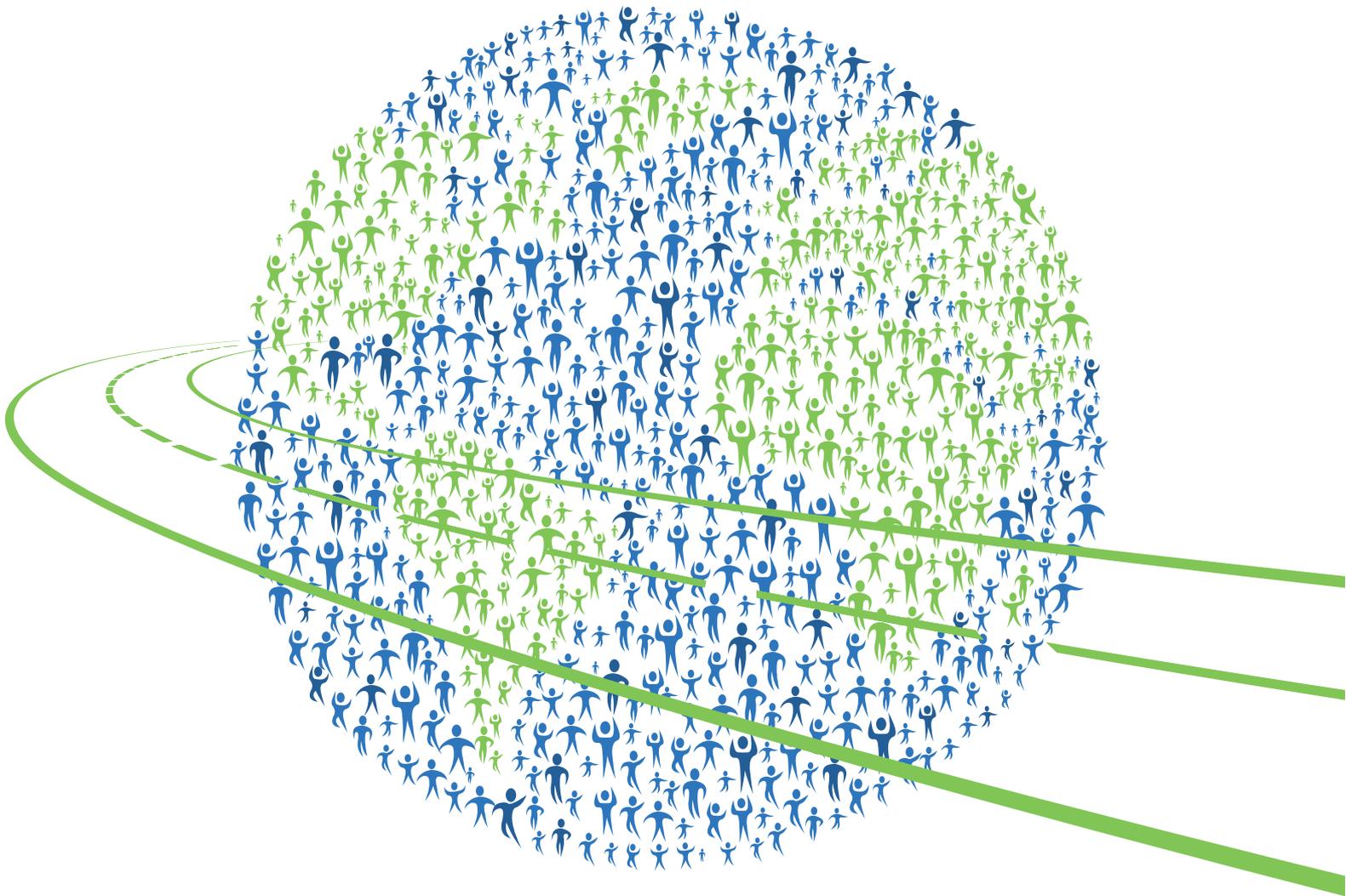


# BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ

---



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



# 2020





**Connessi al domani!**  
Idee, persone e valori

# INDICE

- 2 Lettera agli Stakeholder
- 4 Nota metodologica

## 01

### IL GRUPPO ASTM E LA SOSTENIBILITÀ

- 10 Il Gruppo ASTM
- 24 La mappa degli Stakeholder e l'analisi di materialità
- 28 Corporate Governance, Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi
- 42 Gestione emergenza epidemologica Covid-19
- 48 Strategia di Gruppo sul clima

## 02

### LA NOSTRA RESPONSABILITÀ VERSO IL TERRITORIO

- 61 Valore economico generato e distribuito
- 66 Impact measurement
- 70 La catena di fornitura
- 74 Gestione dell'infrastruttura autostradale
- 94 Liberalità e sponsorizzazioni

## 03

### LA NOSTRA RESPONSABILITÀ VERSO LE PERSONE

- 99 Le persone
- 107 Diversità e inclusione
- 113 Retribuzioni e benefit
- 117 Sviluppo del capitale umano
- 121 Salute e sicurezza

## 04

### LA NOSTRA RESPONSABILITÀ VERSO L'AMBIENTE

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

## 05

### FOCUS

- 148 EcoRodovias

## 06

### ALLEGATI

- 152 Tabella del perimetro degli aspetti materiali per il Gruppo ASTM
- 154 *GRI Content Index*

- 162 Relazione della società di revisione

Alcune immagini sono state scattate prima dell'emergenza pandemica da Covid-19

## LETTERA AGLI STAKEHOLDER



Cari Stakeholder tutti,

non è facile introdurre il documento di Sostenibilità 2020 del Gruppo ASTM senza tener conto degli eventi "eccezionali" e "straordinari" che hanno caratterizzato a livello mondiale l'anno appena trascorso.

Il 2020 non può non essere definito un "annus horribilis", caratterizzato come è stato dalla crisi epidemiologica da Covid-19 che ha sconvolto le nostre abitudini, la nostra organizzazione di vita e del lavoro, impattando altresì fortemente sull'economia mondiale e su quella del nostro paese.

Abbiamo imparato un nuovo modo di lavorare, fisicamente più lontani ma virtualmente connessi, comprendendo come da una discontinuità può nascere un'opportunità.

Nonostante le difficoltà, abbiamo dimostrato una resilienza davvero straordinaria, conseguendo importanti risultati in tutti i settori in cui operiamo e finalizzando operazioni di grande impatto e rilevanza, destinate a cambiare nei prossimi anni il volto del nostro Gruppo che si caratterizza sempre di più come player mondiale nel settore delle infrastrutture autostradali.

Tutto questo è stato il frutto di un gioco di squadra unico, delle competenze e del know-how delle persone che vi lavorano.

Non posso non evidenziare come - di fronte alla situazione emergenziale che abbiamo vissuto - abbiamo confermato di avere un'organizzazione ade-

guata e strutturata, adottando, in linea con le direttive delle autorità sanitarie nazionali e locali, misure di prevenzione e contenimento per mitigare gli impatti della pandemia sia sulla salute dei dipendenti e collaboratori sia sull'operatività del business.

Consapevoli della nostra mission, abbiamo garantito, nella gestione della rete autostradale in concessione tutti i servizi all'utenza ai fini della viabilità, così come sono proseguiti tutti gli interventi relativi alla manutenzione e alle attività di investimento non differibili perché necessarie ad innalzare gli standard di sicurezza e di qualità dell'infrastruttura.

Siamo parte integrante della comunità in cui operiamo ed in cui viviamo e siamo orgogliosi di aver contribuito ad affrontare l'emergenza sanitaria da Covid-19, stanziando specifici fondi in favore della regione Piemonte, nonché donando ambulanze attrezzate alla Croce Rossa Italiana.

Anche noi siamo una comunità che si fonda sul rispetto delle persone, sulla sicurezza, sull'attenzione costante ai clienti. Perché vogliamo crescere tutti insieme.

Siamo orgogliosi del lavoro svolto fino ad oggi ma vogliamo fare di più e siamo altrettanto fieri dei significativi riconoscimenti acquisiti nel corso dell'anno.

L'agenzia indipendente Standard Ethics ha elevato il rating di ASTM a "EE" (strong), considerando il comportamento responsabile e sostenibile del Gruppo pienamente investment grade dagli investitori e ha confermato un outlook positivo "EE+" (very strong).

Siamo stati inseriti per la prima volta nella prestigiosa "A list" di CDP (Carbon Disclosure Project) per il nostro impegno nella lotta al cambiamento climatico, che rappresenta uno degli obiettivi prioritari del Gruppo, un obiettivo integrato nel nostro modello di risk management e nelle nostre strategie a medio-lungo termine.

Siamo stati inclusi nel Gender Equality Index 2021 di Bloomberg, per il nostro impegno nell'attuare politiche per la parità di genere e per la promozione di un ambiente di lavoro sempre più inclusivo ed equo, dove la diversità è considerata un fattore di successo e di crescita.

Abbiamo inoltre voluto sottolineare il nostro impegno e la nostra determinazione nella tutela dei diritti umani in tutto il mondo, sottoscrivendo la "Guida per i Diritti Umani" promossa dal World Business Council for Sustainable Development.

La pandemia ha accelerato un profondo ripensamento dei paradigmi del sistema industriale e finanziario, rimettendo ancora di più al centro le tematiche sociali e ambientali. Un cambio di passo strategico che deve spingerci sempre più a misurarci con la rilevanza di tali tematiche che rappresentano un vero e proprio valore intrinseco per il nostro Gruppo.

In uno scenario nazionale e internazionale che sempre di più indirizza l'attenzione verso obiettivi connessi ai temi della transizione ecologica ed energetica, dell'inclusione sociale, della digitalizzazione/tecnologia, il Gruppo ASTM intende accelerare il

perseguimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile (SDGs Sustainable Development Goals), fissati dall'Agenda 2030 dell'ONU.

Continueremo a fare la nostra parte investendo in tecnologia, sicurezza e ambiente per costruire le autostrade del futuro.

Le sfide che ci attendono impongono una visione chiara del futuro.

Un futuro che noi vogliamo immaginare sempre più verde, senza disuguaglianze, più sostenibile, più moderno, più vicino alle persone.

Buona lettura!

**Umberto Tosoni**

*Amministratore Delegato*

## NOTA METODOLOGICA

La presente dichiarazione consolidata di carattere non finanziario ("DNF" o "Bilancio di Sostenibilità") di ASTM S.p.A. ("ASTM" o la "Società") e delle proprie società consolidate integralmente ("Gruppo ASTM" o il "Gruppo") al 31 dicembre 2020 descrive le iniziative e i principali risultati in termini di performance di sostenibilità conseguiti nel periodo dal 1° gennaio al 31 dicembre 2020 e risponde agli obblighi previsti dagli articoli 3 e 4 del D.Lgs. 254/16 ("Decreto").

Come previsto dall'articolo 5 del D.Lgs. 254/16, il presente documento costituisce una relazione distinta contrassegnata con apposita dicitura al fine di ricondurla alla dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (DNF) 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, la DNF include le informazioni relative alle aree tematiche indicate come di particolare importanza ai fini dell'informativa non finanziaria 2020 nel documento "European common enforcement priorities for 2020 annual financial reports" pubblicato dall'European Securities and Markets Authority (ESMA, l'autorità di regolamentazione dei mercati mobiliari dell'Unione europea) in data 28 ottobre 2020 e richiamate da Consob nel Richiamo di attenzione n. 1/21 del 16 febbraio 2021.

Il Bilancio di Sostenibilità è redatto in conformità agli standard «GRI Sustainability Reporting Standards», pubblicati nel 2016 dal Global Reporting Initiative (GRI) secondo l'opzione "in accordance-core". Per quanto riguarda gli Standard GRI 403 (Salute e sicurezza sul lavoro) e GRI 303 (Acqua e scarichi idrici) è stata adottata la più recente versione del 2018. Infine, è stato adottato il GRI 207 (2019).

In appendice al documento è presente il "GRI Content Index" con il dettaglio dei contenuti rendicontati in conformità al GRI.

Per la redazione del Bilancio di Sostenibilità si è, inoltre, fatto riferimento ai "Dieci Principi" del Global Compact delle Nazioni Unite (UNGC), alle Linee Guida ISO 26000:2010 (International Organization for Standardization) e agli Orientamenti sulla comunicazione di informazioni di carattere non finanziario della Commissione europea.

I dati e le informazioni incluse all'interno della DNF si riferiscono a tutte le società all'interno del perimetro di consolidamento del Gruppo ASTM al 31 dicembre 2020 consolidate con il metodo integrale. Eventuali eccezioni, sono espressamente indicate nel testo.

Con riferimento alle principali variazioni intervenute nell'area di consolidamento della DNF al 31 dicembre 2020, si segnala che:

- a partire dal 1° gennaio 2020 sono state incluse nel presente documento le informazioni di carattere non finanziario di A.T.I.V.A. S.p.A. -Autostrada Torino- Ivrea- Valle D'Aosta, Ativa Engineering S.p.A. e S.I.CO.GEN. S.r.l., il cui controllo era stato acquisito in data 14 novembre 2019;
- nel mese di luglio 2020 la controllata Itinera S.p.A. ha acquistato il controllo della società Tubosider S.p.A., nonché delle sue controllate C.B.S. - Carpenteria Barriere Stradali S.r.l. in liquidazione, Partecipazione Roma Sud S.c.ar.l., Tubosider UK LTD e Tubosider CSP LIMITED.

I dati e le informazioni di carattere non finanziario riportati all'interno del presente documento, se non diversamente specificato, si riferiscono al periodo successivo alla data di effettiva acquisizione del controllo della società.

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 2020, 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. Inoltre, sono opportunamente indicate nel presente documento eventuali riesposizioni dei dati pubblicati all'interno della precedente DNF.

Come previsto dai *GRI Standards* e in continuità con quanto realizzato negli anni precedenti, ASTM ha predisposto un'analisi di materialità al fine di rendicontare i temi di sostenibilità ritenute rilevanti dai propri Stakeholder e dall'organizzazione e tenendo in considerazione gli ambiti previsti dall'articolo 3 del Decreto. L'analisi di materialità, preventivamente esaminata dal Comitato Sostenibilità e dal Comitato Controllo e Rischi, è stata condivisa dal Consiglio di Amministrazione in data 13 novembre 2020.

Inoltre, si è ritenuto utile confrontare i temi rilevanti emersi dalla nostra matrice di materialità con quelli individuati dai principali peers dei settori di riferimento, al fine di avere una comparazione 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. In particolare, ASTM e le principali società operative controllate<sup>1</sup> hanno implementato un sistema di Risk Management in linea con le best practice definite da Enterprise Risk Management Integrated Framework (CoSo ERM) e ISO 31000. I principali rischi collegati ai temi di sostenibilità e le relative modalità di gestione e mitigazione sono segnalati all'interno della sezione "Corporate Governance, Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi" a cui si rimanda per maggiori dettagli.

Il Gruppo ASTM ha avviato un percorso di miglioramento continuo relativo agli aspetti di sostenibilità e ha declinato gli impegni assunti nel Piano di Sostenibilità 2017-2021 approvato dal Consiglio di Amministrazione di ASTM S.p.A. nel mese di novembre 2017. Tale documento definisce gli indirizzi strategici di sostenibilità in un'ottica di creazione di

valore per tutti gli Stakeholder nel medio-lungo termine e li declina in obiettivi e azioni concrete, anche attraverso i 17 Sustainable Development Goals (SDGs) delle Nazioni Unite al 2030 e in coerenza con il Piano Strategico del Gruppo.

Si riporta, a tal proposito, una sintesi delle azioni intraprese dal Gruppo con riferimento ai vari ambiti di sostenibilità.

Il 2020 è stato caratterizzato da un evento straordinario che ha colpito il mondo intero quale l'emergenza sanitaria Covid-19 della quale si è tenuto conto nella definizione delle progettualità legate alla sostenibilità e delle relative modalità di svolgimento.

## GOVERNANCE E LOTTA CONTRO LA CORRUZIONE ATTIVA E PASSIVA

Al fine di poter sviluppare una gestione sempre più mirata alla lotta alla corruzione attiva e passiva, ASTM e le principali società operative controllate hanno adottato una Policy anticorruzione in linea con le best practice di riferimento e gli standard nazionali e internazionali.

Dal 2019, ASTM e Itinera hanno volontariamente implementato un sistema di gestione in materia anticorruzione conseguendo la certificazione in conformità allo standard internazionale ISO 37001.

Il responsabile della funzione Internal Audit, nominato referente anticorruzione, è l'organo deputato a sovrintendere l'attuazione del sistema di gestione per la prevenzione della corruzione in conformità alle normative vigenti in materia e ai requisiti della ISO 37001.

Inoltre, è attivo un apposito canale interno di segnalazione di reati o irregolarità riscontrati nell'ambito del proprio rapporto professionale.

Nel 2020, Standard Ethics, agenzia di rating indipendente in ambito sostenibilità, ha elevato il rating di sostenibilità (Standard Ethics Rating) su ASTM da EE- ("Adequate") a EE ("Strong") con outlook "Positivo", prevedendo un Long Term Expected SER sui 3/5 anni di EE+ (Very strong).

<sup>1</sup> 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., Società di Progetto Autovia Padana S.p.A., Itinera S.p.A., Euroimpianti S.p.A., SINELEC S.p.A., S.I.N.A. S.p.A.

## 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 CDP Climate Change e nel 2020 è stata valutata leader globale nella gestione e trasparenza rispetto ai temi climatici entrando nella prestigiosa "Climate A list".

Per rafforzare la strategia di Gruppo sul clima nel 2020 è proseguito il percorso di allineamento alle raccomandazioni TCFD (Task Force on Climate-related Financial Disclosures), che hanno come principale obiettivo quello di guidare le aziende a comunicare ai propri Stakeholder, in modo chiaro e comparabile, le informazioni su rischi e opportunità legati al cambiamento climatico.

In linea con gli obiettivi definiti nel Piano di Sostenibilità, le società del Gruppo contribuiscono alla protezione e salvaguardia dell'ambiente anche attraverso:

- I. la diffusione di politiche di risparmio energetico attraverso l'utilizzo di mezzi di cantiere a ridotto impatto ambientale, promuovendo l'adozione delle stesse anche da parte dei subappaltatori;
- II. l'efficientamento dell'illuminazione sulle tratte autostradali attraverso l'utilizzo sempre più diffuso della tecnologia a LED;
- III. il proseguimento dei piani di risanamento acustico delle infrastrutture autostradali;
- IV. la promozione, nell'ambito delle attività di manutenzione e di ammodernamento delle infrastrutture autostradali, e in un'ottica di economia circolare, dell'utilizzo di materiali da riuso;
- V. la promozione di progetti per la protezione del territorio, la riduzione del consumo di suolo e la tutela della biodiversità.

In tale ambito è stato, inoltre, avviato un progetto finalizzato all'armonizzazione dei sistemi di gestione ambientale all'interno di ciascun settore di attività, che si concluderà entro il 2021.

## 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 la sicurezza dei propri dipendenti e, 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.

Anche in tale ambito, in linea con gli obiettivi definiti nel Piano di Sostenibilità:

- I. le società del Gruppo promuovono l'adozione degli standard operativi applicati in Italia alle entità operative estere anche attraverso l'estensione di sistemi di gestione;
- II. le società concessionarie del Gruppo conseguiranno la certificazione ISO 39001 (Sistema di Gestione per la Sicurezza Stradale) entro il 2021;
- III. le società concessionarie del Gruppo proseguono i piani di investimento per la sicurezza stradale;
- IV. dal 2019 le principali concessionarie del Gruppo hanno implementato un programma di customer experience finalizzato a migliorare il servizio all'utenza;
- V. dal 2019, gli utenti autostradali hanno accesso alle informazioni sulla viabilità in tempo reale, anche mediante smartphone, tramite i nuovi siti internet di ciascuna società concessionaria appositamente progettati per la fruizione "mobile".

## 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.

Nel 2020 garantire la salute delle persone nel contesto dell'emergenza epidemiologica da Covid-19

è stata la priorità massima del Gruppo che attraverso l'adozione di adeguati protocolli sanitari, l'estensione del programma di lavoro da remoto, ha assicurato il prosieguo delle attività e dei progetti, pur nei limiti imposti dal distanziamento sociale e dalle restrizioni alla mobilità.

È stato avviato un progetto finalizzato all'armonizzazione dei sistemi di gestione sulla salute e sicurezza sui luoghi di lavoro che si concluderà entro il 2021.

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 attraverso programmi di sviluppo e formazione dei dipendenti finalizzati a creare una cultura aziendale condivisa basata su competenze e innovazione.

Nell'ambito delle iniziative dedicate ai dipendenti, nel 2020 è stato avviato il progetto #ASTM Channel, ciclo dei 10 webinar con l'obiettivo di condividere esperienze, spunti di riflessione e suggerimenti per affrontare al meglio il cambiamento nelle modalità lavorative generato dall'emergenza Covid-19.

Nel 2020 inoltre ASTM ha sottoscritto i Women's Empowerment Principles (WEPIs), i principi promossi dal Global Compact delle Nazioni Unite che offrono una guida alle imprese sulla parità di genere sul posto di lavoro, sul mercato e nella comunità.

ASTM è stata inclusa nel Gender-Equality Index (GEI) 2021 di Bloomberg, indice internazionale che misura le performance e la qualità della rendicontazione di una azienda in ambito parità di genere.

## 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, dal 2019 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 po-

litiche di sostenibilità. ASTM promuove l'adesione ai principi di tale Politica da parte di chiunque intrattenga rapporti con la Società.

Nel 2020 ASTM S.p.A. ha conseguito la certificazione SA8000 del sistema di gestione della Responsabilità Sociale.

Inoltre, nel 2020 l'Ing. Umberto Tosoni, Amministratore Delegato di ASTM, ha sottoscritto la versione italiana della CEO Guide for Human Rights del WBCSD (World Business Council for Sustainable Development).

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 delle relative esternalità in termini di valore creato e distribuito, presenti nel paragrafo "Impact Measurement", non derivano dallo standard di rendicontazione GRI ma sono il risultato dell'applicazione del 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.

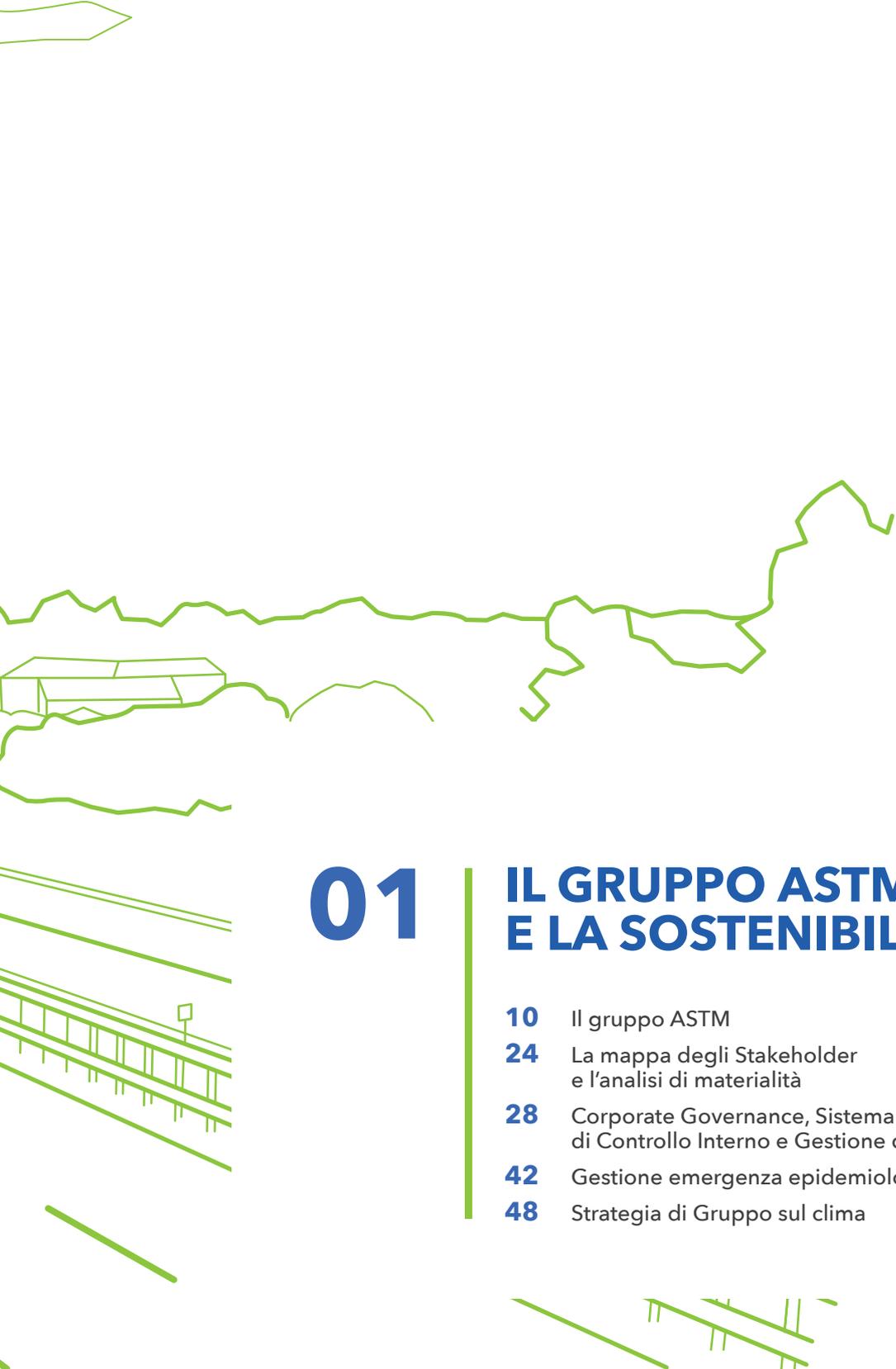
Il Consiglio di Amministrazione di ASTM S.p.A. ha approvato il presente Bilancio di Sostenibilità in data 19 marzo 2021.

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., come 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 Indipendente" riportata in calce al documento.

Il Bilancio di Sostenibilità del Gruppo ASTM al 31 dicembre 2020 è disponibile sul sito internet della Società all'indirizzo [www.astm.it](http://www.astm.it) nella sezione "Sostenibilità".

Contatti:  
[sostenibilita@astm.it](mailto:sostenibilita@astm.it)  
[www.astm.it/sostenibilita](http://www.astm.it/sostenibilita)





# 01

## IL GRUPPO ASTM E LA SOSTENIBILITÀ

- 10** Il gruppo ASTM
- 24** La mappa degli Stakeholder e l'analisi di materialità
- 28** Corporate Governance, Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi
- 42** Gestione emergenza epidemologica Covid-19
- 48** Strategia di Gruppo sul clima

# IL GRUPPO ASTM

## COMPAGINE AZIONARIA AL 31 DICEMBRE 2020

ASTM S.p.A. è una società quotata al Mercato Telematico Azionario (MTA) gestito da Borsa Italiana S.p.A., con sede a Torino, Corso Regina Margherita 165, ed è sottoposta all'attività di direzione e coordinamento di Nuova Argo Finanziaria S.p.A.. Al 31 dicembre 2020, sulla base delle comunicazioni ricevute ai sensi dell'articolo 120 del Decreto Legislativo 58/1998 e delle altre informazioni a disposizione, i soggetti che partecipano, direttamente o indirettamente, in misura rilevante al capitale sociale della Società con diritto di voto, risultano essere:

|  |                |
|--|----------------|
| ● Nuova Argo Finanziaria S.p.A. <sup>(1)</sup> | 43,020% *      |
| ● Flottante                                    | 34,870%        |
| ● Azioni proprie**                             | 7,645 %        |
| ● Aurelia S.r.l.                               | 6,343%         |
| ● Lazard Asset Management LLC                  | 5,494 %        |
| ● Norges Bank                                  | 2,628 %        |
| <b>Totale</b>                                  | <b>100,00%</b> |

(1) Società controllata da **Aurelia S.r.l.** (60%), holding del Gruppo Gavio, e partecipata da **Mercure Investment S.à r.l.** (40%), controllata da Ardian

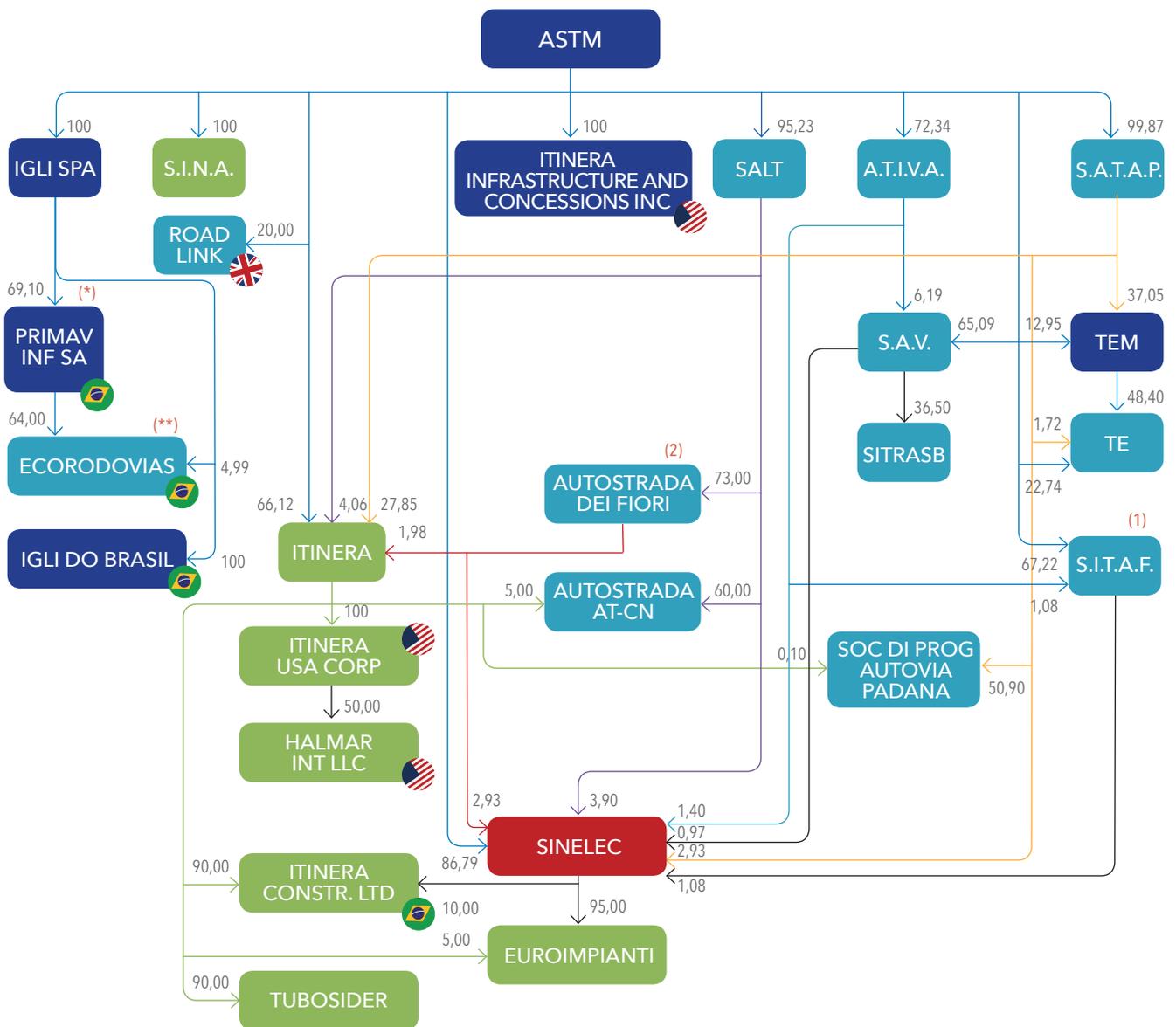
\* di cui 1,386% attraverso **Nuova Codelfa S.p.A.**

\*\* ASTM S.p.A. 6,100%; S.I.N.A. S.p.A. 1,530% e A.T.I.V.A. S.p.A. 0,015%



## STRUTTURA DEL GRUPPO

L'attuale struttura del Gruppo - limitatamente alle principali partecipate - è la seguente



(1) di cui 0,07% da Albenga Garessio Ceva

(2) di cui 1,86% da Albenga Garessio Ceva

(\*) Sulla base degli accordi contrattuali a tale percentuale di partecipazione corrisponde il 50% dei diritti di voto

(\*\*) Holding Brasiliana (quotata al Novo Mercado BOVESPA, sottoposta a controllo congiunto) di società operanti nel settore delle concessioni autostradali e della logistica, come di seguito dettagliate

- Holding
- Concessioni autostradali
- EPC
- Servizi tecnologici IT

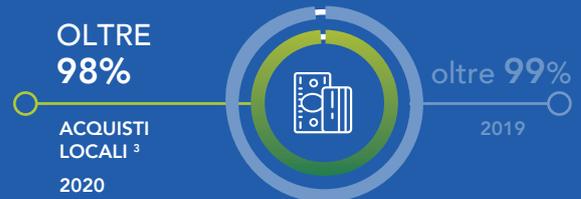
## HIGHLIGHTS 2020 - GRUPPO ASTM

### LA NOSTRA RESPONSABILITÀ VERSO IL TERRITORIO



<sup>2</sup> Dati da Relazione sulla Gestione 2020 del Gruppo ASTM

### LA NOSTRA RESPONSABILITÀ VERSO L'AMBIENTE



<sup>3</sup> 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 a pagina 71 del presente documento

### LA NOSTRA RESPONSABILITÀ VERSO LE PERSONE

#### DIPENDENTI E COLLABORATORI



#### DIPENDENTI



#### INDICI E RATING DI SOSTENIBILITÀ



Standard Ethics Rating  
"EE"  
Positive outlook (EE+)



## STRUTTURA DEL GRUPPO E SETTORI DI ATTIVITÀ AL 31 DICEMBRE 2020

Si riporta di seguito l'elenco delle società consolidate integralmente nel bilancio consolidato del Gruppo ASTM al 31 dicembre 2020.



<sup>4</sup> **Società controllate da Itinera S.p.A.:** Agognate S.C.A R.L. In Liquidazione, A 7 Barriere S.C.A R.L. In Liquidazione, Biandrate S.C.A R.L. In Liquidazione, Carisio S.C.A R.L. in liquidazione, Cornigliano 2009 S.C.A R.L., Crispi S.C.A R.L. In Liq. Con Socio Unico, CRZ01 S.C.A R.L. in liquidazione, Diga Alto Cedrino S.C.A R.L., Lambro S.C.A R.L., Marcallo S.C.A R.L., Mazze' S.C.A R.L., Ramonti S.C.A R.L. In Liquidazione, Società Attività Marittime S.p.A., Sinergie S.C.A R.L. In Liquidazione, Taranto Logistica S.p.A., Torre Di Isola S.C.A R.L., Urbantech S.R.L. con socio unico, Argo Costruzioni Infrastrutture S.C.P.A. (A.C.I. S.C.P.A.) Consorzio Stabile, Ponte Meyer S.C.A R.L., S.G.C. S.C.A R.L. In Liquidazione, Impresa Costruzioni Milano S.C.A R.L. In Liquidazione - I.Co.M., Itinera Construcoes Ltda, Sea Segnaletica Stradale S.p.A., Lanzo S.C.A R.L., Itinera Usa Corp, Halmar International Llc e sue controllate (Hic Insurance Company Inc., Halmar International Trucking Inc., Halmar Transportation System Llc, Halmar/A Servidone - B Anthony Llc, Atlantic Coast Foundations Llc, Halmar International Lb Electric Llc, Potomac Yard Constructors Jv, HNNS Jv), Storstrom Bridge Jv, Tubosider S.p.A., Tubosider CSP Limited, C.B.S. Srl in liquidazione, Tubosider United Kingdom Ltd., Partecipazione Roma Sud S.c.a.r.l.

<sup>5</sup> **Joint operation partecipate da Itinera S.p.A.:** ITINERA/CIMOLAI JV, Consortium Baixada Santista, Alças Da Ponte Consortium, Mg-135 Consortium, I/S Odense Hospital, I/S Koge Hospital, Itinera - Ghantoot JV, 3RD Track Constructor, Arge H51 Pfnos - Brenner, Cons. Binario Porto De Santos, Itinera Agility JV, Consorzio BR-050, Consulteria - Eco 135, Consulteria - Novos Negócios, Consorzio SP-070, Consorzio PSG

## 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 4.548 km di rete in Italia, Brasile e Regno Unito. In particolare, il Gruppo gestisce in Italia circa 1.423 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 la co-controllata EcoRodovias, tra i principali player infrastrutturali del Brasile, il Gruppo gestisce nel Paese 3.041 km di rete.

Infine, il Gruppo è presente nel Regno Unito attraverso la partecipazione in Road Link, che gestisce circa 84 km di rete tra Newcastle e Carlisle.

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

**€ 1,4**  
MILIARDI  
€ 1,5 NEL 2019  
RICAVALI NEL 2020\*

\*Fonte: Bilancio consolidato Gruppo ASTM 31 dicembre 2020

**2.352**  
2.118 NEL 2019  
DIPENDENTI



**4.548 KM<sup>6</sup>**  
RETE AUTOSTRADALE IN ITALIA E  
BRASILE E REGNO UNITO

**795 KM**  
732 NEL 2019  
DI PAVIMENTAZIONE  
DRENANTE/FONOASSORBENTE  
PARI A CIRCA IL 70% DELLA RETE  
AUTOSTRADALE GESTITA

**€ 392**  
MILIONI  
DI INVESTIMENTI  
IN BENI  
AUTOSTRADALI  
2020

**€ 265**  
MILIONI  
2019

**OLTRE 137 KM**  
107 NEL 2019  
BARRIERE ANTIRUMORE



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

## LA RETE AUTOSTRADALE ITALIANA



## RETE AUTOSTRADALE ITALIANA

### LE NOSTRE CONCESSIONARIE AUTOSTRADALI<sup>7</sup>

#### 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)<sup>8</sup>.

#### 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 km;
- il tratto autostradale A6 di 131 km che collega Torino a Savona.

#### Società Autostrada Ligure Toscana 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 km<sup>8</sup>;
- A15 La Spezia-Parma per un totale di 182 km, di cui 81 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 e 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 78 km (di cui 23 km in costruzione), tra loro connessi da un tratto di 20 km dell'autostrada A6 Torino-Savona, da Marene a Massimini.

#### Società di progetto 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.<sup>8</sup>

A.T.I.V.A. gestisce in concessione le autostrade Torino-Ivrea-Valle d'Aosta, Ivrea-Santhià, il Sistema Autostradale Tangenziale di Torino e la diramazione autostradale Torino-Pinerolo 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.

Inoltre, ASTM, tramite la società co-controllata Tangenziale Esterna S.p.A., gestisce la Tangenziale Esterna di Milano (32 km).

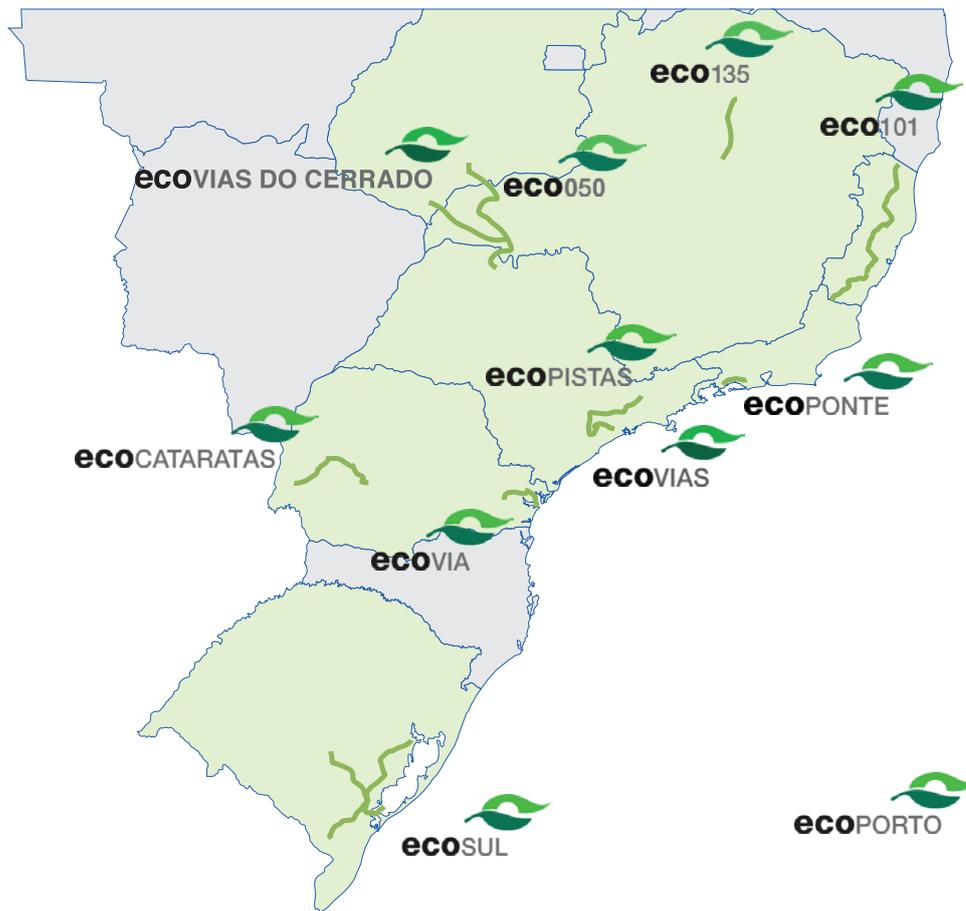
Infine, ASTM detiene una partecipazione di collegamento nelle seguenti concessionarie: S.I.T.A.F.<sup>9</sup>-Autostrada Torino-Bardonecchia e Traforo del Frejus (94 km) A69 Carlisle-Newcastle (UK) (84 km) SITRASB - Società Italiana Traforo del Gran San Bernardo (13 km).

<sup>7</sup> Controllate direttamente e indirettamente da ASTM

<sup>8</sup> Concessione scaduta gestita in regime di prorogatio

<sup>9</sup> ASTM si è aggiudicata la gara per l'acquisizione della quota del 19,347% del capitale sociale, arrivando a detenere, direttamente e indirettamente, una quota pari al 67,22% del capitale sociale

## RETE AUTOSTRADALE BRASILIANA



*In Brasile il Gruppo, attraverso il co-controllo di EcoRodovias, quotata alla Borsa di San Paolo e tra i principali player infrastrutturali del Brasile, gestisce un network di circa 3.041 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)
- Ecovia Caminho do Mar, che collega Curitiba al porto di Paranagua (137 km)
- Ecocataratas, che collega Paranà al c.d. Triple Border, Brasile, Argentina, Paraguay (387 km)
- Ecosul, che collega Pelotas, Porto Alegre e Porto Rio Grande (457 km)
- Ecoponte, che collega Rio de Janeiro con Niteroi (26 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 (476 km)
- Ecovias do Cerrado, che collega Jataí a Uberlândia (437 km)

## EPC

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



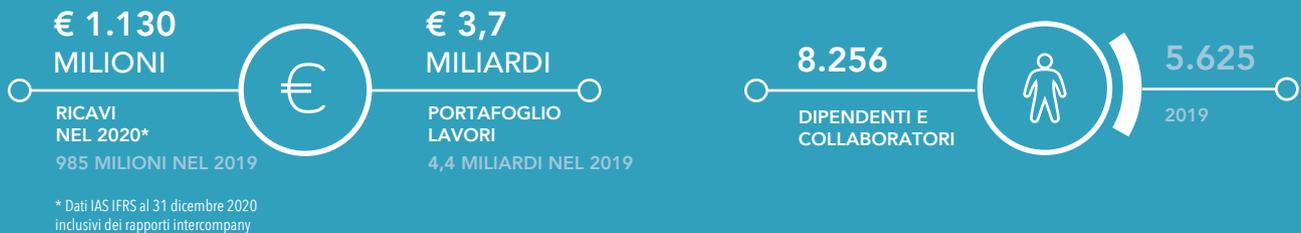
\*Fonte: Bilancio consolidato Gruppo ASTM 31 dicembre 2020

## COSTRUZIONI

Il Gruppo ASTM è presente nel settore delle costruzioni attraverso Itinera, player internazionale e 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 ed è leader nei progetti infrastrutturali 4.0. Itinera opera in tutto il mondo (Europa, Africa Australe, Medio Oriente, America Latina e Stati Uniti) principalmente nei settori delle infrastrutture stradali e ferroviarie, gallerie, porti, aeroporti, ospedali e manutenzioni autostradali.

