inerenti alla normativa in ambito ambientale (in particolare la normativa relativa al cambiamento climatico) dei Paesi in cui le società del Gruppo operano e che potrebbero incidere sulle attività di business.

RISCHIO "NIMBY"

Rischi connessi a eventi Not In My Back Yard ("Nimby"), ossia eventi legati alla possibilità che le comunità territoriali o associazioni di categoria avanzino contestazioni contro la realizzazione di grandi opere infrastrutturali e/o di progetti di miglioramento della viabilità effettuati dalle società del Gruppo.

RISCHI LEGATI ALL'INNOVAZIONE E AL MERCATO

Rischi legati al quadro macroeconomico e/o a processi di transizione ecologica/digitale e di innovazione tecnologica non in linea con gli obiettivi strategici, di sviluppo sostenibile e di competitività sul mercato.

RISCHI DI BUSINESS CONTINUITY

Rischi connessi a limitazioni o interruzioni temporanee del business e/o dell'operatività aziendale a causa di eventi e/o fattori esogeni che colpiscono una o più società operative controllate del Gruppo.

LA RISPOSTA AL RISCHIO DEL GRUPPO

ASTM e le proprie principali società operative controllate hanno implementato un sistema di Risk Management conforme alle best practice definite da CoSO ERM e ISO 31000, definendo la struttura organizzativa e attribuendo chiari ruoli e responsabilità in tale ambito. Sono stati identificati gli obiettivi strategici ed il profilo di rischio, coerente con gli stessi e con i principi di Governance, quale strumento per la gestione strategica dei rischi. Sono stati definiti specifici processi di identificazione, monitoraggio e mitigazione dei principali rischi aziendali.

In relazione alle principali attività di mitigazione dei rischi, sin dal 2004 ASTM e le proprie principali società operative controllate italiane hanno adottato un Codice etico e di comportamento e un Modello di organizzazione, gestione e controllo ex D.Lgs. 231/01 (il "Modello 231") definendo, altresì, procedure operative e un sistema disciplinare.

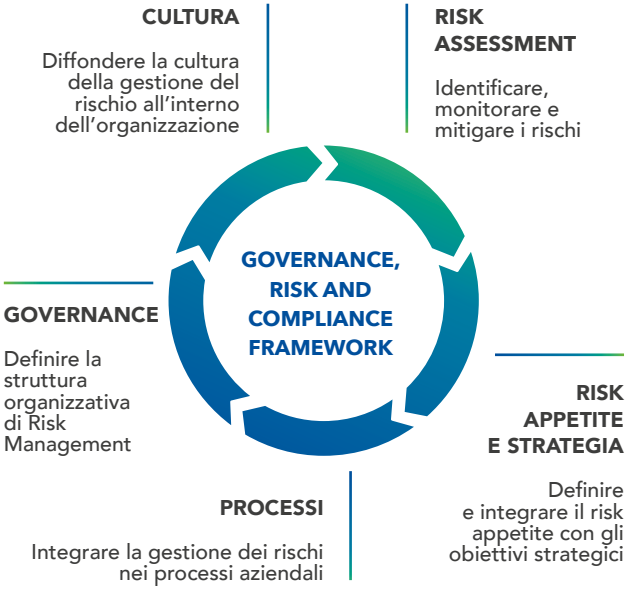
Itinera S.p.A. è inoltre in possesso di un'attestazione di conformità del proprio ciclo produttivo alle previsioni della Linea Guida ISO 31000 in relazione all'analisi dei rischi per le attività svolte in Italia e all'estero da cantieri e branch.

Le principali politiche adottate da ASTM e dalle proprie principali società operative controllate, anche al fine di mitigare i rischi di sostenibilità identificati, sono descritte all'interno del presente documento, con particolare riferimento alla sezione "Il Modello 231".

ASTM e le principali società operative controllate hanno implementato sistemi di gestione in linea con le norme UNI ISO con riferimento a tematiche quali salute, sicurezza, ambiente e qualità. Per maggiori dettagli si rimanda alle sezioni dedicate.

In relazione alla normativa in materia di whistleblowing, ASTM e le principali società operative controllate hanno implementato dal 2018 un sistema di segnalazione delle irregolarità e di potenziali illeciti da parte di dipendenti e soggetti terzi, a integrazione dei canali già previsti per le segnalazioni all'Organismo di Vigilanza. La procedura interfunzionale di gestione delle segnalazioni è stata da ultimo aggiornata nel corso del 2023 per recepire le evoluzioni normative. Dal 2018 EcoRodovias ha attivato un "Ethic Channel", una piattaforma online che permette a dipendenti, clienti e soggetti terzi di segnalare, anche in forma anonima, potenziali violazioni del Codice Etico o di qualsiasi politica e procedura adottata dal Gruppo. È stato inoltre istituito un Comitato Etico con il compito di svolgere, con il supporto del team di Compliance, le istruttorie relative alle segnalazioni ricevute.

APPROCCIO AL RISK MANAGEMENT



GESTIONE DEGLI EVENTI DI CRISI

ASTM e le principali società operative controllate hanno adottato una procedura interfunzionale per la gestione degli eventi di crisi.

In particolare, la procedura individua le tipologie di possibili eventi di crisi, definisce la struttura organizzativa, processi e flussi informativi al verificarsi di tali eventi.

Dall'analisi dei diversi settori di attività del Gruppo sono state individuate le tipologie di eventi di crisi riconducibili essenzialmente a temi di sicurezza (es. inquinamento o disastro ambientale, grave incidente sul lavoro, impedimento del top management) e a fattori esterni (es. grave danno ad opere o infrastrutture causato da eventi esogeni, grave epidemia o malattia infettiva, incidenti, evento atmosferico estremo o catastrofe naturale) e i criteri per valutarne la severità sulla base delle caratteri-

CERTIFICAZIONI E SISTEMI DI GESTIONE

Ambito	Certificazione	Società
Ambiente	ISO 14001	Società di Progetto Autovia Padana S.p.A., Autostrada dei Fiori S.p.A., SITAF S.p.A., Autostrada Asti-Cuneo S.p.A., A.T.I.V.A. S.p.A. – Autostrada Torino- Ivrea-Valle D'Aosta, S.A.T.A.P. S.p.A., Conc das RodoviasAyrtonSenna e CarvalhoPinto SA- Ecopistas, Concessionaria Ecovias dos Imigrantes S.A., Concessionaria Ponte Rio-Niteroi SA - Ecoponte, ECO101 Concessionaria de Rodovias S.A., Eco050 – Concessionaria de Rodovias S.A., Eco135 Concessionaria de Rodovias S.A., Concessionaria Ecovias do Cerrado S.A., Concessionaria Ecovias do Araguaia S.A., Società Autostrada Ligure Toscana p.A., ITINERA S.p.A., SEA Segnaletica Stradale S.p.A., SI.CO.GEN. S.r.l., TUBOSIDER S.p.A., ITINERA CONSTRUCOES LTDA, ITINERA S.p.A. EMIRATI ARABI BRANCH - Abu Dhabi, SITALFA S.p.A., RO.S.S. S.r.l., ICCR 135 S.A., ICCR 153 S.A., Ecoporto Santos S.A., S.I.N.A. S.p.A., Musinet Engineering S.p.A., CONS. BINARIO PORTO DE SANTOS, SINELEC S.p.A.
Anticorruzione	ISO 37001	ITINERA S.p.A., TUBOSIDER S.p.A., ITINERA S.p.A. DENMARK BRANCH, ASTM S.p.A., Ecorodovias Concessoes e Serviços S.A., S.I.N.A. S.p.A., SINELEC S.p.A.
Diversità ed Inclusione	ISO 30415	ITINERA S.p.A.
Energia	ISO 50001	SINELEC S.p.A.
Gestione del Rischio	ISO 31000	ITINERA S.p.A.
Qualità	ISO 9001	"S.A.V. S.p.A. - SOCIETA' AUTOSTRADE VALDOSTANE, Società di Progetto Autovia Padana S.p.A., Autostrada dei Fiori S.p.A., SITAF S.p.A., Autostrada Asti-Cuneo S.p.A., A.T.I.V.A. S.p.A. – Autostrada Torino- Ivrea-Valle D'Aosta, S.A.T.A.P. S.p.A., Conc das RodoviasAyrtonSenna e CarvalhoPinto SA- Ecopistas, Concessionaria Ecovias dos Imigrantes S.A., Concessionaria Ponte Rio-Niteroi SA - Ecoponte, ECO101 Concessionaria de Rodovias S.A., Eco050 – Concessionaria de Rodovias S.A., Eco135 Concessionaria de Rodovias S.A. Concessionaria Ecovias do Cerrado S.A., Concessionaria Ecovias do Araguaia S.A., Società Autostrada Ligure Toscana p.A., ITINERA S.p.A., SEA Segnaletica Stradale S.p.A., SI.CO.GEN. S.r.l., TUBOSIDER S.p.A., ITINERA CONSTRUCOES LTDA, ITINERA S.p.A. EMIRATI ARABI BRANCH - Abu Dhabi, SITALFA S.p.A., RO.S.S. S.r.l., ICCR 135 S.A., ICCR 153 S.A., ASTM S.p.A., Ecoporto Santos S.A., S.I.N.A. S.p.A., Musinet Engineering S.p.A., CONS. BINARIO PORTO DE SANTOS, Tecnositaf S.p.A. in liquidazione, SINELEC S.p.A."
Responsabilità Sociale	SA8000	ITINERA S.p.A., TUBOSIDER S.p.A., RO.S.S. S.r.l., ASTM S.p.A., SINELEC S.p.A.
Salute e sicurezza	ISO 45001	Società di Progetto Autovia Padana S.p.A.,Autostrada dei Fiori S.p.A., SITAF S.p.A., Autostrada Asti-Cuneo S.p.A., A.T.I.V.A. S.p.A. – Autostrada Torino- Ivrea-Valle D'Aosta, S.A.T.A.P. S.p.A., Conc das RodoviasAyrtonSenna e CarvalhoPinto SA- Ecopistas, Concessionaria Ecovias dos Imigrantes S.A., Concessionaria Ponte Rio-Niteroi SA - Ecoponte, ECO101 Concessionaria de Rodovias S.A., Eco050 – Concessionaria de Rodovias S.A., Eco135 Concessionaria de Rodovias S.A., Concessionaria Ecovias do Cerrado S.A., Concessionaria Ecovias do Araguaia S.A., Società Autostrada Ligure Toscana p.A., ITINERA S.p.A., SI.CO.GEN. S.r.l., TUBOSIDER S.p.A., ITINERA CONSTRUCOES LTDA, ITINERA S.p.A. EMIRATI ARABI BRANCH - Abu Dhabi, RO.S.S. S.r.l., ICCR 135 S.A.,ICCR 153 S.A. Ecoporto Santos S.A., S.I.N.A. S.p.A., Musinet Engineering S.p.A., CONS. BINARIO PORTO DE SANTOS, SINELEC S.p.A.
Sicurezza delle informazioni	ISO 27001	A.T.I.V.A. S.p.A. – Autostrada Torino- Ivrea-Valle D'Aosta, SINELEC S.p.A.
Sicurezza Stradale	ISO 39001	S.A.V. S.p.A. - SOCIETA' AUTOSTRADE VALDOSTANE, Società di Progetto Autovia Padana S.p.A., Autostrada dei Fiori S.p.A., Autostrada Asti-Cuneo S.p.A., A.T.I.V.A. S.p.A. – Autostrada Torino- Ivrea-Valle D'Aosta, S.A.T.A.P. S.p.A. , Conc das RodoviasAyrtonSenna e CarvalhoPinto SA- Ecopistas, Concessionaria Ecovias dos Imigrantes S.A., Concessionaria Ponte Rio-Niteroi SA - Ecoponte, ECO101 Concessionaria de Rodovias S.A., Eco050 – Concessionaria de Rodovias S.A., Eco135 Concessionaria de Rodovias S.A., Concessionaria Ecovias do Cerrado S.A., Concessionaria Ecovias do Araguaia S.A., Società Autostrada Ligure Toscana p.A., ITINERA S.p.A., TUBOSIDER S.p.A., RO.S.S. S.r.l., SINELEC S.p.A.

stiche specifiche dell'evento.

Al verificarsi di un evento di crisi valutato di severità massima, la/il "Crisis Manager" (individuato nella figura dell'Amministratore Delegato) della società colpita può attivare il team di "Crisis Management" che sarà responsabile per la strategia complessiva di gestione della crisi. In relazione alla tipologia di crisi, il Crisis Manager potrà coinvolgere anche professionisti ed esperti esterni.

Nel caso in cui un evento di crisi colpisca una società controllata, la stessa, oltre ad attivare la propria organizzazione di Crisis Management dedicata, informa ASTM S.p.A., che mette a disposizione un Comitato di Advisory con ruolo consultivo nei confronti del Crisis Manager della società controllata.

IL MODELLO 231

Il Codice etico e di comportamento della Società, nella sua ultima versione adottata dal Consiglio di Amministrazione il 7 settembre 2023, è stato redatto in un'ottica di Gruppo e, ispirandosi ai principi e ai valori ESG contenuti nelle diverse politiche di sostenibilità adottate da ASTM e dalle principali società operative controllate, riassume tutti gli elementi fondativi dell'identità e della cultura del Gruppo ASTM.

Il Codice etico e di comportamento, disponibile sul sito internet della Società, si applica ad ASTM S.p.A. e alle società controllate in Italia e all'estero ed è vincolante per i comportamenti di tutti i dipendenti e collaboratori di tali società ovvero di tutti coloro che, a qualsiasi titolo e a prescindere dalla tipologia di rapporto contrattuale, contribuiscono al raggiungimento degli scopi e degli obiettivi aziendali, inclusi i componenti degli organi sociali.

Nel corso del 2023 non vi sono state violazioni afferenti ai reati presupposto ex D.Lgs. 231/01. Per completezza si evidenzia che sono stati riscontrati 4 comportamenti di dipendenti non in linea con i principi generali richiamati dal Codice Etico che sono stati trattati in accordo alle procedure operative e ai sistemi disciplinari vigenti.

LOTTA ALLA CORRUZIONE

In un'ottica di tolleranza zero verso ogni forma di corruzione attiva e passiva, il Gruppo ripudia e disincentiva ogni forma di corruzione e si impegna a contrastarla attivamente rispettando la normativa anticorruzione vigente in tutti i Paesi in cui opera, imponendo ai propri Stakeholder di operare con onestà e integrità.

ASTM e le principali società operative controllate hanno adottato una Polilcy Anti-Corruzione in linea con le best practice di riferimento e gli standard na-

Tema materiale:

BUSINESS CONTINUITY

Ambito D.Lgs. 254/2016:
AMBIENTALE, SOCIALE, ATTINENTE AL PERSONALE, RISPETTO DEI DIRITTI UMANI, LOTTA ALLA CORRUZIONE ATTIVA E PASSIVA

Principali rischi di sostenibilità associati:

- Rischi di business continuity

Sintesi delle principali azioni di gestione e mitigazione:

- Procedura interfunzionale Gestione Eventi di Crisi che definisce struttura organizzativa, processi e flussi informativi in caso di eventi di crisi
- Schemi organizzativi flessibili da adottare in situazioni emergenziali
- Potenziamento e razionalizzazione delle Infrastrutture e dotazioni IT
- Formazione e linee guida operative per utilizzo software, sistemi di comunicazione, modalità di connessione
- Albo Fornitori per garantire la Business Continuity

Tema materiale:

LOTTA ALLA CORRUZIONE (ANTI-CORRUZIONE)

Ambito D.Lgs. 254/2016:
LOTTA ALLA CORRUZIONE ATTIVA E PASSIVA

Principali rischi di sostenibilità associati:

- Rischi di compliance e legati al comportamento etico

Sintesi delle principali azioni di gestione e mitigazione:

Implementazione di un sistema integrato di gestione del capitale umano attraverso:

- Policy Anti-corruzione in linea con le best practice di riferimento e gli standard nazionali e internazionali
- Sistema di gestione in materia anticorruzione certificato ISO 37001
- Whistleblowing

Periodicamente si tengono corsi di formazione sui rischi corruttivi per le figure apicali e il personale più esposto a tali rischi.

zionali e internazionali, attivando inoltre un apposito canale interno di segnalazione di reati o irregolarità riscontrati nell'ambito del proprio rapporto professionale (c.d. "Whistleblowing").

Nel corso del 2023 non sono state rilevate dalle società del Gruppo segnalazioni relative ad episodi di corruzione.

A tale riguardo, ispirandosi alle best practice in tema di Compliance Program Anti-corruzione e agli standard internazionali, quale lo standard UNI ISO 37001, ASTM e le principali società operative controllate italiane hanno adottato un sistema strutturato di regole, controlli e meccanismi di segnalazione finalizzati alla prevenzione dei reati di corruzione. In particolare, le misure di prevenzione degli illeciti corruttivi sono disciplinate nei Modelli di organizzazione gestione e controllo ex D.Lgs. 231/2001 e nella Policy Anti-corruzione che le principali società operative del Gruppo hanno adottato.

Ad oggi ASTM S.p.A. e le controllate Itinera S.p.A. (inclusa Denmark Branch), Sinelec S.p.A., Tubosider S.p.A., S.I.N.A. S.p.A. e Ecorodovias Concessões e Serviços S.A. hanno implementato un Sistema di gestione in materia di anti-corruzione certificato UNI ISO 37001 per il perimetro di riferimento.

Il Sistema di gestione UNI ISO 37001 è stato armonizzato con i presidi già esistenti, contribuendo all'ottimizzazione dell'assetto organizzativo e dei processi decisionali e di controllo finalizzati a dare concreta attuazione alla Policy Anti-corruzione, nell'ottica del miglioramento continuo proprio delle norme ISO. La Policy Anti-corruzione di ASTM è stata da ultimo aggiornata con delibera del Consiglio di Amministrazione in data 13 novembre 2020.

Come previsto dalla norma volontaria, è stato nominato un referente anti-corruzione, individuato nella figura del Responsabile della Funzione Internal Audit, a cui sono stati assegnati i compiti e le responsabilità per sovrintendere all'attuazione del Sistema di Gestione per la prevenzione della corruzione, in conformità alle normative vigenti in materia e ai requisiti della ISO 37001, e per relazionare al vertice in merito all'adeguatezza del sistema, evidenziando eventuali carenze o elementi di miglioramento.

Sono inoltre svolti periodicamente audit interni specifici sulla conformità del Sistema di Gestione per la prevenzione della corruzione e i risultati delle attività sono discussi e condivisi con i responsabili di processo, anche in un'ottica di formazione e di miglioramento continuo.

Sono infine svolte specifiche sessioni di formazione rivolte a tutto il personale con l'obiettivo di accrescere la consapevolezza da parte di ognuno circa il proprio contributo nel promuovere la cultura della legalità secondo una logica di tolleranza zero verso comportamenti che non rispondano ai principi etici adottati dalla società.

Nella sua qualità di Responsabile della Funzione di Conformità e di Prevenzione della Corruzione, il Responsabile della Funzione Internal Audit di ASTM ha infine svolto gli opportuni accertamenti relazionato agli organi competenti in merito al Sistema di Gestione ISO 37001 adottato dalla società.

PRIVACY

Il Gruppo prosegue il proprio impegno nella tutela dei dati personali dei propri Stakeholder, con la consapevolezza che la protezione della privacy delle persone fisiche sia un diritto fondamentale, riconosciuto anche dalla Carta dei diritti fondamentali dell'Unione Europea.

In linea con le disposizioni del Regolamento UE 2016/679 ("GDPR" - General Data Protection Regulation) è stato implementato un modello organizzativo e gestionale data protection, il quale prevede: la definizione di ruoli e responsabilità all'interno dell'azienda, tra cui l'individuazione di un Data Privacy Officer (c.d. "DPO") di un focal point (c.d. "Referente Data Protection") e di responsabili interni per aree funzionali (c.d. "Data Manager") che sovraintendono ai trattamenti di dati personali, curando altresì i rapporti con le terze parti; l'adozione di una data privacy policy e di specifiche procedure e protocolli in materia data protection; l'implementazione di una piattaforma digitale per la gestione e l'accountability di tutte le attività data protection. Tuttavia, si segnala che nel corso del 2023 è stata gestita da tutte le società concessionarie italiane del Gruppo un "data breach" che non ha riguardato direttamente le risorse informatiche interne, ma quelle di un fornitore comune incaricato del servizio di recupero dei crediti derivanti da pedaggi non pagati. La vicenda si è conclusa con una delibera di archiviazione da parte del Garante privacy ed un'as-

senza di impatti significativi per le società concessionarie, stante anche la dichiarazione del fornitore di assenza di esfiltrazione dei dati da parte dei soggetti che avevano effettuato l'attacco informatico.

Al fine di garantire la protezione dei dati, è stato inoltre istituito un organismo di coordinamento composto dai Referenti Data Protection delle singole società (c.d. "Gruppo Referenti"), con funzioni di sensibilizzazione collettiva e raccordo metodologico. Nel corso dell'anno, si sono svolte periodiche riunioni tra il Gruppo Referenti e il DPO. Il Gruppo pone un'attenzione particolare alla formazione delle risorse aziendali e alla sensibilizzazione del personale, organizzando iniziative di formazione, differenziate in funzione dei profili aziendali dei partecipanti.

GESTIONE DEI CONFLITTI D'INTERESSE

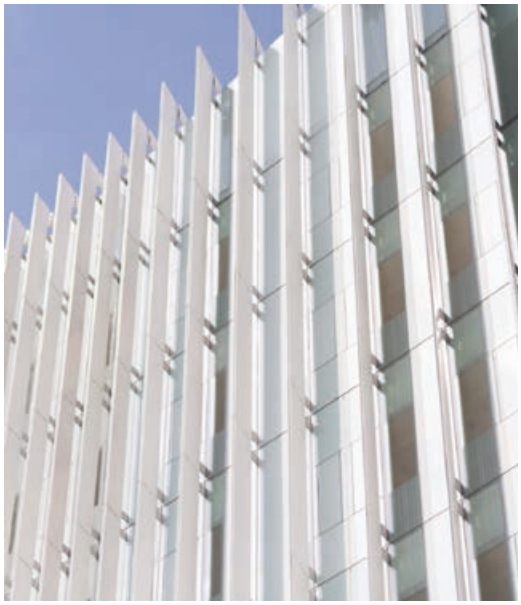
L'approvazione e la gestione delle operazioni con parti correlate attuate da ASTM, direttamente ovvero per il tramite di società controllate, sono disciplinate dalla Procedura sulle operazioni con parti correlate ("Procedura OPC") disponibile sul sito internet della Società www.astm.it nella sezione "Governance". La vigente Procedura OPC, redatta in conformità a quanto previsto dallo statuto sociale della Società, è stata approvata dal Consiglio di Amministrazione in data 13 dicembre 2022.

RAPPORTO CON GLI AZIONISTI E IL MERCATO

ASTM organizza la propria attività secondo regole in grado di assicurare l'affidabilità del management e l'equo bilanciamento tra i poteri del management e gli interessi degli azionisti e degli altri Stakeholder, nonché la trasparenza e la conoscibilità da parte del mercato delle decisioni gestionali e degli eventi societari che possono influenzare in maniera rilevante il corso dei valori mobiliari emessi, nel rispetto delle disposizioni normative vigenti in materia di market abuse (Regolamento UE n. 596/2014).

LINEA GUIDA ANTITRUST

In data 15 novembre 2023 il Consiglio di Amministrazione di ASTM ha adottato le Linee Guida Antitrust (le "Linee Guida") attraverso le quali ha inteso rafforzare la compliance antitrust ad uno standard comportamentale conforme ai valori del diritto della concorrenza condivisi dal Gruppo stesso, nonché fornire al personale uno strumento pratico e comple-



PROCEDURA SULLA REDAZIONE, APPROVAZIONE E PUBBLICAZIONE DELLA DICHIARAZIONE DI CARATTERE NON FINANZIARIO EX D.LGS. 254/2016

Dal 2019 ASTM ha adottato la procedura operativa "Redazione, Approvazione e Pubblicazione della Dichiarazione Consolidata di Carattere non Finanziario ex. D.Lgs. 254/2016", con cui è stato definito il processo operativo per la redazione, approvazione e pubblicazione della DNF secondo quanto previsto dal D.lgs. 254/2016 e dallo standard di rendicontazione GRI Sustainability Reporting Standards.

A gennaio 2023 ASTM ha aggiornato la procedura operativa al fine di rafforzare i presidi di controllo e allinearsi alle best practice del contesto in evoluzione. Inoltre, le principali società operative controllate hanno predisposto una procedura sulla base di quella predisposta da ASTM nell'ottica di un miglioramento continuo del processo di raccolta ed elaborazione dei dati.

LE POLITICHE DI SOSTENIBILITÀ

Al fine di rafforzare i presidi in ambito ESG, ASTM ha adottato specifiche politiche relativamente ai temi di sostenibilità rilevanti, che sono disponibili sul sito internet della Società, promuovendone l'adozione anche da parte delle principali società operative controllate, le quali, tenendo conto della propria operatività e struttura organizzativa, le hanno adottate attraverso i propri organi competenti.

- POLICY ANTI-CORRUZIONE
- POLITICA DIVERSITÀ E INCLUSIONE
- CODICE DI CONDOTTA FORNITORI
- POLITICA SUI DIRITTI UMANI
- MANIFESTO AMBIENTE
- POLITICA SULLA BIODIVERSITÀ

to per individuare le situazioni ed i comportamenti che rischiano anche solo di apparire come possibili violazioni antitrust. Inoltre, ASTM ha raccomandato alle sue controllate di adottare le suddette Linee Guida, apportando le opportune modifiche che si renderanno necessarie per adeguarle al quadro normativo dei paesi in cui la società opera ed alle rispettive realtà aziendali, nonché di promuoverne, a sua volta, l'adozione anche da parte delle proprie controllate.

FUNZIONE INTERNAL AUDIT

ASTM e le principali società operative controllate italiane hanno nominato un Responsabile della Funzione Internal Audit, incaricato di verificare l'operatività e l'idoneità del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi, attraverso un piano di audit, approvato dal Consiglio di Amministrazione, basato su un processo strutturato di analisi e prioritizzazione dei principali rischi aziendali così come rilevati dall'attività di Risk Assessment e ferma l'autonomia del responsabile nell'includere ulteriori verifiche straordinarie.

Il Consiglio di Amministrazione di ASTM, con il supporto del Comitato Controllo e Rischi, approva annualmente il piano di lavoro predisposto dal Responsabile della Direzione di Internal Audit, sentiti il Collegio Sindacale e l'Amministratore Delegato.

IL SISTEMA DI WHISTLEBLOWING

Dal 15 luglio 2023 sono entrate in vigore le nuove norme in materia di whistleblowing per i soggetti del settore privato. Il D.Lgs. n. 24/2023 ha ampliato le tutele in caso di segnalazioni di illeciti, estendendo l'ambito applicativo soggettivo e le procedure per preservare i soggetti segnalanti da possibili ritorsioni. ASTM e le proprie realtà operative controllate italiane hanno aggiornato il sistema di gestione delle segnalazioni (c.d. "Whistleblowing") che, attraverso l'utilizzo di una piattaforma digitale consente a tutti gli Stakeholder di segnalare, anche in forma anonima, violazioni - presunte o conosciute - di leggi, regolamenti, procedure e politiche aziendali o di valori enunciati dal Codice etico, nonché criticità relative a comportamenti non etici o illeciti e all'integrità dell'organizzazione anche in materia fiscale.

Nel corso del 2023 sono pervenute, attraverso i canali di segnalazione implementati dalle società del Gruppo, 333 segnalazioni (231 nel 2022).

Tutte le segnalazioni sono state indagate con riservatezza e indipendenza dagli organi competenti secondo le modalità definite.

Tra le segnalazioni ricevute, 15 sono relative a casi di discriminazione: di queste, 5 sono state considerate infondate e chiuse senza provvedimenti, 3 sono state gestite con l'applicazione di misure disciplinari relative a ciascuna casistica, per 1 è in corso un piano di riparazione, mentre le restanti 6 sono ancora in fase di investigazione.

Con riferimento alle inchieste connesse a fatti, accaduti antecedentemente all'acquisizione del controllo da parte del Gruppo ASTM, che vedono coinvolte alcune società del Gruppo EcoRodovias, si rinvia a quanto illustrato nel paragrafo "Altre informazioni" delle Note Esplicative del Bilancio Consolidato del Gruppo ASTM al 31 dicembre 2023.

IL PIANO DI SOSTENIBILITÀ

La sostenibilità è una componente chiave della strategia aziendale del Gruppo. La strategia di sostenibilità di ASTM è stata sviluppata tramite l'analisi, l'integrazione e lo sviluppo di diversi elementi, tra cui i "Dieci Principi" del Global Compact delle Nazioni Unite (UNGC), le Linee Guida ISO 26000, l'analisi di materialità del Gruppo e i 17 Sustainable Development Goals (SDGs) al 2030 promossi dalle Nazioni Unite, in coerenza con il Piano Strategico del Gruppo. È importante menzionare infatti, che EcoRodovias, già dal 2022, ha formalmente aderito al UN Global Compact, la più grande iniziativa legata alla sostenibilità in ambito aziendale, rendendo così le azioni intraprese internamente direttamente collegate all'Agenda 2030 delle Nazioni Unite.

Nel corso degli anni ASTM ha adottato un approccio concreto, graduale e proattivo nell'attuazione delle proprie ambizioni ESG che hanno trovato la loro massima espressione nella definizione del Piano di Sostenibilità, funzionale a incorporare la sostenibilità in tutti gli aspetti delle attività condotte dall'azienda. In particolare, il Piano ha valorizzato l'impegno sui temi di sostenibilità, in un'ottica di miglioramento continuo delle performance e al fine di comunicare a tutti i propri Stakeholder gli indirizzi strategici del Gruppo in tema di sostenibilità, condividendo obiettivi, principi e valori. Nel 2022 il Consiglio di Amministrazione di ASTM ha approvato il suo secondo Piano di Sostenibilità per gli anni 2022-2026 e che declina per gli ambiti "People", "Planet e "Prosperity" obiettivi concreti e include, tra le altre cose, i target di riduzione delle emissioni di gas serra al 2030 definiti su base scientifica, allineati all'ambizione 1,5° dell'Accordo di Parigi.

Dal 2021 ASTM ha rafforzato il proprio impegno nella lotta al cambiamento climatico definendo obiettivi e iniziative di riduzione delle emissioni di gas serra al 2030 validati da Science Based Target initiative (SBTi) e integrati nella propria strategia finanziaria, pubblicando il primo Sustainability Linked Financing Framework, da ultimo aggiornato a maggio 2023. In tale ambito sono stati emessi 3 miliardi di Euro di Sustainability Linked Bond e sottoscritti 2,4 miliardi di Euro di Sustainability Linked Loan.

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS

CONTRIBUTO DIRETTO

CONTRIBUTO INDIRETTO

INDIRIZZI STRATEGICI DI SOSTENIBILITÀ

Planet

- Riduzione delle emissioni di CO_2
- Protezione della biodiversità
- Sviluppo di progetti di economia circolare

People

- Promozione della diversità e inclusione
- Sviluppo del capitale umano
- Protezione della salute e sicurezza
- Protezione dei diritti umani

Prosperity

- Supporto dell'innovazione tecnologica
- Contributo allo sviluppo delle aree locali e delle comunità
- Protezione della sicurezza stradale

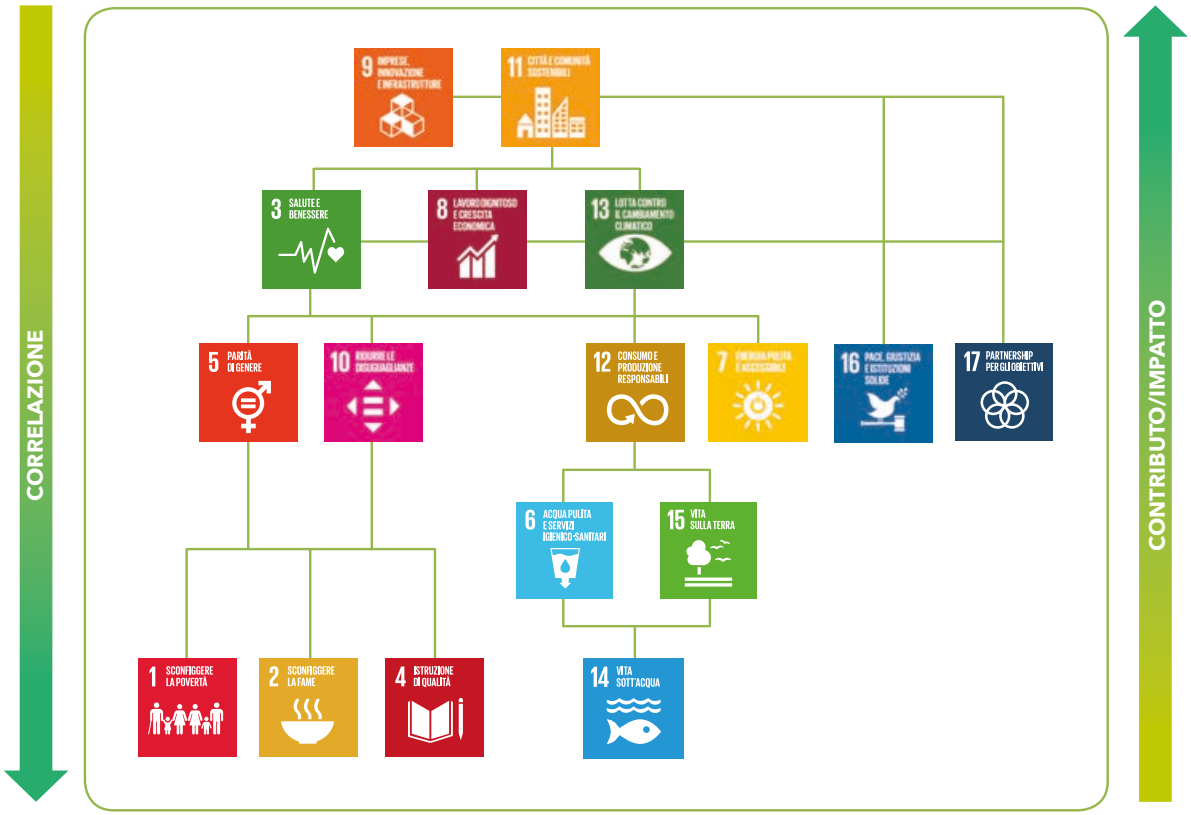
ROADMAP SDGs

Coerentemente con le linee guida pubblicate dal World Business Council for Sustainable Development (WBCSD), dal 2019 ASTM ha definito una roadmap finalizzata a migliorare il contributo del Gruppo al raggiungimento dei Sustainable Development Goals (SDGs) al 2030 dell'ONU.

In particolare, attraverso un assessment di coerenza, validità e applicazione dei Sustainable Development Goals (SDGs) ai temi di sostenibilità e alle politiche del Gruppo, anche tenuto conto del contesto e del settore di riferimento e dei principali impatti generati e subiti lungo la catena del valore, sono state identificate azioni utili a migliorare la performance e l'impatto in relazione agli SDGs.

Tale analisi ha permesso di realizzare una prioritizzazione degli SDGs in base alla maggiore o minore capacità del Gruppo di contribuire al loro raggiungimento attraverso gli impatti generati lungo la catena del valore. Di seguito è rappresentata una sintesi dei risultati ottenuti: gli SDGs posizionati in alto risultano essere di maggiore rilevanza per ASTM, in termini di contributo/impatto. Le linee presenti in figura evidenziano la connessione esistente tra i temi di sviluppo identificati e rappresentati dagli SDGs. L'analisi ha permesso di identificare target di particolare rilevanza e indicatori utili a migliorare il monitoraggio del contributo del Gruppo agli stessi. Tali indicatori sono periodicamente monitorati e rendicontati annualmente nel presente documento.

Tra gli SDGs a cui maggiormente contribuiscono le attività operative del Gruppo risultano prioritari l'SDG 9 - Imprese, innovazione e infrastrutture – in quanto ASTM è impegnata nello sviluppare infrastrutture di qualità, affidabili, sostenibili e resilienti e l'SDG 11 - Città e comunità sostenibili – che riflette l'impegno nel fornire l'accesso a sistemi di trasporto sicuri e sostenibili e migliorare la sicurezza stradale.



STRATEGIA DI GRUPPO SUL CLIMA

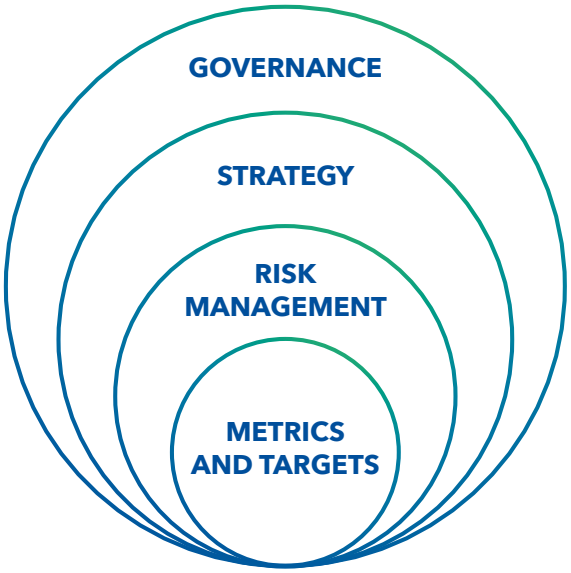
ASTM ha implementato le raccomandazioni TCFD (Task Force on Climate-related Financial Disclosures) al fine di rafforzare l'impegno del Gruppo in ambito Climate Change ed in particolare a contribuire all'obiettivo di limitare l'aumento della temperatura media globale in linea con quanto definito dall'Accordo di Parigi.

Le raccomandazioni TCFD hanno come principale obiettivo quello di guidare le aziende a comunicare ai propri Stakeholder, in modo chiaro e comparabile, informazioni su rischi e opportunità legati al cambiamento climatico, con riferimento a quattro aree tematiche che rappresentano gli elementi fondamentali di una organizzazione: Governance, Strategy, Risk Management, Metrics and Targets.

GOVERNANCE

Al fine di promuovere il successo sostenibile del Gruppo anche attraverso il monitoraggio delle performance ambientali, e in particolare degli impatti del cambiamento climatico sull'operatività e sui risultati finanziari dell'azienda, il Gruppo ASTM ha definito un modello di governance, in linea con le best practice in ambito ESG, che garantisce il coinvolgimento del top management nella definizione degli indirizzi strategici di sostenibilità, anche con riferimento alle tematiche legate al clima. Inoltre, ciascuna società, sulla base della propria operatività, tiene in considerazione gli impatti del cambiamento climatico nelle politiche di gestione dei rischi, nella pianificazione finanziaria, nella gestione

ELEMENTI FONDAMENTALI DELLA RENDICONTAZIONE TCFD



GOVERNANCE

La governance dell'organizzazione in merito ai rischi e alle opportunità legate al clima

STRATEGY

Gli impatti effettivi e potenziali dei rischi e delle opportunità legati al clima sulle attività, sulla strategia e sulla pianificazione finanziaria dell'organizzazione

RISK MANAGEMENT

I processi utilizzati dall'organizzazione per identificare, valutare e gestire i rischi legati al clima

METRICS AND TARGETS

Le metriche e gli obiettivi utilizzati per valutare e gestire i rischi e le opportunità relative al clima

operativa e nella pianificazione degli investimenti, nonché nella progettazione di obiettivi di performance dell'organizzazione e nel loro monitoraggio. Nel 2023 ASTM è stata confermata leader globale nella lotta al cambiamento climatico da Carbon Disclosure Project (CDP), organizzazione non-profit ambientale globale, conseguendo il rating A-.

STRATEGY

La pianificazione di medio lungo termine, a partire dal primo Piano di Sostenibilità "Going Global Sustainably", tiene anche conto dei 17 Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (SDG) al 2030 dell'ONU, incluso il target 13.1 "Rafforzare la resilienza e la capacità di adattamento ai rischi legati al clima e ai disastri naturali in tutti i paesi". Gli indirizzi strategici del Gruppo includono la promozione di politiche di efficientamento energetico declinate in obiettivi e azioni misurabili, per ogni area di impegno, nel medio-lungo termine.

A partire dal 2020 ASTM ha introdotto un'analisi degli scenari legati al clima nella propria strategia al fine di:

- valutare come i rischi e le opportunità legati al clima influenzino tutte le aree di business del Gruppo
- saggiare la resilienza/robustezza del Gruppo di fronte ai rischi e le opportunità legati al clima
- identificare una strategia di riduzione delle emissioni del Gruppo nel medio-lungo periodo.

Gli scenari adottati per l'analisi riflettono diverse possibilità future analizzando, attraverso gli "Scenari di transizione", l'evoluzione tecnologica ed economica necessaria per la mitigazione del cambiamento climatico e, attraverso gli "Scenari Fisici", la risposta del clima della Terra ai cambiamenti delle concentrazioni di gas ad effetto serra (GHG).

In conformità con le raccomandazioni della TCFD, sono stati considerati diversi scenari tra cui: uno scenario 2°C – "2DS", e due scenari ancora più ambiziosi (ben al di sotto di 2°C – "WB2C", e 1,5°C); uno scenario rilevante per il contesto geografico in cui l'organizzazione opera (Piano Nazionale Integrato Energia e Clima (PNIEC), espressione dei Nationally Determined Contributions (NDC) per l'Italia); e uno scenario fisico utilizzato per anticipare i possibili effetti climatici che impatteranno in futuro sulle attività del Gruppo (RCP8.5).

Tra gli scenari fisici, è stato selezionato l'RCP8.5 dell'International Panel on Climate Change (IPCC) al fine di intercettare gli impatti maggiormente significativi legati alle variabili fisiche del clima (es. aumento della temperatura, delle precipitazioni estreme) che potrebbero influenzare direttamente l'attività del Gruppo, in particolare con riferimento alla sicurezza delle infrastrutture e alla sicurezza stradale.

Dallo scenario fisico sono stati estratti gli effetti fisici che nel lungo periodo avranno maggiore probabilità di generare impatti sul business di ASTM nelle regioni geografiche di maggiore interesse per il Gruppo (Europa ed America Latina):

- aumento dei danni legati ad alluvioni e frane, allo straripamento dei fiumi e all'erosione delle coste
- aumento della scarsità d'acqua e delle conseguenti restrizioni sull'uso dell'acqua
- aumento dei danneggiamenti per eventi di caldo estremo e incendi boschivi.

Per quanto riguarda lo scenario di transizione applicato al business del Gruppo, sono stati selezionati diversi scenari in conformità con le raccomandazioni della TCFD: gli scenari "2DS", "Well Below 2°C" e "1,5°C" (progettati da Science Based Target initiative - SBTi [13] e International Energy Agency - IEA [14]), utilizzati in ottica di target setting per valutare il massimo "budget di carbonio" disponibile e per ricavare plausibili traiettorie di riduzione delle emissioni; e lo scenario basato sul PNIEC [15], utilizzato per valutare l'evoluzione normativa e tecnologica dell'area geografica in cui si concentrano maggiormente le attività del Gruppo ASTM.

Queste analisi hanno permesso di valutare la possibilità di un fattibile Science Based Target e di aggiornare la mappatura dei rischi e delle opportunità legate al clima come di seguito descritti.

[13] https://sciencebasedtargets.org/resources/legacy/2019/04/foundations-of-SBT-setting.pdf
[14] https://www.iea.org/reports/energy-technology-perspectives-2016
[15] https://www.mimit.gov.it/images/stories/documenti/PNIEC_finale_17012020.pdf

RISK MANAGEMENT

Il Consiglio di Amministrazione, nell'ambito delle proprie responsabilità sul Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi, definisce la natura e il livello di rischio (*Risk Appetite Framework*) compatibile con gli obiettivi strategici della società ed esamina periodicamente i principali rischi aziendali. La gestione dei rischi ESG è integrata nel sistema di risk management implementato da ASTM e dalle principali società operative controllate. Tra le azioni di mitigazione dei rischi sono individuate anche eventuali opportunità di sviluppo che potrebbero tramutarsi in un vantaggio competitivo nel tempo. Il cambiamento climatico e i suoi effetti sulle attività economiche rappresentano un potenziale fattore di rischio per l'operatività e la resilienza delle infrastrutture gestite dalle società del Gruppo, ma allo stesso tempo i processi di transizione ecologica, innovazione e digitalizzazione attualmente in atto potrebbero far emergere importanti opportunità di crescita e sviluppo. Nel processo di risk assessment sono stati considerati sia rischi fisici che di transizione. Nella prima categoria rientrano il verificarsi di eventi meteo estremi (precipitazioni intense, inondazioni, frane), causati dal cambiamento delle condizioni climatiche che potrebbero generare danni all'infrastruttura autostradale; nella seconda l'evoluzione del mercato, sempre più attento ai temi della sostenibilità, o lo sviluppo della normativa ambientale, con l'introduzione di nuovi requisiti minimi ambientali e nuove limitazioni circa le emissioni GHG. Le società del Gruppo mettono in atto diverse azioni per mitigare i suddetti rischi fisici e di transizione. Lo stato delle infrastrutture autostradali in concessione, con particolare riferimento alle aree ed alle opere più vulnerabili, è costantemente monitorato al fine di garantire, nel rispetto delle norme vigenti, la sicurezza e la resilienza delle infrastrutture stesse per l'esercizio della circolazione autostradale, nonché una idonea pianificazione e programmazione degli interventi di manutenzione. Lungo alcune tratte dell'autostrada A6 Torino-Savona, dell'autostrada A5 Quincinetto-Aosta e dell'autostrada A15 Parma-La Spezia, in relazione alle particolarità morfologiche del territorio, sono attivi specifici sistemi di monitoraggio dei movimenti franosi e dei versanti che, in alcuni casi, prevedono la misurazione in continuo di parametri prestabiliti e l'attivazione di allarmi nel caso di superamento di soglie prefissate. L'implementazione di una specifica metodologia integrata di monitoraggio della salute delle infrastrutture, di diagnostica e definizione degli interventi necessari, è funzionale ad assicurare nel tempo la sicurezza, funzionalità, robustezza e durabilità delle opere su tutte le infrastrutture in concessione. Il cambiamento climatico e le correlate politiche e normative dei Paesi in cui il Gruppo opera generano anche nuove opportunità che ciascuna società deve essere in grado di individuare e sfruttare proattivamente per mantenere elevati livelli di competitività. Per esempio, con riferimento alla gestione autostradale, l'innovazione tecnologica assume un ruolo sempre più importante per garantire sicurezza e standard elevati di servizi all'utenza, attraverso una graduale trasformazione digitale delle infrastrutture che consentano di dialogare con i veicoli connessi di nuova generazione, di utilizzare sistemi di assistenza automatica alla guida, nonché migliorare e snellire il traffico, ridurre l'incidentalità stradale e monitorare parametri tecnici e climatici. Con riferimento al settore EPC è in crescita la richiesta, da parte dei committenti, della progettazione e realizzazione di opere infrastrutturali e di edilizia civile ed industriale a basso impatto ambientale, con elevati livelli di classificazione LEED (*Leadership in Energy and Environmental Design*), rispondenti alle normative EU Taxonomy e per l'Italia alle Linee Guida per la realizzazione di opere pubbliche emesse dal Ministero Infrastrutture e Trasporti (MIT). Nelle tabelle seguenti è presente un dettaglio dei principali rischi e opportunità legati al cambiamento climatico, che impattano i business del Gruppo.

RISCHI LEGATI AL CAMBIAMENTO CLIMATICO

Rischio	Classificazione	Descrizione	Orizzonte temporale	Probabilità	Magnitudo dell'impatto finanziario	Impatto finanziario
Rischio ambientale acuto	Rischio fisico	Rischi connessi a eventi imprevedibili relativi al cambiamento climatico ed estranei al controllo delle società del Gruppo quali violenti eventi atmosferici e disastri naturali che potrebbero causare interruzioni dell'operatività delle infrastrutture autostradali gestite dalle società concessionarie del Gruppo.	Breve termine	Probabile	Media	L'impatto finanziario è legato all'interruzione dell'operatività dell'infrastruttura autostradale con diminuzione dei ricavi, incremento dei costi di manutenzione, nonché ulteriori spese per il ripristino della normale operatività e di risarcimento danni diretti e indiretti a terzi.

Modalità di gestione del rischio

Ciascuna società concessionaria del Gruppo, nell'ambito della propria autonomia giuridica e gestionale, presidia e mitiga il rischio attraverso molteplici ed articolate iniziative di carattere ingegneristico e gestionale. Nell'ambito della programmazione della manutenzione straordinaria e degli investimenti sono previsti interventi quali:

- stabilizzazione di versanti sovrastanti i tracciati autostradali con particolari profili di rischio, attraverso opere di contenimento, drenaggi superficiali e profondi, reti chiodate e paramassi, opere di ingegneria naturalistica;
- protezione e rinforzo delle fondazioni di ponti e viadotti quali difese spondali, briglie e opere idrauliche;
- interventi rivolti al miglioramento/adeguamento sismico delle opere d'arte.

Il programma degli interventi sulle opere autostradali è definito sulla base di specifici ed articolati sistemi e modelli di monitoraggio attuati attraverso ispezioni, misure e rilievi periodici che permettono a ciascuna società di pianificare le attività secondo un ordine di priorità verificato e validato anche da soggetti esperti terzi ed indipendenti definito nel rispetto delle Linee guida per la classificazione e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza ed il monitoraggio dei ponti esistenti e le Linee guida per la classificazione e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza ed il monitoraggio delle gallerie esistenti pubblicate sulla G.U.R.I. del 23/08/2022 (Decreto MIT 01/07/2022 e Decreto MIT 01/08/2022)..

Per alcune tratte autostradali (quali la A15 Parma-La Spezia, la A6 Torino-Savona, la A5 Quincinetto-Aosta) le società concessionarie, con la collaborazione di Istituzioni ed Enti, hanno attivato specifici sistemi di monitoraggio dei movimenti franosi che in alcuni casi prevedono misure dei parametri in continuo con attivazione di sistemi di allarme al superamento di determinate soglie e conseguente interruzione della circolazione. Le attività di monitoraggio sono estese, dove necessario, anche alle sponde dei corsi d'acqua per il controllo dell'evoluzione dei processi erosivi in atto.

Inoltre, le società concessionarie hanno stipulato specifiche polizze assicurative a copertura di eventuali danni all'infrastruttura, dei danni diretti e indiretti causati a terzi e dei mancati ricavi a causa dell'interruzione della circolazione.

I potenziali effetti del cambiamento climatico sulle infrastrutture sono considerati nella progettazione di nuove opere e nella manutenzione straordinaria di quelle esistenti. Nelle scelte progettuali delle infrastrutture, ed in particolare delle opere idrauliche e di consolidamento dei versanti a rischio idrogeologico, vengono valutate variabili quali i tempi di ritorno degli eventi di piena e la frequenza di accadimento di eventi metereologici estremi.

Al fine di supportare le direzioni aziendali e le strutture operative designate all'integrazione delle Linee Guida inerenti alla Tassonomia UE nonché al fine di fornire alle stesse uno strumento operativo di supporto per la programmazione e definizione degli interventi è in corso da parte delle società concessionarie l'elaborazione di «Atlanti climatici» per l'analisi della vulnerabilità ai rischi del cambiamento climatico.

Rischio	Classificazione	Descrizione	Orizzonte temporale	Probabilità	Magnitudo dell'impatto finanziario	Impatto finanziario
Rischio ambientale cronico	Rischio fisico	Rischi legati ad una non adeguata gestione da parte delle società concessionarie del Gruppo degli eventi emergenziali nell'esercizio autostradale ed alla prestazione di servizi all'utenza autostradale non in linea con gli standard definiti nelle carte dei servizi. L'aumento della frequenza di fenomeni meteorologici - quali precipitazioni particolarmente intense anche di breve durata, piogge ghiacciate (c.d. gelicidio) eventi nevosi eccezionali e prolungata siccità- potrebbero compromettere la sicurezza della circolazione sulle tratte autostradali (es. ridotta visibilità, perdita di aderenza, ecc.), nonché procurare danni al corpo autostradale e rendere necessario il blocco temporaneo della circolazione con effetti sugli standard definiti dalle carte dei servizi.	Breve termine	Probabile	Bassa	L'impatto finanziario è legato a un potenziale aumento dei costi di manutenzione ordinaria preventiva per garantire l'operatività dell'infrastruttura e, in caso di temporanea interruzione dell'operatività, agli eventuali costi di ripristino e ai danni a terzi, nonché alla diminuzione dei ricavi.

Modalità di gestione del rischio

Ciascuna società concessionaria del Gruppo, nell'ambito della propria autonomia giuridica e gestionale, presidia e mitiga il rischio attraverso molteplici ed articolate iniziative di carattere ingegneristico e gestionale.

Il programma di manutenzione ordinaria che ciascuna concessionaria predispone annualmente prevede specifici interventi quali ad esempio la pulizia dei fossi e delle cunette, dei tombini ed in generale dei sistemi di raccolta e smaltimento delle acque al fine di ottimizzarne il funzionamento in caso di eventi di pioggia particolarmente intensi. I rilevati, gli arginelli e in generale le pertinenze autostradali sono periodicamente sfalciate e decespugliate al fine di evitare potenziali danni alla circolazione e all'infrastruttura in occasione di eventi meteorologici particolarmente avversi (es. vento, eventi nevosi eccezionali e piogge ghiacciate, incendi).

Sono eseguiti periodici interventi sulle opere d'arte, sui fabbricati nonché sugli impianti per mitigare gli effetti di eventi frequenti e ciclici e per prevenire danni rilevanti alle stesse con conseguenti potenziali pericoli per la circolazione e necessità di interventi di manutenzione più significativi. Specifiche procedure, che prevedono il coinvolgimento di organi di governo del territorio e forze di polizia, sono state adottate, soprattutto lungo le tratte di "valico", per la gestione di precipitazioni nevose e di eventi meteo invernali. In casi di particolari gravità è previsto anche il blocco della circolazione per i mezzi pesanti che vengono temporaneamente indirizzati verso predefinite aree di sosta.

Le società concessionarie hanno inoltre sottoscritto specifiche polizze assicurative a copertura dei potenziali danni all'infrastrutture, dei danni diretti e indiretti causati a terzi e dei mancati ricavi a causa dell'interruzione della circolazione.

Infine, al fine di supportare le direzioni aziendali e le strutture operative designate all'integrazione delle Linee Guida inerenti alla Tassonomia UE nonché al fine di fornire alle stesse uno strumento operativo di supporto per la programmazione e definizione degli interventi è in corso da parte delle società concessionarie l'elaborazione di «Atlanti climatici» per l'analisi della vulnerabilità ai rischi del cambiamento climatico.

Rischio	Classificazione	Descrizione	Orizzonte temporale	Probabilità	Magnitudo dell'impatto finanziario	Impatto finanziario
Rischio compliance/ regolatorio	Rischio di transizione	Rischio connesso alla mancata compliance e/o modifica della normativa ambientale applicabile nei settori e nei Paesi in cui operano le società del Gruppo.	Medio termine	Poco probabile	Bassa	L'impatto finanziario è legato al potenziale regime sanzionatorio e/o contenziosi derivanti da violazioni della normativa ambientale applicabile, nonché dai potenziali costi di risanamento necessari per il ripristino delle condizioni previste dalla normativa nonché ai costi di adeguamento alle nuove normative.

Modalità di gestione del rischio

Dal 2004, ASTM e le principali società operative controllate italiane hanno adottato un "Programma di Compliance" in conformità al D.Lgs. 231/01, che definisce, tra l'altro, procedure, protocolli e un sistema disciplinare finalizzato a prevenire il danno e garantire il rispetto della normativa ambientale. Inoltre, alcune società del Gruppo hanno adottato un Sistema di Gestione Ambientale certificato ISO 14001 prevedendo specifiche procedure operative per la gestione delle tematiche ambientali in un'ottica di miglioramento continuo.

