

# BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ



# 2018





# INDICE

Lettera agli Stakeholder	2
Nota metodologica	4
Highlights	9
<b>IL GRUPPO SIAS E LA SOSTENIBILITÀ</b>	<b>10</b>
Profilo del Gruppo	13
La mappa degli Stakeholder e l'analisi di materialità	18
Etica e integrità	21
Piano di sostenibilità	23
Corporate Governance	25
Il sistema di controllo interno e gestione dei rischi	27
La risposta al rischio del Gruppo	29
<b>IL NOSTRO BUSINESS</b>	<b>32</b>
Le nostre concessionarie autostradali	34
Risultati economici	39
Valore economico generato e distribuito	40
Impact measurement	41
Gestione della qualità e customer satisfaction	47
La catena di fornitura	49
<b>IL NOSTRO IMPEGNO PER LA SICUREZZA</b>	<b>52</b>
Un approccio integrato per la sicurezza	54
La gestione della sicurezza	62
Investimenti per la sicurezza	68
La gestione delle emergenze	69
<b>LA NOSTRA RESPONSABILITÀ VERSO LE PERSONE</b>	<b>70</b>
Le persone	73
Diversità e inclusione	78
Salute e sicurezza	82
La gestione del capitale umano	84
Relazioni industriali	88
<b>LA NOSTRA RESPONSABILITÀ VERSO L'AMBIENTE</b>	<b>90</b>
Consumi energetici e materie prime	93
Gestione dei rifiuti	97
Gestione del rumore	99
Progetti per la protezione del territorio, la riduzione del consumo di suolo e tutela della biodiversità	101
<b>RAPPORTI CON IL TERRITORIO E LE COMUNITÀ</b>	<b>106</b>
Liberalità e sponsorizzazioni	108
<b>IL BUSINESS TECNOLOGIA E IMPIANTI</b>	<b>110</b>
Il business tecnologia e impianti	112
<b>FOCUS</b>	<b>120</b>
EcoRodovias	122
<b>ALLEGATI</b>	<b>124</b>
Perimetro degli aspetti materiali	126
GRI Content Index	128
<b>RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE</b>	<b>136</b>

# LETTERA AGLI STAKEHOLDER

Cari lettori,

con grande piacere presento per la prima volta nel mio ruolo di amministratore delegato la terza edizione del Bilancio di Sostenibilità del Gruppo SIAS.

Lo faccio con grande entusiasmo e convinzione non senza aver ringraziato il Consiglio di Amministrazione per la spinta e l'impulso da sempre impresso a questo progetto.

Parlo di progetto perché per il Gruppo SIAS la sostenibilità è 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.

La sostenibilità è un vero e proprio progetto culturale e strategico che ci vede impegnati ogni giorno nella realizzazione dei nostri obiettivi industriali con un approccio volto a promuovere l'occupazione, rispettare le persone, tutelare l'ambiente che ci circonda.

Vogliamo offrire alla società un contributo positivo, migliorare le nostre performance e anticipare il futuro sempre più orientato alla ricerca della sintesi tra performance industriali/economiche e creazione di valore per tutti gli Stakeholder nel rispetto dell'ambiente, delle persone e del territorio.

Anche il mondo della finanza e dei grandi committenti oggi è diventato protagonista di questo ambito. I maggiori fondi internazionali hanno 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 SIAS, avvenuto nel corso dell'anno, 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 un 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 grande importanza nel percorso di sostenibilità avviato dal Gruppo.

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 circa 1,2 miliardi di euro generato dal Gruppo SIAS nel 2018, abbiamo stimato un contributo economico complessivo di 4 miliardi di euro.

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.

Nell'ambito del progetto sostenibilità il Gruppo ha realizzato una 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.

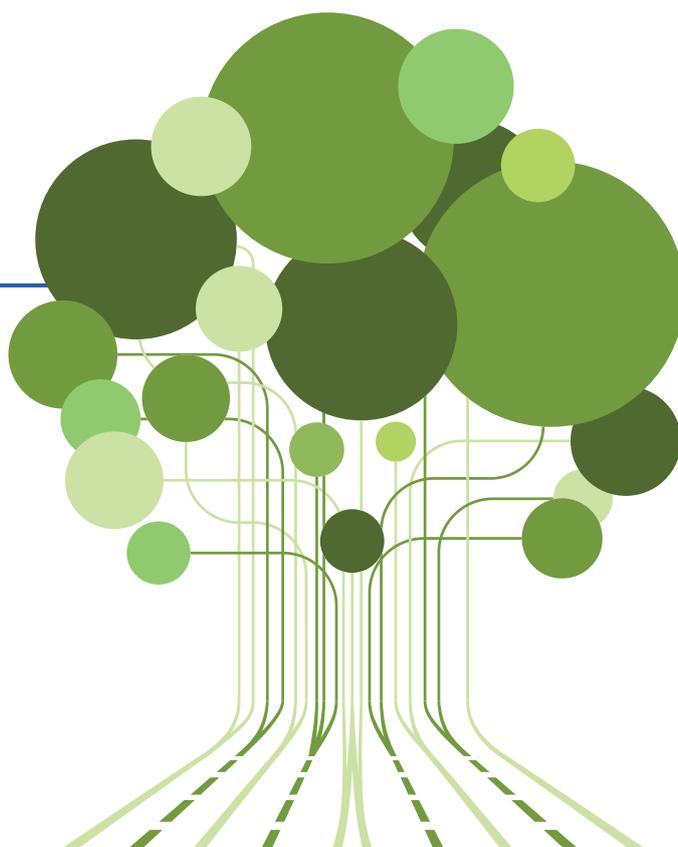
Infine, voglio ricordare i due progetti di *smart road* promossi dall'Anas per l'autostrada A2 del Mediterraneo e sulle autostrade A90 Grande raccordo anulare di Roma e A91 Roma-Aeroporto di Fiumicino di cui SINE-LEC, società di tecnologia del Gruppo, è risultata aggiudicataria. Il progetto *smart road* 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.

In questo settore vogliamo diventare protagonisti del cambiamento, offrendo ai nostri clienti una qualità del viaggio sempre più elevata.

Anticipare i tempi, precorrere le tendenze: anche questo vuol dire essere sostenibili.

Buona lettura a tutti voi

**Umberto Tosoni**  
*Amministratore Delegato*



# NOTA METODOLOGICA

Il presente documento rappresenta il terzo Bilancio di Sostenibilità della Società Iniziative Autostradali e Servizi S.p.A. (di seguito "SIAS" o "la Società") e delle società consolidate integralmente (il "Gruppo" o il "Gruppo SIAS") nel bilancio consolidato del Gruppo al 31 dicembre 2018 e illustra le iniziative ed i risultati raggiunti in ambito di sostenibilità dal Gruppo nel corso dell'esercizio 2018 (periodo di rendicontazione dal 1° gennaio al 31 dicembre).

SIAS, pur essendo ricompresa nella dichiarazione consolidata di carattere non finanziario ("DNF" o "Bilancio di Sostenibilità") resa dalla controllante ASTM S.p.A., ha deciso di non avvalersi dell'esonero previsto dall'art. 6, comma 2, lettera a) del D.Lgs. 254/2016 (il "Decreto") e di predisporre una propria DNF in conformità a tale Decreto al fine di garantire la massima trasparenza al mercato ed ai propri Stakeholder.

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

La DNF, nella misura necessaria ad assicurare la comprensione dell'attività di impresa, del suo andamento, dei suoi risultati e dell'impatto dalla stessa 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 presente Bilancio di Sostenibilità è stato 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 facenti parte del Gruppo SIAS al 31 dicembre 2018 consolidate con il metodo integrale; eventuali eccezioni, oltre a quanto di seguito riportato, sono espressamente indicate nel testo.

Tra le principali variazioni intervenute nell'area di consolidamento rispetto all'esercizio precedente si segnala che in data 5 luglio 2018 Euroimpianti S.p.A. ha sottoscritto il 58,79% del capitale sociale della neo costituita società consortile C.I.T. S.c.a r.l..

Inoltre si evidenzia 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.

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 lo scorso anno 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 (si veda paragrafo "La mappa degli Stakeholder e l'analisi di materialità") con le best practices 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, SIAS e le 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 SIAS 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 SIAS 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 SIAS è impegnato nella ricerca costante di soluzioni volte a garantire un utilizzo responsabile delle risorse naturali, l'efficientamento dei consumi energetici, la gestione delle emissioni in atmosfera e la salvaguardia della biodiversità.

Dal 2018 SIAS 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.** l'efficientamento dell'illuminazione sulle tratte autostradali attraverso l'utilizzo sempre più diffuso della tecnologia a LED;
- ii.** il proseguimento dei piani di risanamento acustico delle infrastrutture autostradali;
- iii.** 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;
- iv.** 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 che si concluderà entro il 2021.

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

## ASPETTI SOCIALI

L'impegno sui temi sociali è da sempre al centro dei valori e degli obiettivi del Gruppo SIAS 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 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 progetto pilota, la società concessionaria Autostrada dei Fiori S.p.A. implementerà un Sistema di Gestione conforme agli standard UNI ISO 39001:2016;
- ii. 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);
- iii. nel corso del 2019 sarà avviato un progetto per estendere il sistema di rilevazione della soddisfazione degli utenti autostradali alle principali concessionarie del Gruppo;

## PERSONALE

Il Gruppo SIAS 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.

SIAS 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 SIAS 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 SIAS 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 SIAS 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 2018 del Gruppo SIAS al 31 dicembre 2018 è disponibile sul sito internet della Società all'indirizzo [www.grupposias.it](http://www.grupposias.it) nella sezione "Sostenibilità".

Contatti:

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

## HIGHLIGHTS 2018



### IL GRUPPO SIAS E LA SOSTENIBILITÀ

**€ 1.455**  
Milioni

RICAVI

**€ 748**  
Milioni

EBITDA\*

**€ 2,7**  
Miliardi

MARKET CAP AL  
28.12.2018\*

**€ 1.197**  
Milioni

VALORE ECONOMICO  
GENERATO E  
DISTRIBUITO

\*Dati da Relazione sulla Gestione 2018 del Gruppo SIAS



### LA NOSTRA RESPONSABILITÀ VERSO LE PERSONE

**2.631**

DIPENDENTI

**93%**

DIPENDENTI CON  
CONTRATTO A TEMPO  
INDETERMINATO

**23%**

DIPENDENTI  
DONNA

**47%**

DIPENDENTI NELLA  
FASCIA D'ETÀ 30-50



### LA NOSTRA RESPONSABILITÀ VERSO L'AMBIENTE

**95 km**

BARRIERE ANTI RUMORE

**87%**

RIFIUTI RICICLATI



### 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 da SIAS e dalla co-controllata brasiliana Ecorodovias.



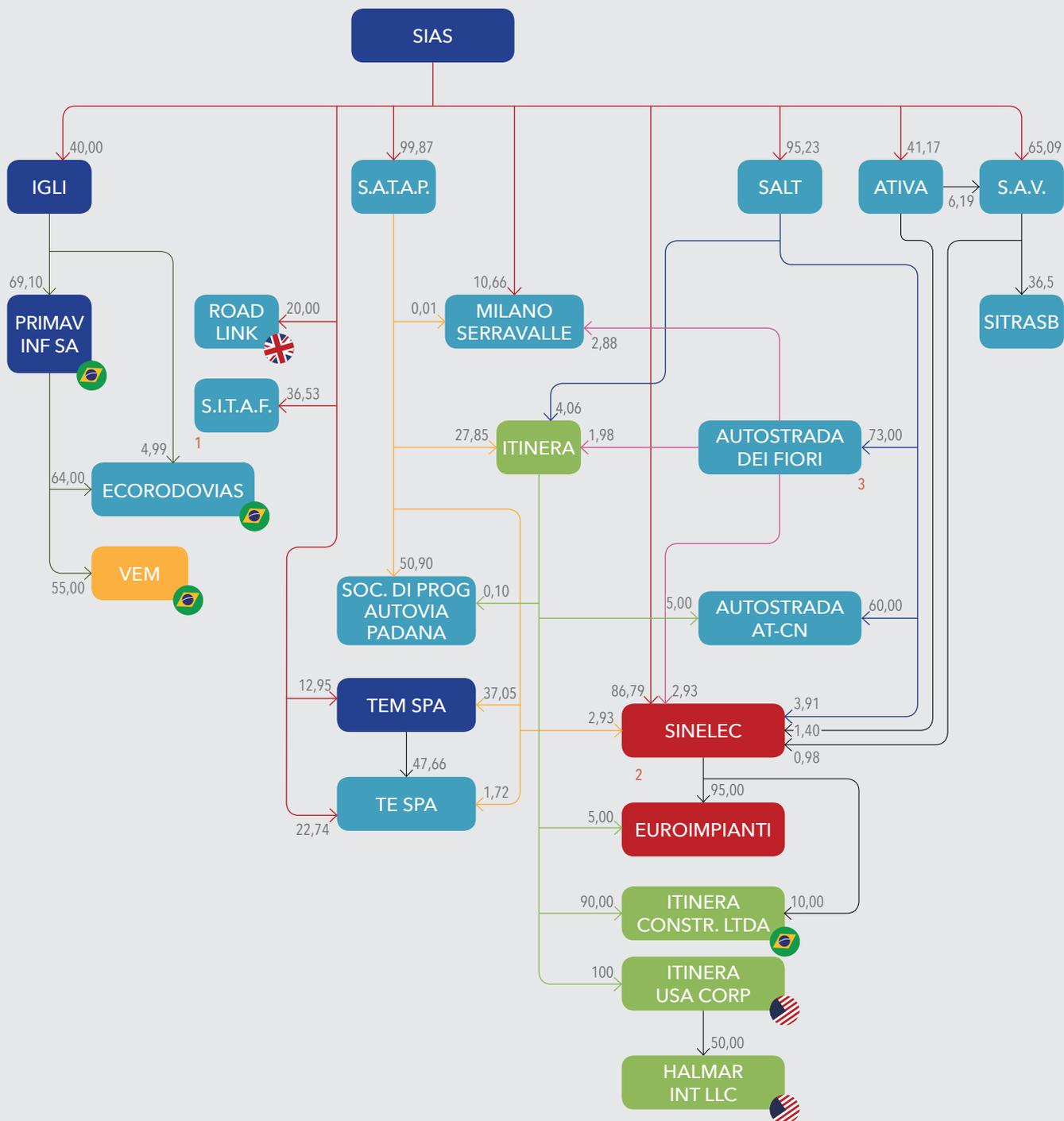


# Il Gruppo SIAS e la sostenibilità



## STRUTTURA DEL GRUPPO

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



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

1 da ATIVA 1,08  
 2 da S.I.T.A.F. 1,08  
 3 di cui 1,86 da Albenga Garessio Ceva

## PROFILO DEL GRUPPO

**S**IAS è una holding industriale con sede legale a Torino che opera nel settore delle concessioni autostradali, “core business” delle proprie attività, e nel settore dei servizi tecnologici applicati alla mobilità nei trasporti.

SIAS è oggi il terzo operatore al mondo e il principale operatore autostradale nel Nord-Ovest dell'Italia nella gestione di autostrade a pedaggio con circa 4.156 km di rete in gestione in Italia (circa 1.423 km), in Brasile

(circa 2.649 km) e nel Regno Unito (circa 84 km).

Nel settore della tecnologia SIAS opera attraverso la controllata SINELEC leader nella realizzazione e gestione di sistemi avanzati per l'elaborazione dei dati riguardanti mobilità, trasporti ed esazione dei pedaggi, con particolare attenzione verso lo sviluppo e l'implementazione di nuove tecnologie a servizio della sicurezza e della guida assistita dei veicoli.





In Italia il Gruppo è il principale operatore autostradale nel Nord-Ovest con circa 1.423 km di rete, situate in una delle aree europee a maggior reddito.

Esso rappresenta circa il 23% della rete nazionale di autostrada ed è parte integrante dei principali corridoi trans europei.





Il Gruppo, attraverso il co-controllo di Eco-Rodovias, Società quotata alla Borsa di San Paolo è tra i principali player infrastrutturali del Brasile con un network di circa 2.649 km di rete autostradale, collocata tra le

aree di San Paolo, Rio de Janeiro e Curitiba, nell'ambito del corridoio sud-sud-est del paese in una delle aree più ricche e industriali con una forte densità abitativa.

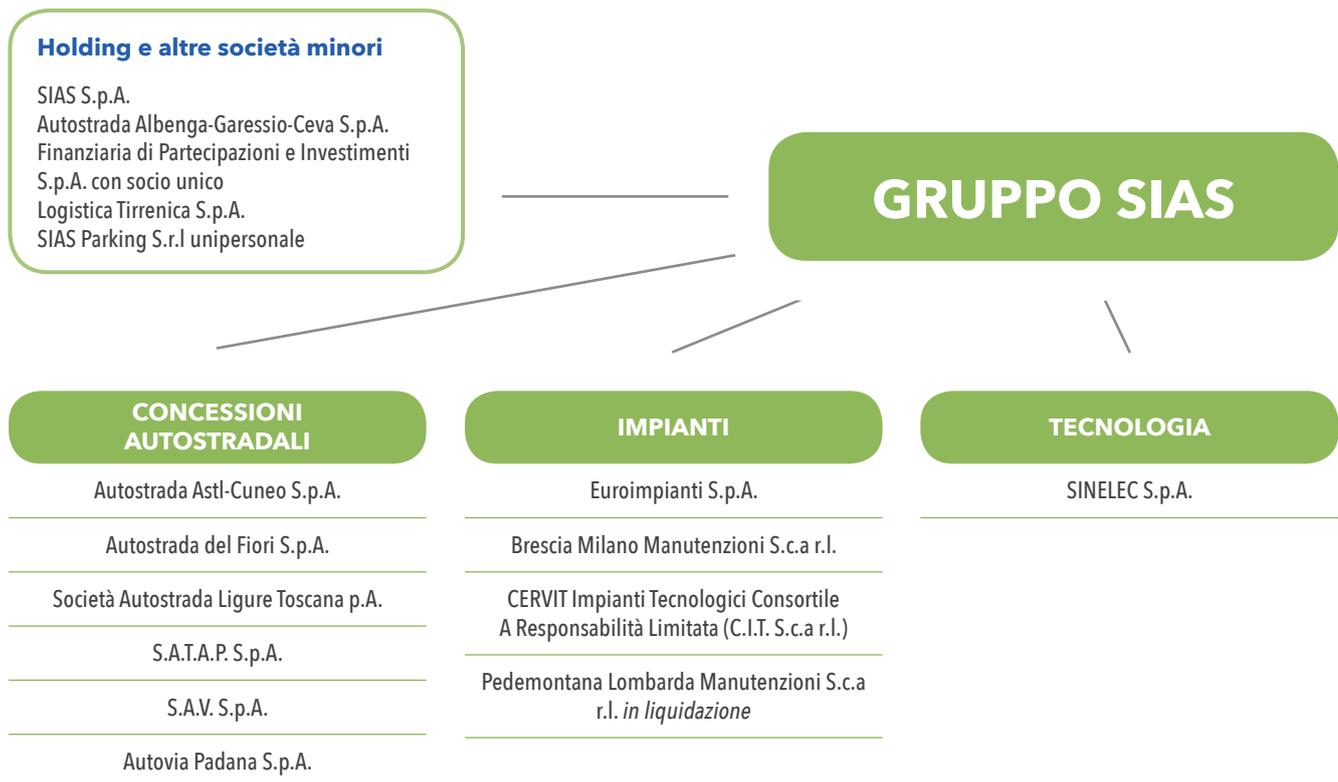




## STRUTTURA DEL GRUPPO E SETTORI DI ATTIVITÀ

al 31 dicembre 2018

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



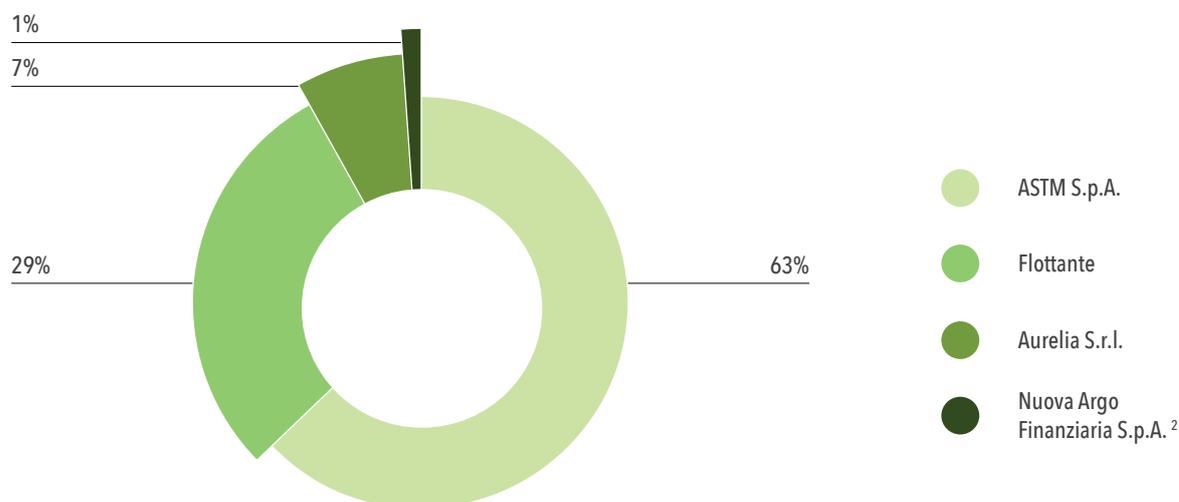
## COMPAGINE AZIONARIA AL 31 DICEMBRE 2018

SIAS è una società per azioni quotata all'MTA, gestito da Borsa Italiana S.p.A.. Al 31 dicembre 2018 il capitale sociale di SIAS, sottoscritto e versato, è pari ad euro 113.771.078 ed è suddiviso in 227.542.156 azioni ordinarie del valore nominale di euro 0,50.

ASTM S.p.A.	63,41% <sup>1</sup>
Aurelia S.r.l.	6,84%
Nuova Argo Finanziaria <sup>2</sup>	0,63%
Flottante	29,12%
<b>Totale</b>	<b>100,00%</b>

<sup>1</sup> di cui 1,72% attraverso S.I.N.A. S.p.A.

