



ASTM GROUP

2022

BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ

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



#movingtothefuture

In copertina: particolare del viadotto Latte, A10 Savona-Ventimiglia, Italia.

INDICE

01 IL GRUPPO ASTM E LA SOSTENIBILITÀ

- 2 Lettera agli Stakeholder
- 4 Nota metodologica
- 10 Il Gruppo ASTM
- 21 La sostenibilità per il Gruppo
- 22 La mappa degli Stakeholder e l'analisi di materialità
- 26 Corporate Governance, Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi
- 39 Strategia di Gruppo sul clima
- 51 Il Regolamento Europeo sulla tassonomia delle attività economiche ecosostenibili

02 LA NOSTRA RESPONSABILITÀ VERSO IL TERRITORIO

- 58 Valore economico generato e distribuito
- 65 Impact measurement
- 67 La catena di fornitura
- 72 Gestione dell'infrastruttura autostradale
- 90 Liberalità e sponsorizzazioni

03 LA NOSTRA RESPONSABILITÀ VERSO LE PERSONE

- 95 Le persone
- 103 Diversità e inclusione
- 109 Retribuzioni e benefit
- 113 Sviluppo del capitale umano
- 118 Salute e sicurezza

04 LA NOSTRA RESPONSABILITÀ VERSO L'AMBIENTE

- 129 Gestione dei temi ambientali
- 130 Utilizzo delle risorse
- 138 Rifiuti
- 140 Gestione del rumore
- 141 Protezione del territorio, riduzione del consumo di suolo e tutela della biodiversità

05 ALLEGATI

- 152 Tassonomia Europea: Modelli per gli indicatori fondamentali di prestazione (KPI) delle imprese non finanziarie
- 164 Tabella del perimetro degli aspetti materiali per il Gruppo ASTM
- 166 GRI Content Index
- 174 Tabella degli indicatori SASB
- 176 Relazione della società di revisione

LETTERA AGLI STAKEHOLDER



Care e Cari Stakeholder,

la presentazione del Bilancio di Sostenibilità è un'occasione per rivolgermi a tutti Voi e fare il punto sulle attività dell'anno appena trascorso e raccontare, seppure in poche righe, l'attenzione quotidiana che tutti noi, donne e uomini del Gruppo ASTM, dedichiamo al tema.

La sostenibilità è entrata a pieno titolo nella nostra organizzazione, sia in Italia che nel mondo, quale driver di crescita, di trasformazione e competitività.

Siamo alla settima edizione del Bilancio di Sostenibilità che ogni anno si arricchisce di nuovi temi: dalla lotta al cambiamento climatico all'innovazione tecnologica, dai temi della diversità e inclusione al rispetto dei diritti umani, dal rispetto per l'ambiente ai sistemi di governance societari.

ASTM è un player globale nel settore delle infrastrutture che opera in Europa, in Brasile e negli Stati Uniti e si confronta ogni giorno con interlocutori diversi in tutto il mondo: dipendenti e collaboratori, fornitori, istituzioni, committenti, clienti autostradali, comunità locali.

Nei confronti di tutti, sentiamo la responsabilità di affrontare con rigore il nostro business. Perché siamo sempre più consapevoli che la responsabilità nei confronti della collettività debba crescere e che le azioni che intraprendiamo per promuovere uno sviluppo sostenibile ed inclusivo debbano contribuire a soddisfare le aspettative dei nostri stakeholder.

L'evoluzione economica e culturale della società contemporanea impone alle aziende che operano sul mercato di agire non solo come operatore economico ma anche come istituzione sociale. È una dimensione nuova, che responsabilizza le imprese, guidandole verso nuovi obiettivi e più ambiziosi traguardi. In questa ottica investiamo nella ricerca per individuare nuove soluzioni tecnologiche applicate alla mobilità dei trasporti, realizzare sistemi infrastrutturali sempre più green e sostenibili e partecipare al processo di modernizzazione dei paesi in cui operiamo.

Nelle pagine che seguono sono state declinate le attività e i risultati conseguiti nel corso del 2022 al fine di rappresentare l'impegno del Gruppo verso una gestione consapevole e sociale del business.

In questa sede voglio solo anticiparvi alcuni dei principali contenuti, utili a sintetizzare il nostro impegno. In particolare, è proseguito il percorso di comunicazione interna finalizzato al coinvolgimento di tutti i dipendenti in ambito sostenibilità; abbiamo aderito all'Agenda della Disabilità con l'obiettivo di promuovere una maggiore sensibiliz-

zazione sui temi della fragilità, dando vita ad iniziative concrete che favoriscono l'inclusività di persone con disabilità; nell'ambito della definizione degli obiettivi di riduzione delle emissioni approvati da Science Based Targets Initiative (SBTi) sono state identificate nuove iniziative di riduzione delle emissioni di Scope 1 e 2 e di Scope 3; ASTM è stata, infine, confermata anche per l'anno 2022, quale leader globale nella lotta al cambiamento climatico da Carbon Disclosure Projects (CDP) sulla base delle azioni introdotte per ridurre le emissioni e mitigare i rischi climatici.

Questi sono alcuni dei principali risultati ottenuti nel corso dell'anno che spero rappresentino al meglio il nostro modo di fare business.

Vogliamo creare valore. Per la società stessa e i suoi azionisti, i dipendenti e le loro famiglie, i fornitori, le comunità ed i territori in cui siamo presenti. A tal fine rinnoviamo continuamente il nostro modo di fare impresa, diffondendo al nostro interno una cultura in cui il rispetto per le persone e per l'ambiente possano essere i principi ispiratori del nostro agire.

È questo il nostro obiettivo. E su questo obiettivo vogliamo continuare a misurarci in primo luogo con noi stessi e con tutti i nostri Stakeholder.

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 2022 nel bilancio consolidato di Gruppo, descrive le iniziative e i principali risultati in termini di performance di sostenibilità conseguiti nel periodo dal 1° gennaio al 31 dicembre 2022 e risponde agli obblighi previsti dagli articoli 3 e 4 del D.Lgs. 254/2016 ("Decreto"). Eventuali eccezioni sono espressamente indicate nel testo.

A partire dal 4 giugno 2021 le azioni ordinarie di ASTM non sono più negoziate sul mercato gestito da Borsa Italiana. Tuttavia, 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 matrice di materialità, contenuta nel presente documento alla sezione "La mappa degli Stakeholder e l'analisi di materialità".

Inoltre, il presente documento include le informazioni relative al Cambiamento Climatico, alla Tassonomia Europea (Regolamento UE 2020/852, giugno 2020) e al perimetro e alla qualità dei dati, aree tematiche ritenute di particolare importanza per l'informativa non finanziaria 2022 dall'European Securities and Markets Authority (ESMA, l'autorità di regolamentazione dei mercati mobiliari dell'Unione europea) nel documento "European common enforcement priorities for 2022 annual financial reports" pubblicato in data 28 ottobre 2022. Con riferimento agli obblighi informativi previsti dal Regolamento UE

2020/852 (c.d. Regolamento Tassonomia), si rimanda al paragrafo "Il Regolamento Europeo sulla tassonomia delle attività economiche ecosostenibili" del presente documento.

Il Bilancio di Sostenibilità è redatto in conformità ai «GRI Sustainability Reporting Standards», pubblicati dal Global Reporting Initiative (GRI) nel 2021, secondo l'opzione *"in accordance"*. 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).

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 2022, si segnala che:

- nel corso dell'esercizio sono state costituite le due società di diritto brasiliano EIL 05 S.A. e EIL 06 S.A. di cui il Gruppo EcoRodovias detiene il 100% del capitale sociale;
- nel mese di maggio è stata costituita la società Sinprosyst S.c.ar.l. di cui la controllata Sina S.p.A. detiene una quota pari al 60% del capitale sociale;
- a seguito della conclusione del processo di liquidazione, sono state cancellate dal registro delle imprese la controllata Sicurstrada S.c.ar.l. e Seranti S.c.ar.l.;
- nel corso dell'esercizio sono state costituite le due società di diritto brasiliano ICCR-135 S.A. ed ICCR-153 S.A., entrambe controllate di Itinera Construcoes Ltda;

- nel corso dell'esercizio è stata costituita la Joint Venture Halmar-Railworks, veicolo in cui Halmar International partecipa nell'ambito del progetto Penn Station Access.

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'analisi comparativa tra i dati relativi all'esercizio 2022 e quelli relativi all'esercizio 2021 è necessario tenere conto che nell'esercizio 2021 i dati delle società del Gruppo SITAF e del Gruppo EcoRodovias si riferiscono al periodo a decorrere dalla data di acquisizione del controllo, rispettivamente, dal 1° aprile e dal 1° dicembre 2021.

Rispetto al perimetro di consolidamento integrale del Gruppo ASTM, i dati delle joint operation 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 2022, 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 dai GRI Standards e in continuità con quanto realizzato negli anni precedenti, ASTM ha effettuato un aggiornamento dell'analisi di materialità, tenendo in considerazione anche gli ambiti previsti dall'articolo 3 del Decreto, 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 23 novembre 2022.

Inoltre, si è ritenuto utile confrontare i temi rilevanti emersi dalla matrice di materialità di Gruppo con quelli individuati dai principali peers dei settori di riferimento, al fine di avere una prospettiva di ampio respiro.

Partendo dai temi considerati rilevanti, è stata effettuata, in merito agli ambiti previsti dal Decreto, un'analisi dei rischi 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 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.

Nel 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. In tale ambito nel mese di novembre 2021 sono stati emessi € 3 miliardi di Sustainability Linked Bond.

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. Si riporta di seguito una sintesi delle azioni intraprese dal Gruppo con riferimento ai vari ambiti di sostenibilità.

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 Infrastruttura e Logistica S.A., Euroimpianti S.p.A., Sinelec S.p.A., S.I.N.A. S.p.A.

GOVERNANCE E LOTTA CONTRO LA CORRUZIONE ATTIVA E PASSIVA

In un'ottica di tolleranza zero verso ogni forma di corruzione attiva e passiva, ASTM e le principali società operative controllate hanno adottato una Policy anti-corruzione in linea con le best practice di riferimento e gli standard nazionali e internazionali, attivando inoltre un apposito canale interno di segnalazione di reati o irregolarità riscontrati nell'ambito del proprio rapporto professionale (c.d. "Whistleblowing").

ASTM S.p.A., Itinera S.p.A., Sinelec S.p.A., Tubosider S.p.A., Ecorodovias Infraestrutura e Logística S.A. ed Ecorodovias Concessões e Serviços S.A. hanno volontariamente implementato un sistema di gestione in materia anticorruzione certificato in conformità allo standard internazionale ISO 37001.

AMBIENTE

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 2022 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'elettificazione 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 bio-

diversità e piani di risanamento acustico delle tratte autostradali, promuovendo l'adozione delle stesse anche da parte dei subappaltatori.

ASPETTI SOCIALI

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.

PERSONALE

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.

ASTM e le principali società operative controllate hanno implementato una Politica sulla diversità e inclusione. Inoltre, è stata avviata una politica dei talenti, attraverso un sistema integrato di gestione del capitale umano e mediante programmi di sviluppo e formazione dei dipendenti, finalizzati a creare una cultura aziendale condivisa basata su competenze e innovazione.

RISPETTO DEI DIRITTI UMANI

Il Gruppo riconosce il valore intrinseco di ogni persona ed opera costantemente per assicurare il rispetto dei diritti umani lungo l'intera catena del valore, promuovendo pari opportunità senza alcuna

forma di discriminazione e favorendo l'accessibilità dei servizi all'utenza da parte di persone a mobilità ridotta.

Per rafforzare il proprio impegno in tale ambito, ASTM e le principali società operative controllate hanno adottato una Politica sui diritti umani che si integra con il Codice etico di Gruppo, il Codice di condotta dei fornitori e le altre Politiche di sostenibilità.

ASTM S.p.A., Itinera S.p.A., Euroimpianti S.p.A., Tubosider S.p.A. e Ro.S.S S.p.A. hanno implementato un sistema di gestione della Responsabilità Sociale certificato SA 8000.

Si precisa che nel presente documento è stato limitato ove possibile il ricorso a stime, le quali, se 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 23 marzo 2023.

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 2022 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
- 22 La mappa degli Stakeholder e l'analisi di materialità
- 26 Corporate Governance, Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi
- 39 Strategia di Gruppo sul clima
- 51 Il Regolamento Europeo sulla tassonomia delle attività economiche ecosostenibili

IL GRUPPO ASTM

COMPAGINE AZIONARIA AL 31 DICEMBRE 2022

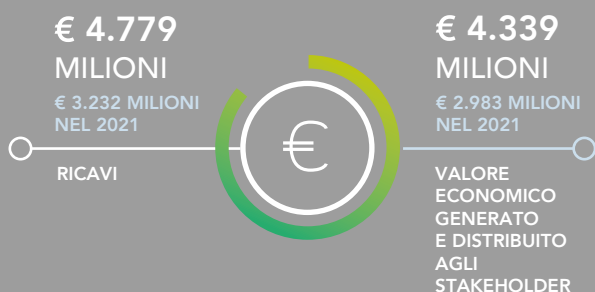
ASTM S.p.A. è una società con sede a Torino, Corso Regina Margherita 165.

Al 31 dicembre 2022 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 2022 GRUPPO ASTM

LA NOSTRA RESPONSABILITÀ VERSO IL TERRITORIO



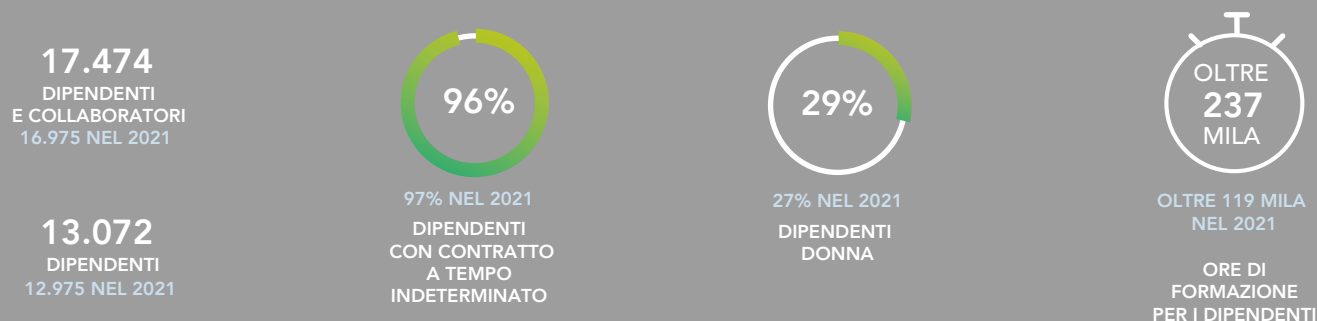
€ 1.305 MILIONI
€ 813 MILIONI NEL 2021
EBITDA*

*Dati da Relazione sulla Gestione 2022 del Gruppo ASTM

LA NOSTRA RESPONSABILITÀ VERSO L'AMBIENTE



LA NOSTRA RESPONSABILITÀ VERSO LE PERSONE



INDICI E RATING DI SOSTENIBILITÀ



Rating **A-**



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



Rating **11,1**
(Low risk)



Rating **A**
(Average)

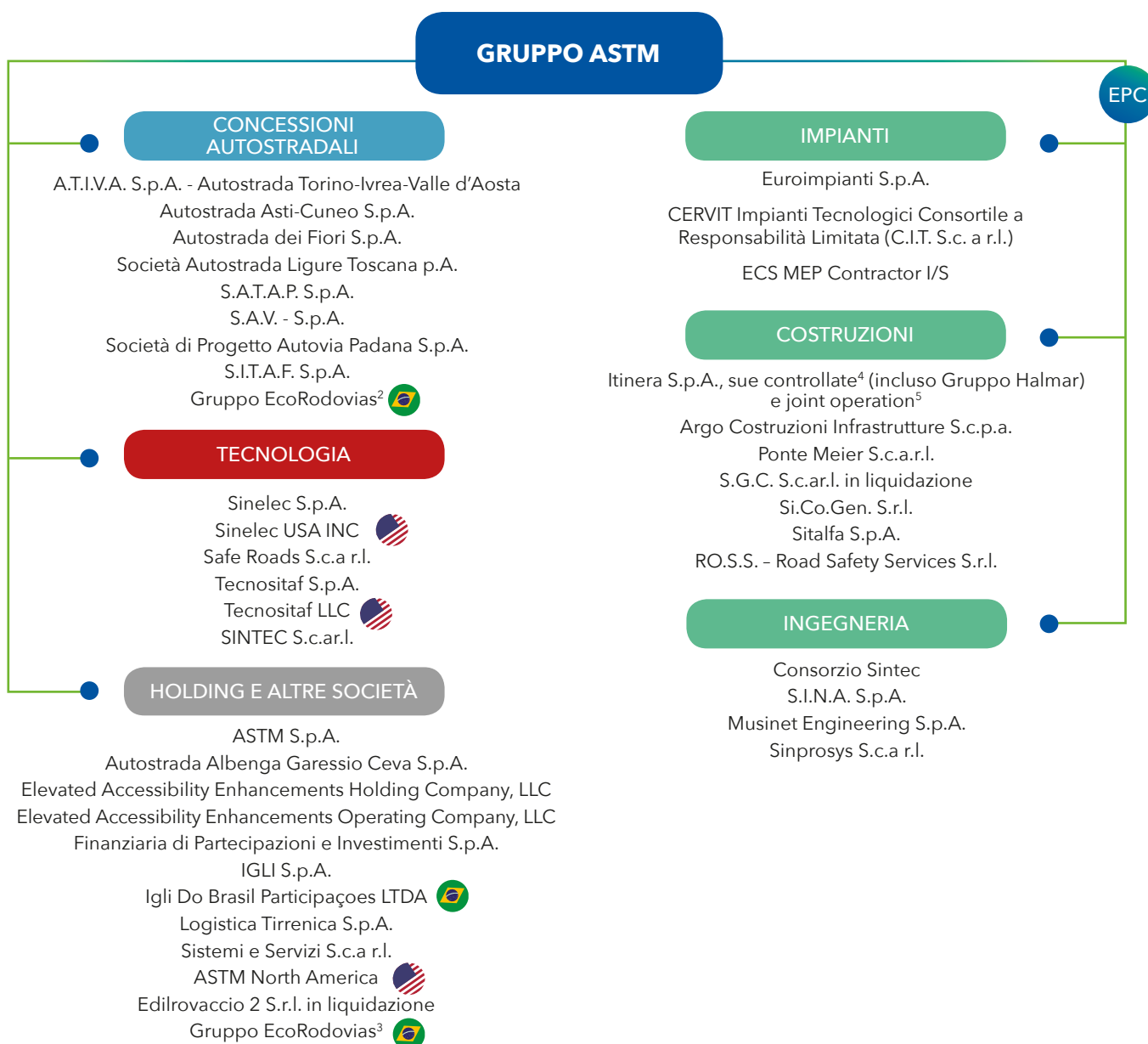
"MF Best ESG rating Award" per ASTM



[Leggi la news](#)

STRUTTURA DEL GRUPPO E SETTORI DI ATTIVITÀ AL 31 DICEMBRE 2022

Si riporta di seguito l'elenco delle società consolidate integralmente nel bilancio consolidato del Gruppo ASTM al 31 dicembre 2022 e incluse nel perimetro di rendicontazione della DNF.



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.

³ Anish Empreendimentos e Participações Ltda, Argovias Administracao e Participações 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 Participações S.A., ELG 01 Participações Ltda, Holding do Araguaia S.A., Paquetá Participações Ltda, Termare - Terminais Marítimos Especializados Ltda

⁴ Società controllate da Itinera S.p.A.: ITINERA CONSTRUÇÕES LTDA, ICCR 135 S.A., ICCR 153 S.A., ITINERA S.p.A., Agognate S.c.ar.l. in liquidazione, BIANDRATE S.c.a r.l. in liquidazione, 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 Cedrina S.c.a r.l. in liquidazione, Lambro S.c.a r.l., 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. con socio unico, SEA Segnaletica Stradale S.p.A., Lanzo S.c.a.r.l., 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, HINNS JV, Storstrom Bridge JV I/S, Tubosider S.p.A., Roma Sud S.c.a r.l., 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, Consorzio Alças da Ponte, MG-135 Consortium, Odense HPT JV I/S, KØGE HPT I/S, Itinera Ghantoot JV, 3RD Track Constructors - Joint Operation, Cons. Binario Porto de Santos, Itinera-Agility JV, Consorzio BR-050, Consultoria - Eco 135, Consorzio SP-070, Consorzio PSG, Consorzio nn Engenharia e Consultoria, Consultoria - Novos Negócios, TELT SEP JV, Halmar/RailWorks, a Joint Venture

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 85 km di rete tra Newcastle e Carlisle.

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

€ 3,5
MILIARDI
RICAVI NEL 2022*

€ 2 MILIARDI NEL 2021

*Fonte: Bilancio
consolidato Gruppo
ASTM 31 dicembre 2022



5.810
DIPENDENTI
5.569 NEL 2021



1.415 KM
ITALIA

4.700 KM
BRASILE

85 KM
REGNO UNITO

6.200 KM⁶
RETE AUTOSTRADALE IN ITALIA,
BRASILE E REGNO UNITO

802 KM
795 NEL 2021

DI PAVIMENTAZIONE
DRENANTE/FONOASSORBENTE
PARI A CIRCA IL 62% DELLA RETE
AUTOSTRADALE GESTITA IN ITALIA

€ 1.304
MILIONI

DI INVESTIMENTI
IN BENI
AUTOSTRADALI
2022



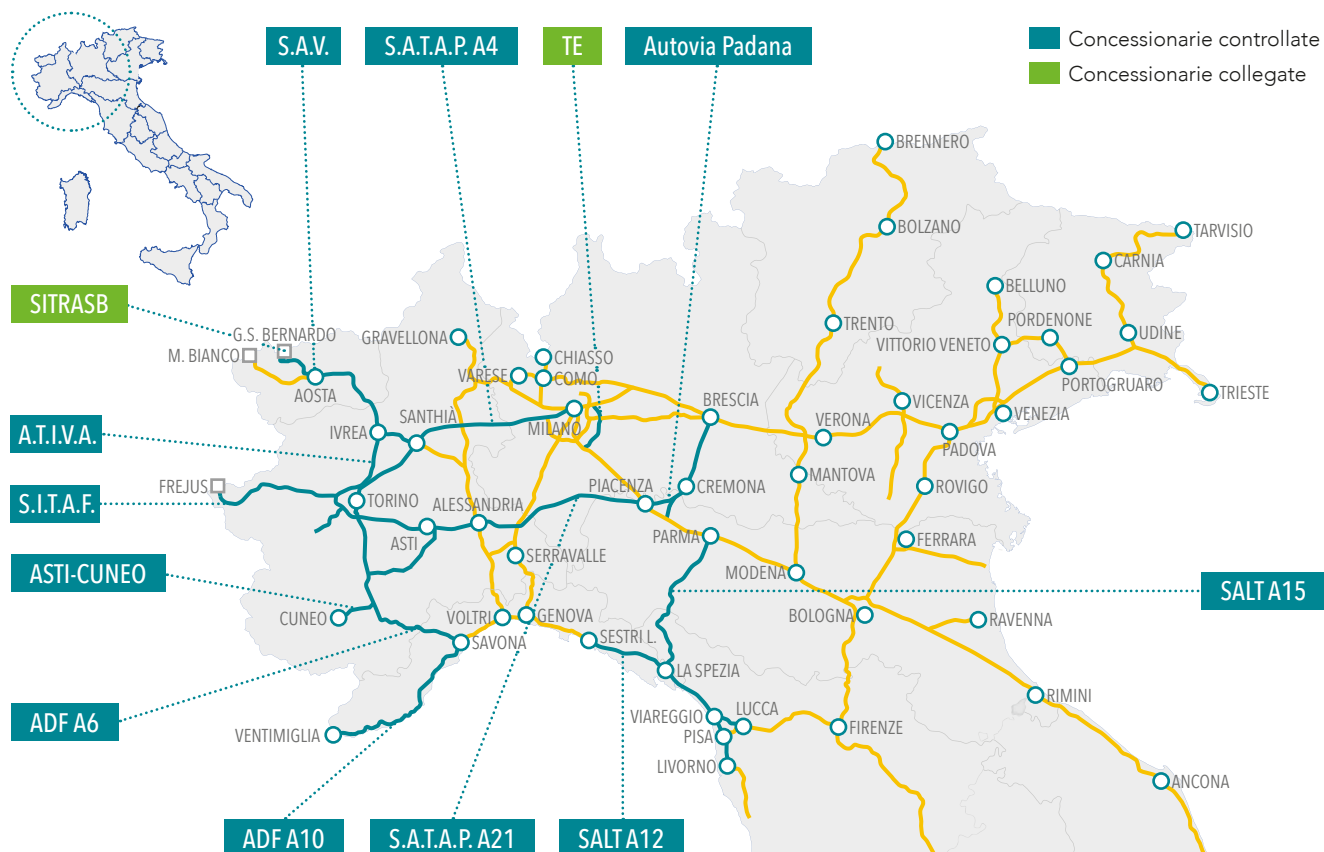
€ 608
MILIONI
2021

165 KM
157 NEL 2021

DI BARRIERE ANTIRUMORE

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

LA RETE AUTOSTRADALE ITALIANA



RETE AUTOSTRADALE ITALIANA

LE NOSTRE CONCESSIONARIE AUTOSTRADALI⁷

S.A.T.A.P. S.p.A.

S.A.T.A.P. è la società autostradale che gestisce in regime di concessione le tratte autostradali:

- A4 Torino-Milano (130 km);
- A21 Torino-Piacenza (168 km).⁸

Autostrada dei Fiori S.p.A.

La società Autostrada dei Fiori gestisce, in regime di concessione,:

- il tratto autostradale esteso tra Savona e Ventimiglia (A10) della lunghezza complessiva di 113 km⁸;
- il tratto autostradale A6 di 131 km che collega Torino a Savona.

Società Autostrada Ligure Toscana - SALT p.A.

La società autostradale SALT gestisce, in regime di concessione, le seguenti tratte autostradali:

- A12 Sestri Levante-Livorno; Viareggio-Lucca; Fornola-La Spezia per un totale di 155 km⁸;
- A15 La Spezia-Parma per un totale di 182 km, di cui 81 km in costruzione.

Società Autostrade Valdostane - S.A.V. S.p.A.

La società autostradale S.A.V. gestisce, in regime di concessione, il tratto autostradale A5 da Quincinetto ad Aosta Ovest ed il raccordo A5 SS27 del Gran San Bernardo (A5) per un totale di 60 km.

Autostrada Asti-Cuneo S.p.A.

La società Autostrada Asti Cuneo gestisce, in regime di concessione, il tratto autostradale da Asti a

Cuneo (A33), articolato in due tronchi di complessivi 70,6 km.

Autovia Padana S.p.A.

La società Autovia Padana gestisce, in regime di concessione, la tratta Piacenza-Cremona-Brescia dell'Autostrada A21, per un'estensione di circa 100 km, e ulteriori 11,5 km in costruzione, nonché la Diramazione per Fiorenzuola d'Arda, che raccorda la stessa A21 con l'Autostrada A1 Milano-Bologna.

Per conto di ANAS, inoltre, la società è incaricata della gestione separata e temporanea del raccordo autostradale Ospitaletto-Montichiari, per ulteriori 17 km.

A.T.I.V.A. S.p.A.⁸

A.T.I.V.A. gestisce in concessione le autostrade Torino-Quincinetto e Ivrea-Santhià (A5) e Tangenziale di Torino e Torino-Pinerolo (A55) per 156 km complessivi. La società è inoltre incaricata della progettazione, costruzione, gestione e dell'esercizio di tutti gli eventuali relativi completamenti, diramazioni e raccordi.

S.I.T.A.F. S.p.A.

La società S.I.T.A.F. S.p.A. gestisce in concessione le autostrade Torino-Bardonecchia (A32) e il Traforo del Frejus (T4) per un totale di 94 km complessivi.

Infine, ASTM detiene una partecipazione di collegamento nelle seguenti concessionarie: Tangenziale Esterna S.p.A., società che gestisce la Tangenziale Esterna di Milano (32 km), Società Italiana Traforo del Gran San Bernardo S.p.A. (13 km) e la tratta autostradale Newcastle-Carlisle, nel Regno Unito (84 km).

⁷ Controllate direttamente

⁸ La gestione è in "proroga" in attesa del subentro del nuovo concessionario. La concessione di A12 e A10 è stata riassegnata ad una società del Gruppo ASTM e avrà una durata di 11 anni e 6 mesi dalla data di subentro

RETE AUTOSTRADALE BRASILIANA



In Brasile il Gruppo, attraverso EcoRodovias, quotata alla Borsa di San Paolo e tra i principali player infrastrutturali del Brasile, gestisce un network di circa 4.700 km di rete autostradale, nell'ambito del corridoio sud-sud-est del paese in una delle aree più ricche e industriali con una forte densità abitativa.

EcoRodovias controlla le seguenti società concessionarie:

- Ecovias dos Imigrantes, che collega San Paolo al Porto di Santos (177 km)
- Ecopistas, che collega San Paolo a Vale do Rio Paraiba (144 km)
- Ecosul, che collega Pelotas, Porto Alegre e Porto Rio Grande (457 km)
- Ecoponte, che collega Rio de Janeiro con Niteroi (29 km)
- Eco050 (MGO), che collega Cristalina (Goiás) a Delta (Minas Gerais) (437 km)
- Eco135 Montes Claros (Minas Gerais) (364 km)
- Eco101, che attraversa 25 comuni nello stato di Espírito Santo (479 km)
- Ecovias do Cerrado, che collega Jataí a Uberlândia (437 km)
- Ecovias do Araguaia, che collega Aliança do Tocantins con Anápolis (851 km)
- Noroeste Paulista, che collega São José do Rio Preto, Araraquara, São Carlos e Barretos (601km)
- EcoRioMinas, che collega Rio de Janeiro a Governador Valadares (727km)

ECORODOVIAS



*Dato esercizio 2022 da Relazione sulla Gestione 2022 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 Ecovias do Araguaia and EcoRioMinas.

Inoltre, Ecorodovias Concessões e Serviços 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



Score B



Score A



Per il 12° anno consecutivo



Per il 2° anno consecutivo

EPC

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



*Fonte: Bilancio consolidato Gruppo ASTM 31 dicembre 2022

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 2022 del Gruppo ASTM

LA PRESENZA NEL MONDO:

ABU DHABI
ARABIA SAUDITA
BOTSWANA
BRASILE
DANIMARCA
DUBAI
FRANCIA

ITALIA
KUWAIT
OMAN
ROMANIA
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.



*Dati IAS IFRS al 31 dicembre 2022 inclusivi dei rapporti intercompany

IMPIANTI

Euroimpianti è la società del Gruppo che gestisce progetti impiantistici sia in mercati captive che extra-captive. Le principali attività riguardano la progettazione, realizzazione e manutenzione di impianti ad alto contenuto tecnologico.



*Dati da Relazione sulla Gestione 2022 del Gruppo ASTM

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.



*Dati IAS IFRS al 31 dicembre 2022 inclusivi dei rapporti intercompany

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 2022 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, la funzione Sostenibilità di ASTM ha promosso un percorso formativo dedicato ai dipendenti sulle tematiche ESG rilevanti e le relative politiche adottate.

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 alle attività del Gruppo o sono da queste influenzate. È stata creata nel sito internet di ASTM una sezione dedicata allo Stakeholder Engagement che descrive, tra le altre cose, le aspettative e le modalità di coinvolgimento per ciascuno Stakeholder, e alcuni progetti svolti. La figura sotto riportata illustra i principali Stakeholder del Gruppo, identificati grazie all'analisi del settore di riferimento e al confronto con i partecipanti al workshop di materialità del Gruppo.

Al fine di individuare ed identificare le tematiche

cosiddette materiali da rendicontare all'interno della propria DNF, il Gruppo ha aggiornato, in conformità alle linee guida internazionali (Obiettivi di Sviluppo Sostenibile, Global Compact, Linee Guida dell'OCSE per le imprese multinazionali), agli standard e framework di riferimento (AA1000 Stakeholder Engagement Standard, Reporting Principles dei GRI Standards, raccomandazioni della Task Force on Climate-related Financial Disclosures) e al D.Lgs. 254/2016, la propria analisi di materialità. Attraverso tale analisi il Gruppo ha identificato come materiali quei temi cui risultano associati gli impatti più significativi dell'organizzazione sull'economia, l'ambiente e le persone, compreso l'impatto sui diritti umani.