Inoltre, la progettazione di nuove opere o la manutenzione di opere esistenti, a cura delle società controllate da ASTM, viene sviluppata nel rispetto delle normative tecniche ed ambientali vigenti (ivi comprese quelle inerenti le procedure di valutazione di impatto ambientale delle opere).

Inoltre, ASTM e ciascuna società del Gruppo monitora costantemente l'evoluzione normativa per uno sviluppo "sostenibile" del proprio business, anche attraverso il dialogo e la partecipazione attiva a specifici tavoli di lavoro. In particolare, S.I.N.A. da oltre 30 anni partecipa attivamente ai programmi di ricerca di PIARC – Associazione Mondiale della Strada. Da 14 anni, inoltre, presiede il Comitato Tecnico Nazionale che si occupa dei cambiamenti climatici, delle politiche di mitigazione, adattamento e della resilienza delle infrastrutture.

Le strategie, le attività e le iniziative implementate dalle società del Gruppo sono anche finalizzate a contribuire alle strategie per lo sviluppo sostenibile e per la transizione verso un'economia a basso contenuto di carbonio definite dall'Unione Europea.

Dal 2021, nell'ambio della DNF sono rendicontati i relativi indicatori.

Le società, nell'attuare i propri programmi, dovranno tenere in considerazione, tra l'altro, i Regolamenti inerenti la diffusione di carburanti alternativi nonchè la Direttiva europea n. 2022/2464 (*Corporate Sustainability Reporting Directive* - CSRD) che riguarda la rendicontazione societaria di sostenibilità e che, per gli enti di interesse pubblico quale è ASTM, troverà per la prima volta applicazione a partire dall'anno 2024 rafforzando ed estendendo l'ambito dei requisiti di reporting attualmente previsti dal D.Lgs. 254/2016 (che aveva recepito la Direttiva UE 2014/95).

Rischio	Classificazione	Descrizione	Orizzonte temporale	Probabilità	Magnitudo dell'impatto finanziario	Impatto finanziario
Rischio di mercato / tecnologico (EPC/T&I)	Rischio di transizione	Rischio legato alla mancata implementazione di soluzioni innovative che riducano gli impatti ambientali e che soddisfino le aspettative del mercato, sempre più sensibile agli aspetti attinenti il cambiamento climatico.	Medio termine	Probabile	Bassa	L'impatto finanziario è legato alla mancata aggiudicazione di potenziali nuove commesse che richiedono particolari competenze tecniche con conseguente perdita di profitti e ricavi.

Modalità di gestione del rischio

I settori EPC e Tecnologia del Gruppo sono costantemente impegnati a implementare, mantenere o aggiornare i requisiti e/o le certificazioni in materia ambientale ed a sviluppare analisi ed approfondimenti per l'utilizzo di nuove tecnologie. Il settore delle costruzioni ha sviluppato competenze finalizzate alla progettazione e realizzazione di infrastrutture di trasporto e di opere di edilizia civile e industriale a basso impatto ambientale e con elevati livelli di classificazione LEED (*Leadership in Energy and Environmental Design*) che prevede, tra l'altro, il riutilizzo e il riciclo delle risorse idriche. Il settore dell'ingegneria promuove, inoltre, lo sviluppo di competenze in ambito del Protocollo di sostenibilità Envision, un sistema di rating per la valutazione delle infrastrutture sostenibili. In aggiunta vengono sviluppate competenze per la realizzazione di progetti di riqualificazione, messa a norma e efficientamento energetico di impianti di illuminazione. Per implementare azioni, iniziative, politiche coerenti con gli obiettivi dell'Agenda 2030 dell'ONU, con i Piani di Azione dell'UE per finanziare la crescita sostenibile e con il Regolamento UE 2020/852 inerente la tassonomia, sono state promosse le "Linee Guida di pianificazione strategica di Gruppo" che forniscono criteri e soluzioni da utilizzare nell'ambito dei processi di progettazione e di implementazione di nuove iniziative al fine di contribuire agli obiettivi di mitigazione ed adattamento ai cambiamenti climatici.

Rischio	Classificazione	Descrizione	Orizzonte temporale	Probabilità	Magnitudo dell'impatto finanziario	Impatto finanziario
Rischio di mercato / innovazione e digitalizzazione (Concessioni)	Rischio di transizione	Rischio legato alla mancata implementazione di soluzioni innovative che riducano gli impatti ambientali e che soddisfino le aspettative del mercato, sempre più sensibile agli aspetti attinenti il cambiamento climatico. Con particolare riferimento al settore delle concessioni, uno dei principali rischi è quello di non adattare l'infrastruttura ai cambiamenti tecnologici e alle esigenze dei suoi utilizzatori.	Medio termine	Probabile	Bassa	L'impatto finanziario è legato ad una perdita di profitti e ricavi (ricavi da pedaggio e royalties aree di servizio) del settore concessioni autostradali.

Modalità di gestione del rischio

Le società concessionarie del Gruppo promuovono tavoli di lavoro dedicati al fine di individuare soluzioni innovative per la gestione delle infrastrutture (i.e. smart infrastructure) anche con il coinvolgimento delle realtà interne operanti nei settori della tecnologia e dell'ingegneria. Inoltre, le società concessionarie hanno avviato un programma di diffusione di carburanti alternativi all'interno delle aree di servizio delle tratte autostradali in concessione.

L'obiettivo di sviluppare soluzioni innovative per la gestione sicura e intelligente del traffico e delle infrastrutture si sta concretizzando nel progetto di innovazione tecnologica e transizione ecologica dell'A4 Torino Milano. Sono previsti sistemi tecnologici che consentono il dialogo veicolo-infrastruttura V2X, sistemi di monitoraggio del traffico e delle opere d'arte, pese dinamiche, rilevamento contromano, rilevamento delle condizioni ambientali nonché sistemi di raccolta delle acque di piattaforma per loro successivo riutilizzo in ambito industriale e/o nelle attività di manutenzione dell'Asset autostradale.

Rischio	Classificazione	Descrizione	Orizzonte temporale	Probabilità	Magnitudo dell'impatto finanziario	Impatto finanziario
Rischio reputazionale	Rischio di transizione	Rischio legato ad effetti reputazionali derivanti dal verificarsi degli eventi sopra citati	Breve termine	Improbabile	Bassa	Impatto legato principalmente agli effetti indiretti sulla competitività percepita dal mercato e sul valore di mercato delle obbligazioni emesse.

Modalità di gestione del rischio

La gestione dei rischi correlati ai cambiamenti climatici è integrata nel sistema di Risk Management implementato da ASTM e le principali società operative controllate. Ciascun rischio è valutato, oltre che per l'impatto finanziario e derivante da eventuali non compliance, anche per l'impatto reputazionale. Pertanto, la struttura organizzativa di ciascuna società e le relative azioni poste in essere per mitigare i vari rischi contribuiscono anche alla mitigazione del rischio reputazionale. Inoltre, sono definiti i piani di comunicazione, flussi informativi periodici con analisti, investitori istituzionali, Agenzie di rating e Stakeholder.

OPPORTUNITÀ LEGATE AL CAMBIAMENTO CLIMATICO

Opportunità	Ambito	Orizzonte temporale	Probabilità	Magnitudo dell'impatto finanziario	Impatto finanziario	Costi di realizzazione
Miglioramento della sicurezza e dell'efficienza dell'infrastruttura e della qualità dei servizi con conseguente più efficiente utilizzo delle risorse finanziarie	Sicurezza Stradale e resilienza dell'infrastruttura	Medio termine	Probabile	Bassa	L'impatto finanziario potenziale è connesso al miglioramento dell'efficienza dell'infrastruttura e della qualità dei servizi con conseguente più efficiente utilizzo delle risorse finanziarie e riduzione dei costi assicurativi e migliori risultati in temini di ricavi da pedaggio.	I costi di realizzazione dell'opportunità sono legati principalmente ai costi per studi e analisi tecniche/climatiche ed approfondimenti ingegneristici per l'esecuzione degli interventi opex e capex.

Strategia

Le infrastrutture autostradali sono opere di ingegneria a servizio della mobilità e dello sviluppo socioeconomico ed integrano profili tecnici umani e sociali. Al fine di realizzare infrastrutture sempre più resilienti, digitali e sostenibili in grado di rispondere agli effetti del cambiamento climatico viene implementata una articolata metodologia di monitoraggio, diagnostica e definizione degli interventi attuata attraverso il PAMI (Piano di Azione per il mantenimento in efficienza dell'infrastruttura e per la programmazione degli interventi). Per tutti gli elementi costituenti l'infrastruttura sono definiti ruoli responsabilità ed azioni che devono essere esperite per mantenere idonei standard e per pianificare correttamente gli interventi (opex e capex) anche sulla base di analisi climatiche. La strategia adottata oltre alla valorizzazione ed alla crescita professionale del personale consente di contenere i costi assicurativi degli Asset in concessione, razionalizzare e migliorare l'efficienza di impiego delle risorse.

Inoltre, un maggior livello qualitativo dei servizi in grado di soddisfare le aspettative e le esigenze del mercato e degli utenti potrebbe generare migliori performance anche in termini economico-finanziari e di accesso ai capitali.

In questo ambito il piano di diffusione di carburanti alternativi ed in particolare la realizzazione di stazioni di ricarica per veicoli elettrici in corso di attuazione a cura delle Società Concessionarie è finalizzato a rispondere alla rapida transizione che sta interessando il mercato dell'automobile.

Opportunità	Ambito	Orizzonte temporale	Probabilità	Magnitudo dell'impatto finanziario	Impatto finanziario	Costi di realizzazione
Opportunità di mercato/ tecnologica ed efficienza energetica	Innovazione, risparmio energetico	Lungo termine	Probabile	Bassa	L'impatto finanziario è legato alla capacità di soddisfare la domanda di mercato di soluzioni tecnologiche ed impiantistiche innovative che contribuiscono agli obiettivi di Tassonomia con conseguente aumento dei ricavi e riduzione dei costi per l'approvvigionamento di beni primari e/o produzione di energia.	I costi di realizzazione dell'opportunità sono legati allo sviluppo di competenze e conoscenze interne sia per la definizione di soluzioni tecnologiche/ impiantistiche innovative sia sulla normativa inerente la Tassonomia UE, Protocollo Envision e requisiti LEED ed al costo di realizzazione delle iniziative quali i costi di sostituzione delle lampade e le relative opere accessorie e complementari.

Strategia

Al fine di cogliere nuove opportunità di business relative alla crescente domanda di edifici a basso consumo energetico, le società del Gruppo promuovono lo sviluppo di competenze interne per la progettazione e realizzazione di opere infrastrutturali e di edilizia civile ed industriale a ridotto consumo di energia primaria, attraverso utilizzo di tecnologie a basso impatto ambientale (es. LEED, Protocollo di sostenibilità Envision, sistemi *Building Management System* - BMS e di telecontrollo) e allineate ai principi del Regolamento della tassonomia UE.

Nell'ambito delle nuove tecnologie applicate al pedaggiamento Sinelec, società di tecnologia del Gruppo, ha sviluppato il primo sistema italiano di esazione aperto in modalità *Free Flow Multilane* che consente all'utente il pagamento del pedaggio senza transitare obbligatoriamente attraverso un varco di esazione, riducendo quindi la formazione di code e di conseguenza di emissioni di CO_2. Inoltre, l'utilizzo dell'Intelligenza Artificiale (IA) è valutata a livello di ricerca e sviluppo come strumento di possibile ausilio per individuare più rapidamente le tendenze ed operare in modo più predittivo in un'ottica di miglioramento continuo della sicurezza stradale.

L'utilizzo della tecnologia LED per l'illuminazione dei tratti autostradali in concessione, in particolare gallerie, svincoli e caselli unite a politiche volte al risparmio energetico ed allo sviluppo di impianti per la produzione di energia con tecnologia fotovoltaica, contribuiscono a ridurre il consumo di energia elettrica e le emissioni ad esso associate in un orizzonte temporale medio lungo.

La tutela della risorsa idrica, e la sua conservazione ai fini di un successivo riutilizzo, rappresenta una strategia imprescindibile delle politiche ESG del Gruppo.

In particolare, il complesso delle strutture ed infrastrutture del sistema autostradale in concessione costituisce con le sue numerose e significative superfici impermeabili uno strumento straordinario per intercettare la risorsa idrica. Grazie ad un innovativo sistema di regimentazione, raccolta e conservazione delle acque piovane, questa preziosa risorsa può essere utilizzata per successivi e differenti usi reimmettendola nel ciclo produttivo nel rispetto delle specifiche normative tecniche di settore.

Nell'ambito della gestione di risorse energetiche, la *building automation* rappresenta una opportunità di ricerca e sviluppo non solo per applicazioni volte all'illuminazione ma soprattutto alla gestione razionale della climatizzazione di locali. La decarbonizzazione mediante la dismissione di sistemi di riscaldamento basati su combustibili fossili e, quindi, il graduale passaggio a sistemi elettrici trova bilanciamento nell'adozione di sistemi intelligenti di gestione delle risorse energetiche.

Opportunità	Ambito	Orizzonte temporale	Probabilità	Magnitudo dell'impatto finanziario	Impatto finanziario	Costi di realizzazione
Implementazione di nuovi modelli di economia circolare volti a promuovere il riutilizzo di materiali di scarto e/o riciclati con conseguente diminuzione dei costi e di emissioni di CO_2.	Utilizzo delle risorse naturali e gestione dei rifiuti	Lungo termine	Probabile	Bassa	L'impatto finanziario legato all'implementazione di modelli di economia circolare deriva da una riduzione dei costi per l'approvvigionamento di materie prime, da una diminuzione dei costi di trasporto del materiale, nonché da una maggiore competitività correlata alle rinnovate esigenze di mercato.	I costi di realizzazione dell'opportunità sono legati principalmente agli studi ed approfondimenti scientifici nonché all'adeguamento e sviluppo di sistemi e processi di produzione in grado di trasformare il fresato in granulato e, tramite impianti di produzione di conglomerati bituminosi di ultima generazione, di riciclare elevate percentuali dello stesso.

Strategia

Per rispondere ad una sempre maggiore spinta dell'Europa verso un'economia circolare, le società incentivano il riutilizzo dei materiali in successivi cicli produttivi, al fine di ridurre al minimo gli sprechi. Tra questi è compreso anche ciò che viene prodotto dall'asportazione parziale del manto stradale per realizzare una nuova pavimentazione: il "fresato". Esso, infatti, cessa di essere un rifiuto, quando, dopo essere stato sottoposto a un processo di trasformazione, diventa granulato di conglomerato bituminoso, un *end of waste*. Grazie ai propri impianti, Itinera S.p.A. destina ingenti quantitativi dei suddetti materiali, anche prodotti da terzi, ad operazioni di recupero, limitando quindi in modo rilevante l'impatto sull'ambiente, a beneficio di una maggiore sostenibilità ambientale e ad una riduzione di emissioni di CO_2.

Inoltre, per supportare l'utilizzo di prodotto di scarto e/o riciclati sono stati avviati contratti di ricerca con i Dipartimenti di Ingegneria Civile, Chimica, Ambientale e dei Materiali, Alma Mater Studiorum dell'Università di Bologna, in particolare finalizzati all' impiego dell'asfalto di riciclo ed additivi chimici speciali nelle pavimentazioni stradali per la realizzazione di infrastrutture viarie maggiormente ecosostenibili.

METRICS AND TARGETS

I consumi e le emissioni GHG del Gruppo ASTM vengono monitorati e asseverati annualmente da una società esterna indipendente al fine di registrare e valutare eventuali variazioni e, inoltre, vengono utilizzati per il calcolo dell'impronta carbonica del Gruppo in linea con le linee guida del GHG Protocol "Corporate Accounting and Reporting Standard" e con i "Global Reporting Initiative Sustainability Reporting Standards" pubblicati dal GRI - Global Reporting Initiative.

A supporto di tale rendicontazione, il Gruppo ha implementato strumenti di monitoraggio interni volti a individuare dove si concentrino i maggiori impatti in termini di emissioni GHG a livello di fonte emissiva, area di business ed area geografica.

Per maggiori informazioni fare riferimento al capitolo "Il nostro impegno verso l'ambiente" del presente documento.

ASTM è il primo operatore autostradale europeo - e il più grande in termini di km gestiti al mondo - ad aver fissato obiettivi di riduzione delle emissioni su base scientifica. I primi target in linea con le traiettorie di riduzione previste dall'Accordo di Parigi che erano stati validati nel 2021 da Science Based Targets initiative (SBTi) sono stati rivisti da ASTM nel 2023. In particolare, ASTM ha progettato un percorso di riduzione della propria impronta di carbonio a medio termine, con diverso livello di ambizione a seconda della tipologia di emissioni (Scope) considerate. Il risultato di tale progettazione ha portato il Gruppo a definire obiettivi ambiziosi di riduzione basati su criteri scientifici, per contribuire alla lotta al cambiamento climatico. I target così costruiti sono stati sottoposti e validati dall'iniziativa internazionale "Science Based Targets" e compaiono da ottobre 2021 sulla lista ufficiale delle cosiddette "Companies Taking Action".

I SCIENCE BASED TARGETS DI ASTM

SCIENCE BASED TARGETS
DRIVING AMBITIOUS CORPORATE CLIMATE ACTION

ASTM è stato il primo operatore autostradale europeo - e il più grande in termini di chilometri di rete gestiti al mondo - ad aver fissato nel 2021 obiettivi di riduzione delle emissioni su base scientifica validati da Science Based Targets initiative (SBTi) e quindi in linea con le traiettorie di riduzione previste dall'Accordo di Parigi.

Attualmente, il Gruppo ASTM si è impegnato a ridurre le proprie emissioni di GHG di Scope 1 e 2, entro il 2030, del 54% rispetto ai valori del 2020 e a ridurre le emissioni di GHG di Scope 3 da beni e servizi acquistati da terzi dell'11,1% entro il 2030 e rispetto ai valori del 2021.

Per raggiungere gli obiettivi di riduzione delle emissioni di GHG, il Gruppo ha definito un piano di azione che, oltre al rafforzamento della governance in ambito energetico (es. nomina Group Energy Manager, implementazione Sistema di gestione dell'energia secondo la norma ISO 50001:2018), comprende per le emissioni di scope 1 e 2, le seguenti iniziative:

- progressiva sostituzione delle flotte aziendali e dei mezzi di cantiere con veicoli a minore impatto ambientale
- piano di sostituzione dei corpi illuminanti con tecnologie LED
- sistemi di gestione dinamici per ridurre al minimo il consumo di energia per l'illuminazione e HVAC delle infrastrutture e degli uffici
- autoproduzione e acquisto di energia rinnovabile (Certificati d'Origine)
- promozione di tecnologie e iniziative per l'efficienza energetica, così da ridurre l'impronta di carbonio delle operations e degli edifici
- ricerca e innovazione per lo sviluppo di tecnologie di recupero energetico.

Le iniziative individuate per la riduzione delle emissioni di Scope 3 comprendono:

- efficientamento dei processi per ridurre la domanda di beni e servizi e promozione di politiche di green procurement che favoriscano i fornitori più sostenibili e l'acquisto di prodotti e servizi a bassa impronta carbonica
- coinvolgimento dei fornitori per aumentare la consapevolezza sulle tematiche ambientali e promuovere la transizione verso materiali e tecnologie green
- innovazione tecnologica dei materiali, dei mix energetici, dei trend di efficienza ed elettrificazione.

Si sottolinea come il target di riduzione delle emissioni di Scope 3 rappresenti un impegno ambizioso di estendere gli obiettivi ESG a terze parti che il Gruppo ASTM non controlla.

FINANZA SOSTENIBILE

Nel 2021ASTM ha approvato il suo primo Sustainable-Linked Finance Framework (SLFF) attraverso il quale ha integrato obiettivi di riduzione delle emissioni, validati da Science Based Targets initiative (SBTi) e rafforzato ulteriormente il proprio impegno nella lotta al cambiamento climatico collegando la propria strategia finanziaria ad obiettivi di sostenibilità significativi e ambiziosi. Il Framework è stato strutturato per essere allineato ai principi di mercato rilevanti e per contribuire al raggiungimento degli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile delle Nazioni Unite. ASTM ha identificato due KPI in particolare: emissioni di Scope 1 e 2 ed emissioni di Scope 3 da beni e servizi acquistati. Un soggetto esterno indipendente ha confermato l'allineamento del Framework con i principi di mercato rilevanti, nonché l'ambiziosità dei target individuati.

A maggio del 2023 il Framework è stato aggiornato per integrare obiettivi di riduzione delle emissioni, validati da Science Based Targets initiative (SBTi) e aggiungere un obiettivo relativo alle colonnine di ricarica elettrica, e la sua coerenza i principi di mercato rilevanti è stata confermata da un soggetto esterno indipendente.

A valere su tali SLFF ASTM S.p.A., ha sottoscritto strumenti di debito (obbligazioni e finanziamenti bancari) per oltre 5,4 miliardi di Euro tra i quali vanno in particolare evidenziati i tre Sustainability-Linked Bond (SLB) emessi nel novembre 2021 per un totale di 3 miliardi di Euro; tale operazione ha rappresentato la prima emissione

SLB al mondo - che incorpora obiettivi di riduzione delle emissioni su base scientifica validati da SBTi - da parte di un operatore infrastrutturale.

Maggiori informazioni relative ai Framework 2021 e 2023 nonché al monitoraggio dei target definiti sono disponibili sul sito internet della società nella sezione Investor Center/Finanza Sostenibile.

LA MAPPA DEGLI STAKEHOLDER E L'ANALISI DI MATERIALITÀ

Il Gruppo si impegna a identificare e instaurare un dialogo aperto e trasparente con i propri Stakeholder, ovvero tutti i soggetti che, a vario titolo, concorrono e/o sono influenzati dalle attività del Gruppo.

Stabilire e mantenere nel corso del tempo un dialogo costante con gli Stakeholder permette ad ASTM di identificare le questioni più importanti in materia di sostenibilità, costruire un rapporto di fiducia rispetto alle tematiche ESG di interesse condiviso e valutare come integrarle al meglio nella strategia di sostenibilità, nelle attività industriali e nei piani di gestione di impatti, rischi e opportunità lungo la catena del valore.

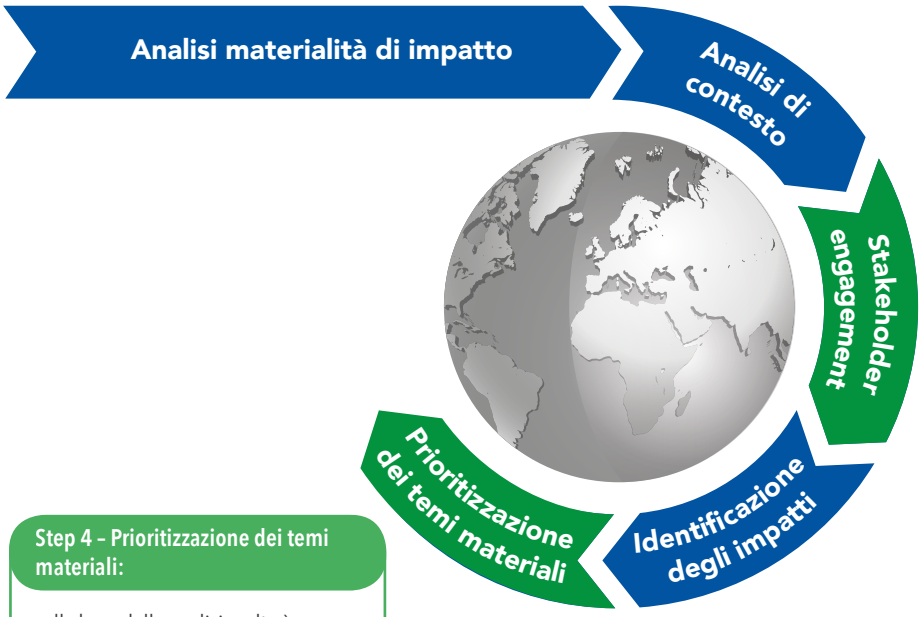
Nel sito internet di ASTM è stata creata una sezione dedicata allo Stakeholder Engagement che descrive, tra le altre cose, le aspettative e le modalità di coinvolgimento per ciascun Stakeholder, e alcuni progetti svolti.

La figura sotto riportata illustra i principali Stakeholder del Gruppo, identificati lungo la catena del valore.

Al fine di identificare le tematiche cosiddette materiali da rendicontare all'interno della DNF 2023, in linea con quanto disposto dallo Standard di rendicontazione "GRI 3: Temi materiali 2021", il Gruppo ha aggiornato la propria analisi di materialità attraverso un processo articolato in quattro fasi principali di seguito riportate.

Step 1 – Analisi di contesto:

identificazione di una lista iniziale di temi di sostenibilità a partire dai risultati delle precedenti analisi di materialità tenendo in considerazione anche gli ambiti previsti dall'articolo 3 del D.Lgs. 254/2016. Inoltre, si è ritenuto utile confrontare i temi emersi con quelli individuati dai principali peer dei settori di riferimento, al fine di avere una prospettiva di settore.



Step 2 – Stakeholder engagement:

valutazione, tramite una survey on line, della rilevanza delle tematiche materiali da parte di un campione di Stakeholder interni ed esterni.

Step 3 – Identificazione degli impatti:

identificazione degli impatti positivi o negativi, attuali o potenziali dall'interno verso l'esterno (prospettiva inside-out), ovvero gli impatti attuali o potenziali che le attività del Gruppo generano su ambiente, persone e società, inclusi sui diritti umani, e correlazione degli stessi a rischi e opportunità nell'ambito delle tematiche di sostenibilità del Gruppo in coerenza con la metodologia ERM di risk management.

Step 4 – Prioritizzazione dei temi materiali:

sulla base delle analisi svolte è stata definita la significatività degli impatti, i temi sono stati prioritizzati e considerati tutti rilevanti per il business del Gruppo ASTM e per i propri Stakeholder.

Temi materiali 2023 prioritizzati secondo la materialità di impatto

- Salute e sicurezza sul lavoro
- Sicurezza e resilienza dell'infrastruttura autostradale
- Attrazione e valorizzazione del capitale umano
- Consumi energetici ed emissioni di GHG
- Tutela del paesaggio e della biodiversità
- Qualità del servizio e customer satisfaction
- Sicurezza stradale
- Inquinamento acustico
- Innovazione e mobilità sostenibile
- Diversità, pari opportunità e inclusione
- Lotta alla corruzione (Anti-corruzione)
- Quadro macroeconomico e nuove iniziative
- Gestione responsabile della catena di fornitura
- Impatti sul territorio
- Utilizzo delle risorse naturali e gestione dei rifiuti
- Relazione con gli Stakeholder
- Governance e compliance
- Business continuity
- Rispetto dei diritti umani
- Privacy e sicurezza delle informazioni

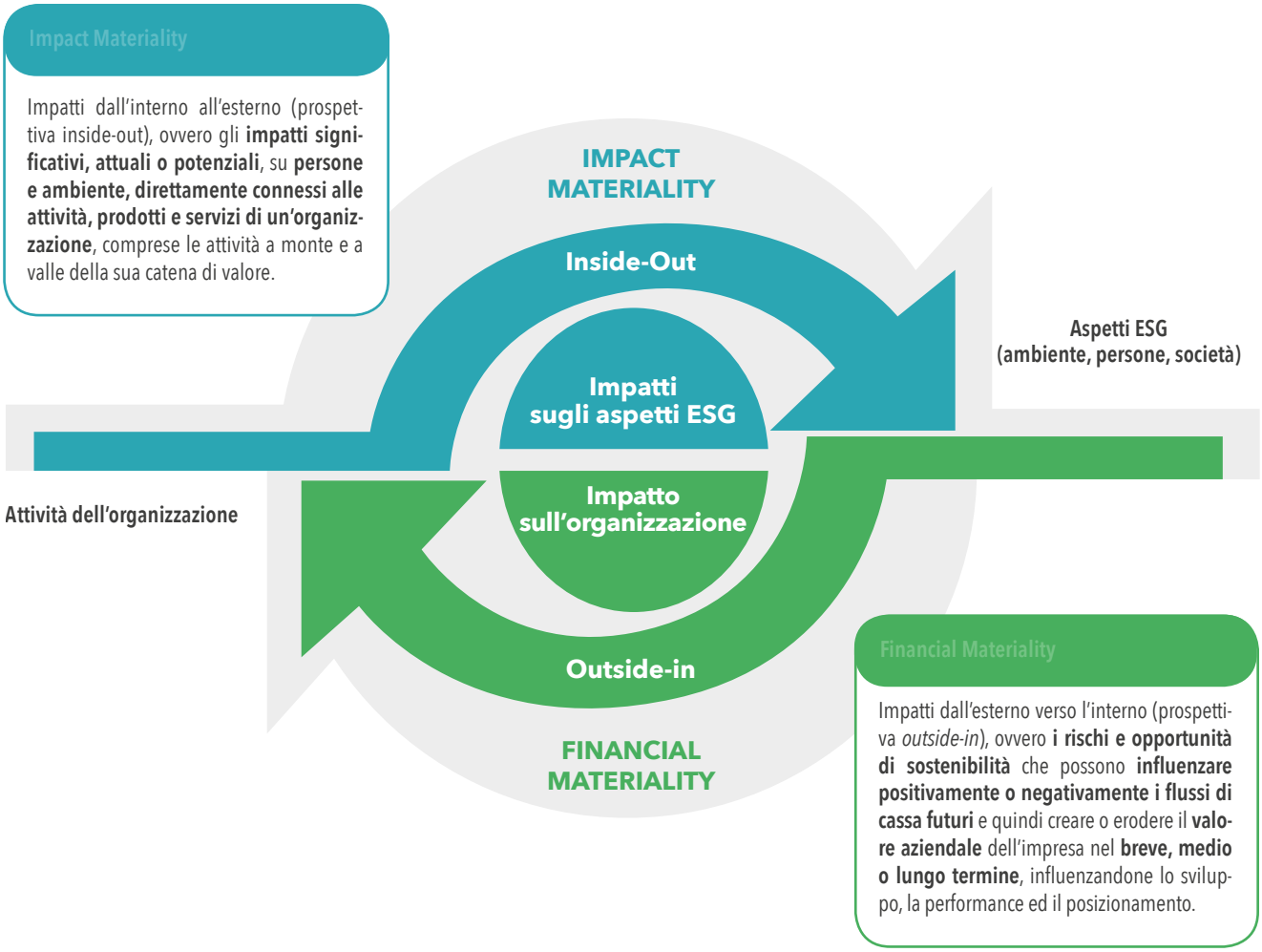
Ambiti

- Economici e di Governance
- Ambientali
- Specifici di settore
- Diritti Umani
- Sociali
- Personale
- Lotta alla corruzione

Dall'analisi di materialità di impatto, la "Sicurezza e resilienza dell'infrastruttura autostradale", la "Salute e sicurezza sul lavoro" e i "Consumi energetici ed emissioni GHG" si confermano tra i temi con maggiore impatto per il Gruppo ASTM. L'"Attrazione e valorizzazione del capitale umano" acquisisce maggiore rilevanza rispetto ai precedenti esercizi e il "Quadro macroeconomico e nuove iniziative" risulta essere il tema maggiormente rilevante tra i temi economici e di governance. Si specifica che i temi rilevanti sui quali si basano i contenuti del presente documento sono quelli risultanti dalla materialità di impatto.

LA DOPPIA MATERIALITÀ

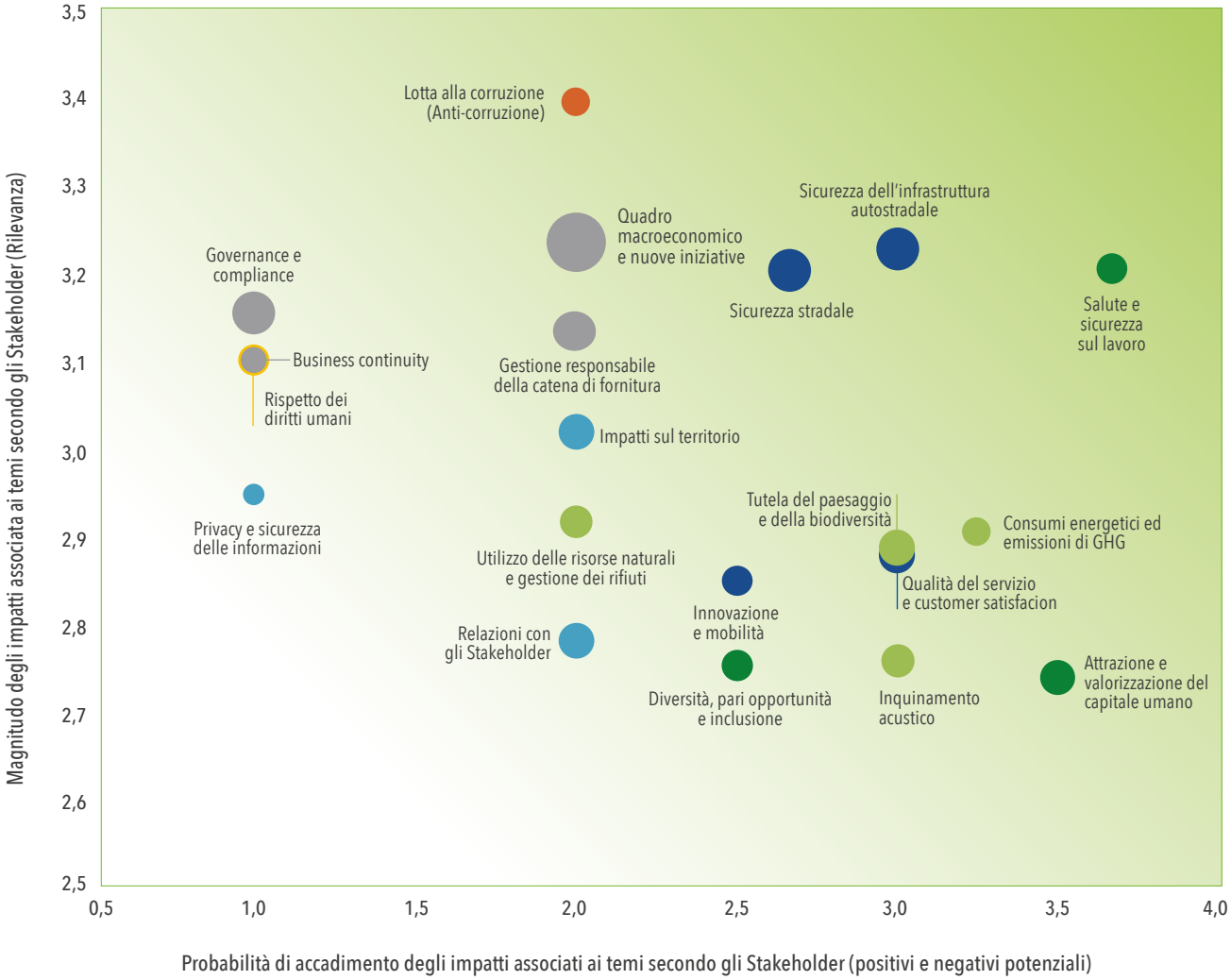
In continuità con l'approccio avviato lo scorso anno, a titolo volontario, anche per la redazione della DNF 2023, è stato svolto un esercizio di «doppia materialità» considerando le indicazioni contenute nella bozza delle linee guida pubblicate dall'EFRAG (European Financial Reporting Advisory Group) nell'ambito della Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD), la cui applicazione sarà obbligatoria per ASTM a partire dall'anno di rendicontazione 2024. Tale esercizio preliminare non impatta la determinazione dei temi materiali della DNF 2023 e sarà ulteriormente affinato nell'arco dell'anno 2024 alla luce degli aggiornamenti alle linee guida pubblicati dall'EFRAG; lo stesso e le conseguenti informazioni contenute nel presente paragrafo non sono oggetto di assurance da parte del revisore. La doppia materialità è volta a identificare i temi di sostenibilità rilevanti considerando sia gli impatti significativi attuali o potenziali generati dall'interno verso l'esterno su ambiente, persone e società (impact materiality , ovvero materialità di impatto), sia gli impatti dall'esterno verso l'interno, ovvero i rischi e le opportunità di sostenibilità che possono influenzare positivamente o negativamente i flussi di cassa futuri nel breve, medio lungo periodo (financial materiality).



Al fine di identificare gli impatti dall'esterno verso l'interno (secondo una prospettiva *outside-in*), ovvero i rischi e le opportunità di sostenibilità che possono influenzare positivamente o negativamente i flussi di cassa futuri nel breve, medio-lungo periodo (*financial materiality*), è stato utilizzato come base di partenza il modello di gestione dei rischi adottato dal Gruppo ASTM, in linea con le best practice definite da Enterprise Risk Management Integrated Framework ("CoSO ERM").

In particolare, i risultati della *impact materiality* sono stati correlati con rischi ed opportunità (entrambi valutati secondo una scala impatti e probabilità di accadimento), individuando quindi anche la dimensione finanziaria.

Nel grafico di seguito la *impact materiality* è identificata attraverso l'interconnessione dei parametri di valutazione associati ai temi materiali (magnitudo degli impatti e probabilità di accadimento secondo la prospettiva degli Stakeholder), mentre la *financial materiality* è rappresentata dalla dimensione del "bullet" che indica la valutazione della rilevanza finanziaria associata al tema materiale.



In sintesi, dalle analisi svolte, "Salute e sicurezza sul lavoro", "Sicurezza dell'infrastruttura autostradale", "Sicurezza stradale" si confermano tra i temi, connessi all'attività di impresa, con impatto maggiormente rilevante. Il "Quadro macroeconomico e nuove iniziative" il tema con maggiore rilevanza finanziaria.

Il presente documento rendiconta gli indicatori relativi a ciascun tema materiale.

L'analisi di materialità, preventivamente esaminata dal Comitato Sostenibilità e dal Comitato Controllo e Rischi, è stata condivisa dal Consiglio di Amministrazione in data 15 novembre 2023.

IL REGOLAMENTO EUROPEO SULLA TASSONOMIA DELLE ATTIVITÀ ECONOMICHE ECOSOSTENIBILI

LA TASSONOMIA EUROPEA: EVOLUZIONE DEL CONTESTO NORMATIVO

Marzo 2018 – la Commissione Europea ha formalizzato per la prima volta un Piano d'azione per finanziare la crescita sostenibile, con l'obiettivo dichiarato di riorientare i flussi di capitale verso investimenti sostenibili, integrare la sostenibilità nella gestione del rischio e promuovere la trasparenza e la visione a lungo termine, nella consapevolezza del ruolo importante che il settore finanziario può ricoprire nel veicolare gli investimenti privati a sostegno dello sviluppo sostenibile.

Luglio 2020 – la Commissione Europea ha adottato il Regolamento UE 2020/852 (cd. "Tassonomia") con l'obiettivo di fornire agli investitori e al mercato un linguaggio comune di metriche di sostenibilità che possa garantire la comparabilità tra gli operatori, ridurre i rischi di greenwashing ed aumentare la quantità e la qualità di informazioni sugli impatti ambientali e sociali del business, favorendo così decisioni di investimento più responsabili. In conformità con tale Regolamento, dal 1° gennaio 2022 è richiesto, alle imprese soggette all'obbligo di pubblicare informazioni di carattere non finanziario ai sensi dell'articolo 19-bis o dell'articolo 29-bis della direttiva 2013/34/UE, di includere nella propria DNF informazioni su come e in che misura le proprie attività (misurate in termini di fatturato, spese in conto capitale e spese operative) siano associate ad attività economiche ecosostenibili ai sensi della Tassonomia.

Giugno 2021 – la Commissione Europea ha adottato il Regolamento Delegato UE 2021/2139 (di seguito anche "Climate Delegated Act"), con cui ha definito una prima lista di settori e attività economiche ammissibili ai sensi della Tassonomia e i relativi criteri di vaglio tecnico che consentono di verificare se esse contribuiscano in modo sostanziale al raggiungimento degli obiettivi ambientali di mitigazione dei cambiamenti climatici e di adattamento ai cambiamenti climatici, e il Regolamento Delegato (UE) 2021/2178, che definisce i contenuti e le modalità di presentazione delle informazioni che le imprese sono tenute a rendicontare.

Giugno 2023 – la Commissione Europea ha adottato il Regolamento Delegato UE 2023/2485, che integra il Regolamento Delegato (UE) 2021/2139, e il Regolamento Delegato UE 2023/2486 (di seguito anche "Environmental Delegated Act"), con cui ha definito una prima lista di settori e attività economiche ammissibili ai sensi della Tassonomia e i relativi criteri di vaglio tecnico che consentono di verificare se esse contribuiscano in modo sostanziale al raggiungimento degli obiettivi ambientali di uso sostenibile delle risorse idriche e marine, transizione verso un'economia circolare, prevenzione e riduzione dell'inquinamento, protezione degli ecosistemi e della biodiversità.

Ai sensi dell'articolo 3 del Regolamento (UE) 2020/852, il processo di verifica dell'eco-sostenibilità di un'attività economica (cd. "allineamento" alla Tassonomia) prevede di verificare se l'attività:

1. contribuisce in modo sostanziale al raggiungimento di uno o più degli obiettivi ambientali definiti ai sensi della Tassonomia
2. non arreca un danno significativo a nessuno degli obiettivi ambientali (principio Do Not Significant Harm, DNSH)
3. è svolta nel rispetto delle garanzie minime di salvaguardia (Social Minimum Safeguards) [16]
4. è conforme ai criteri di vaglio tecnico fissati dalla Commissione per ciascuna attività definita per gli obiettivi ambientali.

[16] A norma dell'articolo 18, paragrafo 1, della Tassonomia, le imprese le cui attività economiche devono essere considerate allineate devono aver attuato procedure di dovuta diligenza e di riparazione per garantire l'allineamento alle norme di condotta d'impresa responsabile di cui alle linee guida OCSE destinate alle imprese multinazionali e ai principi guida delle Nazioni Unite su imprese e diritti umani.

LA TASSONOMIA PER IL GRUPPO ASTM

Come dichiarato dalla Commissione Europea, la Tassonomia include i settori che maggiormente possano giocare un ruolo attivo nel raccogliere le sfide poste dai cambiamenti climatici per guidare la transizione ecologica dell'UE, con l'obiettivo finale di raggiungere la neutralità climatica entro il 2050. Tra questi settori, gli Atti Delegati del 2021 e del 2023 prevedono specifiche attività economiche dedicate alla costruzione, ammodernamento, manutenzione e gestione di infrastrutture per il trasporto su strada, ferroviario, navale e aeroportuale (nell'ambito del settore "Trasporti") nonché alla costruzione e ri-strutturazione di edifici (nell'ambito del settore "Edilizia e attività immobiliari"), riconoscendo l'importanza di tali settori per il raggiungimento degli obiettivi di mitigazione dei cambiamenti climatici, adattamento ai cambiamenti climatici e di transizione verso un'economia circolare.

Secondo quanto comunicato dalla Commissione Europea, alle operazioni di trasporto si possono imputare un terzo del consumo complessivo di energia e il 23% circa del totale delle emissioni dirette di gas a effetto serra nell'Unione mentre l'edilizia, considerati tutti i settori, è responsabile del 40% del consumo di energia e del 36% delle emissioni di carbonio a livello europeo.[17] Il settore delle costruzioni (incluse le attività di demolizione) è inoltre responsabile del 37 % dei rifiuti prodotti nell'Unione Europea.[18]

Di conseguenza, il Gruppo ASTM si configura come uno tra gli operatori economici che può maggiormente contribuire al processo di transizione ambientale promosso e incoraggiato dall'Unione Europea.

Il Gruppo ASTM dal 2021 ha avviato un gruppo di lavoro dedicato alla Tassonomia, per rispondere agli obblighi normativi e per pianificare in modo tempestivo ed efficace le attività propedeutiche al processo di rendicontazione nell'ambito della propria dichiarazione consolidata di carattere non finanziario.

Inoltre, dal 2022, il Gruppo ha adottato la "Linea Guida di pianificazione strategica di Gruppo per allineare attività operative (Turnover) e interventi (CapEx e OpEx) ai criteri tecnici della Tassonomia UE e ai criteri del Protocollo Envision" al fine di definire gli indirizzi e i principi di controllo nell'ambito della pianificazione strategica di Gruppo e fornire criteri e strumenti da utilizzare nell'ambito dei processi di progettazione, di partecipazione alle gare per l'acquisizione di nuove iniziative, nonché nella pianificazione degli investimenti (inclusi i Piani Economico-Finanziari (PEF) per il settore delle concessioni autostradali) e degli acquisti di beni strumentali alle attività operative. Nel 2023, la Linea Guida ha subito una revisione per recepire gli effetti degli aggiornamenti normativi e razionalizzare gli strumenti messi a disposizione per la raccolta dei dati relativi alla verifica dei criteri per l'ammissibilità e l'allineamento delle attività economiche, nonché per il calcolo dei KPI.

ATTIVITÀ ECONOMICHE AMMISSIBILI E ALLINEATE DEL GRUPPO ASTM

La valutazione dell'ammissibilità delle attività del Gruppo ASTM rispetto alle attività economiche definite dalla Tassonomia, è stata condotta sulla base delle definizioni delle attività stesse contenute nei già citati Regolamenti Delegati (UE), dei chiarimenti forniti dalle Comunicazioni della Commissione sull'interpretazione e l'implementazione della Tassonomia ("FAQs"), e delle interviste condotte con i responsabili dei settori in cui operano le società del Gruppo ASTM (Concessioni, EPC, Tecnologia & Innovazione).

Il gruppo di lavoro ha condotto un processo di revisione critica dell'analisi di ammissibilità ai sensi della Tassonomia, già avviata dal 2021, anche alla luce dei documenti interpretativi della Commissione di più recente pubblicazione. Contestualmente, sono state analizzate le nuove attività introdotte dal Regolamento Delegato 2023/2485 per gli obiettivi

[17] Si veda Regolamento UE 2021/2139, par. 33 e 36

[18] Banca dati di Eurostat Statistics Explained, che presenta i dati raccolti a norma del regolamento (CE) n. 2150/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 novembre 2002, relativo alle statistiche sui rifiuti (GU L 332 del 9.12.2002, pag. 1).

di Mitigazione dei cambiamenti climatici e Adattamento ai cambiamenti climatici e le attività definite dal Regolamento Delegato 2023/2486 per i restanti quattro obiettivi ambientali. Tra questi, l'obiettivo di Transizione verso un'economia circolare prevede delle sezioni alle quali è possibile ricondurre le attività economiche del Gruppo, in particolare "Costruzione di nuovi edifici" (già analizzata anche in merito all'obiettivo di Mitigazione dei cambiamenti climatici), "Manutenzione di strade e autostrade", "Uso del calcestruzzo nell'ingegneria civile".

L'attività di gestione di infrastrutture per il trasporto su strada, che costituisce la parte più consistente del business di ASTM, è presente tra le attività economiche del Climate Delegated Act (ref. attività 6.15) che possono potenzialmente contribuire agli obiettivi ambientali di mitigazione dei cambiamenti climatici e adattamento ai cambiamenti climatici. Il testo normativo, tuttavia, presenta alcune difficoltà di interpretazione rispetto alle effettive modalità con cui è necessario condurre le verifiche del rispetto dei criteri per il contributo sostanziale (criteri di vaglio tecnico e criteri DNSH) che hanno portato, già a partire dal 2022, a differenti posizionamenti dei principali player europei di settore, con conseguenti difficoltà in termini di comparabilità dei KPI.

L'approccio metodologico per la rendicontazione sull'esercizio 2023, descritto in seguito nelle sezioni dedicate all'ammissibilità e all'allineamento delle attività, riflette l'attuale miglior interpretazione della normativa da parte di ASTM in attesa di ulteriori chiarimenti da parte della Commissione Europea e/o di specifiche linee guida da parte delle Associazioni di categoria. Si segnala che comunque il Gruppo ha già avviato un dialogo con i principali Stakeholder rilevanti con l'obiettivo di pervenire ad un posizionamento condiviso a livello di settore nell'interpretazione della normativa.

AMMISSIBILITÀ

La valutazione dell'ammissibilità ha incluso, oltre alle attività caratteristiche del business del Gruppo, anche attività per le quali il Gruppo ha effettuato investimenti e spese nel corso dell'anno riconducibili ad attività economiche definite ai sensi della Tassonomia.

Complessivamente, le attività del Gruppo ASTM risultano riconducibili ai settori e alle attività economiche, riportati nella tabella a fianco e di seguito descritti, e fanno riferimento esclusivamente alle attività svolte dalle società del Gruppo verso terzi, mentre sono escluse le attività che riguardano operazioni infragruppo.

Settore Concessioni

Le attività del settore Concessioni risultano riconducibili principalmente alle attività della Tassonomia 6.15 Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico a basse emissioni di carbonio, definita per l'obiettivo di Mitigazione dei cambiamenti climatici, e 6.15 Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico, definita per l'obiettivo di Adattamento ai cambiamenti climatici.

In virtù delle considerazioni precedentemente esposte, tali attività sono state trattate in continuità con l'interpretazione adottata dal Gruppo ASTM dal 2021.

Nello specifico, la definizione dell'attività 6.15, come da Allegato I del Regolamento Delegato 2021/2139, è stata interpretata identificando con il termine "infrastruttura" l'infrastruttura stradale nel suo complesso. Pertanto, la gestione di infrastrutture per il trasporto su strada dotate di punti di ricarica elettrica è stata ritenuta ammissibile ai sensi dell'attività 6.15 Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico a basse emissioni di carbonio.[19]

La gestione di infrastrutture stradali non dotate di punti di ricarica elettrica, e gli interventi ad esse connessi, sono invece stati considerati ammissibili ai sensi dell'attività 6.15 Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubbli-

[19] Tale interpretazione trova riscontro nel rapporto tecnico "European Taxonomy applied to road projects", redatto per conto di SEOPAN, Asociación de Empresas Constructoras y Concesionarias de Infraestructuras.

Business ASTM	Settore Tassonomia	Attività economica Tassonomia
Concessioni	Edilizia e attività immobiliari	CE 3.4 "Manutenzione di strade e autostrade"
	Energia	CCM 4.1 "Produzione di energia elettrica mediante tecnologia solare fotovoltaica"
	Trasporti	CCM 6.15 "Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico a basse emissioni di carbonio"
		CCA 6.15 "Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico"
		CCM 6.16 "Infrastrutture che consentono il trasporto per vie d'acqua a basse emissioni di carbonio"
	Gestione del rischio di catastrofi	CCA 14.2 "Infrastrutture di prevenzione e protezione contro i rischi di alluvioni"
EPC	Edilizia e attività immobiliari	CE 3.1 / CCM 7.1 "Costruzione di nuovi edifici"
		CE 3.4 "Manutenzione di strade e autostrade"
		CE 3.5 "Uso del calcestruzzo nell'ingegneria civile"
	Trasporti	CCM 6.14 "Infrastrutture per il trasporto ferroviario"
		CCM 6.15 "Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico a basse emissioni di carbonio"
		CCA 6.15 "Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico"
		CCM 6.17 "Infrastrutture aeroportuali a basse emissioni di carbonio"
Tecnologia & Innovazione	Edilizia e attività immobiliari	CCM 7.3 "Installazione, manutenzione e riparazione di dispositivi per l'efficienza energetica"
		CCM 7.4 "Installazione, manutenzione e riparazione di stazioni di ricarica per veicoli elettrici negli edifici (e negli spazi adibiti a parcheggio di pertinenza degli edifici)"
		CCM 7.5 "Installazione, manutenzione e riparazione di strumenti e dispositivi per la misurazione, la regolazione e il controllo delle prestazioni energetiche degli edifici"
		CCM 7.6 "Installazione, manutenzione e riparazione di tecnologie per le energie rinnovabili"
	Informazione e comunicazione	CE 4.1 "Fornitura di soluzioni IT/OT (tecnologie dell'informazione/tecnologie operative) basate sui dati"

co, con contributo all'obiettivo di Adattamento ai cambiamenti climatici.

Infine, a valle degli aggiornamenti normativi introdotti dal Regolamento Delegato 2023/2486, l'attività 3.4 "Manutenzione di strade e autostrade" è stata definita come attività economica ammissibile ai sensi della Tassonomia, con riferimento all'obiettivo di transizione verso un'economia circolare. Pertanto, gli interventi di manutenzione, ordinaria e straordinaria, che interessano la pavimentazione stradale, precedentemente inclusi nell'attività 6.15, sono stati trattati separatamente come ammissibili ai sensi della suddetta attività.

Settore EPC

Il settore EPC comprende le attività di costruzione di grandi opere infrastrutturali, edilizia civile e industriale e le attività di ingegneria.

Le principali novità rispetto agli anni precedenti, per il settore EPC, riguardano l'introduzione delle attività connesse all'obiettivo di Transizione verso l'economia circolare: 3.1 "Costruzione di nuovi edifici" (già ammissibile in riferimento all'obiettivo di Mitigazione dei cambiamenti climatici), 3.4 "Manutenzione di strade e autostrade", e 3.5 "Uso del calcestruzzo in ingegneria civile", che impattano soprattutto il business delle costruzioni.

Le attività di ingegneria sono state considerate ammissibili rispetto alle attività economiche nella cui definizione vengono esplicitamente citati "studi di ingegneria", come specificato dai chiarimenti della Commissione di ottobre 2023,[20] con riferimento alle attività di consulenza tecnica. Le attività potenzialmente ammissibili ai sensi delle attività 9.1 "Attività di ingegneria e relativa consulenza tecnica dedicata all'adattamento ai cambiamenti climatici" e 9.3 "Consulenza per la gestione dei rischi climatici fisici e l'adattamento ad essi" sono svolte per alcune società del Gruppo e, pertanto, non rientrano nel perimetro di rendicontazione.

Settore Tecnologia e Innovazione

A seguito del processo di riorganizzazione operativa del Gruppo ASTM conseguente alla fusione per incorporazione di Euroimpianti S.p.A. in Sinelec S.p.A., le attività ammissibili per il settore T&I includono principalmente le attività di progettazione, installazione e manutenzione di impianti, precedentemente afferenti al settore EPC.

ALLINEAMENTO

L'allineamento delle attività economiche ammissibili ai sensi della Tassonomia è stato valutato seguendo un processo conforme all'Articolo 3 del Regolamento 2020/852. La verifica dei criteri di contributo sostanziale e di DNSH per ciascuna attività ammissibile identificata è stata presidiata dai responsabili del settore o sottosettore di riferimento e riportato a livello centrale per il consolidamento dei dati a livello di attività.

Contributo sostanziale

Per quanto riguarda l'attività 6.15 Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico a basse emissioni di carbonio, al fine di valutare il contributo sostanziale all'obiettivo di Mitigazione dei cambiamenti climatici, è necessario rispettare due criteri:

- il primo criterio richiede che l'infrastruttura sia dedicata ai veicoli con emissioni di CO_2 dallo scarico pari a zero e cita, a tal proposito, punti di ricarica elettrica, potenziamenti della connessione alla rete elettrica, stazioni di rifornimento dell'idrogeno o sistemi di strade elettrificate (ERS, Electric Road System). Per il rispetto di tale criterio, è stata considerato il livello di copertura della tratta autostradale con stazioni di ricarica elettrica caratterizzate da un'interdistanza massima di 60 km.[21] In alternativa, è richiesto che l'infrastruttura sia adibita al trasbordo di merci tra le modalità; pertanto, sono state considerate allineate le

[20] Comunicazione della Commissione (C/2023/267), sezione I, FAQ 5.

[21] Fonte: REGOLAMENTO (UE) 2023/1804 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 13 settembre 2023 sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, e che abroga la direttiva 2014/94/UE.

infrastrutture adibite al trasbordo di merci fra le modalità.

- il secondo criterio richiede che l'infrastruttura non sia adibita al trasporto o allo stoccaggio di combustibili fossili. Tutte le infrastrutture in oggetto rispettano tale criterio, essendo principalmente adibite al trasporto di persone e merci.

