

# BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ



# 2018





# INDICE

Lettera agli Stakeholder	2
Nota metodologica	4
<b>IL GRUPPO ASTM E LA SOSTENIBILITÀ</b>	<b>10</b>
Highlights 2018	17
Mission e valori	18
Corporate governance	19
Il sistema di controllo interno e gestione rischi	21
Principali rischi interenti i temi di sostenibilità	22
Etica e integrità	25
La sostenibilità per il Gruppo	27
La mappa degli Stakeholder e l'analisi di materialità	30
<b>LA NOSTRA RESPONSABILITÀ ECONOMICA</b>	<b>36</b>
Valore economico generato e distribuito	39
Impact measurement	41
La catena di fornitura	46
<b>LA NOSTRA RESPONSABILITÀ VERSO LE PERSONE</b>	<b>50</b>
Le persone	53
Diversità e inclusione	61
Retribuzioni e benefit	66
La gestione del capitale umano	69
Salute e sicurezza	72
<b>LA NOSTRA RESPONSABILITÀ VERSO L'AMBIENTE E IL TERRITORIO</b>	<b>76</b>
Gestione delle tematiche ambientali	79
Utilizzo delle risorse	80
Rifiuti	86
Gestione del rumore	88
Protezione del territorio, riduzione del consumo di suolo e tutela della biodiversità	90
Liberalità e sponsorizzazioni	95
<b>I NOSTRI BUSINESS</b>	<b>98</b>
Concessioni autostradali	100
Costruzioni	122
Ingegneria	129
Tecnologia e impianti	133
<b>FOCUS</b>	<b>138</b>
EcoRodovias	140
Gruppo Halmar	142
<b>ALLEGATI</b>	<b>144</b>
Allegati per business	146
Perimetro degli aspetti materiali	172
GRI Content Index	174
<b>RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE</b>	<b>182</b>

# LETTERA AGLI STAKEHOLDER

Cari Stakeholder,

con grande piacere presento la terza edizione del Bilancio di Sostenibilità del Gruppo ASTM che si arricchisce ogni anno di contenuti e iniziative che testimoniano l'impegno del Gruppo nei confronti del Progetto della Sostenibilità.

La sostenibilità è infatti per tutti noi un progetto ampio e articolato di cui il Bilancio, o meglio la dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (DNF) secondo la definizione del Legislatore, rappresenta un tassello molto importante ma non certo l'unico.

Nel settore autostradale abbiamo continuato ad investire in mezzi, uomini e tecnologie per implementare sempre di più la qualità del servizio e la manutenzione delle nostre infrastrutture.

Un vero e proprio progetto culturale e strategico che ci vede impegnati nel perseguimento dei nostri obiettivi industriali in un'ottica di sostenibilità di business, legato alla promozione dell'occupazione, al rispetto delle persone e alla tutela dell'ambiente.

L'impegno su tali tematiche rappresenta un caposaldo del nostro operare ed è alla base sia del Piano di Sostenibilità sia del Piano strategico di Gruppo 2017-2021, in un'ottica di creazione di valore nel medio lungo periodo.

In questo ambito abbiamo voluto coinvolgere più direttamente anche la controllata Itinera, tra le principali società di costruzioni italiane e player globale nella realizzazione di grandi infrastrutture di trasporto e progetti di edilizia civile. Per la prima volta e pur in assenza di specifici obblighi di legge, Itinera presenta per l'esercizio 2018 un proprio bilancio di sostenibilità autonomo. Crediamo sia un ulteriore passo importante nel processo di crescita e di trasparenza verso tutti i nostri portatori di interesse, interni e esterni, che si confrontano con un Gruppo che opera con successo nel mercato mondiale delle infrastrutture sia come concessionario nel settore autostradale, in cui è il terzo operatore mondiale, sia come EPC contractor sia come protagonista del settore della tecnologia applicata alla mobilità nei trasporti.

Anche il mondo della finanza e dei grandi committenti oggi sta diventando protagonista del mondo della sostenibilità, ponendo sempre maggiore attenzione ai temi dell'ambiente, dei diritti umani, della lotta alla corruzione, alla trasparenza nei sistemi di governance.

I maggiori fondi internazionali hanno infatti previsto che nel prossimo futuro gli investitori si avvarranno sempre più dei cosiddetti indicatori ESG (*Environment, Social and Governance*) per determinare il valore di una impresa. In questo senso l'ingresso nell'azionariato della holding di controllo di ASTM, avvenuto nel corso dell'anno 2018, di Ardian, società di investimento privata leader a livello mondiale con 90 miliardi di dollari in gestione e oggetto di consulenza in Europa, nelle Americhe e in Asia, deve spingerci a migliorare sempre di più e dare alla nostra attività una nuova forza e un nuovo impulso per creare valore duraturo e di lungo periodo per tutti i nostri interlocutori.

Nel documento trovano ampio spazio tutte le attività svolte dal Gruppo nel corso dell'anno. In questa sede voglio soltanto evidenziare alcune tematiche che reputo di particolare importanza.

Nel processo di internazionalizzazione promosso dal Gruppo, la controllata Itinera, attiva nel settore delle costruzioni e delle grandi opere, nel luglio 2017 ha acquisito il controllo di una società statunitense, Halmar International, tra le prime cinque società dell'area metropolitana di New York nella realizzazione di infrastrutture di trasporto. In questa edizione del bilancio troverete un focus sulla società ma soprattutto saranno rendicontati per la prima volta anche gli indicatori della società e delle proprie controllate.

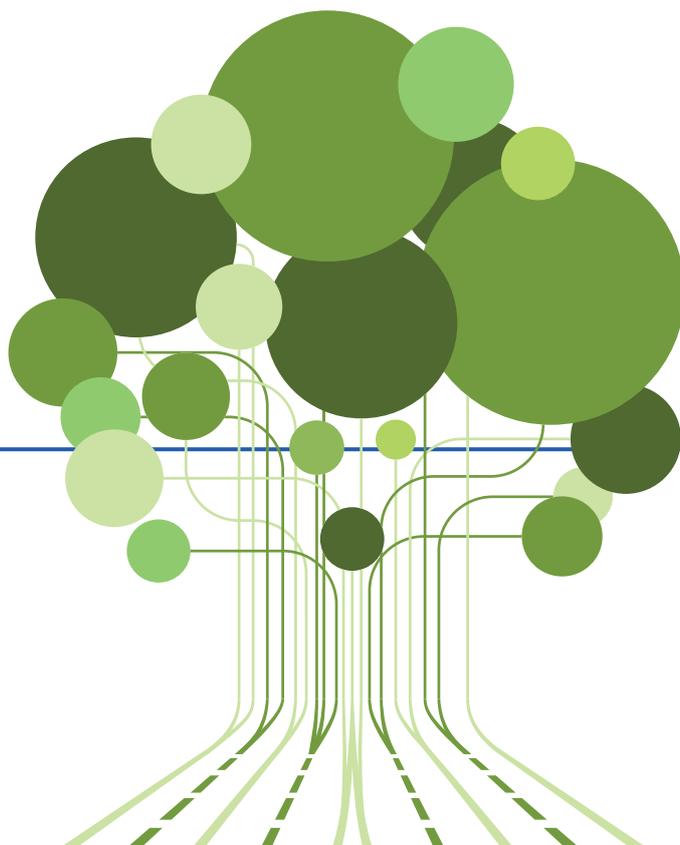
Abbiamo realizzato, anche quest'anno, un'analisi volta a valutare gli impatti sociali diretti, indiretti e indotti legati alle attività del business. In particolare, a fronte di un valore aggiunto di 1,7 miliardi di euro generato dal Gruppo ASTM nel 2018, in crescita del 16% rispetto all'anno precedente, abbiamo stimato un contributo economico diretto, indiretto e indotto complessivo di circa 6 miliardi di euro.

Investire sulle persone e sui lavoratori è alla base della sostenibilità. In tale ambito, ASTM ha sviluppato una politica specifica in materia di diritti umani ed ha realizzato un'importante iniziativa di *stakeholder engagement* verso i propri dipendenti che ha rappresentato un unicum nel settore per comprenderne i bisogni, le aspettative a supporto della profonda fase di change management vissuta dal Gruppo negli ultimi anni. Ne è emerso che la sostenibilità, nelle sue diverse interpretazioni e con i suoi diversi linguaggi, consente di favorire il nuovo processo di riconoscimento identitario e assume un ruolo centrale nel modello organizzativo dell'azienda.

Infine, voglio ricordare i due progetti di *smart road* promossi dall'Anas per l'autostrada A2 del Mediterraneo e sulle autostrade A90 Grande raccordo anulare di Roma e A91 Roma-Aeroporto di Fiumicino di cui SINELEC, società di tecnologia del Gruppo, è risultata aggiudicataria. Il progetto *smart road* è uno dei programmi più innovativi in Europa in materia di digitalizzazione delle infrastrutture di trasporto e siamo orgogliosi di poter dare il nostro contributo tecnico ad un programma ambizioso e visionario che consentirà di aumentare la sicurezza sulle reti infrastrutturali, sviluppando una interazione intelligente tra tutti i molteplici soggetti parte dell'ecosistema della mobilità.

Buona lettura a tutti voi,

**Alberto Rubegni**  
*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 2018 descrive le iniziative e i principali risultati in termini di performance di sostenibilità conseguiti nel periodo dal 1° gennaio al 31 dicembre 2018 e risponde agli obblighi previsti dagli articoli 3 e 4 del D.Lgs. 254/16 ("Decreto").

Come previsto dall'Art. 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 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 prodotta, copre i temi ambientali, sociali, attinenti al personale, al rispetto dei diritti umani, alla lotta contro la corruzione attiva e passiva, che sono rilevanti tenuto conto delle attività e delle caratteristiche dell'impresa e delle aspettative degli Stakeholder, come illustrato nella matrice di materialità, contenuta nel presente documento.

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".

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, infine, fatto riferimento ai "Dieci Principi" del Global Compact delle Nazioni Unite (UNGC), alle Linee Guida ISO 26000:2010 (International Standard Organisation) e agli Orientamenti sulla comunicazione di informazioni di carattere non finanziario della Commissione europea.

I dati e le informazioni della DNF si riferiscono a tutte le società consolidate con il metodo integrale nel bilancio consolidato del Gruppo ASTM al 31 dicembre 2018; eventuali ecce-

zioni, oltre a quanto di seguito riportato, sono espressamente indicate nel testo.

Con riferimento alle principali variazioni intervenute nell'area di consolidamento, si segnala che:

- a partire dal 1° gennaio 2018 sono state incluse nel presente documento le informazioni di carattere non finanziario del Gruppo Halmar e inoltre i dati di Itinera S.p.A. includono le informazioni relative alle filiali estere in Botswana, Romania, Svezia e Abu-Dhabi;
- in data 25 giugno 2018 Itinera S.p.A. ha acquisito un ulteriore 44% del capitale sociale di Impresa Costruzioni Milano S.c.a r.l. - I.CO.M. in liquidazione raggiungendo una quota complessiva del 93% del capitale sociale;
- nel mese di luglio 2018, Itinera S.p.A. ha acquistato la totalità delle azioni di Interstrade S.p.A.. Al 1° dicembre 2018 la società Interstrade S.p.A. è stata fusa per incorporazione in Itinera S.p.A.;
- in data 4 luglio 2018 la società Itinera S.p.A. ha acquisito la totalità del capitale sociale di SEA segnaletica stradale S.p.A.;
- in data 5 luglio 2018 la società Euroimpianti S.p.A. ha sottoscritto il 58,79% della neo costituita società consortile C.I.T. S.c.a r.l.;
- in data 31 dicembre 2018 la società Itinera S.p.A. ha sottoscritto il 100% del capitale sociale della neo costituita Società Attività Marittime S.p.A.;
- a partire dall'esercizio 2018 sono incluse nell'area di consolidamento le joint operation Consortium Baixada Santista, Alcas da Ponte Consortium, MG-135 Consortium, Odense Hospital Project Team, Koge Hospital Project Team, 3RD Track Constructors e Consortium Binario Porto de Santos.

Inoltre, si segnala che in data 1° marzo 2018 è divenuta efficace in capo alla controllata Autovia Padana S.p.A. la concessione della tratta A21 Piacenza-Cremona-Brescia.

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, ad eccezione della joint operation Arge H51, la cui operatività è stata

avviata nel corso dell'esercizio 2018 ed i cui dati e informazioni di carattere non finanziario non sono inclusi all'interno del presente documento.

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.

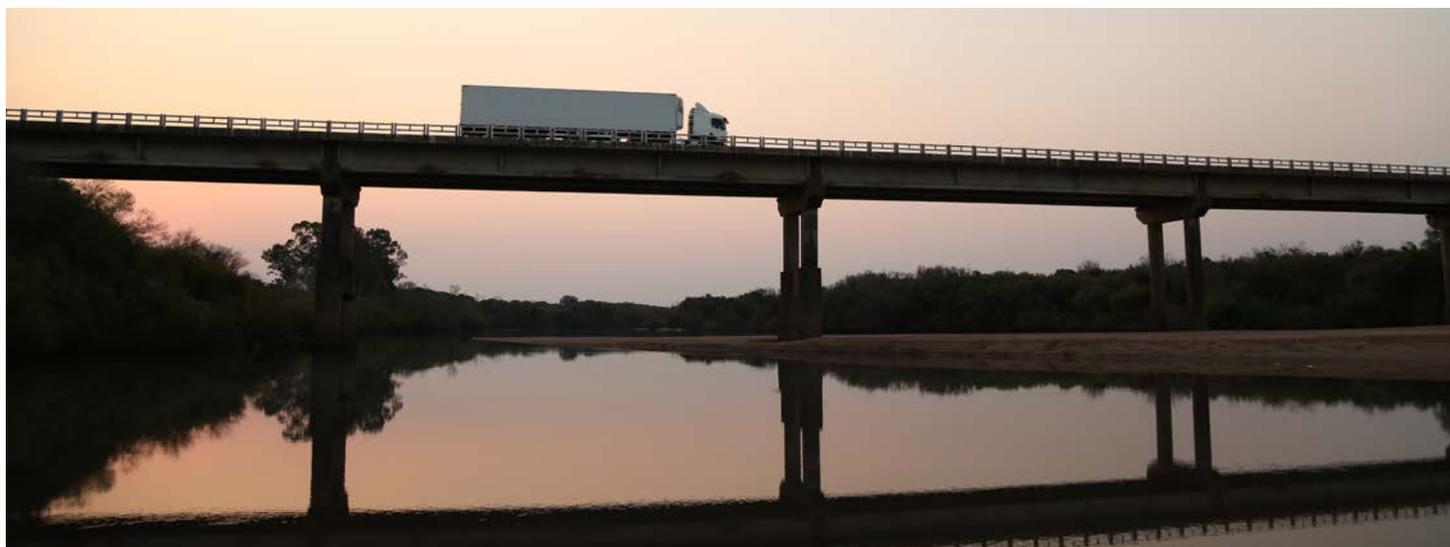
Il Gruppo ha predisposto un'analisi di materialità, come previsto dagli standard GRI, al fine di rendicontare gli argomenti di sostenibilità ritenuti rilevanti dai propri Stakeholder e dall'organizzazione.

Quest'analisi è stata condotta in continuità con quanto realizzato negli anni precedenti e tenendo in considerazione i temi e gli ambiti previsti dall'art. 3 del Decreto.

Si è inoltre ritenuto utile prevedere, nell'ambito di quest'analisi, un confronto dei temi rilevanti emersi dalla nostra matrice di materialità con le best practice di settore al fine di avere una comparazione e un confronto di ampio respiro.

Partendo dai temi considerati rilevanti, si è inoltre effettuata, in merito agli ambiti previsti dal Decreto, un'analisi dei rischi generati o subiti che derivano dall'attività del Gruppo, dai suoi servizi/prodotti, incluse ove rilevanti e disponibili le catene di fornitura e subappalto. In particolare, ASTM e le proprie società controllate operative rilevanti hanno implementato un sistema di Risk Management in linea con le best practice definite da Enterprise Risk Management Integrated Framework (CoSo ERM) e ISO 31000:2009. I principali rischi inerenti collegati ai temi di sostenibilità e le relative modalità di gestione e mitigazione sono segnalati all'interno della sezione "Il 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, a partire dall'analisi dei 17 Sustainable Development Goals (SDGs) al 2030 promossi dall'ONU ad essi correlati, in obiettivi e azioni concrete.





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

## 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.

Il Gruppo 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*).

Dal 2018 ASTM aderisce al programma CDP *Climate Change*.

Inoltre, 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 promozione di politiche di risparmio energetico attraverso l'utilizzo di mezzi di cantiere a ridotto impatto ambientale con estensione delle politiche adottate anche ai 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 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 dell'infrastruttura autostradale e la soddisfazione degli utenti.

Nel 2018 sono stati aggiornati gli attuali sistemi di gestione qualità, sicurezza e ambiente secondo le release delle ISO vigenti, mantenendo tutte le certificazioni in essere, e sono state svolte attività di promozione di comportamenti responsabili alla guida tramite lo sviluppo e la diffusione della campagna Autostradafacendo.

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. Nel corso del 2019, in qualità di progetti pilota, la società concessionaria Autostrada dei Fiori S.p.A. e Itinera S.p.A. che, a seguito della fusione per incorporazione di Interstrade S.p.A., si occupa di manutenzioni autostradali, implementeranno un Sistema di Gestione conforme agli standard UNI ISO 39001:2016;
- iii. le società concessionarie del Gruppo proseguono i piani di investimento per la sicurezza stradale (stimati circa 400 milioni di investimenti per il periodo 2017-2021);
- iv. nel corso del 2019 sarà avviato un progetto per estendere il sistema di rilevazione della soddisfazione degli utenti autostradali alle principali concessio-

narie del Gruppo;

- v. nel 2019, sarà implementata l'applicazione "Infomobilità" che permetterà agli utenti autostradali di essere aggiornati sulla viabilità in tempo reale.

## PERSONALE

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

ASTM e le principali società controllate operative rilevanti 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.

Infine, 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.

## 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 l'accessibilità senza alcuna forma di discriminazione e favorendo l'utilizzo del servizio da parte di persone a mobilità ridotta.

Per rafforzare il proprio impegno in tale ambito, a gennaio 2019 ASTM ha adottato una Politica sui Diritti Umani che si integra con il Codice Etico, il Codice di Condotta dei Fornitori e le altre politiche di sostenibilità. Tale politica sarà implementata nel corso del 2019 anche dalle società controllate operative rilevanti.

## **LOTTA CONTRO LA CORRUZIONE ATTIVA E PASSIVA**

Al fine di poter sviluppare una gestione sempre più mirata alla lotta alla corruzione attiva e passiva, è stata implementata una Policy Anti-Corruzione in linea con le migliori best practice di riferimento e gli standard nazionali e internazionali.

La funzione Internal Audit è l'organo deputato alla vigilanza sull'implementazione e diffusione della suddetta policy, inoltre, l'Organismo di Vigilanza, nell'ambito della propria attività di monitoraggio verifica l'efficacia operativa dei presidi di controllo posti in essere per prevenire fenomeni corruttivi.

Inoltre, è stato attivato un 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.

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 o su indagini a campione.

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 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 27 marzo 2019.

Il presente documento è stato sottoposto a giudizio di conformità ("*limited assurance engagement*" secondo i criteri indicati dal principio ISAE 3000 Revised) da parte del revisore designato Deloitte & Touche S.p.A.. 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 2018 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)







# Il Gruppo ASTM e la sostenibilità



**A**STM S.p.A. è una holding industriale, con sede in Torino, Corso Regina Margherita 165, attiva principalmente nel settore della gestione di reti autostradali in concessione e nei settori della progettazione e realizzazione di grandi opere infrastrutturali, nonché della tecnologia applicata alle infrastrutture stradali e autostradali.

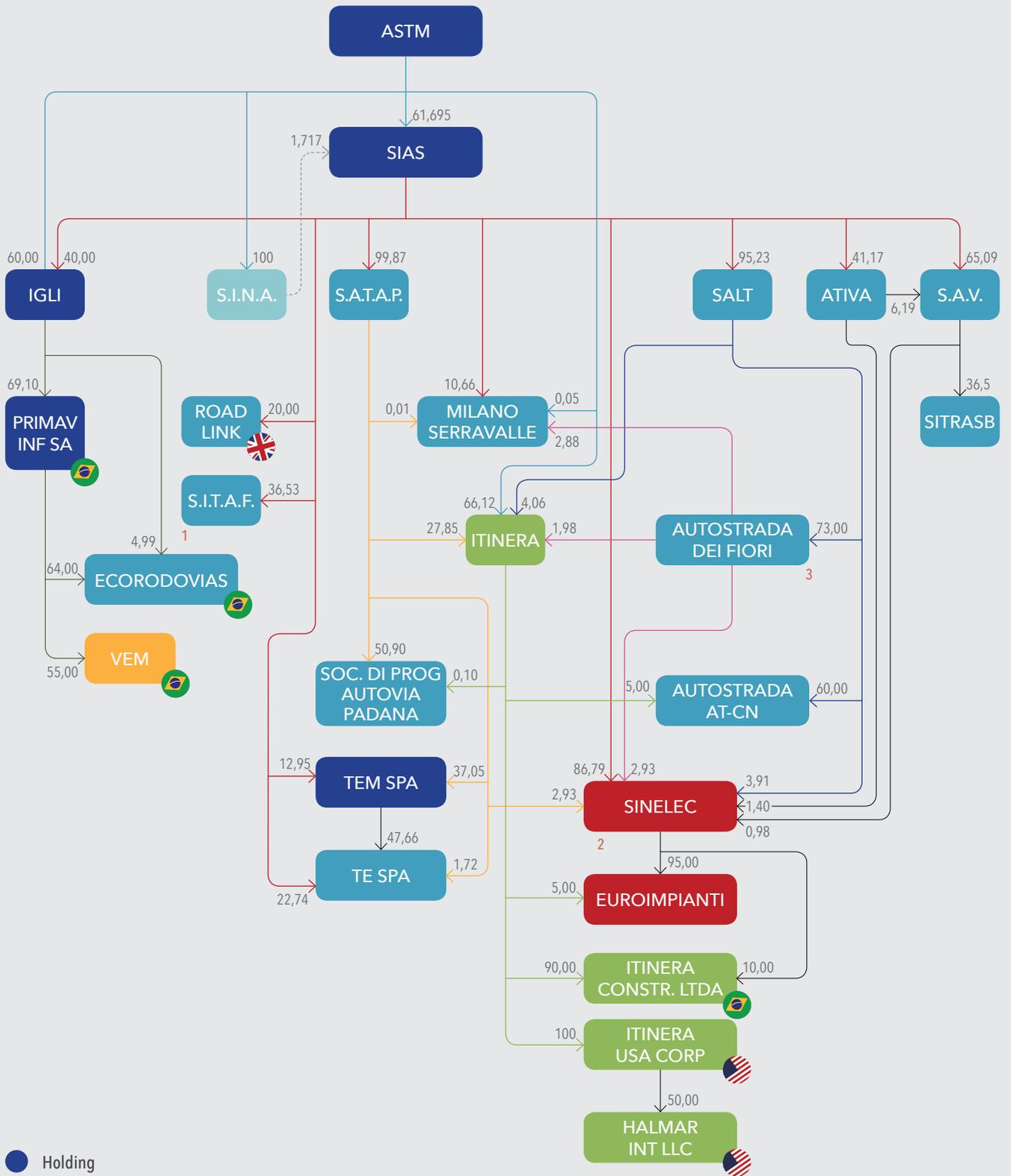
Il Gruppo con oltre 8.400 dipendenti e collaboratori dalle elevate competenze professionali ha chiuso l'esercizio 2018 con ricavi complessivi pari a euro 1.992 milioni.

ASTM S.p.A. è una società quotata al Mercato Telematico Azionario (MTA) gestito da Borsa Italiana S.p.A. ed è sottoposta alla attività di direzione e coordinamento di Nuova Argo Finanziaria S.p.A..



## STRUTTURA DEL GRUPPO

Si riportano di seguito i rapporti di partecipazione delle principali società del Gruppo ASTM al 31 dicembre 2018, con evidenza del settore di attività.



- Holding
- Concessionarie Autostradali
- Concessionarie di mobilità urbana
- Società di costruzioni
- Servizi Tecnologici (IT)
- Società di Engineering

1 da Ativa 1,08

2 da S.I.T.A.F 1,08

3 di cui 1,86 da Albenga Gaessio Ceva



<sup>1</sup> Per maggiori informazioni si rimanda al sito della Società [www.grupposias.it](http://www.grupposias.it)

<sup>2</sup> Tramite controllo, controllo congiunto o partecipazione di collegamento

## BUSINESS

### Concessioni autostradali

ASTM vanta, attraverso la propria controllata SIAS S.p.A.<sup>1</sup>, società quotata al Mercato Telematico Azionario (MTA) gestito da Borsa Italiana S.p.A., una consolidata esperienza nel settore delle concessioni stradali e autostradali.

Oggi il Gruppo si colloca tra i principali player internazionali del settore ed è il **terzo operatore** al mondo nella gestione<sup>2</sup> di autostrade a pedaggio con un network di circa 4.156 km di rete:

- in **Italia** è il principale operatore autostradale nel Nord-Ovest con circa 1.423 km di rete, in una delle aree con il maggior reddito pro-capite d'Europa lungo i principali corridoi infrastrutturali europei e lungo le direttrici strategiche individuate dalla Comunità europea per lo sviluppo del traffico di persone e merci;
- in **Brasile** il Gruppo, attraverso il co-controllo del Gruppo EcoRodovias, quotata al mercato azionario Bovespa di San Paolo è tra i più importanti operatori nel settore infrastrutturale in Brasile, gestisce 2.649 km di rete;
- In **Inghilterra** il Gruppo detiene una partecipazione di collegamento nella concessionaria A69 Carlisle - Newcastle (UK) (84 km).

### Costruzioni

ASTM opera nel settore delle costruzioni di grandi opere infrastrutturali attraverso la propria controllata Itinera S.p.A., una delle principali imprese italiane del settore per dimensioni, ricavi, portafoglio ordini competenze e know-how.

Strade, autostrade, ferrovie, metropolitane, ponti, viadotti, dighe, opere di edilizia civile e industriale, sono i settori in cui la Società opera in tutto il mondo fornendo ai propri clienti globali soluzioni tecnologicamente avanzate.

Itinera si caratterizza inoltre come player mondiale nello sviluppo di progetti in Part-

nership Pubblico-Privata (PPP). Il Gruppo è presente in Europa, Africa, Middle East, America Latina e USA, paese in cui opera attraverso la controllata Halmar International, tra le principali società dell'area di New York e dell'East Coast nella realizzazione di infrastrutture di trasporto.

### Ingegneria

La progettazione è un fattore chiave per gli operatori del trasporto e della mobilità. ASTM è attiva nel settore della progettazione e sviluppo di nuove opere attraverso la società S.I.N.A..

In particolare, S.I.N.A. garantisce lo studio, la progettazione e la messa in esercizio di nuove infrastrutture nel settore della grande viabilità, garantisce attività di controllo e ispezione di infrastrutture e attività di monitoraggio ambientale ed è specializzata nella verifica dei sistemi di sicurezza e sorveglianza delle gallerie.

### Tecnologia e impianti

ASTM opera nel settore della tecnologia applicata alla mobilità principalmente attraverso SINELEC ed Euroimpianti, società leader nello studio, progettazione, installazione e manutenzione di sistemi avanzati per la raccolta e gestione dei dati sulla mobilità ed il trasporto, finalizzati all'esercizio autostradale ed all'incremento della sicurezza. Le principali attività sono collegate a sistemi di Intelligent Transport System (ITS), a sistemi avanzati per l'esazione dei pedaggi in linea con le direttive europee, a sistemi telematici per il monitoraggio del traffico e delle infrastrutture autostradali. Inoltre, il Gruppo opera attraverso numerosi data center oltre che una propria infrastruttura WAN (Wide Area Network) e gestisce l'acquisto e l'installazione, lungo le tratte autostradali, di cavi in fibra ottica e qualsiasi tipo di strumento legato a sistemi tecnologici applicati alla mobilità.



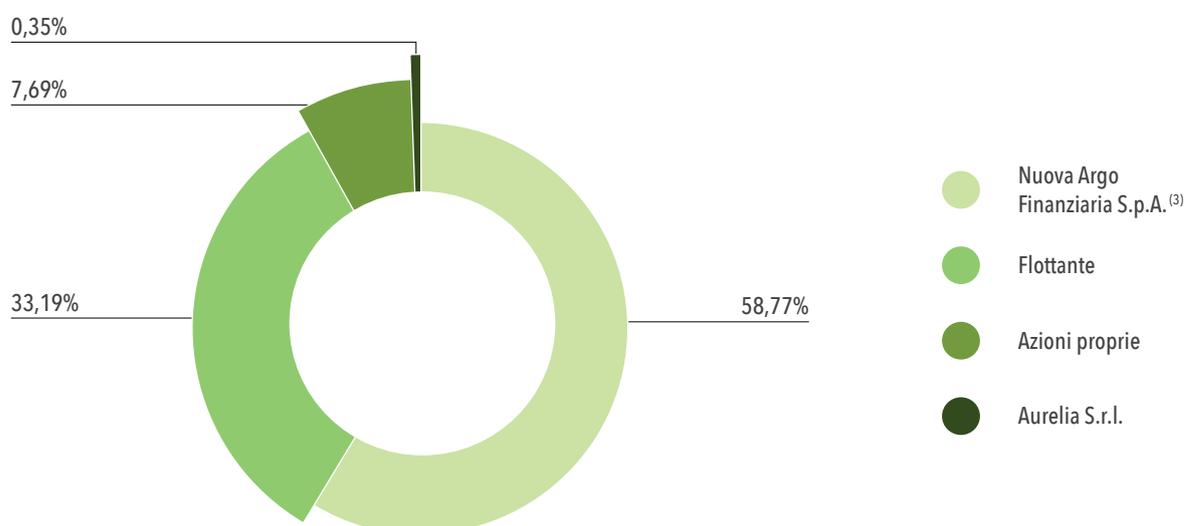
## COMPAGINE AZIONARIA AL 31 DICEMBRE 2018

ASTM S.p.A. è una società per azioni quotata all'MTA gestito da Borsa Italiana S.p.A.. Al 31 dicembre 2018 i detentori di tali azioni, in misura superiore al 3% del capitale sociale, sulla base delle informazioni disponibili, risultano essere:

Nuova Argo Finanziaria S.p.A. <sup>3</sup>	58,77% <sup>4</sup>
Aurelia S.r.l.	0,35%
Azioni proprie	7,69%
Flottante	33,19%
<b>Totale</b>	<b>100,00%</b>

<sup>3</sup> Nuova Argo Finanziaria S.p.A. è controllata da Aurelia S.r.l. (60%), holding del Gruppo Gavio, e partecipata da Mercure Investment S.à r.l. (40%), controllata da Ardian.

<sup>4</sup> di cui 1,97% attraverso Nuova Codelfa S.p.A.

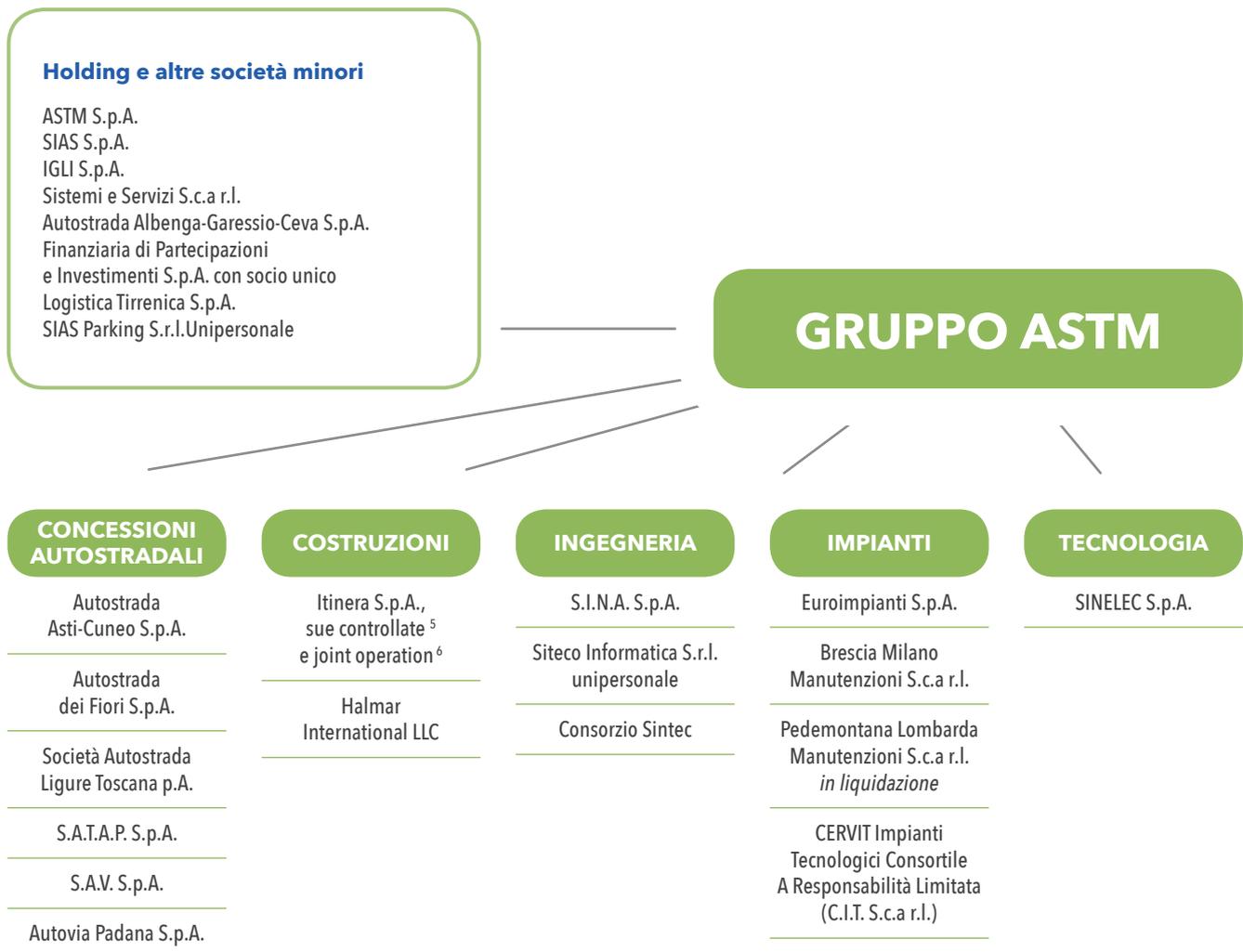




## STRUTTURA DEL GRUPPO E SETTORI DI ATTIVITÀ

al 31 dicembre 2018

Si riporta di seguito l'elenco delle società controllate da ASTM S.p.A. e consolidate integralmente nel bilancio consolidato di Gruppo al 31 dicembre 2018.



<sup>5</sup> Società controllate da Itinera S.p.A.: Argo Costruzioni Infrastrutture S.c.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, Brescia Milano Impianti S.c.a r.l. in liquidazione, Cariso S.c.a r.l. in liquidazione, CERVIT S.c.a r.l., Cornigliano 2009 S.c.a r.l., Crispi S.c.a r.l. con socio unico in liquidazione, CRZ01 S.c.a r.l. in liquidazione, Diga Alto Cedrino S.c.a r.l., Impresa Costruzioni Milano S.c.a r.l. in liquidazione, Lambro S.c.a r.l., Malpensa 2011 S.c.a r.l. in liquidazione, Marcallo S.c.a r.l., Mazze' S.c.a r.l., Mortara S.c.a r.l. in liquidazione, Ponte Meier S.c.a r.l., Ramonti S.c.a r.l. in liquidazione, S.G.C. S.c.a r.l. in liquidazione, SEA Segnalatica Stradale S.p.A., Sinergie S.c.a r.l. in liquidazione, Società Attività Marittime S.p.A., Storstrøm Bridge, Taranto Logistica S.p.A., Torre di Isola S.c.a r.l., Urbantech S.r.l., Itinera Construções LTDA, Itinera USA CORP, Halmar International LLC e sue controllate (HIC Insurance Company Inc., Halmar Transportation System Llc, Adelaide Crystal Holdings Llc, Halmar A Servidone - B Anthony Llc, Bishop/Halmar, Atlantic Coast Foundations Llc, Halmar International - LB Electric LLC, Halmar International Trucking Inc, Potomac Yard Constructors).

<sup>6</sup> Joint operation partecipate da Itinera S.p.A.: Itinera/Cimolai, Consortium Baixada Santista, Alças da Ponte Consortium, MG-135 Consortium, Odense Hospital Project Team, Koge Hospital Project Team, Itinera/Ghantoot, 3RD Track Constructors, Arge H51, Consórcio Binário Porto de Santos.

## HIGHLIGHTS 2018



### LA NOSTRA RESPONSABILITÀ ECONOMICA

**€ 1.992**  
Milioni

**RICAVI**

**€ 771**  
Milioni

**EBITDA\***

**€ 1,6**  
Miliardi

**MARKET CAP AL  
28.12.2018\***

**€ 1.718**  
Milioni

**VALORE ECONOMICO  
GENERATO E  
DISTRIBUITO AGLI  
STAKEHOLDER**

\*Dati da Relazione sulla Gestione 2018 del Gruppo ASTM



### LA NOSTRA RESPONSABILITÀ VERSO LE PERSONE

**8.484**

**DIPENDENTI E  
COLLABORATORI**

**92%**

**DIPENDENTI CON  
CONTRATTO A TEMPO  
INDETERMINATO**

**18%**

**DIPENDENTI  
DONNA**

Oltre **68** mila

**ORE DI FORMAZIONE  
PER DIPENDENTI E  
COLLABORATORI**



### LA NOSTRA RESPONSABILITÀ VERSO L'AMBIENTE E IL TERRITORIO

**98%**

**RIFIUTI RICICLATI E RIUTILIZZATI**

Oltre **90%**

**ACQUISTI LOCALI**

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



### I NOSTRI BUSINESS

Oltre **4.000** km

**DI RETE AUTOSTRADALE IN ITALIA E BRASILE**

**€ 450** Milioni

**DI INVESTIMENTI IN BENI AUTOSTRADALI**

Tale valore fa riferimento alla rete autostradale gestita dalla controllata SIAS e dalla co-controllata brasiliana Ecorodovias.



## MISSION E VALORI

**C**reare valore per tutti gli Stakeholder del Gruppo, contribuendo allo sviluppo economico e sociale dei Paesi e dei territori in cui operiamo, rappresentano le linee guida del nostro agire. Crediamo nelle sfide del mercato e vediamo le persone come parte integrante della nostra strategia d'impresa.

I fattori chiave per il raggiungimento dei nostri obiettivi sono la costante attenzione all'innovazione tecnologica, la sicurezza degli utenti autostradali e dei dipendenti, il forte sostegno alle società controllate, la gestione efficiente e sinergica di tutte le attività nel rispetto dell'ambiente e del territorio.

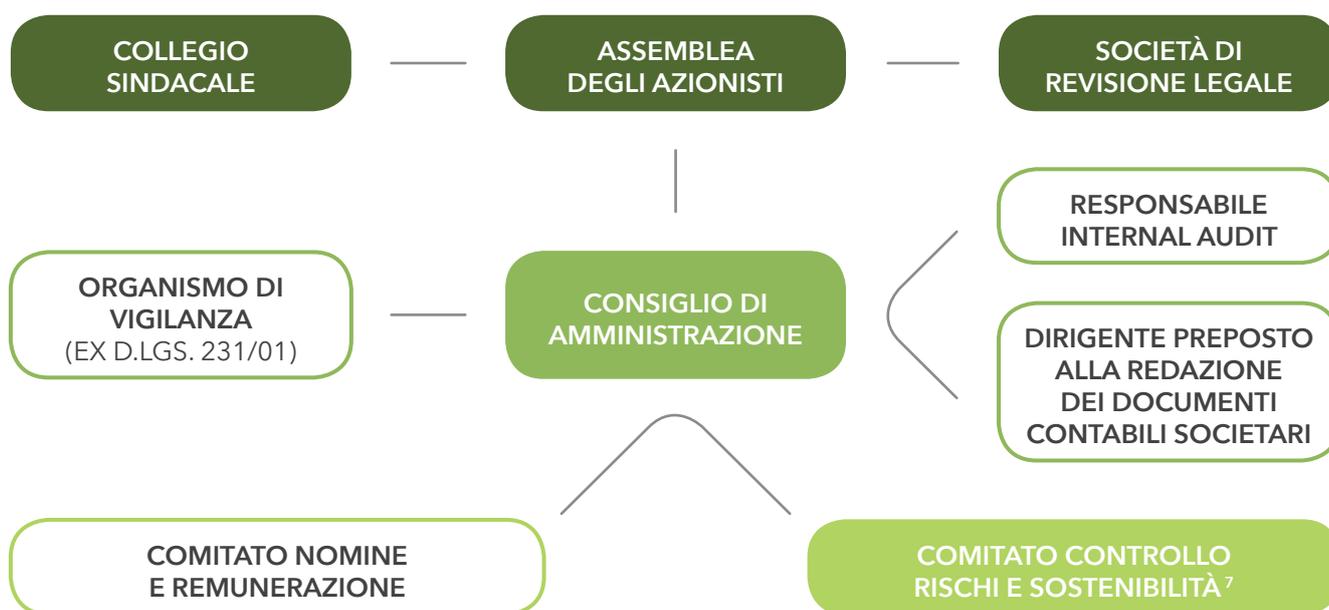


## CORPORATE GOVERNANCE

Il modello di Corporate Governance di ASTM è conforme alla normativa vigente ed è coerente con le previsioni del Codice di Autodisciplina approvato dal "Comitato per la Corporate Governance delle società quotate" 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 Socie-

tà adotta un sistema di amministrazione e controllo di tipo tradizionale.

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).



<sup>7</sup> Assolve anche la funzione di Comitato per le operazioni con parti correlate

### SISTEMA DI AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO DI ASTM

Il Consiglio di Amministrazione è attualmente composto da 15 Amministratori, di cui 10 uomini (67%) e 5 donne (33%); 3 di

essi appartengono alla fascia di età compresa tra i 30 e i 50 anni (20%) mentre 12 alla fascia di età superiore ai 50 anni (80%). 9 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.



## 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, vigila sulla coerenza dell'attività d'impresa con il Codice Etico e le Politiche di Sostenibilità, approva il Piano di Sostenibilità e il Bilancio di Sostenibilità. Il Consiglio di Amministrazione di ASTM ha attribuito al Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità il compito di supervisionare le tematiche di sostenibilità connesse all'esercizio dell'attività di impresa e di esaminare il Bilancio di Sostenibilità e il Piano di Sostenibilità e a monitorarne lo stato di implementazione.

Inoltre, è stata istituita la funzione specifica 'Sostenibilità' che, in coerenza con gli indirizzi strategici definiti dal Consiglio di Amministrazione e avvalendosi del supporto di un gruppo di lavoro dedicato:

- predispone il Piano di Sostenibilità in coerenza con gli indirizzi strategici definiti dal Consiglio di Amministrazione declinando gli obiettivi in azioni operative

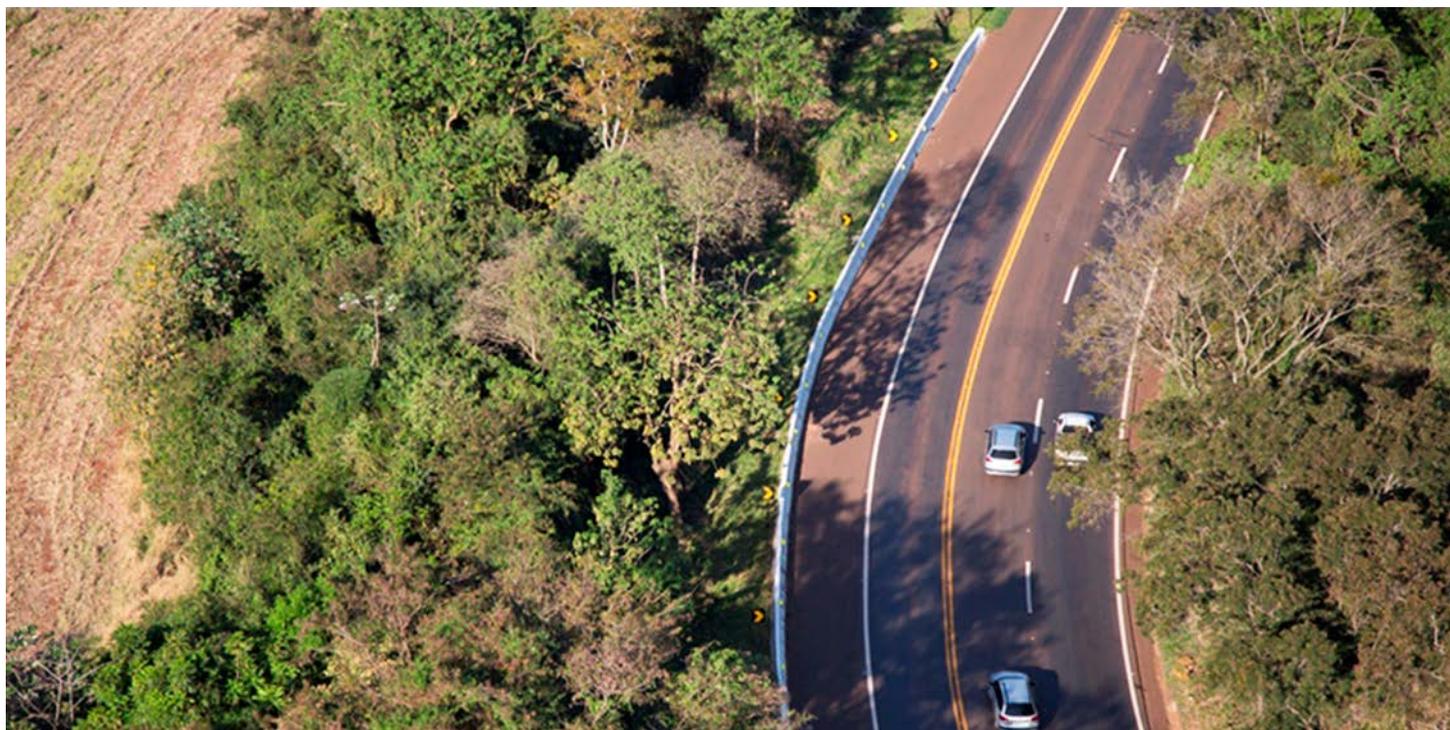
- coordina la raccolta e l'elaborazione dei dati necessari per la redazione del Bilancio di Sostenibilità
- pianifica le attività di *stakeholder engagement* e di comunicazione interna e esterna relativamente alle tematiche di sostenibilità.