Nell'ambito dell'analisi di materialità, ASTM ha svolto le seguenti attività:

- identificazione dei propri Stakeholder sulla base di quanto già precedentemente indicato;
- individuazione dei temi rilevanti per il settore di riferimento. Non esistendo ancora un GRI Sector Standard dedicato, il Gruppo ha tenuto in considerazione, oltre agli ambiti previsti dal D.Lgs 254/2016, anche gli standard SASB (Sustainability Accounting Standards Board).
- in continuità con i precedenti esercizi, sono state svolte specifiche attività di Stakeholder engagement. In dettaglio, il 20 e il 27 settembre 2022 sono stati coinvolti tramite l'organizzazione di specifici workshop circa 100 stakeholder interni rappresentativi di tutti i business del Gruppo, in Italia e all'estero;
- realizzazione , con l'obiettivo di coinvolgere un campione rappresentativo di tutte le categorie di Stakeholder esterni, di una survey on-line rivolta ai rappresentanti del mondo della catena di fornitura, ai dipendenti e associazioni sindacali, a clienti e committenti, alle università e ai centri di ricerca e ai media. La survey è stata

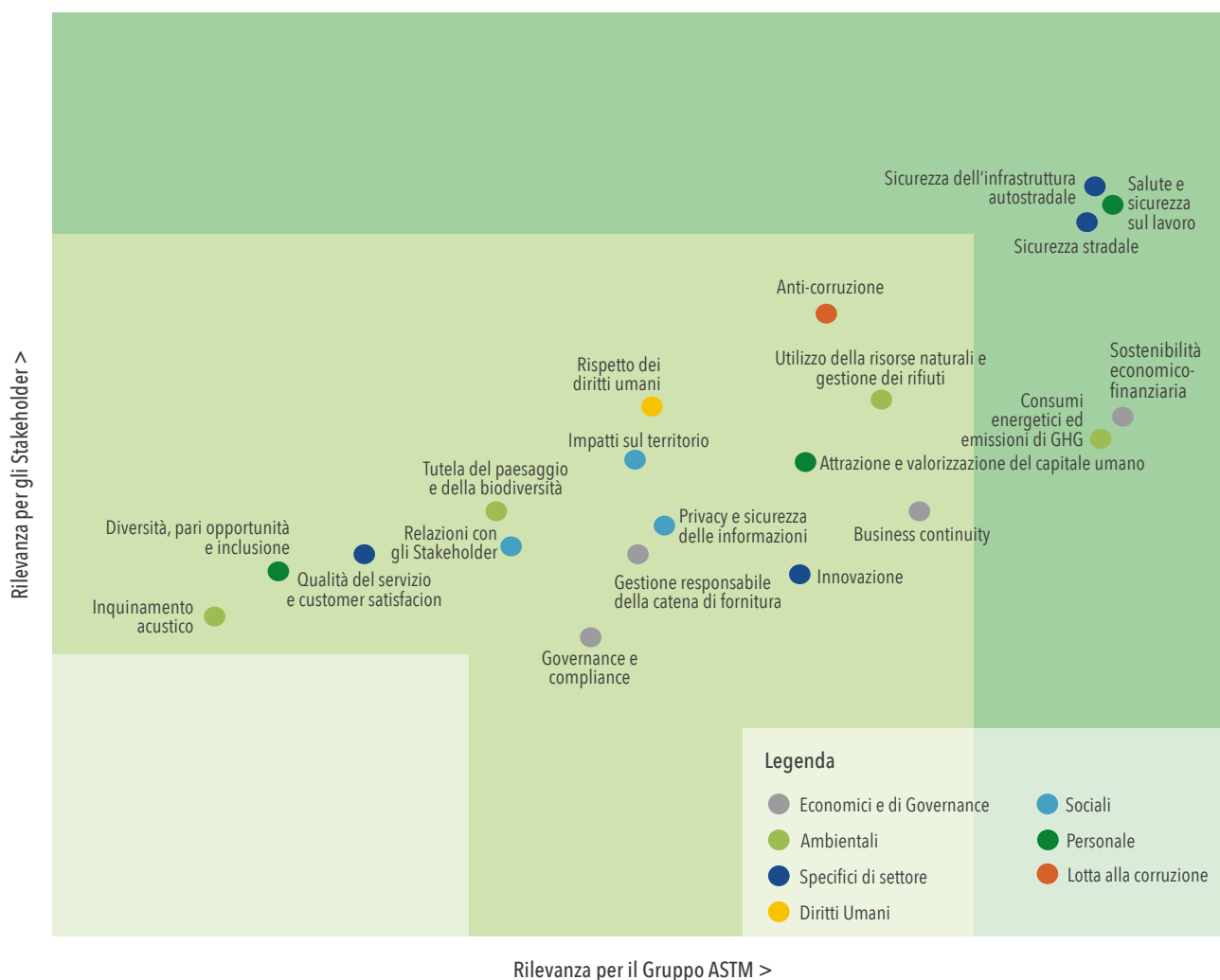
inoltre inviata ad un campione esteso di utenti autostradali che hanno fornito il consenso ad essere contattati. Sono state ricevute complessivamente circa 80 risposte.

- individuazione e prioritizzazione dei principali impatti associati ai temi rilevanti individuati;
- prioritizzazione dei temi di sostenibilità sulla base delle priorità attribuite agli impatti;
- aggiornamento della matrice di materialità.

I risultati ottenuti hanno consentito di aggiornare la matrice di materialità presentata di seguito. L'analisi di materialità, preventivamente esaminata dal Comitato Sostenibilità e dal Comitato Controllo e Rischi, è stata condivisa dal Consiglio di Amministrazione in data 23 novembre 2022.

La sicurezza stradale, la sicurezza dell'infrastruttura autostradale, la salute e sicurezza sul lavoro e l'anticorruzione si confermano, anche per questo esercizio, tra i temi di sostenibilità più rilevanti per il Gruppo. Assumono, invece, rilevanza crescente le tematiche utilizzo delle risorse naturali e gestione dei rifiuti, sostenibilità economico-finanziaria e consumi energetici ed emissioni di gas serra.

LA MATRICE DI MATERIALITÀ DEL GRUPPO ASTM



Per il primo anno è stato considerato nell'analisi di materialità il concetto di materialità finanziaria (c.d. «Doppia materialità»), anticipando i requisiti della Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD), la cui applicazione sarà obbligatoria a partire dall'anno di rendicontazione 2024. In particolare, sono state svolte le seguenti analisi:

- utilizzo della SASB Materiality Map come strumento che identifica i temi materiali di diversi settori (in particolare per il Gruppo ASTM risultano applicabili gli standard relativi ai seguenti settori: Infrastructure - Engineering & Construction Services, Transportation - Road Transportation e Technology and Communications - Software & IT Services) per valutare le tematiche che hanno ragionevole probabilità di avere un impatto finanziario;

- analisi della correlazione tra le tematiche materiali di sostenibilità e i rischi di ASTM e delle società controllate, che ha permesso di identificare le tematiche finanziariamente più rilevanti, in quanto abbinate ad un maggior numero di rischi.

Entrambe le metodologie hanno confermato l'analisi di materialità e, in particolare, individuato come più rilevanti i temi specifici di settore.

Per le tematiche materiali più rilevanti sono stati riportati nel presente documento alcuni prospetti di correlazione con gli ambiti definiti dal D.Lgs. 254/2016, i Sustainable Development Goals (SDGs), i principali rischi di sostenibilità associati e le principali modalità di gestione e mitigazione implementate.

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 2022 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 15.000 aziende che hanno aderito all'iniziativa nel 2022, 257 sono italiane e tra queste l'8% ha raggiunto un livello di Leadership (A/A-).



STANDARD ETHICS RATING

Standard Ethics, agenzia di rating indipendente sulla sostenibilità, ha confermato nel 2022 il rating di sostenibilità (Standard Ethics Rating) su ASTM attribuendo una valutazione EE ("Strong") riconoscendo come la Società abbia adottato sia dei modelli di rendicontazione ESG, sia delle 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. L'outlook attribuito a ASTM è "Positivo" EE+ ("Very strong").



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.

Sustainalytics ha assegnato ad ASTM il riconoscimento di Top-Rated. L'ESG Risk Rating attribuito ad ASTM è pari a 11,1 (Low), il valore economico potenzialmente a rischio per fattori ESG non gestiti risulta infatti basso.



MSCI

ASTM ha ottenuto un rating MSCI ESG pari ad A (Average). 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).



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 indipendenza sono valutati periodicamente.

Il Consiglio di Amministrazione 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 vengono 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 sugli impatti dell'organizzazione su 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 sempre maggiore integrazione della sostenibilità nella governance aziendale.

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



FASCE D'ETÀ DEI MEMBRI DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE



GESTIONE DEI CONFLITTI D'INTERESSE

In data 16 dicembre 2021 il Consiglio ha approvato una nuova versione della Procedura sulle operazioni con parti correlate ("Procedura OPC") al fine di tenere conto dell'intervenuto delisting e, quindi, del venir meno dell'applicazione del Regolamento recante disposizioni in materia di operazioni con parti correlate approvato da CONSOB con delibera n. 17221 del 12 marzo 2010, come successivamente modificato e integrato e di quanto previsto dal nuovo statuto sociale approvato dall'Assemblea dei Soci.

La Procedura, ulteriormente aggiornata dal Consiglio in data 13 dicembre 2022, è disponibile sul sito internet della Società www.astm.it nella sezione "Governance" ed individua le regole che disciplinano l'approvazione e la gestione delle operazioni con parti correlate attuate da ASTM, direttamente ovvero per il tramite di società controllate, al fine di assicurare la trasparenza e correttezza sostanziale e procedurale delle operazioni stesse.

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), nonché delle procedure per la gestione, il trattamento e la comunicazione delle informazioni privilegiate adottate dalla Società.

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

Dal 2019 ASTM ha adottato una 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 stanno predisponendo una procedura sulla base di quella predisposta da ASTM nell'ottica di un miglioramento continuo del processo di raccolta ed elaborazione dei dati.



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.

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 nel Piano di Sostenibilità

"Going Global Sustainably" 2017-2021, che è stato il primo passo olistico che l'azienda ha compiuto per incorporare la sostenibilità aspetti nelle sue attività. 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 2021 ASTM ha rafforzato il proprio impegno nella lotta al cambiamento climatico definendo obiettivi e iniziative di riduzione delle emissioni di gas serra per il 2030 validati da Science Based Target initiative (SBTi) e integrati nella propria strategia finanziaria, pubblicando il suo primo Sustainability Linked Financing Framework, disponibile sul sito internet della Società nella sezione "Investor Center", nell'ambito del quale sono stati emessi, nel corso del mese di novembre 2021, € 3 miliardi di Sustainability Linked Bond.

Nel luglio 2022 il Consiglio di Amministrazione di ASTM ha approvato il nuovo Piano di Sostenibilità 2022-2026 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, aggiornati per allinearsi all'ambizione 1,5° e include nella carbon footprint le società del Gruppo EcoRodovias e il Gruppo S.I.T.A.F. il cui controllo è stato acquisito da ASTM nel corso del 2021.



CONTRIBUTO DIRETTO



CONTRIBUTO INDIRETTO



Pianeta

- Riduzione delle **emissioni di CO₂**
- Protezione della **biodiversità**
- Sviluppo di progetti di **economia circolare**

Persone

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

Prosperità

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

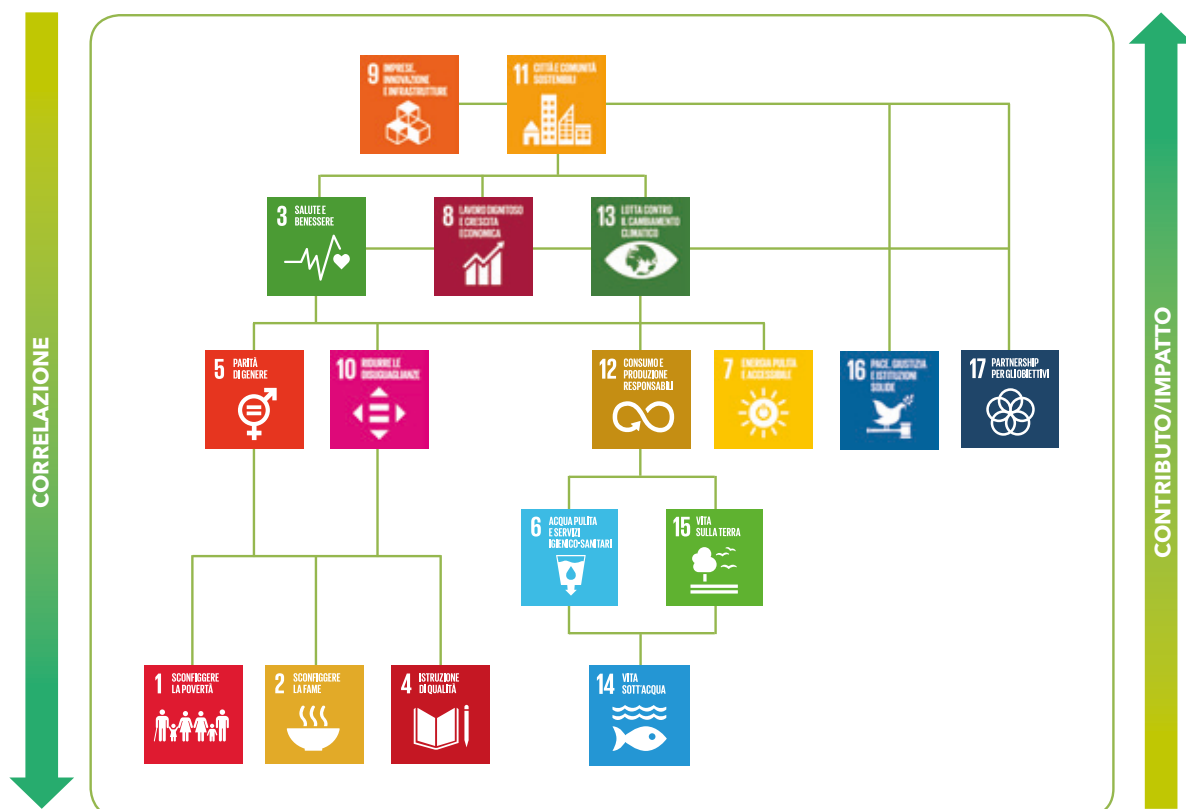
ROADMAP SDGs

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.

Sono risultati particolarmente rilevanti 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.



ASTM E LA MOBILITÀ DEL FUTURO

ASTM è consapevole che le infrastrutture, oltre ad essere complesse opere ingegneristiche, rappresentano 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 al suo sviluppo, mettendo in connessione persone, merci e idee.

Integrando le Politiche di Sostenibilità nella propria strategia di business, mettendo al centro le persone e l'ambiente, ASTM intende essere protagonista e partecipare fattivamente alla 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 sostenibili.

L'autostrada A4 Torino-Milano è al centro del primo importante piano di ammodernamento promosso dal ASTM, che prevede interventi ad alto contenuto tecnologico atti a rendere l'infrastruttura più resiliente e sostenibile, tra le più moderne e all'avanguardia in Europa e nel mondo. Una prima parte di tali interventi sarà realizzata entro il 2024 su un tratto pilota di 30 km, compreso tra lo svincolo di Novara Est e la barriera di Milano Ghisolfi, per poi - previa autorizzazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) - essere estesi a tutta la tratta in gestione. Entro il 2030, quindi, ASTM prevede di realizzare un modello per tutto il sistema autostradale italiano: un'infrastruttura più sicura e dotata di soluzioni innovative, concepita con l'obiettivo di continuare ad innalzare l'esperienza di viaggio e la qualità del servizio per i clienti.

Gli interventi previsti sono suddivisibili in tre ambiti:

- sicurezza stradale e assistenza alla guida;
- monitoraggio e manutenzione infrastrutturale;
- sostenibilità.

Al termine dei lavori, gli utenti dell'A4 Torino-Milano potranno beneficiare, ad esempio, dell'introduzione di distributori ad idrogeno, dell'incremento del sistema di monitoraggio delle opere d'arte, di sistemi di rilevamento contromano e merci pericolose, di nuovi manti di asfalto ottenuti da materiale riciclato, di sistemi antinebbia e comunicazione veicolo-infrastruttura (questi ultimi fondamentali, nel breve periodo, per efficientare i flussi di traffico e, nel lungo periodo, per l'introduzione dei veicoli a guida autonoma, punto di arrivo della "smart road"). In termini di connettività, l'A4 presenta un tratto già completamente allestito per consentire il "dialogo" veicolo-infrastruttura.

Il progetto di transizione ecologica e digitale dell'autostrada A4 Torino-Milano prevede importanti investimenti che porteranno impatti positivi sul territorio in termini di contributo economico ed occupazionale generato lungo l'intera catena del valore.



[Leggi il comunicato stampa](#)

IL SISTEMA DI CONTROLLO INTERNO E DI GESTIONE DEI RISCHI

Il Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi 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 Italiana⁹.

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 del Sistema di controllo interno e Gestione dei rischi adottato da ASTM è in linea con le best practice definite da Enterprise Risk Management Integrated Framework ("CoSO ERM") e dallo standard ISO 31000.

Il modello adottato, con il supporto delle funzioni

interne preposte, garantisce il presidio dei 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 società 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 2022 ciascuna società ha monitorato/aggiornato l'assessment dei principali rischi, generati o subiti, 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.

In particolare, si riportano nella pagina a fianco i principali rischi inerenti ai temi di sostenibilità di ASTM S.p.A. e delle proprie società controllate.

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**

⁹ Per ulteriori informazioni relative al Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi si rimanda alla "Relazione sul Governo Societario e gli Assetti Proprietari" di ASTM, disponibile sul sito internet della società nella sezione Governance/Relazioni Corporate Governance.

PRINCIPALI RISCHI INERENTI I 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 COMPORTAMENTO 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 e pari opportunità.

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 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 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 società operative controllate 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.

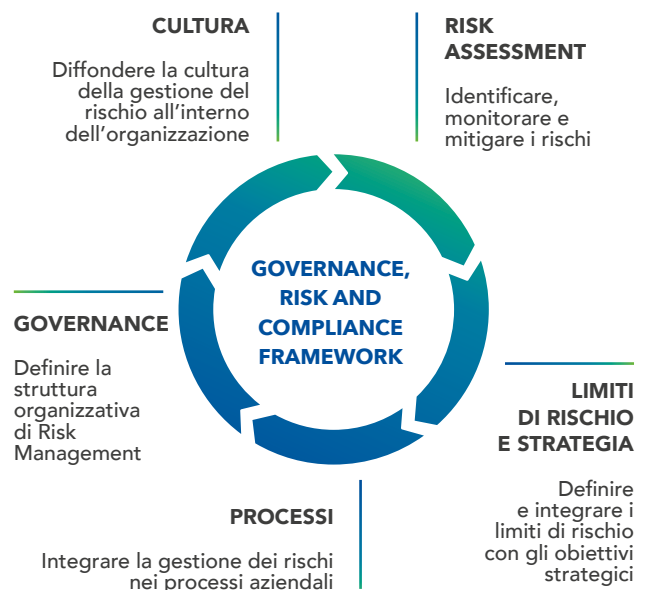
Le principali politiche adottate da ASTM e dalle proprie società controllate, anche al fine di mitigare i rischi di sostenibilità identificati, sono descritte all'interno del presente documento, con particolare riferimento alla sezione "Etica e Integrità".

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. Dal 2018 EcoRododias 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 esoge-



ni, grave epidemia o malattia infettiva, incident IT, evento atmosferico estremo o catastrofe naturale) e i criteri per valutarne la severità sulla base delle caratteristiche 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.

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
- Struttura organizzativa flessibile da adottare in situazioni emergenziali per garantire la continuità del business e dei servizi di interesse pubblico
- Adeguate 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

ETICA E INTEGRITÀ

Il Codice etico e di comportamento della Società, nella sua ultima versione adottata dal Consiglio di Amministrazione il 16 dicembre 2021, 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 2022 non vi sono state violazioni afferenti ai reati presupposto ex D.Lgs. 231/01. Per completezza si evidenzia che sono stati riscontrati 5 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.

Tema materiale:

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 per ASTM S.p.A., Itinera S.p.A., Sinelec S.p.A., Tubosider S.p.A., Ecorodovias Infraestrutura e Logística S.A. e Ecorodovias Concessões e Serviços S.A.; • Referente anti-corruzione;
- Canale interno di segnalazione di reati o irregolarità riscontrate nell'ambito del proprio rapporto professionale.

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





ANTI-CORRUZIONE

Il Gruppo, in un'ottica di tolleranza zero, ripudia e disincentiva ogni forma di corruzione, sia in Italia che all'estero, 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.

A tale riguardo, ispirandosi alle best practice in tema di Compliance program anticorruzione ed

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 nel Modello di organizzazione gestione e controllo ex D.Lgs. 231/2001 e nella Policy anti-corruzione delle principali società operative controllate del Gruppo che le hanno adottate.

SISTEMA DI GESTIONE IN MATERIA DI ANTI-CORRUZIONE CERTIFICATO ISO 37001

ASTM S.p.A. e le controllate Itinera S.p.A., Sinelec S.p.A., Tubosider S.p.A., Ecorodovias Infraestrutura e Logística S.A. e Ecorodovias Concessões e Serviços S.A. hanno implementato un Sistema di gestione in materia di anticorruzione certificato UNI ISO 37001 per il perimetro italiano 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 anticorruzione, 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.

Vengono svolte periodicamente sessioni di formazione sul Sistema di gestione per la prevenzione della corruzione 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.

In conformità alla norma vengono, inoltre, svolti periodicamente audit interni specifici sulla conformità del Sistema di gestione per la prevenzione della corruzione. I risultati delle attività di monitoraggio e le eventuali segnalazioni vengono analizzati sistematicamente, al fine di valutare l'implementazione di possibili azioni di miglioramento.



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.



Il Consiglio di Amministrazione di ASTM, con il supporto del Comitato Controllo e Rischi, approva annualmente il piano di lavoro predisposto dal responsabile della funzione di internal audit, sentiti il Collegio Sindacale e l'Amministratore Delegato.

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 relazionando agli organi competenti in merito al Sistema di gestione ISO 37001 adottato dalla società.



IL SISTEMA DI WHISTLEBLOWING

Al fine di promuovere la cultura della legalità, secondo una logica di tolleranza zero verso comportamenti che non rispondono ai principi etici adottati dalla società e il rispetto delle norme e dei regolamenti vigenti, ASTM e le proprie realtà operative controllate italiane hanno implementato un sistema di gestione delle segnalazioni (c.d. "Whistleblowing") che, attraverso l'utilizzo di una piattaforma digitale gestita da un soggetto terzo specializzato e indipendente, 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.

Relativamente al Gruppo EcoRodovias, nel 2022 sono pervenute, attraverso l'Ethic Channel, 229 segnalazioni, di cui 16 relative ad episodi di corruzione, 62 relative a reati contro la persona, 34 relative a conflitti di interesse e 117 relative a problematiche di antitrust. Inoltre, sono pervenute 2 segnalazioni a Itinera relative a presunte violazioni di normative aziendali. Tutte le segnalazioni sono state indagate con riservatezza e indipendenza dagli organi competenti secondo le modalità definite.

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 2022.



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 sovrintendono 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.

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.

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, Stra-

tegy, Risk Management, Metrics and Targets.

GOVERNANCE

Al fine di promuovere il successo sostenibile del Gruppo anche attraverso il monitoraggio delle performance ambientali, ed 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 opera-

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

tività, tiene in considerazione gli impatti del cambiamento climatico nelle politiche di gestione dei rischi, nella pianificazione finanziaria, nella gestione operativa e nella pianificazione degli investimenti, nonché nella progettazione di obiettivi di performance dell'organizzazione e nel loro monitoraggio.

Nel 2022 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.

ASTM ha introdotto a partire dal 2020 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 e due scenari ancora più ambiziosi (ben al di sotto di 2°C 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 - SBTi¹⁰ e International Energy Agency - IEA¹¹), 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 PNIEC¹², utilizzato per valutare l'evoluzione normativa e tecnologica dell'area geografica in cui si concentrano maggiormente le attività del Gruppo ASTM.

¹⁰ <https://sciencebasedtargets.org/resources/legacy/2019/04/foundations-of-SBT-setting.pdf>

¹¹ <https://www.iea.org/reports/energy-technology-perspectives-2016>

¹² mise.gov.it/images/stories/documenti/PNIEC_finale_17012020.pdf

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.

RISK MANAGEMENT

Il Consiglio di Amministrazione, nell’ambito delle proprie responsabilità sul Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi, assicura che i principali rischi aziendali siano identificati e gestiti in modo coerente con gli obiettivi strategici individuati. 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 delle società del Gruppo e la resilienza delle infrastrutture gestite da ASTM, ma allo stesso tempo i processi di transizione ecologica ed innovazione tecnologica 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 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 potrebbero andare ad impattare sui meccanismi competitivi dei vari settori in cui il Gruppo opera.

Per questa ragione ciascuna società deve essere in grado di individuare e sfruttare proattivamente le opportunità 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 idonee per dialogare con i veicoli connessi di nuova generazione, per utilizzare sistemi di assistenza automatica alla guida, nonché per 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	 Tanto probabile quanto no	 Alta	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 esterni ed indipendenti.

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 meteorologici estremi.

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 e a una gestione dei 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.	 Breve termine	 Più probabile che no	 Medio alta	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 sono state adottate, soprattutto lungo le tratte di "valico", per la gestione di precipitazioni nevose, nonché il coinvolgimento di organi di governo del territorio e forze di polizia. 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'infrastruttura, dei danni diretti e indiretti causati a terzi e dei mancati ricavi a causa dell'interruzione della circolazione.

Rischio	Classificazione	Descrizione	Orizzonte temporale	Probabilità	Magnitudo dell'impatto finanziario	Impatto finanziario
Rischio compliance	Rischio di transizione	Rischio connesso alla mancata compliance con la normativa ambientale applicabile ai settori di attività in cui operano le società del Gruppo	 Breve termine	 Molto improbabile	 Media	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.

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.

Infine, 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 monitora costantemente l'evoluzione normativa in ambito sostenibilità (e.g. Regolamento UE 2020/852 sulla Tassonomia Europea e Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD)).

Rischio	Classificazione	Descrizione	Orizzonte temporale	Probabilità	Magnitudo dell'impatto finanziario	Impatto finanziario
Rischio regolatorio	Rischio di transizione	Rischio legato alla modifica della normativa ambientale dei paesi in cui le società del Gruppo operano con impatti sulle attività di business.	 Medio termine	 Tanto probabile quanto no	 Bassa	L'impatto finanziario è legato ai costi di adeguamento alle nuove normative, nonché al potenziale regime sanzionatorio e/o contenziosi derivanti da violazioni della normativa ambientale emergente.

Modalità di gestione del rischio

Ciascuna società del Gruppo, nell'ambito della propria attività di business, monitora costantemente l'evoluzione della normativa ambientale, 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 dell'AIPCR – 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.

Rischio	Classificazione	Descrizione	Orizzonte temporale	Probabilità	Magnitudo dell'impatto finanziario	Impatto finanziario
Rischio di mercato / tecnologico - EPC e Tecnologia	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. In particolare il settore delle costruzioni è esposto al rischio legato alla mancanza di requisiti per partecipare a gare d'appalto che richiedano specifiche competenze in materia ambientale, nonchè alla capacità di operare in contesti con scarsità di risorse idriche.	 Medio termine	 Tanto probabile quanto no	 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 obbiettivi dell'Agenda 2030 dell'ONU, con i Piani di Azione dell'UE per finanziare la crescita sostenibile ed in particolare con il Regolamento UE 2020/852 inerente la tassonomia, sono state definite le "Linee Guida di pianificazione strategica di Gruppo per allineare attività operative (turnover) e interventi (capex ed opex) ai criteri tecnici della Tassonomia UE e ai criteri del Protocollo Envision". Tale strumento fornisce criteri e strumenti 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 / tecnologico - 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	 Tanto probabile quanto no	 Media	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. Per implementare azioni, iniziative, politiche coerenti con gli obbiettivi dell'Agenda 2030 dell'ONU, con i Piani di Azione dell'UE per finanziare la crescita sostenibile ed in particolare con il Regolamento UE 2020/852 inerente la tassonomia, sono state definite le "Linee Guida di pianificazione strategica di Gruppo per allineare attività operative (turnover) e interventi (capex ed opex) ai criteri tecnici della Tassonomia UE e ai criteri del Protocollo Envision". Tale strumento fornisce criteri e strumenti 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 reputazionale	Rischio di transizione	Rischio legato ad effetti reputazionali derivanti dal verificarsi degli eventi sopra citati.	 Breve termine	 Molto 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, la Funzione Investor Relations and Communication definisce i piani di comunicazione, favorendo 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
Opportunità di mercato/ tecnologica - EPC	Prodotti e servizi	 Medio termine	 Molto probabile	 Medio alta	L'impatto finanziario potenziale è connesso all'aumento dei ricavi e dei profitti a seguito dell'incremento della domanda di progettazione e realizzazione di opere a basso impatto energetico da parte dei clienti.	I costi di realizzazione delle opportunità sono legati principalmente a corsi di formazione per sviluppare competenze e conoscenze interne sui requisiti LEED sulla normativa inerente la Tassonomia UE e sul Protocollo Envision.

Strategia

Al fine di cogliere nuove opportunità di business relative alla crescente domanda di edifici a basso consumo energetico ed in generale di iniziative allineate al Regolamento sulla Tassonomia UE, le società operanti nel settore EPC 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 e Protocollo di sostenibilità Envision) e allineate ai principi del Regolamento della tassonomia UE. Si evidenziano, inoltre, opportunità di sviluppare impianti per la produzione di energia con tecnologia fotovoltaica, nonché di realizzare progetti di riqualificazione, messa a norma e efficientamento energetico di impianti di illuminazione.

Opportunità	Ambito	Orizzonte temporale	Probabilità	Magnitudo dell'impatto finanziario	Impatto finanziario	Costi di realizzazione
Opportunità di mercato/ tecnologica - Concessioni e Tecnologia	Prodotti e servizi	 Breve termine	 Più probabile che no	 Media	L'impatto finanziario è legato all'aumento della domanda per servizi innovativi e competitivi che potrebbero portare ad un aumento dei ricavi.	I costi di realizzazione delle opportunità sono legati principalmente all'attivazione delle partnership necessarie.

Strategia

Per supportare la transizione del mercato verso i veicoli elettrici è in corso di implementazione uno specifico piano di diffusione dei servizi di ricarica che prevede la completa copertura della rete in concessione entro il 2026. È stato inoltre attivato un progetto sperimentale di ricarica elettrica ad alta potenza.

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 CO₂. 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.

Opportunità	Ambito	Orizzonte temporale	Probabilità	Magnitudo dell'impatto finanziario	Impatto finanziario	Costi di realizzazione
Opportunità di mercato/ tecnologica - Concessioni	Efficienza energetica	 Medio termine	 Molto probabile	 Media	La stima dell'investimento e del ritorno economico (i.e. riduzione spesa per acquisto energia elettrica) è valutata sulla base dei requisiti illuminotecnici specifici di ciascuna tratta autostradale nell'ambito di quanto previsto dal contratto di concessione.	I costi di realizzazione sono principalmente relativi alla sostituzione delle lampade tradizionali con i LED e alla predisposizione del sistema impiantistico.

Strategia

L'utilizzo della tecnologia LED per l'illuminazione dei tratti autostradali in concessione, in particolare gallerie, svincoli e caselli unita a politiche di risparmio energetico ed allo sviluppo di impianti per la produzione di energia con tecnologia fotovoltaica, può contribuire a ridurre il consumo di energia elettrica e le emissioni ad esso associate.

Per maggiori informazioni relative ai rischi e opportunità identificati dal Gruppo in ambito climate change si rimanda al questionario CDP Climate Change disponibile sul sito www.cdp.net/en.

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 validati nel 2021 da Science Based Targets initiative (SBTi) e quindi in linea con le traiettorie di riduzione previste dall'Accordo di Parigi.

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".

Per rafforzare il proprio impegno nella lotta al cambiamento climatico, i target di riduzione delle emissioni sono stati integrati nella strategia finanziaria attraverso la formalizzazione di un Sustainability-Linked Financing Framework.

I SCIENCE BASED TARGETS DI ASTM



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 obiettivi di riduzione delle emissioni su base scientifica validati nel mese di ottobre 2021 da Science Based Targets initiative (SBTi) e quindi in linea con le traiettorie di riduzione previste dall'Accordo di Parigi.

Il Gruppo ASTM si è impegnato a ridurre le proprie emissioni di GHG di Scope 1 e 2, entro il 2030, del 25% rispetto ai valori del 2020. Il Gruppo si è impegnato altresì a ridurre le emissioni di GHG di Scope 3 da beni e servizi acquistati da terzi del 13% nello stesso lasso di tempo.

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
- 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. Nell'ambito del Piano di Sostenibilità 2022-2026 i target di riduzione delle emissioni sono stati aggiornati per aumentare l'ambizione dell'obiettivo di Scope 1 e 2 a 1,5°C e per includere nel perimetro le società del Gruppo EcoRodovias e del Gruppo S.I.T.A.F. il cui controllo è stato acquisito nel corso del 2021.

FINANZA SOSTENIBILE

Nel novembre 2021 ASTM S.p.A. ha collocato tre Sustainability-Linked Bond (SLB) per un totale di €3 miliardi, con richieste superiori a quattro volte l'offerta. L'operazione ha rappresentato il primo Sustainability-Linked Bond (SLB) emesso al mondo da un operatore infrastrutturale che incorpora gli obiettivi di riduzione delle emissioni su base scientifica validati da SBTi.

I bond sono stati emessi nell'ambito del Sustainable-Linked Finance Framework (SLFF) con cui il Gruppo ha 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 che coprono il 70% dell'impronta di carbonio del Gruppo, 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.

Maggiori informazioni sono disponibili sul sito internet della società nella sezione Investor Center/Finanza Sostenibile.



IL REGOLAMENTO EUROPEO SULLA TASSONOMIA DELLE ATTIVITÀ ECONOMICHE ECOSOSTENIBILI

IL REGOLAMENTO UE 2020/852: FINALITÀ, CONTESTO NORMATIVO E OBBLIGHI DI RENDICONTAZIONE

L'Unione Europea ha da tempo definito un quadro strategico per l'implementazione di azioni e iniziative politiche coerenti con gli obiettivi dell'Agenda 2030 dell'ONU e, in tale contesto, a 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.

Nell'ambito di tale impegno da parte dell'Unione Europea, confermato anche nella "Strategia per finanziare la transizione verso un'economia sostenibile" pubblicata nel 2021, si inserisce anche il Regolamento UE 2020/852 (cd. "Tassonomia") che ha 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. Tale Regolamento prevede che a partire dal 1° gennaio 2022 le 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 debbano 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. Allo stesso modo, i partecipanti ai mercati finanziari dovranno segnalare in che misura le attività finanziate e i loro investimenti soddisfino i criteri della Tassonomia.

A giugno 2021, la Commissione Europea ha adot-

tato formalmente gli Atti Delegati Tecnici (di seguito "Climate Delegated Act") che definiscono la lista di settori e attività economiche attualmente inclusi nella 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; nel corso del 2023 è attesa la pubblicazione di ulteriori atti delegati con riferimento ai restanti quattro obiettivi ambientali (uso sostenibile e protezione delle risorse idriche e marine; transizione verso un'economia circolare; prevenzione e controllo dell'inquinamento; protezione degli ecosistemi e della biodiversità).

Il processo di verifica dell'eco-sostenibilità di un'attività economica (cd. "allineamento" alla Tassonomia) prevede i seguenti step di analisi:

1. verifica dei Technical Screening Criteria per valutare l'effettivo contributo dell'attività economica ad un determinato obiettivo ambientale, nel rispetto del principio della neutralità tecnologica e tenendo conto dell'impatto a lungo e a breve termine dell'attività economica;
2. verifica dei criteri "DNSH" (Do Not Significant Harm) per assicurarsi che l'attività economica non arrechi un danno significativo a nessun altro degli obiettivi ambientali.

In aggiunta, è prevista anche la verifica del rispetto delle garanzie sociali minime di salvaguardia (Social Minimum Safeguards), volte a garantire che le attività economiche siano condotte nel rispetto delle principali linee guida e trattati internazionali riferiti ai 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, il Climate Delegated Act ha previsto 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 "6. Trasporti") nonché alla costruzione e ristrutturazione di edifici (nell'ambito del settore "7. Edilizia e attività immobiliari"), riconoscendo l'importanza di tali settori per il raggiungimento degli obiettivi di mitigazione dei cambiamenti climatici e adattamento ai cambiamenti climatici. In particolare, 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.¹³

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 e ci si attende che tale circostanza verrà confermata anche a seguito della pubblicazione degli ulteriori atti delegati relativi ai restanti quattro obiettivi ambientali (uso sostenibile e protezione delle acque e delle risorse marine, transizione verso un'economia circolare, prevenzione e riduzione dell'inquinamento, protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi).