In merito alle altre attività, incluse le attività dei settori EPC e Tecnologia & Innovazione, il contributo sostanziale è stato valutato sulla base delle definizioni e dei criteri forniti, senza necessità di effettuare particolari valutazioni a livello interpretativo.

Do Not Significant Harm

La verifica dei criteri di DNSH è stata condotta tenendo conto dei documenti e le specifiche tecniche di progetto, ove presenti, dei Piani e dei Sistemi di gestione ambientale, nonché degli obblighi normativi vigenti.

Per il settore delle Costruzioni, nei casi di informazioni mancanti, in quanto di pertinenza del cliente, le attività sono state ritenute non allineate. In vista dei successivi esercizi di rendicontazione, è in corso la predisposizione di una raccolta più capillare della documentazione.

Per le attività del settore Tecnologia & Innovazione l'allineamento è stato ritenuto nullo nell'attesa di completare alcune verifiche interne circa il rispetto puntuale dei criteri.

Per le attività condotte al di fuori dell'Unione Europea, in presenza di riferimenti a direttive Europee, non vigenti nei paesi in oggetto, il rispetto dei criteri è stato valutato considerando le normative locali in materia, purché queste avessero obiettivi affini a quelli delle normative Europee citate e prevedessero modalità simili di applicazione/verifica, come previsto dal Regolamento e chiarito dalla Commissione nel corso del 2023.[22]

Per la verifica di DNSH rispetto all'obiettivo di Adattamento ai cambiamenti climatici, tutte le attività ammissibili identificate richiedono la conformità rispetto all'Appendice A del Regolamento Delegato 2021/2139. Il Gruppo ASTM ha condotto un'analisi dei rischi legati al cambiamento climatico, identificando i rischi climatici fisici tra quelli elencati nella tabella di cui alla sezione II dell'appendice A e valutando la vulnerabilità anche in relazione all'esposizione ad aree di vulnerabilità conclamate del territorio attraversato dalle infrastrutture. Le evidenze emerse sono state trasferite in un Piano di Adattamento, e l'attuazione delle specifiche soluzioni di adattamento è stata demandata alle singole progettazioni.

Per la verifica di DNSH rispetto all'obiettivo di Protezione delle acque e delle risorse marine, tutte le attività ammissibili identificate richiedono, ove applicabile, la conformità rispetto all'Appendice B del Regolamento Delegato 2021/2139. Il rispetto del criterio è garantito, per le infrastrutture, dallo studio di impatto ambientale che analizza, tra gli altri, il tema delle acque. Inoltre, i rischi connessi alle risorse idriche sono monitorati periodicamente all'interno dell'attività di valutazione dei rischi connessi al cambiamento climatico.

Il rispetto del criterio di DNSH relativo all'obiettivo di Transizione verso un'economia circolare prevede criteri specifici per ciascuna attività. In generale, è prevista, sia a livello progettuale che operativo, la massimizzazione del reimpiego dei materiali da scavo ed è favorito, laddove non fosse possibile il reimpiego diretto, il trasporto dei materiali di scavo a siti alternativi o a soggetti recuperatori autorizzati, piuttosto che la via dello smaltimento definitivo da considerarsi sempre quale ultima opzione.

Per la verifica di DNSH rispetto all'obiettivo di Prevenzione e riduzione dell'inquinamento, il requisito comune alla maggior parte delle attività del Gruppo, prevede che siano adottate misure per ridurre il rumore, le polveri e le emissioni inquinanti durante i lavori e, se del caso, durante l'operatività dell'infrastruttura. Tali condizioni sono generalmente rispettate, anche in virtù degli obblighi normativi a cui sono sottoposte le infrastrutture; per maggiori det-

[22] Nelle Appendici B e D dell'Allegato I al Reg. Del. 2021/2139 si specifica che per le attività svolte in paesi terzi è possibile fare riferimento "alla legislazione nazionale applicabile o alle norme internazionali che perseguono obiettivi equivalenti". Inoltre, nei chiarimenti pubblicati dalla Commissione a ottobre 2023 (C/2023/267) la FAQ. 7 specifica che "In generale, per valutare l'allineamento alla tassonomia di un'attività economica condotta al di fuori dell'UE le imprese dovrebbero accertare se viene svolta in conformità con le prescrizioni applicabili della legislazione dell'Unione o, se menzionato nei criteri di vaglio tecnico, con una norma internazionale pertinente o con una legge nazionale equivalente applicabile in un paese terzo (si vedano ad esempio i riferimenti (..) che figurano nell'allegato I, appendice D)."

tagli si rimanda al paragrafo "Gestione del rumore".

Per la verifica di DNSH rispetto all'obiettivo di Tutela della biodiversità e degli ecosistemi, tutte le attività ammissibili identificate richiedono, ove applicabile, la conformità rispetto all'Appendice D del Regolamento Delegato 2021/2139. Tale requisito è in generale soddisfatto, grazie alle attività di studio degli impatti ambientali (studi di incidenza) condotte per ciascun intervento, nonché in virtù del rispetto degli obblighi di legge previsti per gli interventi effettuati in aree sensibili sotto il profilo della biodiversità o in prossimità di esse. In aggiunta, per l'attività 6.15 è richiesto che siano attuate misure di mitigazione per evitare collisioni con la fauna selvatica; tale requisito è rispettato, come dimostrano gli interventi descritti nel paragrafo "Tutela della biodiversità", anche in virtù degli obblighi normativi vigenti.

Garanzie Minime di Salvaguardia

L'articolo 1 del Regolamento UE sulla Tassonomia descrive le garanzie minime di salvaguardia come procedure attuate da un'azienda per garantire che le proprie attività economiche siano svolte nel rispetto dei principi riconosciuti a livello internazionale enunciati all'interno delle Linee guida dell'OCSE per le imprese multinazionali e dei Principi guida delle Nazioni Unite su imprese e diritti umani (UNGP).

Il rispetto delle garanzie minime di salvaguardia, ai fini dell'allineamento, è stato valutato a livello di singole società del Gruppo. Nello specifico, ciascuna società è stata chiamata a verificare il rispetto dei principi enunciati nelle Linee guida OCSE destinate alle imprese multinazionali e nei Principi Guida delle Nazioni Unite su imprese e diritti umani, tenendo traccia anche di eventuali violazioni di tali principi e delle relative modalità di gestione e rimedio da parte della società.

Nel 2023 Itinera ha presentato ricorso innanzi al TAR del Lazio avverso il provvedimento sanzionatorio dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (AGCM) di data 28 dicembre 2022 emesso a fronte di asseriti comportamenti anticoncorrenziali posti essere nell'ambito di una gara d'appalto bandita da Milano Serravalle S.p.A.. Dopo aver proceduto comunque, nel corso del mese di marzo 2023, al pagamento della relativa sanzione al fine di evitare la maturazione di interessi, con sentenza emessa in data 9 ottobre 2023, il TAR del Lazio ha accolto il ricorso presentato da Itinera (e degli altri ricorrenti) annullando il provvedimento impugnato. Avverso tale sentenza del TAR l'AGCM ha presentato impugnativa al Consiglio di Stato ed il procedimento risulta tutt'ora pendente.

Con provvedimento del 2 maggio 2023 l'AGCM ha irrogato nei confronti di Salt una sanzione pecuniaria pari a 600 mila euro, per un'asserita pratica commerciale scorretta, vietata ai sensi degli artt. 20, 24 e 25 D.Lgs. 6 settembre 2005, n. 206 (cod. cons.), posta in essere da parte della società Salt medesima in quanto avrebbe erogato "*un servizio non corrispondente alle aspettative dei consumatori, pur esigendo l'integrale pagamento del pedaggio autostradale*". Con ricorso al TAR, Salt ha impugnato tale provvedimento eccependo, tra i vari motivi di merito del ricorso, anche un vizio formale, ossia l'illegittimità del provvedimento sanzionatorio per violazione dei termini (da parte dell'AGCM) di tempestiva contestazione degli illeciti amministrativi che determinano, a parere del ricorrente, la decadenza dell'Autorità dal potere di accertamento di qualsivoglia illecito consumeristico. Considerato che la suddetta questione inerente all'applicabilità dei termini sopra citati era già stata rimessa dal TAR medesimo alla Corte di giustizia dell'Unione Europea, dubitandosi della compatibilità della predetta disposizione con il diritto Eurounitario, con ordinanza del 7/02/2024 il Tribunale Amministrativo Regionale per il Lazio ha sospeso il ricorso presentato da Salt in attesa di conoscere le determinazioni della Corte di Giustizia Europea.

Le altre società del Gruppo ASTM non hanno ricevuto alcuna condanna passata in giudicato per violazioni di leggi, regolamenti o altri istituti normativi in materia di diritti umani o degli altri principi enunciati nei documenti internazionali sopra citati.

Per approfondimenti su politiche adottate, modello di gestione, analisi dei rischi e azioni specifiche sui suddetti ambiti, si rinvia alla sezione "Corporate Governance, Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi".

IL CALCOLO DEI KPI

La rendicontazione sulla Tassonomia copre l'intero perimetro delle Società incluse nel consolidamento finanziario e che tutti gli importi sono stati considerati al netto delle operazioni infragruppo. L'analisi è stata condotta dalle singole Società e consolidata a livello di Gruppo.

Il processo di rendicontazione ha previsto molteplici momenti di confronto con le strutture dedicate al reporting finanziario al fine di garantire coerenza tra le grandezze esaminate. A tal proposito, si evidenzia che il calcolo dei KPI ha previsto le seguenti considerazioni:

- i dati di fatturato, spese operative e spese in conto capitale relativi alle attività ammissibili e alle attività allineate alla Tassonomia sono stati estratti a cura delle società consolidate del Gruppo dai sistemi di contabilità generale e di contabilità analitica utilizzati per la preparazione dei bilanci civilistici, redatti nella maggior parte dei casi a principi IFRS;
- i saldi sono stati calcolati su base consolidata, al netto delle partite infragruppo, per evitare il potenziale rischio di doppio conteggio;
- sono stati neutralizzati gli effetti contabili derivanti dall'applicazione dell'IFRIC 12 con riferimento ai ricavi e ai costi di costruzione dei beni gratuitamente reversibili (concessioni autostradali).

Si riportano di seguito i tre KPI che rappresentano la misura in cui le attività svolte dal Gruppo ASTM sono "ammissibili" e "allineate" ai sensi del Regolamento Tassonomia. Sono stati riportati i modelli standard di rendicontazione previsti dall'allegato V del Regolamento Delegato (UE) 2023/2486, che rappresentano un aggiornamento di quelli previsti dall'allegato II del Regolamento Delegato (UE) 2021/2178.

Con riferimento all'informativa ai sensi dell'art. 8, paragrafi 6 e 7 del Regolamento delegato (UE) 2021/2178 che prevede l'utilizzo dei modelli forniti nell'Allegato XII per la comunicazione delle attività legate al nucleare e ai gas fossili, è stato riportato solo il modello 1, mentre sono stati omessi i modelli da 2 a 5, in quanto non rappresentativi delle attività di ASTM.

KPI	
Quota del fatturato "ammissibile"	84%
Quota di spese in conto capitale "ammissibili"	90%
Quota di spese operative "ammissibili"	51%

KPI	
Quota del fatturato "allineato"	51%
Quota di spese in conto capitale "allineate"	39%
Quota di spese operative "allineate"	36%

KPI del fatturato

La quota del fatturato di cui all'articolo 8, paragrafo 2, lettera a), del Regolamento (UE) 2020/852 "KPI fatturato" è calcolata come la parte dei ricavi netti ottenuti da prodotti o servizi associati ad attività economiche allineate alla Tassonomia (numeratore), divisa per i ricavi consolidati del Gruppo (denominatore).

Il numeratore comprende la parte di ricavi associati ad attività allineate alla Tassonomia. Sono qui inclusi i ricavi da pedaggi autostradali percepiti su tratte autostradali in esercizio che consentono la circolazione di veicoli con emissioni di CO2 dallo scarico pari a zero, in proporzione alla copertura dell'infrastruttura con punti di ricarica elettrica (distanza massima 60 km). Sono, inoltre, inclusi i ricavi da pedaggi per scambi intermodali di merci, considerati a partire dall'ingresso nella rete autostradale fino al raggiungimento dello snodo intermodale. Infine, sono inclusi i ricavi percepiti per servizi verso terzi del settore EPC e Tecnologia & Innovazione. Con riferimento all'attività 6.15, l'incremento del numeratore rispetto al 2022 si deve principalmente all'estensione della copertura delle infrastrutture con punti di ricarica elettrica e ai ricavi del settore delle costruzioni.

Il denominatore del KPI è costituito dal "Totale volume d'affari" riportato nel paragrafo "Andamento gestionale" della Relazione sulla Gestione, che rappresenta i ricavi consolidati dell'esercizio 2023 al netto del canone/sovracanone da devolvere all'ANAS e dello storno degli effetti contabili dell'IFRIC12.

KPI delle spese in conto capitale

Le spese in conto capitale attribuite alle attività economiche del Gruppo ASTM comprendono i costi contabilizzati sulla base di:

a. IAS 16 "Immobili, impianti e macchinari", punto 73, lettera e), sottopunti i) e iii);

b. IAS 38 "Attività immateriali", punto 118, lettera e), sottopunto i);

c. IFRS 16 "Leasing", punto 53, lettera h).

Le spese in conto capitale del numeratore comprendono gli investimenti riferiti alle tratte autostradali che consentono la circolazione di veicoli con emissioni di CO2 dallo scarico pari a zero, gli investimenti riferibili ad attività che concorrono in modo sostanziale all'obiettivo di adattamento ai cambiamenti climatici e gli investimenti riferibili ad interventi di manutenzione straordinaria sulla pavimentazione stradale, nonché gli investimenti in beni strumenti finalizzati all'esercizio delle diverse attività operative allineate alla Tassonomia.

Il denominatore del KPI è costituito dalla somma degli incrementi lordi contabilizzati nell'esercizio 2023 con riferimento ad attività immateriali (avviamento, altre attività immateriali e concessioni – beni gratuitamente reversibili) e immobilizzazioni materiali, inclusi i diritti d'uso, così come riportati in Nota 1 e Nota 2 delle Note esplicative del Bilancio Consolidato.

KPI delle spese operative

Le spese operative [23] del Gruppo ASTM, sono strettamente connesse alle attività economiche "ammissibili" considerate nel calcolo dei KPI del fatturato e degli investimenti.

Rientrano in questo ambito principalmente i canoni di concessione, contabilizzati nella voce "Altri costi" (Nota 30 delle Note esplicative del Bilancio Consolidato), e i costi di manutenzione dei beni gratuitamente reversibili, contabilizzati nella voce "Costi per servizi" (Nota 28 delle Note esplicative del Bilancio Consolidato).

Per determinare il numeratore, per l'attività CCM 6.15 la quota di spese operative allineate è stata determinata sulla base della percentuale di km coperti da punti di ricarica per veicoli elettrici (interdistanza massima 60km), previa verifica dei criteri di DNSH rispetto all'infrastruttura. Per le altre attività, si è proceduto con l'analisi puntuale di ciascuna attività.

LINEE STRATEGICHE FUTURE

Il Gruppo ASTM si impegna ad allineare progressivamente le proprie attività alla Tassonomia UE nell'ottica prioritaria di rafforzare ulteriormente gli impegni concreti nella lotta al cambiamento climatico e anche nella consapevolezza che le logiche sottostanti a tale Regolamento europeo stanno già diventando parte integrante del quadro legislativo e normativo di riferimento per il Gruppo.

A tal proposito, il Gruppo sta procedendo con l'integrazione dei criteri di vaglio tecnico sia all'interno della documentazione progettuale, sia all'interno dei contratti e dei capitolati. Inoltre, al fine di garantire maggiore accountability degli indicatori della Tassonomia UE, si sta parallelamente procedendo alla sistematizzazione del processo di raccolta dei dati e delle informazioni qualitative nonché ad implementare alcuni interventi sui sistemi gestionali e di reporting a supporto di tale processo.

Infine, come detto, la normativa sulla Tassonomia è in continua evoluzione e, nonostante i chiarimenti ad oggi resi disponibili dalla Commissione Europea, continua a presentare alcuni ambiti interpretativi non ben delineati. Nel 2024 il Gruppo ASTM continuerà ad attenzionare la Tassonomia UE ed a valutare tempestivamente gli impatti derivanti da nuovi regolamenti e documenti esplicativi della Commissione Europea, nonché eventuali documenti di linee guida metodologiche e interpretative pubblicati a tutti i livelli.

[23] In conformità con il Regolamento Delegato (UE) 2021/2178 il denominatore di questo KPI comprende "i costi diretti non capitalizzati legati a ricerca e sviluppo, misure di ristrutturazione di edifici, locazione a breve termine, manutenzione e riparazione nonché qualsiasi altra spesa diretta connessa alla manutenzione quotidiana di immobili, impianti e macchinari, a opera dell'impresa o di terzi cui sono esternalizzate tali mansioni, necessaria per garantire il funzionamento continuo ed efficace di tali attivi."

02

LA NOSTRA RESPONSABILITÀ VERSO IL TERRITORIO

66 Valore economico generato e distribuito

72 Liberalità e sponsorizzazioni

75 Impact measurement

77 La catena di fornitura

84 Gestione dell'infrastruttura autostradale

VALORE ECONOMICO GENERATO E DISTRIBUITO

Il Gruppo è protagonista dei processi di trasformazione digitale e transizione ecologica delle infrastrutture di trasporto. Consapevole che le infrastrutture rappresentino un asset strategico per la crescita economica di un paese e il benessere dei suoi cittadini, di seguito si riporta il valore economico generato e distribuito direttamente dal Gruppo ASTM, che fornisce indicazione di come il Gruppo abbia creato ricchezza per tutti gli Stakeholder.

Il prospetto di ripartizione del valore economico generato e distribuito dal Gruppo ASTM è stato realizzato attraverso una riclassificazione delle voci del Conto economico del Bilancio Consolidato di ASTM al 31 dicembre 2023.

Nel 2023 il valore aggiunto globale netto del Gruppo è pari a 5.178 milioni di euro (4.339 milioni nel 2022).

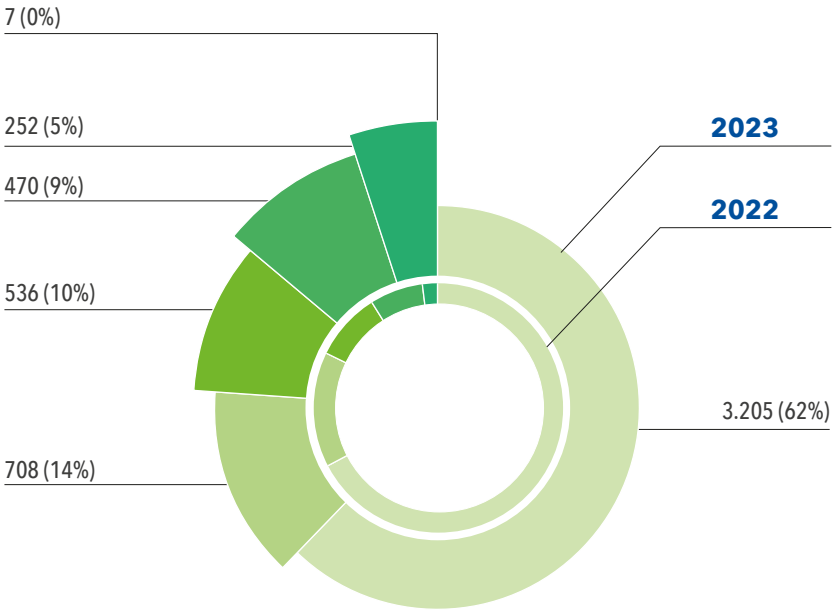
La maggior parte di tale valore, pari al 62% (67% nel 2022), è rappresentato dalla "Remunerazione dei fornitori" che è pari a circa 3.205 milioni di euro (2.905 nel 2022) ed è costituita principalmente da costi per servizi e materie prime. La "Remunerazione del personale" rappresenta il 14% del totale (15%, nel 2022), pari a 708 milioni di euro (651 nel 2022) include principalmente stipendi e oneri sociali.

La "Remunerazione del sistema finanziario" è pari al 10% (9% nel 2022), per un valore di circa 536 milioni di euro (395 nel 2022).

La "Remunerazione della Pubblica Amministrazione" costituisce circa il 9% (7% nel 2022) è pari a circa 470 milioni di euro (295 nel 2022): essa include essenzialmente le imposte sul reddito per 294 milioni di euro, oltre ai canoni di concessione per complessivi 176 milioni di euro. La "Remunerazione dell'azienda", che rappresenta circa il 5% del totale (2% nel 2022) è pari a 252 milioni di euro (87 nel 2022) ed include il valore trattenuto da ASTM per lo sviluppo futuro del Gruppo.

Infine, la remunerazione della comunità è pari a circa 7 milioni di euro (6 nel 2022).

DISTRIBUZIONE DEL VALORE ECONOMICO
(in milioni di Euro)



- Remunerazione dei fornitori
- Remunerazione del personale
- Remunerazione del sistema finanziario
- Remunerazione della Pubblica Amministrazione
- Remunerazione dell'azienda
- Remunerazione della comunità

LA FISCALITÀ DEL GRUPPO

IL NOSTRO APPROCCIO

Come descritto nel precedente paragrafo, il Gruppo contribuisce alla creazione e distribuzione di valore anche attraverso il pagamento delle imposte.

ASTM è consapevole che le imposte, pur non rientrando attualmente tra i temi di sostenibilità più rilevanti, siano importanti fonti di entrate pubbliche e risultino fondamentali per la politica fiscale e la stabilità macroeconomica dei Paesi in cui opera.

Le società del Gruppo conducono le proprie attività aziendali nel rispetto delle normative fiscali delle giurisdizioni in cui operano promuovendo il principio di integrità, intesa come correttezza, onestà, lealtà e buona fede nella conduzione dell'operato aziendale e nei rapporti interni ed esterni. Coerentemente a quanto definito nel Codice etico, i valori e i principi etici a cui si ispira la governance in ambito fiscale in un'ottica di creazione di valore a medio lungo termine per gli Stakeholder e di tutela della propria reputazione sono:

- Legalità e compliance: rispetto delle leggi e delle normative fiscali vigenti nei Paesi in cui il Gruppo svolge la propria attività.
- Trasparenza e correttezza: attenzione alle esigenze ed aspettative degli Stakeholder, incluse le autorità fiscali, garantendo completezza, attendibilità, uniformità e tempestività di informazioni ed evitando comunicazioni ingannevoli, nel rispetto delle leggi e delle migliori prassi di mercato in modo da garantire la piena comprensione dei fatti sottesi all'applicazione delle norme fiscali.
- Sostenibilità: creazione di valore sostenibile nel tempo per tutti gli Stakeholder contribuendo alle economie dei Paesi in cui il Gruppo opera.

GOVERNANCE FISCALE, CONTROLLO E GESTIONE DEL RISCHIO

I principi che guidano la gestione della fiscalità sono orientati a mitigare i potenziali rischi reputazionali e finanziari relativi alle pratiche fiscali aziendali, integrati nel più ampio Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi definito da ciascuna società del Gruppo.

La gestione dei rischi fiscali, inclusi i rischi di compliance e quelli relativi all'incertezza di posizioni fiscali, cambiamenti nella legislazione, è integrata nel Sistema di risk management, nonché nel Modello di organizzazione gestione e controllo ex D.Lgs. 231/2001 delle principali società operative controllate italiane, che li hanno adottati.

ASTM ha implementato procedure amministrativo-contabili che individuano responsabilità, ruoli, processi e tipologia di controlli in conformità al D.Lgs. 231/2001 e L. 262/2005 attribuendo la responsabilità della gestione dei temi fiscali al responsabile della funzione Amministrazione e Bilancio che, nell'esercizio delle proprie funzioni, si avvale anche di consulenti esterni specializzati.

In caso di valutazione di operazioni straordinarie in coerenza con la strategia di Gruppo, avvalendosi se necessario di consulenti esterni specializzati, sono analizzati anche eventuali temi rilevanti di natura fiscale, in conformità alla normativa applicabile, da sottoporre all'attenzione dell'organo deliberante competente. Nella gestione di attività svolte in giurisdizioni estere, vengono coinvolti professionisti fiscali in loco al fine di garantire un maggior presidio della normativa locale applicabile, nonché essere supportati nei rapporti con le Autorità Fiscali dei vari Paesi in cui il Gruppo opera.

Le strutture aziendali preposte alla gestione dei temi fiscali monitorano costantemente l'evoluzione della normativa in tale ambito anche attraverso la partecipazione a specifici tavoli di lavoro organizzati da esperti in materia. Si segnala che il Modello 231 di ASTM è stato da ultimo aggiornato in data 23 marzo 2023 e include, tra l'altro, i reati presupposti in materia tributaria.

Nell'ambito del Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi, le attività di verifica dell'efficacia dei presidi implementati per la mitigazione dei rischi fiscali sono svolte dall'Internal Audit, ai sensi del modello 262/2005 dal Dirigente Preposto e del modello 231/2001 dall'Organismo di Vigilanza, anche con il supporto di consulenti esterni qualificati.

COINVOLGIMENTO DEGLI STAKEHOLDER E GESTIONE DELLE PREOCCUPAZIONI IN MATERIA FISCALE

Nella gestione dei temi fiscali, ASTM promuove relazioni professionali collaborative e trasparenti con le autorità competenti, riconoscendo che la risoluzione anticipata dei rischi sia nel miglior interesse del Gruppo e delle autorità fiscali attraverso l'utilizzo dell'istituto dell'interpello. In caso di disaccordo con una interpretazione o con una decisione fiscale, le società sono disposte ad avviare un contenzioso fiscale, solo dopo aver cercato di risolvere qualsiasi questione controversa attraverso discussioni e negoziazioni proattive e trasparenti con l'Amministrazione Finanziaria.

Le verifiche fiscali ed eventuali contenziosi tributari sono gestite dalle funzioni aziendali preposte con il supporto di consulenti fiscali esterni qualificati, di volta in volta incaricati. Al 31 dicembre 2023 non risultano contenziosi fiscali rilevanti e, per maggiori approfondimenti, si rimanda a quanto riportato nel Bilancio Consolidato del Gruppo ASTM al 31 dicembre 2023 revisionato da PricewaterhouseCoopers.

RENDICONTAZIONE PAESE PER PAESE

Il Gruppo ASTM è conforme agli obblighi previsti dalla Legge n. 208 del 28 dicembre 2015 in materia di Country by Country Report previsto dall'OCSE nell'ambito del progetto "Base erosion and profit shifting – BEPS" (cfr. Action 13). A tal fine è stata individuata quale ultimate parent entity Aurelia S.r.l. a cui ASTM S.p.A. e le proprie controllate forniscono le informazioni e i dati necessari per adempiere alla normativa vigente.

Come previsto dall'Informativa GRI 207-4, nella tabella a pagina seguente si fornisce l'informativa per ogni giurisdizione fiscale.

Giurisdizione fiscale	Entità residenti
Algeria	Tecnositaf S.p.A. (Stabile Organizzazione - Algeria)
Angola	Itinera S.p.A. Angola (Branch)
Arabia Saudita	Itinera S.p.A. Saudi Arabia (Branch)
Austria	Itinera S.p.A. Austria (Branch)
Botswana	Itinera/Cimolai JV, Itinera S.p.A. Botswana (Branch)
Brasile	Concessionaria das Rodovias Ayrton Senna e Carvalho Pinto S.A. - Ecopistas; Ecoriominas Concessionaria de Rodovias S.A.; CECM Concessões S.A.; Concessionaria Ecovias dos Imigrantes S.A.; Concessionaria Ponte Rio-Niteroi S.A. - Ecoponte; ECO101 Concessionaria de Rodovias S.A.; Eco050 – Concessionária de Rodovias S.A.; Eco135 Concessionaria de Rodovias S.A.; Ecoporto Santos S.A.; Ecorodovias Concessoes e Serviços S.A.; EIL 01 Participações S.A.; ELG 01 Participaçoes Ltda; Empresa Concessionaria de Rodovias do Sul S.A. - Ecosul; RDC Concessões S.A.; Termares - Terminais Maritimos Especializados Ltda; Holding do Araguaia S.A.; EIL 04 S.A.; Concessionaria Ecovias do Cerrado S.A.; Ecopatio Logistica Cubatao Ltda; Concessionária Ecovias do Araguaia S.A.; Itinera Construcoes Ltda; ICCR 135 S.A.; ICCR 153 S.A.; EcoRodovias Infraestrutura e Logística S.A.; Igli do Brasil Participacoes Ltda; Argovias Administracao e Participacoes S.A.; Paquetà Participacoes Ltda; Anish Empreendimentos e Participacoes Ltda; Consortium Baixada Santista; Cons. Binario Porto de Santos; MG-135 Consortium; Alcas da Ponte Consortium; CONSORCIO BR-050;Consorcio SP-070; Consultoria – ECO135;Consultoria - Novos Negócios; Consorcio PSG; Consórcio NN Engenharia e Consultoria; ICCR Rio Minas S.A.; ICCR Noroeste Paulista S.A.; Concessionária de Rodovias Noroeste Paulista S.A.; EIL05 S.A.; EIL06 S.A.
Danimarca	Storstroem Bridge JV I/S; ECS MEP Contractor I/S; Itinera S.p.A. Denmark (Branch); I/S Koge Hospital; I/S Odense Hospital; Danish Permanent Establishment (Filiale Danese)
Emirati Arabi	Itinera S.p.A. Abu Dhabi (Branch); Itinera - Ghantoot JV; Itinera Agility JV; Sinelec S.p.A. Abu Dhabi (Branch)
Francia	Itinera S.p.A. Francia (Branch); TELT JV; GIE de l'Arc
Italia	Autostrada Albenga-Geressio-Ceva S.p.A.; Società Autostrade Valdostane S.A.V. - S.p.A.; Società di Progetto Autovia Padana S.p.A.; Autostrada dei Fiori S.p.A.; Società Autostrada Ligure Toscana p.A.; Società Italiana Traforo Autostradale del Frejus S.p.A. - S.I.T.A.F. S.p.A.; Autostrada Asti-Cuneo S.p.A.; Società di Progetto Concessioni del Tirreno S.p.A.; A.T.I.V.A. S.p.A. - Autostrada Torino-Ivrea-Valle d'Aosta; SATAP S.p.A.; Crispi S.c.a r.l. con socio unico in liquidazione; Marcallo S.c.a r.l.; SEA Segnaletica Stradale S.p.A.; Agognate S.c.a r.l. in liquidazione; Biandrate S.c.a r.l. in liquidazione; A.C.I S.r.l.; Edilrovaccio 2 S.r.l. in liquidazione; Sinergie S.c.a r.l. in liquidazione; Si.Co.Gen. S.r.l.; S.G.C. S.c.ar.l. in liquidazione; Ramonti S.c.a r.l. in liquidazione; CRZ01 S.c.ar.l. in liquidazione; Lambro S.c.a r.l. in liquidazione; Ponte Meier S.c. a r.l.; Torre di Isola S.c. a r.l.; MAZZE' S.c.a r.l.; Tubosider S.p.A.; Urbantech S.r.l.; Società Attività Marittime S.p.A. in liquidazione (SAM S.p.A. in liquidazione); Lanzo S.c. a r.l.; Logistica Tirrenica S.p.A.; Taranto Logistica S.p.A.; SINA S.p.A.; Consorzio Sintec; Musinet Engineering S.p.A.; Sitalfa S.p.A.; Tecnositaf S.p.A. in liquidazione; Sinprosys S.c.a r.l.; Finanziaria di Partecipazioni e Investimenti S.p.A. in liquidazione; Diga Alto Cedrino S.c. a r.l. in liquidazione; ASTM S.p.A.; Igli S.p.A.; Sinelec S.p.A.; RO.S.S. - Road Safety Services S.r.l.; CERVIT Impianti Tecnologici Consortile a Responsabilità Limitata (C.I.T. S.c. a r.l.); Safe Roads S.c.a r.l.; SINTEC Scarl; Cornigliano 2009 S.c. a r.l.; Roma Sud Scarl; Itinera S.p.A.; Smart Road dei Parchi S.c.a.r.l.; Sinelec Energy S.p.A.
Kuwait	Itinera S.p.A. Kuwait (Branch)
Romania	Itinera S.p.A. Sucursala Cluj Napoca (Branch), Cluj Napoca (Branch)
Russia	Tecnositaf L.L.C.
Sud Africa	Itinera S.p.A. South Africa (Branch)
Svezia	Itinera S.p.A. Svezia (Branch)
USA	Itinera USA CORP; Halmar International LLC; HIC Insurance Company Inc.; Halmar International Trucking Inc; Halmar Transportation System Llc; Halmar/A Servidone - B Anthony Llc; Atlantic Coast Foundations Llc; Halmar International LLC/LB Electric Co JV; Potomac Yard Constructors JV; ASTM North America Inc.; HINNS JV; Ashlar Structural LLC; Sinelec USA Inc; 3rd Track Constructors; Halmar / Railworks JV; Skanska-Halmar JFK JV; CBNA Halmar Clean Rivers JV; Elevated Accessibility Enhancements Holding Company, LLC; Elevated Accessibility Enhancements Operating Company, LLC
Zambia	Itinera S.p.A. Zambia (Branch)
TOTALI	

Attività principali	Numero dipendenti	Ricavi da operazioni infragruppo con la stessa giurisdizione fiscale	Somma di Ricavi da operazioni infragruppo con altre giurisdizioni fiscali	Ricavi da vendite a terze parti	Utili/(Perdita) ante imposte	Attività materiali diverse da contante e altre risorse equivalenti	Imposte pagate sul reddito aziendale secondo il criterio di cassa	Imposte sul reddito aziendale inserite nel conto economico
Tecnologico	3	879	--	--	542	13	--	--
EPC	--	--	--	--	--	--	--	--
EPC	1	32	--	--	(5)	--	--	--
EPC	--	49	--	--	(1.289)	--	--	--
EPC	13	208	--	--	(13.577)	144	--	--
EPC, Autostradale e Servizi/Holding	6.400	1.753.482	--	153.484	168.942	123.540	100.493	(121.018)
EPC e Tecnologico	788	285.799	675	8.321	(49.534)	35.708	--	--
EPC e Tecnologico	83	73.507	197	7.467	1.879	688	--	--
EPC	2	15.703	--	475	1.041	4.538	147	(231)
EPC, Autostradale, Tecnologico e Servizi/Holding	5.042	2.934.690	18.115	987.815	450.817	146.125	242.462	(224.106)
EPC	4	65.049	3	--	262	2	152	--
EPC e Tecnologico	16	15.981	2	--	858	104	--	--
Tecnologico	1	14	--	--	(567)	--	--	--
EPC	--	2	--	--	(11)	--	--	--
EPC	127	90.526	17	--	(3.192)	7.634	--	--
EPC, Tecnologico e Servizi/Holding	1.019	441.051	--	98.353	(11.113)	30.039	--	(1.186)
EPC	--	--	--	--	--	--	--	--
	13.499	**5.676.973**	**19.009**	**1.255.916**	**545.053**	**348.535**	**343.255**	**(346.540)***

* Totale come da Bilancio Consolidato del Grupppo ASTM al 31 dicembre 2023

L'ammontare complessivo delle "imposte" relative all'esercizio 2023 è pari a 293,5 milioni di euro (134,4 milioni di euro nel 2022) ed include imposte correnti pari a 346,5 milioni di euro (259,5 milioni di euro nel 2022), di cui IRES pari a 186,9 milioni di euro (161,0 milioni di euro nel 2022), IRAP pari a 37,1 milioni di euro (35,1 milioni di euro nel 2022) e imposte estere pari a 122,4 milioni di euro (63,4 milioni di euro nel 2022), imposte anticipate pari a 53,2 milioni di euro (123,9 milioni di euro nel 2022) e imposte relative ad esercizi precedenti pari a 0,2 milioni di euro (1,2 milioni di euro nel 2022).

Tali informazioni fiscali, unitamente alla riconciliazione tra le imposte effettive e le imposte "teoriche", sono riportate nel Bilancio Consolidato del Gruppo ASTM al 31 dicembre 2023 revisionato da PricewaterhouseCoopers a cui si rimanda per maggiori informazioni. Le imposte vengono pagate per la quasi totalità in Italia, dove il Gruppo contribuisce allo sviluppo economico e sociale del territorio in cui principalmente opera in un'ottica di creazione di valore sostenibile nel medio lungo termine.

Inoltre, si evidenzia che nel Bilancio Consolidato 2023 di ASTM sono riportate sovvenzioni, contributi e altre erogazioni pubbliche ricevute dalle società controllate italiane del Gruppo ASTM, che per l'esercizio 2023 ammontano a 10,4 milioni di euro (15,1 milioni di euro nel 2022).

LIBERALITÀ E SPONSORIZZAZIONI

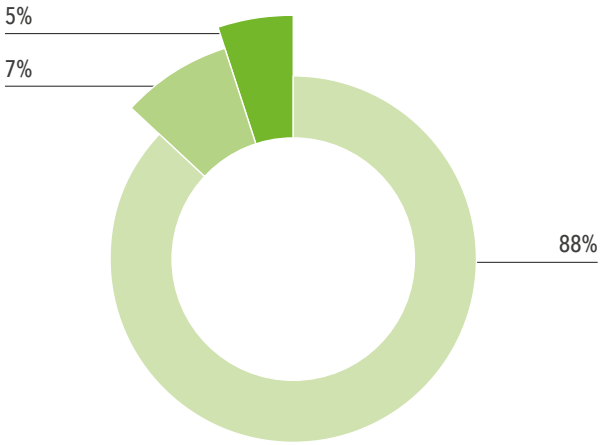
Il Gruppo ASTM, consapevole che le relazioni con la comunità locale rappresentino un'importante leva per la creazione di valore condiviso, promuove iniziative che contribuiscano allo sviluppo economico, sociale e culturale del territorio. In quest'ottica il Gruppo intende costruire un rapporto di fiducia e collaborazione con le comunità locali contribuendo, direttamente o indirettamente, a supportare e/o finanziare progetti e iniziative con un impatto significativo sulle aree in cui opera.

ASTM ha definito principi e modalità di erogazione di liberalità e sponsorizzazioni nell'ambito delle procedure interne rientranti nel Sistema anti-corruzione, certificato in conformità alla norma ISO 37001, a garanzia che gli interventi vengano eseguiti in coerenza con il budget approvato e solo a seguito dell'esito positivo di determinate verifiche sulla validità dell'oggetto e degli scopi dell'erogazione e sulla credibilità e integrità morale del potenziale beneficiario.

In particolare, attraverso le liberalità le società del Gruppo promuovono iniziative di carattere umanitario o sociale al fine di contribuire allo sviluppo del tessuto sociale in cui le stesse operano, le sponsorizzazioni invece sono intese come uno strumento di comunicazione per mezzo del quale ciascuna società supporta iniziative di carattere culturale, artistico, sportivo, sociale o tecnologico con l'obiettivo di accrescerne la notorietà e promuoverne positivamente la propria reputazione.

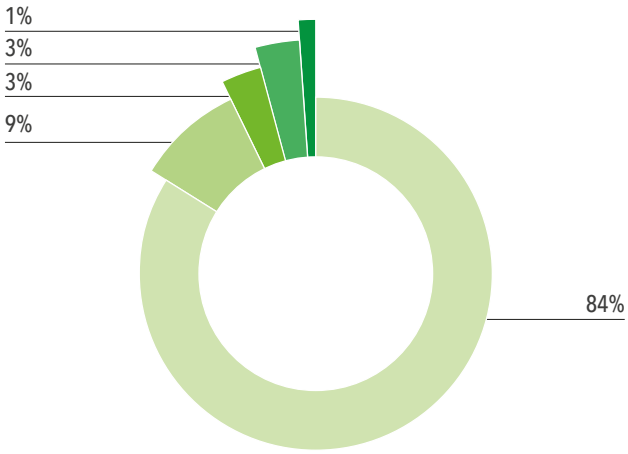
Nel 2023 il Gruppo ha erogato liberalità per circa 300 mila euro (318 mila euro nel 2022), e sponsorizzazioni per circa 6.332 mila euro (6.083 mila nel 2022). Nell'ambito delle sponsorizzazioni, in particolare, il Gruppo ha destinato circa 5.872 mila euro a iniziative per la comunità con risvolti commerciali (5.737 mila euro nel 2022) e ha investito nella comunità per un ammontare di circa 460 mila euro (346 mila euro nel 2022). ASTM ritiene le relazioni con la comunità un valore imprescindibile per il proprio business: per questa ragione il Gruppo si attiva per instaurare rapporti duraturi realizzando iniziative e progetti che possano arricchire il territorio sia dal punto di vista sociale che culturale. In particolare, si riconosce nello sport un importante promotore della crescita del territorio e dello sviluppo dei giovani.

TIPOLOGIA DI INIZIATIVE



- Iniziative per la Comunità con risvolti commerciali
- Investimenti nella Comunità
- Liberalità

AMBITO DI DESTINAZIONE



- Sport
- Altro
- Welfare
- Salute
- Sviluppo economico

ASTM PER LO SPORT

ASTM investe nello sport e nei valori che esso rappresenta, consapevole del ruolo che esso ricopre nella formazione delle persone, in particolare dei più giovani, nei territori in cui il Gruppo è presente.

Nel basket il Gruppo è da molti anni al fianco della squadra del Derthona, storica realtà della città di Tortona. ASTM sponsorizza l'attività della squadra dalla stagione sportiva 2017-2018. Il Derthona, con la propria prima squadra, partecipa attualmente al campionato italiano di Serie A rappresentando una assoluta eccellenza a livello nazionale.

Nel 2023 sono proseguiti i lavori per la Cittadella dello Sport di Tortona, la nuova struttura che ospiterà il nuovo palazzetto della Città a partire dalla stagione sportiva 2024-2025. L'infrastruttura, da un lato, sarà la prova tangibile del percorso compiuto dalla società sportiva, dall'altro rappresenterà un'opportunità per il territorio, non solo legata allo sport.

L'attività di sponsorizzazione del Gruppo è segnata, oltre che dalla consapevolezza del ruolo delle discipline sportive, anche da un approccio imprenditoriale. Si investe sulle persone ma anche sull'infrastruttura, dotando Tortona di una Cittadella dello Sport aperta a tutti e destinata a durare nel tempo, un edificio che cambierà il volto della città stessa, arrivando ad esserne un elemento distintivo. La Cittadella includerà impianti sportivi polifunzionali, ampi spazi verdi e naturalmente il palazzetto dello sport che ospiterà fino a 5.000 persone.

Derthona Basket: continua la sponsorizzazione ASTM e si vola in Europa

Leggi la news

VALUTAZIONE D'IMPATTO DEL DERTHONA BASKET

Nel 2023, il Gruppo ha curato un report per valutare l'impatto generato dalla propria attività di sponsorizzazione in termini di effetti positivi sulla comunità e il territorio. L'analisi ha messo in evidenza la capacità di generare valore e il ritorno socioeconomico generato da ogni euro investito nell'arco temporale delle ultime due stagioni.

Le conclusioni dell'analisi indicano che €1 investito nelle attività del Derthona Basket è in grado di generare €3,53 di impatto socioeconomico. Tale valore, superiore alla media internazionale, rappresenta il ritorno sociale dell'investimento compiuto dal Gruppo ASTM in termini di sponsorizzazione. Inoltre, è stato stimato che ciascuna attività del Club sul territorio ha generato, a sua volta, effetti anche per l'intero sistema economico di riferimento, attivando un moltiplicatore di valore per tutte le realtà e i consumatori appartenenti alla stessa filiera, calcolato secondo un modello econometrico input-output. Tale impatto economico delle attività portate avanti dal Derthona Basket nelle stagioni 21/22 e 22/23 è pari a circa €54,4 milioni, tra impatto economico diretto, indiretto e indotto.

Nell'ambito dell'analisi è stato, infine, realizzato uno specifico focus sul progetto Cittadella dello Sport, finanziato dalla famiglia Gavio e gestito da una nuova Società, Gestione Cittadella, che vede l'ultimazione di un palazzetto per le attività del Derthona Basket oltre che lo sviluppo di una serie di aree dedicate allo sport, all'aggregazione e alla socialità. L'analisi ha determinato che €1 investito nel progetto restituisce €3,58 alla collettività e al territorio in termini di valore socioeconomico. E' stata poi effettuata una valutazione connessa alla fase di costruzione, considerando l'investimento complessivo per la realizzazione dell'opera in un arco temporale di riferimento pari a 4 anni. L'impatto economico per l'intero sistema di riferimento (diretto, indiretto e indotto) è stato stimato pari a €112,5 milioni.

FAI (FONDO AMBIENTE ITALIANO)

Dal 2020 Il Gruppo ASTM è entrato a far parte de "I 200 del FAI", gruppo di mecenati e aziende nato nel 1987 e sensibile ai valori della cultura, dell'arte e della natura, che supportano la Fondazione.

Da oltre 40 anni la Fondazione si impegna quotidianamente insieme ai suoi iscritti per curare in Italia luoghi speciali per le generazioni presenti e future. Ad oggi sono circa 70 i beni tutelati dal FAI che comprendono castelli, ville, monasteri, abbazie, parchi e boschi.

PIANTIAMO IL FUTURO

Il progetto "Piantiamo il futuro" intende animare il dialogo tra le istituzioni scolastiche, favorendo anche lo scambio di buone prassi; è un contenitore spazio – temporale all'interno del quale le scuole, con la collaborazione del Gruppo ASTM e del Derthona Basket, realizzano iniziative didattiche ed educative sui temi di Agenda 2030 con particolare riferimento alla sostenibilità ambientale, all'inclusione e all'orientamento scolastico.

STUDENTI COINVOLTI

- ≃7000

ARGOMENTI TRATTATI

- Economia Circolare
- Educazione Finanziaria
- Sport per lo sviluppo
- Cambiamento climatico

PIANTIAMO il futuro
ambiente - comunità - solidarietà

IMPACT MEASUREMENT

I business in cui opera il Gruppo, in particolar modo quello delle concessioni e delle costruzioni, rivestono un'importanza fondamentale per il sistema economico.

In relazione al settore delle concessioni autostradali, numerosi studi dimostrano la forte correlazione tra la dotazione infrastrutturale di un territorio e il tasso di sviluppo dello stesso. La crescita economica di una nazione è infatti legata necessariamente a un incremento della mobilità dei passeggeri e delle merci al suo interno.

Inoltre, il settore delle costruzioni risulta essere il primo per importanza di attivazione sull'economia nazionale ed acquista beni e servizi da circa il 90% dei settori economici.

La stima dell'impatto economico permette di misurare la ricchezza incrementale generata dalla realizzazione di un investimento nel settore di riferimento e quindi correlare l'attività di impresa ad altre variabili economiche, quali il valore economico prodotto e l'occupazione.

Per questa ragione, il Gruppo ASTM, consapevole degli impatti economici e sociali prodotti dalla propria attività d'impresa, ha sviluppato e affinato negli anni [24] un modello di calcolo con l'obiettivo di quantificare i contributi diretti, indiretti ed indotti generati dai propri business.

L'analisi si basa sul modello input-output [25] che, analizzando statisticamente le interazioni tra le industrie di una nazione, permette una lettura approfondita del contesto economico in cui l'impresa opera.

[24] Il modello di analisi econometrica per la stima degli impatti economici e occupazionali relativi all'anno 2023 differisce da quello precedentemente utilizzato in quanto, in ottica di una maggiore accuratezza di analisi, il modello di valutazione integra le specificità macroeconomiche delle diverse aree geografiche in cui il Gruppo opera (Italia, Brasile, USA e Resto del Mondo).
[25] Modello sviluppato dall'economista Leontief, economista e scienziato di fama mondiale, vincitore del Premio Nobel per l'economia nel 1973 ed inventore del sistema input-output

L'impatto economico complessivo generato è di 13,3 miliardi di euro (13,1 nel 2022). Di questi, 5 miliardi di euro sono derivati come effetto diretto, 3,4 miliardi di euro come effetto indiretto lungo la catena del valore e 4,9 miliardi di euro come effetto indotto tramite le spese degli occupati. L'impatto economico complessivo è di circa 2,7 euro movimentati per ogni euro speso. Invece, l'impatto occupazionale complessivo generato è di 123 mila posti di lavoro (87 mila nel 2022). Di questi, 49 mila sono generati come effetto diretto, 31 mila come effetto indiretto lungo la catena del valore, mentre sono 43 mila i posti di lavoro attivati come effetto indotto, tramite le spese in servizi e consumi finali degli occupati. I posti di lavoro attivati in termini diretti, indiretti e indotti per ogni milione di euro speso da ASTM sono circa 25.

DIRETTO: contributo economico ed occupazionale direttamente collegato alle attività di business.

INDIRETTO: contributo economico ed occupazionale indirettamente collegato alle attività di business, costituito dal valore generato dai partner del Gruppo lungo la catena del valore attivata.

INDOTTO: contributo economico ed occupazionale collegato alle attività di business a livello indotto, costituito dal valore generato tramite la domanda di beni e servizi sostenuti dal personale occupato lungo la catena del valore attivata.

5 MLD €
Contributo **diretto*** del Gruppo ASTM

3,4 MLD €
Contributo **indiretto**

4,9 MLD €
Contributo **indotto**

13,3 MLD €
Contributo **diretto, indiretto e indotto**

*Il contributo diretto è pari al valore economico generato e distribuito senza considerare la "Remunerazione dell'azienda"

49 mila
Impatto occupazionale **diretto****

31 mila
Impatto occupazionale **indiretto**

43 mila
Impatto occupazionale **indotto**

123 mila
Impatto occupazionale **diretto, indiretto e indotto**

**Include i dipendenti diretti (13.499) e i posti di lavoro attivati presso i fornitori del Gruppo tramite l'acquisto di beni e servizi

Fonte dei moltiplicatori per l'analisi input-output su base banche dati Eurostat con particolare riferimento alle tavole "Symmetric input-output table at basic prices (industry by industry)", "National accounts employment data by industry" e "Household saving rate"

LA CATENA DI FORNITURA

Il Gruppo ASTM riconosce l'importanza di gestire un processo di approvvigionamento trasparente, che tenga conto degli impatti sociali e ambientali che lo stesso possa avere, anche a tutela dei propri Stakeholder. A tal fine, ciascuna società si impegna a selezionare i fornitori con cui gestire successivamente rapporti secondo criteri di trasparenza, correttezza e imparzialità, evitando situazioni di conflitto di interessi, anche potenziali.

La scelta dei fornitori si basa su valutazioni che hanno l'obiettivo di identificare soggetti di comprovata professionalità, integrità e affidabilità, sia operativa che finanziara, in possesso dei necessari requisiti di legge, nonché dei migliori standard gestionali in riferimento ai diritti umani, alle condizioni lavorative e ambientali.

Nell'ambito del Sistema di Controllo Interno, ciascuna società formalizza ruoli e responsabilità, criteri e modalità operative per la gestione e il monitoraggio del processo di approvvigionamento.

ASTM S.p.A. adotta politiche e procedure specifiche per garantire la tracciabilità della propria catena di fornitura. A tal proposito, è stata implementata una piattaforma di verifica dei requisiti che prevede verifiche operative, finanziarie e reputazionali delle società potenzialmente individuate per l'affidamento delle forniture o dei servizi.

Il Gruppo e le principali società operative controllate adottano un Codice di condotta dei fornitori che si applica unitamente alle normative vigenti, a integrazione del Codice etico, della Policy Anticorruzione e delle ulteriori politiche e procedure aziendali. Il Codice di condotta definisce gli standard che devono essere adottati da fornitori, partner, agenti commerciali e distributori, individuando specifiche modalità di diffusione, condivisione e ingaggio degli stessi. Il documento esprime l'impegno delle società del Gruppo nell'applicazione di standard internazionali quali i "Dieci Principi" del Global Compact delle Nazioni Unite (UNGC), la Dichiarazione Universale dei Diritti Umani e le Convenzioni fondamentali dell'Organizzazione Internazionale del Lavoro (ILO). Le società aggiudicatarie si impegnano ad osservare, mediante l'introduzione di precise clausole contrattuali, pena la risoluzione dello stesso e fatto salvo il risarcimento del danno, i principi e le regole di comportamento previste dal Codice etico, dal Modello 231, dalla Politica Anti-corruzione e dalle ulteriori politiche aziendali di Gruppo.

Per tutte le società **concessionarie italiane** la trasparenza del processo di affidamento dei lavori relativi alla costruzione delle infrastrutture autostradali è garantita anche dalle stringenti disposizioni di legge, che queste sono tenute a rispettare per l'affidamento degli stessi. Le società concessionarie italiane sono dotate di un Albo fornitori, oggetto di continuo aggiornamento. Relativamente all'esecuzione dei lavori e dei servizi per la realizzazione di nuove opere o la manutenzione delle strutture autostradali in gestione, le società del Gruppo operano in linea con quanto definito dal prezzario ufficiale ANAS, sulla base del quale vengono determinati i prezzi "soglia" degli interventi da svolgere. I costi sono soggetti a verifiche periodiche da parte del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti ("MIT" o "Concedente").

Per le società **concessionarie brasiliane** la gestione dei fornitori è coordinata dalla Direzione Acquisti, che è collegata alle funzioni Corporate, con il supporto delle funzioni Sostenibilità, Legal, Finanza e Compliance, e obbedisce a criteri di qualità e conformità in ambito finanziario e sociale. Attraverso l'utilizzo di un proprio sistema, il Dipartimento garantisce la tracciabilità e la documentazione di ciascun fornitore, il quale deve adottare gli standard del Codice di condotta aziendale. Il Programma di gestione fornitori valuta il grado di conformità degli stessi agli standard EcoRodovias, inclusi aspetti legati ai temi ESG. Dopo la finalizzazione del contratto con i fornitori considerati strategici, questi vengono valutati attraverso due iniziative complementari:

- Valutazione dell'Ufficio Acquisti con il supporto della funzione Sostenibilità: si prendono in considerazione gli aspetti legali e la qualità del servizio. Questa valutazione considera i fornitori strategici.
- PAF (Program of Suppliers Assessment) da parte dell'Ufficio Sostenibilità: si valuta la conformità dei fornitori in materia di salute e sicurezza e aspetti ambientali. Questo programma copre tutti i fornitori di servizi.

Gli aspetti inerenti ai diritti umani, come ad esempio la lotta al lavoro minorile e al lavoro forzato, sono regolati dal Codice di Condotta dei Fornitori. Queste cautele garantiscono una selezione dei nuovi fornitori, nel rispetto delle normative vigenti.

La catena di fornitura occupa una posizione strategica per le società del **settore costruzioni**. Tali società eseguono opere sia per l'edilizia civile che infrastrutturale. Le lavorazioni sono affidate in quota rilevante ad aziende terze in regime di sub-affidamento. Nella fase di selezione e individuazione dei candidati, vengono valutate le caratteristiche delle società individuate in relazione alla capacità operativa, finanziaria e reputazione, con particolare attenzione alle lavorazioni che implicano bonifiche e smaltimento rifiuti.

Anche nel **settore dell'ingegneria** la catena di fornitura è gestita consentendo una completa tracciabilità del processo di acquisto. Il controllo è finalizzato a garantire alti livelli qualitativi delle prestazioni e ad assicurare l'eticità della rete di fornitori, anche attraverso apposite clausole contrattuali e specifici requisiti per l'iscrizione al relativo Albo fornitori. In merito alla garanzia del livello prestazionale si segnala l'introduzione, nello standard contrattuale, di apposite clausole legate con lo scopo di mantenere specifici standard qualitativi e prestazionali. Per ciò che concerne invece la garanzia di eticità del terzo, il format contrattuale prevede una precisazione che impegna il terzo al rispetto anche del Codice di condotta fornitori, della Politica Anti-corruzione e del Codice etico. Tale impegnativa è relativa all'intera filiera nonché propedeutica al mantenimento dei rapporti contrattuali. È stata altresì introdotta l'obbligatorietà all'iscrizione all'Albo fornitori, oltre al fatto che la preventiva autorizzazione da parte della Società debba avvenire anche in relazione alle subforniture e non limitatamente ai subappalti. In virtù del principio di continuo miglioramento, e allo scopo di garantire la tracciabilità della filiera, è stata modificata la clausola relativa ai subappaltatori prevedendo che la preventiva autorizzazione da parte della Società debba avvenire anche in relazione alle subforniture e non limitatamente ai subappalti. In questo senso è possibile verificare ex ante il rispetto dei principi da parte di qualsiasi soggetto della filiera.