<sup>2</sup> Società controllata da Aurelia S.r.l. (60%), holding del Gruppo Gavio, e partecipata da Mercure Investment S.à r.l. (40%), controllata da Ardian



### IL DIALOGO CON GLI AZIONISTI: ITALIAN SUSTAINABILITY DAY

SIAS 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 globali 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.grupposias.it](http://www.grupposias.it).



## 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 SIAS 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 e 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 SIAS ha identificato in relazione all'analisi del settore di riferimento e dei principali impatti - generati o subiti - connessi all'attività di business. Gli Stakeholder sono stati identificati durante il workshop di materialità di 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 SIAS, definendone gli aspetti materiali alla luce degli impatti economici, di governance, ambientali e sociali e analizzando, altresì azioni di lotta alla corruzione, di organizzazione del personale 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 De-

creto 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.

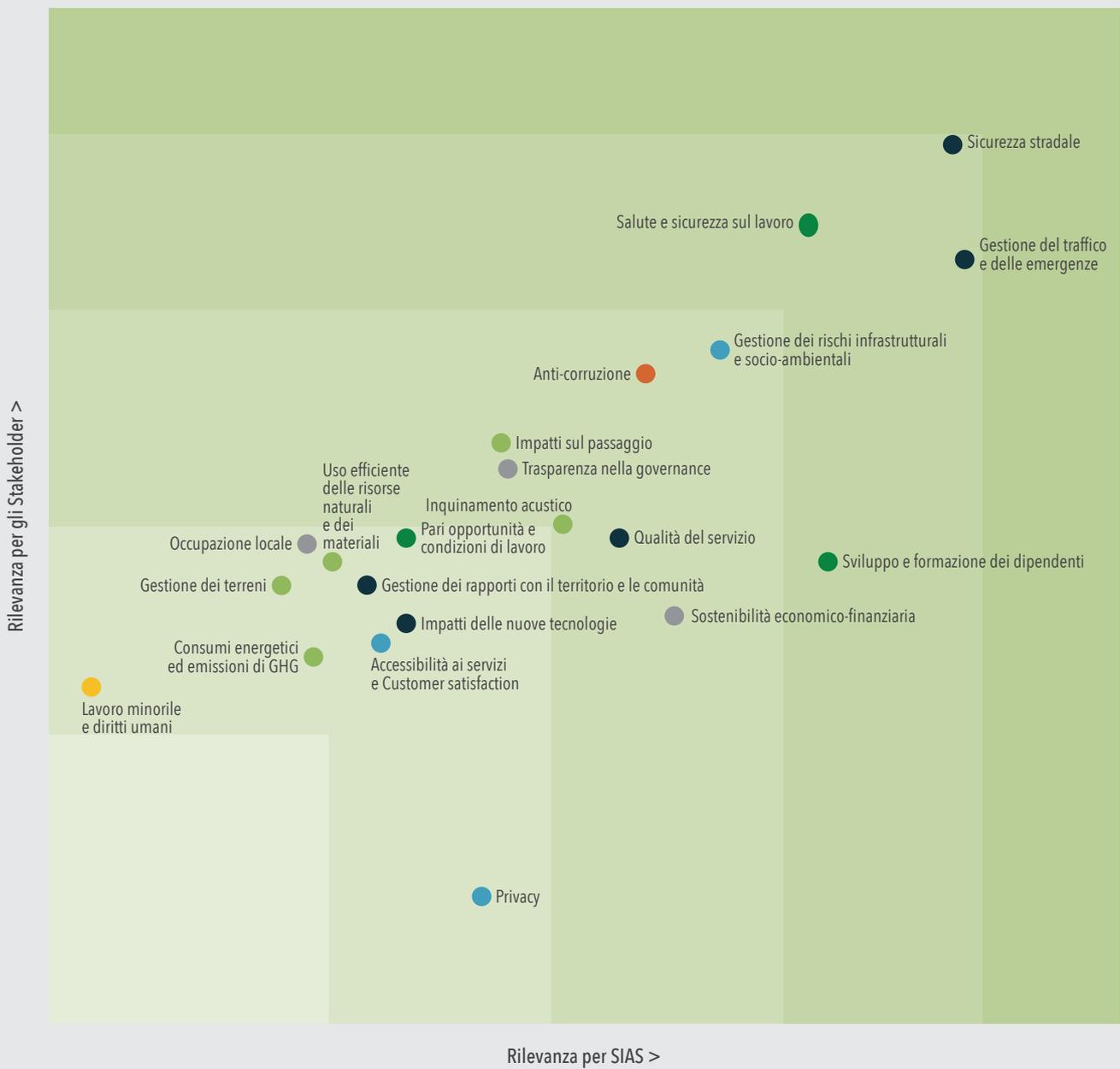
In particolare si specificano i seguenti aspetti:

- ciascun punto rappresenta una tematica di sostenibilità oggetto di valutazione;
- le 21 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.

## LA MATRICE DI MATERIALITÀ DEL GRUPPO SIAS



### Legenda

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

## ETICA E INTEGRITÀ

Il Gruppo pone alla base della propria attività solidi principi etici formalizzati all'interno del Codice Etico e di Comportamento. Tali principi devono essere applicati da qualsiasi soggetto che opera per conto di SIAS o che venga in contatto con la Società, 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, a qualsiasi titolo ed è disponibile, insieme alle ulteriori Politiche di Sostenibilità, sul portale intranet aziendale #agorà e sul sito internet della Società [www.grupposias.it](http://www.grupposias.it).

Con il fine di integrare progressivamente la sostenibilità in tutti i processi aziendali e aree operative, SIAS ha approvato una specifica Politica di Sostenibilità, che riflette gli impegni assunti in materia di sostenibilità con particolare riferimento 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*), SIAS e le proprie controllate operative rilevanti hanno implementato specifiche politiche e procedure, delle quali si presentano sinteticamente le principali caratteristiche.

### DIVERSITÀ E INCLUSIONE

SIAS riconosce le diversità dei propri dipendenti come un fattore di successo e ne valorizza quotidianamente le esperienze, le capacità e le qualità, credendo fortemente che la diversità, in tutte le sue manifestazioni, sia un vantaggio strategico in quanto portatrice di arricchimento e apertura culturale, favorendo un ambiente di lavoro inclusivo volto alla collaborazione e 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 SIAS 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

SIAS riconosce il valore intrinseco di ogni persona ed opera costantemente per garantire 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. SIAS per rafforzare il proprio impegno nel promuovere il rispetto dei diritti umani ha implementato una **Politica sui Diritti Umani** che si ispira a standard internazionali quali i "sette principi" dell'UN Guiding Principles Reporting Framework delle Nazioni Unite, la Dichiarazione Universale dei Diritti Umani e le Convenzioni fondamentali dell'Organizzazione Internazionale del Lavoro (ILO).

La suddetta politica riguarda i seguenti ambiti:

- i sistemi di selezione e assunzione del personale;
- il divieto di ogni forma di lavoro minorile, forzato e obbligato;
- la salute e sicurezza sul luogo di lavoro;
- la non discriminazione, le condizioni salariali e la libertà di associazione;
- la tutela dei diritti umani nei rapporti con fornitori;
- il rapporto con le comunità e tutti gli Stakeholder;
- il sistema delle segnalazioni e il sistema disciplinare.



## ANTICORRUZIONE

Il Gruppo SIAS ha tra i suoi valori primari l'etica, la legalità, l'onestà, la correttezza e la trasparenza. La consapevolezza dei rischi di corruzione guida SIAS ad andare 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, è stata definita una **Policy Anti-Corruzione** al fine di mitigare i rischi di porre in essere comportamenti che possano essere riconducibili a fattispecie corruttive in tutti i 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. Oltre a ciò, 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.

## 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 in ambito 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;
- 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 coordina i vari Data Manager, fornendo loro supporto, e agisca quale punto di riferimento per l'Amministratore Delegato e il DPO (*Data Protection Officer*);
- 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 data privacy officer (c.d. "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 (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.

## PIANO DI SOSTENIBILITÀ

Il Gruppo ha presentato il primo Piano di Sostenibilità denominato "Going Global Sustainably", un documento che declina gli impegni assunti inerenti le tematiche di sostenibilità in azioni praticabili e risultati concreti.

Il Piano identifica per ciascun ambito di impegno degli obiettivi qualitativi misurabili in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (2017-2021), in coerenza con i valori e con il Piano Strategico del Gruppo.

Inoltre, 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 ai propri Stakeholder gli indirizzi strategici del Gruppo in tema di so-

stenibilità, condividendo obiettivi, principi e valori. In quest'ottica il Piano consente la definizione e il monitoraggio degli obiettivi di sostenibilità, per accrescere 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), le Linee Guida ISO 26000, l'analisi di materialità del Gruppo e i 17 Sustainable Development Goals (SDGs) al 2030 promossi dall'ONU.

Il piano è disponibile sul sito internet della Società [www.grupposias.it](http://www.grupposias.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**

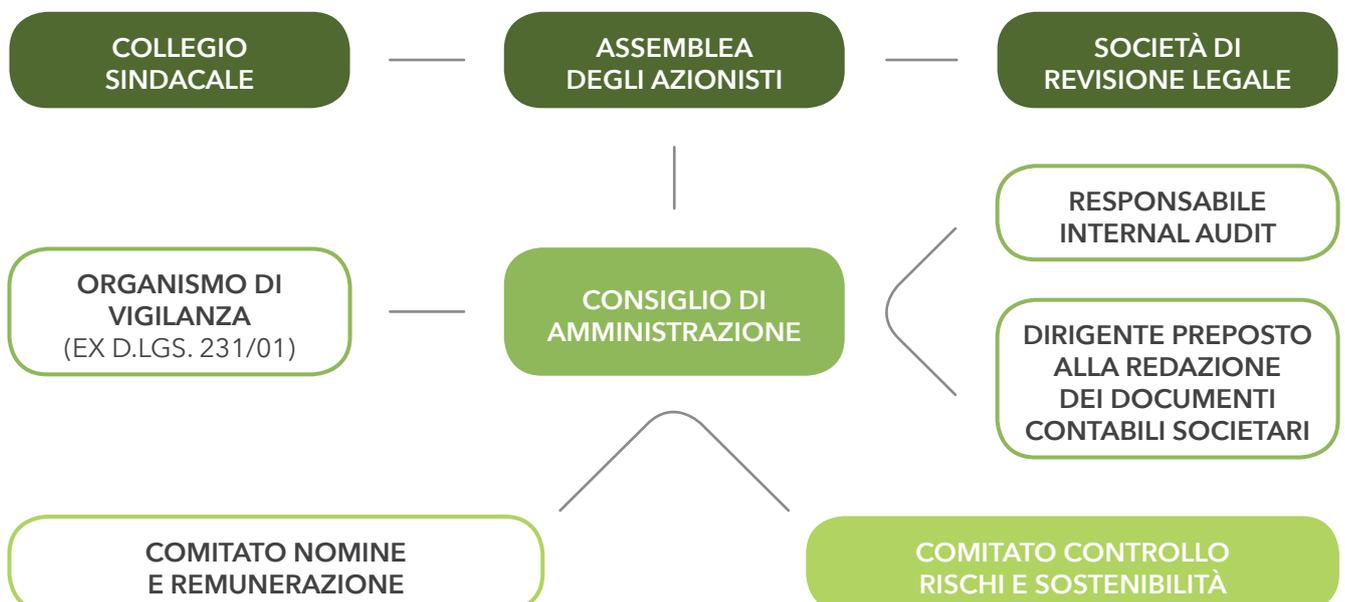
## CORPORATE GOVERNANCE

Il modello di Corporate Governance di SIAS 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 Società adotta un sistema di amministrazione e controllo di tipo tradizionale. Il modello prevede i seguenti organi collegiali: Assemblea degli azionisti, Consiglio di Amministrazione, Collegio Sindacale e comitati interni al Consiglio di Amministrazione (il Comitato Nomine e Remunerazione e il Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità).

Il Consiglio di Amministrazione è composto da 15 membri, di cui 10 uomini (67%) e 5 donne (33%), 4 membri appartenenti alla fascia d'età compresa tra i 30 e i 50 anni (27%) e i restanti appartenenti alla fascia di età superiore ai 50 anni (73%). 9 Amministratori sono inoltre indipendenti ai sensi del Testo Unico della Finanza (TUF) e sono in possesso dei requisiti di indipendenza previsti dal Codice di Autodisciplina.

Per una più completa informativa sul sistema di Corporate Governance di SIAS e sulla composizione dei comitati interni e del Consiglio di Amministrazione si rinvia alla "Relazione sul Governo Societario e gli Assetti Proprietari" disponibile nella sezione Investor Relation del sito internet della Società [www.grupposias.it](http://www.grupposias.it).

### SISTEMA DI AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO DI SIAS





## GOVERNANCE DELLA SOSTENIBILITÀ

Il Gruppo ha definito la struttura organizzativa della sostenibilità, definendo ruoli e responsabilità dei soggetti e degli organi coinvolti nonché le tempistiche e i flussi informativi delle informazioni non finanziarie.

In particolare, il Consiglio di Amministrazione di SIAS definisce gli indirizzi strategici di sostenibilità in un'ottica di creazione di valore per tutti gli Stakeholder nel medio-lungo termine, vigila sulla coerenza dell'attività d'impresa con il Codice Etico e la Politica di Sostenibilità e approva il Piano di Sostenibilità e il Bilancio di Sostenibilità.

Il Consiglio di Amministrazione di SIAS ha attribuito al Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità i compiti di supervisionare le tematiche di sostenibilità connesse all'esercizio dell'attività di impresa, di esaminare il Bilancio di Sostenibilità e il Piano di Sostenibilità e di 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:

- i. predispone il Piano di Sostenibilità in co-

erenza con gli indirizzi strategici definiti dal Consiglio di Amministrazione declinando gli obiettivi in azioni operative;

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

## GESTIONE DEI CONFLITTI D'INTERESSE

A decorrere dal 1° gennaio 2011, risulta 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 SIAS al fine di assicurare la trasparenza e correttezza sostanziale e procedurale di tali operazioni.

Tale procedura è disponibile sul sito internet della Società [www.grupposias.it](http://www.grupposias.it) nella sezione "Governance".

## IL SISTEMA DI CONTROLLO INTERNO E 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.

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 SIAS è in linea con le best practice definite dal CoSO

Enterprise Risk Management Integrated Framework e dall'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 al personale, 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 SIAS S.p.A. e delle proprie società controllate.





## PRINCIPALI RISCHI INERENTI I TEMI DI SOSTENIBILITÀ

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

Rischi connessi a interruzioni dell'operatività dell'infrastruttura autostradale e rischi legati a circostanze 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 in ambito ambientale nei paesi in cui il Gruppo opera.

### 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

**S**IAS e le proprie società controllate operative 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.

In relazione alle principali attività di mitigazione dei rischi, SIAS e le proprie società controllate operative 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 SIAS 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 alle sezioni Codice Etico, Diritti Umani, corruzione e privacy.

SIAS e le proprie società controllate operative hanno implementato sistemi di gestio-

ne in linea con le best practice di riferimento con particolare attenzione agli ambiti relativi a Qualità, Sicurezza e Ambiente.

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

Alcune società del Gruppo, tra le quali SINELEC e Euroimpianti, 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. Inoltre SINELEC ha un sistema di gestione per la sicurezza delle informazioni certificato secondo lo standard ISO 27001.

In relazione ai recenti aggiornamenti normativi in materia di whistleblowing, SIAS si è dotata 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



**PROCESSI**  
Integrare la gestione dei rischi nei processi aziendali

**RISK ASSESSMENT**  
Identificare, monitorare e mitigare i rischi

**LIMITI DI RISCHIO E STRATEGIA**  
Definire e integrare i limiti di rischio con gli obiettivi strategici



## 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:

Tematica materiale:

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

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.);

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



- 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 capitolo "Il nostro impegno per la sicurezza".*

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;

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



- 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 SIAS 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 capitolo "Il nostro impegno per la sicurezza".*

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 SIAS 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

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;

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



- 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.

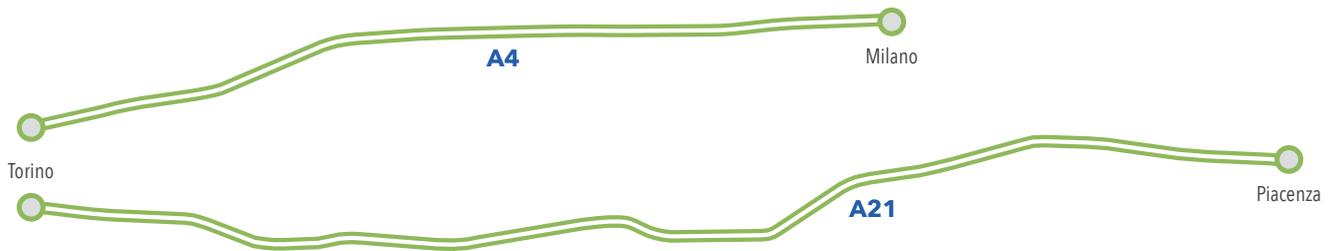
*Per maggiori informazioni si rimanda al paragrafo "Programmi per la gestione delle competenze e la formazione continua" incluso nel capitolo "La nostra responsabilità verso le persone".*



**Il nostro  
business**



## LE NOSTRE CONCESSIONARIE AUTOSTRADALI <sup>3</sup>

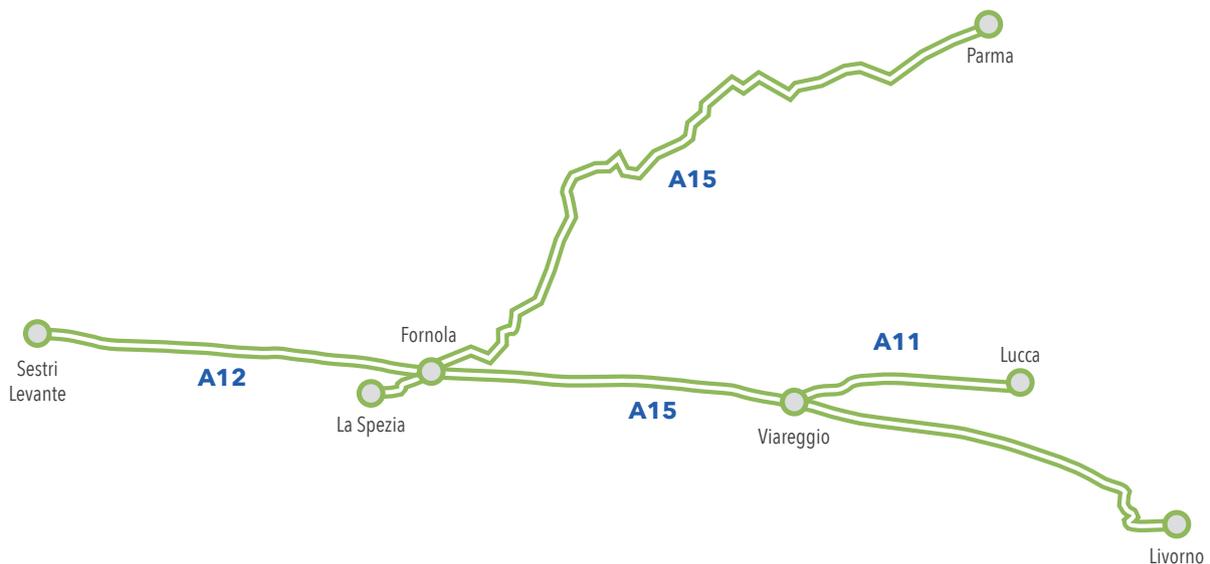


### S.A.T.A.P. S.p.A.

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>4</sup>.

Il tracciato si sviluppa per circa 300 chilometri complessivi, attraversando i territori delle regioni Lombardia, Piemonte ed Emilia-Romagna.



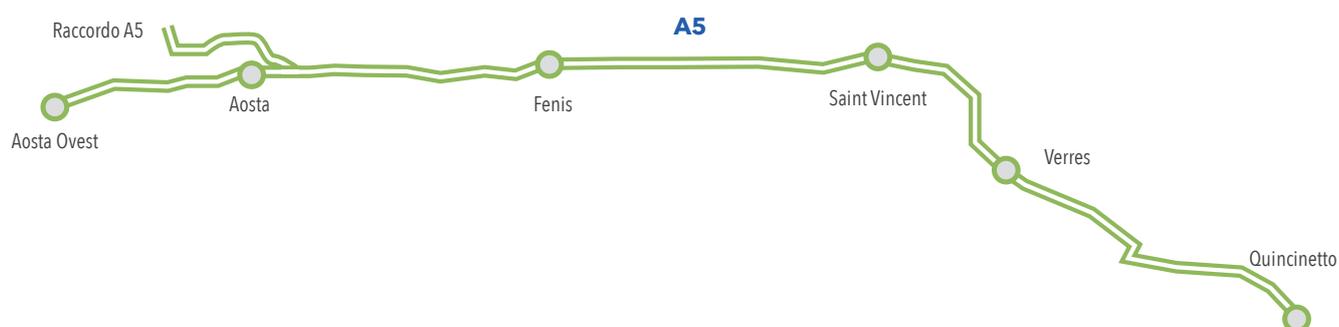
### Società Autostrada Ligure Toscana - SALT p.A.

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

- A12 Sestri Levante - Livorno; Viareggio-Lucca; Fornola-La Spezia per un totale di 155 km;
- A15 La Spezia - Parma per un totale di 182 km.