Il Gruppo ASTM già dal 2020 ha introdotto un'analisi degli scenari legati al clima nella propria strategia al fine di valutare come i rischi e le opportunità legati ai cambiamenti climatici influenzino l'operatività delle proprie aree di business e ha avviato numerose iniziative¹⁴ in ottica di efficientamento energetico, riduzione delle emissioni e gestione e monitoraggio dei rischi climatici. L'implementazione di ulteriori azioni strategiche in risposta ai requi-

siti normativi introdotti dalla Tassonomia si inserirà pertanto nell'ambito del percorso già intrapreso dal Gruppo per rafforzare il proprio impegno in ambito Climate Change.

PREMESSA

Il Gruppo ASTM, comprendendo la rilevanza e la portata innovativa della Tassonomia, ha avviato già dal 2021 un cantiere ad essa dedicato 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, in data 13 dicembre 2022, sono state approvate dal Consiglio di Amministrazione le "Linee 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. In accordo con le Linee Guida, ciascuna società del Gruppo ASTM dovrà verificare se le attività economiche dalla stessa implementate possano potenzialmente contribuire in modo sostanziale al raggiungimento dell'obiettivo di mitigazione dei cambiamenti climatici o all'obiettivo di adattamento ai cambiamenti climatici, se siano cioè "ammissibili", e se al contempo siano svolte nel rispetto dei criteri di vaglio tecnico (Technical Screening Criteria), dei criteri DNSH e delle garanzie minime di salvaguardia e quindi possano essere considerate "allineate".

Nel corso del 2022 le suddette attività di verifica hanno coinvolto l'organizzazione nel suo complesso, richiedendo la partecipazione fattiva delle strutture aziendali di business per l'identificazione delle

¹³ Si veda Regolamento UE 2021/2139, par. 33 e 36

¹⁴ In questa sede si richiamano a titolo di esempio lo sviluppo di soluzioni innovative per la gestione delle infrastrutture (i.e. smart infrastructures), il progetto sperimentale di ricarica elettrica ad alta potenza per supportare la transizione del mercato verso i veicoli elettrici e l'impegno ad implementare, mantenere o aggiornare i requisiti e/o le certificazioni in materia ambientale sia nella realizzazione delle infrastrutture di trasporto (Protocollo di sostenibilità Envision) che nelle opere di edilizia civile e industriale (principalmente LEED).

attività "ammissibili" e "allineate" alla tassonomia e per la gestione del processo di data collection presso le società del Gruppo italiane ed estere. A tal proposito si precisa che la presente rendicontazione sulla Tassonomia copre l'intero perimetro delle società incluse nel consolidamento finanziario.

Il processo di rendicontazione, come richiesto dalla normativa, ha previsto continui 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 saldi sono stati calcolati su base consolidata, al netto delle partite infragruppo, per evitare ogni 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 (autostrade).

Infine, si ricorda che il Gruppo ASTM opera da sempre nel rispetto delle c.d. "minimum safeguards" previste dalla normativa e, in particolare, si è dotato di solide procedure in materia di diritti umani, anticorruzione, gestione della fiscalità e gestione delle pratiche concorrenziali. 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".

ATTIVITÀ ECONOMICHE AMMISSIBILI E ALLINEATE DEL GRUPPO ASTM¹⁵

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 II del Regolamento Delegato (UE) 2021/2178 nell'allegato "Tassonomia Europea: Modelli per gli indicatori

fondamentali di prestazione (KPI) delle imprese non finanziarie".

KPI	
Quota del fatturato "ammissibile"	95%
Quota di spese in conto capitale "ammissibili"	98%
Quota di spese operative "ammissibili"	93%

KPI	
Quota del fatturato "allineato"	27%
Quota di spese in conto capitale "allineate"	35%
Quota di spese operative "allineate"	37%

KPI del fatturato

Il fatturato del Gruppo ASTM è da ritenersi quasi interamente riconducibile ad attività economiche "ammissibili"; rientrano infatti in tale ambito i ricavi della gestione autostradale, i ricavi del settore EPC, i ricavi del settore tecnologico e alcune specifiche voci residuali contabilizzate tra i ricavi diversi (numeratore del KPI). In particolare:

- i ricavi "ammissibili" della gestione autostradale sono riferiti a corrispettivi da pedaggio e ricavi accessori che ricadono nell'ambito dell'attività economica "6.15 Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico a basse emissioni di carbonio"¹⁶;
- i ricavi "ammissibili" del settore EPC sono riconducibili alle attività di i) costruzione di infrastrutture, comprese le connesse attività di ingegneria, progettazione e ispezione (principalmente infrastrutture riferite alle attività economiche "6.14 Infrastrutture per il trasporto ferroviario", "6.15 Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico a basse emissioni di carbonio" e "6.17 Infrastrutture aeroportuali a basse emissioni di carbonio" del Climate

¹⁵ 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, si precisa che sono stati omessi tutti i modelli in quanto non sono rappresentativi delle attività di ASTM.

¹⁶ Le FaQs pubblicate dalla Commissione Europea in data 2 febbraio 2021 chiariscono che la dicitura "a basse emissioni di carbonio" non è rilevante ai fini della valutazione dell'"ammissibilità" quanto piuttosto delle verifiche in ottica di allineamento (ref. FAQ 9).

¹⁷ Le FaQs pubblicate dalla Commissione Europea in data 29 dicembre 2022 chiariscono che "Intelligent transport system activities could be eligible engineering and technical consultancy services under Section 6.15 of Annex I, when they consist in systems enabling connected and automated multimodal mobility of passengers, traffic flow optimisation, congestion reduction, facilitation of energy efficiency in road transport, and/or electronic tolling systems" (ref. FAQ 101).

Delegated Act), e di ii) costruzione di edifici (attività economiche incluse nel settore "7. Edilizia e attività immobiliari" del Climate Delegated Act). I ricavi "ammissibili" in tale contesto comprendono anche quelli derivanti da opere impiantistiche di efficientamento energetico;

- i ricavi "ammissibili" del settore tecnologico, come specificato nei chiarimenti pubblicati dalla Commissione Europea a dicembre 2022,¹⁷ ricadono principalmente nell'ambito dell'attività economica "6.15 Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico a basse emissioni di carbonio" del Climate Delegated Act.

Per ciascuna attività economica identificata è stata condotta la verifica del rispetto dei criteri di vaglio tecnico e dei criteri DNSH per poterla qualificare come "allineata". In generale, le attività economiche "ammissibili" ma non "allineate" del Gruppo ASTM sono riconducibili principalmente ai ricavi da pedaggio derivanti da tratte autostradali esistenti che nel 2022 non risultavano dotate di colonnine per la ricarica di veicoli elettrici, mentre, con riferimento al settore EPC, ai ricavi derivanti dalla partecipazione nella costruzione di nuove infrastrutture o edifici per i quali non sono risultati rispettati i criteri di vaglio tecnico o non sono risultate disponibili ai fini dell'analisi le informazioni richieste dalla normativa, in quanto, gestite direttamente dal committente dell'opera. 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 2022 al netto del canone/sovracanone da devolvere all'ANAS e dello storno degli effetti contabili dell'IFRIC12.

KPI delle spese in conto capitale

La quota di attività economiche "ammissibili" con riferimento alle spese in conto capitale (numeratore del KPI) si riferisce principalmente agli investimenti sul corpo autostradale in conformità agli obblighi convenzionali e con particolare attenzione al miglioramento degli standard di qualità e sicurezza.

Tali investimenti, che a titolo di esempio sono riferiti a realizzazione di nuove infrastrutture, pavimentazione e corpo autostradale, barriere acustiche e di sicurezza e impiantistica, ricadono nell'ambito dell'attività economica "6.15 Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico a basse emissioni di carbonio" in quanto strettamente correlati ai ricavi della gestione autostradale. Per maggiori informazioni si fa riferimento al paragrafo "Investimenti in beni autostradali" della Relazione sulla Gestione e al paragrafo "Investimenti per la sicurezza" del Bilancio di Sostenibilità. Il KPI è inoltre determinato da ulteriori investimenti di minore entità riferiti a immobili e veicoli sia di proprietà che in leasing.

Per ciascuna attività economica identificata è stata condotta la verifica del rispetto dei criteri di vaglio tecnico e dei criteri DNSH per poterla qualificare come "allineata". In generale, le attività economiche "ammissibili" ma non "allineate" del Gruppo ASTM sono riconducibili principalmente ad investimenti in manutenzione finalizzati soprattutto alla messa in sicurezza di tratte autostradali esistenti attualmente non attrezzate per agevolare il transito di veicoli elettrici, mentre, con riferimento al settore EPC, ad investimenti per la costruzione di nuove infrastrutture o edifici per i quali non sono risultati rispettati i criteri di vaglio tecnico o non sono risultate disponibili ai fini dell'analisi le informazioni richieste dalla normativa, in quanto, gestite direttamente dal committente dell'opera. Il denominatore del KPI è costituito dalla somma degli incrementi lordi contabilizzati nell'esercizio 2022 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 operative¹⁸ del Gruppo ASTM, così come definite nell'ambito della Tassonomia, sono da ritenersi interamente "ammissibili" (numeratore del KPI) in quanto trattasi di costi diretti strettamen-

¹⁸ Si ricorda che il Climate Delegated Act prevede che il denominatore di questo KPI "shall cover direct non-capitalised costs that relate to research and development, building renovation measures, short-term lease, maintenance and repair, and any other direct expenditures relating to the day-to-day servicing of assets of property, plant and equipment by the undertaking or third party to whom activities are outsourced that are necessary to ensure the continued and effective functioning of such assets". Le FAQs pubblicate dalla Commissione Europea in data 2 febbraio 2021 chiariscono ulteriormente tale previsione (ref. FAQ 12).

te connessi alle attività economiche “ammissibili” considerate nel calcolo dei KPI del fatturato e degli investimenti. Rientrano principalmente in questo ambito 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 ciascuna attività economica identificata è stata condotta la verifica del rispetto dei criteri di vaglio tecnico e dei criteri DNSH per poterla qualificare come “allineata”. In generale, le attività economiche “ammissibili” ma non “allineate” del Gruppo ASTM sono riconducibili principalmente a spese relative ad investimenti per i quali dall’analisi svolta non sono risultati rispettati i criteri di vaglio tecnico come descritto nel precedente paragrafo.

LINEE STRATEGICHE FUTURE

Il Gruppo ASTM, attraverso le proprie attività di business, intende contribuire alla crescita sociale ed economica dei territori in cui opera mettendo al centro le persone ed integrando le politiche di sostenibilità nella propria strategia di business.

Il Gruppo ASTM si impegna quindi 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. Inoltre, per tenere conto dei più alti standard in ambito sostenibilità e al fine di garantire il rispetto dell’ecosistema e il miglioramento della qualità della vita delle comunità in cui opera, le società del Gruppo ASTM sviluppano le loro iniziative ispirandosi ai criteri del Protocollo Envision, valutando l’opportunità di assoggettare a certificazione quelle di particolare rilevanza. Il documento di Linee Guida sopra citato sarà certamente lo strumento principale a tal fine. 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 tuttora in evoluzione e, nonostante i chiarimenti ad oggi resi disponibili dalla Commissione Europea, continua a presentare alcuni ambiti interpretativi non ben delineati. Nel 2023 il Gruppo ASTM continuerà ad attenzionare la Tassonomia UE ed a valutare tempestivamente gli impatti derivanti da nuovi regolamenti emanati dalla Commissione Europea (in particolare con riferimento ai restanti quattro obiettivi ambientali) o eventuali documenti di linee guida metodologiche e interpretative pubblicate a tutti i livelli.



02



LA NOSTRA RESPONSABILITÀ VERSO IL TERRITORIO

- 58 Valore economico generato e distribuito
- 65 Impact measurement
- 67 La catena di fornitura
- 72 Gestione dell'infrastruttura autostradale
- 90 Liberalità e sponsorizzazioni

VALORE ECONOMICO GENERATO E DISTRIBUITO

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 2022.

Nel 2022 il valore aggiunto globale netto del Gruppo è pari a 4.339 milioni di euro (2.983 milioni nel 2021).

La maggior parte di tale valore, pari al 67% (62% nel 2021), è rappresentato dalla "Remunerazione dei fornitori" che è pari a circa 2.905 milioni di euro ed è costituita principalmente da costi per servizi e materie prime. Segue, in linea con l'esercizio precedente, la "Remunerazione del personale" (15%, 17% nel 2021) che è pari a 651 milioni di euro e include principalmente stipendi e oneri sociali.

La "Remunerazione del sistema finanziario" è pari al 9% (9% nel 2021), per un valore di circa 395 milioni di euro.

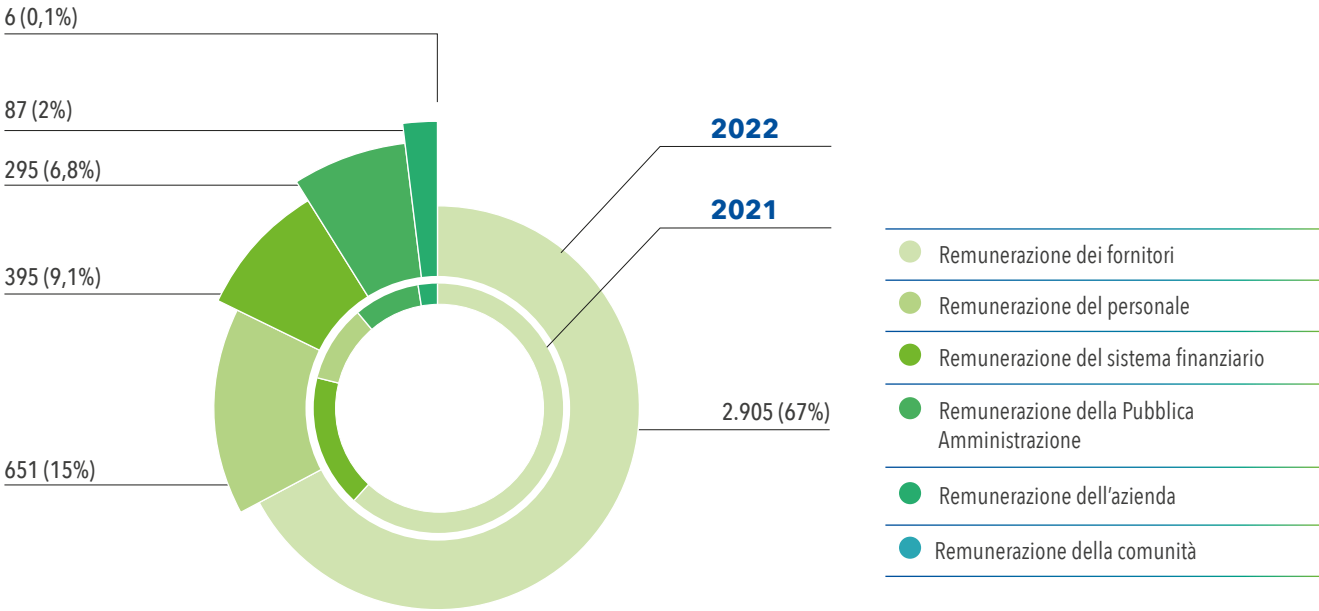
La "Remunerazione della Pubblica Amministrazione" costituisce circa il 7% (10% nel 2021) è pari a circa 295 milioni di euro: essa include essenzialmente le imposte sul reddito per 134 milioni di euro, oltre ai canoni di concessione per complessivi 161 milioni di euro.

La "Remunerazione dell'azienda", che rappresenta circa il 2% del totale (2% nel 2021) è pari a 87 milioni di euro ed include il valore trattenuto da ASTM per lo sviluppo futuro del Gruppo.

Infine, la remunerazione della comunità è pari a circa 6 milioni di euro.



DISTRIBUZIONE DEL VALORE ECONOMICO
(in milioni di Euro)



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, vengono 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 16 dicembre 2021 e recepisce, tra l'altro, i reati presupposti in materia tributaria, introdotti dalla Legge 198 dicembre 2019, n. 157.

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.

Attraverso il sistema di gestione delle segnalazioni (c.d. "Whistleblowing") implementato da ASTM e dalle principali società operative controllate italiane, tutti gli Stakeholder hanno la possibilità di segnalare criticità relative a comportamenti non etici o illeciti e all'integrità dell'organizzazione anche in materia fiscale. Dal 2018 EcoRodovias ha inoltre 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.

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 2022 non risultano contenziosi fiscali rilevanti e, per maggiori approfondimenti, si rimanda a quanto riportato nel bilancio consolidato del Gruppo ASTM al 31 dicembre 2022 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 Concessões e Serviços S.A.; EIL 01 Participações S.A.; ELG 01 Participações Ltda; Empresa Concessionaria de Rodovias do Sul S.A. - Ecosul; RDC Concessões S.A.; Termarres - Terminais Marítimos Especializados Ltda; Holding do Araguaia S.A.; EIL 04 S.A.; Concessionaria Ecovias do Cerrado S.A.; Ecopatio Logística 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;
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; Euroimpianti S.p.A. Denmark (Branch)
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
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.; Carisio S.c.a r.l. in liquidazione; SEA Segnaletica Stradale S.p.A.; Agognate S.c.a r.l. in liquidazione; Biandrate S.c.a r.l. in liquidazione; Argo Costruzioni Infrastrutture S.c.p.a.; 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.; S.I.N.A. S.p.A.; Consorzio Sintec; Musinet Engineering S.p.A.; Sitalfa S.p.A.; Tecnositaf S.p.A. in liquidazione; Sinprosyst S.c.a r.l.; Finanziaria di Partecipazioni e Investimenti S.p.A.; Diga Alto Cedrina S.c.a r.l. in liquidazione; ASTM S.p.A.; Igli S.p.A.; Euroimpianti 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.; Partecipazione Roma Sud Scarl; Itinera S.p.A.
Kuwait	Itinera S.p.A. Kuwait (Branch)
Romania	Itinera S.p.A. Sucursala Cluj Napoca (Branch), Euroimpianti S.p.A. 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
Zambia	Itinera S.p.A. Zambia (Branch)
TOTALI	

Attività principali	Numero dipendenti	Ricavi infragruppo con la stessa giurisdizione fiscale	Somma di Ricavi infragruppo con altre giurisdizioni fiscali	Ricavi da vendite a terze parti	Utili/(Perdita) ante imposte	Attività materiali diverse da disponibilità liquide e mezzi equivalenti	Imposte sul reddito versate sulla base del criterio di cassa	Imposte sul reddito maturate sugli utili/perdite
Tecnologico		-	-	-	(899)	1	-	-
EPC	-	-	-			-	-	-
EPC	1	-	-	-	(51)	-	-	-
EPC	1	-	13	34	(1.776)	5	-	-
EPC	19	-	-	10.114	(1.081)	1.012	-	-
EPC, Autostradale e Servizi/Holding	5.811	144.013	-	1.199.951	18.540	94.746	56.563	(61.554)
EPC	476	17.245	1.171	119.106	(201.806)	43.543	-	-
EPC	794	15.164	259	118.628	(36.400)	3.531	-	-
EPC	1	294	-	9.604	611	149	-	-
EPC, Autostradale, Tecnologico e Servizi/Holding	4.800	868.676	31.185	2.788.558	475.804	131.962	94.382	(196.119)
EPC	4	-	15	47.597	(35)	4	-	-
EPC	39	474	-	35.284	(2.638)	310	-	-
Tecnologico	9	-	-	(504)	(179)	-	-	-
EPC	-	-	-	28	(13)	5	-	-
EPC	91	-		54.435	(2.253)	8.333	-	-
EPC, Tecnologico e Servizi/Holding	1.026	9.049	-	396.490	(25.048)	27.287	2.577	(1.801)
EPC	-	-	-	-	()	-	-	-
	13.072	1.054.915	32.644	4.779.325*	222.776*	310.888*	153.522*	(259.474)*

* Totale come da Bilancio consolidato del Gruppo ASTM al 31 dicembre 2022

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

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 2022 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 2022 di ASTM sono riportate sovvenzioni, contributi e altre erogazioni pubbliche ricevute dalle società controllate italiane del Gruppo ASTM, che per l'esercizio 2022 ammontano a 15,1 milioni di euro.

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 ad un incremento della mobilità dei passeggeri e delle merci al suo interno¹⁹.

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 economici²⁰.

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 un modello di calcolo con l'obiettivo di quantificare i contributi diretti, indiretti ed indotti generati dal proprio business.

L'analisi si basa sul modello input-output²¹ che, analizzando statisticamente le interazioni tra le industrie di una nazione, permette una lettura approfondita del contesto economico in cui l'impresa opera.

L'impatto economico complessivo generato è di 13,1 miliardi di euro. Di questi, 4,3 miliardi di euro sono derivati come effetto diretto, 3,7 miliardi di euro come effetto indiretto lungo la catena del valore e 5,1 miliardi di euro come effetto indotto tramite le spese degli occupati. L'impatto economico complessivo è di circa 3,1 euro movimentati per ogni euro speso. Invece, l'impatto occupazionale complessivo generato è di 87 mila posti di lavoro. Di questi, 35 mila sono generati come effetto diretto, 23 mila come effetto indiretto lungo la catena del valore, mentre sono 29 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 21.

¹⁹Fonte: «Elaborazione di un indicatore di impatto economico relativo alla realizzazione di nuove infrastrutture lineari di trasporto», Centro di Ricerca sui Trasporti e le Infrastrutture - CRMT - Unioncamere Lombardia

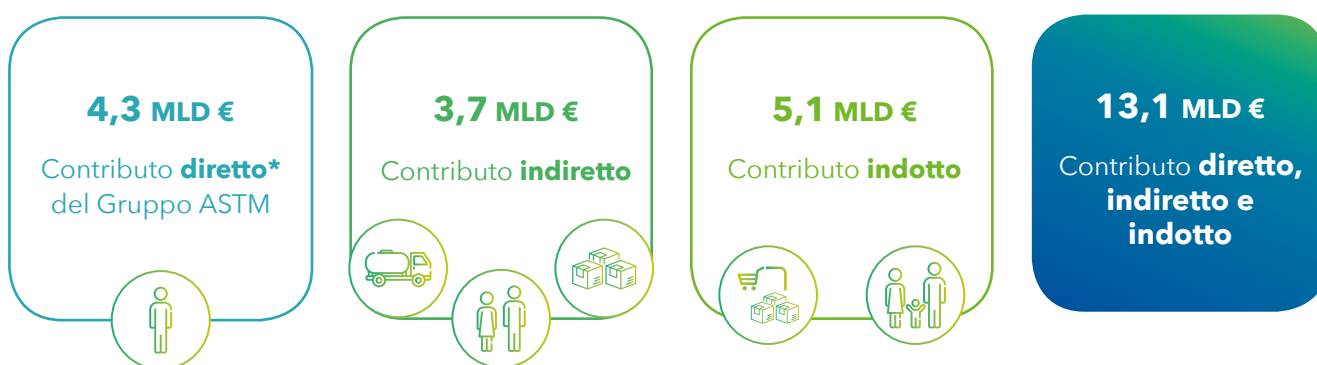
²⁰Fonte: «L'industria delle costruzioni: struttura, interdipendenze settoriali e crescita economica» a cura della Direzione Affari Economici e Centro Studi, ANCE (Associazione Nazionale Costruttori Edili)

²¹Modello 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

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.



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



**Include i dipendenti diretti (13.072) 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 garantire un ciclo di approvvigionamento trasparente e di regolamentarne gli impatti sociali e ambientali a tutela dei propri Stakeholder. A tal fine, ciascuna società si impegna a selezionare i fornitori e gestire i rapporti con i medesimi 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 e selezionare soggetti di comprovata qualità, professionalità, integrità ed affidabilità, in possesso dei necessari requisiti di legge, nonché dei migliori standard in termini di diritti umani, condizioni di lavoro, etica e rispetto dell'ambiente.

Nell'ambito del sistema di controllo interno, ciascuna società formalizza ruoli e responsabilità, criteri e modalità operative per il presidio e la gestione del processo di approvvigionamento.

ASTM S.p.A. ha adottato specifiche politiche e procedure per garantire una gestione sostenibile della propria catena di fornitura e, tra le altre cose, a partire dal 2020 ha implementato un Albo fornitori che prevede, nelle varie azioni, verifiche reputazionali effettuate anche grazie all'utilizzo di banche dati.

ASTM e le principali società operative controllate hanno adottato un Codice di condotta dei fornitori che si applica unitamente alle normative vigenti, a integrazione del Codice etico, della Policy Anti-corruzione e delle ulteriori politiche e procedure aziendali e definisce gli standard di condotta che devono essere adottati da fornitori, partner, agenti commerciali e distributori, individuando specifiche modalità di diffusione, condivisione e ingaggio dei fornitori. Il documento rafforza 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). Mediante l'introduzione di specifiche clausole nei contratti stipulati con i fornitori, questi ultimi si impegnano ad osservare - a pena di risoluzione del contratto 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 adottate.

In particolare, per tutte le **società concessionarie italiane** la trasparenza del processo di affidamento dei lavori relativi alla costruzione delle infrastrutture autostradali è garantita dalle disposizioni di legge, che queste sono tenute a rispettare per l'affidamento dei suddetti lavori. Si segnala, inoltre, che tutte le società concessionarie sono dotate di un Albo fornitori la cui gestione e aggiornamento sono di competenza dell'Ufficio acquisti, contratti e qualità. Per quanto attiene l'esecuzione dei lavori e 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, 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, questi vengono valutati attraverso tre iniziative complementari:

- valutazione dell'Ufficio Acquisti: si prendono in considerazione gli aspetti legali e la qualità del servizio. Questa valutazione considera i fornitori strategici.
- PAF (Program of Suppliers Assessment): si valuta la conformità dei fornitori in materia di salute e sicurezza e aspetti ambientali. Tutti i fornitori di servizi sono coperti da questo programma.
- programma di valutazione sociale e ambien-

tale e coinvolgimento dei fornitori strategici: in questo programma i fornitori strategici rispondono a un questionario con 5 dimensioni (Governance, Amministrativa, Tecnica, Sociale e Ambientale).

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 pratiche garantiscono una soddisfacente selezione dei nuovi fornitori, il rispetto delle leggi vigenti e la diffusione di buone pratiche riducendo i rischi legati alla catena di fornitura.

La catena di fornitura occupa una posizione strategica nel **settore delle costruzioni**. Tali società eseguono lavorazioni nell'ambito di cantieri di esecuzione di opere di edilizia civile o infrastrutturale. Le opere vengono 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 affidatarie in relazione alla lavorazione da effettuare ed alla loro attinenza a problematiche ambientali. In particolare, sono oggetto di attenzione le lavorazioni di scavo e movimenti terra, bonifica ambientale ed esecuzione di opere specialistiche quali opere di fondazioni speciali, impermeabilizzazioni, asfaltature.

I parametri di sostenibilità rientrano nell'iter di valutazione delle offerte per i beni, accordi quadro e accordi professionali e verranno estese alla valutazione dell'Albo Fornitori.

La catena di fornitura anche nel **settore dell'ingegneria** è gestita in modo tale da consentire una completa tracciabilità dei fornitori e, laddove esistenti, degli eventuali subappaltatori. Il controllo è finalizzato a garantire alti livelli qualitativi delle prestazioni e, attraverso apposite clausole contrattuali

e specifici requisiti per l'iscrizione nell'Albo fornitori, ad assicurare l'eticità della rete di fornitori. In merito alla garanzia del livello prestazionale si segnala l'introduzione, all'interno dello standard contrattuale, di un'apposita clausola legata agli adempimenti in merito al mantenimento di specifici standard qualitativi e prestazionali. Per ciò che concerne invece la garanzia di eticità del terzo, il prototipo contrattuale prevede una clausola specifica che impegna il terzo al rispetto, inoltre, 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 una clausola contrattuale ad hoc che subordina l'efficacia del contratto all'iscrizione del terzo nell'Albo fornitori. 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. Si segnala infine che per tutta la filiera comprensiva di eventuali sub fornitori dei terzi si procede alla verifica della documentazione amministrativa a supporto dell'eticità del terzo, nonché della professionalità del medesimo.

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.

Nel corso del 2022, circa il 97% degli acquisti del Gruppo è stato realizzato presso fornitori locali²². Il grafico di seguito mostra le percentuali di acquisti locali, per area geografica di riferimento.

²² In relazione alle c.d. Significant Locations of Operations: Italia, Resto d'Europa, Stati Uniti, America Latina, Sud Africa, Medio Oriente. Il dato è riferito all'acquisto dei principali materiali, di cui si riportano le quantità alla pagina seguente

AUDIT ESTERNI SUI FORNITORI DI ITINERA S.p.A.

Itinera nel 2022 ha effettuato 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.

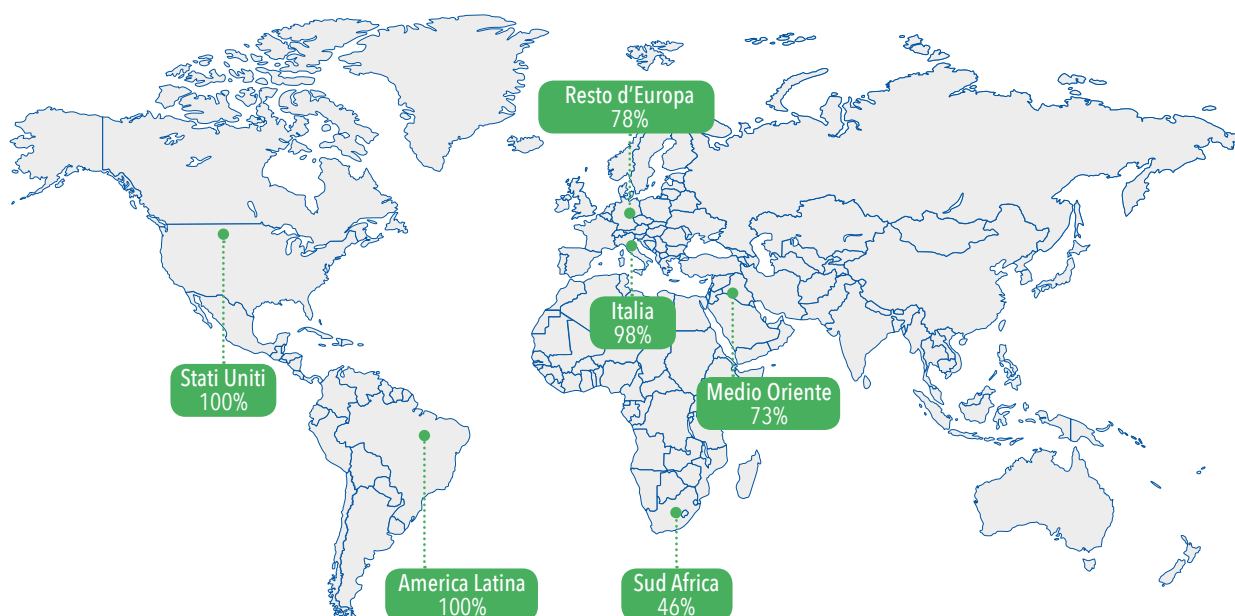
Le eventuali non conformità emerse sono gestite in accordo alle procedure dei sistemi di gestione e prevedono la definizione di piani di miglioramento e lo svolgimento di follow-up finalizzati a verificarne l'implementazione. Il coinvolgimento dei subappaltatori su tali aspetti avviene anche mediante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

ACQUISTI LOCALI

(% di spesa realizzata presso fornitori locali)



Si riporta di seguito il resoconto dei principali materiali non rinnovabili acquistati dal Gruppo nel corso del 2022, per categoria di riferimento.

PRINCIPALI MATERIALI ACQUISTATI ²³

	2021	2022
Prodotti petroliferi [litri]	63.141.103	45.853.437
Calcestruzzi [mc]	323.584	734.914
Materiale di estrazione [mc]	495.942	2.645.756
Conglomerati bituminosi [ton]	560.726	603.040
Barriere stradali [ml]	59.825	177.129
Cemento ed altri leganti [ton]	124.552	65.819
Ferro e acciaio [ton]	106.208	48.767
Bitumi [ton]	13.776	80.969
Cloruri [ton]	29.136	27.379
Prefabbricati in cemento [mc]	4.689	5.227

SCREENING E VALUTAZIONE DEI FORNITORI

Lo screening e la valutazione dei fornitori avvengono principalmente tramite il monitoraggio della conformità di questi ultimi alla normativa applicabile e a specifiche richieste in materia giuslavoristica e ambientale.

Nel settore delle **concessioni autostradali**, i contratti di servizi e lavori delle società concessionarie prevedono specifici riferimenti alla normativa vigente e ai contratti collettivi applicati, con particolare riguardo alla salute e sicurezza dei lavoratori e alle condizioni assicurative, di contribuzione e retribuzione. In conformità ai sistemi di gestione adottati, i fornitori utilizzati vengono generalmente valutati dalla Funzione approvvigionamenti delle società del Gruppo tramite il supporto dei Responsabili tecnici di riferimento e delle funzioni aziendali competenti. Nel caso in cui, dall'esame della

documentazione prodotta, si evinca una qualsiasi irregolarità rispetto a quanto contrattualizzato, si ricorre alle clausole di risoluzione previste in ogni ordine e contratto.

In relazione al **business costruzioni**, lo screening dei fornitori in relazione a criteri relativi alle pratiche di lavoro avviene in maniera differenziata a seconda che le lavorazioni da eseguire siano da prevedere in Italia - Unione Europea (UE) o nel resto del mondo. Per l'Italia e l'UE è, infatti, verificata a priori la regolarità della documentazione riguardante in senso omnicomprensivo le maestranze da adibire alle lavorazioni poi svolte. Per i partner al di fuori dell'Unione Europea, invece, si aggiunge a tale modalità di screening una particolare attenzione ai temi afferenti al lavoro minorile (sia per sub-affidatari presenti direttamente in cantiere che per i produttori esterni di materiali poi posti in opera in cantiere) 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 operanti in unità produttive esterne, viene prevista contrattualmente la possibilità di effettuare specifici audit in materia direttamente presso le unità produttive interessate. In relazione ai temi ambientali, nella fase di selezione ed individuazione dei candidati vengono usualmente valutate le caratteristiche delle singole ditte riguardo alla lavorazione da effettuare ed alla loro attinenza a problematiche ambientali, richiedendo informazioni in merito al possesso di certificazioni ambientali e iscrizioni ad albi di riferimento.

I criteri in materia di pratiche di lavoro utilizzate per lo screening nel **settore ingegneria** variano a seconda dei paesi analizzati. In Italia e Unione Europea vengono 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.