In linea con quanto previsto dal Codice di Condotta dei fornitori, anche per il **settore della tecnologia** vengono adottati i migliori standard nella gestione della catena di fornitura. Per il settore tecnologia vengono recepite come requisiti per la registrazione del fornitore le politiche di sostenibilità e anticorruzione. Considerato il settore e l'importanza del tema della sicurezza delle informazioni e sulla gestione dei dati personali in conformità con la normativa GDPR. Il presidio del tema collegato alla sicurezza delle informazioni è inoltre esteso alla presenza di idonee politiche per la cybersecurity e sulle attività di back up informatico dei dati.

Nel corso del 2023, circa il 97% degli acquisti del Gruppo (97% nel 2022) è stato realizzato presso fornitori locali [26]. Il grafico di seguito mostra le percentuali di acquisti locali, per area geografica di riferimento.

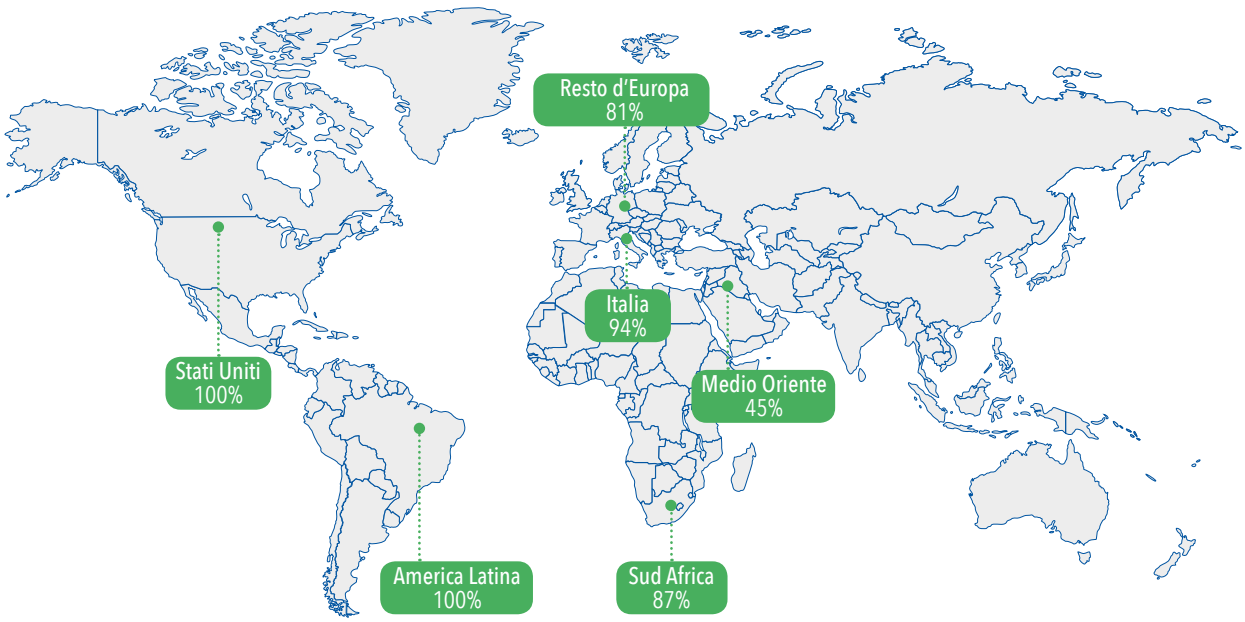
PRINCIPALI MATERIALI ACQUISTATI [27]

	2022	2023
Calcestruzzi [mc]	734.914	285.992
Materiale di estrazione [mc]	2.645.756	862.008
Conglomerati bituminosi [ton]	603.040	396.948
Barriere stradali [ml]	177.129	65.620
Cemento ed altri leganti [ton]	65.819	115.750
Ferro e acciaio [ton]	48.767	45.971
Bitumi [ton]	80.969	98.748
Cloruri [ton]	27.379	20.792
Prefabbricati in cemento [mc]	5.227	9.025

[26] In relazione alle c.d. Significant Locations of Operations: Italia, Resto d'Europa, Stati Uniti, America Latina, Sud Africa, Medio Oriente.

[27] Il dato è frutto di stime elaborate in considerazione dei Costi per materie prime e materiali del Bilancio Consolidato del Gruppo ASTM e del costo medio unitario sostenuto per i materiali sopra elencati

ACQUISTI LOCALI
(% di spesa realizzata presso fornitori locali)



AZIONI DI MITIGAZIONE DEI PRINCIPALI RISCHI LEGATI ALLA CATENA DI FORNITURA E SUBAPPALTI

In considerazione della specificità del business e dell'estensione geografica delle attività del Gruppo nel mondo, i principali rischi identificati in materia di catena di fornitura e subappalti sono soprattutto legati ai temi di salute e sicurezza sul luogo di lavoro, al rispetto dei diritti umani, all'anticorruzione e alla compliance alla normativa ambientale.

Le principali azioni di mitigazione intraprese dalle società del Gruppo comprendono lo screening dei fornitori, secondo la relativa procedura di selezione e il sistema di qualifica, e la conseguente valutazione e audit dei soggetti selezionati.

SCREENING E VALUTAZIONE DEI FORNITORI

Lo screening e la valutazione dei fornitori avvengono principalmente tramite la verifica della conformità degli stessi alla normativa applicabile e a specifiche richieste in materia giuslavoristica e ambientale.

Nel settore delle **concessioni autostradali**, i contratti di sub-affidamento prevedono specifici riferimenti alla normativa vigente e ai contratti collettivi applicati, con particolare riguardo alla salute e sicurezza dei lavoratori e alle condizioni assicurative, contributive e retributive. In conformità ai sistemi di gestione adottati, i fornitori utilizzati vengono generalmente valutati dalla Funzione approvvigionamenti delle società concessionarie italiane tramite il supporto dei Responsabili tecnici di riferimento e delle funzioni aziendali competenti. Nel caso in cui, dall'esame della documentazione ricevuta e analizzata, si evinca una qualsiasi irregolarità rispetto a quanto richiesto e necessario, si ricorre alla risoluzione contrattuale.

Il **business costruzioni** esegue lo screening dei fornitori con due modalità differenti a seconda che le lavorazioni da eseguire siano in Italia, e quindi in Unione Europea (UE), o nel resto del mondo. Nel primo caso, infatti, la conformità della documentazione riguardante in senso omnicomprensivo la società individuata è verificata a priori, con particolare riferimento alle maestranze che eseguiranno le lavorazioni. Per i partner extra Unione Europea (UE) o localizzati nel resto del mondo, invece, si aggiunge a tale modalità di selezione una valutazione stringente nei confronti di tematiche afferenti al lavoro minorile (sia per sub-affidatari presenti direttamente in cantiere che per i produttori esterni di materiali poi posti in opera) e alle condizioni di vita all'interno dei campi base (vitto, alloggio, possibilità ludiche del tempo libero, trasporto da e per la nazione di eventuale provenienza).

Nel caso specifico di fornitori dotati di unità produttive esterne, viene prevista contrattualmente la necessità di effettuare specifici audit direttamente presso le unità produttive interessate. Ove necessario, viene inoltre richiesto il possesso di certificazioni ambientali e l'iscrizione agli albi di riferimento.

Per le società appartenenti al **settore ingegneria**, i criteri di individuazione dei fornitori variano a seconda dei paesi analizzati. In Italia e nell'Unione Europea sono presi in considerazione gli specifici riferimenti alla normativa vigente e ai contratti collettivi applicati. Negli altri paesi, in aggiunta ai sopracitati criteri, viene considerato anche il rispetto della convenzione ONU sui diritti del fanciullo (Articoli 31-40) e si procede con l'inserimento di obblighi contrattuali sul mantenimento della maestranza in cantiere e sul trattamento.

PROMOZIONE GREEN PROCUREMENT POLICIES ED ENGAGEMENT DEI FORNITORI PER LA RIDUZIONE DELLE EMISSIONI SCOPE 3

Nell'ottica di un processo in continuo miglioramento, a metà del 2023, Itinera ha avviato un processo di aggiornamento della piattaforma informatica utilizzata per il processo di valutazione dei fornitori.

Il nuovo sistema permette in fase prospettica, oltre alla classica e ormai consolidata attività di qualifica dei fornitori secondo criteri stabiliti da Itinera S.p.A., anche un ulteriore affinamento di tale attività di qualifica, consistente nella possibilità di valutare le performance del singolo fornitore in molteplici ambiti, quali salute e sicurezza, performance ambientali, solidità finanziaria e prestazioni in ambito di parità di genere.

L'adozione di questa nuova piattaforma ha permesso di raggiungere quelli che erano gli obiettivi che l'azienda si era posta, e cioè:

- Processo automatizzato integrato e conforme alla normativa ISO 37001
- Modulabile a specifiche necessità di commessa (Italia ed estero)
- Possibilità uso strumenti e-procurement (aste-acquisti a catalogo, tracciabilità documentale)
- Consultazione rapida principali parametri qualitativi (liste internazionali, bilanci, certificazioni) sia in fase di scouting che in quella di qualifica.

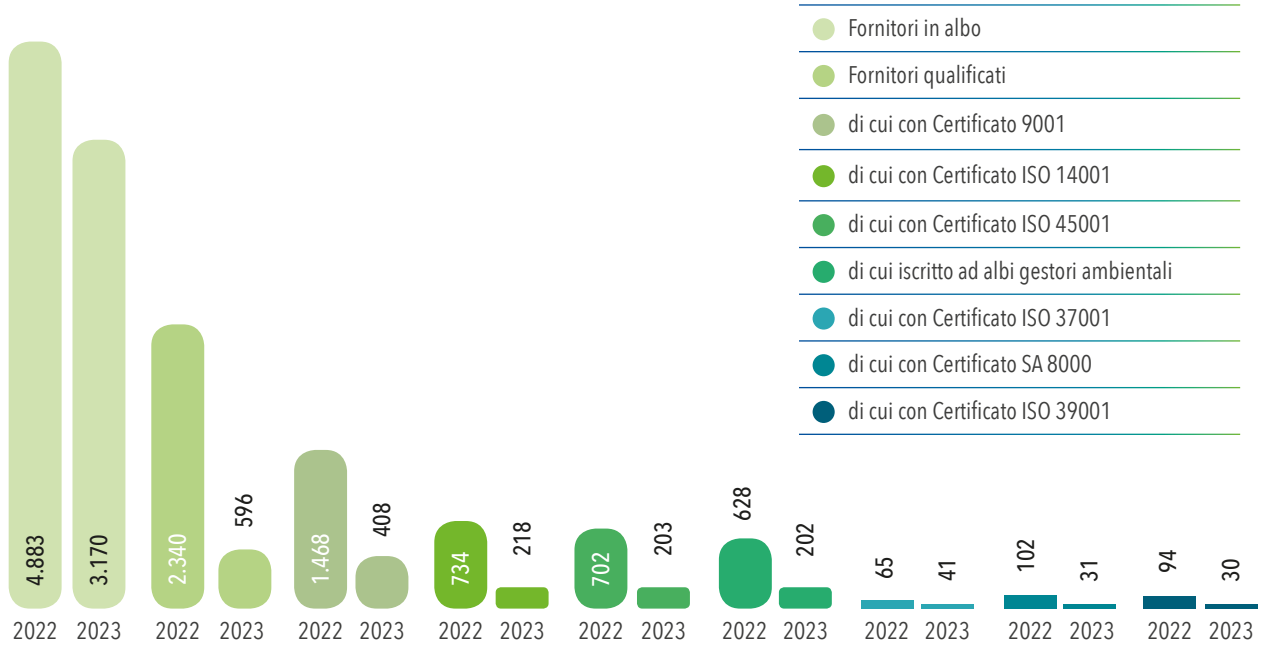
Inoltre, poiché Itinera è impegnata nella lotta al cambiamento climatico ed ha definito i propri target di riduzione delle emissioni di CO_2, che intende raggiungere anche attraverso l'impegno della propria supply chain, ha richiesto a circa 150 tra i suoi fornitori principali l'adesione ad un modulo specifico di tracciamento delle emissioni detto *carbon tracker*: attraverso esso i fornitori potranno fornire i dati specifici che consentiranno all'azienda di misurare in maniera efficace le proprie emissioni di Scope 3, ovvero le emissioni indirette derivanti da risorse non controllate o possedute direttamente dall'organizzazione, ma che si verificano nell'ambito della sua catena del valore.

ALBO FORNITORI DI ITINERA E AUDIT ESTERNI

Itinera ha implementato una piattaforma on-line per la valutazione preventiva (prequalifica) dei propri fornitori per prestazioni di beni e servizi. In particolare, il processo si articola in due fasi: (i) la qualifica a cura del personale di sede (valutazione preventiva - prequalifica) e (ii) il monitoraggio del fornitore qualificato in occasione della sua attività in cantiere a cura di Project Manager e Direttori Cantiere competenti (Valutazione diretta - feedback dai cantieri)

e attraverso audit specifici. Avere fornitori qualificati risponde all'esigenza di operare con fornitori affidabili in termini qualitativi, tecnico-organizzativi, di tutela della salute e sicurezza e ambientali, in grado di garantire lo svolgimento della prestazione richiesta nel pieno rispetto dei requisiti contrattuali. Oltre alle certificazioni conseguite, alcuni indicatori infortunistici in ambito salute e sicurezza sono stati inseriti quale criterio preferenziale per l'aggiudicazione del contratto. Inoltre, nel progetto dello Storstrøm Bridge è contrattualmente previsto l'effettuazione di audit qualità nei confronti dei principali fornitori, al fine di assicurare un monitoraggio efficace ed efficiente, tali audit vengono ampliati anche agli aspetti di ambiente e sicurezza.

FORNITORI TOTALI



Per quanto concerne i controlli sui fornitori, Itinera nel 2023 ha effettuato 6 audit sui fornitori con una selezione che ha tenuto conto dei seguenti criteri:

- tipologia e criticità della fornitura;
- feedback provenienti dai cantieri;
- esigenze particolari, quali l'esistenza di condizioni pregiudizievoli per la Sicurezza, l'Ambiente e la Qualità dei prodotti/ servizi forniti o segnalazioni provenienti dai cantieri.

Le eventuali non conformità emerse sono gestite in accordo alle procedure dei sistemi di gestione e prevedono la definizione di piani di miglioramento e lo svolgimento di follow-up finalizzati a verificarne l'implementazione. Il coinvolgimento dei subappaltatori su tali aspetti avviene anche mediante incontri periodici di coordinamento.

Non sono emersi tuttavia rilievi ostativi al mantenimento della qualifica dei fornitori auditati; le raccomandazioni hanno rilevato necessità di verifica di applicazione di controllo operativo e di conformità normativa, pur tuttavia dovrebbero essere recepite senza difficoltà dai fornitori.

Sono altresì emersi alcuni spunti di miglioramento che sono stati condivisi con i fornitori e la cui implementazione sarà monitorata nell'ambito delle verifiche di follow-up.

TRASPARENZA NELLA CATENA DI FORNITURA: SUBAPPALTATORI

Le informazioni legate alla salute e sicurezza richieste dagli standard di rendicontazione utilizzati dal Gruppo, i GRI Standards, si riferiscono a tutti i lavoratori, dipendenti e non, il cui lavoro e/o luogo di lavoro è sotto il controllo dell'organizzazione.

Itinera, in un'ottica di miglioramento continuo e al fine di fornire maggiori informazioni sulla catena del valore, ha implementato, su base volontaria, un sistema di raccolta di informazioni relative ai subappaltatori a prescindere dal controllo del lavoro e/o luogo di lavoro da parte dell'organizzazione.

I dati rendicontati nel presente Bilancio fanno riferimento ai subappaltatori di Itinera S.p.A., perimetro Italia e branch estere.

Informazioni quali il numero di lavoratori impiegati, il numero ore lavorate, il numero di infortuni e le ore di formazione erogate vengono raccolte per garantire un maggior presidio di Itinera sugli standard di lavoro dei subappaltatori. Nel corso del 2023 sono state erogate 3 mila ore di formazione ai subappaltatori (13 mila nel 2022).

Al 31 dicembre 2023, 1.940 lavoratori di ditte subappaltatrici, di cui 1.899 uomini e 41 donne (1.382 di cui 1.361 uomini e 21 donne nel 2022), hanno lavorato presso i cantieri di Itinera, le ore lavorate sono state complessivamente oltre 3,28 milioni (3,35 milioni nel 2022).

Di seguito si riporta il dettaglio degli infortuni per i subappaltatori:

N. CASI SUBAPPALTATORI	2022			2023		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Infortuni sul luogo di lavoro	18	-	**18**	17	-	**17**
Infortuni in itinere su mezzi aziendali	-	-	**-**	-	-	-
Infortuni con gravi conseguenze	-	-	**-**	-	-	-
Trattamenti medici	-	-	**-**	-	-	-
Primi soccorsi	-	-	**-**	8	-	**8**
Near miss	41	-	**41**	103	-	**103**

Nel corso del 2023 si è verificato un infortunio mortale che ha coinvolto un dipendente di una ditta operante sull'Autostrada A 12, in regime di subappalto autorizzato per conto di Itinera, incaricato dalla ditta subappaltatrice a svolgere attività sulla carreggiata sud (direzione La Spezia), il quale si portava dalla predetta carreggiata a quella opposta (direzione nord), scavalcando lo spartitraffico posto sulla linea di demarcazione tra le carreggiate sud e nord. Nell'effettuare, per motivi allo stato non accertati, l'attraversamento predetto e così compiendo un'azione altamente pericolosa e in quanto tale severamente vietata dal codice della strada e dalle procedure regolanti la sua attività lavorativa, il dipendente veniva investito all'altezza del Comune di Moneglia da un autoveicolo in transito nella corsia di sorpasso della carreggiata nord (direzione Genova).

Per rafforzare il proprio impegno in materia di diritti umani, anche in considerazione dello sviluppo internazionale del Gruppo, ASTM e le principali società operative controllate hanno adottato una Politica sui diritti umani ispirandosi a standard internazionali quali la Dichiarazione universale dei diritti umani e le Convenzioni fondamentali dell'ILO (International Labour Organization), la Dichiarazione dell'ILO sui principi e i diritti fondamentali nel lavoro e i suoi seguiti, i Guiding Principles on Business and Human Rights delle Nazioni Unite, i Principi del Global Compact delle Nazioni Unite e le Linee Guida OCSE destinate alle imprese multinazionali. A conferma di quanto sopra descritto, nel 2020 l'Amministratore Delegato di ASTM ha sottoscritto la versione italiana della CEO Guide for Human Rights del WBCSD (World Business Council for Sustainable Development).

I principali rischi in materia di lavoro minorile e lavoro forzato sono legati alle operazioni di costruzione, con particolare riferimento alla gestione responsabile della catena di fornitura in Africa e Medio Oriente. Nello specifico, relativamente alle attività e ai principali fornitori con rischio significativo di ricorso al lavoro minorile sia per i fornitori italiani che per quelli stranieri, Itinera ha implementato, oltre al sistema di gestione certificato SA 8000, standard volontario e verificabile basato sulla Dichiarazione universale dei diritti umani, sui documenti ILO ed altre norme nazionali e internazionali riguardanti i diritti umani e del lavoro, la richiesta di sottoscrizione di una dichiarazione di rispetto delle convenzioni ONU sui diritti del fanciullo articoli 31-40. Nel cantiere del Botswana sono stati effettuati dei controlli dagli uffici di Risorse Umane e di Salute Sicurezza e Ambiente. Nel cantiere di Abu Dhabi, sono state realizzate apposite verifiche dei visti per motivi lavorativi prima di autorizzare l'ingresso in cantiere.

GESTIONE DELL'INFRASTRUTTURA AUTOSTRADALE

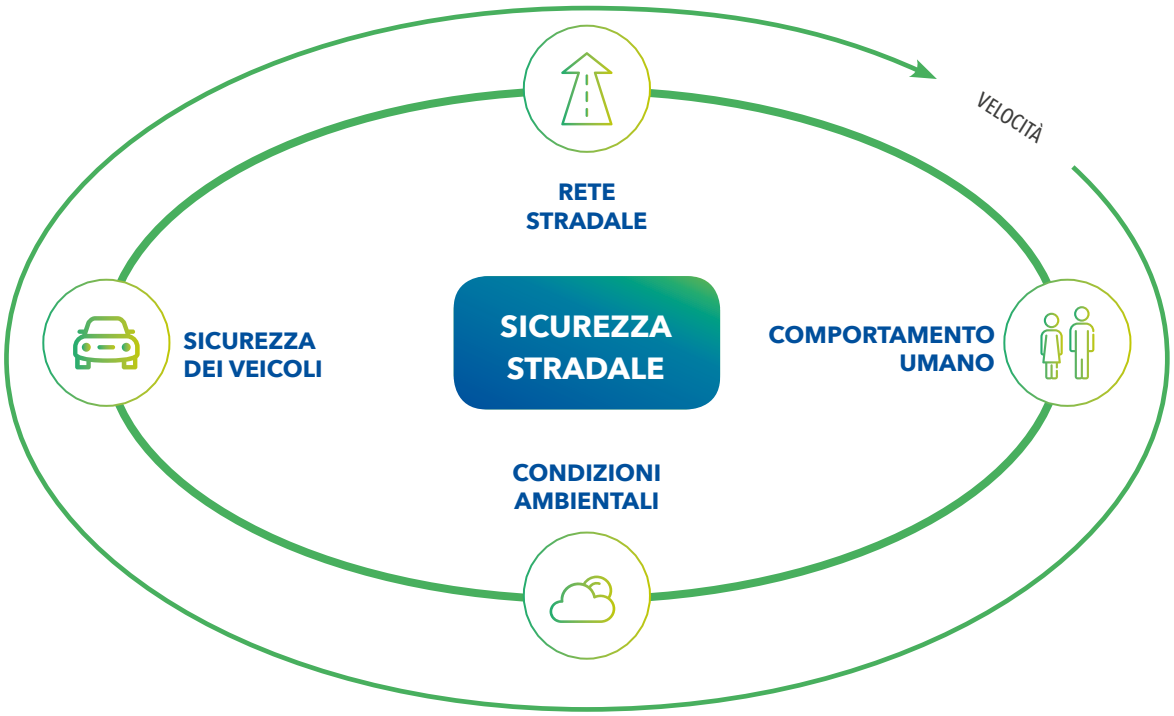
L'impegno sui temi sociali è da sempre al centro dei valori e degli obiettivi strategici del Gruppo ASTM che quotidianamente si impegna ad assicurare, attraverso le società concessionarie, la sicurezza stradale e la qualità del servizio, promuovendo soluzioni per migliorare l'operatività delle infrastrutture autostradali e la soddisfazione degli utenti.

Periodicamente sono aggiornati i sistemi di gestione qualità, sicurezza e ambiente secondo le release delle ISO vigenti, mantenendo tutte le certificazioni in essere, inclusa la ISO 39001 (Sistema di Gestione per la Sicurezza Stradale).

Le società concessionarie del Gruppo proseguono i piani di investimento per la resilienza delle infrastrutture e la sicurezza degli utenti autostradali anche attraverso l'utilizzo di nuove tecnologie. Le principali concessionarie del Gruppo hanno implementato un programma di customer experience finalizzato a migliorare il servizio all'utenza.

IL NOSTRO IMPEGNO PER LA SICUREZZA STRADALE

Le strade progettate, costruite e gestite dalle concessionarie del Gruppo ASTM intendono far fronte alla richiesta di mobilità in sicurezza di persone e merci. In un sistema complesso e regolamentato come quello stradale, la coerenza formale e l'aderenza alla normativa di settore risulta elemento qualificante del processo di progettazione e gestione, ma ne rappresenta solo una parte. Le concessionarie del Gruppo ASTM, infatti, hanno da tempo compreso la necessità di un approccio multifattoriale alla gestione della sicurezza stradale, scegliendo di aggiungere agli aspetti usualmente utilizzati anche criteri in base ai quali valutare e affrontare in modo integrato i comportamenti degli utenti della strada, l'entità dei flussi veicolari e lo stato dell'infrastruttura.



Tali criteri rispondono a:

- scelte progettuali e costruttive orientate alla sicurezza all'interno di un ciclo di efficienza tecnica ed amministrativa, con misure che mirano allo sviluppo o all'adeguamento di strade e che siano pensate per inglobare il fattore umano nei criteri di progettazione, al fine di prevenire gli incidenti o mitigarne le conseguenze sulla persona;
- attenta manutenzione dell'infrastruttura: le tecnologie di ispezione e i metodi messi a punto tendono sia ad accertare lo stato di consistenza e sicurezza dell'opera sia a prevederne l'evoluzione del degrado, mettendolo in relazione alle condizioni d'uso delle infrastrutture di cui l'opera stessa fa parte. L'attività si articola in ispezioni e verifiche, controlli e monitoraggio delle opere e gestione complessiva del patrimonio stradale;
- gestione in sicurezza dell'infrastruttura: con un attento monitoraggio degli eventi che si sviluppano sulla rete e con una capitalizzazione del ritorno di esperienza delle autostrade gestite.

IL RUOLO DELLA PREVENZIONE

Nella gestione delle politiche di sicurezza, un ruolo centrale è costituito dalla prevenzione. Le direzioni tecniche delle concessionarie di ASTM sono affiancate dalle società del settore EPC per lo sviluppo di una pluralità di azioni atte alla prevenzione e al miglioramento delle infrastrutture. Inoltre, al fine di migliorare il processo di gestione dell'infrastruttura autostradale, tutte le concessionarie italiane del Gruppo hanno lanciato un processo di analisi dell'incidentalità aderendo a un comune approccio metodologico.

Tema materiale:

SICUREZZA STRADALE

Ambito D.Lgs. 254/2016:
AMBIENTALE, SOCIALE

Principali rischi di sostenibilità associati:

- Rischio di interruzione dell'operatività dell'infrastruttura
- Rischi legati alla gestione degli eventi emergenziali e dei servizi all'utenza autostradale

Sintesi delle principali azioni di gestione e mitigazione:

- Formazione del personale
- Procedure operative per la gestione del traffico e delle emergenze
- Pianificazione e monitoraggio delle manutenzioni e dei servizi (e.g. servizi invernali)
- Protocolli di intesa con concessionarie limitrofe e autorità (Polizia, Protezione Civile, Prefetture, ecc.)
- Piani di monitoraggio da parte del Concedente
- Sistemi di rilevazione della soddisfazione degli utenti (customer satisfaction).
- Sistema di Gestione per la Sicurezza Stradale ISO 39001

Tutte le società concessionarie del Gruppo dispongono di una centrale operativa che può essere contattata in caso di emergenza da parte degli utenti e di colonnine SOS dislocate lungo tutta la rete autostradale.

Le principali società del Gruppo hanno ottenuto la certificazione di conformità ISO 39001 come illustrato in dettaglio nella tabella "Certificazioni e sistemi di gestione" a pagina 28 del presente documento.

MONITORAGGIO DELLO STATO DELLE INFRASTRUTTURE AUTOSTRADALI

Le concessionarie italiane del Gruppo ASTM hanno definito ed implementato una metodologia - formalizzata nel Piano d'Azione per il Mantenimento in efficienza dell'Infrastruttura (PAMI) - avente ad oggetto il processo integrato di monitoraggio della salute delle infrastrutture e di diagnostica e definizione degli interventi necessari, funzionale ad assicurare nel tempo la sicurezza, la funzionalità, la robustezza e la durabilità delle opere.

Il processo è basato su specifiche procedure che mirano all'acquisizione di informazioni circa lo stato dell'infrastruttura e la sua evoluzione nel tempo, al fine di comprendere la condizione "attuale" delle opere, prevederne ragionevolmente quella futura e, in tal modo, pianificare con tempestività ed efficacia gli interventi necessari.

Oltre agli ordinari controlli previsti dai contratti di concessione, ve ne sono di aggiuntivi sia a cura della struttura interna che di professionisti esterni, che forniscono alle Direzioni Tecniche delle società concessionarie del Gruppo tutte le risultanze, consentendo di definire le azioni da intraprendere, la tipologia e la pianificazione degli interventi.

La metodologia adottata prevede, inoltre, specifiche verifiche e validazioni da parte di Soggetti esperti terzi ed indipendenti.

Conclusa la fase di definizione delle priorità e definita la pianificazione degli interventi da realizzare, si procede quindi alla stesura dei progetti (opex o spesa operativa e capex o spesa di capitale) che, come previsto dalla normativa applicabile, vengono sottoposti alla verifica di un soggetto competente e, relativamente agli interventi capex, anche all'approvazione del Concedente o degli altri Enti preposti, oltre al parere rilasciato da Istituti universitari di ordinamento statale.

In stretta connessione con il processo di monitoraggio sopra descritto, il Gruppo ha sviluppato un piano di azione finalizzato a definire uno standard per la sicurezza delle infrastrutture che, grazie alla combinazione delle tecniche più avanzate di ingegneria civile unite alla matematica applicata, nonché tramite tecnologie di monitoraggio innovative e sistemi avanzati di cognitive cloud computing, si pone l'obiettivo di migliorare la qualità e la sicurezza delle opere, estendendone la vita utile e riducendone i costi di gestione.

La metodologia è quindi caratterizzata da un approccio integrato e a carattere innovativo in quanto, tenuto conto della difficoltà di stabilire valori ed indici puntuali della salute di un'infrastruttura, si propone di misurare - attraverso il ricorso a modelli matematici e specifici algoritmi - eventuali inefficienze, così da consentire la conseguente programmazione degli interventi atti ad assicurarne la sicurezza e la sostenibilità nel tempo.

Più in particolare, il sistema si propone di automatizzare le fasi di raccolta dei dati e la relativa elaborazione con l'obiettivo di standardizzare le ispezioni e rilevare eventuali criticità.

A tal fine si avvale di sistemi SHM (Structural Health

Tema materiale:

SICUREZZA E RESILIENZA DELL'INFRASTRUTTURA AUTOSTRADALE

Ambito D.Lgs. 254/2016:
AMBIENTALE, SOCIALE

Principali rischi di sostenibilità associati:

- Rischi di interruzione dell'operatività dell'infrastruttura
- Rischi legati alla gestione degli eventi emergenziali e dei servizi all'utenza autostradale.

Sintesi delle principali azioni di gestione e mitigazione:

- Metodologia integrata per la sicurezza ed il mantenimento in efficienza dell'infrastruttura
- Monitoraggio delle infrastrutture da parte del Concedente;
- Sistemi di gestione in materia ambientale e di salute e sicurezza sul lavoro

Monitoring), sensori di alta qualità installati per monitorare i parametri strutturali significativi, collegati al cloud per l'acquisizione, l'elaborazione e la memorizzazione dei dati. Le misurazioni in tempo reale dei parametri strutturali principali sono confrontate con i risultati attesi, calcolati con il modello matematico della struttura, al fine di rilevare tempestivamente eventuali criticità dell'opera.

Considerata l'importanza dello sviluppo delle metodologie e delle tecnologie sopra descritte in relazione alla gestione delle infrastrutture in concessione e tenuto conto delle opportunità che possono derivare dal progetto nell'ambito dell'industria della sicurezza, il Gruppo intende mettere a disposizione la propria esperienza e le proprie competenze nel settore dell'ingegneria civile.

Si evidenzia, infine, che tra i partner del progetto vi sono leader mondiali nei settori dei materiali, dei componenti, dei sistemi e dell'informatica, nonché alcune primarie università.

INVESTIMENTI PER LA SICUREZZA

Le società concessionarie del Gruppo continuano la costante attività di investimento sul corpo autostradale di propria pertinenza con particolare attenzione al miglioramento degli standard di qualità e sicurezza, in conformità non solo agli obblighi convenzionali ma, soprattutto, all'approccio industriale al business che da sempre contraddistingue il Gruppo. Gli investimenti in beni autostradali effettuati nell'esercizio 2023 ammontano complessivamente a circa 1.467 milioni di euro (1.304 milioni nel 2022). In particolare, gli investimenti in beni autostradali delle concessionarie italiane sono stati pari a circa 828 milioni di euro (847 nel 2022), a conferma del costante impegno del Gruppo a garantire elevati standard di sicurezza sulle tratte gestite. Gli investimenti effettuati dalle concessionarie brasiliane nel 2023 ammontano a 639 milioni di euro (457 milioni nel 2022). Gli investimenti in beni autostradali effettuati nel corso dell'esercizio si riferiscono prevalentemente a investimenti per il miglioramento della sicurezza della rete (953 milioni di euro, 841 milioni nel 2022), tra cui l'adeguamento delle gallerie alla direttiva comunitaria, interventi su ponti, viadotti, cavalcavia, adeguamento delle barriere di sicurezza e barriere acustiche.

Gli investimenti per lo sviluppo di nuove infrastrutture ammontano a 470 milioni di euro (432 milioni nel 2022) e si riferiscono alla rete brasiliana per 291 milioni di euro, (190 milioni nel 2022), alla rete italiana per 179 milioni di euro (242 nel 2022). La realizzazione delle nuove opere autostradali in Italia si riferisce ai lavori eseguiti da Autostrada Asti-Cuneo per il completamento della tratta, da Autovia Padana per la realizzazione del nuovo raccordo autostradale Montichiari – Ospitaletto, da SALT per la realizzazione del Corridoio plurimodale Tirreno Brennero (TI.BRE.) e da SITAF per il completamento della galleria di sicurezza del T4. Infine, circa 44 milioni di euro si riferiscono a investimenti sulla rete autostradale (31 milioni nel 2022) del Gruppo relativi a progetti tecnologici innovativi.

SPESE PER INVESTIMENTI E MANUTENZIONE
(importi in euro/milioni)

	2022		2023	
	Investimenti corpo autostradale	Manutenzione ordinaria	Investimenti corpo autostradale	Manutenzione ordinaria
Concessioni Italia	846,6	268,3	828,4	269,4
Concessioni Brasile	457,5	23,8*	638,9	34,7
Totale	**1.304,1**	**292,1**	**1.467,3**	**304,1**

*Dato riesposto per una migliore comparazione con il dato 2023.

LA GESTIONE DELLE EMERGENZE

Il Gruppo si impegna a gestire ogni tipo di rischio ed emergenza nel modo più efficiente possibile, così da assicurare in ogni situazione e in caso di qualsiasi tipo di evento la transitabilità delle tratte autostradali in gestione. Le principali situazioni di emergenza sono legate a fenomeni nevosi, allagamenti, incendi, frane e smottamenti. Nel 2023 sono stati gestiti un totale di 117 eventi nevosi della durata totale di circa 775 ore (63 eventi nevosi della durata totale di circa 505 ore nel 2022) grazie all'impiego di 1.876 mezzi e di circa 25 mila tonnellate di fondenti (sali e cloruri, circa 21 mila tonnellate di fondenti nel 2022). Nel corso dell'esercizio 2023 sono stati inoltre gestiti 61 eventi di allagamento risolti grazie all'impiego di 34 mezzi. Tutte le società concessionarie del Gruppo dispongono di una centrale operativa che può essere contattata in caso di emergenza da parte degli utenti e anche di 3.074 colonnine SOS dislocate lungo tutta la rete autostradale.

845 KM CIRCA

DI PAVIMENTAZIONE DRENANTE/FONOASSORBENTE PARI A CIRCA IL 73% DELLA RETE AUTOSTRADALE GESTITA IN ITALIA

SITUAZIONI DI EMERGENZA SULLE TRATTE DEL GRUPPO

TIPOLOGIA EVENTO	2022	2023
	n. eventi/durata	n. eventi/durata
Durata eventi nevosi (ore)	505	775
N. eventi di allagamento	187	61
N. eventi di frane/smottamenti	52	12
N. eventi di incendi	3.001	3.465

GESTIONE IN SICUREZZA DELLE INFRASTRUTTURE

Nel 2023 è continuato il progetto di implementazione, da parte delle concessionarie autostradali di appartenenza, di un sistema di gestione della sicurezza del traffico stradale conforme alla norma ISO 39001, con l'obiettivo - attraverso l'applicazione ed il miglioramento continuo del sistema stesso - di ottenere nel tempo una diminuzione del numero di incidenti stradali sui tronchi gestiti, con specifico riguardo ai casi con conseguenze gravi per le persone coinvolte.

La gestione in sicurezza delle infrastrutture parte da un'attenta conoscenza delle condizioni di utilizzo, delle caratteristiche della circolazione e delle informazioni sugli incidenti: questi elementi rappresentano una base conoscitiva di straordinaria ricchezza in vista di un progressivo miglioramento delle condizioni di viaggio sulla rete stradale. Tramite la piattaforma ADAM® (Accidents Data Analyser Module), oggi attiva su tutta la rete italiana del Gruppo ASTM, le società concessionarie italiane sono in grado si raccogliere, catalogare e valutare un ricco patrimonio informativo. Il sistema, capace di integrare diverse fonti di dati, consente di:

- creare un database descrittivo della strada, riportandone le caratteristiche tecniche e geometriche di interesse ricavate dalle misure di campo (es. viadotti, gallerie, curve, lunghezze, pendenze, caratteristiche pavimentazione);
- acquisire informazioni dinamiche del gestore che sono di interesse per le elaborazioni (es. traffico, incidenti);
- utilizzare i dati di cui sopra per generare un ampio insieme di indicatori (es. tasso degli incidenti, indice di severità, costo sociale);
- calcolare gli indicatori sulla base di vari tipi di segmentazione della strada (a maglia fissa o con algoritmo automatico di segmentazione, guidato dagli indicatori);
- creare dei "modelli" infrastrutturali basati sulle caratteristiche tecnico/geometriche dei tracciati in modo da fare dei confronti omogenei degli indicatori sull'arteria (es. confronto dei soli indicatori delle zone in cui il traffico è perturbato dagli svincoli);
- confrontare le stesse sezioni autostradali su intervalli di tempo diversi, verificandone in questo modo l'efficacia o meno delle misure di sicurezza di volta in volta assunte.

Quanto descritto finora costituisce quindi un efficacie strumento per promuovere un processo virtuoso di miglioramento della sicurezza stradale e delle misure di esercizio che vengono attuate per tale finalità. In altre parole, consente di selezionare le misure che, sulla base del ritorno di esperienza dell'esercizio, siano oggettivamente mirate ad una riduzione dell'incidentalità sulla rete.

Tutte le concessionarie del Gruppo sono dotate di Carte dei Servizi che riportano gli indicatori della qualità e relativi standard di riferimento di cui viene assicurato il puntuale rispetto. Le Carte dei Servizi, aggiornate annualmente, rappresentano un'occasione di riesame del servizio e del valore delle informazioni rivolte alla clientela autostradale. Il Gruppo, in coerenza con gli obiettivi della politica per la qualità e la sicurezza stradale, è inoltre impegnato a monitorare la qualità percepita dagli utenti delle proprie infrastrutture autostradali. A tal fine le società concessionarie effettuano periodiche rilevazioni della soddisfazione del cliente, i cui risultati sono analizzati e utilizzati internamente per riconoscere i punti di forza e di debolezza, pianificare azioni di miglioramento e, in seguito, verificarne l'efficacia.

INCIDENTALITÀ SULLA RETE ITALIANA DEL GRUPPO

Il grafico di seguito riporta il tasso di incidenti mortali e il tasso di mortalità sulla rete gestita dal Gruppo in Italia. La forte diminuzione dei tassi testimonia l'impegno volto al continuo miglioramento della sicurezza sulle infrastrutture di competenza.

Nel 2023 si sono registrati un totale di 3.929 incidenti (3.945 nel 2022), di cui 24 mortali (34 nel 2022), con 1.580 feriti (1.637 nel 2022) e 27 decessi (43 nel 2022). Il 63% dei veicoli coinvolti in incidenti fa riferimento alla categoria dei veicoli leggeri (62% nel 2022), la restante parte a veicoli pesanti.

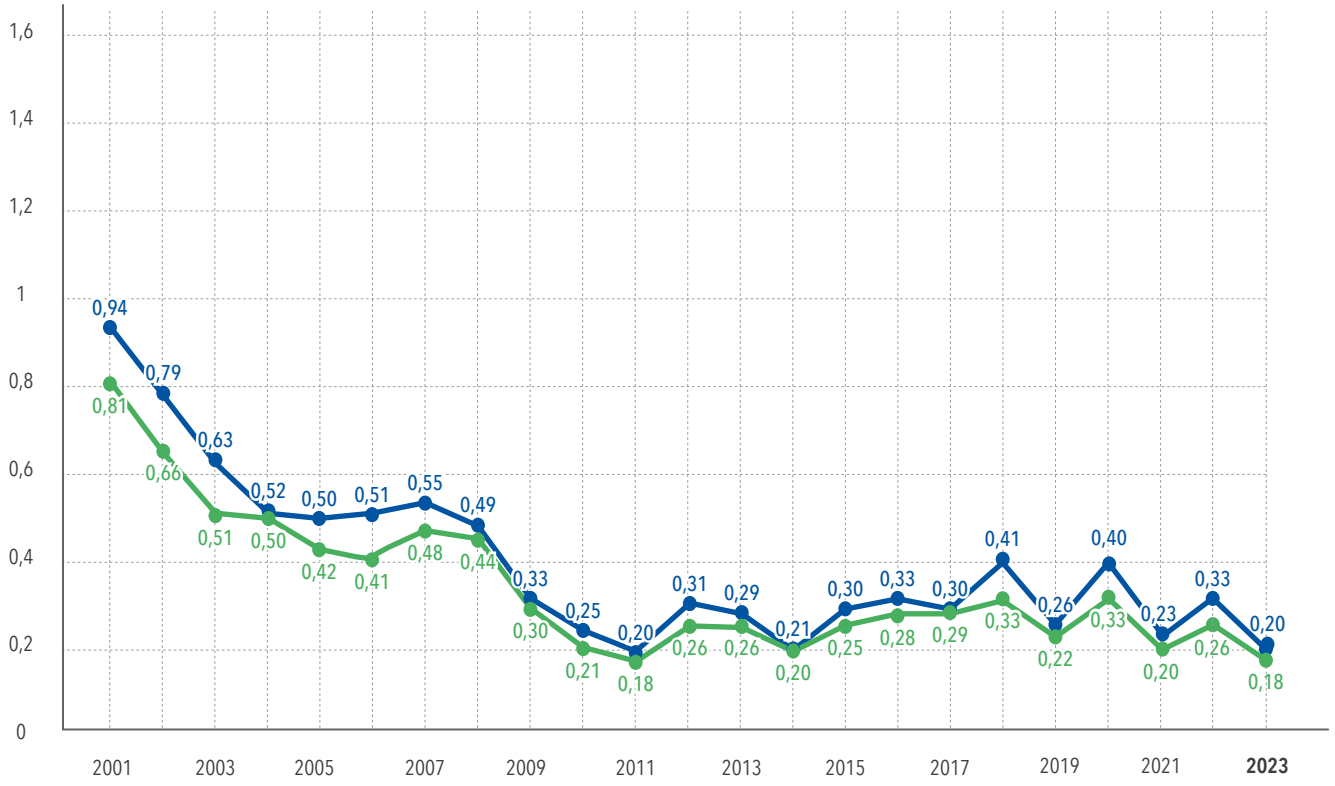
La riduzione nel tasso di incidentalità e di mortalità rispetto al 2022 è dovuta alla minor gravità degli incidenti avvenuti sulla tratta autostradale italiana. Infatti, nonostante il numero totale degli incidenti sia diminuito solo dello 0,3%, vi è stata una importante riduzione nel numero degli incidenti mortali (-29%) e dei decessi (-37%). Tale riduzione è ulteriormente supportata da un aumento del 3% nel numero di veicoli-km transitati lungo la rete gestita dal Gruppo.

TASSO INCIDENTI MORTALI

(Tasso anni 1998-2022, n. di incidenti mortali/percorrenza in milioni di veicoli-km*100)

TASSO MORTALITÀ

(Tasso anni 1998-2022, n. di decessi per incidenti stradali/percorrenza in milioni di veicoli-km*100)



-68% Incidenti mortali dal 2001

Hanno contribuito:

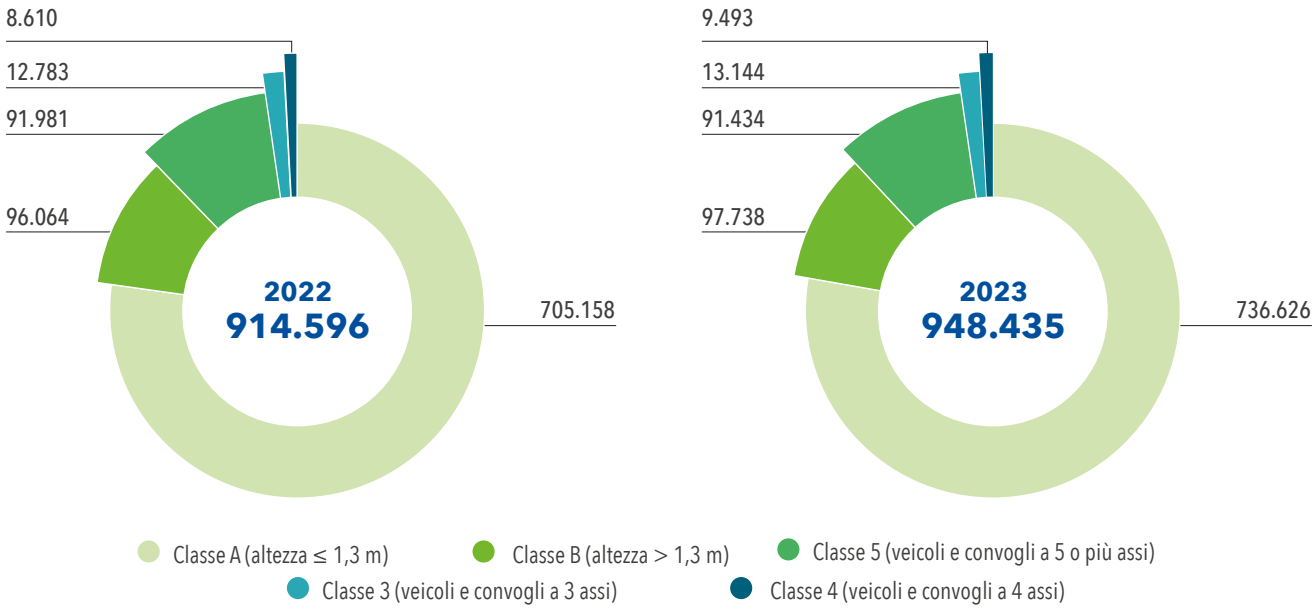
- Miglioramento tecnico dell'infrastruttura
- Perfezionamento della capacità gestionale
- Sviluppo della campagna per la sicurezza stradale Autostradafacendo

DATI TRAFFICO SULLA RETE ITALIANA DEL GRUPPO

Il 74% delle percorrenze valutate in veicoli-km [28] fa riferimento alla categoria dei veicoli leggeri (74% nel 2022), la restante parte a veicoli pesanti.

Di seguito sono riportati i grafici e i dati del traffico, espresso in veicoli effettivi, servito giornalmente dalle concessionarie autostradali nel perimetro del Gruppo in Italia, dati che bene esprimono il servizio di interesse pubblico che viene erogato.

VEICOLI EFFETTIVI MEDI GIORNALIERI PER TIPOLOGIA DI VEICOLO



[28] Comprendono i veicoli paganti, gli assoggettati e gli esenti. Per definizione i veicoli-km sono i chilometri complessivamente percorsi dalle unità veicolari entrate in autostrada, in particolare tra la progressiva di inizio e quella di fine competenza, e si distinguono dai veicoli effettivi, che sono il numero di tutte le unità veicolari, indipendentemente dalla classe di appartenenza, entrate in autostrada a prescindere dai chilometri percorsi.

INCIDENTALITÀ SULLA RETE BRASILIANA DEL GRUPPO

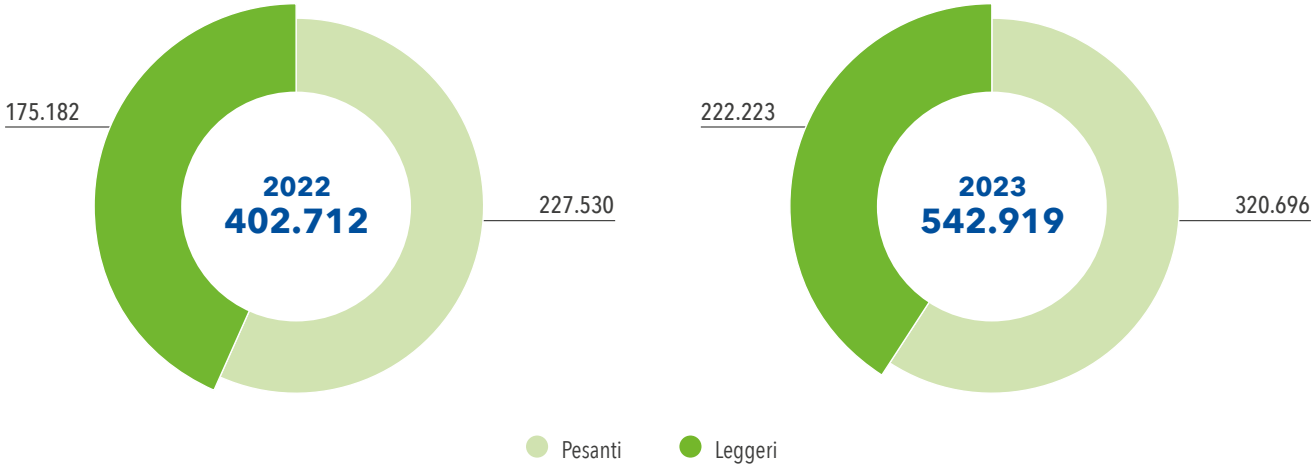
Nel 2023, per le concessionarie del Gruppo EcoRodovias si registra un tasso di incidenti mortali pari a 1,85 (1,50 nel 2022) e un tasso di mortalità pari a 2,17 (1,68 nel 2022). Gli indici sono calcolati come numero di eventi ogni 100 milioni di veicoli-km percorsi. L'incidentalità delle autostrade brasiliane risulta più elevata rispetto alle autostrade italiane in relazione alle differenze nel parco veicolare e nelle modalità caratteristiche della circolazione dei due paesi. Questa discrasia è generale e confermata, per le intere reti nazionali, anche dal rapporto dell'Organizzazione mondiale della sanità del 2018 secondo cui in Brasile si registra un numero di incidenti stradali ogni 100.000 abitanti oltre 3,5 volte superiore rispetto al corrispondente dato italiano.

DATI TRAFFICO SULLA RETE BRASILIANA DEL GRUPPO

Per le concessionarie del Gruppo EcoRodovias si registrano 320.696 migliaia di veicoli pesanti paganti equivalenti [28] (227.530 nel 2022) e 222.223 migliaia di veicoli leggeri paganti equivalenti [28] (175.182 nel 2022).

L'andamento del traffico di EcoRodovias nell'esercizio 2023 evidenzia nel suo complesso un aumento dei volumi di traffico del 35% rispetto al precedente esercizio (27% veicoli leggeri; 41% veicoli pesanti) dovuto principalmente alla piena attivazione del sistema di rilevazione satellitare dei veicoli sulle concessionarie brasiliane EcoRiominas, Ecovias do Araguaia ed Econoroeste, che insieme pesano per circa l'85% sul totale dell'aumento di traffico dei veicoli pesanti e per circa il 72% sul totale dell'aumento di traffico dei veicoli leggeri.

VEICOLI EFFETTIVI MEDI GIORNALIERI PER TIPOLOGIA DI VEICOLO



LE AZIONI SVOLTE SUL TERRITORIO IN ITALIA

Studi di incidentalità

In applicazione del D.Lgs. 35/2011 sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali, successivamente aggiornato con il D. Lgs. 213/2021, S.I.N.A., società del Gruppo specializzata nella verifica dei sistemi di sicurezza e di controllo e di ispezione di infrastrutture, svolge analisi di incidentalità ad ampio spettro sulla rete autostradale gestita e contribuisce alla valutazione dell'evoluzione della sicurezza sulle tratte delle singole concessionarie.

Anche sulla base di tali valutazioni, le concessionarie del Gruppo implementano misure di miglioramento progressivo della sicurezza. A seguito di tali misure, gli studi di incidentalità vanno anche a verificare l'effettiva efficacia degli interventi sviluppati. A partire dall'indicazione della tipologia di intervento, del periodo in cui esso è stato realizzato e della data di messa in opera finale, è possibile condurre le analisi successive per valutare nel tempo se l'incidentalità si è affettivamente ridotta a seguito dell'intervento.

Nel 2023 ASTM ha portato avanti progetti che erano già attivi nell'anno precedente, quali la campagna Autostradafacendo, attraverso cui il Gruppo sensibilizza i propri utenti attraverso la comunicazione di comportamenti virtuosi e di quelli scorretti, e il Progetto ICARO, che vede il coinvolgimento dei giovani delle scuole secondarie di primo e secondo grado di tutte le province italiane con l'obiettivo di diffondere l'importanza del rispetto delle regole e della legalità. Nel corso del 2023 sono inoltre stati attivati due nuovi progetti.

Progetto ANDIAMO SUL SICURO

La nuova iniziativa "Andiamo sul sicuro" rappresenta il frutto dell'impegno congiunto delle Concessionarie del Gruppo ASTM, già attivamente coinvolte in Autostradafacendo, in collaborazione con il Servizio di Polizia Stradale. Questa collaborazione si estende ulteriormente coinvolgendo attivamente le amministrazioni locali e gli istituti scolastici, creando una sinergia che abbraccia le regioni chiave e i principali comuni attraversati dalle autostrade partner.

Nell'anno scolastico 2023/2024, l'attenzione sarà focalizzata sul tema delle cinture di sicurezza, mediante l'organizzazione di giornate formative, dibattiti interattivi e la promozione di un concorso tematico coinvolgente. Parallelamente alle singole giornate, giovani leader selezionati diffonderanno informazioni chiave tra i loro coetanei. Il concorso coinvolgerà gli studenti nella creazione di elaborati originali, premiando le classi partecipanti e offrendo esperienze istruttive per i vincitori.

Il progetto si propone di promuovere un cambiamento positivo nei comportamenti stradali, contribuendo così a formare una società più consapevole e responsabile in materia di sicurezza stradale. Fino ad oggi, le attività sono state realizzate con successo nei comuni di Caravaggio e Nizza Monferrato, coinvolgendo circa 1500 studenti e contribuendo in modo significativo alla diffusione della cultura della sicurezza stradale.

Progetto NON PERDERTI IN UN BICCHIERE

S.I.N.A. ha contribuito all'iniziativa "Non perderti in un bicchiere", progetto del comune di Acqui Terme con la collaborazione dell'Arma dei Carabinieri. Circa 800 ragazzi delle scuole secondarie di secondo grado hanno partecipato alla Giornata di sensibilizzazione su Sicurezza Stradale e uso consapevole dell'alcol, giornata in cui gli esperti di S.I.N.A. e dell'arma dei carabinieri hanno dialogato con i ragazzi alla presenza delle autorità Comunali.

LA COLLABORAZIONE EUROPEA PER L'IMPLEMENTAZIONE DELLE NUOVE TECNOLOGIE

Il sistema di mobilità è di fondamentale importanza non solo a livello nazionale ma anche a livello europeo. I Ministeri, le autorità stradali nazionali, gli operatori autostradali nonché i partner dei settori pubblico e privato degli Stati Membri dell'Unione Europea e dei Paesi confinanti cooperano al fine di promuovere, accelerare, armonizzare e ottimizzare gli attuali e futuri sviluppi dell'implementazione delle tecnologie stradali sulla rete Trans-Europea.