<sup>3</sup> Controllate direttamente

<sup>4</sup> Concessione scaduta e in gestione di S.A.T.A.P. S.p.A. in regime di *prorogatio*



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

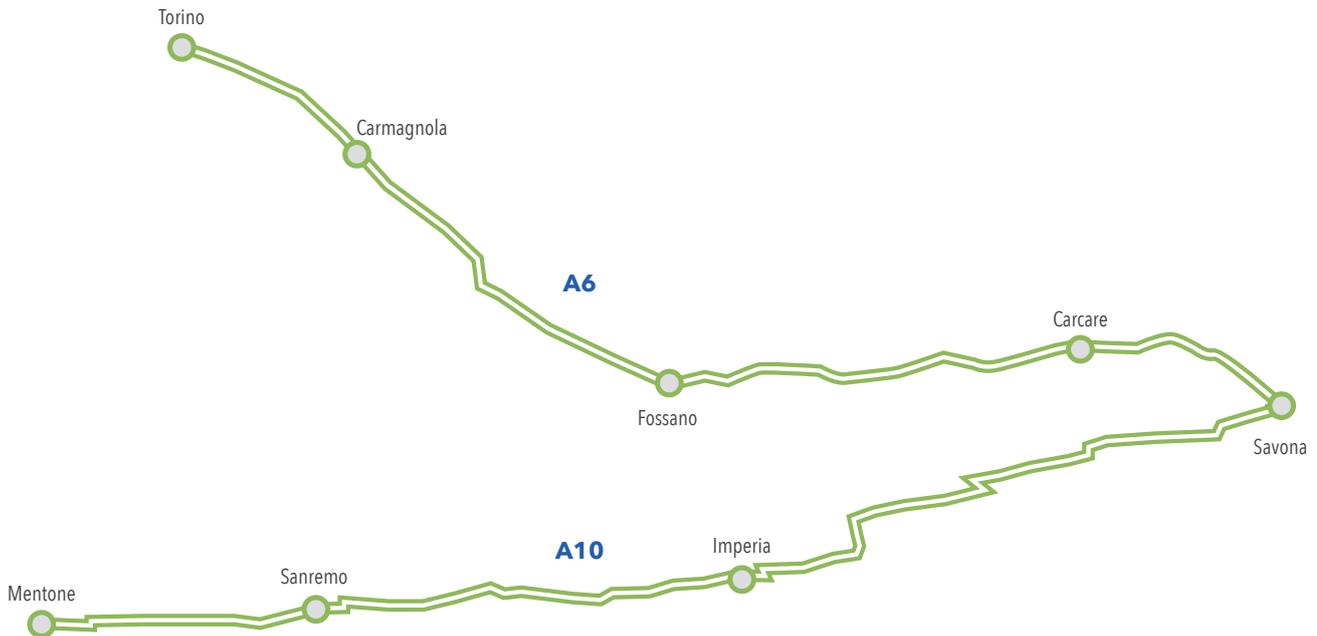
La società autostradale S.A.V. gestisce, in regime di concessione, il tratto autostradale A5 da Quincinetto ad Aosta Ovest e raccordo A5SS27 del Gran San Bernardo (A5).



### 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.

- Tronco 1 - dalla città di Cuneo all'interconnessione di Massimini sulla A6 Torino-Savona;
- Tronco 2 - dagli svincoli di Asti Est ed Asti Ovest della A21 Torino-Piacenza, sino allo svincolo di Marene sulla A6 Torino-Savona.



## 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.



## Società di Progetto Autovia Padana S.p.A.

La società Autovia Padana gestisce, in regime di concessione, la tratta Piacenza-Cremona-Brescia dell'Autostrada A21, per un'estensione di circa 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.

## 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 suddetto pedaggio 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.

Alla convenzione è, infatti, allegato uno specifico Piano Economico Finanziario ("PEF") che risulta essere la base per la determinazione degli incrementi tariffari riconosciuti alle singole concessionarie. Tale calcolo si basa su quelli che vengono definiti costi ammessi e ricavi previsti ai fini regolatori, secondo la vigente normativa di regolamentazione del settore autostradale di cui alle Delibere CIPE n. 39/2007, 27/2013 e 68/2017. La tariffa finale unitaria, che ogni utente corrisponde alle concessionarie, include tre componenti: la quota di competenza della concessionaria, il sovracanone da devolvere allo Stato, e l'IVA. Le ultime due componenti, nel loro complesso, rappresentano la quota di tariffa che remunera direttamente l'Amministrazione Pubblica. La quota di tariffa di competenza della concessionaria consente invece di remunerare i capitali impiegati per gli investimenti effettuati nell'ammodernamento, innovazione ed incremento della sicurezza della rete gestita, così come assentita in concessione.

### TARIFFA FINALE UNITARIA A KM

#### (TARIFFA UNITARIA DI COMPETENZA DELLE CONCESSIONARIE + SOVRACANONI+ IVA)

- Dipende dalla classe di veicolo e dalle caratteristiche dei tratti autostradali (pianura o montagna). È determinata in base ad un meccanismo previsto in convenzione.
- I sovracanoni devoluti allo Stato sono pari a 6 millesimi di euro/km per le classi di veicolo A e B e 18 millesimi di euro/km per le classi 3, 4 e 5 (Legge 102/2009 e 122/2010).



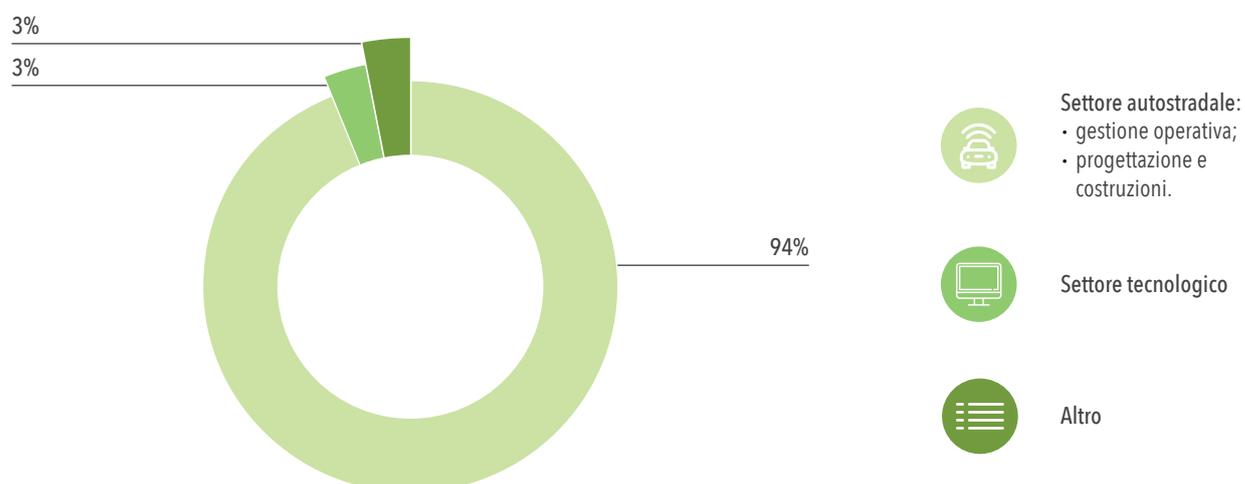
# RISULTATI ECONOMICI

## FOCUS SUI RICAVI

In linea con il 2017, anche nel 2018 il settore autostradale si conferma il settore più significativo del Gruppo SIAS in termini di ricavi generati (1.367,6 milioni di euro). Seguono le attività relative al settore tecnologico con 45,6 milioni di euro a cui si sommano altri ricavi per 41,4 milioni.

Il Bilancio consolidato al 31 dicembre 2018 chiude con un utile di 286,5 milioni di euro rispetto ai 262 milioni di euro del 2017, con un incremento di 24,6 milioni di euro circa.

## RICAVI 2018





# VALORE ECONOMICO GENERATO E DISTRIBUITO

## 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%: un dato particolarmente significativo se letto alla luce dei livelli di crescita del 2,4% per il 2016<sup>5</sup>. Gli investimenti infrastrutturali con partecipazione privata sono aumentati in modo significativo dall'inizio del secolo, con particolare riferimento ai paesi di reddito medio. Tuttavia, dal 2012 gli investimenti privati in infrastruttura sono tendenzialmente in declino. Nel 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>6</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>5</sup> United Nations, World Situation and Prospects 2018, New York.

<sup>6</sup> World Bank, Private Participation in Infrastructure Database.

<sup>7</sup> di cui canoni di concessione 117.327 euro, imposte sul reddito dell'esercizio 106.227 euro.

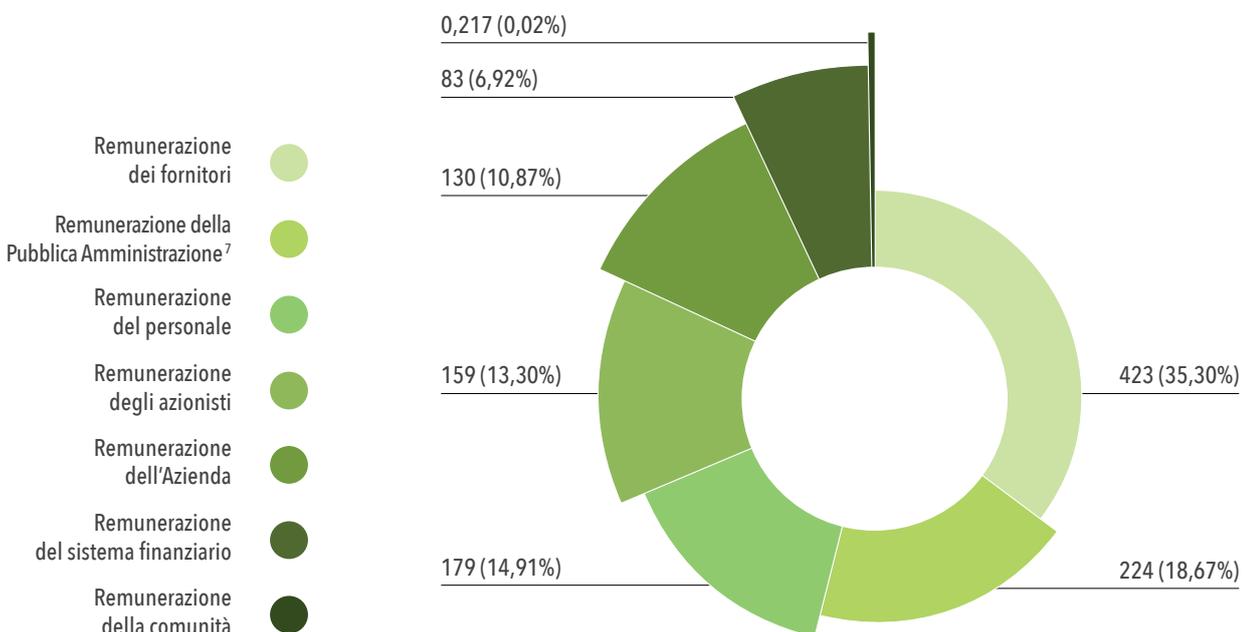
Il prospetto di ripartizione del valore economico generato e distribuito dal Gruppo SIAS è stato realizzato attraverso una riclassificazione delle voci del Conto Economico del Bilancio consolidato del Gruppo al 31 dicembre 2018.

Nel 2018 il valore aggiunto globale netto del Gruppo è pari a 1.197 milioni di euro, con un incremento del 4% rispetto all'anno precedente.

La maggior parte di tale valore, pari al 35% è rappresentato dalla "Remunerazione dei fornitori"; tale voce è costituita principalmente da costi per servizi e materie prime. La "Remunerazione della Pubblica Amministrazione" costituisce il 19% ed include essenzialmente le imposte sul reddito e i canoni di concessione. Segue la "Remunerazione del personale", tale voce (il 15%) include principalmente stipendi, Trattamento di fine rapporto e oneri sociali. La "Remunerazione degli azionisti" pari al 14% include le distribuzioni dei dividendi relative all'anno 2018. La "Remunerazione dell'azienda", pari al 10% sul totale include il valore trattenuto da SIAS per lo sviluppo futuro del Gruppo. Infine, vi è la "Remunerazione del sistema finanziario" pari al 7%.

## DISTRIBUZIONE DEL VALORE ECONOMICO

(in milioni di Euro)



## IMPACT MEASUREMENT

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>8</sup>. Inoltre il contiguo settore delle costruzioni risulta essere il primo per importanza di attivazione sull'economia nazionale, acquisendo beni e servizi da circa il 90% dei settori economici<sup>9</sup>.

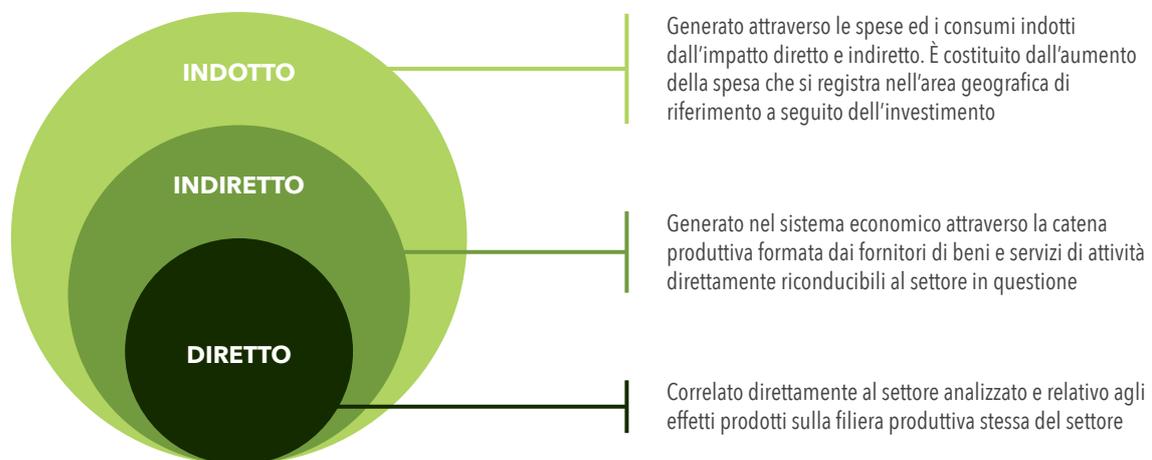
La stima dell'impatto economico permette di misurare la ricchezza incrementale gene-

rata 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 SIAS, 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>8</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>9</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) Il business in cui opera SIAS, in particolar modo quello delle concessioni, rivestono un'importanza fondamentale per il sistema economico.



L'analisi si basa sul modello input-output<sup>10</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>10</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**

<sup>11</sup> 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)

Con riferimento al Gruppo SIAS l'analisi ha fornito una rappresentazione del contributo indiretto e indotto al PIL nazionale e all'occupazione generata <sup>11</sup>, partendo dal valore economico generato e distribuito nel 2017 ("Contributo diretto").

I risultati emersi dimostrano come il Gruppo SIAS 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 1.197 milioni di euro (per maggior informazioni vedi paragrafo "Valore economico generato e distribuito") si genera un contributo complessivo sul PIL (dato dalla somma del contributo diretto, indiretto e indotto) di circa 4 miliardi di euro.





Inoltre, attraverso l'utilizzo di moltiplicatori occupazionali indiretti e indotti, l'effetto complessivo sulla creazione di posti di lavoro (in termini di lavoratori effettivamente coinvolti nel processo) è stato stimato in **oltre 97 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.

**2.631**

Dipendenti  
**diretti**

**22.130**

Dipendenti  
**indiretti**

**72.660**

Dipendenti  
**indotti**

**97.421**

Dipendenti  
**diretti, indiretti  
e indotti**



## 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.

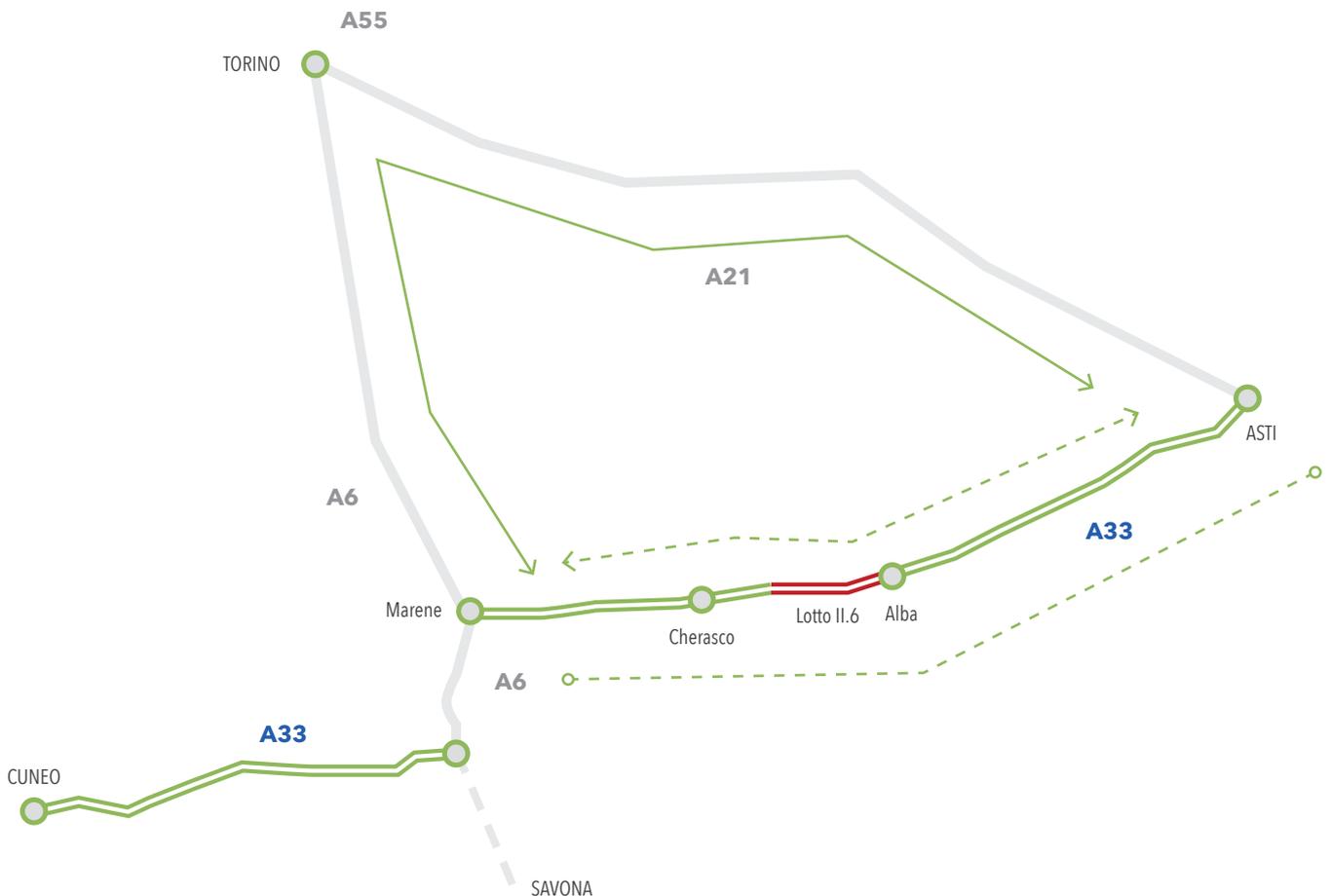
Il collegamento autostradale tra le città di Asti e Cuneo (Autostrada A33) è da diversi anni, al centro dell'attenzione mediatica, locale e nazionale, per il suo mancato completamento e per gli effetti che genera sul territorio.

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 avvalorati e motivi 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 11.6 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



<sup>12</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).

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>12</sup> circa **2.800** posti di lavoro generati 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.

#### COSTRUZIONI

impatto economico  
**850 €/mln**

#### GESTIONE

impatto economico  
annuale  
**142 €/mln**

impatto sociale  
annuale  
**78 €/mln**

**2.800 POSTI  
DI LAVORO**

**3.000 POSTI  
DI LAVORO**

Strutturati nel territorio



# GESTIONE DELLA QUALITÀ E CUSTOMER SATISFACTION

## POLITICHE E GESTIONE PER LA QUALITÀ

Il Gruppo SIAS considera la gestione per la qualità essenziale per la sostenibilità nel tempo dei propri obiettivi strategici di business.

Il Gruppo e le società di appartenenza hanno posto pertanto alla base delle relative politiche per la Qualità, il miglioramento della soddisfazione dei clienti e delle altre parti interessate che possono influire sulla capacità dell'organizzazione di raggiungere gli obiettivi e mantenere il successo nel tempo.

In tale ambito, si inquadra quale decisione strategica, l'adozione, da parte di tutte le società concessionarie autostradali del Gruppo, di un Sistema di Gestione per la Qualità, conforme alla norma UNI EN ISO 9001, con l'impegno a migliorarne nel tempo l'efficacia nell'aumentare la soddisfazione del Cliente Primario (Ente Concedente) e del Cliente Finale (utilizzatore dell'autostrada), con attenzione anche ai cambiamenti nel contesto e nelle esigenze e aspettative delle altre parti interessate rilevanti.

Per tale scopo, l'ambito di applicazione del Sistema di Gestione per la Qualità copre i principali prodotti e servizi resi dalla concessionaria; dalla progettazione, costruzione e manutenzione di infrastrutture autostradali, all'erogazione e gestione dei servizi di esazione e mobilità, nonché al controllo delle aree di servizio, per le tratte in esercizio.

Tutte le concessionarie del Gruppo sono dotate di Carte dei Servizi, in adempimento a quanto previsto dalla Convenzione di Concessione, dalla Direttiva del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 102/09 e dalla "Direzione Generale per la Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali" (DGVCA) dello stesso M.I.T..

Nelle stesse sono riportati gli indicatori della qualità e relativi standard di riferimento, richiesti dalla stessa DGVCA, di cui viene assicurato il puntuale rispetto.

È altresì volontà del Gruppo che il prescritto aggiornamento annuale delle Carte dei Servizi venga intrapreso da ogni concessionaria di appartenenza, anche quale occasione di riesame del servizio e del valore delle informazioni rivolte verso la clientela autostradale.

Consapevole dell'importanza delle norme tecniche, il Gruppo, partecipa da tempo a sostenere la predisposizione e lo sviluppo volontario delle norme per la qualità, sia in sede nazionale che internazionale, contribuendo ai lavori della Commissione Tecnica dell'UNI- Ente Nazionale di Normazione - sia del Comitato Tecnico dell'ISO -CT 176 "Gestione per la Qualità ed Assicurazione della Qualità".

## 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, 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 decisorii 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.