## GESTIONE DEI CONFLITTI D'INTERESSE

Dal 1° gennaio 2011 è operativa la "Procedura relativa alle operazioni con parti correlate", approvata dal Consiglio di Amministrazione. La citata procedura è stata da ultimo aggiornata in data 23 gennaio 2017, nell'ambito della periodica attività ricognitiva raccomandata da Consob, su base triennale.

La suddetta 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 al fine di assicurare la trasparenza e correttezza sostanziale e procedurale di tali operazioni. Tale procedura è disponibile sul sito internet della Società [www.astm.it](http://www.astm.it) nella sezione "Governance".





## 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>8</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, ne definisce le linee di indirizzo e ne verifica periodicamente l'adeguatezza e l'effettivo funzionamento, assicurandosi che i principali rischi aziendali siano identificati e gestiti in modo coerente con gli obiettivi strategici individuati.

Il Modello di Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi adottato da ASTM

è in linea con le best practice definite dal CoSO Enterprise Risk Management Integrated Framework e dallo standard ISO 31000:2009.

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

Nel corso del 2018 è stata aggiornata la mappatura dei principali rischi, generati o subiti, legati alle attività d'impresa, inclusi quelli connessi ai temi ambientali, sociali, attinenti ai dipendenti, al rispetto dei diritti umani, alla lotta contro la corruzione attiva e passiva.

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

<sup>8</sup> Per ulteriori informazioni relative ai 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.



## PRINCIPALI RISCHI INERENTI I TEMI DI SOSTENIBILITÀ

### RISCHIO DI INTERRUZIONE DELL'OPERATIVITÀ DELL'INFRASTRUTTURA

Rischi connessi a interruzioni dell'operatività dell'infrastruttura autostradale che possano compromettere la sicurezza della circolazione autostradale.

### RISCHIO LEGATO ALLA GESTIONE DEGLI EVENTI EMERGENZIALI E DEI SERVIZI ALL'UTENZA AUTOSTRADALE

Rischio legato ad una non adeguata gestione degli eventi emergenziali nell'esercizio autostradale e alla gestione dei servizi all'utenza autostradale non in linea con gli standard definiti nelle carte dei servizi.

### RISCHIO LEGATO AL COMPORTAMENTO ETICO

Rischio legato alla mancanza di integrità del management e del personale dipendente delle società del Gruppo 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.

### RISCHIO LEGATO ALLA CATENA DI FORNITURA E SUBAPPALTI

Rischi connessi alla condotta di fornitori e subappaltatori e alla mancanza di visibilità e controllo sulle pratiche dei fornitori, soprattutto nel settore delle costruzioni, con particolare riferimento alle tematiche di salute e sicurezza sul luogo di lavoro, rispetto dei diritti umani, compliance alla normativa ambientale di riferimento e corruzione.

### RISCHIO DI COMPLIANCE ALLE NORMATIVE AMBIENTALI E DI SICUREZZA SUL LAVORO

Rischi connessi alla mancata compliance con la normativa ambientale (danno ambientale, inquinamento acustico, rischi di interferenza con aree contaminate, rischi collegati alle attività di costruzione e scavi, smaltimento di rifiuti e gestione acque) e con quella vigente in materia di salute e sicurezza sul lavoro.

### RISCHIO LEGATO AL PERSONALE

Rischio legato ad una non adeguata gestione dei processi di attrazione, selezione, sviluppo, motivazione e retention delle figure professionali chiave all'interno del Gruppo.

### RISCHIO REGOLATORIO AMBIENTALE

Rischio legato a modifiche legislative e regolamentari inerenti la normativa in ambito ambientale dei paesi in cui il Gruppo opera che possono incidere sulle attività dell'organizzazione.

### RISCHIO "NIMBY" - RAPPORTO COL TERRITORIO

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 dal Gruppo.

## LA RISPOSTA AL RISCHIO DEL GRUPPO

ASTM e le proprie società controllate operative rilevanti hanno implementato un sistema di Risk Management conforme alle best practice di riferimento, 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.

Nel 2018, in aggiunta, Itinera S.p.A. ha rinnovato la certificazione di conformità dell'applicazione della ISO 31000:2018 all'analisi dei rischi del ciclo produttivo.

In relazione alle principali attività di mitigazione dei rischi, sin dal 2004, ASTM e le proprie società controllate operative rilevanti 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.

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 proprie società controllate operative rilevanti hanno implementato sistemi di gestione in linea con le best practice di riferimento con particolare attenzione agli ambiti

relativi a qualità, salute e sicurezza e ambiente.

Tutte le società controllate operative rilevanti hanno implementato un sistema di gestione e qualità ISO 9001.

Inoltre, alcune società del Gruppo, tra le quali Itinera, hanno implementato un Sistema di Gestione Ambientale certificato ISO 14001 e un sistema di Gestione della salute e della sicurezza sul lavoro certificato OHSAS 18001, assicurando l'applicazione di specifiche procedure di gestione per il costante miglioramento delle proprie performance ambientali.

SINELEC, altresì ha un sistema di gestione per la sicurezza delle informazioni certificato secondo lo standard ISO 27001.

Le società del Gruppo che operano nei business della tecnologia e delle costruzioni hanno realizzato un sistema di gestione integrato (Qualità, Sicurezza e Ambiente) per garantire che tutti i requisiti di legge in materia di sicurezza, salute e ambiente applicabili siano identificati, valutati e che siano adottate le azioni necessarie al fine di assicurare la conformità legislativa in tutte le unità operative.

In relazione ai recenti aggiornamenti normativi in materia di whistleblowing, ASTM e le società controllate operative rilevanti si sono dotate nel corso del 2018 di 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

### CULTURA

Diffondere la cultura della gestione del rischio all'interno dell'organizzazione

### GOVERNANCE

Definire la struttura organizzativa di Risk Management



### RISK ASSESSMENT

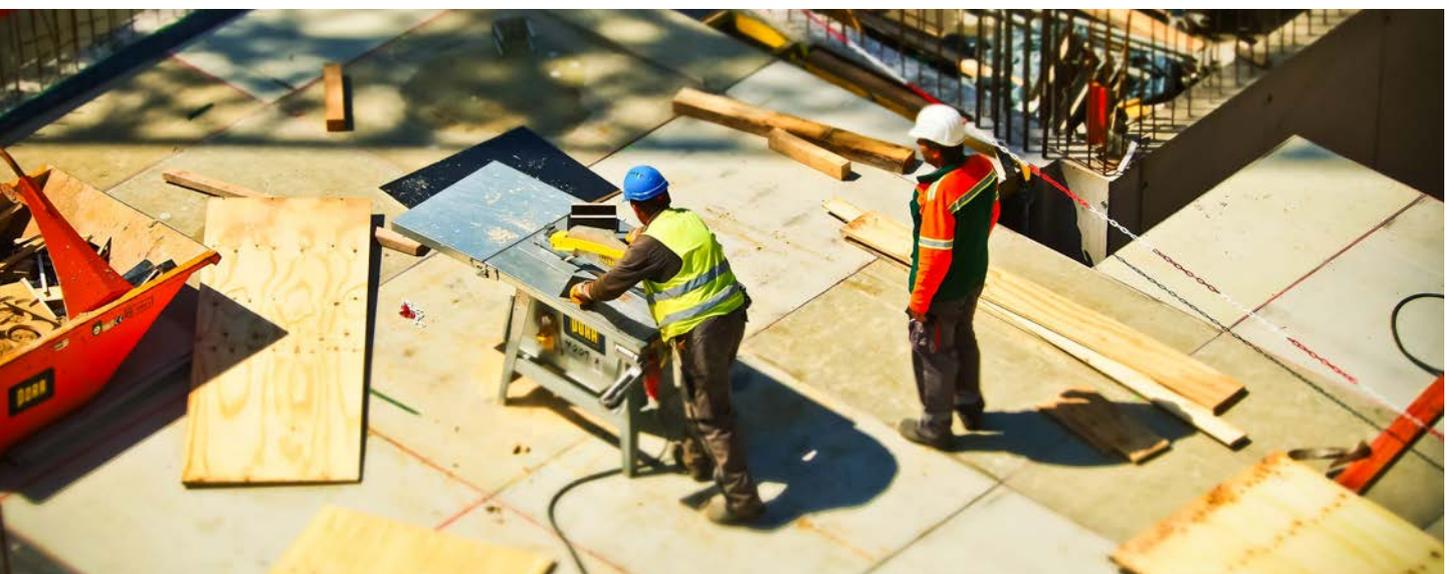
Identificare, monitorare e mitigare i rischi

### LIMITI DI RISCHIO E STRATEGIA

Definire e integrare i limiti di rischio con gli obiettivi strategici

### PROCESSI

Integrare la gestione dei rischi nei processi aziendali



## ETICA E INTEGRITÀ

Il **Codice Etico e di comportamento** di ASTM (il "Codice Etico") codifica i principi etici e di comportamento che devono caratterizzare le relazioni verso il personale e verso i terzi e che devono essere applicati da qualsiasi soggetto che operi per conto della Società o che venga in contatto con la stessa, prevedendo l'applicazione, in caso contrario, di sanzioni disciplinari e contrattuali per le eventuali violazioni. Il Codice Etico è diffuso a tutti coloro che intrattengono rapporti e relazioni con la Società, ed è disponibile, insieme alle ulteriori politiche del Gruppo in ambito di sostenibilità, all'interno della intranet aziendale #agorà e sul sito internet della Società [www.astm.it](http://www.astm.it) nella sezione "Sostenibilità".

In particolare, al fine di integrare progressivamente la cultura della sostenibilità in tutti i processi aziendali e in tutte le aree operative, ASTM ha sviluppato nel 2017 una specifica **Politica di Sostenibilità**, che riflette gli impegni del Gruppo in materia con riferimento specifico agli ambiti di azione relativi a governance, dipendenti, ambiente, territorio, catena di fornitura, innovazione, sicurezza stradale e salute e sicurezza sui luoghi di lavoro.

Al fine di rafforzare i presidi in ambito ESG (*Environment, Social and Governance*), ASTM e le proprie controllate operative rilevanti hanno implementato specifiche politiche e procedure, delle quali si presentano sinteticamente le principali caratteristiche.

### Anti-corruzione

La consapevolezza dei rischi in materia di corruzione associati alla natura e caratteristiche del business, guida ASTM a spingersi oltre la pura compliance normativa, identificando le misure di prevenzione degli illeciti corruttivi come parte integrante della responsabilità sociale del Gruppo. In tale contesto, in linea con i principi riportati nel Codice Etico e di Comportamento e nel Modello Organizzativo ex D.Lgs. 231/2001, ed ispirandosi alle migliori best practice in tema di Anti Corruption, ed allo standard internazionale ISO 37001:2016, nel 2018 è stata definita una **Politica Anti-Corruzione** al fine di mitigare ulteriormente i rischi di porre in essere comportamenti riconducibili a fattispecie corruttive nei paesi in cui il Gruppo opera.

La Funzione Internal Audit è l'organo deputato alla vigilanza sull'implementazione e diffusione della suddetta policy; inoltre, l'Organismo di Vigilanza, nell'ambito della propria attività di monitoraggio verifica l'efficacia operativa dei presidi di controllo posti in essere per prevenire fenomeni corruttivi. Altresì, è stato attivato un 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.

### Diversità e Inclusione

ASTM riconosce le diversità dei propri dipendenti come un fattore di successo e ne valorizza quotidianamente 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 e apertura culturale, favorendo un ambiente di lavoro inclusivo volto alla collaborazione ed alla creatività. Tali principi sono riportati nella **Politica Diversità e Inclusione** che tutto il personale è tenuto a rispettare nei rapporti con colleghi, clienti fornitori e nei confronti di tutti coloro con cui si entra in contatto nello svolgimento della propria attività.

### Codice di Condotta dei fornitori

Il Gruppo ASTM si propone, attraverso il **Codice di Condotta Fornitori**, di coinvolgere i propri fornitori nella costruzione di un ciclo di approvvigionamento sostenibile dal punto di vista sociale, ambientale ed economico. Il Codice si applica unitamente a tutte le normative vigenti nei paesi in cui il Gruppo opera e ad integrazione di tutti i principi riportati nel Codice Etico e di Comportamento e nelle procedure aziendali vigenti.

### Diritti umani

ASTM riconosce il valore intrinseco di ogni persona ed 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 ha definito una specifica **Politica sui Diritti Umani**. La politica, è ispirata a standard internazionali di riferimento come la Dichiarazione Universale dei Diritti Umani,



le Convenzioni fondamentali dell'Organizzazione Internazionale del Lavoro (ILO) ed i Guiding Principles on Business and Human Rights delle Nazioni Unite. La suddetta politica è stata approvata dal Consiglio di Amministrazione di ASTM nel mese di gennaio 2019 e verrà adottata nel corso dell'esercizio anche dalle società controllate operative rilevanti.

### Il sistema di whistleblowing

Nel panorama nazionale ed internazionale, il whistleblowing si sta affermando come uno degli strumenti più efficaci per contrastare illeciti quali corruzione, frode, abuso d'ufficio e altri reati gravi. Il segnalatore o whistleblower è chi dà l'allarme, richiamando l'attenzione su situazioni di potenziale pericolo, effettuando una segnalazione circostanziata.

In tale ottica, il sistema promuove all'interno del Gruppo la cultura dell'etica e della legalità, intendendo il whistleblowing quale forma di collaborazione tra il Gruppo ed i segnalanti e incentivando un clima di trasparenza ed un senso di partecipazione e appartenenza al Gruppo stesso. Quest'azione, quindi, concorre ad ottenere una maggiore presa di coscienza da parte del dipendente, che, fornisce il suo contributo per contrastare comportamenti disonesti.

### Privacy

Nel corso del 2018, il Gruppo ha intensificato il proprio impegno nella tutela dei dati personali degli 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. È stato, quindi, implementato un modello organizzativo e gestionale di data protection conforme alle disposizioni del Regolamento UE 2016/679 ("GDPR"), divenuto efficace il 25 maggio 2018.

In particolare, ciascuna società si è dotata di un modello organizzativo che prevede:

- i. il conferimento all'Amministratore Delegato di tutti i poteri in materia data protection;

tection;

- ii. la nomina dei responsabili interni (c.d. "Data Manager") preposti alla conduzione delle strutture organizzative aziendali che trattano dati personali;
- iii. l'individuazione tra i Data Manager di un "Referente Data Protection" che coordini i vari Data Manager, fornendo loro supporto, e agisca quale punto di riferimento per l'Amministratore Delegato e il *Data Protection Officer* (c.d. "DPO");
- iv. la nomina di soggetti autorizzati al trattamento di dati personali (i c.d. "Incaricati") ai quali i Data Manager hanno impartito specifiche istruzioni;
- v. la nomina del responsabile per la protezione dei dati personali o DPO.

Nel corso dell'anno, si sono svolte periodiche riunioni tra i vari Referenti Data Protection e il DPO, al fine di favorire il confronto e il coordinamento tra le varie funzioni aziendali sulle tematiche data protection.

Con particolare riferimento al modello gestionale, ciascuna società:

- i. ha implementato una piattaforma integrata che consentirà la conservazione della documentazione rilevante e la gestione, su supporto idoneo a garantirne la tracciabilità, dei principali adempimenti privacy;
- ii. adottato una propria data privacy policy ed ulteriori procedure operative a tutela dei dati personali, pubblicate sull'intranet aziendale;
- iii. revisionato i propri modelli documentali (ivi incluse le informative agli interessati e gli accordi con terzi fornitori, al fine di recepire le novità introdotte dal GDPR).

Nel contesto della mappatura dei propri trattamenti, le società hanno identificato quelli che presentano particolare rischiosità per gli interessati (ad es. gestione del personale, esercizio delle tratte autostradali in concessione, geolocalizzazione, sistemi di videosorveglianza), al fine di identificare le opportune azioni di mitigazione del rischio data protection.

## LA SOSTENIBILITÀ PER IL GRUPPO

Intraprendere un percorso di sostenibilità significa perseguire una gestione del business equilibrata e consapevole, attenta alle esigenze delle persone, dell'ambiente e del territorio al fine di creare valore per tutti gli Stakeholder nel medio-lungo periodo.

I pilastri della sostenibilità per il Gruppo sono:

- sistemi di governance e responsabilità dedicati;
- un sistema di Risk Management che integra la gestione dei rischi inerenti le tematiche di sostenibilità;
- il piano di sostenibilità 2017-2021 «Going Global Sustainably» integrato con il Piano Strategico di Gruppo;
- politiche e procedure dedicate alle tematiche di sostenibilità;
- approccio basato sulla creazione di valore condiviso con tutti gli Stakeholder;
- sistemi di rendicontazione delle performance non finanziarie.

### IL PIANO DI SOSTENIBILITÀ

Il Piano di Sostenibilità 2017-2021 «Going Global Sustainably», elaborato da ASTM nel 2017 declina per gli aspetti di sosteni-

bilità ritenuti importanti dal Gruppo e dagli Stakeholder, gli impegni assunti tradotti in azioni praticabili e risultati concreti.

In particolare il Piano di Sostenibilità valorizza l'impegno del Gruppo sulle tematiche 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.

Infatti, il Piano identifica, in un orizzonte temporale di medio lungo periodo e per ciascun ambito di impegno, degli obiettivi qualitativi misurabili, in coerenza con i valori e con il Piano Strategico del Gruppo, accrescendo il senso di responsabilità e la motivazione dei responsabili delle funzioni coinvolte.

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

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





**IL PIANO  
INCLUDE I  
SEGUENTI  
INDIRIZZI  
STRATEGICI**

**Implementare una Governance di Sostenibilità  
in linea con le migliori best practice**

**Creare valore sostenibile nel medio-lungo termine per tutti gli  
Stakeholder, tutelando e sviluppando la reputazione del Gruppo**

**Promuovere politiche volte a migliorare la sicurezza stradale**

**Sviluppare il capitale umano valorizzando  
le competenze e le diverse culture**

**Garantire la compliance con la normativa ambientale  
e promuovere politiche di efficientamento energetico**

**Assicurare la salute e sicurezza sul lavoro**



**ADESIONE AL PROGRAMMA "CDP CLIMATE CHANGE"**

Tra i principali traguardi raggiunti nel 2018, evidenziamo che ASTM ha aderito per la prima volta al programma "CDP Climate Change" promosso dal Carbon Disclosure Project (CDP), l'organizzazione internazionale no-profit che valuta la trasparenza dei principali gruppi industriali e finanziari nella divulgazione di informazioni relative ai propri impatti ambientali, con lo scopo di contribuire alla lotta ai cambiamenti climatici a livello globale.

Le organizzazioni che partecipano a tale programma sono valutate tramite la compilazione di un apposito questionario, volto a raccogliere dati e informazioni quantitative e qualitative sulle strategie adottate in relazione alla gestione delle emissioni di CO<sub>2</sub>. A conferma dell'impegno profuso

nella gestione e nella riduzione dei propri impatti ambientali, il Gruppo ha ottenuto una valutazione corrispondente a "B" su una scala di valutazione di 8 valori (dal più virtuoso al meno virtuoso: A, A-, B, B-, C, C-, D, D-).



Tale valutazione rappresenta un importante traguardo per il Gruppo, da tempo impegnato per assicurare un'adeguata gestione dei consumi energetici e delle emissioni GHG; e apre nuovi scenari per potenziare percorsi di miglioramento continuo in linea a quanto definito all'interno del Piano di Sostenibilità 2017-2021 del Gruppo ASTM-SIAS.

In Italia sono invitate annualmente le 100 aziende quotate in Borsa maggiormente rilevanti in termini di capitalizzazione.

## OPPORTUNITÀ PER LA CREAZIONE DI VALORE CONDIVISO

L'Agenda 2030 dell'ONU per lo Sviluppo Sostenibile ha confermato l'importanza del contributo del settore privato nell'ambito dello sviluppo sostenibile a livello locale, nazionale ed internazionale. In particolare, l'SDG 12 "Garantire modelli sostenibili di produzione e di consumo", incoraggia il settore privato, e in particolare le grandi aziende multinazionali, ad adottare pratiche sostenibili ed integrare le informazioni sulla sostenibilità nei loro resoconti annuali. Tale obiettivo trova risposta concreta nella progressiva evoluzione della normativa relativa alla rendicontazione di carattere non finanziario, promossa a livello europeo dalla Direttiva 2014/95/UE e recepita in Italia attraverso il Decreto Legislativo n. 254 del 2016.

In tale contesto, il settore privato non è solo dedito a migliorare progressivamente le proprie pratiche di reporting non finanziario, ma sta prestando sempre più attenzione a generare valore condiviso, in una

prospettiva di responsabilità d'impresa che oltrepassa il concetto di "filantropia" per divenire vera e propria "sostenibilità di business". I dati a disposizione sembrano infatti confermare la cosiddetta teoria del "valore condiviso"<sup>9</sup>, evidenziando una relazione positiva tra sostenibilità e competitività. Per l'OECD, le aziende che mettono in atto pratiche di sostenibilità - ambientali, sociali, e di governance - nei confronti di dipendenti, clienti, fornitori, e comunità in cui operano, risultano essere maggiormente competitive nel lungo periodo<sup>10</sup>. Il Rapporto 2018 sulla competitività dei settori produttivi dell'ISTAT<sup>11</sup>, inoltre, evidenzia una correlazione positiva tra l'aumento del grado di sostenibilità di un'impresa (misurata a partire dal numero di attività sostenibili intraprese<sup>12</sup>) e l'aumento del livello di produttività del lavoro (misurata in termini di valore aggiunto per addetto).

L'approccio alla sostenibilità di ASTM si alimenta costantemente di processi analitici e di riflessione critica in merito alle proprie performance, in un'ottica di generazione di valore condiviso per il Gruppo e gli Stakeholder.

<sup>9</sup> Per maggiori informazioni è possibile consultare: Porter, M. E., & Kramer, M. R. 2011. The big idea: creating shared value. Harvard Business Review, 89 (1), 2.

<sup>10</sup> OECD Development Centre. 2018. Better Business for 2030 - Putting the SDGs at the core.

<sup>11</sup> ISTAT. 2018. Rapporto sulla competitività dei settori produttivi: Edizione 2018.

<sup>12</sup> Tra le attività aziendali che caratterizzano lo sviluppo sostenibile, l'ISTAT identifica l'inclusione di esternalità nella catena del valore dell'impresa, la riduzione degli impatti ambientali e l'importanza degli effetti sociali derivanti dall'attività aziendale oltre gli obblighi di legge, il coinvolgimento dei portatori di interesse nelle decisioni aziendali, la pianificazione strategica in un'ottica di lungo periodo.



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

**C**onsapevole dell'evoluzione del contesto di riferimento e dell'importanza di promuovere un processo strutturato di Corporate Responsibility, il Gruppo ASTM continua ad avanzare lungo il percorso orientato a promuovere una sempre maggiore integrazione sinergica degli aspetti ambientali, sociali, economici e di governance, relativi ai diritti umani, alla lotta contro la corruzione al personale all'interno della propria strategia di business. In tale contesto, il coinvolgimento degli Stakeholder risulta di fondamentale importanza, sia per condividere criticamente i principali risultati raggiunti, sia per definire i futuri ambiti d'azione strategici.

La seguente figura illustra la mappa degli Stakeholder di riferimento che ASTM ha identificato in relazione all'analisi dei settori di riferimento. Gli Stakeholder sono stati identificati durante il workshop di materialità del Gruppo.

In conformità ai "GRI Standards" definiti nel 2016 dal GRI (Global Reporting Initiative) il Gruppo ha sviluppato e valorizzato il processo di analisi di materialità prevedendo momenti specifici di *stakeholder engagement*, al fine di guidare la rendicontazione delle tematiche di carattere non finanziario incluse nel presente Bilancio.

In particolare, l'analisi di materialità ha permesso al Gruppo di:

- identificare le tematiche di sostenibilità più rilevanti per ASTM alla luce degli impatti economici, di governance, ambientali e sociali e analizzando, altresì azioni di lotta alla corruzione, di organizzazione del personale e necessità decisionali e di valutazione degli Stakeholder;
- valutare la rilevanza di ogni tematica materiale rispetto alle priorità strategiche del Gruppo e ai diversi settori di attività: tale processo ha contribuito alla verifica



della coerenza tra obiettivi di Gruppo, presidi in essere per la mitigazione dei rischi di sostenibilità identificati e aspettative degli Stakeholder;

- individuare spunti per future iniziative di *stakeholder engagement*: alla luce degli ambiti di miglioramento identificati, si svilupperanno ulteriori attività di dialogo attivo con i portatori di interesse, al fine di rispondere con sempre più attenzioni alle aspettative degli Stakeholder in linea con i continui cambiamenti del contesto di riferimento.

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 9 ottobre 2018 si è tenuto il 3° workshop di *stakeholder engagement* interno al Gruppo. Al fine di coinvolgere anche gli Stakeholder esterni, è stata realizzata, inoltre, una survey specifica rivolta a rappresentanti del mondo delle istituzioni, degli investitori, dei media, delle associazioni dei consumatori, della catena di fornitura e dei committenti.

I risultati dell'analisi sono stati elaborati e riassunti, dunque, nella matrice di materialità presentata di seguito, tenendo in considerazione gli ambiti definiti dall'Art. 3 del Decreto Legislativo 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.

In particolare, si specificano i seguenti aspetti:

- ciascun punto rappresenta una tematica di sostenibilità oggetto di valutazione;
- le 23 tematiche materiali identificate sono suddivise in 7 categorie, riconoscibili grazie all'utilizzo di diversi colori (economiche e di governance, lotta alla corruzione, sociali, personale, diritti umani, ambientali e specifiche del settore);
- le tematiche sono posizionate nella matrice in base alla loro rilevanza per il Gruppo, anche in considerazione dei settori in cui opera, e per i suoi Stakeholder.

Si riportano di seguito le principali risultanze:

- tra le tematiche specificamente legate al business del Gruppo, si confermano di particolare rilevanza la sicurezza stradale e la gestione del traffico e delle emergenze. Rispetto allo scorso anno si riscontra una maggiore grado di rilevanza per gli Stakeholder della tematica "impatto delle nuove tecnologie";
- per le tematiche sociali e relative al personale si contraddistinguono la salute e sicurezza sul lavoro e la gestione dei rischi infrastrutturali e socio-ambientali. Rispetto allo scorso anno assume maggior rilievo lo sviluppo e la formazione dei dipendenti;
- per le categorie economiche e di governance e di lotta alla corruzione, viene confermata l'importanza attribuita all'anti-corruzione;
- tra le tematiche ambientali si considerano maggiormente rilevanti l'inquinamento acustico, la gestione dei terreni, i consumi energetici e gli impatti sul paesaggio, specialmente in relazione ai settori di appartenenza del Gruppo.

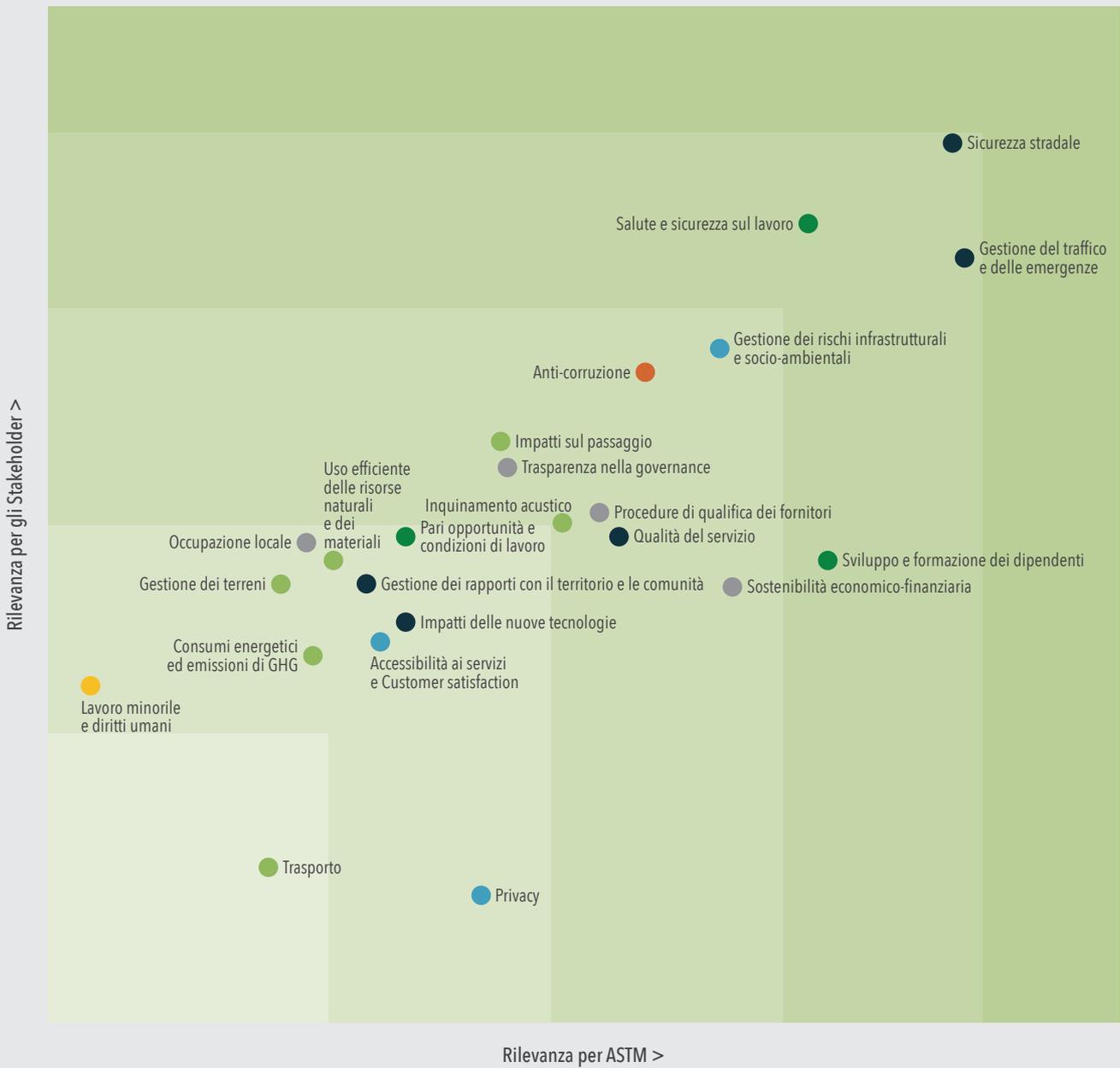


## IL DIALOGO CON GLI AZIONISTI: ITALIAN SUSTAINABILITY DAY

ASTM ha partecipato alla seconda edizione dell'Italian Sustainability Day, incontro dedicato a supportare il dialogo tra imprese e investitori sui temi di sostenibilità, innovazione e crescita organizzato da Borsa Italiana il 2 luglio 2018 a Milano. Nel corso della giornata società e investitori hanno affrontato un programma formativo e di approfondimento che ha toccato diverse tematiche: dai macro-trend globa-

li alle strategie di investimento sostenibile, dal ruolo dei grandi gruppi italiani alla strategia di sostenibilità delle PMI, dalla rendicontazione e comunicazione al dialogo tra società, investitori e analisti. Sono stati inoltre affrontati temi più specifici come il finanziamento delle attività sostenibili tramite emissione di Green Bond. Sono, inoltre stati organizzati incontri one-to-one per rispondere alle domande degli investitori. La presentazione illustrata agli investitori è disponibile nella sezione 'Sostenibilità' sul sito internet della Società [www.astm.it](http://www.astm.it).

## LA MATRICE DI MATERIALITÀ DEL GRUPPO ASTM



### Legenda

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



## CORRELAZIONE TEMATICHE MATERIALI, SDGs, AMBITI D.LGS. 254/2016, RISCHI DI SOSTENIBILITÀ E PRINCIPALI AZIONI DI GESTIONE E MITIGAZIONE

Le tematiche materiali identificate sono state correlate 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.

Si presenta, di seguito, la sintesi dei risultati di tale analisi per le tematiche materiali più rilevanti per il Gruppo ed i suoi Stakeholder:

Tematiche materiali:

### **SICUREZZA STRADALE, GESTIONE DEL TRAFFICO E DELLE EMERGENZE**

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



Principali rischi di sostenibilità associati:

- Rischio di interruzione dell'operatività dell'infrastruttura;
- Rischio legato 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.

*Per maggiori informazioni si rimanda al paragrafo "Concessioni autostradali" incluso nel capitolo "I nostri business".*



Tematica materiale:

## GESTIONE DEI RISCHI INFRASTRUTTURALI E SOCIO- AMBIENTALI

Principali rischi di sostenibilità associati:

- Rischio di interruzione dell'operatività dell'infrastruttura;
- Rischio di compliance alle normative ambientali e di sicurezza sul lavoro.

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 idro-geologico;
- 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

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



- ASTM e dalle principali società del Gruppo, 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.

*Per maggiori informazioni si rimanda al paragrafo "Concessioni autostradali" incluso nel capitolo "I nostri business", paragrafo "Salute e sicurezza" incluso nel capitolo "La nostra responsabilità verso le persone" e al paragrafo "Gestione delle tematiche ambientali" incluso nel capitolo "La nostra responsabilità verso l'ambiente e il territorio".*

Tematica materiale:

## SALUTE E SICUREZZA SUL LAVORO

Principali rischi di sostenibilità associati:

- Rischio di compliance alle normative ambientali e di sicurezza sul lavoro;
- Rischio legato 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 proprie controllate operative rilevanti, 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

Ambito D.Lgs. 254/2016:  
**TEMI ATTINENTI AL  
PERSONALE**



- 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.

*Per maggiori informazioni si rimanda al paragrafo "Salute e sicurezza" incluso nel capitolo "La nostra responsabilità verso le persone".*

Tematica materiale:

## SVILUPPO E FORMAZIONE DEI DIPENDENTI

Ambito D.Lgs. 254/2016:  
**TEMI ATTINENTI AL PERSONALE**



Principali rischi di sostenibilità associati:

- Rischio legato al personale.

Sintesi delle principali azioni di gestione e mitigazione:

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

- sistema di incentivazione manageriale con l'obiettivo di valorizzare le competenze e promuovere il raggiungimento dei risultati, stabilendo un legame virtuoso tra compensation e performance professionali;

- partnership con le Università per attrarre giovani talenti;
- programmi di sviluppo e formazione dei dipendenti finalizzati a creare una cultura aziendale condivisa basata su competenze e innovazione.

In un'ottica di miglioramento continuo, il Gruppo promuove programmi di assessment delle competenze e piani di formazione per lo sviluppo professionale.

*Per maggiori informazioni si rimanda al paragrafo "Programmi per la gestione delle competenze e la formazione continua" incluso nel capitolo "La nostra responsabilità verso le persone".*







# La nostra responsabilità economica



## 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. Nel 2017, si stima che la crescita economica globale abbia raggiunto il 3%<sup>13</sup>: un dato particolarmente significativo se letto alla luce dei livelli di crescita del 2,4% per il 2016. Gli investimenti infrastrutturali con partecipazione privata sono aumentati in modo significativo dall'inizio del secolo, con particolare riferimento ai paesi di reddito me-

dio. Tuttavia, dal 2012 gli investimenti privati in infrastruttura sono tendenzialmente in declino. Nel 2017, 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 93 miliardi di dollari in 304 progetti in 52 paesi<sup>14</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.

<sup>13</sup>United Nations, World Situation and Prospects 2018, New York.

<sup>14</sup>World Bank, Private Participation in Infrastructure Database.



## VALORE ECONOMICO GENERATO E DISTRIBUITO

Il prospetto di ripartizione del valore economico generato e distribuito dal Gruppo ASTM è stato realizzato attraverso una ri-classificazione delle voci del Conto Economico del Bilancio consolidato di ASTM al 31 dicembre 2018.

Nel 2018 il valore aggiunto globale netto del Gruppo è pari 1.718 milioni di euro (1.476 milioni nel 2017), con un incremento del 16% rispetto all'anno precedente.

La maggior parte di tale valore, pari al 47% è rappresentato dalla "Remunerazione dei fornitori"; tale voce è costituita principalmente da costi per servizi e materie prime. Segue la "Remunerazione del personale"

(18%) che include principalmente stipendi e oneri sociali.

La "Remunerazione dell'azienda", pari al 14% sul totale include il valore trattenuto da ASTM per lo sviluppo futuro del Gruppo.

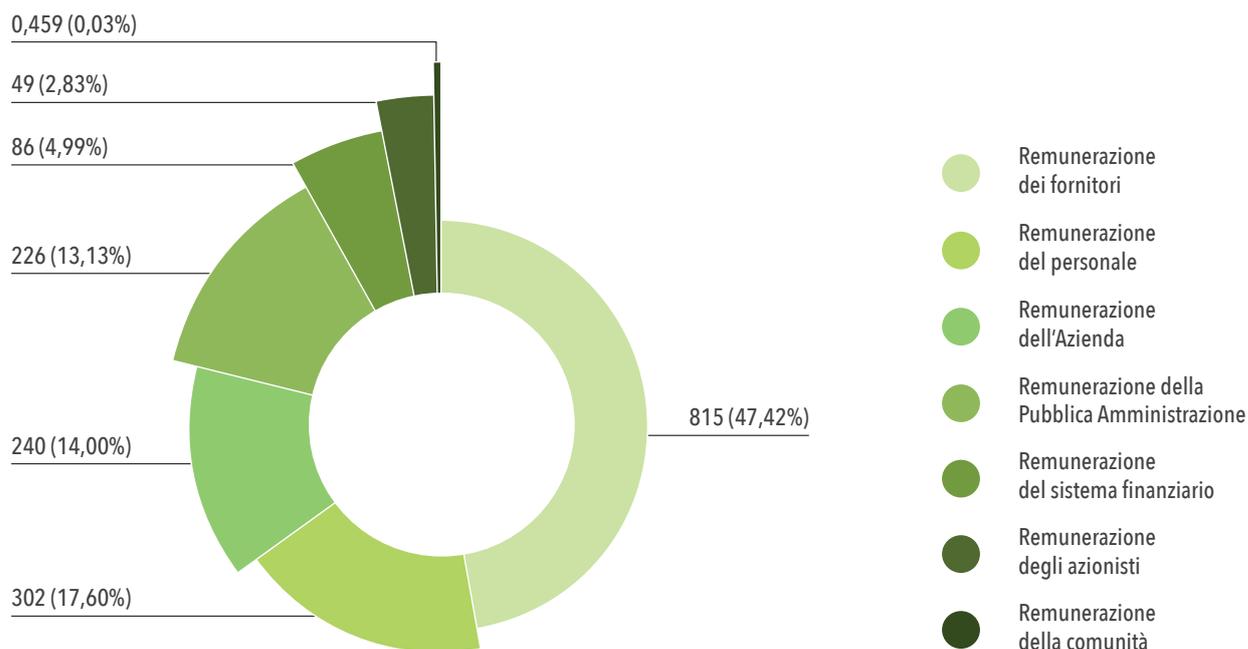
La "Remunerazione della Pubblica Amministrazione" costituisce il 13% ed include essenzialmente le imposte sul reddito e i canoni di concessione.

La "Remunerazione del sistema finanziario" è pari al 5%.

La "Remunerazione degli Azionisti" è pari al 3% e fa riferimento alle distribuzioni della quota degli utili del 2018.

### DISTRIBUZIONE DEL VALORE ECONOMICO

(in milioni di Euro)

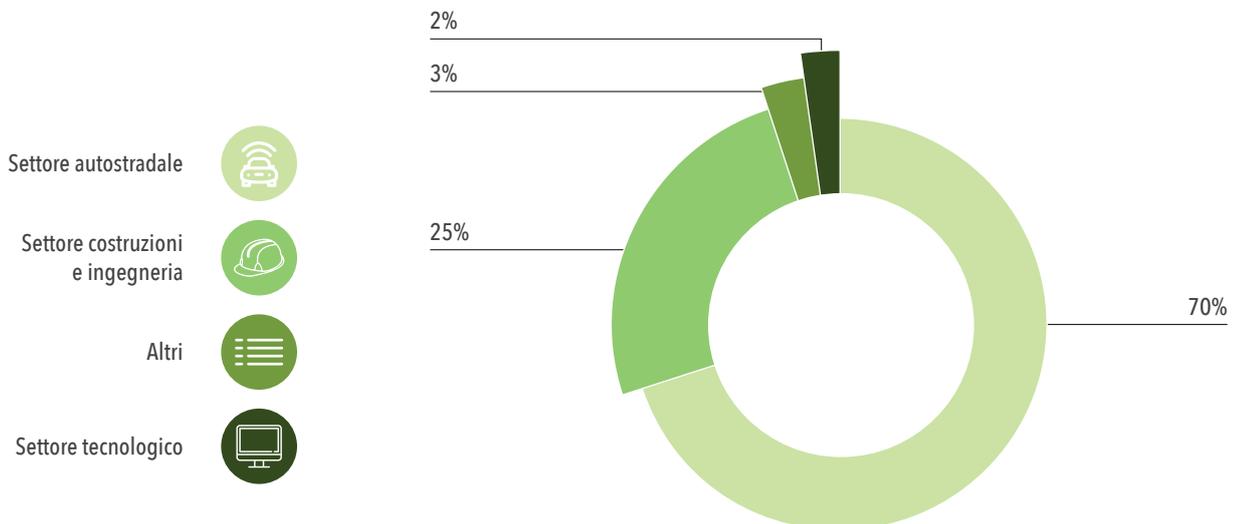




## FOCUS SUI RICAVI

In linea con i precedenti esercizi, anche nel 2018 il settore autostradale si conferma il settore più significativo del Gruppo ASTM in termini di ricavi generati (1.405 milioni di euro). Seguono le attività relative ai settori costruzioni (490 milioni di euro), settore ingegneria (6 milioni di euro) e al settore tecnologico (36 milioni di euro) e le attività di varia natura (54 milioni di euro).

### RICAVI 2018



## IMPACT MEASUREMENT

Il business in cui opera ASTM, in particolare quello delle concessioni e delle costruzioni, rivestono un'importanza fondamentale per il sistema economico.

In relazione al settore delle concessioni autostradali, numerosi studi dimostrano la forte correlazione tra la dotazione infrastrutturale di un territorio e il tasso di sviluppo dello stesso. La crescita economica di una nazione è infatti legata necessariamente ad un incremento della mobilità dei passeggeri e delle merci al suo interno.<sup>15</sup>

Inoltre, il settore delle costruzioni risulta essere il primo per importanza di attivazione

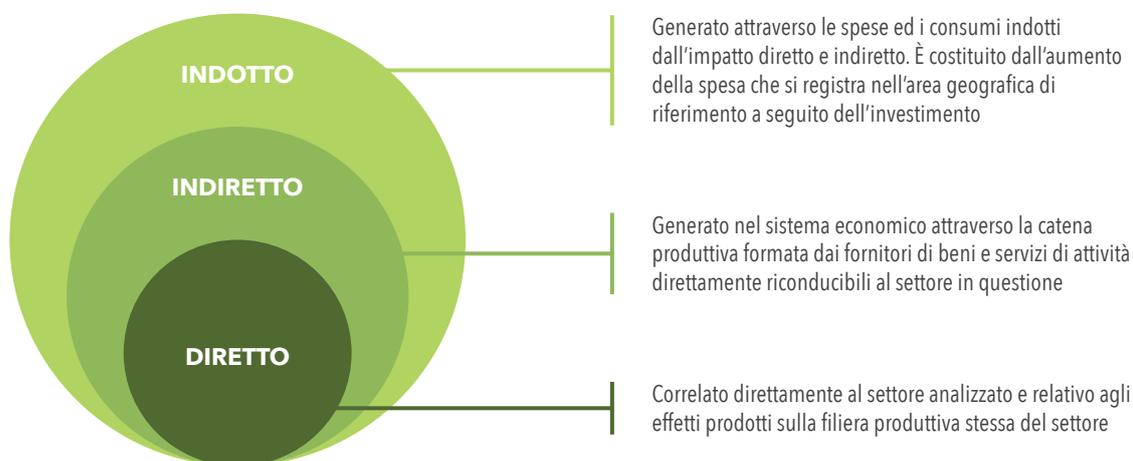
sull'economia nazionale, acquista beni e servizi da circa il 90% dei settori economici.<sup>16</sup>

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 PIL e l'occupazione.

Per questa ragione, il Gruppo ASTM, consapevole degli impatti economici e sociali prodotti dalla propria attività d'impresa, ha sviluppato un modello di calcolo con l'obiettivo di quantificare i contributi diretti, indiretti ed indotti generati dal proprio business.