²³ Il dato è frutto di stime elaborate in considerazione del costo totale e costo medio unitario sostenuto per i materiali sopra elencati

AZIONI DI MITIGAZIONE DEI PRINCIPALI RISCHI IN MATERIA DI LAVORO MINORILE

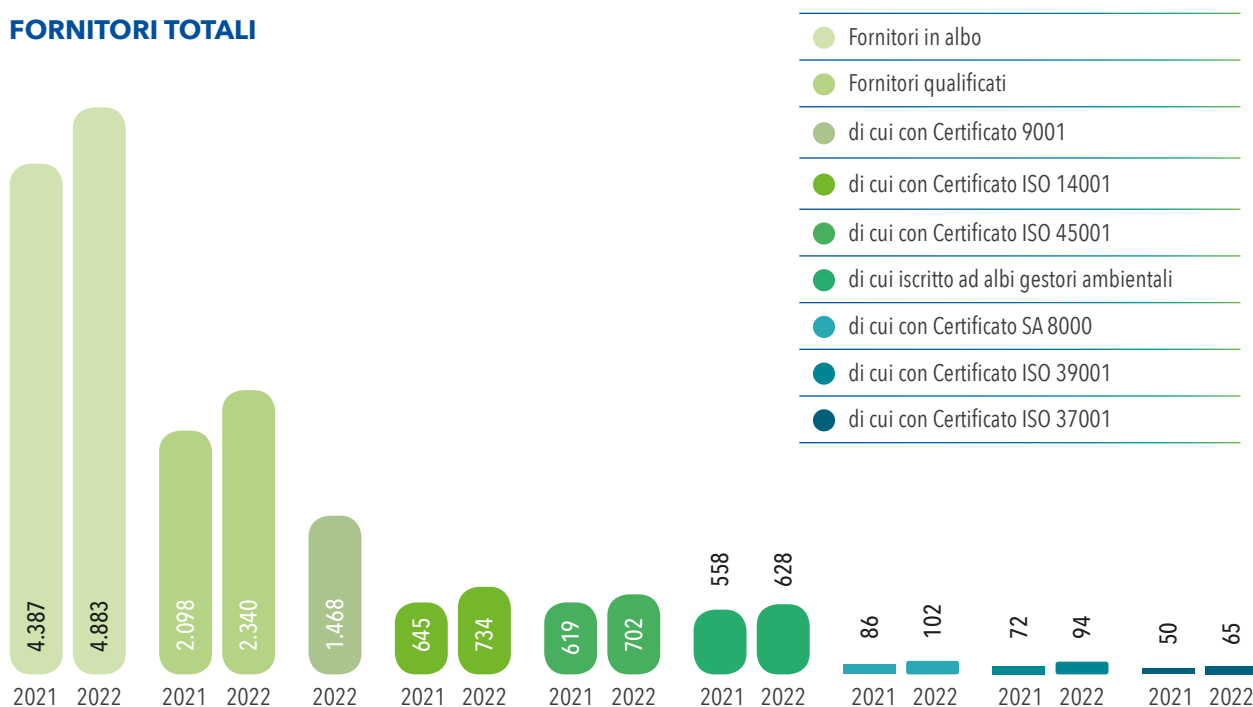
In considerazione delle specificità del business e dell'estensione geografica delle attività del Gruppo nel mondo, i principali rischi identificati in materia di lavoro minorile e lavoro forzato sono legati alle operazioni di costruzione, con particolare riferimento alla gestione responsabile della catena 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 la richiesta di sottoscrizione di una dichiarazione di rispetto delle convenzioni ONU sui diritti del fanciullo articoli 31-40. Nel cantiere del Botswana vengono effettuati dei controlli dagli uffici di Risorse Umane e di Salute Sicurezza e Ambiente. Nel cantiere di Abu Dhabi, vengono realizzate apposite verifiche dei visti per motivi lavorativi prima di autorizzare l'ingresso in cantiere.

ALBO FORNITORI DI ITINERA

Itinera ha implementato una piattaforma on-line per la valutazione preventiva (prequalifica) dei propri fornitori per prestazioni di beni e servizi del valore superiore a 10 mila euro annui. 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. A fine 2022 su 2.340 fornitori censiti nell'albo di Itinera, sono stati qualificati per la prima volta 218 fornitori.

FORNITORI TOTALI



Con riferimento alle attività e ai principali fornitori con rischio significativo di ricorso al lavoro forzato o obbligato, in accordo con i requisiti in merito alla Responsabilità d'Impresa e SA 8000, durante gli audit interni vengono ascoltati lavoratori selezionati

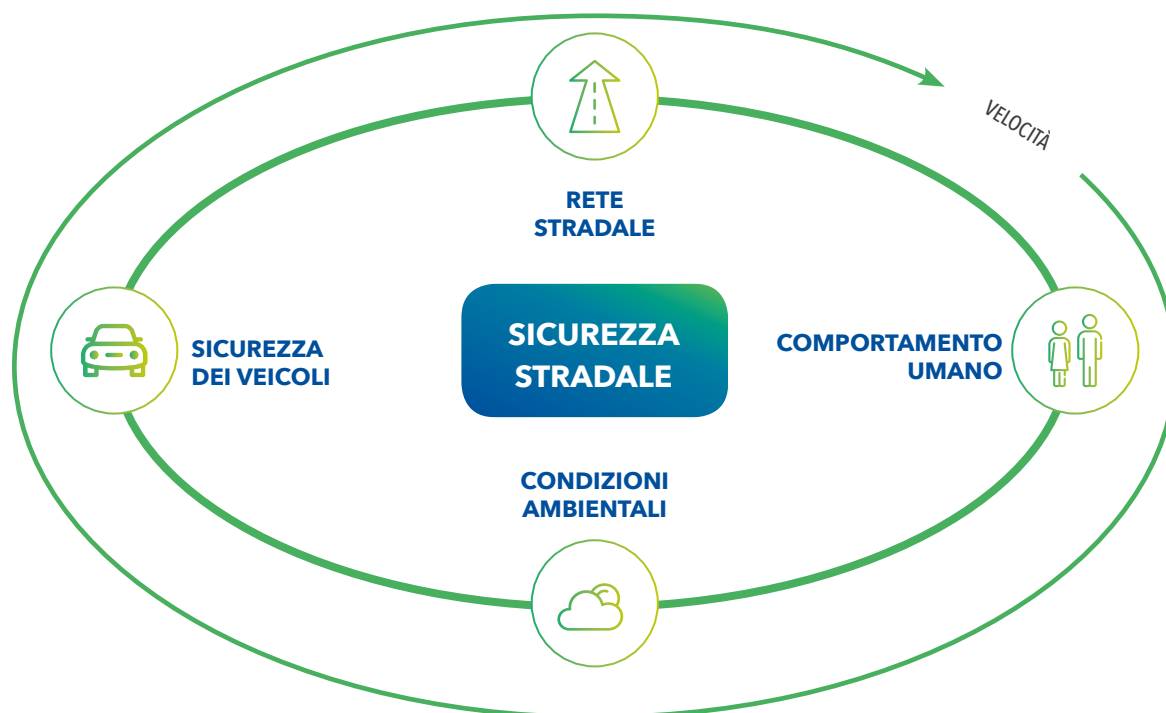
a campione in merito al rispetto dei diritti umani e all'eventuale presenza di situazioni di illegittimità. Inoltre, vengono resi disponibili nei cantieri esteri delle cassette per la ricezione di segnalazioni, in forma anonima, di eventuali violazioni.

GESTIONE DELL'INFRASTRUTTURA AUTOSTRADALE

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;
- comunicazione pubblica e promozione della sicurezza tramite la campagna Autostradafacendo.

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:

- qualificazione del management e formazione del personale anche attraverso esercitazioni;
- procedure operative per la gestione tempestiva e coordinata del traffico e delle emergenze;
- continua pianificazione e monitoraggio delle manutenzioni;
- protocolli di intesa con concessionarie limitrofe e autorità (Polizia Protezione Civile, Prefetture, ecc.);
- contratti di servizio con terzi (e.g. servizi invernali);
- piano di monitoraggio da parte del Concedente;
- sistemi di rilevazione della soddisfazione degli utenti (customer satisfaction).

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.

Autostrada dei Fiori S.p.A., per i tronchi A10 Savona-Ventimiglia e A6 Torino-Savona, S.A.V. S.p.A. - SOCIETÀ AUTOSTRADALE VALDOSTANE, S.A.T.A.P. S.p.A. per i tronchi A4 Torino-Milano e A21 Torino-Piacenza, Autovia Padana S.p.A. per la tratta Piacenza-Cremona-Brescia dell'A21; SALT S.p.A., per i tronchi di A12 ed A15 di competenza, Asti Cuneo S.p.A. per la tratta A33, A.T.I.V.A. S.p.A. per le tratte Torino-Quincinetto e Ivrea-Santhià (A5) e Tangenziale di Torino e Torino-Pinerolo (A55), Concessionaria das Rodovias Ayrton Senna e Carvalho Pinto S.A. - Ecopistas, Concessionaria Ecovias dos Imigrantes S.A., Concessionaria Ponte Rio-Niteroi SA - Ecoponte, Eco050 - Concessionária de Rodovias S.A., ECO101 Concessionaria de Rodovias S.A., Eco135 Concessionária de Rodovias S.A., Empresa Concessionária de Rodovias do Sul S.A. - Ecosul e Concessionaria Ecovias do Cerrado S.A. hanno ottenuto la certificazione di conformità ISO 39001.

MONITORAGGIO DELLO STATO DELLE INFRASTRUTTURE AUTOSTRADALI

Le concessionarie 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 competenti.

In stretta connessione con il processo di monitoraggio sopra descritto, il Gruppo sta sviluppando un progetto industriale 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 inno-

vative 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

Tema materiale:

SICUREZZA DELL'INFRASTRUTTURA AUTOSTRADALE

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



Principali rischi di sostenibilità associati:

- rischio di interruzione dell'operatività dell'infrastruttura;
- rischio di compliance e legati al comportamento etico.

Sintesi delle principali azioni di gestione e mitigazione:

- monitoraggio e pianificazione degli interventi di manutenzione per verificare e garantire lo stato di sicurezza delle infrastrutture autostradali;
- piano di miglioramento sismico e di monitoraggio idrogeologico;
- monitoraggio delle infrastrutture da parte del Concedente;
- "Codice Etico e di comportamento" e "Modello di organizzazione, gestione e controllo ex D.Lgs. 231/01" (il "Modello 231") adottati da ASTM e dalle proprie società operative controllate, incluse specifiche procedure operative a presidio dei reati ambientali e della Salute e Sicurezza sul Lavoro;
- sistemi di gestione in materia ambientale e di salute e sicurezza sul lavoro in linea con le best practice di riferimento.

e rilevare eventuali criticità. A tal fine si avvale di sistemi SHM (Structural Health 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.

ASTM sostiene il nuovo corso di dottorato dell'Università di Pisa per analisi e controllo infrastrutture



[Leggi la news](#)

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 2022 ammontano complessivamente a circa 1.304 milioni di euro (608 milioni nel 2021). In parti-

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

	2021		2022	
	Manutenzione ordinaria	Investimenti	Manutenzione ordinaria	Investimenti
A4 Torino-Milano	33,4	19,7	34,6	29,0
A21 Torino-Piacenza	33,9	57,0	33,4	68,5
A6 Torino-Savona	25,4	83,0	17,9	104,4
A12 Livorno-Sestri Levante	32,8	96,6	30,9	114,3
A15 Parma-La Spezia	27,8	93,7	21,0	86,7
A33 Asti-Cuneo	8,7	19,8	11,7	99,4
A10 Savona-Ventimiglia	24,4	73,0	26,0	98,6
A5 Quincinetto-Aosta Ovest	16,2	12,1	11,6	20,7
A21 Piacenza-Cremona-Brescia	14,0	43,2	13,9	68,1
A5 Torino-Quincinetto e Ivrea-Santhià A55 Tangenziale di Torino e Torino-Pinerolo	25,5	30,6	33,3	56,8
A32 Torino-Bardonecchia T4 Traforo Frejus*	27,0	54,9	34,0	100,1
Totale concessioni Italiane	269,1	583,6	268,3	846,6
EcoRodovias**	18,1	24,5	232,0	457,5
Totale	287,2	608,1	500,3	1.304,2

* Consolidata integralmente dal 1° aprile 2021

**Consolidata integralmente dal 1° dicembre 2021

colare, gli investimenti in beni autostradali delle concessionarie italiane sono stati pari a circa 847 milioni di euro, con una crescita del 45% circa rispetto al precedente esercizio che riflette il costante impegno del Gruppo a garantire elevati standard di sicurezza sulle tratte gestite.

Gli investimenti effettuati dalle partecipate brasiliane nel 2022 ammontano a 457 milioni di euro (25 milioni nel 2021, dato relativo al solo mese di dicembre).

Gli investimenti in beni autostradali effettuati nel corso dell'esercizio si riferiscono prevalentemente a investimenti per il miglioramento della sicurezza della rete (841 milioni di euro), 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 432 milioni di euro e si riferiscono alla rete brasiliana per 190 milioni di euro, all'Autostrada Asti-Cuneo per 98 milioni di euro, al Corridoio plurimodale Tirreno Brennero (TI.BRE.) per 47 milioni di euro e alla corda molle di Autovia Padana per 45 milioni di euro. Infine, circa 31 milioni di euro si riferiscono a investimenti sulla rete autostradale del Gruppo relativi a progetti tecnologici innovativi.

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 2022 sono stati gestiti un totale di 63 eventi nevosi della durata totale di circa 505 ore (111 eventi nevosi della durata totale di circa 787 ore nel 2021) grazie all'impiego di 1.655 mezzi e di circa 21 mila tonnellate di fondenti (sali e cloruri, circa 28 mila tonnellate di fondenti nel 2021). Nel corso dell'esercizio 2022 sono stati inoltre gestiti 187 eventi di allagamento risolti grazie all'impiego di 23 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 2.976 colonnine SOS dislocate lungo tutta la rete autostradale. L'aumento dei dati relativi ad allagamenti, frane ed incendi dipende principalmente dall'ingresso nel perimetro di consolidamento delle concessionarie Brasiliane del Gruppo EcoRodovias per l'intero anno.



802 KM CIRCA

**DI PAVIMENTAZIONE
DRENANTE/FONOASSORBENTE
PARI A CIRCA IL 62% DELLA RETE
AUTOSTRADALE GESTITA IN ITALIA**

SITUAZIONI DI EMERGENZA SULLE TRATTE DEL GRUPPO

TIPOLOGIA EVENTO	2021	2022
	n. eventi/durata	n. eventi/durata
Eventi nevosi (ore neve)	787	505
Allagamenti (n. eventi)	43	187
Frane/smottamenti (n. eventi)	5	52
Incendi (n. eventi)	120	3.001

GESTIONE IN SICUREZZA DELLE INFRASTRUTTURE

Nel corso del 2022 è proseguito lo sviluppo del 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. Le società concessionarie nel 2022 hanno perfezionato le proprie modalità di raccolta, catalogazione e valutazione di tale patrimonio informativo mediante la messa a punto di un articolato sistema a supporto delle decisioni, capace di integrare diverse fonti di dati. La piattaforma ADAM® (Accidents Data Analyser Module) oggi attiva su tutta la rete italiana del Gruppo ASTM, permette 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.

La predetta azione rappresenta uno strumento utile per implementare un virtuoso processo di miglioramento della sicurezza stradale e delle misure di esercizio che per tale finalità vengono attuate, ovvero per scegliere 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.

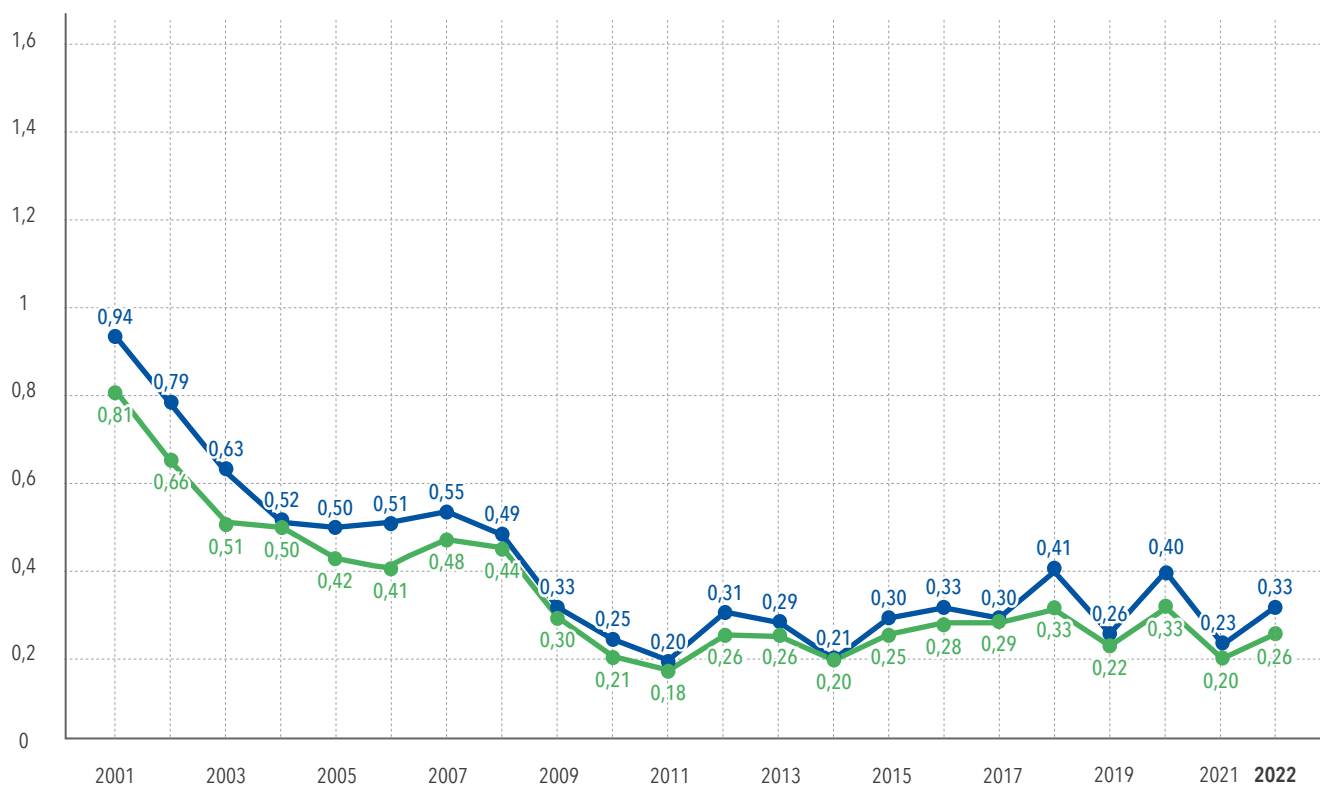
Nel 2022 si contano su tali infrastrutture un totale di 3.945 incidenti (3.380 nel 2021), di cui 34 mortali (23 nel 2021), con 1.637 feriti (1.235 nel 2021) e 43 decessi (27 nel 2021).

TASSO INCIDENTI MORTALI

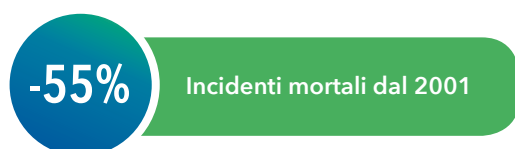
(Tasso anni 1998-2022, n. di incidenti mortali/percorrenza in milioni di veicoli-km*100)

TASSO MORTALITÀ

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



Il 62% dei veicoli coinvolti in incidenti fa riferimento alla categoria dei veicoli leggeri (63% nel 2021), la restante parte a veicoli pesanti.



Hanno contribuito:

Miglioramento tecnico dell'infrastruttura

Perfezionamento della capacità gestionale

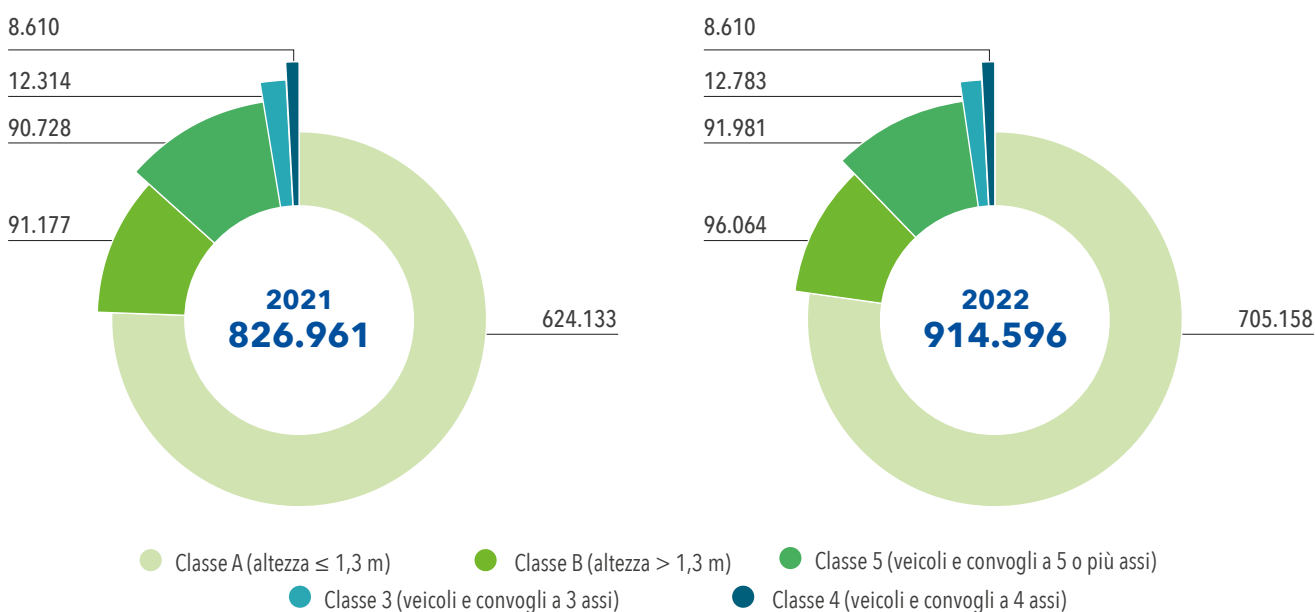
Sviluppo della campagna per la sicurezza stradale Autostradafacendo

DATI TRAFFICO SULLA RETE ITALIANA DEL GRUPPO

Il 74% delle percorrenze valutate in veicoli-km²⁴ fa riferimento alla categoria dei veicoli leggeri (72% nel 2021), la restante parte a veicoli pesanti.

Di seguito sono riportati i grafici ed i dati del traffico 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 VEICOLO²⁵



²⁴ 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 prescindere dai chilometri percorsi.

²⁵ Comprendono i veicoli paganti, gli assoggettati e gli esenti

INCIDENTALITÀ SULLA RETE BRASILIANA DEL GRUPPO

Nel 2022, per le concessionarie del Gruppo EcoRodovias si registra un tasso di incidenti mortali pari a 1,50 (1,63 nel 2021) e un tasso di mortalità pari a 1,68 (1,90 nel 2021). Gli indici sono calcolati come numero di eventi ogni 100 milioni di veicoli-km percorsi²⁶. 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 227.530 migliaia di veicoli leggeri paganti

equivalenti (237.825 nel 2021) e 175.182 migliaia di veicoli pesanti paganti equivalenti (173.420 nel 2021).

L'andamento del traffico di EcoRodovias nell'esercizio 2022 evidenzia nel suo complesso una flessione dei volumi di traffico del -2,1% rispetto al precedente esercizio (+1,0% veicoli leggeri; -4,3% veicoli pesanti) dovuta principalmente alla scadenza a fine 2021 delle concessioni Ecovia Caminho do Mar ed Ecocataratas, che ha ridotto il perimetro di attività nel 2022, non compensata dall'inizio del pedaggio nel quarto trimestre delle nuove concessioni EcoRioMinas e Ecovias do Araguaia.

La crescita del traffico dei veicoli leggeri è dovuta principalmente all'avanzamento nel corso del 2022 dei programmi di vaccinazione e delle campagne volte a fronteggiare la Pandemia Covid-19, che hanno consentito un allentamento dei provvedimenti di distanziamento sociale e di restrizione agli spostamenti adottati dalle Autorità brasiliane.

Il traffico pesante, per quanto concerne le tratte di competenza delle concessionarie del Gruppo EcoRodovias, beneficia altresì della ripresa della produzione industriale, della crescita dell'esportazione di prodotti agricoli e dell'importazione di fertilizzanti.



²⁶ I dati 2021 relativi al tasso di incidenti mortali e al tasso di mortalità sono stati riesposti per una più trasparente comparazione evolutiva con il dato 2022.

LE AZIONI SVOLTE SUL TERRITORIO

Studi di incidentalità

In applicazione del D.Lgs. 35/2011 sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali, S.I.N.A. 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 effettivamente ridotta a seguito dell'intervento.

AUTOSTRADAFACENDO

Uno degli elementi fondamentali per la sicurezza stradale è rappresentato dal fattore umano. Il Gruppo, consapevole dell'importanza di questo aspetto,

cerca di sensibilizzare i propri utenti attraverso la campagna di sicurezza stradale Autostradafacendo. Essa intende incidere sul fattore umano mediante un'azione di comunicazione all'utenza sui comportamenti virtuosi e su quelli scorretti.

Progetto ICARO

Il progetto ICARO è una campagna sulla sicurezza stradale, rivolta ai giovani delle scuole secondarie di primo e secondo grado di tutte le province italiane, che ha l'obiettivo di diffondere l'importanza del rispetto delle regole e della legalità attraverso corretti comportamenti da utente della strada. La partecipazione non è aperta ai singoli, ma a classi ovunque dislocate sul territorio nazionale.

Il Gruppo ASTM tramite S.I.N.A. contribuisce ai lavori del progetto Icaro insieme alla Polizia Stradale e ad altri illustri partner che cercano di educare i giovani, nonché futuri guidatori, alla cultura della sicurezza stradale. Nel corso della seconda parte dell'anno si sono stabiliti i nuovi criteri per il prossimo concorso, che vedrà i ragazzi impegnati nel 2023 e si è organizzata per la fine dell'anno, la premiazione delle classi che hanno vinto l'edizione 2022.



COOPERAZIONE CON LE ISTITUZIONI EUROPEE

Il sistema di mobilità ha da sempre una grande influenza sulla crescita socioeconomica di realtà locali e globali e negli ultimi anni lo sviluppo tecnologico sta mostrando potenzialità che possono favorire un'ulteriore accelerazione in questo senso.

È ben comprensibile quindi come la mobilità rientri tra le priorità dell'Europa, la quale ha riconosciuto nelle tecnologie un aspetto imprescindibile per un'evoluzione positiva del sistema dei trasporti e per questo ha investito miliardi di euro per lo sviluppo degli ITS (Intelligent Transport System), ossia l'integrazione delle conoscenze nel campo della telematica con l'ingegneria dei trasporti. Questa commistione ha quale fine il miglioramento della sicurezza della guida e dell'incolumità delle persone, la sicurezza dei veicoli e delle merci, la qualità, nonché l'efficienza dei sistemi di trasporto di passeggeri e merci, ottimizzando l'uso delle risorse naturali e rispettando l'ambiente. Questi temi diventano soggettivamente ed oggettivamente ancora più importanti visti gli importanti programmi ed impegni assunti dal Gruppo ASTM in termini di conversione ecologica e digitale.

LA COLLABORAZIONE PANEUROPEA PER L'IMPLEMENTAZIONE DELLE NUOVE TECNOLOGIE

Il tavolo europeo per le tecnologie stradali si concretizza nei progetti NAPCORE, un coordinamento intenzionale sullo scambio di informazioni sul traffico e nei Corridoi ITS (MedTIS 3, URSA MAJOR neo e CROCODILE 3) in corso di chiusura così come nel progetto attualmente MERIDIAN (quest'ultimo ha preso ufficialmente avvio il 21 ottobre 2022). Questo contesto rappresenta il luogo dove cooperano i Ministeri, le autorità stradali nazionali, gli operatori autostradali nonché i partner dei settori pubblico e privato provenienti dalla quasi totalità degli Stati Membri dell'Unione Europea e dei Paesi confinanti. In tale sede gli operatori interessati cooperano al fine di promuovere, accelerare, armonizzare e ottimizza-

re 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 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT).

Questi progetti riuniscono anche 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 2022 nonché la preparazione di una futura proposta progettuale in risposta al nuovo bando di gara europeo CEF2.

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 2022 si sono svolte 3 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.

Il Comitato nel corso del 2022 ha organizzato due seminari, uno internazionale che ha coinvolto i paesi dell'area balcanico-danubiana e uno ANAS-PIARC che ha animato la seconda parte del convegno organizzato in occasione della Giornata della Memoria delle vittime della strada. Inoltre, si è lavorato alla realizzazione del Quaderno del Comitato Tecnico.

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

Le concessionarie autostradali del Gruppo ASTM hanno implementato nel tempo un sistema di gestione della sicurezza del traffico stradale conforme alla norma ISO 39001.

Dopo i primi traguardi raggiunti da Autostrada dei Fiori S.p.A., che ha sviluppato il progetto pilota ed ottenuto la certificazione a settembre 2019 per i tronchi A10 Savona-Ventimiglia e A6 Torino-Savona e, nell'ultimo trimestre 2020, da S.A.T.A.P. S.p.A., per i tronchi A4 Torino-Milano e A21 Torino-Piacenza, a cui hanno fatto seguito nel corso del 2021 Autovia Padana S.p.A. (tratta Piacenza-Cremona-Brescia della A21), SALT S.p.A. (tronchi di A12 ed A15), Asti Cuneo S.p.A. (tratta A33), A.T.I.V.A. S.p.A. (tratte Torino-Quincinetto e Ivrea-Santhià (A5) e Tangenziale di Torino e Torino-Pinerolo (A55), nel luglio 2022 ha ottenuto lo stesso obiettivo SAV S.p.A. per la tratta A5 Quincinetto - Aosta.

Dopo ADF S.p.A. tronco A10 nel 2021, 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 interessato nel corso del 2022, oltre la stessa ADF tronco A6, altre concessionarie del Gruppo, quali SALT, SATAP ed ATIVA.

Le verifiche, che nel complesso hanno 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, 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.

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 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 - nel mese di aprile 2022, con propria delibera n.59/22, ha lanciato una indagine conoscitiva finalizzata all'avvio di un procedimento volto a definire il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti possono esigere nei confronti dei concessionari autostradali e dei gestori delle aree di servizio delle reti autostradali.

Con riferimento ai diversi ambiti considerati veniva richiesto dalla stessa ART ai concessionari autostradali un contributo in termini di osservazioni

IL CONTRIBUTO DI S.I.N.A. PER LA SICUREZZA DELL'INFRASTRUTTURA

Con riferimento alla sicurezza dell'infrastruttura, tematica di sostenibilità materiale per il Gruppo ASTM, per quanto concerne lo sviluppo e l'implementazione dei sistemi di ritenuta stradale, S.I.N.A. detiene un know-how consolidatosi sin dagli anni '60 mediante attività di studio, ricerche e sperimentazioni con prove in scala reale su barriere di sicurezza di propria concezione, avendo consolidato nel tempo la collaborazione con i più importanti e qualificati Centri di Ricerca e Laboratori.

A questo proposito, specifiche procedure operative guidano lo studio delle soluzioni tecniche e progettuali più appropriate ed avanzate per lo sviluppo dei sistemi di ritenuta, verificate tramite l'utilizzo di modelli di calcolo e simulazione numerica. Culmine del processo operativo sono le prove d'urto al vero - o "crash-test" - sul prototipo del dispositivo. Tali prove hanno lo scopo di certificare il sistema progettato, rendendolo così marcabile CE da parte di Organismo Notificato (Notify Body).

Su queste basi sono stati sviluppati e vengono con continuità implementati nuovi prodotti e sistemi di ritenuta di tipologia S.I.N.A., tutti marcati CE, di differente classe prestazionale in relazione alla destinazione d'uso. Attualmente i prodotti disponibili sono più di venti e comprendono soluzioni integrate di barriera di sicurezza con pannelli fonoassorbenti per bordo, ponte o viadotto, certificati, con l'integrazione di apposito sbraccio per corpo illuminante di tipo LED, soluzione ottimale anche sotto il profilo dell'ecocompatibilità.

Con la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale nel corso del 2022 dell'approvazione delle "Linee guida per la classificazione e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza ed il monitoraggio dei ponti e delle gallerie esistenti" S.I.N.A. si è vista ancor più impegnata nelle attività già in corso di svolgimento in merito alla valutazione e monitoraggio delle opere in gestione al Gruppo ASTM.

In particolare, S.I.N.A., in sinergia con le imprese del Gruppo attive nel settore tecnologico, nell'ambito del

e proposte.

A tale indagine tutte le società concessionarie 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.

Tra queste, 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.

In sintesi, si tratta dello sviluppo di un sistema che rileva i tempi di percorrenza (TDP) per tratte elementari (casello-casello) dei tronchi autostradali in concessione, permettendone la consultazione dal sito internet della società, anche da dispositivo mobile, su una mappa interattiva contenente altre informazioni, tra cui le eventuali turbative e la presenza dei cantieri.

Completata la fase di test attualmente in corso, i TDP saranno diffusi tramite i Portali a Messaggio Variabile (PMV) e gli altri canali di informazione disponibili, da tutte le concessionarie del Gruppo.

monitoraggio in continuo delle opere d'arte attraverso sensori, ha intrapreso un progetto caratterizzato da un importante ed innovativo contenuto tecnologico con l'obiettivo di definire un sistema di monitoraggio di Gruppo completo di piattaforme di scambio ed analisi dati. In tale ambito, S.I.N.A. ha supportato le concessionarie nella definizione dei piani di monitoraggio afferenti ai fondi resi disponibili dal PNRR attraverso il MIT.

Le attività di assesment di ponti e viadotti vengono dunque ripetute annualmente e tengono conto dell'evoluzione dello stato di conservazione delle strutture per come rilevati in corso d'anno in esito alle attività ispettive ed ai sistemi di monitoraggio installati.

S.I.N.A., anche in sinergia con le imprese del Gruppo attive nel settore tecnologico, ha sviluppato un progetto di automazione standardizzata dei processi operativi di esercizio delle gallerie e di gestione degli impianti attraverso la definizione di specifici algoritmi per la gestione degli eventi di emergenza. La sicurezza in galleria è quindi meglio garantita attraverso l'applicazione di strategie automatizzate che hanno come riferimento scenari che vanno dalla presenza di un cantiere, fino allo scenario più grave di incendio che veda coinvolti mezzi pesanti. Al momento è in atto l'implementazione graduale del sistema di gestione automatico in tutte le gallerie della rete gestita.

In sintesi, le tecnologie in fase di implementazione in galleria associate all'innovativo sistema di gestione delle dotazioni consentiranno il miglioramento della sicurezza e l'efficientamento energetico, attuato anche grazie al monitoraggio delle dotazioni presenti. In particolare, a favore del risparmio energetico è in atto una taratura di un innovativo sistema di gestione degli impianti illuminazione che punta ad ottimizzarne l'uso con la regolazione variabile delle accensioni a favore di una riduzione dei consumi energetici.