## INDICATORI DI QUALITÀ CARTA DEI SERVIZI E STANDARD DI RIFERIMENTO

	UNITA' DI MISURA	STANDARD DI RIFERIMENTO
Fattore base: Sicurezza del viaggio Tempo di preavviso delle comunicazioni, tramite ordinanze, relative ai cantieri di durata > 5 gg	Tempo di preavviso in ore nell'85% dei casi	24 ore
Fattore base: Regolarità del Servizio Stato segnaletica orizzontale (retroreflessione)	(RL) Retroreflessione (mcd lx-1 m-2)	100 RL
Fattore base: Confortevolezza del servizio Servizi in aree di servizio - numero di controlli al mese su almeno l'80% delle aree con controllo al mese sul 100% delle aree	Numero di controlli al mese	2 controlli
Fattore base: Servizi per viaggiatori diversamente abili Servizi aree di servizio - numero di controlli al mese su almeno il 90% delle aree con 1 controllo al mese sul 100% delle aree	Numero di controlli al mese	2 controlli
Fattore base: Informazioni agli utenti Tempo di risposta a proposte e reclami ricevuti via e-mail	Tempo di risposta in giorni lavorativi nell'85% dei casi	10 giorni

## LA CATENA DI FORNITURA

**I**l Gruppo SIAS riconosce l'importanza di garantire un ciclo di approvvigionamento trasparente e di regolamentarne gli impatti sociali ed ambientali a tutela dei propri Stakeholder.

In tale contesto, il Gruppo SIAS ha recepito, facendolo suo, il Codice di Condotta dei Fornitori definito dal Gruppo ASTM 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. Il documento rafforza l'impegno del Gruppo nell'applicazione di standard internazionali quali i "Dieci Principi" del Global Compact delle Nazioni Unite (UNGC), la Dichiarazione Universale dei Diritti Umani e le Convenzioni fondamentali dell'Organizzazione Internazionale del Lavoro (ILO).

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 delle 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 SIAS, 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 considerazione dell'area geografica di intervento del Gruppo, non si riscontrano particolari rischi in materia di lavoro minorenile e forzato.

Il Gruppo è attento a selezionare e gestire responsabilmente i rapporti con i fornitori, in linea con le norme di legge, i principi del Codice Etico e le ulteriori procedure interne. In particolare, per tutte le società con-

cessionarie la trasparenza del processo di affidamento dei lavori relativi alla costruzione delle infrastrutture autostradali è garantita dalle disposizioni di legge che queste sono tenute a rispettare per l'affidamento dei suddetti lavori. Si segnala, inoltre, che tutte le società concessionarie hanno un albo fornitori aggiornato e mantenuto in base alle procedure delle singole società dall'Ufficio Acquisti, Contratti o Qualità.

Il Gruppo opera in linea a quanto definito dal prezzario ufficiale ANAS, sulla base del quale vengono determinati i prezzi "soglia" degli interventi da svolgere sia per gli affidamenti diretti sia per gli affidamenti tramite gara. Si evidenzia, inoltre, che i "costi di progettazione e costruzione beni reversibili" e i "costi di manutenzione delle infrastrutture autostradali" sostenuti dalle società concessionarie autostradali sono soggetti a verifica da parte del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti ("MIT" o "Concedente").

In particolare, i progetti relativi alla costruzione dei beni reversibili autostradali vengono predisposti sulla base dei prezzari ANAS e sono oggetto di approvazione da parte del MIT, così come i ribassi applicati nel caso di affidamenti infragruppo. La fase di aggiudicazione degli appalti, in caso di gara ad evidenza pubblica, ed in conformità con le normative di settore prevede la nomina di un'apposita commissione di gara composta da membri nominati direttamente dal MIT. La commissione opera in totale autonomia e al termine del proprio lavoro rende nota la classifica delle offerte presentate tramite cui la concessionaria procede all'affidamento dei contratti. L'avanzamento del progetto è monitorato da una apposita commissione di collaudo nominata dal MIT stesso. Infine, mensilmente, viene inviata una reportistica in relazione al progredire delle manutenzioni e degli investimenti all'Ufficio Ispettivo Territoriale di competenza del MIT.

Il piano annuale di manutenzione delle infrastrutture autostradali è predisposto dalla concessionaria e viene condiviso con l'Ufficio Ispettivo Territoriale di competenza del MIT. I costi di manutenzione discendono per la quasi totalità dall'applicazione di con-



tratti che prendono a riferimento i prezzi ANAS, al netto dei ribassi. Semestralmente, le società concessionarie trasmettono al MIT il consuntivo dell'attività di manutenzione svolta nel periodo, con confronto con il dato previsionale annuale inserito nel piano finanziario allegato alla convenzione.

In relazione alle attività di screening e valutazione dei fornitori, i contratti di servizi e lavori delle società concessionarie prevedono specifici riferimenti alla normativa vigente e ai contratti collettivi applicati, con particolare riferimento alla salute e sicurezza dei lavoratori, condizioni assicurative, di contribuzione e retribuzione. 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.

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 delle funzioni aziendali competenti. Nel caso in cui dall'esame della documentazione prodotta si evincesse una qualsiasi irregolarità rispetto a quanto contrattualizzato (ad esempio irregolarità in materia contributiva), si ricorre alle clausole di risoluzione previste in ogni ordine e contratto.

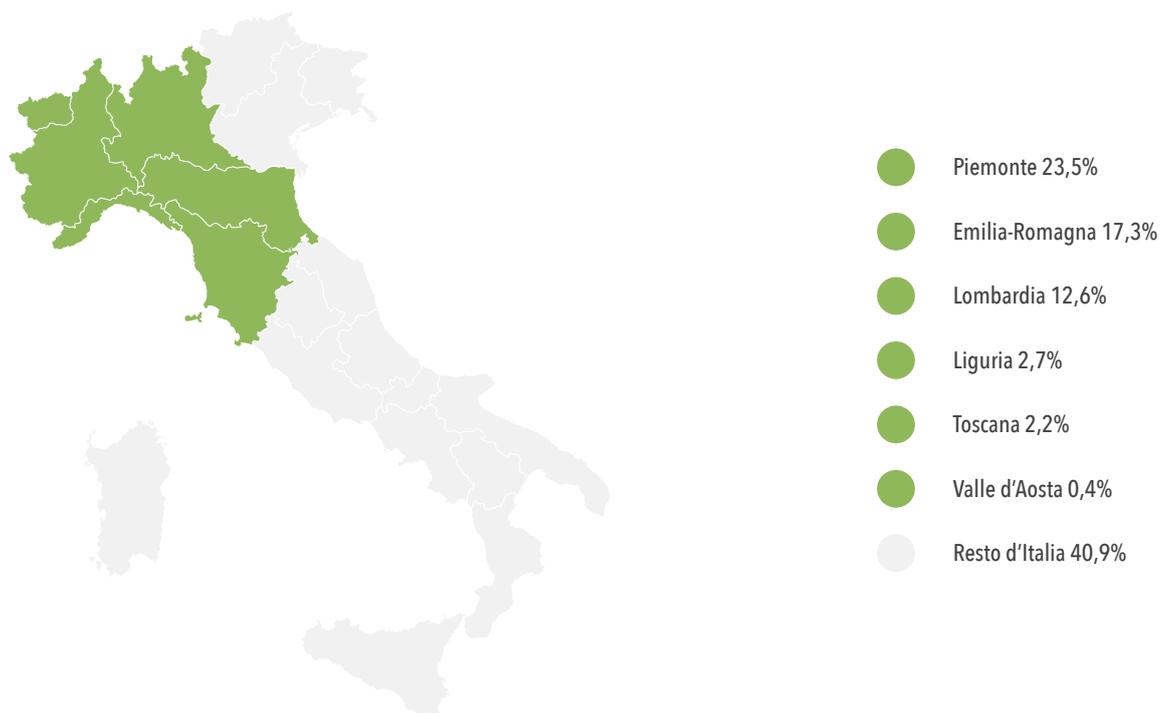
Nel corso del 2018, il Gruppo ha usufruito della collaborazione di oltre 3.000 fornitori.

## **PRINCIPALI MATERIE PRIME ACQUISTATE NEL 2018**

Circa il 99,6% degli acquisti del Gruppo SIAS sono effettuati in Italia. Si riporta, di seguito, il dettaglio della spesa per Regione italiana di riferimento.

**ACQUISTI IN ITALIA**

(% di spesa realizzata presso fornitori per Regione italiana di riferimento)



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

	UNITÀ DI MISURA	QUANTITÀ
Prodotti petroliferi	litri	2.812.875
Conglomerati bituminosi	ton	5.024
Barriere stradali	ml <sup>13</sup>	2.623
Cloruri	ton	1.887
Prefabbricati in cemento	mc	74

<sup>13</sup> metri lineari



**OLTRE 3.000**  
**FORNITORI DEL GRUPPO**  
**ATTIVI NEL 2018**





**Il nostro impegno  
per la sicurezza**



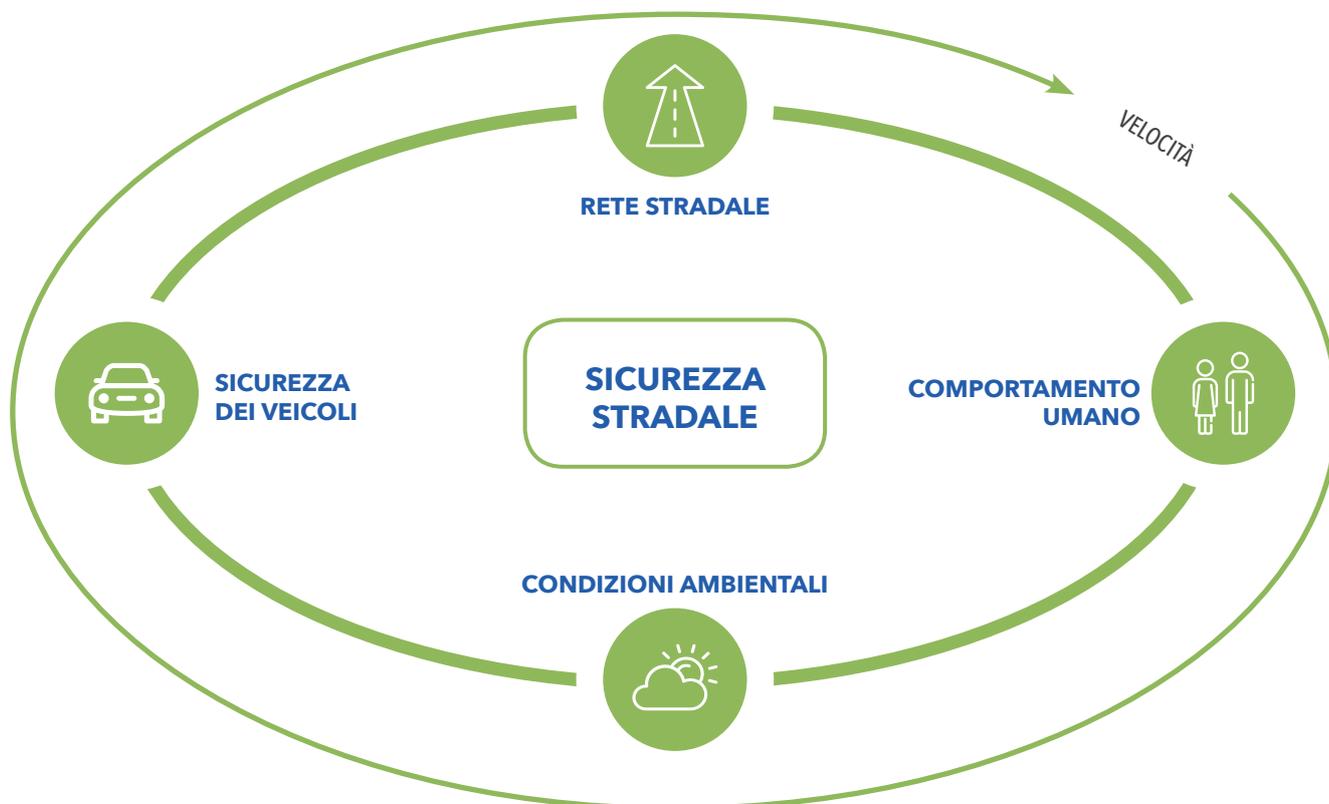
## UN APPROCCIO INTEGRATO PER LA SICUREZZA

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, ma ne rappresenta solo una parte.

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 dal 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 adottare tale approccio sistemico, attraverso:

- scelte progettuali e costruttive orientate alla sicurezza, 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 cultura della sicurezza attraverso 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, prevederne 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 ulteriore 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.



I grafici di seguito riportano rispettivamente il tasso di incidenti mortali e il tasso di mortalità sulla rete SIAS. La forte diminuzione dei tassi 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)



### TASSO MORTALITÀ SULLA RETE SIAS

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





Hanno contribuito:

Miglioramento della sicurezza dell'infrastruttura

Sviluppo della campagna per la sicurezza stradale Autostradafacendo



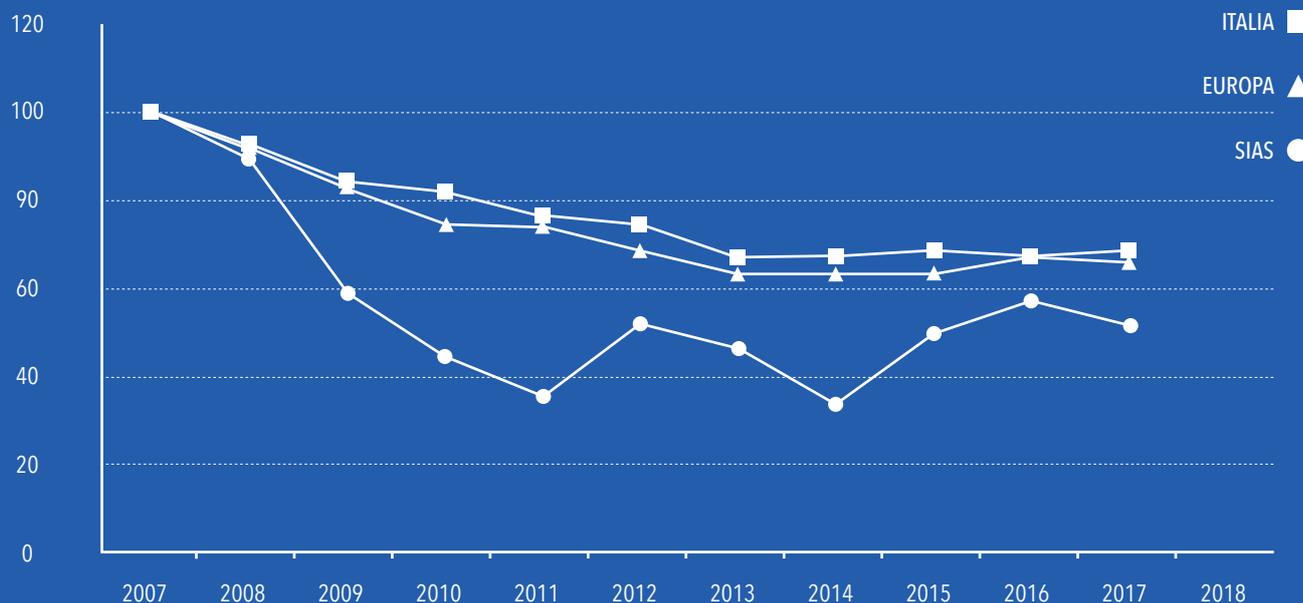
### INCIDENTALITÀ IN EUROPA E SULLA RETE SIAS

Sulla base delle informazioni relative a incidentalità e mortalità sulle reti europee e nazionali, per ogni tipo di strada, e sulla rete SIAS, si può osservare una generale diminuzione della mortalità nel periodo in esame per tutte le reti di riferimento. L'andamento della mortalità sulla rete nazionale risulta sostanzialmente in linea con quella europea, anche

se presenta un miglioramento lievemente meno marcato. Il seguente grafico evidenzia l'andamento della serie per il periodo di riferimento 2007-2017, indicizzando il numero di morti per incidenti stradali su base 100 per l'anno 2007 per ognuna delle tre reti esaminate. L'andamento più fluttuante di tale serie statistica per la rete SIAS, esclusiva per le reti autostradali, è legata a valori assoluti ovviamente molto più bassi e quindi statisticamente meno stabili.

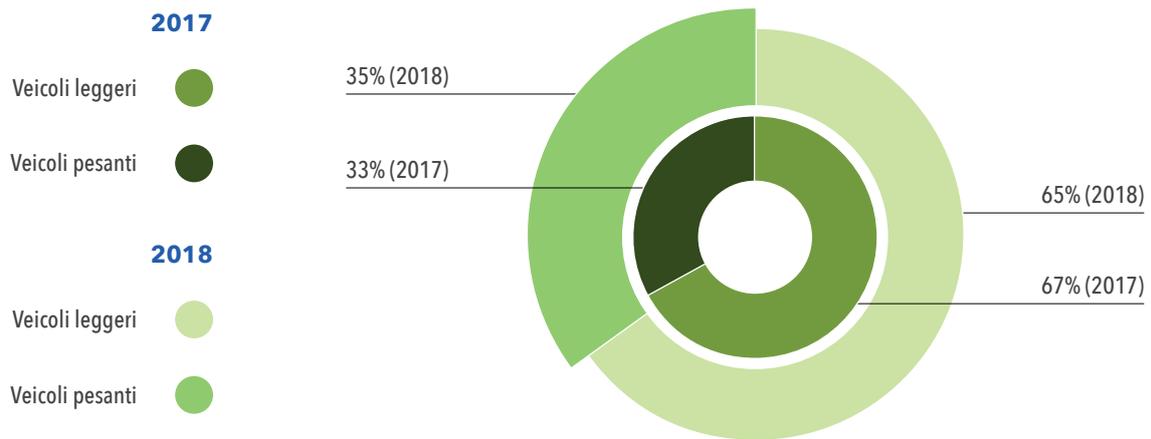
### MORTI PER INCIDENTI STRADALI

numeri indice (2007 = 100)





### INCIDENTI PER TIPOLOGIA DI VEICOLO COINVOLTO

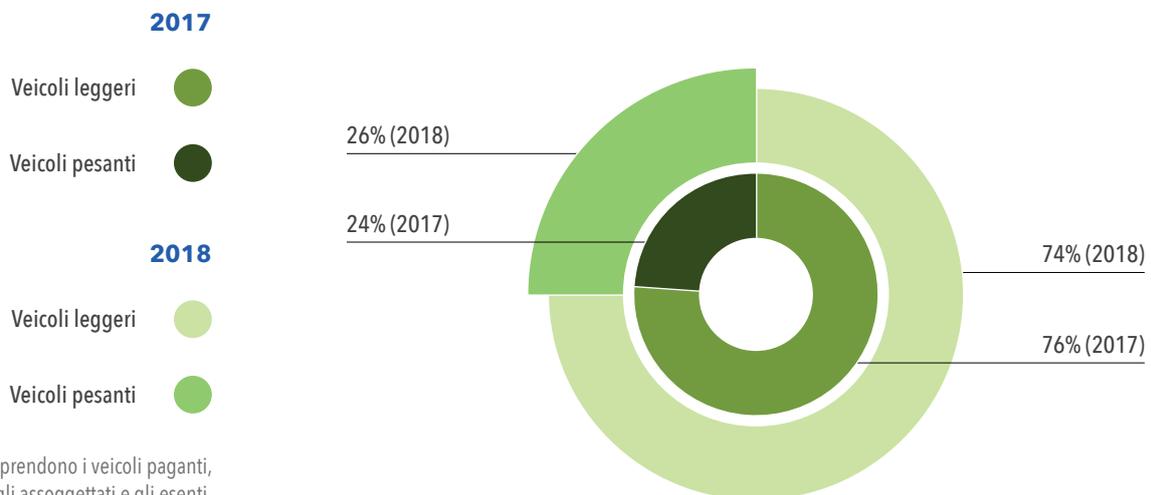


Il 65% dei veicoli coinvolti in incidenti fa riferimento alla categoria dei veicoli leggeri.

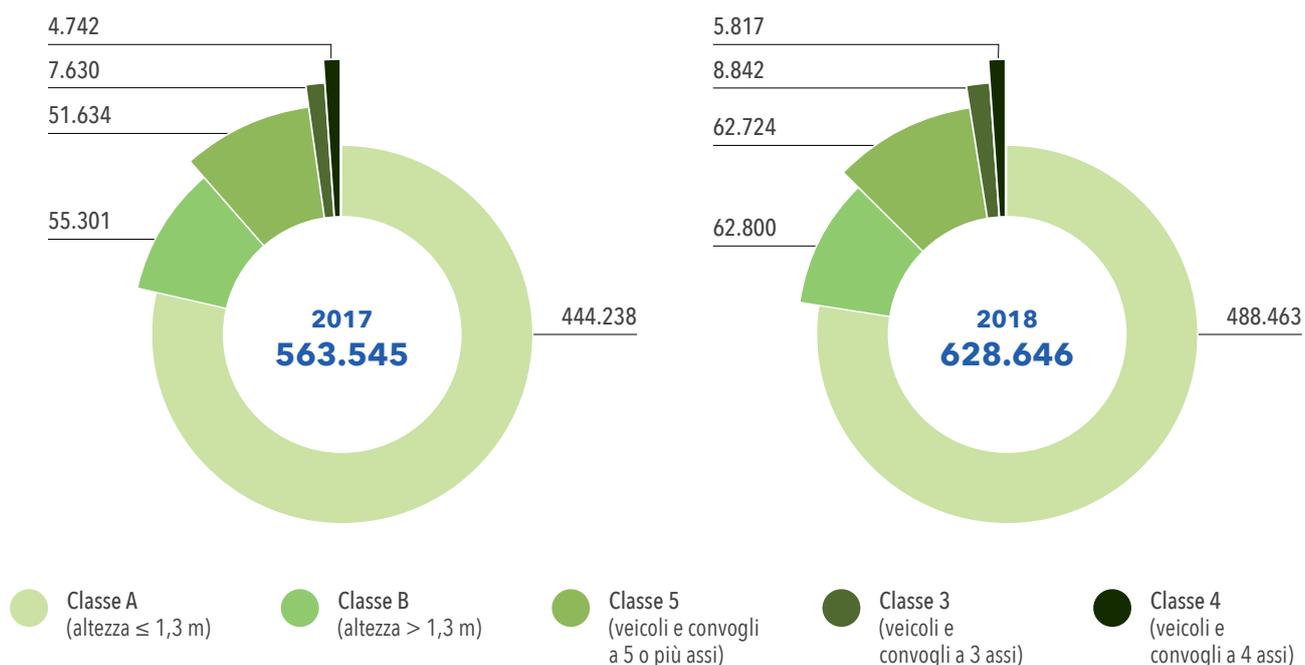
### DATI TRAFFICO

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

### PERCENTUALE DELLE PERCORRENZE VALUTATE IN VEICOLI-KM<sup>14</sup>



<sup>14</sup> Comprendono i veicoli paganti, gli assoggettati e gli esenti.