<sup>15</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>16</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)



L'analisi si basa sul modello input-output<sup>17</sup> che, analizzando statisticamente le interazioni tra le industrie di una nazione, permette una lettura approfondita del contesto economico in cui l'impresa opera.

In sintesi, la tavola input-output è una tavola in cui sono rappresentate tutte le interdipendenze settoriali di un territorio, ovvero una matrice a doppia entrata in cui trovano rappresentazione la produzione e la domanda di beni e servizi di un dato settore economico.

Attraverso questo modello è stato possibile stimare i moltiplicatori "indiretti", ovvero quelli che permettono di rappresentare il valore economico generato e distribuito dal Gruppo al sistema economico grazie all'interazione con le altre imprese del territorio di riferimento e quelli "indotti" che catturano anche l'effetto generato attraverso le spese e i consumi delle famiglie alle quali il Gruppo distribuisce ricchezza.

<sup>17</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



**CONTRIBUTI DIRETTI**



**CONTRIBUTI INDIRETTI**



**CONTRIBUTI INDOTTI**

Con riferimento al Gruppo ASTM l'analisi ha fornito una rappresentazione del contributo indiretto e indotto, anche in relazione all'occupazione generata<sup>18</sup>, partendo dal valore economico generato e distribuito nel 2018 ("Contributo diretto").

I risultati emersi dimostrano come il Gruppo ASTM con le proprie attività contribuisca in maniera significativa alla creazione di va-

lore economico e all'occupazione del territorio in cui opera.

In particolare, a fronte di un valore aggiunto di 1.718 milioni di euro (per maggior informazioni vedi paragrafo Valore economico generato e distribuito) si genera un contributo complessivo di oltre 6 miliardi di euro (dato dalla somma del contributo diretto, indiretto e indotto).



<sup>18</sup> In relazione alle attività condotte dal Gruppo nel mondo, ad esclusione degli Stati Uniti d'America, i moltiplicatori sono stati stimati applicando la metodologia Input-Output alle tavole delle risorse e degli impieghi dell'Italia redatta dall'Istat per l'anno 2010 e successivi aggiornamenti (<https://www.istat.it/it/archivio/195028>) su 63 settori produttivi (classificazione NACE63). In relazione alle attività condotte dal Gruppo negli Stati Uniti d'America, attraverso la controllata Halmar International LLC, sono stati utilizzati i moltiplicatori di riferimento indicati dall'International Labour Organization, all'interno della pubblicazione "The role of construction as an employment provider: A world-wide input-output analysis", ILO, 2015. I dati presentati all'interno della presente sezione del Bilancio rappresentano il risultato della combinazione di tali metodologie, utile a garantire una più accurata rappresentazione degli impatti diretti, indiretti e indotti associati alle attività ed operazioni del Gruppo ASTM nel mondo.

Inoltre, attraverso l'utilizzo di moltiplicatori occupazionali indiretti e indotti, l'effetto complessivo sulla creazione di posti di lavoro è stato stimato in **oltre 132 mila lavoratori**.

Tale valore fa riferimento alla somma tra dipendenti diretti del Gruppo e l'effetto sull'occupazione indiretto e indotto generato da quest'ultimo



## VALUTAZIONE D'IMPATTO AUTOSTRADA ASTI-CUNEO

La quantificazione delle esternalità generate da un'infrastruttura è da sempre e, in particolare in questo momento storico, al centro del dibattito pubblico e accademico.

Il collegamento autostradale tra le città di Asti e Cuneo (Autostrada A33) è da diversi anni, al centro dell'attenzione mediatica, locale e nazionale, per il suo mancato completamento e per gli effetti che genera sul territorio.

I circa 10 km non completati attorno ad Alba (lotto II.6 del progetto) compromettono infatti la funzionalità e la potenzialità di questa infrastruttura che nasce con lo scopo di collegare le principali arterie del nord-ovest del Paese con un territorio ricco di eccellenze industriali, enogastronomiche e ad alta vocazione turistica.

Allo stato attuale, i potenziali utenti della

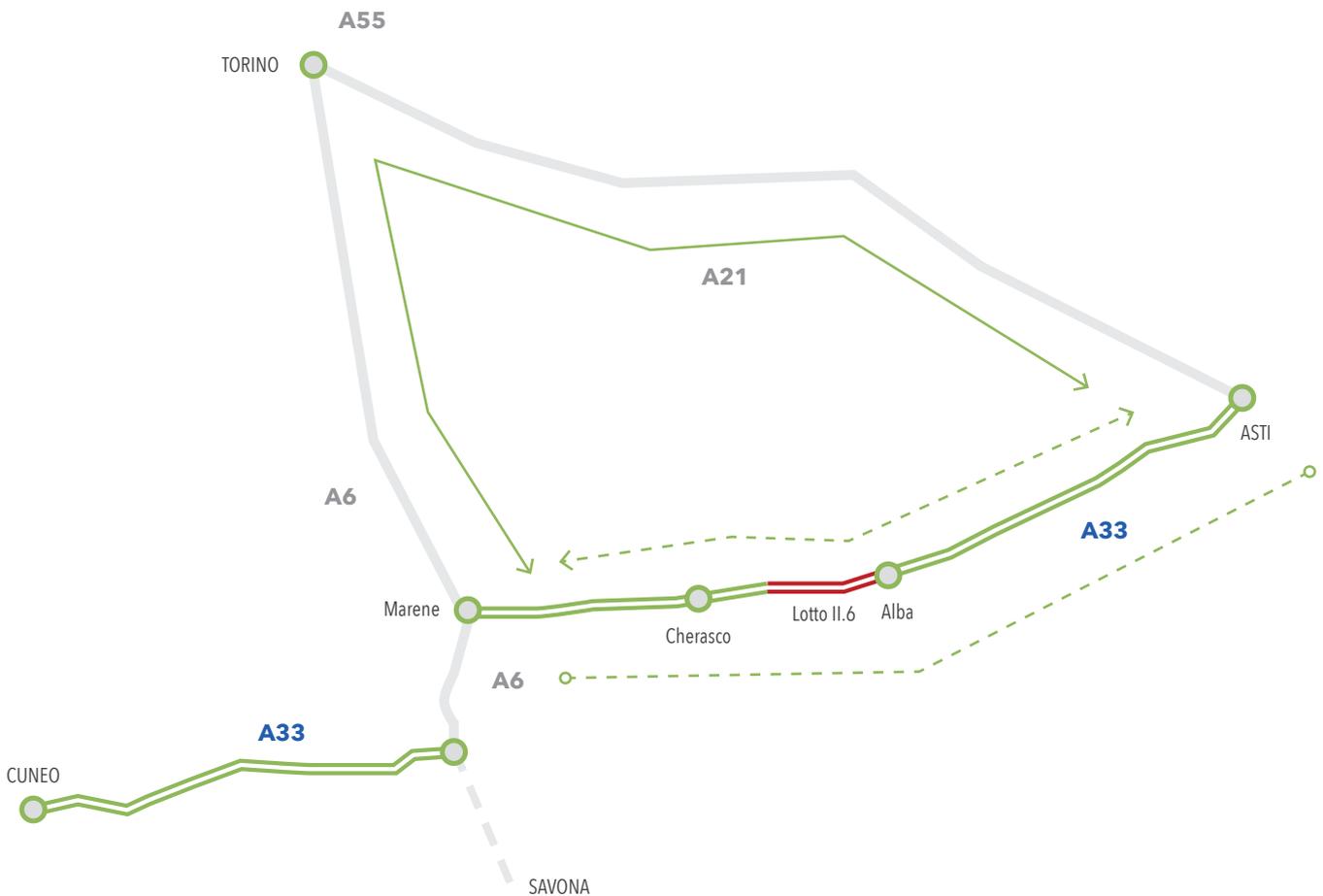
A33 sono costretti ad utilizzare viabilità alternative, nello specifico:

- il percorso A6-A55-A21 (per proseguire il viaggio in autostrada);
- le strade provinciali parallele al tratto mancante per poi reimmettersi in A33.

L'Autostrada A33 rappresenta oggi un caso quasi unico nel contesto delle grandi opere del Paese poiché sono gli stessi Stakeholder e, in particolare, le comunità locali, ad aver manifestato più volte a diversi livelli istituzionali la volontà che l'opera fosse completata.

Tale considerazione permette di parlare in questo caso di effetto "PIMBY" (Please In My Backyard), in contrapposizione al fenomeno "NIMBY" (Not In My Backyard) molto frequente in caso di opere infrastrutturali.

Al fine di individuare una soluzione progettuale idonea a rendere funzionale l'intero collegamento autostradale e al contempo superare la condizione di disequilibrio economico-finanziario della concessione per



cause non imputabili alla concessionaria, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Concedente) ha individuato un nuovo tracciato all'esterno (originariamente, infatti, era previsto un tracciato parzialmente in sotterraneo) prevedendo altresì per la sua realizzazione il ricorso allo strumento del c.d. Cross Financing tra l'Autostrada Asti-Cuneo S.p.A. e S.A.T.A.P. S.p.A. (Tronco A4), società entrambe del Gruppo SIAS, senza ricorrere ad alcun contributo pubblico.

In tale contesto, Autostrada Asti-Cuneo S.p.A. ha incaricato ItaliaCamp S.r.l di misurare e valutare i potenziali impatti economici e sociali del completamento A33 con il fine di:

- migliorare la trasparenza nei confronti della comunità;
- fornire un ulteriore punto di vista che avvalorerà e motiverà la necessità di completamento del tratto;
- agevolare una più consapevole valutazione da parte degli attori coinvolti nel

processo decisionale;

- favorire la comunicazione di tali informazioni agli Stakeholder a vario titolo interessati dalla realizzazione dell'opera.

Il processo di valutazione sviluppato da ItaliaCamp si è articolato considerando gli effetti economici e sociali generabili dal completamento del lotto II.6 rispetto sia alla fase di costruzione che alla fase di gestione.

Per quanto concerne l'impatto economico, attraverso il modello econometrico input-output di Leontief, l'investimento e il completamento del tratto autostradale genererebbero nei 4 anni stimati per l'ultimazione della costruzione un **impatto economico** (diretto, indiretto e indotto) pari a **850 milioni** di euro, a fronte di un investimento di circa 350 milioni di euro.

Inoltre, con il completamento e la conseguente attivazione dell'intero tratto autostradale, il valore medio annuo che si stima di generare a beneficio delle comunità di

riferimento è pari a **142 milioni** di euro.

Per la definizione dell'impatto sociale, in linea con i principali benchmark metodologici di riferimento (Social Return On Investment "SROI" e Social Net Present Value "SNPV"), è stata sviluppata un'analisi che considera la comparazione tra lo scenario AS IS (relativo l'attuale situazione dell'infrastruttura) e TO BE ( che considera completo il lotto 11.6, secondo il progetto di Cross Financing).

Attraverso questa comparazione si è proceduto al calcolo, in termini monetari, dell'impatto sociale potenzialmente generabile in modo da restituire un valore e una misura alle esternalità correlate al completamento o meno dell'infrastruttura.

Gli impatti sociali potenzialmente ottenibili dal completamento del lotto 11.6 misurano, in termini monetari, i tre effetti reali di seguito descritti:

- il valore del **tempo risparmiato**, inteso come il valore economico della riduzione dei tempi di percorrenza rispetto ai percorsi alternativi maggiormente utilizzati, superiori in media di circa 60 km;
- il valore della **riduzione delle distanze**, corrispondente al valore economico relativo ai km risparmiati dagli utenti percorrendo l'autostrada A33 rispetto al percorso

alternativo (come nel caso precedente).

- il valore della **sicurezza**, ovvero i minori costi sociali a seguito della riduzione degli incidenti stradali stimati sulla A33, tratta ritenuta più sicura rispetto ai percorsi alternativi.

Alla luce delle analisi condotte, il completamento dell'Asti Cuneo a lavori ultimati, sarà in grado di produrre mediamente un impatto sociale annuo per le aziende e i cittadini del territorio pari a circa **78 milioni** di euro.

Infine, in termini occupazionali, sono quantificabili <sup>19</sup> circa **2.800** posti di lavoro generabili in **fase di costruzione** e circa **3.000** nella successiva **fase di gestione**.

Appare quindi evidente che i risultati ottenuti da tale analisi offrano un'indicazione chiara, significativa e univoca rispetto ai benefici economici che il completamento dell'Asti-Cuneo potrebbe generare.

È opportuno, infine, evidenziare che l'analisi svolta può essere valutata da due diversi punti di vista.

Se, infatti, i valori stimati rappresentano il beneficio generabile per la comunità, essi indicano, al tempo stesso, i costi che la stessa collettività sta sostenendo attualmente a causa del mancato completamento del Lotto. Costi che crescono, con il passare del tempo.

<sup>19</sup>Stima definita sulla base del modello metodologico sviluppato dal CRMT (Centro di Ricerca su Trasporti e Infrastrutture) che definisce numero dei posti di lavoro creati grazie alla realizzazione di un chilometro di una nuova autostrada sulla base di 4 fattori: livello di dotazione infrastrutturale del contesto di riferimento (superiore, in media o inferiore rispetto alla media italiana), tipologia di intervento (nuova infrastruttura o riqualificazione di tratti già esistenti), rilevanza (nazionale, sovranazionale o regionale) e funzione dell'infrastruttura (riferimento di sviluppo economico, integrata nel territorio e meramente passante nel territorio).





## LA CATENA DI FORNITURA

Assicurare la corretta e responsabile gestione della catena di fornitura è un elemento imprescindibile per promuovere la sostenibilità di business e la creazione sostenibile di valore nei territori in cui si opera. In tale contesto, il Gruppo ASTM riconosce l'importanza di garantire un ciclo di approvvigionamento trasparente e di regolamentarne gli impatti sociali ed ambientali a tutela dei propri Stakeholder.

Nel corso del 2017, ASTM ha definito un **Codice di Condotta Fornitori** al fine di integrare ulteriormente il corpo di politiche e procedure che regolano, per ogni società operativa del Gruppo, la gestione sostenibile della catena di fornitura. Tale Codice, che si applica unitamente alle normative vigenti nei paesi in cui il Gruppo opera e a integrazione del Codice Etico e di Comportamento e delle ulteriori politiche aziendali, 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. A livello di Gruppo, la selezione dei fornitori e la gestione dei relativi rapporti avvengono secondo criteri di imparzialità e di correttezza, evitando situazioni di conflitto di interessi anche potenziali. In considerazione alle aspettative del Gruppo in materia di etica di business, le prestazioni e i servizi dei fornitori, anche se eterogenei in relazione ai differenti settori di attività di ASTM, devono

garantire, oltre ai necessari livelli qualitativi, il rispetto dei migliori standard in termini di diritti umani, condizioni di lavoro, etica e rispetto dell'ambiente.

In relazione al settore costruzioni, si segnala che la società Itinera si è dotata di un Albo Fornitori al fine di rispondere all'esigenza di operare con partner affidabili in termini qualitativi, organizzativi, di tutela della salute e sicurezza sul lavoro e dell'ambiente, che risultino accettabili per la società e che possano garantire lo svolgimento di attività e prestazioni nel pieno rispetto dei requisiti contrattuali. Per maggiori informazioni si rimanda al Bilancio di Sostenibilità 2018 del Gruppo Itinera.

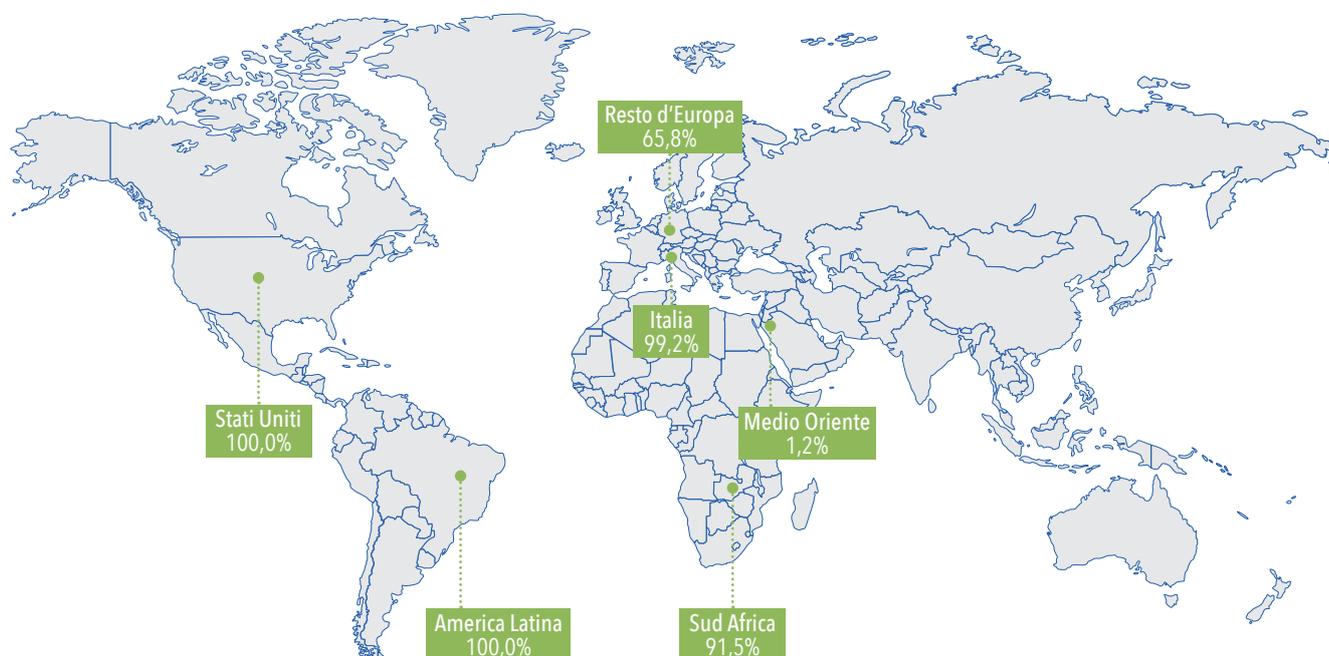
Con particolare riferimento alle società concessionarie, tutte dotate di un Albo Fornitori, in considerazione delle specificità del business la trasparenza del processo di affidamento dei lavori relativi alla costruzione delle infrastrutture autostradali è garantita dalle disposizioni di legge (ed in particolare il Contratto di Concessione e il Codice degli Appalti) che le concessionarie sono tenute a rispettare per l'affidamento dei suddetti lavori. Per maggiori informazioni si rimanda al Bilancio di Sostenibilità 2018 del Gruppo SIAS.

Nel corso del 2018, oltre il 90% degli acquisti del Gruppo è stato realizzato presso fornitori locali<sup>20</sup>. Il grafico che si mostra a continuazione mostra le % di acquisti locali, per area geografica di riferimento.

<sup>20</sup>In relazione alle c.d. Significant Locations of Operations: Italia, Resto d'Europa, Stati Uniti, America Latina, Sud Africa, Medio Oriente.

**ACQUISTI LOCALI**

(% di spesa realizzata presso fornitori locali)



Si riporta di seguito, il resoconto dei principali materiali non rinnovabili acquistati dal Gruppo nel corso del 2018, per categoria di riferimento.

**PRINCIPALI MATERIALI ACQUISTATI NEL 2018**

	UNITÀ DI MISURA	QUANTITÀ
Prodotti petroliferi	litri	26.111.891
Ferro e acciaio	kg	15.504.285
Conglomerati bituminosi	ton	179.066
Materiali di estrazione	mc	49.632
Calcestruzzi	mc	36.810
Barriere stradali	ml <sup>21</sup>	13.708
Cemento ed altri leganti	ton	11.100
Bitumi	ton	10.142
Cloruri	ton	2.203
Prefabbricati in cemento	mc	1.427

<sup>21</sup> metri lineari



**OLTRE 5.900**  
**FORNITORI DEL GRUPPO**  
**ATTIVI NEL 2018**



## SCREENING E VALUTAZIONE DEI FORNITORI

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

In particolare, 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 alle tematiche 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 per 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 alle tematiche 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. Sono oggetto di particolare attenzione, ad esempio, le lavorazioni relative allo scavo e movimenti di terra, bonifica ambientale ed esecuzione di opere specialistiche. Inoltre, nel corso del 2018, hanno preso l'avvio alcune commesse estere (per ulteriori approfondimenti si fa riferimento

alla sezione "Focus" del presente documento), i cui contratti prevedono specifiche clausole relative alla valutazione delle condizioni di lavoro del personale lavorativo. Si segnala, in tal senso, che l'azienda è certificata ai sensi dello Standard SA8000 in materia di responsabilità sociale.

Per quanto riguarda il business delle concessioni, i contratti di servizi e lavori 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. Inoltre, in fase di stipula di un contratto di fornitura, servizi o lavori, viene inserita idonea clausola "ambientale" con cui il fornitore o appaltatore è obbligato specificatamente a rispettare tutta la normativa vigente in materia. Pertanto all'interno dei contratti è previsto, laddove necessario, il rispetto delle normative ambientali ed il rilascio di tutte le certificazioni e abilitazioni richieste dalle normative in essere. In caso di fornitori appaltatori specializzati in ambito ambientale, ad esempio smaltimento rifiuti, le certificazioni vengono raccolte ed aggiornate nell'ambito della gestione dell'Albo Fornitori.

Infine, in relazione alle società del settore ingegneria, con particolare riferimento a S.I.N.A., si segnala l'implementazione di pratiche di screening e valutazione dei fornitori sulla base di requisiti di idoneità tecnica professionale previsti dalla normativa in tema di salute e sicurezza sul lavoro e tutela dell'ambiente, anche attraverso la richiesta di certificazioni ambientali. A tali richieste si aggiunge, nel caso dei paesi extra-UE, il rispetto della convenzione ONU sui diritti del fanciullo, sia per sub-affidatari presenti direttamente in cantiere sia per produttori esterni di materiali poi posti in opera.

In conformità ai sistemi di gestione adottati, i fornitori utilizzati vengono generalmente valutati dalla Direzione delle società del Gruppo tramite il supporto dei Responsabili tecnici di riferimento e della funzione aziendale competenti.



## **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 inerenti 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. In particolare, relativamente alle attività e ai principali fornitori con rischio significativo di ricorso al lavoro minorile sia per i fornitori italiani che per quelli stranieri, Itinera ha implementato la richiesta di sottoscrizione di una dichiarazione di rispetto delle convenzioni ONU sui diritti del fanciullo art.

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 Sociale d'Impresa e SA8000, durante gli audit interni vengono ascoltati dei 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.

## **FOCUS CRITERI MINIMI AMBIENTALI (CAM)**

S.I.N.A. collabora con il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare in relazione ai c.d. Criteri Minimi Ambientali (CAM): i 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 l'intero suo ciclo di vita.

In particolare, la collaborazione si concentra nella definizione di un documento intitolato: "Criteri ambientali minimi per la progettazione e i lavori inerenti la costruzione e manutenzione delle infrastrutture stradali" e si colloca nell'ambito del "piano d'azione per la sostenibilità ambientale dei consumi nel settore della pubblica amministrazione - piano d'azione nazionale sul green public procurement".





**La nostra  
responsabilità  
verso le persone**





## IL CONTESTO DI RIFERIMENTO

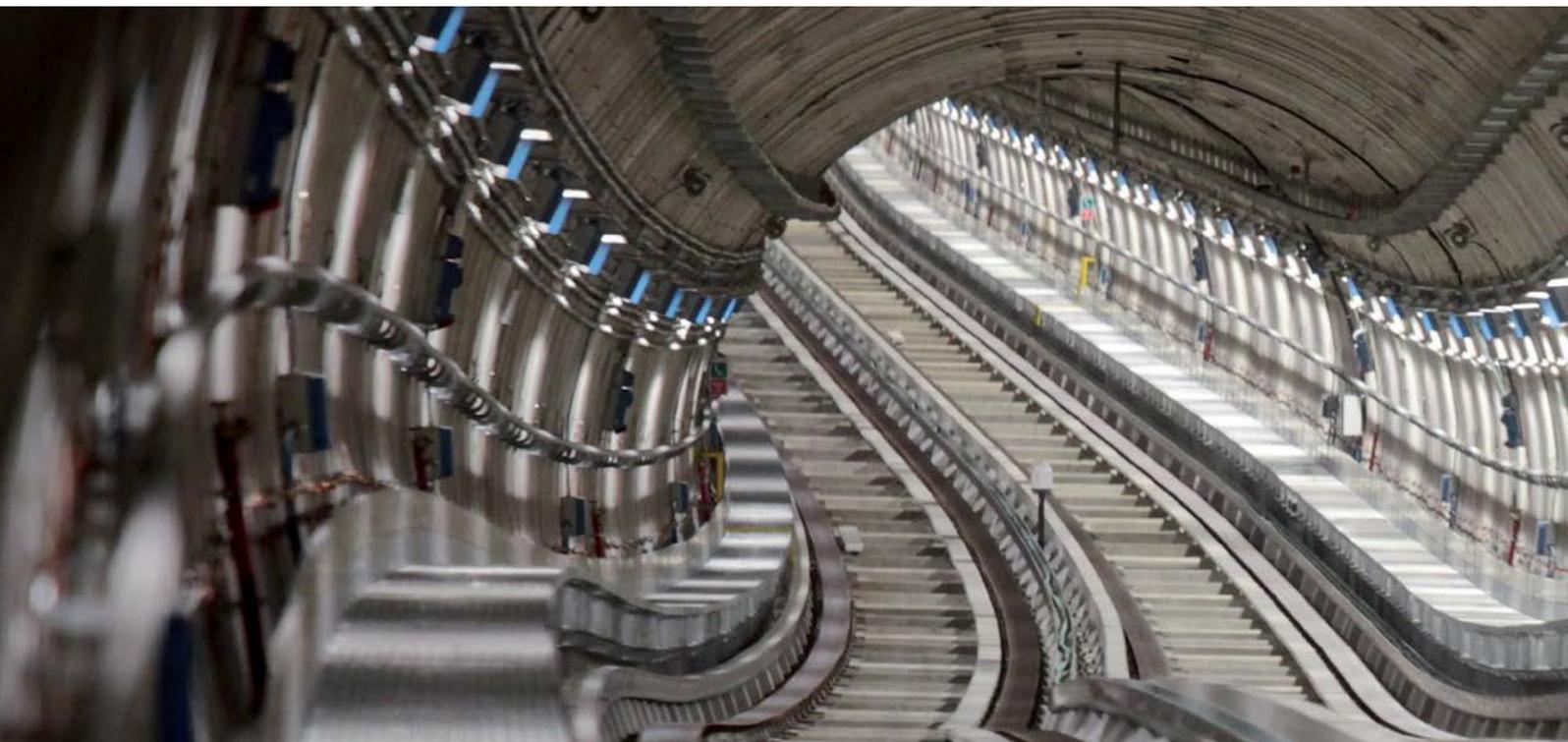
Circa 200 milioni di persone in tutto il mondo risultano disoccupate: di queste, la maggioranza sono giovani. In particolare, il tasso globale di disoccupazione giovanile (13%) è tre volte maggiore del relativo tasso per gli adulti (4,3%)<sup>22</sup>. Negli ultimi anni, il tasso di disoccupazione globale 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 disuguaglianze (in particolare in termini di "gender pay gap") e promuovere ambienti di lavoro sempre più dignitosi, sicuri e salubri<sup>23</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, anche se la disparità di genere in partecipazione economica e opportunità si è ridotta dell'1% rispetto al 2017 e del 2,5% rispetto al 2006, si mantiene un Global Gender Gap Index del 42%: all'andamento attuale, tale divario si chiuderà tra 202 anni<sup>24</sup>.

<sup>22</sup> International Labour Organization (ILO). 2018. World Employment Social Outlook: Trends 2018.

<sup>23</sup> United Nations (UN). 2018. The Sustainable Development Goals Report 2018.

<sup>24</sup> World Economic Forum (WEF). 2018. The Global Gender Gap Report 2018.



## LE PERSONE

« ASTM pone la massima e costante attenzione alla valorizzazione delle risorse umane: a tal fine considera il criterio meritocratico, della competenza professionale, dell'onestà e della correttezza di comportamento elementi fondamentali e privilegiati per l'adozione di ogni decisione concernente la carriera e ogni altro aspetto relativo al dipendente. »

Codice Etico

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

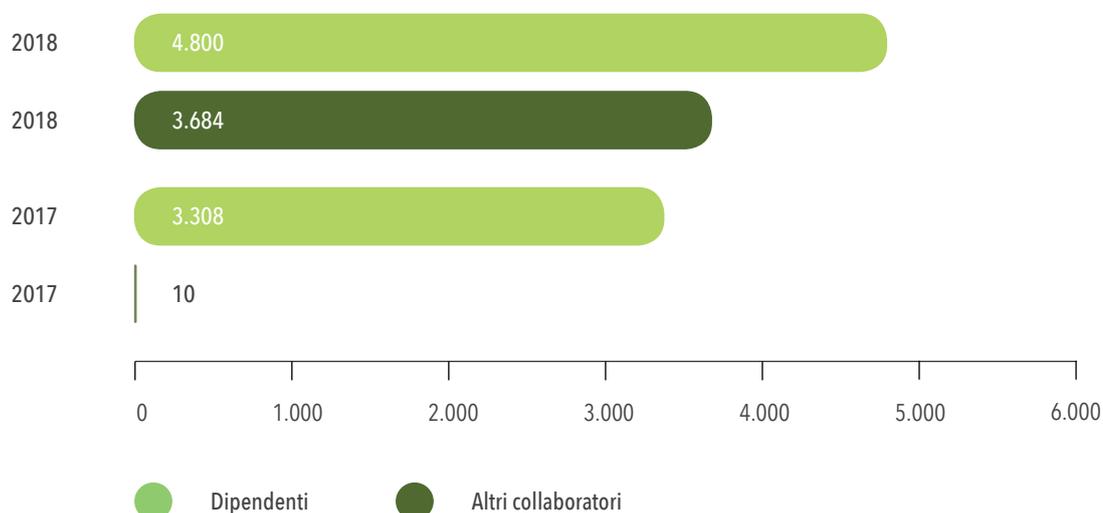
Nelle politiche di gestione del personale, ASTM promuove rapporti di lavoro stabili e continuativi nel tempo, favorendo anche formule part-time e di lavoro flessibile che possano incontrare esigenze di maggior elasticità e dinamicità da parte dei propri dipendenti. Il Gruppo si avvale anche di una quota minima di personale esterno al fine di supportare le proprie attività.



**8.484**  
DIPENDENTI E  
COLLABORATORI ESTERNI



**92%**  
DIPENDENTI CON CONTRATTO  
A TEMPO INDETERMINATO

**PERSONALE DEL GRUPPO****DIPENDENTI E COLLABORATORI ESTERNI PER GENERE**

N. PERSONE	AL 31 DICEMBRE 2017			AL 31 DICEMBRE 2018		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Dipendenti	2.651	657	<b>3.308</b>	3.919	881	<b>4.800</b>
<i>di cui Joint Operation</i>	-	-	-	560	61	<b>621</b>
Altri collaboratori	6	4	<b>10</b>	3.667	17	<b>3.684</b>
<i>di cui Joint Operation</i>	-	-	-	3.665	16	<b>3.681</b>
<b>Totale</b>	<b>2.657</b>	<b>661</b>	<b>3.318</b>	<b>7.586</b>	<b>898</b>	<b>8.484</b>

La forza lavoro complessiva del Gruppo al 31 dicembre 2018 è pari 8.484 persone, di cui 4.800 dipendenti interni e una sostanziale componente di collaboratori esterni, pari a 3.684 persone.

La voce "Altri collaboratori" include principalmente i "somministrati", lavoratori interinali che operano nei cantieri operativi all'estero, di cui il 98% presso la joint operation Itinera/Ghantoot (3.606), costituita per la realizzazione del Mall di Abu-Dhabi.

L'incremento del numero dei dipendenti rispetto all'esercizio precedente è principalmente dovuto alle variazioni del perimetro di consolidamento ed, in particolare, al con-

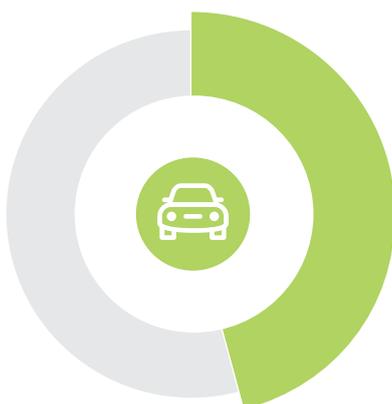
solidamento dei dati delle joint operation (621), Gruppo Halmar (226), della fusione per incorporazione di Interstrade S.p.A. (152) in Itinera S.p.A. e della SEA segnaletica stradale S.p.A. (76). Inoltre, con riferimento al perimetro delle concessioni, l'incremento del numero dei dipendenti rispetto all'esercizio precedente è dovuto principalmente al trasferimento del personale dal precedente concessionario (Autostrade Centro Padane S.p.A.) alla controllata Autovia Padana S.p.A. (211) a far data dal 1° marzo 2018.

Nel 2018 gli uomini rappresentano l'82% circa dei dipendenti e la quasi totalità dei collaboratori esterni.

## DIPENDENTI DEL GRUPPO PER BUSINESS

### CONCESSIONI AUTOSTRADALI

45%



### COSTRUZIONI

40%



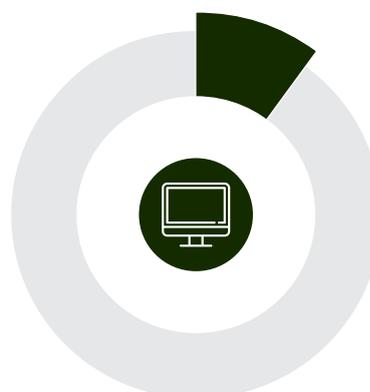
### INGEGNERIA

5%



### TECNOLOGIA E ALTRI

10%



Considerando la suddivisione dei dipendenti per business, circa il 45% è attivo nel settore delle concessioni autostradali, circa il 40% nel settore delle costruzioni, mentre i business ingegneria, tecnologia e altro impegnano una percentuale residua di risorse, pari 15%.

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

N. PERSONE	AL 31 DICEMBRE 2017			AL 31 DICEMBRE 2018		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Tempo Determinato	105	31	136	272	110	382
Tempo Indeterminato	2.546	626	3.172	3.647	771	4.418
<b>Totale</b>	<b>2.651</b>	<b>657</b>	<b>3.308</b>	<b>3.919</b>	<b>881</b>	<b>4.800</b>
<i>di cui Joint Operation</i>	-	-	-	560	61	621



A dimostrazione del continuo impegno del Gruppo nella promozione di rapporti di lavoro stabili nel tempo il 92% 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 3.623 in Italia, 477 in America Latina, 52 in Medio Oriente, 225 negli Stati Uniti e 41 in Europa. I dipendenti a tempo determinato ammontano a 217 in Italia, 16 in America Latina, 116 in Sud Africa, 1 negli Stati Uniti e 32 in Europa.

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

N. PERSONE	AL 31 DICEMBRE 2017			AL 31 DICEMBRE 2018		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Full-Time	2.358	423	<b>2.781</b>	3.564	591	<b>4.155</b>
Part-Time	293	234	<b>527</b>	355	290	<b>645</b>
<b>Totale</b>	<b>2.651</b>	<b>657</b>	<b>3.308</b>	<b>3.919</b>	<b>881</b>	<b>4.800</b>
<i>di cui Joint Operation</i>	-	-	-	560	61	621

Nel 2018 un numero di 645 dipendenti usufruisce di contratti di lavoro part-time, pari al 13% dei dipendenti. Essi si distribuiscono in maniera equilibrata tra uomini e donne, con un leggero sbilanciamento nei confronti della prima categoria (55%).

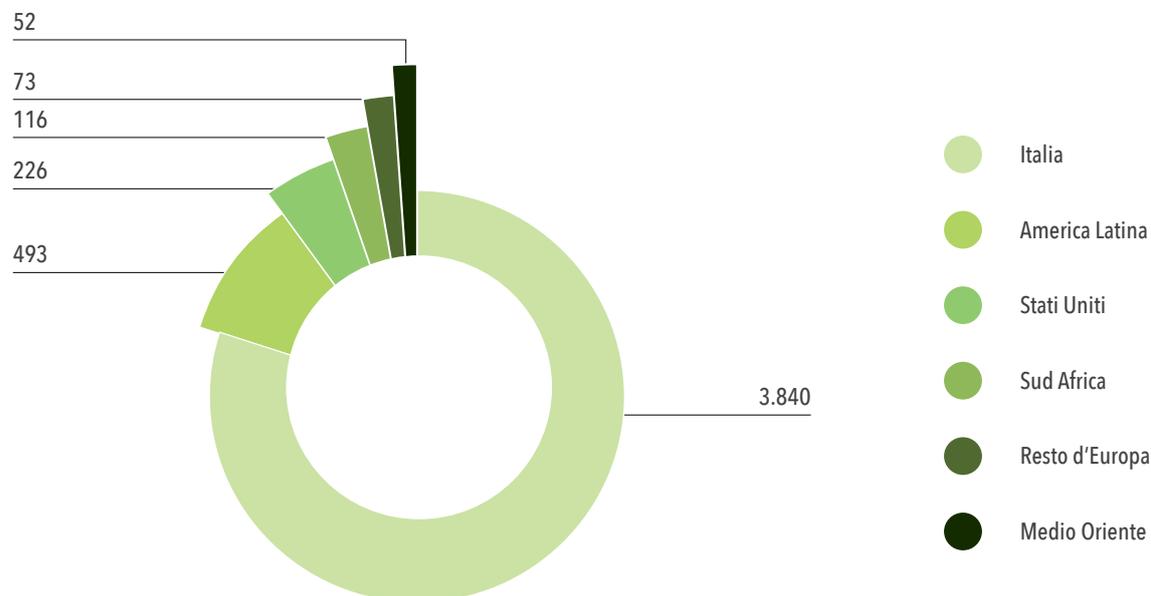
In linea con i principi definiti nella Politica Diversità e Inclusione, il Gruppo è attento

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.

## DIPENDENTI DEL GRUPPO PER AREA GEOGRAFICA

N. PERSONE	AL 31 DICEMBRE 2018		
	Uomini	Donne	Totale
Italia	3.070	770	<b>3.840</b>
America Latina	463	30	<b>493</b>
Medio Oriente	47	5	<b>52</b>
Sud Africa	89	27	<b>116</b>
Stati Uniti	208	18	<b>226</b>
Resto d'Europa	42	31	<b>73</b>
<b>Totale</b>	<b>3.919</b>	<b>881</b>	<b>4.800</b>

## DIPENDENTI DEL GRUPPO PER AREA GEOGRAFICA



Nel 2018 l'80% dei dipendenti del Gruppo ha sede di lavoro in Italia, il 10% in America Latina e circa il 5% negli Stati Uniti.

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

	ETÀ	2017		2018	
		n. persone	Turnover %	n. persone	Turnover %
Donne	<30 anni	27	n.d.	85	134,9%
	30-50 anni	55	n.d.	196	38,1%
	> 50 anni	21	n.d.	76	25,1%
<b>Totale donne</b>		<b>103</b>	<b>15,7%</b>	<b>357</b>	<b>40,5%</b>
Uomini	<30 anni	54	n.d.	306	101,3%
	30-50 anni	143	n.d.	909	48,4%
	> 50 anni	65	n.d.	485	27,9%
<b>Totale uomini</b>		<b>262</b>	<b>9,9%</b>	<b>1.700</b>	<b>43,4%</b>
<b>TOTALE</b>		<b>365</b>	<b>11,0%</b>	<b>2.057</b>	<b>42,9%</b>



Nel 2018 sono entrate a far parte del Gruppo ASTM 2.057 nuove persone, registrando un tasso di turnover in entrata pari a oltre 42,8%.

L'elevato tasso di turnover in entrata è spiegabile dall'ingresso di nuove società nel perimetro di consolidamento. Per maggiori informazioni fare riferimento al paragrafo "Le persone" del presente capitolo.

In particolare, in Italia il numero di persone entrate nel 2018 ammonta a 1.021, nel Resto d'Europa 76, in America Latina 552, in Medio Oriente 66, in Sud Africa 116 e negli Stati Uniti 226.

Il tasso di turnover in entrata al 31 dicembre 2018 si attesta in Italia al 27% , nel Resto d'Europa al 104%, in America Latina al 112%, in Medio Oriente al 127%, negli Stati Uniti e in Sud Africa al 100%.

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 il Gruppo opera, se compatibile con le figure professionali necessarie per l'implementazione dei propri obiettivi.

Nel 2018 il 100% dei dirigenti del Gruppo lavora nel proprio Paese di origine.

Il tasso di turnover in uscita al 31 dicembre 2018 si assesta all'11,8%. Durante l'anno le uscite totali ammontano a 565 persone, di cui 131 donne e 434 uomini che si concentrano principalmente nella fascia di età tra i 30 e i 50 anni.

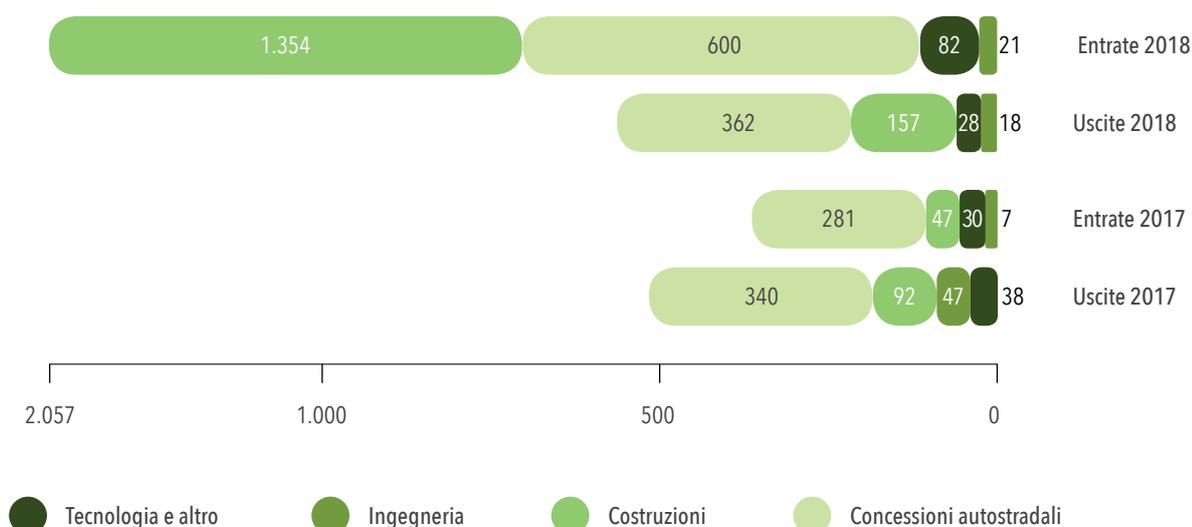
Le uscite riscontrate in Italia ammontano a 483, nel Resto d'Europa 3, in America Latina 65, in Medio Oriente 14.

Il tasso di turnover in uscita al 31 dicembre 2018 ammonta in Italia al 13%, nel Resto d'Europa al 4%, in America Latina al 13%, in Medio Oriente al 27%.

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

	ETÀ	2017		2018	
		n. persone	Turnover %	n. persone	Turnover %
Donne	<30 anni	25	n.d.	36	57,1%
	30-50 anni	77	n.d.	55	10,7%
	> 50 anni	27	n.d.	40	13,2%
<b>Totale donne</b>		<b>129</b>	<b>19,6%</b>	<b>131</b>	<b>14,9%</b>
Uomini	<30 anni	44	n.d.	64	21,2%
	30-50 anni	175	n.d.	199	10,6%
	> 50 anni	169	n.d.	171	9,8%
<b>Totale uomini</b>		<b>388</b>	<b>14,6%</b>	<b>434</b>	<b>11,1%</b>
<b>TOTALE</b>		<b>517</b>	<b>15,6%</b>	<b>565</b>	<b>11,8%</b>

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



Oltre il 65% delle assunzioni e circa il 28% delle uscite si concentrano nel settore delle costruzioni che registra, nel 2018 dipendenti in entrata pari a 1.354 e in uscita pari a 157.

ASTM e le proprie società controllate hanno sviluppato una policy che consente di monitorare tutte le fasi operative inerenti l'assunzione di personale (anche nell'ambito del modello 231): dall'individuazione del profilo personale del candidato da inserire nelle specifiche realtà operative fino all'individuazione del livello di inquadramento e del relativo trattamento economico.

La selezione e l'assunzione del personale avviene nel rigoroso rispetto della vigente normativa, nonché delle regole definite dalla Società secondo criteri di trasparenza e di valutazione dei requisiti di competenza, capacità e professionalità.

Il Gruppo opera affinché le risorse umane selezionate corrispondano ai profili effettivamente necessari alle esigenze aziendali, evitando favoritismi ed agevolazioni di ogni sorta, perseguendo una politica volta

al riconoscimento dei meriti, nel rispetto dell'inclusione.

## RELAZIONI INDUSTRIALI

L'attività delle società italiane che fanno riferimento al Gruppo ASTM copre una 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; 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 comu-



ne 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.

Nel corso dell'anno 2018 le aziende italiane facenti riferimento al gruppo ASTM hanno proseguito e potenziato il sistema di relazioni industriali, confermando gli stru-

menti contrattuali utilizzati in una ottica di ottimizzazione organizzativa e del lavoro che ha dato ottime risposte sia alle esigenze aziendali sia alle richieste/rivendicazioni sindacali.

In considerazione del numero importante dei contratti nazionali di lavoro gestiti, le aziende hanno trovato soluzioni integrative degli stessi attraverso strumenti innovativi quali il welfare, le forme di previdenza complementare ed integrative del Servizio Sanitario Nazionale, cui si aggiungono, per il settore edile, le prestazioni degli enti bilaterali.