### Il Gruppo Itinera



## LA PRESENZA NEL MONDO:

|           |           |
|-----------|-----------|
| ABU DHABI | KENIA     |
| ALGERIA   | KUWAIT    |
| ARABIA    | NORVEGIA  |
| SAUDITA   | OMAN      |
| ARMENIA   | QATAR     |
| AUSTRIA   | ROMANIA   |
| BOTSWANA  | SUDAFRICA |
| BRASILE   | SVEZIA    |
| DANIMARCA | USA       |
| DUBAI     | ZAMBIA    |
| ITALIA    |           |



## 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 e di controllo e di ispezione di infrastrutture ed opere d'arte nonché nelle attività di monitoraggio ambientale.



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



\*Dati IAS IFRS al 31 dicembre 2020 inclusivi dei rapporti intercompany

## IMPIANTI



\*Dati IAS IFRS al 31 dicembre 2020 inclusivi dei rapporti intercompany

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.

## TECNOLOGIA



\*Dati IAS IFRS al 31 dicembre 2020 inclusivi dei rapporti intercompany

ASTM opera nel settore della tecnologia applicata alla mobilità e alle infrastrutture stradali attraverso SINELEC, azienda specializzata in soluzioni per il pedaggio elettronico ed i sistemi di trasporto intelligenti (ITS - Intelligent Transport Systems). La società è leader nello studio, progettazione, implementazione e manutenzione di sistemi tecnologici avanzati per la gestione ottimizzata e sicura del traffico e delle operations nell'ecosistema stradale.



## PURPOSE, MISSIONE E VALORI

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

### IL NOSTRO PURPOSE

#### MISSIONE E PRINCIPI FONDAMENTALI

La nostra Mission è rendere il miglior servizio possibile ai nostri clienti, attraverso infrastrutture sicure e soluzioni innovative, resilienti e sostenibili. Il nostro lavoro si fonda sul rispetto di alcuni principi etici che devono ispirare ogni nostra azione e comportamento

#### I NOSTRI VALORI E PRINCIPI

I Valori i 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:



## DIFFUSIONE DELLA CULTURA DELLA SOSTENIBILITÀ

A sostegno del cambiamento culturale, del coinvolgimento e del benessere organizzativo dei dipendenti, nel 2020 è proseguito il percorso di comunicazione interna finalizzato alla diffusione e valorizzazione delle iniziative in ambito sostenibilità anche attraverso la creazione, nell'ambito del progetto di People Identity, di un team interfunzionale dedicato. Il team, composto da rappresentanti delle diverse società del Gruppo, ha l'obiettivo di migliorare le connessioni tra il «centro» e «le periferie», facilitare in modo bi-direzionale la comunicazione delle iniziative di Gruppo dedicate ai dipendenti, rilevare le esigenze dei singoli contesti territoriali/organizzativi e abilitare la diffusione dei valori e dell'identità di Gruppo. Inoltre, per rafforzare una cultura aziendale basata su valori condivisi la funzione Sostenibilità di ASTM ha proseguito la diffusione di una newsletter settimanale relativa alle principali novità legate alle tematiche ESG.

## LA MAPPA DEGLI STAKEHOLDER E L'ANALISI DI MATERIALITÀ

Il Gruppo si impegna a identificare e instaurare un dialogo aperto e trasparente con tutti i propri Stakeholder, ovvero tutti i soggetti che, a vario titolo, concorrono alle attività della società o sono da queste influenzate. A tale riguardo la seguente figura illustra i principali Stakeholder del Gruppo, identificati grazie all'analisi del settore di riferimento e al contributo dei partecipanti al workshop di materialità del Gruppo.

ASTM ha definito, in conformità ai GRI Standards e alle best practice internazionali, la propria analisi di materialità per individuare, coerentemente con le proprie priorità strategiche e con gli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile delle Nazioni Unite, i temi di sostenibilità più rilevanti. Attraverso tale processo il Gruppo ha considerato come materiali, quegli aspetti che hanno un impatto significativo sulle performance economiche, sociali e ambientali e che potrebbero influenzare in modo sostanziale le valutazioni e le decisioni degli Stakeholder.

Al fine di promuovere la partecipazione attiva degli Stakeholder, in continuità con i precedenti esercizi e

in conformità allo standard AA1000 *Stakeholder Engagement Standard* e ai *Reporting Principles dei GRI Standards*, il 25 settembre 2020 si è tenuto il workshop di Stakeholder Engagement interno al Gruppo, che ha coinvolto circa 80 dipendenti rappresentanti delle diverse funzioni aziendali di ciascun settore di attività del Gruppo. Nel corso del workshop sono stati discussi gli impatti del Covid-19 sulle attività di sostenibilità con particolare attenzione ai principali impatti sulla rendicontazione non finanziaria in termini di: gestione della crisi e cambiamenti significativi nella gestione delle operations, rischi ESG, temi materiali e relative modalità di gestione dei temi materiali e performance e outlook (per maggiori dettagli fare riferimento al paragrafo "Gestione emergenza epidemiologica Covid-19" del presente documento).

Successivamente, con l'obiettivo di coinvolgere un campione di tutte le categorie di Stakeholder esterni, è stata realizzata, in linea con i precedenti esercizi, una survey online rivolta a rappresentanti del mondo delle istituzioni, a investitori e finanziatori, media, associazioni dei consumatori, fornitori,



business partner, appaltatori, clienti, membri della comunità locale e Università e centri di Ricerca.

La survey è stata inoltre inviata ad un campione esteso di utenti autostradali e a rappresentanti della catena di fornitura. Sono state ricevute complessivamente oltre 80 risposte.

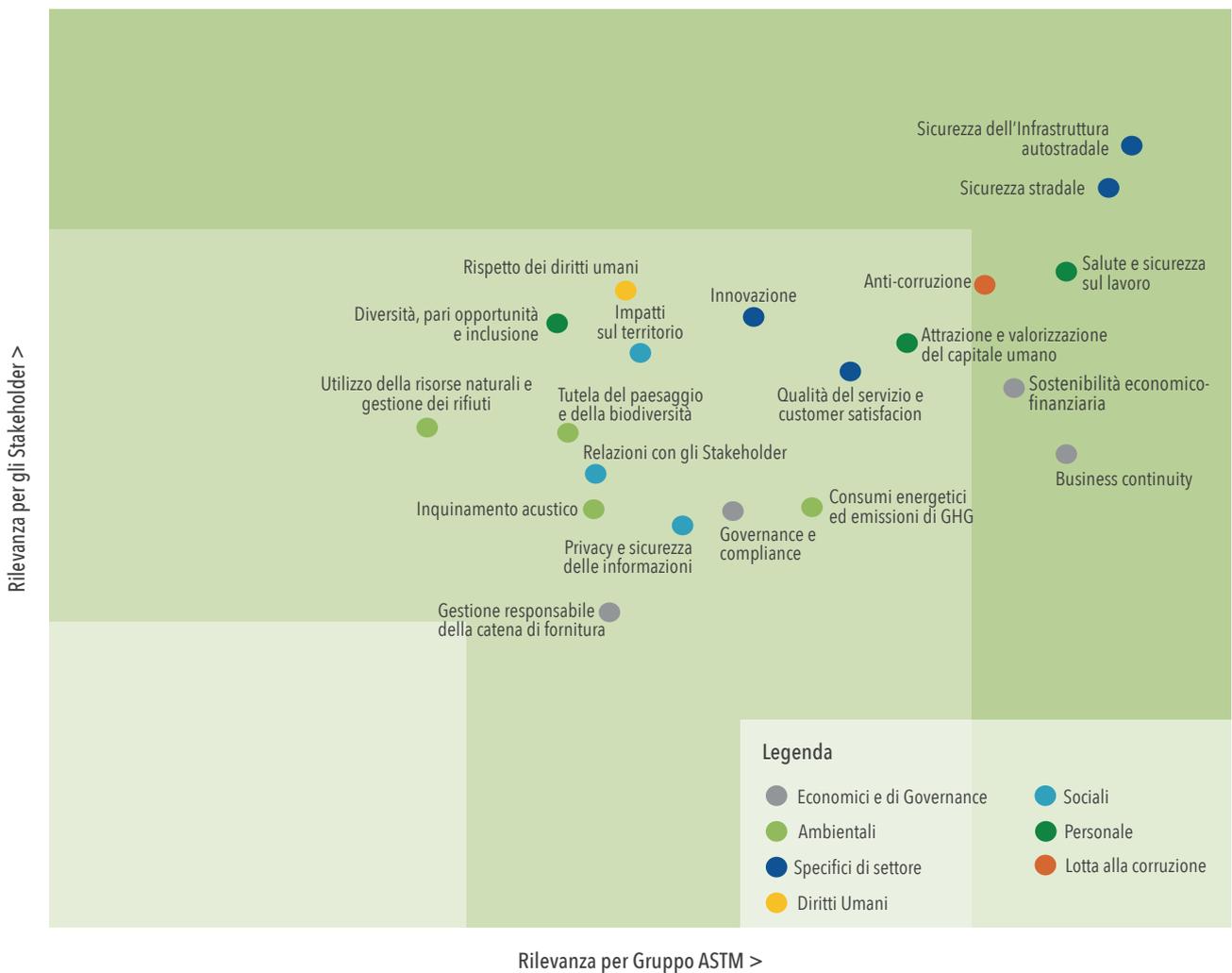
I risultati dell'analisi sono stati elaborati e riassunti nella matrice di materialità presentata di seguito, tenendo in considerazione gli ambiti definiti dall'articolo 3 del D.Lgs. 254/16 quali il rispetto dei diritti umani, la tutela dell'ambiente, i temi attinenti al personale, gli aspetti sociali e la lotta alla corruzione attiva e passiva. L'analisi di materialità, preventivamente esaminata dal Comitato Sostenibilità e dal Comitato

Controllo e Rischi, è stata condivisa dal Consiglio di Amministrazione in data 13 novembre 2020.

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.

A seguito dell'emergenza sanitaria affrontata durante l'esercizio è stato introdotto un nuovo tema ossia la business continuity, la capacità dell'organizzazione di garantire l'operatività aziendale a livelli predefiniti accettabili a seguito di eventi e/o fattori esogeni che colpiscono la Società. Tale tema è risultato particolarmente rilevante così come la sostenibilità economico finanziaria.

**LA MATRICE DI MATERIALITÀ DEL GRUPPO ASTM**



Per le tematiche materiali più rilevanti sono stati predisposti e distribuiti nel presente documento dei prospetti di correlazione con gli ambiti definiti dal D.Lgs. 254/2016, i Sustainable Development Goals (SDGs) integrati negli obiettivi del Piano di Sostenibilità 2017-2021 del Gruppo e i principali rischi di sostenibilità identificati.

## STAKEHOLDER ENGAGEMENT AUTOSTRADA DEI FIORI

Autostrada dei Fiori è da sempre impegnata ad operare in modo responsabile, integrando la sostenibilità nel proprio modello di business. La società crede fortemente nell'importanza delle relazioni con i propri Stakeholder in un'ottica di collaborazione e reciproco supporto.

La società gestisce in regime di concessione il tronco autostradale A10 Savona-Ventimiglia (confine francese) e A6 Savona-Torino.

Nel corso del 2020 Autostrada dei Fiori ha sviluppato un progetto di coinvolgimento degli Stakeholder sul territorio con l'obiettivo di:

- sensibilizzare il territorio e i policy maker in merito alle tematiche ritenute strategiche dalla società;
- ingaggiare e ascoltare gli stakeholder, comprendendo quali aree di beneficio sono per loro rilevanti;
- favorire lo sviluppo di un approccio di comunicazione degli interventi programmati in funzione delle specifiche aree di impatto identificate anche attraverso l'identificazione dei canali di comunicazione più adeguati ed apprezzati dagli Stakeholder.

Il modello implementato ha previsto una prima fase analitica necessaria per l'identificazione delle principali aree di beneficio connesse alle attività/cantieri sviluppati e una successiva fase di ascolto e comunicazione avvenuta attraverso l'erogazione di una survey ad un campione pilota di Stakeholder previamente identificato.

### LE AREE DI BENEFICIO IDENTIFICATE

Autostrada dei Fiori, per garantire un'infrastruttura moderna ed efficiente a servizio del territorio in un'ottica industriale, sta realizzando un piano di interventi che risponde anche alle disposizioni normative contenute nelle Norme Tecniche per la Costruzioni emanate nel 2018 ed alle 'Linee Guida per il Monitoraggio e la Valutazione della Sicurezza Strutturale dei Ponti' pubblicate dal Consiglio Superiore dei lavori Pubblici nel gennaio del 2020.

In sintesi, le aree di beneficio identificate per gli interventi che la società ha in corso di realizzazione o che verranno realizzati fanno riferimento a:

- **Ammodernamento ed efficientamento delle infrastrutture e degli impianti** anche in ottica di miglioramento della sicurezza e della qualità dei servizi offerti all'utenza: in questa area rientrano gli interventi a maggior contenuto tecnologico, dall'utilizzo di nuovi materiali costruttivi, all'integrazione di tecnologie basate su intelligenza artificiale, servizi informativi predittivi e real-time a supporto della mobilità e della sicurezza stradale e delle infrastrutture.
- **Attenzione e salvaguardia dell'ambiente e dell'ecosistema territoriale:** gli interventi in tale categoria sono orientati in primis alla riduzione delle emissioni e dei consumi energetici, ma anche alla tutela del paesaggio e della biodiversità dei territori circostanti (i.e. nuovi sistemi per il deflusso delle acque e dei liquidi pericolosi, soluzioni per attenuare/prevenire il rischio di incendi o per salvaguardare la fauna del territorio). A questi si aggiungono interventi per la riduzione dell'inquinamento acustico a tutela degli utenti e delle comunità del territorio.
- **Sviluppo socio-economico del territorio:** occupazione e sviluppo economico sono dirette conseguenze dell'indotto generato dai nuovi cantieri. A ciò si aggiunge il ruolo fondamentale dell'auto-

strada in qualità di infrastruttura che abilita l'accessibilità e il collegamento di un territorio a livello regionale, nazionale e internazionale.

Autostrada dei Fiori è consapevole, inoltre, che le attività possano avere un impatto, anche se temporaneo, sul territorio e sulla mobilità degli utenti durante tutta l'attività di cantierizzazione. In particolare, sull'autostrada Torino-Savona, il tratto appenninico vede un tracciato separato delle due carreggiate (direzione Sud e Nord). Ciò complica enormemente la gestione della viabilità e la programmazione dei cantieri a causa della impossibilità di potersi avvalere delle carreggiate parallele e adiacenti con conseguente allungamento dei tempi di esecuzione di qualunque attività.

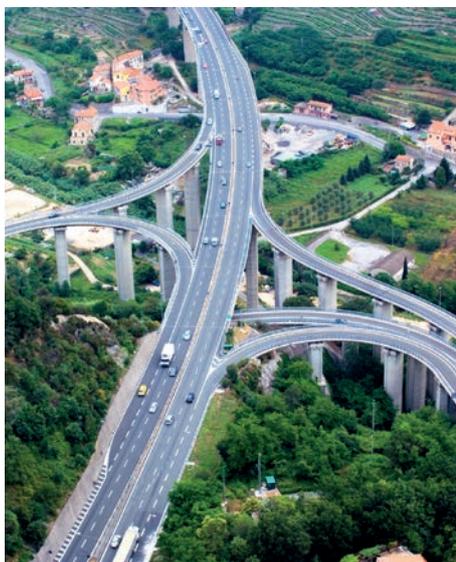
## L'ASCOLTO DEGLI STAKEHOLDER

Il processo di ascolto è avvenuto mediante la somministrazione di una survey ad un campione di stakeholder individuati tra circa 180 organizzazioni riconducibili a 10 differenti categorie: Istituzioni del territorio (i.e. Comuni, Province e Regioni), Associazioni di categoria (i.e. Confcommercio, Confindustria, Unioncamere), Media, Ambiente e territorio (i.e. organizzazioni ambientaliste e di presidio territorio come Legambiente, ASVIS, ARPA Piemonte, ENPA), Turismo, Trasporto e logistica (i.e. aziende di trasporto locale e Federmobilità), Strutture sanitarie (i.e. ospedali, ASL e 118 territoriali), Forze dell'ordine (i.e. Questure, Protezione civile e Vigili del Fuoco del territorio), Università e ricerca, Enti e istituzioni centrali (i.e. rappresentanti di Ministeri e delle Prefetture).

In generale, è possibile affermare che il test ha confermato la validità del modello. In base ai feedback ricevuti dagli stakeholder, la rilettura degli interventi per benefici attesi e aree di impatto è stata positivamente percepita e risulta coerente rispetto all'analisi previa sviluppata dalla Società.

Emerge, infatti, una buona consapevolezza degli stakeholder rispetto all'importanza degli interventi e alle possibili modalità per ridurre i disagi connessi. Ciò si traduce in una forte percezione della rilevanza dei benefici diretti, connessi all'efficientamento del servizio, a discapito di quelli indiretti di natura socio-economica che vengono generati per la comunità del territorio.

Più nello specifico, rispetto ai benefici ambientali, viene percepito come rilevante soprattutto il tema dell'inquinamento acustico.



Infine, rispetto ai canali di comunicazione i diversi stakeholder hanno espresso in maniera puntuale quali potrebbero essere le azioni di fine-tuning rispetto alle attuali modalità di comunicazione.

In sintesi quindi, questo primo test ha messo in evidenza come l'azione di ingaggio degli stakeholder rappresenti un fattore di successo delle organizzazioni e restituisca indicazioni utili se i diversi portatori di interesse mostrano un buon livello di conoscenza e consapevolezza. Questa fase pilota indica come questo modello possa essere un utile approccio in grado di favorire una relazione continuativa e diretta soprattutto verso le Istituzioni locali, le associazioni di categoria e la stampa in quanto possono supportare la corretta diffusione dei messaggi ed agire da moltiplicatori.

## 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 e sono il riconoscimento di una chiara visione strategica di lungo termine, della solidità della gestione operativa e dell'impegno per rispondere ai bisogni ambientali e sociali.

Di seguito i principali riconoscimenti ottenuti dal Gruppo.

### STANDARD ETHICS RATING

Nel 2020 ASTM ha ottenuto per il secondo anno il rating di sostenibilità «Standard Ethics Rating» rilasciato da Standard Ethics, un'agenzia indipendente di rating in ambito sostenibilità con sede a Londra.

In particolare, a luglio 2020, Standard Ethics ha elevato il rating su ASTM da EE- ("Adequate") a **EE ("Strong")** con outlook "Positivo", prevedendo un Long Term Expected SER sui 3/5 anni di **EE+ (Very strong)**.



### CDP CLIMATE CHANGE

Nel 2020, ASTM è stata riconosciuta leader globale nella gestione e trasparenza rispetto alle tematiche climatiche entrando nella prestigiosa "Climate A list" di CDP (Carbon Disclosure Project), l'organizzazione globale non-profit che si occupa dell'impatto sull'ambiente e che mette a disposizione degli investitori la più importante piattaforma per valutare la performance delle imprese nella lotta contro il cambiamento climatico. Il Gruppo è stato valutato sulla base delle azioni volte a ridurre le emissioni, mitigare i rischi climatici e sviluppare un'economia a basse emissioni di carbonio. Delle 9.600 società che hanno aderito all'iniziativa nel 2020 hanno conseguito il punteggio massimo di "A" un gruppo ristretto di 270 imprese a livello globale, di cui solo 8 italiane. A testimoniare un sempre maggiore interesse a tali tematiche da parte di tutti gli Stakeholder, si evidenzia infine che, nel corso dell'anno, oltre 515 investitori con oltre 106 trilioni di dollari in attività hanno chiesto alle aziende di divulgare dati su impatti, rischi e opportunità ambientali attraverso la piattaforma CDP.



### GENDER EQUALITY INDEX (GEI)

ASTM è stata inclusa nel **Gender-Equality Index (GEI) 2021** di **Bloomberg**, indice internazionale che misura le performance aziendali sui temi della **parità di genere** e la qualità e la trasparenza nella loro rendicontazione pubblica. L'indice traccia le prestazioni delle società impegnate a sostenere la parità di genere attraverso lo sviluppo, la rappresentanza e la trasparenza delle politiche. L'uguaglianza di genere è misurata sulla base di cinque pilastri: Female Leader & Talent Pipeline, Equal Pay & Gender Pay Parity, Inclusive Culture, Sexual Harassment Policies e Pro-Women Brand.



L'inclusione nell'Index di Bloomberg, che include 380 società che operano in 44 paesi in 11 settori diversi, testimonia il continuo impegno di ASTM nell'attuare politiche per la parità di genere e per la promozione di un ambiente di lavoro sempre più inclusivo ed equo.

# CORPORATE GOVERNANCE, SISTEMA DI CONTROLLO INTERNO E GESTIONE DEI RISCHI

## CORPORATE GOVERNANCE

Il modello di governance di ASTM è conforme alla normativa vigente ed è coerente con le previsioni del Codice di Autodisciplina delle società quotate approvato dal "Comitato per la Corporate Governance" di Borsa Italiana S.p.A. ("Codice di Autodisciplina"), a cui la Società dichiara di attenersi e tiene conto della dimensione aziendale, dell'assetto azionario, nonché del settore di appartenenza. La Società adotta un sistema di amministrazione e controllo di tipo tradizionale.

Il modello è conforme al Codice di Autodisciplina delle società quotate, fatte salve le raccomandazioni che ASTM, avuto riguardo alle specificità della propria dimensione, organizzazione aziendale, struttura proprietaria e business, ritiene eventualmente di non adottare e che, insieme alle relative motivazioni e in ossequio al principio "comply or explain", sono

in tal caso rese note al mercato nell'ambito della relazione annuale sul governo societario e gli assetti proprietari.

Lo Statuto di ASTM prevede che nella composizione degli organi sociali sia assicurata, in conformità alla vigente normativa e alle best practice, la rappresentatività degli azionisti di minoranza, 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.

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](http://www.astm.it) nella sezione "Governance".



\*Assolve anche le funzioni di Comitato per le operazioni con parti correlate

## GOVERNANCE DELLA SOSTENIBILITÀ

ASTM ha definito la struttura organizzativa della sostenibilità formalizzando ruoli e responsabilità. 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 indipendenti, 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 sui temi di sostenibilità connessi all'esercizio dell'attività di impresa e alle sue dinamiche di interazione con tutti gli Stakeholder, b) esamina il Piano di Sostenibilità da sottoporre all'approvazione del Consiglio di Amministrazione e monitora la sua implementazione c) esamina il contenuto dell'informazione periodica a carattere non finanziario da sottoporre all'approvazione del Consiglio di Amministrazione.

Il Comitato Controllo e Rischi, composto da tre amministratori indipendenti, nel coadiuvare il Consiglio di Amministrazione, tra l'altro, a) valuta l'idoneità dell'informazione periodica non finan-

ziaria a rappresentare correttamente il modello di business, le strategie della Società, l'impatto della sua attività 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.

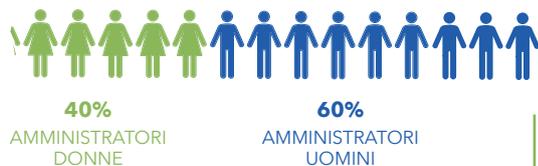
In un'ottica di creazione di valore sostenibile nel medio lungo termine, il Comitato Sostenibilità ritiene di fondamentale importanza l'interazione con gli altri comitati endocorsiliari, ed in particolare con il Comitato Controllo e Rischi e con il Comitato Nome e Remunerazione, al fine di favorire ciascuno 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, predisporre 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.

### 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 da D.lgs. 254/2016 e dallo standard di rendicontazione GRI Sustainability Reporting Standards.

## COMPOSIZIONE PER GENERE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE



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

## FASCE D'ETÀ DEI MEMBRI DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

4

● 30-50 anni

11

● &gt; 50 anni

## SISTEMA DI AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO DI ASTM

Nella consapevolezza che la diversità di genere rappresenti un valore nella definizione della corporate governance, ASTM ha definito nel proprio Statuto specifiche disposizioni in tema di composizione degli organi sociali in modo da assicurare nella composizione del Consiglio di Amministrazione e del Collegio Sindacale la presenza di almeno un terzo di membri del genere meno rappresentato (o dell'eventuale maggior quota stabilita dalla normativa, ove vigente, in materia di equilibrio tra i generi).

Il Consiglio di Amministrazione è composto da 15 Amministratori, di cui 9 uomini (60%) e 6 donne (40%); 4 di essi appartengono alla fascia di età compresa tra i 30 e i 50 anni (27%) mentre 11 alla fascia di età superiore ai 50 anni (73%). 11 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.

## GESTIONE DEI CONFLITTI D'INTERESSE

Dal 1° gennaio 2011 ASTM ha adottato una "Procedura relativa alle operazioni con parti correlate" in attuazione di quanto previsto dall'art. 2391 bis del Codice civile e dal Regolamento Parti Correlate Consob, da ultimo aggiornata in data 24 settembre 2020 e disponibile sul sito internet della Società [www.astm.it](http://www.astm.it) nella sezione "Governance".

Tale procedura individua le regole che disciplinano l'approvazione, la gestione e l'informazione al pubblico delle operazioni con parti correlate poste in essere 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 degli strumenti finanziari emessi. ASTM si adopera affinché gli azionisti siano in grado di partecipare alle decisioni di competenza e di effettuare scelte consapevoli e si impegna ad assicurare la massima trasparenza e tempestività delle informazioni comunicate agli azionisti e al mercato,

nel rispetto della normativa applicabile alle società quotate. ASTM assicura, attraverso il proprio assetto di governo e regole societarie, l'equo trattamento di tutti gli azionisti, compresi quelli di minoranza e quelli con sede all'estero.

In particolare, il vigente Statuto della Società prevede la possibilità per gli azionisti di minoranza di eleggere amministratori e sindaci tramite il meccanismo del voto di lista. Inoltre, è stato adottato un regolamento assembleare che definisce i diritti degli stessi in tema di partecipazione assembleare.





## IL PIANO DI SOSTENIBILITÀ

Il Piano di Sostenibilità «*Going Global Sustainably*» elaborato da ASTM valorizza l'impegno del Gruppo sui temi di sostenibilità, in un'ottica di miglioramento continuo delle performance e comunica in modo chiaro a tutti i propri Stakeholder gli indirizzi strategici del Gruppo in tema di sostenibilità, condividendo obiettivi, principi e valori.

Il Piano è stato predisposto attraverso l'analisi, l'integrazione e lo sviluppo di diversi elementi, tra cui

i "Dieci Principi" del Global Compact delle Nazioni Unite (UNGC) e 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. In tale ambito sono stati selezionati i 9 SDGs ritenuti più rilevanti sulla base dei settori di operatività del Gruppo e sotto riportati.

Il Piano è disponibile sul sito internet della Società [www.astm.it](http://www.astm.it) nella sezione "Sostenibilità".



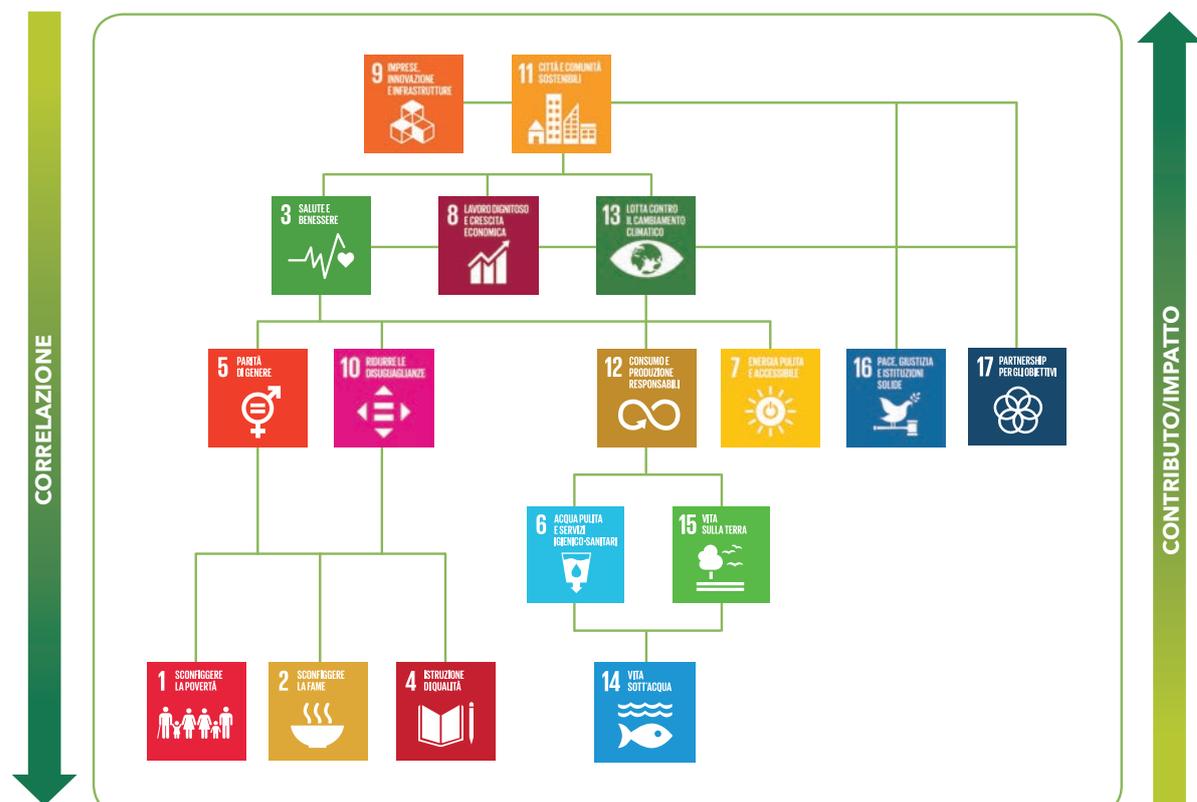
## ROADMAP SDGS

In linea alle linee guida pubblicate dal *World Business Council for Sustainable Development (WBCSD)*, ASTM ha definito nel 2019 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 dal Gruppo lungo la catena del valore. Sono state identificate azioni utili a migliorare la performance e l'impatto del Gruppo 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 quelli di maggiore rilevanza per il Gruppo, 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 SDGs di particolare rilevanza e indicatori utili a migliorare il monitoraggio del contributo del Gruppo agli SDGs. Tali indicatori sono periodicamente monitorati e rendicontati annualmente nel presente documento.

Sono risultati particolarmente rilevanti **l'SDG 9 - Imprese, innovazione e infrastrutture** - in quanto il Gruppo è impegnato a sviluppare infrastrutture di qualità, affidabili, sostenibili e resilienti e **l'SDG 11 - Città e comunità sostenibili** - che riflette l'impegno del Gruppo nel fornire l'accesso a sistemi di trasporto sicuri e sostenibili e migliorare la sicurezza stradale.



## 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 ed è conforme alle raccomandazioni del Codice di Autodisciplina di Borsa Italiana, a cui la Società aderisce<sup>10</sup>.

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.

ASTM e le principali società operative controllate hanno adottato 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.

In linea al modello adottato, con il supporto delle funzioni interne preposte, ciascuna società garantisce il presidio dei rischi, anche relativi ai temi di sostenibilità, connessi al perseguimento degli obiettivi strategici aziendali.

ASTM, in qualità di holding industriale, ha il ruolo primario di coordinamento, valorizzazione delle proprie partecipazioni e individuazione di nuove opportunità di investimento, gestendo 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 2020 ciascuna società ha aggiornato la mappatura 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, sulla base dell'esperienza maturata nel corso dell'emergenza da Covid-19 è stato evidenziato tra i principali rischi il rischio relativo alla business continuity connesso 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 del Gruppo.

In particolare, si riportano nella pagina seguente i principali rischi inerenti i temi di sostenibilità di ASTM 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 che, 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**

<sup>10</sup> 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 [www.astm.it](http://www.astm.it) 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).

### 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 (emergenza meteo, trasporto di merce pericolosa) 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 la 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 alla mancata o non tempestiva implementazione di soluzioni innovative (anche relative a soluzioni che riducano gli impatti ambientali) che soddisfino le aspettative del mercato con possibili ripercussioni sulla competitività nazionale e internazionale delle società del Gruppo.

### 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 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 definiti, inoltre, 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 principali 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.

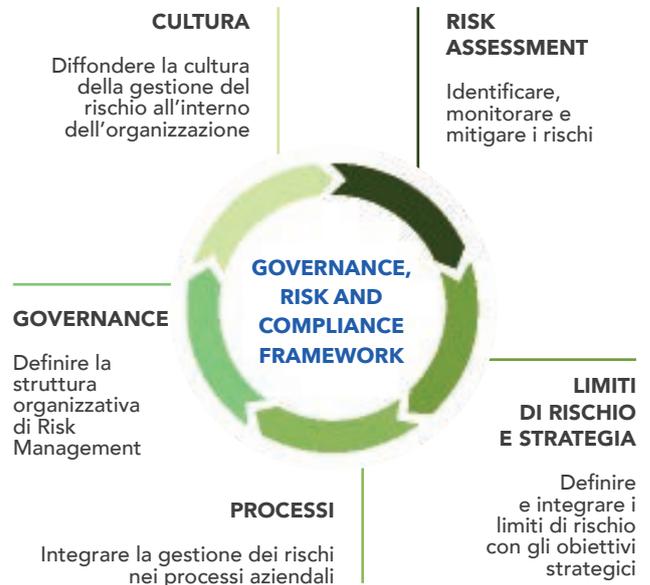
Itinera S.p.A. è inoltre in possesso di un'attestazione di conformità del proprio ciclo produttivo alle previsioni della Linea Guida ISO 31000 in relazione all'analisi dei rischi per le attività svolte in Italia e all'estero da cantieri e branch.

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 e 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.

## APPROCCIO AL RISK MANAGEMENT



## GESTIONE DEGLI EVENTI DI CRISI

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

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

Dall'analisi dei diversi settori di attività del Gruppo sono state individuate le tipologie di eventi di crisi riconducibili essenzialmente a temi di sicurezza (es. inquinamento o disastro ambientale, grave incidente sul lavoro, impedimento del top management) e a fattori esterni (es. grave danno ad opere o infrastrutture causato da eventi esogeni, grave epidemia o malattia infettiva, 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. Il Crisis Manager potrà coinvolgere anche professionisti ed esperti esterni in relazione alla tipologia di crisi.

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.

Nel corso del 2020 la procedura è stata attivata in occasione dell'emergenza epidemiologica da Covid-19. Nella sezione dedicata sono dettagliate le misure e le azioni adottate.

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 operativa 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 del 3 agosto 2020, 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 2020 non sono pervenute segnalazioni in merito a violazioni del Codice Etico di Gruppo.

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 anticorruzione 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. e Itinera S.p.A. (perimetro Italia);
- referente anticorruzione;
- 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 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 Stakeholders di operare con onestà e integrità.

A tale riguardo, ispirandosi alle best practice in tema di Compliance Program Anti-Corruzione ed

agli standard internazionali, quale lo standard UNI ISO 37001, ASTM e le principali società operative controllate 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 li hanno adottati.

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

Dal 2019, ASTM S.p.A. e la controllata Itinera S.p.A. hanno implementato un Sistema di Gestione in materia di Anti-Corruzione conseguendo la certificazione UNI ISO 37001:2016 per il perimetro italiano di riferimento.

Il Sistema di Gestione UNI ISO 37001:2016 è stato armonizzato con i presidi già esistenti, contribuendo all'ottimizzazione dell'assetto organizzativo e dei processi decisionali e di controllo finalizzati a dare concreta attuazione alla Policy Anti-Corruzione, nell'ottica del miglioramento continuo proprio delle norme ISO. La Policy Anti-Corruzione di ASTM è stata da ultimo aggiornata con delibera del Consiglio di Amministrazione in data 13 novembre 2020.

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

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 hanno nominato un responsabile della funzione internal audit, soggetto che, dotato di adeguati requisiti di professionalità e indipendenza, è 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, previo parere del Comitato Controllo Rischi approva annualmente il piano di lavoro predisposto dal responsabile della funzione di internal audit, sentiti il collegio sindacale e l'amministratore incaricato del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi. Il Responsabile della Funzione di internal audit, nello svolgimento delle proprie attività di verifica, può avvalersi del supporto specialistico di società di consulenza esterne.

Nel corso dell'esercizio 2020 le attività di verifica svolte dal responsabile della funzione di internal audit di ASTM hanno tra l'altro riguardato la verifica delle misure adottate dalla Società per far fronte all'emergenza epidemiologica da Covid-19 al fine di assicurare la salute e sicurezza dei propri dipendenti sul luogo di lavoro.



## 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 società operative controllate hanno implementato un sistema di gestione delle segnalazioni (c.d. "Whistleblowing") che consente a tutti gli Stakeholder (i.e. dipendenti, collaboratori, fornitori e qualsiasi altro soggetto che abbia avuto o intenda avere rapporti con la Società) di segnalare, anche in forma anonima, violazioni, presunte o conosciute, di norme, di leggi, procedure e politiche aziendali o dei valori del Codice Etico.

Attraverso una piattaforma digitale, gestita da un soggetto terzo specializzato e indipendente accessibile dal sito internet delle società, è garantita massima tutela e riservatezza sia delle persone segnalanti che dell'oggetto delle segnalazioni al fine di tutelare il segnalante da ogni forma di ritorsione o discriminazione.

Tutte le segnalazioni vengono inviate al Responsabile Internal Audit (o al Presidente dell'Organismo di Vigilanza qualora il Responsabile Internal Audit sia oggetto della segnalazione stessa) della società oggetto della segnalazione e sono gestite in modo confidenziale e trasparente attraverso un iter predefinito. Nel corso del 2020 sono pervenute due segnalazioni a Itinera su presunti atti di infedeltà di dipendenti in concorso con alcuni fornitori ai danni della società. Dette segnalazioni, inerenti attività svolte all'estero, sono state prese in carico dal Responsabile della Funzione Internal Audit di Itinera che, anche in qualità di Responsabile della Funzione di Conformità e di Prevenzione della Corruzione,

ha svolto gli opportuni accertamenti relazionando agli organi competenti.

Per maggiori informazioni relative alle modalità di segnalazione si rimanda al sito internet di ASTM nella sezione Governance.



Il Gruppo prosegue il proprio impegno nella tutela dei dati personali dei propri Stakeholder, nella consapevolezza che la protezione della privacy delle persone fisiche è 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: (i) 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; (ii) l'adozione di una data privacy policy e di specifiche procedure e protocolli in materia data protection; (iii) 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.

Nel corso dell'anno, il Gruppo ha posto un'attenzione particolare alla formazione delle risorse aziendali e alla sensibilizzazione del personale, organizzando diverse iniziative di formazione, differenziate in funzione dei profili aziendali dei partecipanti, che hanno coinvolto circa 1.500 partecipanti.



# GESTIONE EMERGENZA EPIDEMIOLOGICA COVID-19



Il 2020 è stato caratterizzato da un evento straordinario che ha colpito il mondo intero quale l'emergenza sanitaria ed epidemiologica da Covid-19 che ha cambiato le nostre abitudini il nostro modo di vivere, di lavorare e di relazionarci con gli altri. Abbiamo vissuto tutti una esperienza unica e negativa

quale il lockdown che si è protratto nel nostro Paese per diversi mesi.

Le aziende hanno dovuto rivedere e ripensare la propria strategia di business e la propria operatività, anche nell'interazione con tutti i propri Stakeholder.



## GLI IMPATTI SUL BUSINESS

Nonostante le azioni messe in campo dal Gruppo abbiano dimostrato la capacità e la rapidità di risposta contenendo gli impatti - per quanto possibile - della pandemia, quest'ultima si è riflessa sui principali indicatori economico-finanziari. In ambito autostradale, dopo la forte riduzione dei volumi di traffico consuntivata nei mesi di marzo e aprile per effetto del *lockdown*, a partire dal mese di maggio - a seguito dell'allentamento delle misure di contenimento del virus - si è registrata una ripresa dei volumi di traffico sulle tratte gestite; tale ripresa ha assunto toni più marcati nel corso del terzo trimestre dell'esercizio. A seguito della ripresa dell'epidemia da Covid-19, delle conseguenti misure restrittive

in materia di mobilità stabilite sia dai DPCM del 3 novembre e del 3 dicembre 2020 sia dalle correlate Ordinanze del Ministero della Salute, nel quarto trimestre dell'esercizio si è registrata una nuova flessione del traffico seppur meno marcata rispetto a quella consuntivata nei mesi primaverili. Anche l'attività del settore EPC ha risentito in modo significativo degli effetti della pandemia, registrando nel periodo di marzo-aprile forti rallentamenti o addirittura, in alcuni casi, la sospensione delle attività dei principali cantieri in corso di esecuzione sul territorio nazionale, mentre all'estero le attività lavorative sono proseguite a ritmi ridotti rispetto ai budget operativi. A partire dal terzo trimestre si è assistito ad un recupero dei volumi di produzione in conseguenza della ripresa delle attività e della riapertura

di cantieri precedentemente sospesi; purtuttavia i ricavi consuntivi al 31 dicembre 2020 risultano inferiori rispetto alle previsioni di inizio anno.

Per maggiori informazioni sugli impatti economico finanziari si rimanda al Bilancio Consolidato del Gruppo ASTM al 31 dicembre 2020.

Per le società concessionarie, particolarmente impattate da una straordinaria riduzione di traffico, per le società del settore EPC e per quelle del settore Tecnologia & Innovazione, costrette ad interrompere o ridurre le proprie attività anche nei cantieri, nel rispetto dei provvedimenti normativi emessi dalle competenti Autorità, è stata utilizzata la cassa integrazione per le settimane necessarie al superamento della crisi.

Con riferimento ai principali indicatori non finanziari si registrano, tra gli impatti più significativi, una diminuzione nelle ore di formazione erogate agli operai per via di una ridotta attività dei cantieri durante il primo semestre dell'anno a causa dell'emergenza Covid-19, e un incremento delle assenze e dei giorni persi.

## BUSINESS CONTINUITY, OPERATION & MAINTENANCE

A fronte della progressiva diffusione della pandemia da Covid-19 in Italia e nei Paesi esteri in cui opera il Gruppo, a partire dal mese di febbraio 2020 - in linea con le direttive delle Autorità sanitarie nazionali e locali competenti - sono state tempestivamente adottate misure di prevenzione, contenimento e tutela, emanate e diffuse disposizioni, linee guida ed istruzioni al fine di mitigare gli impatti della pandemia sia sulla salute dei propri dipendenti e collaboratori, sia sull'operatività del proprio business.

Considerate le caratteristiche eccezionali dell'evento (rarietà di accadimento, assenza di dati comparabili, difficoltà di definizione di previsioni attendibili, difficoltà di scelte e decisioni, gravità valutabile solo a posteriori, conseguenze fortemente impattanti anche nel medio - lungo periodo) la struttura emergenziale, attivata nel rispetto della "Procedura operativa gestione eventi di crisi", ha focalizzato l'attenzione sul costante monitoraggio dei provvedimenti e delle disposizioni emesse dalle Autorità competenti, sulla tutela, protezione e organizzazione del

personale, sul monitoraggio dei principali KPI economico finanziari e studio di possibili scenari nonché sulla compliance normativa e contrattuale.

In particolare, nel corso del mese di febbraio 2020 è stato attivato il Team di Crisis Management di ASTM con specifico riferimento all'emergenza epidemiologica da Covid-19.

Nelle diverse sedi centrali ed operative nonché sui cantieri, in Italia ed all'estero, sono state adottate tutte le misure necessarie per tutelare la salute e sicurezza dei dipendenti e collaboratori, nel rispetto delle indicazioni delle autorità dei singoli paesi, garantendo al contempo, laddove possibile, la continuità degli investimenti sulla rete autostradale e le attività per la realizzazione di opere comunque strategiche ed essenziali per le comunità ed i committenti.