Il Tavolo Europeo per le tecnologie ITS (Intelligent Transport Systems) è stato istituito e viene cofinanziato dalla Commissione Europea e viene gestito dalle istituzioni europee tramite l'Agenzia esecutiva per l'innovazione e le reti (CINEA) con il coordinamento generale o il supporto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT).

Nel concreto, tra i vari progetti, spicca il progetto NAPCORE (National Access Point Coordination Organisation for Europe), un progetto di coordinamento internazionale sui dati di mobilità e nei Corridoi ITS (MedTIS 3, URSA MAJOR neo e CROCODILE 3) in corso di chiusura; MERIDIAN e MATIS (che ha preso ufficialmente avvio a ottobre 2023). Questi progetti riuniscono la maggior parte degli Stakeholder europei con l'obiettivo di cooperare in un forum aperto, atto a fornire un valido contributo per la strategia futura nonché raccomandazioni per le nuove politiche europee tese ad un migliore sviluppo e a una più ampia diffusione dei servizi tecnologici lungo i corridoi stradali europei. Il Gruppo ha assicurato il project management delle iniziative a tutto il 2023.

COOPERAZIONE CON I COMITATI NAZIONALI

S.I.N.A. - LA PRESIDENZA DEL COMITATO TECNICO NAZIONALE PIARC SU "POLITICHE E PROGRAMMI PER LA SICUREZZA STRADALE" DEL QUADRIENNIO 2021-2024

Nel corso del 2023 si sono svolte le ultime due riunioni del Comitato tecnico nazionale PIARC su "Politiche e programmi per la sicurezza stradale", di cui S.I.N.A. ha la presidenza per il quadriennio 2021-2024. Il Presidente del Comitato, a nome del Gruppo ASTM, ha animato le riunioni alle quali erano presenti esperti nazionali di primo piano, tra cui rappresentanti del Ministero dell'Interno, del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), delle amministrazioni regionali.

Nel corso del 2023 il Comitato ha organizzato un seminario dal titolo *La sicurezza tra presente e futuro: esperienze e progetti per la sicurezza della grande viabilità. Buone pratiche nelle Regioni Val d'Aosta, Piemonte e Liguria*.

I SISTEMI DI GESTIONE DELLA SICUREZZA DELLE CONCESSIONARIE ITALIANE E NUOVE LINEE GUIDA ANSFISA

Le concessionarie autostradali italiane del Gruppo ASTM (ad eccezione di SITAF, la cui certificazione è in fase di ottenimento), hanno implementato nel tempo un sistema di gestione della sicurezza del traffico stradale conforme alla norma ISO 39001.

Le verifiche ispettive di ANSFISA - Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali - competente, tra l'altro, per la verifica della correttezza dei processi di manutenzione, le attività ispettive e di verifica sulle infrastrutture hanno nel complesso riguardato sia aspetti di sistema di gestione, tra cui il contesto dell'organizzazione e della struttura societaria, la politica di sicurezza, gli obblighi e responsabilità, le risorse e designazione del personale chiave per la sicurezza, sia aspetti operativi, tra cui le ispezioni alle opere d'arte, la manutenzione e gli ammodernamenti, la gestione delle emergenze e dei cambiamenti si sono concluse con esito positivo.

A seguire i lavori del tavolo tecnico indetto da ANSFISA nel 2021 per la consultazione delle parti interessate e raccolta dei relativi suggerimenti, a cui il Gruppo ha attivamente partecipato, nel mese di maggio 2022 sono state emesse le "Linee guida per la implementazione, certificazione e valutazione delle prestazioni dei Sistemi di Gestione della Sicurezza (SGS) per le attività di verifica e manutenzione delle infrastrutture stradali e autostradali".

Anche in considerazione dei sistemi di gestione volontari già implementati, il Gruppo, accogliendo l'invito di ANSFISA, conferma la propria intenzione di avviare uno specifico progetto per dotare le concessionarie di appartenenza di un sistema di gestione della sicurezza per la verifica e la manutenzione delle infrastrutture autostradali conforme alle suddette linee guida. Dal 26 al 28 settembre 2023 l'Agenzia ha effettuato il primo audit nel Gruppo ASTM dopo l'emanazione delle Linee Guida SGS -ISA sui processi della Salt, per verificare l'attuale SGS, la sua efficacia ed i sistemi di controllo e miglioramento. La Concessionaria ha redatto un manuale e sta perfezionando le procedure di sistema conformemente alle indicazioni applicabili delle Linee Guida SGS – ISA, con l'impegno di condividere il contenuto nei primi mesi del 2024 con l'Agenzia stessa e successivamente, con le concessionarie di Gruppo. Da parte sua, ANSFISA, tramite la Commissione di Audit, continuerà a seguire l'implementazione dell'SGS-ISA sia in un'ottica di promozione sia per esaminare l'impatto pratico delle nuove linee guida di recente pubblicazione sulle organizzazioni.

CUSTOMER SATISFACTION

Il Gruppo, in coerenza con gli obiettivi della politica per la qualità e la sicurezza stradale, è impegnato a monitorare la qualità percepita dai principali clienti, ossia gli utenti delle proprie infrastrutture autostradali.

A tal fine le società concessionarie italiane effettuano periodiche rilevazioni della soddisfazione del cliente, i cui risultati sono analizzati e utilizzati internamente per riconoscere i punti di forza e debolezza, pianificare azioni di miglioramento e, in seguito, verificarne l'efficacia.

ART - Autorità di Regolazione dei Trasporti - con la Delibera 130/23 del 27 luglio 2023, ha lanciato una nuova consultazione pubblica finalizzata alla conclusione di un procedimento volto a definire le "Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti, anche di natura risarcitoria, che gli utenti possono esigere nei confronti dei concessionari autostradali e dei gestori dei servizi erogati nelle pertinenze di servizio delle reti autostradali".

Con riferimento ai diversi ambiti considerati è stato richiesto dalla stessa ART ai concessionari autostra-

dali un contributo in termini di osservazioni e proposte. A tale indagine tutte le società concessionarie italiane del Gruppo ASTM hanno risposto secondo i tempi richiesti, fornendo un contributo in termini di informazioni sulle procedure e prassi in atto, nonché formulando alcune proposte migliorative.

Una delle attività che è stata comunque avviata a livello di test riguarda il potenziamento delle informazioni sui tempi di percorrenza, al fine di consentire agli utenti autostradali di effettuare la miglior scelta, anche in termini di percorso di viaggio, a favor di comfort e sicurezza.

L'IMPEGNO DI ASTM PER LA TRANSIZIONE ECOLOGICA E DIGITALE VERSO LA MOBILITÀ DEL DOMANI

PROGETTO PILOTA "INNOVAZIONI TECNOLOGICHE PER LA TRANSIZIONE ECOLOGICA"

ASTM è consapevole di come le infrastrutture autostradali, oltre ad essere complesse opere ingegneristiche, rappresentino un asset strategico per la crescita economica ed il benessere dei cittadini. Intervenire su queste opere, quindi, non significa solo modificare il tessuto connettivo di un territorio, ma anche contribuire allo sviluppo di un Paese, mettendo in connessione persone, merci e idee.

Il Gruppo ASTM percepisce forte questa responsabilità e si impegna ad agire integrando le Politiche di Sostenibilità nella propria strategia di business, mettendo al centro le persone e l'ambiente. ASTM intende infatti essere protagonista della trasformazione digitale ed ecologica della mobilità, promuovendo progetti di innovazione tecnologica e transizione ecologica, per rendere le infrastrutture in gestione sempre più sicure, smart e resilienti.

La tratta Torino-Milano, che in Italia collega i due principali poli economici e industriali del nord ovest ed è una delle concessioni autostradali gestite dal Gruppo, è stata scelta da ASTM per rappresentare non solo simbolicamente, ma anche di fatto, la propria visione dell'Autostrada del Futuro.

Concretamente, lungo l'autostrada A4 Torino-Milano, ASTM sta lavorando su diversi fronti che spaziano dall'adozione di sistemi di comunicazione veicolo-infrastruttura all'introduzione di sistemi di recupero di acqua piovana da piattaforma, che potrà poi essere reintrodotta nel ciclo produttivo locale. Inoltre, l'utilizzo di asfalto al grafene, l'introduzione di varchi intelligenti con un sistema di pedaggio "free flow", di sistemi antinebbia, di rilevamento contromano e di merci pericolose, sono alcune delle tecnologie avanzate che verranno applicate a questo segmento autostradale, proiettandolo in una dimensione tra le più moderne e green d'Europa. Una maggiore presenza di pannelli fotovoltaici, di stazioni di ricarica elettrica e l'inserimento dei distributori ad idrogeno contribuiranno inoltre al raggiungimento degli ambiziosi obiettivi di Gruppo di riduzione delle emissioni di gas serra al 2030 approvati da Science Based Targets Initiative.

L'impegno continuo nella ricerca di soluzioni innovative e sostenibili è parte integrante della strategia di lungo periodo di ASTM, con l'obiettivo di migliorare ulteriormente l'esperienza di viaggio e la qualità del servizio offerto ai propri clienti. È stata completata l'elaborazione di un progetto pilota di "Innovazioni Tecnologiche per la Transizione Ecologica" per un primo tratto sperimentale di circa 30 km sulla tratta A4 Torino-Milano, dallo svincolo di Novara Est alla barriera di Milano Ghisolfa.

L'approccio adottato ha consentito di sviluppare la nuova realtà del sistema autostradale, creando:

- diminuzione degli impatti ambientali con l'evoluzione continua nel tempo del sistema relazionale;

- sicurezza stradale;
- valore condiviso con tutti gli attori coinvolti;
- incremento delle attività generate dai flussi relazionali all'interno del sistema;
- incremento degli operatori nelle attività.

Per la parte relativa alla realizzazione dell'infrastruttura tecnologica Smart Road, l'intervento si compone di una serie di installazioni "in itinere", tra le quali svolgono una funzione essenziale le postazioni polifunzionali (PP) ove sono collocati, oltre che le antenne di comunicazione V2I, altri dispositivi per il monitoraggio dell'autostrada (quali ad esempio telecamere a circuito chiuso, TVCC). Tali postazioni sono opportunamente distribuite lungo il tratto di intervento e sono collegate tra di loro e al Centro di Gestione e Controllo del Traffico di SATAP tramite cavi in fibra ottica.

Il sistema di cui sopra, che costituisce l'asse portante (back-bone) dell'infrastruttura Smart Road, è integrato da ulteriori dotazioni tecnologiche "in itinere" finalizzate alla pesatura dei mezzi in transito, al rilevamento delle merci pericolose, al controllo della velocità (istantanea e media) dei veicoli, al monitoraggio del traffico e al rilievo delle condizioni meteorologiche. All'interno del sistema Smart Road sono inoltre compresi ulteriori impianti tecnologici "puntuali" dedicati al rilevamento dei veicoli in transito contromano.

Con riferimento allo specifico tema del monitoraggio strutturale delle opere d'arte, nel progetto è stata prevista l'integrazione all'interno del sistema Smart Road di opportuni sistemi focalizzato sull'analisi strutturale in continuo dei viadotti tramite l'installazione in punti significativi o critici dei manufatti di opportuni sensori (con cinque diversi tipi di allestimenti). È stata altresì prevista l'integrazione nel sistema di misure e analisi per il monitoraggio in tempo reale dello stato di deformazione delle pavimentazioni, con sensori posizionati sulla loro superficie, e delle strutture metalliche dei PMV, con l'impiego di sensori MEMS o inerziali non cablati.

Nel progetto sono stati infine inclusi interventi integrativi – aventi una significativa valenza per ciò che attiene alla sostenibilità ambientale – che riguardano:

- Recupero acqua piovana di piattaforma: introduzione di un sistema di recupero delle acque da stoccare e restituire al territorio per utilizzi industriali e, anche al proprio interno, per lavaggio delle future installazioni di pannelli fotovoltaici e quale energia termica per impianti di climatizzazione.
- Asfalto al grafene e con scarti plastici non attualmente riciclabili: realizzazione di un tratto di pavimentazione stradale che preveda l'utilizzo di un composto bituminoso-polimerico contenente grafene e plastica di recupero selezionata. Grazie alla presenza dei materiali utilizzati, questa pavimentazione potrà assicurare una migliore durabilità (+ 50%) con una significativa riduzione dei costi diretti (per spese di manutenzione, per gli interventi dei costi di mitigazione degli effetti nocivi sull'ambiente) e dei costi indiretti (produzione di CO_2 da parte degli utenti, costi smaltimento plastiche non riciclabili).
- Stazioni di ricarica elettrica rapide e tradizionali: realizzazione di 8 stazioni di ricarica per autoveicoli elettrici in uso al personale della società concessionaria.

Il progetto, previa approvazione del Ministero Concedente, è stato affidato alla società Sinelec S.p.A. che ha completato gli interventi riconducibili agli Obiettivi di Sicurezza Stradale e Assistenza alla Guida (Trasporto Intelligente), mediante la realizzazione dei sistemi di seguito indicati:

- Rilevamento e monitoraggio del traffico: installazione di dispositivi in grado di fornire informazioni sulla classificazione dei veicoli, sul conteggio, sulla velocità, sulla presenza di code.

- Comunicazione in tempo reale: copertura continuativa dell'asse stradale con servizio di connessione IoT e di instradamento verso la rete di comunicazione dei dati per segnalare in tempo reale verso l'utente i pericoli (incidenti, code) e altri elementi per migliorare la viabilità (stato della superficie stradale, meteo), l'informazione delle stazioni di servizio con tipologia di carburante, la presenza di colonnine di SOS, i limiti di velocità e le velocità consigliate nei vari tratti autostradali.
- Sistema di rilevamento contromano: Installazione di un sistema automatico che rilevi il transito in contromano nelle corsie di uscita dello svincolo Chivasso Ovest e allerti in maniera efficace il conducente sull'errore che sta commettendo.
- Sistema pesatura dinamica e statica dei mezzi pesanti (weigh in motion, WIM): realizzazione di 2 postazioni per la pesatura dinamica dei mezzi pesanti e di 1 postazione statica nell'area di servizio di Villarboit Sud. Il peso rilevato dei veicoli pesanti transitanti e il monitoraggio delle strutture potranno essere correlati per la sorveglianza strutturale delle opere d'arte poste lungo il tracciato autostradale.
- Rilevamento e controllo della velocità media.
- Rilevamento merci pericolose: Installazione di 4 postazioni di rilevamento per intercettare in tempo reale questi mezzi per segnalare dove sono in corso incidenti, code o forti rallentamenti e per poter comunicare anche ai mezzi di soccorso l'eventuale e speciale necessità d'intervento.

Per quel che riguarda il progetto relativo al recupero dell'acqua piovana di piattaforma si inserisce come primo intervento quello realizzato nei pressi del casello di Biandrate / Vicolungo. Il sistema autostradale costituisce, con le sue numerose e significative superfici impermeabili, uno strumento straordinario per intercettare la risorsa idrica che, grazie ad un apposito sistema di raccolta e regimentazione, confluisce in opportune vasche di conservazione per usi futuri. Nel rispetto delle specifiche normative tecniche di settore, le acque raccolte possono così rientrare nel ciclo produttivo interno dell'ecosistema autostradale ed essere utilizzate dalla stazione di pedaggio e dall'area di servizio attigue per attività quotidiane di pulizia, sanitarie, per uso termico tramite pompe di calore e per la produzione di miscela salina per il trattamento antigelo. Inoltre, le scorte idriche potranno essere impiegate anche dalle realtà esterne site in prossimità dell'impianto, sia per uso agricolo sia per uso industriale.

Leggi la news

Analogo discorso vale per la realizzazione dell'asfalto al grafene con scarti plastici non attualmente riciclabili. È stato realizzato un tratto sperimentale di pavimentazione stradale con l'utilizzo del composto bituminoso-polimerico contenente grafene e plastica di recupero selezionata. Grazie alla presenza dei materiali utilizzati, questa pavimentazione assicura una migliore durabilità (+ 50%) con una significativa riduzione dei costi diretti (per spese di manutenzione, per gli interventi dei costi di mitigazione degli effetti nocivi sull'ambiente) e dei costi indiretti (produzione di CO_2 da parte degli utenti, costi smaltimento plastiche non riciclabili).

Per quel che riguarda le "Stazioni di ricarica elettrica rapide e tradizionali", le società autostradali italiane hanno definito gli schemi dei bandi di gara cui sono tenuti i concessionari per gli affidamenti dei servizi di ricarica dei veicoli elettrici" di cui alla Delibera 130/2022 dell'Autorità di Regolazione dei trasporti (ART) e avviato, nel rispetto delle previsioni convenzionali, le procedure di affidamento per l'istallazione delle colonnine di ricarica elettrica, provvedendo alla pubblicazione delle manifestazioni di interesse alle quali potranno dare riscontro gli operatori economici interessati. Parallelamente hanno provveduto alla predisposizione e inviato al MIT, per la relativa approvazione, i Progetti Esecutivi delle infrastrutture di connessione della rete elettrica a carico del concessionario.

INTERVENTI A FAVORE DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE: ENTRO IL 2026 L'INTERA RETE SARÀ DOTATA DI SERVIZI DI RICARICA PER VEICOLI ELETTRICI

Nel contesto della mobilità sostenibile il Gruppo ASTM, al fine di contribuire al raggiungimento degli obiettivi di decarbonizzazione e facilitare la diffusione della mobilità elettrica anche in ambito autostradale, ha da qualche anno avviato iniziative che riducano gli impatti ambientali e contribuiscano a soddisfare le aspettative del mercato. In particolare, muovendosi nel perimetro definito dalle Direttive UE e dalla legislazione nazionale finalizzata alla diffusione della mobilità elettrica in ambito autostradale, il Gruppo ha predisposto attraverso le proprie società concessionarie specifici Piani di diffusione dei servizi di ricarica.

L'attuazione dei suddetti piani, basata sul rispetto dei principi di neutralità tecnologica e di apertura al mercato, è tuttora in corso anche grazie all'impegno degli operatori attivi presso le aree di servizio.

Attraverso differenti modalità attuative, considerata l'evoluzione del mercato, della tecnologia e nel rispetto delle indicazioni del Concedente Ministero delle infrastrutture e Trasporti (MIT) e delle Autorità competenti, l'offerta di stazioni è stata quindi progressivamente incrementata nelle Aree di Servizio nel corso del 2023 e lo sarà anche nei successivi anni.

Al 31 dicembre 2023, lungo la rete autostradale gestita dalle società concessionarie italiane [29] del Gruppo ASTM, risultano attive 22 stazioni di ricarica (14 nel 2022), per un totale di 77 colonnine (66 ultraveloci) (65 colonnine di cui 55 ultraveloci nel 2022) e 94 punti di ricarica (71 nel 2022).

Anche EcoRodovias, nel rispetto quadro strategico di ASTM e a testimonianza del suo impegno per la transizione ecologica e digitale, sta attuando un piano di installazione di stazioni di ricarica lungo la propria rete in concessione che consentirà all'utente di percorrere al massimo 60 km per raggiungere una stazione di ricarica. Alla luce dell'evoluzione del mercato e delle caratteristiche dell'infrastruttura di produzione e distribuzione dell'energia le stazioni sono di potenza standard. Al 31 dicembre 2023 sono state attivate 72 stazioni di ricarica (21 nel 2022) di cui 9 relative alle concessionarie EcoRiomias ed EcoNoroeste acquisite nel corso del 2022.

La strategia di medio e lungo termine del Gruppo ASTM mira a diffondere i servizi di ricarica elettrica lungo tutta la rete autostradale gestita in Italia e in Brasile entro il 2026.

[29] Escluse S.A.T.A.P. A21 Torino-Piacenza, A.T.I.V.A A5 e A55.

80

03

LA NOSTRA RESPONSABILITÀ VERSO LE PERSONE

105 Le persone

113 Diversità e inclusione

119 Retribuzioni e benefit

122 Sviluppo del capitale umano

127 Salute e sicurezza

LE PERSONE

ASTM considera i propri dipendenti come la risorsa più importante al fine di creare valore all'interno dell'organizzazione nonché fattore fondamentale per il proprio successo.

Nelle politiche di gestione del personale, ASTM promuove rapporti di lavoro stabili e continuativi nel tempo, favorendo anche formule part-time che possano incontrare esigenze di maggior elasticità e dinamicità da parte dei propri dipendenti.

Il Gruppo ASTM ha sviluppato politiche e iniziative finalizzate alla valorizzazione del proprio capitale umano, con particolare riferimento alla salute e sicurezza dei dipendenti, al welfare aziendale e alla diversità e inclusione.

"Crediamo nelle nostre persone e investiamo su di loro, valorizzandone le competenze. Sosteniamo la difesa dei diritti umani, riconoscendo la pari dignità delle persone e la diversità come risorsa fondamentale per lo sviluppo dell'umanità. Promuoviamo la salute e sicurezza delle nostre persone e la creazione di un ambiente di lavoro etico."

Codice etico

DIPENDENTI E COLLABORATORI ESTERNI:

16.322

(17.474 NEL 2022)

DIPENDENTI CON CONTRATTO A TEMPO INDETERMINATO:

97%

(96% NEL 2022)

PERSONALE DEL GRUPPO

2023

13.499
DIPENDENTI
(83%)

2.823
ALTRI COLLABORATORI
(17%)

2022

13.072
DIPENDENTI
(75%)

4.402
ALTRI COLLABORATORI
(25%)

DIPENDENTI E COLLABORATORI ESTERNI PER GENERE

N. PERSONE	AL 31 DICEMBRE 2022			AL 31 DICEMBRE 2023		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Dipendenti	9.280	3.792	**13.072**	9.252	4.247	**13.499**
di cui Joint Operation	525	57	**582**	228	37	**265**
Altri collaboratori	4.359	43	**4.402**	2.670	153	**2.823**
di cui Joint Operation	1.047	15	**1.062**	734	22	**756**
Totale	**13.639**	**3.835**	**17.474**	**11.922**	**4.400**	**16.322**

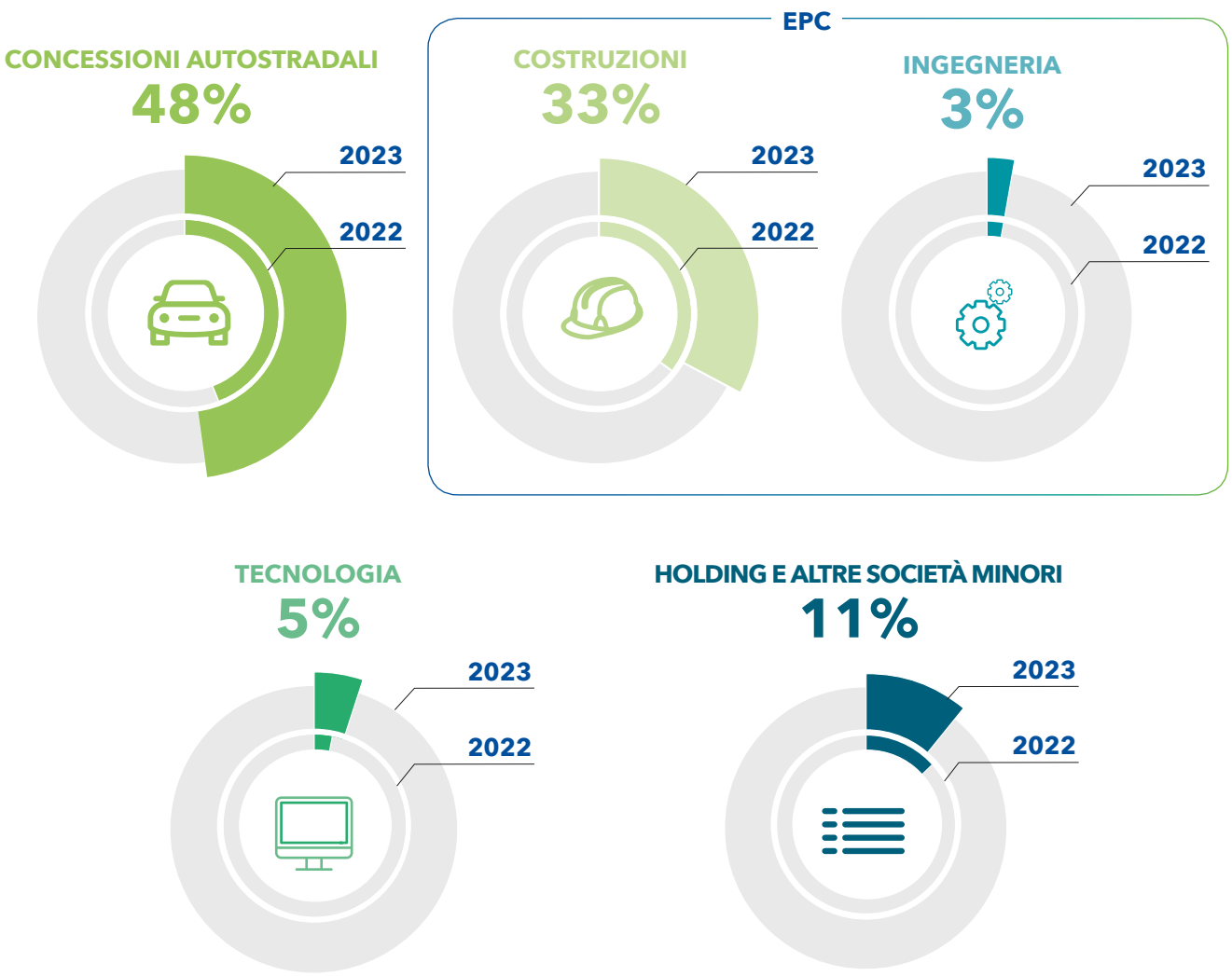
La forza lavoro complessiva del Gruppo al 31 dicembre 2023 è pari a 16.322 persone (17.474 nel 2022), di cui 13.499 dipendenti (13.072 nel 2022) e 2.823 collaboratori esterni (4.402 nel 2022). Nel 2023 gli uomini rappresentano circa il 69% dei dipendenti e il 95% dei collaboratori esterni.

La voce "Altri collaboratori" si riferisce essenzialmente ai lavoratori interinali (somministrati) che operano nei cantieri: 1.800 in America Latina (3.006 nel 2022), 511 in Medio Oriente (933 nel 2022), 254 in Italia (319 nel 2022), 245 nel resto d'Europa (130 nel 2022) e 13 negli Stati Uniti (14 nel 2022).

Il numero dei collaboratori varia da 4.402 nel 2022 a 2.823 nel 2023 principalmente a causa di una riduzione nelle concessionarie brasiliane e nel cantiere di Itinera Agility negli Emirati Arabi.

I dati dei dipendenti per inquadramento relativi al 2022 contenuti in questa sezione sono stati riesposti per garantire la comparabilità con l'esercizio 2023, a seguito della nuova classificazione per inquadramento professionale adottata.

DIPENDENTI DEL GRUPPO PER BUSINESS



Considerando la suddivisione dei dipendenti per business, il 48% (44% nel 2022) dei dipendenti è attivo nel settore delle concessioni autostradali, circa il 36% (41% nel 2022) opera nel settore dell'EPC, di cui il 33% (35% nel 2022) nel settore delle costruzioni e il 3% (3% nel 2022) in quello dell'ingegneria, mentre i business tecnologia e altri impegnano una percentuale residua di risorse, pari al 16% (16% nel 2022).

DIPENDENTI DEL GRUPPO PER GENERE E TIPOLOGIA CONTRATTUALE (DETERMINATO, INDETERMINATO)

N. PERSONE	AL 31 DICEMBRE 2022			AL 31 DICEMBRE 2023		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Tempo Determinato	317	227	**544**	228	233	**461**
di cui Joint Operation	13	6	**19**	9	3	**12**
Tempo Indeterminato	8.963	3.565	**12.528**	9.024	4.014	**13.038**
di cui Joint Operation	512	51	**563**	219	34	**253**
Totale	**9.280**	**3.792**	**13.072**	**9.252**	**4.247**	**13.499**

A dimostrazione del continuo impegno del Gruppo nella promozione di rapporti di lavoro stabili nel tempo, il 97% circa (96% nel 2022) dei dipendenti è assunto con contratto a tempo indeterminato. Tale percentuale costituisce un ulteriore eccellente risultato in relazione al contesto macroeconomico in cui il Gruppo opera.

I dipendenti a tempo indeterminato pari complessivamente a 13.038 sono così suddivisi: 6.223 in America Latina (5.635 nel 2022), 4.792 in Italia (4.539 nel 2022), 1.019 negli Stati Uniti (1.026 nel 2022), 88 in Medio Oriente (799 nel 2022), 915 nel resto d'Europa (528 nel 2022) e 1 in Sud Africa (1 nel 2022). I dipendenti a tempo determinato pari complessivamente a 461 sono così suddivisi: 250 in Italia (261 nel 2022), 177 in America Latina (176 nel 2022), 22 nel resto d'Europa (89 nel 2022) e 12 in Sud Africa (18 nel 2022).

DIPENDENTI DEL GRUPPO PER GENERE E TIPOLOGIA PROFESSIONALE (FULL-TIME, PART-TIME)

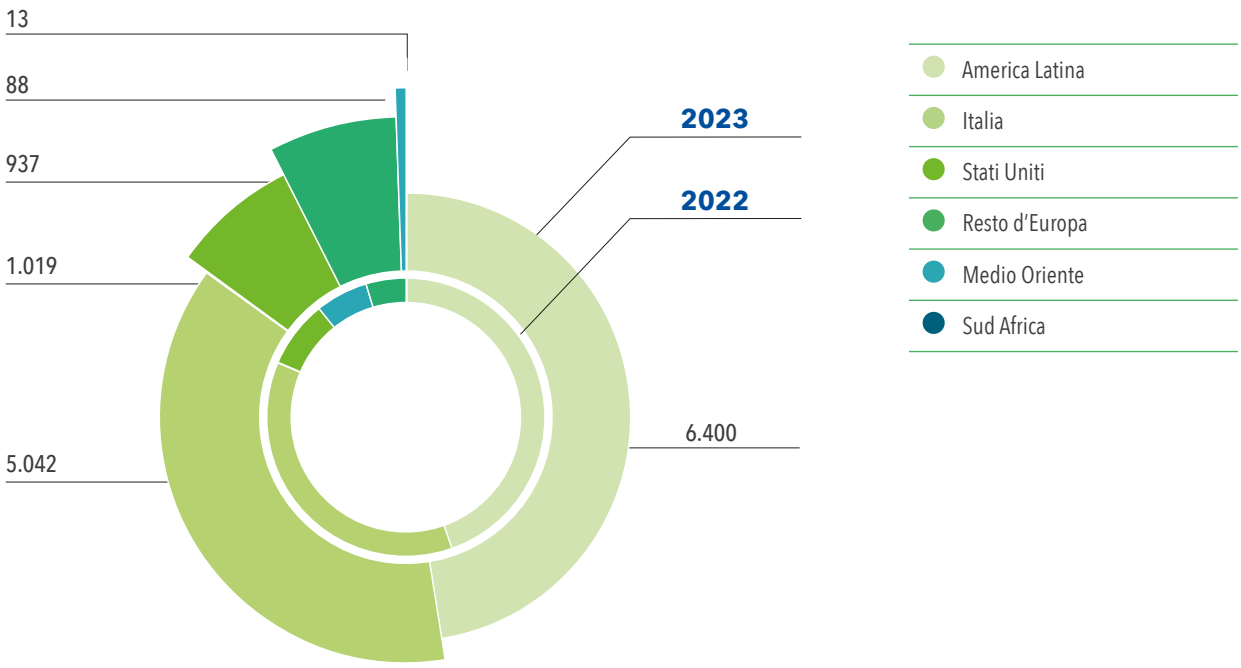
N. PERSONE	AL 31 DICEMBRE 2022			AL 31 DICEMBRE 2023		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Full Time	8.863	3.359	**12.222**	8.860	3.868	**12.728**
di cui Joint Operation	523	47	**570**	227	36	**263**
Part Time	417	433	**850**	392	379	**771**
di cui Joint Operation	2	10	**12**	1	1	**2**
Totale	**9.280**	**3.792**	**13.072**	**9.252**	**4.247**	**13.499**

Nel 2023 sono 771 (850 nel 2022) i dipendenti che usufruiscono di contratti di lavoro part-time, circa il 6% del totale dei dipendenti (7% nel 2022) e si distribuiscono in maniera equilibrata tra uomini e donne. I dipendenti che hanno un contratto full-time ammontano a 4.319 in Italia (4.082 nel 2022), a 6.357 in America Latina (5.694 nel 2022), a 1.018 negli Stati Uniti (1.026 nel 2022), 88 in Medio Oriente (799 nel 2022), 933 nel Resto d'Europa (602 nel 2022), 13 in Sud Africa (19 nel 2022). I dipendenti che usufruiscono di un contratto part-time, invece, ammontano a 723 in Italia, (718 nel 2022), 43 in America Latina (117 nel 2022), 1 negli Stati Uniti (0 nel 2022), 0 in Medio Oriente (0 nel 2022), 4 nel Resto d'Europa (15 nel 2022), 0 in Sud Africa (0 nel 2022).

DIPENDENTI DEL GRUPPO PER AREA GEOGRAFICA

N. PERSONE	AL 31 DICEMBRE 2022			AL 31 DICEMBRE 2023		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Italia	3.753	1.047	**4.800**	3.918	1.124	**5.042**
America Latina	3.260	2.551	**5.811**	3.457	2.943	**6.400**
Stati Uniti	956	70	**1.026**	941	78	**1.019**
Sud Africa	15	4	**19**	11	2	**13**
Resto d' europa	514	103	**617**	849	88	**937**
Medio Oriente	782	17	**799**	76	12	**88**
Totale	**9.280**	**3.792**	**13.072**	**9.252**	**4.247**	**13.499**

DIPENDENTI DEL GRUPPO PER AREA GEOGRAFICA



Nel 2023 il 37% circa dei dipendenti del Gruppo ha sede di lavoro in Italia (37% nel 2022), il 47% circa in America Latina (44% nel 2022), il 7% negli Stati Uniti (8% nel 2022), circa l'1% in Medio Oriente (6% nel 2022), il 7% nel Resto d'Europa (5% nel 2022) e lo 0,10% circa in Sud Africa (0,15% nel 2022).

DIPENDENTI DEL GRUPPO IN ENTRATA PER GENERE E FASCE DI ETÀ

GENERE	ETÀ	2022		2023	
		n.persone	Turnover%	n.persone	Turnover%
Donne	<30 anni	353	33%	592	56%
	30-50 anni	394	19%	728	35%
	>50 anni	90	14%	109	17%
Totale donne		**837**	**22%**	**1.429***	**38%**
Uomini	<30 anni	1.012	75%	1.190	88%
	30-50 anni	1.862	38%	2.167	45%
	>50 anni	670	22%	603	20%
Totale uomini		**3.544**	**38%**	**3.960**	**43%**
Totale		**4.381**	**34%**	**5.389***	**41%**

*Il dato include il reintegro di due dipendenti nelle società del Gruppo EcoRodovias avvenuto nel 2023.

Nel 2023 sono entrate a far parte del Gruppo ASTM 5.389 nuove persone (4.381 nel 2022), registrando un tasso di turnover in entrata pari al 41% circa (34% circa nel 2022).

In particolare, nel 2023, il numero di persone entrate ammonta a 946 in Italia (877 nel 2022) , a 3.581 in America Latina (3.164 nel 2022), a 5 in Medio Oriente (33 nel 2022), a 5 in Sud Africa (3 nel 2022), a 207 negli Stati Uniti, (19 nel 2022) e a 645 nel resto d'Europa (285 nel 2022). Il tasso di turnover in entrata al 31 dicembre 2023 si attesta al 19% in Italia, al 56% in America Latina, al 6% in Medio Oriente, al 38% in Sud Africa, al 20% negli Stati Uniti e al 69% nel Resto d'Europa.

Il Gruppo, in un'ottica di sviluppo sostenibile delle competenze e delle risorse umane, privilegia nell'individuazione degli organici candidati provenienti geograficamente dal territorio in cui opera, se compatibile con le figure professionali necessarie per l'implementazione dei propri obiettivi.

Nel 2023 circa l'88% dei dirigenti del Gruppo lavora nel proprio Paese di origine (92% nel 2022).

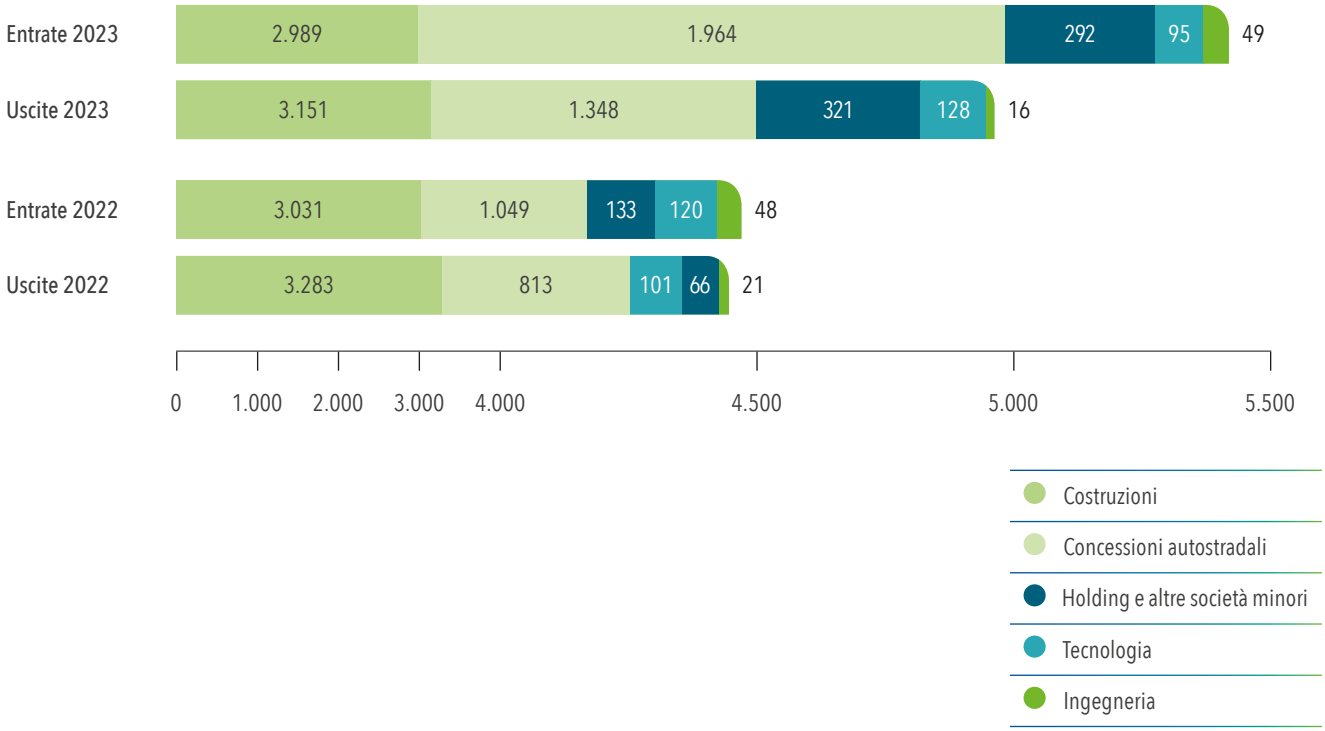
DIPENDENTI DEL GRUPPO IN USCITA PER GENERE E FASCE DI ETÀ

GENERE	ETÀ	2022		2023	
		n.persone	Turnover%	n.persone	Turnover%
Donne	<30 anni	257	24%	416	39%
	30-50 anni	249	12%	459	22%
	>50 anni	77	12%	102	16%
Totale donne		**583**	**15%**	**977**	**26%**
Uomini	<30 anni	1.040	77%	1.065	78%
	30-50 anni	1.929	40%	2.197	45%
	>50 anni	732	24%	725	24%
Totale uomini		**3.701**	**40%**	**3.987**	**43%**
Totale		**4.284**	**33%**	**4.964**	**38%**

Nel 2023 sono uscite dal Gruppo 4.964 persone (4.284 nel 2022), registrando un tasso di turnover in uscita pari al 38% circa (33% circa nel 2022).

Nello specifico, nel 2023 il numero di persone uscite ammonta a 701 in Italia (796 nel 2022), a 2.994 in America Latina (2.732 nel 2022), a 716 in Medio Oriente (221 nel 2022), a 11 in Sud Africa (86 nel 2022), a 214 negli Stati Uniti (205 nel 2022) e a 328 nel Resto d'Europa (244 nel 2022). Il tasso di turnover in uscita al 31 dicembre 2023 si attesta al 14% in Italia, al 47% in America Latina, al 814% in Medio Oriente, (per effetto di una importante diminuzione del numero di dipendenti dovuto al termine delle attività nella filiale di Abu Dhabi di Itinera S.p.A.) al 85% in Sud Africa, al 21% negli Stati Uniti e al 35% nel Resto d'Europa.

TURNOVER DEI DIPENDENTI IN ENTRATA E IN USCITA PER BUSINESS



Il 55% delle assunzioni e circa il 63% delle uscite si concentrano nel settore delle costruzioni che registra, nel 2023, 2.989 dipendenti in entrata e 3.151 in uscita. Mentre il settore delle concessioni registra 1.964 (36%) dipendenti in entrata e 1.348 (27%) in uscita.

Si evidenzia, inoltre, che il settore concessioni, per alcune peculiarità legate in particolare al presidio dei caselli autostradali, è caratterizzato da un'elevata stagionalità dei dipendenti. ASTM e le società operative controllate definiscono, attraverso le proprie politiche e procedure interne, le responsabilità, i criteri e le modalità seguite per l'assunzione del personale: dalla pianificazione all'individuazione del profilo del candidato da inserire nelle specifiche realtà operative, fino all'individuazione del livello di inquadramento e del relativo trattamento economico, criteri di imparzialità, trasparenza, autonomia e indipendenza di giudizio, perseguendo una politica volta al riconoscimento delle competenze, capacità e professionalità nel rispetto dell'inclusione.

RELAZIONI INDUSTRIALI

L'attività delle società italiane che fanno riferimento al Gruppo ASTM copre un'ampia area operativa che interessa un numero significativo di contratti collettivi di lavoro e, quindi, di conseguenza, un elevato numero di contratti di secondo livello sia aziendali sia territoriali e/o di bacino.

Il 100% dei dipendenti in Italia è coperto da contratti collettivi di lavoro e i più rappresentativi a livello di numero di dipendenti sono i seguenti: edilizia industria e suoi integrativi provinciali, metalmeccanico industria, autostrade e trafori, manufatti cementizi e dirigenti industria.

Le aziende hanno come riferimento per la gestione delle relazioni industriali quanto stabilito dalla Legge 300/70 "Statuto dei lavoratori", da cui discendono tutte le normative di Legge e di Contratto nazionale – territoriale e che sono capo saldo e riferimento in tutte le trattative sindacali. Le aziende riconoscono nelle Organizzazioni Sindacali ("OO. SS.") firmatarie dei contratti collettivi di lavoro nazionali e loro rappresentanze territoriali le controparti "naturali" in tutti i confronti e trattative.

Nell'ambito delle strategie perseguite, che nel settore delle risorse umane sono finalizzate alla crescita e all'ottimizzazione della prestazione lavorativa ivi compresi i livelli di sicurezza e qualità, le aziende facenti riferimento al Gruppo ASTM hanno come obiettivo primario la valorizzazione del lavoro, la qualifica professionale e il miglioramento dei livelli di soddisfazione dei dipendenti nel contesto delle regole fissate, come detto, dalla normativa di Legge e di Contratto. Strategico per il raggiungimento degli obiettivi è il coinvolgimento delle controparti sindacali in un sistema di relazioni industriali sempre più funzionale al perseguimento di risultati utili sia alle aziende sia ai dipendenti.

Le aziende, nell'ambito delle relazioni industriali, hanno potenziato soluzioni integrative di competenza territoriale attraverso strumenti innovativi quali il welfare, le forme di previdenza complementare ed integrative del Servizio Sanitario Nazionale. Sempre all'interno delle relazioni industriali trova spazio tutta la contrattazione relativa alla formazione professionale delle risorse che prevede il coinvolgimento sia delle rappresentanze sindacali sia dei lavoratori interessati, al fine di mantenere elevati standard di professionalità. Le società confermano l'impegno assunto nel sistema Fondimpresa/Fondirigenti/Fonte, ritenendo tale possibilità un valido aiuto nella progettazione e redazione di percorsi formativi oltre ad un importante sostegno economico integrativo dei costi di formazione.

Nell'ambito dei piani di incentivazione, sono stati introdotti obiettivi di sostenibilità, anche in risposta alla crescente attenzione degli investitori istituzionali rispetto a tali temi e in coerenza con l'importanza strategica attribuita alle politiche ESG.

Inoltre, nell'ambito delle trattative sindacali è stato dato ampio spazio a temi relativi alla genitorialità, con riconoscimento di specifici permessi legati alle esigenze dei dipendenti di conciliare famiglia /lavoro.

A completamento si segnala che l'adesione dei dipendenti alle forme pensionistiche complementari e polizze integrative di assistenza sanitaria risulta molto elevata tra gli aventi diritto.

Con riferimento ai rapporti di lavoro dei dipendenti assunti all'estero viene data piena applicazione alle normative locali in tema di relazioni industriali, contratti retribuzioni, assicurazione e previdenza in accordo alla normativa vigente in ciascun paese in cui il Gruppo opera.

DIVERSITÀ E INCLUSIONE

"Valorizzare il capitale umano secondo criteri meritocratici, competenze professionali, correttezza di comportamento, onestà e fiducia, favorendo altresì un ambiente di lavoro inclusivo e aperto alle diversità, sono i criteri cui il Gruppo ASTM si ispira nel definire le proprie politiche del personale."

Politica Diversità e Inclusione

ASTM riconosce le diversità dei propri dipendenti come un fattore di successo e ne valorizza le esperienze, le capacità e le qualità. ASTM crede che la diversità, in tutte le sue manifestazioni, sia un vantaggio strategico in quanto porta arricchimento culturale, favorendo un ambiente di lavoro inclusivo volto alla collaborazione e all'innovazione. Il Gruppo è attento a evitare qualsiasi forma di discriminazione in materia di occupazione e impiego, non tollerando alcuna forma di discriminazione sulla base di etnia, razza, colore della pelle, genere, orientamento sessuale, religione, nazionalità, età, opinione politica, affiliazione sindacale, stato civile, stato di salute e qualsiasi altro stato sociale o caratteristica personale.

Tali principi sono riportati nella Politica diversità e inclusione adottata da ASTM, e dalle principali società operative controllate, che tutto il personale è tenuto a rispettare nei rapporti con colleghi, clienti, fornitori e nei confronti di tutti coloro con cui entra in contatto nello svolgimento della propria attività.

A conferma del proprio impegno nell'abbattere qualsiasi forma di discriminazione e ostacolo all'inclusione, ASTM ha sottoscritto nel 2020 i Women's Empowerment Principles (WEPs), principi promossi dal Global Compact delle Nazioni Unite che offrono una guida alle imprese sulla parità di genere sul posto di lavoro, sul mercato e nella comunità.

ASTM e l'Agenda della Disabilità, un percorso condiviso verso l'inclusività

Leggi la news

DIPENDENTI DEL GRUPPO PER INQUADRAMENTO E GENERE

N.PERSONE	AL 31 DICEMBRE 2022			AL 31 DICEMBRE 2023		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Dirigenti	228	35	**263**	235	40	**275**
Quadri	485	150	**635**	531	165	**696**
Impiegati	3.326	1.742	**5.068**	3.209	1.747	**4.956**
Operai	5.241	1.865	**7.106**	5.277	2.295	**7.572**
Totale	**9.280**	**3.792**	**13.072**	**9.252**	**4.247**	**13.499**
di cui Joint Operation	525	57	582	228	37	265

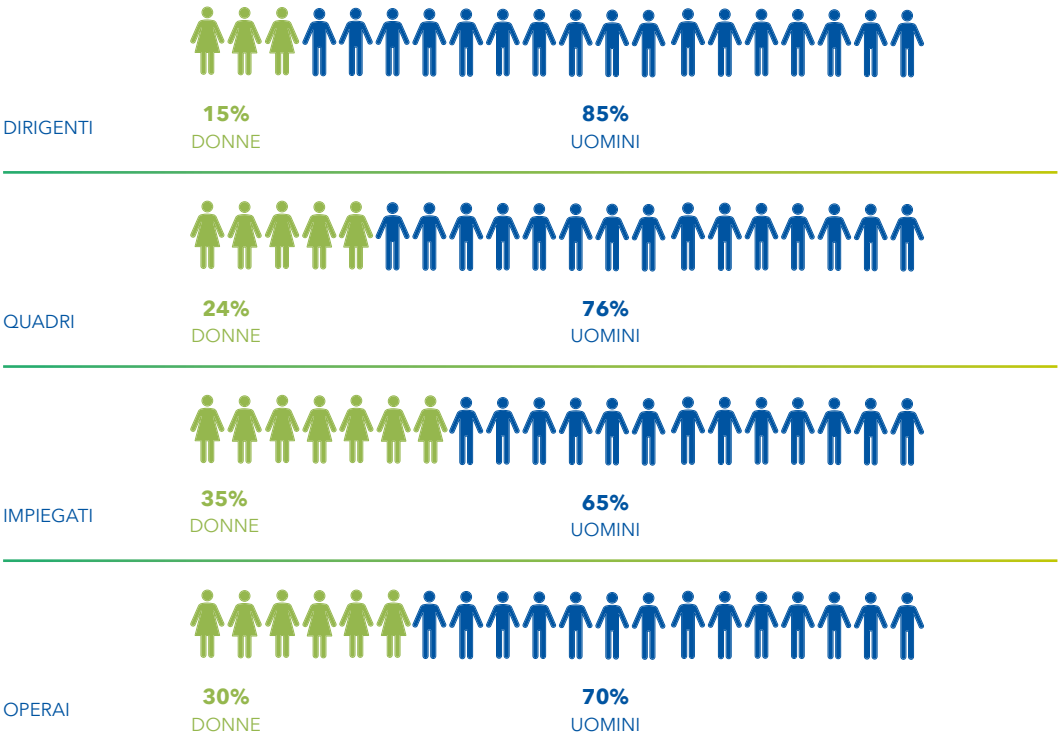
I dipendenti sono tenuti ad attuare una condotta rispettosa dei diritti e della personalità dei colleghi, dei collaboratori e dei terzi indipendentemente dalla loro posizione gerarchica all'interno del Gruppo.

Osservando la composizione dei dipendenti del Gruppo, il 56% è rappresentato dalla categoria degli operai (53% nel 2022), il 37% dei dipendenti è rappresentato dalla categoria degli impiegati (40% nel 2022), il 5% dalla categoria dei quadri (5% nel 2022) e il 2% dai dirigenti (2% nel 2022).

I dati relativi agli operai includono i lavoratori associati ai sindacati e a libro paga delle società del Gruppo Halmar (c.d. Union Workers) al 31 dicembre 2023, indipendentemente dal numero di ore lavorate nel periodo di riferimento. Tale scelta è in linea con le caratteristiche del mercato del lavoro statunitense che è diversamente regolato e incentiva il reperimento della forza lavoro attraverso i sindacati (c.d. Unions).

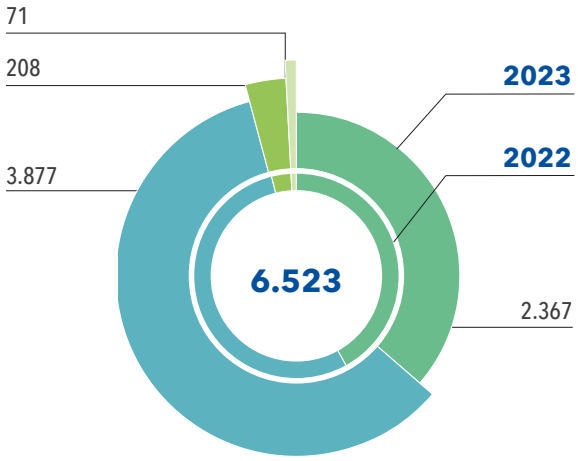
Nel 2023 le donne rappresentano il 31% circa dei dipendenti (29% nel 2022). Il 54% è operaio (48% nel 2022), il 41% delle donne è impiegato (47% nel 2022), il 4% è quadro (4% nel 2022) mentre si registrano 40 donne (18 nel 2022) che occupano posizioni dirigenziali. La presenza delle donne nell'organico di ASTM è leva determinante per lo sviluppo e la crescita del Gruppo.