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 hanno nel sistema Fondimpresa / Fondirigenti / Fonte un valido aiuto nella progettazione e redazione di percorsi formativi oltre ad un importante sostegno economico integrativo dei costi di formazione.

A completamento segnaliamo 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

### DIPENDENTI DEL GRUPPO PER INQUADRAMENTO E GENERE

N. PERSONE	AL 31 DICEMBRE 2017			AL 31 DICEMBRE 2018		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Dirigenti	104	16	<b>120</b>	146	18	<b>164</b>
Quadri	136	21	<b>157</b>	231	30	<b>261</b>
Impiegati	1.702	611	<b>2.313</b>	2.114	791	<b>2.905</b>
Operai	709	9	<b>718</b>	1.428	42	<b>1.470</b>
<b>Totale</b>	<b>2.651</b>	<b>657</b>	<b>3.308</b>	<b>3.919</b>	<b>881</b>	<b>4.800</b>
<i>di cui Joint Operation</i>	-	-	-	560	61	621

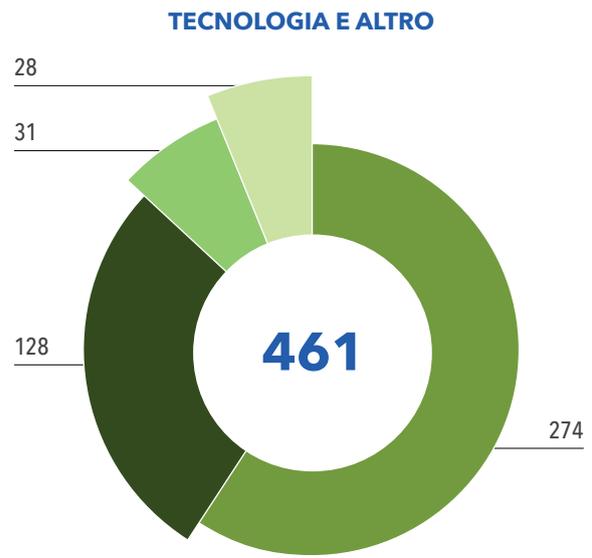
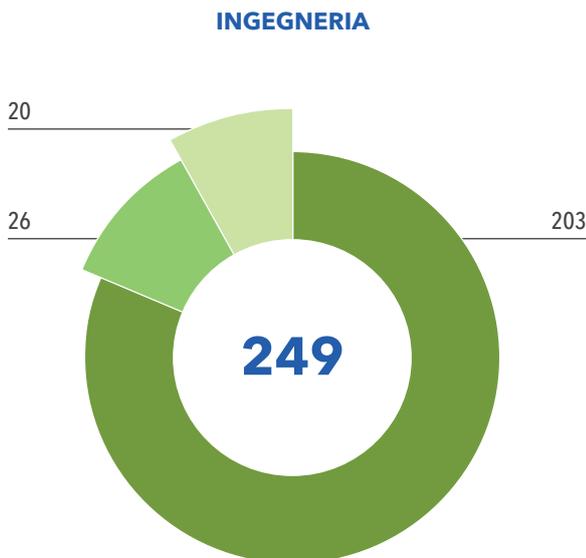
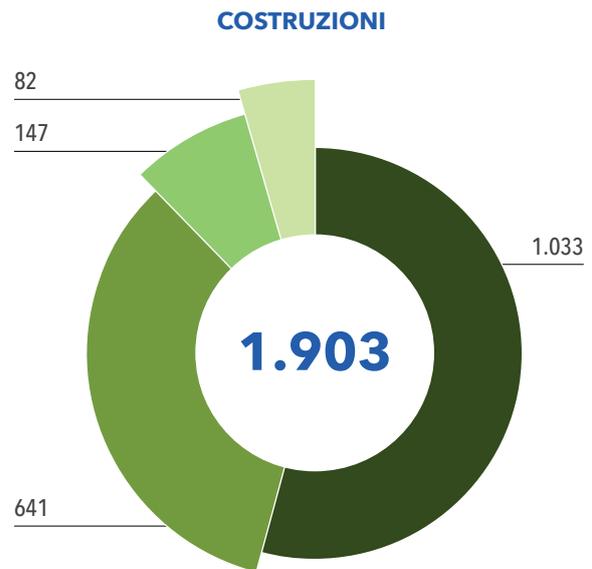
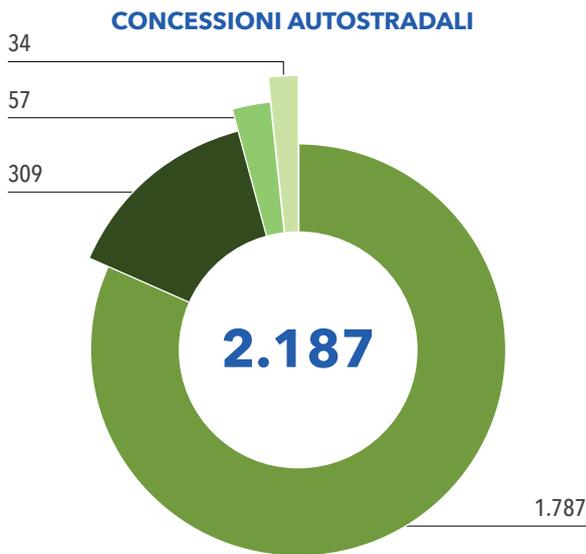
I dipendenti sono tenuti ad attuare una condotta rispettosa dei diritti e della personalità dei colleghi, dei collaboratori e dei terzi indipendentemente dalla loro posizione gerarchica all'interno del Gruppo.

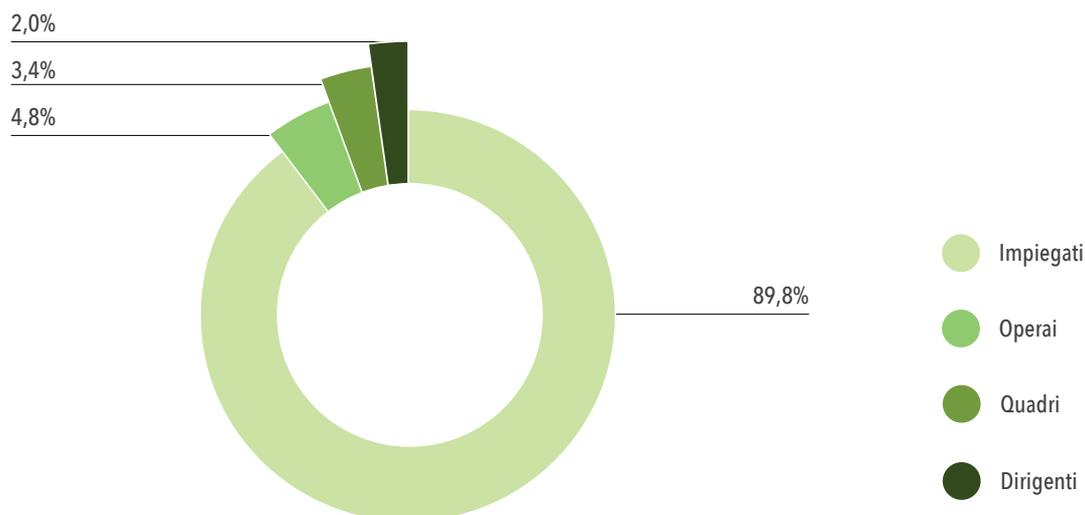
Osservando la scomposizione dei dipendenti del Gruppo, circa il 60% dei dipendenti è rappresentato dalla categoria degli impiegati, oltre il 30% dalla categoria degli operai e la restante parte da quadri e dirigenti.

Nel 2018 le donne rappresentano il 18% circa dei dipendenti. Il 90% delle donne è impiegato mentre si registrano 18 donne che occupano posizioni dirigenziali. La presenza delle donne nell'organico di ASTM è infatti una leva determinante per lo sviluppo e la crescita del Gruppo.



**DIPENDENTI DEL GRUPPO PER INQUADRAMENTO E PER BUSINESS**



**DIPENDENTI DONNE DEL GRUPPO PER INQUADRAMENTO****DIPENDENTI DEL GRUPPO PER INQUADRAMENTO E FASCE D'ETÀ**

N. PERSONE	AL 31 DICEMBRE 2017				AL 31 DICEMBRE 2018			
	<30	30-50	>50	Totale	<30	30-50	>50	Totale
Dirigenti	-	34	86	<b>120</b>	-	49	115	<b>164</b>
Quadri	-	72	85	<b>157</b>	2	133	126	<b>261</b>
Impiegati	60	1.191	1.062	<b>2.313</b>	186	1.450	1.269	<b>2.905</b>
Operai	27	367	324	<b>718</b>	177	761	532	<b>1.470</b>
<b>Totale</b>	<b>87</b>	<b>1.664</b>	<b>1.557</b>	<b>3.308</b>	<b>365</b>	<b>2.393</b>	<b>2.042</b>	<b>4.800</b>
<i>di cui Joint Operation</i>	-	-	-	-	177	358	86	621

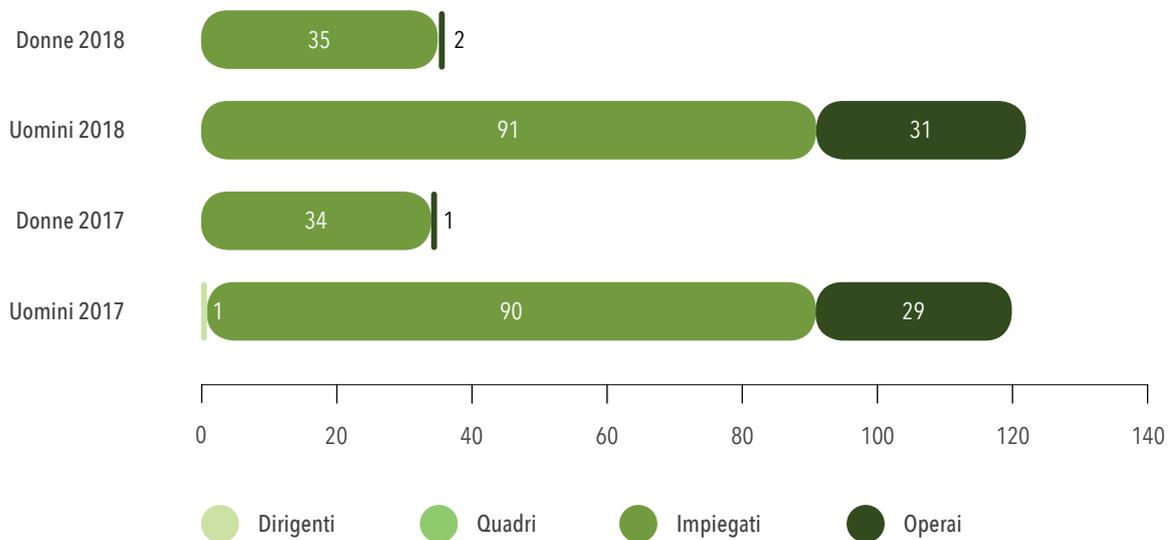
Il 42% dei dipendenti ha un'età anagrafica maggiore di 50 anni, il 50% dei dipendenti si colloca nella fascia di età tra i 30 e i 50 anni, l'8% è sotto i 30 anni (3% nel 2017). Si segnala che nel corso dell'esercizio 2018 sono state avviate partnership con le principali Università dei territori in cui il Gruppo opera al fine di attrarre giovani talenti.



L'età anagrafica media si attesta ad un livello di 46 anni, in continuità con l'anno precedente (47 anni). Il settore di business con l'anzianità anagrafica maggiore risulta essere quello delle concessioni con un valore che si attesta sui 49 anni, al contrario il settore con l'età anagrafica inferiore risulta essere il settore delle costruzioni con un'anzianità anagrafica media di 44 anni.



#### DIPENDENTI DEL GRUPPO APPARTENENTI ALLE CATEGORIE PROTETTE



Al 31 dicembre 2018 il Gruppo ha in organico 159 dipendenti appartenenti alle categorie protette, di cui 37 donne e 122 uomini, che rappresentano rispettivamente il 3% e il 4% dei dipendenti del Gruppo.

2.498 dipendenti (52%) registrano inoltre un'anzianità di servizio superiore a 10 anni, 1.975 dipendenti (41%) inclusa tra 10 e 29 anni e 523 dipendenti (11%) superiore a 30 anni.

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



IL **65%** DELLE NOSTRE PERSONE  
VANTA UN'ANZIANITÀ DI SERVIZIO  
SUPERIORE AI 5 ANNI



**52%** DELLE PERSONE  
CON ANZIANITÀ DI SERVIZIO  
SUPERIORE A 10 ANNI



**41%** DELLE PERSONE  
CON ANZIANITÀ DI SERVIZIO  
COMPRESA TRA 10 E 29 ANNI



**11%** 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 ottenere e di verificare la "performance" dei dipendenti.

In questo modo il Gruppo tende a favorire progressioni orizzontali.

Con cadenza annuale, inoltre, vengono analizzate dall'alta direzione le posizioni e i risultati di ciascuna risorsa 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 lavoratori full-time includono:

- polizze, anche alternative ai fondi negoziali, di integrazione trattamento pensionistico;
- polizze di rimborso spese mediche per i dipendenti e familiari anche se non previsti dal CCNL di riferimento;
- prestazioni di Long Term Care ("LTC");
- convenzioni di microcredito aziendale a supporto di esigenze economiche non previste in capo ai dipendenti;

- polizze e assistenze integrative di legge e contratto di lavoro (ad esempio, polizze sulla vita e polizze infortuni);
- accordi con organizzazioni sindacali volti ad anticipazioni/prestiti ai dipendenti a condizioni agevolate.

Sono altresì già attive in alcune società del Gruppo soluzioni, quali welfare che, in occasione della scadenza di alcuni contratti integrativi aziendali, sono stati oggetto di confronto in un'ottica di ottimizzazione anche assistenziale dei dipendenti.

### ADEMPIMENTI DA CCNL

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.

### FONDO SANITARIO

Il rinnovo del CCNL Imprese edili ed affini ha previsto, al fine di uniformare le prestazioni su tutto il territorio nazionale, un Fondo Nazionale per l'assistenza sanitaria integrativa del settore edile volto al riconoscimento per gli operai e per gli impiegati di medesime prestazioni. Il Fondo paritetico di recentissima costituzione prevede, con decorrenza 01/10/2018, il versamento di una contribuzione da parte del datore di lavoro.

### FLEXIBLE BENEFIT

La legge di Stabilità del 2016 ha potenziato le agevolazioni fiscali per le aziende che concedono prestazioni e servizi di welfare aziendale ai dipendenti (asili nido, buoni pasto, assistenza integrativa...); allo stesso tempo ha reintrodotta la detassazione dei premi produttività e delle altre voci di salario

legate agli altri incrementi di performance.

La manovra finanziaria ha introdotto diverse misure volte ad incentivare il welfare aziendale con l'idea che queste prestazioni e servizi erogati dalle aziende possano trovare applicazione, grazie alla defiscalizzazione, anche nelle piccole e medie imprese. In questo modo, le aziende riescono infatti a risparmiare sul costo del lavoro, tra tasse e contributi connessi ai vari premi, pur andando incontro ai propri dipendenti e alla loro

soddisfazione, che si ritrovano a godere di prestazioni dal valore superiore ad un premio monetario in busta paga.

Il piano di flexible benefit interviene su aree d'interesse vicine alle esigenze dei dipendenti: istruzione (rimborso spese educazione, rette scolastiche, vacanze studi, test scolastici); assistenza familiare; mutui; cultura e tempo libero (palestre e circoli sportivi, baby sitting, voucher).

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

MEDIA STIPENDIO BASE	2017	2018
	Rapporto donne/uomini	Rapporto donne/uomini
Dirigenti	1,08	0,68
Quadri	1,01	0,81
Impiegati	0,85	0,87
Operai	1,11	0,92
<b>Totale</b>	<b>1,03</b>	<b>0,83</b>

Il rapporto tra lo stipendio base delle donne e quello degli uomini si attesta ad un livello di poco inferiore ad 1 per tutte le categorie.

Per quanto riguarda invece il rapporto tra la remunerazione (che include oltre lo stipendio base anche la parte variabile) delle donne e degli uomini si evidenziano i seguenti valori: 0,70 per i dirigenti, 0,89 per i quadri, 0,80 per gli impiegati e 0,72 per gli operai, per un totale di 0,85.



### REMUNERAZIONE DEGLI AMMINISTRATORI INVESTITI DI PARTICOLARI CARICHE E DIRIGENTI CON RESPONSABILITÀ STRATEGICHE

La Politica della Remunerazione è finalizzata a:

- definire i trattamenti remunerativi in grado: (i) di 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 mana-

ger 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, così favorendo la fidelizzazione e l'engagement delle risorse.

Nell'ambito dei piani di incentivazione, sono stati introdotti per la prima volta obiettivi di sostenibilità, anche in risposta alla crescente attenzione degli investitori istituzionali rispetto a tali tematiche e in coerenza con l'importanza strategica attribuita alle politiche di *Corporate Social Responsibility*.



## JOINTLY: IL WELFARE CONDIVISO

Il Gruppo, con il supporto di Jointly, società specializzata nel settore welfare, in collaborazione con l'Università Cattolica del Sacro Cuore di Milano, ha realizzato nel 2018 un'importante iniziativa di *stakeholder engagement* verso i propri dipendenti che ha rappresentato un unicum nel settore per comprenderne i bisogni e le aspettative a supporto della profonda fase di *change management* vissuta dal Gruppo negli ultimi anni. Questa iniziativa riveste una centralità strategica nell'ambito del processo di consolidamento del Gruppo come One Company.

Dai risultati dell'indagine è emerso che l'organizzazione ha vissuto il passaggio negli ultimi anni da una tradizione consolidata più legata ad una gestione di tipo "familiare" ad un nuovo corso con una gestione prettamente manageriale e sempre più orientata al business internazionale. Si rileva la ricerca di nuovi riferimenti culturali omogenei in cui identificarsi, come conseguenza di tale cambiamento.

In questo contesto, iniziative dedicate ai dipendenti favoriscono il riconoscimento identitario attorno ai valori di **sicurezza** e **qualità** e consentono un beneficio all'organizzazione in termini di **produttività** e **valorizzazione** delle risorse umane.

Le iniziative dedicate ai dipendenti, anche inquadrabili in ambito welfare e/o benessere organizzativo, assumono una valenza strategica a supporto della fase di *change management* e sono un'opportunità da sfruttare in questa fase di accompagnamento delle persone al cambiamento.

L'indagine ha interessato principalmente tre ambiti: (i) il senso di appartenenza al Gruppo (ii) le priorità in tema di iniziative welfare e (iii) la conoscenza del bilancio di sostenibilità di Gruppo.

L'analisi è stata svolta, attraverso una doppia modalità di indagine: qualitativa, grazie a tre focus group rappresentativi di tutte le famiglie professionali presenti tra la popolazione aziendale, e quantitativa, attraverso una survey rivolta a tutti i dipendenti.

Dall'indagine, che si è sviluppata su un arco temporale di 5 mesi, sono arrivate importanti conferme del forte senso di orgoglio e di appartenenza che caratterizza i dipendenti.

Circa il **44%** dei dipendenti ha infatti aderito all'iniziativa, un dato di partecipazione superiore rispetto al benchmark Jointly del **30%**, e ha presentato un **indice di identificazione con l'azienda** più alto della media del benchmark Jointly.

In merito alle aspettative per il futuro, l'83,5% ha espresso la forte esigenza di un piano di welfare che sia in grado di impattare positivamente su benessere e produttività (53%) e sull'efficienza lavorativa e la valorizzazione delle risorse umane e delle competenze (46%). Entrambi questi dati risultano di molto superiori rispetto al benchmark medio di risposte in possesso di Jointly (rispettivamente 36% e 27%). In linea generale, invece, tra le iniziative ritenute più utili primeggiano quelle legate a formazione, prevenzione/salute, e assistenza e cura per familiari non autosufficienti. Per via di un'età media abbastanza alta (46 anni), infatti, la percentuale di dipendenti caregiver - che si prendono cioè cura di un parente non autosufficiente - si attesta al 40%.

In conclusione, possiamo sostenere che investire sulle persone e sui lavoratori è alla base del nostro progetto di sostenibilità che, nelle sue diverse interpretazioni e con i suoi diversi linguaggi, consente di favorire il nuovo processo di riconoscimento identitario e assume un ruolo centrale nel modello organizzativo dell'azienda. Vogliamo continuare a investire sulle persone, la nostra risorsa più importante.





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 e 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 a livello di Gruppo risultano eterogenee in relazione alle specifiche attività svolte dalle diverse aree aziendali. I principali corsi formativi possono essere comunque classificati nelle aree descritte di seguito:

- qualità: include gli interventi formativi volti a offrire al proprio personale le competenze necessarie a raggiungere, mantenere e migliorare gli standard di qualità definiti a livello di singola società e di Gruppo;
- salute e sicurezza: include gli interventi formativi volti a ottimizzare il sistema informativo per la gestione della sicurezza sui luoghi di lavoro;
- tecnico - professionale: include gli interventi formativi volti all'acquisizione e al mantenimento di competenze tecnico professionali pratiche e teoriche;
- trasversale: include gli interventi di formazione volti all'acquisizione e al mantenimento di competenze comuni ai diversi livelli organizzativi e categorie professionali di appartenenza (lingue straniere, comunicazione, informatica, aggiornamenti normativi, etc.).

Nel corso dell'esercizio 2018 sono state erogate oltre 68 mila ore di formazione, di cui oltre 35 mila ai dipendenti (20.128 ore di formazione nel 2017). Di queste circa il 50% sono state focalizzate su programmi di formazione specifici su salute e sicurezza. Inoltre sono state erogate oltre 33 mila ore di formazione ai collaboratori della joint operation Itinera Ghantoot. Per maggiori informazioni si rimanda alla tabella di seguito.

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

	2018					
	UOMINI		DONNE		TOTALE	
	Ore formazione	Pro-capite	Ore formazione	Pro-capite	Ore formazione	Pro-capite
Dirigenti	1.110	7,60	176	9,75	1.286	7,84
Quadri	1.592	6,89	157	5,22	1.749	6,70
Impiegati	19.756	9,35	4.490	5,68	24.246	8,35
Operai	7.564	5,30	379	9,02	7.943	5,40
<b>Totale</b>	<b>30.022</b>	<b>7,66</b>	<b>5.201</b>	<b>5,90</b>	<b>35.223</b>	<b>7,34</b>
<i>di cui Joint Operation</i>	284	0,51	28	0,46	312	0,50

Nel corso dell'esercizio 2017 il Gruppo ha erogato complessivamente 20.128 ore di formazione.



## PUSH TO OPEN (P2O)

Il Gruppo ha aderito all'edizione 2018/2019 del programma Push to Open (P2O), ideato da Jointly in collaborazione con le aziende con l'obiettivo di guidare i ragazzi nella scelta del percorso lavorativo al termine degli studi. In tre anni il programma ha coinvolto oltre 4.500 ragazzi e 31 aziende, con un investimento di oltre 500.000 euro. Il successo dell'iniziativa è testimoniato dal fatto che il 97% dei partecipanti

lo consiglierebbe ad un amico e nell'82% dei casi ha avuto un effetto sulle scelte di coloro che ne hanno preso parte. Attraverso la loro partecipazione le aziende svolgono una triplice azione: forniscono ai dipendenti un servizio di welfare aziendale, coinvolgendo i loro figli; sostengono economicamente il programma; diventano partecipanti attivi grazie all'iniziativa "Adotta una classe", nell'ambito dell'alternanza scuola-lavoro.



## SALUTE E SICUREZZA

Le società del Gruppo ASTM ritengono di primaria importanza la salute e la sicurezza dei lavoratori, ponendosi come obiettivo non solo il rispetto della normativa, ma anche un impegno costante per il miglioramento delle condizioni di lavoro. Tale impegno si concretizza nell'adozione di politiche volte ad assicurare a ciascun dipendente del Gruppo un ambiente di lavoro idoneo, privo di pericoli e condizioni di lavoro rispettose della dignità individuale. I dipendenti sono tutelati attraverso la diffusione di una cultura sulla sicurezza, attraverso la

promozione di comportamenti responsabili e attraverso 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 e delle concessioni autostradali, in quanto i dipendenti sono più esposti a rischi e pericoli nello svolgere le loro attività quotidiane. Durante l'anno 2018 sono stati registrati 84 infortuni, per la maggior parte avvenuti sul luogo di lavoro.

### INFORTUNI E MALATTIE PROFESSIONALI DEI DIPENDENTI DEL GRUPPO PER GENERE

N. CASI	2017			2018		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Malattie professionali	2	-	2	3	-	3
Infortuni	69	8	77	74	10	84
<i>di cui mortali</i>	-	-	-	1	-	1

Con riferimento all'unico infortunio mortale indicato, si evidenzia che la dinamica dell'incidente è riferibile ad un sinistro in cui un operatore è stato investito da un'autovettura condotta da un utente mentre segnalava ai mezzi in transito lungo la carreggiata la presenza di un cantiere mobile di manutenzione.

La ricostruzione del sinistro sembra escludere qualsivoglia responsabilità circa la mancata osservanza della normativa sulla sicurezza sul lavoro da parte della società e dell'operatore. È ragionevole, quindi, ritenere che la causa del decesso del dipendente sia da ascrivere esclusivamente ad un'azione esterna, non imputabile ad imperie o comportamenti imprudenti sul luogo di lavoro.

### TIPOLOGIA DI INFORTUNI DEI DIPENDENTI DEL GRUPPO PER GENERE

N. CASI	2017			2018		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Infortuni sul luogo di lavoro	58	6	64	60	6	66
Infortuni in itinere	11	2	13	14	4	18
<b>Totale</b>	<b>69</b>	<b>8</b>	<b>77</b>	<b>74</b>	<b>10</b>	<b>84</b>
<i>di cui Joint Operation</i>	-	-	-	3	-	3

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

N. GIORNI	2017			2018		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Assenze <sup>25</sup>	23.147	5.333	<b>28.480</b>	35.060	10.774	<b>45.834</b>
Giorni persi <sup>26</sup>	2.130	317	<b>2.447</b>	2.396	260	<b>2.656</b>

<sup>25</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>26</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 incidenti 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.

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

	2017			2018		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Indice di Gravità <sup>27</sup>	0,48	0,31	<b>0,45</b>	0,40	0,20	<b>0,37</b>
Tasso di malattia professionale <sup>28</sup>	0,09	-	<b>0,08</b>	0,11	-	<b>0,09</b>
Tasso di assenteismo <sup>29</sup>	4,14	4,21	<b>4,15</b>	4,50	6,50	<b>4,85</b>
Tasso di infortunio <sup>30</sup>	15,95	8,67	<b>14,67</b>	13,01	8,61	<b>12,27</b>

<sup>27</sup> L'Indice di gravità è il rapporto tra il totale dei giorni di lavoro persi a causa di infortuni e malattie professionali e il totale di ore lavorabili nello stesso periodo, moltiplicato per 1.000. Come previsto dalle modalità di calcolo dell'indicatore 403-2 (2016), per il calcolo dell'indice di gravità sono stati esclusi i giorni persi relativi all'infortunio mortale.

<sup>28</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.

<sup>29</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.

<sup>30</sup> Il Tasso di infortunio è il rapporto tra il numero totale di infortuni e il totale delle ore lavorate nello stesso periodo, moltiplicato per 1.000.000.

L'indice di gravità e il tasso di infortunio hanno registrato una diminuzione rispetto al 2017.

Di seguito riportiamo i principali indici di salute e sicurezza suddivisi per area geografica al 31 dicembre 2018. In Italia l'indice di gravità registrato è di 0,40, il tasso di malattia professionale è pari a 0,07, il tasso di assenteismo ammonta a 5,78 e il tasso di

infortunio si attesta a 13,82. In America Latina l'indice di gravità è pari a 0,44, il tasso di malattia professionale ammonta a 0,59, il tasso di infortunio registrato è di 8,83. In Medio Oriente il tasso di assenteismo rilevato è di 0,03. Negli Stati Uniti il tasso di assenteismo è pari a 0,22, mentre il tasso di infortunio ammonta a 3,46. In Sud Africa il tasso di assenteismo si attesta a 0,46.



## TASSO DI INFORTUNIO COLLABORATORI

	2018		
	Uomini	Donne	Totale
Tasso di infortunio	0,32	-	0,32

Nel corso del 2018 si sono verificati 2 infortuni in Medio Oriente per i collaboratori del Gruppo.



### LA SALUTE E LA SICUREZZA NEL SETTORE DELLE COSTRUZIONI

Nel settore delle costruzioni il tema della salute e sicurezza dei lavoratori è particolarmente rilevante ed è gestito attraverso l'organizzazione interna dei cantieri e delle unità produttive. L'organizzazione interna di Itinera può essere così riassunta:

- tutte le unità produttive ed i cantieri sono gestiti da direttori di cantiere, adeguatamente formati, dotati di apposite procure notarili in subdelega per la sicurezza;
- ogni settore operativo dell'impresa è seguito da addetti alla sicurezza con lo specifico compito di presiedere le problematiche relative alla sicurezza sul lavoro. Il Servizio di Prevenzione e Protezione è interno ed è composto da dipendenti con la formazione dettata dalla normativa e

valida esperienza;

- appositi Documenti di Valutazione dei Rischi - DVR - sono predisposti nelle unità produttive fisse e nei cantieri dei servizi manutentivi;
- nei cantieri temporanei e mobili vi è analisi ed applicazione del Piano di Sicurezza e Coordinamento - PSC -, predisposizione dei Piani Operativi di Sicurezza - POS - per le attività svolte dall'impresa nonché coordinamento delle attività delle ditte subappaltatrici.

Inoltre, Itinera S.p.A. ha sviluppato e implementato progressivamente un sistema di Gestione Integrato in accordo con le norme ISO 9001, ISO 14001, OHSAS 18001, SA8000 e ISO 31000, con un focus specifico sul controllo della sicurezza in tutte le realtà operative (cantieri, sedi, magazzini e impianti).





**La nostra  
responsabilità  
verso l'ambiente  
e il territorio**





## 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>31</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. Dal 2000 al 2014, Europa e Nord America hanno ridotto la loro intensità di emissioni del 36%<sup>32</sup>. Negli ultimi 10 anni, la capacità di energia rinnovabile a livello mondiale è aumentata costantemente, raggiungendo nel 2017 il maggior tasso di crescita, con un aumento del 9% rispetto al 2016. Tale crescita è guidata da fonti fotovoltaiche, la cui tecnologia avanza veloce-

mente portando a diminuzioni dei costi<sup>33</sup>. Tuttavia, questi trend positivi non si riflettono nei livelli di emissioni di gas a effetto serra prodotte, che risultano essere in continua crescita: nel 2017 la concentrazione di CO<sub>2</sub> in atmosfera ha raggiunto un nuovo record, toccando le 405,5 parti per milione. 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.

ASTM pone particolare attenzione alla tutela e alla valorizzazione dell'ambiente in cui opera. La sostenibilità ambientale è infatti un aspetto chiave che si integra con i piani strategici del Gruppo al fine di ridurre l'impatto ambientale e di promuovere il rispetto del territorio e della comunità.

Per questa ragione ASTM e le proprie società controllate sono impegnati nella ricerca di soluzioni adeguate con l'obiettivo di utilizzare in modo responsabile le risorse, le materie prime e di ridurre i consumi idrici, i consumi energetici e le emissioni in atmosfera.

<sup>31</sup> United Nations Environment Programme (UNEP). 2016. Global material flows and resource productivity.

<sup>32</sup> United Nations (UN). 2017. Progress towards the Sustainable Development Goals, Report of the Secretary-General.

<sup>33</sup> REN21. 2018. Renewables 2018: Global Status Report.



## GESTIONE DELLE TEMATICHE AMBIENTALI

Tutte le società operative che hanno adottato un Modello 231 hanno implementato presidi operativi finalizzati a garantire la conformità alle normative vigenti in materia ambientale.

In un'ottica di miglioramento continuo, S.A.T.A.P. (tronco A21), SEA segnaletica stradale, Itinera, Itinera Construcoes, la joint operation Itinera Ghantoot, S.I.N.A., SINELEC ed Euroimpianti hanno implementato un "Sistema di Gestione Ambientale" certificato ISO 14001. Tale sistema prevede specifiche pro-

cedure di gestione per il costante miglioramento delle proprie performance ambientali.

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



**6** SOCIETÀ  
**1** JOINT OPERATION  
CERTIFICATE ISO 14001



**NESSUN**  
RECLAMO E NON  
CONFORMITÀ GESTITI E  
RISOLTI DURANTE IL 2018

Nel 2018 la Società di Progetto Autovia Padana S.p.A. ha ottenuto la certificazione UNI EN ISO 9001:2015 per l'erogazione del servizio all'utente autostradale con annesso

attività di supporto e assistenza; progettazione e sviluppo, costruzione e manutenzione dell'infrastruttura stradale.



### COMPLIANCE A LEGGI E REGOLAMENTI IN MATERIA AMBIENTALE

Per tutte le società del Gruppo non sono state rilevate, nel corso del 2018, sanzioni significative per mancato rispetto di leggi e regolamenti in materia ambientale.



## UTILIZZO DELLE RISORSE

### CONSUMI ENERGETICI

Nel 2018 i consumi di energia del Gruppo ASTM ammontano a un totale di oltre 809 migliaia di GJ, in aumento rispetto all'anno precedente, a causa delle variazioni del perimetro di consolidamento e, in particolare, al consolidamento dei dati del Gruppo Halmar, delle joint operation, della SEA segnaletica stradale S.p.A. e della fusione per incorporazione di Interstrade S.p.A. in Itinera S.p.A..

In particolare, il consumo di gas naturale è pari a oltre 86 migliaia GJ, in lieve aumento rispetto all'esercizio precedente.

Nel 2018 inoltre il consumo di Gpl è pari a circa 22 migliaia di GJ. I consumi di gasolio per riscaldamento si attestano ad un valore di circa 22 migliaia di GJ, il gasolio per autotrazione oltre 248 migliaia di GJ, la benzina 30 migliaia di GJ, l'energia elettrica circa 370 migliaia di GJ e l'olio combustibile circa 30 migliaia di GJ.



### RISPARMIO ENERGETICO ILLUMINAZIONE A LED

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 dai impianti di illuminazione pubblica rappresentano un'importante misura di contenimento energetico. La società Euroimpianti ha ideato 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;
- lo sviluppo di competenze volte alla progettazione e alla realizzazione di building a ridotto consumo di energia primaria utilizzando tecnologie a basso impatto ambientale, anche con livelli di classificazione LEED (Leadership in Energy and Environmental Design).



### CONCESSIONI AUTOSTRADALI: INIZIATIVE DI RISPARMIO ENERGETICO

Tra le numerose iniziative messe in atto durante l'esercizio 2018 dalle società del Gruppo SIAS per il raggiungimento di un maggiore risparmio energetico figurano:

- la sostituzione delle lampade ai vapori di sodio (SAP) con quelle a LED presso lo svincolo di Massimini e lo svincolo di Fondovalle Tanaro, ad opera dell'Autostrada A33 Asti Cuneo;
- il completamento della sostituzione dei corpi illuminanti sui pali illuminazione svincoli con prodotti LED ad opera dell'Autostrada A4 Torino-Milano.

## CONSUMI ENERGETICI DEL GRUPPO <sup>34</sup>

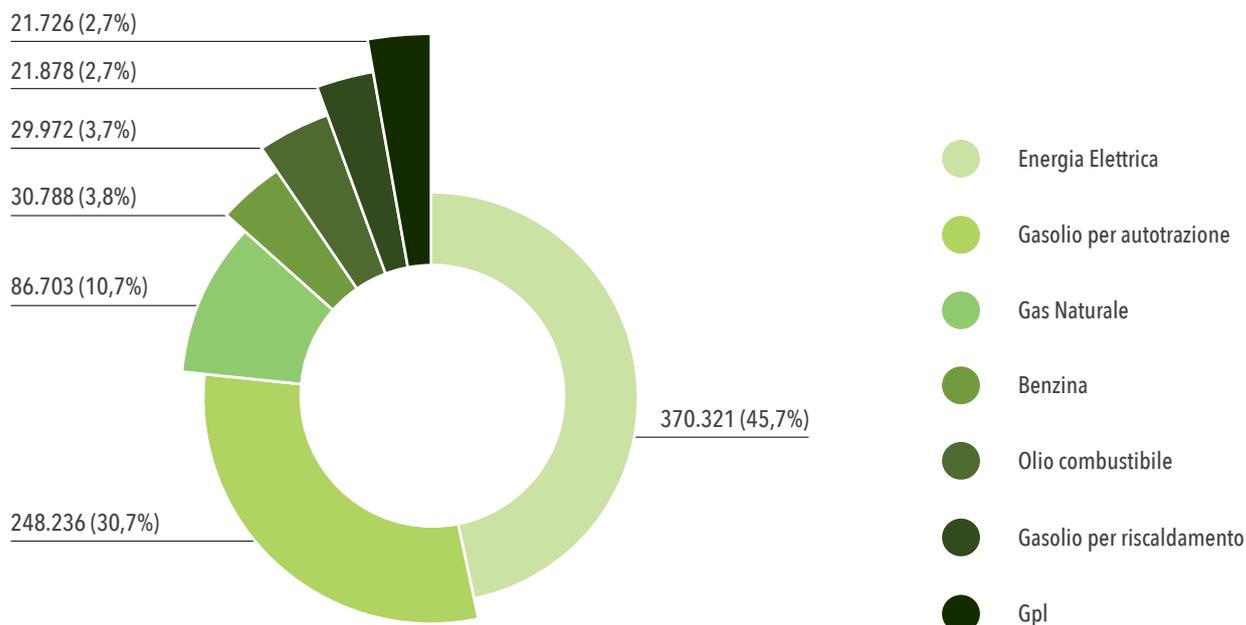
FONTE DI CONSUMO	2017	2018
	Totale	Totale
Gas Naturale (m <sup>3</sup> /000)	1.162	2.405
Gasolio per riscaldamento (l/000)	576	602
Gasolio per autotrazione (l/000)	5.594	7.059
Olio combustibile (l/000)	320	852
Benzina (l/000)	7	940
Energia elettrica (kWh/000) <sup>35</sup>	87.561	102.867
<i>di cui acquistata</i>	87.512	98.623
<i>di cui da fotovoltaico</i>	622	768
Gpl (l/000)	55	915

<sup>34</sup> Alcuni dati relativi ai consumi energetici sono il risultato di stime effettuate secondo le migliori metodologie disponibili.

<sup>35</sup> Il dato relativo al consumo di energia elettrica include anche energia autoprodotta; per questa ragione il totale dell'energia elettrica non risulta la somma dei *di cui*.

Nel corso del 2018 è stata prodotta e immessa in rete, quindi non consumata, energia elettrica da fotovoltaico per kWh/000 559.

## CONSUMI ENERGETICI DEL GRUPPO PER FONTE (valori in GJ)





<sup>36</sup> Scope 1 (emissioni dirette): rientrano in questa categoria le emissioni da fonti di proprietà o controllate dall'organizzazione

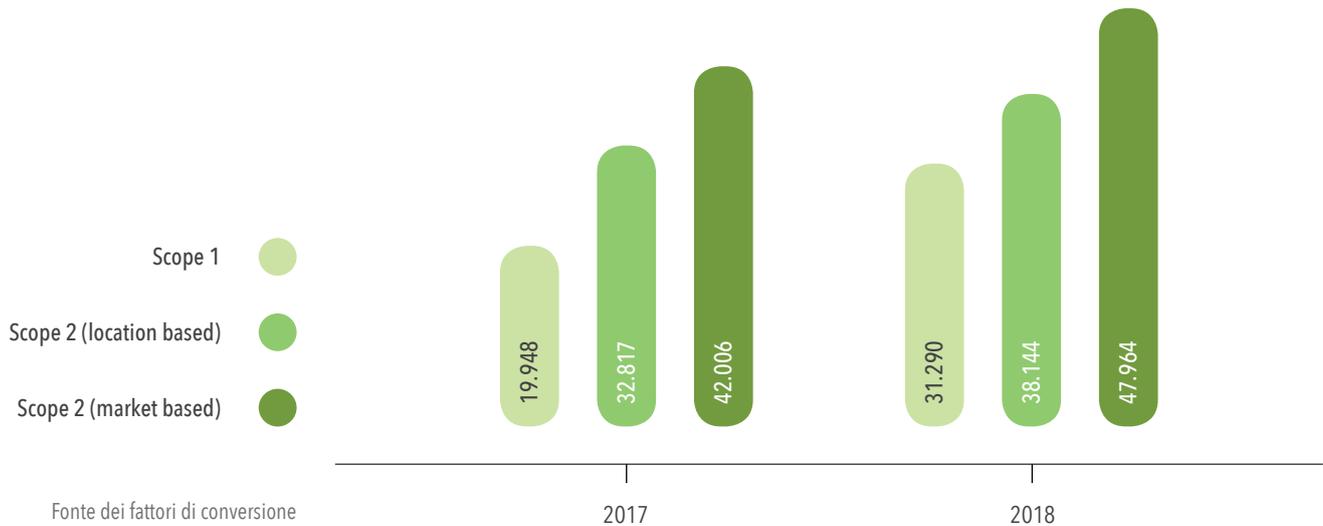
<sup>37</sup> Scope 2 (emissioni indirette): rientrano in questa categoria le emissioni desunte dai consumi di energia elettrica. Le emissioni di Scope 2 sono espresse in tonnellate di CO<sub>2</sub>, tuttavia la % di metano e protossido di azoto ha un effetto trascurabile sulle emissioni totali di gas serra (CO<sub>2</sub> equivalenti) come desumibile dalla letteratura tecnica di riferimento

## EMISSIONI

Nel 2018 le emissioni dirette di CO<sub>2</sub>e (Scope 1 <sup>36</sup>) sono state pari a 31.290 tonnellate di CO<sub>2</sub>e, mentre le emissioni indirette (Scope 2 <sup>37</sup>) sono state pari a 47.964 tonnellate di CO<sub>2</sub> (market based) e 38.144 tonnellate di CO<sub>2</sub> (location based).

Le emissioni risultano in aumento rispetto al 2017 <sup>38</sup>, a seguito dell'aumento dei consumi e delle variazioni di perimetro di consolidamento delle informazioni non finanziarie contenute all'interno del Bilancio.

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



Fonte dei fattori di conversione utilizzati: DEFRA 2018

Fonte dei fattori di emissione utilizzati: TERN 2015 e AIB 2017

<sup>38</sup> I dati relativi alle emissioni per l'anno 2017 sono stati riesposti sulla base dei fattori di emissione utilizzati per il 2018



Sulla base di recenti report e studi scientifici a riguardo, le emissioni derivanti da autoveicoli sono generalmente in costante riduzione e nell'ambito delle emissioni complessive in aree metropolitane la maggior parte dei GHG (Greenhouse Gas) deriva da impianti termici e processi produttivi industriali.



## CONSUMI IDRICI

Nel 2018 le società del Gruppo ASTM hanno consumato complessivamente oltre 337 mila m<sup>3</sup> d'acqua.

In particolare, circa il 52% dell'acqua consumata è stata prelevata dall'acquedotto, oltre il 2% da fiume, circa il 30% da falda e oltre il 16% da cisterne.

### CONSUMI IDRICI DEL GRUPPO <sup>39</sup> (valori espressi in m<sup>3</sup>)

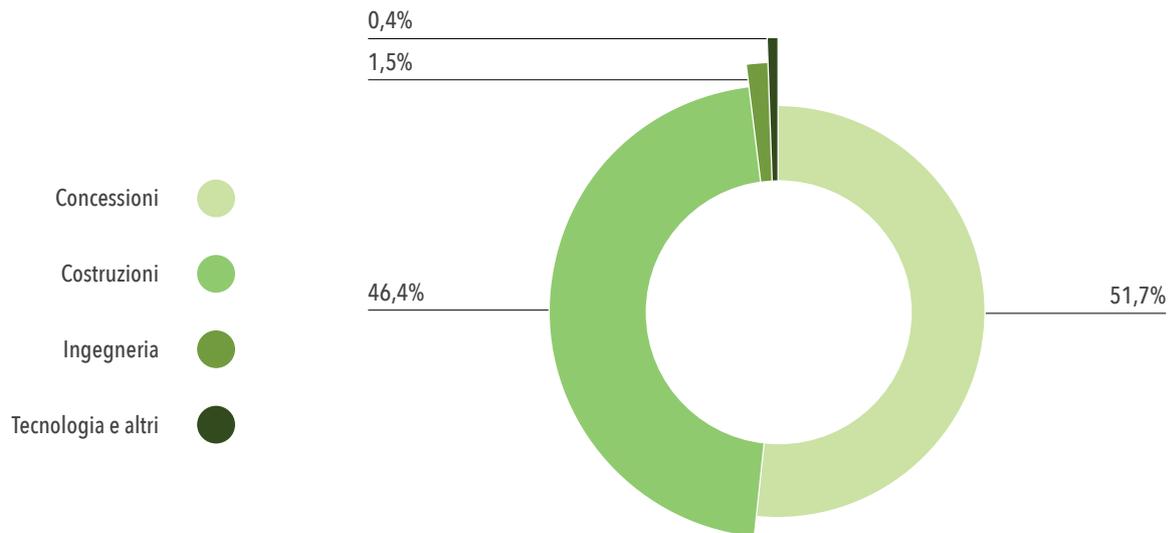
	2017	2018
	Volume	Volume
Prelievo dall'acquedotto	103.887	176.048
Prelievo da fiume	15.732	7.610
Prelievo da falda	28.253	97.499
Prelievo da cisterne	-	56.456
<b>Totale acqua</b>	<b>147.872</b>	<b>337.613</b>
<i>di cui Joint Operation</i>	-	80.807

<sup>39</sup> Alcuni dati relativi ai consumi idrici sono il risultato di stime effettuate secondo le migliori metodologie disponibili



### CONSUMI IDRICI DEL GRUPPO PER BUSINESS

(% espresse sui valori in m<sup>3</sup>)



Con riferimento al settore delle concessioni nei cantieri manutentivi si evidenzia un consumo pari a 174.532 m<sup>3</sup>, che rappresenta circa il 52% dei consumi totali del Gruppo.