Al fine di tutelare la salute e sicurezza sui luoghi di lavoro, ciascuna società del Gruppo ha provveduto a distribuire adeguati Dispositivi di Protezione Individuale (DPI), intensificare le attività di sanificazione degli ambienti di lavoro, adottare adeguate misure per garantire la distanza interpersonale durante le attività lavorative; con particolare riferimento alle risorse di staff e con la sola eccezione del personale operativo o del personale per il quale non è possibile operare da remoto, è stata inoltre adottata la modalità di lavoro agile.

A livello operativo, ed 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 e alle attività di investimento non differibili in quanto necessari a mantenere ed, in alcuni casi, innalzare gli standard di sicurezza dell'infrastruttura pur in un contesto complesso, tenuto conto delle difficoltà ad operare da parte delle imprese affidatarie, soprattutto nella prima fase della diffusione dell'epidemia.

Nel mese di aprile, al termine del periodo di "lock-down" e preliminarmente all'avvio delle riaperture, ASTM e le proprie società controllate hanno adottato e diffuso specifiche istruzioni operative di sicurezza e regolamentazione per la tutela della salute dei dipendenti sul luogo di lavoro, il cui rispetto, con i necessari aggiornamenti ed integrazioni, è stato richiamato nel corso dei mesi successivi.



Stante il permanere dell'emergenza, le società del Gruppo hanno costantemente aggiornato le procedure operative emanate per la tutela del personale aziendale e per il contenimento del contagio richiamandosi alle disposizioni delle autorità sanitarie.

## LA TUTELA DELLA SALUTE DEL PERSONALE

Durante tutte le fasi dell'emergenza, in linea con le indicazioni contenute nelle Ordinanze e nei Provvedimenti del Ministero della Salute e delle varie Regioni coinvolte, sono state tempestivamente diffuse a tutto il personale comunicazioni, protocolli ed istruzioni operative con informazioni comportamentali e linee guida inerenti le modalità operative per la tutela della salute, è stato aggiornato il DVR (Documento di Valutazione dei Rischi) e sono stati impiegati gli ammortizzatori sociali e di sostegno alle imprese all'estero, garantendo un costante monitoraggio dei dipendenti interessati da misure sanitarie correlate al Covid-19.

Tutte le società hanno organizzato le attività in modo da limitare la presenza dei dipendenti presso le sedi di lavoro, garantendo al contempo la massima operatività e l'erogazione dei servizi essenziali.

Per tutto il personale è stata attivata specifica protezione assicurativa.



Per supportare i dipendenti in questa nuova dimensione lavorativa, nel corso dell'anno, è stato promosso il progetto **#ASTM Channel** dedicato a tutti i dipendenti con l'obiettivo di condividere esperienze, spunti di riflessione e suggerimenti per affrontare al meglio il **cambiamento nelle modalità lavorative generato dall'emergenza Covid-19**. Attraverso un ciclo di 10 webinar colleghe e colleghi hanno avuto l'opportunità di confrontarsi con diversi specialisti, approfondendo temi quali l'organizzazione del lavoro, comportamenti da seguire nel lavoro da remoto, gestione del tempo dei figli e familiari, interazione con i colleghi e lavoro in team, cura del benessere psico fisico, gestione dei carichi di lavoro e sicurezza dei dati. Un interessante e utile "punto di incontro virtuale" che ha contribuito a consolidare il senso di appartenenza al Gruppo e ha premiato la partecipazione attiva dei dipendenti con la distribuzione di biglietti omaggio per visitare i beni del Fondo Ambiente Italiano, che il Gruppo ASTM sostiene attraverso l'iniziativa "I 200 del FAI". Le registrazioni degli incontri sono state successivamente messe a disposizione sulla intranet aziendale.

## 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 che è stata costantemente aggiornata ed arricchita di documenti e informazioni a disposizione di tutti i dipendenti del Gruppo.



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 contiene tra le altre, numerose iniziative indirizzate ai dipendenti.



Dal 2019 ASTM ha avviato il progetto di **People Identity** a sostegno del cambiamento culturale, del coinvolgimento e del benessere organizzativo degli individui. Il progetto promuove iniziative di Gruppo riconducibili alla **cura delle persone** valorizzando la diffusione di quelle esistenti attraverso un piano di comunicazione dedicato sulla intranet di Gruppo #Agorà.

In tale ambito, dal 2019 è attivo il servizio **Fragilità** dedicato ai caregiver, dipendenti che si prendono cioè cura di un familiare anziano o non autosufficiente, anche a distanza. Il servizio ha l'obiettivo di sollevare e sostenere il dipendente attraverso la presa a carico, analisi del bisogno, e primo orientamento alla rete dei servizi socio-assistenziali (pubblici o privati) disponibili a supporto. Il servizio copre tutto il territorio nazionale e aggrega una rete di oltre 900 servizi qualificati a supporto dei dipendenti, che si trovano soli ed impreparati a dover gestire, per periodi più o meno lunghi, le difficoltà economiche, sociali, assistenziali e psicologiche della gestione di un familiare non autosufficiente.

Nel corso dell'emergenza sanitaria, nelle città Milano, Provincia di Milano, Monza e Brianza, Varese, Torino, Genova, Roma, Lecce è stato attivato il servizio **UGO** che si occupa di fare le commissioni necessarie per i familiari dei dipendenti appartenenti a categorie a rischio e over 65, così che loro restino a casa e non si esponano a rischi. Attività semplici, ma indispensabili, come fare la spesa, andare in farmacia, ritirare una ricetta medica che vengono svolte dal personale di UGO. Ciò consente a uomini e donne anziani, con patologie croniche pregresse, sotto terapia, socialmente isolate o economicamente in difficoltà, di restare a casa ed evitare altri contagi da Coronavirus.

## L'IMPEGNO DEL GRUPPO PER LA SANITA' DEL TERRITORIO

Nel mese di marzo 2020, il Gruppo ASTM è intervenuto a supporto dell'emergenza sanitaria che ha colpito il Paese e, in particolare, il Piemonte, territorio di appartenenza e su cui insistono alcune delle reti infrastrutturali del Gruppo, stanziando un contributo di 3 milioni di euro in favore della Regione Piemonte a sostegno dell'emergenza Coronavirus e donando due ambulanze alla Croce Rossa Italiana. Attraverso queste iniziative, il Gruppo ASTM ha inteso rappresentare concretamente la propria vicinanza e attenzione a tutte le comunità piemontesi e a tutti coloro che lavorano e combattono quotidianamente contro l'epidemia, in particolar modo il personale sanitario impegnato in prima linea nel soccorso ai malati.

## LA RESILIENZA E LE AZIONI DI RAFFORZAMENTO

Ad oggi risulta ancora complesso prevedere gli sviluppi e l'intensità degli effetti socio-economici dello shock in ragione dell'indeterminatezza dei fattori attinenti alla dinamica della pandemia, che non essendo ancora stata superata il Gruppo continua a monitorare.

Sulla base dell'esperienza maturata nel corso dell'emergenza da Covid-19 e al fine di rafforzare la capacità di Business Continuity, sono state avviate specifiche attività di rafforzamento quali il potenziamento delle infrastrutture e dotazioni IT e la razionalizzazione delle stesse al fine di supportare modalità di lavoro agile in grado di garantire la qualità del servizio e la sicurezza dei presidi.

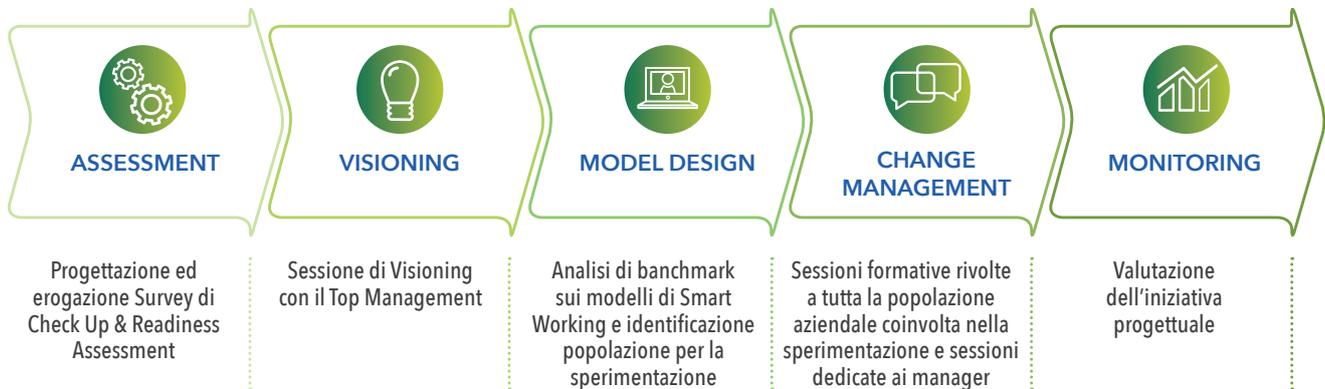
Nella definizione del piano delle attività di sostenibilità 2020 approvato dal Consiglio di Amministrazione il 24 aprile 2020 è stato tenuto conto delle misure di distanziamento per il contenimento della pandemia, ed in particolare, al fine di valorizzare la sperimentazione del telelavoro implementato nell'ambito della gestione dell'emergenza Covid-19 è stato avviato un progetto strategico di Gruppo denominato «New ways of working» che mira ad integrare il modello operativo, individuando un miglior work-life balance e una contestuale riduzione delle emissioni CO<sub>2</sub>, in un'ottica di efficienza complessiva.

La finalità del progetto è stata la sperimentazione di un modello di smart working su misura per il nostro Gruppo che riesca a garantire l'operatività aziendale introducendo nuove forme di lavoro in linea con quei valori di sostenibilità ormai imprescindibili, di tutela dei dipendenti e di salvaguardia dell'ambiente.

Tra gli obiettivi del progetto anche la diffusione di una cultura aziendale basata su flessibilità, autonomia, fiducia, responsabilizzazione, collaborazione, ottimizzazione degli strumenti e delle tecnologie.

Come noto, l'emergenza sanitaria Covid-19 ha prorogato lo smart working "emergenziale" come misura per contenere la pandemia e favorire il distanziamento; in un contesto quindi ancora instabile e poco programmabile è stato comunque sperimentato un approccio di Smart Working maturo supportato da alcune attività formative mirate a fornire una maggiore consapevolezza rispetto all'adozione di nuove modalità di lavoro e di nuovi comportamenti. Nella sperimentazione sono state coinvolte 349 risorse rappresentative delle principali famiglie professionali delle diverse aziende del Gruppo. Nei mesi di novembre e dicembre sono stati organizzati alcuni momenti di formazione e confronto finalizzati a contestualizzare lo smart working all'interno dello scenario nazionale, sia nella situazione emergenziale che nella "nuova normalità", per favorire il passaggio da uno smartworking emergenziale a un modello maturo. Specifiche sessioni formative rivolte ai manager hanno avuto l'obiettivo di (i) comprendere

## FASI DEL PROGETTO NEW WAYS OF WORKING



le nuove modalità di gestione dei team da remoto, (ii) condividere e discutere i nuovi stili manageriali alla base dello Smart Working e (iii) identificare le priorità e le possibili azioni di cambiamento.

Nel mese di dicembre, attraverso una survey rivolta alla popolazione aziendale coinvolta nel progetto di sperimentazione e ai loro responsabili sono stati misurati diversi aspetti quali l'efficienza lavorativa, l'adeguatezza del modello, l'aumento di motivazione, coinvolgimento e soddisfazione dei dipendenti, anche in termini di work-life balance.

Infine, per effetto del minore commuting dei dipendenti del Gruppo ASTM (con sede di lavoro in Italia) che hanno usufruito dello smart working nel periodo di svolgimento del progetto "New Ways of Working" (dal 1° giugno al 31 dicembre 2020) è stata stimata una riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> dell'8% rispetto allo stesso periodo del 2019.

Gli impatti, anche potenziali, che l'emergenza sanitaria Covid-19 ha avuto per il Gruppo ASTM e la sua catena del valore sono stati considerati nelle attività di aggiornamento dell'analisi di materialità finalizzata alla predisposizione della DNF 2020: la business continuity, ovvero la capacità dell'organizzazione di garantire l'operatività aziendale, anche relativa ai servizi pubblici essenziali, a seguito di eventi e/o fattori esogeni straordinari che colpiscono una o più società del Gruppo, è emersa come

un nuovo tema e il tema innovazione ha assunto maggiore rilevanza.

Per un maggior presidio della catena di fornitura di prodotti e materiali necessari a fronteggiare eventuali emergenze correlate ad eventi esogeni straordinari sono state verificate e consolidate le relative procedure che prevedono, tra l'altro, modelli di valutazione ESG.

### TRANSPORT WORKING GROUP

Nel corso del 2020, **ASTM ha inoltre preso parte al Transport Working Group (TWG)** un gruppo di lavoro istituito dal fondo Ardian che riunisce le società in portafoglio nel settore dei trasporti e delle infrastrutture per aumentare la resilienza attraverso la condivisione di esperienze e best-practice in ambito ESG. Il primo webinar realizzato in data 2 luglio 2020 si è focalizzato sulla condivisione degli impatti del Covid-19 generati sulla strategia aziendale e sulla gestione del business, nonché sulle opportunità di miglioramento futuro.

## STRATEGIA DI GRUPPO SUL CLIMA

Con riferimento alla strategia di Gruppo sul clima, nel corso del 2020 è proseguito il percorso di allineamento alle raccomandazioni TCFD (Task Force on Climate-related Financial Disclosures) finalizzato a rafforzare l'impegno del Gruppo in ambito Climate Change ed in particolare a contribuire all'obiettivo di limitare l'aumento della temperatura media globale non oltre i 2°C rispetto ai livelli preindustriali, come 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 le informazioni su rischi e opportunità legati al cambiamento climatico con riferimento a quattro aree tematiche, che rappresentano gli elementi fondamentali di una organizzazione: Governance, Strategy, Risk Management, Metrics and Targets.

### GOVERNANCE

Al fine di promuovere il successo sostenibile del Gruppo anche attraverso il monitoraggio delle performance ambientali, 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 operatività, 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.

ASTM è stata inserita nella "A List" per la lotta al cambiamento climatico del Carbon Disclosure Project (CDP).

### 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

## STRATEGY

Il Piano di Sostenibilità 2017-2021 "Going Global Sustainably" è stato redatto analizzando, integrando e sviluppando una serie di elementi, tra cui 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". Tra gli indirizzi strategici del Gruppo è stata inserita 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 nel 2020 un'analisi degli scenari legati al clima nella propria strategia al fine di:

- Valutare come i rischi e le opportunità legati al clima influenzano 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 lo scenario RCP8.5 dell'International Panel on Climate Change (IPCC) al fine di intercettare gli impatti maggiormente significativi legati alle variabili fisiche del clima (ad esempio aumento della temperatura, delle precipitazioni estreme, ecc.) 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 del Gruppo ASTM nelle regioni geografiche di maggiore interesse per il Gruppo (Europa ed America Latina):

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

Per quanto riguarda lo scenario di transizione applicato al business del Gruppo, sono stati selezionati diversi scenari in conformità con le raccomandazioni della TCFD: gli scenari "2DS", "Well Below 2°C" e "1,5°C" (progettati da Science Based Target initiative - SBTi<sup>11</sup> e International Energy Agency - IEA<sup>12</sup>), utilizzati in ottica di target setting per valutare il massimo "budget di carbonio" disponibile e per ricavare plausibili traiettorie di riduzione delle emissioni; e lo scenario basato sul PNIEC<sup>13</sup>, utilizzato per valutare l'evoluzione normativa e tecnologica dell'area geografica in cui si concentrano maggiormente le attività del Gruppo ASTM, ovvero l'Italia.

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

<sup>11</sup> <https://sciencebasedtargets.org/wp-content/uploads/2019/04/foundations-of-SBT-setting.pdf>

<sup>12</sup> <https://www.iea.org/reports/energy-technology-perspectives-2016>

<sup>13</sup> [https://www.mise.gov.it/images/stories/documenti/PNIEC\\_finale\\_17012020.pdf](https://www.mise.gov.it/images/stories/documenti/PNIEC_finale_17012020.pdf)



## RISK ANALYSIS

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 la transizione energetica e 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 causare 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 re-

lazione alle particolarità morfologiche del territorio sono stati attivati 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.

Il Gruppo inoltre sta valutando l'introduzione di veicoli ibridi nel parco mezzi aziendale che permetterebbe sia di rispettare le limitazioni sulla circolazione di mezzi inquinanti, sia la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>.

Il cambiamento climatico genera anche nuove opportunità che potrebbero andare ad impattare sui meccanismi competitivi dei vari settori in cui il Gruppo opera.

Per questa ragione ciascuna società del Gruppo 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 standard sempre più 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 e ridurre l'incidentalità stradale.

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 e con elevati livelli di classificazione LEED (Leadership in Energy and Environmental Design).

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. | <br>Breve termine | <br>Tanto probabile quanto no | <br>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/adequamento 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  | <p>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.</p> <p>L'aumento della frequenza di fenomeni meteorologici - quali precipitazioni particolarmente intense anche di breve durata, piogge ghiacciate (c.d. gelicidio) e eventi nevosi eccezionali - potrebbero compromettere la sicurezza della circolazione sulle tratte autostradali (es. ridotta visibilità, perdita di aderenza, etc.), nonché procurare danni al corpo autostradale e rendere necessario il blocco temporaneo della circolazione.</p> | <br>Breve termine | <br>Più probabile che no | <br>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).

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 | <br>Breve termine | <br>Molto improbabile | <br>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 hanno adottato un "Programma di Compliance" in conformità al D.Lgs. 231/01, che definisce, tra l'altro, procedure, protocolli e un sistema disciplinare al fine di prevenire il danno ambientale 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 (es. D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. che regola, tra l'altro, le procedure di valutazione di impatto ambientale delle opere).

| 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. | <br>Lungo termine | <br>Più probabile che no | <br>Medio alta | 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., la società di ingegneria del Gruppo, da oltre 30 anni partecipa attivamente ai programmi di ricerca dell'AIPCR - Associazione Mondiale della Strada. Da 13 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 | <p>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.</p> <p>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.</p> | <br>Lungo termine | <br>Più probabile che no | <br>Media | 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. Inoltre, vengono sviluppate competenze per la realizzazione di progetti di riqualificazione, messa a norma e efficientamento energetico di impianti di illuminazione.



| 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. | <br>Breve termine | <br>Più probabile che no | <br>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 società del Gruppo 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.

| 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. | <br>Breve termine | <br>Tanto probabile quanto no | <br>Bassa | Impatto legato principalmente agli effetti indiretti sull'andamento del corso borsistico del titolo azionario di ASTM. |

### 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 ai mercati, favorendo stabili ed efficaci relazioni con analisti, investitori istituzionali 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 |  Breve termine |  Molto probabile |  Media | 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 ed Envision. |

### Strategia

Al fine di cogliere nuove opportunità di business relative alla crescente domanda di edifici a basso consumo energetico, 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 Protocolli Envision). 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 stato 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 CO<sub>2</sub>. 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/<br>tecnologica -<br>Concessioni | Efficienza energetica | <br>Breve termine | <br>Molto probabile | <br>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 della predisposizione del sistema impiantistico. |

### Strategia

L'utilizzo della tecnologia LED per l'illuminazione dei tratti autostradali in concessione, in particolare gallerie, svincoli e caselli, 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](http://www.cdp.net/en).

### METRICS AND TARGET

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 concentrano 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.

Inoltre, ASTM sta valutando l'opportunità di sottoporre target di riduzione delle emissioni alla formale validazione dell'iniziativa Science Based Targets (SBTi).

### AUDIT ENERGETICI

In linea con l'impegno del Gruppo di ridurre i consumi energetici, durante il 2020 ASTM ha individuato le tre principali categorie di sito rappresentative per il Gruppo - un tratto autostradale, un sito produttivo delle costruzioni, una palazzina ad uso uffici - al fine di individuare interventi di efficienza energetica per ciascuna, quantificare i relativi risparmi energetici ed eventualmente estenderne l'attuazione ad altri siti della stessa tipologia. In particolare, presso i siti rappresentativi delle tre categorie selezionate, sono state svolte delle diagnosi energetiche che, per ciascuna delle categorie stesse, hanno permesso di effettuare un'analisi dell'attuale livello di efficienza energetica dei processi e servizi, di individuare le aree funzionali maggiormente energivore e di identificare alcuni possibili interventi finalizzati alla riduzione dei consumi energetici e delle relative emissioni di gas ad effetto serra.





## 02

## LA NOSTRA RESPONSABILITÀ VERSO IL TERRITORIO

- 61** Valore economico generato e distribuito
- 66** Impact measurement
- 70** La catena di fornitura
- 74** Gestione dell'infrastruttura autostradale
- 94** Liberalità e sponsorizzazioni

## IL CONTESTO DI RIFERIMENTO

Gli investimenti in infrastrutture sostenibili e nella ricerca scientifica e tecnologica promuovono la crescita economica, la creazione di posti di lavoro e la prosperità. La crescita del prodotto lordo mondiale è scesa al 2,3%<sup>14</sup> nel 2019, il tasso più basso dalla crisi finanziaria globale del 2008-2009. Questo rallentamento si sta verificando parallelamente al crescente malcontento per la qualità sociale e ambientale della crescita economica, caratterizzata da disuguaglianze pervasive e dall'aggravarsi della crisi climatica. Gli investimenti infrastrutturali con partecipazione privata sono aumentati in modo significativo dall'inizio del secolo, con particolare riferimento ai paesi di reddito medio. Tuttavia, dal 2012 gli investimenti privati in infrastruttura sono

tendenzialmente in declino. Nel 2019, gli investimenti privati in energia, trasporti, dorsali ICT (Tecnologie dell'Informazione e della Comunicazione) e infrastrutture idriche nei paesi a basso e medio reddito hanno totalizzato 96,7 miliardi di dollari in 409 progetti in 62 paesi, in leggero calo (3%) rispetto ai livelli del 2018<sup>15</sup>. Dal 2000 la percentuale di spesa in ricerca e sviluppo sul PIL mondiale è cresciuta costantemente. Si può tuttavia notare una forte disparità tra i paesi sviluppati e i paesi in via di sviluppo: questi ultimi registrano valori di spesa in Ricerca e Sviluppo sostanzialmente inferiori. Considerato il contesto macroeconomico difficile, il Gruppo si impegna a massimizzare il valore creato e distribuito e a misurare i propri impatti sulla comunità in termini economico e occupazionali, come descritti nei prossimi paragrafi del documento.



<sup>14</sup> United Nations, World Situation and Prospects 2020, New York

<sup>15</sup> The World Bank, Private Participation in Infrastructure (PPI), 2019

## 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 del Gruppo ASTM al 31 dicembre 2020.

Nel 2020 il valore aggiunto globale netto del Gruppo è pari a 2.218 milioni di euro (2.068 milioni nel 2019).

La maggior parte di tale valore, pari a circa il 64% (59% nel 2019), è rappresentato dalla "Remunerazione dei fornitori"; che è pari a 1.411 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" (circa 20%, 19% nel 2019) che è pari a 442 milioni di euro ed include principalmente stipendi e oneri sociali.

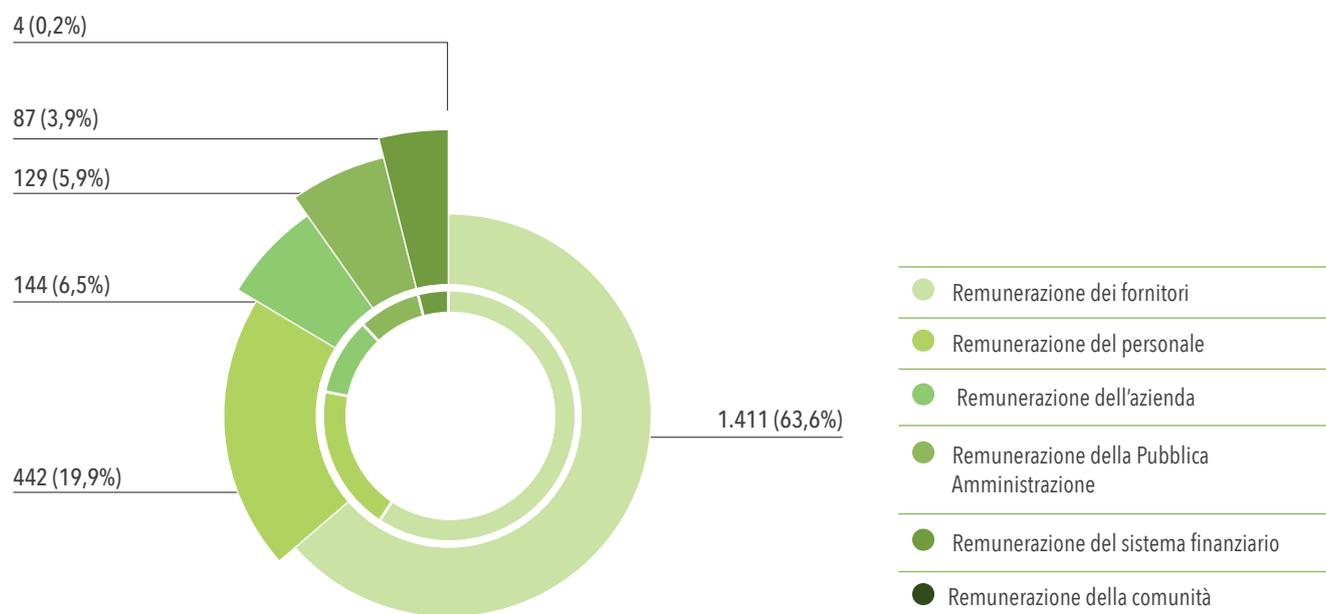
La "Remunerazione dell'azienda", che rappresenta oltre il 6% del totale (8% nel 2019) è pari a 144 milioni di euro ed include il valore trattenuto da ASTM per lo sviluppo futuro del Gruppo.

La "Remunerazione della Pubblica Amministrazione" costituisce circa il 6% (10% nel 2019) è pari a 129 milioni di euro e include imposte dirette sul reddito per 25 milioni di euro, oltre canoni di concessione per complessivi 104 milioni di euro<sup>16</sup>.

La "Remunerazione del sistema finanziario" rappresenta circa il 4% (4% nel 2019)<sup>16</sup> ed è pari a 87 milioni di euro.

Infine, la remunerazione della comunità è pari a circa 4 milioni di euro e include principalmente il contributo di 3 milioni di euro in favore della Regione Piemonte a sostegno dell'emergenza Coronavirus<sup>17</sup>.

### DISTRIBUZIONE DEL VALORE ECONOMICO (in milioni di Euro)



<sup>16</sup> Per maggiori informazioni relativamente alle imposte dell'esercizio si rimanda al paragrafo "La fiscalità del Gruppo" del presente documento

<sup>17</sup> In relazione alla "Remunerazione degli azionisti", non considerata ai fini del modello di distribuzione del valore aggiunto per l'anno 2020 contenuto nel presente documento, si segnala che Il Consiglio di Amministrazione auspica di poter valutare la possibile convocazione di un'Assemblea degli Azionisti, da tenersi entro la fine dell'esercizio, per proporre un'eventuale distribuzione di riserve alla luce di un miglioramento dello scenario economico ed epidemiologico

## 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.

Il Gruppo ASTM è consapevole che le imposte, pur non rientrando attualmente tra i temi di sostenibilità più rilevanti, sono importanti fonti di entrate pubbliche e sono 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 delle attività aziendali e nei rapporti interni ed esterni al Gruppo. Coerentemente a quanto definito nel Codice Etico di Gruppo, 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 del Gruppo che li hanno adottati.

ASTM ha implementato procedure amministrative 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 fiscali estere, vengono coinvolti professionisti fiscali in loco al fine di garantire un maggior presidio della normativa fiscale 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 fiscale. Si segnala che il Modello 231 di ASTM è stato da ultimo aggiornato in data 3 agosto 2020 al fine di recepire, tra l'altro,

i reati presupposti in materia tributaria, introdotti dalla Legge 198 dicembre 2019, n. 157. Inoltre, nel corso del 2020 la Società ha implementato, con il supporto dei propri consulenti, un nuovo piano di formazione in materia di D.Lgs. 231/2001 dedicato a tutti i dipendenti ed esponenti aziendali, che ha affrontato anche i temi rilevanti in ambito fiscale.

Nell'ambito del sistema di controllo interno e gestione dei rischi, le attività di verifica dell'efficacia dei presidi di controllo implementati per la mitigazione dei rischi fiscali sono principalmente svolte 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, 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.

## COINVOLGIMENTO DEGLI STAKEHOLDER E GESTIONE DELLE PREOCCUPAZIONI IN MATERIA FISCALE

Nella gestione dei temi fiscali, il Gruppo promuove relazioni professionali collaborative e trasparenti con le autorità competenti, riconoscendo che la risoluzione anticipata dei rischi è 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 del Gruppo 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 gestiti dalle funzioni aziendali preposte con il supporto di consulenti fiscali esterni qualificati di volta in volta incaricati. Al 31 dicembre 2020 non

risultano contenziosi fiscali rilevanti e, per maggiori approfondimenti, si rimanda a quanto riportato nel bilancio consolidato del Gruppo ASTM al 31 dicembre 2020 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.

Nella tabella di seguito si fornisce l'informativa per ogni giurisdizione fiscale relativa all'esercizio 2020 richiesta dal GRI 207.



| Giurisdizione fiscale | Entità residenti  |
|-----------------------|---|
| Angola                | Itinera S.p.A. Angola (Branch)  |
| Arabia Saudita        | Itinera S.p.A. Saudi Arabia (Branch)  |
| Austria               | Itinera S.p.A. Austria (Branch); Arge H 51  |
| Botswana              | Itinera S.p.A. Botswana (Branch); Itinera/Cimolai JV  |
| Brasile               | Iglic Do Brasil Participacoes LTDA; Itinera Construcoes Ltda; Consortium Baixada Santista; Cons. Binario Porto de Santos; MG-135 Consortium; Alcas da Ponte Consortium; Consorcio BR-050; Consultoria - Novos Negocios; Consultoria - Eco 135; Consorcio SP-070; Consorcio PSG  |
| Danimarca             | Itinera S.p.A. Denmark (Branch); Storstroem Bridge JV; I/S Koge Hospital; I/S Odense Hospital; ECS MEP Contractor I/S   |
| Emirati Arabi         | Itinera S.p.A. Abu Dhabi (Branch); Itinera - Ghantoot JV; Itinera Agility JV  |
| Italia                | A.T.I.V.A. S.p.A.; Autostrada Asti-Cuneo S.p.A.; Autostrada dei Fiori S.p.A.; S.A.T.A.P. S.p.A.; S.A.V. S.p.A.; Società Autostrada Ligure Toscana p.A.; Società di Progetto Autovia Padana S.p.A.; A 7 barriere S.c.ar.l. in liquidazione; Agognate S.c.ar.l. in liquidazione; Argo Costruzioni Infrastrutture S.c.p.a.; Ativa Engineering S.p.A.; Biandrate S.c.ar.l. in liquidazione; C.B.S. S.r.l. in liquidazione; Carisio S.c.ar.l. in liquidazione; Cervit Impianti Tecnologici Consortile a Responsabilità Limitata (C.I.T. S.c.ar.l.); Consorzio Sintec; Cornigliano 2009 S.c.ar.l.; Crispi S.c.a r.l. con socio unico in liquidazione; CRZ01 S.c.ar.l. in liquidazione; Diga Alto Cedrino S.c.ar.l.; Euroimpianti S.p.A.; Impresa Costruzioni Milano S.c.ar.l. - I.CO.M. in liquidazione; Itinera S.p.A.; Lambro S.c.ar.l.; Lanzo S.c.ar.l.; Marcallo S.c.ar.l.; Mazze' S.c.ar.l.; Partecipazione Roma Sud S.c.ar.l.; Pedemontana Lombarda Manutenzioni S.c.ar.l. (P.L.M.) in liquidazione; Ponte Meier S.c.ar.l.; Ramonti S.c.ar.l. in liquidazione; S.G.C. S.c.ar.l. in liquidazione; SEA Segnaletica Stradale S.p.A.; Si.Co.Gen. S.r.l.; S.I.N.A. S.p.A.; Sinergie S.c.ar.l. in liquidazione; Siteco Informatica S.r.l. unipersonale; Società Attività Marittime S.p.A.; Taranto Logistica S.p.A.; Torre di Isola S.c.ar.l.; Tubosider S.p.A.; Urbantech S.p.A.; ASTM S.p.A.; Autostrada Albenga Garesio Ceva S.p.A.; Finanziaria di Partecipazioni e Investimenti S.p.A.; IGLI S.p.A.; Logistica Tirrenica S.p.A.; Sistemi e Servizi S.c.ar.l.; SINELEC S.p.A.; Safe Roads S.c.ar.l. |
| Kuwait                | Itinera S.p.A. Kuwait (Branch)  |
| Romania               | Itinera S.p.A. Sucursala Cluj Napoca (Branch)   |
| Sud Africa            | Itinera S.p.A. South Africa (Branch)  |
| Svezia                | Itinera S.p.A. Svezia (Branch)  |
| Uk                    | Tubosider UNITED Kingdom LTD; Tubosider CSP Limited   |
| Usa                   | Halmar International - LB Electric LLC; Halmar International LLC; Halmar International Trucking Inc; Halmar Transportation System Llc; Halmar-A Servidone - B Anthony LLC; HIC Insurance Company Inc.; Potomac Yard Constructors; Atlantic Coast Foundations Llc; HINNS JV; Itinera USA Corp; 3RD Track Constructors JV; Itinera Infrastructure and Concessions Inc; Sinelec USA INC  |
| Zambia                | Itinera S.p.A. Zambia (Branch)  |
| <b>Totale</b>         |   |

L'ammontare complessivo delle "imposte" relative all'esercizio 2020 è pari a 25 milioni di euro ed include imposte correnti pari a 80 milioni di euro (di cui IRES pari a 63 milioni di euro, IRAP pari a 15 milioni di euro e imposte estere pari a 2 milioni di euro), imposte anticipate pari a 55 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 2020 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.

| Attività principali                               | Numero dipendenti | Ricavi da vendite a terze parti | Ricavi infragruppo con altre giurisdizioni fiscali | Ricavi infragruppo con la stessa giurisdizione fiscale | 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 |
|---|-------------------|---------------------------------|--|--|------------------------------|---|--|--|
| EPC   | -                 | -                               | -  | -  | 35                           | -   | -  | -  |
| EPC e Tecnologico                                 | 3                 | 1                               | 143  | -  | (467)                        | 10  | -  | -  |
| EPC   | 8                 | 32.658                          | 104  | 158  | (3.459)                      | 15.677  | -  | -  |
| EPC   | 193               | 16.456                          | -  | -  | (4.839)                      | 3.454   | -  | -  |
| EPC e Servizi                                     | 406               | 19.713                          | -  | -  | 3.284                        | 519   | 742  | (782)  |
| EPC   | 308               | 136.860                         | 823  | 1.773  | (27.072)                     | 36.368  | -  | -  |
| EPC   | 563               | 144.866                         | 418  | 8.314  | 3.859                        | 5.385   | -  | -  |
| EPC,<br>Autostradale,<br>Tecnologico e<br>Servizi | 4.216             | 1.681.466                       | 22.133   | 461.845  | 186.591                      | 131.716   | 76.655   | (77.940)   |
| EPC   | 3                 | 37.599                          | 205  | -  | 36                           | 7   | -  | -  |
| EPC   | 78                | 14.067                          | -  | -  | (12.643)                     | 1.248   | -  | -  |
| EPC   | -                 | 145                             | 5  | -  | (772)                        | 7   | -  | -  |
| EPC   | 10                | 15.695                          | -  | -  | (73)                         | 522   | -  | -  |
| EPC   | 36                | 3.604                           | -  | -  | (72)                         | 2.808   | 33   | (25)   |
| EPC e Holding                                     | 1.464             | 379.191                         | -  | 7.863  | 24.276                       | 18.631  | -  | (1.347)  |
| EPC   | -                 | -                               | -  | -  | (38)                         | -   | -  | -  |
|   | <b>7.288</b>      | <b>2.482.321*</b>               | <b>23.831</b>                                      | <b>479.953</b>   | <b>168.646</b>               | <b>216.352*</b>   | <b>77.430 *</b>  | <b>(80.094)*</b>                                 |

\* Totale come da Bilancio consolidato del Gruppo ASTM al 31 dicembre 2020

Per completezza si evidenzia, inoltre, che nel corso del 2020 le società concessionarie del Gruppo hanno riconosciuto al Concedente canoni di concessione pari a complessivi 104 milioni di euro (119 milioni di euro nel 2019) di cui 23 milioni di euro (27 milioni di euro nel 2019) relativi al Canone di concessione ex art. 1 comma 1020 della Legge n. 296/06, 76 milioni di euro (86 milioni di euro nel 2019) relativi al Canone ex art. 19, comma 9 bis del D.Legge n. 78/09 e 5 milioni di euro (6 milioni di euro nel 2019) relativi al Canone da sub-concessioni.

Inoltre, si evidenzia che nel bilancio consolidato di ASTM nel paragrafo "Informativa sulla trasparenza delle erogazioni pubbliche" sono riportate sovvenzioni, contributi e altre erogazioni pubbliche ricevute dalle società controllate italiane del Gruppo ASTM, che per l'esercizio 2020 ammontano a 11 milioni di euro, oltre a misure agevolative di cui il Gruppo ha beneficiato a seguito dell'emergenza epidemiologica Covid-19 complessivamente pari a circa 1 milione 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, specialmente nel difficile contesto legato all'emergenza epidemiologica da Covid-19.

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 interno<sup>18</sup>.

Inoltre, il settore delle costruzioni risulta essere il primo per importanza di attivazione sull'economia nazionale, acquista beni e servizi da circa il 90% dei settori economici<sup>19</sup>.

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-output<sup>20</sup> 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 6.005 milioni di euro. Di questi, 2.074 milioni di euro sono causati come effetto diretto, 1.774 milioni di euro come effetto indiretto lungo la catena del valore e 2.157 milioni di euro come effetto indotto tramite le spese degli occupati lungo la catena del valore. L'impatto economico complessivo è di 2,9 euro movimentati per ogni euro speso.

Invece, l'impatto occupazionale complessivo generato è di 45.167 posti di lavoro. Di questi, 18.130 sono generati come effetto diretto, 11.790 come effetto indiretto lungo la catena del valore, mentre sono 15.247 i posti di lavoro attivati come effetto indotto, tramite le spese in servizi e consumi finali degli occupati lungo la catena del valore. I posti di lavoro attivati in termini diretti, indiretti e indotti per ogni milione di euro speso da ASTM sono 23.

**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.

<sup>18</sup> Fonte: «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

<sup>19</sup> Fonte: «L'industria delle costruzioni: struttura, interdipendenze settoriali e crescita economica» a cura della Direzione Affari Economici e Centro Studi, ANCE (Associazione Nazionale Costruttori Edili)

<sup>20</sup> Modello sviluppato dall'economista Leontief, economista e scienziato di fama mondiale, vincitore del Premio Nobel per l'economia nel 1973 ed inventore del sistema input-output



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



\*\*Include i dipendenti diretti (7.288) 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"



## MISURAZIONE D'IMPATTO: KØGE HOSPITAL

La misurazione degli impatti di un progetto, di un'attività o di un'organizzazione, risulta una necessità crescente nel contesto odierno che pone sempre maggiore attenzione agli impatti sociali, economici ed occupazionali generati. Con quest'obiettivo, il Gruppo ASTM ha condotto un'analisi sull'impatto del progetto dell'ospedale universitario di Køge in Danimarca.

Questo progetto prevede l'espansione dell'esistente struttura che riunirà i dipartimenti di cura specializzati e le attività di ricerca e formazione della Region Sjælland in un unico centro, sotto il nome di Sjællands Universitets Hospital. L'ospedale universitario servirà l'intera regione e fungerà da ospedale di emergenza per un terzo degli abitanti della regione. Il progetto, gestito interamente con tecnologia BIM, prevede inoltre la demolizione di due edifici al fine di garantire un'integrazione ottimale tra nuova costruzione e complessi esistenti, un'elevata concentrazione funzionale con brevi distanze di trasporto e con possibilità futura di espansione per le strutture di trattamento in loco.

L'analisi è stata condotta secondo una doppia metodologia. Da un lato, la metodologia Input-Output ha consentito di stimare gli impatti in termini economici ed occupazionali del periodo di realizzazione del progetto; dall'altro, la metodologia SROI (Social Return on Investment - Ritorno sociale sull'investimento), ha consentito di arricchire tale analisi integrando la tipica analisi economica costi-benefici con i risvolti sociali ed ambientali delle attività oggetto d'analisi<sup>21</sup>.

### Input-Output

L'impatto economico complessivo generato dal progetto è di 972,4 milioni di euro. Di questi, 303,8 milioni di euro sono causati come effetto diretto (costi operativi, investimenti e costi del personale), 204,7 milioni di euro come effetto indiretto lungo la catena del valore e 463,9 milioni di euro come effetto indotto tramite le spese degli occupati lungo la catena del valore. L'impatto economico complessivo è di 3,20 euro movimentati per ogni euro speso.

Invece, l'impatto occupazionale complessivo generato dal progetto è di 4.829 posti di lavoro<sup>22</sup>. Di questi, 1.602 sono generati come effetto diretto, 943 come effetto indiretto lungo la catena del valore, mentre sono 2.284 i posti di lavoro attivati come effetto indotto, tramite le spese in servizi e consumi finali degli occupati lungo la catena del valore.

I posti di lavoro attivati in termini diretti, indiretti e indotti per ogni milione di euro speso verso dipendenti e fornitori sono 16,5.

### SROI

Per l'applicazione della metodologia SROI, sono stati valutati i fattori di input del progetto, i relativi output e outcome, sulla base di indagini di benchmark condotte su interventi analoghi, di attività raccolta di dati ed informazioni tramite il coinvolgimento diretto degli Stakeholder e grazie alle informazioni desunte dal riesame della letteratura disponibile in materia.

Il risultato dello studio ha mostrato che il progetto di ampliamento dell'ospedale di Køge ha generato, considerando la totalità degli stakeholder coinvolti, un ritorno sociale di 1,2 euro per ogni euro investito.

<sup>21</sup> I risultati delle analisi condotte, presentati nei paragrafi "Input-Output" e "SROI", sono da considerarsi al netto delle imposte dirette e indirette associate al progetto

<sup>22</sup> I dati relativi all'impatto occupazionale sono espressi in FTE (Full Time Equivalent). Un FTE equivale ad una persona che lavora a tempo pieno (8 ore al giorno) per un anno lavorativo, quantificato in media in 220 giorni di lavoro

Il progetto analizzato in questo studio ha contribuito a generare impatti positivi sulla comunità in fase di realizzazione e contribuirà all'accrescimento del benessere sociale a seguito della conclusione dei lavori.

Inoltre, l'analisi sugli impatti sociali di progetti di questo calibro permette lo sviluppo di una relazione continua con gli Stakeholder e l'avvio di un dialogo con l'obiettivo di riferire quali sono i benefici generati per l'intera comunità.

### LA RICADUTA ECONOMICA



### LA RICADUTA OCCUPAZIONALE



## 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 fornitori 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 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** 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 a 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").

La catena di fornitura occupa una posizione strategica nel **settore delle costruzioni**. Le società di costruzioni eseguono lavorazioni nell'ambito di cantieri di esecuzione di opere di edilizia civile o infrastrutturale. Le opere vengono affidate in quota rilevante a società 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 garantire una completa tracciabilità dei fornitori e, laddove esistenti, degli eventuali subappaltatori. Anche in questo caso 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 virtù del principio di continuo miglioramento e, allo scopo di garantire la tracciabilità della filiera, è stata modificata la clausola relativa ai subappaltatori prevedendo che la preventiva autorizzazione da parte della Società debba avvenire

anche in relazione alle subforniture e non limitatamente ai subappalti. In questo senso è possibile verificare ex ante il rispetto dei principi da parte di qualsiasi soggetto della filiera.

In linea con quanto previsto dal Codice di Condotta dei fornitori anche per il settore della **tecnologia** vengono adottati i migliori standard nella gestione della catena di fornitura.

ASTM S.p.A. nel corso del 2020 ha implementato un albo fornitori che prevede tra le altre cose verifiche reputazionali effettuate anche grazie all'utilizzo di banche dati.