VEICOLI EFFETTIVI MEDI GIORNALIERI PER TIPOLOGIA DI VEICOLO <sup>15</sup>

<sup>15</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.



## IL RUOLO DELLA PREVENZIONE

Nella gestione delle politiche di sicurezza, un ruolo centrale è costituito dalla prevenzione. Le direzioni tecniche delle concessionarie SIAS sono affiancate dalle società di ingegneria, di costruzione e tecnologiche per lo sviluppo di una pluralità di azioni atte alla prevenzione ed al miglioramento delle infrastrutture.

Per quanto riguarda l'adeguamento di sicurezza lungo le

infrastrutture di trasporto stradali della rete Stradale Trans-europea (Trans European Road Network - TERN), in conformità con disposizioni normative specifiche sia a livello comunitario (Direttiva 2004/54/CE) sia nazionale (D.Lgs. 264/2006), il Gruppo ha definito il proprio impegno per garantire un adeguato livello di sicurezza mediante l'adozione di misure di prevenzione e di protezione entro il 30 aprile 2019. Stazioni e segnaletica di emergenza, ritrasmissione radio, e allestimento by-pass i requisiti minimi da garantire prefissati entro il 2019.



## LA GESTIONE DELLA SICUREZZA

### **Centro Operativo Polizia Stradale e Sottosezione Polizia Stradale di Torino**

Nell'ottobre 2018, alla presenza del Direttore Centrale per la Polizia Stradale, Ferroviaria, delle Comunicazioni e per i Reparti Speciali della Polizia di Stato, Prefetto dr. Roberto Sgalla, ha avuto luogo la cerimonia di intitolazione della struttura sede del Centro Operativo Polizia Stradale (COPS) e della Sottosezione Polizia Stradale di Torino.

Più nello specifico, per quanto concerne la viabilità autostradale, il COPS di Torino gestisce quotidianamente, lungo i 1.015 km di competenza e in stretto rapporto con le nove concessionarie autostradali presenti sul territorio (in gran parte del Gruppo), interventi che spaziano dall'attività di soccorso all'utenza ai servizi di prevenzione e controllo del territorio, passando per la rilevazione degli incidenti e la gestione delle criticità viabilistiche connesse non solo al fenomeno infortunistico, ma anche alle condizioni metereologiche. Il lavoro del COPS è in parte finanziato dal Gruppo che sostiene le attività della Polizia Stradale in forza di specifiche convenzioni che tendono a promuovere la sicurezza della circolazione.

### **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 qualità, nonché

l'efficienza dei sistemi di trasporto di passeggeri e merci, ottimizzando l'uso delle risorse naturali e rispettando l'ambiente.

Per affrontare questa sfida la Commissione europea ha favorito la creazione dei cinque corridoi europei ITS (Arc Atlantique, Crocodile, MedTIS, Next-ITS e Ursa Major) e della European ITS Platform, il cui project management è stato affidato a S.I.N.A.. 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.

### **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 attuatori 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.



## 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, 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.



### 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 (*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.

### Lisbona 2018: la conferenza internazionale sulla Sicurezza Stradale

L'Associazione Mondiale della Strada (PIARC), *Infraestruturas de Portugal (IP)* e *l'Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT)* hanno scelto Lisbona come teatro dell'International Conference on Road Safety animando un confronto tra le autorità locali e gli esperti internazionali del comitato mondiale su "Politiche e Programmi per la sicurezza stradale", Comitato presieduto dagli esperti del Gruppo. Oggetto della conferenza sono stati gli impegni del presente e le sfide del prossimo futuro in ambito di sicurezza stradale.

A contribuire al cambiamento, oltre ad una politica sulla sicurezza stradale, sono stati soprattutto i fortissimi investimenti economici stimati in 24 miliardi di euro dall'OECD, investimenti che si sono tradotti in un risparmio di 18.000 vite umane e 50 miliardi di euro di costo sociale. Due ottimi parametri di valutazione per calcolare l'importanza di reti stradali sicure.

Certamente il rinnovamento dell'infrastruttura, il dialogo infrastruttura-macchina e la conseguente sicurezza stradale che ne deriva sono un tema particolarmente sentito da tutti gli stati membri dell'Unione Europea.

### 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



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'importanza di questo aspetto, cerca di sensibilizzare i

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

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 SIAS che da sempre cerca di contribuire alla promozione e alla sensibilizzazione della sicurezza stradale, anche attraverso il progetto **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 illustrato comportamenti scorretti e riflessioni sulla prevenzione degli incidenti stradali.

### La formazione

Da alcuni anni tra i compiti affidati al progetto ICARO c'è anche quello dell'organizzazione di un corso di formazione e di aggiornamento per gli specialisti della Polizia Stradale, del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Ministero dell'Istruzione, gli stessi specialisti che andranno a loro volta a formare anche i ragazzi di quelle scuole che hanno aderito al progetto e che si sono iscritti al concorso annuale dedicato alla sicurezza stradale. Questo si svolge anche grazie al contributo indispensabile dei docenti dell'Università *La Sapienza* di Roma che intervengono come partner e coordinatori scientifici del progetto.

### 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



ICARO riparte da Spoleto



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

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 l'Università *La Sapienza* 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 multimediale 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 SIAS 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 comuni, 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.



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



## INVESTIMENTI PER LA SICUREZZA

**G**li investimenti del Gruppo per la sicurezza afferiscono principalmente a due categorie. La prima, legata ad una componente di spesa annuale obbligata e prevista nelle convenzioni sottoscritte con il MIT, si riferisce alla manutenzione ordinaria. Questa componente risulta strettamente legata alla sicurezza stradale in quanto una rete correttamente mantenuta risulta una rete più sicura e include, ad esempio, interventi sulle pavimentazioni, sulle opere d'arte, sul verde, sul ripristino della struttura a seguito di incidenti, sugli impianti.

La seconda categoria di spese si riferisce agli investimenti direttamente correlati all'efficiamento e potenziamento della rete in termi-

ni di sicurezza. Tra questi vengono inclusi, ad esempio, le barriere di sicurezza, gli interventi per la sicurezza delle strutture e degli utenti e quelli per il miglioramento della fluidità del traffico. Inoltre, una categoria di investimenti residuale è dedicata alle barriere antirumore.

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.

Di seguito il dettaglio dei 149 milioni di euro investiti nel corpo autostradale:

### SPESE PER INVESTIMENTI IN SICUREZZA E MANUTENZIONE

(importi in euro/mil)

	ANNO 2017		ANNO 2018	
	Manutenzione ordinaria	Investimenti	Manutenzione ordinaria	Investimenti
A4 Torino-Milano	29,5	39,2	30,51	11,5
A21 Torino-Piacenza	30,2	4,2	29,17	3,3
A6 Torino-Savona	15,9	11,5	16,32	25,2
A12 Livorno-Sestri Levante	18,9	13,9	19,71	13,3
A15 Parma- La Spezia	18,5	105,4	19,51	66,9
A33 Asti-Cuneo	7,3	4,0	7,56	4,7
A10 Savona-Ventimiglia	24,5	7,5	24,47	4,9
A5 Quincinetto-Aosta Ovest	9,5	4,3	10,19	4,6
A21 Piacenza-Cremona-Brescia	-	-	9,59	14,2
<b>Totale</b>	<b>154,3</b>	<b>190,1</b>	<b>167,03</b>	<b>148,6</b>

I 149 milioni di euro investiti nel corpo autostradale si riferiscono a SALT Tronco A15 per 64 milioni di euro essenzialmente relativi alla realizzazione del 1° lotto del "Corridoio plurimodale Tirreno - Brennero" (c.d. "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.

La variazione intervenuta nell'importo degli investimenti in infrastrutture autostradali effettuati dal Gruppo rispetto al precedente esercizio, 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 TiBre relativi al Tronco A15.

## LA GESTIONE DELLE EMERGENZE

Il Gruppo si impegna a gestire ogni tipologia 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 che gli operatori delle società del Gruppo si trovano ad affrontare 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 circa 29.756 tonnellate di fondenti (sali e cloruri).

Nel corso dell'anno sono stati gestiti 6 eventi di allagamento risolti grazie all'impiego di 22 mezzi e 46 incendi per un impiego totale di 91 mezzi antincendio.

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.

SIAS crea e gestisce infrastrutture secondo i più innovativi criteri, minimizzando gli impatti ambientali e concependo le opere come vere opportunità per ricostruire l'ambiente e il paesaggio.



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

### SITUAZIONI DI EMERGENZA SULLE TRATTE DEL GRUPPO

TIPOLOGIA EVENTO	ANNO 2017	ANNO 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



**La nostra  
responsabilità  
verso le persone**





« SIAS 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

## 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>16</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 disegualianze (in particolare in termini di "gender pay gap") e promuovere ambienti di lavoro sempre più dignitosi, sicuri e salubri<sup>17</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>18</sup>.

<sup>16</sup> International Labour Organization (ILO). 2018. World Employment Social Outlook: Trends 2018.

<sup>17</sup> United Nations (UN). 2018. The Sustainable Development Goals Report 2018.

<sup>18</sup> World Economic Forum (WEF). 2018. The Global Gender Gap Report 2018.



TALENTO

PROFESSIONALITÀ

SALUTE E  
SICUREZZA SUL  
LUOGO DI LAVORO

LE  
PERSONE

PARI  
OPPORTUNITÀ

INCLUSIONE

DIVERSITÀ

## LE PERSONE

### RAPPORTI CON I DIPENDENTI

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

Il Gruppo SIAS 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 delle pari opportunità. A tal fine, il Gruppo 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.

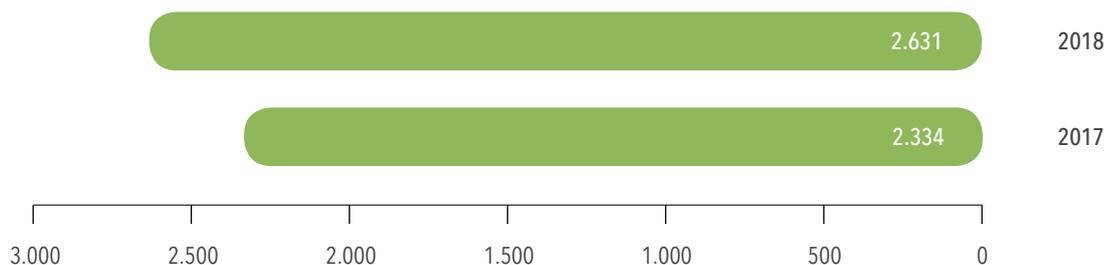
Il Gruppo SIAS, inoltre, richiede il massimo rispetto delle persone e della normativa applicabile in materia di lavoro e condanna fermamente il lavoro irregolare, forzato e minorile, ponendo tra i propri obiettivi la creazione di un posto di lavoro in cui si ten-

ga in espressa e costante considerazione il rispetto della persona, della sua dignità e dei suoi valori, evitando qualsivoglia discriminazione fondata sul sesso, l'origine razziale ed etnica, la nazionalità, l'età, le opinioni politiche, le credenze religiose, lo stato di salute, l'orientamento sessuale e le condizioni economico sociali. I dipendenti sono tenuti a porre in essere una condotta costantemente rispettosa dei diritti e della personalità dei colleghi, dei collaboratori e dei terzi, indipendentemente dalla loro posizione gerarchica all'interno del Gruppo.

Il Gruppo provvede, infine, alla più ampia diffusione del Codice Etico presso i dipendenti, richiedendo agli stessi di osservarlo puntualmente verso tutti coloro con i quali sono in contatto per ragioni del loro ufficio.

Il Gruppo SIAS identifica nelle sue persone la risorsa più importante per lo sviluppo e il successo del proprio business. In quest'ottica il Gruppo promuove politiche volte a favorire la crescita professionale dei propri dipendenti, riconoscendone meriti e competenze. I dipendenti del Gruppo SIAS al 31 dicembre 2018 sono pari a 2.631, in aumento del 13% rispetto all'anno precedente.

### DIPENDENTI DEL GRUPPO



**DIPENDENTI DEL GRUPPO PER INQUADRAMENTO E GENERE**

N. PERSONE	AL 31 DICEMBRE 2017			AL 31 DICEMBRE 2018		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Dirigenti	43	6	<b>49</b>	46	6	<b>52</b>
Quadri	61	15	<b>76</b>	70	16	<b>86</b>
Impiegati	1.353	470	<b>1.823</b>	1.495	561	<b>2.056</b>
Operai	378	8	<b>386</b>	425	12	<b>437</b>
<b>Totale</b>	<b>1.835</b>	<b>499</b>	<b>2.334</b>	<b>2.036</b>	<b>595</b>	<b>2.631</b>

L'organico del Gruppo SIAS al 31 dicembre 2018 risulta così composto: gli impiegati rappresentano il 78% dei dipendenti del Gruppo, gli operai il 17%, i quadri il 3% e i dirigenti il 2%.

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.

**COLLABORATORI ESTERNI PER GENERE**

N. PERSONE	AL 31 DICEMBRE 2017			AL 31 DICEMBRE 2018		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Altri collaboratori	6	4	<b>10</b>	1	-	<b>1</b>

**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	95	28	<b>123</b>	124	52	<b>176</b>
Tempo Indeterminato	1.740	471	<b>2.211</b>	1.912	543	<b>2.455</b>
<b>Totale</b>	<b>1.835</b>	<b>499</b>	<b>2.334</b>	<b>2.036</b>	<b>595</b>	<b>2.631</b>

Osservando la composizione dei dipendenti del Gruppo per tipologia contrattuale, nel 2018, in linea con l'anno precedente, il 93% dei dipendenti ha un contratto di lavoro a tempo indeterminato, a fronte di un 7% di dipendenti con contratto a tempo determinato. Il 77% dei dipendenti usufruisce, nel 2018, di un contratto full-time, mentre il 23% ha scelto un contratto part-time. Gli uomini usufruiscono del 57% dei contratti part-time.

**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	1.220	247	<b>1.467</b>	1.699	338	<b>2.037</b>
Part-Time	615	252	<b>867</b>	337	257	<b>594</b>
<b>Totale</b>	<b>1.835</b>	<b>499</b>	<b>2.334</b>	<b>2.036</b>	<b>595</b>	<b>2.631</b>

La totalità dei dipendenti SIAS è impiegata in Italia.

Il Gruppo, in un'ottica di un utilizzo efficiente delle risorse umane nonché di tutela dell'ambiente, 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.

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

	ETÀ	2017		2018	
		n. persone	Turnover %	n. persone	Turnover %
Donne	<30	26	n.d.	45	204,55%
	30-50	54	n.d.	115	34,43%
	>50	20	n.d.	53	22,18%
<b>Totale donne</b>		<b>100</b>	<b>20,04%</b>	<b>213</b>	<b>35,80%</b>
Uomini	<30	50	n.d.	70	100,00%
	30-50	116	n.d.	244	26,96%
	>50	46	n.d.	154	14,51%
<b>Totale uomini</b>		<b>212</b>	<b>11,55%</b>	<b>468</b>	<b>22,99%</b>
<b>TOTALE</b>		<b>312</b>	<b>13,37%</b>	<b>681</b>	<b>25,88%</b>

Nel corso del 2018, sono state assunte 681 persone, di cui il 31% donne e il 69% uomini. Il tasso di turnover in entrata risulta quindi pari a 25,88%. I dipendenti in entrata sono principalmente uomini appartenenti alla fascia d'età compresa tra i 30 e 50 anni.

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

	ETÀ	2017		2018	
		n. persone	Turnover %	n. persone	Turnover %
Donne	<30	25	n.d.	34	154,55%
	30-50	58	n.d.	49	14,67%
	>50	25	n.d.	33	13,81%
<b>Totale donne</b>		<b>108</b>	<b>21,64%</b>	<b>116</b>	<b>19,50%</b>
Uomini	<30	43	n.d.	49	70,00%
	30-50	123	n.d.	106	11,71%
	>50	108	n.d.	113	10,65%
<b>Totale uomini</b>		<b>274</b>	<b>14,93%</b>	<b>268</b>	<b>13,16%</b>
<b>TOTALE</b>		<b>382</b>	<b>16,37%</b>	<b>384</b>	<b>14,60%</b>

Nel 2018 il tasso di turnover in uscita si attesta al 14,60% (13,16% per gli uomini e 19,5% per le donne). Nel corso dell'anno i dipendenti in uscita sono pari a 384 di cui 268 uomini e 116 donne.

Si evidenzia che il settore concessioni, per alcune peculiarità legate in particolare al presidio dei caselli autostradali, è caratterizzato da un'elevata stagionalità dei dipendenti.

#### DIPENDENTI DEL GRUPPO PER ANZIANITÀ DI SERVIZIO



L' **81%** DELLE NOSTRE PERSONE  
VANTA UN'ANZIANITÀ DI SERVIZIO  
SUPERIORE AI 5 ANNI



**68%** DELLE PERSONE  
CON ANZIANITÀ DI SERVIZIO  
SUPERIORE A 10 ANNI



**50%** DELLE PERSONE  
CON ANZIANITÀ DI SERVIZIO  
COMPRESA TRA 10 E 29 ANNI



**18%** DELLE PERSONE  
CON ANZIANITÀ DI SERVIZIO  
SUPERIORE A 29 ANNI



## DIVERSITÀ E INCLUSIONE

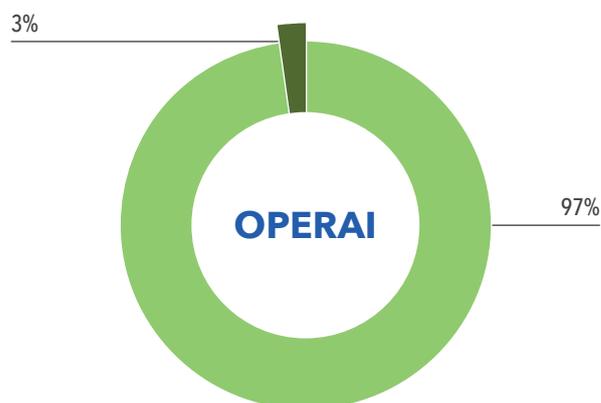
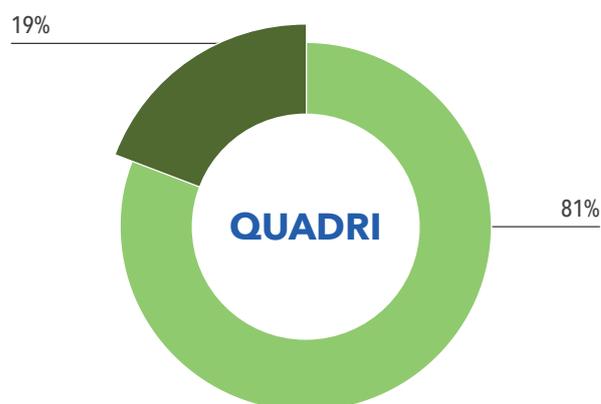
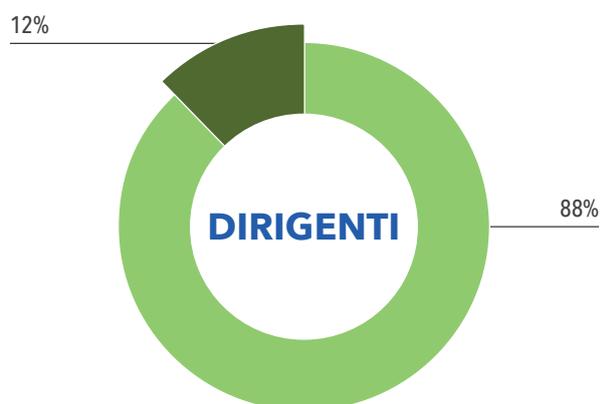
« Valorizzare il capitale umano secondo criteri meritocratici, competenze professionali, correttezza di comportamento, onestà e fiducia, favorendo altresì un ambiente di lavoro inclusivo e aperto alle diversità, sono i criteri cui il Gruppo SIAS si ispira nel definire le proprie politiche del personale.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

Politica diversità e inclusione

I dipendenti del Gruppo sono prevalentemente uomini, tale caratteristica è giustificata dalla peculiarità del settore in cui il Gruppo opera.



### DIPENDENTI DEL GRUPPO PER INQUADRAMENTO



● Uomini ● Donne



**48 ANNI**  
ANZIANITÀ ANAGRAFICA MEDIA

**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	0,88	0,61
Quadri	0,97	0,90
Impiegati	0,82	0,89
Operai	1,10	1,07
<b>Totale</b>	<b>0,92</b>	<b>0,86</b>

Con riferimento alle politiche retributive, alla tipologia di inquadramenti e alle normative in vigore, il Gruppo SIAS non prevede differenziazioni di alcun genere tra uomo e donna.

Si evidenzia che, nel 2018, il rapporto tra lo stipendio delle donne e degli uomini risulta uniforme all'interno delle diverse categorie di inquadramento, registrando, per gli operai, un leggero sbilanciamento in favore della categoria femminile.

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: 0,63 per i dirigenti, 0,99 per i quadri, 0,80 per gli impiegati e 0,65 per gli operai, per un totale di 0,80.

**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 di: (i) riconoscere il valore manageriale dei soggetti coinvolti e il contributo fornito alla crescita aziendale in relazione alle rispettive competenze e funzioni; (ii) attrarre, trattenere e motivare soggetti con professionalità e capacità adeguate alle esigenze dell'impresa;
- allineare gli interessi degli amministratori esecutivi con l'obiettivo prioritario della creazione di valore per gli azionisti nel medio-lungo termine;
- assicurare il collegamento tra remunerazione dei mana-

ger ed effettiva performance della Società;

- promuovere la sostenibilità nel medio-lungo periodo ponendo particolare attenzione agli interessi di tutti gli Stakeholder.