Come evidenziato dal grafico il 46% circa dei consumi idrici interessano il settore delle costruzioni. In particolare, l'utilizzo di acqua

avviene principalmente nei cantieri, con un consumo di 156.695 m<sup>3</sup>.

L'utilizzo di acqua per i settori ingegneria e tecnologia risulta invece significativamente inferiore: si attesta ad un livello di 6.386 m<sup>3</sup>, prevalentemente destinati all'utilizzo nelle sedi operative.

## OTTIMIZZAZIONE DEI TRASPORTI

La politica di gestione dei trasporti di ASTM prevede la limitazione, per quanto possibile, degli spostamenti superflui e l'utilizzo di un parco auto aziendale con veicoli a basso impatto ambientale. Gli Uffici Flotte Aziendali (UFA) curano l'iter di acquisto, di vendita o di noleggio di tutti gli autoveicoli Aziendali. In questo contesto si cura l'espletamento delle pratiche amministrative relative agli autoveicoli di proprietà ed a noleggio. Il parco auto dato in uso ai dipendenti si divide tra benefit e auto di servizio, più le auto utilizzate dalla Sottosezione di Polizia Stradale per lo svolgimento del servizio di vigilanza autostradale.

UFA si impegna a responsabilizzare gli utilizzatori a mezzo Comunicazione Interna dove sono indicate le modalità per un corretto utilizzo del veicolo (evitare soste prolungate con motore acceso, rispetto del Codice della Strada con particolare riguardo ai limiti di velocità, astensione dalla guida se sotto l'effetto di farmaci o altro che potrebbero modificare lo stato ottimale dell'individuo, etc.).

La politica di gestione dei trasporti delle concessionarie prevede la limitazione, per quanto possibile, degli spostamenti superflui e l'utilizzo di un parco auto aziendale con veicoli a basso impatto ambientale.

L'utilizzo del car pooling è una delle modalità impiegate per l'ottimizzazione dei costi benefici per far sì che più persone possano

raggiungere la sede di lavoro utilizzando un solo veicolo.

### Costruzioni

Il parco mezzi di proprietà del settore costruzioni può essere suddiviso in tre categorie:

- autovetture per il trasporto di persone;
- furgoni e pulmini per il trasporto promiscuo di cose e persone;
- autocarri pesanti per il trasporto di merci ed attrezzature.

Relativamente alle autovetture la scelta tra l'acquisto o il noleggio, si basa su una stima dei chilometri annuali percorsi dalla figura che avrà in uso la stessa, privilegiando negli ultimi anni la soluzione a noleggio per un'ottimizzazione della gestione logistica ed economica del parco mezzi.

Si sta privilegiando l'utilizzo di auto di servizio in pool al cantiere, o ai diversi settori in sede, in un'ottica di contenimento dei costi ma soprattutto per favorire il rispetto verso l'ambiente, limitando le emissioni inquinanti.

Per la categoria dei furgoni e pulmini il raggiungimento del limite chilometrico imposto per le autovetture, non necessariamente implica la sostituzione, poiché potrebbero infatti aprirsi cantieri che necessitano di attrezzatura da portare totalmente a fine vita.

Infine, per la categoria autocarri pesanti, raramente vengono eseguiti trasporti di attrezzature e materiali con mezzi di proprietà, ma si preferisce affidarsi a società del Gruppo specializzate nei trasporti.



## RIFIUTI

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

La tipologia di rifiuti prodotti è disomogenea a causa della varietà dei business gestiti del Gruppo. Il quantitativo maggiore di rifiuti origina dal settore costruzioni (98,6 % del totale); a seguire il settore concessioni con l'1,4% della produzione e infine gli altri settori, che producono nel complesso solamente meno dell'1% del totale di rifiuti.

Nel 2018 il Gruppo ha prodotto e/o raccolto tramite il servizio di nettezza delle infrastrutture autostradali complessivamente circa 296 migliaia di tonnellate di rifiuti, con un decremento del 4% rispetto al 2017, per la quasi totalità non pericolosi.

Per il settore costruzioni i rifiuti prodotti sono tipicamente riconducibili alla tipologia da "costruzione e demolizione" non pericolosi e vengono avviati a recupero quasi per la loro totalità.

Nel 2018 la quasi totalità dei rifiuti prodotti dal Gruppo è stata riciclata e riutilizzata (98,2%), mentre circa il 1,8% è smaltito in discarica, incenerito o dismesso in altro modo.

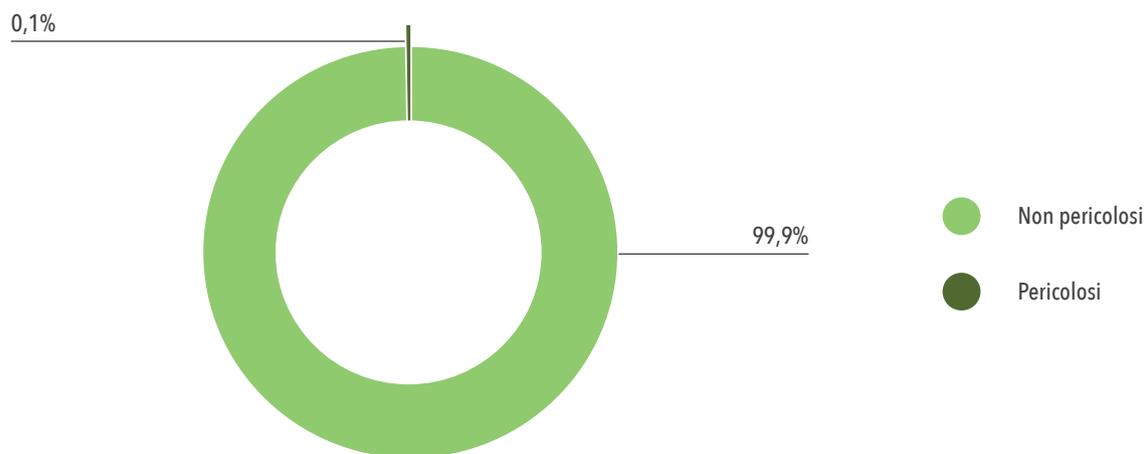
Lo smaltimento dei rifiuti è gestito tramite servizi municipali e ditte specializzate.

### RIFIUTI DEL GRUPPO PER METODO DI SMALTIMENTO

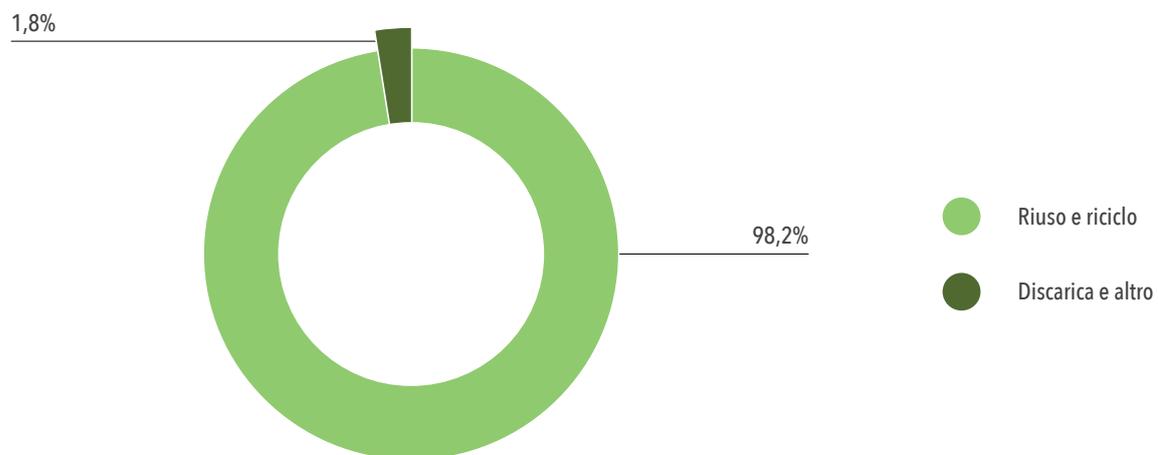
(valori espressi in tonnellate)

METODO DI SMALTIMENTO	2017				2018			
	Pericolosi	Non Pericolosi	Totale	% Totale	Pericolosi	Non Pericolosi	Totale	% Totale
Riuso	-	46.679	46.679	15,0 %	5	117.730	117.735	39,7 %
Riciclo	27	262.771	262.798	84,7 %	72	173.305	173.377	58,5 %
Recupero energetico	-	-	-	-	-	72	72	-
Incenerimento	-	-	-	-	1	1.190	1.191	0,4 %
Discarica	66	746	812	0,3 %	46	2.518	2.564	0,9 %
Altro	-	59	59	-	210	1.151	1.360	0,5 %
<b>Totale</b>	<b>93</b>	<b>310.255</b>	<b>310.348</b>	<b>100,0 %</b>	<b>333</b>	<b>295.966</b>	<b>296.300</b>	<b>100,0 %</b>
<i>di cui Joint Operation</i>	-	-	-	-	214	21.203	21.417	-

### RIFIUTI DEL GRUPPO PER TIPOLOGIA



### RIFIUTI DEL GRUPPO PER METODO DI SMALTIMENTO





## GESTIONE DEL RUMORE

**T**ra i settori di attività del Gruppo l'attenzione alla tematica del rumore riveste un ruolo particolarmente importante in relazione al business delle concessioni e delle costruzioni.

Con riferimento al settore delle concessioni, i veicoli in transito sulle infrastrutture di trasporto quali strade e autostrade rappresentano una fonte di inquinamento acustico ampiamente diffusa sul territorio e significativa, specialmente quando le infrastrutture si trovano in prossimità di centri abitati e agglomerati urbani. Consapevole del potenziale impatto negativo sulla collettività, il Gruppo ha avviato una ampia azione di misura, studio degli impatti, progettazione e costruzione delle opere di mitigazione. Il Gruppo è stato un precursore nell'utilizzo degli asfalti silenziosi che combinano l'effetto acustico della fonoassorbente con l'effetto drenante e relativi benefici per la sicurezza ed il comfort di guida in caso di pioggia.

Al 31 dicembre 2018 lungo le tratte autostradali del Gruppo sono installati circa 95 km di barriere antirumore.

Si evidenzia altresì che la grande maggioranza dei tratti autostradali all'aperto sono dotati

di pavimentazione drenante, caratterizzata da un conglomerato bituminoso ad alta percentuale di vuoti, che conferisce a tale tipo di pavimentazione anche proprietà fonoassorbenti. Nel complesso lo sviluppo della pavimentazione drenante/fonoassorbente ammonta a circa 712 km di rete autostradale. Il Gruppo ha una copertura di asfalto drenante di oltre il 70% della rete gestita dalle società concessionarie controllate da SIAS. La copertura non è totale poiché vengono escluse le aree in cui non è possibile l'intervento quali gallerie e tratti di montagna.

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, etc.) viene gestito in base alla localizzazione del cantiere, come da specifica istruzione operativa.

Qualora si tratti di unità locali mobili e/o temporanee, se fosse verificato il superamento dei limiti di zonizzazione acustica comunale, si presenterebbe una richiesta per apposta deroga al superamento presso lo Sportello Unico Attività Produttive (SUAP) o



il Comune territorialmente competente.

Se invece è un'unità locale operativa fissa (es. impianti di betonaggio o stabilimenti di prefabbricazione manufatti) ad essere considera-

ta in prossimità di recettori sensibili, vengono condotti studi di impatto acustico e valutazione del rispetto dei limiti, in cui vengono indicate le relative eventuali misure di contenimento al fine di minimizzare gli impatti.

## BARRIERE ANTIRUMORE

2018 (SVILUPPO IN KM)	
A4 Torino-Milano	25,1
A21 Torino-Piacenza	15,5
A6 Torino-Savona	7,7
A12 Livorno-Sestri Levante	23,8
A15 Parma-La Spezia	3,1
A33 Asti-Cuneo	8,4
A10 Savona-Ventimiglia	9,7
A5 Quincinetto-Aosta Ovest	2,0
<b>Totale</b>	<b>95,3</b>



### PROCEDURA "RUMORE VERSO L'ESTERNO" DI ITINERA

Nel Sistema di Gestione Integrata di Itinera è stata prevista un'istruzione operativa per la gestione del rumore. L'istruzione operativa Rumore verso l'esterno è una procedura il cui scopo è quello di stabilire le modalità operative e le responsabilità in relazione alla gestione ed al monitoraggio delle sorgenti di rumore verso l'esterno.

La procedura, che si applica alle sorgenti sonore fisse e mobili di rumore all'interno dei cantieri temporanei e mobili, ha le finalità di regolare le attività di controllo delle emissioni di rumore e assicurare che siano rispettati i limiti prescritti dalla normativa applicabile e assicurare il conseguimento

degli eventuali obiettivi e traguardi ambientali.

Dal punto di vista operativo il principale controllo da effettuarsi in cantiere per misurare l'impatto acustico è il rilievo fonometrico.

Il rilievo viene effettuato prima dell'apprestamento del cantiere al fine di caratterizzare acusticamente l'area da parte di un tecnico competente in acustica. Misurazioni periodiche durante l'esecuzione dei lavori assicurano il pieno rispetto della normativa prevista.

I fattori che influiscono sulle emissioni sonore di un cantiere sono molteplici (tipologia di lavorazioni in corso, condizioni meteo, rumori esterni al cantiere, etc.) e devono essere tenuti opportunamente d'acconto nella valutazione.



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

<sup>40</sup> L'analisi di rischio include gli aspetti geomorfologico, idraulico, idrogeologico, acustico, atmosferico.

**L**o 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 della rete autostradale e di costruzione di nuove tratte, le caratteristiche dell'ambiente con le esigenze della comunità e gli standard delle Istituzioni. Ogni intervento è sottoposto ad analisi e valutazione del rischio d'impatto ambientale<sup>40</sup>, questo permette di indirizzare la pianificazione, e la definizione dei progetti e i monitoraggi e controlli nelle fasi di costruzione ed esercizio.

## PROTEZIONE DEL TERRITORIO

Il territorio è considerato sempre più 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.

Durante il 2018, sono proseguiti i lavori per la realizzazione del nuovo collegamento diretto tra l'autostrada SALT e l'area archeologica dell'antica città di Luni in provincia di La Spezia - una delle più importanti del Paese - che comprende anche il Museo Archeologico Naturale. Al fine di valorizzare e facilitare l'accesso all'area archeologica, SALT ha realizzato il recupero di un'area degradata del quartiere prospiciente l'autostrada con interventi di mitigazione ambientale, la realizzazione di un nuovo parco tematico lungo l'itinerario verso l'area archeologica e la realizzazione di collegamenti e passerelle pedonali di accesso diretto.

Nell'ottica di uno sviluppo sostenibile delle infrastrutture stradali l'attenzione alla tematica del rumore riveste un ruolo particolarmente importante. Le concessionarie del Gruppo hanno quindi avviato da anni un'ampia azione

di misura, studio degli impatti, progettazione e costruzione delle opere di mitigazione. Nel 2018 sono proseguite quindi - secondo gli impegni definiti nei piani finanziari - 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.

Nelle fasi di costruzione ed esercizio il controllo degli impatti previsti sul territorio ed il controllo delle azioni di mitigazione poste in atto, è stato attuato anche attraverso la conduzione di specifiche attività di monitoraggio come previste dai Piani di Monitoraggio Ambientale definiti in fase progettuale. Nel corso del 2018 le attività di Monitoraggio Ambientale hanno in particolare interessato le autostrade A4, in coerenza con l'evoluzione dei lavori di ammodernamento dell'infrastruttura, ed A12, dove è stata attivata la fase di Corso d'Opera dei Monitoraggi Ambientali a presidio delle lavorazioni del nuovo svincolo di collegamento tra la A12 e la SS Aurelia nei pressi della barriera di esazione "Livorno".

## GESTIONE DEL RISCHIO IDROGEOLOGICO

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 2018 questo settore. Ad esempio, la società concessionaria S.A.V. ha messo a punto, in collaborazione con il Centro per la Protezione Civile dell'Università di Firenze, un sistema di monitoraggio integrato del rischio idrogeologico, instaurando a tal proposito un continuo dialogo con Enti Locali e tutti gli attori interessati dal fenomeno. 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 della A15. Nel corso del 2018 sono state effettuate per ciascun dissesto tutte le ricognizioni ed i rilievi secondo le frequenze definite e programmate con lo scopo di monitorare il trend evolutivo.

I dissesti considerati a rischio maggiore, oltre ai normali sopralluoghi annuali, vengono sottoposti a controlli molto più accurati mediante strumentazioni inclinometriche, piezometriche e fessurimetriche sulle strutture, installate a partire dal 2011 e tuttora attive, con registrazioni continue dei dati che consentono il monitoraggio del dissesto anche durante gli eventi critici, e la possibilità di effettuare il controllo stesso da remoto; tali dissesti vengono sottoposti inoltre ad un periodico controllo topografico annuale, effettuato da personale tecnico specializzato della SALT 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; ad esempio, nel corso del 2018, è stata realizzata la sistemazione del dissesto della frana denominata "F58 Valico" mediante un'opera di difesa rispetto alla caduta di massi sulla carreggiata autostradale con reti chiodate e la regimentazione idraulica di accumuli d'acqua ai piedi di pendici instabili quale ad esempio la regimentazione in corrispondenza della frana F55 Casaline con accumulo proprio al piede del rilevato autostradale (entrambe le frane sulla sull'Autostrada A15 della Cisa).

## RIDUZIONE DEL CONSUMO DI SUOLO

In relazione alla riduzione del consumo di suolo e alla tendenza generale a livello europeo in merito al riutilizzo delle risorse, nonché grazie all'introduzione di nuove normative specifiche, 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 su cui insistono le nuove infrastrutture.

Nella realizzazione del TiBre - Lotto I, ad oggi in corso, nel rispetto delle indicazioni progettuali e normative, si procede allo scavo dei materiali, al loro (eventuale) stoccaggio e al loro reimpiego - sempre all'interno dell'opera - per la realizzazione di rilevati, riempimenti, finiture.

Allo stesso modo, in ambito progettuale, con particolare riferimento alla viabilità di adduzione al casello autostradale di Parma Ovest Variante alla SP 357R in prossimità dell'abitato di Noceto, per cui è stato redatto nel 2018 il Progetto Esecutivo, nel rispetto di quanto previsto dalla normativa, si è provveduto ad effettuare una caratterizzazione dei terreni interessati dagli scavi nell'ottica di prevedere un reimpiego pressoché totale degli stessi. Essendo inevitabile, si è prevista la richiesta a cave già in



## TRATTAMENTO DELLE ACQUE

Nell'ambito degli interventi di adeguamento ai sensi D.Lgs. 264/06 in corso presso le gallerie Cadibona e Montezemolo (Autostrada dei Fiori Tronco A6) sono in fase di realizza-

zione gli impianti di trattamento per le acque di prima pioggia. Lo scopo di tali impianti è di provvedere a raccogliere e allontanare le acque di dilavamento provenienti dalla piattaforma autostradale, nonché i liquidi infiammabili e/o tossici.



essere o in fase di chiusura senza ricorrere ad aprirne di nuove.

L'impegno per la riduzione del consumo di suolo è testimoniato anche dal ripristino e valorizzazione di quelle porzioni di territorio che, interessate dai cantieri, hanno subito la perdita, il degrado e la frammentazione degli habitat ed il consumo di suolo.

Infine, si segnala l'introduzione, nei disciplinari di gara per lavori e manutenzioni, di criteri di selezione ambientali orientati in particolare all'analisi del ciclo di vita, al contenimento delle emissioni ed al riutilizzo dei materiali di risulta.

## TUTELA DELLA BIODIVERSITÀ

L'impegno per la tutela della biodiversità è testimoniato dalla progettazione, e successiva 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 caratterizzata, secondo indicazioni di legge, da requisiti definiti e dimostrabili.

In particolare, nel corso del 2018 sono stati portati a termine i lavori di realizzazione degli interventi a verde previsti per il miglioramento paesaggistico dell'Autostrada S.A.T.A.P. A4 Torino - Milano lungo il tratto che si snoda da Novara a Rho con la messa a dimora di circa 30.000 piante.

Nell'ambito delle convenzioni di durata decennale stipulate da S.A.T.A.P. con l'Università degli Studi di Torino, sono proseguite nel corso del 2018 le attività orientate alla realizzazione di impianti sperimentali di opere a verde volte alla riqualificazione paesaggistica e alla rinaturalizzazione di aree degradate sottoposte alle attività di cantierizzazione legate alla costruzione dell'ammodernamento autostradale in diversi comuni.

Nel corso del 2018 hanno altresì preso avvio i lavori di realizzazione delle opere a verde previste nell'ambito della costruzione del nuovo svincolo di collegamento tra la A12 e la SS Aurelia nei pressi della barriera di esazione di Livorno per compensare le trasformazioni prodotte dal progetto nei confronti del qua-

dro paesaggistico e naturalistico in coerenza con le indicazioni del Parco di Migliarino San Rossore e Massaciuccoli, finalizzate al sostegno delle condizioni di biodiversità.

Le progettazioni hanno riguardato l'Autostrada Torino - Milano, con la previsione di interventi di naturalizzazione nella zona in corrispondenza all'attraversamento del fiume Olona, attraverso l'impiego di gruppi arboreo arbustivi autoctoni e la realizzazione di un intervento di miglioramento selvicolturale presso l'area boscata esistente, e la Variante alla SP 357R in prossimità dell'abitato di Noceto, dove la scelta delle specie vegetali da utilizzare è stata fatta sulla base dell'analisi della vegetazione potenziale della fascia fitoclimatica di riferimento, consentendo di diminuire anche gli oneri della manutenzione.

Da uno studio condotto nel 2018 sulla valutazione delle criticità generate dall'infrastruttura lungo il collegamento A33 Asti - Cuneo, nel tratto dove il tracciato in progettazione si sviluppa in destra orografica della Valle del Tanaro e interessa principalmente la zona collinare dei comuni di La Morra e Verduno - rilievi collinari della Bassa Langa - e il fondovalle, è risultato che le principali problematiche permanenti e temporanee riguardano la frammentazione dei corridoi di volo dei chiroteri (o pipistrelli) della colonia riproduttiva di Santa Vittoria d'Alba e più in generale dell'attività di volo e foraggiamento dei chiroteri.

Allo scopo di ridurre l'effetto di frammentazione e la possibile conseguenza di aumento della mortalità stradale occorre garantire degli attraversamenti sicuri e una adeguata connessione degli habitat. Il progetto ha previsto quindi di utilizzare quale struttura di connettività l'attraversamento del canale Enel. Gli elementi scatolari (passaggi in cemento armato sotto la carreggiata autostradale), infatti, se di dimensioni adeguate e correttamente integrati nel paesaggio sono le strutture che presentano la maggiore efficacia per l'attraversamento di infrastrutture viarie da parte dei chiroteri. Questi devono essere sufficientemente alti (oltre 3 metri) e sufficientemente larghi (oltre 8 metri) per garantire il loro utilizzo da parte di chiroteri anche di grosse dimensioni.

Il progetto ha previsto altresì la presenza di elementi guida a scalare e di schermature opache laterali all'infrastruttura (su entrambi i sensi di marcia e per una lunghezza adeguata) per favorire l'abbassamento della traiettoria di volo.

Il tema della permeabilità ecologica delle infrastrutture nei confronti della fauna trova sempre un'attenzione particolare nelle progettazioni dove, con l'occasione, vengono appositamente studiati specifici interventi di deframmentazione.

Si ricorda ad esempio la realizzazione di sei manufatti scatolari di dimensioni elevate (3 metri per 2 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

ed alla viabilità secondaria, nel corpo stradale delle infrastrutture del Gruppo possono essere individuati più di 600 manufatti che per dimensione e localizzazione possono assolvere alla funzione di passaggio faunistico. Tombini con dimensioni a partire da 1,5 metri per 1,5 metri, collocati in zone caratterizzate da evidenti elevati livelli di biodiversità (boschi) o in zone caratterizzate da strutture lineari boschive associate o meno alla presenza di canali, possono infatti consentire il passaggio degli animali.

## RICARICA ELETTRICA

Con riferimento al settore autostradale, tutte le concessionarie del Gruppo SIAS facendo riferimento a una nota del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti (MIT) e in ottemperanza al D.Lgs. n. 257 del 16/12/2016, hanno trasmesso nel corso del 2018 il Piano di Diffusione di carburanti alternativi ivi compresi i sistemi di ricarica



## RICICLO E FUTURO: IL TECNOSUOLO

Con riferimento alla rinaturalizzazione di aree degradate sottoposte alle attività di cauterizzazione si segnala in particolare l'avvio nella primavera 2018 di una sperimentazione in un'area sita in località Vicolungo che ha previsto di indagare la risposta di 1.120 alberi forestali all'utilizzo di un nuovo tipo di "tecnosuolo" generato a partire da mirate tipologie di rifiuti che sono risultati, dopo approfondite caratterizzazioni, idonei sotto l'aspetto ambientale e agronomico.

Il tecnosuolo utilizzato per la sperimentazione è stato prodotto a partire da sedimenti alluvionali di tipo limo argilloso, limoso o limo sabbioso ai quali sono stati aggiunti i pedomateriali, ossia tutti quei materiali che possiedono affinità ambientale, pedologica ed agronomica utile per la produzione dei suoli ricostruiti e le cui proprietà sono durature nel tempo (scarti di produzione, rifiuti industriali, fanghi di dragaggio di dighe e di lavorazione della cellulosa e del

legno, scarti di potatura, ecc). Da un punto di vista tecnologico la ricostruzione del suolo opera sulla base di un trattamento chimico meccanico che comporta la pre-miscelazione dei componenti coinvolti, una successiva disgregazione, un'eventuale azione di policondensazione della sostanza organica mediante l'aggiunta di acidi umici e fulvici ed una successiva ricostruzione operata da elementi meccanici che agiscono comprimendo il materiale stesso.

L'intera area di Vicolungo è stata preparata attraverso la rimozione dello strato di materiale stabilizzato fino al raggiungimento della parte profonda del sottosuolo originale il quale è stato decompattato e miscelato con uno strato di ghiaia per migliorarne la struttura e facilitarne il drenaggio; suddivisa poi in quattro particelle sperimentali dove, in tre è stato riportato il suolo ricostruito e in due casi miscelato con differenti quantitativi di sabbia mentre in una è stato aggiunto del compost per riequilibrare il contenuto organico, sono state successivamente messe a dimora vari tipi di piante forestali.



elettrica, di Gas Naturale Compresso (GNC) e Gas Naturale Liquefatto (GNL), relativo alle tratte autostradali di competenza. I suddetti Piani evidenziano lo stato attuale ed il programma di diffusione dei sistemi di ricarica elettrica all'interno delle Aree di Servizio.

Sulla S.A.T.A.P (tronco A4) nel mese di dicembre 2018, è stata messa in funzione una colonnina per la ricarica elettrica "veloce" nell'area di servizio di Rho sud. La colonnina

è gestita tramite un accordo Q8-Enel, che si inserisce all'interno del progetto EVA+, il quale prevede un numero importante di colonnine in Italia ed in Austria.

Si tratta di un impianto molto versatile e tecnologicamente neutro, poiché compatibile con la maggior parte delle auto elettriche presenti sul mercato. Esso è dotato di una potenza di 50kW il che consente ricariche "veloci", vale a dire in tempi compatibili con una sosta per un pranzo nell'area di servizio.



## RICARICA ULTRARAPIDA

SIAS, in collaborazione con le singole concessionarie, ha eseguito specifiche analisi relative ai possibili sviluppi ed implementazioni di sistemi di ricarica elettrica ultrarapida (potenze superiori a 150 kW), attivando a tal fine una collaborazione con IONITY, joint venture tra Bmw, Daimler, Ford

e Volkswagen con Audi e Porche che ha come scopo l'installazione di stazioni di ricarica dei veicoli elettrici (EV) ad alta potenza sulla rete autostradale europea. In particolare, per S.A.V. è stato avviato, previa comunicazione al concedente MIT, un "Progetto Sperimentale" per la realizzazione di sistemi di ricarica elettrica sull'Area di Servizio Les Illles de Brissogne Nord.



## RIUTILIZZO MATERIALI

Per garantire uno sviluppo sostenibile nella fase di riassetto autostradale, il Gruppo si impegna a promuovere l'utilizzo di materie prime innovative a ridotto impatto ambientale. In tal senso si è espresso anche il legislatore italiano che ha inserito il concetto di sostenibilità nel D.Lgs. 18/04/2016 n.50 relativamente al Codice degli appalti. Una progettazione strategica, alla luce delle vigenti normative, implica un criterio di scelta dei materiali che prende in considerazione aspetti come la riciclabilità, l'equivalenza delle prestazioni, la convenienza economica e la reperibilità sul mercato/territorio/cantiere.

In questo contesto si vanno a definire i CAM (Criteri Ambientali Minimi) ovvero i requisiti base, superiori alle pre-

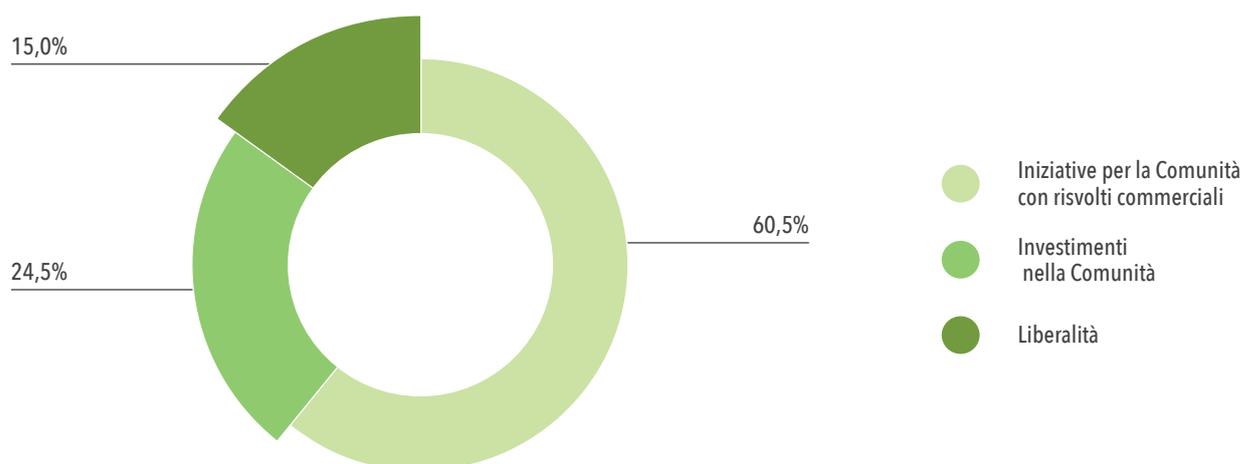
visioni di legge, per qualificare gli acquisti e gli approvvigionamenti preferibili dal punto di vista della sostenibilità anche grazie alla qualificazione dei progettisti, all'impiego di materiali riciclati o recuperati, nel sottofondo e nella pavimentazione. Nelle fasi di progettazione ed esecuzione autostradale tali criteri sono così riassumibili:

- La qualificazione dei progettisti (esperienza e competenza)
- L'impiego di materiali riciclati o recuperati (nel sottofondo della pavimentazione)
- L'impiego di terre e rocce da scavo recuperate in situ
- La riduzione delle temperature di stesa
- L'impiego di sistemi atti a ridurre l'inquinamento dell'aria, delle acque, del suolo dovuto al traffico
- L'impegno di tecniche di manutenzione degli strati superficiali alternative al rifacimento.

## LIBERALITÀ E SPONSORIZZAZIONI

Il Gruppo ASTM, consapevole che le relazioni con la comunità locale rappresentano un'importante leva per la creazione di valore, le coinvolge sviluppando 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 o/e finanziare progetti e iniziative con un impatto significativo sulle aree in cui opera.

### TIPOLOGIA DI INIZIATIVE





Tra le iniziative per la comunità il Gruppo include:

- Liberalità: iniziative di supporto occasionale ad organizzazioni sociali, ambientali e comunitarie attraverso l'erogazione di contributi (es. donazione a scopi benefici e ad associazioni no profit);
- Iniziative per la Comunità con risvolti commerciali: attività svolte dal settore commerciale nel territorio che hanno un risvolto sociale (es. eventi e altre attività in favore della comunità; iniziative a supporto della ricerca scientifica).

Nel 2018 il Gruppo ha erogato liberalità e ha investito nella comunità per un ammontare di circa 459.000 euro, mentre il valore per il 2017 era circa pari a 415.026 euro.

In particolare, il Gruppo ASTM ha finanziato, tra le altre cose, il Derthona Basket (circa 120 mila euro) e l'oncoematologia pediatrica alla città della salute e della scienza di Torino (10 mila euro). Il Gruppo Halmar ha finanziato, tra le altre cose, il Fondo Memoriale di Papa Francesco, Borse di studio del Collegio Domenicano, il Rutgers University e il Centro di Crossroads per Bambini (il totale dei contributi di Halmar ammonta a 115 migliaia di euro).

Il Gruppo ASTM ritiene le relazioni con la comunità un valore imprescindibile per il proprio business.

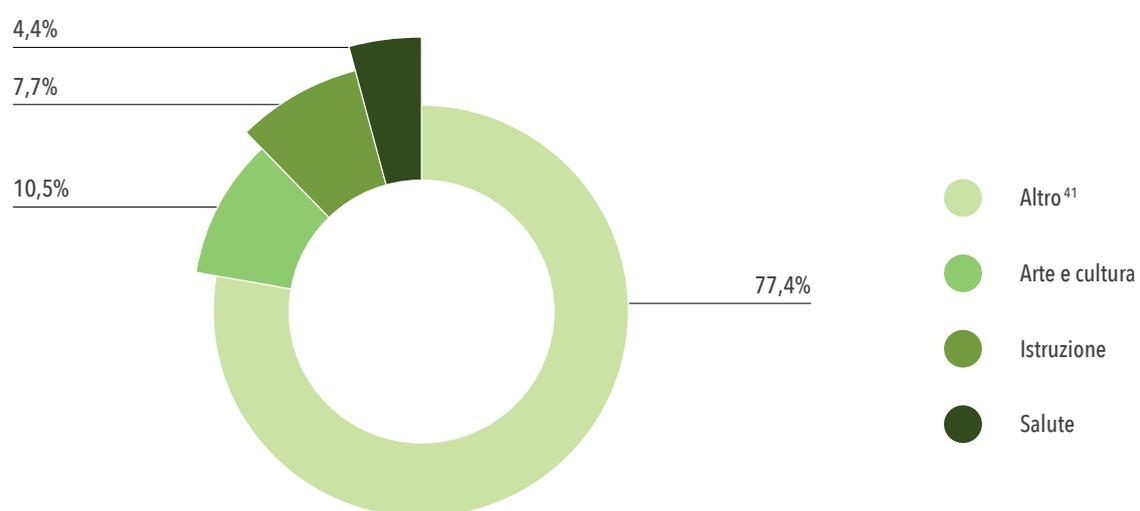
Per questa ragione, si attiva per istaurare rapporti duraturi realizzando iniziative e progetti che possano arricchire il territorio sia dal punto di vista sociale che culturale. In particolare, il Gruppo riconosce nello sport un importante promotore della crescita del territorio e dello sviluppo dei giovani.

Inoltre, dalla stagione sportiva 2017/2018 Itinera S.p.A., con un contributo di 50.000 euro, è main sponsor del CUS Ad Maiora Rugby 1951. La squadra del CUS Torino, Centro Universitario Sportivo torinese, partecipa al campionato di serie A sia a livello femminile che maschile. Itinera offre ai ragazzi più meritevoli l'occasione di iniziare uno stage all'interno della società, occasione unica per conoscere da vicino la realtà aziendale.

Il Gruppo supporta l'ENPA, Ente Nazionale Protezione Animali, nella diffusione della campagna antiabbandono tramite il rilascio di tessere Viacard gratuite ai volontari impiegati nelle operazioni di soccorso.



## AMBITO DI DESTINAZIONE



<sup>41</sup> La voce altro è comprensiva principalmente di finanziamenti ad iniziative dedicate allo sport



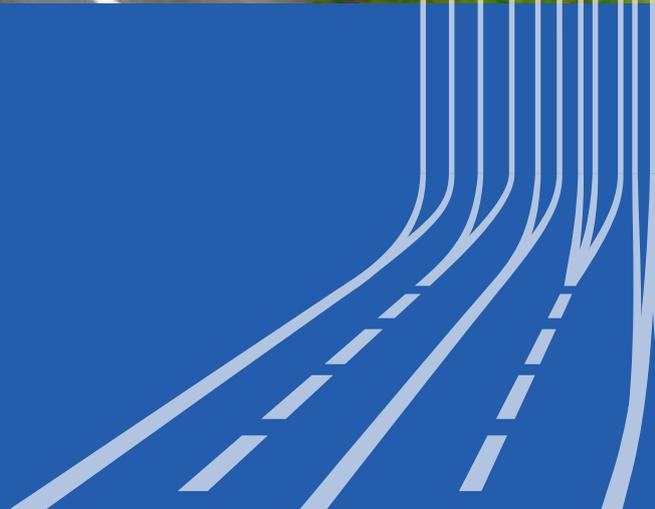
Il Gruppo considera come liberalità le attività brevi o contributi a tantum a favore di organizzazioni non governative e no-profit, come investimenti nella comunità le iniziative di lunga durata volte a risolvere problemi socio-

economici nella comunità dove l'azienda opera e come iniziative per la comunità con risvolti commerciali le iniziative svolte al fine di promuovere il brand e la corporate identity con un risvolto sociale.





# I nostri business



## CONCESSIONI AUTOSTRADALI

**TERZO OPERATORE**  
AUTOSTRADALE AL MONDO

**PRINCIPALE OPERATORE**  
AUTOSTRADALE NORD-OVEST ITALIA



**4.156 KM**

DI RETE IN CONCESSIONE IN ITALIA,  
BRASILE E REGNO UNITO

1.423 KM DI RETE IN ITALIA

2.649 KM DI RETE IN BRASILE

84 KM DI RETE NEL REGNO UNITO

**1,2 MILIARDI DI EURO**  
DI RICAVI NEL 2018



**712 KM** CIRCA  
RETE AUTOSTRADALE DOTATA DI  
PAVIMENTAZIONE DRENANTE/  
FONOASSORBENTE

**OLTRE L'85% DI RIFIUTI  
RICICLATI**



**TRA I MAGGIORI  
INVESTITORI PRIVATI**

NEL SETTORE DELLE INFRASTRUTTURE  
DI TRASPORTO IN ITALIA





In particolare SIAS gestisce, attraverso le proprie società controllate, le seguenti tratte autostradali in regime di concessione:

A4: Torino-Milano (gestita da S.A.T.A.P. S.p.A.) della lunghezza di circa 130 km

A21: Torino-Piacenza (gestita da S.A.T.A.P. S.p.A.) della lunghezza di circa 168 km<sup>42</sup>

A21: Piacenza - Cremona - Brescia (gestita da Autovia Padana S.p.A.) della lunghezza di circa 117 km

A10: Savona-Ventimiglia (gestita da Autostrada dei Fiori S.p.A.) della lunghezza di circa 113 km

A6: Torino-Savona (gestita da Autostrada dei Fiori S.p.A.) della lunghezza di circa 131 km

A12: Sestri Levante - Livorno; Viareggio -Lucca, Fornola-La Spezia (gestita da SALT p.A.) per un totale di circa 155 km

A15: La Spezia - Parma (gestita da SALT p.A.) della lunghezza di circa 182 km

A5: Quincinetto-Aosta (gestita da S.A.V. S.p.A.) della lunghezza di circa 60 km

A33: Asti-Cuneo (gestita da Autostrada Asti Cuneo S.p.A.) della lunghezza di circa 78 km

Inoltre esercita il controllo congiunto delle seguenti tratte concessionarie:

ATIVA - Tangenziale di Torino, Torino-Quincinetto, Ivrea-Santhià e Torino-Pinerolo (156 km)

TE - Tangenziale Esterna di Milano (32 km)

Infine detiene una partecipazione di collegamento nelle seguenti concessionarie:

S.I.T.A.F - Autostrada Torino - Bardonecchia e Traforo del Frejus (94 km)

SITRASB - Società Italiana Traforo del Gran San Bernardo (13 km)

A69 Carlisle - Newcastle (UK) (84 km)

<sup>42</sup> Concessione scaduta e in gestione di S.A.T.A.P. S.p.A. in regime di prorogatio



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 2.649 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 (135 km)

Ecovia Comiho do Mar che collega Curitiba al porto di Paranagua (137 km)

Ecocataratas che collega Parana al c.d. Triple Border, Brasile, Argentina, Paraguay (387 km)

Ecosul che collega Pelotas, Porto Alegre e Porto del Rio Grande (457 km)

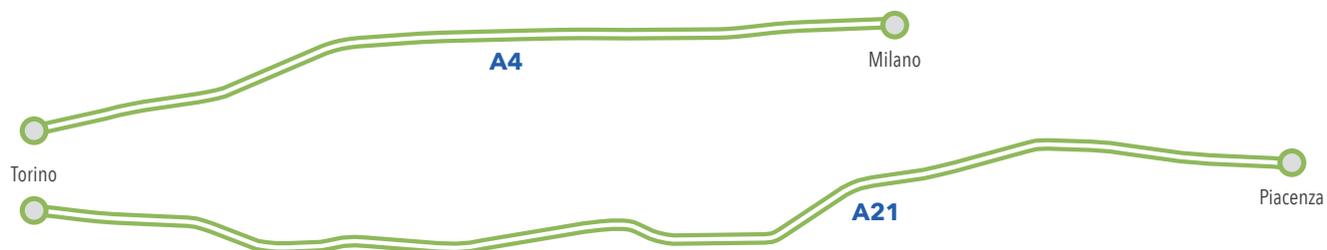
Ecoponte che collega Rio de Janeiro con Niteroi (23 km)

Rodoanel Norte che collega San Paolo e Northern Ring Road (48 km)

ECO050 che collega Cistalina (Goiás) a Delta (Minas Gerais) (437 km)

ECO135 Montes Claros (Minas Gerais) (364 km)

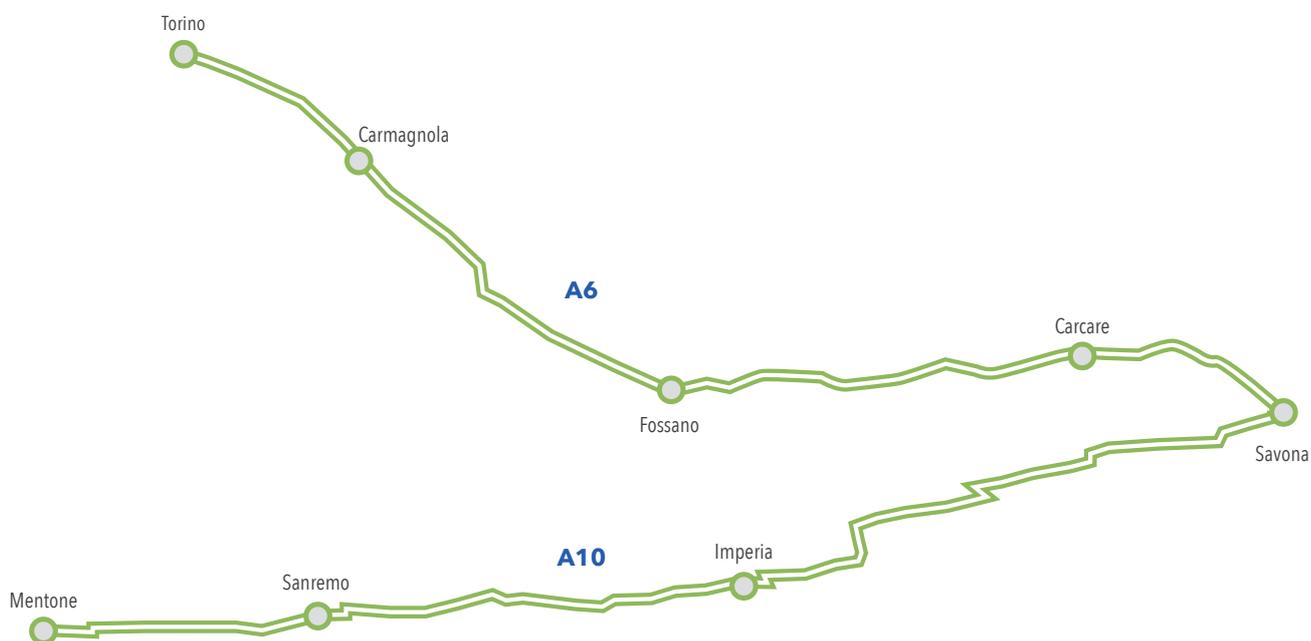
## LE NOSTRE CONCESSIONARIE AUTOSTRADALI<sup>43</sup>



### 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>44</sup>.



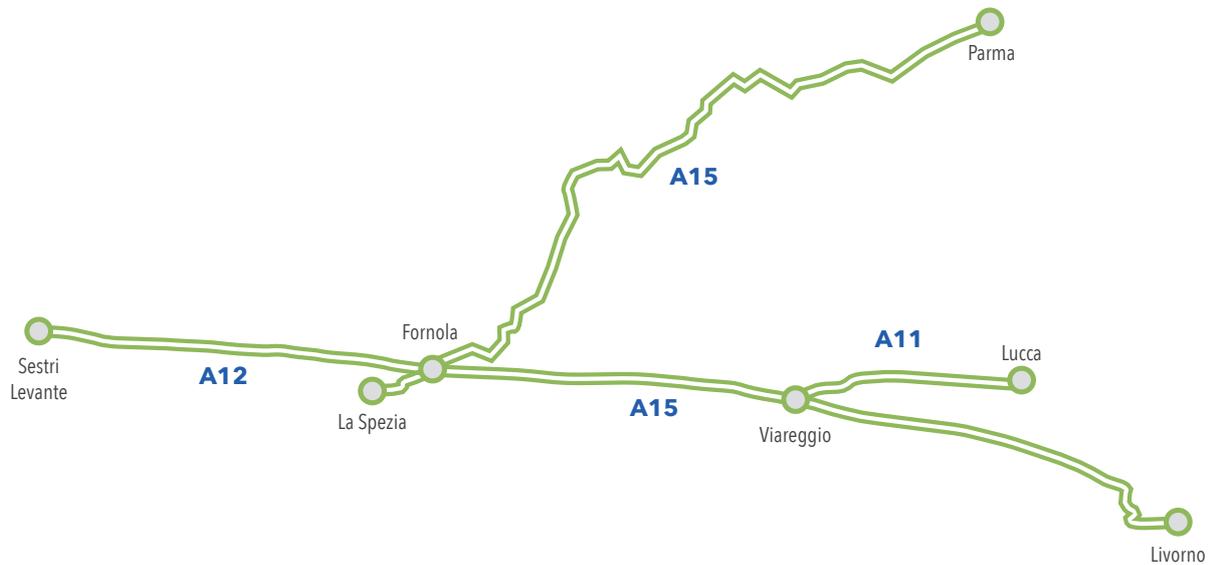
### Autostrada dei Fiori S.p.A.