Nel corso del 2020, circa il 98% degli acquisti del Gruppo è stato realizzato presso fornitori locali<sup>23</sup>. Il grafico di seguito mostra le percentuali di acquisti locali, per area geografica di riferimento.

## AUDIT ESTERNI SUI FORNITORI DI ITINERA S.P.A.

Itinera nel 2020 ha effettuato audit sui fornitori (7 in Italia e 6 all'estero) che in accordo alla procedura aziendale sono stati selezionati secondo i seguenti criteri: i. tipologia e criticità della fornitura; ii. Feedback provenienti dai cantieri; iii. 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. Il programma annuale degli audit esterni sui fornitori più significativi ha come principale obiettivo quello di monitorare le prestazioni nel tempo della propria catena di fornitura, cercando di prevenire eventuali situazioni di criticità.

Per la preparazione e conduzione degli audit esterni si applicano le stesse regole e procedure indicate per gli audit interni. In Italia sono stati effettuati 7 audit su fornitori operanti sui cantieri e sull'impianto di prefabbricazione, all'estero sono stati effettuati 6 audit su fornitori operanti nel cantiere dello Storstroem Bridge e 3 ispezioni tecniche relative ai cantieri dello Storstroem Bridge e Reem Mall. Per ciascun audit è stata dedicata una giornata con due persone.

## ACQUISTI LOCALI

(% di spesa realizzata presso fornitori locali)



<sup>23</sup> 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



Si riporta di seguito, il resoconto dei principali materiali non rinnovabili acquistati dal Gruppo nel corso del 2020, per categoria di riferimento.

## PRINCIPALI MATERIALI ACQUISTATI<sup>24</sup>

|                                | 2019       | 2020       |
|--------------------------------|------------|------------|
| Prodotti petroliferi [litri]   | 51.633.919 | 29.874.104 |
| Calcestruzzi [mc]              | 452.595    | 1.001.490  |
| Materiale di estrazione [mc]   | 220.946    | 490.791    |
| Conglomerati bituminosi [ton]  | 314.213    | 194.129    |
| Barriere stradali [ml]         | 80.289     | 145.237    |
| Cemento ed altri leganti [ton] | 41.779     | 54.122     |
| Ferro e acciaio [ton]          | 295.244    | 34.634     |
| Bitumi [ton]                   | 9.136      | 15.270     |
| Cloruri [ton]                  | 14.772     | 14.894     |
| Prefabbricati in cemento [mc]  | 43.180     | 3.646      |

## SCREENING E VALUTAZIONE DEI FORNITORI

Lo screening e la valutazione dei fornitori avvengono principalmente tramite il monitoraggio della conformità di quest'ultimi alla normativa applicabile e a specifiche richieste in materia di igieneria 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 riferimento alla salute e sicurezza dei lavoratori, 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 la 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 il lavoro minorile (sia per sub-affidatari presenti direttamente in cantiere che per i produttori esterni di materiali poi posti in opera in cantiere) e le 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 in relazione 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 considerati. In Italia e Unione Europea vengono presi in considerazione durante l'esame: il possesso di DURC (o equivalente) in corso di regolarità, l'assenza di periodi pregressi di mancata regolarità del DURC, l'eventuale ricevimento di sanzioni ex D.Lgs. 12/2002 come modificato dal c.d. Jobs Act sul lavoro nero o l'eventuale ricevimento di sospensioni dell'attività imprenditoriale ex D.Lgs. 81/2008 articolo 14. 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.

<sup>24</sup> Il dato è frutto di stime elaborate in considerazione del costo totale e costo medio unitario sostenuto per i materiali sopra elencati

Si precisa che in fase di selezione vengono sempre escluse le offerte anormalmente basse sia per questioni legate alla potenziale qualità del servizio sia per ciò che concerne il possibile mancato ottemperamento alle previsioni dei CCNL in merito ai minimi salariali. Infine, allo scopo di garantire la più ampia partecipazione alle Richieste di offerta, anche relativamente a Fornitori di piccole dimensioni e con attività sociali limitate, si è introdotta la facoltà per i medesimi di partecipare alle gare nella forma di costituenda ATI (Associazione Temporanea di Imprese), si ritiene infatti che tale facoltà garantisca a tutti i terzi un equo trattamento.

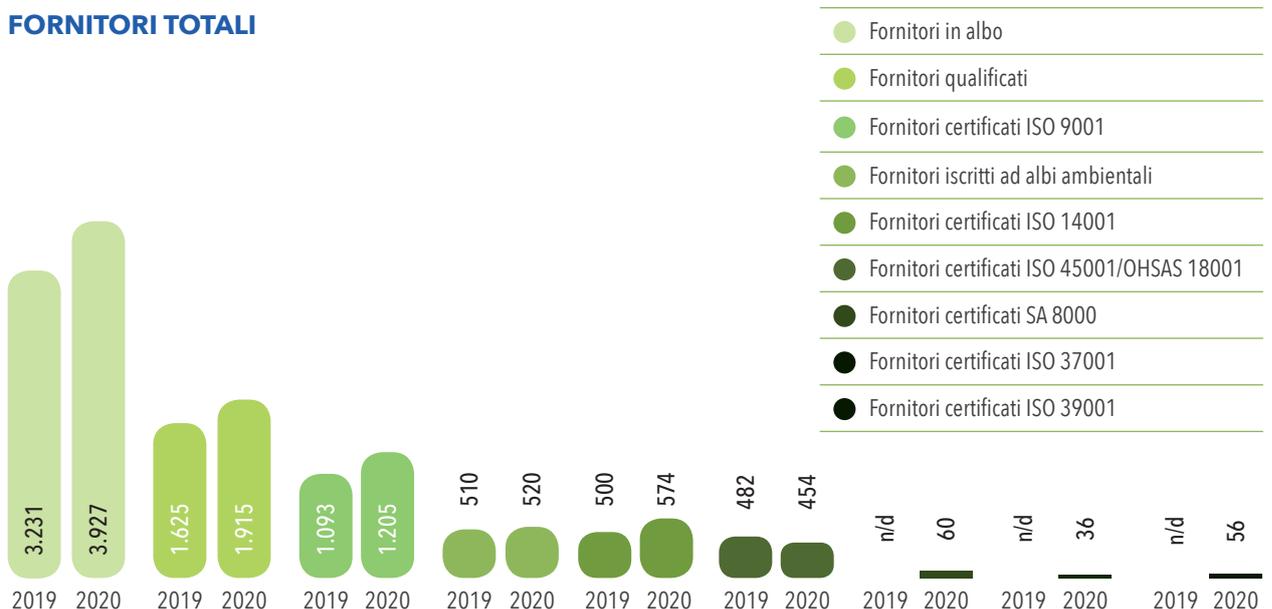
## AZIONI DI MITIGAZIONE DEI PRINCIPALI RISCHI IN MATERIA DI LAVORO MINORILE

In considerazione delle specificità del business e dell'estensione geografica delle attività del Gruppo Itinera 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

### ALBO FORNITORI DI ITINERA

Dal 2017 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, dal 2017 alcuni indicatori infortunistici in ambito salute e sicurezza sono stati inseriti quale criterio preferenziale per l'aggiudicazione del contratto. A fine 2020 su 3.927 fornitori censiti nell'albo di Itinera, sono stati qualificati complessivamente 1.915 fornitori, di cui 1.569 in Italia e 346 all'estero.

### FORNITORI TOTALI



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.

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 SA8000, 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 parte qualifi-

cante del processo di progettazione e gestione, ma ne rappresenta solo una parte.

Le concessionarie del Gruppo ASTM, infatti, da tempo hanno compreso la necessità di un approccio multifattoriale alla gestione della sicurezza stradale, scegliendo di aggiungere agli aspetti storicamente utilizzati nella gestione della sicurezza stradale anche criteri nei quali utenti della strada, veicoli e



infrastruttura sono valutati e affrontati in modo integrato. 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 stradale, tutte le Concessionarie 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:  
**SOCIALE, AMBIENTALE**



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, etc.);
- 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.

Il Piano di Sostenibilità prevede il conseguimento della certificazione ISO 39001 (Sistema di Gestione per la Sicurezza Stradale) per tutte le concessionarie del Gruppo entro il 2021.

## MONITORAGGIO DELLO STATO DELLE INFRASTRUTTURE AUTOSTRADALI

Le società concessionarie controllate dal Gruppo 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, 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 quello futuro 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 ha 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.

Tema materiale:

### SICUREZZA DELL'INFRASTRUTTURA

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



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.

Più in particolare, il sistema si propone di automatizzare le fasi di raccolta dei dati e la relativa elaborazione al fine di standardizzare le ispezioni 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.

## 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.

La manutenzione ordinaria, strettamente legata alla sicurezza stradale, nel 2020 ammonta complessivamente a 199 milioni di euro e si riferisce, ad esempio, a interventi sulle pavimentazioni, sulle opere d'arte, sul verde, sul ripristino della infrastruttura stradale (ad esempio pavimentazioni e barriere di sicurezza a seguito di incidenti), sugli impianti.

Gli investimenti in beni autostradali effettuati nel corso dell'esercizio 2020 ammontano complessivamente a 392 milioni di euro (265 milioni di euro nel 2019) e per circa l'80% si riferiscono a investimenti per il miglioramento della sicurezza della rete autostradale tra cui interventi su ponti, viadotti e cavalcavia per circa 111 milioni di euro, l'adeguamento delle gallerie alla direttiva comunitaria per circa 81 milioni di euro, l'adeguamento delle barriere di sicurezza per circa 49 milioni di euro e delle barriere acustiche per circa 11 milioni di euro. Per la restante parte gli investimenti si riferiscono essenzialmente a nuove

### SPESA PER INVESTIMENTI E MANUTENZIONE (importi in euro/milioni)

|                              | ANNO 2019              |              | ANNO 2020              |              |
|------------------------------|------------------------|--------------|------------------------|--------------|
|                              | Manutenzione ordinaria | Investimenti | Manutenzione ordinaria | Investimenti |
| A4 Torino-Milano             | 29,4                   | 9,5          | 29,3                   | 10,1         |
| A21 Torino-Piacenza          | 33,8                   | 20,2         | 29,7                   | 53,6         |
| A6 Torino-Savona             | 17,6                   | 63,3         | 17,8                   | 87,4         |
| A12 Livorno-Sestri Levante   | 22,7                   | 39,5         | 23,2                   | 73,1         |
| A15 Parma-La Spezia          | 19,2                   | 65,9         | 20,1                   | 44,1         |
| A33 Asti-Cuneo               | 7,8                    | 10,2         | 7,9                    | 2,8          |
| A10 Savona-Ventimiglia       | 24,3                   | 20,8         | 22,6                   | 44,3         |
| A5 Quincinetto-Aosta Ovest   | 10,9                   | 12,5         | 11,4                   | 11,7         |
| A21 Piacenza-Cremona-Brescia | 11,8                   | 23,4         | 11,9                   | 28,5         |
| A5 A.T.I.V.A.                | -                      | -            | 24,8                   | 36,6         |
| <b>Totale</b>                | <b>177,5</b>           | <b>265,3</b> | <b>198,7</b>           | <b>392,2</b> |



opere autostradali realizzate da SALT (A15 Parma-La Spezia) per la realizzazione del Corridoio plurimodale Tirreno Brennero (TI.BRE) per 30 milioni di euro e da Autovia Padana (A21 Piacenza-Cremona-Brescia) per la realizzazione del nuovo raccordo autostradale Montichiari - Ospitaletto per 12 milioni di euro e della variante alla SP ex SS 45bis in corrispondenza degli abitati di Ponteviso (BS) e Robecco d'Oglio (CR) per 7 milioni di euro.

## LA GESTIONE DELLE EMERGENZE

Il Gruppo si impegna a gestire ogni tipo di rischio ed emergenza nel modo più efficiente possibile, in modo da assicurare in ogni situazione e in caso di qualsiasi tipo di evento la transitabilità delle sue tratte autostradali.

Le principali situazioni di emergenza sono legate a fenomeni nevosi, allagamenti, incendi, frane e smottamenti. Nel 2020 sono stati gestiti un totale di 65 eventi nevosi della durata totale di circa 758 ore (54 eventi nevosi della durata totale di circa 771 ore

nel 2019) grazie all'impiego di 1.284 mezzi e di circa 22 mila tonnellate di fondenti (sali e cloruri, circa 22 mila tonnellate di fondenti nel 2019). Nel corso dell'esercizio 2020 sono stati inoltre gestiti 8 eventi di allagamento risolti grazie all'impiego di 49 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 1.952 colonnine SOS dislocate lungo tutta la rete autostradale.



**795 KM** CIRCA

**DI PAVIMENTAZIONE  
DRENANTE/FONOASSORBENTE  
PARI A CIRCA IL 70% DELLA RETE  
AUTOSTRADALE GESTITA**



## SITUAZIONI DI EMERGENZA SULLE TRATTE DEL GRUPPO

| TIPOLOGIA EVENTO              | 2019             | 2020             |
|-------------------------------|------------------|------------------|
|                               | n. eventi/durata | n. eventi/durata |
| Eventi nevosi (ore neve)      | 778              | 758              |
| Allagamenti (n. eventi)       | 18               | 8                |
| Frane/smottamenti (n. eventi) | 3                | 3                |
| Incendi (n. eventi)           | 30               | 41               |

## GESTIONE IN SICUREZZA DELLE INFRASTRUTTURE

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 2020 hanno ulteriormente 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 del Gruppo ASTM, permette di:

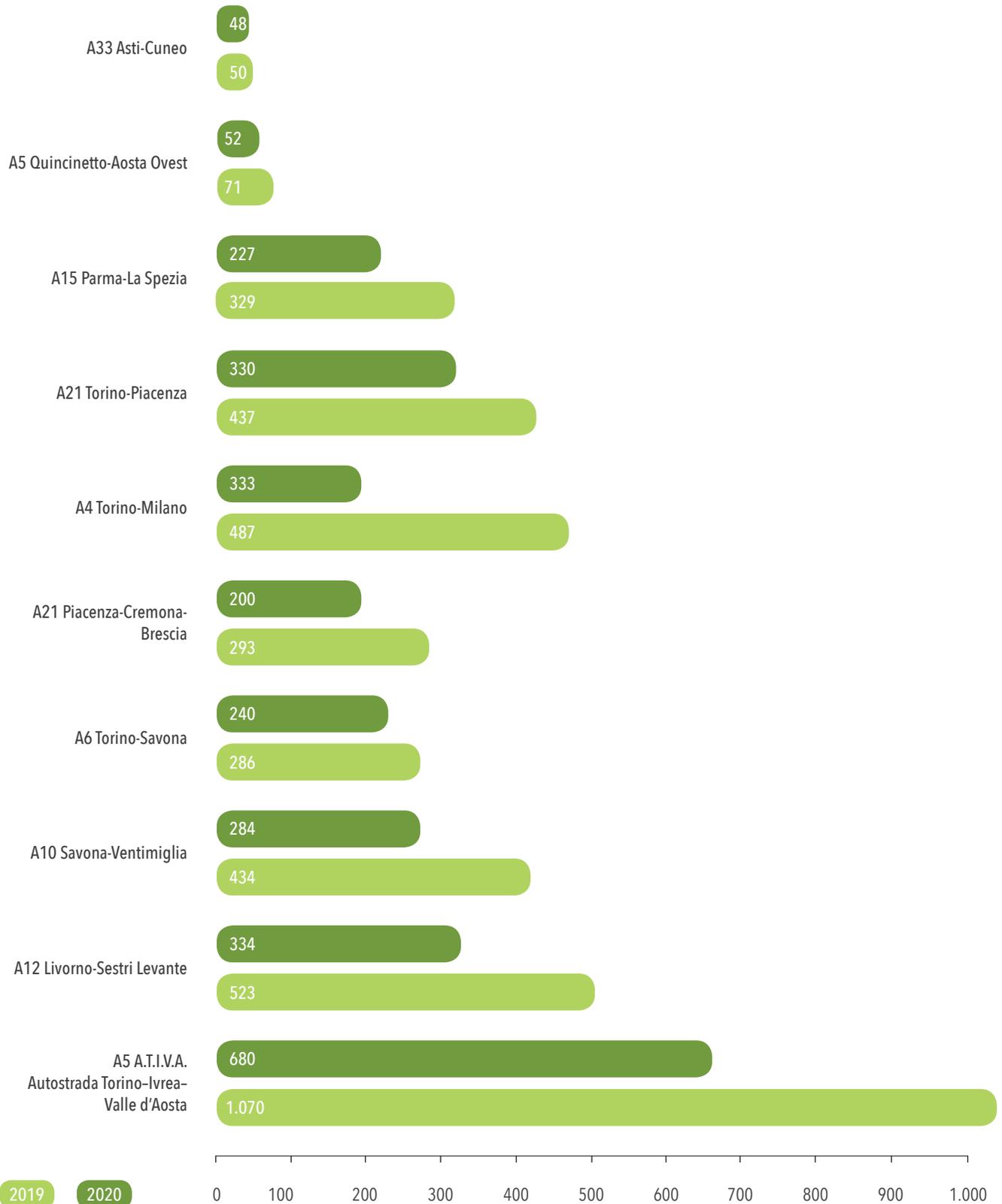
- creare un database descrittivo della strada, riportandone le caratteristiche tecniche e geometriche di interesse ricavate dalle misure di campo (viadotti, gallerie, curve, lunghezze, pendenze, caratteristiche pavimentazione, etc.);
- acquisire informazioni dinamiche del gestore che sono di interesse per le elaborazioni (traffico, incidenti, etc.);

- utilizzare i dati di cui sopra per generare un ampio insieme di indicatori (es. tasso degli incidenti, indice di severità, costo sociale, ecc.);
- 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.

L'azione è stata lanciata al fine di attivare uno strumento utile per implementare un processo di miglioramento sulle misure di esercizio che vengono attuate nel ciclo ordinario di miglioramento della sicurezza stradale, ovvero scegliere le misure che, sulla base del ritorno di esperienza dell'esercizio, siano oggettivamente mirate ad una riduzione dell'incidentalità sulla rete.

## INCIDENTALITÀ

### NUMERO DI INCIDENTI AUTOSTRADALI SULLA RETE DEL GRUPPO



Nel 2020 si contano sulla rete delle società concessionarie controllate dal Gruppo un totale di 2.728 incidenti (3.980 nel 2019 di cui 1.070 A.T.I.V.A.), di cui 29 mortali (32 nel 2019 di cui 8 A.T.I.V.A.), con 995 feriti (1.847 nel 2019 di cui 502 A.T.I.V.A.) e 35 decessi (38 nel 2019 di cui 10 A.T.I.V.A.).

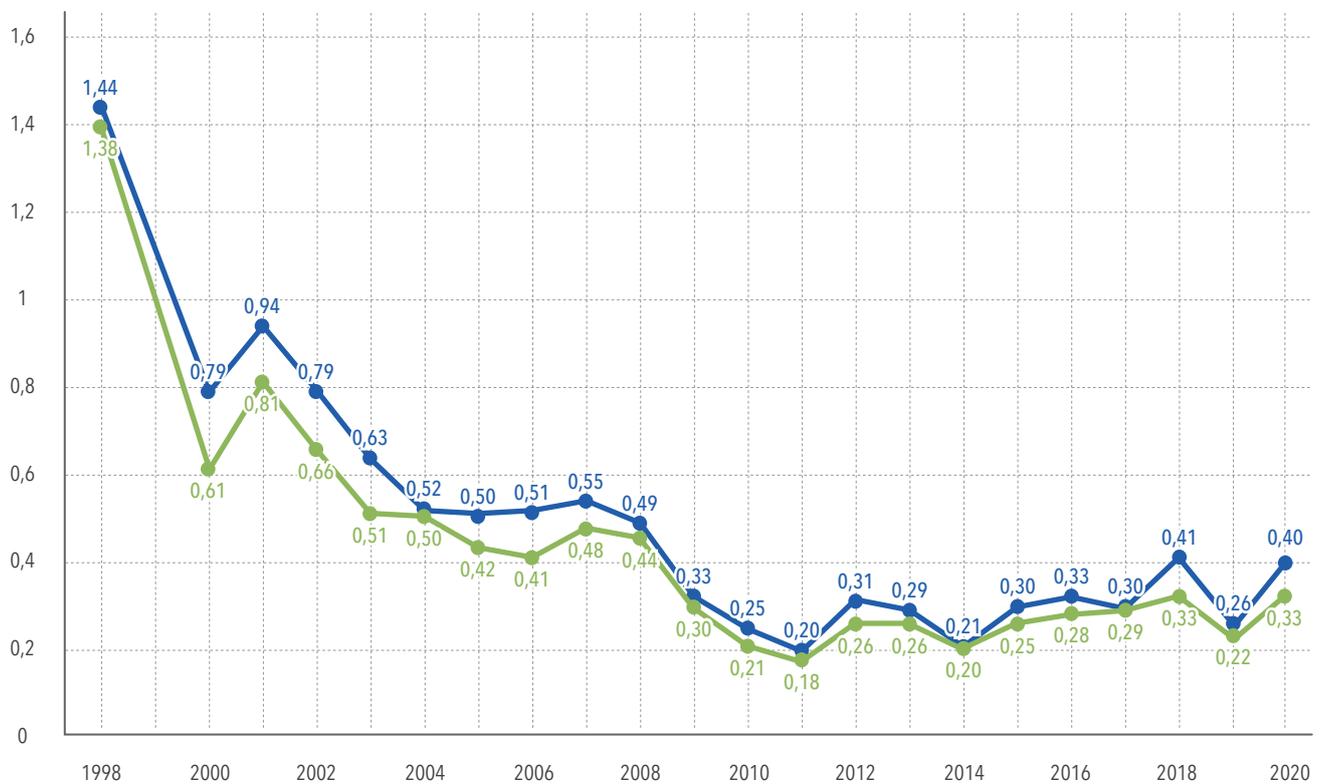
Il grafico di seguito riporta il tasso di incidenti mortali sulla rete gestita dal Gruppo. La forte diminuzione del tasso testimonia l'impegno del Gruppo volto al continuo miglioramento della sicurezza sulla rete gestita.

### TASSO INCIDENTI MORTALI SULLA RETE DEL GRUPPO

(Tasso anni 1998-2020, n. di incidenti mortali/percorrenza in milioni di veicoli-km\*100)

### TASSO MORTALITÀ SULLA RETE DEL GRUPPO

(Tasso anni 1998-2020, n. di decessi per incidenti stradali/percorrenza in milioni di veicoli-km\*100)



Il 68% dei veicoli coinvolti in incidenti fa riferimento alla categoria dei veicoli leggeri (63% nel 2019), la restante parte a veicoli pesanti.

I dati relativi all'incidentalità risultano influenzati da un doppio effetto, da un lato l'ingresso nel perimetro della società A.T.I.V.A., che gestisce una rete autostradale urbana particolarmente articolata e complessa, dall'altro la diminuzione del traffico dovuta alla situazione emergenziale da Covid-19.

**-61%**

Incidenti mortali dal 2001

Hanno contribuito:

Miglioramento tecnico dell'infrastruttura

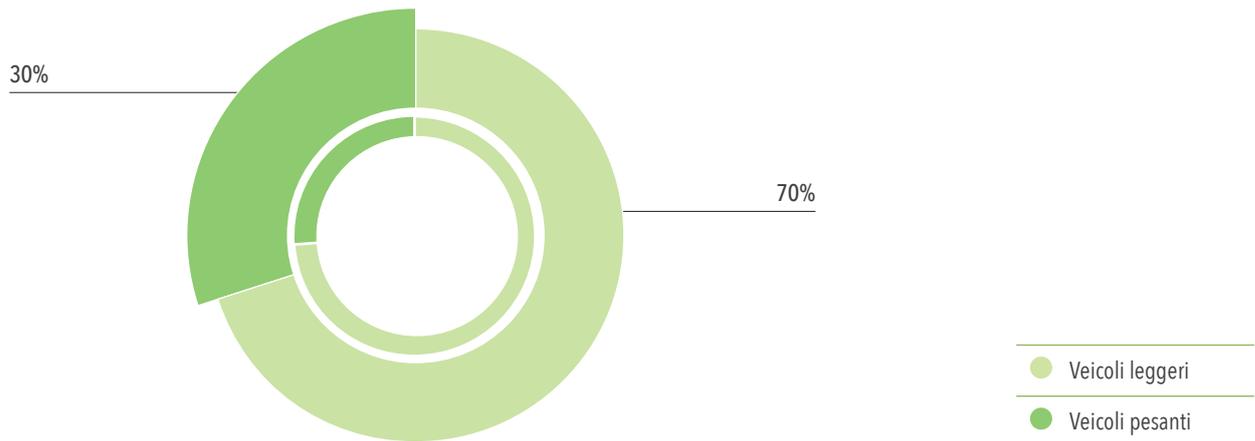
Perfezionamento della capacità gestionale

Sviluppo della campagna per la sicurezza stradale Autostradafacendo

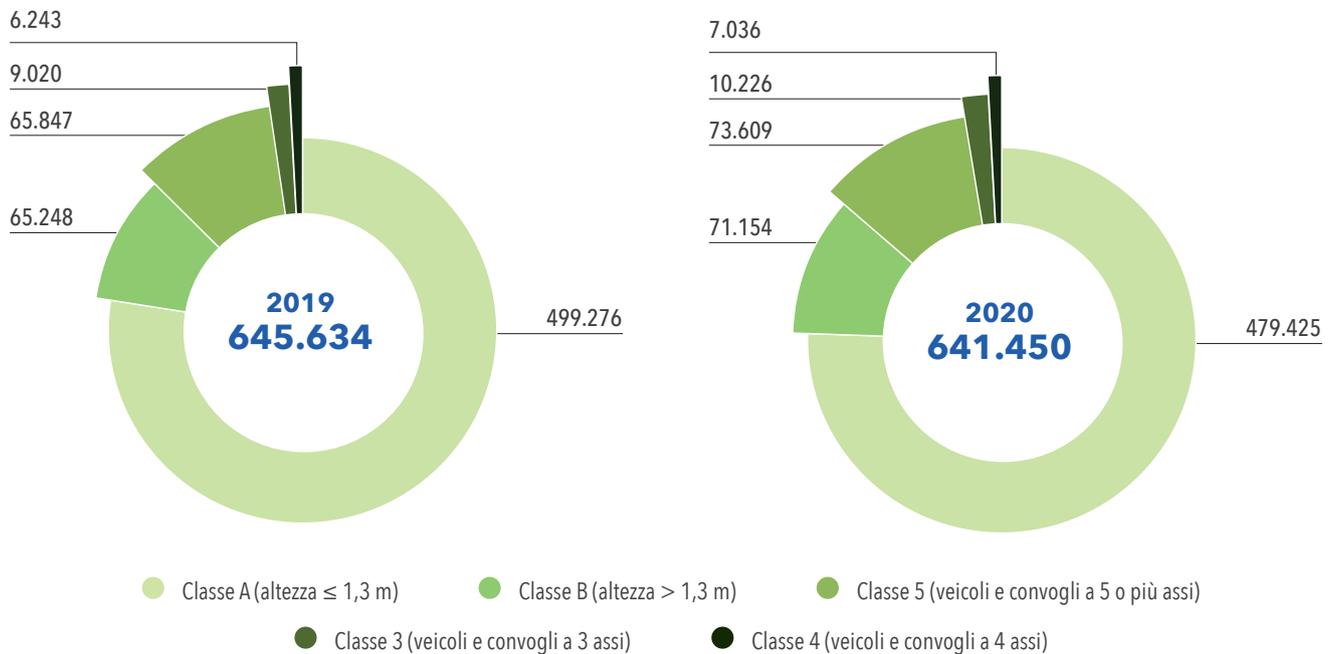
## DATI TRAFFICO

Di seguito sono riportati i grafici ed i dati del traffico servito giornalmente dalle concessionarie autostradali nel perimetro del Gruppo, dati che bene esprimono il servizio di interesse pubblico che viene erogato

### PERCENTUALE DELLE PERCORRENZE VALUTATE IN VEICOLI-KM <sup>25</sup>



### VEICOLI EFFETTIVI MEDI GIORNALIERI PER TIPOLOGIA DI VEICOLO <sup>26</sup>



<sup>25</sup> Comprendono i veicoli paganti, gli assoggettati e gli esenti. Per definizione i veicoli-km sono i chilometri complessivamente percorsi dalle unità veicolari entrate in autostrada, in particolare tra la progressiva di inizio e quella di fine competenza, e si distinguono dai veicoli effettivi, che sono il numero di tutte le unità veicolari, indipendentemente dalla classe di appartenenza, entrate in autostrada a prescindere dai chilometri percorsi

<sup>26</sup> Comprendono i veicoli paganti, gli assoggettati e gli esenti

## LE AZIONI SVOLTE SUL TERRITORIO

### Studi di incidentalità

In risposta al D.lgs. 35/2011 sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali, un ufficio preposto dal Gruppo ASTM svolge, presso S.I.N.A., analisi di incidentalità ad ampio spettro sulla rete autostradale gestita e contribuisce alla valutazione dell'evoluzione della sicurezza sulla rete 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 l'intervento 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.

In particolare, nel corso del 2020 analisi di questo tipo sono state implementate per entrambi i tronchi della concessionaria SALT p.A., con un impatto positivo sul numero di incidenti.

### Parcheggi per "famiglia"

Gli "stalli famiglia" sono dei parcheggi pensati per offrire uno spazio sicuro per le famiglie con bambini in sosta sulle autostrade.

SATAP S.p.A. (A4), ad esempio, valutando lo spazio disponibile d'intesa con gli operatori delle aree di ristoro, sta definendo gli "stalli famiglia" privilegiando zone in posizioni più riparate, dove la velocità delle macchine in transito è già naturalmente più bassa, possibilmente con un'area gioco a portata di mano.

### Esercitazione in galleria

Recependo la Direttiva della Comunità Europea in materia di sicurezza per le gallerie della rete stradale, all'interno della Galleria "Fresonara", nella carreggiata ovest - direzione La Spezia dell'A15, ha avuto luogo un'esercitazione a cui hanno partecipa-



Aree di sosta di Rho e Villarboit sull'autostrada S.A.T.A.P (Tronco A4)

to tutti quegli attori che sono coinvolti in caso di incidenti stradali. Erano presenti, infatti oltre ai Vigili del Fuoco con un mezzo appositamente allestito per l'intervento in ambienti confinati, la Polizia Stradale, il 118, S.I.N.A. e la Concessionaria SALT che si è avvalsa anche della collaborazione di Aciglobal, Vai Europa Assistance, Ima Servizi.

Lo scenario è stato allestito pensando di testare la capacità di risposta operativa integrata delle strutture preposte ai servizi di pronto intervento e nella ricostruzione di un ipotetico incidente stradale sono stati messi a disposizione due autovetture e un mezzo pesante e simulati la presenza di feriti incastrati tra le lamiere di un'auto, un principio di incendio e il rilascio di carburante.



## INTERVENTI A FAVORE DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

La recente pubblicazione della legge 30 dicembre 2020, n. 178 recante “Bilancio di previsione dello Stato per l’anno finanziario 2021 e bilancio pluriennale per il triennio 2021-2023” ha introdotto alcune disposizioni finalizzate alla diffusione della mobilità elettrica anche in ambito autostradale. I concessionari autostradali, infatti dovranno provvedere a dotare le tratte di propria competenza di un numero adeguato di punti di ricarica di potenza elevata, garantendo che le infrastrutture consentano agli utenti tempi di attesa per l’accesso al servizio non superiori a quelli offerti agli utenti di veicoli a combustione interna (benzina, gasolio).

Le società concessionarie del Gruppo ASTM già nel dicembre 2018 hanno trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) i rispettivi Piani di Diffusione dei servizi di ricarica elettrica, oltre che di Gas Naturale Compresso (GNC) e Gas Naturale Liquefatto (GNL), al fine di promuovere le politiche di efficientamento energetico recependo quanto disposto dal D.Lgs. 257 del 2016 “Disciplina di attuazione della direttiva UE 2014/94/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 22 Ottobre 2014, sulla realizzazione di una infrastruttura per i combustibili alternativi.

La diffusione di carburanti alternativi è stata quindi incentivata dalle concessionarie nell’ambito delle procedure di gara, ad evidenza pubblica, inerenti l’affidamento dei servizi di distribuzione carbolubrificanti e ristoro interni alle aree di servizio.

I Subconcessionari Oil and Food, nell’ambito dei propri Piani di Investimento, si sono impegnati nella realizzazione di nuovi impianti di distribuzione di carburanti alternativi anche attraverso accordi con specifici operatori del settore.

Ad oggi, sono attive sulle tratte di competenza 10 stazioni di ricarica. Una ulteriore stazione è di imminente apertura. Alcune di queste stazioni, in particolare, presenti lungo la A12 Livorno Sestri Levante e la A10 Savona Ventimiglia (tratte interessate da significativi flussi turistici), garantiscono una ricarica ultraveloce che può garantire, a seconda del veicolo, una ricarica fino all’ 80% di capacità della batteria in circa 15 minuti/20 minuti con erogazione di una potenza massima di 350 kW.

Il programma di diffusione è tuttora in corso di attuazione ed entro i prossimi due anni verranno

progressivamente attivate oltre 30 nuove stazioni di ricarica lungo la rete nel rispetto del principio di neutralità tecnologica al fine di garantire una offerta all’utenza adeguata alle esigenze di mercato.

Di particolare significato è il “Progetto Sperimentale” avviato dalla società S.A.V. che gestisce il tratto A5 Quincinetto-Aosta., per la realizzazione di sistemi di ricarica elettrica ad alta potenza sull’Area di Servizio Les Iles de Brissogne Nord e all’interno dell’ex barriera dismessa ad essa contrapposta, lungo il tratto autostradale in concessione A5 (Quincinetto - Aosta) che vedrà la luce entro l’anno. Quest’ultima sarà la prima area esclusivamente dedicata al servizio di ricarica elettrica. Grazie all’erogazione di una potenza massima di 350 kW per ogni punto di ricarica, i veicoli elettrici di attuale e di prossima generazione potranno usufruire di un servizio capace di ricaricare fino all’80% dell’autonomia del veicolo in 15 a 20 minuti.

La location assume particolare significato strategico. La tratta autostradale in concessione a SAV 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.

L’impegno delle società concessionarie del Gruppo ASTM, insieme ai subconcessionari Oil/Food, è teso ad offrire alla propria clientela nuovi servizi sempre più innovativi e rispondere ad una domanda sempre più importante. L’utilizzo di veicoli elettrici è infatti la scelta di numerosi clienti sempre più orientati verso soluzioni rispettose dell’ambiente.

Una ulteriore spinta e un ulteriore slancio all’attuazione ed allo sviluppo del piano di diffusione ed alle politiche di sostenibilità ambientale promosse da anni dal Gruppo potrebbe essere rappresentata dalla recente iniziativa del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il quale, nell’ambito dei progetti del Piano la Ripresa dell’Europa, “Next Generation UE”, ha richiesto a tutte le concessionarie italiane specifiche informazioni relative alle previsioni di interventi atti a consentire, presso le aree di servizio, il rifornimento di veicoli ad alimentazione green. La richiesta è stata tempestivamente riscontrata da tutte le società concessionarie.

Il Gruppo monitora costantemente gli sviluppi tecnologici e l’evoluzione del mercato dell’automotive e dei carburanti alternativi al fine di garantire un adeguato servizio all’utenza autostradale.



-  Colonne elettriche attive alla data di pubblicazione del seguente documento
-  Colonne elettriche programmate 2021-22
-  Servizio di distribuzione Gas Metano (GNC)

<sup>27</sup> Avviato progetto sperimentale

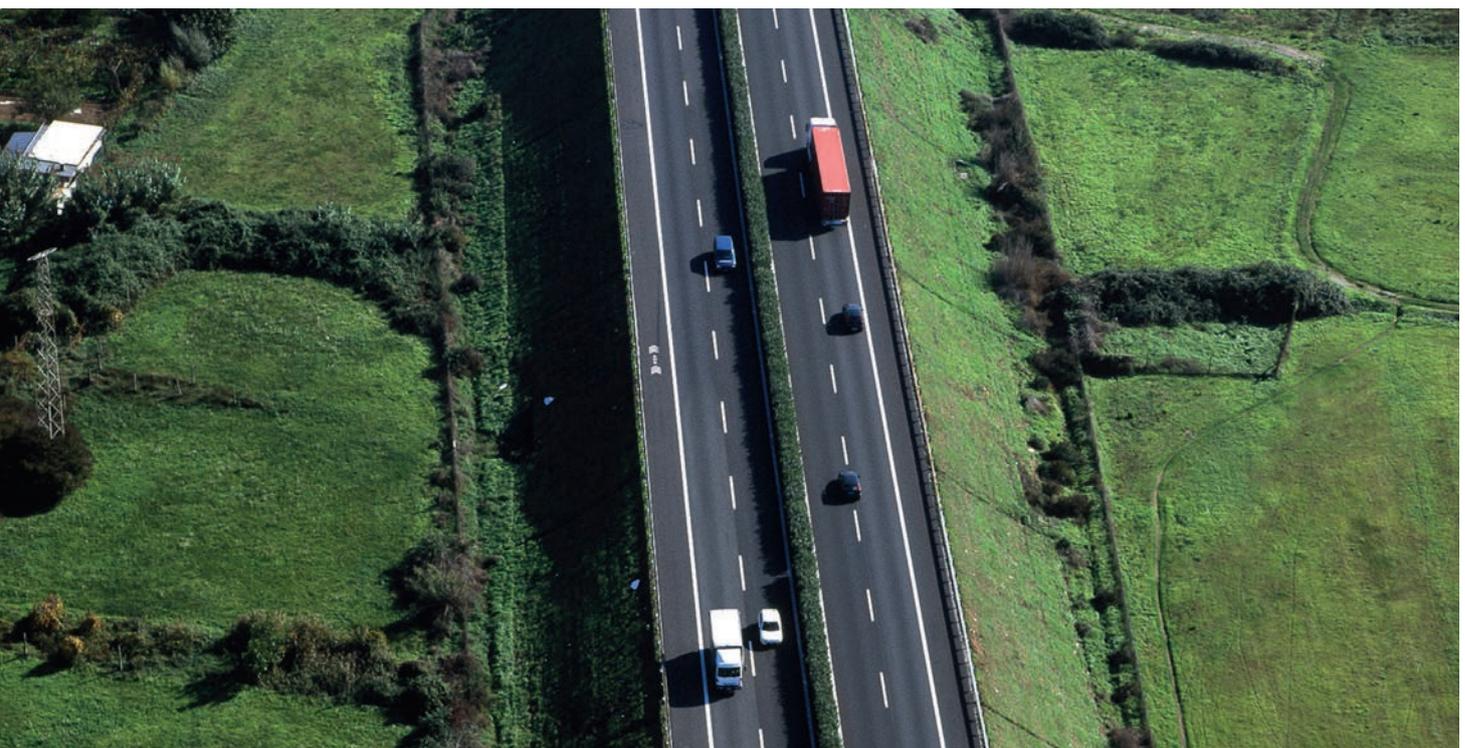
## AUTOSTRADAFACENDO

Il primo appuntamento dell'anno per Autostradafacendo, la campagna di sicurezza stradale promossa dal Gruppo, è stato l'annuale corso di formazione e di aggiornamento che si è tenuto a Nettuno tra il 6 e il 7 febbraio 2020 presso l'Istituto per Ispettori della Polizia di Stato e destinato agli specialisti della Polizia Stradale, del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Ministero dell'Istruzione.

L'incontro è stato organizzato dalla Polizia Stradale nell'ambito del progetto nazionale ICARO che alla sua ventesima edizione rappresenta il più importante percorso permanente di educazione alla sicurezza stradale dal quale è nato anche uno specifico progetto europeo. Durante le due giornate formative i docenti dell'Università di Roma La Sapienza, da tempo partner del progetto, hanno aggiornato i presenti sui percorsi che vengono attuati nelle scuole di primo e secondo grado.

A contribuire all'evento è stata chiamata S.I.N.A. che nella sua qualifica di coordinatrice sia di Autostradafacendo che di ICARO è partner attivo grazie ad uno specifico Protocollo di Intesa che il Gruppo ASTM ha siglato con il Ministero dell'Interno.

Durante l'intervento a Nettuno, SINA ha ribadito il contributo di Autostradafacendo nella diffusione della cultura della sicurezza stradale attraverso percorsi educativi, alcuni realizzati appositamente per progetto il ICARO, tra cui i CD-Rom "Esercitazioni in Sicurezza". Questi sono affidati agli esperti della Polizia Stradale e consegnati, in occasione degli interventi nelle le scuole, ai docenti di modo che possano approfondire con i propri alunni il tema della sicurezza stradale.



## COOPERAZIONE CON LE ISTITUZIONI EUROPEE

Il progresso tecnologico che ha investito l'Europa oramai da 150 anni ha consentito di migliorare la qualità della vita umana sotto ogni punto di vista, compreso l'ambito dei trasporti che è uno dei settori su cui quotidianamente il gruppo ASTM è impegnato. Il sistema di mobilità, infatti da sempre ha fortemente influito, direttamente o indirettamente, 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 come 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.

Per affrontare questa sfida la Commissione europea ha favorito la creazione dei cinque corridoi europei ITS (Arc Atlantique, Crocodile, MedTIS, Next-ITS e Ursa Major) e della European ITS Platform il cui project management è stato affidato a S.I.N.A.. Quest'ultima ha il compito di coordinare i corridoi ITS, che a loro volta promuovono la cooperazione tra gli Stati membri, tra autorità e operatori stradali, tra partner di settori pubblici e privati, al fine di favorire l'armonizzazione dei sistemi ITS e massimizzare i benefici che invece sarebbero messi a rischio da approcci frammentati e soluzioni diverse per ogni singolo paese.

Una realtà connessa, una rete unificata dei trasporti e delle comunicazioni da mettere a disposizione di ogni categoria di utente della strada e che renda la mobilità più efficiente, sostenibile, sicura e inclusiva: questo l'obiettivo dell'Unione Europea.

Per maggiori dettagli si rimanda al sito internet dell'Associazione [www.piarc.org](http://www.piarc.org).

## LA COLLABORAZIONE PANEUROPEA PER L'IMPLEMENTAZIONE DELLE NUOVE TECNOLOGIE

Il tavolo europeo per le tecnologie stradali (European ITS Platform - EU EIP) è il luogo dove cooperano i Ministeri, le autorità stradali nazionali, gli operatori autostradali ed 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 ottimizzare gli attuali e futuri sviluppi dell'implementazione delle Tecnologie stradali sulla Rete Stradale Trans-Europea. Il Tavolo Europeo per le tecnologie ITS (Intelligent Transport Systems) è stato istituito e viene cofinanziato dalla Commissione Europea. Viene gestito dalle istituzioni europee tramite l'Agenzia esecutiva per l'innovazione e le reti (INEA) con il coordinamento generale del Ministero italiano delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Riunisce 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 assicura il project management dell'iniziativa fino al 2021.

## Presentata a Bruxelles la strategia europea delle scuole guida

Il 23 gennaio 2020 Bruxelles è stata la sede del primo evento internazionale di UNASCA (Unione Nazionale Autoscuole), la principale Associazione nazionale delle Autoscuole. In tale occasione sono state presentate ai principali stakeholder internazionali le strategie UNASCA ed EFA (Europäische Fahrlehrer Assoziation) per il 2020.

Si è trattato del primo di una serie di eventi internazionali in cui saranno coinvolti i parlamentari europei, le istituzioni nazionali e le principali organizzazioni non governative che si occupano di sicurezza stradale.

Gli obiettivi degli incontri nascono dalla consapevolezza dell'EFA, l'Organizzazione Europea delle Autoscuole di cui UNASCA è la rappresentante italiana, che sia necessaria l'applicazione a livello europeo di una matrice formativa per ottenere un livello di consapevolezza alla guida superiore a quello attuale.

S.I.N.A. ha partecipato all'evento con un intervento dedicato alla sicurezza sulla grande viabilità nazionale ed in particolare su quella del Gruppo ASTM.