COMPOSIZIONE PER GENERE



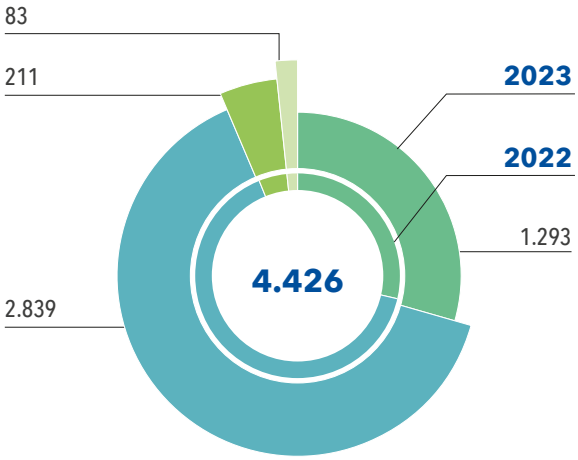
DIPENDENTI DEL GRUPPO PER INQUADRAMENTO E PER BUSINESS

CONCESSIONI AUTOSTRADALI

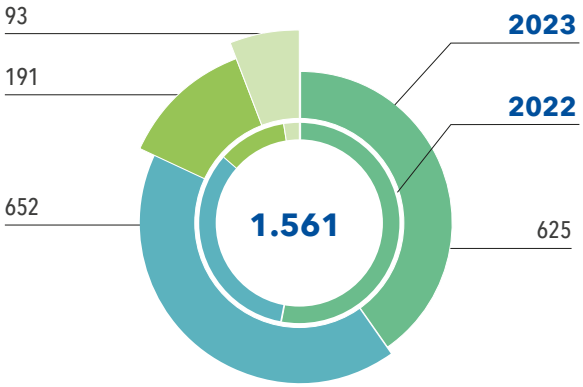


EPC

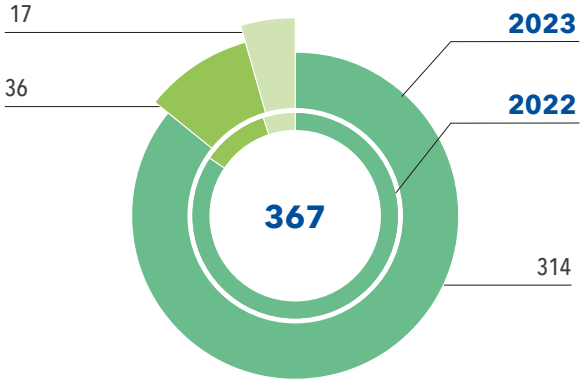
COSTRUZIONI



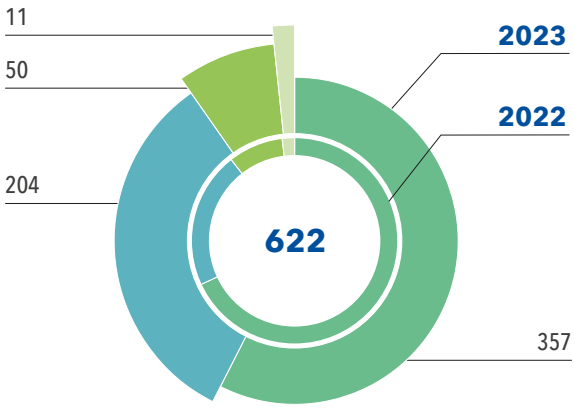
HOLDING E ALTRE SOCIETÀ MINORI



INGEGNERIA

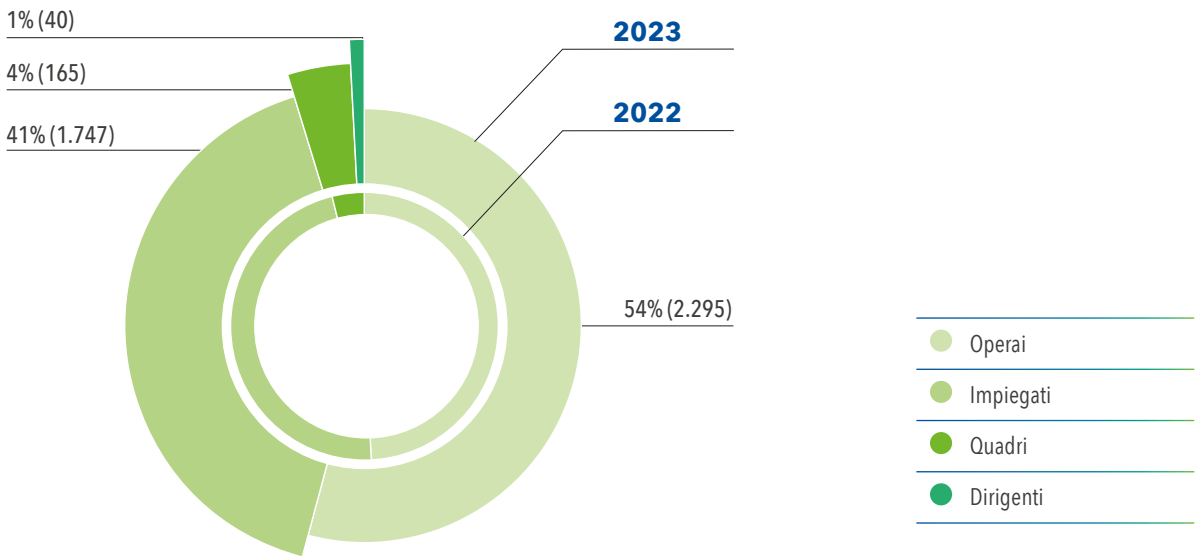


TECNOLOGIA



Dirigenti Quadri Impiegati Operai

DIPENDENTI DONNE DEL GRUPPO PER INQUADRAMENTO



DIPENDENTI DEL GRUPPO PER INQUADRAMENTO E FASCE D'ETÀ

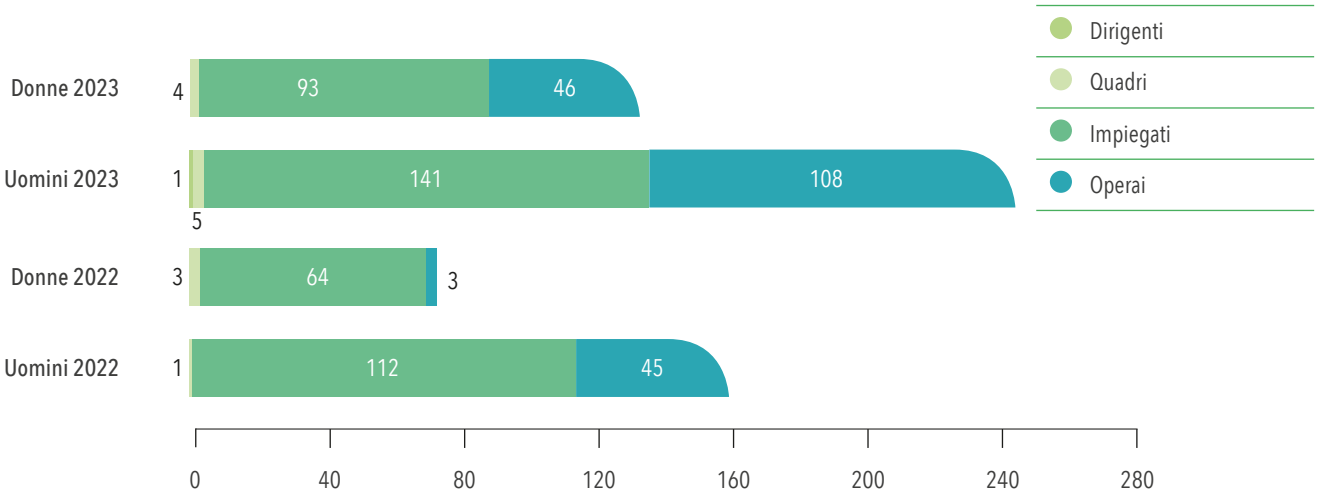
N. PERSONE	AL 31 DICEMBRE 2022				AL 31 DICEMBRE 2023			
	<30	30-50	>50	Totale	<30	30-50	>50	Totale
Dirigenti	1	113	149	**263**	-	113	162	**275**
Quadri	18	367	250	**635**	12	428	256	**696**
Impiegati	732	2.570	1.766	**5.068**	714	2.467	1.775	**4.956**
Operai	1.662	3.916	1.528	**7.106**	1.683	4.284	1.605	**7.572**
Totale	**2.413**	**6.966**	**3.693**	**13.072**	**2.409**	**7.292**	**3.798**	**13.499**
di cui Joint Operation	152	319	111	582	52	167	46	265

Il 54% dei dipendenti si colloca nella fascia d'età tra i 30 e i 50 anni (53% nel 2022), il 28% dei dipendentisi ha un'età anagrafica maggiore di 50 anni (28% nel 2022), il 18% è sotto i 30 anni (18% nel 2022).

L'età anagrafica media si attesta ad un livello di 42 anni, (41 nel 2022). I settori di business con l'anzianità anagrafica maggiore risultano essere quelli dell'ingegneria e della tecnologia, con un valore che si attesta rispettivamente intorno a 45 e 46 anni (45 nel 2022); il settore con l'età anagrafica inferiore risulta essere il settore delle holding con un'anzianità anagrafica media di 40 anni (32 nel 2022).

42 ANNI
ANZIANITÀ ANAGRAFICA MEDIA

DIPENDENTI DEL GRUPPO APPARTENENTI ALLE CATEGORIE PROTETTE



Al 31 dicembre 2023 il Gruppo ha in organico 398 dipendenti appartenenti alle categorie protette (228 nel 2022), di cui 143 (70 nel 2022) donne e 255 (158 nel 2022) uomini.

3.808 dipendenti, pari al 28%, registrano inoltre un'anzianità di servizio superiore a 5 anni (3.820 dipendenti pari al 29% nel 2022), 3.083 dipendenti, pari al 23%, inclusa tra 10 e 29 anni (3.088 dipendenti pari al 23% nel 2022) e 725 dipendenti, pari al 5%, superiore a 30 anni (732 dipendenti pari al 5% nel 2022).

DIPENDENTI DEL GRUPPO PER ANZIANITÀ DI SERVIZIO

40% DELLE NOSTRE PERSONE VANTA UN'ANZIANITÀ DI SERVIZIO SUPERIORE AI 5 ANNI

28% DELLE PERSONE CON ANZIANITÀ DI SERVIZIO SUPERIORE A 10 ANNI

23% DELLE PERSONE CON ANZIANITÀ DI SERVIZIO COMPRESA TRA 10 E 29 ANNI

5% DELLE PERSONE CON ANZIANITÀ DI SERVIZIO SUPERIORE A 30 ANNI

INIZIATIVE PER I DIPENDENTI DI ECORODOVIAS

- Programmi e Comitati incentrati sulla promozione della diversità e dell'inclusione (es. uguaglianza di genere, persone disabili, etnia e orientamento sessuale e di genere);
- Censimento interno sulla diversità, sulla base di dichiarazioni volontarie dei dipendenti, con l'obiettivo di comprenderne la demografia e progettare strategie per una crescita sostenibile della diversità della forza lavoro in un ambiente inclusivo;
- Programmi volti al miglioramento delle soft skills, allo sviluppo della leadership e all'accelerazione della carriera
- Comitati strutturati per la salute e la sicurezza, focalizzati sulla qualità della vita e sulla sicurezza dei dipendenti e fornitori, volti a supportare e monitorare azioni che intendono ridurre il numero di incidenti sul lavoro e aumentare la qualità della vita di tutti;
- Conseguimento della certificazione ISO 45001 (Sistema di Gestione della Salute e Sicurezza) per ciascuna concessionaria.

RETRIBUZIONI E BENEFIT

Il sistema retributivo di ASTM mira a valorizzare le competenze di ciascun individuo, il suo ruolo e le sue responsabilità all'interno del Gruppo. Le politiche retributive sono volte ad attrarre e valorizzare nuove risorse con elevate professionalità e talento e sono strutturate al fine di accrescere la motivazione dei dipendenti.

Particolare attenzione è riservata ai percorsi di carriera e al corretto posizionamento contrattuale.

ASTM ha deciso di portare avanti un processo di valutazione delle competenze delle proprie risorse in un'ottica di crescita non solo professionale ritenendo tale valutazione uno strumento idoneo alla valorizzazione del capitale umano secondo criteri di meritocrazia e di correttezza del comportamento.

Con cadenza annuale, inoltre, vengono analizzate dall'alta direzione le posizioni e i risultati delle risorse e stabiliti, di conseguenza, percorsi di miglioramento lavorativo con riflessi sugli inquadramenti contrattuali e relativa variazione dei livelli retributivi in un progetto ampio e multi periodale di premialità.

Dal 2019 la politica della remunerazione del top management include piani di incentivazione variabili annuali - MBO (Management By Objectives), e di lungo termine - LTI (Long-Term Incentives), che prevedono il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità assegnati a livello di target, con un peso del 20%, e hanno come scopo premiare le performance individuali valorizzando l'appartenenza al Gruppo e il contributo dei singoli alla realizzazione della strategia aziendale.

La Politica della remunerazione degli amministratori investiti di particolari cariche e dirigenti con responsabilità strategiche è finalizzata a:

- definire i trattamenti remunerativi in grado di: (i) riconoscere il valore manageriale dei soggetti coinvolti e il contributo fornito alla crescita aziendale in relazione alle rispettive competenze e funzioni; (ii) attrarre, trattenere e motivare soggetti con professionalità e capacità adeguate alle esigenze dell'impresa;
- allineare gli interessi degli amministratori esecutivi con l'obiettivo prioritario della creazione di valore per gli azionisti nel medio-lungo termine;
- assicurare il collegamento tra remunerazione dei manager ed effettiva performance della Società;
- promuovere la sostenibilità nel medio-lungo periodo ponendo particolare attenzione agli interessi di tutti gli Stakeholder.

I piani di incentivazione a breve e a lungo termine sono quindi volti a promuovere il raggiungimento di obiettivi aziendali quali-quantitativi, favorendo così la fidelizzazione e l'engagement delle risorse. Gli obiettivi di sostenibilità sono stati introdotti anche in risposta alla crescente attenzione degli investitori istituzionali rispetto a tali temi e in coerenza con l'importanza strategica attribuita alle politiche ESG.

RAPPORTO RETRIBUTIVO PER GENERE

Per ciascuna area geografica e ciascuna categoria professionale, il rapporto tra lo stipendio base (o re-munerazione) delle donne e quello degli uomini è calcolato come il rapporto tra (i) la media aritmetica dello stipendio base (o remunerazione) delle donne e (ii) la media aritmetica dello stipendio base (o remunerazione) degli uomini. Nel calcolo del rapporto totale sono state escluse le categorie professionali che, non avendo la presenza di entrambi i generi, avrebbero reso algebricamente nullo il rapporto.

Si evidenzia infine che il rapporto totale può essere maggiore del rapporto di ciascuna area geografica/ categoria professionale in relazione alla composizione per genere delle diverse categorie professionali; ad esempio, in America Latina il rapporto totale è influenzato da un'elevata presenza di uomini nella categoria operai rispetto alle donne che, invece, sono prevalentemente impiegate con una retribuzione media superiore a quello degli operai.

Di seguito le tabelle che esplicitano il rapporto tra lo stipendio base delle donne e quello degli uomini per categoria e genere [30].

[30] Al fine di favorire la comparabilità tra le informazioni raccolte per area geografica, prima di essere comparati, i valori in valuta locale sono stati convertiti in $ a parità di potere d'acquisto, su base World Bank

IL CCNL DEI DIPENDENTI IN ITALIA

Nel rispetto di quanto stabilito dai CCNL applicati dalle società del Gruppo, sono presenti trattamenti integrativi alle prestazioni che spesso hanno anticipato la vigente normativa welfare e che sono volti a integrare le prestazioni solitamente riconosciute dalla normativa di legge. Tali benefit, previsti per i dipendenti sia con contratti full-time che part-time, includono:

- polizze, anche alternative ai fondi negoziali, di integrazione trattamento pensionistico;
- polizze di rimborso spese mediche per i dipendenti e familiari anche integrative del CCNL applicato;
- prestazioni di Long Term Care ("LTC");
- convenzioni di microcredito aziendale a supporto di esigenze economiche non previste in capo ai dipendenti;
- polizze e assistenze integrative di legge e contratto di lavoro (es. polizze sulla vita e polizze infortuni);
- accordi con organizzazioni sindacali volti ad anticipazioni/prestiti ai dipendenti a condizioni agevolate.

Per il personale cui viene applicato in Italia il contratto "Autostrade e Trafori" è previsto un aggiornamento del "Welfare e flexible benefits" alla luce degli aggiornamenti che sono stati introdotti in sede di rinnovo CCNL.

ADEMPIMENTI PER LE SOCIETÀ CHE APPLICANO IL CCNL EDILIZIA

Il Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro per gli addetti alle Imprese Industriali Edili ed Affini prevede l'obbligo di iscrizione all'Istituto della Cassa Edile. La Cassa Edile è un ente paritetico fra le organizzazioni sindacali dei lavoratori e dei datori di lavoro, istituito dalla contrattazione collettiva per gli addetti operai del settore edilizio, che eroga taluni benefici e provvidenze.

Con il D.Lgs. 276/2003 e successive integrazioni, all'Ente sono state attribuite funzioni di rilevanza pubblica, come la certificazione della regolarità contributiva per le imprese iscritte e la verifica della congruità del costo manodopera su appalti.

FONDI SANITARI

I CCNL applicati ai dipendenti del Gruppo ASTM in Italia prevedono l'iscrizione del personale a fondi sanitari integrativi del sistema sanitario nazionale.

ASTM ottempera alle disposizioni dei contratti nel fermo convincimento che l'iscrizione e le prestazioni di detti fondi siano una risposta concreta ed efficace alle aspettative del personale, inquadrandosi in un percorso parallelo e complementare del welfare aziendale.

FLEXIBLE BENEFIT

La Legge di Stabilità del 2016 ha potenziato le agevolazioni fiscali per le aziende che concedono prestazioni e servizi di welfare aziendale ai dipendenti, allo stesso tempo ha reintrodotto la detassazione dei premi produttività e delle voci di salario legate agli altri incrementi di performance. Il piano di flexible benefit interviene su aree d'interesse vicine alle esigenze dei dipendenti: istruzione (rimborso spese educazione, rette scolastiche, vacanze studi, testi scolastici); assistenza familiare; mutui; cultura e tempo libero (palestre e circoli sportivi, baby-sitting, voucher).

RAPPORTO TRA LO STIPENDIO BASE[31] DELLE DONNE E QUELLO DEGLI UOMINI PER INQUADRAMENTO

	2022					2023				
	Dirigenti	Quadri	Impiegati	Operai	Totale	Dirigenti	Quadri	Impiegati	Operai	Totale
Italia	0,89	0,85	0,88	1,18	**0,88**	0,71	0,89	0,87	1,05	**0,87**
America Latina	0,73	1,05	0,84	0,62	**0,68**	0,62	1,13	0,75	0,56	**0,60**
Resto d'Europa	-	0,77	0,80	0,53	**0,77**	-	1,49	0,71	-	**0,73**
Stati Uniti	-	0,50	0,80	0,71	**1,03**	-	0,78	0,65	0,93	**1,29**
Sud Africa	-	-	0,43	0,54	**0,53**	-	-	-	0,55	**0,55**
Medio Oriente	-	-	0,84	-	**0,84**	-	-	0,59	-	**0,59**

Il rapporto tra lo stipendio base delle donne e quello degli uomini si attesta ad un livello superiore ad uno per gli Stati Uniti, di poco inferiore a uno per l'Italia e il Resto d'Europa e significativamente inferiore ad uno per l'America Latina, il Medio Oriente e il Sud Africa.

Rispetto al 2022, si evidenzia una variazione significativa nel rapporto relativamente alla categoria dei quadri nel Resto d'Europa e agli impiegati in Medio Oriente. Per quanto concerne il Resto d'Europa, la variazione avvenuta nel 2023 è dovuta alla sostituzione dei dipendenti uomini con figure con una minore esperienza lavorativa rispetto a quelli presenti nel 2022; al contempo, lo stipendio base delle donne nell'area di riferimento ha subito un aumento rispetto al 2022. Relativamente al Medio Oriente, invece, la variazione è dovuta al termine delle attività operative, a cui è seguita una riduzione delle figure professionali maschili con uno stipendio base più basso rispetto ai dipendenti uomini rimasti in forza nel corso del 2023.

RAPPORTO TRA LA REMUNERAZIONE[32] DELLE DONNE E QUELLA DEGLI UOMINI PER INQUADRAMENTO

	2022					2023				
	Dirigenti	Quadri	Impiegati	Operai	Totale	Dirigenti	Quadri	Impiegati	Operai	Totale
Italia	0,85	0,87	0,86	1,14	**0,86**	0,73	0,90	0,86	1,02	**0,85**
America Latina	0,66	0,94	0,80	0,52	**0,59**	0,56	1,02	0,75	0,53	**0,58**
Resto d'Europa	-	1,20	0,91	0,46	**0,90**	-	1,52	0,64	-	**0,66**
Stati Uniti	-	0,50	0,80	0,68	**0,85**	-	0,80	0,65	0,74	**1,06**
Sud Africa	-	-	0,62	0,52	**0,60**	-	-	-	0,57	**0,57**
Medio Oriente	-	-	0,84	-	**0,84**	-	-	0,59	-	**0,59**

Il rapporto tra la remunerazione delle donne e quella degli uomini si attesta ad un livello superiore a uno per gli Stati Uniti, di poco inferiore a uno per l'Italia e significativamente inferiore ad uno per l'America Latina, Il Resto d'Europa, il Medio Oriente e il Sud Africa.

[31] Lo stipendio base è l'importo minimo fisso pagato ad un dipendente per l'esecuzione delle sue funzioni
[32] La remunerazione è lo stipendio base aumentato degli importi aggiuntivi, con riferimento ad MBO, bonus, premi una tantum e eventuali altri benefit

SVILUPPO DEL CAPITALE UMANO

Il Gruppo ASTM crede fortemente nell'importanza della formazione per la crescita del proprio personale e si impegna quindi a sviluppare percorsi finalizzati a maturare un'alta professionalità e ad accrescere le competenze manageriali e tecnico-professionali dei propri dipendenti.

Le società del Gruppo implementano inoltre programmi per la gestione delle competenze. In quest'ottica, già da alcuni anni, ciascuna realtà mappa le competenze dei propri dipendenti richiedendo in via telematica la compilazione di questionari sulle professionalità e sulle attitudini lavorative con riferimento al periodo di lavoro in azienda, ivi compresa la formazione ricevuta presso precedenti datori di lavoro, i titoli di studio conseguiti ed eventuali abilitazioni a specifiche mansioni certificate da enti preposti alla formazione. Detta mappatura, che è oggetto di aggiornamento periodico, consente un'immediata individuazione delle figure necessarie all'azienda in un ampio scenario di Gruppo.

Le attività formative erogate dalle diverse società risultano eterogenee in relazione alle specifiche attività svolte dalle diverse aree aziendali e sono riconducibili ai seguenti ambiti:

- **qualità:** promuovere le competenze necessarie a raggiungere, mantenere e migliorare gli standard di qualità definiti da ciascuna società;
- **salute e sicurezza:** sviluppare le competenze in merito alla gestione della sicurezza sui luoghi di lavoro;
- **tecnico-professionale:** acquisire e/o rafforzare l'innovazione di competenze tecnico professionali inerenti alla gestione delle diverse attività di business;
- **trasversale:** sviluppare le competenze comuni ai diversi livelli organizzativi e categorie professionali di appartenenza (es. lingue straniere, informatica, aggiornamenti normativi, soft skills).

UN CAFFÈ CON L'AD

Nel 2023 ha avuto il via un nuovo progetto che nasce per dare voce ai giovani professionisti: l'Amministratore Delegato del Gruppo ASTM, Umberto Tosoni, ha incontrato le nuove generazioni in azienda. L'iniziativa nasce con la finalità di condividere idee e suggerimenti, avviando un confronto finalizzato a raccogliere le aspirazioni e la visione del futuro delle ragazze e dei ragazzi che rappresentano il domani di ASTM.

Rispondendo all'invito che chiedeva loro di essere aperti e creativi, 135 giovani dell'headquarter e delle controllate in Italia hanno incontrato l'AD davanti ad un caffè. I partecipanti, suddivisi in gruppi per facilitare il dialogo, per 90 minuti si sono seduti ad una tavola rotonda in cui hanno avuto l'occasione di presentarsi e di raccontare i propri sogni e le proprie aspettative.

Questo progetto si inserisce nella più ampia cornice di attenzione che il Gruppo ASTM rivolge al tema dei giovani, con una serie di attività dedicate che mirano al loro inserimento e allo sviluppo di specifici percorsi professionali. Dai Career Day in collaborazione con i principali poli universitari italiani, alle opportunità di crescita con ruoli di responsabilità, ASTM intende valorizzare i nuovi talenti per assicurare il passaggio generazionale in un settore altamente specializzato quale quello delle infrastrutture.

Nuovo momento d'incontro con i giovani del Gruppo

Leggi la news

MILLENNIALS PER L'INNOVAZIONE

Nel 2023 è stato rinnovato il «Forum Millennials»: area della intranet #Agorà nata come un punto di incontro tra i giovani dipendenti del Gruppo ASTM con l'obiettivo di conoscersi e condividere idee, esperienze e aspettative riguardanti il lavoro, la sostenibilità e le opportunità di miglioramento della vita aziendale. Attraverso una survey anonima inviata a circa 280 dipendenti under 35 sono state individuate aree tematiche di maggiore interesse che sono state integrate nella piattaforma, tra cui:

- corsi di formazione orientati alla crescita professionale
- maggiore flessibilità (e.g. lavoro agile) per migliorare l'equilibrio tra lavoro e vita privata
- promozione di iniziative sociali di Gruppo e di volontariato aziendale

Il Gruppo ASTM al Career Day PoliTO 2023

Leggi la news

ORE DI FORMAZIONE TOTALI E PRO-CAPITE DEI DIPENDENTI DEL GRUPPO PER INQUADRAMENTO E GENERE

	2022*					
	UOMINI		DONNE		TOTALE	
	Ore formazione	Pro-capite	Ore formazione	Pro-capite	Ore formazione	Pro-capite
Dirigenti	2.586	11,6	617	17,6	3.203	12,4
Quadri	6.322	13,1	2.184	14,6	8.506	13,5
Impiegati	39.314	12,0	17.808	10,3	57.122	11,4
Operai	109.859	21,3	24.338	13,0	134.197	19,1
Totale	**158.081**	**17,3**	**44.947**	**11,9**	**203.028**	**15,7**

	2023					
	UOMINI		DONNE		TOTALE	
	Ore formazione	Pro-capite	Ore formazione	Pro-capite	Ore formazione	Pro-capite
Dirigenti	3.823	16,3	889	22,2	4.712	17,1
Quadri	11.440	21,5	6.271	38,0	17.711	25,4
Impiegati	51.577	16,1	32.166	18,4	83.743	16,9
Operai	107.148	20,3	55.641	24,2	162.789	21,5
Totale	**173.988**	**18,8**	**94.967**	**22,4**	**268.955**	**19,9**

*Il dato 2022 relativo alla formazione è stato riesposto per una migliore comparazione con il dato 2023.

Nel corso del 2023 il Gruppo ha erogato oltre 299 mila ore di formazione totali per dipendenti e collaboratori (217 mila ore nel 2022) di cui il 43% circa focalizzato su tematiche inerenti salute e sicurezza (57% nel 2022).

Le ore di formazione erogate ai dipendenti sono state circa 269 mila (oltre 203 mila nel 2022, +33%) con un valore pro-capite di 19,9 di cui 99 mila in ambito salute e sicurezza (113 mila nel 2022). L'aumento del numero delle ore di formazione è il risultato dell'effetto combinato di una variazione in aumento (+143 mila) e di una in diminuzione (-77 mila). Il 69% della variazione in aumento è principalmente riconducibile alle società del Gruppo EcoRodovias, in particolare alla concessionaria EcoRiominas che ha erogato diversi pacchetti di formazione ai nuovi dipendenti (+400 rispetto al 2022) prima dell'avvio delle attività e alle attività incluse nei programmi "Settimana della Carriera" e "Project Up", che puntano ad aumentare la formazione erogata ai dipendenti. Mentre il 69% della variazione in diminuzione è principalmente ascrivibile alle società del Gruppo Itinera Consorcio Binario Porto de Santos, e Itinera filiale di Abu Dhabi, a seguito della riduzione nel numero di dipendenti (rispettivamente -266 e -713), che ha portato di conseguenza una riduzione delle ore di formazione.

Le ore di formazione erogate a favore dei collaboratori del Gruppo sono state oltre 30 mila (14 mila nel 2022), La variazione nelle ore di formazione per i collaboratori è riconducibile principalmente alle società di costruzione in Italia, (Ro.S.S e Storstroem Bridge).

SVILUPPO CAPITALE UMANO: PROMOZIONE DI UNA RESULTS DRIVEN ORGANIZATION ED ESTENSIONE PROCESSO DI VALUTAZIONE DELLE PERFORMANCE

Nel corso del 2022 è stato definito un modello di Valutazione delle Performance.

Nel 2023 Il Sistema di valutazione delle Prestazioni è stato promosso presso tutte le aziende del Gruppo e la popolazione coinvolta è stata di circa 400 risorse tra quadri e dirigenti. L'introduzione del sistema in azienda è stata supportata da iniziative di formazione rivolte a tutti le risorse valutate e a tutti i valutatori con l'obiettivo di allineare la popolazione aziendale coinvolta sul modello delle competenze, sul processo di valutazione e condivisione dei risultati, sulle tempistiche e output del processo. Il processo di valutazione avverrà mediante l'utilizzo di una piattaforma informatica che, oltre a facilitare la gestione delle valutazioni, garantisce la riservatezza dei dati e la trasparenza del processo.

In particolare, gli obiettivi del progetto sono quelli di: essere un'organizzazione orientata a obiettivi e risultati (Results Driven Organization), adottare sistemi e approcci comuni che promuovano la crescita e lo sviluppo delle persone e siano orientati all'inclusione e adottare sistemi che promuovano la sostenibilità del business e la capacità del Gruppo di essere future-proof.

Inoltre, grazie all'adozione di un modello di valutazione delle prestazioni delle persone comune al Gruppo ASTM si aspetta di creare consapevolezza e allineamento sulle competenze strategiche ASTM e sui comportamenti attesi connessi, supportare l'evoluzione dei modelli di leadership e strutturare e formalizzare i percorsi di crescita e facilitare lo sviluppo dei talenti. In particolare, si segnala che nel corso del 2023 il Gruppo ha aggiornato il proprio portafoglio delle competenze integrando la Competenza di sostenibilità intesa come *"Capacità di adottare in modo consapevole e promuovere l'adozione dei comportamenti e delle pratiche di salvaguardia dell'ambiente, attenzione alla diversità e inclusività alla base dei principi di sostenibilità".*

La struttura del modello competenze ASTM prevede un framework di **core competence** declinato in **competenze** e **comportamenti attesi**.

FORMAZIONE SOSTENIBILITÀ

ASTM ha promosso attività di formazione per il personale del Gruppo sulle tematiche ESG - inclusa la tutela dei diritti umani, la lotta alla corruzione attiva e passiva - con particolare focus sulle policy adottate e con la presentazione di macro-trend di riferimento e in relazione a tematiche specifiche.

Nel 2023 la funzione Sostenibilità ha organizzato in modalità e-learning il corso di formazione «Rendicontazione della DNF» rivolto a oltre 240 dipendenti del Gruppo per un totale di 223 ore erogate.

SCUOLA DI PERFEZIONAMENTO S.I.N.A.

La scuola di perfezionamento "S.I.N.A. – Gruppo ASTM per l'ingegneria delle infrastrutture" è il principale strumento del gruppo ASTM per la formazione ingegneristica del personale. Nel corso del 2023 le attività sono proseguite e si sono articolate in collaborazione con la Fondazione dell'ordine degli Ingegneri di Milano (FOIM) su temi di grande attualità per il settore dell'ingegneria e delle infrastrutture stradali. A questa collaborazione già consolidata si è ampliato il ventaglio con l'aggiunta della collaborazione con la Fondazione dell'Ordine degli Ingegneri di Roma (FOIR) e con l'Ordine degli ingegneri della provincia di Alessandria.

In particolare, sono state organizzate quattro giornate di formazione dedicate a diversi temi inerenti al settore dell'infrastruttura stradale nei suoi diversi Profili di interesse, consentendo di coinvolgere un'ampia platea di uditori provenienti anche dalle realtà esterne al Gruppo ASTM. A favorire l'interesse alle iniziative è stato il coinvolgimento di figure professionali coinvolte in qualità di relatori. Hanno offerto il loro contributo professionisti provenienti da Ministeri e Università oltre che dal mondo autostradale.

Inoltre, a partire dal mese di marzo 2023, il Gruppo ASTM, partendo da una piattaforma preliminare organizzata per il personale S.I.N.A., ha creato una Academy per i giovani professionisti entrati a far parte del Gruppo. Nel corso del biennio 2023-2024 la scuola di perfezionamento si prefigge di offrire ai giovani professionisti una formazione multidisciplinare mirata a sviluppare quelle competenze trasversali indispensabili ai gruppi di lavoro che devono gestire in sicurezza e con diligenza amministrativa grandi infrastrutture, promuovendo altresì quella transizione ecologica che diventa sempre più attuale e indispensabile. La scuola ASTM intende offrire l'acquisizione di competenze e conoscenze avanzate nei settori della progettazione, della costruzione, della gestione e della transizione ecologica delle grandi infrastrutture.

Nel corso del 2023 sono risultati iscritti alla scuola ASTM per giovani professionisti ben 103 colleghi provenienti dalle diverse BU, in particolare dalle società di ingegneria, di costruzione e dalle concessionarie, e sono state organizzate cinque giornate di formazione. La diffusione delle conoscenze è amplificata attraverso la messa a disposizione di tutto il personale del Gruppo ASTM di un sito web dedicato, che raccoglie il materiale tecnico – didattico illustrato durante le singole giornate di studio, con anche la possibilità di rivedere in "streaming" le singole sezioni formative.

Complessivamente, e per il solo Gruppo ASTM, nel 2023 sono state erogate 3.038 ore di formazione.

SALUTE E SICUREZZA

Tra i temi materiali del Gruppo ASTM è valutata di primaria importanza la salute e la sicurezza dei lavoratori, che viene tutelata da tutte le società del Gruppo con l'obiettivo non solo di rispettare la normativa vigente, ma anche di impegnarsi costantemente per il miglioramento delle condizioni di lavoro.

Tale impegno si concretizza nell'adozione di Politiche e Sistemi di gestione per la salute e sicurezza sul lavoro volti ad assicurare a ciascun dipendente un ambiente di lavoro idoneo, privo di pericoli e condizioni rispettose della dignità individuale. In particolare, il 65% dei dipendenti del Gruppo sono coperti da un Sistema di gestione della salute e della sicurezza sul lavoro certificato ISO 45001. Il restante 35% è coperto da Sistemi di gestione della salute e della sicurezza non certificati o in fase di certificazione.

Inoltre, i dipendenti sono tutelati attraverso la diffusione di una cultura sulla sicurezza, la promozione di comportamenti responsabili e il monitoraggio e la valutazione delle situazioni di pericolo.

L'adozione di soluzioni per assicurare la salute e sicurezza dei dipendenti è particolarmente rilevante per i settori delle costruzioni, in quanto i lavoratori sono più esposti a rischi nello svolgimento delle loro attività quotidiane.

La procedura gestione infortuni e near miss di Itinera permette di raccogliere dati utili alla tutela della salute e sicurezza dei dipendenti e dei subappaltatori.

I dati fanno riferimento a casi di:

- **Near miss:** episodi che non hanno conseguenze su persone o cose ma che hanno il potenziale per il verificarsi di un infortunio;
- **Primo soccorso:** intervento sanitario che non richiede attrezzature o addestramenti particolari (addetto primo soccorso). In questo caso non avviene la perdita di giornate lavorate;
- **Trattamento medico:** intervento sanitario praticato da personale qualificato (medico, infermiere, paramedico). Anche in questo caso non vi è perdita di giornate lavorate;
- **Restricted workday case:** qualsiasi evento che si traduca nell'incapacità della persona di compiere il suo lavoro abituale e che comporti l'assegnazione del dipendente a un lavoro temporaneo più leggero. In questo caso non vi è perdita di giornate lavorate (non applicabile in Italia);
- **Infortunio con gravi conseguenze:** infortunio dal quale il lavoratore non può o non ci si aspetta che possa riprendersi completamente allo stato di salute pre-infortunio entro 6 mesi.

Relativamente ai processi volti ad agevolare la partecipazione dei lavoratori nell'ambito dei Sistemi di gestione per la salute e sicurezza sul lavoro e al fine di fornire accesso e comunicare informazioni rilevanti in tale ambito, per il settore concessioni si è provveduto ad inserire, nei consueti progetti formativi che interessano tutto il personale, ed in particolare i lavoratori del comparto esazione e traffico, uno specifico corso denominato "Sistema di gestione per la sicurezza e la salute nei luoghi di lavoro (SGS)" che, tra i vari argomenti, approfondisce: politica, manuale, procedure inerenti le attività dei discenti, moduli di segnalazione e importanza della segnalazione del near miss.

Per il settore ingegneria nell'ambito del Sistema di gestione 45001 è istituito uno specifico modulo di segnalazione attraverso il quale ciascun lavoratore può comunicare/segnalare informazioni su salute e sicurezza degli ambienti di lavoro, partecipando all'implementazione/applicazione del sistema stesso.

Relativamente all'esistenza di comitati formali congiunti management-lavoratori per la salute e la sicurezza, per il settore concessioni nel corso degli anni sono state previste e istituite specifiche commissioni di cui fanno parte: il coordinatore, delegato dal Datore di Lavoro, il Responsabile del Servizio Prevenzione e Protezione (RSPP), gli addetti al Servizio Prevenzione e Protezione, i Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza (RLS), oltre al RSE. Gli incontri sono organizzati al fine di valutare e consuntivare eventuali interventi/attività che possano rendersi necessarie per migliorare gli standard di sicurezza.

Per gli altri settori non esistono comitati formali congiunti management-lavoratori, viene tuttavia messo in pratica quanto previsto dalla legge in relazione all'attività degli RLS (Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza) oltre ad essere favorito un dialogo periodico costante tra l'RSPP e i Rappresentanti dei lavoratori.

INFORTUNI E MALATTIE PROFESSIONALI DEI DIPENDENTI DEL GRUPPO PER GENERE [33]

N.CASI	2022			2023		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Malattie professionali	-	-	**-**	-	-	**-**
Infortuni[33]	158	68	**226**	198	109	**307**
di cui con prognosi > 6 mesi	3	1	**4**	1	-	**1**
di cui mortali	1	-	**1**	-	-	**-**

TIPOLOGIA DI INFORTUNI DEI DIPENDENTI DEL GRUPPO PER GENERE

N.CASI	2022			2023		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Infortuni sul luogo di lavoro	137	54	**191**	154	87	**241**
Infortuni in itinere[34] su mezzi aziendali	2	-	**2**	8	-	**8**
Totale	**139**	**54**	**193**	**162**	**87**	**249**

Durante l'anno 2023 sono stati registrati in totale 307 infortuni (241 sul luogo di lavoro, 8 in itinere su mezzi aziendali e 58 in itinere su mezzi propri) di cui 1 con prognosi superiore a 6 mesi (226 nel 2022 di cui 191 sul luogo di lavoro, 3 in itinere su mezzi aziendali e 33 in itinere su mezzi propri). La tabella sopra riportata illustra gli infortuni sul luogo di lavoro e in itinere sui mezzi aziendali secondo quanto previsto dal GRI 403-9.

Sono stati inoltre registrati 33 trattamenti medici per i dipendenti del Gruppo (10 nel 2022), 101 primi soccorsi (74 nel 2022) e 177 near miss (233 nel 2022), mentre sono stati registrati 9 primi soccorsi (28 nel 2022) e 1 near miss per i collaboratori del Gruppo (3 nel 2022).

Per i collaboratori si registrano 5 infortuni sul luogo di lavoro per gli uomini (9 nel 2022) e 1 per le donne (0 nel 2022), di cui nessuno con prognosi superiore a sei mesi, e 2 infortuni in itinere su mezzi propri (3 nel 2022).

Nel corso del 2023 non si sono registrati infortuni mortali.

[33] Inclusi gli infortuni in itinere sui mezzi propri.
[34] L'infortunio in itinere consiste nell'infortunio occorso al lavoratore durante il normale percorso di andata e ritorno dal luogo di abitazione a quello di lavoro, oppure durante il normale percorso che collega due luoghi di lavoro se il lavoratore ha più rapporti di lavoro.

ASSENZE[35] E GIORNI PERSI[36] DEI DIPENDENTI DEL GRUPPO PER GENERE

N. GIORNI	2022			2023		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Assenze	77.873	37.631	**115.503**	60.202	28.513	**88.715**
di cui Joint Operation	3.897	303	**4.200**	3.588	52	**3.640**
Giorni persi	3.947	767	**4.714**	3.654	1.581	**5.235**
di cui Joint Operation	720	-	**720**	293	-	**293**

I giorni di assenza passano da 115.503 nel 2022 a 88.715 nel 2023. Nel 2023 sono state lavorate dai dipendenti del Gruppo 24.810 migliaia di ore (30.249 migliaia di ore nel 2022) di cui 18.160 migliaia di ore dagli uomini (21.789 migliaia di ore nel 2022) e 6.650 migliaia di ore dalle donne (8.460 migliaia di ore nel 2022). Nel 2023 sono state lavorate dai collaboratori 3.799 migliaia di ore (9.366 migliaia di ore nel 2022), di cui 3.534 migliaia di ore dagli uomini (9.286 migliaia di ore nel 2022) e 264 migliaia di ore dalle donne (80 migliaia di ore nel 2022). La variazione nel numero delle ore lavorate dai dipendenti (-18%) è data principalmente dall'andamento opposto delle ore lavorate (in diminuzione) e dei dipendenti (in aumento) nei settori delle concessioni e delle costruzioni, che pesano rispettivamente per il 48% e il 33% sul totale dei dipendenti.

INDICATORI SALUTE E SICUREZZA DEI DIPENDENTI DEL GRUPPO PER GENERE

	2022			2023		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Indice di gravità[37]	0,19	0,09	**0,16**	0,21	0,22	**0,21**
Tasso di malattia professionale[38]	-	-	**-**	-	-	**-**
Tasso di assenteismo[39]	3,12	3,91	**3,34**	2,82	3,47	**3,00**

	2022			2023		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Tasso di decessi risultanti da infortuni sul lavoro[40]	0,05	-	**0,03**	0,00	0,00	**0,00**
Tasso di infortuni sul lavoro con gravi conseguenze[41]	0,14	0,12	**0,13**	0,06	0,00	**0,04**
Tasso di infortuni sul lavoro registrabili[42]	6,38	6,38	**6,38**	8,92	13,08	**10,04**

[35] Per assenze si intendono i giorni in cui il lavoratore non si è presentato al lavoro, non solamente come conseguenza di infortunio o malattia. Sono esclusi dalle assenze i giorni di permesso concordati come ad esempio vacanze, permessi di studio, maternità o paternità
[36] Per giorni persi si intendono i giorni in cui non si è lavorato (e pertanto "persi") a causa dell'impossibilità del/i lavoratore/i di svolgere il lavoro abituale a causa di incidente sul lavoro o di una malattia professionale. Un rientro al lavoro con mansioni limitate o con un lavoro alternativo svolto per la stessa organizzazione non è conteggiato nei giorni persi
[37] L'Indice di gravità è il rapporto tra il totale dei giorni di lavoro persi a causa degli infortuni e delle malattie professionali e il totale di ore lavorabili nello stesso periodo, moltiplicato per 1.000 (GRI 403 (2016))
[38] Il tasso di malattia professionale è il rapporto tra il numero di casi di malattia professionale e il totale delle ore lavorate nello stesso periodo, moltiplicato per 200.000 (GRI 403-2 (2016))
[39] Il tasso di assenteismo è il rapporto tra il totale dei giorni di assenza e il totale dei giorni lavorabili nello stesso periodo, moltiplicato per 100 (GRI 403-2 (2016))
[40] Il tasso di decessi risultanti da infortuni sul lavoro è il rapporto tra il numero di decessi risultanti da infortuni sul lavoro e il numero di ore lavorate, moltiplicato per 1.000.000 (GRI 403-9 (2018))
[41] Il tasso di infortuni sul lavoro con gravi conseguenze (ad esclusione dei decessi) è il rapporto fra il numero di infortuni sul lavoro con gravi conseguenze (ad esclusione dei decessi) e il numero di ore lavorate, moltiplicato per 1.000.000 (GRI 403-9 (2018))
[42] Il tasso di infortuni sul lavoro registrabili è il rapporto fra il numero di infortuni sul lavoro registrabili, esclusi gli infortuni in itinere su mezzi propri, e il numero di ore lavorate, moltiplicato per 1.000.000 (GRI 403-9 (2018)

INDICATORI SALUTE E SICUREZZA DEI COLLABORATORI DEL GRUPPO PER GENERE

	2022			2023		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Tasso di decessi risultanti da infortuni sul lavoro	-	-	-	-	-	-
Tasso di infortuni sul lavoro con gravi conseguenze	-	-	-	-	-	-
Tasso di infortuni sul lavoro registrabili	0,10	-	**0,10**	1,41	3,77	**1,58**

Tema materiale:

SALUTE E SICUREZZA SUL LAVORO

Ambito D.Lgs. 254/2016:

TEMI ATTINENTI AL PERSONALE

Principali rischi di sostenibilità associati:

- Rischi legati al personale

Sintesi delle principali azioni di gestione e mitigazione:

- Codice Etico e di Comportamento
- Modello Organizzativo ex D.Lgs. 231/01
- Sistemi di gestione in materia di salute e sicurezza in linea con le best practice di riferimento
- Programmi di formazione e prevenzione specifici in ambito di salute e sicurezza, per ridurre gli infortuni, garantire un ambiente di lavoro sicuro, promuovere e incentivare comportamenti virtuosi sui luoghi di lavoro
- Codice di condotta fornitori che definisce gli standard di condotta da rispettare nelle collaborazioni con fornitori e partner commerciali

In un'ottica di miglioramento continuo, il Gruppo promuove l'armonizzazione delle politiche inerenti alla salute e sicurezza sul lavoro all'interno di ciascun settore di attività, anche attraverso l'implementazione di un sistema di Gestione integrato Qualità, Sicurezza e Ambiente in linea agli standard internazionali di riferimento

SICUREZZA NEI CANTIERI

Itinera ha sviluppato e implementato progressivamente un Sistema di gestione integrato con un focus specifico sul controllo della sicurezza in tutte le realtà operative (cantieri, sedi, magazzini e impianti).

Periodicamente, l'Ufficio Sistemi di gestione effettua dei sopralluoghi e audit nelle aree operative per analizzare lo stato di implementazione e di applicazione del Sistema di gestione, nonché lo stato di attuazione dei trattamenti delle non conformità sulle tematiche di sicurezza, ambiente e qualità. I risultati di tali visite sono tracciati in appositi verbali e registrazioni di sistema e le eventuali segnalazioni (non conformità, osservazioni e commenti) vengono affrontati attraverso piani d'azione documentati.

Nel 2023 in Italia sono stati effettuati 20 audit interni Sistemi di Gestione, di cui: 15 presso le unità operative, 5 presso le direzioni di sede e 28 sopralluoghi/incontri formativi.

Nel corso dell'anno 2023 l'azienda ha mantenuto l'applicazione certificata dei sistemi afferenti alle norme ISO 9001: 2015, ISO 14001: 2015 e ISO 45001: 2018 sulle sedi operative aziendali, sia nelle unità operative nazionali che estere, consolidando ed implementando in tal modo il Sistema di Gestione Integrato Qualità, Ambiente, Sicurezza (SGI). All'estero l'Ente di certificazione si è recato presso Itinera Construcoes e in Svezia per il progetto della metropolitana Arenastaden.

Nel corso dell'anno il sistema integrato è stato implementato con l'acquisizione della certificazione GET IT FAIR "GIF Responsible Organization" che riguarda la validazione dell'asserzione etica di responsabilità per lo sviluppo sostenibile basata su una valutazione quantitativa del livello di esposizione a rischi di eventi attuali o potenziali che possono comportare futuri impatti negativi sull'organizzazione e sui suoi Stakeholder in relazione ai seguenti aspetti ESG:

- Governance e Sistema di Gestione di Responsabilità Sociale d'impresa;
- Sociale (Diritti umani e Corrette Pratiche di Lavoro, Comunità Locale);
- Salute (Rischi di Salute e Sicurezza);
- Ambiente (Inquinamento, Consumo di risorse, Emissioni di GHG, Protezione dell'ambiente);
- Etica aziendale (Corrette Pratiche di Lavoro e Problematiche relative ai consumatori).

Nell'anno corrente sono state condotte dagli organi di vigilanza (Azienda Sanitaria Locale – ASL, Ispettorato Nazionale Lavoro – ITL in particolare) 46 visite ispettive di sicurezza ed igiene dei luoghi di lavoro, all'interno dei cantieri italiani (costruzioni e manutenzioni autostradali), con emissione di 41 verbali di sopralluogo relativi, con erogazione di quattro sanzioni a carico di Itinera in alcune circostanze.

Per quanto riguarda il perimetro estero del Gruppo Itinera, e in particolare nel progetto dello Storstrøm Bridge, oltre agli audit svolti nei confronti dei principali fornitori, le verifiche vengono ampliate anche agli aspetti di ambiente e sicurezza, al fine di assicurare un monitoraggio efficace ed efficiente.

Nel 2023 si sono registrate perdite monetarie a seguito di violazioni in materia di salute e sicurezza per circa 200 mila euro per le società Koge Hospital Project Team I/S e Storstrøm Bridge JV I/S. Le società sono state ammesse al pagamento di sanzioni senza ulteriori procedimenti penali a seguito delle attività correttive poste in essere.

PROMOZIONE DELLA SALUTE DEI LAVORATORI

Per il settore concessioni, nell'ambito della sorveglianza sanitaria, le società – in condivisione con i rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza – hanno deciso di promuovere, a titolo di benefit in continuità con gli scorsi anni, una campagna di sensibilizzazione e di prevenzione su alcune importanti patologie. Inoltre, le concessionarie, tramite la società esterna che si occupa delle attività di sorveglianza sanitaria sui lavoratori, mettono a disposizione per tutti i dipendenti, ivi compreso il loro nucleo familiare con coniuge e figli a carico, la possibilità di ottenere prestazioni sanitarie poliambulatoriali, di diagnostica e strumentali, con tempi di attesa brevi e listini agevolati, presso molteplici strutture convenzionate.

04

LA NOSTRA RESPONSABILITÀ VERSO L'AMBIENTE

134 Gestione dei temi ambientali

136 Utilizzo delle risorse

145 Rifiuti

147 Protezione del territorio, riduzione del consumo di suolo e tutela della biodiversità

153 Gestione del rumore

GESTIONE DEI TEMI AMBIENTALI

Il Gruppo ASTM è impegnato nella ricerca costante di soluzioni volte a garantire la tutela del territorio, un utilizzo responsabile delle risorse naturali, l'efficientamento dei consumi energetici, la gestione delle emissioni in atmosfera e la salvaguardia della biodiversità.

Dal 2018 ASTM aderisce al programma Climate Change di CDP (ex Carbon Disclosure Project) e nel 2023 è stata confermata leader globale nella lotta al cambiamento climatico conseguendo il rating A-.

Per rafforzare la strategia di Gruppo sul clima, ASTM si è allineata alle raccomandazioni TCFD (Task Force on Climate-related Financial Disclosures), comunicando ai propri Stakeholder, in modo chiaro e comparabile, le informazioni su rischi e opportunità legati al cambiamento climatico.

Nell'ambito della definizione degli obiettivi di riduzione delle emissioni approvati da Science Based Target initiative (SBTi) sono state identificate iniziative di riduzione delle emissioni di Scope 1 e 2 e di Scope 3. In particolare, le società del Gruppo contribuiscono alla protezione e salvaguardia dell'ambiente promuovendo l'attivazione di servizi di ricarica elettrica per veicoli elettrici sulla della rete autostradale, iniziative di efficientamento energetico (utilizzo di mezzi di cantiere a ridotto impatto ambientale, efficientamento dell'illuminazione sulle tratte autostradali attraverso l'utilizzo sempre più diffuso della tecnologia a LED), la tutela della biodiversità e piani di risanamento acustico delle tratte autostradali, promuovendo l'adozione delle stesse anche da parte dei subappaltatori.

ASTM e le principali società operative controllate italiane hanno adottato un Modello 231, implementando presidi operativi finalizzati a garantire la conformità alle normative vigenti in materia ambientale.

In un'ottica di miglioramento continuo, diverse società, joint operation e branch hanno implementato un Sistema di gestione ambientale certificato ISO 14001. Tale sistema prevede specifiche procedure di gestione per il costante miglioramento delle performance ambientali.

Le società del Gruppo che operano nei business della tecnologia e delle costruzioni hanno inoltre realizzato un Sistema di gestione integrato, per garantire che tutti i requisiti di legge applicabili in materia di sicurezza, salute e ambiente siano identificati e valutati e che vengano adottate le azioni necessarie per garantire la conformità legislativa in tutte le unità operative.

30 SOCIETÀ
1 BRANCH DI ITINERA ALL'ESTERO

CERTIFICAZIONE ISO 14001

Le certificazioni di Itinera coprono anche le branch e le JO, al netto del perimetro di ASTM North America.

COMPLIANCE A LEGGI E REGOLAMENTI IN MATERIA AMBIENTALE

Nel 2023 è stata registrata una sanzione significativa del valore di circa 92 mila euro alla società Ecoporto Santos. A seguito della sanzione, la società ha messo in atto pratiche ai fini correttivi.

SVERSAMENTI SIGNIFICATIVI

Nel corso del 2023 si sono verificati 11 sversamenti significativi (4 nel 2022).

10 degli sversamenti si sono verificati in Brasile lungo alcune tratte autostradali gestite dal Gruppo EcoRodovias e hanno comportato complessivamente la fuoriuscita di: 5 m3 di gasolio, 45 m3 di carburanti (di cui 40m3 di etanolo), 121 m3 di carbone, 2,4 t di sostanze chimiche e 6 t di amianto.

Le società interessate sono intervenute prontamente, in considerazione delle caratteristiche del materiale sversato, a contenere gli impatti su ambiente e persone con le opportune azioni di mitigazione. In particolare, per quanto riguarda lo sversamento di amianto, si è repentinamente provveduto alla rimozione del materiale e alla pulizia e bonifica dell'area.

Inoltre, vi è stato uno sversamento in superficie d'acqua da parte della società danese Storstroem Bridge causato da una perdita di gasolio per circa 500 litri. La società è intervenuta interrompendo la fuoriuscita e avviando le operazioni di raccolta del combustibile e di contenimento mediante barriere.

Per nessuno degli sversamenti sono stati rilevati danni significativi all'ambiente.

UTILIZZO DELLE RISORSE

CONSUMI ENERGETICI

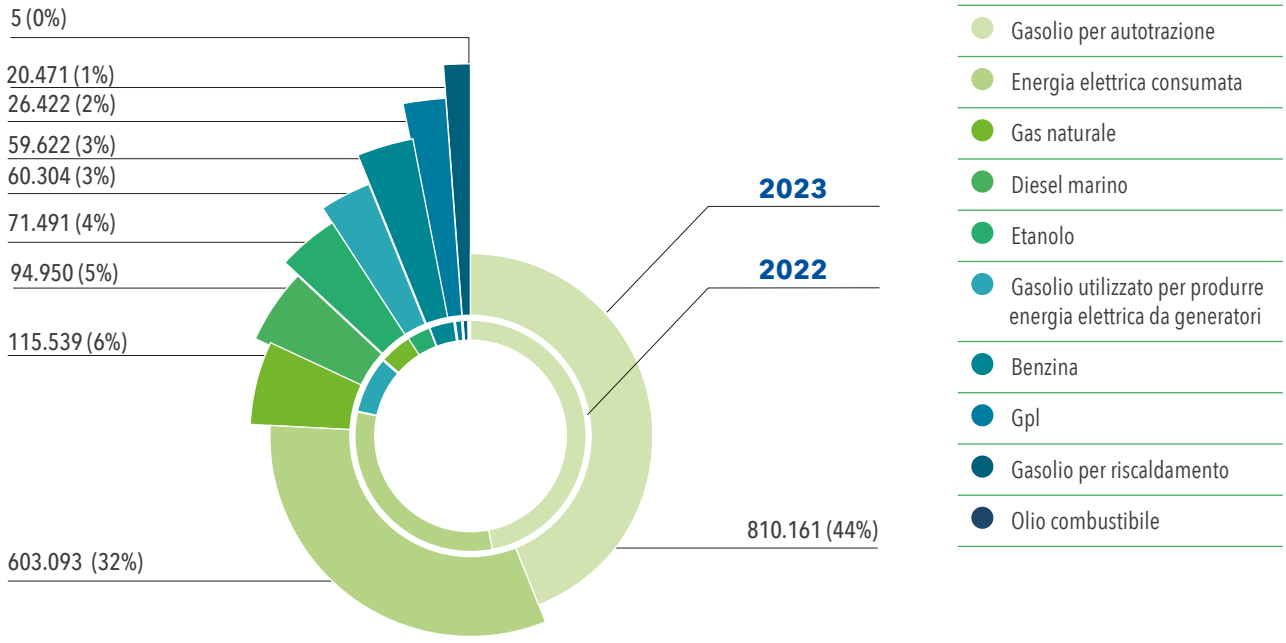
Nel 2023 i consumi di energia del Gruppo ASTM ammontano a un totale di 1.862 migliaia di GJ (1.783 migliaia di GJ nel 2022), in aumento del 4% rispetto all'anno precedente.

In particolare, il consumo di energia elettrica è pari a circa 603 migliaia di GJ (561 migliaia di GJ nel 2022). Il consumo di energia elettrica autoprodotta da fonti rinnovabili, al netto della quota venduta e immessa in rete, è pari a 4.152 GJ (2.933 di GJ nel 2022), quello di Gpl a 26 migliaia di GJ (15 migliaia di GJ nel 2022).

Il consumo di gasolio per autotrazione è circa 810 migliaia di GJ (839 migliaia di GJ nel 2022) e quello del gas naturale a circa 115 migliaia GJ (78 migliaia di GJ nel 2022). Nel 2023 inoltre i consumi di gasolio utilizzato per produrre energia elettrica da generatori si attestano a 60 migliaia di GJ (141 migliaia di GJ nel 2022), quelli di benzina a 59 migliaia di GJ (63 migliaia di GJ nel 2022), quelli del gasolio per riscaldamento a 20 migliaia di GJ (21 migliaia di GJ nel 2022) e quelli di olio combustibile a 5 GJ (10 di GJ nel 2022).

Infine, sono stati consumati circa 71 migliaia di GJ di etanolo (60 migliaia di GJ nel 2022).