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

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

<sup>43</sup> Controllate direttamente

<sup>44</sup> Concessione scaduta e in gestione di S.A.T.A.P. S.p.A. in regime di prorogatio



### Società Autostrada Ligure Toscana - SALT p.A.

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

- A12 Sestri Levante - Livorno; Viareggio-Lucca; Fornola-La Spezia per un totale di 154 km;
- A15 La Spezia - Parma per un totale di 182 km.



### 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 A5SS27 del Gran San Bernardo (A5).



### 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, tra loro connessi da un tratto di 20 km dell'autostrada A6 Torino-Savona, da Marene a Massimini.



### 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 89 km, 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 chilometri.



## L'OBIETTIVO DEL GRUPPO È DI DIVENTARE LEADER NELLA GESTIONE DELLE CONCESSIONI AUTOSTRADALI IN ITALIA E ALL'ESTERO



### VISION

Essere tra le principali concessionarie mondiali in termini di eccellenza nella gestione delle autostrade.



### MISSION

Offrire ai nostri clienti globali una esperienza di mobilità distintiva caratterizzata da una guida sicura e confortevole, al tempo stesso garantendo un alto livello di informazione e una gestione efficace ed efficiente dell'infrastruttura e delle emergenze.

Nel corso dell'esercizio 2018 gli investimenti in beni autostradali ammontano complessivamente a 450 milioni di euro, di cui circa 301 milioni di euro relativi all'acquisizione della concessione della tratta A21 Piacenza-Cremona-Brescia e 149 milioni di euro ad investimenti nel corpo autostradale. La variazione intervenuta nell'importo degli investimenti in infrastrutture autostradali effettuati dal Gruppo rispetto al precedente esercizio (190 milioni di euro), è la risultante del sostanziale completamento dei lavori relativi alla tratta A4 Torino-Milano compensato dagli investimenti realizzati sul Tronco A21 Piacenza-Cremona-Brescia. Si evidenzia inoltre che le cattive condizioni atmosferiche che hanno caratterizzato i primi mesi del 2018 hanno comportato un rallentamento - rispetto a quanto pianificato - dei lavori di realizzazione del 1° lotto del "Corridoio plurimodale Tirreno - Brennero" (c.d. "TiBre") relativi al Tronco A15. I 149 milioni di euro investimenti nel corpo autostradale si riferiscono a SALT Tronco A15 per 64 milioni di euro essenzialmente relativi alla realizzazione del TiBre, all'adeguamento dei viadotti ai requisiti antisismici richiesti dalla normativa vigente per 21 milioni e all'adeguamento delle gallerie alle prescrizioni del D.Lgs. 264/2006 per 11 milioni di euro. Sono stati inoltre implementati 14 km di nuove reti di recinzione e di protezione per prevenire la presenza di animali sull'asse autostradale.

## IL NOSTRO IMPEGNO PER LA SICUREZZA STRADALE

Le strade progettate, costruite e gestite dalle concessionarie del Gruppo 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 qualificante del processo di progettazione e gestione.

In linea a quanto previsto dai principi guida alla base del "Piano di Azione sulla sicurezza stradale delle Nazioni Unite per il Decennio 2011-2020" e del Manuale per la Sicurezza Stradale dell'Associazione Mondiale della Strada, risulta evidente che solo attraverso un approccio sistemico alla sicurezza stradale ("safe system approach") si possano superare i confini di una pura aderenza formale alla norma, riconoscendo la necessità di integrare una pluralità di aspetti, da quelli tecnici a quelli psicologici alla base del comportamento dell'utente, alla gestione in sicurezza della strada.

Le concessionarie del Gruppo SIAS hanno da tempo compreso la necessità di adotta-

re tale approccio sistemico, attraverso:

- 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 di ponti e viadotti, controlli e monitoraggio di opere in sotterraneo 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.



## MONITORAGGIO DELLO STATO DELLE INFRASTRUTTURE AUTOSTRADALI

Le società concessionarie controllate dal Gruppo hanno definito ed implementato una metodologia 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 lo stato "attuale" delle opere, preve-

derne ragionevolmente quello futuro e, in tal modo, pianificare con tempestività ed efficacia gli interventi necessari.

A tal fine, oltre agli ordinari controlli previsti dai contratti di concessione, si prevede una vigilanza interna "continua" ed ulteriori verifiche esterne periodiche ed approfondite, che forniscono alla Direzione Tecnica tutte le risultanze sullo stato dell'infrastruttura, consentendo la determinazione di un indice di priorità degli interventi da effettuare secondo una scala temporale. Le valutazioni determinate attraverso il suddetto sistema di controllo vengono poi sottoposte alla validazione di un soggetto esperto esterno.

Una volta confermate le priorità, si procede alla pianificazione degli interventi, attività a sua volta sottoposta alla validazione di un ul-



teriore soggetto terzo qualificato. Si precisa che per ogni fase in cui è previsto l'intervento di esperti esterni le società si avvalgono di consulenti altamente qualificati, scelti tra le eccellenze presenti in Italia e in Europa.

Conclusa la fase di definizione delle priorità 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, saranno 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 industriale per la sicurezza delle infrastrutture che, grazie alla combinazione delle tecniche più avanzate di ingegneria civile unite alla matematica applicata, nonché tramite tecnologie di monitoraggio innovative e sistemi avanzati di *cognitive cloud computing*, si pone l'obiettivo di migliorare la qualità e la sicurezza delle opere, estendendone la vita utile e riducendone i costi di gestione.

La metodologia è quindi caratterizzata da un approccio integrato e 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 progettuali e l'invecchiamento dell'opera, così da consentire la conseguente programmazione degli interventi atti ad

assicurarne la sostenibilità nel tempo.

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. I dati sono raccolti nel cloud, dove le misurazioni in tempo reale dei parametri strutturali principali sono confrontate con i risultati attesi, calcolati con il modello matematico della struttura, per rilevare tempestivamente eventuali criticità dell'opera.

Ad oggi, sono stati installati sistemi e apparati su 8 ponti della rete gestita dal Gruppo con la previsione di pervenire fino a 100 installazioni nel corso del 2019 e, a seguire, di completare l'implementazione del sistema su tutte le restanti strutture gestite.

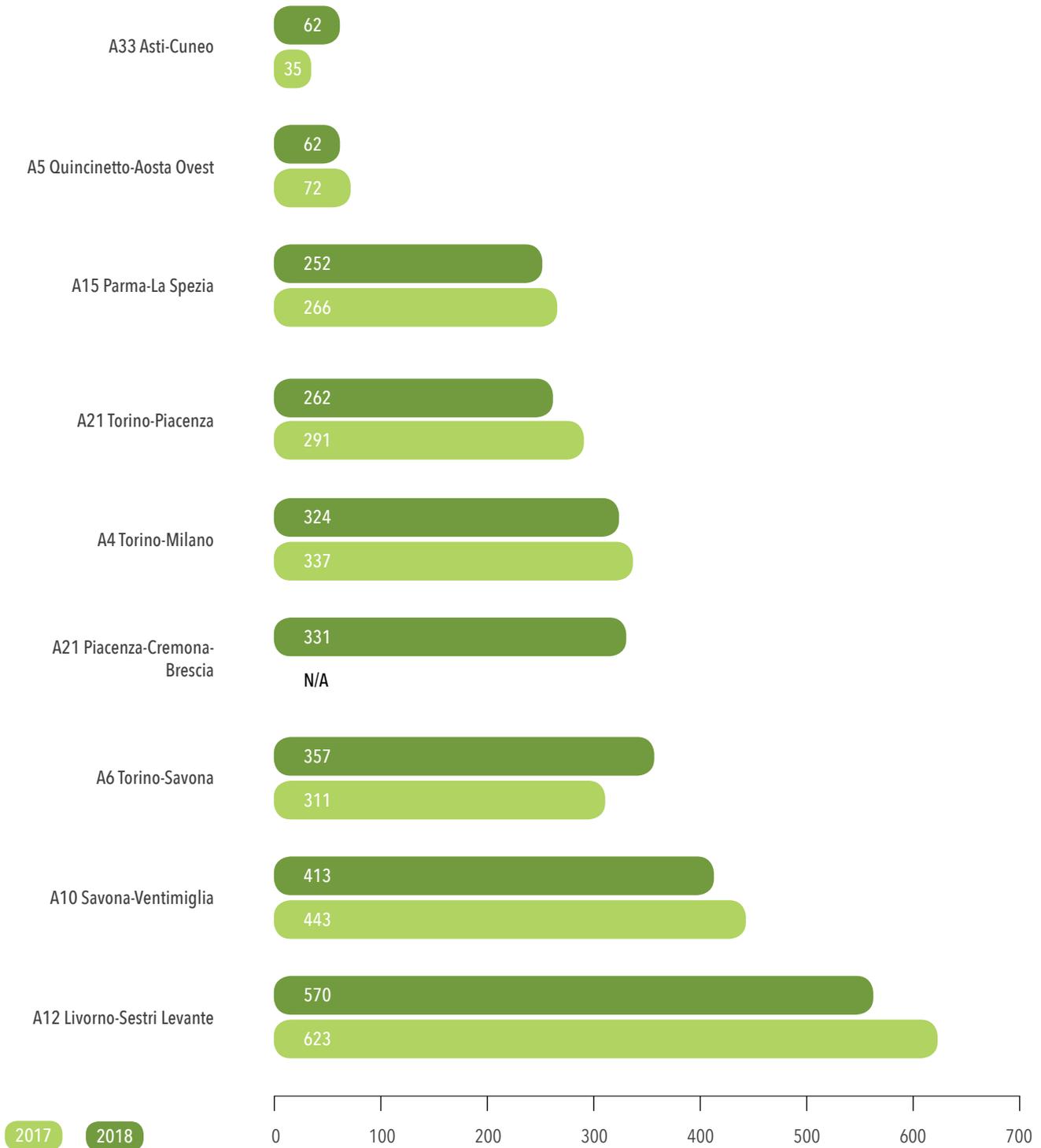
Considerata l'importanza dello sviluppo delle metodologie e delle tecnologie sopra descritte in relazione alla gestione delle infrastrutture del Gruppo e tenuto conto delle opportunità che possono derivare dal progetto nell'ambito dell'industria della sicurezza, in tale progetto il Gruppo intende mettere 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 nel campo dell'ingegneria.





### NUMERO DI INCIDENTI AUTOSTRADALI SULLA RETE SIAS



Nel 2018 si contano sulla rete delle società concessionarie controllate dal Gruppo un totale di 2.633 incidenti, di cui 36 mortali (include un incidente mortale avvenuto sulla tratta A21 Piacenza-Cremona-Brescia in data antecedente all'efficacia, in capo alla controllata Autovia Padana, del contratto di concessione), con 1.286 feriti e 44 decessi.

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

### TASSO INCIDENTI MORTALI SULLA RETE SIAS

(Tasso anni 1998-2018, n. di incidenti mortali/percorrenza in milioni di veicoli-km\*100)

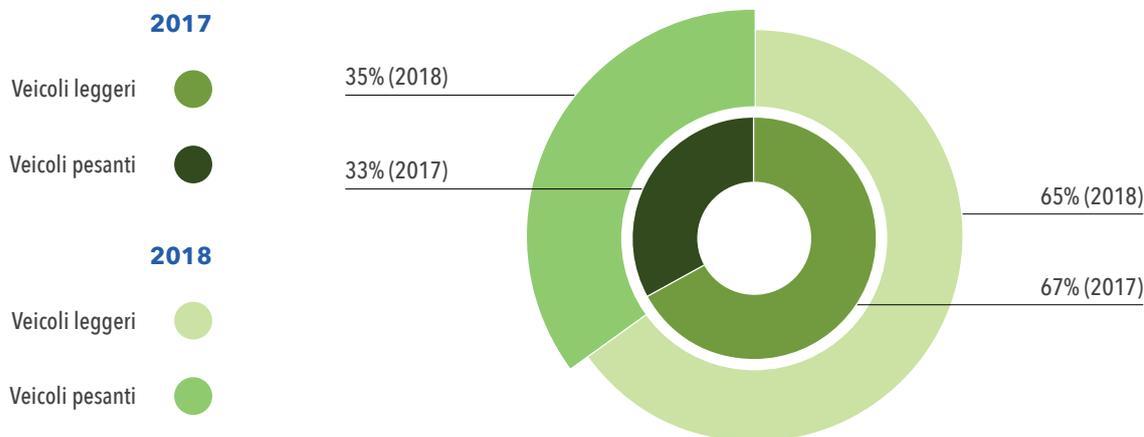


Hanno contribuito:

Miglioramento della sicurezza dell'infrastruttura

Sviluppo della campagna per la sicurezza stradale Autostradafacendo

### INCIDENTI PER TIPOLOGIA DI VEICOLO COINVOLTO



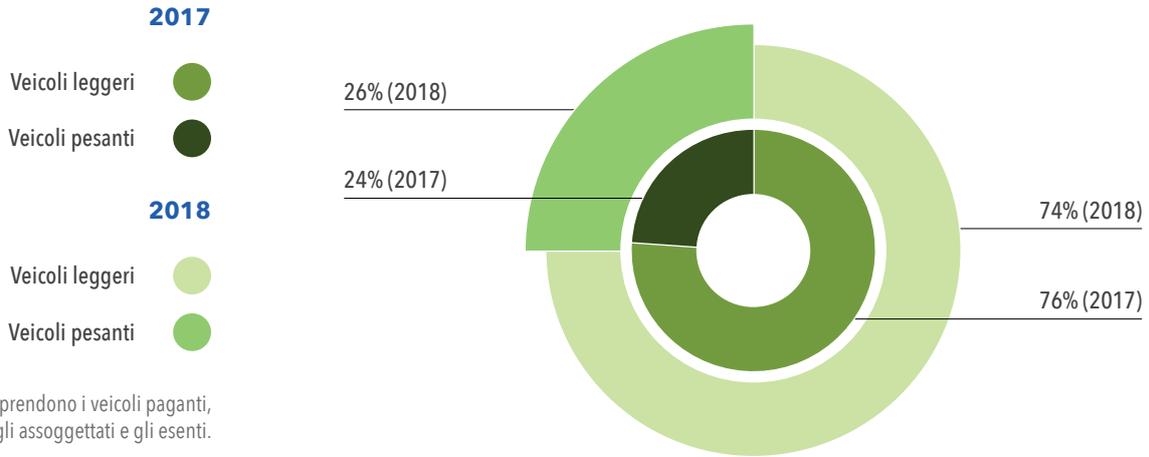
Il 65% dei veicoli coinvolti in incidenti fa riferimento alla categoria dei veicoli leggeri.



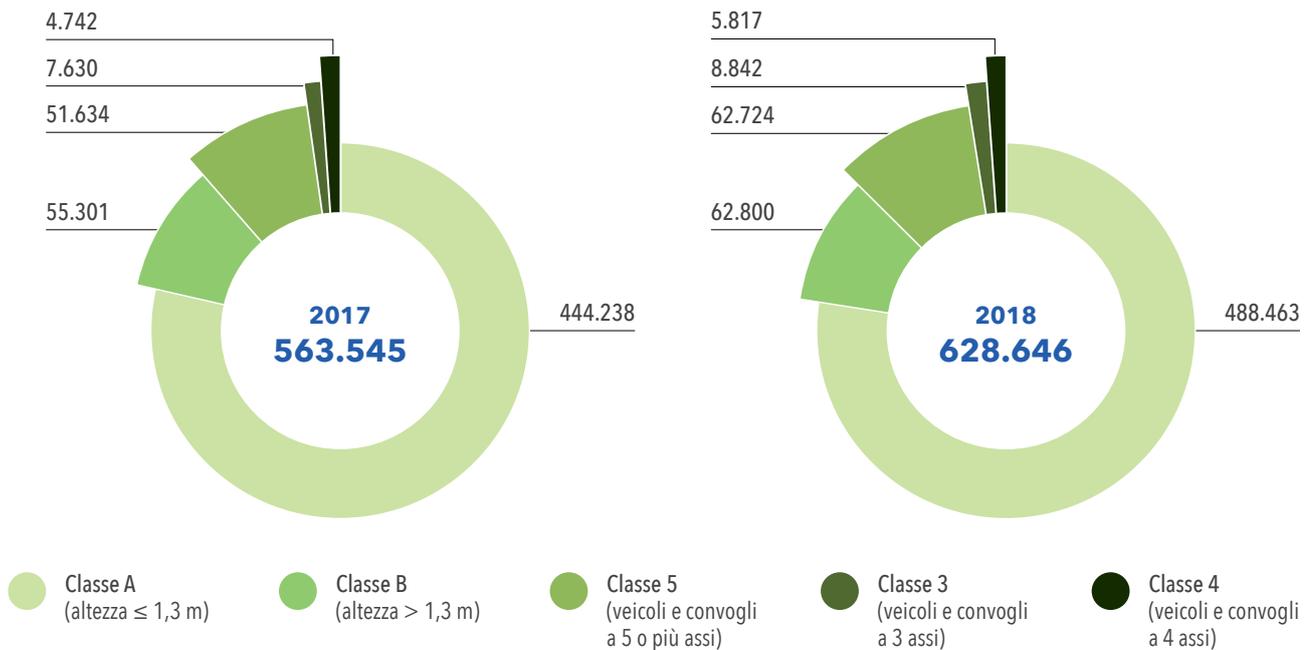
## DATI TRAFFICO

Nel 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>45</sup>



### VEICOLI EFFETTIVI MEDI GIORNALIERI PER TIPOLOGIA DI VEICOLO <sup>46</sup>



<sup>46</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.

## COOPERAZIONE CON LE ISTITUZIONI EUROPEE

Il progresso tecnologico degli ultimi decenni ha consentito di migliorare la qualità di vita delle persone sotto molti aspetti, compreso quello dei trasporti.

Il Gruppo opera quotidianamente per contribuire positivamente al cambiamento.

Viste le premesse, è ben comprensibile 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 sullo 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 qua-

lità, 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.. La Platform ha il compito di coordinare i corridoi che a loro volta promuovono la cooperazione tra gli Stati membri, tra autorità e operatori stradali e 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.

L'obiettivo dell'Unione Europea è rendere la mobilità più efficiente, sostenibile, sicura e inclusiva attraverso la creazione di una rete unificata dei trasporti e delle comunicazioni che sia a disposizione di ogni categoria di utente della strada.



### ASSOCIAZIONE MONDIALE DELLA STRADA, L'AZIONE ONU SULLA SICUREZZA STRADALE E IL MANUALE DELLA SICUREZZA STRADALE

L'Associazione Mondiale della strada è la più antica associazione internazionale che si occupa di ingegneria stradale e di strategie per la gestione delle reti stradali.

Il tema della sicurezza stradale è affrontato dai comitati internazionali **C.1 Politiche Nazionali e Programmi per la sicurezza stradale** e da **C.2 Progettazione e Gestione ed Esercizio di infrastrutture stradali più sicure**.

Attualmente, il Comitato C.1 vede l'affiliazione di **72 membri delegati dalle amministrazioni stradali di una cinquantina di Paesi nei cinque continenti**, compresi i segretari, i responsabili dei gruppi di lavoro, i membri nazionali di pieno titolo ed i membri corrispondenti. Dal 1° marzo 2016 la presidenza è stata affidata all'Italia, in particolare al Gruppo ASTM-SIAS, nella rappresentanza di S.I.N.A., che è stata candidata anche per il prossimo quadriennio alla presidenza sia di questo comitato che di quello che si occupa della sicurezza in galleria.

Il Comitato tecnico C.1, dalla prima riunione presieduta dal Gruppo, ha iniziato a prendere in carico gli indirizzi delle Nazioni Unite in termini di sostenibilità.

Una risoluzione dell'assemblea generale dell'ONU del 2016 ha riconosciuto il Manuale di sicurezza stradale scritto dall'Associazione Mondiale della strada come *"un importante sforzo internazionale in materia di sicurezza stradale per offrire orientamenti ai funzionari a vari livelli su misure che possono migliorare la sicurezza delle infrastrutture stradali"*. Questo concetto è stato ribadito anche nell'aprile 2018 da una nuova risoluzione sulla sicurezza stradale.

Il Manuale, arrivato già alla sua seconda pubblicazione, si basa sulla vasta gamma di conoscenze ed esperienze fornite dagli esperti dall'Associazione Mondiale della Strada che negli anni, aggiornandosi, lo arricchiscono. L'ultima versione del Manuale tiene in considerazione anche la fallibilità e la vulnerabilità umana e coinvolge tutti (enti pubblici, case automobilistiche, utenti della strada, autorità di controllo e altri) nella condivisione della responsabilità dei risultati in materia di sicurezza stradale.

### European ITS Platform: dibattito al Parlamento europeo

A seguito dell'invito di Dominique Riquet, eurodeputato e Vicepresidente della Commissione per i Trasporti e il Turismo, l'ITS Platform ha organizzato un dibattito interattivo sulle modalità con le quali la Platform ed i corridoi ITS facilitano la diffusione su vasta scala in Europa di servizi di mobilità sicuri. Il Sistema di Trasporto Intelligente non solo è perseguito dagli operatori del Gruppo ma è stato voluto e supportato dalle istituzioni europee.

Per affrontare questa sfida la Commissione

europea nell'ambito del programma CEF (*Connecting Europe Facility*) ha fornito un sostegno finanziario ai cinque corridoi ITS transeuropei e alla EU ITS Platform. Molte realtà del Gruppo (Autostrada dei Fiori Tronco A10 Savona-Ventimiglia e Tronco A6 Torino-Savona, Autovia Padana, SALT Tronco A12 Sestri Levante - Livorno; Viareggio-Lucca; Fornola-La Spezia e Tronco A15 La Spezia - Parma, S.A.T.A.P Tronco A4 Torino - Milano e Tronco A21 Torino - Piacenza, S.I.N.A., SINELEC e S.I.T.A.F) partecipano ai corridoi di implementazione con attività cofinanziate dall'Europa.

Il 16 maggio scorso si è tenuto al Parlamento europeo un incontro incentrato sull'ITS che ha posto l'attenzione sull'individuazione delle future esigenze degli attori e sulle conseguenti soluzioni per farvi fronte.

Un contributo significativo all'incontro è stato dato dal Gruppo, tramite S.I.N.A., che nel suo ruolo di coordinatore nazionale ed internazionale della European ITS Platform ha organizzato l'evento nei suoi contenuti, raccogliendo i contributi di tutti i paesi europei che fanno parte dei corridoi, animando il dibattito e facendo da moderatore.

### Steering Committee a Ginevra sul Manuale della Sicurezza Stradale

Per consentire un'evoluzione coerente del Manuale della Sicurezza Stradale, a vantaggio delle amministrazioni mondiali, è stato istituito un "Comitato Direttivo" costituito da una selezione di esperti scelti tra una rappresentanza di istituzioni globali quali, ad esempio, l'Organizzazione Mondiale della Sanità, OECD



Griglia di partenza per la nuova edizione del progetto ICARO 2018

### IL PROGETTO AUTOSTRADAFACENDO

Uno degli elementi fondamentali per la sicurezza stradale è rappresentato dal fattore umano. Il Gruppo, consapevole dell'impor-

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

(*Organisation for Economic Co-operation and Development*), Nazioni Unite e di Enti che, nel mondo, finanziano le strade come ad esempio la Banca Mondiale e la Banca europea degli investimenti. La presidenza del comitato (S.I.N.A.) ha convocato a Ginevra lo scorso 2 e 3 ottobre la riunione periodica del Comitato Direttivo per presentare i risultati preliminari ottenuti dai Comitati Tecnici sulla Sicurezza Stradale al fine di aggiornare e migliorare il Manuale di Sicurezza Stradale.

## AUTOSTRADAFACENDO E LE COLLABORAZIONI CON LE ISTITUZIONI NAZIONALI

### 18° edizione del progetto ICARO

Nel 2018 è ripartita la 18ª edizione del progetto ICARO. Si tratta del programma nazionale per l'educazione alla sicurezza stradale che si rivolge a studenti delle scuole secondarie di primo e secondo grado di tutte le province italiane. Il progetto è realizzato con il coordinamento del Ministero dell'Interno e grazie all'intesa del Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca (MIUR), del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), del Dipartimento di Psicologia dell'Università La Sapienza di Roma ed in collaborazione con la Fondazione Ania, la Federazione ciclistica italiana, la società Autostrada del Brennero Spa, Enel green power e il Gruppo Gavio che da sempre cerca di contribuire alla promozione e alla sensibilizzazione della sicurezza stradale, anche attraverso il progetto [Autostradafacendo.it](http://Autostradafacendo.it).

Il Progetto ICARO, che negli anni ha visto la partecipazione interessata e costante di docenti e studenti con produzione di elaborati di alto livello, chiede di realizzare progetti scritti sotto forma di storytelling, ossia della narrazione di una storia reale che ha fatto riflettere i ragazzi sull'importanza della sicurezza stradale.

Nel 2018 la tematica scelta dal progetto è stata la distrazione alla guida ed in particolare quella determinata dal fenomeno del multitasking (compiere più azioni contemporaneamente). Il programma ha previsto la visione di video-tutorial che hanno illu-



ICARO riparte da Spoleto



L'Aula Magna dell'Università "La Sapienza" sede della giornata sulla sicurezza stradale

strato comportamenti scorretti e riflessioni sulla prevenzione degli incidenti stradali.

### Giornata dedicata alla sicurezza stradale

Come ogni anno il Gruppo, partner importante del progetto ICARO, era presente alla giornata evidenziando la centralità delle politiche di responsabilità sociale. In



quell'occasione si è rimarcato lo sviluppo che ha ottenuto il portale Autostradafacendo.it, arricchito costantemente da articoli, video, messaggi sulla sicurezza stradale e si è annunciata la scelta delle Nazioni Unite di utilizzare i contenuti del sito per sviluppare una forte azione divulgativa attraverso la realizzazione di un volantino dedicato all'uso dei seggiolini di sicurezza.

L'incidente stradale rappresenta la prima causa di morte sotto i 30 anni. Proprio per sensibilizzare e informare su questi temi il 18 novembre 2018 si è celebrata, presso la "Sapienza - Università di Roma" al cospetto di 800 studenti, la "Giornata mondiale in memoria delle vittime della strada", giornata istituita per la prima volta dall'Onu nel 2005 con l'obiettivo di costituire un momento di ricordo e riflessione dedicato alle vittime di incidenti stradali e ai loro familiari. All'evento ha partecipato anche il capo della Polizia insieme alle Associazioni delle vittime. Nel corso della mattinata, con il sostegno della Fondazione Sapienza, sono stati affrontati il delicato tema della vicinanza alle vittime di incidenti stradali e quello della prevenzione che interessa in particolar modo i giovani essendo questi coinvolti in misura maggiore negli incidenti stradali.

Secondo i dati ISTAT, nel 2017 si sono verificati in Italia 174.933 incidenti stradali con lesioni a persone, che hanno provocato 3.378 vittime, 95 in più rispetto all'anno precedente, facendo quindi segnare un'inversione di tendenza rispetto al 2016, quando le vittime erano diminuite. C'è un dato però che fa pensare che forse la strada è quella giusta: le vittime di giovani fino a 29 anni sono state 668, con una diminuzione di 35 rispetto al 2016.

A rappresentare Autostradafacendo all'evento c'era il direttore di esercizio della società autostradale SALT che con altre otto concessionarie è promotrice del progetto di sicurezza stradale del Gruppo.

In 19 anni ICARO ha raggiunto circa 200 mila studenti, ai quali bisogna aggiungere altre centinaia di migliaia di contatti avvenuti durante gli eventi organizzati in teatri, piazze e a bordo del Pullman Azzurro, l'aula multime-

diale itinerante della Polizia stradale.

Durante questa giornata dedicata alla sicurezza stradale si è svolta anche la cerimonia di premiazione dei lavori ritenuti più significativi ed in linea con l'obiettivo di ICARO 18, che prevedeva l'elaborazione e lo sviluppo di una narrazione legata ad un evento particolare e che fosse di stimolo per una riflessione sull'importanza della sicurezza stradale.

Nel 2009 ICARO è divenuto un progetto europeo (Icarus) che vede la Polizia stradale capofila nell'Unione Europea nel campo dell'educazione stradale.

## **AUTOSTRADAFACENDO E LA COLLABORAZIONE CON LE ORGANIZZAZIONI INTERNAZIONALI**

Diverse organizzazioni internazionali hanno scelto di usare la campagna di sicurezza del Gruppo ASTM come veicolo per le loro campagne di sicurezza stradale o di coinvolgerla per la diffusione di loro progetti. Tali iniziative forniscono un indicatore della visibilità di cui il lavoro del Gruppo gode a livello internazionale, con un impegno che viene riconosciuto dagli esperti a livello europeo. Di seguito forniamo tre esempi.

### **L'impegno delle Polizie europee si rinnova anche quest'anno con EDWARD**

Anche nel corso del 2018 è stata organizzata la campagna di sicurezza stradale "EDWARD" (*European Day Without a Road Death*) promossa dal Network europeo delle Polizie Stradali "TISPOL" del quale la Polizia di Stato italiana è presidente dall'ottobre 2016. L'iniziativa, svolta con il supporto della Commissione europea, si è inserita nel quadro della settimana europea della mobilità (17-23 settembre 2018) con lo scopo di ottenere, a livello europeo, una giornata, quella del 19 settembre 2018, a zero vittime sulle strade. L'obiettivo di "EDWARD" è quello di aumentare la consapevolezza sociale del fenomeno della mortalità ed incidentalità grave sulle strade europee e di richiamare l'attenzione degli utenti della

strada sull'obiettivo europeo di riduzione del 50% del numero di vittime entro il 2020.

Le finalità del progetto sono compiutamente illustrate nella pagina web dedicata al progetto. Molti sono stati coloro che hanno sostenuto la campagna visitando il sito e aderendo ad "EDWARD" attraverso la sottoscrizione di un impegno al rispetto delle regole del codice della strada nell'ottica della riduzione dell'incidentalità in ambito europeo. È stata creata inoltre una mappa interattiva dove, previa registrazione, è stato possibile inserire le iniziative organizzate a livello locale. La mappa è stata collegata al sito web della Commissione europea e si è resa consultabile sul sito del progetto.

#### **I video per guidare in sicurezza nelle gallerie francesi**

Il ministero francese (CETU), nell'ambito del Gruppo di lavoro francofono degli operatori di gallerie stradali (Groupe de Travail Francophone des Exploitants de Tunnels Routiers), ha presentato tre film della serie web "Tunnel mode d'emploi" (Gallerie: Istruzioni per l'uso). Si tratta di un'azione di comunicazione generale mirata a informare gli utenti francesi delle gallerie stradali sul corretto comportamento da adottare in galleria.

#### **Vision Zero Academy: un progetto svedese**

L'amministrazione svedese che ha una lunga tradizione di "Vision zero" sulla sicurezza stradale ha organizzato un corso internazionale che si è tenuto a Göteborg, in Svezia. Nel 1997, il Parlamento svedese ha adottato una "Vision Zero" per il traffico stradale, ponendo quindi l'obiettivo di lungo termine di portare a zero il numero di vittime o feriti gravi nel sistema di trasporto stradale nazionale. La Svezia ha deciso di mettere a disposizione, tramite un corso di formazione, i vent'anni di esperienza nell'implementazione di strategie e interventi basati sul principio di Vision Zero.

L'organizzatore del corso è l'amministrazione svedese dei trasporti in collaborazione con diversi partner dell'industria e della ricerca. Il corso si è rivolto a vari enti come le autorità governative, l'industria, i comu-



Sicurezza in galleria: nuovi video del Ministero francese sono disponibili online

ni, le ONG, il mondo accademico, nonché i responsabili attivi in varie organizzazioni internazionali con responsabilità per salute pubblica e sicurezza che lavorano direttamente o indirettamente nell'ambito dei problemi di sicurezza della circolazione.



## 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 e frane e smottamenti. Nel 2018 sono

infatti stati gestiti un totale di 79 eventi nevosi (della durata totale di circa 1.265 ore) grazie all'impiego di 1.084 mezzi e di circa 29.756 tonnellate di fondenti (sali e cloruri). Nel corso dell'esercizio 2018 sono stati inoltre gestiti 6 eventi di allagamento risolti grazie all'impiego di 22 mezzi. Tutte le società concessionarie del Gruppo dispongono di una centrale operativa che può essere contattata in caso di emergenza da parte degli utenti, oltre che 1.481 colonnine SOS dislocate lungo tutta la rete autostradale.



**712 KM CIRCA**  
**RETE AUTOSTRADALE**  
**DOTATA DI PAVIMENTAZIONE**  
**DRENANTE/FONOASSORBENTE**

## SITUAZIONI DI EMERGENZA SULLE TRATTE DEL GRUPPO

TIPOLOGIA EVENTO	2017	2018
	n.eventi/durata	n.eventi/durata
Eventi nevosi (Ore neve)	760	1.265
Allagamenti (n. eventi)	3	6
Frane/smottamenti (n. eventi)	-	1
Incendi (n. eventi)	41	46

## POLITICHE E GESTIONE DELLA QUALITÀ

La gestione della qualità del Gruppo è orientata a integrare le diverse competenze presenti nelle società di progettazione, costruzione e gestione delle reti infrastrutturali. Alla base della gestione è posta un'attenta definizione degli obiettivi di Gruppo e delle singole società ad esso appartenenti

che si traduce in indirizzi strategici e operativi declinati in piani di monitoraggio indicatori che ogni società periodicamente controlla. All'obiettivo della soddisfazione del cliente, ed in particolare dell'utente autostradale, sono affiancati obiettivi di innovazione, sviluppo tecnologico, relazioni solide e durature con gli Stakeholder, sviluppo dell'indotto e dei business correlati alle infrastrutture con attenzione alla scelta

dei fornitori e dei partner commerciali sia in Italia che all'estero. Ogni società è dotata di un proprio sistema di gestione qualità coerente con una catena del valore comune e con standard normativi, di gestione e tecnici definiti a livello di Gruppo, che tuttavia preserva le peculiarità dei diversi ambiti di attività in cui le singole società operano.

La valorizzazione di tali diversità è un ulteriore valore aggiunto del Gruppo così come la valorizzazione delle competenze delle risorse umane che operano nelle varie società e la salvaguardia della sicurezza e del benessere sui posti di lavoro. Elemento cui viene prestata particolare attenzione è l'integrazione del sistema di gestione della qualità con il modello organizzativo di gestione e controllo ex. D.Lgs. 231/01 e con altri sistemi di gestione.

## PROCEDURE DI CUSTOMER SATISFACTION

Il Gruppo, in coerenza con gli obiettivi della politica per la qualità adottata, è impegnato a monitorare la qualità percepita dagli utenti delle proprie infrastrutture autostradali. A tal fine le società concessionarie del Gruppo 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.

Le procedure di rilevazione consistono generalmente nella predisposizione di questionari che vengono resi disponibili per la compilazione online sul sito internet delle concessionarie o proposti, da personale appositamente formato, sulle aree di servizio presenti sulla tratta autostradale gestita. Il Gruppo, riconoscendone il valore aggiunto, promuove l'adozione sistematica ed il potenziamento di tali strumenti di indagine, da parte delle diverse concessionarie, tra-

guardando anche ad uniformarne le metodiche, in modo da renderne il più possibile confrontabili i risultati.

Il vasto patrimonio di informazioni ottenuto attraverso le rilevazioni viene utilizzato dalle concessionarie del Gruppo anche per meglio comprendere i cambiamenti nel contesto e nelle esigenze ed aspettative del cliente autostradale e per indirizzare nel modo più efficace ed efficiente, con dati di fatto e misure, i processi decisori influenti sulla Qualità Percepita.

Altri più moderni strumenti di interazione con la clientela verranno prossimamente implementati su tutta la rete autostradale gestita dalle concessionarie del Gruppo, comprendenti ad esempio la possibilità di inviare messaggi anche tramite applicazioni mobile, per segnalazioni ed idee di miglioramento o innovazione in base all'esperienza diretta del servizio.

## LE TARIFFE AUTOSTRADALI

La principale fonte di ricavo del Gruppo è rappresentata dall'incasso del pedaggio autostradale, che gli utenti corrispondono a fronte dell'utilizzo dell'infrastruttura. Il pedaggio autostradale che gli utenti corrispondono è la risultante della moltiplicazione tra km percorsi sulla rete del Gruppo per la tariffa, che è specifica per ogni singola concessione. La tariffa è regolata sulla base della convenzione che ogni società concessionaria del Gruppo ha sottoscritto con il concedente Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ("MIT") ed è aggiornata secondo le indicazioni contenute nei decreti del MIT. La politica tariffaria delle concessionarie del Gruppo è, quindi, soggetta al rispetto di numerosi vincoli e disposizioni convenzionali che, pertanto, escludono qualsivoglia discrezionalità di applicazione da parte delle società e garantiscono la trasparenza e l'uniformità di applicazione nei confronti della clientela.

## 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.

**GRANDI OPERE  
INFRASTRUTTURALI**  
OLTRE 100 KM DI GALLERIE  
OLTRE 1.000 KM DI STRADE E FERROVIE



**630 MILIONI DI EURO**  
DI RICAVI NEL 2018\*

\*Fonte: Bilancio consolidato Gruppo Itinera 31 dicembre 2018

**5 MILIARDI DI EURO**  
PORTAFOGLIO LAVORI



**CIRCA 6.000\***  
DIPENDENTI E  
COLLABORATORI

\*Fonte: Bilancio consolidato Gruppo Itinera 31 dicembre 2018

**LA NOSTRA  
PRESENZA NEL  
MONDO**

ABU DHABI  
ALGERIA  
ARABIA SAUDITA  
ARMENIA  
AUSTRIA  
BOTSWANA  
BRASILE

DANIMARCA  
DUBAI  
ITALIA  
KENIA  
KUWAIT  
NORVEGIA  
OMAN

QATAR  
ROMANIA  
SUDAFRICA  
SVEZIA  
USA  
ZAMBIA

Itinera, consolidata integralmente in ASTM, grazie ad un'esperienza ed un know-how acquisito in oltre 75 anni di attività in Italia e nel mondo, si colloca tra le società leader del settore su scala nazionale per la realizzazione di grandi opere infrastrutturali (strade, autostrade, ferrovie, metropolitane), di edilizia civile ed industriale (porti, aeroporti, ospedali, università, centri commerciali), oltre che nello sviluppo di progetti di concessioni greenfield.

Oggi il Gruppo è protagonista nel mercato delle grandi opere nel Nord Europa, in Africa, in Medio Oriente, in America Latina e negli Stati Uniti paese in cui opera una delle principali società di infrastrutture di trasporto nell'area metropolitana di New York.

#### L'OBIETTIVO DI ITINERA È DI DIVENTARE LEADER NELLE INFRASTRUTTURE 4.0



##### VISION

Essere tra le migliori imprese di infrastrutture in Italia, riconosciuta per lo sviluppo di soluzioni d'eccellenza per un ampio insieme di prodotti infrastrutturali destinati al mercato globale (infrastrutture 4.0) ed assicurare ai propri clienti globali soluzioni di qualità, innovative, puntuali e nel rispetto dei tempi e della qualità.



##### MISSION

Itinera da sempre persegue ambiziosi obiettivi in piena sinergia con il Gruppo.

Le dimensioni del Gruppo e l'insieme delle competenze tecniche e professionali consentono alla società di garantire ai propri Committenti, siano essi pubblici o privati, risultati prestigiosi in termini di qualità delle opere e di rispetto dei tempi di realizzazione.

Itinera è consapevole di contribuire con le proprie opere allo sviluppo della mobilità di persone e merci e al miglioramento della vita quotidiana di ciascuno.

## SETTORI DI ATTIVITÀ

### INFRASTRUTTURE STRADALI E FERROVIARIE



### STAZIONI FERROVIARIE E METROPOLITANE



### AEROPORTI

### OSPEDALI



### EDIFICI PUBBLICI E INDUSTRIALI

I sistemi di gestione sono progressivamente stati integrati per ottimizzare le sinergie esistenti e al fine di perseguire obiettivi di miglioramento continuo in linea con le aspettative degli Stakeholder e con la strategia del Gruppo, Itinera si è dotata dal 2015 di una Politica integrata Qualità, Ambiente, Sicurezza, Risk Management, Sostenibilità e Responsabilità Sociale. Inoltre, nel 2017 anche la filiale di Abu-Dhabi ha implementato un Sistema di Gestione per la Qualità, l'Ambiente e la Salute e Sicurezza conforme alle norme ISO 9001:2015, ISO 14001:2015, BS OHSAS 18001:2007 e ISO 31000:2009.

La Politica evidenzia le priorità aziendali e gli obiettivi futuri in linea con il Sistema di Gestione Integrato, di seguito le principali:

- perseguire costantemente la soddisfazione dei propri utenti e di tutti i principali interlocutori;
- garantire l'efficacia e l'efficienza di tutti i processi aziendali in un'ottica di miglioramento continuo degli stessi e della qualità del prodotto;
- tutelare i propri lavoratori e dei propri subfornitori, mitigando quanto più possibile i rischi per la sicurezza e per la salute;
- minimizzare l'impatto sull'ambiente delle proprie attività.

La politica, periodicamente riesaminata al fine di assicurarne l'adeguatezza, viene promossa e diffusa e comunicata all'interno dell'azienda, a tutti i dipendenti.

## ITINERA E LA SICUREZZA NEI CANTIERI

Itinera S.p.A. ha sviluppato e implementato progressivamente un sistema di Gestione Integrato in accordo con le norme ISO 9001, ISO 14001, OHSAS 18001, SA8000 e ISO 31000, con un focus specifico sul controllo della sicurezza in tutte le realtà operative (cantieri, sedi, magazzini e impianti). Un ul-

teriore miglioramento delle prestazioni si è avuto anche grazie alle esperienze maturate nell'ultimo periodo tra le quali si evidenziano commesse estere dagli elevati standard richiesti, come il Reem Mall di Abu-Dhabi e lo Storstrøm Bridge in Danimarca.

Periodicamente, l'Ufficio Sistemi di Gestione effettua dei sopralluoghi 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; tali incontri rappresentano un importante momento di confronto e sintesi tra le varie realtà operative. 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.

## CORSI DI FORMAZIONE

Itinera pone massima attenzione alla formazione continua dei propri dipendenti, a tutti i livelli. Nel corso del 2018 sono state erogate circa 39.965 ore di formazione. È inoltre da rilevare come, in aggiunta ai corsi di formazione obbligatoria già imposti dalla normativa, la società ha individuato un gruppo di dipendenti a cui è stato erogato un corso di formazione per ottenere la qualifica di formatori sicurezza sul lavoro addetti al servizio di prevenzione e protezione, in modo tale da agevolare ed innalzare il livello di sensibilità e le competenze interne in materia.

Inoltre, nel corso del 2018 è stato erogato un corso specifico sul "BIM" (Building Information Modeling) che ha coinvolto 12 dipendenti specializzati per un totale di 1.152 ore. Le finalità di tale percorso formativo, sono quelle del miglioramento delle professionalità dei tecnici nel campo di digitalizzazione del settore edile e delle costruzioni, in un contesto nazionale ed internazionale sempre più competitivo.

## L'IMPEGNO PER LA QUALITÀ, L'AMBIENTE E LA SALUTE E LA SICUREZZA

Con l'impegno e il coinvolgimento di tutto il personale, Itinera ha intrapreso, a far data dal 2002, il percorso di implementazione di un Sistema di Gestione per la Qualità conforme alla norma serie UNI EN ISO 9001 che mantiene in costante aggiornamento.