## Protocollo di Intesa UNASCA

Il Gruppo ASTM ha lavorato per promuovere un Protocollo di Intesa con l'Unione Nazionale Autoscuole Studi di Consulenza Automobilistica (UNASCA, l'associazione più rappresentativa del settore). Questo documento consente di diffondere il messaggio di sicurezza stradale veicolato da Autostradafacendo anche tramite i 3000 sportelli delle autoscuole associate di UNASCA.

In attuazione del protocollo è stata organizzata anche una giornata di formazione on-line sul tema del comportamento di guida corretto da tenere nelle gallerie, tema di interesse particolare per le concessionarie del Gruppo sulla cui rete autostradale vi sono molte le gallerie.

## Webinar: "Autonomous driving and Smart Mobility"

Il 6 ottobre 2020 ha avuto luogo il webinar dedicato al tema "Autonomous driving and Smart Mobility" promosso dal Comitato Nazionale Italiano di PIARC e da ANAS, in collaborazione con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e l'Ordine degli Ingegneri di Roma.

Ad aprire l'evento sono stati la commissaria europea ai Trasporti, Adina-Ioana Vălean e il ministro italiano delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola de Micheli e sono state affrontati gli aspetti relativi alla situazione attuale dei veicoli automatizzati e alle prospettive di sviluppo future.

S.I.N.A. ha rappresentato l'European ITS Platform all'evento con una presentazione dal titolo "Una prospettiva europea sulla mobilità intelligente e sostenibile". Il webinar è stato seguito da circa 1.000 delegati ed è tutt'ora disponibile sul canale YouTube di ANAS.

## GESTIONE PER LA QUALITÀ E SICUREZZA DEL TRAFFICO STRADALE

Nel corso del 2020 è proseguito lo sviluppo del progetto di implementazione, da parte di tutte le 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.

Dopo il primo traguardo raggiunto da Autostrada dei Fiori S.p.A. che ha sviluppato il progetto pilota ed ottenuto la certificazione di conformità ISO 39001 a settembre 2019 per i tronchi A10 Savona-Ventimiglia e A6 Torino-Savona, SATAP S.p.A. ha conseguito la medesima certificazione nell'ultimo trimestre 2020 per i tronchi A4 Torino-Milano e A21 Torino-Piacenza.

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 da ogni concessionaria, rappresentano un'occasione di riesame del servizio e del valore delle informazioni rivolte alla clientela autostradale.

## 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 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 debolezza, pianificare azioni di miglioramento e, in seguito, verificarne l'efficacia.

Ad integrazione di tale attività, nel mese di febbraio 2020, si è concluso il Progetto di Customer Experience "Progetto Qui Nord Ovest" avviato dalle concessionarie del Gruppo nel mese di febbraio 2019 in collaborazione con il Codacons, principale associazione dei consumatori italiana e Markonet.

Il Progetto "Qui Nord Ovest" ha erogato una serie di servizi informativi con l'intento di attivare il coinvolgimento interattivo degli automobilisti per agevolare il miglioramento continuo dei servizi e della sicurezza. La soddisfazione degli automobilisti, insieme agli scostamenti dalle aspettative, sono indicatori indispensabili per valutare la qualità dei servizi erogati e per migliorare in modo continuativo le prestazioni offerte.

Il Progetto ha dato luogo alla raccolta di segnalazioni (corredate anche da foto e video) su fatti, circostanze e criticità riscontrate nei viaggi in autostrada da parte degli utenti per migliorare i servizi e la sicurezza sulle autostrade gestite dal Gruppo ASTM.

Le segnalazioni, provenienti da automobilisti che liberamente hanno partecipato e interagito attraverso i canali posti a disposizione hanno riguardato, non solo temi che influenzano negativamente la Customer Experience, ma anche consigli e proposte, complimenti e giudizi costruttivi.

Il Progetto si è avvalso dei seguenti canali di comunicazione:

- il sito [quinordovest.it](http://quinordovest.it) che, oltre a descrivere obiettivi e finalità del progetto, raccoglie le principali informazioni relative alle tratte coinvolte, ad integrazione dei siti ufficiali, promuove il territorio attraverso sezioni specifiche dedicate ad eventi e itinerari turistici e pone in rilievo il Codice della Strada. Durante il progetto dalla durata complessiva di 12 mesi il sito ha registrato più di 200 mila visite da 10 mila utenti unici;
- la pagina Facebook "Qui Nord Ovest", attraverso la quale gli utenti possono inviare segnala-

zioni e commenti tramite messaggio privato o commenti ai post, che ha raggiunto nel periodo di durata del progetto oltre 300 mila persone;

- la linea mobile, alla quale inviare segnalazioni e immagini tramite messaggi "WhatsApp";
- la diffusione dei numeri telefonici di rete fissa dei centri operativi delle concessionarie autostradali, dove segnalare emergenze in autostrada (es. presenza di oggetti o animali sulla carreggiata).

Nella sua totalità, il Progetto ha generato 867 segnalazioni, tra suggerimenti, commenti positivi e negativi, di cui 202 puntuali su criticità, tempestivamente inviate alla concessionaria di competenza per favorirne gli interventi. Le criticità hanno riguardato diversi ambiti tra cui aree di servizio, manto stradale, oggetti sulla carreggiata, segnaletica, vegetazione.

Dall'analisi della ricerca è emerso come l'attenzione degli utenti sia risultata piuttosto polarizzata

sul tema della sicurezza stradale e ancor di più su quella infrastrutturale: appare evidente in tal senso una crescente attenzione che quasi sempre sfocia in una dichiarata preoccupazione per le condizioni strutturali di autostrade, viadotti e gallerie.

Se da un lato i recenti eventi di cronaca riguardanti le autostrade italiane orientano in modo critico le opinioni, dall'altra emerge anche una visione più consapevole e informata di una parte dell'utenza, la quale dimostra di apprezzare l'impegno del Gruppo ASTM che, attraverso gli investimenti e lo sviluppo di nuove tecnologie, garantisce la sicurezza infrastrutturale e quindi dei viaggiatori.

Risulta, così, ancora più evidente quanto la costruzione di un reale dialogo, finalizzato al confronto e utile per contrastare la circolazione di notizie insidiose per la reputazione aziendale, debba essere ricercato e approfondito per creare quella interrelazione partecipativa alla base del miglioramento duraturo e della fidelizzazione dei viaggiatori.

## S.I.N.A. E LA SICUREZZA DELL'INFRASTRUTTURA

Con riferimento al tema della sicurezza dell'infrastruttura, di assoluta rilevanza nella matrice di materialità del 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, che vengono eseguite secondo gli standard normativi vigenti, sia europei che nazionali, presso campi di prova e/o laboratori ad esse abilitati. Tali prove hanno lo scopo di certificare il sistema progettato, rendendolo così marcabile CE da parte dei 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. Nel 2020 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'eco-compatibilità. Da rilevare, gli ulteriori studi di approfondimento e messa a punto - anche sperimentali - di due sistemi atti a migliorare le prestazioni del vincolo a terra di barriere infisse nel terreno, dei quali sono

state depositate domande di brevetto.

La società ha consolidato qualifiche e competenze anche nello studio, promozione, progettazione e supervisione in fase di costruzione di nuove opere nel settore delle grandi infrastrutture di trasporto.

In applicazione dei "Criteri di priorità generali per la sostituzione delle barriere di sicurezza", emanati dal MIT nel mese di agosto 2019, da applicarsi quali linee guida nella pianificazione degli interventi finalizzati alla riqualificazione di barriere, S.I.N.A. ha predisposto gli studi e le analisi, per l'individuazione delle priorità e la conseguente programmazione degli interventi. Nel corso del 2020 sono stati quindi progettati interventi per uno sviluppo complessivo di circa 250 km di barriere.

Sempre in tema di sicurezza dell'infrastruttura S.I.N.A. ha intrapreso un progetto di monitoraggio viadotti caratterizzato da un importante contenuto tecnologico ed innovativo. Il sistema è costituito da un elevato numero di sensori che misurano in continuo le grandezze caratteristiche della struttura. Il consistente numero di informazioni generato da tali strumenti viene quindi allocato in un cloud ed analizzato con algoritmi specifici. Le strutture vengono modellate numericamente per monitorarne il comportamento ed ottenere informazioni su eventuali danneggiamenti o processi di degrado. Tra la fine del 2018 ed il 2020 sono stati installati più di 3.300 sensori per il monitoraggio di 25 viadotti sulla rete autostradale del Gruppo ASTM. Le attività di assessment di ponti e viadotti vengono 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.

Nell'anno 2020 è stato inoltre avviato un percorso di approfondimento dello stato di conoscenza strutturale delle gallerie appartenenti alla rete autostradale del Gruppo ASTM, nel complesso circa 300 fornici di galleria. A partire dall'inizio dell'anno, S.I.N.A. coadiuvata da consulenti specialisti del settore, ha sviluppato una metodologia ispettiva che, prendendo a riferimento le linee guida del CETU (Centre d'Etudes des Tunnels), adottando la relativa classificazione IQOA (Image Qualité des Ouvrages d'Art), consente di addivenire ad una caratterizzazione profonda della galleria.

La metodologia individuata, articolata in più fasi, sia di campo che di backoffice, è caratterizzata da un approccio basato sull'analisi dei dati storici di ogni singola galleria. Alla fine del processo ogni galleria sarà caratterizzata da un assessment specifico che consentirà di valutare le priorità d'intervento ai fini delle relative attività manutentive.

S.I.N.A. ha sviluppato anche un progetto di standardizzazione dei processi operativi di esercizio delle gallerie attraverso la definizione di specifiche procedure di gestione degli eventi di emergenza. Gli scenari di riferimento vanno dalla presenza di un cantiere, fino allo scenario più grave di incendio che veda coinvolti mezzi pesanti. Il progetto ha analizzato, per ogni singolo impianto, le modalità d'uso in emergenza e in esercizio ordinario. Per quanto attiene l'esercizio ordinario sono state studiate modalità d'uso tendenti al risparmio energetico facendo riferimento a tecniche di rilevamento e controllo adeguate. Il sistema è attualmente in fase di implementazione in sinergia con le imprese del Gruppo attive nel settore tecnologico e, alla fine del processo, ogni galleria avrà nella disponibilità un sistema di gestione operativo degli impianti, dedicati alla sicurezza in galleria, standardizzato.

In sintesi, le tecnologie in fase di implementazione in galleria associate all'innovativo sistema di gestione delle dotazioni consentiranno il miglioramento della sicurezza intrinseca dell'infrastruttura e conseguentemente dell'utente e l'efficientamento energetico del sistema galleria, attuato attraverso una continua ottimizzazione del funzionamento basata anche sul monitoraggio energetico delle dotazioni presenti.



## SINELEC E LE CONCESSIONARIE AUTOSTRADALI

### SISTEMI DI ESAZIONE PEDAGGI

SINELEC opera nel campo della progettazione e sviluppo di 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. Operativamente installato in oltre 800 varchi sul territorio nazionale, il sistema di esazione di SINELEC è predisposto per la gestione dell'utenza del Servizio Europeo di Telepedaggio (SET).

SINELEC, leader nel pedaggio tradizionale, è inoltre impegnata nella realizzazione di S\*Gate, soluzione innovativa "free flow" che apporta significativi miglioramenti su più livelli. Grazie all'impiego dell'intelligenza artificiale e di tecnologie machine learning, l'accuratezza del processo di esazione risulta migliorato con un impiego minore di elettronica sul campo, con conseguente riduzione di costi nelle fasi di acquisto, installazione e manutenzione. Il sistema "free flow" consente l'identificazione e la classificazione del veicolo al passaggio sotto al portale, senza che questo si fermi al varco di esazione, a beneficio della gestione del traffico e delle immissioni inquinanti.

### SISTEMI DI TRASPORTO INTELLIGENTI (ITS)

Nell'ambito dei sistemi di trasporto intelligenti, SINELEC offre un sistema integrato che consente il monitoraggio della tratta autostradale, la gestione dell'informazione all'utenza ed il coordinamento delle attività di intervento e manutenzione dell'infrastruttura. SINCRO è la soluzione progettata specificatamente per supportare gli operatori stradali nella gestione dell'esercizio ed è oggi il cuore di 14 centrali operative in Italia, per la gestione di un network superiore ai 1.400 km, inclusivo di 51 gallerie. La piattaforma consente l'integrazione completa e funzionale di impianti eterogenei utilizzati in ambito ITS (quali, ad esempio, telecamere, pannelli a messaggio variabile, SCADA e AID), semplificandone il coordinamento e riconducendo la complessità dei dati raccolti ad un'unica interfaccia completa ed intuitiva. SINCRO agisce inoltre in qualità di Decision Support System (DSS) attraverso l'identificazione continua di eventi potenzialmente pericolosi e della risposta immediata in caso di emergenza con l'implementazione di procedure ottimali.

Con il D. Lgs 264/06 che recepisce la direttiva europea 2004/54/EC, le gallerie italiane in rete TERN devono essere adeguate allo scopo di soddisfare i requisiti minimi di sicurezza prescritti e garantire idonei sistemi di controllo e automazione degli impianti. L'adeguamento richiesto si traduce, in ASTM, nell'upgrade tecnologico di 62 gallerie su 7 concessionarie, e vede impegnati, sinergicamente SINELEC, S.I.N.A. ed EUROIMPIANTI nella realizzazione di un sistema di I-RTMS (Integrated Road Tunnel Management System) per i Centri Operativi di Controllo (COC) delle Concessionarie per la gestione dell'esercizio.

Un'altra soluzione che impatta positivamente sulla sicurezza e sulla gestione del traffico è LIBRA/S, sistema WIM (Weigh in Motion), ovvero di pesatura dinamica. I sistemi WIM nascono dall'esigenza di governare in maniera efficace il traffico dei veicoli pesanti nel trasporto su strada perché possono influire negativamente, oltre che sugli aspetti appena citati, sull'aspettativa di vita delle infrastrutture stradali, velocizzando il degrado di pavimentazioni, ponti e viadotti.

LIBRA/S è una piattaforma che 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 ed una visione di alto livello della rete di stazioni di pesa monitorate, supportando il cliente nell'ottimizzazione della gestione day-by-day e nell'elaborazione di opportuni modelli di manutenzione predittiva.

## SMART ROAD

SINELEC può essere considerata uno dei principali player italiani coinvolto nel processo di digitalizzazione delle infrastrutture di trasporto stradale grazie alla sua ventennale esperienza nello sviluppo di soluzioni per il traffico.

SINELEC si è aggiudicata nel 2018, in qualità di capogruppo di un raggruppamento di imprese che comprende Autostrade Tech e Alpitel, la prima gara pubblica smart road promossa da ANAS per l'Autostrada A2 del Mediterraneo.

L'iniziativa prevede la realizzazione di un'infrastruttura tecnologica avanzata lungo il tratto autostradale dell'A2 compreso tra Morano Calabro (Cosenza) e Lamezia Terme (Catanzaro) per un totale di circa 130 km e ha l'obiettivo di incrementare la sicurezza ed il comfort degli automobilisti, di ottimizzare la gestione del traffico e degli eventi straordinari di criticità e di abilitare l'interoperabilità tra veicoli connessi e infrastrutture propedeutica alla graduale introduzione sulla strada dei veicoli a guida autonoma.

Il raggruppamento avrà la responsabilità di implementare le innovative soluzioni tecnologiche necessarie per erogare i futuri servizi di C-ITS (Cooperative Intelligent Transport System) basati su comunicazione V2I (Vehicle-to-Infrastructure) e V2V (Vehicle-to-Vehicle) abilitata dall'IoT (Internet of Things) e dal 5G, nonché di tutte le infrastrutture di base necessarie per gestire la comunicazione (rete a fibra ottica) e l'alimentazione (centrali alimentate da fonti rinnovabili) della smart road stessa.

La sostenibilità energetica dell'iniziativa sarà garantita attraverso la costruzione di apposite aree denominate «Green Island» per la generazione di energia elettrica da fonti rinnovabili da utilizzare per l'alimentazione della nuova infrastruttura tecnologica e per favorire lo sviluppo della circolazione dei veicoli elettrici.

SINELEC si è aggiudicata inoltre in qualità di capogruppo di un raggruppamento di imprese il contratto per la realizzazione della smart road ANAS sulle autostrade A90 «Grande Raccordo Anulare di Roma» e A91 «Roma-Aeroporto Fiumicino». Il progetto prevede l'implementazione di specifiche e innovative soluzioni digitali per l'ottimizzazione della gestione del traffico e l'incremento della sicurezza di autostrade metropolitane che, come la A90 e la A91, devono quotidianamente affrontare picchi elevati di traffico in ingresso e in uscita dall'area urbana.

Verranno inoltre implementati sistemi intelligenti di monitoraggio delle infrastrutture stradali che attraverso piattaforme IoT forniranno le informazioni necessarie ad alimentare innovativi strumenti di supporto alla decisione.

La costante attività di ricerca e sviluppo in cui è impegnata SINELEC si è concretizzata nella realizzazione di prodotti e soluzioni innovative che abilitano il processo di digitalizzazione delle strade.

# LIBERALITÀ E SPONSORIZZAZIONI

Il Gruppo ASTM, consapevole che le relazioni con la comunità locale rappresentino un'importante leva per la creazione di valore condiviso, sviluppa e 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-corrruzione, 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.

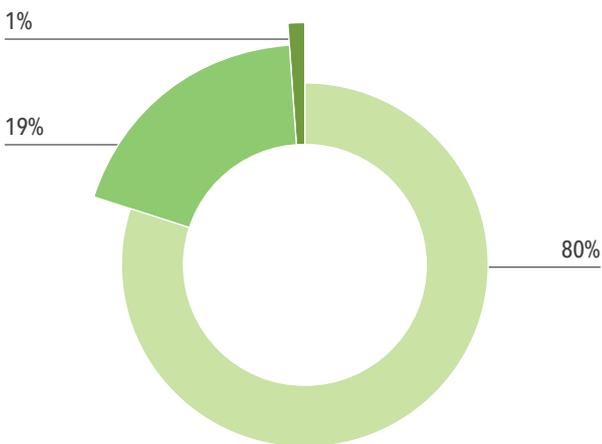
In particolare, attraverso le liberalità le società del gruppo promuovono iniziative di carattere umanitario o sociale al fine di contribuire allo sviluppo del tessuto sociale in cui le stesse operano, le sponsorizzazioni invece sono intese come uno strumento

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 2020 il Gruppo ha erogato liberalità per circa 3.505 mila euro (194 mila euro nel 2019), di cui 3 milioni di euro in favore della Regione Piemonte a sostegno dell'emergenza Coronavirus, e sponsorizzazioni per circa 873 mila euro (1.325 mila nel 2019). Nell'ambito delle sponsorizzazioni, in particolare, il Gruppo ha destinato circa 837 mila euro a iniziative per la comunità con risvolti commerciali (1.269 mila euro nel 2019) e ha investito nella comunità per un ammontare di circa 36 mila euro (56 mila euro nel 2019).

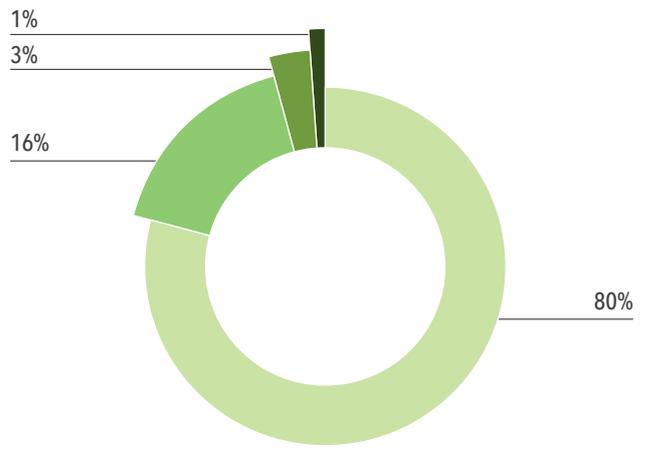
ASTM ritiene le relazioni con la comunità un valore imprescindibile per il proprio business: per questa ragione il Gruppo si attiva per instaurare rapporti duraturi realizzando iniziative e progetti che possano arricchire il territorio sia dal punto di vista sociale che culturale. In particolare, si riconosce nello sport un importante promotore della crescita del territorio e dello sviluppo dei giovani.

## TIPOLOGIA DI INIZIATIVE



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

## AMBITO DI DESTINAZIONE



- Salute
- Sport
- Altro
- Arte e cultura

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 sono intese come uno strumento di comunicazione per mezzo del quale ciascuna società supporta iniziative di carattere culturale, artistico, sportivo, sociale o tecnologico al fine di associare positivamente la propria immagine, identità, i propri progetti e il proprio know-how all'evento supportato con l'obiettivo di accrescerne la notorietà e promuoverne positivamente la propria reputazione.

## ASTM PER LO SPORT

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

Nel basket il Gruppo ASTM, attraverso il contributo di alcune sue controllate per un totale di circa 574 mila euro, è da molti anni al fianco della squadra del Derthona Basket, storica squadra della città di Tortona, che milita nel Campionato Nazionale di Serie A2 conseguendo importanti risultati, tra i quali la Coppa Italia 2018 e la Supercoppa italiana 2019 di categoria.

Nel rugby, il Gruppo, tramite Itinera, è main sponsor del CUS Ad Maiora Rugby 1951 dalla stagione sportiva 2017/2018. Il CUS Torino, Centro Universitario Sportivo torinese, partecipa al campionato di serie A sia a livello femminile che maschile. Itinera offre, inoltre, ai ragazzi più meritevoli l'occasione di iniziare uno stage all'interno della società, occasione unica per conoscere da vicino la realtà aziendale. Quest'anno il contributo versato a favore della squadra è stato di 120 mila euro.

## EMERGENZA SANITARIA COVID-19

Il Gruppo ASTM è intervenuto a supporto dell'emergenza sanitaria che ha colpito il Paese e, in particolare, il Piemonte, territorio di appartenenza e su cui insistono alcune delle reti infrastrutturali del Gruppo, stanziando, nel mese di marzo 2020, un contributo di 3 milioni di euro in favore della Regione Piemonte a sostegno dell'emergenza Coronavirus.

Inoltre, attraverso Sea Segnaletica, S.I.N.A. ed Euroimpianti sono stati donati 215 mila di euro a favore della Croce Rossa Italiana per l'acquisto di ambulanze.

## 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 190.000 iscritti per curare in Italia luoghi speciali per le generazioni presenti e future. Ad oggi sono 64 i beni tutelati dal FAI che comprendono castelli, ville, monasteri, abbazie, parchi e boschi.

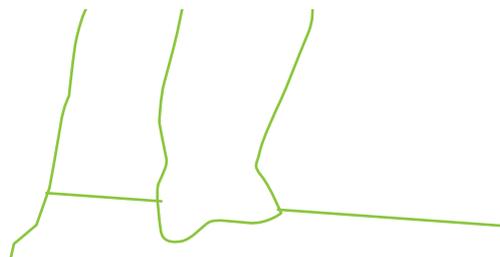




## 03

### LA NOSTRA RESPONSABILITÀ VERSO LE PERSONE

- 99** Le persone
- 107** Diversità e inclusione
- 113** Retribuzioni e benefit
- 117** Sviluppo del capitale umano
- 121** Salute e sicurezza





## IL CONTESTO DI RIFERIMENTO

Circa 190 milioni di persone in tutto il mondo risultano disoccupate: di queste, la maggioranza sono giovani. In particolare, il tasso globale di disoccupazione giovanile (13,6%) risulta attestarsi a quasi il triplo rispetto al tasso medio (5,6%)<sup>28</sup>. Negli ultimi anni, il tasso di disoccupazione globale è diminuito e la produttività del lavoro è aumentata; tuttavia, maggiori sforzi sono necessari per promuovere ulteriori opportunità di lavoro, in particolar modo per le nuove generazioni, ridurre le diseguaglianze (in particolare in termini di "gender pay gap") e

promuovere ambienti di lavoro sempre più dignitosi, sicuri e salubri<sup>29</sup>. La disparità di genere rimane un problema largamente diffuso in tutto il mondo, anche se alcune forme di discriminazione diretta e indiretta verso donne e ragazze si sono attenuate e molteplici Paesi hanno raggiunto importanti traguardi verso la parità di genere in termini di educazione, salute, accesso all'economia e alla politica. In particolare, a fronte di alcuni graduali miglioramenti dal 2006, si mantiene ad oggi un Global Gender Gap Index del 31,4%. All'andamento attuale, tale divario si chiuderà tra circa 100 anni<sup>30</sup>.

<sup>28</sup> International Labour Organization (ILO), World Employment and Social Outlook, Trends 2020

<sup>29</sup> United Nations (UN), The Sustainable Development Goals Report, 2020

<sup>30</sup> World Economic Forum (WEF), The Global Gender Gap Report, 2020



## 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

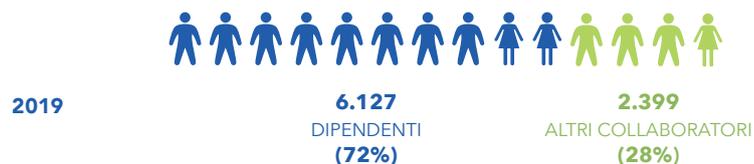
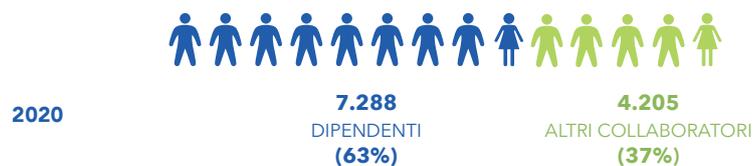


**11.493**  
DIPENDENTI E  
COLLABORATORI ESTERNI



**94%**  
DIPENDENTI CON CONTRATTO  
A TEMPO INDETERMINATO

## PERSONALE DEL GRUPPO



## DIPENDENTI E COLLABORATORI ESTERNI PER GENERE

| N. PERSONE                    | AL 31 DICEMBRE 2019 |              |              | AL 31 DICEMBRE 2020 |              |               |
|-------------------------------|---------------------|--------------|--------------|---------------------|--------------|---------------|
|                               | Uomini              | Donne        | Totale       | Uomini              | Donne        | Totale        |
| Dipendenti                    | 5.127               | 1.000        | <b>6.127</b> | 6.108               | 1.180        | <b>7.288</b>  |
| <i>di cui Joint Operation</i> | 1.605               | 125          | <b>1.730</b> | 983                 | 122          | <b>1.105</b>  |
| Altri collaboratori           | 2.385               | 14           | <b>2.399</b> | 4.176               | 29           | <b>4.205</b>  |
| <i>di cui Joint Operation</i> | 2.361               | 11           | <b>2.372</b> | 4.156               | 21           | <b>4.177</b>  |
| <b>Totale</b>                 | <b>7.512</b>        | <b>1.014</b> | <b>8.526</b> | <b>10.284</b>       | <b>1.209</b> | <b>11.493</b> |

La forza lavoro complessiva del Gruppo al 31 dicembre 2020 è pari a 11.493 persone (8.526 nel 2019), di cui 7.288 dipendenti (6.127 nel 2019) e 4.205 collaboratori esterni (2.399 nel 2019).

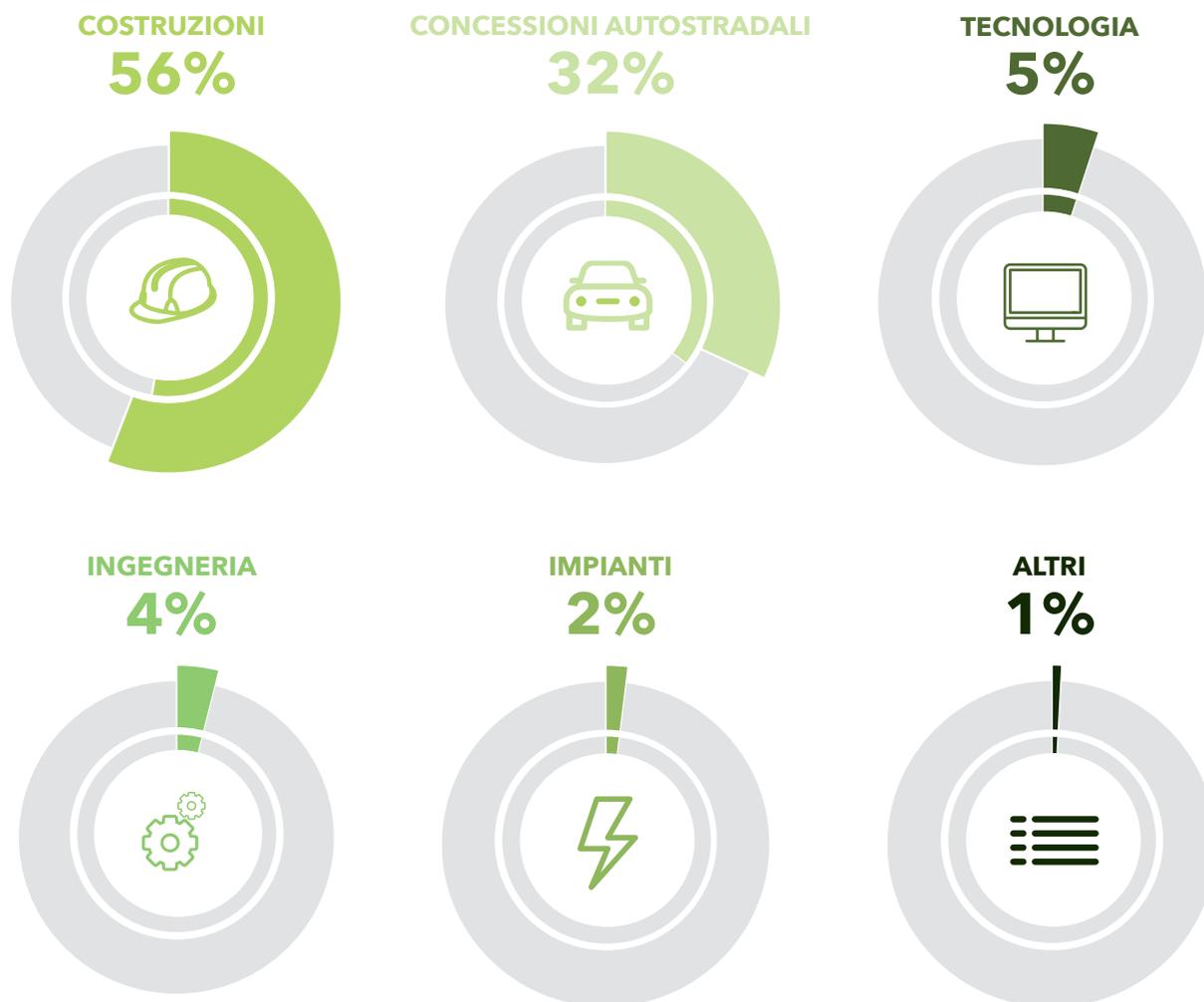
L'incremento del numero dei dipendenti rispetto all'esercizio precedente pari a 1.161 persone è principalmente relativo a Halmar International LLC (812 dipendenti nel 2020 e 247 nel 2019), Halmar International LB Electric (69 dipendenti nel 2020 e 4 nel 2019), Potomac Yard Construction JV (94 dipendenti nel 2020 e 16 nel 2019), Itinera Emirati Arabi Branch (563 dipendenti nel 2020 e 83 nel 2019).

Sono inoltre state incluse in perimetro le società A.T.I.V.A. S.p.A. (278), Ativa Engineering S.p.A. (19), SI.CO.GEN S.r.l. (51), Tubosider S.p.A. (86) e Tubosider United Kingdom LTD (36).

La voce "Altri collaboratori" include principalmente i "somministrati", lavoratori interinali che operano nei cantieri operativi all'estero, di cui circa l'83% presso la joint operation Itinera/Ghantoot (3.505 nel 2020, 1.954 nel 2019), costituita per la realizzazione del Mall di Abu-Dhabi.

Nel 2020 gli uomini rappresentano l'84% circa dei dipendenti e la quasi totalità dei collaboratori esterni.

## DIPENDENTI DEL GRUPPO PER BUSINESS



Considerando la suddivisione dei dipendenti per business, circa il 62% (59% nel 2019) opera nel settore dell'E-PC, di cui il 56% (53% nel 2019) nel settore delle costruzioni, il 4% (4% nel 2019) in quello dell'ingegneria e il 2% (2% nel 2019) in quello degli impianti, il 32% circa (35% nel 2019) è attivo nel settore delle concessioni autostradali, mentre i business, tecnologia e altri impegnano una percentuale residua di risorse, pari al 6% (6% nel 2019).

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

| N. PERSONE                    | AL 31 DICEMBRE 2019 |              |              | AL 31 DICEMBRE 2020 |              |              |
|-------------------------------|---------------------|--------------|--------------|---------------------|--------------|--------------|
|                               | Uomini              | Donne        | Totale       | Uomini              | Donne        | Totale       |
| Tempo Determinato             | 361                 | 133          | 494          | 351                 | 118          | 469          |
| <i>di cui Joint Operation</i> | 144                 | 44           | 188          | 159                 | 36           | 195          |
| Tempo Indeterminato           | 4.766               | 867          | 5.633        | 5.757               | 1.062        | 6.819        |
| <i>di cui Joint Operation</i> | 1.461               | 81           | 1.542        | 824                 | 86           | 910          |
| <b>Totale</b>                 | <b>5.127</b>        | <b>1.000</b> | <b>6.127</b> | <b>6.108</b>        | <b>1.180</b> | <b>7.288</b> |

A dimostrazione del continuo impegno del Gruppo nella promozione di rapporti di lavoro stabili nel tempo, in linea con lo scorso esercizio, il 94% 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 4.027 in Italia (3.584 nel 2019), 1.464 negli Stati Uniti (584 nel 2019), 568 in Medio Oriente (88 nel 2019), 404 in America Latina (1.191 nel 2019), 356 nel Resto d'Europa (186 nel 2019) e zero in Sud Africa (in linea con lo scorso esercizio).

I dipendenti a tempo determinato ammontano a 189 in Italia (252 nel 2019), 193 in Sud Africa (160 nel 2019), 84 in nel Resto d'Europa (57 nel 2019), 2 in America Latina (25 nel 2019) e 1 in Medio Oriente (zero nel 2019).

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

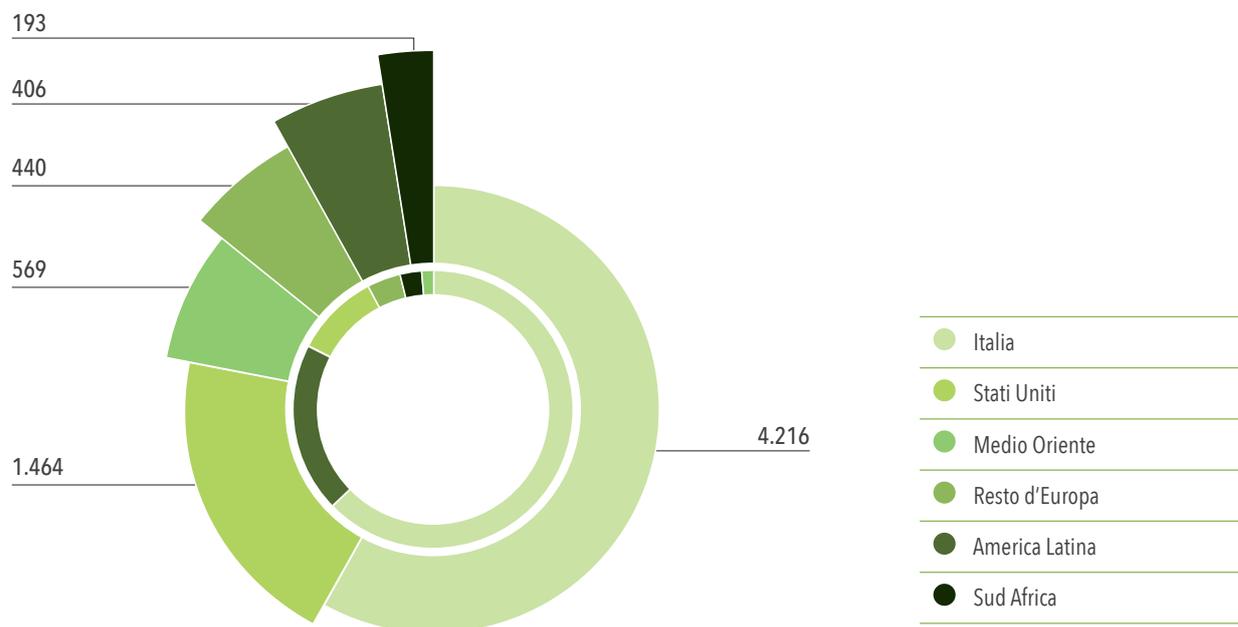
| N. PERSONE                    | AL 31 DICEMBRE 2019 |              |              | AL 31 DICEMBRE 2020 |              |              |
|-------------------------------|---------------------|--------------|--------------|---------------------|--------------|--------------|
|                               | Uomini              | Donne        | Totale       | Uomini              | Donne        | Totale       |
| Full Time                     | 4.775               | 707          | <b>5.482</b> | 5.732               | 882          | <b>6.614</b> |
| <i>di cui Joint Operation</i> | 1.593               | 110          | <b>1.703</b> | 982                 | 119          | <b>1.101</b> |
| Part Time                     | 352                 | 293          | <b>645</b>   | 376                 | 298          | <b>674</b>   |
| <i>di cui Joint Operation</i> | 12                  | 15           | <b>27</b>    | 1                   | 3            | <b>4</b>     |
| <b>Totale</b>                 | <b>5.127</b>        | <b>1.000</b> | <b>6.127</b> | <b>6.108</b>        | <b>1.180</b> | <b>7.288</b> |

Nel 2020 sono 674 (645 nel 2019) i dipendenti che usufruiscono di contratti di lavoro part-time, circa il 9% del totale dei dipendenti (11% nel 2019). Essi si distribuiscono in maniera equilibrata tra uomini e donne, con un leggero sbilanciamento nei confronti della prima categoria (56%).

## DIPENDENTI DEL GRUPPO PER AREA GEOGRAFICA

| N. PERSONE     | AL 31 DICEMBRE 2019 |              |              | AL 31 DICEMBRE 2020 |              |              |
|----------------|---------------------|--------------|--------------|---------------------|--------------|--------------|
|                | Uomini              | Donne        | Totale       | Uomini              | Donne        | Totale       |
| Italia         | 3.044               | 792          | <b>3.836</b> | 3.326               | 890          | <b>4.216</b> |
| Stati Uniti    | 534                 | 50           | <b>584</b>   | 1.362               | 102          | <b>1.464</b> |
| Medio Oriente  | 79                  | 9            | <b>88</b>    | 547                 | 22           | <b>569</b>   |
| Resto d'Europa | 176                 | 67           | <b>243</b>   | 333                 | 107          | <b>440</b>   |
| America Latina | 1.163               | 53           | <b>1.216</b> | 381                 | 25           | <b>406</b>   |
| Sud Africa     | 131                 | 29           | <b>160</b>   | 159                 | 34           | <b>193</b>   |
| <b>Totale</b>  | <b>5.127</b>        | <b>1.000</b> | <b>6.127</b> | <b>6.108</b>        | <b>1.180</b> | <b>7.288</b> |

## DIPENDENTI DEL GRUPPO PER AREA GEOGRAFICA



Nel 2020 il 58% circa dei dipendenti del Gruppo ha sede di lavoro in Italia (63% nel 2019), circa il 20% negli Stati Uniti (10% nel 2019), circa l'8% in Medio Oriente (1% nel 2019), il 6% nel Resto d'Europa (4% nel 2019), il 6% circa in America Latina (20% nel 2019) e il 2% circa in Sud Africa (2% nel 2019).

## DIPENDENTI DEL GRUPPO IN ENTRATA PER GENERE E FASCE DI ETÀ<sup>31</sup>

| GENERE               | ETÀ        | 2019         |               | 2020         |               |
|----------------------|------------|--------------|---------------|--------------|---------------|
|                      |            | n.persone    | Turnover%     | n.persone    | Turnover%     |
| Donne                | <30 anni   | 120          | 103,45%       | 104          | 81,89%        |
|                      | 30-50 anni | 147          | 27,17%        | 208          | 33,07%        |
|                      | >50 anni   | 47           | 13,70%        | 91           | 21,46%        |
| <b>Totale donne</b>  |            | <b>314</b>   | <b>31,40%</b> | <b>403</b>   | <b>34,15%</b> |
| Uomini               | <30 anni   | 593          | 105,33%       | 588          | 81,55%        |
|                      | 30-50 anni | 1.442        | 54,13%        | 1.423        | 48,09%        |
|                      | >50 anni   | 356          | 18,74%        | 756          | 31,14%        |
| <b>Totale uomini</b> |            | <b>2.391</b> | <b>46,64%</b> | <b>2.767</b> | <b>45,30%</b> |
| <b>Totale</b>        |            | <b>2.705</b> | <b>44,15%</b> | <b>3.170</b> | <b>43,50%</b> |

<sup>31</sup> I dipendenti delle società entrate nel perimetro di consolidamento a partire dall'esercizio 2020 (A.T.I.V.A. S.p.A, Ativa Engineering S.p.A., SI.CO.GEN S.r.l., Tubosider S.p.A, Tubosider United Kingdom Ltd, JO ECS MEP Constructor I/S e Consorzio SP 070) sono stati interamente considerati come entrati

Nel 2020 sono entrate a far parte del Gruppo ASTM 3.170 nuove persone (2.705 nel 2019), registrando un tasso di turnover in entrata pari al 43,50% (44% circa nel 2019).

In particolare, in Italia il numero di persone entrate nel 2020 ammonta a 937, in America Latina a 483, in Medio Oriente a 508, in Sud Africa a 57, negli Stati Uniti a 907 e nel Resto d'Europa a 278. Il tasso di turnover in entrata al 31 dicembre 2020 si attesta in Italia al 22%, in America Latina al 119%, in Medio Oriente all'89%, in Sud Africa al 30%, negli Stati Uniti al 62% e nel Resto d'Europa al 63%.

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 2020 il 95% circa dei dirigenti del Gruppo lavora nel proprio Paese di origine (98% nel 2019).