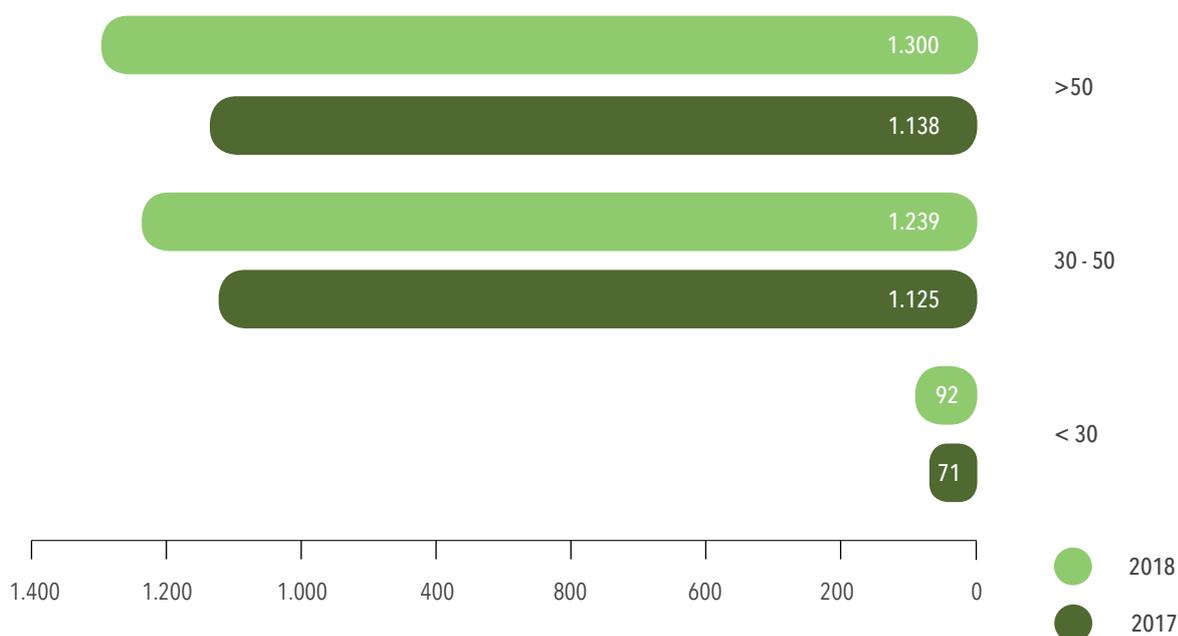
In coerenza con quanto sopra, sono stati fissati piani di incentivazione a breve e a lungo termine, volti a promuovere il raggiungimento di obiettivi aziendali quali-quantitativi, così favorendo la fidelizzazione e l'engagement delle risorse.

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*.

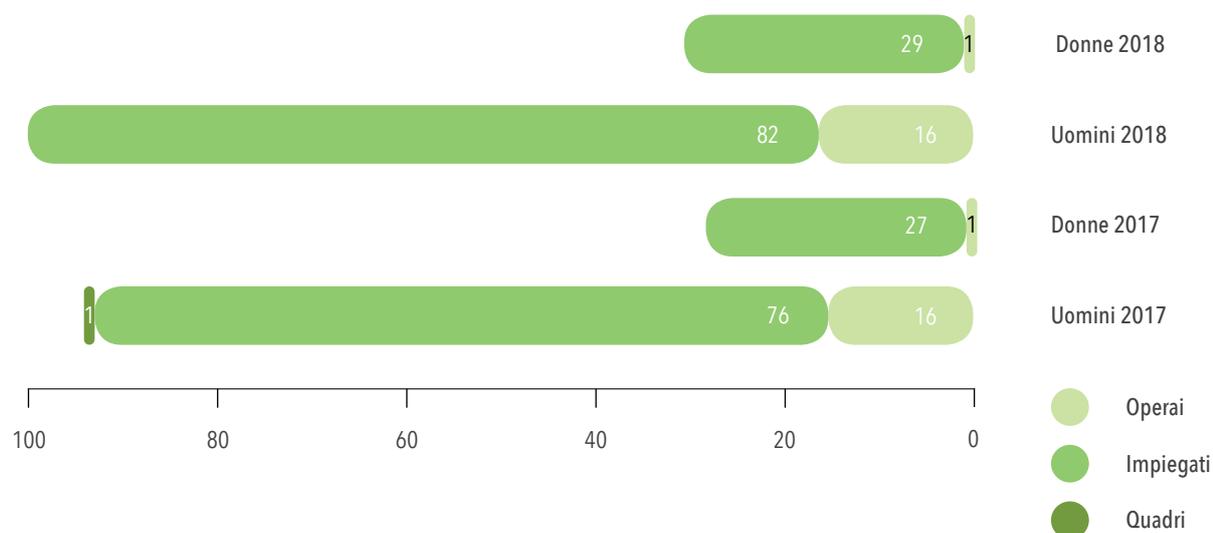
Come evidenziato dal grafico riportato di seguito la popolazione aziendale è in prevalenza rappresentata da dipendenti con un'età anagrafica superiore ai 50 anni (49%), seguiti dagli appartenenti alla fascia d'età compresa tra 30 e 50 anni (47%) e infine dagli under 30 (4%). Si segnala che nel corso dell'esercizio 2018 sono state avviate partnership con le principali Università dei territori in cui il Gruppo opera al fine di attrarre giovani talenti.

Come segnalato in precedenza SIAS ha implementato una Politica Diversità e Inclusione.

### DIPENDENTI DEL GRUPPO PER FASCE D'ETÀ



### DIPENDENTI DEL GRUPPO APPARTENENTI ALLE CATEGORIE PROTETTE



Al 31 dicembre 2018 il Gruppo ha in organico 128 dipendenti (5% dei dipendenti totali) appartenenti alle categorie protette, di cui 30 donne e 98 uomini.



## SALUTE E SICUREZZA

Le società del Gruppo SIAS identificano nella sicurezza dei propri dipendenti un pilastro fondamentale per una corretta gestione dei propri cantieri e presidi operativi.

Attraverso una specifica funzione (Qualità, Sicurezza e Ambiente) ciascuna società monitora costantemente i rischi e la corretta implementazione delle misure volte a prevenire incidenti e infortuni. Durante l'anno 2018 sono stati registrati 48 infortuni, per la maggior parte avvenuti sul luogo di lavoro.

Consapevoli, inoltre, dell'impatto e dell'estensione del lavoro ai dipendenti delle ditte appaltatrici, il Gruppo si impegna a richiedere ai partner di competenza specifiche e stringenti qualifiche. I lavoratori sono poi tutelati attraverso la diffusione di una cultura sulla sicurezza, attraverso la promozione di comportamenti responsabili e mediante il monitoraggio e la valutazione delle situazioni di pericolo.

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

N. CASI	2017			2018		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Malattie professionali	-	-	-	-	-	-
Infortuni	38	8	46	41	7	48
<i>di cui mortali</i>	-	-	-	-	-	-

Nel 2018 non si sono registrati infortuni per l'unico collaboratore del Gruppo.

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

N. CASI	2017			2018		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Infortuni sul luogo di lavoro	33	6	39	31	4	35
Infortuni in itinere	5	2	7	10	3	13
<b>Totale</b>	<b>38</b>	<b>8</b>	<b>46</b>	<b>41</b>	<b>7</b>	<b>48</b>

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

N. GIORNI	2017			2018		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Assenze <sup>19</sup>	12.763	4.215	<b>16.978</b>	20.541	9.403	<b>29.944</b>
Giorni persi <sup>20</sup>	1.181	291	<b>1.472</b>	1.317	140	<b>1.457</b>

<sup>19</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>20</sup> Per Giorni Persi si intendono i giorni in cui non si è lavorato (e pertanto "persi") a causa dell'impossibilità del/i lavoratore/i di svolgere il lavoro abituale a causa di incidente sul lavoro o di una malattia professionale. Un rientro al lavoro con mansioni limitate o con un lavoro alternativo svolto per la stessa organizzazione non è conteggiato nei giorni persi.

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

	2017			2018		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Indice di Gravità <sup>21</sup>	0,39	0,39	<b>0,39</b>	0,41	0,16	<b>0,36</b>
Tasso di malattia professionale <sup>22</sup>	-	-	-	-	-	-
Tasso di assenteismo <sup>23</sup>	3,37	4,54	<b>3,60</b>	4,96	8,53	<b>5,71</b>
Tasso di infortunio <sup>24</sup>	13,09	11,92	<b>12,87</b>	13,56	9,47	<b>12,75</b>

<sup>21</sup> L'Indice di gravità degli infortuni è il rapporto tra il totale dei giorni di lavoro persi a causa degli infortuni e il totale di ore lavorabili nello stesso periodo, moltiplicato per 1.000.

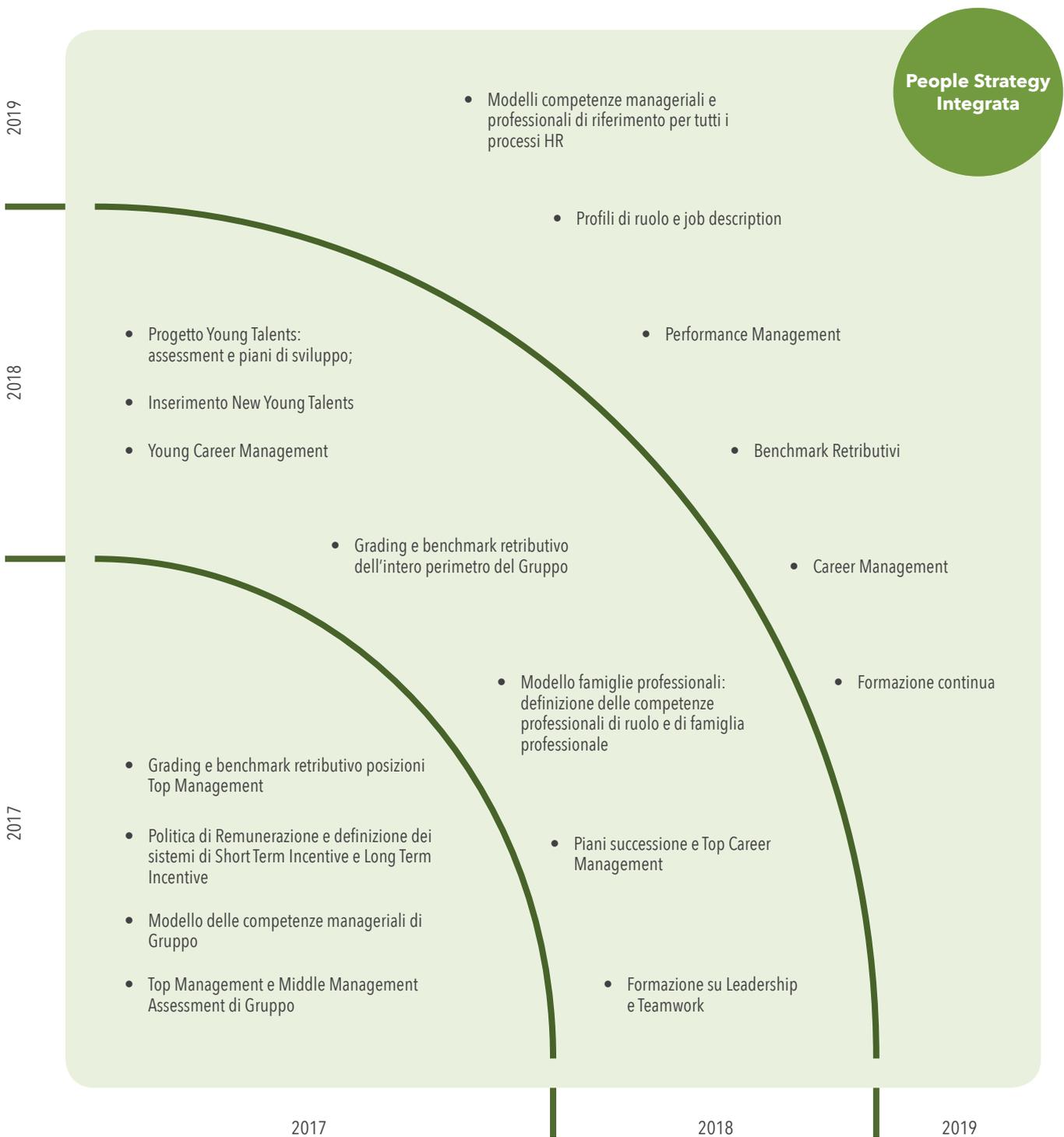
<sup>22</sup> Il Tasso di malattia professionale è il rapporto tra il numero di casi di malattia professionale e il totale delle ore lavorate nello stesso periodo, moltiplicato per 200.000.

<sup>23</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>24</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.



# LA GESTIONE DEL CAPITALE UMANO





## LA FORMAZIONE

La formazione rappresenta per il Gruppo un'importante leva di crescita professionale strutturata per accrescere le competenze manageriali, tecnico-professionali e permettere ai dipendenti di maturare un'alta competenza nel proprio settore di attività. Nel corso dell'esercizio 2018 il Gruppo ha erogato circa 22 mila ore di formazione. Le ore pro-capite si sono attestate su un livello pari a 8,55.

I principali obiettivi formativi hanno incluso lo sviluppo di leadership e competenze manageriali per le persone che ricoprono

posizioni a più alto grado di responsabilità, l'acquisizione e l'aggiornamento di competenze trasversali applicabili a tutte le categorie professionali e l'acquisizione e il mantenimento di competenze professionali pratiche e teoriche.

In quest'ottica, i principali corsi di formazione erogati dalle società del Gruppo si distinguono nelle aree di qualità, lingue straniere, informatica, comunicazione, tecniche e tecnologie di lavoro. Un ruolo particolarmente importante è inoltre riconosciuto ai corsi formativi che rientrano nella categoria di salute e sicurezza sul lavoro. Sono infine previsti corsi specifici su tematiche ambientali.

## 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	404	8,78	44	7,25	448	8,61
Quadri	766	10,94	84	5,22	850	9,88
Impiegati	14.302	9,57	3.154	5,62	17.455	8,49
Operai	3.634	8,55	118	9,83	3.752	8,59
<b>Totale</b>	<b>19.106</b>	<b>9,38</b>	<b>3.399</b>	<b>5,71</b>	<b>22.504</b>	<b>8,55</b>



## PROGRAMMI PER LA GESTIONE DELLE COMPETENZE E LA FORMAZIONE CONTINUA

Le società del Gruppo già da alcuni anni hanno mappato le competenze dei dipendenti, richiedendo in via telematica la compilazione di questionari sulle professionalità e sulle attitudini lavorative, non solo con riferimento al periodo di lavoro in azienda, ma comprendendo anche 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.

## VALUTAZIONE DELLE PERFORMANCE E BENEFIT

Particolare attenzione è riservata ai percorsi di carriera e al corretto posizionamento contrattuale anche attraverso l'utilizzo in alcune aziende di diversi parametri retributivi del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro ("CCNL") Autostrade e trafori al fine di monitorare le "performance" dei dipendenti. Con cadenza annuale vengono analizzate dall'Alta Direzione le posizioni e i risultati delle risorse aziendali e stabiliti percorsi di miglioramento lavorativo con riflessi sugli inquadramenti contrattuali e 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*), che prevede il raggiungimento di obiettivi assegnati a livello di target ed ha come scopo il 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 dal-

la 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 e anche assistenziale dei dipendenti.

## 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, etc.); allo stesso tempo ha reintrodotto 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).



## 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 in-

dagine: 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 31% dei dipendenti ha infatti aderito all'iniziativa, un dato di partecipazione superiore rispetto al benchmark Jointly, e ha presentato un indice di identificazione di 3,6 su una scala da 0 a 5.

Il campione valuta molto importante che l'azienda proponga piani di welfare per il futuro, in particolare le iniziative valutate più importanti sono quelle direttamente collegate alla produttività e all'efficienza lavorativa (50% del campione) e alla valorizzazione delle risorse umane e delle competenze (44% del campione).

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 (48), 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.



## RELAZIONI INDUSTRIALI

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

I contratti collettivi nazionali di lavoro più rappresentativi a livello di numero di dipendenti coperti sono:

- Autostrade e trafori;
- Manufatti cementizi;
- Metalmeccanico Industria (nota: ccnl applicato a SINELEC, Euroimpianti);
- Dirigenti Industria.

Le aziende hanno come riferimento comune 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 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 di 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 SIAS hanno come obiettivo primario la valorizzazione del lavoro, la qualificazione 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.

Nell'anno 2018 il Gruppo SIAS ha proseguito il percorso relazionale con le Organizzazioni Sindacali Nazionali di settore in attuazione del protocollo sottoscritto nel mese di dicembre 2017 a Torino, avente come oggetto le relazioni industriali di gruppo - BU Concessioni.

Nel rispetto di quanto sopra, le società concessionarie hanno iniziato le trattative per il rinnovo degli accordi di secondo livello integrativi al Contratto Collettivo Nazionale di lavoro peraltro scaduto in data 31 Dicembre 2018. Dette trattative hanno portato alla sottoscrizione degli accordi di rinnovo e di aggiornamento di tutte le Concessionarie improntati alla valorizzazione delle risorse, all'ottimizzazione organizzativa del lavoro, all'introduzione e, ove già presente, all'aggiornamento di istituti contrattuali quali il Welfare, lo smart-working, ossia i cosiddetti contratti di lavoro agili, e i contratti di lavoro a tempo parziale. Merita attenzione l'introduzione nei contratti di secondo livello di forme di Welfare customizzate per ogni società, che hanno dato ottimi riscontri da parte dei dipendenti e delle Organizzazioni Sindacali. Tale convergenza è propedeutica alla possibilità di recepimento dei citati istituti di secondo livello nel rinnovo del Contratto Collettivo Nazionale di lavoro.

Sempre nell'anno 2018 sono state confermate negli integrativi, le convergenti valutazioni positive relative alle forme di previdenza complementare e assistenza sanitaria integrativa al Sistema Sanitario Nazionale.

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







**La nostra  
responsabilità  
verso l'ambiente**



## 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>25</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>26</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 velocemente portando a diminuzioni dei

costi<sup>27</sup>. Tuttavia, questi trend positivi non si riflettono nei livelli di emissioni di gas ad 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.

SIAS pone particolare attenzione alla tutela e alla valorizzazione dell'ambiente in cui opera. La sostenibilità 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 SIAS è impegnata nella ricerca di soluzioni adeguate con l'obiettivo di utilizzare in modo responsabile le risorse, le materie prime e di ridurre i consumi e le emissioni.

<sup>25</sup> United Nations Environment Programme (UNEP). 2016. Global material flows and resource productivity.

<sup>26</sup> United Nations (UN). 2017. Progress towards the Sustainable Development Goals, Report of the Secretary-General.

<sup>27</sup> REN21. 2018. Renewables 2018: Global Status Report.

## CONSUMI ENERGETICI E MATERIE PRIME

Nel 2018 i consumi energetici del Gruppo ammontano a 482 migliaia di GJ, in lieve aumento rispetto all'anno precedente.

In particolare, il consumo di gas naturale è pari a 40.215 GJ, in lieve aumento rispetto all'esercizio precedente.

Inoltre, nel 2018 il consumo di Gpl è pari a

1.779 GJ, i consumi di gasolio per riscaldamento si attestano ad un valore di 18.917 GJ, il gasolio per autotrazione 103.233 GJ, la benzina 64 GJ, l'energia elettrica 318.703 GJ.

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

<sup>28</sup>Alcuni dati relativi ai consumi energetici sono il risultato di stime effettuate secondo le migliori metodologie disponibili

### CONSUMI ENERGETICI DEL GRUPPO <sup>28</sup>

FONTE DI CONSUMO	2017	2018
	Totale	Totale
Gas Naturale (m <sup>3</sup> /000)	1.029	1.116
Gasolio per riscaldamento (l/000)	576	520
Gasolio per autotrazione (l/000)	2.835	2.935
Benzina (l/000)	2	2
Energia elettrica (Kwh/000) <sup>29</sup>	83.697	88.529
<i>di cui acquistata</i>	83.649	87.809
<i>di cui da fotovoltaico</i>	622	720
Gpl (l/000)	55	75

<sup>29</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.



### CONCESSIONI AUTOSTRADALI: INIZIATIVE DI RISPARMIO ENERGETICO

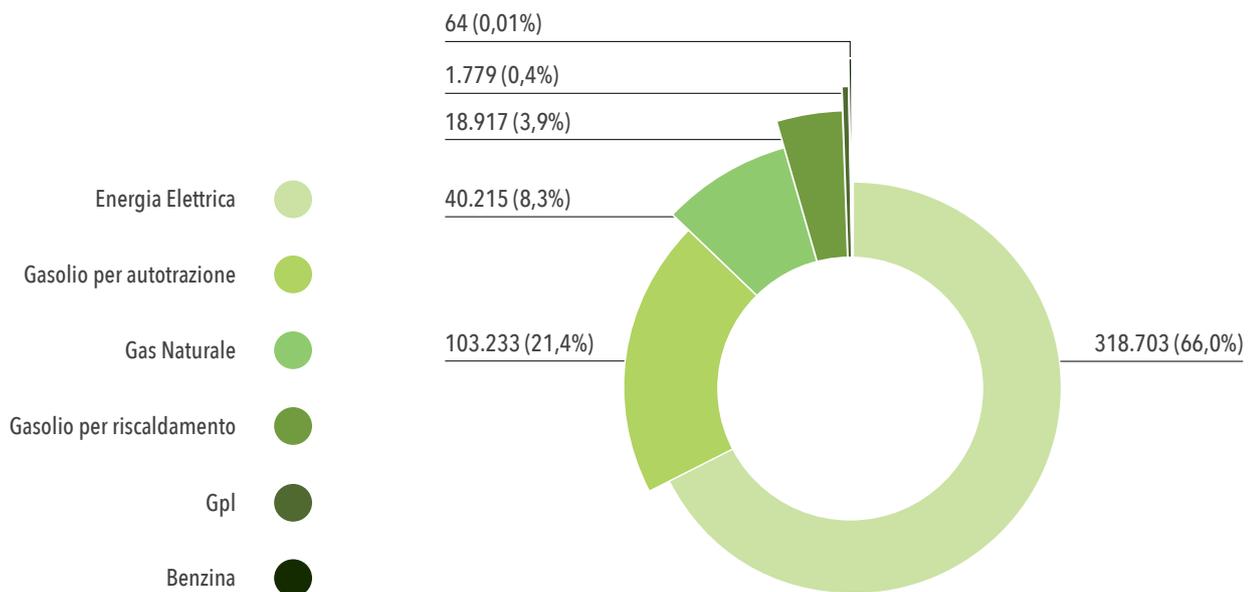
Tra le numerose iniziative messe in atto durante l'esercizio 2018 dalle società del Gruppo SIAS per il raggiungimento di un maggiore risparmio energetico figurano:

- 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 PER FONTE

(valori in 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 dati dagli 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).