Itinera ritiene altresì di primaria importanza la salvaguardia della sicurezza e della salute dei lavoratori, ponendosi come obiettivo non solo il rispetto di quanto richiesto dalle specifiche normative in materia, ma anche un'azione costante volta al miglioramento continuo delle condizioni di lavoro.

Itinera ha implementato un sistema di gestione per salute e sicurezza sul lavoro certificato e conforme alle normative OSHAS 18001:2007.

Itinera promuove il rispetto dell'ambiente, individuando in esso un elemento qualificante e premiante per ogni tipo di progetto e pone il massimo impegno nell'orientare la propria attività al rispetto di tali principi, tenendo conto della necessità di un corretto utilizzo delle risorse naturali.

A tal fine, Itinera segue con particolare attenzione l'evoluzione della legislazione ambientale nazionale ed europea ed ha implementato un sistema di gestione ambientale conforme alla norma ISO 14001: 2015.

Nel corso del 2017 tutte le certificazioni sono state aggiornate secondo le ultime release. Inoltre, grazie ad un organigramma specifico delle procure relative a sicurezza e ambiente e alla conseguente riorganizzazione del settore, è stato possibile raggiungere un livello organizzativo maggiore.



### PRINCIPI GENERALI CONTENUTI NEL CODICE ETICO DELLA SOCIETÀ

Itinera svolge la propria attività nel rispetto delle vigenti normative nazionali e internazionali e, per il raggiungimento dei propri obiettivi, si ispira ai seguenti principi:

- rispetto di tutte le disposizioni di legge e regolamentari vigenti nei Paesi nei quali la società opera;
- onestà, trasparenza ed affidabilità;
- osservanza delle più rigorose regole comportamentali nei rapporti con la Pubblica Amministrazione, nel pieno

- rispetto delle funzioni istituzionali;
- professionalità, lealtà, correttezza e buona fede;
- rispetto dei propri dipendenti e collaboratori non subordinati e delle persone in generale;
- tutela dell'ambiente e sicurezza, con riferimento anche a quella sul luogo di lavoro;
- rispetto delle procedure di utilizzo degli strumenti informatici adottati dalla Società;
- protezione della salute e dell'ambiente.

Nel 2018 Itinera ha ottenuto l'aggiornamento al 2018 della certificazione ISO 31000, relativa all'analisi dei rischi.



## STORSTRØM BRIDGE

Itinera si è aggiudicata nell'ottobre 2017 la gara e ha sottoscritto nel febbraio 2018 con la Danish Road Directorate del Ministero dei Trasporti il contratto per la progettazione e realizzazione del nuovo "Storstrøm Bridge" in Danimarca.

Il nuovo ponte sarà lungo complessivamente 6,5 km e largo 24 mt e ospiterà una strada a due corsie, un doppio binario ferroviario per treni ad alta velocità ed una corsia pedonale/ciclabile. Una volta ultimato, il nuovo "Storstrøm Bridge" sarà il terzo ponte più lungo della Danimarca.

Itinera realizzerà il nuovo ponte in qualità di leader, con una quota del 99,98%, di una joint venture con le imprese Condotte d'Acqua e Grandi Lavori Fincosit. Il nuovo

"Storstrøm Bridge" collegherà le isole di Zealand e di Falster sul Mar Baltico e sostituirà il vecchio ponte, situato più ad est, risalente al 1937 e non più in grado di sostenere gli attuali volumi di traffico, che verrà successivamente demolito.

Il nuovo ponte, in c.a. prefabbricato pre-compresso, si svilupperà complessivamente per circa 6,5 km di lunghezza (comprensivo della lunghezza dell'impalcato di circa 3,8 km e delle due rampe di accesso), per una larghezza di 24 mt e sarà destinato a ospitare due corsie stradali con un traffico previsto di circa 8.000 vetture/giorno, due binari per il transito di treni ad alta velocità per passeggeri e merci (nell'ambito della linea ferroviaria Copenaghen-Amburgo) e una corsia pedonale/ciclabile. Le 44 campate dei viadotti di accesso avranno una luce pari a 80 mt ciascuna, mentre le due campate centrali, strallate, saranno lunghe 160 mt ciascuna. I lavori saranno ultimati nella seconda metà del 2022.



## INGEGNERIA

**GARANTIRE IL MIGLIOR  
SERVIZIO AI CLIENTI**



**INGEGNERIA  
FATTORE CHIAVE  
PER LA MOBILITÀ**

**38 MILIONI DI EURO  
DI RICAVI NEL 2018\***

\*Dati IAS IFRS al 31 dicembre 2018 inclusivi dei rapporti intercompany

**S.I.N.A.**



**GARANTIRE UN PIÙ EFFICIENTE  
CICLO DI VITA ALLE INFRASTRUTTURE  
L'INGEGNERIA È UN FATTORE CHIAVE PER  
GLI OPERATORI DEL TRASPORTO E DELLA MOBILITÀ**



Il Gruppo ASTM è attivo nel settore dell'ingegneria del controllo e della manutenzione delle opere infrastrutturali attraverso la sua controllata S.I.N.A.. La società 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 in tale ambito la collaborazione con i più importanti e qualificati Centri di Ricerca e Laboratori/ Campi di prova: il Politecnico di Milano-Laboratorio di Ricerca sui Sistemi di Trasporto (LAST), il CSI-IMQ di Bollate-Milano ed il TRANSPOLIS (già LIER) di Lione. La società gestisce lo studio, la promozione, la progettazione e la supervisione in fase di costruzione di nuove opere nel settore delle grandi infrastrutture di trasporto. È

inoltre specializzata nella progettazione dei sistemi di sicurezza attiva e passiva (barriere di sicurezza, impianti in galleria). A questo proposito, specifici processi e procedure operative guidano lo studio delle soluzioni tecniche e progettuali più appropriate ed avanzate per lo sviluppo dei sistemi di ritenuta, poi 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 (Norme EN 1317) che nazionali, presso Campi di prova/Laboratori ad esse abilitati. Tali prove hanno lo scopo di certificare il sistema progettato, rendendolo così marcabile CE da parte dei Notify Body.

**L'OBIETTIVO DI S.I.N.A. È DI CONTINUARE A ESSERE IL CENTRO DI COMPETENZA PER IL GRUPPO E CONTEMPORANEMENTE COMPETERE SUL MERCATO NAZIONALE ED ESTERO**



**VISION**

Essere tra le principali società di ingegneria in Italia, riconosciute per l'eccellenza delle soluzioni sviluppate per il mercato interno ed estero.



**MISSION**

Offrire ai nostri clienti globali la più alta qualità ingegneristica e soluzioni tecniche a costi convenienti in strade, gallerie, ponti in tutto il mondo.

Nel campo della tutela ambientale S.I.N.A. dispone di apparecchiature tecnologicamente avanzate e di un laboratorio attrezzato anche per prove ambientali; la società ha acquisito esperienze significative nella

determinazione degli inquinanti prodotti dal traffico stradale, ferroviario ed aeroportuale, nei settori dell'acustica e della qualità dell'aria, dell'acqua e del suolo.

S.I.N.A. gestisce gli studi e la progettazione e la supervisione delle misure per l'ottimale inserimento delle infrastrutture e relativi impianti, a tutela degli interessi ambientali nelle fasi di costruzione e di esercizio. In particolare è specializzata in:

- studi e progettazioni ambientali;
- bonifiche e gestione terre rifiuti;
- monitoraggi ambientali;
- audit dei cantieri;
- studi ed indagini archeologiche;
- studi specialistici nel settore dell'inquinamento acustico.

Su queste basi sono stati sviluppati e vengono con continuità implementati - con il 2018 ne sono disponibili circa venti - nuovi prodotti/sistemi di ritenuta di tipologia S.I.N.A., tutti marcati CE, di differente classe prestazionale (e fino ai livelli massimi di contenimento) in relazione alla destinazione d'uso - comprendenti anche soluzioni integrate di barriera di sicurezza con pannelli fonoassorbenti per bordo ponte/viadotto, oggi anche certificati con l'integrazione di apposito sbraccio per corpo illuminante. La stretta coniugazione tra le attività di studio e progettazione dei sistemi di ritenuta e quelle di progettazione degli interventi di sostituzione/ammodernamento delle barriere di sicurezza genera un circolo virtuoso che consente di ottimizzare i dispositivi in funzione delle esigenze che vengono raccolte in sede di progettazione/realizzazione delle nuove installazioni, nonché di disporre del know-how e degli strumenti di simulazione tipici della fase di studio anche per certificare l'aderenza alle normative ed alle buone prassi di alcune particolari installazioni.

Nel corso del 2018 l'attività di S.I.N.A. ha riguardato in particolare studi specialistici e

progettazioni nel settore dell'inquinamento acustico.

S.I.N.A. ha realizzato i Piani di Azione ai sensi del D.Lgs. 194/2005 per i tronchi autostradali in concessione a S.A.V., S.A.T.A.P., AdF, SALT e Tangenziale Est Esterna. S.I.N.A. ha proseguito lo sviluppo della progettazione degli interventi di mitigazione acustica (comprensiva di studi acustici di dettaglio) come previsti negli stralci attuativi dei Piani di Risanamento ai sensi del DMA 29.11.2000 per i gestori S.A.V., SALT, AdF e Autovia Padana.

Nell'ambito dei progetti degli interventi di mitigazione acustica, di regimazione idraulica dei viadotti, di adeguamento delle Gallerie, S.I.N.A. si è occupata delle verifiche di conformità urbanistica e - nei casi di interferenza con ambiti di tutela o siti di importanza comunitaria - della predisposizione di specifiche relazioni paesaggistiche e studi di incidenza ambientale. Inoltre nell'ambito dei più complessi progetti di fattibilità tecnico economica dello stralcio A e del progetto esecutivo dello stralcio B del Lotto 2.6 del collegamento A33: Asti - Cu-



neo, nonché del progetto esecutivo della Variante alla SP 357R in prossimità dell'abitato di Noceto, le attività di S.I.N.A. hanno abbracciato la definizione del quadro conoscitivo ambientale, l'archeologia preventiva, lo studio acustico e la progettazione degli interventi di mitigazione incluse le aree di cantiere, la definizione dei progetti di ripristino e recupero delle aree di cantiere, la progettazione degli interventi di inserimento paesaggistico, la progettazione del Piano di Monitoraggio Ambientale e del sistema di gestione ambientale dei cantieri, la gestione dei materiali. Con riferimento agli interventi di realizzazione del primo Lotto del raccordo autostradale tra l'Autostrada della Cisa A15 e l'Autostrada del Brennero A22, sono proseguite in modo continuativo per tutto il 2018 le prestazioni previste in capo al Responsabile Ambientale, per la fase realizzativa, affidate a S.I.N.A. (la verifica della corretta esecuzione del monitoraggio ambientale, applicazione del Sistema di Gestione Ambientale e del Piano di Utilizzo delle Terre). Nel corso del 2018 le attività di Monitoraggio Ambientale hanno in particolare interessato le autostrade A4, dove sono state completate le attività di rilievo per la fase Post Operam del lotto 1.4.2 ed avviata la fase di Monitoraggio Ante Operam sul lotto 2.3 (tratto Novara Est -Milano) ed A12, dove è stata attivata la fase di Corso d'Opera dei Monitoraggi Ambientali a presidio delle lavorazioni del nuovo svincolo di collegamento tra la A12 e la SS Aurelia nei pressi della barriera di esazione "Livorno".

Nell'ambito del 2018 sono continuate le

attività di progettazione e sviluppo dei sistemi informativi geografici e territoriali a supporto della conduzione dei monitoraggi ambientali e degli studi e progetti sull'incidentalità e sicurezza stradale.

L'approccio di lavoro si fonda sulla interdisciplinarietà che si realizza tramite il mantenimento di competenze specializzate in diversi settori ambientali, per assicurare, nei singoli settori di intervento, la completezza, il costante aggiornamento alla normativa e alle migliori pratiche di settore e l'integrazione dei contributi.

Per il 2018 si segnala in particolare che S.I.N.A. ha investito nell'acquisizione di competenze nell'ambito del Protocollo di sostenibilità Envision. S.I.N.A. dispone inoltre di apparecchiature tecnologicamente avanzate e di un laboratorio attrezzato anche per prove ambientali. In particolare, la società ha acquisito esperienze significative nella determinazione degli inquinanti prodotti dal traffico stradale, ferroviario ed aeroportuale, nei settori dell'acustica, della qualità dell'aria, dell'acqua e del suolo. Nel corso del 2018, oltre all'aggiornamento programmato della strumentazione in dotazione, è stato allestito un laboratorio per l'identificazione degli indici biologici routinari nell'ambito dei piani di monitoraggio ambientale (IBE, QBS, etc.). Sono proseguite inoltre senza soluzione di continuità le attività di verifica e certificazione di rispondenza alle previsioni progettuali, alle normative cogenti ed agli obiettivi di mitigazioni, di barriere fonoassorbenti realizzate sulle autostrade A10, A4 e A12.

## TECNOLOGIA E IMPIANTI



**93 MILIONI DI EURO**  
DI RICAVI NEL 2018 \*

\*Dati IAS IFRS al 31 dicembre 2018 inclusivi dei rapporti intercompany

**427 DIPENDENTI**

**SINELEC**  
**EUROIMPIANTI**

**PROGETTAZIONE  
E SVILUPPO**

DI IMPIANTI COMPLETI PER L'ESAZIONE  
DEL PEDAGGIO





Il Gruppo ASTM opera nei settori delle telecomunicazioni e dei sistemi di gestione del traffico attraverso la controllata SINELEC. SINELEC è un'azienda specializzata nello studio, progettazione, installazione e manutenzione di sistemi avanzati per la raccolta e gestione dei dati sulla mobilità ed il trasporto, finalizzati all'esercizio autostradale ed all'incremento della sicurezza. Le principali attività svolte comprendono:

- progettazione, realizzazione e manutenzione di sistemi di esazione pedaggi;
- progettazione, realizzazione e manutenzione di impianti di informazione all'utenza mediante PMV (Pannelli a Messaggio Variabile), rilevamento dati meteo e traffico, telesoccorso, sistemi avanzati di videosorveglianza e controllo accessi; sistemi di pesa dinamica dei veicoli;
- progettazione, realizzazione e manutenzione di sistemi di Enforcement;
- progettazione, realizzazione e manutenzione di sistemi di monitoraggio infrastrutture;
- progettazione, realizzazione e manutenzione di reti radio isofrequenziali, sistemi di comunicazione a fibre ottiche, dorsali in rame, sistemi di telecontrollo e tecnologici in genere;
- progettazione, realizzazione e manuten-

zione di Centri Operativi di Controllo e di sistemi di supervisione;

- gestione di sistemi autostradali di tipo aperto, chiuso e interconnesso sia dal punto di vista impiantistico che nel contesto dei processi di acquisizione, controllo ed elaborazione dei dati;
- sviluppo di sistemi applicativi specializzati per i sistemi di mobilità;
- servizi di elaborazione dati in outsourcing, con erogazione di servizi in housing ed hosting;
- sistemi di gestione del pedaggio (hardware e software) per trafori e ponti.

## SISTEMI DI ESAZIONE PEDAGGI

Dal 2011 SINELEC opera nel campo della progettazione e sviluppo di impianti completi per l'esazione del pedaggio. Operativamente installato in circa 900 varchi sul territorio nazionale, il sistema di esazione di SINELEC è predisposto per la gestione dell'utenza del Servizio Europeo di Telepedaggio (SET). Per quanto concerne i processi di elaborazione dei dati, SINELEC ha sviluppato, sin dagli anni '90, la piattaforma nazionale più "aperta" per il processo di acquisizione, elaborazione e consuntivazione



dei pedaggi autostradali, tuttora utilizzata con successo da 12 concessionarie italiane e gestita sotto forma di servizio "Software as a Service" presso il Data Center di Tortona (AL): il sistema sviluppato da SINELEC si colloca tra le eccellenze italiane del settore. In virtù di questo fatto nel 2013 l'associazione nazionale delle concessionarie autostradali (AISCAT) ha affidato a SINELEC, in Associazione Temporanea di Imprese (ATI) con la società Autostrade Tech, la progettazione, la realizzazione e la gestione triennale in esercizio del Sistema Centrale di Comparto per l'elaborazione dei dati relativi alla tariffazione autostradale in base alla percorrenza reale e l'integrazione nel processo di esazione del pedaggio italiano dei prossimi fornitori di servizi EETS, secondo quanto richiesto dalla Decisione della Commissione europea 2009/750/ CE del 6 ottobre 2009.

Una particolare attenzione è stata rivolta allo sviluppo delle parti di sistema più interessate dai nuovi processi e dalle nuove esigenze (es. EETS), con l'ulteriore necessità di sopperire all'obsolescenza di alcuni componenti.

SINELEC ha altresì maturato un'esperienza pluriennale nel settore delle manutenzioni degli impianti di esazione dei pedaggi, operando quotidianamente sia sui sistemi di produzione propria, recentemente installati in molteplici realtà italiane, sia su quelli forniti da Autostrade per l'Italia S.p.A..

Il servizio viene erogato mediante squadre

distribuite presso le diverse realtà e composte da tecnici altamente specializzati che garantiscono la continuità del servizio ventiquattro ore al giorno sette giorni su sette. I team di manutenzione sono equipaggiati con strumentazione di avanguardia e dispongono in tutte le sedi operative di laboratori attrezzati con i più efficienti strumenti di misura, controllo e simulazione degli impianti in gestione.

L'esperienza consolidata nel settore consente alla società di mantenere in efficienza gli impianti presenti in circa 1.500 km di autostrade riuscendo a coniugare economia e qualità nel servizio offerto.

SINELEC ha collaborato con Autostrade Tech alla realizzazione del primo sistema italiano di esazione aperto in modalità Free Flow Multi-lane, installato su Autostrada Pedemontana Lombarda e Tangenziali di Como e Varese. Il sistema consente all'utente il pagamento del pedaggio senza dover obbligatoriamente transitare attraverso un varco di esazione, evitando dunque la possibile formazione di code. I portali di esazione, disposti trasversalmente alla direzione marcia, sono equipaggiati con:

- un sistema di classificazione del veicolo;
- un sistema di rilevamento apparato DSRC (Dedicated Short Range Communications) ETSI EN 2006741;
- un sistema di acquisizione delle immagini della targa del veicolo e del contesto del transito (photo tolling).



## **SISTEMA DI TELECONTROLLO IMPIANTO GALLERIE**

Negli ultimi anni, ANAS sta concentrando sempre di più la propria attenzione sulla natura delle tecnologie installate nelle gallerie stradali e sulla necessità di ottenere una corretta gestione sia in esercizio ordinario che durante le emergenze. In quest'ambito si colloca il progetto STIG (Sistema di Telecontrollo Impianti Gallerie), di durata triennale, che SINELEC sta sviluppando in partnership con TecnoS.I.T.A.F. Lo sviluppo del

sistema STIG è mirato all'armonizzazione ed all'integrazione di tutti i sistemi SCADA (Supervisory Control And Data Acquisition) stand-alone dedicati alla visualizzazione ed alla gestione dei segnali di allarme presso le sale operative compartimentali. Questa impostazione, propedeutica alla programmazione delle attività di manutenzione impiantistica, sarà implementata nelle funzionalità di una Sala Operativa moderna ed efficiente con l'intento di garantire una gestione centralizzata di più arterie stradali ed un supporto costante nelle decisioni.



## SISTEMA SANZIONATORIO VERGILIUS PLUS

SINELEC si è recentemente aggiudicata l'appalto Pubblico, di durata triennale, relativo all' "Acquisizione del sistema Vergilius Plus ANAS" da installare sull'intera rete viaria nazionale. "Vergilius Plus" permetterà di rilevare, in ogni condizione atmosferica, la

velocità media di tutti i veicoli che percorrono una determinata tratta e di sanzionare quelli che ne superano i limiti. Tale soluzione si pone l'obiettivo di aumentare il livello di sicurezza su strade ed autostrade.

SINELEC in partnership con TecnoS.I.T.A.F, si occuperà di progettare la soluzione, omologarla, implementarla su tutta la rete stradale ANAS e mantenerla.



### SMART ROAD

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'loT (*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.





**Focus**



# ECORODOVIAS

Fonte: Sustainability Report  
2017 Gruppo EcoRodovias (ad  
esclusione di ricavi e market cap)

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

**R\$** **R\$5,2 MILIARDI\***  
MARKET CAP AL 28.12.2018

\*Pari a 1,2 miliardi di euro



**PIÙ 3.500**  
DIPENDENTI ECORODOVIAS



**913**  
BUSINESS PARTNER FORMATI  
IN TEMA DI ETICA



**5** MACCHINE ELETTRICHE  
ACQUISTATE E ORA IN FASE  
DI TEST PER L'IMPIEGO NELLA  
FLOTTA DI ISPEZIONE DEL  
TRAFFICO



**43.000**  
ORE DI FORMAZIONE



**OHSAS 18001**  
100% DELLE CONCESSIONARIE  
DEL GRUPPO CERTIFICATE IN  
MATERIA DI SICUREZZA SUL  
LAVORO



**OLTRE 3** MILIONI KWH  
RIDUZIONE DEI CONSUMI DI  
ENERGIA ELETTRICA SULLA  
RETE IN CONCESSIONE +  
ECOPORTO



**R\$ 2,5 MILIONI\***  
INVESTITI IN INFRASTRUTTURE E  
SERVIZI AI PEDONI, AGLI UTENTI  
AUTOSTRADALI E ALLA COMUNITÀ

\*Pari a 600 mila euro



**100%**  
DELLA FORZA LAVORO HA  
FREQUENTATO UN CORSO  
ANTI-CORRUZIONE



**ECOVIVER** UN PROGRAMMA AZIENDALE DEDICATO A EROGARE  
FORMAZIONE SU TEMI AMBIENTALI COME ACQUA, ENERGIA E RIFIUTI. NEL 2017  
HANNO PARTECIPATO AL PROGRAMMA 257 SCUOLE PUBBLICHE IN 20 CITTÀ,  
RAGGIUNGENDO 17.734 STUDENTI

Il portafoglio di EcoRodovias comprende 10 concessioni autostradali<sup>47</sup> per un totale di 2.649 km di rete e un porto (EcoPorto), dislocati in 8 diversi stati del Brasile.

Le infrastrutture sono situate nei principali corridoi commerciali nelle regioni del Sud e del Sud-Est del Paese.

EcoRodovias è inoltre una società quotata alla Bovespa di San Paolo, che ha chiuso l'esercizio 2018 con ricavi pari a 2,5 miliardi di Reais<sup>48</sup>.

Con riferimento ai fatti connessi all'indagine condotta dal Federal Prosecutor's Office del-

lo Stato di Paraná nei confronti di due ex manager di Ecovia Caminho do Mar e Rodovia das Cataratas - Ecocataratas, società controllate da Ecorodovias, per possibili condotte illecite di corruzione e di riciclaggio che gli stessi avrebbero in passato perpetrato e descritta nel progetto di bilancio 2018 approvato dal Consiglio di Amministrazione di Ecorodovias in data 14 marzo 2019, si rinvia a quanto illustrato nel paragrafo "Altre informazioni" delle Note Esplicative del Bilancio Consolidato del Gruppo ASTM.

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

<sup>47</sup> Di cui 3 assegnate all'inizio del 2018

<sup>48</sup> Da comunicato della società



## VALORI, POLITICHE E PRINCIPI

Per garantire una condotta etica nello svolgimento delle proprie operazioni, il Gruppo 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 Gruppo è responsabile per la gestione delle questioni relative l'etica e l'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 del Gruppo al rischio.



## CORPORATE SUSTAINABILITY INDEX (ISE)

Le azioni di EcoRodovias sono state incluse, per l'ottavo anno consecutivo, nel portafoglio dell'ISE (Corporate Sustainability Index). Tale indice mira a riflettere il rendimento

di un portafoglio di azioni composto da compagnie riconosciute per il loro impegno nell'ambito sociale e della sostenibilità, e al contempo promuove le best practices nel mercato brasiliano.



**N**el mese di luglio 2017, Itinera ha acquisito una partecipazione di controllo nel capitale di Halmar International LLC, una società che figura tra le prime cinque società dell'area metropolitana di New York nel settore della progettazione e realizzazione di infrastrutture di trasporto (strade, autostrade, aeroporti, ferrovie, metropolitane, ponti e viadotti) ed una delle più rispettate nella costa Est degli Stati Uniti.

L'acquisizione di Halmar ha permesso l'ingresso del Gruppo nel mercato statunitense delle grandi opere caratterizzato da ingenti investimenti a sostegno della modernizzazione di strade e ponti già esistenti e della realizzazione di progetti per la costruzione di nuove infrastrutture.

Itinera e Halmar in tale ambito opereranno sia come EPC Contractor (Engineering, Procurement & Construction) sia come soggetti promotori dei nuovi progetti in Private Public Partnership (PPP) che molti Stati americani stanno lanciando per sostenere i previsti programmi infrastrutturali.

Tra i progetti che Halmar si è aggiudicata tra il 2017 e il 2018 ritroviamo:

- la progettazione e costruzione di una terza linea ferroviaria di circa 17 km delle Long Island Rail Road (LIRR) che consentirà di aumentare la capacità del servizio ferroviario lungo il corridoio che collega Manhattan con l'intera isola;
- i lavori del "Enhanced Stations Improvements Project", che prevedono la ristrutturazione e il completamento di sei stazioni metropolitane: White Plains, Port Chester, Riverdale, Harlem 125th, Crestwood and Yonkers stations.

I miglioramenti includono il rifacimento degli impianti tecnologici - tra cui l'illuminazione a LED -, la costruzione di nuove banchine, passaggi pedonali e barriere antirumore;

- il complesso progetto della ferrovia metropolitana di Alexandria, in Virginia; la stazione della Potomac Yard Metrorail verrà realizzata in corrispondenza delle linee

ferroviarie metropolitane gialla e blu, in un'area in forte sviluppo sia commerciale sia residenziale di Alexandria con una superficie utile di circa 9.000 metri quadrati con due banchine di 800 metri;

- la progettazione e costruzione del nodo stradale di Kew Garden a New York, con una quota di competenza del 100%. Il nodo stradale di Kew Garden è uno snodo strategico molto importante per New York in quanto permette la connessione agli aeroporti John F. Kennedy International (JFK) e La Guardia Airport (LGA); si prevede l'ammodernamento

dello snodo stradale, costruito nel 1930 e successivamente rimodulato nel 1960, attraverso il miglioramento delle carenze operative e strutturali già esistenti.

L'acquisizione della partecipazione di controllo di Halmar segna l'ingresso di Itinera, già presente oggi in Europa, Middle East, Africa e America Latina, nel mercato statunitense delle infrastrutture, e consente di creare un gruppo più grande ed articolato, capace di affrontare con successo i grandi investimenti previsti nel Paese, in particolare nel settore dei trasporti.





**Allegati**



# Allegati per business

## SETTORE CONCESSIONI

### LA NOSTRA RESPONSABILITÀ VERSO LE PERSONE

#### RIPARTIZIONE DEI DIPENDENTI PER TIPOLOGIA CONTRATTUALE (DETERMINATO VS INDETERMINATO) E GENERE

N. PERSONE	AL 31 DICEMBRE 2017			AL 31 DICEMBRE 2018		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Tempo Determinato	70	28	98	96	48	144
Tempo Indeterminato	1.411	436	1.847	1.541	502	2.043
<b>Totale</b>	<b>1.481</b>	<b>464</b>	<b>1.945</b>	<b>1.637</b>	<b>550</b>	<b>2.187</b>

#### RIPARTIZIONE DEI DIPENDENTI PER TIPOLOGIA PROFESSIONALE (FULL-TIME VS PART-TIME) E GENERE

N. PERSONE	AL 31 DICEMBRE 2017			AL 31 DICEMBRE 2018		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Full-Time	1.195	247	1.442	1.303	299	1.602
Part-Time	286	217	503	334	251	585
<b>Totale</b>	<b>1.481</b>	<b>464</b>	<b>1.945</b>	<b>1.637</b>	<b>550</b>	<b>2.187</b>

#### DIPENDENTI E COLLABORATORI ESTERNI PER GENERE

N. PERSONE	AL 31 DICEMBRE 2017			AL 31 DICEMBRE 2018		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Dipendenti	1.481	464	1.945	1.637	550	2.187
Altri collaboratori	3	1	4	-	-	-
<b>Totale</b>	<b>1.484</b>	<b>465</b>	<b>1.949</b>	<b>1.637</b>	<b>550</b>	<b>2.187</b>

**DIPENDENTI DEL GRUPPO PER INQUADRAMENTO E GENERE**

N. PERSONE	AL 31 DICEMBRE 2017			AL 31 DICEMBRE 2018		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Dirigenti	31	6	37	29	5	34
Quadri	43	13	56	44	13	57
Impiegati	1.143	437	1.580	1.267	520	1.787
Operai	264	8	272	297	12	309
<b>Totale</b>	<b>1.481</b>	<b>464</b>	<b>1.945</b>	<b>1.637</b>	<b>550</b>	<b>2.187</b>

**CATEGORIE PROTETTE**

N. PERSONE	AL 31 DICEMBRE 2017			AL 31 DICEMBRE 2018		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Dirigenti	-	-	-	-	-	-
Quadri	1	-	1	-	-	-
Impiegati	72	25	97	77	27	104
Operai	10	1	11	11	1	12
<b>Totale</b>	<b>83</b>	<b>26</b>	<b>109</b>	<b>88</b>	<b>28</b>	<b>116</b>

**INFORTUNI E MALATTIE PROFESSIONALI**

N. CASI	2017			2018		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Malattie professionali	-	-	-	-	-	-
Infortunati	31	8	39	31	7	38
<i>di cui mortali</i>	-	-	-	-	-	-

**TIPOLOGIA DI INFORTUNI DEI DIPENDENTI DEL GRUPPO PER GENERE**

N. CASI	2017			2018		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Infortunati sul luogo di lavoro	29	6	35	25	4	29
Infortunati in itinere	2	2	4	6	3	9

## INDICATORI SALUTE E SICUREZZA

	2017			2018		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Indice di Gravità	0,36	0,43	<b>0,38</b>	0,46	0,18	<b>0,39</b>
Tasso di malattia professionale	-	-	-	-	-	-
Tasso di assenteismo	4,02	4,93	<b>4,22</b>	5,63	8,91	<b>6,39</b>
Tasso di infortunio	13,68	13,01	<b>13,53</b>	13,17	10,32	<b>12,54</b>

## ASSENZE E GIORNI PERSI

N. GIORNI	2017			2018		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Assenza	12.128	4.184	<b>16.312</b>	18.811	9.061	<b>27.872</b>
Giorni persi	874	291	<b>1.165</b>	1.179	140	<b>1.319</b>

## DIPENDENTI DEL GRUPPO PER INQUADRAMENTO E FASCE DI ETÀ

N. PERSONE	AL 31 DICEMBRE 2017				AL 31 DICEMBRE 2018			
	<30	30-50	>50	Totale	<30	30-50	>50	Totale
Dirigenti	-	6	31	<b>37</b>	-	7	27	<b>34</b>
Quadri	-	16	40	<b>56</b>	-	16	41	<b>57</b>
Impiegati	35	685	860	<b>1.580</b>	52	750	985	<b>1.787</b>
Operai	11	153	108	<b>272</b>	13	169	127	<b>309</b>
<b>Totale</b>	<b>46</b>	<b>860</b>	<b>1.039</b>	<b>1.945</b>	<b>65</b>	<b>942</b>	<b>1.180</b>	<b>2.187</b>

## ENTRATE

N. PERSONE	2017					2018				
	<30	30-50	>50	Totale	Turnover %	<30	30-50	>50	Totale	Turnover %
Uomini	46	102	36	<b>184</b>	<b>12,42%</b>	63	205	135	<b>403</b>	<b>24,6%</b>
Donne	26	53	18	<b>97</b>	<b>20,91%</b>	44	103	50	<b>197</b>	<b>35,8%</b>
<b>Totale</b>	<b>72</b>	<b>155</b>	<b>54</b>	<b>281</b>	<b>14,45%</b>	<b>107</b>	<b>308</b>	<b>185</b>	<b>600</b>	<b>27,4%</b>

**USCITE**

N. PERSONE	2017					2018				
	<30	30-50	>50	Totale	Turnover %	<30	30-50	>50	Totale	Turnover %
Uomini	38	103	99	240	16,21%	47	99	101	247	15,1%
Donne	24	55	21	100	21,55%	34	48	33	115	20,9%
<b>Totale</b>	<b>62</b>	<b>158</b>	<b>120</b>	<b>340</b>	<b>17,48%</b>	<b>81</b>	<b>147</b>	<b>134</b>	<b>362</b>	<b>16,6%</b>

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

MEDIA STIPENDIO BASE	2017		2018	
	Rapporto donne/uomini		Rapporto donne/uomini	
Dirigenti	0,91		0,73	
Quadri	0,94		0,89	
Impiegati	0,85		0,88	
Operai	0,93		1,02	
<b>Totale</b>	<b>0,91</b>		<b>0,87</b>	

**ORE DI FORMAZIONE**

N. ORE	2017		2018	
	n.ore	Ore pro-capite	n.ore	Ore pro-capite
<b>Totale</b>	<b>10.294</b>	<b>5,29</b>	<b>16.059</b>	<b>7,34</b>

# SETTORE CONCESSIONI

## LA NOSTRA RESPONSABILITÀ VERSO L'AMBIENTE E IL TERRITORIO

### CONSUMO ENERGETICO

FONTE	2017	2018
	Totale	Totale
Gas Naturale (m <sup>3</sup> /000)	1.000	1.084
Gasolio per riscaldamento (l/000)	576	520
Gasolio per autotrazione (l/000)	1.984	2.049
Olio combustibile (l/000)	-	-
Benzina (l/000)	2	2
Energia elettrica (Kwh/000)	83.452	87.868
<i>di cui acquistata</i>	82.978	87.149
<i>di cui da fotovoltaico</i>	622	720
<i>Immessi in rete da fotovoltaico</i>	427	559
Gpl (l/000)	55	75

### EMISSIONI CO<sub>2</sub> [tCO<sub>2</sub>e] - SCOPE 1

FONTE	2017	2018
Gas Naturale	2.046,04	2.217,54
Gasolio per riscaldamento	1.710,75	1.545,73
Gasolio per autotrazione	5.301,65	5.475,11
Olio combustibile	-	-
Benzina	4,37	4,49
Biomasse	-	-
Gpl	84,22	113,93
<b>Totale</b>	<b>9.147,03</b>	<b>9.356,80</b>

**EMISSIONI CO<sub>2</sub> [tCO<sub>2</sub>] - SCOPE 2 LOCATION BASED**

	2017	2018
<b>Totale</b>	<b>31.116,68</b>	<b>32.680,75</b>

**EMISSIONI CO<sub>2</sub> [tCO<sub>2</sub>] - SCOPE 2 MARKET BASED**

	2017	2018
<b>Totale</b>	<b>39.829,35</b>	<b>41.831,36</b>

**PRELIEVO ACQUA [m<sup>3</sup>]**

	Unità di misura	2017	2018
		Volume	Volume
Prelievo dall'acquedotto	m <sup>3</sup>	84.408	86.591
Prelievo da fiume	m <sup>3</sup>	732	-
Prelievo da falda	m <sup>3</sup>	23.933	87.941
Altro	m <sup>3</sup>	-	-
<b>Totale acqua</b>	<b>m<sup>3</sup></b>	<b>109.073</b>	<b>174.532</b>

**RIFIUTI PER METODO DI SMALTIMENTO**

METODO DI SMALTIMENTO	2017				2018			
	Pericolosi	Non Pericolosi	Totale	% Totale	Pericolosi	Non Pericolosi	Totale	% Totale
Riciclo [t]	13	2.926	<b>2.939</b>	<b>85,5%</b>	52	3.440	<b>3.492</b>	<b>86,4%</b>
Recupero energetico [t]	-	-	-	<b>0,0%</b>	-	72	<b>72</b>	<b>1,7%</b>
Discarica [t]	22	449	<b>471</b>	<b>13,7%</b>	33	446	<b>479</b>	<b>11,9%</b>
Altro [t]	-	29	<b>29</b>	<b>0,8%</b>	-	-	-	<b>0,0%</b>
<b>Totale</b>	<b>35</b>	<b>3.403</b>	<b>3.439</b>	<b>100,0%</b>	<b>86</b>	<b>3.958</b>	<b>4.044</b>	<b>100,0%</b>

# SETTORE COSTRUZIONI

## LA NOSTRA RESPONSABILITÀ VERSO LE PERSONE

### RIPARTIZIONE DEI DIPENDENTI PER TIPOLOGIA CONTRATTUALE (DETERMINATO VS INDETERMINATO) E GENERE

N. PERSONE	AL 31 DICEMBRE 2017			AL 31 DICEMBRE 2018		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Tempo Determinato	7	1	8	144	58	202
Tempo Indeterminato	619	73	692	1.550	151	1.701
<b>Totale</b>	<b>626</b>	<b>74</b>	<b>700</b>	<b>1.694</b>	<b>209</b>	<b>1.903</b>

### RIPARTIZIONE DEI DIPENDENTI PER TIPOLOGIA PROFESSIONALE (FULL-TIME VS PART-TIME) E GENERE

N. PERSONE	AL 31 DICEMBRE 2017			AL 31 DICEMBRE 2018		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Full-Time	622	63	685	1.676	180	1.856
Part-Time	4	11	15	18	29	47
<b>Totale</b>	<b>626</b>	<b>74</b>	<b>700</b>	<b>1.694</b>	<b>209</b>	<b>1.903</b>
<i>di cui Joint Operation</i>	.	.	.	560	61	621

### DIPENDENTI E COLLABORATORI ESTERNI PER GENERE

N. PERSONE	AL 31 DICEMBRE 2017			AL 31 DICEMBRE 2018		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Dipendenti	626	74	700	1.694	209	1.903
Altri collaboratori	-	-	-	3.666	16	3.682
<b>Totale</b>	<b>626</b>	<b>74</b>	<b>700</b>	<b>5.360</b>	<b>225</b>	<b>5.585</b>

**DIPENDENTI DEL GRUPPO PER INQUADRAMENTO E GENERE**

N. PERSONE	AL 31 DICEMBRE 2017			AL 31 DICEMBRE 2018		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Dirigenti	39	3	42	76	6	82
Quadri	48	4	52	136	11	147
Impiegati	208	66	274	479	162	641
Operai	331	1	332	1.003	30	1.033
<b>Totale</b>	<b>626</b>	<b>74</b>	<b>700</b>	<b>1.694</b>	<b>209</b>	<b>1.903</b>

**CATEGORIE PROTETTE**

N. PERSONE	AL 31 DICEMBRE 2017			AL 31 DICEMBRE 2018		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Dirigenti	-	-	-	-	-	-
Quadri	-	-	-	-	-	-
Impiegati	3	4	7	2	4	6
Operai	14	-	14	15	1	16
<b>Totale</b>	<b>17</b>	<b>4</b>	<b>21</b>	<b>17</b>	<b>5</b>	<b>22</b>

**INFORTUNI E MALATTIE PROFESSIONALI**

N. CASI	2017			2018		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Malattie professionali	2	-	2	3	-	3
Infortunati	30	-	30	29	-	29
<i>di cui mortali</i>	-	-	-	1	-	1

**TIPOLOGIA DI INFORTUNI DEI DIPENDENTI DEL GRUPPO PER GENERE**

N. CASI	2017			2018		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Infortunati sul luogo di lavoro	24	-	24	25	-	25
Infortunati in itinere	6	-	6	4	-	4
<b>Totale</b>	<b>30</b>	<b>-</b>	<b>30</b>	<b>29</b>	<b>-</b>	<b>29</b>

## INDICATORI SALUTE E SICUREZZA

	2017			2018		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Indice di Gravità	0,81	0,22	<b>0,76</b>	0,43	0,01	<b>0,38</b>
Tasso di malattia professionale	0,36	-	<b>0,33</b>	0,27	-	<b>0,24</b>
Tasso di assenteismo	5,80	1,34	<b>5,37</b>	4,07	1,33	<b>3,77</b>
Tasso di infortunio	27,34	-	<b>24,72</b>	13,08	-	<b>11,59</b>

## ASSENZE E GIORNI PERSI

N. GIORNI	2017			2018		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Assenza	8.048	198	<b>8.246</b>	12.531	494	<b>13.025</b>
Giorni persi	902	27	<b>929</b>	971	4	<b>975</b>

## DIPENDENTI DEL GRUPPO PER INQUADRAMENTO E FASCE DI ETÀ

N. PERSONE	AL 31 DICEMBRE 2017				AL 31 DICEMBRE 2018			
	<30	30-50	>50	Totale	<30	30-50	>50	Totale
Dirigenti	-	11	31	<b>42</b>	-	23	59	<b>82</b>
Quadri	-	26	26	<b>52</b>	1	84	62	<b>147</b>
Impiegati	2	176	96	<b>274</b>	109	365	167	<b>641</b>
Operai	3	132	197	<b>332</b>	150	503	380	<b>1.033</b>
<b>Totale</b>	<b>5</b>	<b>345</b>	<b>350</b>	<b>700</b>	<b>260</b>	<b>975</b>	<b>668</b>	<b>1.903</b>

## ENTRATE

N. PERSONE	2017					2018				
	<30	30-50	>50	Totale	Turnover %	<30	30-50	>50	Totale	Turnover %
Uomini	1	23	21	<b>45</b>	<b>7,19%</b>	231	657	328	<b>1.216</b>	<b>104,6%</b>
Donne	0	1	1	<b>2</b>	<b>2,70%</b>	37	80	21	<b>138</b>	<b>93,24%</b>
<b>Totale</b>	<b>1</b>	<b>24</b>	<b>22</b>	<b>47</b>	<b>6,71%</b>	<b>268</b>	<b>737</b>	<b>349</b>	<b>1.354</b>	<b>103,4%</b>

**USCITE**

N. PERSONE	2017					2018				
	<30	30-50	>50	Totale	Turnover %	<30	30-50	>50	Totale	Turnover %
Uomini	2	35	53	90	14,38%	14	83	55	152	13,1%
Donne	-	1	1	2	2,70%	-	3	2	5	3,4%
<b>Totale</b>	<b>2</b>	<b>36</b>	<b>54</b>	<b>92</b>	<b>13,14%</b>	<b>14</b>	<b>86</b>	<b>57</b>	<b>157</b>	<b>12,0%</b>

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

MEDIA STIPENDIO BASE	2017		2018	
	Rapporto donne/uomini		Rapporto donne/uomini	
Dirigenti	2,00		0,72	
Quadri	0,96		1,11	
Impiegati	0,71		0,87	
Operai	-		0,87	
<b>Totale</b>	<b>1,76</b>		<b>1,06</b>	

**ORE DI FORMAZIONE**

N. ORE	2017		2018	
	n.ore	Ore pro-capite	n.ore	Ore pro-capite
<b>Totale</b>	<b>5.594</b>	<b>7,99</b>	<b>40.007</b>	<b>7,16</b>

# SETTORE COSTRUZIONI

## LA NOSTRA RESPONSABILITÀ VERSO L'AMBIENTE E IL TERRITORIO

### CONSUMO ENERGETICO

FONTE	2017	2018
	Totale	Totale
Gas Naturale (m <sup>3</sup> /000)	125	1.281
Gasolio per riscaldamento (l/000)	-	81
Gasolio per autotrazione (l/000)	2.499	3.852
Olio combustibile (l/000)	320	852
Benzina (l/000)	5	938
Energia elettrica (Kwh/000)	2.986	13.467
<i>di cui acquistata</i>	2.985	9.943
<i>di cui da fotovoltaico</i>	-	48
<i>Immessi in rete da fotovoltaico</i>	-	-
Gpl (l/000)	-	840

### EMISSIONI CO<sub>2</sub> [tCO<sub>2</sub>e] - SCOPE 1

FONTE	2017	2018
Gas Naturale	255,69	2.621,65
Gasolio per riscaldamento	-	241,99
Gasolio per autotrazione	6.677,16	10.291,31
Olio combustibile	811,61	2.161,59
Benzina	11,53	2.163,44
Biomasse	-	-
Gpl	-	1.276,06
<b>Totale</b>	<b>7.756,0</b>	<b>18.756,04</b>

**EMISSIONI CO<sub>2</sub> [tCO<sub>2</sub>] - SCOPE 2 LOCATION BASED**

	2017	2018
<b>Totale</b>	<b>1.119,38</b>	<b>4.888,93</b>

**EMISSIONI CO<sub>2</sub> [tCO<sub>2</sub>] - SCOPE 2 MARKET BASED**

	2017	2018
<b>Totale</b>	<b>1.432,80</b>	<b>5.397,67</b>

**PRELIEVO ACQUA [m<sup>3</sup>]**

	Unità di misura	2017	2018
		Volume	Volume
Prelievo dall'acquedotto	m <sup>3</sup>	15.717	83.071
Prelievo da fiume	m <sup>3</sup>	15.000	7.610
Prelievo da falda	m <sup>3</sup>	4.320	9.558
Altro	m <sup>3</sup>	-	56.456
<b>Totale acqua</b>	<b>m<sup>3</sup></b>	<b>35.037</b>	<b>156.695</b>

**RIFIUTI PER METODO DI SMALTIMENTO**

METODO DI SMALTIMENTO	2017				2018			
	Pericolosi	Non Pericolosi	Totale	% Totale	Pericolosi	Non Pericolosi	Totale	% Totale
Riuso [t]	-	46.679	<b>46.679</b>	<b>15,2%</b>	5	117.730	<b>117.735</b>	<b>40,3%</b>
Riciclo [t]	10	259.774	<b>259.794</b>	<b>84,7%</b>	12	169.771	<b>169.783</b>	<b>58,1%</b>
Incenerimento [t]	-	-	-	<b>0,0%</b>	-	1.190	<b>1.190</b>	<b>0,4%</b>
Discarica [t]	31	263	<b>294</b>	<b>0,1%</b>	11	2.049	<b>2.060</b>	<b>0,7%</b>
Altro [t]	-	-	-	<b>0,0%</b>	210	1.121	<b>1.331</b>	<b>0,5%</b>
<b>Totale</b>	<b>41</b>	<b>306.716</b>	<b>306.757</b>	<b>100,0%</b>	<b>238</b>	<b>291.861</b>	<b>292.099</b>	<b>100,0%</b>