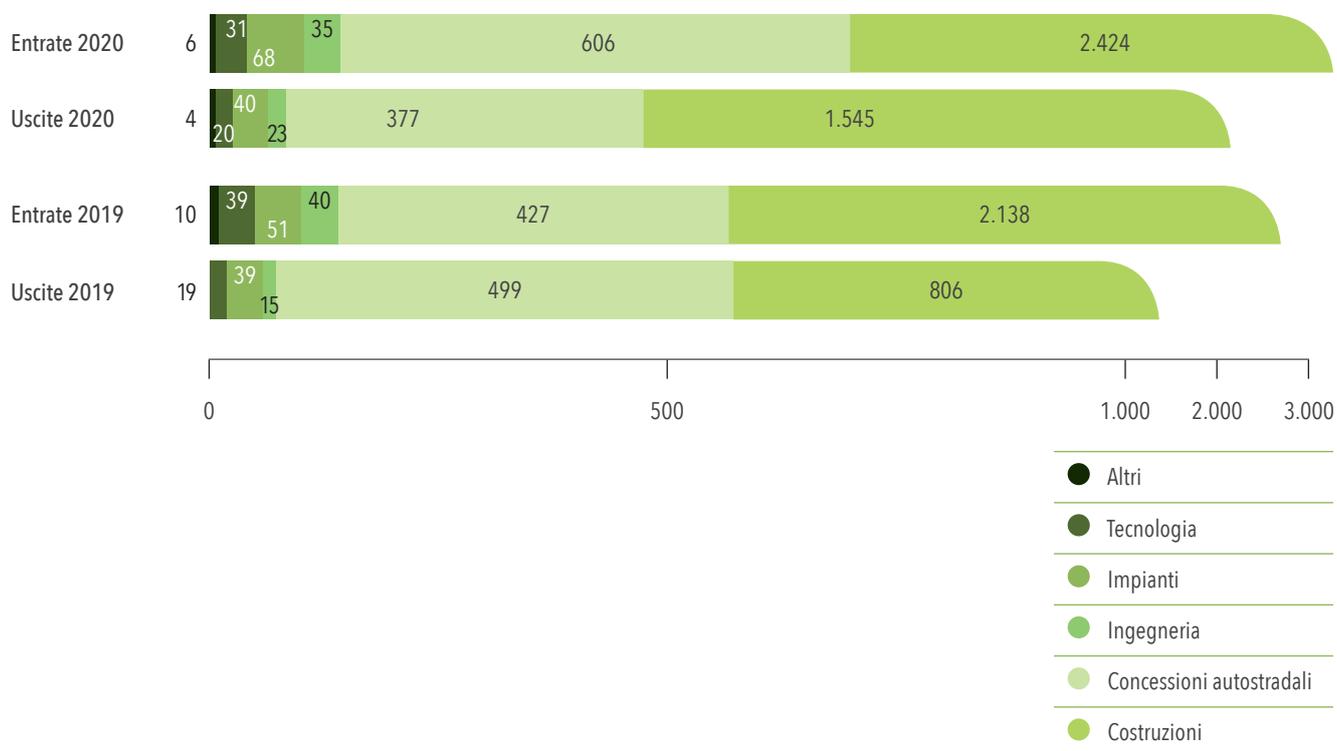
## DIPENDENTI DEL GRUPPO IN USCITA PER GENERE E FASCE DI ETÀ

| GENERE               | ETÀ        | 2019         |               | 2020         |               |
|----------------------|------------|--------------|---------------|--------------|---------------|
|                      |            | n.persone    | Turnover%     | n.persone    | Turnover%     |
| Donne                | <30 anni   | 64           | 55,17%        | 83           | 65,35%        |
|                      | 30-50 anni | 90           | 16,64%        | 95           | 15,10%        |
|                      | >50 anni   | 40           | 11,66%        | 45           | 10,61%        |
| <b>Totale donne</b>  |            | <b>194</b>   | <b>19,40%</b> | <b>223</b>   | <b>18,90%</b> |
| Uomini               | <30 anni   | 276          | 49,02%        | 373          | 51,73%        |
|                      | 30-50 anni | 594          | 22,30%        | 1.039        | 35,11%        |
|                      | >50 anni   | 314          | 16,54%        | 374          | 15,40%        |
| <b>Totale uomini</b> |            | <b>1.184</b> | <b>23,10%</b> | <b>1.786</b> | <b>29,24%</b> |
| <b>Totale</b>        |            | <b>1.378</b> | <b>22,50%</b> | <b>2.009</b> | <b>27,57%</b> |

Il tasso di turnover in uscita al 31 dicembre 2020 si assesta al 27,57% (22% circa nel 2019). Durante l'anno le uscite totali ammontano a 2.009 (1.378 nel 2019), di cui 223 donne e 1.786 uomini che si concentrano principalmente nella fascia di età tra i 30 e i 50 anni. Le uscite riscontrate in Italia ammontano a 557, in America Latina a 1.293, in Medio Oriente a 27, in Sud Africa a 24, negli Stati Uniti a 27 e nel Resto d'Europa a 81.

Il tasso di turnover in uscita al 31 dicembre 2020 ammonta in Italia al 13%, in America Latina al 318%, in Medio Oriente al 5%, in Sud Africa al 12%, negli Stati Uniti al 2% e nel Resto d'Europa al 18%.

## TURNOVER DEI DIPENDENTI IN ENTRATA E IN USCITA PER BUSINESS



Il 77% delle assunzioni e circa il 77% delle uscite si concentrano nel settore delle costruzioni che registra, nel 2020, 2.424 dipendenti in entrata e 1.545 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 proprie 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 personale 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;
- 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 siano esse 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 nell'ambito 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, spesso condivisa, 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.

Inoltre, ASTM è stata inclusa nel Gender-Equality Index (GEI) 2021 di Bloomberg, indice internazionale che misura le performance e la qualità della rendicontazione di una azienda in ambito parità di genere.

## DIPENDENTI DEL GRUPPO PER INQUADRAMENTO E GENERE

| N.PERSONE                     | AL 31 DICEMBRE 2019 |              |              | AL 31 DICEMBRE 2020 |              |              |
|-------------------------------|---------------------|--------------|--------------|---------------------|--------------|--------------|
|                               | Uomini              | Donne        | Totale       | Uomini              | Donne        | Totale       |
| Dirigenti                     | 157                 | 20           | <b>177</b>   | 162                 | 22           | <b>184</b>   |
| Quadri                        | 299                 | 40           | <b>339</b>   | 338                 | 53           | <b>391</b>   |
| Impiegati                     | 2.282               | 876          | <b>3.158</b> | 2.617               | 1.007        | <b>3.624</b> |
| Operai                        | 2.389               | 64           | <b>2.453</b> | 2.991               | 98           | <b>3.089</b> |
| <b>Totale</b>                 | <b>5.127</b>        | <b>1.000</b> | <b>6.127</b> | <b>6.108</b>        | <b>1.180</b> | <b>7.288</b> |
| <i>di cui Joint Operation</i> | 1.605               | 125          | 1.730        | 983                 | 122          | 1.105        |

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, circa il 50% dei dipendenti è rappresentato dalla categoria degli impiegati (52% nel 2019), il 42% dalla categoria degli operai (40% nel 2019) e la restante parte da quadri (5%) e dirigenti (3%).

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 2020, indipendentemente dal numero di ore lavorate nel periodo di riferimento. Tale scelta è in linea con le caratteristiche del mercato del lavoro statunitense che è diversamente regolato e incentiva il reperimento della forza lavoro attraverso i sindacati (c.d. Unions).

Nel 2020, in linea con il 2019, le donne rappresentano il 16% circa dei dipendenti. L'85% circa delle donne è impiegato (88% nel 2019), l'8% è operaio (6% nel 2019), il 5% è quadro (4% nel 2019) mentre si registrano 22 donne (20 nel 2019) 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



## GENDER GAP ANALYSIS

Durante l'esercizio 2020 è stata realizzata un'analisi di Gender Gap finalizzata all'identificazione di KPI per monitorare e migliorare il livello di diversità e inclusione di genere. L'analisi ha previsto:

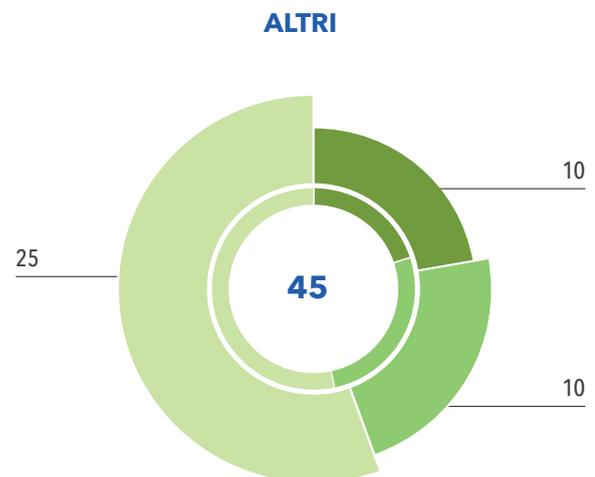
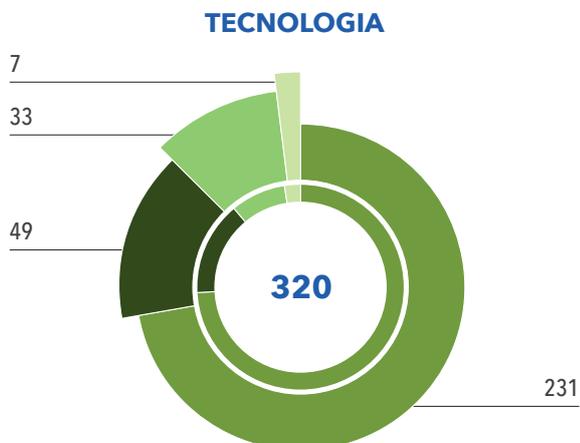
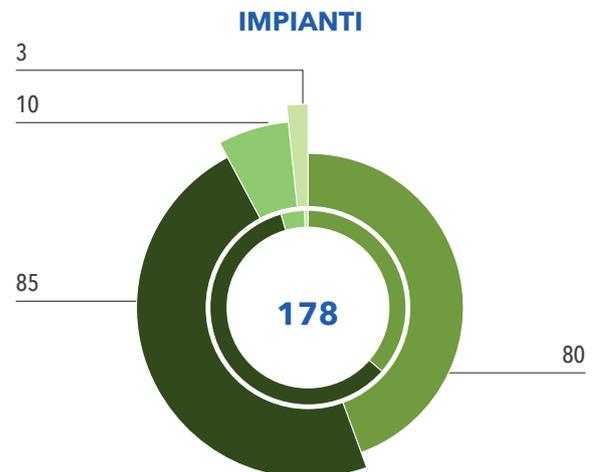
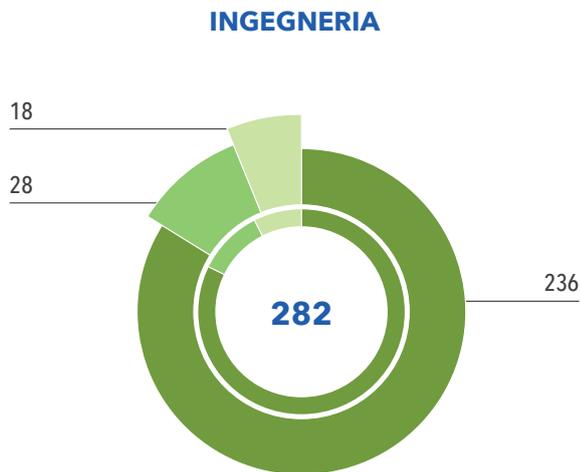
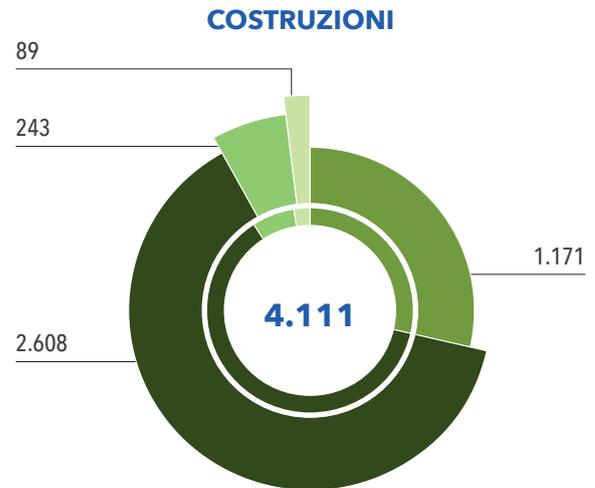
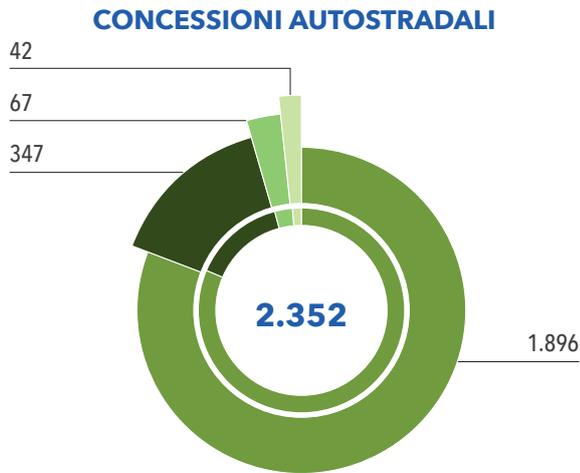
- l'esame di benchmark di settore, finalizzata a individuare le principali attività implementate in ambito Diversità e Inclusione e i principali *KPI* da monitorare nel tempo;
- l'elaborazione di una survey ad hoc, realizzata per indagare le percezioni dei dipendenti italiani del Gruppo in ambito Diversità e Inclusione;
- la rendicontazione di *KPI* e informazioni richieste dal Gender Equality Index (GEI) di Bloomberg a cui il Gruppo ha aderito nel 2020.

Dalle analisi svolte è emerso che oltre il 70% dei rispondenti alla survey non si sente discriminato sul luogo di lavoro e che elementi come (i) valutazione delle performance lavorative (ii) formazione e sviluppo delle competenze e (iii) un buon equilibrio tra vita privata/lavoro contribuiscono a creare un ambiente di lavoro sempre più inclusivo e libero da discriminazioni.

Gli indicatori di performance in ambito Diversità e Inclusione risultano essere tendenzialmente in linea con il benchmark internazionale di riferimento e con il settore di riferimento storicamente a prevalenza maschile.

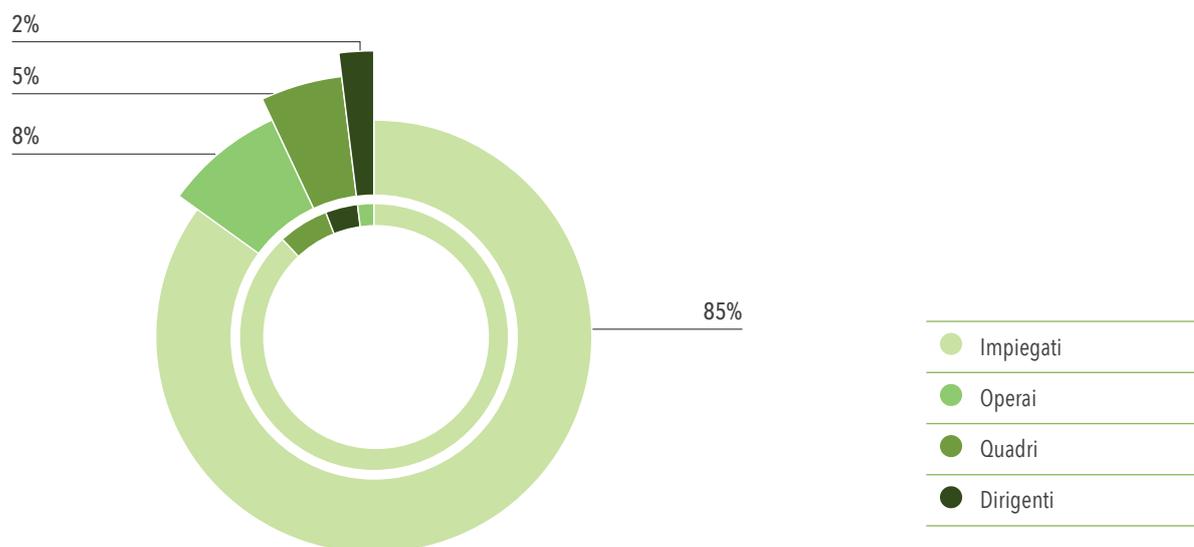
Le analisi svolte hanno permesso di individuare le linee strategiche di sviluppo che serviranno per definire obiettivi concreti finalizzati a rafforzare la governance in ambito Diversità e Inclusione, integrandola nella pianificazione strategica, rafforzare la brand reputation, attrarre nuovi talenti e rafforzare i processi di selezione, valutazione e crescita professionale dei talenti.

## DIPENDENTI DEL GRUPPO PER INQUADRAMENTO E PER BUSINESS



● Dirigenti   
 ● Quadri   
 ● Impiegati   
 ● Operai

## DIPENDENTI DONNE DEL GRUPPO PER INQUADRAMENTO



## DIPENDENTI DEL GRUPPO PER INQUADRAMENTO E FASCE D'ETÀ

| N. PERSONE                    | AL 31 DICEMBRE 2019 |              |              |              | AL 31 DICEMBRE 2020 |              |              |              |
|-------------------------------|---------------------|--------------|--------------|--------------|---------------------|--------------|--------------|--------------|
|                               | <30                 | 30-50        | >50          | Totale       | <30                 | 30-50        | >50          | Totale       |
| Dirigenti                     | -                   | 50           | 127          | <b>177</b>   | -                   | 45           | 139          | <b>184</b>   |
| Quadri                        | 8                   | 160          | 171          | <b>339</b>   | 11                  | 189          | 191          | <b>391</b>   |
| Impiegati                     | 288                 | 1.570        | 1.300        | <b>3.158</b> | 315                 | 1.772        | 1.537        | <b>3.624</b> |
| Operai                        | 383                 | 1.425        | 645          | <b>2.453</b> | 522                 | 1.582        | 985          | <b>3.089</b> |
| <b>Totale</b>                 | <b>679</b>          | <b>3.205</b> | <b>2.243</b> | <b>6.127</b> | <b>848</b>          | <b>3.588</b> | <b>2.852</b> | <b>7.288</b> |
| <i>di cui Joint Operation</i> | 437                 | 1.082        | 211          | 1.730        | 315                 | 622          | 168          | 1.105        |

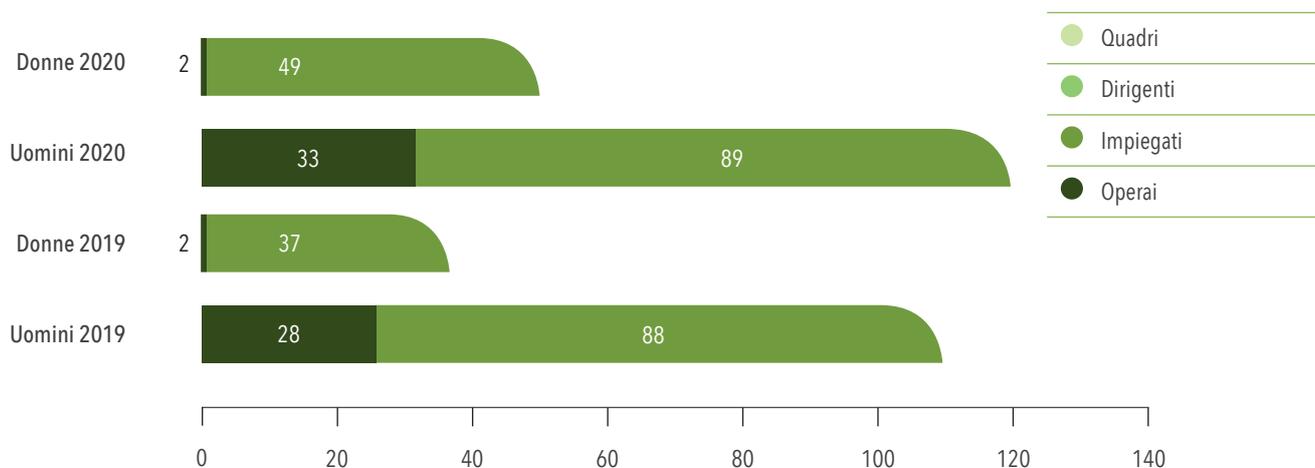
Il 39% dei dipendenti ha un'età anagrafica maggiore di 50 anni (37% nel 2019), il 49% dei dipendenti si colloca nella fascia di età tra i 30 e i 50 anni (52% nel 2019), il 12% è sotto i 30 anni (11% nel 2019).

L'età anagrafica media si attesta ad un livello di 44 anni, in leggera diminuzione rispetto all'anno precedente (45 anni). Il settore di business con l'anzianità anagrafica maggiore risulta essere quello delle concessioni con un valore che si attesta intorno ai 50 anni, al contrario il settore con l'età anagrafica inferiore risulta essere il settore delle costruzioni con un'anzianità anagrafica media di 41 anni.



**44 ANNI**  
ANZIANITÀ  
ANAGRAFICA MEDIA

## DIPENDENTI DEL GRUPPO APPARTENENTI ALLE CATEGORIE PROTETTE



Al 31 dicembre 2020 il Gruppo ha in organico 173 dipendenti appartenenti alle categorie protette (155 nel 2019), di cui 51 donne e 122 uomini.

2.917 dipendenti, pari al 40%, registrano inoltre un'anzianità di servizio superiore a 10 anni (2.460 dipendenti pari al 40% nel 2019), 2.253 dipendenti, pari al 31%, inclusa tra 10 e 29 anni (1.936 dipendenti pari al 32% nel 2019) e 664 dipendenti, pari al 9%, superiore a 30 anni (524 dipendenti pari al 9% nel 2019). 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



**50%** DELLE NOSTRE PERSONE  
VANTA UN'ANZIANITÀ DI SERVIZIO  
SUPERIORE AI 5 ANNI



**40%** DELLE PERSONE  
CON ANZIANITÀ DI SERVIZIO  
SUPERIORE A 10 ANNI



**31%** DELLE PERSONE  
CON ANZIANITÀ DI SERVIZIO  
COMPRESA TRA 10 E 29 ANNI



**9%** DELLE PERSONE  
CON ANZIANITÀ DI SERVIZIO  
SUPERIORE A 30 ANNI

## 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 multiperiodale 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 di Gruppo.

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, che sono 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 (ad esempio, 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" si è concluso il percorso di attivazione di assistenze tramite il sistema "Welfare e flexible benefits".

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.

Per maggiori informazioni relative alle modalità di segnalazione si rimanda alla Relazione sulla remunerazione disponibile sul sito internet di ASTM nella sezione Governance/Remunerazione.

## 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. n. 276/2003 e successive integrazioni, all'Ente sono state attribuite funzioni di rilevanza pubblica, come la certificazione della regolarità contributiva per le imprese iscritte.

## 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 pre-

stazioni 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, testi 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 <sup>32</sup>.

<sup>32</sup> 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 BASE<sup>33</sup> DELLE DONNE E QUELLO DEGLI UOMINI PER INQUADRAMENTO**

|                | 2019      |        |           |        |             | 2020      |        |           |        |             |
|----------------|-----------|--------|-----------|--------|-------------|-----------|--------|-----------|--------|-------------|
|                | Dirigenti | Quadri | Impiegati | Operai | Totale      | Dirigenti | Quadri | Impiegati | Operai | Totale      |
| Italia         | 0,82      | 0,84   | 0,87      | 1,24   | <b>0,88</b> | 0,82      | 0,85   | 0,87      | 1,23   | <b>0,88</b> |
| America Latina | -         | -      | 0,66      | 0,72   | <b>0,98</b> | -         | -      | 0,95      | 1,00   | <b>1,18</b> |
| Stati Uniti    | 0,70      | 0,85   | 0,81      | 1,02   | <b>0,93</b> | 0,57      | 0,81   | 0,75      | 0,76   | <b>1,09</b> |
| Sud Africa     | -         | -      | 0,75      | 0,63   | <b>0,69</b> | -         | -      | 0,58      | 0,46   | <b>0,56</b> |
| Resto d'Europa | 0,66      | 0,90   | 0,68      | 0,31   | <b>0,68</b> | 0,51      | 0,67   | 0,70      | 0,61   | <b>0,77</b> |
| Medio Oriente  | -         | 0,94   | 0,55      | -      | <b>0,63</b> | -         | 0,52   | 0,81      | -      | <b>0,80</b> |

**RAPPORTO TRA LA REMUNERAZIONE<sup>34</sup> DELLE DONNE E QUELLA DEGLI UOMINI PER INQUADRAMENTO**

|                | 2019      |        |           |        |             | 2020      |        |           |        |             |
|----------------|-----------|--------|-----------|--------|-------------|-----------|--------|-----------|--------|-------------|
|                | Dirigenti | Quadri | Impiegati | Operai | Totale      | Dirigenti | Quadri | Impiegati | Operai | Totale      |
| Italia         | 0,80      | 0,82   | 0,86      | 1,20   | <b>0,86</b> | 0,81      | 0,86   | 0,86      | 1,20   | <b>0,86</b> |
| America Latina | -         | -      | 0,64      | 0,97   | <b>1,26</b> | -         | -      | 0,90      | 0,97   | <b>1,11</b> |
| Stati Uniti    | 0,70      | 0,83   | 0,80      | 1,02   | <b>0,78</b> | 0,58      | 0,81   | 0,75      | 0,73   | <b>0,94</b> |
| Sud Africa     | -         | -      | 0,69      | 0,61   | <b>0,66</b> | -         | -      | 0,51      | 0,43   | <b>0,54</b> |
| Resto d'Europa | 0,66      | 0,90   | 0,68      | 0,31   | <b>0,68</b> | 0,49      | 0,68   | 0,71      | 0,74   | <b>0,81</b> |
| Medio Oriente  | -         | 0,94   | 0,52      | -      | <b>0,61</b> | -         | 0,59   | 0,98      | -      | <b>0,96</b> |

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

**PEOPLE IDENTITY**

Sono proseguiti nel 2020 i progetti People Identity, a sostegno del cambiamento culturale, del coinvolgimento e del benessere organizzativo dei dipendenti e Fragibilità, dedicato ai caregiver, dipendenti che si prendono cioè cura di un familiare anziano o non autosufficiente.

<sup>33</sup> Stipendio base è l'importo minimo fisso pagato ad un dipendente per l'esecuzione delle sue funzioni

<sup>34</sup> Remunerazione è lo stipendio base aumentato degli importi aggiuntivi, con riferimento ad MBO, bonus, premi una tantum e eventuali altri benefit



## ASTM CHANNEL

Nel corso del 2020 ha avuto avvio #ASTM Channel, un ciclo di 10 webinar dedicati a tutti i dipendenti del Gruppo con l'obiettivo di condividere esperienze, spunti di riflessione e suggerimenti per affrontare al meglio il cambiamento nelle modalità lavorative generato dall'emergenza Covid-19.

## MILLENNIALS PER L'INNOVAZIONE

Nel corso dell'anno è stata condotta una survey che ha coinvolto oltre 330 Millennials (nati tra il 1981 e il 1996) del Gruppo ASTM in Italia finalizzata a identificare i driver strategici per l'attrazione e la retention delle giovani risorse. Gli aspetti emersi come maggiormente rilevanti per i Millennials del Gruppo sono stati lo sviluppo di programmi di formazione strutturati, opportunità concrete di avanzamento di carriera e la flessibilità nell'organizzazione del lavoro.

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 stata creato il Forum "Millennials per l'Innovazione" sulla intranet di Gruppo #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

Inoltre, al fine di rafforzare l'identità di Gruppo e valorizzare le giovani risorse, verranno promosse iniziative per la condivisione di esperienze tra i colleghi che operano nelle diverse società del Gruppo, anche all'estero.

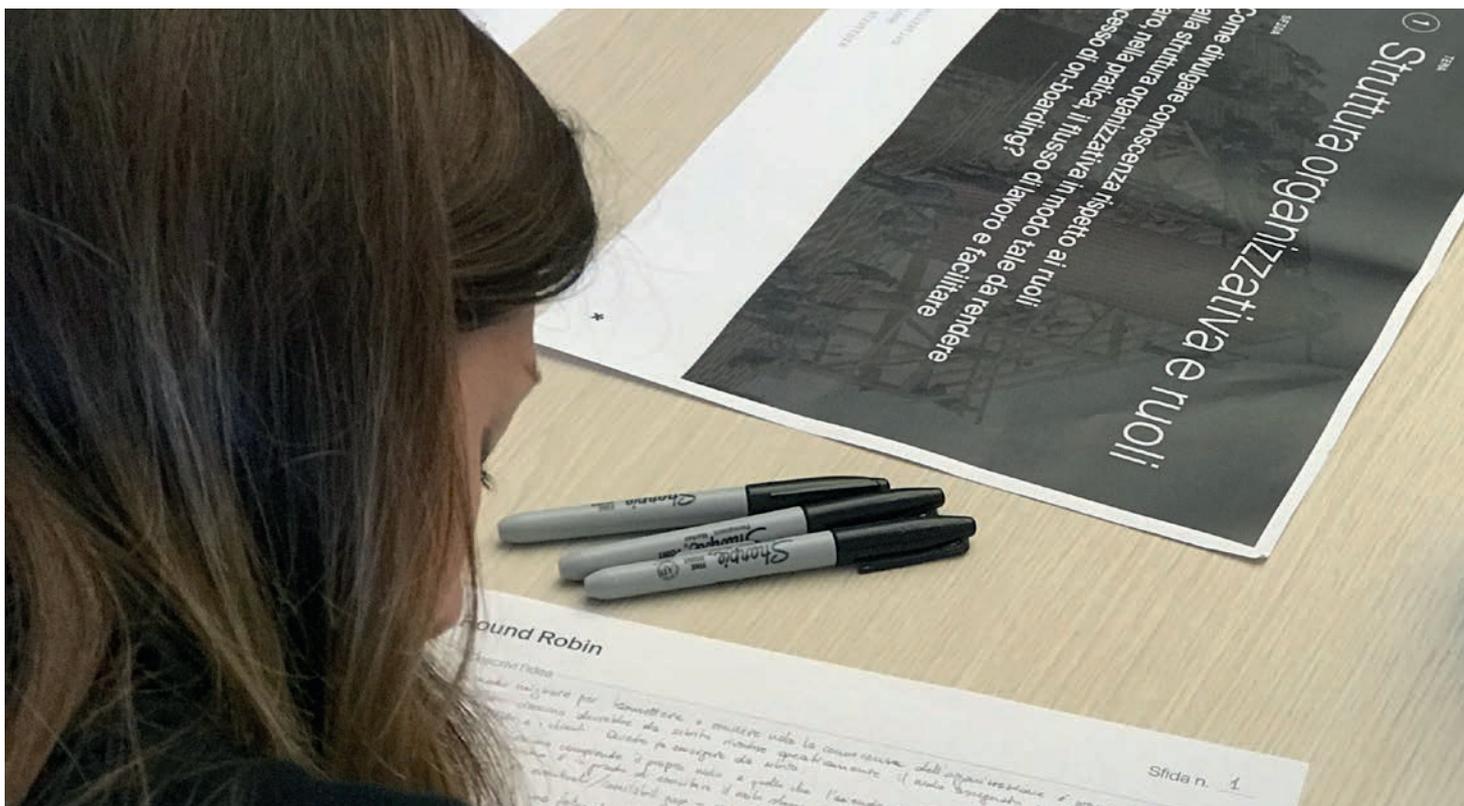
## SVILUPPO DEL CAPITALE UMANO

Il Gruppo ASTM crede fortemente nell'importanza della formazione per la crescita del proprio personale e si impegna quindi a sviluppare percorsi formativi 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 società mappa le competenze dei propri dipendenti richiedendo in via telematica la compilazione di questionari sulle professionalità e sulle attitudini lavorative con riferimento al periodo di lavoro in azienda, ivi compresa la formazione ricevuta presso precedenti datori di lavoro, i titoli di studio conseguiti ed eventuali abilitazioni a specifiche mansioni certificate da enti preposti alla formazione. Detta mappatura, che è oggetto di aggiornamento periodico, consente un'immediata individuazione delle figure necessarie all'azienda in un ampio scenario di Gruppo.

Le attività formative erogate dalle diverse società del Gruppo 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 (lingue straniere, informatica, aggiornamenti normativi, soft skills, etc.).



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

|               | 2019           |             |                |            |                |             |
|---------------|----------------|-------------|----------------|------------|----------------|-------------|
|               | UOMINI         |             | DONNE          |            | TOTALE         |             |
|               | Ore formazione | Pro-capite  | Ore formazione | Pro-capite | Ore formazione | Pro-capite  |
| Dirigenti     | 1.095          | 7,0         | 268            | 13,4       | 1.362          | 7,7         |
| Quadri        | 2.535          | 8,5         | 243            | 6,1        | 2.778          | 8,2         |
| Impiegati     | 20.094         | 8,8         | 6.346          | 7,2        | 26.440         | 8,4         |
| Operai        | 57.841         | 24,2        | 806            | 12,6       | 58.647         | 23,9        |
| <b>Totale</b> | <b>81.565</b>  | <b>15,9</b> | <b>7.663</b>   | <b>7,7</b> | <b>89.227</b>  | <b>14,6</b> |

|               | 2020           |            |                |            |                |            |
|---------------|----------------|------------|----------------|------------|----------------|------------|
|               | UOMINI         |            | DONNE          |            | TOTALE         |            |
|               | Ore formazione | Pro-capite | Ore formazione | Pro-capite | Ore formazione | Pro-capite |
| Dirigenti     | 1.214          | 7,5        | 380            | 17,3       | 1.594          | 8,7        |
| Quadri        | 2.104          | 6,2        | 162            | 3,0        | 2.266          | 5,8        |
| Impiegati     | 16.103         | 6,2        | 4.453          | 4,4        | 20.556         | 5,7        |
| Operai        | 26.371         | 8,8        | 393            | 4,0        | 26.764         | 8,7        |
| <b>Totale</b> | <b>45.792</b>  | <b>7,5</b> | <b>5.388</b>   | <b>4,6</b> | <b>51.180</b>  | <b>7,0</b> |

Nel corso del 2020 sono state erogate oltre 554 mila ore di formazione ai dipendenti e collaboratori del Gruppo. In particolare, sono state erogate oltre 51 mila ore di formazione ai dipendenti. Si registra una diminuzione nelle ore di formazione erogate agli operai per via di una ridotta attività dei cantieri durante il primo semestre dell'anno a causa dell'emergenza Covid-19, con particolare riferimento ai cantieri brasiliani. Nel 2020, il 54% del totale delle ore è stato focalizzato su programmi di formazione specifici su salute e sicurezza, il 24% su programmi di formazione tecnico operativa specifici di settore, il 14% su temi inerenti l'ambiente e il 2% su programmi di formazione inerenti il D.lgs. 231.

Le ore di formazione erogate a favore dei collaboratori del Gruppo hanno registrato numeri importanti. Sono state infatti oltre 503 mila ore, la maggior parte delle quali è stata erogata nella joint operation Itinera Ghantoot in ambito salute e sicurezza.

## FORMAZIONE TECNICA S.I.N.A.

Nel corso del 2020 il Gruppo ASTM ha organizzato alcuni momenti di formazione del personale, cercando di affrontare gli argomenti tecnici di punta per il settore al fine di promuovere, tra i tecnici e gli operatori del Gruppo, una diffusa cultura dell'ingegneria, della sicurezza e della sostenibilità ambientale in materia di progettazione, costruzione ed esercizio delle infrastrutture.

Per la scelta dei formatori sono stati valorizzati e privilegiati gli esperti interni al Gruppo ASTM a cui si sono aggiunti i contributi di autorevolissimi esponenti dell'Amministrazione (es. membri del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Mare), di esponenti dell'Accademia (Politecnico di Milano, Università di Roma "La Sapienza") e di esperti del settore (ANAS).

Sulla base di uno specifico accordo che S.I.N.A. S.p.A. ha stipulato con l'Ordine degli Ingegneri di Milano, per l'anno 2020, la formazione ha permesso ai partecipanti di acquisire i crediti formativi professionali. In particolare, i tecnici hanno acquisito un totale di 1.367 crediti formativi per ingegneri, ovvero quanto necessario per mantenere le qualifiche di 92 ingegneri dipendenti del Gruppo.

Di seguito alcuni esempi di eventi formativi.

- I. Durante il seminario "La digitalizzazione nel settore delle costruzioni" si è discusso della questione normativa nazionale e internazionale e si sono affrontati anche aspetti più tecnici quali le modellazioni strutturali, impiantistiche e architettoniche e il BIM (Building Information Modeling). L'iniziativa ha registrato oltre 130 presenze.
- II. Il seminario dedicato al "Patrimonio infrastrutturale: monitoraggio delle opere, tecnologie e piani d'azione per il mantenimento in efficienza" ha permesso di instaurare un utile confronto tra gli oltre 150 partecipanti e gli esperti della Commissione Europea, del MIT e del comune di Milano, sul monitoraggio e la gestione in sicurezza del patrimonio infrastrutturale.

## PERCORSO DI INFORMAZIONE E FORMAZIONE SUI TEMI DI SOSTENIBILITÀ

Nel corso del 2020 è proseguito il percorso di formazione e informazione sui temi di sostenibilità per il personale (ambito cambiamento climatico, salute e sicurezza nei luoghi di lavoro, integrazione della sostenibilità nel business e finanza sostenibile), con particolare focus sulle politiche di sostenibilità di Gruppo avviato nel 2019.

In particolare, la formazione è stata erogata in modalità e-learning a 839 dirigenti espatriati, quadri e impiegati del Gruppo del perimetro italiano.

## 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 specifica 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 corso del 2020 l'Ing. Umberto Tosoni, Amministratore Delegato di ASTM, ha sottoscritto la versione italiana della CEO Guide for Human Rights del WBCSD (World Business Council for Sustainable Development) presentata nell'ambito del Salone della CSR e dell'innovazione sociale.

Nel corso del 2020 ASTM ha inoltre conseguito la certificazione SA8000, 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.



## 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 di lavoro rispettose della dignità individuale. In particolare, circa il 40% dei dipendenti del settore costruzioni sono coperti da un Sistema di Gestione della Salute e della Sicurezza sul Lavoro certificato ISO 45001. Il restante 60% è coperto da Sistemi di Gestione della Salute e della Sicurezza non certificati che saranno uniformati a quello di Itinera S.p.A. nell'ambito del programma di miglioramento pluriennale in corso.

Per gli altri business del Gruppo tutti i lavoratori delle principali società operative sono coperti da Sistemi di Gestione della Salute e della Sicurezza certificati o in fase di certificazione (vedi società concessionarie al netto di S.A.T.A.P., Autovia Padana, SALT e A.T.I.V.A. già certificata ISO 45001).

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 dipendenti 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;
- First Aid Injury - Primo soccorso: intervento sanitario che non richiede attrezzature o

addestramenti particolari (addetto primo soccorso). In questo caso non avviene la perdita di giornate lavorate;

- Medical Treatment Case - 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 comporta 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 quasi incidente o quasi infortunio.

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 Dato-

re 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                                 | 2019   |       |        | 2020   |       |        |
|--|--------|-------|--------|--------|-------|--------|
|  | Uomini | Donne | Totale | Uomini | Donne | Totale |
| Malattie professionali                 | 3      | -     | 3      | 1      | -     | 1      |
| Infortunati                            | 116    | 13    | 129    | 103    | 9     | 112    |
| <i>di cui con prognosi &gt; 6 mesi</i> | 2      | -     | 2      | 2      | -     | 2      |
| <i>di cui mortali</i>                  | -      | -     | -      | -      | -     | -      |

Con riferimento ai 2 infortuni con prognosi superiore a sei mesi, registrati nel 2020, risultano entrambi avvenuti sul luogo di lavoro.

Nel corso dell'esercizio 2020 sono stati inoltre registrati 19 trattamenti medici per i dipendenti del Gruppo, 45 primi soccorsi e 47 near miss. Mentre, sono stati registrati 11 trattamenti medici, 90 primi soccorsi, 15 near miss e 9 restricted workday case per i collaboratori del Gruppo.

## TIPOLOGIA DI INFORTUNI DEI DIPENDENTI DEL GRUPPO PER GENERE

| N.CASI   | 2019       |           |            | 2020       |          |            |
|--|------------|-----------|------------|------------|----------|------------|
|  | Uomini     | Donne     | Totale     | Uomini     | Donne    | Totale     |
| Infortunati sul luogo di lavoro                  | 112        | 13        | 125        | 99         | 9        | 108        |
| <i>Infortunati in itinere su mezzi aziendali</i> | 4          | -         | 4          | 4          | -        | 4          |
| <b>Totale</b>                                    | <b>116</b> | <b>13</b> | <b>129</b> | <b>103</b> | <b>9</b> | <b>112</b> |

Durante l'anno 2020 sono stati registrati 112 infortuni, la maggior parte dei quali sul luogo di lavoro, e inoltre 15 infortuni in itinere su mezzi propri (129 infortuni e 11 infortuni in itinere su mezzi propri nel 2019). Sono inoltre stati registrati 21 infortuni sul luogo di lavoro per i collaboratori uomini (17 nel 2019, incluso 1 in itinere su mezzo proprio) e 1 per le donne (0 nel 2019), di cui nessuno con prognosi superiore a sei mesi e/o mortale, e 1 infortunio in itinere su mezzo proprio.

**ASSENZE E GIORNI PERSI DEI DIPENDENTI DEL GRUPPO PER GENERE**

| N. GIORNI                     | 2019   |       |               | 2020   |        |               |
|-------------------------------|--------|-------|---------------|--------|--------|---------------|
|                               | Uomini | Donne | Totale        | Uomini | Donne  | Totale        |
| Assenze <sup>35</sup>         | 31.895 | 7.767 | <b>39.662</b> | 49.502 | 11.240 | <b>60.742</b> |
| <i>di cui Joint Operation</i> | 560    | 94    | <b>654</b>    | 7.292  | 192    | <b>7.484</b>  |
| Giorni persi <sup>36</sup>    | 3.099  | 331   | <b>3.430</b>  | 3.234  | 396    | <b>3.630</b>  |
| <i>di cui Joint Operation</i> | 968    | -     | <b>968</b>    | 825    | -      | <b>825</b>    |

I giorni di assenza passano da 39.662 nel 2019 a 60.742 nel 2020 registrando un aumento di oltre il 53% che si collega ad un aumento del tasso di assenteismo che passa da 3,26% nel 2019 a 3,77% nel 2020. Le assenze e i giorni persi risultano aumentati a causa del Covid-19. Nel 2020 sono state lavorate dai dipendenti del Gruppo 11.036 mila ore (9.893 mila ore nel 2019) di cui 9.408 mila ore dagli uomini (8.427 mila ore nel 2019) e 1.628 mila ore dalle donne (1.465 mila ore nel 2019). Nel 2020 sono state lavorate dai collaboratori 10.329 mila ore (9.134 mila ore nel 2019), di cui 10.281 mila ore dagli uomini (9.104 mila ore nel 2019) e 48 mila ore dalle donne (30 mila ore nel 2019).

**INDICATORI SALUTE E SICUREZZA DEI DIPENDENTI DEL GRUPPO PER GENERE**

|   | 2019   |       |             | 2020   |       |             |
|---|--------|-------|-------------|--------|-------|-------------|
|   | Uomini | Donne | Totale      | Uomini | Donne | Totale      |
| Indice di Gravità <sup>37</sup>               | 0,36   | 0,21  | <b>0,34</b> | 0,29   | 0,21  | <b>0,28</b> |
| Tasso di malattia professionale <sup>38</sup> | 0,07   | -     | <b>0,06</b> | 0,02   | -     | <b>0,02</b> |
| Tasso di assenteismo <sup>39</sup>            | 3,09   | 4,23  | <b>3,26</b> | 3,61   | 4,71  | <b>3,77</b> |

|   | 2019   |       |              | 2020   |       |              |
|---|--------|-------|--------------|--------|-------|--------------|
|   | Uomini | Donne | Totale       | Uomini | Donne | Totale       |
| Tasso di decessi risultanti da infortuni sul lavoro <sup>40</sup> | -      | -     | -            | -      | -     | -            |
| Tasso di infortuni sul lavoro con gravi conseguenze <sup>41</sup> | 0,24   | -     | <b>0,20</b>  | 0,21   | -     | <b>0,18</b>  |
| Tasso di infortuni sul lavoro registrabili <sup>42</sup>          | 13,77  | 8,87  | <b>13,04</b> | 10,95  | 5,53  | <b>10,15</b> |

<sup>35</sup> 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

<sup>36</sup> 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

<sup>37</sup> 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))

<sup>38</sup> 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))

<sup>39</sup> 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))

<sup>40</sup> 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))

<sup>41</sup> 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))

<sup>42</sup> 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

|   | 2019   |       |        | 2020   |       |        |
|---|--------|-------|--------|--------|-------|--------|
|   | 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          | 1,87   | -     | 1,86   | 2,04   | -     | 2,03   |



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 la 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, 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.

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 2020, 584 lavoratori di ditte subappaltatrici, di cui 574 uomini e 10 donne, hanno lavorato presso i cantieri di Itinera in Italia, le ore lavorate sono state complessivamente 795.532 mila.

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

| N. CASI SUBAPPALTATORI                  | 2019   |       |        | 2020   |       |        |
|---|--------|-------|--------|--------|-------|--------|
|   | Uomini | Donne | Totale | Uomini | Donne | Totale |
| Infortuni sul luogo di lavoro           | 9      | -     | 9      | 13     | -     | 13     |
| Infortuni in itinere su mezzi aziendali | -      | -     | -      | -      | -     | -      |
| Trattamenti medici                      | 1      | -     | 1      | 1      | -     | 1      |
| Primi soccorsi                          | 1      | -     | 1      | 4      | -     | 4      |
| Near miss                               | 4      | -     | 4      | 5      | -     | 5      |

Non si sono verificati infortuni mortali. Nel corso del 2020 sono state erogate 4.298 ore di formazione ai subappaltatori di Itinera S.p.A. in Italia.

## 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). Un ulteriore miglioramento delle prestazioni si è avuto anche grazie alle esperienze maturate, tra le quali si evidenziano commesse estere dagli elevati standard richiesti dai committenti come il Reem Mall di Abu-Dhabi e lo Storstrøm Bridge in Danimarca.