Le competenze e la professionalità di S.I.N.A. maturate nell'ambito della progettazione e sviluppo di nuove opere, dei sistemi di sicurezza e sorveglianza delle gallerie e di controllo e di ispezione di infrastrutture ed opere d'arte, nonché nelle attività di monitoraggio ambientale, sono messe a disposizione anche delle società del Gruppo al fine di realizzare opere, infrastrutture ed impianti sempre più sicuri e resilienti.

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

INTERVENTI A FAVORE DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE: ENTRO IL 2026 L'INTERA RETE SARÀ ELETTRIFICATA

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.

Al 31/12/2022, lungo la rete autostradale gestita dalle società concessionarie italiane del Gruppo ASTM, ed in particolare lungo il corridoio Tirreno Brennero (A12-A15), lungo le tratte di collegamento con la Francia e la Svizzera (A10 ed A5) ed alle porte di Milano (A4), sono state attivate 14 stazioni di ricarica, per un totale di 65 colonnine (55 ultraveloci) e 71 punti di ricarica. Tra queste figurano le stazioni attivate presso le Aree di Servizio Versilia Est e Versilia Ovest, ubicate lungo l'autostrada A12 in concessione a SALT p. A. ed inserite in un contesto territoriale particolarmente significativo per la spiccata vocazione turistica.

L'Area di Servizio Les Iles de Brissogne Nord e l'Area dell'ex barriera dismessa ad essa contrapposta, lungo il tratto autostradale A5 (Quincinetto - Aosta) della Concessionaria S.A.V., sono state individuate quali ambiti ottimali per lo sviluppo di un progetto sperimentale consistente nell'installazione di punti di ricarica veloce ad alta potenza. Il servizio all'interno dell'area Les Iles de Brissogne Nord è attivo. È in corso di realizzazione la stazione presso l'area dell'ex

barriera, che sarà la prima esclusivamente dedicata al servizio di ricarica elettrica. La posizione assume particolare significato strategico. La tratta autostradale in concessione a S.A.V. S.p.A., infatti, collega la grande viabilità nazionale con la Francia e con la Svizzera, attraverso i Trafori del Monte Bianco e del Gran San Bernardo, ed i "passi" del Piccolo e del Gran San Bernardo e costituisce la porta di accesso a numerose ed importanti località turistiche alpine.

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 sarà progressivamente incrementata nelle Aree di Servizio nel corso del 2023 (programmate oltre 20 ulteriori stazioni con oltre 50 punti di ricarica) e dei successivi anni. La strategia di medio e lungo termine del Gruppo ASTM, articolata in successive fasi al fine di garantire un numero di stazioni ed una interdistanza tra le stesse adeguata all'evoluzione della domanda, mira infatti a diffondere i servizi di ricarica elettrica in tutte le Aree di Servizio della propria rete in Italia entro il 2026.

Con riferimento alle concessioni Brasiliane pur non essendo specificatamente definiti da parte del Paese obiettivi di elettrificazione e vincoli normativi per l'industria automobilistica o per l'implementazione delle stazioni di ricarica, è prevedibile una progressiva penetrazione di veicoli elettrici nel mercato pur con una componente ibrida. Attualmente, solo lo 0,03% dei veicoli è elettrica o ibrida plug-in. Il 39% di questi si trova nello Stato di San Paolo e la maggior parte è concentrata nelle capitali degli stati.

EcoRodovias nel rispetto quadro strategico di ASTM ed a testimonianza del suo impegno per la transizione ecologica e digitale sta tuttavia 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 2022 sono state attivate 21 stazioni di ricarica con una previsione di copertura dell'intera rete in gestione entro 2026.



 Colonne elettriche attive al 31 dicembre 2022

 Servizio di distribuzione Gas Metano (GNC)

²⁷Avviato progetto sperimentale

SINELEC, CREATIVE TECHNOLOGY FOR THE MOBILITY OF TOMORROW

Sinelec è il player tecnologico del Gruppo ASTM, di cui raccoglie le competenze nell'ambito dei sistemi di trasporto intelligenti (*Intelligent Transportation Systems - ITS*) e del pedaggio elettronico. Specializzata nello sviluppo, nell'implementazione e nella manutenzione di soluzioni innovative per la gestione sicura ed intelligente del traffico, grazie a oltre 20 anni di esperienza nel settore autostradale, Sinelec è attivamente coinvolta nel processo di digitalizzazione delle infrastrutture dei trasporti in Italia, per consentire agli operatori stradali di affrontare le sfide della mobilità futura, più sostenibile e connessa. Sinelec connette e gestisce gli apparati e gli impianti tecnologici installati lungo oltre 1.400 km di rete autostradale. Inoltre, grazie a circa 2.000 km di rete in fibra ottica, opera anche sul mercato della fornitura di infrastrutture per la telecomunicazione.

SISTEMI DI ESAZIONE PEDAGGI

Sinelec offre impianti completi per l'esazione del pedaggio: dispositivi di pista, sistemi di acquisizione dati, piattaforme di controllo di stazione e sistemi di elaborazione e riconciliazione delle informazioni a livello finanziario. Installato in oltre 900 varchi, il sistema di Sinelec è predisposto per la gestione dell'utenza del Servizio Europeo di Telepedaggio (SET).

Già leader nell'esazione del pedaggio tradizionale, Sinelec ha sviluppato la soluzione "free flow" S*GATE, basata sull'intelligenza artificiale, sulle tecnologie di machine learning e di tracciamento 3D. Il sistema "free flow" consente l'identificazione e la classificazione del veicolo al suo passaggio sotto al portale, senza che si fermi al varco di esazione, a beneficio della gestione del traffico e dell'ambiente, diminuendo le emissioni inquinanti. Inoltre, l'impiego di tecnologie all'avanguardia aumenta l'accuratezza del processo di esazione riducendo al tempo stesso l'impiego dell'elettronica sul campo, con conseguente riduzione di costi nelle fasi di acquisto, installazione e manutenzione.

SISTEMI DI TRASPORTO INTELLIGENTI (ITS)

Per Sinelec le strade del futuro sono caratterizzate da un nuovo paradigma di gestione che prevede un processo di trasformazione tecnologica e operativa multilivello, da applicare gradualmente a tutto il sistema infrastrutturale. Le strade intelligenti includono molteplici ambiti quali connettività, cybersecurity, monitoraggio real-time del traffico e dello stato delle infrastrutture, con l'obiettivo nel breve-medio periodo di abilitare una mobilità più sicura, e con un goal a lungo termine: l'introduzione dei veicoli connessi a guida autonoma.

In questo contesto, Sinelec offre agli operatori validi strumenti a supporto della loro road-map verso le strade digitali, proponendo diverse soluzioni atte a garantire crescenti livelli di sicurezza e una gestione sempre più efficace del traffico.

SINCRO è un sistema integrato che consente il monitoraggio delle tratte autostradali, il governo delle informazioni e il coordinamento delle attività di intervento e manutenzione dell'infrastruttura. SINCRO garantisce l'integrazione completa e funzionale di impianti eterogenei utilizzati in ambito ITS (es. telecamere, pannelli a messaggio variabile e SCADA) e ne semplifica il coordinamento raccogliendo i dati in un'unica interfaccia, completa e intuitiva. Inoltre, il sistema agisce in qualità di Decision Support System (DSS) fornendo agli operatori di sala, ai direttori di esercizio e agli addetti manutentori gli strumenti per gestire efficacemente l'operatività giornaliera e le emergenze, ottimizzando i tempi di risposta e il coordinamento con terze parti, quali ad esempio forze dell'ordine e mezzi di SINCRO è oggi il cuore di 14 centrali operative in Italia che gestiscono più di 1.400 km di rete autostradale.

LIBRA/S è la soluzione di Sinelec per il Weigh-In-Motion (WIM). I sistemi di pesatura dinamica nascono dall'esigenza di governare il fenomeno dei veicoli in sovraccarico nell'ambito dei trasporti su gomma. Le esterna-

lità negative causate da questi veicoli sono molteplici: oltre a ridurre l'aspettativa di vita delle infrastrutture stradali, causando maggiore degrado alla pavimentazione e alle opere quali ponti o viadotti, impattano sulla sicurezza e sull'inquinamento ambientale. La piattaforma LIBRA/S consiste di una componente di campo (stazioni di pesatura) e di un sistema di controllo centrale che, tramite strumenti di diagnostica, data-analysis e reporting, rende possibile il monitoraggio e una visione di alto livello della rete di stazioni di pesa, supportando il cliente nell'ottimizzazione della gestione day-by-day e nell'elaborazione di modelli di manutenzione predittiva relativi alla circolazione del traffico pesante.

Sinelec ha recentemente integrato il proprio portfolio introducendo EMERAS, piattaforma per i servizi C-ITS (Cooperative -Intelligent Transportation Systems). La digitalizzazione delle infrastrutture di trasporto ci sta conducendo verso una nuova mobilità intelligente e connessa. La creazione di un sistema che supporti il dialogo veicolo-infrastruttura rappresenta quindi un passaggio fondamentale per l'apertura allo scenario cooperativo, in cui operatori e utenti hanno la possibilità di scambiarsi informazioni per ottimizzare gli spostamenti, riducendo così incidenti, congestioni ed emissioni inquinanti. EMERAS abilita la comunicazione bidirezionale real-time veicolo-infrastruttura e garantisce l'integrazione sia con i sistemi ITS su strada che con i centri di controllo del traffico. Inoltre, raccogliendo e aggregando le informazioni relative allo scenario in essere, la piattaforma attiva immediatamente piani di risposta dedicati tenendo conto dei fattori di rischio, disseminando messaggi geolocalizzati indirizzati ai veicoli abilitati. Inoltre EMERAS gestisce situazioni critiche complesse, affiancando così gli operatori stradali nel raggiungimento dei propri obiettivi di sicurezza.

LE STRADE DEL FUTURO

Lo sviluppo di soluzioni innovative per la gestione sicura e intelligente del traffico e delle infrastrutture di trasporto è una delle priorità di Sinelec che, in linea con le strategie del Gruppo ASTM, vede nella la creazione di un modello di mobilità sostenibile un requisito chiave per la crescita di un Paese e per il benessere dei suoi cittadini.

Questo approccio si concretizza nel progetto di innovazione tecnologica e transizione ecologica dell'A4 Torino-Milano, che trasformerà la tratta in un'autostrada digitale, resiliente e sostenibile, tra le più avanzate d'Italia e d'Europa. L'iniziativa rappresenterà un vero e proprio laboratorio per i processi di transizione ecologica e digitale che il Gruppo ASTM intende estendere progressivamente a tutta la rete autostradale di propria competenza in Italia. Il progetto comporterà l'estensione dei sistemi di dialogo veicolo-infrastruttura (V2X), l'applicazione di sistemi per il monitoraggio del traffico, l'uso di un sistema di esazione pedaggio *Multilane Free Flow*, l'incremento del sistema di monitoraggio con sensori delle opere d'arte, l'impiego di pese dinamiche per la gestione del traffico pesante, di sistemi di rilevamento contromano, di rilevamento delle condizioni ambientali e di merci pericolose. L'infrastruttura diventerà così resiliente e sostenibile, garantendo una maggiore durata nel tempo, una migliore capacità di risposta agli effetti dei cambiamenti climatici e un minor costo di manutenzione, a beneficio di tutti.

Sinelec non è impegnata solo nell'intervento di "digital transformation" dell'A4 Torino-Milano, che insiste su una tratta di competenza del Gruppo ASTM, ma è coinvolta anche in iniziative extra-gruppo. In tale ambito, sono state affidate a Sinelec la realizzazione dei sistemi Smart Road sulle autostrade A2 Salerno -Reggio Calabria, diversi interventi lungo le tratte dell'A90, il Grande Raccordo Anulare, e dell'A91 Roma-Fiumicino, oltre alla progettazione e all'esecuzione dei sistemi Smart Road e del monitoraggio dinamico sulle autostrade A24 Roma-L'Aquila e A25 Torano-Pescara. Sinelec, infine, realizzerà un nuovo centro operativo per la gestione del traffico e una piattaforma per la mobilità connessa sulle tratte autostradali A4 Brescia-Padova e A31 Valdastico.

Il coinvolgimento di Sinelec in qualità di player tecnologico in questi importanti interventi di digitalizzazione infrastrutturale dimostra come l'azienda sia oggi "*best in class*" nei processi di realizzazione di sistemi tecnologici avanzati per le autostrade che ci accompagneranno verso il futuro.

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.

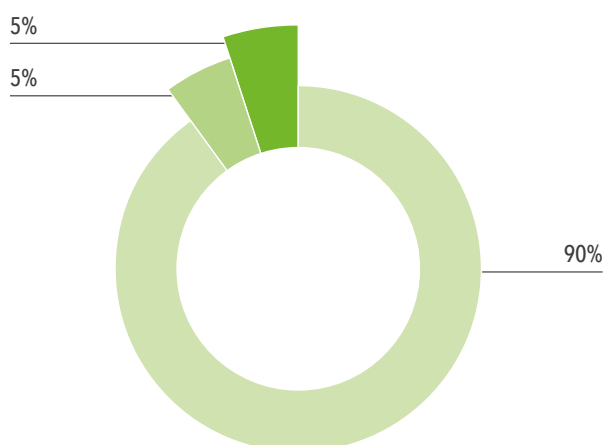
ASTM ha definito principi e modalità di erogazione di liberalità e sponsorizzazioni nell'ambito delle procedure interne rientranti nel Sistema anti-corruzione, certificato in conformità alla norma ISO 37001, a garanzia che gli interventi vengano eseguiti in coerenza con il budget approvato e solo a seguito 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.

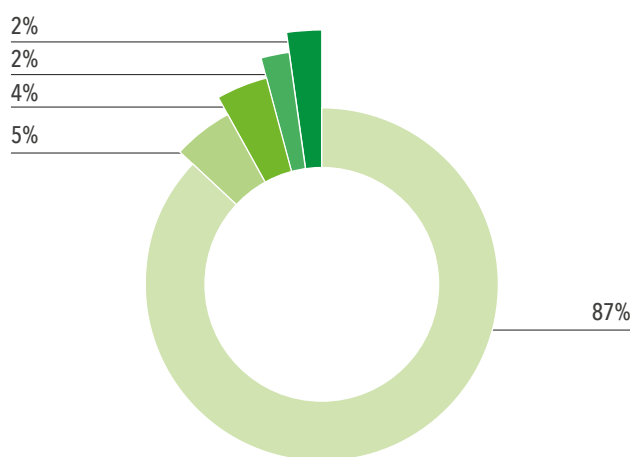
Nel 2022 il Gruppo ha erogato liberalità per circa 318 mila euro (269 mila euro nel 2021), e sponsorizzazioni per circa 6.083 mila euro (2.477 mila nel 2021). Nell'ambito delle sponsorizzazioni, in particolare, il Gruppo ha destinato circa 5.737 mila euro a iniziative per la comunità con risvolti commerciali (2.304 mila euro nel 2021) e ha investito nella comunità per un ammontare di circa 346 mila euro (173 mila euro nel 2021). 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
- Liberalità
- Investimenti nella Comunità

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 ha sponsorizzato l'attività della squadra nella stagione sportiva 2022-2023. Il Derthona, con la propria prima squadra, partecipa attualmente al campionato italiano di Serie A rappresentando una assoluta eccellenza a livello nazionale.

Nel 2022 sono proseguiti i lavori per la Cittadella dello Sport di Tortona, la nuova struttura che ospiterà il nuovo palazzetto della Città. L'infrastruttura, da un lato, sarà la prova tangibile del percorso compiuto dalla società sportiva, dall'altro rappresenterà un'opportunità per il territorio, legata allo sport ma non solo.

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.

FAI (FONDO AMBIENTE ITALIANO)

Durante il 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.

IL PROGRAMMA SOCIALE ECOVIVER DI ECORODOVIAS

EcoRodovias ha implementato diversi progetti sociali nelle comunità in cui opera. Sviluppato da ambientalisti e pedagoghi, Ecoviver è un progetto educativo e artistico che mira a stimolare la consapevolezza ambientale nei residenti della comunità e negli studenti delle scuole elementari.

03



LA NOSTRA RESPONSABILITÀ VERSO LE PERSONE

- 95 Le persone
- 103 Diversità e inclusione
- 109 Retribuzioni e benefit
- 113 Sviluppo del capitale umano
- 118 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.

"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

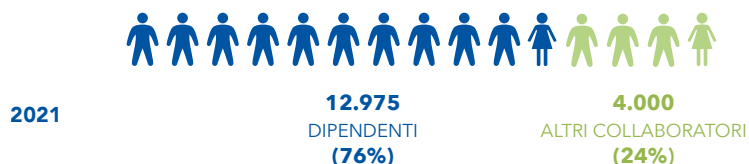
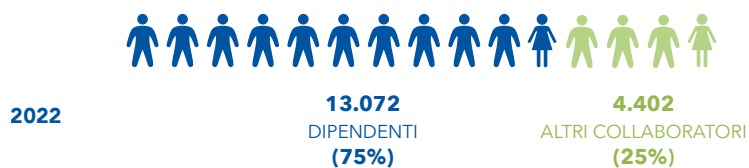


17.474
DIPENDENTI E
COLLABORATORI ESTERNI



96%
DIPENDENTI CON CONTRATTO
A TEMPO INDETERMINATO

PERSONALE DEL GRUPPO



DIPENDENTI E COLLABORATORI ESTERNI PER GENERE

N. PERSONE	AL 31 DICEMBRE 2021			AL 31 DICEMBRE 2022		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Dipendenti	9.437	3.538	12.975	9.280	3.792	13.072
di cui Joint Operation	656	73	729	525	57	582
Altri collaboratori	3.925	75	4.000	4.359	43	4.402
di cui Joint Operation	1.771	40	1.811	1.047	15	1.062
Totale	13.362	3.613	16.975	13.639	3.835	17.474

La forza lavoro complessiva del Gruppo al 31 dicembre 2022 è pari a 17.474 persone (16.975 nel 2021), di cui 13.072 dipendenti (12.975 nel 2021) e 4.402 collaboratori esterni (4.000 nel 2021).

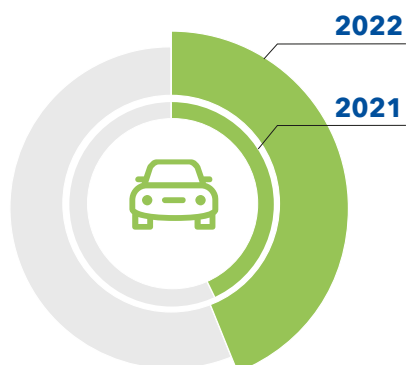
La voce "Altri collaboratori" (4.402 nel 2022 e 4.000 nel 2021) si riferisce essenzialmente ai lavoratori interinali (somministrati) che operano nei cantieri: 3.006 in America Latina, 933 in Medio Oriente, 319 in Italia, 130 nel resto d'Europa e 14 negli Stati Uniti.

La variazione del numero dei collaboratori è dovuta all'effetto combinato dell'aumento nel settore delle concessioni (in particolare sulla rete brasiliana del gruppo, con un incremento del 50%) e della diminuzione dovuta principalmente al termine dei lavori di realizzazione del cantiere del Reem Mall di Abu Dhabi. Nel 2022 gli uomini rappresentano circa il 71% circa dei dipendenti e la quasi totalità dei collaboratori esterni.

DIPENDENTI DEL GRUPPO PER BUSINESS

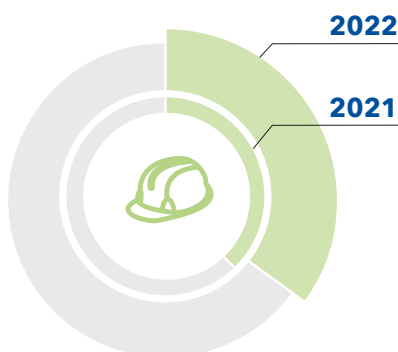
CONCESSIONI AUTOSTRADALI

44%



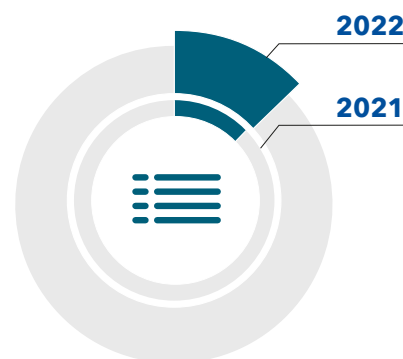
COSTRUZIONI

35%



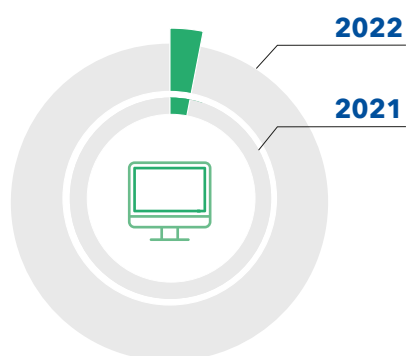
HOLDING E ALTRE SOCIETÀ MINORI

13%



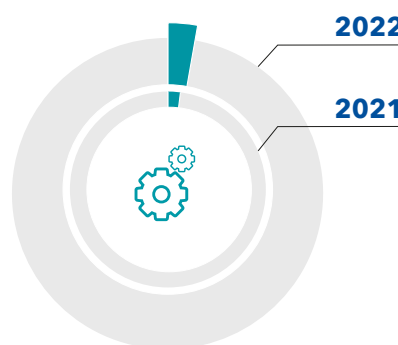
TECNOLOGIA

3%



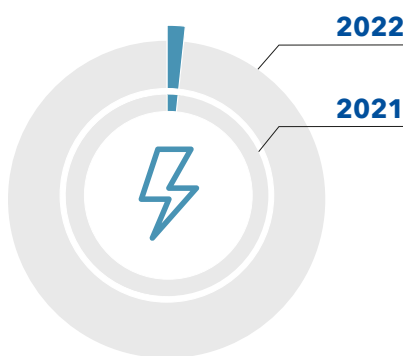
INGEGNERIA

3%



IMPIANTI

2%



Considerando la suddivisione dei dipendenti per business, il 44% circa (43% nel 2021) dei dipendenti è attivo nel settore delle concessioni autostradali, circa il 41% (42% nel 2021) opera nel settore dell'EPC, di cui il 35% (38% nel 2021) nel settore delle costruzioni, il 3% (2% nel 2021) in quello dell'ingegneria e il 2% (2% nel 2021) in quello degli impianti, mentre i business tecnologia e altri impegnano una percentuale residua di risorse, pari al 16% (15% nel 2021).

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

N. PERSONE	AL 31 DICEMBRE 2021			AL 31 DICEMBRE 2022		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Tempo Determinato	279	132	411	317	227	544
di cui Joint Operation	78	23	101	13	6	19
Tempo Indeterminato	9.158	3.406	12.564	8.963	3.565	12.528
di cui Joint Operation	578	50	628	512	51	563
Totale	9.437	3.538	12.975	9.280	3.792	13.072

A dimostrazione del continuo impegno del Gruppo nella promozione di rapporti di lavoro stabili nel tempo, il 96% circa 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 ammontano a 5.635 in America Latina (5.379 nel 2021), 4.539 in Italia (4.477 nel 2021), 1.026 negli Stati Uniti (1.212 nel 2021), 799 in Medio Oriente (987 nel 2021), 528 nel resto d'Europa (508 nel 2021) e 1 in Sud Africa (1 nel 2021). I dipendenti a tempo determinato ammontano a 261 in Italia (242 nel 2021), 176 in America Latina, 89 nel resto d'Europa (68 nel 2021) e 18 in Sud Africa (101 nel 2021).

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

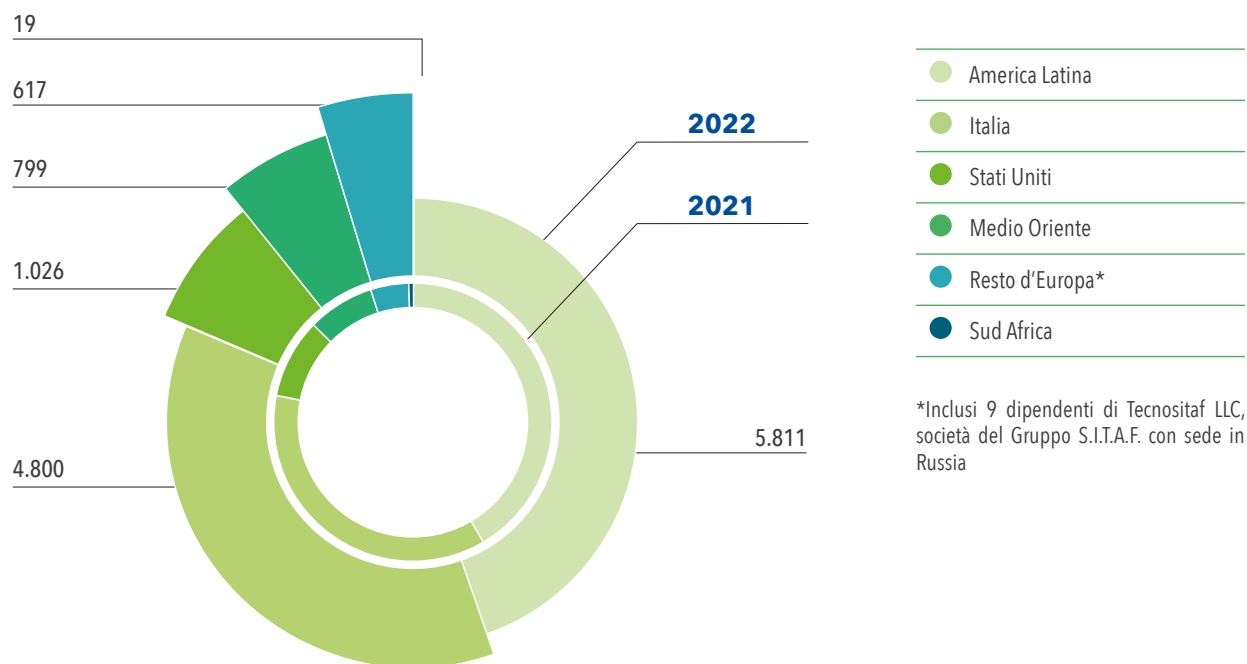
N. PERSONE	AL 31 DICEMBRE 2021			AL 31 DICEMBRE 2022		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Full Time	9.031	3.132	12.163	8.863	3.359	12.222
<i>di cui Joint Operation</i>	655	72	727	523	47	570
Part Time	406	406	812	417	433	850
<i>di cui Joint Operation</i>	1	1	2	2	10	12
Totale	9.437	3.538	12.975	9.280	3.792	13.072

Nel 2022 sono 850 (812 nel 2021) i dipendenti che usufruiscono di contratti di lavoro part-time, circa il 7% del totale dei dipendenti (6% nel 2021). Essi si distribuiscono in maniera equilibrata tra uomini e donne.

DIPENDENTI DEL GRUPPO PER AREA GEOGRAFICA

N. PERSONE	AL 31 DICEMBRE 2021			AL 31 DICEMBRE 2022		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Italia	3.702	1.017	4.719	3.753	1.047	4.800
America Latina	3.072	2.307	5.379	3.260	2.551	5.811
Medio Oriente	967	20	987	782	17	799
Sud Africa	79	23	102	15	4	19
Stati Uniti	1.146	66	1.212	956	70	1.026
Resto d'Europa	471	105	576	514	103	617
Totale	9.437	3.538	12.975	9.280	3.792	13.072

DIPENDENTI DEL GRUPPO PER AREA GEOGRAFICA



Nel 2022 il 37% circa dei dipendenti del Gruppo ha sede di lavoro in Italia (36% nel 2021), il 44% circa in America Latina (42% nel 2021), circa l'8% negli Stati Uniti (9% nel 2021), circa il 6% in Medio Oriente (8% nel 2019), il 5% nel Resto d'Europa (4% nel 2021) e lo 0,15% circa in Sud Africa (1% nel 2021).

DIPENDENTI DEL GRUPPO IN ENTRATA PER GENERE E FASCE DI ETÀ

GENERE	ETÀ	2021		2022	
		n.persone	Turnover%	n.persone	Turnover%
Donne	<30 anni	1.007	100,60%	353	33,40%
	30-50 anni	1.526	78,10%	394	18,77%
	>50 anni	195	33,45%	90	14,15%
Totale donne		2.728	77,11%	837	22,07%
Uomini	<30 anni	1.092	71,14%	1.012	74,58%
	30-50 anni	3.588	71,99%	1.862	38,27%
	>50 anni	744	25,50%	670	21,92%
Totale uomini		5.424	57,48%	3.544	38,19%
Totale		8.152	62,83%	4.381	33,51%

Nel 2022 sono entrate a far parte del Gruppo ASTM 4.381 (8.152 nel 2021) nuove persone, registrando un tasso di turnover in entrata pari al 33,51% circa (62,83% circa nel 2021).

In particolare, in Italia il numero di persone entrate nel 2022 ammonta a 877, in America Latina a 3.164, in Medio Oriente a 33, in Sud Africa a 3, negli Stati Uniti a 19 e nel Resto d'Europa a 285. Il tasso di turnover in entrata al 31 dicembre 2022 si attesta in Italia al 18%, in America Latina al 54%, in Medio Oriente al 4%, in Sud Africa al 16%, negli Stati Uniti al 2% e nel Resto d'Europa al 46%.

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 2022 il 92% circa dei dirigenti del Gruppo lavora nel proprio Paese di origine (96% nel 2021).

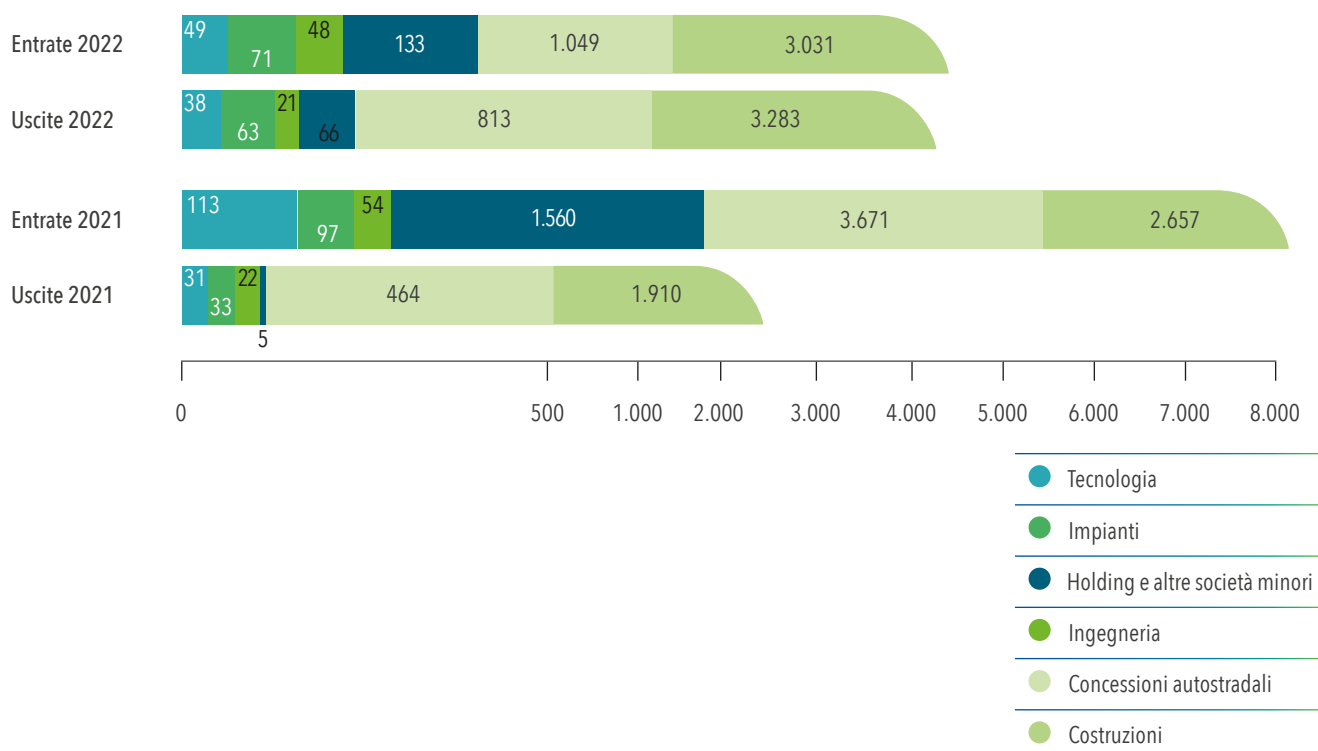
DIPENDENTI DEL GRUPPO IN USCITA PER GENERE E FASCE DI ETÀ

GENERE	ETÀ	2021		2022	
		n.persone	Turnover%	n.persone	Turnover%
Donne	<30 anni	118	11,79%	257	24,31%
	30-50 anni	173	8,85%	249	11,86%
	>50 anni	79	13,55%	77	12,11%
Totale donne		370	10,46%	583	15,37%
Uomini	<30 anni	298	19,41%	1.040	76,64%
	30-50 anni	1.351	27,11%	1.929	39,64%
	>50 anni	446	15,28%	732	23,95%
Totale uomini		2.095	22,20%	3.701	39,88%
Totale		2.465	19,00%	4.284	32,77%

Il tasso di turnover in uscita al 31 dicembre 2022 si assesta al 32,77% circa (19% circa nel 2021). Durante l'anno le uscite totali ammontano a 4.284 (2.465 nel 2021), di cui 583 donne e 3.701 uomini che si concentrano principalmente nella fascia di età tra i 30 e i 50 anni. Le uscite riscontrate in Italia ammontano a 796, in America Latina a 2.732, in Medio Oriente a 221, in Sud Africa a 86, negli Stati Uniti a 205 e nel Resto d'Europa a 244.

Il tasso di turnover in uscita al 31 dicembre 2022 ammonta in Italia al 17%, in America Latina al 47%, in Medio Oriente al 28%, in Sud Africa al 453% (per effetto di una importante diminuzione del numero di dipendenti dovuto alla riduzione delle attività), negli Stati Uniti al 20% e nel Resto d'Europa al 40%.

TURNOVER DEI DIPENDENTI IN ENTRATA E IN USCITA PER BUSINESS



Il 69% delle assunzioni e circa il 77% delle uscite si concentrano nel settore delle costruzioni che registra, nel 2022, 3.031 dipendenti in entrata e 3.283 in uscita. Mentre il settore delle concessioni registra 1.049 (24%) dipendenti in entrata e 813 (19%) 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.

Tali attività si ispirano a criteri di imparzialità, trasparenza, autonomia e indipendenza di giudizio. In particolare, sono vietati favoritismi ed agevolazioni di ogni sorta, 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, per ovvia 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 siano esse di

carattere economico - normativo per la gestione di situazioni di esubero.

Dato l'elevato numero di contratti oggi in essere, le relazioni industriali occupano uno spazio significativo nella gestione delle risorse umane, tenuto altresì conto della ramificazione a livello geografico delle attività del Gruppo sia in Italia che all'estero. 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.