CONSUMI ENERGETICI DEL GRUPPO PER FONTE
(valori in GJ)



Nel 2023, il totale dell'energia elettrica consumata è pari a circa 167.526 MWh (157.929 nel 2022). La variazione positiva è l'effetto congiunto dell'aumento di dei consumi dovuto all'ingresso di nuove società nel perimetro di consolidamento, tra cui alcune concessionarie brasiliane, e l'azzeramento dei consumi delle società i cui progetti sono stati conclusi nel corso dell'anno. L'energia elettrica utilizzata da fonti rinnovabili è pari a 113.887 MWh (109.804 nel 2022), pari al 68% del totale dell'energia elettrica consumata dal Gruppo (70% nel 2022), di cui 111.218 MWh (108.989 nel 2022) acquistata da fonti rinnovabili e 2.669 MWh (815 nel 2022) autoprodotta da fonti rinnovabili al netto dell'energia venduta e immessa in rete. I consumi di gas naturale variano da 2.172 mila metri cubi a 2.924 mila metri cubi principalmente per maggiori volumi di alcune società italiane appartenenti ai settori costruzioni e concessioni. I consumi di benzina e gasolio registrano una diminuzione nel corso dell'esercizio, mentre aumenta l'utilizzo dell'etanolo, soprattutto proveniente da biomasse.

CONSUMI ENERGETICI DEL GRUPPO [43]

FONTI ENERGETICHE	2022	2023
	Totale	Totale
Energia elettrica acquistata [MWh] (A)	157.920	167.099
da fonti rinnovabili [MWh] (A1)	108.989	111.218
da fonti non rinnovabili [MWh] (A2)	48.932	55.881
Energia elettrica autoprodotta da fonti rinnovabili [MWh] (B)	1.572	3.396
di cui immessa in rete (non autoconsumata) [MWh] (B1)	-	727
di cui autoconsumata [MWh] (B2)	-	2.669
Energia elettrica acquistata, venduta e immessa in rete di terzi [MWh] (C)	2.778	2.242
di cui da fonti rinnovabili [MWh] (C1)	-	2.242
di cui da fonti non rinnovabili [MWh] (C2)	-	-
Totale energia elettrica consumata [MWh] (A+B2-C)	155.143	167.526
Gas naturale [m3/000]	2.172	2.924
Gasolio per riscaldamento [l/000]	585	527
Gasolio per autotrazione [l/000]	23.270	20.850
Gasolio utilizzato per produrre energia elettrica da generatori [l/000]	3.934	1.552
Olio combustibilie [l/000]	0,3	0,1
Benzina [l/000]	1.917	1.784
Gpl [l/000]	630	978
Etanolo [l/000]	1.861	3.377
Diesel Marino [l/000]	-	2.444

[43] Alcuni dati relativi ai consumi energetici sono il risultato di stime

PIANO DI EFFICENTAMENTO ENERGETICO SULLE TRATTE AUTOSTRADALI ITALIANE

Con riferimento al settore autostradale tutte le concessionarie italiane del Gruppo proseguono nell'attuazione del piano di efficientamento energetico attraverso l'adozione di tecnologie di nuova generazione in linea con le più avanzate performance di sostenibilità.

In tal senso, per tutto il 2023 sono proseguiti gli interventi di ammodernamento degli impianti di illuminazione collocati presso le aree di pertinenza autostradale, che interessano principalmente le gallerie, i parcheggi di sosta, gli svincoli e i caselli con il passaggio dalla tecnologia SAP alla tecnologia LED. In particolare, nel 2023 la sostituzione degli impianti risulta terminata per la maggior parte delle concessionarie, mentre in A12 si è raggiunto il 60% del totale lampade di svincolo e piazzali sostituite e in A15 si è raggiunto il 95% del totale citato.

È proseguito inoltre il processo di adeguamento agli standard di sicurezza determinati dal D.Lgs. 264/06 delle 49 gallerie con sviluppo superiore ai 500 metri dislocate sulle tratte di competenza del Gruppo e appartenenti alla Rete Europea di Trasporto (TEN). Il progetto di "Automazione" del "Sistema Galleria", che interessa tutte le gallerie con lunghezza superiore ai 500 metri delle concessionarie del Gruppo, è stato terminato. In particolare, sono terminate le attività relative alle concessionarie A12 (13), A15 (4), ADF A6 (6 su 7), SAV (3), A33 (1); l'attività è ancora in corso sulla tratta ADF A10 con le prime 5 gallerie. La gestione coordinata dei numerosi impianti consentirà un rilevante efficientamento del controllo dei consumi energetici. Per gli impianti di illuminazione è in atto, con l'avviamento del sistema, anche una regolazione ottimizzata dei livelli di illuminazione da adottare per la riduzione dei consumi energetici in funzione delle variabili condizioni di esercizio. La società S.I.N.A. è anche impegnata nelle progettazioni di adeguamento degli impianti di illuminazione per le gallerie non ricadenti nell'ambito di applicazione del D.Lgs. 264/06, per gli svincoli autostradali, per le aree di servizio e i piazzali di casello. Gli adeguamenti puntano agli obiettivi principali della messa a norma e dell'efficientamento energetico.

In generale, per l'illuminazione delle aree di pertinenza autostradale l'efficientamento si ottiene con l'installazione di corpi illuminanti meno energivori a LED, che consentono, grazie a una innovativa elettronica di bordo, la loro puntuale regolazione mediante onde radio: imponendo, pertanto, progettualmente un metodo di gestione mirato alle effettive necessità di illuminazione ambientali si ottiene un ulteriore vantaggio nella riduzione dei consumi energetici in somma alla minor potenza già messa in campo con l'adozione di corpi illuminanti meno energivori.

Per quanto concerne gli altri consumi energetici, proseguono le attività di sostituzione delle caldaie a gasolio e gas, con modelli più efficienti attività volta all'efficientamento energetico degli edifici ed alla riduzione delle emissioni GHG.

Proseguono inoltre le attività di ottimizzazione delle temperature di riscaldamento e raffrescamento dei locali tecnologici ed edifici finalizzata alla riduzione dei consumi elettrici (raffrescamento) e di energia proveniente da fonti fossili quali gas e gasolio (riscaldamento).

Sono iniziate attività inerenti all'installazione di impianti fotovoltaici, in particolare a cura di SATAP A4 con l'impianto di Biandrate, e di Autostrada dei Fiori A6 con l'impianto della caserma Polizia stradale.

Tema materiale:

CONSUMI ENERGETICI ED EMISSIONI DI GHG

Ambito D.Lgs. 254/2016:
EMISSIONI DI GAS AD EFFETTO SERRA ED EMISSIONI INQUINANTI IN ATMOSFERA

Principali rischi di sostenibilità associati:

- Rischi regolatori ambientali

Sintesi delle principali azioni di gestione e mitigazione:

- Attività di monitoraggio inerenti le variazioni delle disposizioni di legge e regolamentari applicabili
- Politiche di Sostenibilità: Manifesto Ambiente, Politica sulla Biodiversità, Codice di Condotta Fornitori
- Strategia di Gruppo sul Clima, inclusi obiettivi di riduzione delle emissioni validati da SBTi e relativi action plan
- Allineamento alle raccomandazioni TCFD (Task Force on Climate-related Financial Disclusures)
- Sistema di Gestione SA 8000

EMISSIONI

Si riporta di seguito il dettaglio delle emissioni del Gruppo, calcolate in linea con i GRI Standard e con le linee guida del GHG Protocol "Corporate Accounting and Reporting Standard" pari complessivamente a 2,45 milioni di tonnellate di CO_2e, sostanzialmente in linea con l'esercizio precedente, calcolate secondo le raccomandazioni del GHG Protocol.

TOTALE EMISSIONI DIRETTE SCOPE1 [44] [tCO_2e] E INDIRETTE SCOPE 2 [45] [tCO_2] E INDIRETTE SCOPE 3 [46] [tCO_2e] [47]

	2022	2023
Scope 1	**85.879**	**73.862**
Scope 2 (Market Based)	**10.081**	**9.426**
Totale Scope 1 e Scope 2 (Market Based)	**95.960**	**83.288**
Scope 2 (Location Based)	**41.563**	**41.261**
Scope 3	**2.314.537**	**2.368.490**
Purchased goods and services	2.180.218	2.226.036
Capital goods	40.587	52.992
Fuel-and-energy-related activities	28.619	29.188
Upstream transportation and distribution	16.897	15.482
Waste generated in operations	2.399	1.110
Employee commuting	22.222	22.948
Investment	23.595	20.734
Totale Scope 1, Scope 2 (market based) e Scope 3	**2.410.497**	**2.451.778**

Le emissioni di Scope 1 e Scope 2 (Market Based) sono pari a 83.288 tCO_2e (95.960 nel 2022). La variazione (-13%) rispetto all'esercizio precedente è relativa al decremento delle emissioni di Scope 1 (-12.016 tCO_2e, -14%), principalmente per effetto della riduzione dei consumi da fonti fossili (e.g. gasolio e benzina) e del maggiore utilizzo di etanolo con fattori emissivi più bassi, e alla diminuzione di scope 2 Market Based (-656 tCO_2e, -7%) sostanzialmente attribuibile all'aumento della percentuale dell'energia elettrica utilizzata derivante da fonti rinnovabili (68% nel 2023, 70% nel 2022).

Le emissioni totali di Scope 3, pari a 2.368.490 tCO_2e nel 2023 (2.314.537 nel 2022), registrano un leggero incremento rispetto all'esercizio precedente (+53.953 tCO_2e, +2%) principalmente per effetto dell'incremento delle emissioni relative alla categoria Purchased Goods and Services (+45.818 tCO_2e, +2%) riconducibile alle maggiori emissioni derivanti dalle materie prime acquistate (+59.289 TCO_2e, +8%).

Nel 2023 le emissioni biogeniche derivanti dal processo di combustione di biomassa sono pari a 5.959 tCO_2e.

[44] Scope 1 (emissioni dirette): rientrano in questa categoria le emissioni da fonti di proprietà o controllate dall'organizzazione. Le emissioni di Scope 1 sono espresse in tonnellate di CO_2 equivalente [tCO_2e] e, seguendo le indicazioni del GHG Protocol, sono state incluse le emissioni di CO_2, CH_4 e N_2O (pari rispettivamente a 72.902 tCO_2e, 93 tCO_2e, 867 tCO_2e nel 2023)

[45] Scope 2 (emissioni indirette): rientrano in questa categoria le emissioni desunte dai consumi di energia elettrica acquistata. Le emissioni di Scope 2 sono espresse in tonnellate di CO_2,tuttavia la percentuale di metano e protossido di azoto ha un effetto trascurabile sulle emissioni totali di gas serra (CO_2 equivalenti) come desumibile dalla letteratura tecnica di riferimento

[46] Scope 3 (emissioni indirette): rientrano in questa categoria le altre emissioni indirette generate lungo la catena del valore derivanti da fonti emissive non controllate dall'organizzazione.

[47] Fonte dei fattori di conversione utilizzati: DEFRA 2023. Fonte dei fattori di emissione e Global Warming Potential (GWP) utilizzati: DEFRA 2023, TERNA 2020 e AIB 2022

LE EMISSIONI DI SCOPE 3

Oltre alle emissioni di Scope 1 e Scope 2, in accordo con le raccomandazioni pubblicate dal GHG Protocol nella sua Technical Guidance for Calculating Scope 3 Emissions, sono state calcolate o stimate le seguenti categorie di Scope 3 ritenute rilevanti per il Gruppo: Purchased goods and services, Fuel-and-energy-related activities (non incluse negli Scope 1 o 2), Waste generated in operations, Capital goods, Upstream transportation and distribution, Employee commuting e Investments.

Le altre categorie di emissioni incluse nel GHG Protocol Scope 3 Standard sono state ritenute non applicabili o non rilevanti per via degli ammontari trascurabili rispetto a tutte le categorie applicabili di Scope 3.

In particolare, le emissioni di Scope 3 da beni e servizi acquistati da terzi sono calcolate mediante tre differenti approcci: (i) attraverso l'acquisizione di dati primari dei fornitori (consumi ed emissioni dei fornitori monitorati mediante piattaforma informatica dedicata e attraverso certificazioni ambientali di prodotto EPD o LCA); (ii) calcolate applicando alle quantità acquistate i fattori di emissione da database certificati; (iii) calcolate applicando l'intensità carbonica al valore economico del costo (carbon intensity).

INIZIATIVE DI RISPARMIO ENERGETICO 2023

Tra le principali iniziative messe in atto durante l'esercizio 2023 per il raggiungimento di un maggiore risparmio energetico, le società concessionarie del Gruppo in Italia hanno avviato piani di efficientamento energetico degli impianti di illuminazione, tramite la sostituzione con lampade a LED, per i quali si prevede un risparmio energetico di circa 826 MWh annui.

Per quanto riguarda le concessionarie del Gruppo EcoRodovias, invece, nel 2023 sono stati prodotti dagli impianti fotovoltaici installati circa 2.115 MWh di energia pulita.

CONSUMI IDRICI

Nel 2023 le società del Gruppo ASTM hanno consumato complessivamente circa 1.172 megalitri (ML) d'acqua (999 ML nel 2022).

In particolare, circa il 44% (57% nel 2022) del prelievo idrico fa riferimento a risorse idriche di terze parti [48], il 9% (11% nel 2022) ad acque di superficie, circa il 45% (32% nel 2022) ad acque sotterranee, e lo 0% circa ad acqua di mare (0% nel 2022).

CONSUMI IDRICI [49] DEL GRUPPO
(valori espressi in ML)

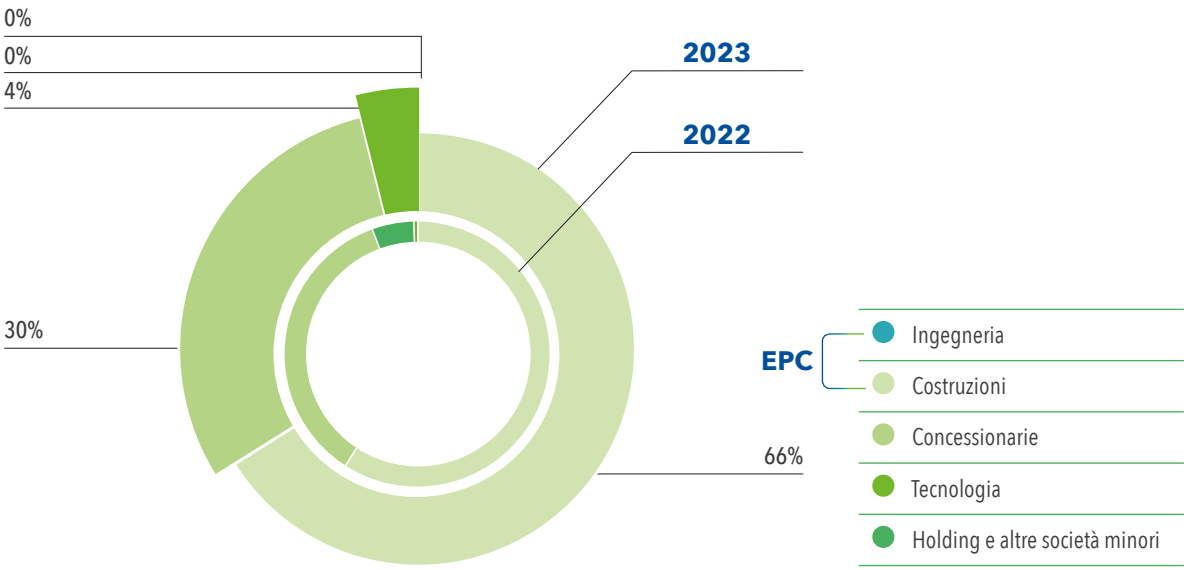
	2022		2023	
	Tutte le aree	Aree a stress idrico*	Tutte le aree	Aree a stress idrico*
Acque di superficie - Total (Ml)	113	16	110	26
Acque dolci (Ml)	113	16	110	26
Altra acqua (Ml)		-		-
Falda acquifera - Total (Ml)	317	118	530	139
Acque dolci (Ml)	257	58	496	105
Altra acqua (Ml)	60	60	34	34
Acqua marina - Total (Ml)		-		-
Acque dolci (Ml)		-		-
Altra acqua (Ml)		-		-
Acqua prodotta - Total (Ml)		-	11	-
Acque dolci (Ml)		-	11	-
Altra acqua (Ml)		-		-
Acqua di terze parti - Total (Ml)	569	403	521	294
Acque dolci (Ml)	485	318	463	236
Altra acqua (Ml)	85	85	58	58
Totale acqua da terze parti prelevata per fonte		403		294
Acque di superficie (Ml)		186		193
Falda acquifera (Ml)		73		48
Acqua marina (Ml)		144		53
Acqua prodotta (Ml)		-		-
Totale acqua	**999**	**537**	**1.172**	**459**
di cui Joint	268	258	173	166

*Per «stress idrico» s'intende la capacità o meno di soddisfare la domanda umana ed ecologica di acqua con particolare riferimento alla disponibilità, qualità o accessibilità dell'acqua. Per la valutazione delle aree a stress idrico sono stati utilizzati l' 'Aqueduct Water Risk Atlas 2021' del World Resources Institute e il 'Water Risk' del WWF.

[48] Per «acqua di terze parti» si intende acqua fornita da acquedotti, impianti di trattamento delle acque reflue municipali, servizi pubblici o privati e altre organizzazioni coinvolte nella fornitura, trasporto, trattamento, smaltimento o uso di acqua e affluenti
[49] Alcuni dati relativi ai consumi idrici sono il risultato di stime

CONSUMI IDRICI DEL GRUPPO PER BUSINESS

(valori espressi in ML)



Come evidenziato dal grafico, il 66% dei consumi idrici interessano il settore delle costruzioni (58 % nel 2022). In particolare, l'utilizzo di acqua avviene principalmente nei cantieri, con un consumo di 771 ML (581 ML pari nel 2022).

Con riferimento al settore delle concessioni nei cantieri manutentivi si evidenzia un consumo pari a 349 ML (357 ML nel 2022), che rappresenta circa il 30% dei consumi totali del Gruppo (36% nel 2022).

L'utilizzo di acqua per i settori ingegneria, tecnologia e altro risulta invece significativamente inferiore: si attesta ad un livello di 51 ML pari al 4% dei consumi totali del Gruppo (59 ML pari al 6% dei consumi totali del Gruppo nel 2022), prevalentemente destinati all'utilizzo nelle sedi operative.

RIFIUTI

In linea con le politiche del Gruppo, i rifiuti prodotti sono, ove possibile, riciclati e, per la restante parte, smaltiti nei siti più idonei a seconda della tipologia del rifiuto stesso. La politica del Gruppo in tema di gestione dei rifiuti è orientata a garantire la gestione sostenibile degli stessi incrementando la percentuale di rifiuti riciclati e continuando ad assicurare una gestione responsabile dei rifiuti pericolosi.

La tipologia di rifiuti prodotti è disomogenea a causa della varietà dei business gestiti del Gruppo.

Il quantitativo maggiore di rifiuti (61% del totale) è originato dal settore costruzioni (91% nel 2022). A seguire i settori delle concessioni, con il 26% (8% nel 2022) e infine i settori ingegneria, tecnologia e holding, che insieme contano il 14% (meno dell'1% nel 2022).

Il totale dei rifiuti prodotti nel 2023 ammonta a 1.035 mila tonnellate (oltre 1.601 mila tonnellate nel 2022) con una diminuzione del 35% (84% nel 2022).

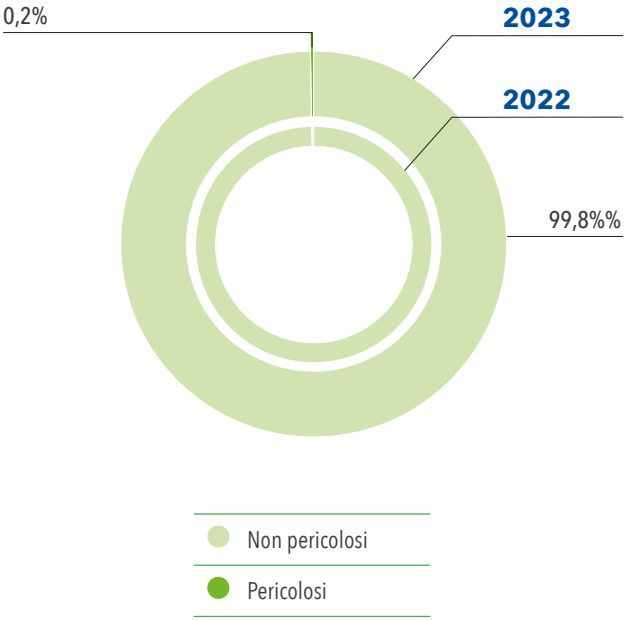
La variazione dei rifiuti è dovuta ad un effetto combinato di un aumento di circa 385 mila tonnellate e di una riduzione di circa 950 mila. Il 37% della variazione in aumento è riconducibile principalmente alle società del Gruppo EcoRodovias ed è legato all'utilizzo del "Reclaimed Asphalt Pavement" (RAP), che viene prima stoccato come rifiuto e poi riutilizzato per nuove opere di costruzione e alla duplicazione di 23km di carreggiata sulla tratta autostradale Eco135. Un ulteriore 44% della variazione in aumento è relativa ai lavori nel cantiere sulle tratte della società Autofiori effettuate da Sinelec e all'inizio di nuove commesse negli Stati Uniti. La variazione in diminuzione è quasi interamente dovuta al termine dei lavori nei cantieri di Itinera in Medio Oriente, in Romania e negli Stati Uniti.

Nel 2023, il 96% dei rifiuti prodotti dal Gruppo è stata riciclata e riutilizzata (94% nel 2022), mentre il 4% è smaltito in discarica, incenerito o dismesso in altro modo (6 nel 2022). Lo smaltimento dei rifiuti è gestito tramite servizi municipali e ditte specializzate. La quasi totalità dei rifiuti (99,8%, 99% nel 2022) rientra nella categoria dei non pericolosi.

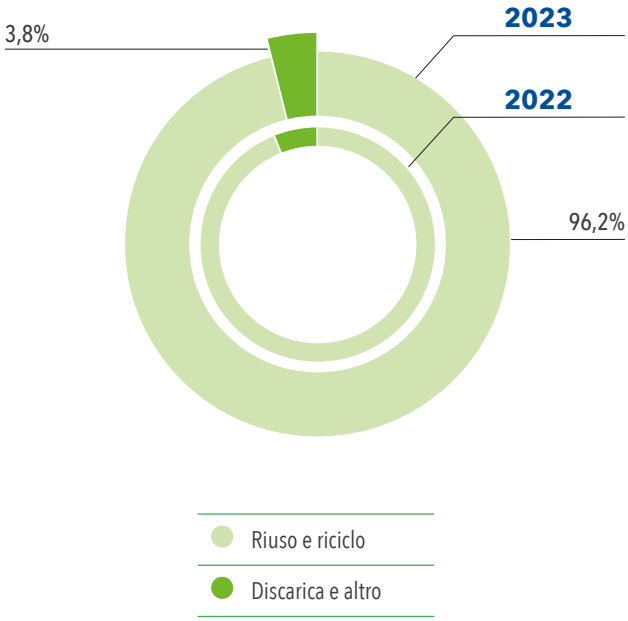
RIFIUTI DEL GRUPPO PER METODO DI SMALTIMENTO
(valori espressi in tonnellate)

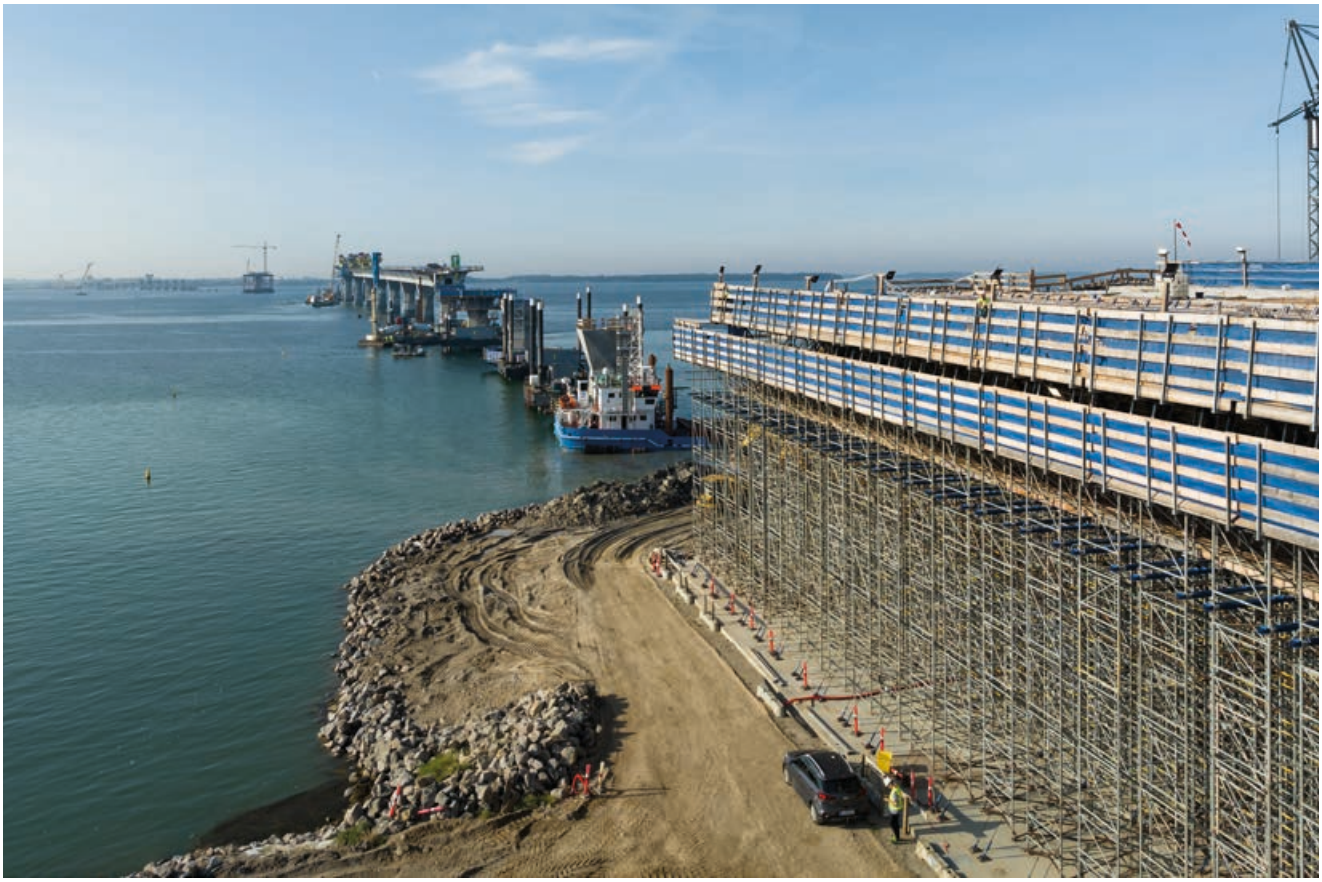
METODO DI SMALTIMENTO	2022				2023			
	Pericolosi	Non Pericolosi	Totale	% Totale	Pericolosi	Non Pericolosi	Totale	% Totale
Riuso [t]	0	295.865	295.864	18%	78	262.971	263.049	25%
Riciclo [t]	372	1.211.471	1.211.843	76%	1.610	731.612	733.222	71%
Recupero energetico [t]	106	492	599	0%	53	457	510	0%
Incenerimento [t]	26	377	403	0%	17	572	589	0%
Discarica [t]	617	55.682	56.299	4%	389	35.972	36.361	4%
Altro [t]	941	35.969	36.910	2%	253	1.451	1.704	0%
Totale	**2.062**	**1.599.856**	**1.601.918**	**100%**	**2.400**	**1.033.035**	**1.035.435**	**100%**
di cui joint operation	56	735.584	735.640	46%	636	195.092	195.728	19%

RIFIUTI DEL GRUPPO PER TIPOLOGIA



RIFIUTI DEL GRUPPO PER METODO DI SMALTIMENTO





PROTEZIONE DEL TERRITORIO, RIDUZIONE DEL CONSUMO DI SUOLO E TUTELA DELLA BIODIVERSITÀ

Lo svolgimento delle attività del Gruppo è improntato sulla tutela dell'ambiente inteso come patrimonio da proteggere e valorizzare. L'obiettivo, quindi, è contemperare, nei progetti di manutenzione e adeguamento della rete autostradale nonché di costruzione di nuove tratte, le caratteristiche dell'ambiente con le esigenze della comunità e gli standard delle Istituzioni.

Il territorio è considerato un bene fondamentale da preservare. In quest'ottica le attività del Gruppo si sono orientate anche alla valorizzazione delle vocazioni ambientali e alla tutela del patrimonio storico culturale.

Nel corso del 2023 le attività previste dai Piani di monitoraggio ambientale, definiti in fase progettuale, hanno interessato principalmente il tratto autostradali A12 Livorno – Sestri Levante e A15 Parma – La Spezia, nonché la costruenda nuova viabilità di adduzione al casello di Parma Ovest in prossimità dell'abitato di Noceto. In particolare, è giunto a termine nel corrente anno l'audit ambientale presso il cantiere A4 lotto 2.3. Con particolare riferimento alla viabilità di adduzione al casello di Parma Ovest, si sono conclusi i monitoraggi della fase di ante operam e sono stati avviati quelli di corso d'opera; è stata avviata altresì l'attività di audit ambientale, fondamentale ai fini della verifica delle ripercussioni ambientali generate dalle attività lavorative all'interno dei confini del cantiere.

Sono inoltre proseguite le attività di monitoraggio ambientale nell'ambito dei lavori di realizzazione del Ti.Bre. (Corridoio Plurimodale Tirreno-Brennero), con successiva validazione e pubblicazione sul Sistema Informativo Territoriale delle schede di misura relative alle singole componenti naturali potenzialmente impattate dalle lavorazioni in corso; in considerazione dello stato di avanzamento dei lavori, particolare interesse è stato rivolto alle componenti vegetazionali e faunistiche. Specifica attenzione è stata posta alle specie animali che rivestono un interesse speciale in tema di ambito di riproduzione.

Nel corso del 2023, nell'ambito delle attività del lotto II.6b dell'autostrada A33 Asti-Cuneo, è stata completata la nuova area umida in corrispondenza del torrente Talloria, al confine tra i Comuni di Alba e Roddi; la nuova area umida, che si estende su una superficie di circa 10.000 mq, è stata realizzata a compensazione di un'area preesistente, interrata durante la realizzazione del viadotto sul torrente Talloria. L'intervento è stato preceduto da un accurato studio di caratterizzazione naturalistica del sito preesistente, che ha consentito di ottimizzare le scelte progettuali e, conseguentemente, di creare un nuovo habitat rivelatosi idoneo a ripristinare rapidamente e con ottimi risultati l'ecosistema originario.

Nell'ambito delle opere di adeguamento, obbligatorie per legge, delle gallerie di sviluppo superiore a 500 metri è prevista anche la realizzazione di un sistema di drenaggio delle acque. Tali opere consentono di controllare la diffusione, sul piano viabile, di liquidi tossici o infiammabili sversati a seguito di un incidente o di un guasto ad un veicolo contribuendo, così, a limitare le conseguenze di un evento. I liquidi sversati vengono accumulati all'interno di una specifica vasca di idonee dimensioni, realizzata in cemento armato ed internamente impermeabile, evitando che gli stessi possano contaminare l'ambiente circostante. La maggior parte dei sistemi previsti lungo le tratte autostradali del Gruppo sono stati realizzati, attualmente sono ancora in corso di completamento quelli lungo il tronco A10. In tema di preservazoine delle acque, lungo l'autostrada A4 Torino-Milano e più precisamente a Biandrate–Vicolungo, è in corso di ultimazione un punto di accumulo delle acque piovane da seimila metri cubi, la cui realizzazione è stata avviata a fine 2022: si tratta di un sistema di raccolta e regimazione della risorsa idrica che permetterà alle acque di confluire in vasche di conservazione per usi futuri, anche interni (es. lavaggio delle installazioni di pannelli fotovoltaici, energia termica inerziale degli impianti di climatizzazione a bassa temperatura).

L'anno 2023 ha visto l'avvio della progettazione di due ulteriori siti, identificati negli svincoli di Novara Ovest e Greggio, con l'obiettivo di potenziare ulteriormente la rete di recupero e regimazione della risorsa idrica mediante l'apporto di 18.000 mc d'acqua annui a disposizione per le lavorazioni di cantiere, lavaggio dei pannelli, fornitura per le pulizie della viabilità durante i mesi più scarni di precipitazioni, riducendo l'impatto derivante dalla captazione da falda e efficientando l'utilizzo della risorsa.

POLITICA SULLA BIODIVERSITÀ

ASTM e le proprie società operative controllate hanno adottato una Politica sulla biodiversità, impegnandosi nella conservazione e tutela della biodiversità e dei servizi ecosistemici.

Durante lo svolgimento delle proprie attività di business, il Gruppo interagisce con vari ecosistemi, paesaggi e specie animali. ASTM si impegna pertanto a promuovere la biodiversità degli ecosistemi, sviluppando nuovi progetti in modo sostenibile, proteggendo e promuovendo lo sviluppo e la crescita del patrimonio naturale. Tali impegni sono assunti e promossi attraverso la Politica, affinché i vari livelli dell'organizzazione e le altre società del Gruppo possano progredire nello sviluppo di metodi di analisi e di azioni per la conservazione della biodiversità nella pianificazione e nello svolgimento delle loro attività. La finalità è integrare la conservazione della biodiversità nell'operatività del Gruppo, inclusa la sua considerazione nelle decisioni relative alle fasi di costruzione, gestione e smantellamento di qualsiasi infrastruttura.

GESTIONE DEL RISCHIO IDROGEOLOGICO

Grande attenzione è stata altresì rivolta al contesto idrogeologico in cui le autostrade sono inserite e numerose sono state le realizzazioni e le iniziative che hanno caratterizzato nel 2023 questo settore.

Le concessionarie italiane del Gruppo si sono dotate di un Piano d'Azione per il Mantenimento in efficienza dell'Infrastruttura (PAMI) che, nel corso del 2023, ha visto riconosciuta la propria validità tecnica e la correttezza dell'approccio metodologico adottato in ambito manutentivo, attraverso l'asseverazione dei Fascicoli Tecnici costituenti il documento, da parte del Centro Interdipartimentale SISCON (Safety of infraStructure CONstruction) del Politecnico di Torino. In particolare, il Fascicolo Tecnico "Versanti e Opere di Presidio" fornisce indicazioni sulle modalità di gestione del monitoraggio e manutenzione delle opere e sui presidi quali: opere di sostegno (es. terre rinforzate, muri in gabbioni), opere di difesa passive (es. barriere paramassi, reti chiodate), opere di drenaggio superficiale (es. fossi, canalette), opere di drenaggio profondo (es. dreni suborizzontali, trincee drenanti, pozzi drenanti).

Tra le iniziative specifiche si conferma la prosecuzione nel corso del 2023 del controllo, per mezzo di un avanzato sistema di monitoraggio integrato, del movimento franoso di versante, localizzato nel territorio del Comune di Quincinetto – frazione Chiappetti, da parte della società concessionaria S.A.V., in collaborazione con il Centro di Competenza per la Protezione Civile dell'Università di Firenze. Prosegue inoltre, sempre per la concessionaria S.A.V., con il supporto tecnico-scientifico del Centro di Competenza per la Protezione Civile dell'Università di Firenze, l'attività di gestione del rischio idraulico e idrogeologico correlato agli eventi metereologici di carattere eccezionale, attraverso la rete di monitoraggio idrometrico, e di transito di materiale solido in corrispondenza di alcune sezioni critiche di sovrappasso dell'infrastruttura autostradale sui corsi d'acqua, nonché il monitoraggio dei fenomeni idrogeologici lungo l'intera infrastruttura autostradale di competenza attraverso la tecnica dell'interferometria radar satellitare InSAR.

Il monitoraggio dell'evoluzione dei fenomeni franosi consente infine di pianificare e programmare azioni specifiche su diverse scale di intervento. Nel corso dell'esercizio 2023 sono proseguiti diversi

studi di approfondimento per una migliore caratterizzazione e definizione dei movimenti franosi. In generale si esegue un controllo costante sulla strumentazione che, in occasione di studi e progetti, viene installata proprio ai fini del monitoraggio dei fenomeni naturali che interferiscano (o possano potenzialmente interferire) con le infrastrutture.

Nel 2023 sono state ultimate le valutazioni per il calcolo delle classi di attenzione idraulica e frane per tutte le opere delle reti autostradali con luce superiore ai 6 m, così come previsto dalle Linee Guida per la Classificazione e Gestione del Rischio, la Valutazione della Sicurezza ed il Monitoraggio dei Ponti Esistenti. Tale attività ha garantito un quadro valutativo del rischio idrogeologico omogeneo per tutte le opere appartenenti alle concessionarie di Gruppo.

TUTELA DELLA BIODIVERSITÀ

L'impegno per la tutela della biodiversità è testimoniato dalla progettazione, successiva realizzazione e verifica post realizzazione di opere di mitigazione ambientale, attuate mediante un attento studio della vegetazione potenzialmente presente nelle aree d'inserimento e l'impiego di flora autoctona.

In particolare, nel corso del 2023 e nell'ambito delle convenzioni di durata decennale stipulate da S.A.T.A.P. per il tratto autostradale Torino-Milano con l'Università degli Studi di Torino, sono proseguite le attività orientate alla realizzazione di impianti sperimentali di opere a verde, volte alla riqualificazione paesaggistica e alla rinaturalizzazione di aree degradate, sottoposte all'attività di cantierizzazione legata alla costruzione dell'ammodernamento autostradale in diversi comuni.

Nel sito sperimentale di Vicolungo sono state condotte attività di gestione e di monitoraggio dei rimboschimenti sperimentali realizzati nella primavera del 2018. Anche nel 2023 si conferma il quadro generale più che promettente soprattutto per le aree sottoposte a ripristino sperimentale con suolo ricostituito. In generale la maggior parte delle piante risulta ben adattata alle nuove condizioni pedoclimatiche. La mortalità nelle piante derivanti dal primo rimboschimento si è pressoché arrestata nonostante le ormai costanti difficili condizioni climatiche estive. Gli individui messi a dimora successivamente, hanno resistito bene all'assenza delle precipitazioni grazie al continuo monitoraggio delle condizioni di stress e al pronto intervento con irrigazione di soccorso. Anche in questa stagione vegetativa sono state osservate diverse tracce del passaggio di animali quali ad esempio piccoli roditori, anfibi, cinghiali, poiane ed altri uccelli che hanno nidificato fra le fronde delle piante: ciò permette di affermare che è in atto un processo di naturalizzazione dell'impianto, altro sintomo della corretta pianificazione in fase progettuale.

Il tema della permeabilità ecologica delle infrastrutture nei confronti della fauna trova sempre un'attenzione particolare nelle progettazioni.

Specifiche valutazioni sono condotte in fase di progettazione per tutti gli interventi situati in aree sensibili sotto il profilo della biodiversità o in prossimità di esse; valutazioni che riguardano la fase di esercizio ma anche quella di cantiere e che prevedano oltre alla verifica di conformità rispetto ai regolamenti delle aree protette tutte le necessarie misure di mitigazione.

Nel corso del mese di settembre 2023, ad esempio, presso il Viadotto Bormida di Pallare dell'Autostrada Torino-Savona in Comune di Carcare (SV), sono stati rinvenuti nel sottoimpalcato 26 nidi risultati appartenere a due differenti specie: rondine montana (Ptyonoprogne rupestris) e balestruccio (Delichon urbicum).

A seguito dei rinvenimenti, gli interventi di manutenzione straordinaria, che prevedevano demolizioni e sostituzioni di pile ed impalcati, sono stati riprogrammati in funzione dell'occupazione dei nidi. Sono inoltre state previste procedure per la gestione dell'avifauna nidificante da mettere in atto in previsione della stagione riproduttiva nella primavera del 2024. Per garantire la nidificazione sulla "nuova struttura" si prevede il posizionamento sulle pile di nidi artificiali o nest-box che possono essere utilizzati in alternativa dagli esemplari di ritorno. A seguito dell'installazione dei sistemi di dissuasione e la gestione saranno eseguiti controlli da parte di un ornitologo, così come per la valutazione dell'efficacia dei nidi artificiali installati. Nell'ambito degli investimenti finalizzati al miglioramento del sistema autostradale e della tutela ambientale, sono state avviate dalle concessionarie del Gruppo significa-

GLI IMPATTI DEL GRUPPO SULLA BIODIVERSITÀ

Nel 2022 il Gruppo ASTM ha sviluppato una mappatura degli impatti sulla biodiversità con il supporto dell'Integrated Biodiversity Assessment tool (IBAT), un programma di lavoro multi-istituzionale che coinvolge BirdLife International, Conservation International, IUCN (International Union for Conserva-tion of Nature) e UNEP-WCMC (United Nations Environment Programme -World Conservation Monitoring Centre). In particolare, per aumentare la trasparenza e l'inclusione delle tematiche legate alla biodiversità nella rendicontazione annuale di sostenibilità, è stato predisposto un Multi-site Report. Il Report consente di valutare le caratteristiche relative alla biodiversità dei siti operativi per la divulgazione a livello aggregato. Per ogni sito operativo scelto, vengono fornite i seguenti dettagli relativi alla biodiversità:

- le aree protette e le aree chiave per la biodiversità all'interno di un raggio ritenuto significativo dal Gruppo di 3 km;
- le specie della IUCN Red List classificate come Critically Endangered, Endangered o Vulnerable che si trovano potenzialmente entro un raggio di 50 km dai siti operativi considerati.

In particolare, il 70% dei siti operativi del Gruppo si trovano entro 3 km da un'area protetta e il 24% si trova entro 3 km da un'aree chiave per la biodiversità.

Relativamente ai siti operativi che contano il maggior numero di specie della IUCN Red List che si trovano potenzialmente entro un raggio di 50 km ricordiamo: Autostrada dei Fiori S.p.A. (A10) con un totale di 187 specie, di cui 22 Critically Endangered, 60 Endangered e 105 Vulnerable; Società Autostrada Ligure Toscana – SALT p.A. (A15) con un totale di 150 specie, di cui 22 Critically Endangered, 47 Endangered e 81 Vulnerable; ECO101 Concessionaria de Rodovias S.A. con un totale di 289 specie, di cui 35 Critically Endangered, 124 Endangered e 130 Vulnerable e Concessionaria Ponte Rio-Niteroi SA – Ecoponte con un totale di 233 specie, di cui 32 Critically Endangered, 99 Endangered e 102 Vulnerable.

Sulla base di tale analisi le società del Gruppo ASTM valutano le iniziative di tutela della biodiversità da implementare.

tive opere per il potenziamento delle reti di recinzione autostradali, con l'obiettivo di adeguare le reti di protezione nei tratti maggiormente esposti al potenziale scavalcamento da parte di animali selvatici e in questo modo garantire maggiore sicurezza degli utenti in transito. Attualmente, lungo il tratto autostradale A6 Torino-Savona sono stati posati 20 km di recinzione su una previsione di circa 100 km di rete. Lungo la tratta A10 Savona-Ventimiglia sono stati posati complessivamente 25 km dei circa 43 km previsti.

RIDUZIONE DEL CONSUMO DI SUOLO E RIUTILIZZO MATERIALI

In relazione alla riduzione del consumo di suolo e alla tendenza generale a livello europeo in merito al riutilizzo delle risorse, da preferirsi rispetto al consumo di materie prime non rinnovabili, è stata prevista, sia a livello progettuale che operativo, la massimizzazione del reimpiego dei materiali da scavo.

In particolare, una volta verificate le caratteristiche sia geotecniche che chimiche, al fine di ridurre quanto più possibile l'introduzione in cantiere di materiali naturali derivanti da siti estrattivi, si è cer-

cato di progettare e realizzare le nuove opere tramite il reimpiego dei terreni naturali scavati su cui insistono le nuove infrastrutture. Allo stesso modo è stato favorito il riutilizzo di aggregati riciclati sia provenienti da impianti esterni autorizzati, e certificati, che da lavorazioni interne. Inoltre, è stato favorito, laddove non fosse possibile il reimpiego diretto, il trasporto dei materiali di scavo a siti alternativi (es. riempimenti, riambientalizzazioni) o a soggetti recuperatori autorizzati piuttosto che la via dello smaltimento definitivo da considerarsi sempre quale ultima opzione. In generale, nel 2023, in tutti i progetti sono state valutate, dopo un accurato studio dei bilanci e della geologia dei luoghi, le migliori soluzioni in tema di riutilizzo, che non solo consentano di diminuire l'impatto delle opere sul territorio ma che permettano anche di favorire l'economia circolare a tutti i livelli. Sono inoltre stati studiati in fase progettuale, al fine di favorire appunto il reimpiego di materiali da scavo, le caratteristiche sito-specifiche delle aree in cui è prevista la realizzazione di nuove opere approfondendo il grado di conoscenza delle caratteristiche naturali dei luoghi e nello specifico dei terreni.

Per garantire uno sviluppo sostenibile, sia nella fase di costruzione di nuove autostrade che nella fase di manutenzione e ripristino di quelle esistenti, il Gruppo si è inoltre impegnato a promuovere l'utilizzo di materie prime innovative a ridotto impatto ambientale e a favorire il riutilizzo – in particolare – del materiale proveniente dalla fresatura delle pavimentazioni stradali.

Nel corso del 2023 nel cantiere di Riqualificazione del piazzale autostradale di Ventimiglia è stato massimizzato il riutilizzo del materiale derivante dalla fresatura del piazzale esistente e delle rampe di svincolo, nel rispetto della normativa vigente; tale materiale è stato reimpiegato per il completamento delle opere in corrispondenza dei nuovi rilevati. Anche i materiali provenienti dalle demolizioni dei fabbricati esistenti hanno trovato utile reimpiego nella realizzazione delle nuove opere.

CRITERI AMBIENTALI MINIMI (CAM)

Anche nel corso del 2023, S.I.N.A. ha proseguito la partecipazione ai lavori del tavolo tecnico istituito presso il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (MaSE), che si occupa della definizione dei "Criteri Ambientali Minimi (CAM) per la progettazione e i lavori inerenti la costruzione e manutenzione delle infrastrutture stradali", in attuazione del Piano d'Azione Nazionale sul green public procurement - (PAN GPP).

Tali criteri sono requisiti ambientali definiti per le varie fasi del processo di acquisto, volti a individuare la soluzione progettuale, il prodotto o il servizio migliore sotto il profilo ambientale lungo il ciclo di vita: una volta divenuti efficaci - con loro adozione in uno specifico decreto - essi saranno utilizzati dalle stazioni appaltanti per il conseguimento degli obiettivi ambientali previsti dal PAN GPP, nell'ambito delle procedure di gara, come previsto dal D.Lgs. 36/2023.

Il lavoro ha ripreso a fine settembre 2023 ed è stato finalizzato a verificare in collaborazione con il Ministero preposto il documento scaturito dalle consultazioni con gli Enti e gli operatori di settore; esso ha recepito i contributi tecnici e i suggerimenti pertinenti al fine di emanare un documento finale che risponda all'imprescindibile esigenza della salvaguardia ambientale, indicando modalità di gestione delle fasi di progettazione e lavori, attuabili e conseguibili da parte dei diversi soggetti coinvolti e pertanto realmente efficaci. In particolare, S.I.N.A. ha preso parte agli specifici tavoli tecnici di approfondimento su argomenti quali, ad esempio, circolarità dell'economia e uso ragionato delle materie, gestione del fresato e delle pavimentazioni.

In attesa che siano definiti i CAM specifici per il settore delle strade, l'attenzione del Gruppo è comunque rivolta alla minimizzazione, lungo l'intero ciclo di vita della strada, dell'utilizzo delle risorse per la produzione dei materiali da costruzione, alla conservazione degli habitat e delle risorse idriche, nonché alla riduzione delle emissioni in atmosfera

S.I.N.A. E LA PROTEZIONE AMBIENTALE

Relativamente al tema della protezione ambientale, S.I.N.A. ha investito sin dal 2018 nell'acquisizione di competenze nell'ambito del Protocollo di sostenibilità Envision, un sistema di certificazione tramite rating per la valutazione delle infrastrutture sostenibili, avviando annualmente corsi di formazione ed aggiornamento del proprio personale certificato come Envision Sustainability Professional, ovvero figure professionali abilitanti alla certificazione di progetti secondo i dettami del protocollo. Envision valuta in modo olistico lo sviluppo dell'infrastruttura, dalla fase progettuale a quella realizzativa, e la sua sostenibilità fino a fine vita. S.I.N.A. ha quindi in corso un processo di definizione di specifiche linee guida per la progressiva integrazione dei principi del protocollo Envision all'interno della progettazione.

Nel corso del 2023 specifica attenzione è stata posta alla progressiva implementazione, all'interno delle attività di progettazione e realizzazione delle opere infrastrutturali, del rispetto dei criteri di vaglio tecnico dettati dal Regolamento EU della Tassonomia, assicurando il proprio supporto e contributo alla definizione ed aggiornamento della Linea Guida di pianificazione strategica di Gruppo e corredando i progetti, nelle loro varie fasi e ove possibile, di tutti gli elementi necessari a garantire l'allineamento ad almeno uno dei sei obiettivi ambientali del citato regolamento e ai criteri del "Do No Significant Harm" (DNSH).

S.I.N.A. sta altresì procedendo, nell'ambito del contesto territoriale in cui insiste la rete del Gruppo, all'implementazione di studi e valutazioni finalizzati a valutare la vulnerabilità della rete autostradale nei confronti dei mutati scenari connessi al cambiamento climatico. Dall'ottobre 2022 S.I.N.A. sta infatti lavorando, utilizzando i dati forniti dal servizio DATACLIME della Fondazione CMCC Centro Euro-Mediterraneo di Cambiamenti Climatici, alla predisposizione di specifiche carte climatiche con la "mappatura del rischio determinato dal cambiamento climatico" contenenti il più aggiornato patrimonio informativo sul clima attuale di riferimento e sulle variazioni climatiche attese, in relazione alle quali saranno effettuate le necessarie valutazioni di adattamento.

Sempre in merito ai temi ambientali, con particolare riferimento alla protezione del territorio, alla tutela della biodiversità e alla riduzione del consumo di suolo, la società ha consolidato qualifiche e competenze nella realizzazione degli studi di impatto ambientale, inclusa la verifica preventiva dell'interesse archeologico, e nella progettazione delle opere di mitigazione, conservazione e compensazione ambientale. Inoltre, la società è specializzata negli studi nel settore dell'inquinamento acustico (ove supporta da oltre 20 anni le concessionarie italiane del Gruppo), nella gestione delle terre e rocce da scavo e nella conduzione degli audit ambientali di cantiere durante la fase di realizzazione delle infrastrutture. In particolare, S.I.N.A. fornisce assistenza ambientale nel corso della realizzazione e/o l'adeguamento delle opere, affinché sia garantito il massimo livello di tutela ambientale e di protezione del territorio, tramite la verifica dell'applicazione di buone pratiche tese al controllo e al contenimento dell'impatto dei cantieri.

Degna di rilievo l'attiva partecipazione - da oltre 30 anni - ai programmi di ricerca dell'Associazione Mondiale della Strada (AIPCR) e la presidenza, da 15 anni, del Comitato Tecnico Nazionale che si occupa dei Cambiamenti Climatici, delle politiche di mitigazione e adattamento e della resilienza delle infrastrutture. In particolare, nel corrente quadriennio di ricerca (2020 – 2023) S.I.N.A. presiede il Comitato Nazionale 1.4 "Cambiamenti Climatici e resilienza delle infrastrutture stradali" all'interno del tema strategico "Gestione Concessionarie Stradali". Tale Comitato si occupa nello specifico di approfondire le tematiche relative all'impatto sulle strade dei cambiamenti climatici e degli altri rischi, di modalità per valutare ed accrescere la resilienza delle infrastrutture e di identificare gli impatti socio-economici che tali eventi possono produrre sull'utenza stradale e più in generale su tutti gli Stakeholder. Le attività del comitato, raccolte nel Quaderno del C.T. 1.4 "Cambiamenti climatici e resilienza della rete stradale", sono state esposte e condivise durante il XXIX Convegno Nazionale di PIARC Italia che si è tenuto a Roma il 24 e il 25 maggio 2023.

S.I.N.A., assieme ai colleghi internazionali del PIARC, ha inoltre contribuito alla redazione del Report dal titolo "UNIFORM AND HOLISTIC APPROACHES TO RESILIENCE: CLIMATE CHANGE AND OTHER HAZARDS" del Technical Commitee 1.4 "Climate Change and Resilience of Road Network» che è stato presentato al XXVII Congresso Mondiale della Strada PIARC che si è tenuto a Praga dal 2-6 ottobre 2023. S.I.N.A. ha partecipato inoltre, alle sessioni poster nelle quali sono stati presentati i lavori eseguiti in ambito della sostenibilità delle pavimentazioni stradali: poster "The assessment of noise through the recognition of pavement surface characteristics" e poster - "Evaluation of the carbon footprint of super-modified bituminous road pavement in a smart-road project".

e sonore. A tal fine, S.I.N.A. ha intrapreso uno studio di caratterizzazione dell'emissione sonora delle pavimentazioni in alcune tratte autostradali gestite dal Gruppo, attraverso la tecnica CPX (Close Proximity Method). Questo progetto ha come finalità la progressiva creazione, negli anni, di una mappatura completa delle caratteristiche acustiche della rete autostradale gestita dal Gruppo, monitorando nel tempo l'impatto sonoro delle pavimentazioni per valutarne anche lo stato di conservazione e di invecchiamento.

Per l'applicazione dei CAM già approvati, le concessionarie italiane del Gruppo ASTM hanno iniziato a prevedere al loro inserimento nei Capitolati speciali d'appalto e nei Criteri di valutazione per le gare OEPV (Offerta Economicamente Più Vantaggiosa).

GESTIONE DEL RUMORE

Tra i settori di attività del Gruppo, l'attenzione al tema del rumore riveste un ruolo particolarmente importante in relazione al business delle concessioni e delle costruzioni.

Le infrastrutture di trasporto e il traffico autostradale ad esso correlato rappresentano una fonte di inquinamento acustico ampiamente diffusa e significativa sul territorio. Tuttavia, sull'impatto per la comunità e sulla percezione del rumore incide notevolmente la localizzazione dell'infrastruttura rispetto ai centri abitati.

Consapevole dell'importanza di mitigare i potenziali effetti negativi sulla collettività, le società concessionarie del Gruppo monitorano continuamente il livello di inquinamento acustico attraverso la misurazione e lo studio degli impatti, la progettazione e la costruzione delle opere di mitigazione avviata negli anni passati. Nel 2023 sono proseguite, secondo gli impegni definiti nei piani finanziari di ciascuna società concessionaria, le attività di progettazione, realizzazione e collaudo degli interventi di mitigazione come previsti negli stralci attuativi dei Piani di Risanamento Acustico ai sensi del Decreto 29 novembre 2000 del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (MaSE). In particolare, i Piani di Risanamento Acustico prevedono che dall'emanazione della norma (2007) ed approvazione del Piano da parte del Ministero, le concessionarie italiane del Gruppo debbano completare gli interventi nei 15 anni successivi.

Al 31 dicembre 2023 sono stati installati complessivamente circa 173 km di barriere antirumore lungo le tratte autostradali del Gruppo.

Nelle tratte autostradali di competenza delle concessionarie italiane del Gruppo è stato utilizzato l'asfalto drenante ogniqualvolta le caratteristiche del tracciato lo permettevano. La pavimentazione drenante antirumore è attualmente presente su circa il 73% dell'estesa chilometrica complessiva gestita dalle società concessionarie italiane del Gruppo che rappresenta la quasi totalità delle tratte autostradali dove tale tipologia di asfalto è utilizzabile.