Significativi traguardi sono stati raggiunti grazie all'implementazione di un programma proattivo di competenza, formazione e sensibilizzazione in materia di salute e sicurezza. I lavoratori sia di Itinera che delle ditte subappaltatrici sono, a partire dall'esercizio 2018, soggetti alla pratica dei c.d. *Toolbox talks* (letteralmente "conversazioni informali") che si svolgono in cantiere con periodicità ristretta e contribuiscono alla disamina delle problematiche di sicurezza, garantendo che la forza lavoro multinazionale sia preparata ad affrontare eventuali situazioni di rischi che potrebbero incorrere sul posto di lavoro. Tali attività sono coordinate da Responsabile del Servizio Prevenzione e Protezione (RSPP) e Addetto al Servizio Prevenzione e Protezione (ASPP) delle commesse. Tali momenti agevolano la partecipazione dei lavoratori e la consultazione degli stessi nell'ambito dello sviluppo, implementazione e valutazione del sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro e forniscono accesso a informazioni rilevanti in materia di salute e sicurezza sul lavoro.

Questo approccio contribuisce a migliorare il livello di consapevolezza dei lavoratori sulle misure e sui metodi di lavoro necessari per garantire che tali rischi siano ridotti al minimo e gestiti in modo efficace.

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 2020 in Italia sono stati effettuati 16 audit interni, di cui 9 presso le unità operative e 7 presso le direzioni di sede, e 13 sopralluoghi/ incontri formativi. Dallo svolgimento delle due attività sono emerse 6 non conformità, 10 osservazioni e 40 raccomandazioni.

Le principali non conformità, riguardano verifiche effettuate sulla conformità normativa e sono state prontamente prese in carico per la risoluzione.

Invece, le non conformità minori e le osservazioni rilevano delle carenze rispetto ad un requisito di controllo di documenti operativi e per tale motivo l'area maggiormente migliorabile risulta la gestione documentata del controllo operativo.

Anche le raccomandazioni rilevano necessità di verifica di applicazione di un controllo operativo e obbligo di conformità operativa/normativa, e dovrebbero essere recepite senza difficoltà dalle unità operative.

All'estero sono stati effettuati 2 audit esterni da parte dell'ente di certificazione nell'ambito del rinnovo delle certificazioni di Itinera, dai quali sono emerse per lo più raccomandazioni. A causa della situazione sanitaria emergenziale, è stato molto difficile effettuare trasferte all'estero e, di conseguenza, il numero di audit verso i fornitori è stato molto ridotto rispetto a quanto fatto l'anno scorso (effettuati 7 audit), mentre non è stato possibile eseguire gli audit interni programmati, in ambito QSA.

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 su base volontaria.

Nell'anno corrente sono state condotte dagli organi di vigilanza (Azienda Sanitaria Locale - ASL, Ispettorato Nazionale Lavoro - ITL in particolare) 17 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 una sola contravvenzione e/o sanzione a carico di Itinera in alcune circostanze. Non sono state evidenziate prescrizioni permanenti rilasciate dagli Enti ed Organi di Vigilanza.

Inoltre, nel progetto dello Storstrøm Bridge è contrattualmente previsto l'effettuazione di audit qua-

lità 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.

Riguardo alla commessa del Reem Mall, il top management di Itinera e del cliente hanno concordato l'effettuazione del cosiddetto "Safety Leadership Site Tour", incontro in cantiere tra i responsabili del dipartimento sicurezza del contractor (Itinera e Ghantoot), il consultant del cliente (4See) e il responsabile Middle Est del PMC (Mace) con lo scopo di identificare eventuali criticità organizzative nella gestione degli aspetti di sicurezza e fornire

indicazioni e suggerimenti per la loro soluzione. A causa della situazione venutasi a creare per il Covid-19, e la conseguente chiusura dei confini da parte del governo degli Emirati Arabi, ne è stato effettuato solo uno.

Per i settori diversi da quello delle costruzioni pur essendo minimo il rischio di lesioni gravi o malattie professionali, sono attivi nell'ambito dei rispettivi Sistemi di Gestione della Salute e della Sicurezza gli opportuni presidi per la valutazione del rischio in ambito salute e sicurezza, l'indagine degli incidenti nonché i necessari canali per la formazione e la segnalazione di eventuali irregolarità.



## 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 società 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

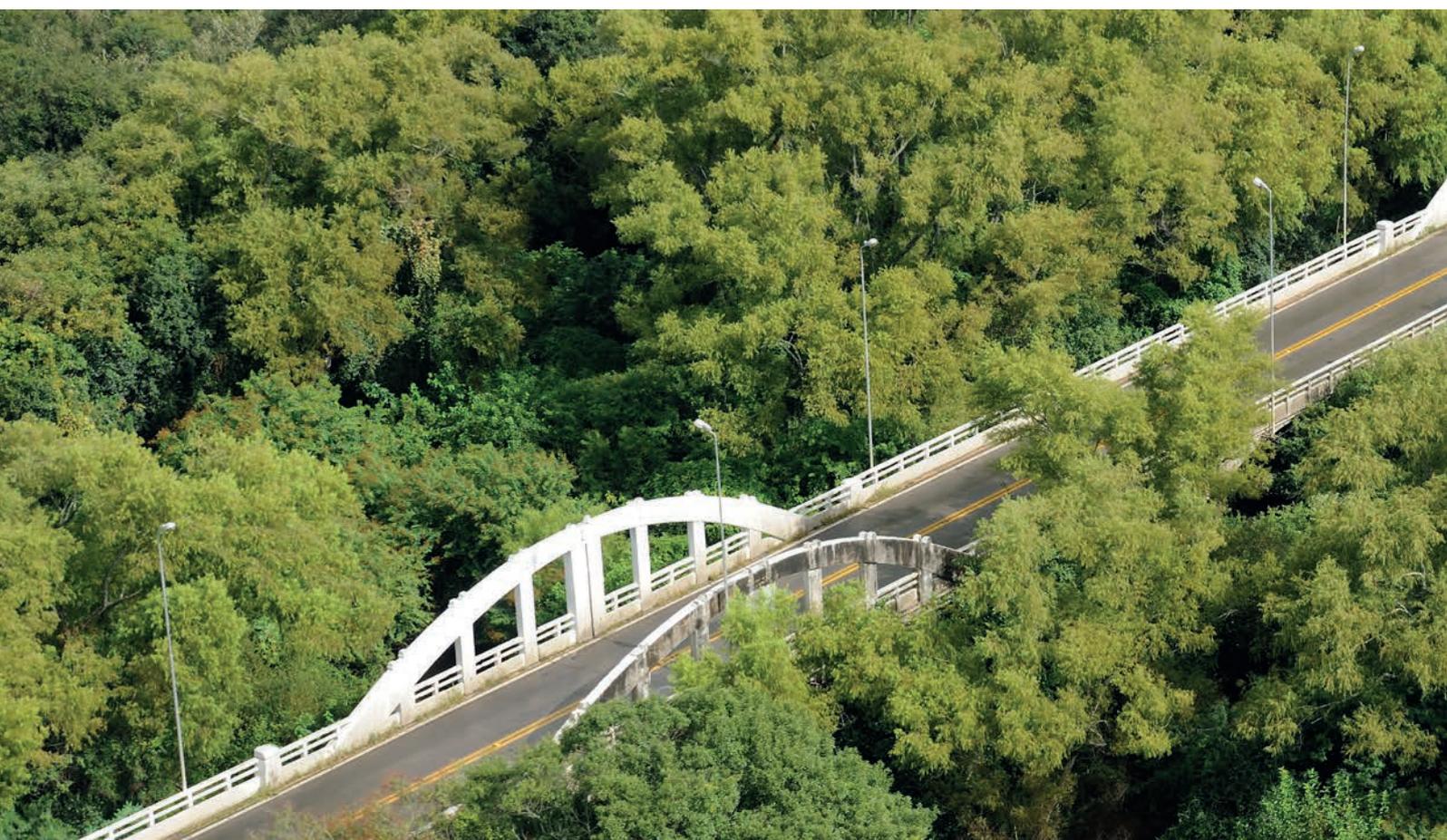
- 131** Gestione dei temi ambientali
- 132** Utilizzo delle risorse
- 138** Rifiuti
- 140** Gestione del rumore
- 141** Protezione del territorio, riduzione del consumo di suolo e tutela della biodiversità

## IL CONTESTO DI RIFERIMENTO

L'UNEP (United Nations Environment Programme) riporta che l'uso globale di materiale è triplicato negli ultimi quattro decenni e che la quantità di materiali estratti è passata da 22 miliardi di tonnellate nel 1970 a 50 miliardi di tonnellate nel 2010. Tale crescita si riflette anche nell'uso pro-capite di risorse: in media una persona usa 10 tonnellate di risorse ogni anno<sup>43</sup>. In molti Paesi i settori industriali si stanno evolvendo verso una maggiore efficienza e minore intensità energetica: generalmente, le emissioni di CO<sub>2</sub> per unità prodotta sono in diminuzione.

Le emissioni globali di gas serra dei paesi sviluppati sono diminuite del 6,5% nel periodo 2000-2018<sup>44</sup>. Gli accordi di acquisto di energia pulita

(PPA - Power Purchase Agreement) sono cresciuti del 18% nel 2020, raggiungendo un totale di circa 23,7 GW stimati di capacità: un valore quadruplicato rispetto a quello registrato nel 2017<sup>45</sup>. Per raggiungere l'obiettivo di limitare il riscaldamento globale ben al di sotto dei 2°C e limitarlo possibilmente a 1,5°C definito dall'accordo di Parigi, è necessaria una riduzione annua delle emissioni di gas serra del 7,6% a partire dal 2020. Tuttavia, nonostante la drastica riduzione dell'attività umana dovuta alla crisi Covid-19, il calo del 6% delle emissioni previsto per il 2020 è inferiore a questo obiettivo e si prevede che le emissioni torneranno ad aumentare con la rimozione delle restrizioni<sup>46</sup>. A questo conseguono il continuo aumento delle temperature medie, l'innalzamento del livello del mare e una crescente frequenza e intensità di fenomeni climatici estremi.



<sup>43</sup> United Nations Environment Programme (UNEP), Global material flows and resource productivity, 2016

<sup>44</sup> United Nations, The Sustainable Development Goals Report, 2020

<sup>45</sup> BloombergNEF, 2021

<https://about.bnef.com/blog/corporate-clean-energy-buying-grew-18-in-2020-despite-mountain-of-adversity/>

<sup>46</sup> United Nations (UN), The Sustainable Development Goals Report, 2020

## GESTIONE DEI TEMI AMBIENTALI

ASTM e le principali società operative controllate 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, valutati e che siano adottate le azioni necessarie per garantire la conformità legislativa in tutte le unità operative.



**14** SOCIETÀ  
**2** BRANCH DI ITINERA ALL'ESTERO  
**1** JOINT OPERATION  
 CERTIFICATE ISO 14001

### COMPLIANCE A LEGGI E REGOLAMENTI IN MATERIA AMBIENTALE

Per tutte le società del Gruppo non sono state rilevate, nel corso del 2020, sanzioni significative per mancato rispetto di leggi e regolamenti in materia ambientale.

## UTILIZZO DELLE RISORSE

### CONSUMI ENERGETICI

Nel 2020 i consumi di energia del Gruppo ASTM ammontano a un totale di oltre 1.240 migliaia di GJ (1.012 migliaia di GJ nel 2019), in aumento di oltre il 20% rispetto all'anno precedente. Questa variazione è imputabile principalmente al significativo incremento dei consumi di energia elettrica delle joint operation Itinera Ghantoot e Arge H51 e all'incrementata operatività negli Stati Uniti. In particolare, il consumo di energia elettrica è pari a circa 527 migliaia di GJ (415 migliaia di GJ nel 2019), quello del gasolio per autotrazione a oltre 477 migliaia di GJ (359 migliaia di GJ nel 2019) e quello del gas naturale a oltre 101 migliaia GJ (92 migliaia di GJ

nel 2019), in lieve aumento rispetto all'esercizio precedente. Nel 2020 inoltre i consumi di gasolio utilizzato per produrre energia elettrica da generatori si attestano a circa 49 migliaia di GJ (45 migliaia di GJ nel 2019), quelli di benzina a circa 42 migliaia di GJ (58 migliaia di GJ nel 2019), quelli del gasolio per riscaldamento a circa 26 migliaia di GJ (23 migliaia di GJ nel 2019) e quelli di olio combustibile a circa 12 migliaia di GJ (12 migliaia di GJ nel 2019). Il consumo di energia elettrica autoprodotta da fonti rinnovabili, al netto della quota venduta e immessa in rete è pari a circa 3.094 GJ, quello di Gpl a circa 3 migliaia di GJ (4 migliaia di GJ nel 2019) e, infine, sono stati consumati circa 550 GJ (1 migliaio GJ nel 2019) di etanolo.

### CONSUMI ENERGETICI DEL GRUPPO <sup>47</sup>

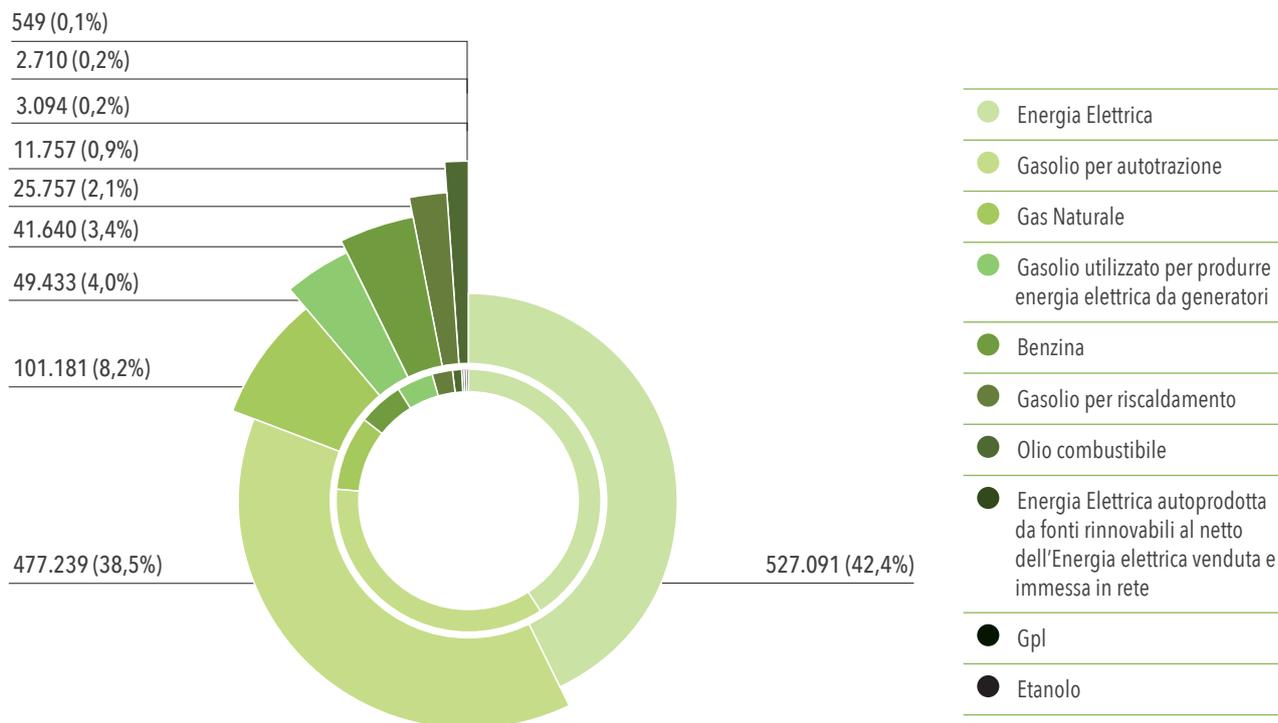
| FONTE DI CONSUMO   | 2019    | 2020    |
|--|---------|---------|
|  | Totale  | Totale  |
| Energia elettrica acquistata   | 115.152 | 146.414 |
| <i>Energia elettrica acquistata da fonti rinnovabili [kWh/000]</i>     | 12.703  | 19.479  |
| <i>Energia elettrica acquistata da fonti non rinnovabili [kWh/000]</i> | 102.449 | 126.935 |
| Energia elettrica autoprodotta da fonti rinnovabili [kWh/000]          | 1.065   | 1.197   |
| Energia elettrica venduta e immessa in rete [kWh/000]                  | 569     | 338     |
| Gas Naturale (m <sup>3</sup> /000)                                     | 2.582   | 2.829   |
| Gasolio per riscaldamento (l/000)                                      | 639     | 709     |
| Gasolio per autotrazione (l/000)                                       | 10.206  | 13.549  |
| Gasolio util per produrre en. elettr. da generatori [l/000]            | 1.245   | 1.360   |
| Olio combustibile (l/000)  | 350     | 334     |
| Benzina (l/000)  | 1.761   | 1.269   |
| Gpl(l/000)   | 185     | 111     |
| Etanolo [l/000]  | 29      | 17      |

Il totale dell'energia elettrica utilizzata è pari a oltre 147.273 mila kWh. L'energia elettrica utilizzata da fonti rinnovabili è pari a 20.338 mila kWh, di cui 19.479 mila kWh acquistata da fonti rinnovabili e 859 mila kWh autoprodotta da fonti rinnovabili al netto dell'energia venduta e immessa in rete.

<sup>47</sup> 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 dati 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; nel 2019 la riqualificazione dell'impianto di illuminazione pubblica del comune di Piossasco è stata acquisita tramite nuova commessa ESCo;
- 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*).

## PIANO DI EFFICIENTAMENTO ENERGETICO SULLE TRATTE AUTOSTRADALI

Con riferimento al settore autostradale, tutte le concessionarie del Gruppo stanno attuando un 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 2020 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.

È proseguito inoltre il processo di adeguamento agli standard di sicurezza determinati dal D.Lgs. 264/06, delle 47 gallerie con sviluppo superiore ai 500 metri dislocate sulle tratte di competenza del Gruppo e appartenenti alla Rete Europea di Trasporto (TEN). È in via di applicazione il progetto di "Automazione" del "Sistema Galleria" che, grazie ad una gestione coordinata della numerosa impiantistica consentirà un rilevante efficientamento del controllo dei consumi energetici.

Il progetto interessa tutte le gallerie del Gruppo ASTM con lunghezza superiore ai 500 metri, sottostanti il D. LGS. 264/06. La prima applicazione è stata attuata sulla galleria Roreto della tratta Asti-Cuneo e sono attualmente in corso le applicazioni per alcune gallerie del tratto A6 Torino - Savona.

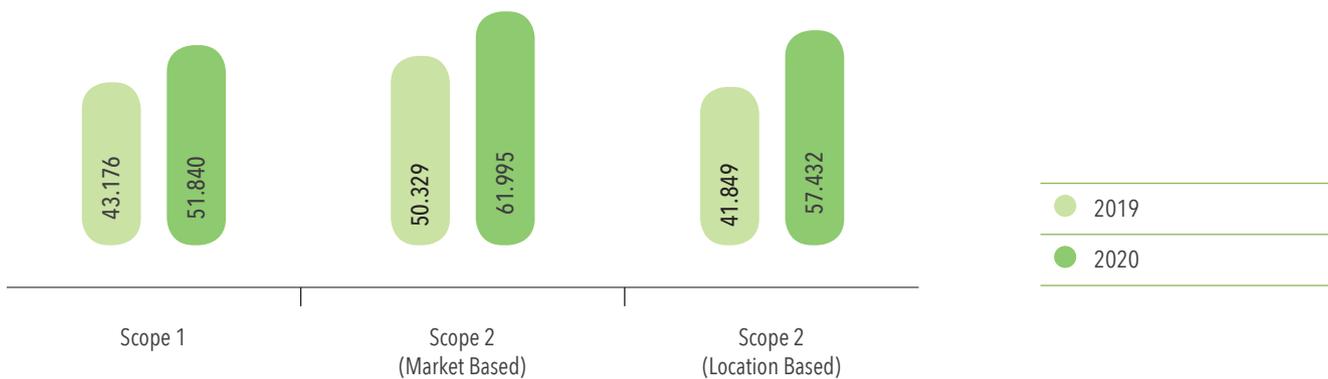
S.I.N.A. S.p.A. è impegnata in progettazioni di adeguamento degli impianti di illuminazione programmate dalle concessionarie del Gruppo, anche per le gallerie non ricadenti nell'ambito di applicazione del D.Lgs. 264/06, gli svincoli autostradali, le aree di servizio e i piazzali di casello. Gli adeguamenti puntano agli obiettivi principali della messa a norma e dell'efficientamento energetico. L'efficientamento si ottiene con l'installazione di corpi illuminanti meno energivori a LED, che consentono con una innovativa elettronica di bordo una 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.

In linea con quanto previsto dal Piano di sostenibilità 2017-2021, è proseguito il piano di efficientamento energetico sulle tratte autostradali attraverso l'utilizzo della tecnologia a LED in sostituzione alle sorgenti luminose tradizionali principalmente nelle gallerie e negli svincoli. In particolare, tra il 2017 e il 2020, sono stati sostituiti nelle gallerie oltre 14 mila corpi illuminanti.

## EMISSIONI

Nel 2020 le emissioni dirette di CO<sub>2</sub> e (Scope 1<sup>48</sup>) sono state pari a circa 51.840 tonnellate (43.176 tonnellate nel 2019) mentre le emissioni indirette (Scope 2<sup>49</sup>) sono state pari a circa 61.995 tonnellate di CO<sub>2</sub> (market based, 50.329 tonnellate di CO<sub>2</sub> nel 2019) e circa 57.432 tonnellate di CO<sub>2</sub> (location based, 41.849 tonnellate di CO<sub>2</sub> nel 2019).

### TOTALE EMISSIONI DIRETTE (SCOPE 1) [tCO<sub>2</sub>e] E INDIRETTE (SCOPE 2) [tCO<sub>2</sub>]<sup>50</sup>



## INIZIATIVE DI RISPARMIO ENERGETICO 2020

Tra le principali iniziative messe in atto durante l'esercizio 2020 dalle società del Gruppo per il raggiungimento di un maggiore risparmio energetico figurano:

- la sostituzione dei corpi illuminanti delle gallerie con soluzioni a LED ad opera di Autostrada dei Fiori S.p.A. che ha prodotto un risparmio energetico di circa 725.000 kWh per le gallerie Orco, Bracciale e Montegrosso;
- la sostituzione dei corpi illuminanti SAP con soluzioni a LED nello Svincolo di Castagnito ad opera Autostrada Asti-Cuneo S.p.A. che ha prodotto un risparmio energetico di circa 65.800 kWh.

<sup>48</sup> Scope 1 (emissioni dirette): rientrano in questa categoria le emissioni da fonti di proprietà o controllate dall'organizzazione

<sup>49</sup> Scope 2 (emissioni indirette): rientrano in questa categoria le emissioni desunte dai consumi di energia elettrica. Le emissioni di Scope 2 sono espresse in tonnellate di CO<sub>2</sub>, tuttavia la % di metano e protossido di azoto ha un effetto trascurabile sulle emissioni totali di gas serra (CO<sub>2</sub> equivalenti) come desumibile dalla letteratura tecnica di riferimento

<sup>50</sup> Fonte dei fattori di conversione utilizzati: DEFRA 2020

Fonte dei fattori di emissione utilizzati: TERNA 2020 e AIB 2019

## CONSUMI IDRICI

Nel 2020 le società del Gruppo ASTM hanno consumato complessivamente circa 427 megalitri (ML) d'acqua (473 ML nel 2019).

In particolare, circa il 56% (53% nel 2019) del prelievo idrico fa riferimento a risorse idriche di terze parti<sup>51</sup>, il 31% (11% nel 2019) ad acque di superficie, circa il 12% (37% nel 2019) ad acque sotterranee, e l'1% circa ad acqua di mare (nessun prelievo nel 2019).

### CONSUMI IDRICI DEL GRUPPO <sup>52</sup>

(valori espressi in ML)

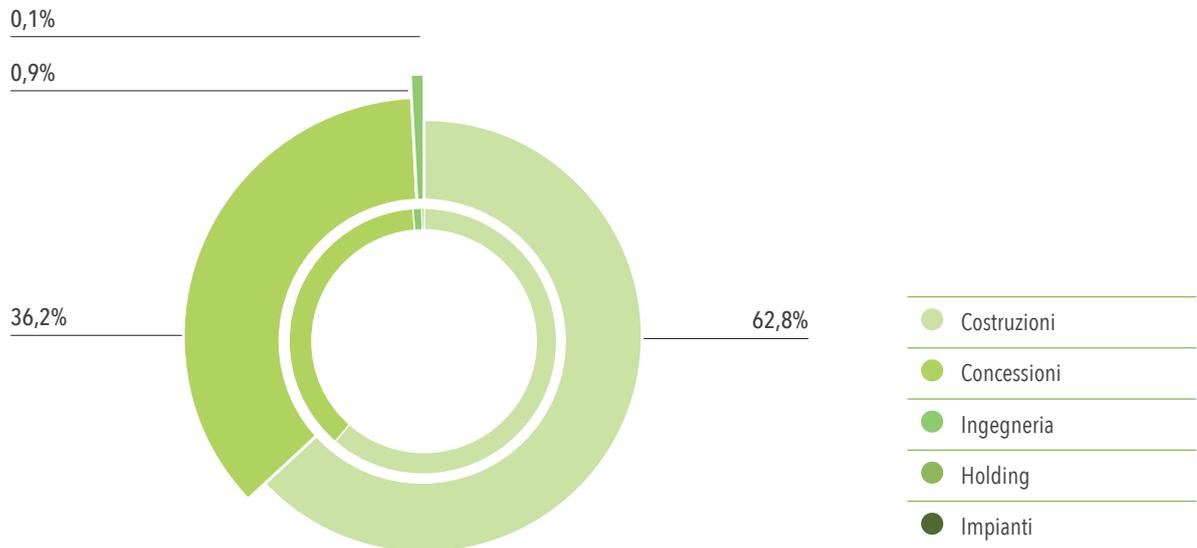
|  | 2019          |                      | 2020          |                      |
|--|---------------|----------------------|---------------|----------------------|
|  | Tutte le aree | Aree a stress idrico | Tutte le aree | Aree a stress idrico |
| Acque di superficie                      | 50            | 46                   | 131           | 116                  |
| <i>acque dolci</i>                       | 35            | 30                   | 81            | 66                   |
| <i>altre tipologie di acqua</i>          | 15            | 15                   | 50            | 50                   |
| Acque sotterranee                        | 173           | 98                   | 51            | 51                   |
| <i>acque dolci</i>                       | 103           | 28                   | 9             | 9                    |
| <i>altre tipologie di acqua</i>          | 70            | 70                   | 42            | 41                   |
| Acqua di mare                            | -             | -                    | 3             | 3                    |
| <i>acque dolci</i>                       | -             | -                    | -             | -                    |
| <i>altre tipologie di acqua</i>          | -             | -                    | 3             | 3                    |
| Acqua prodotta                           | -             | -                    | -             | -                    |
| <i>acque dolci</i>                       | -             | -                    | -             | -                    |
| <i>altre tipologie di acqua</i>          | -             | -                    | -             | -                    |
| Risorse idriche di terze parti           | 250           | 179                  | 242           | 203                  |
| <i>acque dolci</i>                       | 123           | 52                   | 112           | 77                   |
| <i>altre tipologie di acqua</i>          | 127           | 127                  | 130           | 126                  |
| Risorse idriche di terze parti per fonte |               | 179                  |               | 203                  |
| <i>acque di superficie</i>               |               | 93                   |               | 160                  |
| <i>falda acquifera</i>                   |               | 15                   |               | 43                   |
| <i>acqua marina</i>                      |               | 6                    |               | -                    |
| <i>acqua prodotta</i>                    |               | 65                   |               | -                    |
| <b>Totale acqua</b>                      | <b>473</b>    | <b>323</b>           | <b>427</b>    | <b>373</b>           |
| <i>di cui joint operation</i>            | 256           | 110                  | 212           | 173                  |

<sup>51</sup> 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

<sup>52</sup> Alcuni dati relativi ai consumi idrici sono il risultato di stime

## CONSUMI IDRICI DEL GRUPPO PER BUSINESS

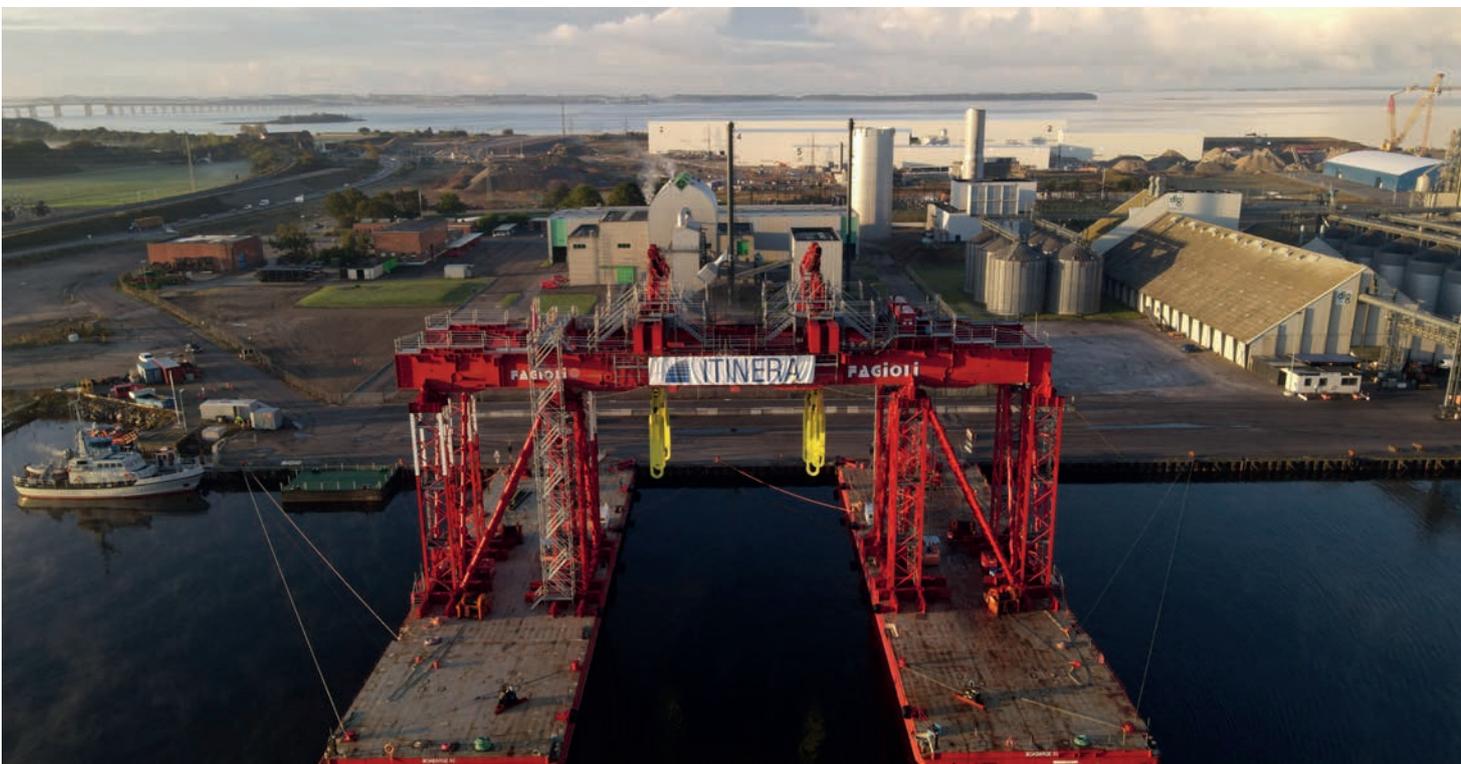
(% espresse sui valori in ML)



Come evidenziato dal grafico, il 63% circa dei consumi idrici interessano il settore delle costruzioni (61% nel 2019). In particolare, l'utilizzo di acqua avviene principalmente nei cantieri, con un consumo di 268 ML (288 ML nel 2019).

Con riferimento al settore delle concessioni, dove l'acqua è utilizzata principalmente nei cantieri manutentivi, si evidenzia un prelievo pari a 154 ML (177 ML nel 2019), che rappresenta circa il 36% dei consumi totali del Gruppo (37% nel 2019).

L'utilizzo di acqua per i settori ingegneria, tecnologia e altro risulta invece significativamente inferiore: si atesta ad un livello di 5 ML pari all'1% dei consumi totali del Gruppo (7 ML pari al 2% dei consumi totali del Gruppo nel 2019), 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 digestione 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 (98,5% del totale), a seguire i settori ingegneria, tecnologia e altro con lo 0,9% della produzione e infine le concessioni, che producono solamente lo 0,6% circa del totale di rifiuti. La percentuale di rifiuti attribuibile al settore delle concessioni risulta inferiore a quella del settore costruzioni sia a causa della tipologia di rifiuti, sia perché i rifiuti raccolti nelle aree di servizio sono di pertinenza dell'operatore che gestisce le stesse e non della società concessionaria.

I rifiuti passano da oltre 566 mila tonnellate nel 2019 a oltre 679 mila tonnellate nel 2020 con un incremento del 20%. Tale incremento è imputabile principalmente all'incrementata operatività di Itinera Agility e delle attività localizzate negli Stati Uniti. I rifiuti prodotti e smaltiti dal settore costruzioni sono in aumento rispetto all'esercizio 2019.

Nel 2020 la maggioranza dei rifiuti prodotti dal Gruppo è stata riciclata e riutilizzata (62,1%, 97% nel 2019), mentre circa il 37,9% è smaltito in discarica, incenerito o dismesso in altro modo. Il decremento dei rifiuti riciclati e riutilizzati è riconducibile all'aumento della categoria "altro" relativo a materiali terrosi originati da attività straordinarie del Gruppo Halmar. Lo smaltimento dei rifiuti è gestito tramite servizi municipali e ditte specializzate. La quasi totalità dei rifiuti (99,8%) rientra nella categoria dei non pericolosi e la maggior parte dei rifiuti pericolosi (954 tonnellate) provengono dal cantiere dello Storstroem Bridge.

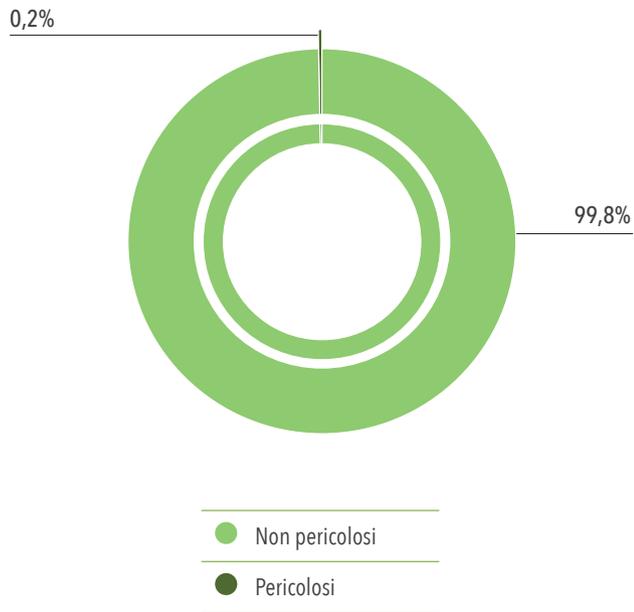
### RIFIUTI DEL GRUPPO PER METODO DI SMALTIMENTO<sup>53</sup>

(valori espressi in tonnellate)

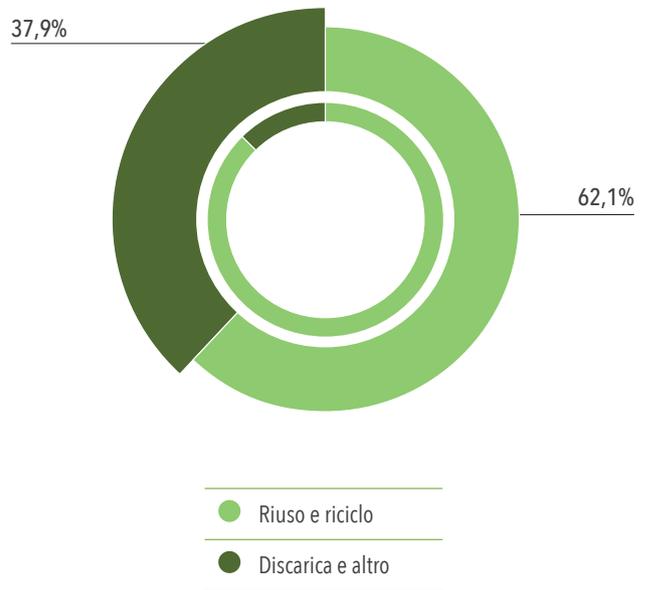
| METODO DI SMALTIMENTO         | 2019       |                |                |               | 2020         |                |                |               |
|-------------------------------|------------|----------------|----------------|---------------|--------------|----------------|----------------|---------------|
|                               | Pericolosi | Non Pericolosi | Totale         | % Totale      | Pericolosi   | Non Pericolosi | Totale         | % Totale      |
| Riuso [t]                     | -          | 27.171         | 27.171         | 4,8%          | -            | 31.525         | 31.525         | 4,6%          |
| Riciclo [t]                   | 106        | 521.237        | 521.343        | 92,1%         | 78           | 390.370        | 390.448        | 57,5%         |
| Recupero energetico [t]       | -          | 115            | 115            | 0,0%          | -            | 210            | 210            | 0,0%          |
| Incenerimento [t]             | 12         | 3.534          | 3.546          | 0,6%          | 14           | 677            | 691            | 0,1%          |
| Discarica [t]                 | 36         | 13.536         | 13.572         | 2,4%          | 295          | 9.857          | 10.152         | 1,5%          |
| Altro [t]                     | 202        | 259            | 461            | 0,1%          | 957          | 245.591        | 246.548        | 36,3%         |
| <b>Totale</b>                 | <b>356</b> | <b>565.852</b> | <b>566.208</b> | <b>100,0%</b> | <b>1.344</b> | <b>678.230</b> | <b>679.574</b> | <b>100,0%</b> |
| <i>di cui joint operation</i> | 27         | 67.578         | 67.605         | 11,9%         | 58           | 286.381        | 286.439        | 42,1%         |

<sup>53</sup> I dati del 2019 relativi allo smaltimento in discarica sono stati riesposti in linea al miglioramento continuo del sistema di raccolta e consolidamento dei dati

### 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.

Nell'ottica di uno sviluppo sostenibile delle infrastrutture l'attenzione al tema del rumore riveste un ruolo fondamentale. 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 2020 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. 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 2020 sono stati installati complessivamente circa 137 km di barriere antirumore lungo le tratte autostradali del Gruppo, di cui circa 30 km realizzati nel 2020 (include l'effetto dell'ingresso nel perimetro di A.T.I.V.A.).

Nella tabella di seguito il dettaglio per singola concessionaria:

### BARRIERE ANTIRUMORE (valori espressi in km)

|                                  | 2020         |
|----------------------------------|--------------|
| A4 Torino-Milano                 | 25,1         |
| A21 Torino-Piacenza              | 15,5         |
| A6 Torino-Savona                 | 7,7          |
| A12 Livorno-Sestri Levante       | 25,4         |
| A15 Parma-La Spezia              | 4,1          |
| A33 Asti-Cuneo                   | 8,4          |
| A10 Savona-Ventimiglia           | 9,7          |
| A5 Quincinetto-Aosta Ovest       | 2,1          |
| A21 Piacenza - Cremona - Brescia | 11,1         |
| A5 A.T.I.V.A.                    | 27,9         |
| <b>Totale</b>                    | <b>137,0</b> |

Nelle tratte autostradali di competenza delle concessionarie del Gruppo è stato utilizzato l'asfalto drenante ogni qualvolta 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 70% dell'estesa chilometrica complessiva gestita dalle società concessionarie del Gruppo 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) viene 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. Il Gruppo 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 quella di 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 del nostro territorio e alla tutela del patrimonio storico culturale.

Nel corso del 2020 le attività previste dai Piani di Monitoraggio Ambientale, definiti in fase progettuale, hanno interessato principalmente i tratti autostradali A4 Torino-Milano e l'autostrada A12 Livorno-Sestri Levante. In particolare, in coerenza con l'evoluzione dei lavori di ammodernamento dell'infrastruttura in corrispondenza del tratto tra Pero e Milano sono

proseguiti i monitoraggi di corso d'opera, mentre per il nuovo svincolo di collegamento tra la A12 Livorno-Sestri Levante e la SS Aurelia, nei pressi della barriera di esazione "Livorno", si sono concluse nel mese di giugno le attività di monitoraggio.

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.

## 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 2020 questo settore.

Le concessionarie 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 (terre rinforzate, muri in gabbioni ecc.), opere di difesa passive (barriere paramassi, reti chiodate ecc.), opere di drenaggio superficiale (fossi, canalette ecc.), opere di drenaggio profondo (dreni suborizzontali, trincee drenanti, pozzi drenanti).

Tra le iniziative specifiche si segnala la continua implementazione, proseguita anche nel corso del 2020 con l'installazione di ulteriori sensori, 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. In tale ambito, attraverso tavoli tecnici dedicati, la concessionaria ha instaurato un continuo dialogo con Enti Locali, Protezione Civile Nazionale e tutti gli attori interessati dal fenomeno.

Inoltre, nell'ottica della gestione del rischio idraulico e idrogeologico correlato agli eventi meteorologici di carattere eccezionale, la concessionaria S.A.V., con il supporto tecnico-scientifico del Centro di Competenza per la Protezione Civile dell'Università di Firenze, ha installato una 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.

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 2020 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.

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 p.A. con la collaborazione dell'Università degli Studi di Parma.

Il monitoraggio dell'evoluzione dei fenomeni franosi consente di pianificare e programmare azioni specifiche su diverse scale di intervento. Nel corso dell'esercizio 2020 sono stati effettuati diversi studi di approfondimento per una migliore caratterizzazione e definizione dei movimenti franosi.

Inoltre, nel corso del 2020, oltre alle consuete attività di monitoraggio e verifica, con lo scopo di individuare i livelli di pericolosità dei fenomeni gravanti incipienti o in evoluzione lungo i versanti della tratta autostradale compresa tra Priero e Savona, è stato commissionato da Autostrada dei Fiori S.p.A. uno studio per l'interpretazione dei dati interferometrici satellitari ottenuti dalle piattaforme "Cosmo Sky-Med" e "Envisat". Per tale attività ci si è avvalsi anche del supporto del CNR - Irpi di Torino che ha effettuato un rilievo DTM attraverso volo aereo con sensori LIDAR.

Con riferimento all'Autostrada dei Fiori, per quanto attiene il tronco A6 Torino - Savona, a seguito del 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, la Società, al fine di monitorare l'evoluzione del suddetto fenomeno franoso, ha attuato da subito una serie di attività, proseguite nel 2020:

- attivazione, in collaborazione con la Fondazione CIMA (Centro di Competenza della Protezione Civile), di monitoraggio mediante stazioni pluviometriche utile anche all'allertamento necessario in attuazione del Piano Operativo sottoscritto con le Autorità;
- attivazione, per il tramite dell'Università degli Studi di Firenze (Centro di Competenza della Protezione Civile), di un monitoraggio mediante radar interferometrico da terra al fine di acquisire, elaborare ed interpretare i dati relativi alle deformazioni superficiali del terreno in corrispondenza del versante;

- installazione di tre stazioni dotate di accelerometri ed inclinometri per la rilevazione rapida ed in continuo dei movimenti già in uso in altri ambiti per prevenire i fenomeni valanghivi.

## 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 2020 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 terza stagione vegetativa sono state condotte attività di gestione e di monitoraggio dei rimboschimenti sperimentali realizzati nella primavera del 2018. Al termine di suddetta stagione vegetativa si conferma il trend positivo di risposta delle piante al suolo ricostituito, infatti le aree sperimentali risultano ben avviate e le piante paiono ben adattate alle nuove condizioni pedoclimatiche. I buoni tassi di crescita, combinati con gli elevati tassi di vitalità (superiori a quelli attesi al termine del terzo anno), sono fattori che indicano una promettente affermazione dell'impianto. 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 e 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'oc-

casione, vengono appositamente studiati specifici interventi di deframmentazione.