# SETTORE INGEGNERIA

## LA NOSTRA RESPONSABILITÀ VERSO LE PERSONE

### RIPARTIZIONE DEI DIPENDENTI PER TIPOLOGIA CONTRATTUALE (DETERMINATO VS INDETERMINATO) E GENERE

N. PERSONE	AL 31 DICEMBRE 2017			AL 31 DICEMBRE 2018		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Tempo Determinato	3	1	4	4	-	4
Tempo Indeterminato	174	70	244	177	68	245
<b>Totale</b>	<b>177</b>	<b>71</b>	<b>248</b>	<b>181</b>	<b>68</b>	<b>249</b>

### RIPARTIZIONE DEI DIPENDENTI PER TIPOLOGIA PROFESSIONALE (FULL-TIME VS PART-TIME) E GENERE

N. PERSONE	AL 31 DICEMBRE 2017			AL 31 DICEMBRE 2018		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Full-Time	176	69	245	181	64	245
Part-Time	1	2	3	-	4	4
<b>Totale</b>	<b>177</b>	<b>71</b>	<b>248</b>	<b>181</b>	<b>68</b>	<b>249</b>

### DIPENDENTI E COLLABORATORI ESTERNI PER GENERE

N. PERSONE	AL 31 DICEMBRE 2017			AL 31 DICEMBRE 2018		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Dipendenti	177	71	248	181	68	249
Altri collaboratori	-	-	-	-	-	-
<b>Totale</b>	<b>177</b>	<b>71</b>	<b>248</b>	<b>181</b>	<b>68</b>	<b>249</b>

**DIPENDENTI DEL GRUPPO PER INQUADRAMENTO E GENERE**

N. PERSONE	AL 31 DICEMBRE 2017			AL 31 DICEMBRE 2018		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Dirigenti	18	3	21	18	2	20
Quadri	24	2	26	24	2	26
Impiegati	135	66	201	139	64	203
Operai	-	-	-	-	-	-
<b>Totale</b>	<b>177</b>	<b>71</b>	<b>248</b>	<b>181</b>	<b>68</b>	<b>249</b>

**CATEGORIE PROTETTE**

N. PERSONE	AL 31 DICEMBRE 2017			AL 31 DICEMBRE 2018		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Dirigenti	-	-	-	-	-	-
Quadri	-	-	-	-	-	-
Impiegati	11	3	14	7	2	9
Operai	-	-	-	-	-	-
<b>Totale</b>	<b>11</b>	<b>3</b>	<b>14</b>	<b>7</b>	<b>2</b>	<b>9</b>

**INFORTUNI E MALATTIE PROFESSIONALI**

N. CASI	2017			2018		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Malattie professionali	-	-	-	-	-	-
Infortunati	1	-	1	3	3	6
<i>di cui mortali</i>	-	-	-	-	-	0

**TIPOLOGIA DI INFORTUNI DEI DIPENDENTI DEL GRUPPO PER GENERE**

N. CASI	2017			2018		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Infortunati sul luogo di lavoro	1	-	1	3	2	5
Infortunati in itinere	-	-	-	-	1	1

## INDICATORI SALUTE E SICUREZZA

	2017			2018		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Indice di Gravità	0,03	-	<b>0,02</b>	0,08	0,95	<b>0,32</b>
Tasso di malattia professionale	-	-	-	-	-	-
Tasso di assenteismo	3,99	4,01	<b>4,00</b>	2,99	4,45	<b>3,40</b>
Tasso di infortunio	3,29	-	<b>2,37</b>	9,75	26,67	<b>14,28</b>

## ASSENZE E GIORNI PERSI

N. GIORNI	2017			2018		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Assenza	1.589	688	<b>2.277</b>	1.182	677	<b>1.859</b>
Giorni persi	8	-	<b>8</b>	24	116	<b>140</b>

## DIPENDENTI DEL GRUPPO PER INQUADRAMENTO E FASCE DI ETÀ

N. PERSONE	AL 31 DICEMBRE 2017				AL 31 DICEMBRE 2018			
	<30	30-50	>50	Totale	<30	30-50	>50	Totale
Dirigenti	-	9	12	<b>21</b>	-	6	14	<b>20</b>
Quadri	-	17	9	<b>26</b>	-	15	11	<b>26</b>
Impiegati	9	153	39	<b>201</b>	13	150	40	<b>203</b>
Operai	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Totale</b>	<b>9</b>	<b>179</b>	<b>60</b>	<b>248</b>	<b>13</b>	<b>171</b>	<b>65</b>	<b>249</b>

## ENTRATE

N. PERSONE	2017					2018				
	<30	30-50	>50	Totale	Turnover %	<30	30-50	>50	Totale	Turnover %
Uomini	3	3	0	<b>6</b>	<b>3,39%</b>	5	8	2	<b>15</b>	<b>8,29%</b>
Donne	1	0	0	<b>1</b>	<b>1,41%</b>	3	1	2	<b>6</b>	<b>8,57%</b>
<b>Totale</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>7</b>	<b>2,82%</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>4</b>	<b>21</b>	<b>8,37%</b>

**USCITE**

N. PERSONE	2017					2018				
	<30	30-50	>50	Totale	Turnover %	<30	30-50	>50	Totale	Turnover %
Uomini	1	17	7	25	14,12%	1	7	3	11	10,00%
Donne	0	18	4	22	30,99%	1	2	4	7	6,08%
<b>Totale</b>	<b>1</b>	<b>35</b>	<b>11</b>	<b>47</b>	<b>18,95%</b>	<b>2</b>	<b>9</b>	<b>7</b>	<b>18</b>	<b>7,17%</b>

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

MEDIA STIPENDIO BASE	2017		2018	
	Rapporto donne/uomini		Rapporto donne/uomini	
Dirigenti	0,99		0,84	
Quadri	1,10		0,89	
Impiegati	1,00		0,98	
Operai	-		-	
<b>Totale</b>	<b>0,59</b>		<b>0,83</b>	

**ORE DI FORMAZIONE**

N. ORE	2017		2018	
	n.ore	Ore pro-capite	n.ore	Ore pro-capite
<b>Totale</b>	<b>1.279</b>	<b>5,16</b>	<b>6.158</b>	<b>24,73</b>

# SETTORE INGEGNERIA

## LA NOSTRA RESPONSABILITÀ VERSO L'AMBIENTE E IL TERRITORIO

### CONSUMO ENERGETICO

FONTE	2017	2018
	Totale	Totale
Gas Naturale (m <sup>3</sup> /000)	8	9
Gasolio per riscaldamento (l/000)	-	-
Gasolio per autotrazione (l/000)	247	245
Olio combustibile (l/000)	-	-
Benzina (l/000)	-	-
Energia elettrica (Kwh/000)	878	871
<i>di cui acquistata</i>	878	871
<i>di cui da fotovoltaico</i>	-	-
<i>Immessi in rete da fotovoltaico</i>	-	-
Gpl (l/000)	0	0

### EMISSIONI CO<sub>2</sub> [tCO<sub>2</sub>e] - SCOPE 1

FONTE	2017	2018
Gas Naturale	16,52	17,75
Gasolio per riscaldamento	-	-
Gasolio per autotrazione	660,43	654,67
Olio combustibile	-	-
Benzina	-	-
Biomasse	-	-
Gpl	-	-
<b>Totale</b>	<b>676,94</b>	<b>672,42</b>

**EMISSIONI CO<sub>2</sub> [tCO<sub>2</sub>] - SCOPE 2 LOCATION BASED**

	2017	2018
Totale	329,38	326,63

**EMISSIONI CO<sub>2</sub> [tCO<sub>2</sub>] - SCOPE 2 MARKET BASED**

	2017	2018
Totale	421,60	418,09

**PRELIEVO ACQUA [m<sup>3</sup>]**

	Unità di misura	2017	2018
		Volume	Volume
Prelievo dall'acquedotto	m <sup>3</sup>	2.478	5.164
Prelievo da fiume	m <sup>3</sup>	-	-
Prelievo da falda	m <sup>3</sup>	-	-
Altro	m <sup>3</sup>	-	-
<b>Totale acqua</b>	<b>m<sup>3</sup></b>	<b>2.478</b>	<b>5.164</b>

**RIFIUTI PER METODO DI SMALTIMENTO**

METODO DI SMALTIMENTO	2017				2018			
	Pericolosi	Non Pericolosi	Totale	% Totale	Pericolosi	Non Pericolosi	Totale	% Totale
Discarica [t]	-	24	24	44,7 %	1	19	20	40,4 %
Altro [t]	-	30	30	55,3 %	-	30	30	59,6 %
<b>Totale</b>	<b>-</b>	<b>54</b>	<b>54</b>	<b>100,0 %</b>	<b>1</b>	<b>49</b>	<b>50</b>	<b>100,0 %</b>

# SETTORE TECNOLOGIA E ALTRO

## LA NOSTRA RESPONSABILITÀ VERSO LE PERSONE

### RIPARTIZIONE DEI DIPENDENTI PER TIPOLOGIA CONTRATTUALE (DETERMINATO VS INDETERMINATO) E GENERE

N. PERSONE	AL 31 DICEMBRE 2017			AL 31 DICEMBRE 2018		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Tempo Determinato	25	1	26	28	4	32
Tempo Indeterminato	342	47	389	379	50	429
<b>Totale</b>	<b>367</b>	<b>48</b>	<b>415</b>	<b>407</b>	<b>54</b>	<b>461</b>

### RIPARTIZIONE DEI DIPENDENTI PER TIPOLOGIA PROFESSIONALE (FULL-TIME VS PART-TIME) E GENERE

N. PERSONE	AL 31 DICEMBRE 2017			AL 31 DICEMBRE 2018		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Full-Time	365	44	409	404	48	452
Part-Time	2	4	6	3	6	9
<b>Totale</b>	<b>367</b>	<b>48</b>	<b>415</b>	<b>407</b>	<b>54</b>	<b>461</b>

### DIPENDENTI E COLLABORATORI ESTERNI PER GENERE

N. PERSONE	AL 31 DICEMBRE 2017			AL 31 DICEMBRE 2018		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Dipendenti	367	48	415	407	54	461
Altri collaboratori	3	3	6	1	1	2
<b>Totale</b>	<b>370</b>	<b>51</b>	<b>421</b>	<b>408</b>	<b>55</b>	<b>463</b>

**DIPENDENTI DEL GRUPPO PER INQUADRAMENTO E GENERE**

N. PERSONE	AL 31 DICEMBRE 2017			AL 31 DICEMBRE 2018		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Dirigenti	16	4	20	23	5	28
Quadri	21	2	23	27	4	31
Impiegati	216	42	258	229	45	274
Operai	114	-	114	128	-	128
<b>Totale</b>	<b>367</b>	<b>48</b>	<b>415</b>	<b>407</b>	<b>54</b>	<b>461</b>

**CATEGORIE PROTETTE**

N. PERSONE	AL 31 DICEMBRE 2017			AL 31 DICEMBRE 2018		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Dirigenti	-	-	-	-	-	-
Quadri	-	-	-	-	-	-
Impiegati	4	2	6	5	2	7
Operai	5	-	5	5	-	5
<b>Totale</b>	<b>9</b>	<b>2</b>	<b>11</b>	<b>10</b>	<b>2</b>	<b>12</b>

**INFORTUNI E MALATTIE PROFESSIONALI**

N. CASI	2017			2018		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Malattie professionali	-	-	-	-	-	-
Infortunati	7	-	7	10	-	10
<i>di cui mortali</i>	-	-	-	-	-	-

**TIPOLOGIA DI INFORTUNI DEI DIPENDENTI DEL GRUPPO PER GENERE**

N. CASI	2017			2018		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Infortunati sul luogo di lavoro	4	-	4	6	-	6
Infortunati in itinere	3	-	3	4	-	4

## INDICATORI SALUTE E SICUREZZA

	2017			2018		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Indice di Gravità	0,55	-	<b>0,49</b>	0,21	-	<b>0,18</b>
Tasso di malattia professionale	-	-	-	-	-	-
Tasso di assenteismo	1,75	2,60	<b>1,85</b>	2,13	4,92	<b>2,45</b>
Tasso di infortunio	10,64	-	<b>9,57</b>	14,48	-	<b>12,98</b>

## ASSENZE E GIORNI PERSI

N. GIORNI	2017			2018		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Assenza	1.382	263	<b>1.646</b>	1.757	539	<b>2.296</b>
Giorni persi	345	-	<b>345</b>	138	-	<b>138</b>

## DIPENDENTI DEL GRUPPO PER INQUADRAMENTO E FASCE DI ETÀ

N. PERSONE	AL 31 DICEMBRE 2017				AL 31 DICEMBRE 2018			
	<30	30-50	>50	Totale	<30	30-50	>50	Totale
Dirigenti	-	8	12	<b>20</b>	-	13	15	<b>28</b>
Quadri	-	13	10	<b>23</b>	1	18	12	<b>31</b>
Impiegati	14	177	67	<b>258</b>	12	185	77	<b>274</b>
Operai	13	82	19	<b>114</b>	14	89	25	<b>128</b>
<b>Totale</b>	<b>27</b>	<b>280</b>	<b>108</b>	<b>415</b>	<b>27</b>	<b>305</b>	<b>129</b>	<b>461</b>

## ENTRATE

N. PERSONE	2017					2018				
	<30	30-50	>50	Totale	Turnover %	<30	30-50	>50	Totale	Turnover %
Uomini	4	15	8	<b>27</b>	<b>7,36%</b>	7	39	20	<b>66</b>	<b>16,2%</b>
Donne	0	1	2	<b>3</b>	<b>6,25%</b>	1	12	3	<b>16</b>	<b>29,6%</b>
<b>Totale</b>	<b>4</b>	<b>16</b>	<b>10</b>	<b>30</b>	<b>7,23%</b>	<b>8</b>	<b>51</b>	<b>23</b>	<b>82</b>	<b>17,8%</b>

**USCITE**

N. PERSONE	2017					2018				
	<30	30-50	>50	Totale	Turnover %	<30	30-50	>50	Totale	Turnover %
Uomini	3	20	10	33	8,99%	2	10	12	24	5,9%
Donne	1	3	1	5	10,42%	1	2	1	4	7,4%
<b>Totale</b>	<b>4</b>	<b>23</b>	<b>11</b>	<b>38</b>	<b>9,16%</b>	<b>3</b>	<b>12</b>	<b>13</b>	<b>28</b>	<b>6,1%</b>

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

MEDIA STIPENDIO BASE	2017		2018	
	Rapporto donne/uomini		Rapporto donne/uomini	
Dirigenti	0,54		0,75	
Quadri	1,06		0,96	
Impiegati	0,89		1,08	
Operai	-		-	
<b>Totale</b>	<b>0,88</b>		<b>1,14</b>	

**ORE DI FORMAZIONE**

N. ORE	2017		2018	
	n.ore	Ore pro-capite	n.ore	Ore pro-capite
<b>Totale</b>	<b>2.961</b>	<b>7,13</b>	<b>6.446</b>	<b>13,98</b>

# SETTORE TECNOLOGIA E IMPIANTI

## LA NOSTRA RESPONSABILITÀ VERSO L'AMBIENTE E IL TERRITORIO

### CONSUMO ENERGETICO

FONTE	2017	2018
	Totale	Totale
Gas Naturale (m <sup>3</sup> /000)	29	32
Gasolio per riscaldamento (l/000)	-	-
Gasolio per autotrazione (l/000)	864	913
Olio combustibile (l/000)	-	-
Benzina (l/000)	-	-
Energia elettrica (Kwh/000)	671	660
<i>di cui acquistata</i>	671	660
<i>di cui da fotovoltaico</i>	-	-
<i>Immessi in rete da fotovoltaico</i>	-	-
Gpl (l/000)	-	-

### EMISSIONI CO<sub>2</sub> [tCO<sub>2</sub>e] - SCOPE 1

FONTE	2017	2018
Gas Naturale	60,13	65,74
Gasolio per riscaldamento	-	-
Gasolio per autotrazione	2.308,00	2.439,23
Olio combustibile	-	-
Benzina	-	-
Biomasse	-	-
Gpl	-	-
<b>Totale</b>	<b>2.368,13</b>	<b>2.504,98</b>

**EMISSIONI CO<sub>2</sub> [tCO<sub>2</sub>] - SCOPE 2 LOCATION BASED**

	2017	2018
Totale	251,63	247,58

**EMISSIONI CO<sub>2</sub> [tCO<sub>2</sub>] - SCOPE 2 MARKET BASED**

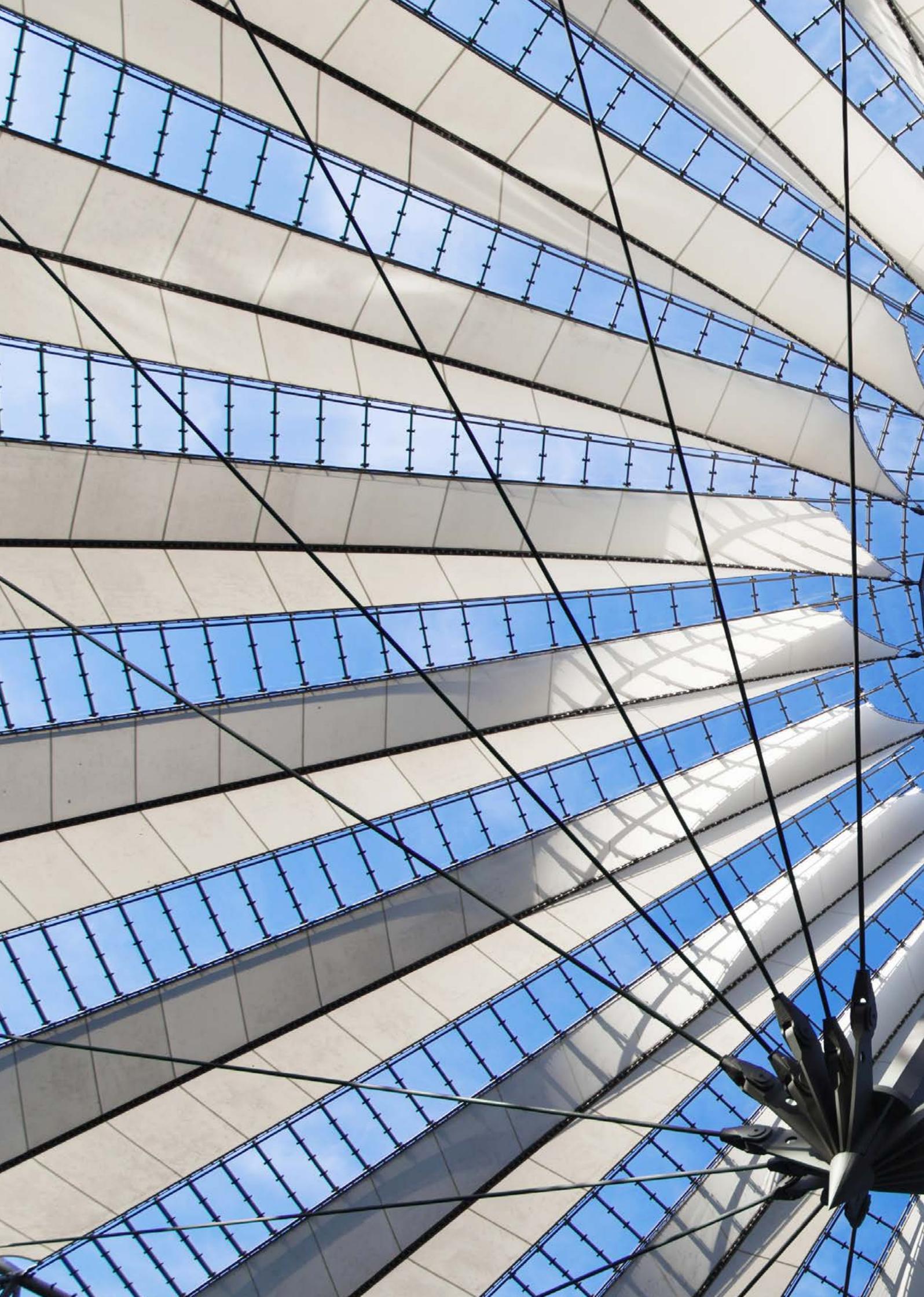
	2017	2018
Totale	322,08	316,9

**PRELIEVO ACQUA [m<sup>3</sup>]**

	Unità di misura	2017	2018
		Volume	Volume
Prelievo dall'acquedotto	m <sup>3</sup>	1.284	1.222
Prelievo da fiume	m <sup>3</sup>	-	-
Prelievo da falda	m <sup>3</sup>	-	-
Altro	m <sup>3</sup>	-	-
<b>Totale acqua</b>	<b>m<sup>3</sup></b>	<b>1.284</b>	<b>1.222</b>

**RIFIUTI PER METODO DI SMALTIMENTO**

METODO DI SMALTIMENTO	2017				2018			
	Pericolosi	Non Pericolosi	Totale	% Totale	Pericolosi	Non Pericolosi	Totale	% Totale
Riciclo [t]	4	72	76	77,6%	8	94	101	94,4%
Incenerimento [t]	-	-	-	0,0%	1	-	1	0,9%
Discarica [t]	12	11	23	22,4%	-	5	5	4,7%
<b>Totale</b>	<b>16</b>	<b>83</b>	<b>99</b>	<b>100,0%</b>	<b>9</b>	<b>98</b>	<b>107</b>	<b>100,0%</b>





## TABELLA DEL PERIMETRO DEGLI ASPETTI MATERIALI PER IL GRUPPO ASTM

ASPETTI MATERIALI	ASPETTI MATERIALI GRI STANDARDS	PERIMETRO DEGLI ASPETTI MATERIALI	RUOLO DI ASTM
<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>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gruppo ASTM</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Diretto - Causato dal Gruppo ASTM</li> </ul>
<b>Trasparenza nella governance</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>GRI 103: Management approach (2016)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gruppo ASTM</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Diretto - Causato dal Gruppo ASTM</li> </ul>
<b>Occupazione locale</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>	<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>
<b>Procedure di qualifica dei fornitori</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>GRI 103: Management approach (2016)</li> <li>GRI 204: Pratiche di approvvigionamento (2016)</li> <li>GRI 414: Valutazione dei fornitori sulla base di tematiche sociali (2016)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gruppo ASTM</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Diretto - Causato dal Gruppo ASTM</li> </ul>
<b>Anti-corruzione</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>GRI 103: Management approach (2016)</li> <li>GRI 205: Anticorruzione (2016)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gruppo ASTM</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Diretto - Causato dal Gruppo ASTM</li> </ul>
<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>	<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>
<b>Uso efficiente delle risorse naturali e dei materiali</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>GRI 103: Management approach (2016)</li> <li>GRI 301: Materiali (2016)</li> <li>GRI 303: Acqua (2016)</li> <li>GRI 306: Scarichi e rifiuti (2016)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gruppo ASTM</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Diretto - Causato dal Gruppo ASTM</li> </ul>
<b>Gestione dei rischi infrastrutturali e socio-ambientali</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>GRI 103: Management approach (2016)</li> <li>GRI 307: Compliance ambientale (2016)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gruppo ASTM</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Diretto - Causato dal Gruppo ASTM</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 (2016)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gruppo ASTM</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Diretto - Causato dal Gruppo ASTM</li> </ul>
<b>Pari opportunità e condizioni di lavoro</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>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gruppo ASTM</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Diretto - Causato dal Gruppo ASTM</li> </ul>
<b>Sviluppo e formazione dei dipendenti</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>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gruppo ASTM</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Diretto - Causato dal Gruppo ASTM</li> </ul>

ASPETTI MATERIALI	ASPETTI MATERIALI GRI STANDARDS	PERIMETRO DEGLI ASPETTI MATERIALI	RUOLO DI ASTM
Lavoro minorile e diritti umani	<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>	<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>
Gestione dei rapporti con il territorio e le comunità	<ul style="list-style-type: none"> <li>GRI 103: Management approach (2016)</li> <li>GRI 413: Comunità locali (2016)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gruppo ASTM</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Diretto - Causato dal Gruppo ASTM</li> </ul>
Sicurezza stradale	<ul style="list-style-type: none"> <li>GRI 103: Management approach (2016)</li> </ul>	<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>
Impatti sul paesaggio	<ul style="list-style-type: none"> <li>GRI 103: Management approach (2016)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gruppo ASTM</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Diretto - Causato dal Gruppo ASTM</li> </ul>
Privacy	<ul style="list-style-type: none"> <li>GRI 103: Management approach (2016)</li> <li>GRI 418: Privacy dei consumatori (2016)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gruppo ASTM</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Diretto - Causato dal Gruppo ASTM</li> </ul>
Impatti delle nuove tecnologie	<ul style="list-style-type: none"> <li>GRI 103: Management approach (2016)</li> </ul>	<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>
Qualità del servizio	<ul style="list-style-type: none"> <li>GRI 103: Management approach (2016)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gruppo ASTM</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Diretto - Causato dal Gruppo ASTM</li> </ul>
Gestione del traffico e delle emergenze	<ul style="list-style-type: none"> <li>GRI 103: Management approach (2016)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gruppo ASTM</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Diretto - Causato dal Gruppo ASTM</li> </ul>
Trasporto	<ul style="list-style-type: none"> <li>GRI 103: Management approach (2016)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gruppo ASTM</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Diretto - Causato dal Gruppo ASTM</li> </ul>
Accessibilità ai servizi e Customer satisfaction	<ul style="list-style-type: none"> <li>GRI 103: Management approach (2016)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gruppo ASTM</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Diretto - Causato dal Gruppo ASTM</li> </ul>
Gestione dei terreni	<ul style="list-style-type: none"> <li>GRI 103: Management approach (2016)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gruppo ASTM</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Diretto - Causato dal Gruppo ASTM</li> </ul>
Inquinamento acustico	<ul style="list-style-type: none"> <li>GRI 103: Management approach (2016)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gruppo ASTM</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Diretto - Causato dal Gruppo ASTM</li> </ul>

# GRI CONTENT INDEX

## GENERAL STANDARD DISCLOSURE

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	Principali marchi, prodotti e/o servizi	12; 14	
102-3	Sede principale	12	
102-4	Aree geografiche di operatività	14	
102-5	Assetto proprietario e forma legale	12	
102-6	Mercati serviti	14; 16	
102-7	Dimensione dell'Organizzazione	14-17; 40; 54	
102-8	Caratteristiche della forza lavoro	54-56	
102-9	Catena di fornitura dell'Organizzazione	46-49	
102-10	Cambiamenti significativi dell'Organizzazione e della sua catena di fornitura	4	
102-11	Applicazione dell'approccio prudenziale alla gestione dei rischi	21-24	
102-12	Iniziative esterne	4; 28; 79	
102-13	Partecipazioni ad associazioni	115-117	
<b>Strategia e analisi</b>			
102-14	Dichiarazione della più alta autorità del processo decisionale	2-3	
102-15	Principali impatti, rischi ed opportunità	21-24; 29; 33-35	
<b>Etica e Integrità</b>			
102-16	Valori, principi, standard e norme di comportamento	18; 20	
<b>Corporate governance</b>			
102-18	Struttura di governo	19-20	
102-29	Identificazione e gestione degli impatti economici, sociali e ambientali	19; 27-35; 41-42	

GRI STANDARD	DESCRIZIONE GENERAL STANDARD DISCLOSURES	PAGINA	NOTE
<b>GRI 102: GENERAL DISCLOSURE (2016)</b>			
<b>Coinvolgimento degli Stakeholder</b>			
102-40	Elenco degli Stakeholder	30	
102-41	Accordi di contrattazione collettiva	59-60	
102-42	Identificazione e selezione degli Stakeholder	30	
102-43	Approccio al coinvolgimento degli Stakeholder	30-31	
102-44	Aspetti chiave emersi dal coinvolgimento degli Stakeholder	31-32	
<b>Pratiche di reporting</b>			
102-45	Entità incluse nel Bilancio Consolidato	4; 13; 16	
102-46	Definizione dei contenuti del report e del perimetro dei topic materiali	4-8; 30-32	
102-47	Elenco dei topic materiali	32	
102-48	Modifiche di informazioni contenute nei precedenti report	4	
102-49	Cambiamenti significativi in termini di topic materiali e loro perimetro	4	
102-50	Periodo di rendicontazione	4	
102-51	Data di pubblicazione del report più recente	4	
102-52	Periodicità di rendicontazione	4	La periodicità della pubblicazione del Bilancio di sostenibilità è annuale.
102-53	Contatti per informazioni sul report	8	
102-54	Indicazione dell'opzione "In accordance" scelta	4	
102-55	Indice dei contenuti GRI	174-182	
102-56	Attestazione esterna	8; 182	

## SPECIFIC STANDARD DISCLOSURES

GRI STANDARD	DESCRIZIONE SPECIFIC STANDARD DISCLOSURES	PAGINA	NOTE
<b>Sostenibilità economico-finanziaria</b>			
<b>GRI 103: Gestione della tematica (2016)</b>			
GRI 103-1	Materialità e perimetro	30-32; 172-173	
GRI 103-2	Approccio alla gestione della tematica	38-39	
GRI 103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica	4-8; 38-39	
<b>GRI 201: Performance economica (2016)</b>			
GRI 201 -1	Valore economico direttamente generato e distribuito	39-40	
<b>Occupazione locale</b>			
<b>GRI 103: Gestione della tematica (2016)</b>			
GRI 103-1	Materialità e perimetro	30-32; 172-173	
GRI 103-2	Approccio alla gestione della tematica	41-43; 53; 95-96	
GRI 103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica	4-8; 44-45; 58	
<b>GRI 202: Presenza sul mercato (2016)</b>			
GRI 202 -2	Percentuale di dirigenti senior appartenenti alle comunità locali	58	
<b>GRI 203: Impatti economici indiretti (2016)</b>			
GRI 203-2	Principali impatti economici indiretti	41-45; 95-96	
<b>Procedure di qualifica dei fornitori</b>			
<b>GRI 103: Gestione della tematica (2016)</b>			
GRI 103-1	Materialità e perimetro	30-32; 172-173	
GRI 103-2	Approccio alla gestione della tematica	46-48	
GRI 103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica	4-8; 46-48	
<b>GRI 204: Pratiche di approvvigionamento (2016)</b>			
GRI 204 -1	Percentuale di spesa concentrata su fornitori locali	46	
<b>GRI 414: Valutazione dei fornitori sulla base di tematiche sociali (2016)</b>			
GRI 414-1	Nuovi fornitori valutati sulla base di criteri sociali	48	
<b>Anti-corrruzione</b>			
<b>GRI 103: Gestione della tematica (2016)</b>			
GRI 103-1	Materialità e perimetro	30-32; 172-173	
GRI 103-2	Approccio alla gestione della tematica	25	
GRI 103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica	4-8; 8; 25	

GRI STANDARD	DESCRIZIONE SPECIFIC STANDARD DISCLOSURES	PAGINA	NOTE
<b>GRI 205: Anticorruzione (2016)</b>			
GRI 205-3	Incidenti confermati di corruzione e azioni intraprese		Nel corso del 2018 non sono stati verificati casi di corruzione per le società incluse nel perimetro di consolidamento del presente Bilancio.
<b>Consumi energetici ed emissioni di GHG</b>			
<b>GRI 103: Gestione della tematica (2016)</b>			
GRI 103-1	Materialità e perimetro	30-32; 172-173	
GRI 103-2	Approccio alla gestione della tematica	78-80; 82; 85	
GRI 103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica	4-8; 78-80; 82; 85	
<b>GRI 302: Energia (2016)</b>			
GRI 302-1	Consumi energetici interni all'organizzazione	81	
<b>GRI 305: Emissioni (2016)</b>			
GRI 305-1	Emissioni totali dirette di gas a effetto serra (GHG)	82	
GRI 305-2	Emissioni totali indirette di gas a effetto serra (GHG)	82	
<b>Uso efficiente delle risorse naturali e dei materiali</b>			
<b>GRI 103: Gestione della tematica (2016)</b>			
GRI 103-1	Materialità e perimetro	30-32; 172-173	
GRI 103-2	Approccio alla gestione della tematica	46-47; 78-79; 83; 85	
GRI 103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica	4-8; 46-47; 78-79; 83; 85	
<b>GRI 301: Materiali (2016)</b>			
GRI 301-1	Materiali utilizzati	47	
<b>GRI 303: Acqua (2016)</b>			
GRI 303-1	Prelievo di acqua per fonte	83-84	
<b>GRI 306: Scarichi e rifiuti (2016)</b>			
GRI 306-2	Rifiuti per tipo e metodo di smaltimento	86	
<b>Gestione dei rischi infrastrutturali e socio-ambientali</b>			
<b>GRI 103: Gestione della tematica (2016)</b>			
GRI 103-1	Materialità e perimetro	23; 30-32; 172-173	
GRI 103-2	Approccio alla gestione della tematica	21-24; 33-35; 79	
GRI 103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica	4-8; 21-24; 33-35; 79	
<b>GRI 307: Compliance ambientale (2016)</b>			
GRI 307-1	Casi di non conformità a leggi e regolamenti ambientali	79	



GRI STANDARD	DESCRIZIONE SPECIFIC STANDARD DISCLOSURES	PAGINA	NOTE
<b>Sviluppo e formazione dei dipendenti</b>			
<b>GRI 103: Gestione della tematica (2016)</b>			
GRI 103-1	Materialità e perimetro	30-32; 172-173	
GRI 103-2	Approccio alla gestione della tematica	35; 59; 69-71	
GRI 103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica	4-8; 59; 69-71	
<b>GRI 401: Occupazione (2016)</b>			
GRI 401-1	Numero totale e tasso di turnover del personale e nuove assunzioni, suddivisi entrambi per età, genere e regione	57-58	
GRI 401-2	Benefit previsti per i lavoratori a tempo pieno ma non per i lavoratori part-time e a termine	66	
<b>GRI 404: Formazione e istruzione (2016)</b>			
GRI 404-1	Ore medie di formazione annue per dipendente suddivise per categoria professionale	70	
<b>Salute e sicurezza sul lavoro</b>			
<b>GRI 103: Gestione della tematica (2016)</b>			
GRI 103-1	Materialità e perimetro	30-32; 172-173	
GRI 103-2	Approccio alla gestione della tematica	34; 72-74	
GRI 103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica	4-8; 72-74	
<b>GRI 403: Salute e sicurezza sul lavoro (2016)</b>			
GRI 403-2	Tipologie di infortuni e tassi di infortunio, malattie professionali, giorni persi e assenze e numero di decessi correlati al lavoro	72;73	
<b>Pari opportunità e condizioni di lavoro</b>			
<b>GRI 103: Gestione della tematica (2016)</b>			
GRI 103-1	Materialità e perimetro	30-32; 172-173	
GRI 103-2	Approccio alla gestione della tematica	56; 61; 66-68	
GRI 103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica	4-8; 61	
<b>GRI 402: Lavoro e relazioni industriali (2016)</b>			
GRI 402-1	Periodo minimo di preavviso per modifiche operative		Il periodo minimo previsto per il preavviso ai lavoratori e ai loro rappresentanti per la comunicazione di cambiamenti organizzativi che potrebbero impattarli significativamente è stabilito nel rispetto dalle leggi in vigore nei Paesi in cui il gruppo opera e, ove presenti nei contratti collettivi applicati.

GRI STANDARD	DESCRIZIONE SPECIFIC STANDARD DISCLOSURES	PAGINA	NOTE
<b>GRI 405: Diversità e pari opportunità (2016)</b>			
GRI 405-1	Diversità degli organi di governo e dei dipendenti	19; 63-64	
GRI 405-2	Rapporto dello stipendio base e della remunerazione degli uomini rispetto a quello delle donne	67	
<b>GRI 406: Non discriminazione (2016)</b>			
GRI 406-1	Episodi di discriminazione e azioni correttive intraprese	61	Nel 2018 non sono stati registrati casi accertati di discriminazione.
<b>Lavoro minorile e diritti umani</b>			
<b>GRI 103: Gestione della tematica (2016)</b>			
GRI 103-1	Materialità e perimetro	30-32; 172-173	
GRI 103-2	Approccio alla gestione della tematica	25-26; 48; 49	
GRI 103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica	4-8; 49	
<b>GRI 408: Lavoro minorile (2016)</b>			
GRI 408-1	Attività e principali fornitori con rischio significativo di ricorso al lavoro minorile	49	
<b>GRI 409: Lavoro forzato (2016)</b>			
GRI 409-1	Attività e fornitori a rischio significativo per incidenti di lavoro forzato	49	
<b>Gestione dei rapporti con il territorio e le comunità</b>			
<b>GRI 103: Gestione della tematica (2016)</b>			
GRI 103-1	Materialità e perimetro	30-32; 172-173	
GRI 103-2	Approccio alla gestione della tematica	95-97	
GRI 103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica	4-8; 95-97	
<b>GRI 413: Comunità locali (2016)</b>			
GRI 413-2	Attività con significativi impatti negativi, attuali e potenziali, sulle comunità locali		Non sono state rilevate attività legate a significativi impatti negativi, attuali e potenziali, sulle comunità locali.
<b>Sicurezza stradale</b>			
<b>GRI 103: Gestione della tematica (2016)</b>			
GRI 103-1	Materialità e perimetro	30-32; 172-173	
GRI 103-2	Approccio alla gestione della tematica	33; 108-119	
GRI 103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica	4-8; 108-119	

GRI STANDARD	DESCRIZIONE SPECIFIC STANDARD DISCLOSURES	PAGINA	NOTE
<b>Privacy</b>			
<b>GRI 103: Gestione della tematica (2016)</b>			
GRI 103-1	Materialità e perimetro	30-32; 172-173	
GRI 103-2	Approccio alla gestione della tematica	26	
GRI 103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica	4-8; 26	
<b>GRI 418: Privacy dei consumatori (2016)</b>			
GRI 418-1	Reclami documentati su violazioni della privacy e perdita di dati dei clienti		<p>Nel corso del 2018 non risultano casi accertati di violazioni in materia di privacy e di perdita di dati dei clienti. In data 8 e 20 ottobre 2018, il sistema informatico del Tronco A15 Autocisa è risultato destinatario di due attacchi informatici perpetrati da soggetti non ancora identificati, che hanno determinato un data breach. Gli eventi sono stati oggetto di tempestiva notifica all'Autorità Garante della Privacy, ai sensi dell'art. 33 del Reg. (UE) 2016/679 ed è stata sporta presso l'Autorità Giudiziaria denuncia contro ignoti.</p>
<b>Trasparenza nella governance</b>			
<b>GRI 103: Gestione della tematica (2016)</b>			
GRI 103-1	Materialità e perimetro	30-32; 172-173	
GRI 103-2	Approccio alla gestione della tematica	19-20	
GRI 103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica	4-8; 19-20	
<b>Impatti sul paesaggio</b>			
<b>GRI 103: Gestione della tematica (2016)</b>			
GRI 103-1	Materialità e perimetro	30-32; 172-173	
GRI 103-2	Approccio alla gestione della tematica	90-94	
GRI 103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica	4-8; 90-94	
<b>Impatti delle nuove tecnologie</b>			
<b>GRI 103: Gestione della tematica (2016)</b>			
GRI 103-1	Materialità e perimetro	30-32; 172-173	
GRI 103-2	Approccio alla gestione della tematica	133-137	
GRI 103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica	4-8; 133-137	

GRI STANDARD	DESCRIZIONE SPECIFIC STANDARD DISCLOSURES	PAGINA	NOTE
<b>Qualità del servizio</b>			
<b>GRI 103: Gestione della tematica (2016)</b>			
GRI 103-1	Materialità e perimetro	30-32; 172-173	
GRI 103-2	Approccio alla gestione della tematica	120-121	
GRI 103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica	4-8; 120-121	
<b>Gestione del traffico e delle emergenze</b>			
<b>GRI 103: Gestione della tematica (2016)</b>			
GRI 103-1	Materialità e perimetro	30-32; 172-173	
GRI 103-2	Approccio alla gestione della tematica	33; 113-114; 120	
GRI 103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica	4-8; 113-114; 120	
<b>Trasporto</b>			
<b>GRI 103: Gestione della tematica (2016)</b>			
GRI 103-1	Materialità e perimetro	30-32; 172-173	
GRI 103-2	Approccio alla gestione della tematica	85	
GRI 103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica	4-8; 85	
<b>Accessibilità ai servizi e Customer satisfaction</b>			
<b>GRI 103: Gestione della tematica (2016)</b>			
GRI 103-1	Materialità e perimetro	30-32; 172-173	
GRI 103-2	Approccio alla gestione della tematica	120-121	
GRI 103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica	4-8; 120-121	
<b>Inquinamento acustico</b>			
<b>GRI 103: Gestione della tematica (2016)</b>			
GRI 103-1	Materialità e perimetro	30-32; 172-173	
GRI 103-2	Approccio alla gestione della tematica	88-89	
GRI 103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica	4-8; 88-89	
<b>Gestione dei terreni</b>			
<b>GRI 103: Gestione della tematica (2016)</b>			
GRI 103-1	Materialità e perimetro	30-32; 172-173	
GRI 103-2	Approccio alla gestione della tematica	90-93	
GRI 103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica	4-8; 90-93	

**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 GENNAIO 2018**

**Al Consiglio di Amministrazione di  
ASTM S.p.A.**

Ai sensi dell'articolo 3, comma 10, del Decreto Legislativo 30 dicembre 2016, n. 254 (di seguito "Decreto") e dell'articolo 5 del Regolamento CONSOB n. 20267/2018, siamo stati incaricati di effettuare l'esame limitato ("*limited assurance engagement*") della dichiarazione consolidata di carattere non finanziario della ASTM S.p.A. e sue controllate (di seguito "Gruppo ASTM") relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2018 predisposta ex art. 4 del Decreto, e approvata dal Consiglio di Amministrazione in data 27 marzo 2019 (di seguito "DNF" o "Bilancio di Sostenibilità").

**Responsabilità degli Amministratori e del Collegio Sindacale per la DNF**

Gli Amministratori sono responsabili per la redazione della DNF in conformità a quanto richiesto dagli articoli 3 e 4 del Decreto e ai "*Global Reporting Initiative Sustainability Reporting Standards*" definiti nel 2016 dal GRI - *Global Reporting Initiative* ("GRI Standards"), 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 ASTM e nella misura necessaria ad assicurare la comprensione dell'attività del Gruppo ASTM, 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 ASTM, nonché, con riferimento ai temi individuati e riportati nella DNF, per le politiche praticate dal Gruppo ASTM 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.

**Indipendenza della società di revisione e controllo della qualità**

Siamo indipendenti in conformità ai principi in materia di etica e di indipendenza del *Code of Ethics for Professional Accountants* emesso dall'*International Ethics Standards Board for Accountants*, basato su principi fondamentali di integrità, obiettività, competenza e diligenza professionale, riservatezza e comportamento professionale. La nostra società di revisione applica l'*International Standard on Quality Control 1 (ISQC Italia 1)* e, di conseguenza, mantiene un sistema di controllo qualità che include direttive e procedure documentate sulla conformità ai principi etici, ai principi professionali e alle disposizioni di legge e dei regolamenti applicabili.

## Responsabilità della società di revisione

È nostra la responsabilità di esprimere, sulla base delle procedure svolte, una conclusione circa la conformità della DNF rispetto a quanto richiesto dal Decreto e dai GRI Standards. Il nostro lavoro è stato svolto secondo quanto previsto dal principio "International Standard on Assurance Engagements ISAE 3000 (Revised) - Assurance Engagements Other than Audits or Reviews of Historical Financial Information" (di seguito "ISAE 3000 Revised"), emanato dall'International Auditing and Assurance Standards Board (IAASB) per gli incarichi *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 e 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 e 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 ASTM, 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 e effettuate le verifiche descritte nel successivo punto 5, lett. a).

5. Comprensione dei processi che sottendono alla generazione, rilevazione e gestione delle informazioni qualitative e quantitative significative incluse nella DNF.

In particolare, abbiamo svolto interviste e discussioni con il personale della Direzione di ASTM S.p.A. e con il personale delle principali società del Gruppo ASTM 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 ASTM:

- a livello di gruppo e società controllate:
  - a) con riferimento alle informazioni qualitative contenute nella DNF, e in particolare a modello aziendale, politiche praticate e principali rischi, abbiamo effettuato interviste e acquisito documentazione di supporto per verificarne la coerenza con le evidenze disponibili;
  - b) con riferimento alle informazioni quantitative, abbiamo svolto sia procedure analitiche che limitate verifiche per accertare su base campionaria la corretta aggregazione dei dati.

per le seguenti società, divisioni e siti, Itinera S.p.A., S.A.T.A.P. S.p.A., SALT p.A., Autostrada dei Fiori S.p.A., SINELEC S.p.A., SINA S.p.A., che abbiamo selezionato sulla base delle loro attività, del loro contributo agli indicatori di prestazione a livello consolidato e della loro ubicazione, abbiamo effettuato visite in loco nel corso delle quali ci siamo confrontati con i responsabili e 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 2018 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.

DELOITTE & TOUCHE S.p.A.



**Franco Amelio**

Socio

Milano, 24 aprile 2019





Connessi al domani! Idee, persone e valori

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