A completamento si segnala che l'adesione dei dipendenti alle forme pensionistiche complementari e polizze integrative di assistenza sanitaria, ove previste, 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 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 durante il 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.

Con "Le Parole Giuste", ASTM sostiene l'Agenda della Disabilità



[Leggi la news](#)

DIPENDENTI DEL GRUPPO PER INQUADRAMENTO E GENERE

N.PERSONE	AL 31 DICEMBRE 2021			AL 31 DICEMBRE 2022		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Dirigenti	179	22	201	184	18	202
Quadri	471	134	605	514	148	662
Impiegati	3.670	1.810	5.480	3.494	1.773	5.267
Operai	5.117	1.572	6.689	5.088	1.853	6.941
Totale	9.437	3.538	12.975	9.280	3.792	13.072
<i>di cui Joint Operation</i>	656	73	729	525	57	582

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.

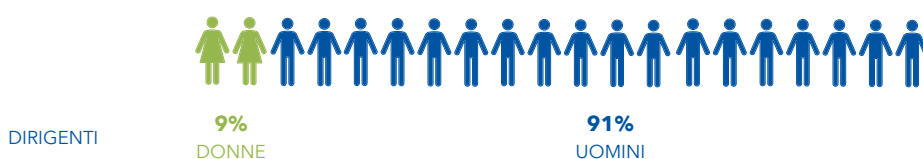
Osservando la scomposizione dei dipendenti del Gruppo, il 53% dalla categoria degli operai (52% nel 2021), il 40% dei dipendenti è rappresentato dalla categoria degli impiegati (42% nel 2021), e la restante parte da quadri (5%) e dirigenti (2%).

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

2022, 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 reclutamento della forza lavoro attraverso i sindacati (c.d. Unions).

Nel 2022 le donne rappresentano il 29% circa dei dipendenti (27% nel 2021). Il 48% è operaio (44% nel 2021), il 47% circa delle donne è impiegato (51% nel 2021), il 4% è quadro (4% nel 2021) mentre si registrano 18 donne (22 nel 2021) 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

GRUPPO E SOSTENIBILITÀ

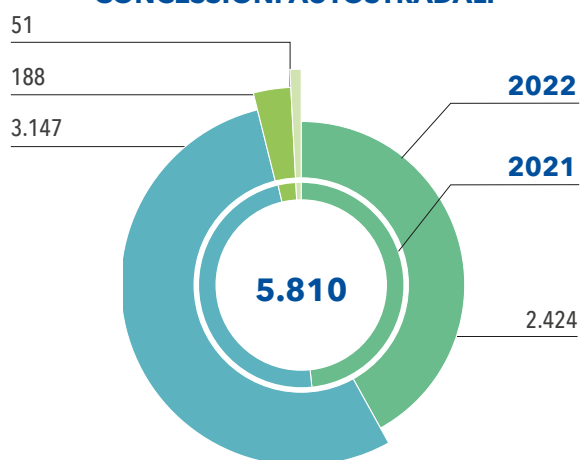
TERRITORIO

PERSONE

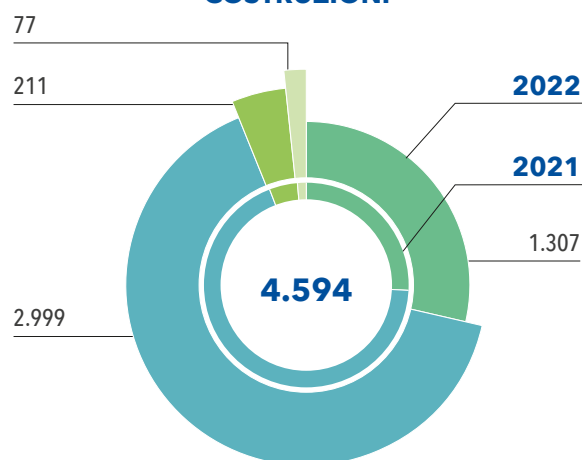
AMBIENTE

ALLEGATI

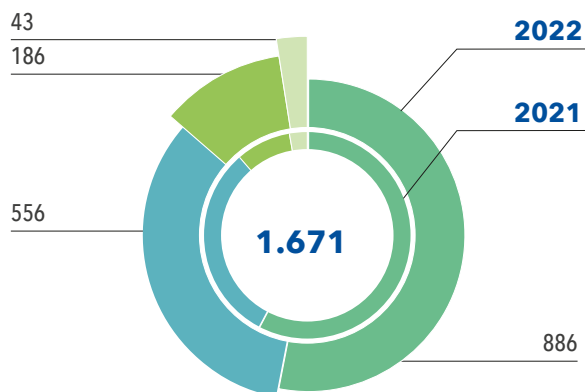
CONCESSIONI AUTOSTRADALI



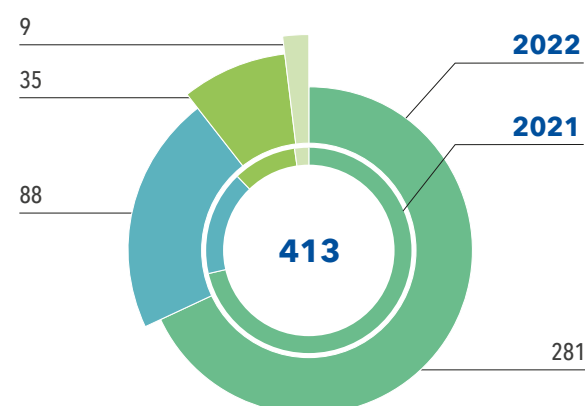
COSTRUZIONI



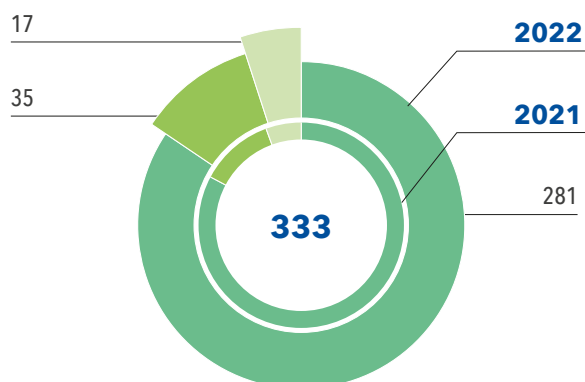
HOLDING E ALTRE SOCIETÀ MINORI



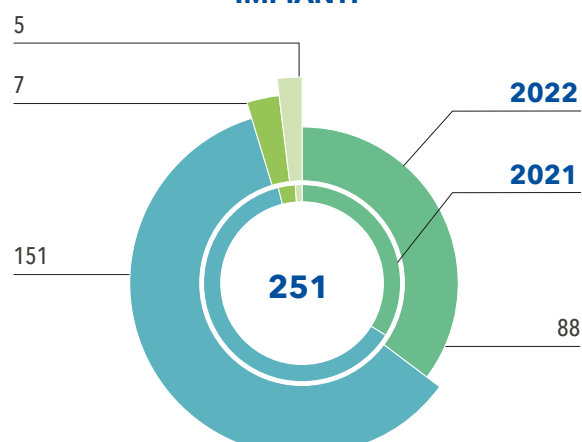
TECNOLOGIA



INGEGNERIA

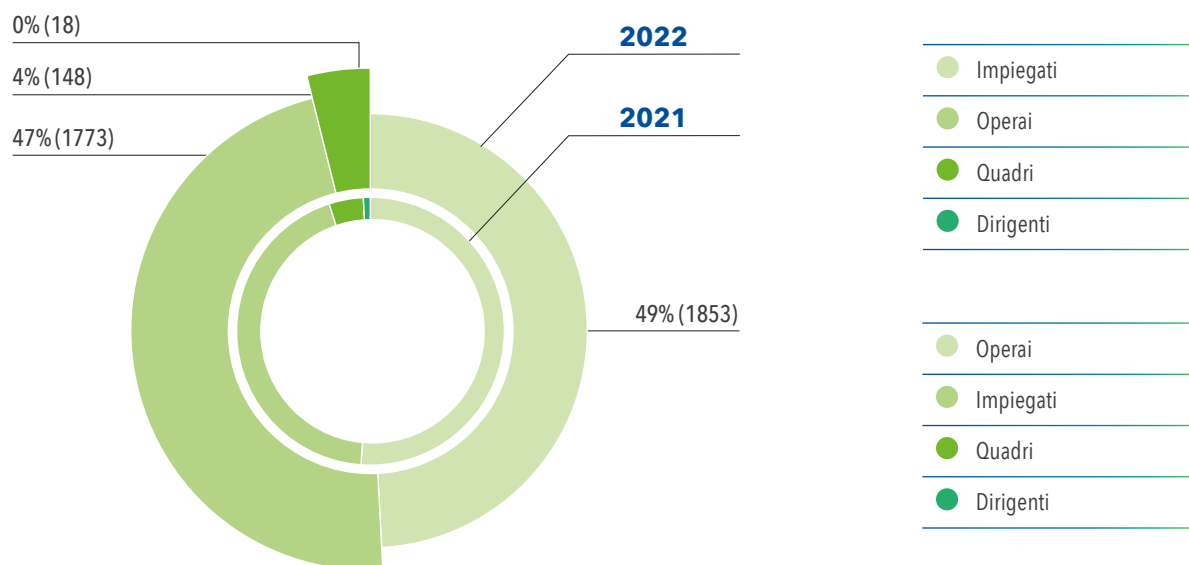


IMPIANTI



Dirigenti Quadri Impiegati Operai

DIPENDENTI DONNE DEL GRUPPO PER INQUADRAMENTO



DIPENDENTI DEL GRUPPO PER INQUADRAMENTO E FASCE D'ETÀ

N. PERSONE	AL 31 DICEMBRE 2021				AL 31 DICEMBRE 2022			
	<30	30-50	>50	Totale	<30	30-50	>50	Totale
Dirigenti	-	62	139	201	-	62	140	202
Quadri	10	355	240	605	15	391	256	662
Impiegati	831	2.905	1.744	5.480	764	2.718	1.785	5.267
Operai	1.695	3.616	1.378	6.689	1.635	3.794	1.512	6.941
Totale	2.536	6.938	3.501	12.975	2.414	6.965	3.693	13.072
<i>di cui Joint Operation</i>	261	402	66	729	152	319	111	582

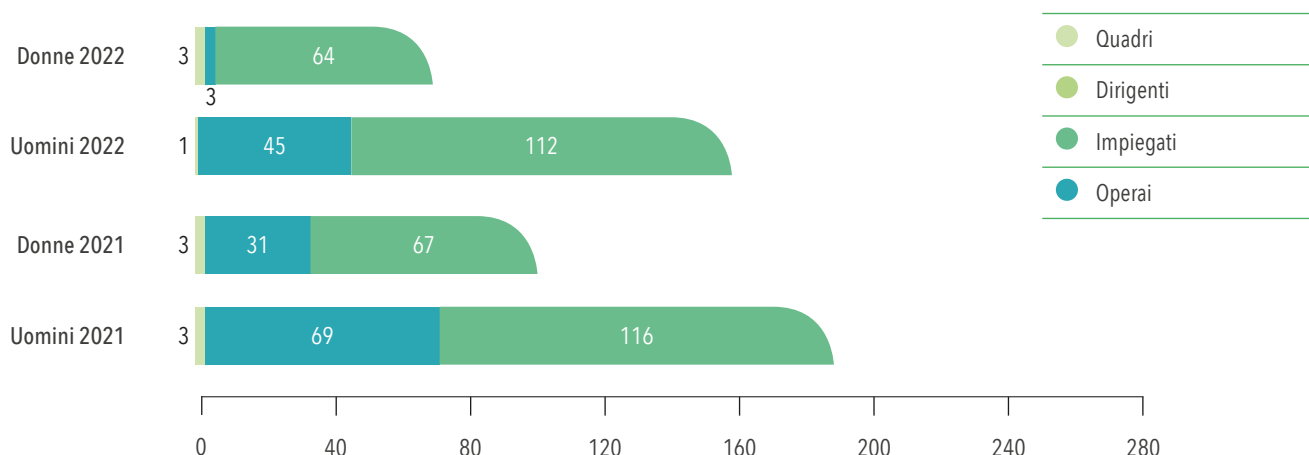
Il 53% dei dipendenti si colloca nella fascia d'età tra i 30 e i 50 anni (53% nel 2021), il 28% dei dipendenti ha un'età anagrafica maggiore di 50 anni (27% nel 2021), il 18% è sotto i 30 anni (20% nel 2021).

L'età anagrafica media si attesta ad un livello di 41 anni, allo stesso livello dell'anno precedente. I settori di business con l'anzianità anagrafica maggiore risultano essere quelli dell'ingegneria e della tecnologia, con un valore che si attesta intorno ai 45 anni; al contrario il settore con l'età anagrafica inferiore risulta essere il settore degli impianti e altre società minori con un'anzianità anagrafica media di 32 anni.



41 ANNI
ANZIANITÀ
ANAGRAFICA MEDIA

DIPENDENTI DEL GRUPPO APPARTENENTI ALLE CATEGORIE PROTETTE



Al 31 dicembre 2022 il Gruppo ha in organico 228 dipendenti appartenenti alle categorie protette (289 nel 2021), di cui 70 donne e 158 uomini.

3.820 dipendenti, pari al 29%, registrano inoltre un'anzianità di servizio superiore a 10 anni (3.835 dipendenti pari al 30% nel 2021), 3.088 dipendenti, pari al 23%, inclusa tra 10 e 29 anni (3.146 dipendenti pari al 24% nel 2021) e 732 dipendenti, pari al 5%, superiore a 30 anni (689 dipendenti pari al 5% nel 2021). Questi dati confermano l'impegno del Gruppo nell'instaurare rapporti di lavoro solidi nel tempo e nell'investire sui propri dipendenti.

DIPENDENTI DEL GRUPPO PER ANZIANITÀ DI SERVIZIO



41% DELLE NOSTRE PERSONE
VANTA UN'ANZIANITÀ DI SERVIZIO
SUPERIORE AI 5 ANNI



29% 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);
- firma del "Free and Equal pact" delle Nazioni Unite, che mira al rispetto dei diritti umani dei dipendenti, dei clienti e dei membri della comunità LGBT+, eliminando anche le barriere e supportando i propri dipendenti LGBT+ nel loro ambiente di lavoro;
- 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;
- 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 anche attraverso l'utilizzo, in alcune società del Gruppo, di diversi parametri retributivi di contratto collettivo nazionale di lavoro ("CCNL"), ad esempio nel settore delle concessioni autostradali, al fine di valutare la performance dei dipendenti.

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.

È attivo dal 2017 un sistema di incentivazione variabile annuale MBO (Management By Objectives). Tale sistema prevede il raggiungimento di obiettivi assegnati a livello di target ed ha come scopo premiare le performance individuali valorizzando l'appartenenza al Gruppo e il contributo dei singoli alla realizzazione della strategia aziendale.

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 sup-

porto 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 il contratto "Autostrade e Trafori" è previsto un aggiornamento del "Welfare e flexible benefits" alla luce degli aggiornamenti che saranno introdotti in sede di rinnovo CCNL e sue derivazioni di secondo livello.

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.

In coerenza con quanto sopra, sono stati fissati piani di incentivazione a breve e a lungo termine, volti a promuovere il raggiungimento di obiettivi aziendali quali-quantitativi, favorendo così la fidelizzazione e l'engagement delle risorse. 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.

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 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 reintrodotta la detassazione dei premi produttività e delle voci di salario legate agli altri incrementi di performance.

La manovra finanziaria ha introdotto diverse misure volte ad incentivare il welfare aziendale. Il piano di flexible benefit interviene su aree d'interesse vicine alle esigenze dei dipendenti: istruzione (rimborso spese educazione, rette scolastiche, vacanze studi, test scolastici); assistenza familiare; mutui; cultura e tempo libero (palestre e circoli sportivi, baby-sitting, voucher).

RAPPORTO RETRIBUTIVO PER GENERE

Per ciascuna area geografica e ciascuna categoria professionale, il rapporto tra lo stipendio base (o remunerazione) 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 ²⁸.

²⁸ 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

RAPPORTO TRA LO STIPENDIO BASE²⁹ DELLE DONNE E QUELLO DEGLI UOMINI PER INQUADRAMENTO

	2021					2022				
	Dirigenti	Quadri	Impiegati	Operai	Totale	Dirigenti	Quadri	Impiegati	Operai	Totale
Italia	0,86	0,88	0,88	1,14	0,91	0,93	0,87	0,88	1,14	0,91
America Latina	0,88	0,87	0,83	0,52	0,59	0,86	1,04	0,89	0,65	0,65
Stati Uniti	0,81	0,65	0,61	0,86	1,10	-	0,51	0,81	0,71	1,02
Sud Africa	-	-	0,55	0,29	0,36	-	-	0,43	0,54	0,53
Resto d'Europa	-	0,72	0,76	0,59	0,90	-	0,62	0,80	0,39	0,76
Medio Oriente	-	-	0,91	-	0,91	-	-	0,84	-	0,84

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, il Medio Oriente e il Resto d'Europa e significativamente inferiore ad uno per l'America Latina e il Sud Africa.

RAPPORTO TRA LA REMUNERAZIONE³⁰ DELLE DONNE E QUELLA DEGLI UOMINI PER INQUADRAMENTO

	2021					2022				
	Dirigenti	Quadri	Impiegati	Operai	Totale	Dirigenti	Quadri	Impiegati	Operai	Totale
Italia	0,83	0,90	0,86	1,12	0,87	0,90	0,90	0,86	1,09	0,88
America Latina	0,93	0,87	0,83	0,52	0,57	1,44	0,98	0,82	0,54	0,57
Stati Uniti	0,82	0,65	0,61	0,82	0,96	-	0,51	0,81	0,68	0,85
Sud Africa	-	-	0,53	0,24	0,31	-	-	0,62	0,52	0,60
Resto d'Europa	-	0,69	0,77	0,66	0,91	-	0,90	0,90	0,69	0,94
Medio Oriente	-	-	0,99	-	0,99	-	-	0,83	-	0,83

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

²⁹ Stipendio base è l'importo minimo fisso pagato ad un dipendente per l'esecuzione delle sue funzioni

³⁰ Remunerazione è lo stipendio base aumentato degli importi aggiuntivi, con riferimento ad MBO, bonus, premi una tantum e eventuali altri benefit

MILLENNIALS PER L'INNOVAZIONE

Per favorire la condivisione tra i Millennials del Gruppo di idee, esperienze e aspettative riguardanti il lavoro, la sostenibilità e le opportunità di miglioramento della vita quotidiana all'interno dell'azienda è stato creato il Forum "Millennials per l'Innovazione" sulla intranet #Agorà.

Il Forum è strutturato in quattro sezioni:

- **Innovazione:** all'interno della quale è possibile aprire topic di discussione riguardo idee innovative a livello di business e di processo
- **Condivisione:** adibita alla condivisione di considerazioni riguardo le iniziative che l'azienda potrebbe implementare per potenziare il proprio livello di attraction e retention
- **Millennials per il sociale:** dedicata alla condivisione di iniziative di natura benefica promosse dai membri
- **Team building:** per la pianificazione di eventi di team building

ASTM al Career Day del Politecnico di Torino



[Leggi la news](#)



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 necessa-

rie 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).



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

	2021					
	UOMINI		DONNE		TOTALE	
	Ore formazione	Pro-capite	Ore formazione	Pro-capite	Ore formazione	Pro-capite
Dirigenti	1.557	8,7	262	11,9	1.819	9,0
Quadri	2.829	6,0	267	2,0	3.096	5,1
Impiegati	27.037	7,4	16.693	9,2	43.730	8,0
Operai	66.990	13,1	3.930	2,5	70.920	10,6
Totale	98.413	10,4	21.152	6,0	119.565	9,2

	2022					
	UOMINI		DONNE		TOTALE	
	Ore formazione	Pro-capite	Ore formazione	Pro-capite	Ore formazione	Pro-capite
Dirigenti	2.004	10,9	465	25,8	2.469	12,2
Quadri	8.834	17,2	2.218	15,0	11.052	16,7
Impiegati	73.105	20,9	19.587	11,0	92.692	17,6
Operai	106.956	21,0	24.148	13,0	131.104	18,9
Totale	190.899	20,6	46.418	12,2	237.317	18,2

Nel corso del 2022 il Gruppo ha erogato oltre 252 mila ore di formazione totali per dipendenti e collaboratori (192 mila ore nel 2021) di cui il 52% circa focalizzato su tematiche inerenti salute e sicurezza.

Le ore di formazione erogate ai dipendenti sono state oltre 237 mila (oltre 119 mila nel 2021, +98%) con un valore pro-capite di 18,2 di cui 116.009 in ambito salute e sicurezza (75.943 nel 2021, +53%).

Le ore di formazione erogate a favore dei collaboratori del Gruppo sono state oltre 14 mila, la maggior parte delle quali è stata erogata nelle joint operation Itinera Ghantoot e Itinera Agility JV in ambito salute e sicurezza.

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 Performance Appraisal per estendere l'attuale perimetro di valutazione delle performance.

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.

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 2022 la funzione Sostenibilità ha organizzato in modalità e-learning il corso di formazione «Sostenibilità, un percorso condiviso» rivolto a oltre 3.400 dipendenti del Gruppo in Italia per un totale di 1.767 dipendenti formati.

DIRITTI UMANI

ASTM opera costantemente per garantire il rispetto dei diritti umani lungo l'intera catena del valore. 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.

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).

ASTM S.p.A., Itinera S.p.A., Euroimpianti S.p.A., Tubosider S.p.A. e Ro.ss S.p.A. hanno implementato un sistema di gestione certificato SA 8000, uno 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 per valorizzare e tutelare il personale ricadente nella sfera di controllo e influenza dell'organizzazione.

ELABORAZIONE DI UN HUMAN RIGHTS REPORT SECONDO LE LINEE GUIDA INTERNAZIONALI

Nel corso del 2022 è stato sviluppato per Itinera un Human Rights Report secondo le linee guida internazionali UNGP al fine di mappare l'impatto del Gruppo sui diversi aspetti legati al rispetto e alla tutela dei diritti umani come per esempio, lavoro irregolare, forzato o obbligato, lavoro infantile e minorile.

Da sempre il Gruppo pone la massima attenzione al rispetto dei diritti umani lungo tutto la propria catena del valore. Operando in un contesto internazionale ed essendo il mercato delle infrastrutture e delle costruzioni di per sé una filiera a rischio di violazione dei diritti umani, per il Gruppo è fondamentale prevenire e mitigare tali violazioni nei diversi Paesi in cui opera, spesso soggetti a differenti livelli di salvaguardia dei diritti umani in base alle specifiche normative locali o alle diverse usanze culturali.

Il primo report di Itinera sui diritti umani nasce proprio dalla volontà di condividere con tutti gli Stakeholder l'impegno nel promuovere una corretta gestione dei diritti umani che possa permettere di definire in maniera sempre più strutturata un processo di due diligence lungo la catena del valore.

SCUOLA DI PERFEZIONAMENTO S.I.N.A.

Nel corso del 2022 sono proseguite le attività della “Scuola di perfezionamento S.I.N.A. – Gruppo ASTM per l’ingegneria delle infrastrutture”. Le attività, implementate in collaborazione con la Fondazione dell’ordine degli Ingegneri di Milano (FOIM), si sono articolate in iniziative di formazione del personale S.I.N.A. e del Gruppo ASTM su temi di grande attualità per il settore dell’ingegneria e delle infrastrutture stradali.

In particolare, sono state organizzate 5 giornate di formazione dedicate a diversi temi inerenti al settore dell’infrastruttura stradale nei suoi diversi aspetti (es. la sicurezza nelle gallerie, la capacità statica dei ponti autostradali, l’innovazione nelle infrastrutture autostradali), consentendo di coinvolgere un’ampia platea di uditori. A favorire l’interesse alle iniziative è stato il contributo di professionisti provenienti da Ministeri e Università oltre che dal mondo autostradale. In totale nel 2022, per il solo Gruppo ASTM, sono state erogate 2.297 ore di formazione.

Inoltre, a partire dal 2022, S.I.N.A. ha deciso di promuovere incontri periodici chiamati i “Dialoghi professionali” in cui esperti delle diverse discipline e responsabili dei progetti, hanno avuto l’opportunità di condividere le proprie competenze con i colleghi interessati. Alcuni dei temi affrontati, scelti sulla base delle proposte formulate dai dipendenti, sono stati: monitoraggio ambientale, gestione dei materiali, sorveglianza delle gallerie e partecipazione alle gare.



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

N.CASI	2021			2022		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Malattie professionali	2	-	2	-	-	-
Infortuni ³¹	122	17	139	158	68	226
di cui con prognosi > 6 mesi	1	1	2	3	1	4
di cui mortali	1	-	1	1	-	1

TIPOLOGIA DI INFORTUNI DEI DIPENDENTI DEL GRUPPO PER GENERE

N.CASI	2021			2022		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Infortuni sul luogo di lavoro	111	12	123	137	54	191
Infortuni in itinere ³² su mezzi aziendali	6	-	6	2	-	2
Totale	117	12	129	139	54	193

Durante l'anno 2022 sono stati registrati 226 infortuni (191 sul luogo di lavoro, 2 in itinere su mezzi aziendali e 33 in itinere su mezzi propri di cui uno con prognosi superiore a 6 mesi; 139 nel 2021 di cui 123 sul luogo di lavoro, 6 in itinere su mezzi aziendali e 10 in itinere su mezzi propri).

Si registrano per il 2022 4 infortuni con prognosi superiore a 6 mesi e uno mortale che si riferisce ad un lavoratore in Brasile, il quale, durante lo spostamento da un'area di cantiere ad un'altra, cadeva dal mezzo di trasporto e picchiava la testa sull'asfalto.

Sono stati inoltre registrati 10 trattamenti medici per i dipendenti del Gruppo, 74 primi soccorsi e 233 near miss mentre sono stati registrati, 28 primi soccorsi e 3 near miss per i collaboratori del Gruppo.

Per i collaboratori si registrano 9 infortuni sul luogo di lavoro per gli uomini (3 nel 2021, incluso 1 in itinere su mezzo proprio) e 0 per le donne (0 nel 2021), di cui nessuno con prognosi superiore a sei mesi e/o mortale, e 3 infortuni in itinere su mezzi propri.

³¹ Inclusi gli infortuni in itinere sui mezzi propri.

³² 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.

ASSENZE³³ E GIORNI PERSI³⁴ DEI DIPENDENTI DEL GRUPPO PER GENERE

N. GIORNI	2021			2022		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Assenze	46.157	17.566	63.723	77.873	37.631	115.503
di cui Joint Operation	792	147	939	3.897	303	4.200
Giorni persi	2.266	294	2.560	3.947	767	4.714
di cui Joint Operation	240	-	240	720	-	720

I giorni di assenza passano da 63.723 nel 2021 a 115.503 nel 2022. Nel 2022 sono state lavorate dai dipendenti del Gruppo 30.249 mila ore (15.899 mila ore nel 2021) di cui 21.789 mila ore dagli uomini (13.402 mila ore nel 2021) e 8.460 mila ore dalle donne (2.497 mila ore nel 2021). Nel 2022 sono state lavorate dai collaboratori 9.366 mila ore (8.265 mila ore nel 2021), di cui 9.286 mila ore dagli uomini (8.156 mila ore nel 2021) e 80 mila ore dalle donne (109 mila ore nel 2021).

INDICATORI SALUTE E SICUREZZA DEI DIPENDENTI DEL GRUPPO PER GENERE

	2021			2022		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Indice di gravità ³⁵	0,16	0,11	0,15	0,19	0,09	0,16
Tasso di malattia professionale ³⁶	0,03	-	0,03	-	-	-
Tasso di assenteismo ³⁷	2,72	5,46	3,15	3,12	3,91	3,34

	2021			2022		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Tasso di decessi risultanti da infortuni sul lavoro ³⁸	0,07	-	0,06	0,05	-	0,03
Tasso di infortuni sul lavoro con gravi conseguenze ³⁹	0,07	0,40	0,13	0,14	0,12	0,13
Tasso di infortuni sul lavoro registrabili ⁴⁰	8,73	4,81	8,11	6,38	6,38	6,38

³³ 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

³⁴ 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

³⁵ 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))

³⁶ 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))

³⁷ 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))

³⁸ 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))

³⁹ 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))

⁴⁰ 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

	2021			2022		
	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	0,37	-	0,36	0,10	-	0,10

Tema materiale:

SALUTE E SICUREZZA SUL LAVORO

Ambito D.Lgs. 254/2016:

TEMI ATTINENTI AL PERSONALE



Principali rischi di sostenibilità associati:

- rischi di compliance e legati al comportamento etico;
- rischi legati alla catena di fornitura e subappalti.

Sintesi delle principali azioni di gestione e mitigazione:

- "Codice etico e di comportamento" e "Modello di organizzazione, gestione e controllo ex D.Lgs. 231/01" (il "Modello 231") adottati da ASTM e dalle società operative controllate, incluse specifiche procedure operative di monitoraggio circa la conformità alle disposizioni del Testo Unico sulla Salute e Sicurezza sul Lavoro (D.Lgs. 81/08);
- 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.



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.

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

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

N. CASI SUBAPPALTATORI	2021			2022		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Infortuni sul luogo di lavoro	13	-	13	18	-	18
Infortuni in itinere su mezzi aziendali	-	-	-	-	-	-
Infortuni con gravi conseguenze	1	-	1	-	-	-
Trattamenti medici	7	-	7	-	-	-
Primi soccorsi	20	-	20	-	-	-
Near miss	53	-	53	41	-	41

Non si sono verificati infortuni mortali. Nel corso del 2022 sono state erogate 13 mila ore di formazione ai subappaltatori.

PANDEMIA COVID-19

Nell'ambito dell'emergenza epidemiologica Covid-19 le società del Gruppo hanno proseguito nel corso del 2022 a monitorare l'evoluzione del contesto esterno ed interno, ad applicare con rigore e, laddove necessario, ad aggiornare tutte le misure precedentemente adottate, nel rispetto dei provvedimenti delle Autorità e delle Istituzioni preposte, nonché delle raccomandazioni, delle indicazioni e linee guida diffuse dalla capogruppo.

Al fine di tutelare la salute e la sicurezza di lavoratori e soggetti esterni, sono state promosse in tutte le società del Gruppo linee guida di regolamentazione e tutela opportunamente aggiornate; in particolare sono stati evidenziati i contesti di lavoro nei quali le mascherine FFP2 costituiscono un presidio importante e sostanzialmente confermate le misure precedentemente adottate.

È proseguito il costante monitoraggio e conseguente rispetto dei provvedimenti normativi in materia amministrativa, tributaria, fiscale, previdenziale e assistenziale emessi nel periodo ed applicabili alla natura societaria.

L'operatività di ASTM e delle società controllate, anche relativa ai servizi pubblici essenziali, non ha subito alcuna interruzione, in particolare nella gestione della rete autostradale in concessione, sono stati garantiti tutti i servizi all'utenza ai fini della viabilità, così come sono proseguiti tutti gli interventi relativi alla manutenzione ed alle attività di investimento finalizzati ad un continuo innalzamento degli standard di sicurezza delle infrastrutture e dell'esercizio. Nel settore EPC sono proseguite regolarmente le attività per la realizzazione delle opere nel portafoglio ordini.

Al fine di tutelare la salute e la sicurezza dei propri dipendenti e collaboratori, il Gruppo prosegue costantemente nelle attività di monitoraggio e controllo, inoltre indirizza i propri sforzi nell'individuazione ed attuazione di tutte le misure possibili per contenere gli impatti della crisi sanitaria sui risultati economici, finanziari ed ESG, al fine di salvaguardare in particolare la solidità finanziaria e la disponibilità di cassa, in modo da mantenerle adeguate e coerenti con gli impegni in essere e con i programmi operativi, tesi a garantire comunque il mantenimento di livelli di assoluta efficienza nel servizio reso all'utenza e nella sicurezza delle infrastrutture gestite.

COVID-19 TOOL BOX

Sin dall'inizio dell'emergenza epidemiologica, per una tempestiva ed efficace comunicazione con il personale del Gruppo, è stata creata una specifica sezione sulla intranet #Agorà, costantemente aggiornata ed arricchita di documenti e informazioni a disposizione di tutti i dipendenti.



In particolare, sono stati resi disponibili tutti i Protocolli e le indicazioni di Gruppo, contributi video, materiale informativo nonché i Link istituzionali. È stato inoltre sensibilizzato l'uso della intranet aziendale che, tra gli altri contenuti, propone numerose iniziative indirizzate ai dipendenti.



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 2022 in Italia sono stati effettuati 22 audit interni Sistemi di Gestione, di cui: 14 presso le unità operative, 8 presso le direzioni di sede e 36 sopralluoghi/ incontri formativi. Dallo svolgimento delle due attività non sono emerse non conformità, mentre sono emerse 7 osservazioni e 77 raccomandazioni.

Sono invece stati eseguiti gli audit di rinnovo/mantenimento delle certificazioni da parte dell'ente ICMQ per la branch degli Emirati Arabi e, all'interno dell'attività di rinnovo/mantenimento dei certificati Itinera S.p.A., l'Ente di certificazione si è recato in Svezia presso il progetto del ponte Skurusund.

Il controllo operativo e il controllo normativo in Italia hanno un peso rilevante, mentre all'estero l'attenzione è maggiormente rivolta al monitoraggio dell'applicazione del sistema di Gestione Integrato, nonché al rispetto della normativa locale ed italiana, qualora quella locale fosse meno rigorosa di quella italiana.

Nell'anno corrente sono state condotte dagli organi di vigilanza (Azienda Sanitaria Locale - ASL, Ispettorato Nazionale Lavoro - ITL in particolare) 27 visite

ispettive di sicurezza ed igiene dei luoghi di lavoro, all'interno dei cantieri italiani (costruzioni e manutenzioni autostradali), con emissione di verbali di sopralluogo relativi, con erogazione di cinque sanzioni a carico di Itinera in alcune circostanze.

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.

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.

Per il settore ingegneria vi è una polizza sanitaria per tutto il personale che prevede il rimborso di spese mediche.

Per i settori costruzioni e tecnologia ad oggi non esistono forme per agevolare l'accesso dei lavoratori a servizi di assistenza medica e sanitaria non relativi al lavoro ulteriori a quelle previste per legge.

04



LA NOSTRA RESPONSABILITÀ VERSO L'AMBIENTE

- 129 Gestione dei temi ambientali
- 130 Utilizzo delle risorse
- 138 Rifiuti
- 140 Gestione del rumore
- 141 Protezione del territorio, riduzione del consumo di suolo e tutela della biodiversità



GESTIONE DEI TEMI AMBIENTALI

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.



29 SOCIETÀ
2 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 2022 è stata registrata una sanzione significativa del valore di circa 18 mila euro relativa a cattivo odore avvertito su un cargo di Ecoporto Santos.