## EMISSIONI

Nel 2018 le emissioni dirette di CO<sub>2</sub>e (Scope 1<sup>30</sup>) sono state pari a 11.791 tonnellate, mentre le emissioni indirette di CO<sub>2</sub> (Scope 2<sup>31</sup>) sono state pari a 42.148 tonnellate (market based) e 32.928 tonnellate (location based).

<sup>30</sup> Scope 1 (emissioni dirette): rientrano in questa categoria le emissioni da fonti di proprietà o controllate dall'organizzazione

<sup>31</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.

### 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: TERNA 2015 e AIB 2017

I dati relativi alle emissioni per l'anno 2017 sono stati riesposti sulla base dei fattori di emissione utilizzati per il 2018.



### ADESIONE AL PROGRAMMA "CDP CLIMATE CHANGE"

Nel 2018, il Gruppo SIAS 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 quanti-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.

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

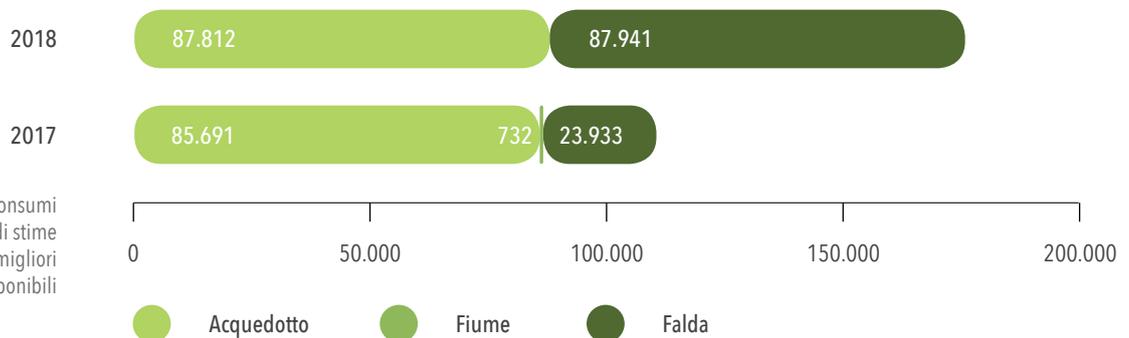


## CONSUMI IDRICI

Le società del Gruppo SIAS utilizzano acqua principalmente per garantire la regolare attività dei cantieri manutentivi, la manutenzione ordinaria delle tratte autostradali e il funzionamento degli uffici. Nel 2018 il Gruppo ha consumato complessivamente 175.753 m<sup>3</sup> di acqua, registrando un lieve incremento rispetto all'anno precedente.

In particolare, il prelievo di acqua si divide in maniera omogenea tra il prelievo dall'acquedotto e quello da falda.

### CONSUMI IDRICI DEL GRUPPO <sup>32</sup> (valori espressi in m<sup>3</sup>)



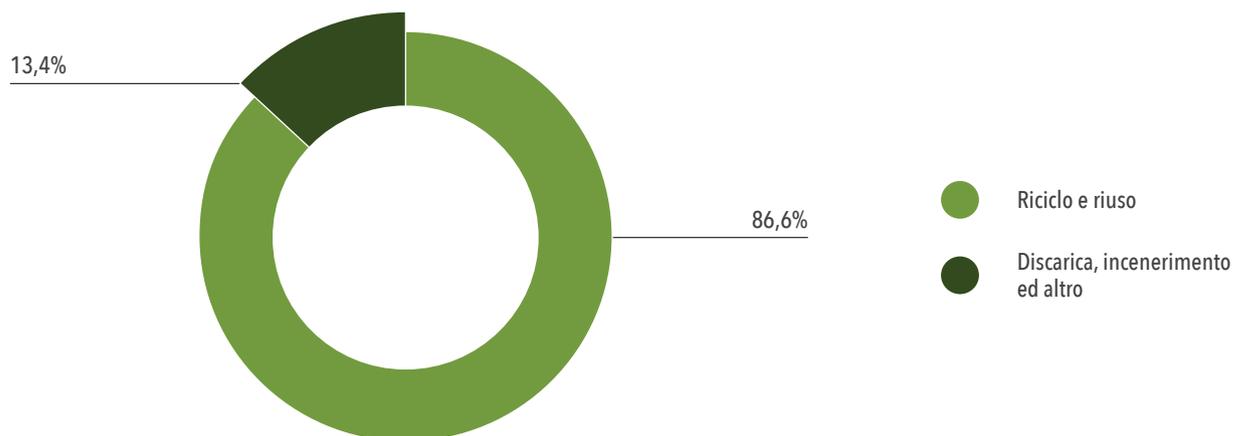
<sup>32</sup> Alcuni dati relativi ai consumi idrici sono il risultato di stime effettuate secondo le migliori metodologie disponibili

## GESTIONE DEI RIFIUTI

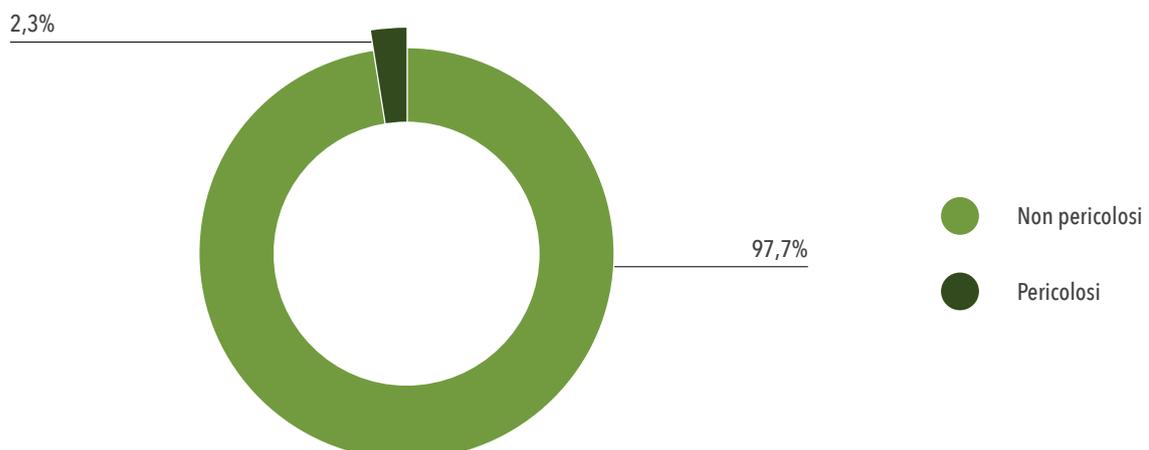
Il Gruppo produce rifiuti principalmente in relazione alle attività di prevenzione della formazione di ghiaccio sulla rete autostradale in concessione, alle operazioni svolte nei cantieri manutentivi e al regolare funzionamento degli uffici. Per queste attività ven-

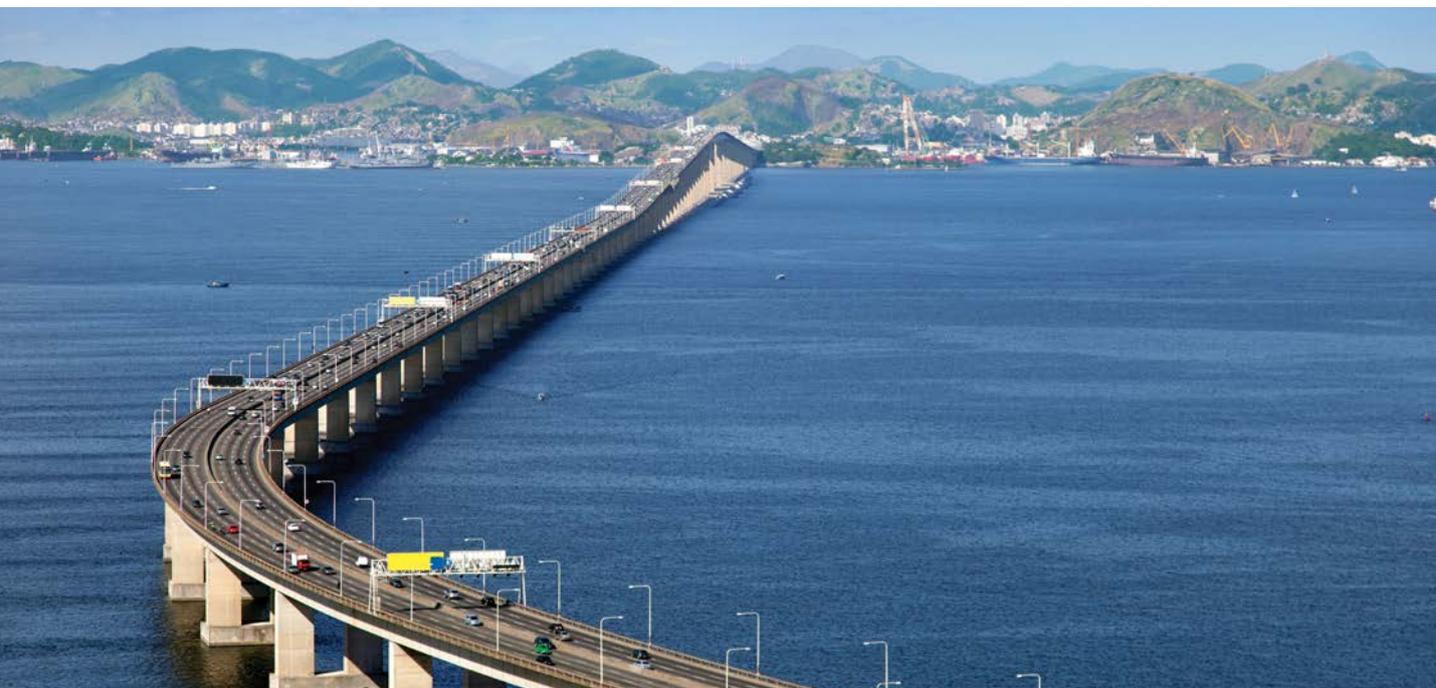
gono utilizzati e smaltiti diversi semilavorati e prodotti finiti (ad esempio, cloruri, fluidi deicing, sali, materiali da cava e bitumi) il cui impatto sull'ambiente viene attentamente monitorato e mitigato.

### RIFIUTI DEL GRUPPO PER METODO DI SMALTIMENTO



### RIFIUTI DEL GRUPPO PER TIPOLOGIA





I rifiuti prodotti sono, ogniqualvolta possibile, riciclati e, in caso contrario, 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 focalizzandosi sul riciclo e lo smaltimento sicuro dei rifiuti pericolosi.

Nel 2018 il Gruppo ha prodotto e/o raccolto tramite il servizio di nettezza delle infrastrutture autostradali complessivamente circa 4.151 tonnellate di rifiuti, con un aumento del 17% rispetto al 2017, di cui il 98% classificati come non pericolosi. Lo smaltimento dei rifiuti è gestito tramite servizi municipali di nettezza urbana e ditte specializzate.

#### RIFIUTI DEL GRUPPO PER TIPOLOGIA E METODO DI SMALTIMENTO

(valori espressi in tonnellate)

METODO DI SMALTIMENTO	2017				2018			
	Pericolosi	Non Pericolosi	Totale	% Totale	Pericolosi	Non Pericolosi	Totale	% Totale
Riciclo	17	2.998	<b>3.015</b>	85,2%	60	3.534	<b>3.594</b>	86,6%
Recupero energetico	-	-	-	-	-	72	<b>72</b>	1,7%
Incenerimento	-	-	-	-	1	-	<b>1</b>	-
Discarica	34	460	<b>493</b>	14,0%	34	450	<b>484</b>	11,7%
Altro	-	29	<b>29</b>	0,8%	-	-	-	-
<b>Totale</b>	<b>51</b>	<b>3.486</b>	<b>3.537</b>	<b>100,0%</b>	<b>95</b>	<b>4.056</b>	<b>4.151</b>	<b>100,0%</b>

## GESTIONE DEL RUMORE

**L**e infrastrutture di trasporto e il traffico stradale e autostradale ad esse correlato rappresentano una fonte di inquinamento acustico ampiamente diffusa e significativa sul territorio. Tuttavia, sull'impatto per la comunità e sulla percezione del rumore incide notevolmente la localizzazione dell'infrastruttura rispetto alle abitazioni e ai centri abitati.

Consapevole del potenziale effetto negativo sulla collettività il Gruppo ha avviato un'ampia azione di misura, studio degli impatti, progettazione e costruzione delle opere di mitigazione. 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.

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.



**CIRCA 95 KM**  
**DI BARRIERE ANTIRUMORE**  
**LUNGO LE TRATTE AUTOSTRADALI**  
**DEL GRUPPO**



## 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>



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

**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>33</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 di 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.

In particolare, nel 2018 è stata completata 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.

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 con-

duzione 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

<sup>33</sup> L'analisi di rischio include gli aspetti geomorfologico, idraulico, idrogeologico, acustico, atmosferico.



## TRATTAMENTO DELLE ACQUE

Tra gli interventi compensativi in corso presso le gallerie Cadibona e Montezemolo (Autostrada dei Fiori) sono in fase di realizzazione gli impianti di trattamento per le ac-

que 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 sversati accidentalmente.



## RICICLO E FUTURO: IL TECNOSUOLO

Con riferimento alla rinaturalizzazione di aree degradate sottoposte alle attività di cantierizzazione 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, etc.). 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.

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. Per 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 re-

dato 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 il ricorso a fonti esterne, si è prevista la richiesta a cave già in essere o in fase di chiusura senza ricorrere all'apertura 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



ra di esazione di Livorno per compensare le trasformazioni prodotte dal progetto nei confronti del quadro 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 chiroterteri (o pipistrelli) della colonia riproduttiva di Santa Vittoria d'Alba e più in generale dell'attività di volo e foraggiamento dei chiroterteri.



## 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 riarmamento 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 norma-

tive, 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 e cantiere. In questo contesto si vanno a definire i CAM (Criteri Ambientali Minimi) ovvero i requisiti di base, superiori alle previsioni di legge, per qualificare gli acquisiti 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.

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 chiroterri. Questi devono essere sufficientemente alti (oltre 3 metri) e sufficientemente larghi (oltre 8 metri) per garantire il loro utilizzo da parte di chiroterri 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

Tutte le concessionarie 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 servizi di ricarica 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.



# Rapporti con il territorio e le comunità



 Tickets

- ← Toilets
- Cardinal Place
- British Transport Police
- London Transport Information
- Station reception
- Left luggage and lost property
- Taxis
- Buses
- Underground
- Platforms 1 to 8
- Way out

Welcome to Victoria Station

SIMPLY FOOD

m-gall

Collect



## LIBERALITÀ E SPONSORIZZAZIONI

Il Gruppo SIAS è pienamente consapevole che le proprie relazioni con la comunità locale rappresentano un'importante leva per la creazione di valore all'interno del territorio in cui opera.

Per questo si impegna a coinvolgere e consultare la comunità locale e a sviluppare iniziative che contribuiscano allo sviluppo economico, sociale e culturale del territorio.

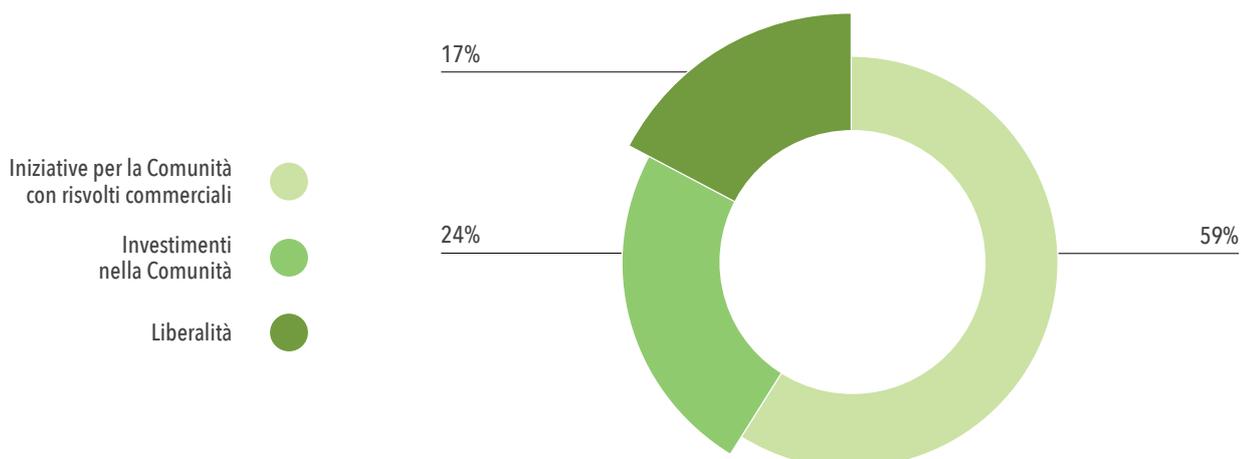
Il Gruppo contribuisce quindi, direttamente o indirettamente, a supportare e finanziare progetti e iniziative che abbiano un impatto positivo sulle aree in cui opera. Nel 2018

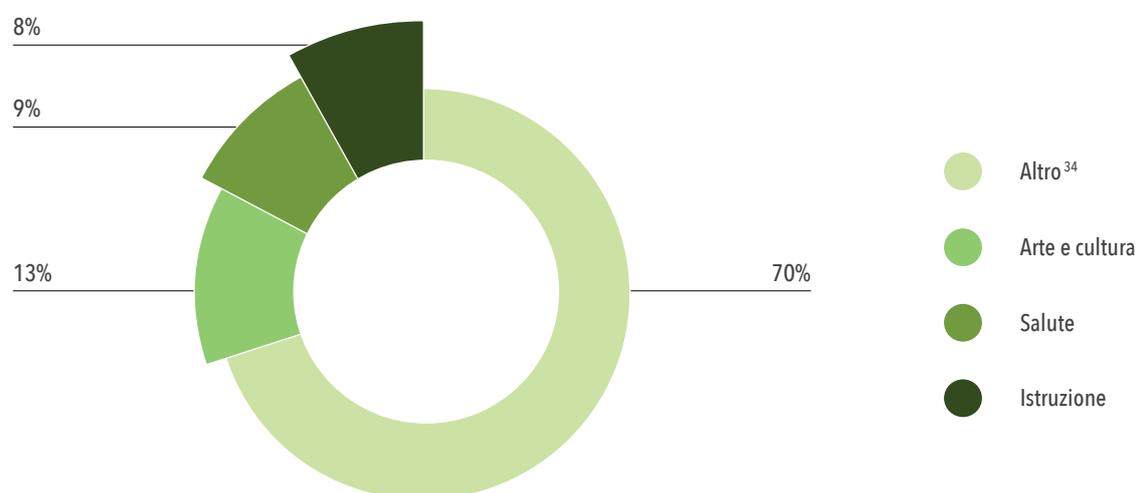
l'importo complessivo erogato è stato pari a 217 mila euro.

In particolare, il Gruppo SIAS 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 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.

### TIPOLOGIA DI INIZIATIVE



**AMBITO DI DESTINAZIONE**

<sup>34</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.



# Il business tecnologia e impianti





## IL BUSINESS 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**



SINELEC è una delle principali realtà italiane nel campo dell'Information & Communication Technology.

La società è leader nello studio, progettazione, installazione e manutenzione di sistemi avanzati per la gestione dei dati sulla

mobilità e sul trasporto, che vengono raccolti in *Data Center* di proprietà e analizzati tramite modelli di *Advanced Analytics*.

Con il termine *Advanced Analytics* si intende l'analisi autonoma o semi-autonoma dei dati attraverso tecnologie sofisticate, al fine

di raggiungere una più profonda comprensione delle informazioni e fare previsioni utili allo sviluppo futuro del business.

Le principali attività dell'azienda sono collegate alle tecnologie ITS (*Intelligent Transport System*), a sistemi avanzati per l'incasso dei pedaggi in linea con le direttive europee, a sistemi telematici per il monitoraggio del

traffico e l'incremento della sicurezza con particolare attenzione allo sviluppo e all'implementazione di nuove tecnologie a servizio della guida assistita dei veicoli.

L'azienda possiede una propria rete di telecomunicazioni WAN (*Wide Area Network*) e realizza le infrastrutture, i servizi ICT ed i sistemi informativi per le società del Gruppo.



### SINELEC: LE CERTIFICAZIONI E L'IMPEGNO PER LA SOSTENIBILITA'

SINELEC dal 2001 ha un sistema di gestione per la qualità certificato secondo lo standard di riferimento più aggiornato, UNI EN ISO 9001:2015 integrato dal conseguimento della certificazione UNI CEI ISO/IEC 27001:2017 per la sicurezza delle informazioni.

La società è inoltre concretamente impegnata sul tema della sostenibilità. Nel 2018 ha infatti conseguito le certificazioni secondo la norma OHSAS 18001:2007 per la salute e sicurezza e secondo la norma ISO 14001:2015 per la gestione ambientale. Il sistema di gestione per l'ambiente e la

sicurezza permette di aumentare l'efficienza e le prestazioni e ridurre il rischio di incidenti.

Inoltre SINELEC identifica nei propri processi gli aspetti che possono avere un impatto ambientale di prodotto anche in termini di LCA (*Life Cycle Assessment*). Con l'obiettivo di rispondere ai nuovi bisogni degli utenti ed essere in linea con l'evoluzione del mercato automotive, SINELEC sta valutando partnership con aziende del settore e con alcune concessionarie italiane per l'installazione di colonnine di ricarica dedicate alle auto elettriche. Per ulteriori informazioni riguardo le colonnine di ricarica elettrica si fa riferimento al paragrafo "Ricarica elettrica" del capitolo "La nostra responsabilità verso l'ambiente".



### 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'IoT (*Internet of Things*) e dal 5G, nonché di tutte le infrastrutture di base necessarie per gestire la comunicazione (rete a fibra ottica) e l'alimentazione (centrali alimen-

tate 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 Racordo 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.