05

ALLEGATI

156 Tassonomia Europea: Modelli per gli indicatori fondamentali di prestazione (KPI) delle imprese non finanziarie

170 Modello 1 - Attività legate al nucleare e ai gas fossili

171 Tabella del perimetro degli aspetti materiali per il Gruppo ASTM

173 GRI Content Index

181 Tabella degli indicatori SASB

183 Relazione della società di revisione

TASSONOMIA EUROPEA: MODELLI PER GLI INDICATORI FONDAMENTALI DI PRESTAZIONE (KPI) DELLE IMPRESE NON FINANZIARIE

MODELLO – QUOTA DI FATTURATO DERIVANTE DA PRODOTTI O SERVIZI ASSOCIATI AD ATTIVITÀ ECONOMICHE ALLINEATE ALLA TASSONOMIA – INFORMATIVA PER L'ANNO 2023

Esercizio finanziario 2023	2023			Criteri per il contributo sostazionale							
Attività economiche (1)	Codice (2)	Fatturato (3)	Quota del fatturato, anno 2023 (4)	Mitigazione dei cambiamenti climatici (5)	Adattamento ai cambiamenti climatici (6)	Acqua (7)	Inquinamento (8)	Economia circolare (9)	Biodiversità (10)	Mitigazione dei cambiamenti climatici (11)	
		€/MLN	%	SÌ; NO; N/AM	SÌ; NO; N/AM	SÌ; NO; N/AM	SÌ; NO; N/AM	SÌ; NO; N/AM	SÌ; NO; N/AM	SÌ/ NO	
A. ATTIVITA' AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA											
A.1. Attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia)											
Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico a basse emissioni di carbonio	CCM 6.15	2.043,38	50,80%	Sì	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	Sì	
Fatturato delle attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia) (A.1)		**2.043,38**	**50,80%**	**50,80%**	**0,00%**	**0,00%**	**0,00%**	**0,00%**	**0,00%**	**Sì**	
di cui abilitanti		2.043,38	50,80%	50,80%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	Sì	
di cui di transizione		0	0,00%	0,00%						Sì	
A.2 Attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia)											
Manutenzione di strade e autostrade	CE 3.4	4,12	0,10%	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	AM	N/AM		
Uso del calcestruzzo nell'ingegneria civile	CE 3.5	2,96	0,07%	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	AM	N/AM		
Fornitura di soluzioni IT/OT (tecnologie dell'informazione/ tecnologie operative) basate sui dati	CE 4.1	1,10	0,03%	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	AM	N/AM		
Infrastrutture per il trasporto ferroviario	CCM 6.14	209,96	5,22%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM		

Criteri DNSH («non arrecare danno significativo»)									
	Adattamento ai cambiamenti climatici (12)	Acqua (13)	Inquinamento (14)	Economia circolare (15)	Biodiversità (16)	Garanzie minime di salvaguardia (17)	Quota di fatturato allineato (A.1.) o ammissibile (A.2) alla Tassonomia anno 2022 (18)	Categoria attività abilitante (19)	Categoria attività di transizione (20)
	SÌ/NO	SÌ/NO	SÌ/NO	SÌ/NO	SÌ/NO	Sì/No	%	A	T
	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	25,41%	A	
	Sì	**Sì**	**Sì**	**Sì**	**Sì**	**Sì**	**27,36% ***		
	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	25,83% *	A	
	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	0,00%		T
							0,00%		
							0,00%		
							0,00%		
							10,17%		

Esercizio finanziario 2023	2023			Criteri per il contributo sostazionale							
Attività economiche (1)	Codice (2)	Fatturato (3)	Quota del fatturato, anno 2023 (4)	Mitigazione dei cambiamenti climatici (5)	Adattamento ai cambiamenti climatici (6)	Acqua (7)	Inquinamento (8)	Economia circolare (9)	Biodiversità (10)	Mitigazione dei cambiamenti climatici (11)	
		€/MLN	%	SÌ; NO; N/AM	SÌ; NO; N/AM	SÌ; NO; N/AM	SÌ; NO; N/AM	SÌ; NO; N/AM	SÌ; NO; N/AM	SÌ/ NO	
Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico a basse emissioni di carbonio	CCM 6.15	923,87	22,97%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM		
Infrastrutture che consentono il trasporto per vie d'acqua a basse emissioni di carbonio	CCM 6.16	43,51	1,08%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM		
Infrastrutture aeroportuali a basse emissioni di carbonio	CCM 6.17	13,60	0,34%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM		
Costruzione di nuovi edifici	CE 3.1 / CCM 7.1	142,73	3,55%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	AM	N/AM		
Installazione, manutenzione e riparazione di dispositivi per l'efficienza energetica	CCM 7.3	6,77	0,17%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM		
Installazione, manutenzione e riparazione di stazioni di ricarica per veicoli elettrici negli edifici (e negli spazi adibiti a parcheggio di pertinenza degli edifici)	CCM 7.4	0,03	0,00%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM		
Installazione, manutenzione e riparazione di strumenti e dispositivi per la misurazione, la regolazione e il controllo delle prestazioni energetiche degli edifici	CCM 7.5	1,65	0,04%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM		
Installazione, manutenzione e riparazione di tecnologie per le energie rinnovabili	CCM 7.6	3,57	0,09%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM		
Fatturato delle attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia) (A.2)		**1.353,88**	**33,66%**	**29,91%**	**0,00%**	**0,00%**	**0,00%**	**3,75%**	**0,00%**		

Criteri DNSH («non arrecare danno significativo»)									
	Adattamento ai cambiamenti climatici (12)	Acqua (13)	Inquinamento (14)	Economia circolare (15)	Biodiversità (16)	Garanzie minime di salvaguardia (17)	Quota di fatturato allineato (A.1.) o ammissibile (A.2) alla Tassonomia anno 2022 (18)	Categoria attività abilitante (19)	Categoria attività di transizione (20)
	SÌ/NO	SÌ/NO	SÌ/NO	SÌ/NO	SÌ/NO	Sì/No	%	A	T
							52,25%		
							2,37%		
							0,21%		
							2,34%		
							0,13%		
							0,00%		
							0,09%		
							0,11%		
							67,47% **		

Esercizio finanziario 2023	2023			Criteri per il contributo sostazionale							
Attività economiche (1)	Codice (2)	Fatturato (3)	Quota del fatturato, anno 2023 (4)	Mitigazione dei cambiamenti climatici (5)	Adattamento ai cambiamenti climatici (6)	Acqua (7)	Inquinamento (8)	Economia circolare (9)	Biodiversità (10)	Mitigazione dei cambiamenti climatici (11)	
		€/MLN	%	SÌ; NO; N/AM	SÌ; NO; N/AM	SÌ; NO; N/AM	SÌ; NO; N/AM	SÌ; NO; N/AM	SÌ; NO; N/AM	SÌ/ NO	
A. Fatturato delle attività ammissibili alla tassonomia (A.1+A.2)		3.397,27	84,45%	80,70%	0,00%	0,00%	0,00%	3,75%	0,00%		
B. ATTIVITA' NON AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA											
Fatturato delle attività non ammissibili alla tassonomia		625,39	15,55%								
TOTALE		4.022,65	100,00%								

* il valore riportato comprende anche la quota relativa ad attività allineate nel 2022 che nel 2023 sono riportate come ammissibili ma non allineate
** il valore riportato non comprende la quota relativa ad attività allineate nel 2022 che nel 2023 sono riportate come ammissibili ma non allineate

	Criteri DNSH («non arrecare danno significativo»)								
	Adattamento ai cambiamenti climatici (12)	Acqua (13)	Inquinamento (14)	Economia circolare (15)	Biodiversità (16)	Garanzie minime di salvaguardia (17)	Quota di fatturato allineato (A.1.) o ammissibile (A.2) alla Tassonomia anno 2022 (18)	Categoria attività abilitante (19)	Categoria attività di transizione (20)
	SÌ/NO	SÌ/NO	SÌ/NO	SÌ/NO	SÌ/NO	Sì/No	%	A	T
							94,83%		

MODELLO – QUOTA DELLE SPESE IN CONTO CAPITALE (CAPEX) DERIVANTI DA PRODOTTI O SERVIZI ASSOCIATI AD ATTIVITÀ ECONOMICHE ALLINEATE ALLA TASSONOMIA – INFORMATIVA PER L'ANNO 2023

Esercizio finanziario 2023	2023			Criteri per il contributo sostazionale							
Attività economiche (1)	Codice (2)	CapEx (3)	Quota di CapEx, anno 2023 (4)	Mitigazione dei cambiamenti climatici (5)	Adattamento ai cambiamenti climatici (6)	Acqua (7)	Inquinamento (8)	Economia circolare (9)	Biodiversità (10)	Mitigazione dei cambiamenti climatici (11)	
		€/MLN	%	SÌ; NO; N/AM	SÌ; NO; N/AM	SÌ; NO; N/AM	SÌ; NO; N/AM	SÌ; NO; N/AM	SÌ; NO; N/AM	SÌ/NO	
A. ATTIVITA' AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA											
A.1 Attività ecosostenibili (allineati alla tassonomia)											
Produzione di energia elettrica mediante tecnologia solare fotovoltaica	CCM 4.1	1,26	0,08%	Sì	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	Sì	
Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico a basse emissioni di carbonio	CCM 6.15	630,24	38,81%	Sì	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	Sì	
CapEx delle attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia) (A.1)		**631,51**	**38,89%**	**38,89%**	**0,00%**	**0,00%**	**0,00%**	**0,00%**	**0,00%**	**Sì**	
di cui abilitanti		630,24	38,81%	38,81%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	Sì	
di cui di transizione		0	0,00%	0,00%					Sì	Sì	
A.2 Attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia)											
Manutenzione di strade e autostrade	CE 3.4	233,29	14,37%	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	AM	N/AM		
Produzione di energia elettrica mediante tecnologia solare fotovoltaica	CCM 4.1	0,03	0,00%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM		
Trasporto mediante moto, autovetture e veicoli commerciali leggeri	CCM 6.5	21,40	1,32%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM		
Infrastrutture per il trasporto ferroviario	CCM 6.14	8,05	0,50%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM		

Criteri DNSH («non arrecare danno significativo»)									
	Adattamento ai cambiamenti climatici (12)	Acqua (13)	Inquinamento (14)	Economia circolare (15)	Biodiversità (16)	Garanzie minime di salvaguardia (17)	Quota di CapEx allineata (A.1) o ammissibile (A.2) alla tassonomia, Anno 2022 (18)	Categoria attività abilitante (19)	Categoria attività di transizione (20)
	SÌ/NO	SÌ/NO	SÌ/NO	SÌ/NO	SÌ/NO	Sì/No	%	A	T
	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	0,00%		
	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	27,67%	A	
	Sì	**Sì**	**Sì**	**Sì**	**Sì**	**Sì**	**34,92% ***		
	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	**27,75% ***	A	
	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	0,00%		T
							0,00%		
							0,00%		
							2,65%		
							0,00%		

Esercizio finanziario 2023	2023			Criteri per il contributo sostazionale							
Attività economiche (1)	Codice (2)	CapEx (3)	Quota di CapEx, anno 2023 (4)	Mitigazione dei cambiamenti climatici (5)	Adattamento ai cambiamenti climatici (6)	Acqua (7)	Inquinamento (8)	Economia circolare (9)	Biodiversità (10)	Mitigazione dei cambiamenti climatici (11)	
		€/MLN	%	SÌ; NO; N/AM	SÌ; NO; N/AM	SÌ; NO; N/AM	SÌ; NO; N/AM	SÌ; NO; N/AM	SÌ; NO; N/AM	SÌ/NO	
Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico a basse emissioni di carbonio	CCM 6.15	418,27	25,75%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM		
Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico	CCA 6.15	132,30	8,15%	N/AM	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM		
Costruzione di nuovi edifici	CE 3.1 / CCM 7.1	1,93	0,12%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	AM	N/AM		
Acquisto e proprietà di edifici	CCM 7.7	13,98	0,86%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM		
Infrastrutture di prevenzione e protezione contro i rischi di alluvioni	CCA 14.2	0,32	0,02%	N/AM	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM		
CapEx delle attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia) (A.2)		**829,55**	**51,08%**	**28,43%**	**8,17%**	**0,00%**	**0,00%**	**14,48%**	**0,00%**		
A. CapEx delle attività ammissibili alla tassonomia (A.1+A.2)		**1.461,06**	**89,96%**	**67,32%**	**8,17%**	**0,00%**	**0,00%**	**14,48%**	**0,00%**		
B. ATTIVITA' NON AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA											
CapEx delle attività non ammissibili alla tassonomia		162,97	10,04%								
TOTALE		**1.624,03**	**100,00%**								

* il valore riportato comprende anche la quota relativa ad attività allineate nel 2022 che nel 2023 sono riportate come ammissibili ma non allineate
** il valore riportato non comprende la quota relativa ad attività allineate nel 2022 che nel 2023 sono riportate come ammissibili ma non allineate

Criteri DNSH («non arrecare danno significativo»)									
	Adattamento ai cambiamenti climatici (12)	Acqua (13)	Inquinamento (14)	Economia circolare (15)	Biodiversità (16)	Garanzie minime di salvaguardia (17)	Quota di CapEx allineata (A.1) o ammissibile (A.2) alla tassonomia, Anno 2022 (18)	Categoria attività abilitante (19)	Categoria attività di transizione (20)
	SÌ/NO	SÌ/NO	SÌ/NO	SÌ/NO	SÌ/NO	Sì/No	%	A	T
							58,90%		
							7,09%		
							0,21%		
							0,78%		
							0,00%		
							63,06% **		
							97,98%		

MODELLO – QUOTA DELLE SPESE OPERATIVE (OPEX) DERIVANTI DA PRODOTTI O SERVIZI ASSOCIATI AD ATTIVITÀ ECONOMICHE ALLINEATE ALLA TASSONOMIA – INFORMATIVA PER L'ANNO 2023

Esercizio finanziario 2023		2023		Criteri per il contributo sostazionale							
Attività economiche (1)	Codice (2)	OpEx (3)	Quota di OpEx, anno 2023 (4)	Mitigazione dei cambiamenti climatici (5)	Adattamento ai cambiamenti climatici (6)	Acqua (7)	Inquinamento (8)	Economia circolare (9)	Biodiversità (10)	Mitigazione dei cambiamenti climatici (11)	
		€/MLN	%	SÌ; NO; N/AM	SÌ; NO; N/AM	SÌ; NO; N/AM	SÌ; NO; N/AM	SÌ; NO; N/AM	SÌ; NO; N/AM	SÌ/NO	
A. ATTIVITA' AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA											
A.1 Attività ecosostenibili (allineati alla tassonomia)											
Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico a basse emissioni di carbonio	CCM 6.15	142,02	35,53%	Sì	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	Sì	
Spese operative delle attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia) (A.1)		**142,02**	**35,53%**	**35,53%**	**0,00%**	**0,00%**	**0,00%**	**0,00%**	**0,00%**	**Sì**	
di cui abilitanti		142,02	35,53%	35,53%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	Sì	
di cui di transizione		0	0,00%	0,00%						Sì	
A.2 Attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia)											
Manutenzione di strade e autostrade	CE 3.4	24,23	6,06%	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	AM	N/AM		
Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico a basse emissioni di carbonio	CCM 6.15	34,39	8,60%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM		
Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico	CCA 6.15	3,20	0,80%	N/AM	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM		
Spese operative delle attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia) (A.2)		**61,82**	**15,46%**	**8,60%**	**0,80%**	**0,00%**	**0,00%**	**6,06%**	**0,00%**		

	Adattamento ai cambiamenti climatici (12)	Acqua (13)	Inquinamento (14)	Economia circolare (15)	Biodiversità (16)	Garanzie minime di salvaguardia (17)	Quota di OpEx allineata (A.1) o ammissibile (A.2) alla tassonomia, Anno 2022 (18)	Categoria attività abilitante (19)	Categoria attività di transizione (20)
	SÌ/NO	SÌ/NO	SÌ/NO	SÌ/NO	SÌ/NO	Sì/No	%	A	T
	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	34,21%	A	
	Sì	**Sì**	**Sì**	**Sì**	**Sì**	**Sì**	**36,9% ***		
	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	36,58% *	A	
	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	0,00%		T
							0,00%		
							55,41%		
							0,00%		
							56,01% **		

Esercizio finanziario 2023	2023			Criteri per il contributo sostazionale							
Attività economiche (1)	Codice (2)	OpEx (3)	Quota di OpEx, anno 2023 (4)	Mitigazione dei cambiamenti climatici (5)	Adattamento ai cambiamenti climatici (6)	Acqua (7)	Inquinamento (8)	Economia circolare (9)	Biodiversità (10)	Mitigazione dei cambiamenti climatici (11)	
		€/MLN	%	SÌ; NO; N/AM	SÌ; NO; N/AM	SÌ; NO; N/AM	SÌ; NO; N/AM	SÌ; NO; N/AM	SÌ; NO; N/AM	SÌ/NO	
A. OpEx delle attività ammissibili alla tassonomia (A.1+A.2)		**203,84**	**50,99%**	**44,13%**	**0,80%**	**0,00%**	**0,00%**	**6,06%**	**0,00%**		
B. ATTIVITA' NON AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA											
Spese operative delle attività non ammissibili alla tassonomia		195,94	49,01%								
TOTALE		**399,78**	**100,00%**								

* il valore riportato comprende anche la quota relativa ad attività allineate nel 2022 che nel 2023 sono riportate come ammissibili ma non allineate
** il valore riportato comprende anche la quota relativa ad attività eligible nel 2022 non presenti nel 2023

	Adattamento ai cambiamenti climatici (12)	Acqua (13)	Inquinamento (14)	Economia circolare (15)	Biodiversità (16)	Garanzie minime di salvaguardia (17)	Quota di OpEx allineata (A.1) o ammissibile (A.2) alla tassonomia, Anno 2022 (18)	Categoria attività abilitante (19)	Categoria attività di transizione (20)
	SÌ/NO	SÌ/NO	SÌ/NO	SÌ/NO	SÌ/NO	Sì/No	%	A	T
							92,91%		

MODELLO 1 - ATTIVITÀ LEGATE AL NUCLEARE E AI GAS FOSSILI

RIGA	ATTIVITÀ LEGATE ALL'ENERGIA NUCLEARE	
1.	L'impresa svolge, finanzia o ha esposizioni verso la ricerca, lo sviluppo, la dimostrazione e la realizzazione di impianti innovativi per la generazione di energia elettrica che producono energia a partire da processi nucleari con una quantità minima di rifiuti del ciclo del combustibile.	NO
2.	L'impresa svolge, finanzia o ha esposizioni verso la costruzione e l'esercizio sicuro di nuovi impianti nucleari per la generazione di energia elettrica o calore di processo, anche a fini di teleriscaldamento o per processi industriali quali la produzione di idrogeno, e miglioramenti della loro sicurezza, con l'ausilio delle migliori tecnologie disponibili.	NO
3.	L'impresa svolge, finanzia o ha esposizioni verso l'esercizio sicuro di impianti nucleari esistenti che generano energia elettrica o calore di processo, anche per il teleriscaldamento o per processi industriali quali la produzione di idrogeno a partire da energia nucleare, e miglioramenti della loro sicurezza.	NO
	ATTIVITÀ LEGATE AI GAS FOSSILI	
4.	L'impresa svolge, finanzia o ha esposizioni verso la costruzione o la gestione di impianti per la produzione di energia elettrica che utilizzano combustibili gassosi fossili.	NO
5.	L'impresa svolge, finanzia o ha esposizioni verso la costruzione, la riqualificazione e la gestione di impianti di generazione combinata di calore/freddo ed energia elettrica che utilizzano combustibili gassosi fossili.	NO
6.	L'impresa svolge, finanzia o ha esposizioni verso la costruzione, la riqualificazione e la gestione di impianti di generazione di calore che producono calore/freddo utilizzando combustibili gassosi fossili.	NO

TABELLA DEL PERIMETRO DEGLI ASPETTI MATERIALI PER IL GRUPPO ASTM

ASPETTI MATERIALI	RICONCILIAZIONE CON GRI STANDARDS	SDGs	PERIMETRO DEGLI IMPATTI	RUOLO DI ASTM	RISCHI DI SOSTENIBILITÀ
Sostenibilità economico-finanziaria	• GRI 3: Temi materiali (2021) • GRI 201: Performance economica (2016)	• 8	• Gruppo ASTM	• Diretto - Causato dal Gruppo ASTM	• Rischio di interruzione dell'operatività dell'infrastruttura
Governance e compliance	• GRI 3: Temi materiali (2021) • GRI 307: Compliance ambientale (2016)	• 9, 16	• Gruppo ASTM	• Diretto - Causato dal Gruppo ASTM	• Rischi di compliance e legati al comportamento etico
Gestione responsabile della catena di fornitura	• GRI 3: Temi materiali (2021) • GRI 204: Pratiche di approvvigionamento (2016)	• 9	• Gruppo ASTM	• Diretto - Causato dal Gruppo ASTM	• Rischi legati alla catena di fornitura e subappalti
Anti-corruzione	• GRI 3: Temi materiali (2021) • GRI 205: Anti-corruzione (2016)	• 16	• Gruppo ASTM	• Diretto - Causato dal Gruppo ASTM	• Rischi di compliance e legati al comportamento etico
Consumi energetici ed emissioni di GHG	• GRI 3: Temi materiali (2021) • GRI 302: Energia (2016) • GRI 305: Emissioni (2016)	• 7, 11, 12, 13	• Gruppo ASTM • Fornitori di energia elettrica	• Diretto - Causato dal Gruppo ASTM • Indiretto - Connesso alle attività del Gruppo ASTM attraverso relazioni di business	• Rischi regolatori ambientali
Utilizzo delle risorse naturali e gestione dei rifiuti	• GRI 3: Temi materiali (2021) • GRI 301: Materiali (2016) • GRI 303: Acqua (2018) • GRI 306: Scarichi e rifiuti (2016) • GRI 306: Rifiuti (2020)	• 7, 11, 12, 13	• Gruppo ASTM	• Diretto - Causato dal Gruppo ASTM	• Rischi regolatori ambientali
Sicurezza dell'infrastruttura autostradale	• GRI 3: Temi materiali (2021)	• 3, 11	• Gruppo ASTM	• Diretto - Causato dal Gruppo ASTM	• Rischi legati alla gestione degli eventi emergenziali e dei servizi all'utenza autostradale • Rischio di interruzione dell'operatività dell'infrastruttura
Salute e sicurezza sul lavoro	• GRI 3: Temi materiali (2021) • GRI 403: Salute e sicurezza sul lavoro (2018)	• 3, 8	• Gruppo ASTM	• Diretto - Causato dal Gruppo ASTM	• Rischi legati al personale
Diversità, pari opportunità e inclusione	• GRI 3: Temi materiali (2021) • GRI 402: Lavoro e relazioni industriali (2016) • GRI 405: Diversità e pari opportunità (2016) • GRI 406: Non discriminazione (2016)	• 5, 8, 10, 16	• Gruppo ASTM	• Diretto - Causato dal Gruppo ASTM	• Rischi legati al personale

ASPETTI MATERIALI	RICONCILIAZIONE CON GRI STANDARDS	SDGs	PERIMETRO DEGLI IMPATTI	RUOLO DI ASTM	RISCHI DI SOSTENIBILITÀ
Attrazione e valorizzazione del capitale umano	• GRI 3: Temi materiali (2021) • GRI 401: Occupazione (2016) • GRI 404: Formazione e istruzione (2016)	• 4, 8	• Gruppo ASTM	• Diretto - Causato dal Gruppo ASTM	• Rischi legati al personale
Rispetto dei diritti umani	• GRI 3: Temi materiali (2021) • GRI 408: Lavoro minorile (2016) • GRI 409: Lavoro forzato (2016)	• 8, 16	• Gruppo ASTM • Fornitori	• Diretto - Causato dal Gruppo ASTM • Indiretto - Connesso alle attività del Gruppo ASTM attraverso relazioni di business	• Rischi legati al personale • Rischi legati alla catena di fornitura e subappalti
Relazione con gli Stakeholder	• GRI 3: Temi materiali (2021) • GRI 413: Comunità locali (2016)	• 11, 17	• Gruppo ASTM	• Diretto - Causato dal Gruppo ASTM	• Tutti i rischi
Impatti sul territorio	• GRI 3: Temi materiali (2021) • GRI 202: Presenza sul mercato (2016) • GRI 203: Impatti economici indiretti (2016)	• 8, 9, 11	• Gruppo ASTM	• Diretto - Causato dal Gruppo ASTM	• Rischio Nimby • Rischi legati all'innovazione e al mercato
Sicurezza stradale	• GRI 3: Temi materiali (2021)	• 3, 11	• Gruppo ASTM • Utenti autostradali, con riferimento ai comportamenti di guida	• Diretto - Causato dal Gruppo ASTM • Indiretto - Connesso alle attività del Gruppo ASTM	• Rischi legati alla gestione degli eventi emergenziali e dei servizi all'utenza autostradale • Rischio di interruzione dell'operatività dell'infrastruttura
Tutela del paesaggio e della biodiversità	• GRI 3: Temi materiali (2021)	• 11, 12	• Gruppo ASTM	• Diretto - Causato dal Gruppo ASTM	• Rischi regolatori ambientali
Privacy e sicurezza delle informazioni	• GRI 3: Temi materiali (2021) • GRI 418: Privacy dei consumatori (2016)	• 16	• Gruppo ASTM	• Diretto - Causato dal Gruppo ASTM	• Rischi di compliance e legati al comportamento etico
Innovazione	• GRI 3: Temi materiali (2021)	• 9	• Gruppo ASTM • Università e Centri di Ricerca	• Diretto - Causato dal Gruppo ASTM • Indiretto - Connesso alle attività del Gruppo ASTM attraverso relazioni di business	• Rischi legati all'innovazione e al mercato
Qualità del servizio e customer satisfaction	• GRI 3: Temi materiali (2021)	• 9, 17	• Gruppo ASTM	• Diretto - Causato dal Gruppo ASTM	• Rischi legati alla gestione degli eventi emergenziali e dei servizi all'utenza autostradale
Inquinamento acustico	• GRI 3: Temi materiali (2021)	• 9, 11	• Gruppo ASTM	• Diretto - Causato dal Gruppo ASTM	• Rischi regolatori ambientali
Business continuity	• GRI 3: Temi materiali (2021)	• 8, 9, 11	• Gruppo ASTM	• Diretto - Causato dal Gruppo ASTM	• Rischio di business continuity

GRI CONTENT INDEX

Statement of use	ASTM ha rendicontato "in accordance with" per il periodo 1 Gennaio - 31 Dicembre 2023
GRI 1 usato	GRI 1: Foundation 2021
Standard di Settore Usato	Non applicabile: standard di settore non ancora pubblicato

GRI Standard	Descrizione General Standard Disclosures	Pagina	Note/Omissioni
GRI 2: General disclosures (2021)			
L'organizzazione e le sue prassi di rendicontazione			
2-1	Dettagli organizzativi	4; 10; 13	
2-2	Entità incluse nella rendicontazione di sostenibilità dell'organizzazione	4-5; 12	
2-3	Periodo di rendicontazione, frequenza e punto di contatto	4; 6	
2-4	Riesposizione delle informazioni	5; 88; 106; 124	
2-5	Assurance esterna	183	
Attività e lavoratori			
2-6	Attività, catena del valore e altri rapporti di business	12-19; 77-83	
2-7	Dipendenti	11; 105-109; 114-116	
2-8	Lavoratori non dipendenti	105-106	
Governance			
2-9	Struttura e composizione della governance	23-25	Per ulteriori dettagli relativi all'indicatore 2-9c si rimanda alla Relazione sul Governo Societario e gli Assetti Proprietari
2-10	Nomina e selezione del massimo organo di governo	23	Per ulteriori dettagli relativi all'indicatore 2-10 si rimanda alla Relazione sul Governo Societario e gli Assetti Proprietari
2-11	Presidente del massimo organo di governo		Non applicabile: Il Presidente del massimo organo di Governo non è anche un alto dirigente dell'organizzazione. Per ulteriori informazioni sul ruolo del Presidente del massimo organo di Governo si rimanda alla Relazione sul Governo Societario e gli Assetti Proprietari

GRI Standard	Descrizione General Standard Disclosures	Pagina	Note/Omissioni
GRI 2: General disclosures (2021)			
2-12	Ruolo del massimo organo di governo nel controllo della gestione degli impatti	23-33	
2-13	Delega di responsibilità per la gestione degli impatti	23-33	
2-14	Ruolo del massimo organo di governo nella rendicontazione di sostenibilità	4-6	
2-15	Conflitti di interesse	31	
2-16	Comunicazione delle criticità	29-33	
2-17	Conoscenze collettive del massimo organo di governo	23-33	
2-18	Valutazione della performance del massimo organo di governo		Informazione non disponibile: non è attualmente prevista una valutazione della performance del massimo organo di Governo
2-19	Norme riguardanti le remunerazioni	119	Per ulteriori dettagli relativi all'indicatore 2-19a si rimanda alla Relazione sul Governo Societario e gli Assetti Proprietari
2-20	Procedura di determinazione della retribuzione	24; 119	Per ulteriori dettagli relativi all'indicatore 2-20a e 2-20b si rimanda alla Relazione sul Governo Societario e gli Assetti Proprietari
2-21	Rapporto remunerazione totale annua		Informazione non disponibile: il rapporto remunerazione totale annua è omesso per ragioni di riservatezza
Strategia, politiche e procedure			
2-22	Dichiarazione sulla strategia di sviluppo sostenibile	2; 33	
2-23	Impegni in termini di policy	20-21; 29-38; 77-78; 83	
2-24	Integrazione degli impegni in termini di policy	5; 21; 22-24; 29-30; 80-81	
2-25	Processi volti a rimediare impatti negativi	27-33	
2-26	Meccanismi per richiedere chiarimenti e sollevare preoccupazioni	32-33	
2-27	Conformità a leggi e regolamenti	131; 134-135; 181-182	
2-28	Appartenenza ad associazioni	74; 95	
Coinvolgimento degli Stakeholder			
2-29	Approccio al coinvolgimento degli stakeholder	49-53	
2-30	Contratti collettivi	111-112; 120	

Gri Standard	Descrizione General Standard Disclosure	Pagina	Note/Omissioni
GRI 3: TEMI MATERIALI (2021)			
3-1	Processo di determinazione dei temi materiali	49-53;	
3-2	Elenco dei temi materiali	49-53; 173-174	
Quadro macroeconomico e nuove iniziative			
GRI 3: TEMI MATERIALI (2021)			
3-3	Gestione delle tematiche materiali	5; 29-35; 39-46; 49-53; 173-174	
GRI 201: PERFORMANCE ECONOMICA (2016)			
201-1	Valore economico direttamente generato e distribuito	11; 66-67	
Impatti sul territorio			
GRI 3: TEMI MATERIALI (2021)			
3-3	Gestione delle tematiche materiali	5; 39-46; 49-53; 171-174	
GRI 202: PRESENZA SUL MERCATO (2016)			
202-2	Porzione di senior manager assunti dalla comunità locale	12; 110	
GRI 203: IMPATTI ECONOMICI INDIRETTI (2016)			
203-2	Impatti economici indiretti significativi	75-76	
Gestione responsabile della catena di fornitura			
GRI 3: TEMI MATERIALI (2021)			
3-3	Gestione delle tematiche materiali	5; 39-46; 49-53; 77-83; 173-174	
GRI 204: PRATICHE DI APPROVVIGIONAMENTO (2016)			
204-1	Proporzione di spesa verso fornitori locali	12; 78-79	
Lotta alla corruzione (Anti-corruzione)			
GRI 3: TEMI MATERIALI (2021)			
3-3	Gestione delle tematiche materiali	5; 28-30; 39-46; 49-53; 173-174	
GRI 205: ANTI-CORRUZIONE (2016)			
205-3	Episodi di corruzione accertati e azioni intraprese	30	Nel corso del 2023 non si sono registrati episodi di corruzione
GRI 207: IMPOSTE (2019)			
207-1	Approccio alla fiscalità	68	
207-2	Governance fiscale, controllo e gestione del rischio	68-69	
207-3	Coinvolgimento degli Stakeholder e gestione delle preoccupazioni in materia fiscale	69	
207-4	Rendicontazione Paese per Paese	70-71	

Gri Standard	Descrizione General Standard Disclosure	Pagina	Note/Omissioni
Consumi energetici ed emissioni di GHG			
GRI 3: TEMI MATERIALI (2021)			
3-3	Gestione delle tematiche materiali	5; 39-46; 49-53; 134; 138-140; 142; 173-174	
GRI 302: ENERGIA (2016)			
302-1	Energia consumata all'interno della organizzazione	136-137; 140	
302-4	Riduzione del consumo di energia	136-137; 142	
GRI 305: EMISSIONI (2016)			
305-1	Emissioni dirette di GHG (Scope 1)	4-6; 140	
305-2	Emissioni indirette di GHG da consumi energetici (Scope 2)	4-6; 140	
305-3	Altre emissioni indirette di GHG (Scope 3)	4-6; 140-141	
Utilizzo delle risorse naturali e gestione dei rifiuti			
GRI 3: TEMI MATERIALI (2021)			
3-3	Gestione delle tematiche materiali	5; 39-46; 49-53;145; 173-174	
GRI 301: MATERIALI (2016)			
301-1	Materiali utilizzati per peso o volume	78	
GRI 303: ACQUA 2018			
303-1	Interazione con l'acqua come risorsa condivisa	39; 97-99; 143-144	
303-3	Prelievo idrico	143-144	
GRI 306: RIFIUTI (2020)			
306-1	Produzione di rifiuti e impatti significativi connessi ai rifiuti	145-146	
306-2	Gestione degli impatti significativi connessi ai rifiuti	145-146	
306-3	Rifiuti prodotti	145-146	
306-4	Rifiuti non destinati a smaltimento	145-146	
306-5	Rifiuti destinati allo smaltimento	145-146	
GRI 306: RIFIUTI (2016)			
306-3	Sversamenti significativi	135	

GRI Standard	Descrizione Specific Standard Disclosures	Pagina	Note/Omissioni
Attrazione e valorizzazione del capitale umano			
GRI 3: TEMI MATERIALI (2021)			
3-3	Gestione delle tematiche materiali	5; 39-46; 49-53; 173-174	
GRI 401: OCCUPAZIONE (2016)			
401-1	Nuove assunzioni e turnover	109-111	
401-2	Benefit previsti per i dipendenti a tempo pieno, ma non per i dipendenti part-time o con contratto a tempo determinato	119-120	
GRI 404: FORMAZIONE E ISTRUZIONE (2016)			
404-1	Ore medie di formazione annua per dipendente	124	
Salute e sicurezza sul lavoro			
GRI 3: TEMI MATERIALI (2021)			
3-3	Gestione delle tematiche materiali	5; 28; 39-46; 49-53; 79; 127; 130; 173-174	
GRI 403: SALUTE E SICUREZZA SUL LAVORO (2018)			
403-1	Sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro	127-128	
403-2	Identificazione dei pericoli, valutazione dei rischi e indagini sugli incidenti	127-128; 131	
403-3	Servizi di medicina del lavoro	127-131	
403-4	Partecipazione e consultazione dei lavoratori e comunicazione in materia di salute e sicurezza sul lavoro	127	
403-5	Formazione dei lavoratori in materia di salute e sicurezza sul lavoro	124	
403-6	Promozione della salute dei lavoratori	127-128; 131	
403-7	Prevenzione e mitigazione degli impatti in materia di salute e sicurezza sul lavoro all'interno delle relazioni commerciali	130-131	
403-8	Lavoratori coperti da un sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro	127	
403-9	Infortuni sul lavoro	128-130	
403-10	Malattia professionale	127; 129	

GRI Standard	Descrizione Specific Standard Disclosures	Pagina	Note/Omissioni
Diversita, pari opportunità e inclusione			
GRI 3: TEMI MATERIALI (2021)			
3-3	Gestione delle tematiche materiali	5; 28; 32; 39-46; 49-53; 113; 118; 173-174	
GRI 402: LAVORO E RELAZIONI INDUSTRIALI (2016)			
402-1	Periodo minimo di preavviso per cambiamenti operativi		Il periodo minimo previsto per il preavviso ai lavoratori e ai loro rappresentanti per la comunicazione di cambiamenti organizzativi che potrebbero impattarli significativamente è stabilito nel rispetto dalle leggi in vigore nei Paesi in cui il gruppo opera e, ove presenti nei contratti collettivi applicati
GRI 405: DIVERSITÀ E PARI OPPORTUNITÀ (2016)			
405-1	Diversità degli organi di governo e tra i dipendenti	24; 106-109	
405-2	Rapporto dello stipendio base e retribuzione delle donne rispetto agli uomini	121	
GRI 406: NON DISCRIMINAZIONE (2016)			
406-1	Episodi di discriminazione e misure correttive adottate	33; 178	Nel corso del 2023, si sono registrati 15 casi di discriminazione. Tutti i casi sono stati analizzati e sono stati redatti piani d'azione che sono attualmente in fase di attuazione
Rispetto dei diritti umani			
GRI 3: TEMI MATERIALI (2021)			
3-3	Gestione delle tematiche materiali	5; 24; 39-46; 49-53; 83; 173-174	
GRI 408: LAVORO MINORILE (2016)			
408-1	Attività e fornitori a rischio significativo di episodi di lavoro minorile	77-83	
GRI 409: LAVORO FORZATO (2016)			
409-1	Attività e fornitori a rischio significativo di episodi di lavoro forzato o obbligatorio	77-83	
Relazioni con gli Stakeholder			
GRI 3: TEMI MATERIALI (2021)			
3-3	Gestione delle tematiche materiali	5; 31; 39-46; 49-53; 173-174	
GRI 413: COMUNITÀ LOCALI (2016)			
413-2	Attività con impatti negativi, potenziali e attuali significativi sulle comunità locali		Non sono state rilevate attività legate a significativi impatti negativi, attuali e potenziali, sulle comunità locali

GRI Standard	Descrizione Specific Standard Disclosures	Pagina	Note/Omissioni
Privacy e sicurezza delle informazioni			
GRI 3: TEMI MATERIALI (2021)			
3-3	Gestione delle tematiche materiali	5; 30; 39-46; 49-53; 173-174	
GRI 418: PRIVACY DEI CONSUMATORI (2016)			
418-1	Denunce comprovate riguardanti le violazioni della privacy dei clienti e perdita di dati dei clienti	30-31;179	Le società concessionarie italiane hanno ricevuto una denuncia relativa a violazioni della privacy dei clienti da parti esterne. Tutte le segnalazioni sono state gestite in conformità alle procedure vigenti
Tematiche materiali non direttamente correlate a disclosure GRI			
Sicurezza stradale			
GRI 3: TEMI MATERIALI (2021)			
3-3	Gestione delle tematiche materiali	5; 39-46; 49-53; 84-90; 173-174	
Governance e compliance			
GRI 3: TEMI MATERIALI (2021)			
3-3	Gestione delle tematiche materiali	5; 23-33;39-46; 49-53; 173-174	
Tutela del paesaggio e della biodiversità			
GRI 3: TEMI MATERIALI (2021)			
3-3	Gestione delle tematiche materiali	5; 39-46; 49-53; 173-174	
Innovazione e mobilità sostenibile			
GRI 3: TEMI MATERIALI (2021)			
3-3	Gestione delle tematiche materiali	5; 39-46; 49-53; 97-100; 173-174	
Qualità del servizio e customer satisfaction			
GRI 3: TEMI MATERIALI (2021)			
3-3	Gestione delle tematiche materiali	5; 39-46; 49-53; 96-97; 173-174	
Sicurezza e resilienza dell'infrastruttura autostradale			
GRI 3: TEMI MATERIALI (2021)			
3-3	Gestione delle tematiche materiali	5; 39-46; 49-53; 84-87; 173-174	
Inquinamento acustico			
GRI 3: TEMI MATERIALI (2021)			
3-3	Gestione delle tematiche materiali	5; 39-46; 49-53; 153; 173-174	

GRI Standard	Descrizione Specific Standard Disclosures	Pagina	Note/Omissioni
Business continuity			
GRI 3: TEMI MATERIALI (2021)			
3-3	Gestione delle tematiche materiali	5; 29; 39-46; 49-53; 173-174	

TABELLA DEGLI INDICATORI SASB

GRI (Global Reporting Initiative) e SASB (Sustainability Accounting Standards Board) rappresentano gli standard più riconosciuti a livello internazionale il reporting di sostenibilità. In considerazione della crescente rilevanza della rendicontazione SASB, e mancando i riferimenti di settore secondo i GRI Standards, si riportano nella seguente tabella gli indicatori integrati nel Bilancio di Sostenibilità 2023.

Indicatore SASB	Descrizione	Sezione / Note	Tema materiale	ASTM GRI Standard
SETTORE: INFRASTRUCTURE - ATTIVITÀ: ENGINEERING & CONSTRUCTION SERVICES				
Activity Metrics	Numero di progetti attivi	I progetti attivi (esclusi intercompany) sono 146	N/A	N/A
Activity Metrics	Numero di progetti commissionati	I progetti commissionati (esclusi intercompany) sono 47	N/A	N/A
Activity Metrics	Backlog totale	Il backlog è pari a circa 4.662 milioni di euro	N/A	N/A
IF-EN-160a.1	Numero di casi di mancato rispetto di permessi, standard e regolamenti ambientali	Gestione dei temi ambientali, pp. 134-135	Governance e compliance	GRI 307-1
IF-EN-250a.2	Importo totale delle perdite monetarie a seguito di procedimenti legali associati a mancanze e incidenti relativi alla sicurezza	Sicurezza nei cantieri, p. 131	Governance e compliance	N/A
IF-EN-320a.1	(1) Tasso totale di incidenti registrabili (TRIR) e (2) tasso di mortalità per (a) dipendenti diretti e (b) collaboratori	Salute e sicurezza, pp. 129-130	Salute e sicurezza sul lavoro	GRI 403-9
IF-EN-410a.1	Numero di (1) progetti commissionati certificati secondo uno standard di sostenibilità multi-attributo di terze parti e (2) progetti attivi che richiedono tale certificazione	Non vi sono progetti commissionati (esclusi progetti intercompany) certificati con standard di sostenibilità. I progetti attivi per i quali è prevista la certificazione (escluso intercompany) sono 10	Consumi energetici ed emissioni di GHG	N/A
IF-EN-510a.2	Importo totale delle perdite monetarie a seguito di procedimenti legati ad accuse di (1) concussione o corruzione e (2) pratiche anticoncorrenziali	Attività economiche ammissibili e allineate del Gruppo ASTM, p. 60	Governance e compliance Lotta alla corruzione (Anti-corruzione)	GRI 205 GRI 206
IF-EN-510a.3	Descrizione delle politiche e delle pratiche per la prevenzione di (1) concussione e corruzione e (2) comportamento anticoncorrenziale nei processi di gara di progetto	Nessuna sanzione pagata	Governance e compliance Lotta alla corruzione (Anti-corruzione)	GRI 205 GRI 206

Indicatore SASB	Descrizione	Sezione / Note	Tema materiale	ASTM GRI Standard
SETTORE: TRANSPORTATION - ATTIVITÀ: ROAD TRANSPORTATION				
TR-RO-110a.1	Emissioni globali lorde di Scope 1	Emissioni, p. 140	Consumi energetici ed emissioni di GHG	GRI 305-1
TR-RO-320 a.1	(1) Tasso totale di incidenti registrabili (TRIR) e (2) tasso di mortalità per (a) dipendenti diretti e (b) collaboratori	Salute e sicurezza, pp. 129-130	Salute e sicurezza sul lavoro	GRI 403-9
TR-RO-540a.3	(1) Numero e (2) volume aggregato di sversamenti e rilasci nell'ambiente	Sversamenti significativi, p. 135	Utilizzo delle risorse naturali e gestione dei rifiuti	GRI 306-3
SETTORE: TECHNOLOGY & COMMUNICATIONS SECTOR - ATTIVITÀ: SOFTWARE & IT SERVICES				
TC-SI-130a.1	(1) Energia totale consumata, (2) percentuale di elettricità dalla rete, (3) percentuale di energia rinnovabile	Consumi energetici, pp. 136-137	Consumi energetici ed emissioni di GHG	GRI 302-1
TC-SI-130a.2	(1) Acqua totale prelevata, (2) Acqua totale consumata, percentuale di ciascuna in regioni con stress idrico di riferimento elevato o estremamente elevato	Consumi idrici, pp. 143-144	Utilizzo delle risorse naturali e gestione dei rifiuti	GRI 303-3
TC-SI-230a.1	(1) numero di violazioni dei dati, (2) percentuale che coinvolge informazioni di identificazione personale (PII), (3) numero di utenti colpiti	Privacy, pp. 30-31	Privacy e sicurezza delle informazioni	GRI 418-1
TC-SI-520a.1	Importo totale delle perdite monetarie a seguito di procedimenti legati a norme di comportamento anticoncorrenziale	Nessuna perdita monetaria a seguito di procedimenti legati a norme di comportamento anticoncorrenziale	Governance e compliance	GRI 206-1

ASTM SPA

RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE INDIPENDENTE SULLA DICHIARAZIONE CONSOLIDATA DI CARATTERE NON FINANZIARIO AI SENSI DELL'ART. 3, C. 10, D.LGS. 254/2016 E DELL'ART. 5 REGOLAMENTO CONSOB ADOTTATO CON DELIBERA N. 20267 DEL 18 GENNAIO 2018

ESERCIZIO CHIUSO AL 31 DICEMBRE 2023

pwc

Relazione della società di revisione indipendente sulla dichiarazione consolidata di carattere non finanziario

ai sensi dell'art. 3, c. 10, d.lgs. 254/2016 e dell'art. 5 regolamento CONSOB adottato con delibera n. 20267 del 18 gennaio 2018

Al Consiglio di Amministrazione della ASTM SpA

Ai sensi dell'articolo 3, comma 10, del Decreto Legislativo 30 dicembre 2016, n. 254 (di seguito il "Decreto") e dell'articolo 5, comma 1, lett. g) del Regolamento CONSOB n. 20267/2018, siamo stati incaricati di effettuare l'esame limitato ("*limited assurance engagement*") della dichiarazione consolidata di carattere non finanziario della ASTM SpA e sue controllate (di seguito il "Gruppo ASTM" o il "Gruppo") relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023 predisposta *ex* art. 4 del Decreto e approvata dal Consiglio di Amministrazione in data 21 marzo 2024 (di seguito "DNF").

L'esame da noi svolto non si estende alle informazioni contenute nel paragrafo "Il Regolamento Europeo sulla tassonomia delle attività economiche ecosostenibili" e nel relativo allegato "Tassonomia Europea: Modelli per gli indicatori fondamentali di prestazione (KPI) delle imprese non finanziarie" della DNF del Gruppo, richieste dall'art. 8 del Regolamento europeo 2020/852.

Responsabilità degli Amministratori e del Collegio Sindacale per la DNF

Gli Amministratori sono responsabili per la redazione della DNF in conformità a quanto richiesto dagli articoli 3 e 4 del Decreto e ai "*Global Reporting Initiative Sustainability Reporting Standards*" definiti dal *GRI - Global Reporting Initiative* (di seguito "GRI Standards"), da essi individuato come standard di rendicontazione.

Gli Amministratori sono altresì responsabili, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno da essi ritenuta necessaria al fine di consentire la redazione di una DNF che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli Amministratori sono responsabili, inoltre, per l'individuazione del contenuto della DNF, nell'ambito dei temi menzionati nell'articolo 3, comma 1, del Decreto, tenuto conto delle attività e delle caratteristiche del Gruppo e nella misura necessaria ad assicurare la comprensione dell'attività del Gruppo, del suo andamento, dei suoi risultati e dell'impatto dallo stesso prodotti.

Gli Amministratori sono infine responsabili per la definizione del modello aziendale di gestione e organizzazione dell'attività del Gruppo, nonché, con riferimento ai temi individuati e riportati nella DNF, per le politiche praticate dal Gruppo e per l'individuazione e la gestione dei rischi generati o subiti dallo stesso.

Il Collegio Sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sull'osservanza delle disposizioni stabilite nel Decreto.

PricewaterhouseCoopers SpA

Sede legale: **Milano** 20145 Piazza Tre Torri 2 Tel. 02 77851 Fax 02 7785240 Capitale Sociale Euro 6.890.000,00 i.v. C.F. e P.IVA e Reg. Imprese Milano Monza Brianza Lodi 12979880155 Iscritta al n° 119644 del Registro dei Revisori Legali - Altri Uffici: **Ancona** 60131 Via Sandro Totti 1 Tel. 071 2132311 - **Bari** 70122 Via Abate Gimma 72 Tel. 080 5640211 - **Bergamo** 24121 Largo Belotti 5 Tel. 035 229691 - **Bologna** 40124 Via Luigi Carlo Farini 12 Tel. 051 6186211 - **Brescia** 25121 Viale Duca d'Aosta 28 Tel. 030 3697501 - **Catania** 95129 Corso Italia 302 Tel. 095 7532311 - **Firenze** 50121 Viale Gramsci 15 Tel. 055 2482811 - **Genova** 16121 Piazza Piccapietra 9 Tel. 010 29041 - **Napoli** 80121 Via dei Mille 16 Tel. 081 36181 - **Padova** 35138 Via Vicenza 4 Tel. 049 873481 - **Palermo** 90141 Via Marchese Ugo 60 Tel. 091 349737 - **Parma** 43121 Viale Tanara 20/A Tel. 0521 275911 - **Pescara** 65127 Piazza Ettore Troilo 8 Tel. 085 4545711 - **Roma** 00154 Largo Fochetti 29 Tel. 06 570251 - **Torino** 10122 Corso Palestro 10 Tel. 011 556771 - **Trento** 38122 Viale della Costituzione 33 Tel. 0461 237004 - **Treviso** 31100 Viale Felissent 90 Tel. 0422 696911 - **Trieste** 34125 Via Cesare Battisti 18 Tel. 040 3480781 - **Udine** 33100 Via Poscolle 43 Tel. 0432 25789 - **Varese** 21100 Via Albuzzi 43 Tel. 0332 285039 - **Verona** 37135 Via Francia 21/C Tel. 045 8263001 - **Vicenza** 36100 Piazza Pontelandolfo 9 Tel. 0444 393311

www.pwc.com/it

pwc

Indipendenza della società di revisione e controllo della qualità

Siamo indipendenti in conformità ai principi in materia di etica e di indipendenza dell'*International Code of Ethics for Professional Accountants (including International Independence Standards)* (IESBA Code) emesso dall'*International Ethics Standards Board for Accountants*, basato su principi fondamentali di integrità, obiettività, competenza e diligenza professionale, riservatezza e comportamento professionale. Nell'esercizio di riferimento del presente incarico la nostra società di revisione ha applicato l'*International Standard on Quality Control* 1 (ISQC Italia 1) e, di conseguenza, ha mantenuto un sistema di controllo qualità che include direttive e procedure documentate sulla conformità ai principi etici, ai principi professionali e alle disposizioni di legge e dei regolamenti applicabili.

Responsabilità della società di revisione

È nostra la responsabilità di esprimere, sulla base delle procedure svolte, una conclusione circa la conformità della DNF rispetto a quanto richiesto dal Decreto e dai GRI Standards. Il nostro lavoro è stato svolto secondo quanto previsto dal principio *International Standard on Assurance Engagements ISAE 3000 (Revised) - Assurance Engagements Other than Audits or Reviews of Historical Financial Information* (di seguito *ISAE 3000 Revised*), emanato dall'*International Auditing and Assurance Standards Board* (IAASB) per gli incarichi di *limited assurance*. Tale principio richiede la pianificazione e lo svolgimento di procedure al fine di acquisire un livello di sicurezza limitato che la DNF non contenga errori significativi. Pertanto, il nostro esame ha comportato un'estensione di lavoro inferiore a quella necessaria per lo svolgimento di un esame completo secondo l'ISAE 3000 Revised ("*reasonable assurance engagement*") e, conseguentemente, non ci consente di avere la sicurezza di essere venuti a conoscenza di tutti i fatti e le circostanze significativi che potrebbero essere identificati con lo svolgimento di tale esame.

Le procedure svolte sulla DNF si sono basate sul nostro giudizio professionale e hanno compreso colloqui, prevalentemente con il personale della società responsabile per la predisposizione delle informazioni presentate nella DNF, nonché analisi di documenti, ricalcoli ed altre procedure volte all'acquisizione di evidenze ritenute utili.

In particolare, abbiamo svolto le seguenti procedure:

1. analisi dei temi rilevanti in relazione alle attività ed alle caratteristiche del Gruppo rendicontati nella DNF, al fine di valutare la ragionevolezza del processo di selezione seguito alla luce di quanto previsto dall'art. 3 del Decreto e tenendo presente lo standard di rendicontazione utilizzato;
2. analisi e valutazione dei criteri di identificazione del perimetro di consolidamento, al fine di riscontrarne la conformità a quanto previsto dal Decreto;
3. comparazione tra i dati e le informazioni di carattere economico-finanziario inclusi nella DNF ed i dati e le informazioni inclusi nel Bilancio Consolidato del Gruppo ASTM;
4. comprensione dei seguenti aspetti:
   - modello aziendale di gestione e organizzazione dell'attività del Gruppo, con riferimento alla gestione dei temi indicati nell'art. 3 del Decreto;
   - politiche praticate dall'impresa connesse ai temi indicati nell'art. 3 del Decreto, risultati conseguiti e relativi indicatori fondamentali di prestazione;

pwc

- principali rischi, generati o subiti connessi ai temi indicati nell'art. 3 del Decreto. Relativamente a tali aspetti sono stati effettuati inoltre i riscontri con le informazioni contenute nella DNF e effettuate le verifiche descritte nel successivo punto 5, lett. a);

5. comprensione dei processi che sottendono alla generazione, rilevazione e gestione delle informazioni qualitative e quantitative significative incluse nella DNF.

In particolare, abbiamo svolto interviste e discussioni con il personale della Direzione della ASTM SpA e abbiamo svolto limitate verifiche documentali, al fine di raccogliere informazioni circa i processi e le procedure che supportano la raccolta, l'aggregazione, l'elaborazione e la trasmissione dei dati e delle informazioni di carattere non finanziario alla funzione responsabile della predisposizione della DNF.

Inoltre, per le informazioni significative, tenuto conto delle attività e delle caratteristiche del Gruppo:

- a livello di Capogruppo:
  a) con riferimento alle informazioni qualitative contenute nella DNF, e in particolare al modello aziendale, alle politiche praticate e ai principali rischi, abbiamo effettuato interviste e acquisito documentazione di supporto per verificarne la coerenza con le evidenze disponibili;
  b) con riferimento alle informazioni quantitative, abbiamo svolto sia procedure analitiche che limitate verifiche per accertare su base campionaria la corretta aggregazione dei dati.
- per le seguenti società, ASTM SpA, Itinera SpA, ECO101 Concessionária de Rodovias SA, ICCR 135 SA e Sinelec SpA, che abbiamo selezionato sulla base delle loro attività e del loro contributo agli indicatori di prestazione a livello consolidato, abbiamo acquisito riscontri documentali circa la corretta applicazione delle procedure e dei metodi di calcolo utilizzati per gli indicatori.

Conclusioni

Sulla base del lavoro svolto, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che la DNF del Gruppo ASTM relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023 non sia stata redatta, in tutti gli aspetti significativi, in conformità a quanto richiesto dagli articoli 3 e 4 del Decreto e ai GRI Standards.

Le nostre conclusioni sopra riportate non si estendono alle informazioni contenute nel paragrafo "Il Regolamento Europeo sulla tassonomia delle attività economiche ecosostenibili" e nel relativo allegato "Tassonomia Europea: Modelli per gli indicatori fondamentali di prestazione (KPI) delle imprese non finanziarie" della DNF del Gruppo richieste dall'art. 8 del Regolamento europeo 2020/852.

Torino, 8 aprile 2024

PricewaterhouseCoopers SpA

Piero De Lorenzi
(Revisore Legale)

Paolo Bersani
(Procuratore)

ASTM GROUP

#movingtothefuture

MISTO
Carta da fonti gestite
in maniera responsabile
FSC® C105139

www.astm.it