SVERSAMENTI SIGNIFICATIVI

Nel corso del 2022 si sono verificati 4 sversamenti significativi. Il primo, relativo a Conc. das Rodovias Ayrton Senna e Carvalho Pinto S.A.- Ecopistas ha riguardato 400 kg di alcol etilico e vernice sintetica sull'autostrada SP070. Il secondo, relativo a Eco135 Concessionaria de Rodovias S.A., ha riguardato 19 mila metri cubi di carbone attivo, olio lubrificante e liquido corrosivo sull'autostrada BR-135. Il terzo, relativo a Concessionaria Ecovias do Araguaia S.A., ha riguardato 27 metri cubi di idropittura, acido idroclorico e grasso vegetale. Il quarto, relativo ad Ecoporto Santos, ha riguardato perdite classificate come ad alta gravità di olio idraulico e diesel.

Le società interessate hanno provveduto tempestivamente ad attivare le procedure aziendali vigenti finalizzate alle attività di bonifica.

UTILIZZO DELLE RISORSE

CONSUMI ENERGETICI

Nel 2022 i consumi di energia del Gruppo ASTM ammontano a un totale di oltre 1.783 migliaia di GJ (1.382 migliaia di GJ nel 2021), in aumento del 29% rispetto all'anno precedente. In particolare, il consumo di energia elettrica è pari a circa 561 migliaia di GJ (505 migliaia di GJ nel 2021), quello del gasolio per autotrazione a oltre 839 migliaia di GJ (625 migliaia di GJ nel 2021) e quello del gas naturale a circa 78 migliaia GJ (93 migliaia di GJ nel 2021). Nel 2022 inoltre i consumi di gasolio utilizzato per produrre energia elettrica da generatori si attestano a circa 141

migliaia di GJ (56 migliaia di GJ nel 2021), quelli di benzina a circa 63 migliaia di GJ (52 migliaia di GJ nel 2021), quelli del gasolio per riscaldamento a circa 21 migliaia di GJ (30 migliaia di GJ nel 2021) e quelli di olio combustibile a circa 10 GJ (122 migliaia di GJ nel 2021). Il consumo di energia elettrica autoprodotta da fonti rinnovabili, al netto della quota venduta e immessa in rete, è pari a circa 2.933 GJ (8.794 migliaia di GJ nel 2021), quello di Gpl a circa 15 migliaia di GJ (4 migliaia di GJ nel 2021) e, infine, sono stati consumati circa 60 migliaia di GJ di etanolo (7.331 GJ nel 2021).

CONSUMI ENERGETICI DEL GRUPPO⁴¹

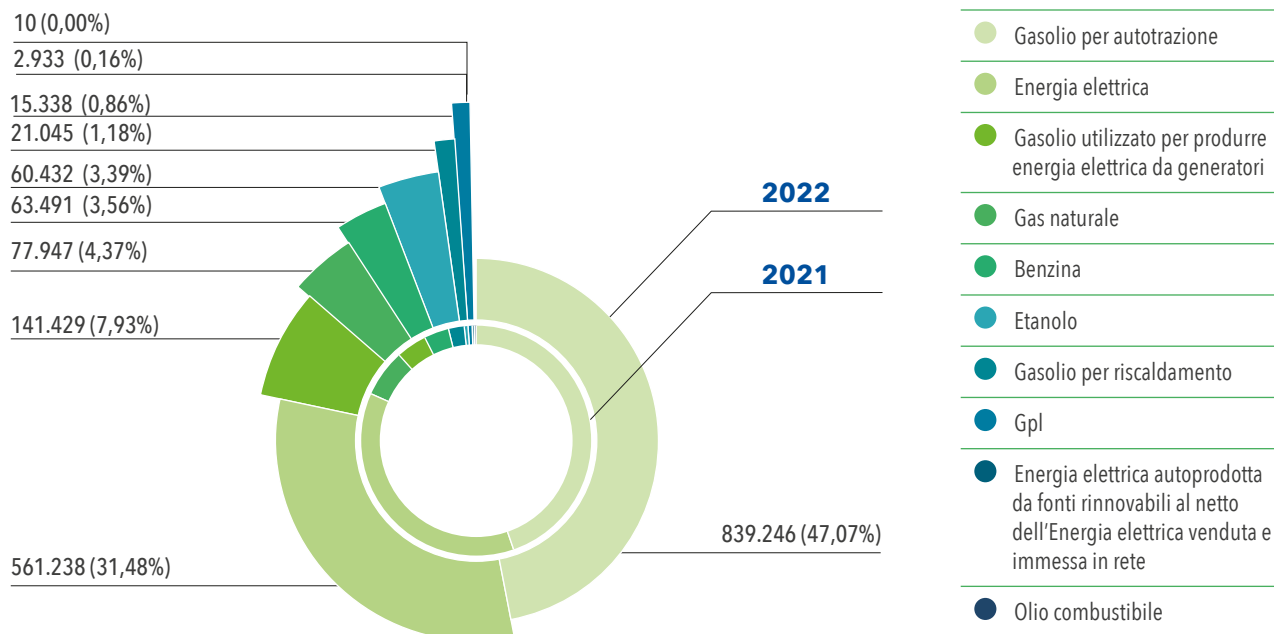
FONTI ENERGETICHE	2021	2022
	Totale	Totale
Energia elettrica acquistata	140.321	157.920
<i>Energia elettrica acquistata da fonti rinnovabili [kWh/000]</i>	108.646	108.989
<i>Energia elettrica acquistata da fonti non rinnovabili [kWh/000]</i>	31.675	48.932
Energia elettrica autoprodotta da fonti rinnovabili [kWh/000]	2.734	1.572
Energia elettrica venduta e immessa in rete [kWh/000]	292	2.778
Gas naturale (m ³ /000)	2.584	2.172
Gasolio per riscaldamento (l/000)	834	585
Gasolio per autotrazione (l/000)	17.304	23.270
Gasolio utile per produrre en. elettr. da generatori [l/000]	1.539	3.934
Olio combustibile (l/000)	3	0,3
Benzina (l/000)	1.564	1.917
Gpl (l/000)	176	630
Etanolo [l/000]	225	1.861

Il totale dell'energia elettrica utilizzata è pari a oltre 157.929 mila kWh. L'energia elettrica utilizzata da fonti rinnovabili è pari a 109.804 mila kWh, di cui 108.989 mila kWh acquistata da fonti rinnovabili e 815 mila kWh autoprodotta da fonti rinnovabili al netto dell'energia venduta e immessa in rete.

⁴¹ Alcuni dati relativi ai consumi energetici sono il risultato di stime

CONSUMI ENERGETICI DEL GRUPPO PER FONTE

(valori in GJ)



ENERGY SAVING NELL'AMBITO DELLA RIQUALIFICAZIONE DELL'ILLUMINAZIONE PUBBLICA

La salvaguardia e la tutela dell'ambiente si raggiungono anche mediante l'uso razionale delle risorse: per questo motivo, gli interventi di razionalizzazione dei consumi generati dagli impianti di illuminazione pubblica rappresentano un'importante misura di contenimento energetico. Euroimpianti è la società del Gruppo che gestisce progetti impiantistici sia in mercati captive che extra-captive. Le principali attività riguardano la progettazione, realizzazione e manutenzione di impianti ad alto contenuto tecnologico. In tale ambito Euroimpianti ha sviluppato una serie di attività all'interno dei progetti di Energy Saving che prevedono interventi di riqualificazione dell'illuminazione pubblica finalizzati all'abbattimento dei consumi elettrici, dell'inquinamento luminoso e al miglioramento delle performance grazie all'illuminazione LED.

Inoltre, le azioni prevedono:

- l'applicazione delle ultime tecnologie in abbinamento all'illuminazione pubblica per aumentare la fruibilità dei sistemi mediante la telegestione e l'integrazione della rete con servizi informativi per l'utenza, TVCC e WI-FI (Smart city);
- lo sviluppo di progetti di efficienza energetica in modalità ESCo (Energy Service Company) con la conseguente diminuzione dei consumi di energia primaria a parità di servizi finali. In ambito ESCo, nel corso dell'anno 2022 sono proseguiti i contratti di concessione del servizio di gestione e manutenzione degli impianti di illuminazione pubblica - compresa la fornitura dei vettori energetici - dei comuni di Piossasco e Giaveno, entrambi nella provincia di Torino e sono state completate le attività di diagnosi energetica e di efficientamento degli impianti di illuminazione dello svincolo di Cuneo Est dell'Autostrada A33 Asti-Cuneo.
- lo sviluppo di competenze volte alla progettazione e alla realizzazione di edifici a ridotto consumo di energia primaria utilizzando tecnologie a basso impatto ambientale, anche con livelli di classificazione LEED (Leadership in Energy and Environmental Design).

- Nel corso dell'anno 2022 sono terminate le attività di costruzione degli impianti tecnologici presso il Nuovo Ospedale Galeazzi di Milano, in ottemperanza alle prescrizioni del protocollo LEED per l'ottenimento della certificazione LEED livello GOLD.



PIANO DI EFFICIENTAMENTO 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 al pari con le più avanzate performance di sostenibilità.

In tal senso, per tutto il 2022 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. 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 ed è in atto un'attività di implementazione del nuovo sistema che ad oggi è introdotto per la gestione delle gallerie completamente adeguate

di SAV (3), di SALT tronco A12 (13), SALT tronco A15 (4) e AdF tronco A6 (2 di 7).

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.

EMISSIONI

Nel 2022 le emissioni dirette di CO₂e (Scope 1⁴²) sono state pari a circa 85.879 tonnellate (62.435 tonnellate nel 2021), le emissioni indirette (Scope 2⁴³) sono state pari a circa 10.081 tonnellate di CO₂

(market based, 15.237 tonnellate nel 2021) e circa 41.563 tonnellate di CO₂ (location based, 47.818 tonnellate nel 2021) e le emissioni indirette di Scope 3⁴⁴ sono state pari a 2.314.537 tonnellate di CO₂e (1.975.763 tonnellate nel 2021).

TOTALE EMISSIONI DIRETTE (SCOPE1) [tCO₂e] E INDIRETTE (SCOPE 2) [tCO₂] E INDIRETTE SCOPE 3 [tCO₂e]⁴⁵

	2021	2022
Scope 1	62.435	85.879
Scope 2 (market based)	15.237	10.081
Totale Scope 1 e Scope 2 (market based)	77.672	95.960
Scope 2 (location based)	47.818	41.563
Scope 3	1.975.763	2.314.537
Purchased goods and services	1.872.530	2.180.218
Capital goods	15.923	40.587
Fuel-and-energy-related activities	27.413	28.619
Upstream transportation and distribution	15.240	16.897
Waste generated in operations	2.799	2.399
Employee commuting	20.400	22.222
Investment	21.459	23.595
Totale Scope 1, Scope 2 (market based) e Scope 3	2.053.435	2.410.497

Il totale emissioni Scope 1 e Scope 2 (market based) aumenta del 24% a causa del consolidamento dei dati di tutto l'anno delle società del Gruppo EcoRodovias e del Gruppo S.I.T.A.F.. L'incremento delle emissioni Scope 3 si riferisce principalmente all'aumento della categoria Purchased goods and

services in relazione all'acquisto di categorie di materie prime a elevato fattore di emissione, quali ferro e acciaio e conglomerati bituminosi e al consolidamento dei dati di tutto l'anno delle società del Gruppo EcoRodovias e del Gruppo S.I.T.A.F..

⁴² Scope 1 (emissioni dirette): rientrano in questa categoria le emissioni da fonti di proprietà o controllate dall'organizzazione

⁴³ 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 CO₂, tuttavia la % di metano e protossido di azoto ha un effetto trascurabile sulle emissioni totali di gas serra (CO₂ equivalenti) come desumibile dalla letteratura tecnica di riferimento

⁴⁴ Scope 3 (emissioni indirette): rientrano in questa categoria le emissioni dovute all'attività dell'azienda che includono le fonti emissive non sono sotto il diretto controllo aziendale, ma le cui emissioni sono indirettamente dovute all'attività aziendale

⁴⁵ Fonte dei fattori di conversione utilizzati: DEFRA 2022. Fonte dei fattori di emissione utilizzati: TERNA 2020 e AIB 2021

LE EMISSIONI DI SCOPE 3

Oltre alle emissioni di Scope 1 e Scope 2, ASTM ha calcolato o stimato anche le emissioni indirette di Scope 3 selezionando le categorie ritenute rilevanti per il Gruppo.

In particolare, sono state calcolate le seguenti categorie di emissioni: Purchased goods and services (parzialmente calcolate, in parte stimate attraverso lo strumento di screening Scope 3, Quantis - "The Scope 3 Evaluator"), Fuel-and-energy-related activities (non incluse negli Scope 1 o 2) e Waste generated in operations. Inoltre, il Gruppo ha stimato le seguenti categorie di emissioni di GHG Scope 3 identificate secondo le linee guida del GHG Protocol attraverso lo strumento di screening Scope 3 Quantis - "The Scope 3 Evaluator", rilasciato dal GHG Protocol in collaborazione con Quantis: Purchased goods and services (parzialmente calcolate, in parte stimate attraverso lo strumento di screening Scope 3, Quantis - "The Scope 3 Evaluator"), Capital goods, Upstream transportation and distribution, Employee commuting e Investment.

Le altre categorie di emissioni incluse nel GHG Protocol Scope 3 Standard sono state ritenute non applicabili o non rilevanti.



INIZIATIVE DI RISPARMIO ENERGETICO 2022

Tra le principali iniziative messe in atto durante l'esercizio 2022 dalle società del Gruppo per il raggiungimento di un maggiore risparmio energetico figura l'efficientamento degli impianti di illuminazione su S.A.T.A.P. A4 che ha prodotto un risparmio energetico complessivo di 423 MWh annui.

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

Nell'ottica di un processo in continuo miglioramento, nel corso del 2022 è stato avviato un programma per il cambio della piattaforma informatica di riferimento per la qualifica dei fornitori di Itinera S.p.A..

In tale ambito, considerato l'impegno del Gruppo nella lotta al cambiamento climatico ed in particolare nel monitoraggio e nella riduzione delle emissioni della catena del valore, Itinera ha richiesto a circa 40 tra i suoi fornitori principali l'adesione ad un modulo specifico di tracciamento delle emissioni - Carbon Tracker. Attraverso questo modulo i fornitori potranno condividere i dati necessari al calcolo delle emissioni indirette di Scope 3 da beni e servizi acquistati.



CONSUMI IDRICI

Nel 2022 le società del Gruppo ASTM hanno consumato complessivamente circa 999 mila megalitri (ML) d'acqua (688 ML nel 2021).

In particolare, circa il 57% (59% nel 2021) del prelievo idrico fa riferimento a risorse idriche di terze parti⁴⁶, l'11% (11% nel 2021) ad acque di superficie, circa il 32% (30% nel 2021) ad acque sotterranee, e il 0% circa ad acqua di mare (0,1% nel 2021).

CONSUMI IDRICI⁴⁷ DEL GRUPPO

(valori espressi in ML)

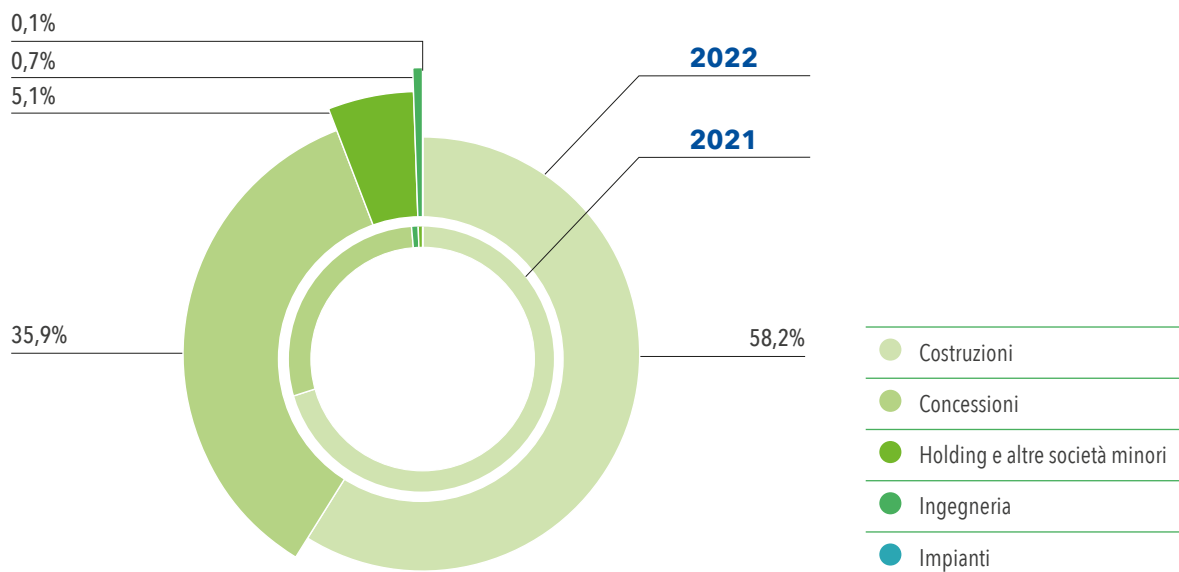
	2021		2022	
	Tutte le aree	Aree a stress idrico	Tutte le aree	Aree a stress idrico
Acque di superficie	73	59	113	16
<i>acque dolci</i>	71	56	113	16
<i>altre tipologie di acqua</i>	2	2	-	-
Acque sotterranee	206	164	317	118
<i>acque dolci</i>	74	32	257	58
<i>altre tipologie di acqua</i>	133	132	60	60
Acqua di mare	1	1	-	-
<i>acque dolci</i>	-	-	-	-
<i>altre tipologie di acqua</i>	1	1	-	-
Acqua prodotta	-	-	-	-
<i>acque dolci</i>	-	-	-	-
<i>altre tipologie di acqua</i>	-	-	-	-
Risorse idriche di terze parti	408	334	569	403
<i>acque dolci</i>	339	269	485	318
<i>altre tipologie di acqua</i>	69	66	85	85
Risorse idriche di terze parti per fonte		334		403
<i>acque di superficie</i>		143		186
<i>falda acquifera</i>		130		73
<i>acqua marina</i>		62		144
<i>acqua prodotta</i>		-		-
Totale acqua	688	558	999	537
<i>di cui joint operation</i>	337	314	268	258

⁴⁶ Per «acqua di terze parti» s'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 effluenti

⁴⁷ Alcuni dati relativi ai consumi idrici sono il risultato di stime

CONSUMI IDRICI DEL GRUPPO PER BUSINESS

(% espresse sui valori in ML)



Come evidenziato dal grafico, il 58 % dei consumi idrici interessano il settore delle costruzioni (70% nel 2021). In particolare, l'utilizzo di acqua avviene principalmente nei cantieri, con un consumo di 581 ML (486 ML pari nel 2021).

Con riferimento al settore delle concessioni nei cantieri manutentivi si evidenzia un consumo pari a 357 ML (192 ML nel 2021), che rappresenta circa il 36% dei consumi totali del Gruppo (28% nel 2021).

L'utilizzo di acqua per i settori ingegneria, tecnologia e altro risulta invece significativamente inferiore: si attesta ad un livello di 59 ML pari al 6% dei consumi totali del Gruppo (10 ML pari al 2% dei consumi totali del Gruppo nel 2021), 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 è originato dal settore costruzioni (91% del totale). A seguire i settori delle concessioni, con circa l'8% e infine i settori ingegneria, tecnologia, impianti e holding, che insieme contano meno dell'1%. La percentuale di rifiuti attribuibile al settore delle concessioni è in aumento rispetto allo scorso anno a causa dell'ingresso nel perimetro di consolidamento del Gruppo EcoRodo-

vias che smaltisce direttamente considerevoli quantità di fresato d'asfalto.

I rifiuti passano da oltre 870 mila tonnellate nel 2021 a oltre 1.601 mila tonnellate nel 2022 con un incremento dell'84%.

Nel 2022 la maggioranza dei rifiuti prodotti dal Gruppo è stata riciclata e riutilizzata (94%, 79% nel 2021), mentre circa il 6% è smaltito in discarica, incenerito o dismesso in altro modo. Lo smaltimento dei rifiuti è gestito tramite servizi municipali e ditte specializzate. La quasi totalità dei rifiuti (99%) rientra nella categoria dei non pericolosi e la maggior parte dei rifiuti pericolosi (877 tonnellate) provengono dal cantiere dello Storstrøm Bridge e proviene dalla movimentazione dei materiali presenti precedentemente all'avvio del progetto e di proprietà/produzione dell'Autorità Portuale.

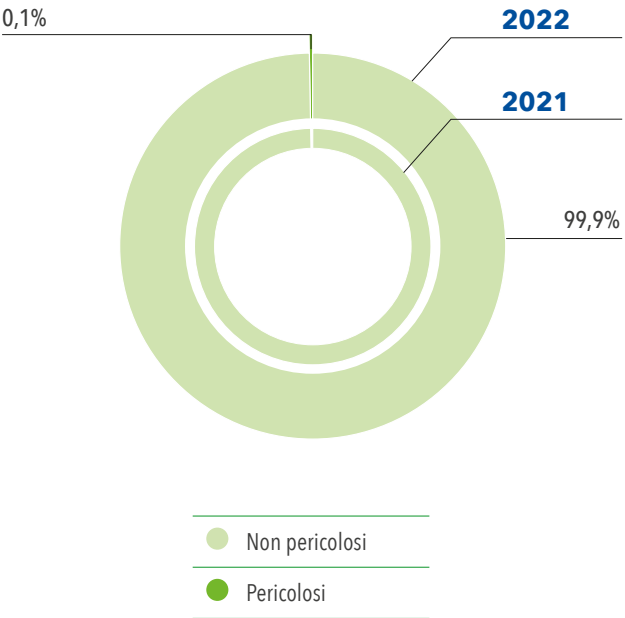
RIFIUTI DEL GRUPPO PER METODO DI SMALTIMENTO

(valori espressi in tonnellate)

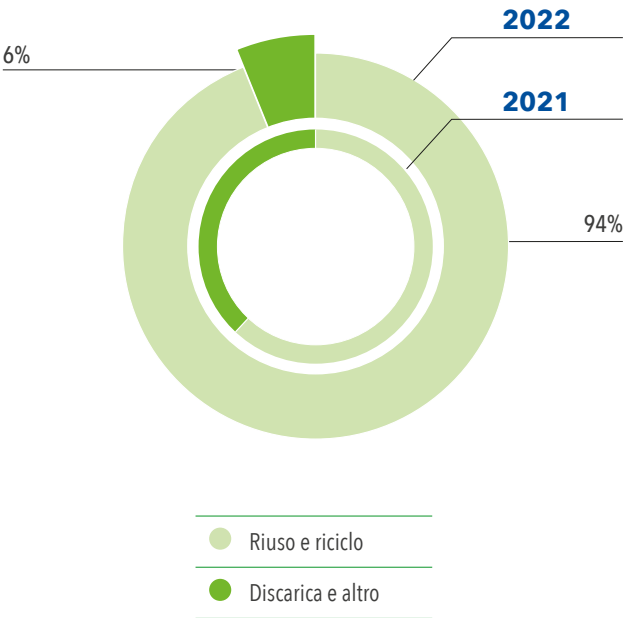
METODO DI SMALTIMENTO	2021				2022			
	Pericolosi	Non Pericolosi	Totale	% Totale	Pericolosi	Non Pericolosi	Totale	% Totale
Riuso [t]	2	129.112	129.114	10,8%	0	295.865	295.865	18,47%
Riciclo [t]	76	883.550 ⁴⁸	883.626	73,9%	372	1.211.471	1.211.843	75,65%
Recupero energetico [t]	48	524	572	0,0%	106	492	598	0,04%
Incenerimento [t]	13	655	668	0,1%	26	377	403	0,03%
Discarica [t]	124	90.980	91.104	7,6%	617	55.682	56.299	3,51%
Altro [t]	1.658	88.415	90.073	7,5%	941	35.969	36.910	2,30%
Totale	1.921	1.193.236	1.195.157	100,0%	2.062	1.599.856	1.601.918	100%
<i>di cui joint operation</i>	30	652.325	652.355	54,6%	56	735.584	735.640	45,92%

⁴⁸ Il dato 2021 relativo ai rifiuti non pericolosi riciclati è stato riesposto per una migliore comparazione con il dato 2022.

RIFIUTI DEL GRUPPO PER TIPOLOGIA



RIFIUTI DEL GRUPPO PER METODO DI SMALTIMENTO



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 2022 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 debbano completare gli interventi nei 15 anni successivi.

Al 31 dicembre 2022 sono stati installati complessivamente circa 165 km di barriere antirumore lungo le tratte autostradali del Gruppo, di cui circa 9 km realizzati nel 2022.

Nella tabella di seguito il dettaglio per singola concessionaria in Italia.

BARRIERE ANTIRUMORE SULLA RETE ITALIANA (valori espressi in km)

	2021 (SVILUPPO IN KM)	2022 (SVILUPPO IN KM)
A4 Torino-Milano	26,6	27,9
A21 Torino-Piacenza	15,5	15,5
A6 Torino-Savona	7,7	7,7
A12 Livorno-Sestri Levante	26,3	31,3
A15 Parma-La Spezia	9,0	9,0
A33 Asti-Cuneo	8,4	8,4
A10 Savona-Ventimiglia	10,5	10,7
A5 Quincinetto-Aosta Ovest	2,1	2,5
A21 Piacenza-Cremona-Brescia	11,1	12,9
A5 Torino-Quincinetto e Ivrea-Santhià A55 Tangenziale di Torino e Torino-Pinerolo	28,4	28,4
A32 Torino-Bardonecchia T4 Traforo Frejus	11,2	11,2
Totale	156,8	165,5

Nelle tratte autostradali di competenza delle concessionarie italiane del Gruppo è stato utilizzato l'asfalto drenante ogniquale le caratteristiche del tracciato lo permettevano. Si evidenzia infatti che la stesura di tale pavimentazione non è consentita, per motivi di sicurezza, nelle gallerie e non è consigliata nei tratti soggetti a frequenti precipitazioni nevose nei mesi invernali. La pavimentazione drenante antirumore è attualmente presente su circa il 62% dell'estesa chilometrica complessiva gestita dalle società concessionarie del Gruppo in Italia che rappresenta la quasi totalità delle tratte autostradali dove tale tipologia di asfalto è utilizzabile.

Anche per il settore costruzioni, l'aspetto ambientale del rumore che viene generato da lavorazioni nei cantieri (es. scavi e movimento terre, montaggio manufatti, impianti di betonaggio, movimentazione di mezzi operativi) è gestito in base alla localizzazione del cantiere, come da specifica istruzione operativa.

POLITICA SULLA BIODIVERSITÀ

Il Consiglio di Amministrazione di ASTM ha approvato a novembre 2020 la Politica sulla biodiversità.

ASTM e le proprie controllate si impegnano nella conservazione e tutela della biodiversità e dei servizi ecosistemici. In tale ambito la sopracitata Politica definisce l'impegno del Gruppo in relazione alla tutela della biodiversità.

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 nella strategia del Gruppo, inclusa la sua considerazione nelle decisioni relative alle fasi di costruzione, gestione e smantellamento di qualsiasi infrastruttura.

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 2022 le attività previste dai Piani di monitoraggio ambientale, definiti in fase progettuale, hanno interessato principalmente i tratti autostradali A4 Torino-Milano, l'autostrada A12 Livorno-Sestri Levante e la costruenda Variante alla SP357R in prossimità dell'abitato di Noceto (Tangenziale di Noceto). In particolare, in coerenza con l'evoluzione dei lavori di

ammodernamento dell'infrastruttura in corrispondenza del tratto tra Pero e Milano, sono proseguiti e giunti a termine nel corrente anno i monitoraggi di corso d'opera, analogamente sono proseguite le attività di corso d'opera in corrispondenza dell'Interconnessione tra A12 Sestri Levante-Livorno e A15 Parma-La Spezia, mentre con riferimento alla Tangenziale di Noceto si sono conclusi i monitoraggi della fase di ante operam e sono stati avviati quelli di corso d'opera, oltre all'attività di audit ambientale, fondamentale ai fini della verifica delle ripercussioni ambientali generate dalle attività lavorative all'interno dei confini del cantiere.

Sono proseguite inoltre le attività di monitoraggio realizzate in corrispondenza 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 anche alle componenti vegetazionali e faunistiche ricadenti nelle opere a verde.

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. Lungo le tratte autostradali del Gruppo sono già state realizzate 32 delle 59 vasche previste.

Nel mese di ottobre 2022, lungo l'autostrada A4 Torino-Milano e più precisamente a Biandrate-Vicolungo, è partita la costruzione di un punto di accumulo delle **acque piovane** da seimila metri cubi: 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).



[Leggi la news](#)

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 2022 questo settore.

Le concessionarie italiane del Gruppo si sono dotate di un Piano d'Azione per il Mantenimento in efficienza dell'Infrastruttura (PAMI) che in particolare per "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 segnala la prosecuzione nel corso del 2022 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. Parimenti prosegue, attraverso tavoli tecnici, il continuo dialogo della concessionaria con Enti Locali, Protezione Civile Nazionale e tutti gli attori interessati dal fenomeno. In tale ambito nel corso del 2022 si è positivamente conclusa la Conferenza dei Servizi relativa all'intervento di protezione della tratta autostradale interessata dal fenomeno di caduta massi con il conseguente avvio della progettazione esecutiva tesa ad una rapida esecuzione delle opere.

Prosegue inoltre, sempre per la concessionaria S.A.V., l'attività di gestione del rischio idraulico e idrogeologico correlato agli eventi meteorologici di carattere eccezionale, attraverso la rete di monitoraggio idrometrico, e del transito di materiale solido in corrispondenza di alcune sezioni critiche di sovrappasso dell'infrastruttura autostradale sui corsi d'acqua, con il supporto tecnico-scientifico del Centro di Competenza per la Protezione Civile dell'Università di Firenze.

Dai primi anni 2000 ad oggi lo studio del rischio idrogeologico di cui dispone la concessionaria SALT ha permesso di individuare, censire e sorvegliare oltre 100 movimenti franosi che interessano il tracciato autostradale dell'Autostrada A15 Parma-La Spezia. Nel corso del 2022 sono state effettuate per ciascun dissesto tutte le ricognizioni e i rilievi secondo le frequenze definite e programmate, con lo scopo di monitorare la tendenza evolutiva, nonché numerose verifiche in campo al fine di valutare sia lo stato di avanzamento di lavorazioni specifiche sia lo stato di conservazione dei presidi utilizzati per il monitoraggio. I dissesti considerati a rischio maggiore, oltre ai normali sopralluoghi annuali, vengono sottoposti a ulteriori controlli mediante strumentazioni specifiche che sono state installate sulle strutture per garantire un monitoraggio "in continuo" del dissesto

anche durante gli eventi critici e offrire la possibilità di effettuare il controllo da remoto attraverso un sito dedicato. Tali dissesti vengono sottoposti anche a un controllo topografico semestrale o annuale, effettuato da personale tecnico specializzato della concessionaria SALT con la collaborazione, per il controllo dei punti di stazione e orientamento, dell'Università degli Studi di Parma. Nel 2022 ci si è inoltre focalizzati su alcune problematiche relative a dissesti, di interesse regionale, che coinvolgono infrastrutture in sottterraneo. Sono state pertanto valutate soluzioni, ancora in fase di sperimentazione pratica, destinate al controllo della falda al fine di verificare la diretta risposta dei movimenti gravitativi e quindi delle opere d'arte. In altri casi (ad esempio ponti e viadotti) sono state studiate soluzioni che tengano in considerazione la geomorfologia e lo stato dei luoghi (in relazione all'andamento meteorologico generale) al fine di evitare interferenze particolarmente dirette che possano, nel breve periodo, diminuire la vita dell'opera stessa.

Il monitoraggio dell'evoluzione dei fenomeni franosi consente infine di pianificare e programmare azioni specifiche su diverse scale di intervento. Nel corso dell'esercizio 2022 sono stati effettuati 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.

A seguito del completamento dei lavori di sistemazione e consolidamento del versante in località Madonna del Monte intervenuto nella prima parte del 2022, sono giunte alla conclusione anche le attività messe in atto da Autostrada dei Fiori dopo il noto evento franoso che, durante l'esercizio 2019, ha determinato il parziale crollo del viadotto Madonna del Monte ubicato tra gli svincoli di Savona e Altare in carreggiata direzione Torino - al fine di monitorare l'evoluzione del suddetto fenomeno franoso.

Nell'anno 2022 sono state avviate le valutazioni per il calcolo delle classi di attenzione idraulica e frane per tutte le opere delle reti autostradali con dimensione 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 2022 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, nel corso della quinta stagione vegetativa, sono state condotte attività di gestione e di monitoraggio dei rimboschimenti sperimentali realizzati nella primavera del 2018. Al termine di suddetta stagione, il soprassuolo arboreo e quello arbustivo evidenziano un accrescimento in linea con quello registrato già a partire dal secondo anno dalla messa a dimora delle piante. L'altezza dominante del rimboschimento si attesta intorno ai dodici metri e l'ombreggiamento prodotto dal popolamento assicura migliori condizioni di sopravvivenza e di sviluppo agli individui che saranno messi a dimora successivamente. 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 dove, con l'occasione, vengono appositamente studiati specifici interventi di deframmentazione.

GLI IMPATTI DEL GRUPPO SULLA BIODIVERSITÀ

Il Gruppo ASTM ha sviluppato una mappatura degli impatti sulla biodiversità delle attività operative in essere al 31 dicembre 2022 in termini di reti autostradali in gestione e cantieri. Tale analisi è stata svolta 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 Conservation 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'area 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.

Si ricorda ad esempio la realizzazione di sei manufatti scatolari di dimensioni elevate (3x2 metri) con funzione dedicata al passaggio della fauna nella zona dove l'Autostrada A4 Torino-Milano attraversa il territorio del Parco del Ticino. Questi manufatti sono stati oggetto di specifico monitoraggio - tramite fototrappole - che ne ha testimoniato l'efficacia registrando un discreto passaggio di fauna sia di piccola che media dimensione.

In aggiunta alle aree aperte sottese ai viadotti e alla viabilità secondaria, nel corpo stradale delle infrastrutture del Gruppo possono essere individuati più di 600 manufatti che per dimensione e localizzazione assolvono alla funzione di passaggio faunistico. Un esempio sono i tombini di grandi dimensioni

(1,5x1,5 metri) collocati in zone caratterizzate da elevati livelli di biodiversità che consentono il passaggio degli animali.

Nell'ambito degli investimenti finalizzati al miglioramento del sistema autostradale e della tutela ambientale sono state avviate significative opere per il potenziamento delle reti di recinzione autostradali, con l'obiettivo di adeguare le reti di protezione nei tratti maggiormente esposti al potenziale scavalco 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 in corso di realizzazione lavori per uno sviluppo di circa 100 km di rete, di cui 20 km ultimati nel corso del 2022, mentre lungo la trat-

ta A10 Savona-Ventimiglia sono in corso di realizzazione lavori per uno sviluppo di circa 40 km, di cui 14 km ultimati nel 2022.