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 foto trappole - 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.

In relazione alle attività collegate alla realizzazione del Ti.Bre, nel corso dell'anno 2020, si è proceduto al monitoraggio dei nuovi 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 e accessibili al pubblico.

Nel corso del 2020, SALT p.A. ha intrapreso un'attività di riqualificazione, tramite piantumazione, dell'area adiacente il casello autostradale di Berceeto, precedentemente destinata ad uso deposito e successivamente dismessa. Lo scopo è "testare" la capacità di vita del bambù in quel contesto climatico, senza il supporto irriguo durante tutta la sperimentazione ad eccezione della fase di posa in opera, nell'ambito di ricerca di nuove Tecnologie Green. L'area si estende per circa 144 m<sup>2</sup> ed è costituita da terreno caratterizzato da abbondante scheletro (proveniente anche dai detriti dalla precedente struttura) e povero di vegetazione.

## 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 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 cave, si è cercato di realizzare le nuove opere tramite il reimpiego dei terreni naturali scavati su cui insistono le nuove infrastrutture. Inoltre, è stato favorito, laddove non fosse possibile il reimpiego diretto, il trasporto a siti alternativi o a soggetti recuperatori autorizzati piuttosto che la via dello smaltimento definitivo.

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.

## IL RIUTILIZZO DEL FRESATO D'ASFALTO

Il Gruppo ASTM, tramite S.I.N.A., ha attivato un contratto di ricerca con il Dipartimento di Ingegneria Civile, Chimica, Ambientale e dei Materiali, ALMA MATER STUDIORIUM dell'Università di Bologna in merito all'impiego del fresato d'asfalto (RAP) nella produzione di conglomerati bituminosi.

Lo studio ha trattato lo stato dell'arte delle metodologie e tecnologie presenti nel mercato per l'impiego del fresato d'asfalto (RAP) nella produzione di conglomerati bituminosi ad elevato contenuto di RAP verificandone il mantenimento delle prestazioni in termini di sicurezza, vita utile e comfort per l'utente.

Lo studio è propedeutico alle scelte strategiche di Itinera S.p.A., società del settore costruzioni, per possibili investimenti in nuovi impianti produttivi di ultima generazione di conglomerato bituminoso che consentano un'applicazione estensiva (anche fino al 90%) del RAP nella realizzazione di nuove miscele da impiegare nelle pavimentazioni stradali.

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 seppur di minore impatto, il recupero in sito dello strato di base mediante la tecnica del bitume schiumato per gli interventi di riqualificazione dello spartitraffico del Raccordo Est di Chivasso.

## CRITERI AMBIENTALI MINIMI (CAM)

S.I.N.A. S.p.A. ha proseguito anche nel corso del 2020 la partecipazione ai lavori del tavolo tecnico istituito presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, 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 dei requisiti ambientali definiti per le varie fasi del processo di acquisto, volti a individuare la soluzione progettuale, il prodotto o il servizio migliore sotto il profilo ambientale lungo il ciclo di vita e una volta divenuti efficaci - con loro adozione in uno specifico decreto - 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.

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 sonore e in atmosfera.

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.

## S.I.N.A. E LA PROTEZIONE AMBIENTALE

Relativamente al tema della protezione ambientale, si segnala che S.I.N.A. ha investito sin dal 2018 nell'acquisizione di competenze nell'ambito del Protocollo di Sostenibilità Envision, un sistema di rating per la valutazione delle infrastrutture sostenibili, avviando annualmente corsi di formazione per la certificazione di nuovo personale come Envision Sustainability Professional e l'aggiornamento del personale già certificato per il mantenimento delle qualifiche.

S.I.N.A. porta avanti con successo dal 2007 l'accreditamento Accredia UNI EN 17025:2018, standard di riferimento normativo a livello nazionale e internazionale per l'accreditamento di prove.

Sempre in merito ai temi ambientali, con particolare riferimento alla protezione del territorio, alla tutela della biodiversità ed alla riduzione del consumo di suolo, la Società ha consolidato qualifiche e competenze nella realizzazione degli studi di impatto ambientale e nella progettazione delle opere di mitigazione, conservazione e compensazione ambientale. Inoltre, S.I.N.A. è specializzata negli studi nel settore dell'inquinamento acustico (ove supportata da oltre 20 anni le Concessionarie del Gruppo nell'ambito di tutti gli adempimenti nazionali ed in recepimento delle Direttive Europee), nella gestione delle terre e rocce da scavo (dal progetto al cantiere) e nella conduzione degli audit ambientali di cantiere.





# 05 | FOCUS

148 EcoRodovias

# ECORODOVIAS

ASTM S.p.A. detiene il co-controllo di EcoRodovias Infrastruttura e Logística S.A. ("EcoRodovias"), società attiva in Brasile nel settore delle concessioni autostradali.

Fonte: Sustainability Report 2019 Gruppo EcoRodovias (ad esclusione di ricavi e market cap)

## CAPITALE INDUSTRIALE

R\$ 1,5  
MILIONI\*



INVESTITI IN  
INFRASTRUTTURE  
E SERVIZI AI  
PEDONI, AGLI  
UTENTI  
AUTOSTRADALI E  
ALLA COMUNITÀ

\*Pari a più di 230 mila euro

## CAPITALE INTELLETTUALE

OLTRE  
100



IDEE PUBBLICATE  
DAI DIPENDENTI  
SUL PORTALE  
InovaECO IN AMBITO  
DI RIDUZIONE DEI COSTI,  
SOSTENIBILITÀ E WELFARE

## CAPITALE FINANZIARIO

R\$ 7,5  
MILIARDI\*



MARKET CAP  
AL 31.12.2020

\*Pari a circa 1,1 miliardi di euro

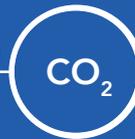
## CAPITALE NATURALE

OLTRE  
100  
MILA KWH



RIDUZIONE DEI  
CONSUMI DI  
ENERGIA  
ELETTRICA

COMPENSAZIONE DI  
36.271  
TONNELLATE DI CO<sub>2</sub>



EQUIVALENTE UTILIZZANDO  
CREDITI DI CARBONIO  
LEGATI AL CLEAN DEVELOP-  
MENT MECHANISM (CDM),  
NELL'AMBITO DEL  
PROTOCOLLO DI KYOTO  
DELLE NAZIONI UNITE  
(ONU).

R\$ 1,7  
MILIONI



INVESTITI PER  
L'ACQUISTO E  
L'INSTALLAZIONE  
DI PANNELLI  
FOTOVOLTAICI SUL  
TRATTO ECO135

## CAPITALE UMANO

3.863



DIPENDENTI  
ECORODOVIAS

96%

DELLA FORZA LAVORO  
HA FREQUENTATO  
UN CORSO  
ANTI-CORRUZIONE

## CAPITALE SOCIALE

### ECOVIVER

UN PROGRAMMA AZIENDALE DEDICATO A EROGARE FORMAZIONE SU TEMI AMBIENTALI COME ACQUA, ENERGIA E RIFIUTI. NEL 2019 HANNO PARTECIPATO AL PROGRAMMA 270 SCUOLE PUBBLICHE CON IL COINVOLGIMENTO DI PIU' DI 15 MILA STUDENTI E 860 PROFESSORI.

EcoRodovias è presente in otto stati delle regioni brasiliane di Sudeste, Nordeste, Centro-Oeste e Sul con fulcro dell'attività nell'amministrazione delle concessioni autostradali. Ha circa 4 mila dipendenti diretti e gestisce 11 concessioni autostradali, per un totale di 3,041 km di rete, e un porto (EcoPorto) con un valore di mercato di R \$ 7,5 miliardi il 31 dicembre 2020.

EcoRodovias è inoltre una società quotata alla Bovespa di San Paolo, che ha chiuso l'esercizio del 2020 con ricavi pari a 3,018 miliardi di Reais.

Maggiori informazioni sono inoltre disponibili sul sito internet della società all'indirizzo: [www.ecorodovias.com.br](http://www.ecorodovias.com.br)

## VALORI, POLITICHE E PRINCIPI

Per garantire una condotta etica nello svolgimento delle proprie operazioni, EcoRodovias ha sviluppato una serie di iniziative e politiche ad hoc.

Il Codice di Condotta aziendale è periodicamente rivisto e costantemente diffuso attraverso campagne di formazione e sensibilizzazione. Tra i contenuti del Codice ricordiamo aspetti quali il conflitto di interessi, la reputazione aziendale e l'anti-corruzione.

Il Comitato Etico di EcoRodovias è responsabile per la gestione delle questioni relative all'etica e all'integrità, inclusa l'investigazione di eventuali incidenti, la raccomandazione di azioni correttive e la verifica delle segnalazioni ricevute dalle parti interessate sulle potenziali violazioni del Codice.

Nelle operazioni quotidiane, il Compliance Program e il Programma Anti-corruzione contribuiscono a ridurre l'esposizione di EcoRodovias al rischio.

Come riflesso degli sforzi per mantenere gli standard sociali e ambientali di Qualità, Ambiente e Salute e Sicurezza, le concessioni stradali di EcoRodovias sono certificate ISO 9001, ISO 14001 e OHSAS 18001, alcune in fase di transizione alla ISO 45001. Le concessioni Ecovias ed Ecopistas sono certificate ISO 39001 nel sistema di gestione della sicurezza stradale. A febbraio 2021 ECORODOVIAS INFRAESTRUTURA E LOGÍSTICA SA ha ottenuto la certificazione ISO 37001 del proprio sistema di gestione per la prevenzione della corruzione.

Riflettendo il suo modello di gestione, EcoRodovias fa parte di diversi indici e rafforza il suo impegno sostenibile nei confronti del pubblico, degli azionisti e dell'ambiente; prende parte al programma del CDP Carbon Disclosure Program e dal 2014 è diventata firmataria del Global Compact delle Nazioni Unite, iniziativa sviluppata dall'ex Segretario Generale dell'ONU, Kofi Annan, con l'obiettivo di mobilitare la comunità imprenditoriale internazionale per l'adozione, nelle sue pratiche commerciali, di valori fondamentali e accettati a livello internazionale nei settori dei diritti umani, dei rapporti di lavoro, dell'ambiente e della lotta alla corruzione.

## ÍNDICE CARBONO EFICIENTE - ICO2

Da gennaio ad aprile 2021 le azioni di EcoRodovias faranno parte dell'Indice Carbono Efficiente - ICO2, composto dalle azioni di società brasiliane che adottano pratiche trasparenti per quanto riguarda le emissioni di gas serra (GHG).

L'inclusione nell'indice ICO2 è un'ulteriore conferma dell'impegno di EcoRodovias in ambito ESG. Infatti, la società dal 2011 fa parte del portafoglio dell'ISE (Corporate Sustainability Index), indice che mira a riflettere il rendimento di un portafoglio di azioni composto da compagnie riconosciute per il loro impegno nell'ambito sociale e della sostenibilità.



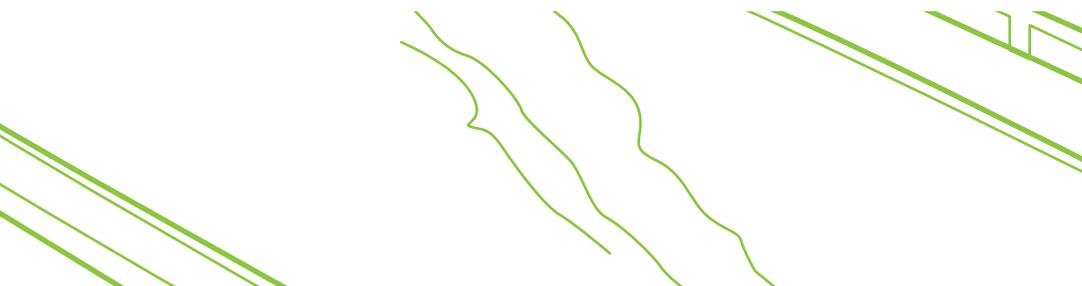


# 06

## ALLEGATI

**152** Tabella del perimetro degli aspetti materiali per il Gruppo ASTM

**154** *GRI Content Index*





## 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   |
|---|--|-----------------|---|--|---|
| <b>Sostenibilità economico-finanziaria</b>                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>● GRI 103: Management approach (2016)</li> <li>● GRI 201: Performance economica (2016)</li> </ul>   | ● 8             | ● Gruppo ASTM   | ● Diretto - Causato dal Gruppo ASTM  | ● Rischio di interruzione dell'operatività dell'infrastruttura  |
| <b>Governance e compliance</b>                                | <ul style="list-style-type: none"> <li>● GRI 103: Management approach (2016)</li> <li>● GRI 307: Compliance ambientale (2016)</li> </ul>   | ● 9, 16         | ● Gruppo ASTM   | ● Diretto - Causato dal Gruppo ASTM  | ● Rischi di compliance e legati al comportamento etico  |
| <b>Gestione responsabile della catena di fornitura</b>        | <ul style="list-style-type: none"> <li>● GRI 103: Management approach (2016)</li> <li>● GRI 204: Pratiche di approvvigionamento (2016)</li> </ul>  | ● 9             | ● Gruppo ASTM   | ● Diretto - Causato dal Gruppo ASTM  | ● Rischi legati alla catena di fornitura e subappalti   |
| <b>Anti-corrruzione</b>                                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>● GRI 103: Management approach (2016)</li> <li>● GRI 205: Anti-corrruzione (2016)</li> </ul>  | ● 16            | ● Gruppo ASTM   | ● Diretto - Causato dal Gruppo ASTM  | ● Rischi di compliance e legati al comportamento etico  |
| <b>Consumi energetici ed emissioni di GHG</b>                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>● GRI 103: Management approach (2016)</li> <li>● GRI 302: Energia (2016)</li> <li>● GRI 305: Emissioni (2016)</li> </ul>  | ● 7, 11, 12, 13 | <ul style="list-style-type: none"> <li>● Gruppo ASTM</li> <li>● Fornitori di energia elettrica</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>● Diretto - Causato dal Gruppo ASTM</li> <li>● Indiretto - Connesso alle attività del Gruppo ASTM attraverso relazioni di business</li> </ul> | ● Rischi regolatori ambientali  |
| <b>Utilizzo delle risorse naturali e gestione dei rifiuti</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>● GRI 103: Management approach (2016)</li> <li>● GRI 301: Materiali (2016)</li> <li>● GRI 303: Acqua (2018)</li> <li>● GRI 306: Scarichi e rifiuti (2016)</li> </ul>  | ● 7, 11, 12, 13 | ● Gruppo ASTM   | ● Diretto - Causato dal Gruppo ASTM  | ● Rischi regolatori ambientali  |
| <b>Sicurezza dell'infrastruttura</b>                          | <ul style="list-style-type: none"> <li>● GRI 103: Management approach (2016)</li> </ul>  | ● 3, 11         | ● Gruppo ASTM   | ● Diretto - Causato dal Gruppo ASTM  | <ul style="list-style-type: none"> <li>● Rischi legati alla gestione degli eventi emergenziali e dei servizi all'utenza autostradale</li> <li>● Rischio di interruzione dell'operatività dell'infrastruttura</li> </ul> |
| <b>Salute e sicurezza sul lavoro</b>                          | <ul style="list-style-type: none"> <li>● GRI 103: Management approach (2016)</li> <li>● GRI 403: Salute e sicurezza sul lavoro (2018)</li> </ul>   | ● 3, 8          | ● Gruppo ASTM   | ● Diretto - Causato dal Gruppo ASTM  | ● Rischi legati al personale  |
| <b>Diversità, pari opportunità e inclusione</b>               | <ul style="list-style-type: none"> <li>● GRI 103: Management approach (2016)</li> <li>● GRI 402: Lavoro e relazioni industriali (2016)</li> <li>● GRI 405: Diversità e pari opportunità (2016)</li> <li>● GRI 406: Non discriminazione (2016)</li> </ul> | ● 5, 8, 10, 16  | ● Gruppo ASTM   | ● Diretto - Causato dal Gruppo ASTM  | ● Rischi legati al personale  |
| <b>Attrazione e valorizzazione del capitale umano</b>         | <ul style="list-style-type: none"> <li>● GRI 103: Management approach (2016)</li> <li>● GRI 401: Occupazione (2016)</li> <li>● GRI 404: Formazione e istruzione (2016)</li> </ul>  | ● 4, 8          | ● 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   |
|---|--|------------|---|--|---|
| <b>Rispetto dei diritti umani</b>                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>● GRI 103: Management approach (2016)</li> <li>● GRI 408: Lavoro minorile (2016)</li> <li>● GRI 409: Lavoro forzato (2016)</li> </ul>                   | ● 8, 16    | <ul style="list-style-type: none"> <li>● Gruppo ASTM</li> <li>● Fornitori</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>● Diretto - Causato dal Gruppo ASTM</li> <li>● Indiretto - Connesso alle attività del Gruppo ASTM attraverso relazioni di business</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>● Rischi legati al personale</li> <li>● Rischi legati alla catena di fornitura e subappalti</li> </ul>   |
| <b>Relazione con gli Stakeholder</b>                | <ul style="list-style-type: none"> <li>● GRI 103: Management approach (2016)</li> <li>● GRI 413: Comunità locali (2016)</li> </ul>   | ● 11, 17   | ● Gruppo ASTM   | ● Diretto - Causato dal Gruppo ASTM  | ● Tutti i rischi  |
| <b>Impatti sul territorio</b>                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>● GRI 103: Management approach (2016)</li> <li>● GRI 202: Presenza sul mercato (2016)</li> <li>● GRI 203: Impatti economici indiretti (2016)</li> </ul> | ● 8, 9, 11 | ● Gruppo ASTM   | ● Diretto - Causato dal Gruppo ASTM  | <ul style="list-style-type: none"> <li>● Rischio Nimby</li> <li>● Rischi legati all'innovazione e al mercato</li> </ul>   |
| <b>Sicurezza stradale</b>                           | <ul style="list-style-type: none"> <li>● GRI 103: Management approach (2016)</li> </ul>  | ● 3, 11    | <ul style="list-style-type: none"> <li>● Gruppo ASTM</li> <li>● Utenti autostradali, con riferimento ai comportamenti di guida</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>● Diretto - Causato dal Gruppo ASTM</li> <li>● Indiretto - Connesso alle attività del Gruppo ASTM</li> </ul>                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>● Rischi legati alla gestione degli eventi emergenziali e dei servizi all'utenza autostradale</li> <li>● Rischio di interruzione dell'operatività dell'infrastruttura</li> </ul> |
| <b>Tutela del paesaggio e della biodiversità</b>    | <ul style="list-style-type: none"> <li>● GRI 103: Management approach (2016)</li> </ul>  | ● 11, 12   | ● Gruppo ASTM   | ● Diretto - Causato dal Gruppo ASTM  | ● Rischi regolatori ambientali  |
| <b>Privacy e sicurezza delle informazioni</b>       | <ul style="list-style-type: none"> <li>● GRI 103: Management approach (2016)</li> <li>● GRI 418: Privacy dei consumatori (2016)</li> </ul>   | ● 16       | ● Gruppo ASTM   | ● Diretto - Causato dal Gruppo ASTM  | ● Rischi di compliance e legati al comportamento etico  |
| <b>Innovazione</b>                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>● GRI 103: Management approach (2016)</li> </ul>  | ● 9        | <ul style="list-style-type: none"> <li>● Gruppo ASTM</li> <li>● Università e Centri di Ricerca</li> </ul>                                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>● Diretto - Causato dal Gruppo ASTM</li> <li>● Indiretto - Connesso alle attività del Gruppo ASTM attraverso relazioni di business</li> </ul> | ● Rischi legati all'innovazione e al mercato  |
| <b>Qualità del servizio e customer satisfaction</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>● GRI 103: Management approach (2016)</li> </ul>  | ● 9, 17    | ● Gruppo ASTM   | ● Diretto - Causato dal Gruppo ASTM  | ● Rischi legati alla gestione degli eventi emergenziali e dei servizi all'utenza autostradale   |
| <b>Inquinamento acustico</b>                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>● GRI 103: Management approach (2016)</li> </ul>  | ● 9, 11    | ● Gruppo ASTM   | ● Diretto - Causato dal Gruppo ASTM  | ● Rischi regolatori ambientali  |
| <b>Business continuity</b>                          | <ul style="list-style-type: none"> <li>● GRI 103: Management approach (2016)</li> </ul>  | ● 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 |
|---|---|--------------|------|
| <b>GRI 102: GENERAL DISCLOSURE (2016)</b> |   |              |      |
| <b>Profilo dell'organizzazione</b>        |   |              |      |
| 102-1                                     | Nome dell'organizzazione  | 4            |      |
| 102-2                                     | Attività, marchi, prodotti e servizi                                      | 12-14;18-19  |      |
| 102-3                                     | Luogo della sede principale   | 10           |      |
| 102-4                                     | Luogo delle attività  | 14; 18-19    |      |
| 102-5                                     | Proprietà e forma giuridica   | 10           |      |
| 102-6                                     | Mercati serviti   | 10-13        |      |
| 102-7                                     | Dimensione dell'organizzazione  | 12; 99-100   |      |
| 102-8                                     | Informazione sui dipendenti e altri lavoratori                            | 99-112       |      |
| 102-9                                     | Catena di fornitura   | 70-74; 125   |      |
| 102-10                                    | Modifiche significative all'organizzazione e alla sua catena di fornitura | 4            |      |
| 102-11                                    | Principio precauzionale   | 34-37; 50-55 |      |
| 102-12                                    | Iniziative esterne  | 94-95        |      |
| 102-13                                    | Adesione ad associazioni  | 87-90        |      |
| <b>Strategia e analisi</b>                |   |              |      |
| 102-14                                    | Dichiarazione di un alto dirigente  | 2-3          |      |
| 102-15                                    | Impatti chiave, rischi e opportunità                                      | 34-37; 50-55 |      |
| <b>Etica e Integrità</b>                  |   |              |      |
| 102-16                                    | Valori, principi, standard e norme di comportamento                       | 21-22; 38-41 |      |
| <b>Corporate Governance</b>               |   |              |      |
| 102-18                                    | Struttura della governance  | 28-30        |      |
| 102-29                                    | Identificazione e gestione degli impatti economici, sociali e ambientali  | 28-31        |      |

| GRI Standard                              | Descrizione General Standard Disclosures                                  | Pagina                             | Note   |
|---|---|------------------------------------|--|
| <b>GRI 102: GENERAL DISCLOSURE (2016)</b> |   |                                    |  |
| <b>Coinvolgimento degli Stakeholder</b>   |   |                                    |  |
| 102-40                                    | Elenco dei gruppi di Stakeholder  | 23-24                              |  |
| 102-41                                    | Accordi di contrattazione collettiva                                      | 105-106                            |  |
| 102-42                                    | Individuazione e selezione degli Stakeholder                              | 23-24                              |  |
| 102-43                                    | Modalità di coinvolgimento degli Stakeholder                              | 23-24                              |  |
| 102-44                                    | Temi e criticità chiave sollevati   | 24                                 |  |
| <b>Pratiche di reporting</b>              |   |                                    |  |
| 102-45                                    | Soggetti inclusi nel bilancio consolidato                                 | 4;13                               |  |
| 102-46                                    | Definizione dei contenuti del report e perimetri dei temi                 | 4-7; 37-38; 75-76; 124;<br>152-153 |  |
| 102-47                                    | Elenco dei temi materiali   | 24                                 |  |
| 102-48                                    | Revisione delle informazioni  | 4                                  |  |
| 102-49                                    | Modifiche nella rendicontazione   | 4                                  |  |
| 102-50                                    | Periodo di rendicontazione  | 4                                  |  |
| 102-51                                    | Data del report più recente   | 4                                  |  |
| 102-52                                    | Periodicità della rendicontazione   | 4                                  | La periodicità della pubblicazione del Bilancio di sostenibilità è annuale |
| 102-53                                    | Contatti per richiedere informazioni riguardanti il report                | 7                                  |  |
| 102-54                                    | Dichiarazione sulla rendicontazione in conformità ai <i>GRI Standards</i> | 4                                  |  |
| 102-55                                    | Indice dei contenuti GRI  | 154-161                            |  |
| 102-56                                    | Assurance esterna   | 162-164                            |  |

| GRI Standard   | Descrizione Specific Standard Disclosures   | Pagina            | Note  |
|--|---|-------------------|---|
| <b>Sostenibilità economico-finanziaria</b>             |   |                   |   |
| <b>GRI 103: GESTIONE DELLA TEMATICA (2016)</b>         |   |                   |   |
| GRI 103-1  | Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro                             | 152-153           |   |
| GRI 103-2  | La modalità di gestione e le sue componenti   | 4-7; 60           |   |
| GRI 103-3  | Valutazione delle modalità di gestione  | 4-7; 60           |   |
| <b>GRI 201: PERFORMANCE ECONOMICA (2016)</b>           |   |                   |   |
| GRI 201 -1   | Valore economico direttamente generato e distribuito                                | 61                |   |
| <b>Gestione responsabile della catena di fornitura</b> |   |                   |   |
| <b>GRI 103: GESTIONE DELLA TEMATICA (2016)</b>         |   |                   |   |
| GRI 103-1  | Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro                             | 152-153           |   |
| GRI 103-2  | La modalità di gestione e le sue componenti   | 70-74             |   |
| GRI 103-3  | Valutazione delle modalità di gestione  | 4-7; 70-74        |   |
| <b>GRI 204: PRATICHE DI APPROVVIGIONAMENTO (2016)</b>  |   |                   |   |
| GRI 204 -1   | Proporzione di spesa verso fornitori locali   | 71                |   |
| <b>Anti-corruzione</b>                                 |   |                   |   |
| <b>GRI 103: GESTIONE DELLA TEMATICA (2016)</b>         |   |                   |   |
| GRI 103-1  | Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro                             | 38; 152           |   |
| GRI 103-2  | La modalità di gestione e le sue componenti   | 38-39             |   |
| GRI 103-3  | Valutazione delle modalità di gestione  | 4-7; 36           |   |
| <b>GRI 205: ANTI-CORRUZIONE (2016)</b>                 |   |                   |   |
| GRI 205-3  | Episodi di corruzione accertati e azioni intraprese                                 |                   | Nel corso del 2020 non si sono registrati episodi di corruzione |
| <b>GRI 207: IMPOSTE (2019)</b>                         |   |                   |   |
| GRI 207-1  | Approccio alla fiscalità  | 62                |   |
| GRI 207-2  | Governance fiscale, controllo e gestione del rischio                                | 62-63             |   |
| GRI 207-3  | Coinvolgimento degli stakeholder e gestione delle preoccupazioni in materia fiscale | 63                |   |
| GRI 207-4  | Rendicontazione Paese per Paese   | 63-65             |   |
| <b>Consumi energetici ed emissioni di GHG</b>          |   |                   |   |
| <b>GRI 103: GESTIONE DELLA TEMATICA (2016)</b>         |   |                   |   |
| GRI 103-1  | Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro                             | 152-153           |   |
| GRI 103-2  | La modalità di gestione e le sue componenti   | 130-135; 145      |   |
| GRI 103-3  | Valutazione delle modalità di gestione  | 4-7; 132-133; 135 |   |

| GRI Standard  | Descrizione Specific Standard Disclosures  | Pagina            | Note  |
|---|--|-------------------|---|
| <b>GRI 302: ENERGIA (2016)</b>                                |  |                   |   |
| GRI 302-1   | Energia consumata all' interno della organizzazione  | 132-133           |   |
| GRI 302-4   | Riduzione del consumo di energia   | 133-135           |   |
| <b>GRI 305: EMISSIONI (2016)</b>                              |  |                   |   |
| GRI 305-1   | Emissioni dirette di GHG (Scope 1)   | 135               |   |
| GRI 305-2   | Emissioni indirette di GHG da consumi energetici (Scope 2)   | 135               |   |
| <b>Utilizzo delle risorse naturali e gestione dei rifiuti</b> |  |                   |   |
| <b>GRI 103: GESTIONE DELLA TEMATICA (2016)</b>                |  |                   |   |
| GRI 103-1   | Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro  | 152-153           |   |
| GRI 103-2   | La modalità di gestione e le sue componenti  | 138-139           |   |
| GRI 103-3   | Valutazione delle modalità di gestione   | 4-7; 72; 138-139; |   |
| <b>GRI 301: MATERIALI (2016)</b>                              |  |                   |   |
| GRI 301-1   | Materiali utilizzati per peso o volume   | 72                |   |
| <b>GRI 303: ACQUA (2018)</b>                                  |  |                   |   |
| GRI 303-3   | Prelievo idrico  | 136-137           |   |
| <b>GRI 306: SCARICHI E RIFIUTI (2016)</b>                     |  |                   |   |
| GRI 306-2   | Rifiuti per tipo e metodo di smaltimento   | 138-139           |   |
| GRI 306-3   | Sversamenti significativi  |                   | Nell'esercizio 2020 non sono stati registrati sversamenti significativi |
| <b>Attrazione e valorizzazione del capitale umano</b>         |  |                   |   |
| <b>GRI 103: GESTIONE DELLA TEMATICA (2016)</b>                |  |                   |   |
| GRI 103-1   | Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro  | 152-153           |   |
| GRI 103-2   | La modalità di gestione e le sue componenti  | 105; 113-114      |   |
| GRI 103-3   | Valutazione delle modalità di gestione   | 4-7; 113-114      |   |
| <b>GRI 401: OCCUPAZIONE (2016)</b>                            |  |                   |   |
| GRI 401-1   | Nuove assunzioni e turnover  | 103-104           |   |
| GRI 401-2   | Benefit previsti per i dipendenti a tempo pieno, ma non per i dipendenti part-time o con contratto a tempo determinato | 113-114           |   |
| <b>GRI 404: FORMAZIONE E ISTRUZIONE (2016)</b>                |  |                   |   |
| GRI 404-1   | Ore medie di formazione annua per dipendente   | 118               |   |

| GRI Standard  | Descrizione Specific Standard Disclosures   | Pagina            | Note   |
|---|---|-------------------|--|
| <b>Salute e sicurezza sul lavoro</b>                  |   |                   |  |
| <b>GRI 103: GESTIONE DELLA TEMATICA (2016)</b>        |   |                   |  |
| <b>GRI 403: GESTIONE DELLA TEMATICA (2018)</b>        |   |                   |  |
| GRI 103-1   | Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro   | 124; 152-153      |  |
| GRI 103-2   | La modalità di gestione e le sue componenti   | 121-122; 126-127  |  |
| GRI 103-3   | Valutazione delle modalità di gestione  | 4-7; 121-127      |  |
| GRI 403-1   | Sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro   | 121               |  |
| GRI 403-2   | Identificazione dei pericoli, valutazione dei rischi e indagini sugli incidenti   | 121-122; 126-127  |  |
| GRI 403-3   | Servizi di medicina del lavoro  | 121               |  |
| GRI 403-4   | Partecipazione e consultazione dei lavoratori e comunicazione in materia di salute e sicurezza sul lavoro                   | 121               |  |
| GRI 403-5   | Formazione dei lavoratori in materia di salute e sicurezza sul lavoro   | 117-118           |  |
| GRI 403-6   | Promozione della salute dei lavoratori  | 127               |  |
| GRI 403-7   | Prevenzione e mitigazione degli impatti in materia di salute e sicurezza sul lavoro all'interno delle relazioni commerciali | 126-127           |  |
| <b>GRI 403: SALUTE E SICUREZZA SUL LAVORO (2018)</b>  |   |                   |  |
| GRI 403-9   | Infortuni sul lavoro  | 122-124           |  |
| <b>Diversità, pari opportunità e inclusione</b>       |   |                   |  |
| <b>GRI 103: GESTIONE DELLA TEMATICA (2016)</b>        |   |                   |  |
| GRI 103-1   | Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro   | 152-153           |  |
| GRI 103-2   | La modalità di gestione e le sue componenti   | 6-7; 107-109; 114 |  |
| GRI 103-3   | Valutazione delle modalità di gestione  | 4-7; 108-112      |  |
| <b>GRI 402: LAVORO E RELAZIONI INDUSTRIALI (2016)</b> |   |                   |  |
| GRI 402-1   | Periodo minimo di preavviso per cambiamenti operativi   |                   | Il periodo minimo previsto per il preavviso ai lavoratori e ai loro rappresentanti per la comunicazione di cambiamenti organizzativi che potrebbero impattarli significativamente è stabilito nel rispetto dalle leggi in vigore nei Paesi in cui il gruppo opera e, ove presenti nei contratti collettivi applicati |
| <b>GRI 405: DIVERSITÀ E PARI OPPORTUNITÀ (2016)</b>   |   |                   |  |
| GRI 405-1   | Diversità degli organi di governo e tra i dipendenti  | 30; 107-112       |  |
| GRI 405-2   | Rapporto dello stipendio base e retribuzione delle donne rispetto agli uomini   | 114-115           |  |

| GRI Standard                                   | Descrizione Specific Standard Disclosures  | Pagina          | Note   |
|--|--|-----------------|--|
| <b>GRI 406: NON DISCRIMINAZIONE (2016)</b>     |  |                 |  |
| GRI 406-1                                      | Episodi di discriminazione e misure correttive adottate  |                 | Nel 2020 non sono stati registrati casi accertati di discriminazione   |
| <b>Rispetto dei diritti umani</b>              |  |                 |  |
| <b>GRI 103: GESTIONE DELLA TEMATICA (2016)</b> |  |                 |  |
| GRI 103-1                                      | Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro  | 152-153         |  |
| GRI 103-2                                      | La modalità di gestione e le sue componenti  | 70-74; 120      |  |
| GRI 103-3                                      | Valutazione delle modalità di gestione   | 4-7; 70-74; 120 |  |
| <b>GRI 408: LAVORO MINORILE (2016)</b>         |  |                 |  |
| GRI 408-1                                      | Attività e fornitori a rischio significativo di episodi di lavoro minorile                           | 73-74           |  |
| <b>GRI 409: LAVORO FORZATO (2016)</b>          |  |                 |  |
| GRI 409-1                                      | Attività e fornitori a rischio significativo di episodi di lavoro forzato o obbligatorio             | 72-74           |  |
| <b>Relazioni con gli Stakeholder</b>           |  |                 |  |
| <b>GRI 103: GESTIONE DELLA TEMATICA (2016)</b> |  |                 |  |
| GRI 103-1                                      | Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro  | 152-153         |  |
| GRI 103-2                                      | La modalità di gestione e le sue componenti  | 94-95           |  |
| GRI 103-3                                      | Valutazione delle modalità di gestione   | 4-7; 94-95      |  |
| <b>GRI 413: COMUNITÀ LOCALI (2016)</b>         |  |                 |  |
| GRI 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  |
| <b>Privacy e sicurezza delle informazioni</b>  |  |                 |  |
| <b>GRI 103: GESTIONE DELLA TEMATICA (2016)</b> |  |                 |  |
| GRI 103-1                                      | Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro  | 152-153         |  |
| GRI 103-2                                      | La modalità di gestione e le sue componenti  | 41              |  |
| GRI 103-3                                      | Valutazione delle modalità di gestione   | 4-7; 41         |  |
| <b>GRI 418: PRIVACY DEI CONSUMATORI (2016)</b> |  |                 |  |
| GRI 418-1                                      | Denunce comprovate riguardanti le violazioni della privacy dei clienti e perdita di dati dei clienti |                 | Nel corso del 2020 si sono verificati quattro data breach (tre in Sinelec S.p.A. e uno in S.A.T.A.P. S.p.A.) di cui uno, considerata la rischiosità non bassa, comunicato al Garante della Privacy |

| GRI Standard  | Descrizione Specific Standard Disclosures                  | Pagina          | Note |
|---|--|-----------------|------|
| <b>Sicurezza stradale</b>                           |  |                 |      |
| <b>GRI 103: GESTIONE DELLA TEMATICA (2016)</b>      |  |                 |      |
| GRI 103-1   | Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro    | 75; 152-153     |      |
| GRI 103-2   | La modalità di gestione e le sue componenti                | 74-90           |      |
| GRI 103-3   | Valutazione delle modalità di gestione                     | 4-7; 74-90      |      |
| <b>Governance e compliance</b>                      |  |                 |      |
| <b>GRI 103: GESTIONE DELLA TEMATICA (2016)</b>      |  |                 |      |
| GRI 103-1   | Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro    | 152-153         |      |
| GRI 103-2   | La modalità di gestione e le sue componenti                | 28-30           |      |
| GRI 103-3   | Valutazione delle modalità di gestione                     | 4-7; 28-30      |      |
| <b>GRI 307: COMPLIANCE AMBIENTALE (2016)</b>        |  |                 |      |
| GRI 307-1   | Non conformità con leggi e normative in materia ambientale | 131             |      |
| <b>Tutela del paesaggio e della biodiversità</b>    |  |                 |      |
| <b>GRI 103: GESTIONE DELLA TEMATICA (2016)</b>      |  |                 |      |
| GRI 103-1   | Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro    | 152-153         |      |
| GRI 103-2   | La modalità di gestione e le sue componenti                | 6; 141-145      |      |
| GRI 103-3   | Valutazione delle modalità di gestione                     | 4-7; 141-145    |      |
| <b>Innovazione</b>                                  |  |                 |      |
| <b>GRI 103: GESTIONE DELLA TEMATICA (2016)</b>      |  |                 |      |
| GRI 103-1   | Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro    | 152-153         |      |
| GRI 103-2   | La modalità di gestione e le sue componenti                | 84-85, 90-93    |      |
| GRI 103-3   | Valutazione delle modalità di gestione                     | 4; 84-85; 90-93 |      |
| <b>Qualità del servizio e customer satisfaction</b> |  |                 |      |
| <b>GRI 103: GESTIONE DELLA TEMATICA (2016)</b>      |  |                 |      |
| GRI 103-1   | Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro    | 152-153         |      |
| GRI 103-2   | La modalità di gestione e le sue componenti                | 89-90           |      |
| GRI 103-3   | Valutazione delle modalità di gestione                     | 4-7; 89-90      |      |
| <b>Sicurezza dell'infrastruttura</b>                |  |                 |      |
| <b>GRI 103: GESTIONE DELLA TEMATICA (2016)</b>      |  |                 |      |
| GRI 103-1   | Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro    | 76; 152-153     |      |
| GRI 103-2   | La modalità di gestione e le sue componenti                | 74-83; 89-91    |      |
| GRI 103-3   | Valutazione delle modalità di gestione                     | 74-83; 89-91    |      |

| GRI Standard                                       | Descrizione Specific Standard Disclosures                | Pagina                              | Note |
|--|--|-------------------------------------|------|
| <b>Inquinamento acustico</b>                       |  |                                     |      |
| <b>GRI 103: GESTIONE DELLA TEMATICA (2016)</b>     |  |                                     |      |
| GRI 103-1  | Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro  | 152-153                             |      |
| GRI 103-2  | La modalità di gestione e le sue componenti              | 140                                 |      |
| GRI 103-3  | Valutazione delle modalità di gestione                   | 4-7; 140                            |      |
| <b>Impatti sul territorio</b>                      |  |                                     |      |
| <b>GRI 103: GESTIONE DELLA TEMATICA (2016)</b>     |  |                                     |      |
| GRI 103-1  | Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro  | 152-153                             |      |
| GRI 103-2  | La modalità di gestione e le sue componenti              | 51-61; 66-69;<br>94-95; 98-103      |      |
| GRI 103-3  | Valutazione delle modalità di gestione                   | 4-7; 51-61; 66-69;<br>94-95; 98-103 |      |
| <b>GRI 202: PRESENZA SUL MERCATO (2016)</b>        |  |                                     |      |
| GRI 202 -2   | Porzione di senior manager assunti dalla comunità locale | 104                                 |      |
| <b>GRI 203: IMPATTI ECONOMICI INDIRETTI (2016)</b> |  |                                     |      |
| GRI 203-2  | Impatti economici indiretti significativi                | 66-69; 73-74                        |      |
| <b>Business Continuity</b>                         |  |                                     |      |
| <b>GRI 103: GESTIONE DELLA TEMATICA (2016)</b>     |  |                                     |      |
| GRI 103-1  | Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro  | 37; 152-153                         |      |
| GRI 103-2  | La modalità di gestione e le sue componenti              | 34-37                               |      |
| GRI 103-3  | Valutazione delle modalità di gestione                   | 4-7; 34-37                          |      |



**ASTM SPA**

**RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE INDIPENDENTE  
SULLA DICHIARAZIONE CONSOLIDATA DI CARATTERE NON  
FINANZIARIO AI SENSI DELL'ART. 3, C. 10, D.LGS. 254/2016 E  
DELL'ART. 5 REGOLAMENTO CONSOB ADOTTATO CON  
DELIBERA N. 20267 DEL 18 GENNAIO 2018**

**ESERCIZIO CHIUSO AL 31 DICEMBRE 2020**



## **Relazione della società di revisione indipendente sulla dichiarazione consolidata di carattere non finanziario**

ai sensi dell'art. 3, c. 10, D.Lgs. 254/2016 e dell'art. 5 Regolamento CONSOB adottato con delibera n. 20267 del 18 gennaio 2018

Al Consiglio di Amministrazione della  
ASTM SpA

Ai sensi dell'articolo 3, comma 10, del Decreto Legislativo 30 dicembre 2016, n. 254 (di seguito il "Decreto") e dell'articolo 5 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 (il "Gruppo ASTM" o il "Gruppo") relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020 predisposta ex art. 4 del Decreto, e approvata dal Consiglio di Amministrazione in data 19 marzo 2021 (di seguito "DNF").

### **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 dai GRI-Sustainability Reporting Standards definiti nel 2016 e aggiornati al 2020 (di seguito "GRI Standards"), indicati nel paragrafo "Nota metodologica" della DNF, da essi individuati come standard di rendicontazione.

Gli Amministratori sono altresì responsabili, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno da essi ritenuta necessaria al fine di consentire la redazione di una DNF che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli Amministratori sono responsabili inoltre per l'individuazione del contenuto della DNF, nell'ambito dei temi menzionati nell'articolo 3, comma 1, del Decreto, tenuto conto delle attività e delle caratteristiche del Gruppo e nella misura necessaria ad assicurare la comprensione dell'attività del Gruppo, del suo andamento, dei suoi risultati e dell'impatto dallo stesso prodotti.

Gli Amministratori sono, infine, responsabili per la definizione del modello aziendale di gestione e organizzazione dell'attività del Gruppo, nonché, con riferimento ai temi individuati e riportati nella DNF, per le politiche praticate dal Gruppo e per l'individuazione e la gestione dei rischi generati o subiti dallo stesso.

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

### **PricewaterhouseCoopers SpA**

Sede legale: Milano 20145 Piazza Tre Torri 2 Tel. 02 77851 Fax 02 7785240 Capitale Sociale Euro 6.890.000,00 i.v. C.F. e P.IVA e Reg. Imprese Milano Monza Brianza Lodi 12979880155 Iscritta al n° 119644 del Registro dei Revisori Legali - Altri Uffici: Ancona 60131 Via Sandro Totti 1 Tel. 071 2132311 - Bari 70122 Via Abate Gimma 72 Tel. 080 5640211 - Bergamo 24121 Largo Belotti 5 Tel. 035 229691 - Bologna 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



### **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*" ("*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 subiti connessi ai temi indicati nell'art. 3 del Decreto.

Relativamente a tali aspetti sono stati effettuati inoltre i riscontri con le informazioni contenute nella DNF 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 di 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 Gruppo
  - a) con riferimento alle informazioni qualitative contenute nella DNF e in particolare al 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, Halmar International LLC, Società Autostrada Ligure Toscana pA e Autostrada dei Fiori SpA, che abbiamo selezionato sulla base delle loro attività, del loro contributo agli indicatori di prestazione a livello consolidato e della loro ubicazione, 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 2020 non sia stata redatta, in tutti gli aspetti significativi, in conformità a quanto richiesto dagli articoli 3 e 4 del Decreto e dai GRI Standards.

### **Altri aspetti**

La DNF per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019, i cui dati sono presentati a fini comparativi, è stata sottoposta ad un esame limitato da parte di un altro revisore che, in data 29 aprile 2020, ha espresso su tale DNF una conclusione senza rilievi.

Torino, 26 marzo 2021

PricewaterhouseCoopers SpA

Piero De Lorenzi  
(Revisore legale)

Paolo Bersani  
(Procuratore)



Ready to face all new challenges

[www.astm.it](http://www.astm.it)