## 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 ta-

riffazione autostradale in base alla percorrenza reale e l'integrazione nel processo di esazione del pedaggio italiano dei prossimi fornitori di servizi SET, secondo quanto richiesto dalla Decisione della Commissione europea 2009/750/ CE del 6 ottobre 2009. 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.

## TECNOLOGIA DI SUPPORTO DI ESAZIONE PEDAGGI

Particolarmente significativa è l'esperienza maturata da SINELEC nel recente passato mediante la realizzazione di un innovativo Sistema di esazione basato sulle più recenti tecnologie industriali e finalizzato a rispondere alle esigenze del mercato orientato ai servizi di interoperabilità nel contesto europeo. L'infrastruttura si compone di impianti tecnologicamente avanzati e costituisce un significativo passo in avanti rispetto alle soluzioni attualmente presenti sul mercato. Particolare attenzione è stata rivolta allo svi-

luppo delle parti del sistema più interessate dai nuovi processi (es. SET), con l'ulteriore necessità di sopperire all'obsolescenza di alcuni componenti. Particolarmente significativa è la realizzazione, nel recente passato, di un innovativo sistema di esazione, basato sulle più recenti tecnologie industriali, che SINELEC ha sviluppato per rispondere alle esigenze del mercato orientato ai servizi di interoperabilità nel contesto europeo. Il sistema di esazione SINELEC è composto da un'infrastruttura impiantistica e tecnologica avanzata, che costituisce un significativo passo avanti rispetto ai sistemi attualmente presenti sul mercato.





La nuova architettura oggetto della proposta si basa su alcuni capisaldi che possono essere così riassunti:

- utilizzo di tecnologia "industry standard", di mercato;
- migrazione dei protocolli di comunicazione dalla tecnologia seriale a rete IP, con conseguente aumento della velocità e dell'efficienza di trasmissione e semplificazione dei processi di controllo;
- sostituzione delle schede di controllo proprietarie con altre equivalenti, realizzate con architettura aperta e componenti di mercato;
- semplificazione dell'architettura di configurazione, controllo remoto e monitoraggio tecnico, con l'introduzione di un centro di controllo multifunzionale centralizzato.



## TECNOLOGIA DI ESAZIONE FREE FLOW MULTILANE

SINELEC ha collaborato con Autostrade Tech alla realizzazione del primo sistema italiano di esazione aperto in modalità Free Flow Multilane, 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 di 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 Tecnositaf. Lo sviluppo del sistema STIG è mirato all'armonizzazione e 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. I principali sistemi tecnologici monitorati saranno i seguenti:



- Reti dati;
- Colonnine SOS, Telefoni di Emergenza e Diffusione Sonora;
- Luce e forza motrice (MT-BT);
- Rilevamento incendi;
- Ventilazione;
- Illuminazione permanente, picchetti e rinforzi;
- PMV (Pannelli a Messaggio Variabile);
- Sensoristica/telecamere ed analisi traffico;
- Impianti semaforici;
- Protezione e Controllo Accessi.

## **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 Tecnositaf, si occuperà di progettare la soluzione, omologarla, implementarla su tutta la rete stradale ANAS e mantenerla.



## IMPIANTI TECNOLOGICI

Euroimpianti rappresenta oggi uno dei maggiori player nazionali operanti nella progettazione, realizzazione e manutenzione degli impianti tecnologici a servizio delle infrastrutture autostradali.

La ricerca costante di nuovi ambiti operativi da sviluppare unitamente ai significativi investimenti effettuati con l'inserimento di personale altamente specializzato hanno permesso ad Euroimpianti di acquisire nuove competenze in ambiti specifici come ad esempio le infrastrutture aeroportuali e portuali, gli edifici industriali funzionali alla produzione, le strutture ospedaliere, consentendo durante l'anno 2018 l'acquisizione di commesse da primari operatori come Gruppo Save, Pirelli Industrie Pneumatici,

Ospedale San Raffaele Milano.

### **Impianti Poli Ospedalieri - Nuovo Ospedale San Raffaele**

L'acquisizione della commessa per la realizzazione degli impianti tecnologici presso il Nuovo Polo Ospedaliero Chirurgico e delle Urgenze - Ospedale San Raffaele di Milano, oltre a garantire ad Euroimpianti rilevanti volumi in termini di produzione, permetterà di acquisire ulteriori importanti referenze specifiche propedeutiche alla partecipazione di nuove gare bandite da Committenti Pubblici.

### **Impianti Aeroportuali - Gruppo Save**

Nel corso dell'anno 2018 Euroimpianti ha consolidato la propria presenza nel settore degli impianti aeroportuali acquisendo nuove commesse dal Gruppo Save presso



## EUROIMPIANTI

Euroimpianti vanta un'esperienza trentennale nell'ambito della progettazione, realizzazione e manutenzione d'impianti elettrici, speciali, termici e meccanici a servizio delle infrastrutture, oltre ad aver partecipato alla realizzazione di numerose gallerie, svincoli, caselli di esazione e aree di servizio sulla rete autostradale nazionale.

L'azienda gestisce la manutenzione elettrica e meccanica della maggior parte delle autostrade del nord ovest in concessione al Gruppo. Nel corso degli anni Euroimpianti ha ampliato la propria proposta commerciale nell'ambito dell'edilizia civile, terziaria ed industriale realizzando soluzioni tecnologiche dedicate a centri commerciali, piattaforme logistiche portuali, musei e strutture residenziali. L'azienda presenta una divisione interna operante nel campo della quadristica industriale, con la progettazione e realizzazione di quadri elettrici di distribuzione in media e bassa tensione e quadri di automazione industriale per telegestione e su-

pervisione. La società dimostra quotidianamente sensibilità alle problematiche per la salvaguardia e la tutela dell'ambiente, investendo risorse nello studio di tecnologie e realizzando numerosi impianti per la produzione di energia con tecnologia fotovoltaica, impianti di teleriscaldamento e cogenerazione nonché progetti di efficientamento energetico su impianti di pubblica illuminazione mediante la formula del project financing.

Tra le attività più recenti di Euroimpianti spicca l'intervento di Energy Saving dell'impianto di illuminazione pubblica realizzato nel comune di Giaveno (TO). Il progetto prevede la concessione alla Società del servizio di gestione e manutenzione dell'intera rete comunale per 22 anni, con lo scopo di conseguire un miglioramento della qualità del servizio d'illuminazione pubblica, attraverso la riqualificazione, la messa a norma e l'efficientamento energetico dell'impianto esistente. L'attività principale ha visto la riconversione di circa 2.000 corpi illuminanti con apparecchi con sorgente luminosa a led.

l'Aeroporto di Brescia Montichiari, dove è risultata aggiudicataria dell'appalto dei lavori di riqualificazione delle infrastrutture di volo, presso l'Aeroporto di Verona Villafranca, dove si è aggiudicata l'appalto per la riqualificazione illuminotecnica dei piazzali, nonché presso l'Aeroporto di Venezia, dove oltre alle agli appalti per la rifunzionalizzazione dei sottoservizi e per la sostituzione degli UPS si è aggiudicata, in subappalto dalla Consortile Tessera S.c.a r.l., i lavori di riqualificazione ed adeguamento normativo delle infrastrutture di volo dell'Aeroporto di Venezia.

#### **Impianti Industriali - Pirelli**

Nel corso dell'anno 2018 si è consolidata da parte di Euroimpianti la presenza nel settore degli impianti a servizio degli edifici industriali funzionali alla produzione, che ha permesso l'acquisizione dal Gruppo

Pirelli della riqualificazione impiantistica e ampliamento dello Stabilimento Produttivo di Bollate (MI) e della riqualificazione delle Centrali a Vapore dello Stabilimento Bicocca (MI).

#### **Illuminazione Pubblica - Concessioni mediante finanza di progetto**

Oltre alla gestione dell'impianto di illuminazione del Comune di Giaveno, Euroimpianti è stata nominata come soggetto promotore per la concessione mediante finanza di progetto del servizio di gestione e manutenzione degli impianti di illuminazione del Comune di Piovasasco (TO) nonché degli interventi di adeguamento normativo, riqualificazione ed efficientamento energetico, la gara per l'assegnazione della concessione è tutt'ora in corso di svolgimento.







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>35</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>36</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 SIAS.

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

<sup>35</sup> Di cui 3 assegnate all'inizio del 2018.

<sup>36</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.



**Allegati**



PIRU  
ABBIGLIAMENTO



lungolago-lovere (bg)

# Allegati

## TABELLA DEL PERIMETRO DEGLI ASPETTI MATERIALI PER IL GRUPPO SIAS

ASPETTI MATERIALI	ASPETTI MATERIALI GRI STANDARDS	PERIMETRO DEGLI ASPETTI MATERIALI	RUOLO DI SIAS
<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> <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 SIAS</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Diretto - Causato dal Gruppo SIAS</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 SIAS</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Diretto - Causato dal Gruppo SIAS</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 SIAS</li> <li>Fornitori</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Diretto - Causato dal Gruppo SIAS</li> <li>Indiretto - Connesso alle attività del Gruppo SIAS attraverso relazioni di business</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 SIAS</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Diretto - Causato dal Gruppo SIAS</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 SIAS</li> <li>Fornitori di energia elettrica</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Diretto - Causato dal Gruppo SIAS</li> <li>Indiretto - Connesso alle attività del Gruppo SIAS 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 SIAS</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Diretto - Causato dal Gruppo SIAS</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 SIAS</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Diretto - Causato dal Gruppo SIAS</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 SIAS</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Diretto - Causato dal Gruppo SIAS</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 SIAS</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Diretto - Causato dal Gruppo SIAS</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 SIAS</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Diretto - Causato dal Gruppo SIAS</li> </ul>

ASPETTI MATERIALI	ASPETTI MATERIALI GRI STANDARDS	PERIMETRO DEGLI ASPETTI MATERIALI	RUOLO DI SIAS
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 SIAS</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Diretto - Causato dal Gruppo SIAS</li> <li>Indiretto - Connesso alle attività del Gruppo SIAS 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 SIAS</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Diretto - Causato dal Gruppo SIAS</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 SIAS</li> <li>Utenti, con riferimento ai comportamenti di guida</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Diretto - Causato dal Gruppo SIAS</li> <li>Indiretto - Connesso alle attività del Gruppo SIAS</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 SIAS</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Diretto - Causato dal Gruppo SIAS</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 SIAS</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Diretto - Causato dal Gruppo SIAS</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 SIAS</li> <li>Università e Centri di Ricerca</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Diretto - Causato dal Gruppo SIAS</li> <li>Indiretto - Connesso alle attività del Gruppo SIAS 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 SIAS</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Diretto - Causato dal Gruppo SIAS</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 SIAS</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Diretto - Causato dal Gruppo SIAS</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 SIAS</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Diretto - Causato dal Gruppo SIAS</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 SIAS</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Diretto - Causato dal Gruppo SIAS</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 SIAS</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Diretto - Causato dal Gruppo SIAS</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	13; 34-36	
102-3	Sede principale	13	
102-4	Aree geografiche di operatività	13-15	
102-5	Assetto proprietario e forma legale	17	
102-6	Mercati serviti	13-16	
102-7	Dimensione dell'Organizzazione	9; 14-17; 39; 73	
102-8	Caratteristiche della forza lavoro	74-75	
102-9	Catena di fornitura dell'Organizzazione	49-51	
102-10	Cambiamenti significativi dell'Organizzazione e della sua catena di fornitura	4	
102-11	Applicazione dell'approccio prudenziale alla gestione dei rischi	27-31	
102-12	Iniziative esterne	27-29; 95; 113	
102-13	Partecipazioni ad associazioni	62-67	
<b>Strategia e analisi</b>			
102-14	Dichiarazione della più alta autorità del processo decisionale	2-3	
102-15	Principali impatti, rischi ed opportunità	27-31	
<b>Etica e Integrità</b>			
102-16	Valori, principi, standard e norme di comportamento	13	
<b>Corporate governance</b>			
102-18	Struttura di governo	25	
102-29	Identificazione e gestione degli impatti economici, sociali e ambientali	21-31; 41-43	

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	18	
102-41	Accordi di contrattazione collettiva	88	
102-42	Identificazione e selezione degli Stakeholder	18	
102-43	Approccio al coinvolgimento degli Stakeholder	18-19	
102-44	Aspetti chiave emersi dal coinvolgimento degli Stakeholder	19-20	
<b>Pratiche di reporting</b>			
102-45	Entità incluse nel Bilancio Consolidato	4; 12; 16	
102-46	Definizione dei contenuti del report e del perimetro dei topic materiali	4-8; 18-21	
102-47	Elenco dei topic materiali	20	
102-48	Modifiche di informazioni contenute nei precedenti report	4	
102-49	Cambiamenti significativi in termini di topic materiali e loro perimetro	19	
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	128-135	
102-56	Attestazione esterna	8; 136	

## 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	18-20; 126-127	
GRI 103-2	Approccio alla gestione della tematica	40; 49-51	
GRI 103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica	4-8; 40; 49-51	
<b>GRI 201: Performance economica (2016)</b>			
GRI 201-1	Valore economico direttamente generato e distribuito	40	
<b>GRI 204: Pratiche di approvvigionamento (2016)</b>			
GRI 204-1	Percentuale di spesa concentrata su fornitori locali	51	
<b>GRI 414: Valutazione dei fornitori sulla base di tematiche sociali (2016)</b>			
GRI 414-1	Nuovi fornitori sottoposti a screening utilizzando criteri sociali	50	
<b>Occupazione locale</b>			
<b>GRI 103: Gestione della tematica (2016)</b>			
GRI 103-1	Materialità e perimetro	18-20; 126-127	
GRI 103-2	Approccio alla gestione della tematica	41-46; 73; 108-109	
GRI 103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica	4-8; 41-46; 73	
<b>GRI 202: Presenza sul mercato (2016)</b>			
GRI 202-2	Percentuale di dirigenti senior appartenenti alle comunità locali	75	
<b>GRI 203: Impatti economici indiretti (2016)</b>			
GRI 203-2	Principali impatti economici indiretti	41-46; 108-109	
<b>Anti-corruzione</b>			
<b>GRI 103: Gestione della tematica (2016)</b>			
GRI 103-1	Materialità e perimetro	18-20; 126-127	
GRI 103-2	Approccio alla gestione della tematica	22	
GRI 103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica	4-8; 22	
<b>GRI 205: Anticorruzione (2016)</b>			
GRI 205-3	Incidenti confermati di corruzione e azioni intraprese		Nel corso del 2018 non sono si sono verificati casi di corruzione per le società incluse nel perimetro di consolidamento del presente Bilancio.

GRI STANDARD	DESCRIZIONE SPECIFIC STANDARD DISCLOSURES	PAGINA	NOTE
<b>Consumi energetici ed emissioni di GHG</b>			
<b>GRI 103: Gestione della tematica (2016)</b>			
GRI 103-1	Materialità e perimetro	18-20; 126-127	
GRI 103-2	Approccio alla gestione della tematica	92-95	
GRI 103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica	4-8; 93-95	
<b>GRI 302: Energia (2016)</b>			
GRI 302-1	Consumi energetici interni all'organizzazione	93-94	
<b>GRI 305: Emissioni (2016)</b>			
GRI 305-1	Emissioni totali dirette di gas a effetto serra (GHG)	95	
GRI 305-2	Emissioni totali indirette di gas a effetto serra (GHG)	95	
<b>Uso efficiente delle risorse naturali e dei materiali</b>			
<b>GRI 103: Gestione della tematica (2016)</b>			
GRI 103-1	Materialità e perimetro	18-20; 126-127	
GRI 103-2	Approccio alla gestione della tematica	49-51; 96-98	
GRI 103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica	4-8; 49-51; 96-98	
<b>GRI 301: Materiali (2016)</b>			
GRI 301-1	Materiali utilizzati	51	
<b>GRI 303: Acqua (2016)</b>			
GRI 303-1	Prelievo di acqua per fonte	96	
<b>GRI 306: Scarichi e rifiuti (2016)</b>			
GRI 306-2	Rifiuti per tipo e metodo di smaltimento	97-98	
<b>Gestione dei rischi infrastrutturali e socio-ambientali</b>			
<b>GRI 103: Gestione della tematica (2016)</b>			
GRI 103-1	Materialità e perimetro	18-20; 126-127	
GRI 103-2	Approccio alla gestione della tematica	27-31	
GRI 103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica	4-8; 27-31	
<b>GRI 307: Compliance ambientale (2016)</b>			
GRI 307-1	Casi di non conformità a leggi e regolamenti ambientali		Nessun reclamo e caso di non conformità gestiti e risolti durante il 2018.

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	18-20; 31; 126-127	
GRI 103-2	Approccio alla gestione della tematica	31; 73; 84-87	
GRI 103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica	4-8; 31; 73; 84-87	
<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	76	
GRI 401-2	Benefit previsti per i lavoratori a tempo pieno ma non per i lavoratori part-time e a termine	86	
<b>GRI 404: Formazione e istruzione (2016)</b>			
GRI 404-1	Ore medie di formazione annue per dipendente suddivise per categoria professionale	85	
<b>Salute e sicurezza sul lavoro</b>			
<b>GRI 103: Gestione della tematica (2016)</b>			
GRI 103-1	Materialità e perimetro	18-20; 126-127	
GRI 103-2	Approccio alla gestione della tematica	31; 82-83	
GRI 103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica	4-8; 31; 82-83	
<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	82-83	
<b>Pari opportunità e condizioni di lavoro</b>			
<b>GRI 103: Gestione della tematica (2016)</b>			
GRI 103-1	Materialità e perimetro	18-20; 126-127	
GRI 103-2	Approccio alla gestione della tematica	21; 25; 72-73; 78-81; 86-88	
GRI 103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica	4-8; 21; 25; 73; 78-81; 86-88	
<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	25; 78-79; 81	
GRI 405-2	Rapporto dello stipendio base e della remunerazione degli uomini rispetto a quello delle donne	80	
<b>GRI 406: Non discriminazione (2016)</b>			
GRI 406-1	Episodi di discriminazione e azioni correttive intraprese		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	18-20; 126-127	
GRI 103-2	Approccio alla gestione della tematica	21-22; 49-50	
GRI 103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica	4-8; 21; 49-50	
<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	18-20; 126-127	
GRI 103-2	Approccio alla gestione della tematica	108-109	
GRI 103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica	4-8; 108-109	
<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>Privacy</b>			
<b>GRI 103: Gestione della tematica (2016)</b>			
GRI 103-1	Materialità e perimetro	18-20; 126-127	
GRI 103-2	Approccio alla gestione della tematica	22	
GRI 103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica	4-8; 22	

GRI STANDARD	DESCRIZIONE SPECIFIC STANDARD DISCLOSURES	PAGINA	NOTE
<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	18-20; 126-127	
GRI 103-2	Approccio alla gestione della tematica	25-26	
GRI 103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica	4-8; 25-26	
<b>Impatti sul paesaggio</b>			
<b>GRI 103: Gestione della tematica (2016)</b>			
GRI 103-1	Materialità e perimetro	20; 126-127	
GRI 103-2	Approccio alla gestione della tematica	101-105	
GRI 103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica	4-8; 101-105	
<b>Impatti delle nuove tecnologie</b>			
<b>GRI 103: Gestione della tematica (2016)</b>			
GRI 103-1	Materialità e perimetro	20; 126-127	
GRI 103-2	Approccio alla gestione della tematica	112-119	
GRI 103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica	4-8; 112-119	
<b>Qualità del servizio</b>			
<b>GRI 103: Gestione della tematica (2016)</b>			
20; 126-127	Materialità e perimetro	18-20; 126-127	
GRI 103-2	Approccio alla gestione della tematica	47-48	
GRI 103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica	4-8; 47-48	

GRI STANDARD	DESCRIZIONE SPECIFIC STANDARD DISCLOSURES	PAGINA	NOTE
<b>Sicurezza stradale</b>			
<b>GRI 103: Gestione della tematica (2016)</b>			
GRI 103-1	Materialità e perimetro	20; 126-127	
GRI 103-2	Approccio alla gestione della tematica	30; 54-67	
GRI 103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica	4-8; 30; 54-67	
<b>Gestione del traffico e delle emergenze</b>			
<b>GRI 103: Gestione della tematica (2016)</b>			
GRI 103-1	Materialità e perimetro	18-20; 126-127	
GRI 103-2	Approccio alla gestione della tematica	30; 60-61; 69	
GRI 103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica	4-8; 30; 60-61; 69	
<b>Accessibilità ai servizi e Customer satisfaction</b>			
<b>GRI 103: Gestione della tematica (2016)</b>			
GRI 103-1	Materialità e perimetro	18-20; 126-127	
GRI 103-2	Approccio alla gestione della tematica	47-48	
GRI 103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica	4-8; 47-48	
<b>Inquinamento acustico</b>			
<b>GRI 103: Gestione della tematica (2016)</b>			
GRI 103-1	Materialità e perimetro	18-20; 126-127	
GRI 103-2	Approccio alla gestione della tematica	68; 99-100	
GRI 103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica	4-8; 68; 99-100	
<b>Gestione dei terreni</b>			
<b>GRI 103: Gestione della tematica (2016)</b>			
GRI 103-1	Materialità e perimetro	18-20; 126-127	
GRI 103-2	Approccio alla gestione della tematica	101-105	
GRI 103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica	4-8; 101-105	

## **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 Società Iniziative Autostradali e Servizi 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 Società Iniziative Autostradali e Servizi S.p.A. e sue controllate (di seguito "Gruppo SIAS") 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 SIAS e nella misura necessaria ad assicurare la comprensione dell'attività del Gruppo SIAS, 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 SIAS, nonché, con riferimento ai temi individuati e riportati nella DNF, per le politiche praticate dal Gruppo SIAS 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 SIAS.
4. Comprensione dei seguenti aspetti:
  - modello aziendale di gestione e organizzazione dell'attività del Gruppo SIAS, 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 Società Iniziative Autostradali e Servizi S.p.A. e con il personale delle principali società del Gruppo SIAS 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 SIAS:

- 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, S.A.T.A.P. S.p.A., SALT p.A., Autostrada dei Fiori S.p.A., SINELEC 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 SIAS 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.grupposias.it](http://www.grupposias.it)