In relazione alle attività collegate alla realizzazione del TI.BRE., nel corso dell'anno 2022 è proseguito il monitoraggio dei nidi artificiali installati durante il precedente esercizio per favorire lo sviluppo della colonia di falco cuculo insediatasi nei pressi del cantiere stesso. Tali cassette nido hanno garantito, anche quest'anno, alle coppie in riproduzione maggior protezione dai predatori e conseguentemente la crescita di nuovi esemplari. Le risultanze delle verifiche su tutti i nidi utilizzati dalla specie in esame sono state inserite in apposite schede di misura incluse nel SIT (Sistema Informativo Territoriale) e accessibili al pubblico. Contemporaneamente sono state monitorate, nelle aree interessate dalle lavorazioni, anche altri esemplari di avifauna nonché specie ittiche di particolare interesse.

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 cercato 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 2022, 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.

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.

IL RIUTILIZZO DEL FRESATO D'ASFALTO

L'applicazione della normativa in merito alla cessazione della qualifica di rifiuto del conglomerato bituminoso ha consentito al Gruppo ASTM di intraprendere, nel corso del 2022, nuove iniziative, favorendo il riutilizzo di questo materiale e il ricorso a fornitori esterni per la realizzazione di nuove miscele bituminose e la produzione di aggregati, nell'ambito di progetti di economia circolare.

Inoltre, a partire dal 2021 il Gruppo ASTM, tramite S.I.N.A., ha attivato contratti di ricerca con il Dipartimento di Ingegneria Civile, Chimica, Ambientale e dei Materiali, Alma Mater Studiorum dell'Università di Bologna in merito alle potenzialità di impiego dell'asfalto di riciclo ed additivi chimici speciali nelle pavimentazioni stradali per la realizzazione di infrastrutture viarie maggiormente ecosostenibili. Infatti, l'uso dell'asfalto di riciclo nelle nuove applicazioni permetterebbe di ridurre i quantitativi di materiale da smaltire in discarica e la richiesta di nuove risorse naturali vergini.

Lo studio ha trattato lo stato dell'arte delle metodologie e tecnologie presenti nel mercato per l'impiego del fresato d'asfalto (RAP) e di Composti Polimerici Speciali (SPC) nella produzione di conglomerati bituminosi, verificandone il mantenimento delle prestazioni in termini di sicurezza, vita utile e comfort per l'utente ed esprimendo le opportune valutazioni economico - ambientali tramite approcci Life Cycle Analysis (LCA) e Life Cycle Costing (LCC). Dalle risultanze dello studio emerge come la maggiore durabilità di questi innovativi strati di pavimentazione

rispetto alle soluzioni comunemente adottate, e l'utilizzo di maggiori quantità di materiali riciclati e/o recuperati, portano ad una notevole riduzione delle emissioni di CO₂ equivalente durante il ciclo produttivo della miscela bituminosa.

Questa nuova iniziativa si affianca alle consuete attività di riciclo oramai eseguite dal Gruppo ASTM,

tra cui si ricorda il riciclaggio a freddo del RAP nella realizzazione della sovrastruttura stradale dell'Ammodernamento dell'Autostrada Torino-Milano (con utilizzo di circa 1 milione di metri cubi di RAP) e il recupero in sito dello strato di base mediante la tecnica del bitume schiumato per diversi interventi di manutenzione eseguiti durante il 2022.

A4 TORINO-MILANO: PRIMA AUTOSTRADA IN EUROPA CON ASFALTO GREEN E HI-TECH

Sul tratto autostradale A4 (Torino-Milano) il Gruppo ASTM impiegherà Gipave, una tecnologia per asfalti che utilizza un processo brevettato e innovativo, risultato di una ricerca durata sei anni, condotta da Iterchimica, azienda italiana che opera in oltre 90 Paesi, leader nella produzione e messa a punto di prodotti e tecnologie per asfalti sostenibili, in collaborazione con G.Eco (Gruppo A2A), Università degli Studi di Milano-Bicocca e Directa Plus. I lavori interesseranno entrambe le direzioni di marcia per un totale di 250 km.

L'attività di ripavimentazione renderà l'autostrada A4 la prima in Europa ad utilizzare un asfalto green e hi-tech grazie all'impiego del grafene e del 70% di asfalto riciclato. Tale attività si inserisce all'interno del più ampio progetto "Smart Roads" del Gruppo ASTM. In particolare, l'impiego della tecnologia Gipave garantirà maggiori prestazioni in termini di sostenibilità e resistenza, sino ad incrementare - fino al 75% - la durata della pavimentazione rispetto alle migliori alternative attualmente utilizzate sul mercato. Questa soluzione permetterà quindi di ridurre i consumi energetici di circa 90 milioni di kWh (-30%), corrispondenti al fabbisogno annuale di circa 30.000 famiglie e consentirà l'abbattimento di 18.350.000 kg di emissioni di CO₂eq (il 38,5% in meno) pari all'azione di assorbimento di circa 115.000 alberi.

Inoltre, rispetto ad una pavimentazione realizzata con metodologia tradizionale, per questa attività verranno riutilizzati circa 1,5 milioni di kg di plastiche dure (pari circa al peso di oltre 1.200 automobili), risparmiando quasi 23 milioni di kg di bitume e circa 480 milioni di kg di materie prime estratte da cave (-40% di materiali non rinnovabili impiegati rispetto alle tecnologie tradizionali).

CRITERI AMBIENTALI MINIMI (CAM)

Anche nel corso del 2022, 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 va-

rie 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. 50/2016.

Il lavoro, che ha registrato un rallentamento rispetto ai precedenti anni, è stato finalizzato a fornire contributi tecnici e suggerimenti per l'emanazione di un documento che risponda all'imprescindibile esigenza

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.

Nell'anno 2022 è stata avviata una collaborazione con ICMQ per la valutazione di pre-assessment Envision in vista della certificazione di alcuni progetti di Gruppo. In particolare, è stata condotta per il "Progetto sperimentale di ammodernamento/trasformazione resiliente, digitale e sostenibile della A4 Torino-Milano" una valutazione, secondo la metrica del Protocollo Envision, degli impatti e dei benefici dell'intera opera in base agli elementi già presenti nel progetto esaminato, nonché l'individuazione del potenziale livello di soddisfacimento relativamente alle tematiche previste dal protocollo.

S.I.N.A. ha quindi avviato un processo di definizione di specifiche linee guida per la progressiva integrazione dei principi del protocollo Envision all'interno della progettazione.

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 del Gruppo), nella gestione delle terre e rocce da scavo e nella conduzione degli audit ambientali di cantiere.

S.I.N.A. detiene inoltre competenze specifiche e specialistiche nel settore del monitoraggio ambientale e nella progettazione e organizzazione di banche dati e sistemi informativi territoriali dedicati alla gestione dei dati delle varie matrici ambientali.

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. Tra le attività, il comitato si prefigge una valutazione e aggiornamento del PIARC Climate Change Adaptation Framework.

za 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 attesa che siano definiti i CAM specifici per il settore delle strade, l'attenzione è stata 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 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 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).

INNOVAZIONE TECNOLOGICHE PER LA TRANSIZIONE ECOLOGICA

Il Gruppo ASTM, attraverso le concessionarie controllate, ha confermato la mission di rendere il miglior servizio possibile ai propri clienti, attraverso infrastrutture sicure e soluzioni applicate innovative, resilienti e sostenibili, affidando a S.I.N.A. l'elaborazione - nel corso del 2022 - di un progetto 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 Ghisolfà.

L'approccio adottato consentirà di sviluppare la nuova realtà del sistema autostradale, che creerà:

- 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.

Gli obiettivi primari del progetto possono essere

sinteticamente suddivisi in 3 macro ambiti di intervento:

Obiettivo di Sostenibilità ambientale:

- 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 CO₂ 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.

Obiettivo di Sicurezza Stradale e Assistenza alla Guida (Trasporto Intelligente):

- 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 transiti 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.

Obiettivo di Monitoraggio infrastruttura e Manutenzione:

- Manutenzione predittiva delle opere d'arte basata sui dati raccolti dai sensori per prevedere e realizzare tutti gli interventi necessari per le opere di ripristino all'insorgenza dei primi sintomi di deterioramento.
- Disseminazione di sensori nel manto stradale, su ponti, svincoli e barriere: realizzazione di un sistema di monitoraggio degli strati profondi della pavimentazione stradale, per il rilevamento di cedimenti strutturali, e di monitoraggio delle strutture con un sistema di sensori dedicati installati nei punti significativi e/o critici.

Rilevamento condizioni meteorologiche: Integrazione degli esistenti sistemi di controllo delle condizioni meteo in itinere con installazione di una stazione meteorologica.



05

The background of the top half of the page is a photograph of a cable-stayed bridge tower. The tower is a dark, curved structure with several stay cables extending downwards. The sky is a vibrant blue with scattered white clouds. A thin blue line runs vertically along the left side of the page, starting from the top and curving at the bottom.

ALLEGATI

- 152** Tassonomia Europea: Modelli per gli indicatori fondamentali di prestazione (KPI) delle imprese non finanziarie
- 164** Tabella del perimetro degli aspetti materiali per il Gruppo ASTM
- 166** GRI Content Index
- 174** Tabella degli indicatori SASB

TASSONOMIA EUROPEA: MODELLI PER GLI INDICATORI FONDAMENTALI DI PRESTAZIONE (KPI) DELLE IMPRESE NON FINANZIARIE

MODELLO – QUOTA DEL FATTURATO DERIVANTE DA PRODOTTI O SERVIZI ASSOCIATI AD ATTIVITÀ ECONOMICHE ALLINEATE ALLA TASSONOMIA – INFORMATIVA RELATIVA ALL'ANNO 2022

				Criteri per il contributo sostanziale							
Attività economiche (1)	Codice/i (2)	Fatturato assoluto (3)	Quota del fatturato (4)	Mitigazione dei cambiamenti climatici (5)	Adattamento ai cambiamenti climatici (6)	Acque e risorse marine (7)	Economia circolare (8)	Inquinamento (9)	Biodiversità ed ecosistemi (10)	Mitigazione dei cambiamenti climatici (11)	
		€/MLN	%	%	%	%	%	%	%	S/N	

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	6.15	856,89	25,41%	25,41%	0,00%						
Costruzione di nuovi edifici	7.1	51,54	1,53%	1,53%	0,00%						
Installazione, manutenzione e riparazione di dispositivi per l'efficienza energetica	7.3	7,61	0,23%	0,23%	0,00%						
Installazione, manutenzione e riparazione di strumenti e dispositivi per la misurazione, la regolazione e il controllo delle prestazioni energetiche degli edifici	7.5	3,04	0,09%	0,09%	0,00%						
Installazione, manutenzione e riparazione di tecnologie per le energie rinnovabili	7.6	3,62	0,11%	0,11%	0,00%						
Fatturato delle attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia) (A.1)		922,69	27,36%	27,36%	0,00%						

Criteri per "non arrecare un danno significativo"									
	Adattamento ai cambiamenti climatici (12)	Acque e risorse marine (13)	Economia circolare (14)	Inquinamento (15)	Biodiversità ed ecosistemi (16)	Garanzie minime di salvaguardia (17)	Quota di fatturato allineato alla tassonomia, Anno 2022 (18)	"Categoria (attività abilitante) (20)"	"Categoria (attività di transizione) (21)"
	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	PERCENTUALE	A	T
	S	S	S	S	S	S	25,41%	A	
	S	S	S	S	S	S	1,53%		
	S			S		S	0,23%	A	
	S					S	0,09%	A	
	S					S	0,11%	A	
							27,36%		

				Criteri per il contributo sostanziale							
Attività economiche (1)	Codice/i (2)	Fatturato assoluto (3)	Quota del fatturato (4)	Mitigazione dei cambiamenti climatici (5)	Adattamento ai cambiamenti climatici (6)	Acque e risorse marine (7)	Economia circolare (8)	Inquinamento (9)	Biodiversità ed ecosistemi (10)	Mitigazione dei cambiamenti climatici (11)	
		€/MLN	%	%	%	%	%	%	%	S/N	

A.2 Attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia)

Infrastrutture per il trasporto ferroviario	6.14	343,04	10,17%								
Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico a basse emissioni di carbonio	6.15	1.762,23	52,25%								
Infrastrutture che consentono il trasporto per vie d'acqua a basse emissioni di carbonio	6.16	79,96	2,37%								
Infrastrutture aeroportuali a basse emissioni di carbonio	6.17	7,19	0,21%								
Costruzione di nuovi edifici	7.1	78,83	2,34%								
Installazione, manutenzione e riparazione di dispositivi per l'efficienza energetica	7.3	4,47	0,13%								
Fatturato delle attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia) (A.2)		2.275,73	67,47%								
Totale (A.1 + A.2)		3.198,42	94,83%								
B. ATTIVITA' NON AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA											
Fatturato delle attività non ammissibili alla tassonomia (B)		174,35	5,17%								
Totale (A + B)		3.372,77	100,00%								

MODELLO – QUOTA DELLE SPESE IN CONTO CAPITALE DERIVANTI DA PRODOTTI O SERVIZI ASSOCIATI AD ATTIVITÀ ECONOMICHE ALLINEATE ALLA TASSONOMIA – INFORMATIVA RELATIVA ALL'ANNO 2022

				Criteri per il contributo sostanziale							
Attività economiche (1)	Codice/i (2)	Spese in conto capitale assolute (3)	Quota di spese in conto capitale (4)	Mitigazione dei cambiamenti climatici (5)	Adattamento ai cambiamenti climatici (6)	Acque e risorse marine (7)	Economia circolare (8)	Inquinamento (9)	Biodiversità ed ecosistemi (10)	Mitigazione dei cambiamenti climatici (11)	
		€/MLN	%	%	%	%	%	%	%	S/N	
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	6.15	398,84	27,67%	27,67%	0,00%						
Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico a basse emissioni di carbonio	6.15	102,23	7,09%	0,00%	7,09%					S	
Costruzione di nuovi edifici	7.1	1,19	0,08%	0,08%	0,00%						
Installazione, manutenzione e riparazione di dispositivi per l'efficienza energetica	7.3	0,18	0,01%	0,01%	0,00%						
Installazione, manutenzione e riparazione di tecnologie per le energie rinnovabili	7.6	1,03	0,07%	0,07%	0,00%						
Spese in conto capitale delle attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia) (A.1)		503,48	34,92%	27,83%	7,09%						
A.2 Attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia)											
Infrastrutture per il trasporto ferroviario	6.14	8,24	0,57%								

				Criteri per il contributo sostanziale							
Attività economiche (1)	Codice/i (2)	Spese in conto capitale assolute (3)	Quota di spese in conto capitale (4)	Mitigazione dei cambiamenti climatici (5)	Adattamento ai cambiamenti climatici (6)	Acque e risorse marine (7)	Economia circolare (8)	Inquinamento (9)	Biodiversità ed ecosistemi (10)	Mitigazione dei cambiamenti climatici (11)	
		€/MLN	%	%	%	%	%	%	%	S/N	
Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico a basse emissioni di carbonio	6.15	849,17	58,90%								
Infrastrutture aeroportuali a basse emissioni di carbonio	6.17	0,17	0,01%								
Trasporto mediante moto, autovetture e veicoli commerciali leggeri	6.5	38,24	2,65%								
Costruzione di nuovi edifici	7.1	1,83	0,13%								
Installazione, manutenzione e riparazione di dispositivi per l'efficienza energetica	7.3	0,11	0,01%								
Acquisto e proprietà di edifici	7.7	11,31	0,78%								
Spese in conto capitale delle attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia) (A.2)		909,05	63,06%								
Totale (A.1 + A.2)		1.412,53	97,98%								
B. ATTIVITA' NON AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA											
Spese in conto capitale delle attività non ammissibili alla tassonomia (B)		29,14	2,02%								
Totale (A + B)		1.441,68	100,00%								

[illegible]

MODELLO – QUOTA DELLE SPESE OPERATIVE DERIVANTI DA PRODOTTI O SERVIZI ASSOCIATI AD ATTIVITÀ ECONOMICHE ALLINEATE ALLA TASSONOMIA – INFORMATIVA RELATIVA ALL'ANNO 2022

				Criteri per il contributo sostanziale							
Attività economiche (1)	Codice/i (2)	Spese operative assolute (3)	Quota di spese operative (4)	Mitigazione dei cambiamenti climatici (5)	Adattamento ai cambiamenti climatici (6)	Acque e risorse marine (7)	Economia circolare (8)	Inquinamento (9)	Biodiversità ed ecosistemi (10)	Mitigazione dei cambiamenti climatici (11)	
		€/MLN	%	%	%	%	%	%	%	S/N	

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	6.15	204,55	34,21%	34,21%	0,00%						
Costruzione di nuovi edifici	7.1	1,94	0,32%	0,32%	0,00%						
Installazione, manutenzione e riparazione di dispositivi per l'efficienza energetica	7.3	7,09	1,19%	1,19%	0,00%						
Installazione, manutenzione e riparazione di strumenti e dispositivi per la misurazione, la regolazione e il controllo delle prestazioni energetiche degli edifici	7.5	2,84	0,47%	0,47%	0,00%						
Installazione, manutenzione e riparazione di tecnologie per le energie rinnovabili	7.6	4,26	0,71%	0,71%	0,00%						
Spese operative delle attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia) (A.1)		220,68	36,90%	36,90%	0,00%						

A.2 Attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia)

Infrastrutture per il trasporto ferroviario	6.14	1,77	0,30%								
---	------	------	-------	--	--	--	--	--	--	--	--

				Criteri per il contributo sostanziale							
Attività economiche (1)	Codice/i (2)	Spese operative assolute (3)	Quota di spese operative (4)	Mitigazione dei cambiamenti climatici (5)	Adattamento ai cambiamenti climatici (6)	Acque e risorse marine (7)	Economia circolare (8)	Inquinamento (9)	Biodiversità ed ecosistemi (10)	Mitigazione dei cambiamenti climatici (11)	
		€/MLN	%	%	%	%	%	%	%	S/N	
Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico a basse emissioni di carbonio	6.15	331,37	55,41%								
Infrastrutture aeroportuali a basse emissioni di carbonio	6.17	0,06	0,01%								
Costruzione di nuovi edifici	7.1	1,74	0,29%								
Spese operative delle attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia) (A.2)		334,94	56,01%								
Totale (A.1 + A.2)		555,62	92,91%								
B. ATTIVITA' NON AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA											
Spese operative delle attività non ammissibili alla tassonomia (B)		42,39	7,09%								
Totale (A + B)		598,01	100,00%								

Criteri per "non arrecare un danno significativo"									
	Adattamento ai cambiamenti climatici (12)	Acque e risorse marine (13)	Economia circolare (14)	Inquinamento (15)	Biodiversità ed ecosistemi (16)	Garanzie minime di salvaguardia (17)	Quota di fatturato allineato alla tassonomia, Anno 2022 (18)	"Categoria (attività abilitante) (20)"	"Categoria (attività di transizione) (21)"
	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	PERCENTUALE	A	T

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

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; 12	
2-3	Periodo di rendicontazione, frequenza e punto di contatto	4; 7	La periodicità della pubblicazione della DNF è annuale
2-4	Revisione delle informazioni	138-80	
2-5	Assurance esterna	176	
Attività e lavoratori			
2-6	Attività, catena del valore e altri rapporti di business	12-19; 67-68; 122	
2-7	Dipendenti	11; 96-99; 104-106	
2-8	Lavoratori non dipendenti	96	
Corporate Governance			
2-9	Struttura e composizione della governance	26-27	
2-10	Nomina e selezione del massimo organo di governo	26	
2-11	Presidente del massimo organo di governo		Si rimanda alla "Relazione sul Governo Societario e gli Assetti Proprietari", sezione "Consiglieri esecutivi"
2-12	Ruolo del massimo organo di governo nel controllo della gestione degli impatti	26	
2-13	Delega di responsabilità per la gestione degli impatti	26-27	
2-14	Ruolo del massimo organo di governo nella rendicontazione di sostenibilità	26	
2-15	Conflitti di interesse	27	
2-16	Comunicazione delle criticità	36-38	
2-17	Conoscenze collettive del massimo organo di governo	26-27	
2-18	Valutazione della performance del massimo organo di governo		Non prevista
2-19	Norme riguardanti le remunerazioni	109	
2-20	Procedura di determinazione della retribuzione	27; 109	
2-21	Rapporto di retribuzione totale annua		Il rapporto remunerazione totale annua è omesso per ragioni di riservatezza.

GRI Standard	Descrizione General Standard Disclosures	Pagina	Note/Omissioni
GRI 2: General disclosures (2021)			
Strategia, politiche e prassi			
2-22	Dichiarazione sulla strategia di sviluppo sostenibile	2	
2-23	Impegni in termini di policy	32-35, 20-21, 36-39; 67; 116	
2-24	Integrazione degli impegni in termini di policy	69	
2-25	Processi volti a rimediare impatti negativi	36-39; 42-48	
2-26	Meccanismi per richiedere chiarimenti e sollevare preoccupazioni	36-39	
2-27	Conformità a leggi e regolamenti	129; 174-175	
2-28	Appartenenza ad associazioni	82; 91	
Coinvolgimento degli Stakeholder			
2-29	Approccio al coinvolgimento degli Stakeholder	22-24	
2-30	Contratti collettivi	101-102	

GRI Standard	Descrizione Specific Standard Disclosures	Pagina	Note/Omissioni
Temi materiali			
GRI 3: TEMI MATERIALI (2021)			
3-1	Processo di determinazione dei temi materiali	4-5; 22-24; 164-165	
3-2	Elenco dei temi materiali	4; 24; 164-165	
Sostenibilità economico-finanziaria			
GRI 3: TEMI MATERIALI (2021)			
3-3	Gestione dei temi materiali	4-7; 32-35; 42-48; 164-165	
GRI 201: PERFORMANCE ECONOMICA (2016)			
201-1	Valore economico direttamente generato e distribuito	11; 58-59	
Impatti sul territorio			
GRI 3: TEMI MATERIALI (2021)			
3-3	Gestione dei temi materiali	4-7; 42-48; 65-66; 90-91; 164-165	
GRI 202: PRESENZA SUL MERCATO (2016)			
202-2	Porzione di senior manager assunti dalla comunità locale	58-59	
GRI 203: IMPATTI ECONOMICI INDIRETTI (2016)			
203-2	Impatti economici indiretti significativi	58-59	
Gestione responsabile della catena di fornitura			
GRI 3: TEMI MATERIALI (2021)			
3-3	Gestione dei temi materiali	4-7; 42-48; 67-72; 164-165	
GRI 204: PRATICHE DI APPROVVIGIONAMENTO (2016)			
204-1	Proporzione di spesa verso fornitori locali	68-69	
Anti-corruzione			
GRI 3: TEMI MATERIALI (2021)			
3-3	Gestione dei temi materiali	4-7; 36-37; 42-48; 164-165	
GRI 205: ANTI-CORRUZIONE (2016)			
205-3	Episodi di corruzione accertati e azioni intraprese	38	Nel corso del 2022 non si sono registrati episodi di corruzione
GRI 207: IMPOSTE (2019)			
207-1	Approccio alla fiscalità	60	
207-2	Governance fiscale, controllo e gestione del rischio	60-61	
207-3	Coinvolgimento degli Stakeholder e gestione delle preoccupazioni in materia fiscale	61	
207-4	Rendicontazione Paese per Paese	61-63	

GRI Standard	Descrizione Specific Standard Disclosures	Pagina	Note/Omissioni
Consumi energetici ed emissioni di GHG			
GRI 3: TEMI MATERIALI (2021)			
3-3	Gestione dei temi materiali	4-7; 42-48; 129-135; 146-147; 164-165	
GRI 302: ENERGIA (2016)			
302-1	Energia consumata all' interno della organizzazione	130-131	
302-4	Riduzione del consumo di energia	131-132; 135	
GRI 305: EMISSIONI (2016)			
305-1	Emissioni dirette di GHG (Scope 1)	133	
305-2	Emissioni indirette di GHG da consumi energetici (Scope 2)	133	
305-3	Altre emissioni indirette di GHG (Scope 3)	133-134	
Utilizzo delle risorse naturali e gestione dei rifiuti			
GRI 3: TEMI MATERIALI (2021)			
3-3	Gestione dei temi materiali	4-7; 42-48; 138-139; 164-165	
GRI 301: MATERIALI (2016)			
301-1	Materiali utilizzati per peso o volume	70	
GRI 303: ACQUA 2018			
303-1	Interazione con l'acqua come risorsa condivisa	136-137	
303-2	Gestione degli impatti correlati allo scarico di acqua	136-137	
303-3	Prelievo idrico	136-137	
GRI 306: RIFIUTI (2020)			
306-1	Produzione di rifiuti e impatti significativi connessi ai rifiuti	138-139	
306-2	Gestione degli impatti significativi connessi ai rifiuti	138-139	
306-3	Rifiuti prodotti	138-139	
306-4	Rifiuti non destinati a smaltimento	138-139	
306-5	Rifiuti destinati allo smaltimento	138-139	
GRI 306: RIFIUTI (2016)			
306-3	Sversamenti significativi	129	

GRI Standard	Descrizione Specific Standard Disclosures	Pagina	Note/Omissioni
Attrazione e valorizzazione del capitale umano			
GRI 3: TEMI MATERIALI (2021)			
3-3	Gestione dei temi materiali	4-7; 42-48; 101; 109-110; 164-165	
GRI 401: OCCUPAZIONE (2016)			
401-1	Nuove assunzioni e turnover	99-101	
401-2	Benefit previsti per i dipendenti a tempo pieno, ma non per i dipendenti part-time o con contratto a tempo determinato	109-110	
GRI 404: FORMAZIONE E ISTRUZIONE (2016)			
404-1	Ore medie di formazione annua per dipendente	114	
Salute e sicurezza sul lavoro			
GRI 3: TEMI MATERIALI (2021)			
3-3	Gestione dei temi materiali	4-7; 42-48; 118- 119; 121; 125; 164-165	
GRI 403: SALUTE E SICUREZZA SUL LAVORO (2018)			
403-1	Sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro	118	
403-2	Identificazione dei pericoli, valutazione dei rischi e indagini sugli incidenti	118-119; 125	
403-3	Servizi di medicina del lavoro	118	
403-4	Partecipazione e consultazione dei lavoratori e comunicazione in materia di salute e sicurezza sul lavoro	118	
403-5	Formazione dei lavoratori in materia di salute e sicurezza sul lavoro	113-114	
403-6	Promozione della salute dei lavoratori	125	
403-7	Prevenzione e mitigazione degli impatti in materia di salute e sicurezza sul lavoro all'interno delle relazioni commerciali	125	
403-9	Infortuni sul lavoro	119-121	
Diversità, pari opportunità e inclusione			
GRI 3: TEMI MATERIALI (2021)			
3-3	Gestione dei temi materiali	4-7; 42-48; 103- 104; 107; 110; 164-165	

GRI Standard	Descrizione Specific Standard Disclosures	Pagina	Note/Omissioni
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 delle 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	27; 103-107	
405-2	Rapporto dello stipendio base e retribuzione delle donne rispetto agli uomini	110-111	
GRI 406: NON DISCRIMINAZIONE (2016)			
406-1	Episodi di discriminazione e misure correttive adottate		Nel corso del 2022, si sono registrati 5 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 dei temi materiali	4-7; 42-48; 67-68; 116; 164-165	
GRI 408: LAVORO MINORILE (2016)			
408-1	Attività e fornitori a rischio significativo di episodi di lavoro minorile	71-72	
GRI 409: LAVORO FORZATO (2016)			
409-1	Attività e fornitori a rischio significativo di episodi di lavoro forzato o obbligatorio	67-72	
Relazioni con gli Stakeholder			
GRI 3: TEMI MATERIALI (2021)			
3-3	Gestione dei temi materiali	4-7; 22-24; 42-48; 164-165	
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 dei temi materiali	4-7; 40-48; 164-165	
GRI 418: PRIVACY DEI CONSUMATORI (2016)			
418-1	Denunce comprovate riguardanti le violazioni della privacy dei clienti e perdita di dati dei clienti		Le società del Gruppo EcoRodovias hanno ricevuto 2 denunce relative a violazioni della privacy dei clienti da parti esterne. Sinelec ha registrato 2 Data Breach. Tutte le segnalazioni sono state gestite in conformità alle procedure vigenti
Temi materiali non direttamente correlate a disclosure GRI			
Sicurezza stradale			
GRI 3: TEMI MATERIALI (2021)			
3-3	Gestione dei temi materiali	4-7; 42-48; 72-85; 164-165	
Governance e compliance			
GRI 3: TEMI MATERIALI (2021)			
3-3	Gestione dei temi materiali	4-7; 26-27; 42-48; 164-165	
Tutela del paesaggio e della biodiversità			
GRI 3: TEMI MATERIALI (2021)			
3-3	Gestione dei temi materiali	4-7; 42-48; 141; 164-165	
Innovazione			
GRI 3: TEMI MATERIALI (2021)			
3-3	Gestione dei temi materiali	4-7; 31; 42-48; 86-59; 164-165	
Qualità del servizio e customer satisfaction			
GRI 3: TEMI MATERIALI (2021)			
3-3	Gestione dei temi materiali	4-7; 42-48; 94; 164-165	
Sicurezza dell'infrastruttura autostradale			
GRI 3: TEMI MATERIALI (2021)			
3-3	Gestione dei temi materiali	4-7; 42-48; 72-85; 164-165	

GRI Standard	Descrizione Specific Standard Disclosures	Pagina	Note/Omissioni
Inquinamento acustico			
GRI 3: TEMI MATERIALI (2021)			
3-3	Gestione dei temi materiali	4-7; 42-48; 140; 164-165	
Business continuity			
GRI 3: TEMI MATERIALI (2021)			
3-3	Gestione dei temi materiali	4-7; 32-35; 42-48; 164-165	

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 per gli investitori si riportano nella seguente tabella gli indicatori integrati nel Bilancio di Sostenibilità 2022.

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 124	N/A	N/A
Activity Metrics	Numero di progetti commissionati	I progetti commissionati (escluso intercompany) sono 54	N/A	N/A
Activity Metrics	Backlog totale	Il backlog è pari a circa 6.114 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	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	Nel 2022 si sono registrate perdite monetarie a seguito di procedimenti legali associati a mancanze e incidenti relativi alla sicurezza per 32 mila euro per la società Koge Hospital Project Team I/S; per 22 mila euro per la società Odense HPT JV I/S e per 58 mila euro per la società Storstroem Bridge	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 Il tasso totale di incidenti registrabili (TRIR) è pari a 1,28 per i dipendenti diretti e 0,19 per i collaboratori. Il tasso di mortalità è pari a 0,01 per i dipendenti diretti e 0 per i collaboratori	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	Due progetti commissionati (esclusi progetti intercompany) sono certificati con standard di sostenibilità. I progetti attivi per i quali è prevista la certificazione (escluso intercompany) sono 7	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	Nessuna sanzione pagata. Per completezza, si segnala che è attualmente in essere un ricorso presso il TAR del Lazio in relazione ad una sanzione comminata ad Itinera nell'ambito di un procedimento anti-trust, per maggior dettagli si rimanda alla relazione finanziaria annuale 2022 del Gruppo Itinera	Governance e compliance Anti-corruzione	GRI 205 GRI 206

Indicatore SASB	Descrizione	Sezione / Note	Tema materiale	ASTM GRI Standard
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 Anti-corruzione	GRI 205 GRI 206
SETTORE: TRANSPORTATION - ATTIVITÀ: ROAD TRANSPORTATION				
TR-RO-110a.1	Emissioni globali lorde di Scope 1	Emissioni	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 Il tasso totale di incidenti registrabili (TRIR) è pari a 1,28 per i dipendenti diretti e 0,19 per i collaboratori. Il tasso di mortalità è pari a 0,01 per i dipendenti diretti e 0 per i collaboratori	Salute e sicurezza sul lavoro	GRI 403-9
TR-RO-540a.3	(1) Numero e (2) volume aggregato di sversamenti e rilasci nell'ambiente	Nel corso del 2022 sono stati registrati 4 sversamenti significativi	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	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	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	Le società del Gruppo EcoRodovias hanno ricevuto 2 denunce relative a violazioni della privacy dei clienti da parti esterne. Sinelec ha registrato 2 Data Breach. Tutte le segnalazioni sono state gestite in conformità alle procedure vigenti	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

**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 2022



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 "Decreto") e dell'articolo 5 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 2022 predisposta ai sensi dell'art. 4 del Decreto, e approvata dal Consiglio di Amministrazione in data 23 marzo 2023 (di seguito "DNF").

L'esame limitato 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, 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"* aggiornati al 2021 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.

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 40126 Via Angelo Finelli 8 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



Il Collegio Sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sull'osservanza delle disposizioni stabilite nel Decreto.

Indipendenza della società di revisione e controllo della qualità

Siamo indipendenti in conformità ai principi in materia di etica e di indipendenza del *Code of Ethics for Professional Accountants* emesso dall'*International Ethics Standards Board for Accountants*, basato su principi fondamentali di integrità, obiettività, competenza e diligenza professionale, riservatezza e comportamento professionale. La nostra società di revisione applica l'*International Standard on Quality Control 1 (ISQC Italia 1)* e, di conseguenza, mantiene 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;
 - principali rischi, generati o subito 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 ed 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 a modello aziendale, politiche praticate e 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, Società Autostrada Ligure Toscana pA, ECO101 Concessionária de Rodovias SA, Itinera Construções Ltda, 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

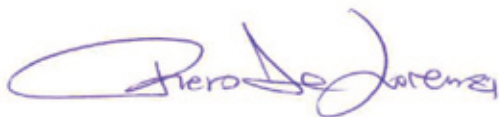
Sulla base del lavoro svolto, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che la DNF del Gruppo ASTM relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022 non sia stata redatta, in tutti gli aspetti significativi, in conformità a quanto richiesto dagli articoli 3 e 4 del Decreto e ai GRI Standards.



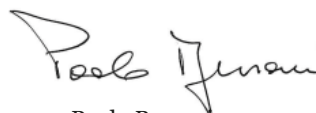
Le nostre conclusioni sulla DNF del Gruppo ASTM non si estendono alle informazioni contenute nel paragrafo “Il Regolamento Europeo sulla tassonomia delle attività economiche ecosostenibili” e nel relativo allegato “Tassonomia Europea: modelli per gli indicatori fondamentali di prestazione (KPI) delle imprese non finanziarie” della stessa, richieste dall’art. 8 del Regolamento europeo 2020/852.

Torino, 11 aprile 2023

PricewaterhouseCoopers SpA



Piero De Lorenzi
(Revisore legale)



Paolo Bersani
(Procuratore)

www.astm.it

